

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2292
des Abgeordneten Christoph Schulze,
fraktionslos,
Landtagsdrucksache 5/5781

Flughafen BBI - Nächtlicher Fluglärm, Gesundheitsschäden, Lärmgebühren

Wortlaut der Kleinen Anfrage 2292 vom 08.08.2012:

In der Gemeinde Schönefeld wird der Flughafen Berlin Brandenburg International gebaut. Der Flugbetrieb wird erhebliche Auswirkungen auf die umliegenden Gemeinden haben, vor allem durch Lärmemissionen.

Aus diesem Grunde frage ich die Landesregierung:

1. Können gesundheitliche Schäden durch die Belastungen aus nächtlichem Fluglärm sicher ausgeschlossen werden? Falls ja: Worauf beruht die Erkenntnis und wie wurde bewiesen, dass die Reihe breit angelegter Studien mit genau gegenteiligem Ergebnis (z. B. UBA-Studie 2010, EU Studie „Hyena“) falsch sind?
2. Welche Kosten verursacht das Aufrechterhalten des Flughafenbetriebes während der Nachtstunden und ab wie vielen Flugbewegungen ist es trotz Nachtzuschlägen auf Löhne, Beleuchtungskosten, kaum Shop-Umsätze etc. rentabel?
3. Wie wird dem Konflikt Rechnung getragen, dass Nachtflüge auf das zwingend notwendige Maß beschränkt werden sollen, der Flughafen und die Fluggesellschaften aber ein einseitiges ökonomisches Interesse an möglichst viel auch nächtlichem Flugverkehr haben?
4. Die jetzt zugelassenen Flüge zwischen 22.00 und 06.00 Uhr sind nach Angaben des MIL zwingend erforderlich. Es ist eine ökonomische Tatsache, dass die Preissensitivität bei einem zwingenden Bedarf sehr gering ist. Vor diesem Hintergrund sind folgende Fragen zu klären: Wieso sieht dann die neue Gebührenordnung bei den Lärmzusatzgebühren für die Zeit von 05.00 bis 06.00 Uhr eine Reduzierung des Zuschlags von 250 % (Tegel heute) bzw. 100 % (Schönefeld heute) auf nur mehr 50 % vor?
5. Ab welcher Lärmzusatzgebühr für die Lärmklassen 1 - 7 (je gesondert zu benennen) in der Zeit von 22.00 - 24.00 und 05.00 - 06.00 Uhr wird eine Flugbewegung, für die es zwingenden Bedarf gibt, unrentabel? Eine nachvollziehbare Berechnung hierzu ist vorzulegen. Falls der Betrag deutlich unter den geplanten Zusatzentgelten liegt: Wieso werden die bestehenden Einnahmemöglichkeiten nicht ausgeschöpft und dadurch dem Land finanzieller Schaden zugefügt?
6. Wieso sieht der Entwurf für die neue Entgeltordnung auf die Lärmzusatzgebühren in der Zeit von 22.00 - 23.00 Uhr nur einen Zuschlag von 20 % vor? Auf Basis welcher Berechnungen kommen das MIL und die Flughafengesellschaft zu der Annahme, dieser Zuschlag (in Lärmklasse 5 als der höchsten/teuersten praktisch bedeutsamen Lärmklasse 40 EUR!) entfalte effektive Lenkungswirkung? Die Berechnung ist vorzulegen.
7. Trifft es zu, dass die Lärmzusatzentgelte in den Lärmklassen 5 und 6 wie folgt gesenkt werden: Lärmklasse 5 199,50 EUR je Flugbewegung statt bisher 420 EUR je Landung; Lärmklasse 6 399,50 EUR je Flugbewegung statt bisher 840 EUR je Landung?

