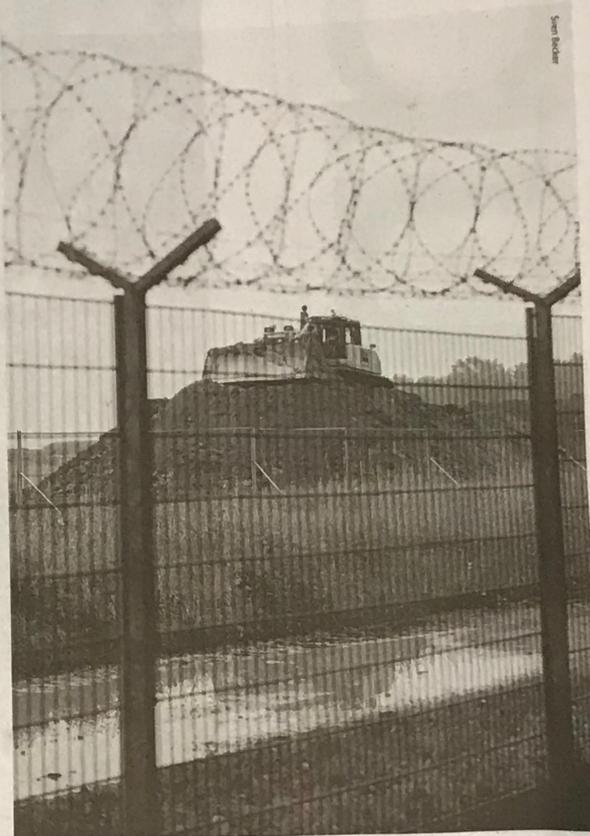




Großbaustelle Findel: Die vier Kilometer lange Piste wird vor allem in den Nachtstunden renoviert



Drei Euro auf 100

Peter Feist

Seit Ende März gelten am Findel ganz neue Flughafengebühren. Die Airlines sind nicht gerade froh darüber. Fluglärmgegner hätten gerne noch höhere

Seit Mai wird am Flughafen Findel intensiv gearbeitet. Die vier Kilometer lange und 60 Meter breite Start- und Landebahn wird komplett erneuert. Ebenso die Zufahrtswege, die im Fliegerjargon *taxiways* heißen, und die Grasflächen links und rechts von Piste und Wegen. Alles in allem sei das eine Fläche von an die 137 Fußballfeldern, erzählt René Steinhaus stolz, der Direktor von Flughafenbetreiber Lux-Airport. Und einmal ins Schwärmen geraten, fügt er an, am Findel sei „der weltgrößte 3D-Drucker“ im Einsatz: Das Querprofil der Piste müsse geformt sein wie ein Dach, damit Regenwasser seitlich abfließen kann. Dazu werden nach und nach verschiedene dicke Asphaltsschichten aufgetragen. Die 3D-Asphaltierung sei der anspruchsvollste Teil der Renovierung.

