

Dr.-Ing. Berthold Fuld

Mündliche Beiträge bei der Erörterung zur Novellierung des Fluglärmgesetzes am 13.9.04 und 14.9.04 für das Bündnis der Bürgerinitiativen

### Fluglärmsituation in Frankfurt

Es wird deutlich, dass der Widerstand der ADV gegen die Regelung bei Neu- und Ausbau vor allem in Hinblick auf den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens erfolgt. Hierbei ist zu bedenken, dass im Gegensatz zu regionalen Flughäfen, die ein lokales Monopol haben, Hubs im Wettbewerb stehen sowohl zu anderen Hubs wie auch zum konkurrierenden Luftverkehrskonzept der Direktverbindungen. Entsprechend groß ist die Versuchung, den sich daraus ergebenden Wettbewerbsdruck durch Betroffene benachteiligende Regelungen zu bewältigen.

Fraport steht mittlerweile nicht mehr zu Zusagen, die sie noch in der Mediation gemacht haben; in der Mediation hat Fraport einen ausdrücklichen Widerspruch lediglich zu der 100/100-Regel tagsüber vorgetragen sowie für die Nacht statt 6x68 dB(A) außen nur 6x70 dB(A) akzeptiert, während sie jetzt den ADV bei der Forderung nach weitaus weniger ambitionierten Regelungen unterstützt. Dies lässt vermuten, dass das Geschäftsmodell des Hubbing auf der Kippe steht

Und die Forderung des ADV, den Lärmschutz bei Neu- und Ausbau durch die Planfeststellungsbehörden zu regeln, deutet darauf hin, dass hier das Land Hessen für Frankfurt eine Regelung anstrebt, die hinter dem zurückbleibt, was in den letzten Jahren andernorts beschlossen wurde. Es sei angemerkt, dass die hessische Landesregierung dazu neigt, Umweltschutzregelungen nicht zu beachten, weshalb gegen sie bereits mehrere EU-Beschwerden nicht nur aus dem Bereich des Luftverkehrs vorliegen.

Frankfurt ist derzeit ein Flughafen mit ca. 460 000 Flugbewegungen p.a. und 50 Mio Fluggästen; davon  $\frac{3}{4}$  nicht aus der Region. Das Flugaufkommen und damit die Fluglärmbelastung des Frankfurter Flughafens ist wesentlich geprägt durch Umsteigeverkehr; dieser ist jedoch weitaus umweltschädlicher als Direktflugverkehr, da zwei Starts und Landungen erfolgen – es ist evident, dass eine erhebliche Entlastung durch Förderung des Direktflugverkehrs entstehen könnte, der übrigens auch gesamtwirtschaftlich Vorteile bietet. Der geplante Ausbau ist zur Befriedigung der regionalen Nachfrage nicht erforderlich – Zweck des Ausbaus ist vielmehr die Ausweitung der Hubfunktion.

Dass lediglich Frankfurt und bedingt München über interkontinentale Flugverbindungen verfügen, ist ein Standortnachteil für andere Regionen und damit im Ergebnis für ganz Deutschland. Es ist daher geboten, dass die Bundesregierung sich für eine verstärktes Direktflugangebot einsetzen sollte; sinnvoll dürfte dabei sein, 4-5 Zentralflughäfen zu entwickeln, von denen einer in der Regel auf dem Landweg in 2 Stunden erreichbar sein sollte.

Und in diesem Zusammenhang muss man auch die Unsitte der meisten Fluggesellschaften erwähnen, trotz höherer Kosten Umsteigeflüge oft billiger als Direktflüge anzubieten.

Hubbing lohnt sich, wenn die Kosten für Zubringerflug und Umsteigeflughafen niedriger sind als die Kostenvorteile der größeren Maschine. Es zeichnet sich ab, dass künftig auch im Interkontinentalverkehr große Maschinen keine nennenswerten Kostenvorteile gegenüber kleineren mehr haben werden. Damit wird jedoch das Prinzip des Hubbing unwirtschaftlich - das Konzept steht somit in Frage. Als Fanal wirkt hier bereits der Erfolg der Billigfluggesellschaften, die auf Hubbing völlig verzichten.