8. Mit welcher Fallzahl für den Anfall des für die Zeit von 0.00 - 05.00 Uhr geplanten Zuschlages von 400 % auf das Lärmzusatzentgelt rechnet das MIL für die Lärmklassen 5, 6 und 7 jeweils?
9. Welche Uhrzeiten innerhalb der Zeit von 22.00 - 06.00 Uhr weisen bezogen auf die Nachtflugbeschränkungen allgemein und die Beschränkungen für bestimmte Maschinentypen/Lärmwerte im Besonderen die geringste Barriere für zulässige Flugbewegungen auf? Gelten in diesen Zeiten die höchsten Gebührensuschläge, um genau dort finanziell zu steuern, wo es am meisten Sinn macht und notwendig ist?
10. Trifft es zu, dass am Flughafen Frankfurt/Main schon ab 22.00 Uhr und von 05.00 bis 06.00 Uhr Lärmzusatzentgelte von bis zu 57.500 EUR gelten (17.500 EUR ganztags zuzüglich 40.000 EUR Zuschlag), für BBI jedoch ein Maximalentgelt von 4.788 EUR (22.00 - 23.00 Uhr) bzw. 5.985 EUR gelten soll (gem. zur Genehmigung vorgelegtem Entgeltordnungs-Entwurf)?
11. Wurde seitens des MIL jemals berechnet, wie hoch die Kosten aus negativen externen Effekten eines Nachtflugbetriebes (Wertverluste betroffener Grundstücke, Gesundheitskosten, Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen, Effizienz- und Arbeitskraftverluste durch gestörten Nachtschlaf oder z. B. Umzüge weg aus dem betroffenen Gebiet) sind? Falls nein: Wieso hält es die Landesregierung und Planfeststellungsbehörde für entbehrlich, auf die Gesamtauswirkungen des Vorhabens für die Region zu achten und nicht nur auf die Ergebnissituation der Flughafengesellschaft?
12. Falls ja: Wie wurde dieses Ergebnis den zu erwartenden Überschüssen bei der Flughafengesellschaft gegenübergestellt. Zudem wird um Vorlage der Berechnung gebeten.
13. Wie hoch war das jährliche EBITDA der Flughafengesellschaften folgender Flughäfen, die über ein Nachtflugverbot größer als 0.00 - 05.00 Uhr verfügen, in den Jahren 2007, 2009 und 2010:
 - a. Narita, Tokio (Nachtflugverbot von 23.00 - 06.00 Uhr)
 - b. Zürich (Nachtflugverbot von 23.00 - 06.00 Uhr)
 - c. Berlin-Tegel (Nachtflugverbot 23.00 - 06.00 Uhr)
 - d. Stuttgart (Nachtflugverbot 23.30 - 06.00 Uhr)
 - e. Hamburg (Nachtflugverbot 23.00 - 06.00 Uhr)?
14. Wie groß ist heute die Anzahl an Nachtflugbewegungen in Tegel und Schönefeld zusammengekommen? Die Antwort soll für die Zeit von 22.00 - 06.00 Uhr in Abschnitten von 30 Minuten gegliedert werden und dabei wie folgt differenzieren: Nach Flughafen und nach Flugtyp (Personen, Fracht, Sonder). Die Angaben sollen je getrennt für den Kalendertag mit den wenigsten Nachtflugbewegungen, für den Durchschnittstag und für den Tag mit den meisten Nachtflugbewegungen gemacht werden.
15. Wenn diese Zahl kleiner ist als die im Planergänzungsbeschluss vorgesehene Zahl: Wieso wird ein Bedarf künftig als zwingend angesehen, der heute, wo Schönefeld keinerlei Nachtflugbeschränkungen aufweist, überhaupt nicht feststellbar ist?
16. Trifft es zu, dass weder der Planfeststellungsbeschluss noch der Planergänzungsbeschluss Beschränkungen für nicht strahlgetriebene Flugzeuge bzgl. der nachts zulässigen Lärmwerte/Maschinentypen vorsehen. Falls ja, warum?
17. Wie groß ist die Entfernung zwischen Stadtzentrum und Flughafen in den anderen Hauptstädten der EU im Vergleich zum künftigen BBI (plus/minus-Werte in km)?
18. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten einer in Schönefeld beginnenden oder endenden Flugbewegung? (Gesamtkosten aus Gebühren, Treibstoff, Personal, Abschreibung, Finanzierung etc.)? Welcher Prozentsatz dieser Kosten entfällt dabei auf Lärmzusatzentgelte - je getrennt nach den Lärmklassen 1 bis 7.
19. Ab welchem Betrag an Lärmzusatzentgelt je Start/Landung lohnt sich für eine Fluglinie die Anschaffung eines neuen, leiseren Fluggerätes - ausgehend von einer mittelgroßen Personenma-

schine mit einer Kapazität von 200 Personen und einer mittelgroßen Frachtmaschine andererseits? Dabei soll angenommen werden, dass die neue Maschine zu für den Luftverkehr üblichen Kapitalmarktkosten finanziert bzw. geleast wird.

