

Kleine Anfrage

der / des Abgeordneten Gisela Kallenbach
 Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: Flughafen Leipzig/ Halle - Entgelte für Nachtflüge

Laut der Entgeltordnung des Flughafens Leipzig/Halle fällt in LEJ für Flugzeuge mit Bonusliste ein Entgelt von 6,27 € je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse (Bsp. Nürnberg 8,60 €), ohne Bonusliste 7,23 € je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse (in Nürnberg 12,50 €), nach ICAO Annex 16 Chapter 2 je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse ein Betrag von 16,70 € (in Nürnberg 31,20 €) und ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse ein Betrag von 33,70 € (in Nürnberg 51,55 €) an. Die Mehrkosten, die eine Fluggesellschaft für Nachtflüge mit Flugzeugen ohne Bonusliste zu entrichten hätte, liegen also gerade einmal bei 0,96 € je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse. Das wären bei einer AN 26, Zuladung von 6 Tonnen Fracht und einem max. Startgewicht von 24 Tonnen, gerade einmal Mehrkosten in Höhe von 23,04 €.

Fragen an die Staatsregierung:

1. Ist es nach Einschätzung der Staatsregierung richtig, dass das erhöhte Landentgelt nach der Bonusliste für startende und landende Flugzeuge bei einer AN 26 (Erstflug 1967(!)) für die Nacht-Fluggenehmigung (22.00 bis 6.00 Uhr) gerade einmal 23,04 € beträgt?
2. Wie hoch ist laut gültigem Rabattsystem für die Nutzung der Infrastruktur am Flughafen Leipzig/Halle der für die DHL eingeräumte Rabatt für startende und landende Frachtflugzeuge in der Nacht und wie bewertet dies die Staatsregierung?

Dresden, den 5. November 2010

b.w.


Gisela Kallenbach MdL

Eingegangen am: 09. NOV. 2010

Ausgegeben am: 07. DEZ. 2010

3. Warum sieht sich die Staatsregierung bzw. das SMWA nicht in der Lage, in der Betriebserlaubnis für den Flughafen Leipzig/Halle ein Nachtflugverbot für das für DHL regelmäßig eingesetzte russische Frachtflugzeug vom Typ AN 12 (Erstflug 1957(!)) aus Lärmschutz- und Sicherheitsgründen zu verhängen?
4. Welches erhöhte Landeentgelt müssen die USA bzw. jeweils welche US-amerikanischen Fluggesellschaft für die amerikanischen Militärtransporte dem Flughafen Leipzig/Halle bezahlen, wenn die vom US-Militär u. a. eingesetzten Flugzeugtypen DC 10 und MD 11 in der Nacht starten und landen und nicht am Tag? (Bitte Auflistung aller für die amerikanischen Militärflüge eingesetzten Flugzeugtypen einzeln nach Flugzeugtyp/Landeentgelt/Tag/Nacht)
5. Was muss die NATO bzw. jeweils welche von dieser beauftragten Fluggesellschaft für die AN 124 für Landeentgelte am Tag bzw. in der Nacht bezahlen?

Der Staatsminister

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

Präsidenten des Sächsischen Landtages
Herrn Dr. Matthias Rößler
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Durchwahl
Telefon: 0351 564-8001
Telefax: 0351 564-8024

Ihr Zeichen

**Kleine Anfrage der Abgeordneten Gisela Kallenbach,
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drs.-Nr.: 5/4138
Thema: Flughafen Leipzig/Halle – Entgelte für Nachtflüge**

Ihre Nachricht vom

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
65-3847.44

Dresden, 01. DEZ. 2010

Sehr geehrter Herr Präsident,

den Fragen sind folgende Ausführungen vorangestellt:

„Laut der Entgeltordnung des Flughafens Leipzig/Halle fällt in LEJ für Flugzeuge mit Bonusliste ein Entgelt von 6,27 € je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse (Bsp. Nürnberg 8,60 €), ohne Bonusliste 7,23 € je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse (in Nürnberg 12,50 €), nach ICAO Annex 16 Chapter 2 je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse ein Betrag von 16,70 € (in Nürnberg 31,20 €) und ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse ein Betrag von 33,70 € (in Nürnberg 51,55 €) an. Die Mehrkosten, die eine Fluggesellschaft für Nachtflüge mit Flugzeugen ohne Bonusliste zu entrichten hätte, liegen also gerade einmal bei 0,96 € je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse. Das wären bei einer AN 26, Zuladung von 6 Tonnen Fracht und einem max. Startgewicht von 24 Tonnen, gerade einmal Mehrkosten in Höhe von 23,04 €.“

Namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Ist es nach Einschätzung der Staatsregierung richtig, dass das erhöhte Landeentgelt nach der Bonusliste für startende und landende Flugzeuge bei einer AN 26 (Erstflug 1967(!) für die Nacht-Fluggenehmigung (22.00 bis 6.00 Uhr) gerade einmal 23,04 € beträgt?

