

Stellungnahme der IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.

Neue Entgeltordnung für den Flughafen Leipzig-Halle

Zum 1.4.2023 trat am Flughafen Leipzig/Halle eine neue Entgeltordnung in Kraft, die die alte Entgeltordnung aus 2017 ablöst. Diese Entgeltordnung wäre eine Chance gewesen, endlich die Einnahmen der Flughafen GmbH an die gestiegenen Kosten anzupassen und über Emissionskomponenten umwelt- und klimaschädliche Wirkungen des Luftverkehrs einzupreisen. So sehr die Bürgerinitiativen es begrüßen, dass nunmehr Lärmkomponenten in der Entgeltordnung enthalten sind, so kritisch müssen wir uns im Detail mit den gefundenen Lösungen auseinandersetzen. Was ein Schritt in Richtung emissionswirksamer Entgelte hätte werden können, wurden durch die neue Entgeltordnung zu einem Trippelschrittchen auf der Stelle. Wir schließen uns den Erwartungen des Vorsitzenden der Fluglärmkommission und Bürgermeisters der Gemeinde Rackwitz, Herr Steffen Schwalbe an, der vorausahnend formulierte: „Ich habe keine Erwartung, dass es mit der neuen Entgeltordnung für die Bewohner leiser wird“.

1. Eine Preisanpassung der Entgelte war längst überfällig. In einer Größenordnung von durchschnittlich nur 11 %¹ reicht diese nicht aus, den im Zeitraum 2017 - 2023 eingetretenen Geldwertverlust durch Inflation in Höhe von ca. 20% auch nur annähernd auszugleichen².

A306	Alt	Neu	
Tag/Tag	915 €	966 €	6%
Tag/Nacht1	915 €	1.020 €	11%
N2/N2 (23-05)	915 €	1.071 €	17%

Die neue Entgeltordnung wird nicht dazu beitragen, die Dauerverluste der Flughafen GmbH zu beenden. Die Steuerzahler werden weiterhin die Verluste ausgleichen und tragen müssen.

2. Das neue Lärmaufgeld für Starts- und Landungen am Flughafen Leipzig-Halle fällt für die meisten Flugzeugtypen so gering aus, dass dadurch

¹ Die Tagentgelte steigen um 6%; die Entgelte in Nachtrandstunden um 11%, die Entgelte in der Kernnacht um 17%; Mittelwert 11% (Bezugsbasis Lärmklasse 9)

² Quelle: <https://www.finanz-tools.de/inflation/inflationsraten-deutschland>

keine wirksamen wirtschaftliche Anreize ausgehen werden, alte Frachtmaschinen auszumustern und durch neuere und leisere zu ersetzen.³

3. Im Verhältnis zu anderen Flughäfen ist der Anteil der Lärmentgelte an den Gesamtentgelten und damit deren Bedeutung in Leipzig-Halle wesentlich niedriger als an Vergleichsflughäfen.

Anteil der Lärmentgelte an den Gesamtentgelten (%)			
	Leipzig/Halle	Köln	Frankfurt/M.
Tag/Tag	22	24	63
Tag/ Randnacht	26	36	70
Kernnacht/Kernnacht	30	44	87

4. Die Entgeltordnung sieht vor, dass die Mehrkosten für **nächtliche** Starts- und Landungen wirtschaftliche durch Nachlässe bei anderen Kriterien für die Entgelte abgemildert werden (z.B. MTOM), so dass die Fluggesellschaften durch nächtliche Starts- und Landungen nur geringfügig höhere Belastungen erfahren. Diese geringfügigen Anreize werden nicht ausreichen, die Anzahl der Nachtflugbewegungen wirksam zu reduzieren⁴
5. Durch ein **geschicktes Zeitmanagement** (Verlagerung der nächtlichen Landungen auf den Zeitraum zwischen 21:00 und 22:00) wird den Fluggesellschaften zudem ermöglicht, die Zuschläge für die nächtlichen Flüge zu halbieren.⁵
6. Das Kriterium des Abfluggewichts belastet alle Flugzeugtypen linear in Abhängigkeit von Flugzeuggesamtgewicht einheitlich. Bei wesentlich günstigeren Relationen von Fracht- zu Gesamtgewicht bei größeren und

³ Wenn eine Frachtmaschine alten Typs (A 306) an 260 Tagen/a Leipzig-Halle anfliegt, entstehen hierfür durch die neue Entgeltordnung ca. 42.000 €/a an Mehrkosten; auf 10 Jahre hochgerechnet ca. 420.000 €. Bezogen auf die Anschaffungskosten einer modernen B 77L in Höhe von 400 Mio. € sind dies gerade einmal 0,1%