20. Wer berechnet und wer überprüft, ob die für BBI vorgeschlagenen Lärmzusatzentgelte eine effektive Steuerungsfunktion haben? (Hinweis: Die bloße Tatsache, dass laute Flugzeuge seltener werden, die allein durch den technischen Fortschritt bereits zwangsläufig ist, wird nicht als Beleg angesehen, gefordert ist eine konkrete Berechnung, die die Steuerungswirkung mit wirtschaftswissenschaftlichen Erwägungen zuverlässig belegt).
21. Zur Wirtschaftlichkeit der Nachrüstung eines Flugzeugs zwecks Lärmschutz: Was kostet es, ein Flugzeug der Art und Klasse
 - a. A-320
 - b. B-737
 - c. B-747durch technischen Umbau um 5db(A) leiser zu machen?
22. Wie viele Starts und Landungen absolvieren Flugzeuge der vorgenannten Typen jährlich im Durchschnitt?
23. Wie hoch müsste das Lärmzusatzentgelt ja Start und Landung zwischen dem nachgebesserten und dem nicht nachgebesserten Fluggerät differieren, damit sich der technische Umbau bei Annahme von Zinskosten in Höhe von 5 % p.a. und einer Abschreibung von 8 % p.a. rentiert?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Können gesundheitliche Schäden durch die Belastungen aus nächtlichem Fluglärm sicher ausgeschlossen werden? Falls ja: Worauf beruht die Erkenntnis und wie wurde bewiesen, dass die Reihe breit angelegter Studien mit genau gegenteiligem Ergebnis (z. B. UBA-Studie 2010, EU Studie „Hyena“) falsch sind?

Zu Frage 1:

Der Schutz vor gesundheitliche Schäden soll dadurch erreicht werden, dass alle vorgegebenen Grenzwerte nach den derzeit gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung gemäß Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens einzuhalten sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ mit allen Aspekten des Nachtflugbetriebs umfassend auseinandergesetzt und eine Abwägung vorgenommen. Sie hat im Ergebnis der Abwägung die notwendigen flugbetrieblichen Regelungen zu Schutz der Flughafen-anwohner vor nächtlichem Fluglärm getroffen. Diese Regelungen wurden vom Bundesverwaltungsgericht in vollem Umfang bestätigt und sind mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von Oktober 2011 bestandskräftig geworden.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu diesem Thema im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung der 23. Planänderung vom 27. März 2012 und im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009 verwiesen. Die Beschlüsse sind in vollem Umfang auf der Internetseite des MIL nachzulesen.

Frage 2:

Welche Kosten verursacht das Aufrechterhalten des Flughafenbetriebes während der Nachtstunden und ab wie vielen Flugbewegungen ist es trotz Nachtzuschlägen auf Löhne, Beleuchtungskosten, kaum Shop-Umsätze etc. rentabel?

Zu Frage 2:

Die Flughafengesellschaft muss den Flughafen auch nachts für Notfall-, Ambulanz- und /oder Postflüge betriebsbereit halten. In der Regel führt jede zusätzliche nächtliche Flugbewegung zu einem weiteren Deckungsbeitrag.

Frage 3:

Wie wird dem Konflikt Rechnung getragen, dass Nachtflüge auf das zwingend notwendige Maß beschränkt werden sollen, der Flughafen und die Fluggesellschaften aber ein einseitiges ökonomisches Interesse an möglichst viel auch nächtlichem Flugverkehr haben?

Zu Frage 3

Vergleiche hierzu die Ausführungen auf Seite 65 ff des Planergänzungsbeschlusses „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009. Der Beschluss ist auf der Internetseite des MIL veröffentlicht.

Frage 4:

Die jetzt zugelassenen Flüge zwischen 22.00 und 06.00 Uhr sind nach Angaben des MIL zwingend erforderlich. Es ist eine ökonomische Tatsache, dass die Preissensitivität bei einem zwingenden Bedarf sehr gering ist. Vor diesem Hintergrund sind folgende Fragen zu klären: Wieso sieht dann die neue Gebührenordnung bei den Lärmzusatzgebühren für die Zeit von 05.00 bis 06.00 Uhr eine Reduzierung des Zuschlags von 250 % (Tegel heute) bzw. 100 % (Schönefeld heute) auf nur mehr 50 % vor?