Zunächst ist klarzustellen, dass das hier in Rede stehende Landeentgelt nicht für eine Nachtfluggenehmigung zu zahlen ist. Es ist ein Entgelt an den Flughafenbetreiber für dessen Aufwand im Zusammenhang mit der Bereitstellung/Nutzung der Flughafeninfrastruktur.

Für die AN 26 ist nachts kein anderer Betrag zu zahlen als am Tage. Für sie ist der Entgeltsatz der Bonuslistenflugzeuge anzuwenden. Dieser gilt für alle



Hausanschrift:
Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und
Verkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Außenstellen:

Hoyerswerdaer Straße 1
01097 Dresden

Leipziger Straße 15
01097 Dresden

www.smwa.sachsen.de

Verkehrsanbindung:
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien
3, 7, 8
Haltestelle Carolaplatz

Kein Zugang für elektronisch signierte
sowie für verschlüsselte elektronische
Dokumente.

Flugzeugtypen, deren maximale Abflugmasse (Maximum Takeoff Mass - MTOM) weniger als 25 Tonnen beträgt.

Frage 2: Wie hoch ist laut gültigem Rabattsystem für die Nutzung der Infrastruktur am Flughafen Leipzig/Halle der für die DHL eingeräumte Rabatt für startende und landende Frachtflugzeuge in der Nacht und wie bewertet dies die Staatsregierung?

DHL zahlt dieselben Entgeltsätze wie alle anderen Nutzer des Flughafens Leipzig/Halle. Das Rabattsystem des Landeentgelts ist an das Verkehrsaufkommen des Flughafens gekoppelt. Der Flughafen ermittelt jedes Jahr sein Gesamtverkehrsaufkommen (Maximum Takeoff Weight - MTOW). Aufgrund dieser Größe wendet er die dafür in der Entgeltordnung festgesetzten Beträge für alle seine Kunden an. Derzeit gilt die Rabattstufe 2,6 Mio. Tonnen MTOW mit den in der Vorbemerkung genannten Beträgen für Bonuslisten- und Kapitel-3-Flugzeuge. Bei diesen Flugzeugen wird nicht differenziert nach Tag und Nacht.

Frage 3: Warum sieht sich die Staatsregierung bzw. das SMWA nicht in der Lage, in der Betriebserlaubnis für den Flughafen Leipzig/Halle ein Nachtflugverbot für das für DHL regelmäßig eingesetzte russische Frachtflugzeug vom Typ AN 12 (Erstflug 1957(!)) aus Lärmschutz- und Sicherheitsgründen zu verhängen?

Im Planfeststellungsverfahren zum Bau der Südbahn prüfte die Planfeststellungsbehörde umfassend, welche Betriebsbeschränkungen gerechtfertigt sind. Damit kam sie einer Forderung des Bundesverwaltungsgerichts nach. Für einen Ausschluss des Flugzeugtyps AN 12 sah weder die Behörde noch das Gericht eine Rechtfertigung. In der letzten Sitzung der Fluglärmkommission am 10. November 2010 am Flughafen Leipzig/Halle kündigte DHL an, diese Flugzeuge ab 2015 auszutauschen.

Frage 4: Welches erhöhte Landeentgelt müssen die USA bzw. jeweils welche US-amerikanischen Fluggesellschaft für die amerikanischen Militärtransporte dem Flughafen Leipzig/Halle bezahlen, wenn die vom US-Militär u. a. eingesetzten Flugzeugtypen DC 10 und MD 11 in der Nacht starten und landen und nicht am Tag? (Bitte Auflistung aller für die amerikanischen Militärflüge eingesetzten Flugzeugtypen einzeln nach Flugzeugtyp/Landeentgelt/Tag/Nacht)

Die US-amerikanischen Fluggesellschaften nutzen die Flugzeugtypen McDonnell Douglas MD 11, McDonnell Douglas DC 10, Boeing 767, 757, 737 und 747. Alle Flugzeugtypen sind in der Bonusliste enthalten. Sie zahlen nachts keine erhöhten Landeentgelte.

Frage 5: Was muss die NATO bzw. jeweils welche von dieser beauftragten Fluggesellschaft für die AN 124 für Landeentgelte am Tag bzw. in der Nacht bezahlen?

Die AN 124 ist nach ICAO-Kapitel 3 lärmzertifiziert. Für Kapitel-3-Flugzeuge berechnet der Flughafen aktuell 7,23 € je angefangene 1000 kg MTOM. Bei 392 Tonnen MTOM

für die AN 124 ergibt das ein Landeentgelt von 2.834,16 € zzgl. Mehrwertsteuer je Start. Dieses Entgelt ist für Tag- und Nachtflüge zu zahlen.

Mit freundlichen Grüßen



Sven Morlok