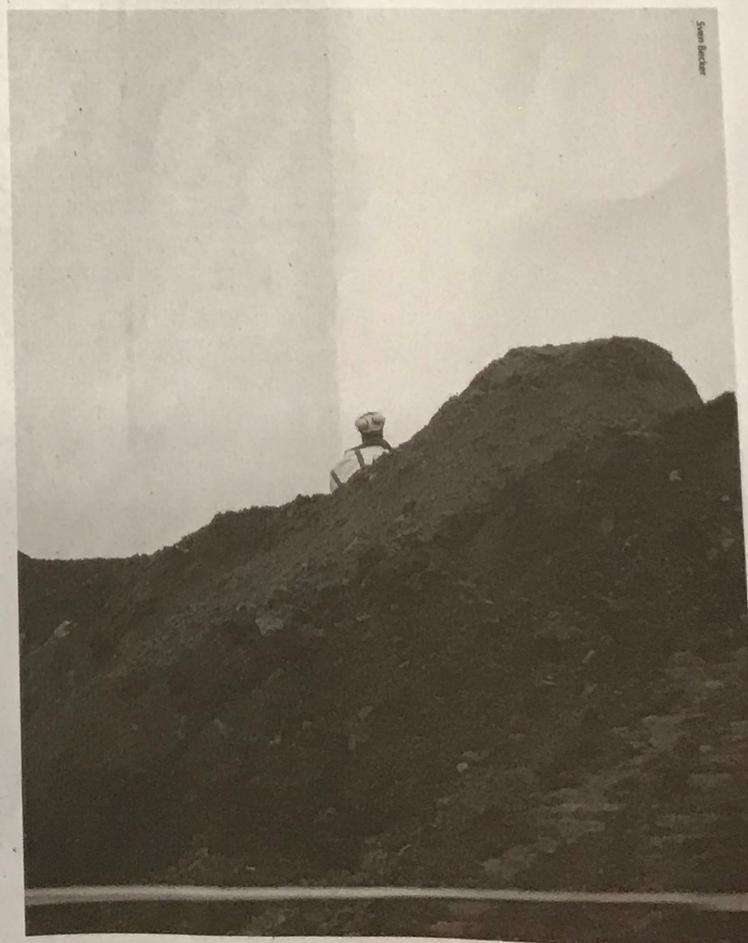
150 Millionen Euro hat Lux-Airport für die Renovierung veranschlagt, die bis Ende 2022 dauern soll und auch ein neues Abwassersystem und den Ersatz von 1 500 Lampen durch stromsparende LED-Beleuchtung umfasst. Vor allem zur Deckung all dieser Kosten hat Lux-Airport zum 28. März Flughafengebühren eingeführt. „Die Arbeiten dürfen nicht subventioniert werden“, erläutert Steinhaus. „Der Flughafen hat in zwei aufeinanderfolgenden Jahren die Grenze von drei Millionen Passagieren überschritten. Da erlauben die Regeln der EU auch keine Teil-Subventionierung mehr.“

Die vor dreieinhalb Monaten in Kraft getretenen Flughafengebühren sind nicht nur neu, sondern in ihrer Zusammensetzung in Luxemburg etwas ganz Neues. Zuvor kassierte Lux-Airport lediglich ein Entgelt pro abfliegendem Passagier, einen Zuschlag für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie eine „Parking Charge“ auf jedes abgestellte Flugzeug, aber nur, wenn es länger als vier Stunden am Findel blieb. Diese Gebühren gibt es immer noch, aber die pro Passagier wurde auf sieben Euro angehoben. Dass sie nächstes Jahr auf 8,50 Euro steigen soll, steht schon fest. Richtig neu hingegen ist, dass nun auch Start- und Landegebühren fällig werden. Sie richten sich vor allem danach, wie schwer ein Flugzeug ist. Und: Landet ein Flieger nachts, zwischen 23 Uhr und 5.59 Uhr, ist die Gebühr 50 Prozent höher als am Tag. Startet einer nachts, verdoppelt

sie sich. In dem Fall, sagt der Flughafenchef, „liegt sie für einen Jumbo Jet definitiv im vierstelligen Bereich“.

In Luxemburg mit seinem so stadtnahen Flughafen sind Gebühren traditionell eine politisch delikate Angelegenheit. Belastung durch Fluglärm steht der wirtschaftlichen Bedeutung des Airports gegenüber. Das wachsende Passagieraufkommen, wenngleich es 2020 wegen der Corona-Seuche um 68 Prozent einbrach, ist das eine. Das andere ist die Luftfracht: 2020 war der Cargo-Umschlag im Frachtzentrum der Luxair der siebtgrößte in Europa, nach, in dieser Reihenfolge, Frankfurt, Paris Charles de Gaulle, Amsterdam, Istanbul, London Heathrow und Lüttich. 2018 hatte Luxemburg-Findel noch vor Lüttich gelegen. Abgesehen von Flughafenbetreiber Lux-Airport erhebt die staatliche Flugnavigationverwaltung Ana Gebühren, so genannte *Terminal Navigation Charges* für Navigationsdienste am Flughafen und für den Überflug des Luxemburger Territoriums.