Zu Frage 4:

Die Entgeltregelungen sind jeweils flughafenspezifisch und insofern nicht vergleichbar.

Frage 5:

Ab welcher Lärmzusatzgebühr für die Lärmklassen 1 - 7 (je gesondert zu benennen) in der Zeit von 22.00 - 24.00 und 05.00 - 06.00 Uhr wird eine Flugbewegung, für die es zwingenden Bedarf gibt, unrentabel? Eine nachvollziehbare Berechnung hierzu ist vorzulegen. Falls der Betrag deutlich unter den geplanten Zusatzentgelten liegt: Wieso werden die bestehenden Einnahmemöglichkeiten nicht ausgeschöpft und dadurch dem Land finanzieller Schaden zugefügt?

Zu Frage 5:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Frage 6:

Wieso sieht der Entwurf für die neue Entgeltordnung auf die Lärmzusatzgebühren in der Zeit von 22.00 - 23.00 Uhr nur einen Zuschlag von 20 % vor? Auf Basis welcher Berechnungen kommen das MIL und die Flughafengesellschaft zu der Annahme, dieser Zuschlag (in Lärmklasse 5 als der höchsten/teuersten praktisch bedeutsamen Lärmklasse 40 EUR!) entfalte effektive Lenkungswirkung? Die Berechnung ist vorzulegen.

Zu Frage 6:

Die Preisbildung für das Starten, Landen und Abstellen der Luftfahrzeuge nimmt zunächst der Flughafenunternehmer in eigener unternehmerischer Verantwortung vor. Bei Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen bedarf die Entgeltordnung dann gemäß § 19b LuftVG der Genehmigung der Luftfahrtbehörde. Diese Genehmigungspflicht soll nach ihrer gesetzlichen Zielstellung insbesondere die Funktion als öffentliche Verkehrsfläche sicherstellen, so dass die zu erhebenden Entgelte für die Nutzer im Voraus klar bestimmbar sein müssen und für alle Nutzer in gleicher Weise und damit diskriminierungsfrei gelten. Zudem hat die Luftfahrtbehörde darauf zu achten, dass die Entgelte unter Berücksichtigung der dem Flughafenunternehmer entstehenden Kosten angemessen sind. Den Nutzern dürfen keine Entgelte abverlangt werden, welche nicht durch entsprechende Aufwendungen des Flughafenunternehmers begründbar sind. Es dürfen nur Aufwendungen Berücksichtigung finden, die für die Erstellung, Erhaltung und den Betrieb der unmittelbar für den Flugbetrieb erforderlichen Teile der Flughafenanlage anfallen, wobei auch nach Größe und Kategorie der Luftfahrzeuge zu differenzieren ist.

Inwieweit sich eine Lenkungswirkung aus den festgelegten Entgelten ergibt, kann sich erst nach einigen Betriebsjahren zeigen.

Frage 7:

Trifft es zu, dass die Lärmzusatzentgelte in den Lärmklassen 5 und 6 wie folgt gesenkt werden: Lärmklasse 5 199,50 EUR je Flugbewegung statt bisher 420 EUR je Landung; Lärmklasse 6 399,50 EUR je Flugbewegung statt bisher 840 EUR je Landung?

Zu Frage 7:

Die Unterstellung in der Frage trifft nicht zu. Die neue Entgeltordnung geht von einzelnen Flugbewegungen aus (Start und Landung getrennt), für die jeweils ein Entgelt erhoben wird. Demgegenüber wird bisher lediglich bei der Landung ein Entgelt entsprechend der Lärmklasse erhoben.

Lärmklasse	heute	BER (Landung + Start)	Differenz
5	420 €	399,00 €	-21,00 €
6	840 €	798,00 €	-42,00 €
7	1.680 €	7.980,00 €	6.300,00 €

Frage 8:

Mit welcher Fallzahl für den Anfall des für die Zeit von 0.00 - 05.00 Uhr geplanten Zuschlages von 400 % auf das Lärmzusatzentgelt rechnet das MIL für die Lärmklassen 5, 6 und 7 jeweils?

Zu Frage 8:

In der Zeit von 00.00 bis 05.00 Uhr finden nur Flugbewegungen mit Ausnahmegenehmigung statt. Hierzu zählen u. a. Hilfseinsätze, Regierungs- oder Militärflüge sowie Rettungsflüge. Über die Zahl der Flugbewegungen kann derzeit nur spekuliert werden.