⁴ Bei ca. 70 nächtlichen Starts u- Landungen und durchschnittlichen Mehrkosten pro S/L von 160 € und 260 AT/a belaufen sich die Mehrkosten für DHL auf ca. 2,7 Mio. €/a. Dieser Betrag kürzt den Gesamtgewinn (EBIT) von DHL/Deutsche Post (im Wirtschaftsjahr 2022 in Höhe von 8,4 Mrd. €) nur marginal und wird keine Auswirkungen auf das Geschäftsmodell von DHL einschließlich Fortbestands des Nachsprung haben.

⁵ S. Entgeltordnung S.12 „Der Nachtzuschlag auf das lärmbezogene Landeentgelt wird für jedes Flugereignis (Landung und darauffolgender Start) eines Luftfahrzeuges in der Zeit von 22:00 bis 05:59 Uhr (Ortszeit) erhoben. Wenn nur jeweils Landung oder Start eines Luftfahrzeuges in der Zeit von 22:00 bis 05:59 Uhr (Ortszeit) erfolgen, wird die Hälfte des Nachtzuschlages berechnet.“

schwereren Flugzeugtypen (Preisvorteil pro t bis zu 35%) wird dieses Kriterium den Einsatz **größerer und lauterer Flugzeugtypen** noch mehr befördern.

Flugzeugtyp	MTOM	Max. Nutzlast	S/L pro MTOW	€/t Nutzlast	%
	(t)	(t)	(x 4,9 €/t)		
A 320	79	17	387	22,77	100
B 752	108	26	529	20,34	89
B 777	347	103	1700	16,50	73
A 350	319	109	1563	14,34	63

7. Die neue Entgeltordnung beseitigt nicht den **Kostenvorteil**, den die Fluggesellschaften hier in Leipzig-Halle gegenüber anderen Flughäfen haben. Demzufolge bleiben die signifikanten Anreize für den Ausbau des Frachtflugverkehrs in Leipzig bestehen.

Gesamtvergleich Leipzig, Köln Frankfurt⁶

Lande-/Startvarianten	Leipzig/Halle	Frankfurt/M.	Köln
Tag/Tag	966 €	1.783 €	935 €
Tag/Nacht1	1.020 €	2.153 €	1.253 €
Nacht1/Nacht1	1.074 €	2.499 €	1.620 €
Nacht2/Nacht2	1.074 €	5.090 €	1.620 €

Nacht1: 22:00-23:00 und 05:00-06:00, Nacht2: 23:00-05:00

8. Es ist unverständlich, dass die Lärmentgelte erst bei Lärmwerten größer 80 dB(A) erhoben werden; auch Flugzeuge, die unterhalb dieses Grenzwertes Lärm produzieren, verursachen Kosten des passiven Lärmschutzes, die auch durch diese Flugzeuge anteilig zu tragen sind.

Die im **Aktionsbündnis** gegen den Flughafenausbau Leipzig-Halle zusammengeschlossenen Bürgerinitiativen und zivilgesellschaftlichen Organisationen fordern deshalb als kurzfristige Lösungen:

⁶ Bezug: A 306

1. Eine **schnellstmögliche Überarbeitung der Entgeltordnung** mit Start- und Landeentgelten, die in ihrer Höhe geeignet sind, die Kosten des Flughafens zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes in voller Höhe zu decken.
2. Eine **wirksame Erhöhung der Lärmschutzkomponente**, die die Fluggesellschaften tatsächlich dazu animiert, laute Flugzeugtypen auszumustern und nächtliche Flüge auf den Tag zu verlegen (vgl. Entgeltordnung Frankfurt)
3. Eine Einbeziehung von **Luftverschmutzungs- und Treibhausgaskomponenten** in eine zukünftige Entgeltordnung, damit auch den Klimazielen durch eine solche Entgeltordnung Rechnung getragen wird.⁷
4. Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen gemäß EU- Umgebungslärmrichtlinie

9. Mai 2023

V.i.S.d.P.: IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.; Im Krümmling 1, Kabelsketal;
Mitglied im „Aktionsbündnis gegen den Ausbau des Frachtflughafens
Leipzig/Halle

⁷ S. §19 LuftVG: „... daneben soll eine Differenzierung nach Schadstoffemissionen erfolgen“