Auch ein anspruchsvolles Fluglärmenschutzgesetz kann dazu beitragen, dass der Verkehr zu Direktverbindungen sich verlagert. Bei Umsteigeflügen werden die Fluggäste mittelbar auch am Umsteigeflughafen mit Lärmschutzaufwendungen belastet – ein Fluglärmenschutzgesetz mit angemessenen Werten führt daher zu einer Verbesserung der relativen Wettbewerbsposition von Direktflughanbietern.

2001 wurden auch bisher unbelastete Gebiete durch Flugroutenänderung belastet; bekannt ist hier vor allem die Verlegung von TAU nach TABUM, wodurch der Taunus erheblich belastet wurde. Bei diesen Flugverfahrensänderungen wurden jedoch nicht nur Flugrouten geändert – es wurde auch ein Flugverfahrenssystem eingeführt, das durch eine Führung anfliegender Flugzeuge in geringer Höhe im Gegenanflug gekennzeichnet ist, wodurch auch der Steigflug abfliegender Flugzeuge mit entsprechenden Auswirkungen auf die Lärmimmission behindert wird

Diese Flugverfahrensänderungen, die zu einer eher mäßigen Fluglärmbelastung führten (ca. 50-55 dB(A)), führten zu einem hohen Maß an Betroffenheit im Taunus – man muss davon ausgehen, dass es Wertverluste im Immobilienvermögen von 20% und mehr gegeben hat, was bei Eigenheimbesitzern mit hohem Fremdfinanzierungsanteil einer völligen Enteignung entspricht. Diese Änderungen erfolgten ohne Abwägung – zu Recht, wie das BVerwG befand, da die Luftfahrtbehörden nur dem Schutz vor unzumutbarem Fluglärm verpflichtet seien.

Wir erwarten einen Schutz auch vor nicht unzumutbarem Fluglärm und bitten daher um Streichung des Wortes „unzumutbarem“ in §29b LuftVG.

#### Nachtflug

Für Jansen war ausschlaggebend für die Festsetzung des Grenzwert 6x75 db(A), dass hier ein fluglärminduziertes Aufwachen nicht zu erwarten sei. Jetzt hat die DLR in ihrer Studie festgestellt, dass die Aufwachschwelle bereits bei 33 db(A) (innen) liegt. Die logische Konsequenz aus diesem Ergebnis ist, dass man den Grenzwert eigentlich jetzt auf diesen Wert (d.h., 33 db(A) + 15 dB(A) für das gekippte Fenster) festlegen müsste.

Ein derartig ambitionierter Grenzwert ließe sich in Ballungsgebieten nur mit extremen Schalldämmaufwand sicherstellen, man kann jedoch statt dessen auch auf Nachtflug (bzw. auf nächtliche Starts und Landungen) verzichten. Dies ist durchaus möglich, da

- Passagierlinienverkehr nachts faktisch nicht stattfindet
- Der Zusatzaufwand für Charterfluggesellschaften sich auf leicht erhöhte Zinsaufwendungen beschränkt
- Das Beispiel der Post, die den Frankfurter Poststern zum Sommerflugplan 2005 aufgibt, zeigt, dass auch ohne Nachtflug anspruchsvolle Logistikziele erreichbar sind. Dies sollte ein Hinweis an andere Logistikunternehmen sein, Alternativen zum Nachtflug zu prüfen.

#### Zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche

Eine Prüfung der Lärmschutzbereiche alle 10 Jahre ist unzureichend; gleiches gilt angesichts der derzeitigen Entwicklung auch für die Anpassung an Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung

Bei neuen und ausgebauten Flughäfen, bei denen die Festsetzung der Lärmschutzbereiche auf einer Prognose beruht, sollte zeitnah zur Inbetriebnahme eine Überprüfung durch Messung und auf die Auswertung von Radaraufzeichnungen beruhenden Nachberechnung erfolgen und bei Abweichungen zu Lasten der Betroffenen eine besonders großzügige Regelung getroffen werden, da diese beim Planfeststellungsverfahren ihre Betroffenheit nicht haben erkennen können.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Streckung der Aufwendungen führt nur zu einer geringen Entlastung der Flughäfen durch einen Zinsvorteil.

Bei einer Betrachtung nach Bilanzrecht müssen die absehbaren Aufwendungen zunächst als Rückstellung passiviert werden; auf der Gegenseite müssen sie als Teil des immateriellen Wirtschaftsguts „Betriebsleiterlaubnis“ aktiviert werden. Dies wirkt sich zunächst nicht auf die Ertragsrechnung aus. Im Verlauf der Umsetzung führen dann die getätigten Aufwendungen je nach Art der Finanzierung zu Verbindlichkeiten oder Eigenkapital. Auf der Aktivseite muss das immaterielle Vermögen über die Nutzungszeit abgeschrieben werden (die für Schallschutzfenster bei ca. 20-30 Jahren liegt) – erst hierdurch erfolgt die Belastung der Ertragsrechnung. Die Gesamtbelastung der Luftverkehrswirtschaft ist dadurch geringer als bei der linearen Verteilung über einen Umsetzungszeitraum von 10 Jahren.

Die geschätzten Aufwendungen von 1 Mrd. Euro müssen in Relation gesetzt werden zu den Umsätzen der Luftfahrtunternehmen; allein bei der Lufthansa betragen diese derzeit über 10 Jahre hochgerechnet 160 Mrd. Euro. Andere Unternehmen wenden in Relation zum Umsatz weitaus höhere Beträge auf – bei der BASF liegt beispielsweise dieser Satz bei ca. 2,5 %.

Man darf nicht verkennen, dass die Aufwendungen auf der Empfängerseite (Fensterbauer...) die Schaffung von ca. 1000 bis 2000 Arbeitsplätzen ermöglichen; auf der Empfängerseite führen diese zu sofort steuerpflichtigen Einnahmen, während auf der Aufwendungsseite mittelbar nur ein Teil (nämlich bei Geschäftsreisen) zeitverzögert steuerlich abzugsfähig ist. Unterm Strich führt somit das Gesetz zu (wenngleich nicht nennenswert) höheren Steuereinnahmen.

Es bestehen keine Zweifel, dass das Umlegen der Lärmschutzaufwendungen auf die Fluggäste möglich ist – u.a. dem Endbericht der Mediation kann man entnehmen, dass die Luftverkehrsnachfrage eine relativ geringe Preiselastizität besitzt. Dies bestätigt mittelbar auch die Lufthansa durch die Einführung ihrer Servicegebühren, die ein Mehrfaches der (umgelegten) Lärmschutzaufwendungen betragen.

Ergänzend möchte ich noch hinweisen auf die Situation in Raunheim; hier finden bei Ostwindwetterlagen bis zu 700 Überflüge am Tag in relativ geringer Höhe statt. Trotzdem liegt nur ein kleiner Teil Raunheims in der Tagschutzzone 1 (nach Bestandsregel); die Mittelwertregelungen für die Nachtschutzzone 1 greifen in einem großen Teil Raunheims nur zeitverzögert. Ohne 100/100-Regel läge Raunheim überhaupt nicht in der Tagschutzzone 1 und auch nur ein kleiner Teil in der Nachtschutzzone 1. Greifen tut hier allerdings schon jetzt weitgehend das Maximalpegelkriterium.

Die Fluglärm-betroffenen sind eine Minderheit – aber sie sollten auch erwarten können, dass nach rechtsstaatlichen Grundsätzen die Mehrheit ihre Betroffenheit und die sich daraus ergebenden Ansprüche respektiert.

Bonn, 14.9.04

Dr-Ing. Berthold Fuld