Frage 9:

Welche Uhrzeiten innerhalb der Zeit von 22.00 - 06.00 Uhr weisen bezogen auf die Nachtflugbeschränkungen allgemein und die Beschränkungen für bestimmte Maschinentypen/Lärmwerte im Besonderen die geringste Barriere für zulässige Flugbewegungen auf? Gelten in diesen Zeiten die höchsten Gebührensuschläge, um genau dort finanziell zu steuern, wo es am meisten Sinn macht und notwendig ist?

Zu Frage 9:

Generell gilt, dass die lärmsensitiven Zeiten mit einem höheren Zuschlag belegt sind.

Frage 10:

Trifft es zu, dass am Flughafen Frankfurt/Main schon ab 22.00 Uhr und von 05.00 bis 06.00 Uhr Lärmzusatzentgelte von bis zu 57.500 EUR gelten (17.500 EUR ganztags zuzüglich 40.000 EUR Zuschlag), für BBI jedoch ein Maximalentgelt von 4.788 EUR (22.00 - 23.00 Uhr) bzw. 5.985 EUR gelten soll (gem. zur Genehmigung vorgelegtem Entgeltordnungs-Entwurf)?

Zu Frage 10:

Ja, siehe aber Antwort zu Frage 4.

Frage 11:

Wurde seitens des MIL jemals berechnet, wie hoch die Kosten aus negativen externen Effekten eines Nachtflugbetriebes (Wertverluste betroffener Grundstücke, Gesundheitskosten, Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen, Effizienz- und Arbeitskraftverluste durch gestörten Nachtschlaf oder z. B. Umzüge weg aus dem betroffenen Gebiet) sind? Falls nein: Wieso hält es die Landesregierung und Planfeststellungsbehörde für entbehrlich, auf die Gesamtauswirkungen des Vorhabens für die Region zu achten und nicht nur auf die Ergebnissituation der Flughafengesellschaft?

Zu Frage 11:

Berechnungen zu den Kosten aus negativen externen Effekten eines Nachtflugbetriebs wurden nicht durchgeführt. Im Übrigen wurden die Gesamtauswirkungen des Flughafenausbaus im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für alle relevanten Schutzgüter, z. B. Mensch, Natur, Wasser, Boden usw., betrachtet und abgewogen. Auch insoweit ist auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss in seiner aktuellen Fassung und auf die Planergänzungsbeschlüsse zu verweisen. Alle Beschlüsse sind auf der Internetseite des MIL veröffentlicht.

Frage 12:

Falls ja: Wie wurde dieses Ergebnis den zu erwartenden Überschüssen bei der Flughafengesellschaft gegenübergestellt. Zudem wird um Vorlage der Berechnung gebeten.

Zu Frage 12:

Siehe dazu die Antwort zu Frage 11.

Frage 13:

Wie hoch war das jährliche EBITDA der Flughafengesellschaften folgender Flughäfen, die über ein Nachtflugverbot größer als 0.00 - 05.00 Uhr verfügen, in den Jahren 2007, 2009 und 2010:

Narita, Tokio (Nachtflugverbot von 23.00 - 06.00 Uhr)

Zürich (Nachtflugverbot von 23.00 - 06.00 Uhr)

Berlin-Tegel (Nachtflugverbot 23.00 - 06.00 Uhr)

Stuttgart (Nachtflugverbot 23.30 - 06.00 Uhr)

Hamburg (Nachtflugverbot 23.00 - 06.00 Uhr)?

Zu Frage 13:

Nach Angaben der Flughafengesellschaft gibt es dazu folgende Erkenntnisse:

EBITDA in Mio. EUR	2007	2009	2010
NRT*	516	536	768
ZRH*	206	248	322
TXL	77	90	88
STR*	66	62	70
HAM*	89	75	94

* Quelle: Recherche FBB, Zahlen ohne Gewähr

Frage 14:

Wie groß ist heute die Anzahl an Nachtflugbewegungen in Tegel und Schönefeld zusammengenommen? Die Antwort soll für die Zeit von 22.00 - 06.00 Uhr in Abschnitten von 30 Minuten gegliedert werden und dabei wie folgt differenzieren: Nach Flughafen und nach Flugtyp (Personen, Fracht, Sonder). Die Angaben sollen je getrennt für den Kalendertag mit den wenigsten Nachtflugbewegungen, für den Durchschnittstag und für den Tag mit den meisten Nachtflugbewegungen gemacht werden.

Zu Frage 14:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Frage 15:

Wenn diese Zahl kleiner ist als die im Planergänzungsbeschluss vorgesehene Zahl: Wieso wird ein Bedarf künftig als zwingend angesehen, der heute, wo Schönefeld keinerlei Nachtflugbeschränkungen aufweist, überhaupt nicht feststellbar ist?

Zu Frage 15:

Siehe dazu den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009, Abschnitt C III 4, S. 76 ff. Der Beschluss ist auf der Internetseite des MIL veröffentlicht.

Frage 16:

Trifft es zu, dass weder der Planfeststellungsbeschluss noch der Planergänzungsbeschluss Beschränkungen für nicht strahlgetriebene Flugzeuge bzgl. der nachts zulässigen Lärmwerte/Maschinentypen vorsehen. Falls ja, warum?

Zu Frage 16:

Eine Beschränkung für nicht strahlgetriebene Flugzeuge gibt es nicht, weil der Anteil sehr gering ist.

Frage 17:

Wie groß ist die Entfernung zwischen Stadtzentrum und Flughafen in den anderen Hauptstädten der EU im Vergleich zum künftigen BBI (plus/minus-Werte in km)?

Zu Frage 17:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Frage 18:

Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten einer in Schönefeld beginnenden oder endenden Flugbewegung? (Gesamtkosten aus Gebühren, Treibstoff, Personal, Abschreibung, Finanzierung etc.)? Welcher Prozentsatz dieser Kosten entfällt dabei auf Lärmzusatzentgelte - je getrennt nach den Lärmklassen 1 bis 7.

Zu Frage 18:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Frage 19:

Ab welchem Betrag an Lärmzusatzentgelt je Start/Landung lohnt sich für eine Fluglinie die Anschaffung eines neuen, leiseren Fluggerätes - ausgehend von einer mittelgroßen Personenmaschine mit einer Kapazität von 200 Personen und einer mittelgroßen Frachtmaschine andererseits? Dabei soll angenommen werden, dass die neue Maschine zu für den Luftverkehr üblichen Kapitalmarktkosten finanziert bzw. geleast wird.

Zu Frage 19:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Frage 20:

Wer berechnet und wer überprüft, ob die für BBI vorgeschlagenen Lärmzusatzentgelte eine effektive Steuerungsfunktion haben? (Hinweis: Die bloße Tatsache, dass laute Flugzeuge seltener werden, die allein durch den technischen Fortschritt bereits zwangsläufig ist, wird nicht als Beleg angesehen, gefordert ist eine konkrete Berechnung, die die Steuerungswirkung mit wirtschaftswissenschaftlichen Erwägungen zuverlässig belegt).

Zu Frage 20:

Der Genehmigungsbescheid für die Entgeltordnung sieht vor, dass spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Flughafenausbaus der Genehmigungsbehörde ein Bericht vorzulegen ist, ob die Lärmklassifizierungsregelung sinnvoll ist und ob die gewünschte Steuerungswirkung der Entgeltzuschläge gegeben ist.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Frage 21:

Zur Wirtschaftlichkeit der Nachrüstung eines Flugzeugs zwecks Lärmschutz: Was kostet es, ein Flugzeug der Art und Klasse

- A-320
- B-737
- B-747

durch technischen Umbau um 5db(A) leiser zu machen?

Zu Frage 21:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Frage 22:

Wie viele Starts und Landungen absolvieren Flugzeuge der vorgenannten Typen jährlich im Durchschnitt?

Zu Frage 22:

Nach Angaben der FBB hatten die genannten Flugzeugtypen für das Jahr 2011 folgende Anzahl an Bewegungen:

- A320: 40.033
- B737: 68.727
- B747: 3

Frage 23:

Wie hoch müsste das Lärmzusatzentgelt je Start und Landung zwischen dem nachgebesserten und dem nicht nachgebesserten Fluggerät differieren, damit sich der technische Umbau bei Annahme von Zinskosten in Höhe von 5 % p.a. und einer Abschreibung von 8 % p.a. rentiert?

Zu Frage 23:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.