Lange konzentrierte sich das Lobbying der am Findel aktiven Airlines auf diese Navigationsgebühren, wenn es darum ging, vor allem Gebührenerhöhungen für Nachtflüge abzuwehren. Mit einigem Erfolg: 2004 zog die damalige CSV-LSAP-Regierung eine schon beschlossene Erhöhung für nächtliche Landungen wieder zurück. Eine 2008 unter dem damaligen LSAP-Transportminister Lucien Lux eingeführte Landegebhührenerhöhung wurde 2012 durch die nächste Regierung unter dem Eindruck der Wirtschaftskrise aufgeweicht; für neue Frachtverbindungen nach Luxemburg winkten nun Rabatte. Das Vorspiel dazu lieferte der damalige LSAP-Wirtschaftsminister Étienne Schneider mit einer Kampagne für die Abschaffung des Nachtflugverbots: Luxemburg könne sich das „nicht mehr leisten“. 2015 wurden die Navigationsgebühren bei Landungen ganz gestrichen, weil eine EU-Verordnung nur noch erlaubte, solche Entgelte entweder für Starts oder für Landungen zu erheben. Fluglärmgegner waren entrüstet. Denn zwischen 23 Uhr und 5.59 Uhr, wenn der Flughafen eigentlich „zu“ ist, finden mehr Landungen als Starts statt. 2019 wurde nachts 797 Mal gestartet, 1 154 Mal gelandet. Im Corona-Jahr 2020 standen 629 Starts 791 Landungen gegenüber.





Einchecken am Findel:
Für Juli und August
rechnet Lux-Airport
mit einem
Passagieraufkommen
fast wie 2019

Vielleicht lag es insbesondere am guten Abschneiden der Grünen bei den Kammerwahlen 2018, dass in den Koalitionsvertrag für die zweite Regierung gemeinsam mit DP und LSAP ein Passus gelangte, der sich wie eine Kehrtwende gegenüber der bisherigen politischen Praxis liest: Es würden neue Flughafengebühren eingeführt, darunter „Landegebühren mit einer starken Umweltkomponente“. Bei der Tarifgestaltung werde „besonderes Augenmerk“ auf eine „substantielle Reduzierung der Nachtflüge“ gelegt. Doch auch der DP sind solche Gedanken nicht ganz fremd. Der Koalitionsvertrag hält noch fest, über die neuen Gebühren werde der Findel preislich „auf ein mit benachbarten Flughäfen vergleichbares Niveau“ gebracht.

Ist der Luxemburger Flughafen heute auf einem solchen Niveau? – „Ja“, sagt Flughafenchef Steinhaus. „Wir haben neun Konkurrenten. Verglichen mit ihnen, liegen wir im Mittelfeld. Wir sind weder besonders günstig noch besonders teuer.“

Außerdem habe Lux-Airport recherchiert, worin der „state of the art“ von Gebührenstrukturen besteht. „Ihm entsprechen wir nun“, versichert Steinhaus. Dass Fliegen ab Luxemburg dadurch unerschwinglich wird, sei nicht zu erwarten: Auf den Preis eines Passagiertickets von 100 Euro würden die neuen Flughafengebühren „vielleicht drei Euro“ ausmachen. Sämtliche Entgelte zusammengenommen, auch die für Navigation, wären es „grob gerechnet acht Prozent auf einen Ticket-Preis von 200 Euro für einen Hin- und Rückflug“.

Wer die neun Konkurrenten des Findel sind, sagt René Steinhaus nicht genau. Er erwähnt Charleroi, Lüttich, Saarbrücken, Hahn und Metz-Nancy, deutet aber an, dass im Grunde jeder Flughafen dazu zähle, zu dem die Kundschaft in zwei Stunden Autofahrt gelangt. Nicht nur Luxemburger Kundschaft: Wer in Trier wohnt, sei in zwei Stunden auch in Frankfurt. So dass der Findel im Grunde genommen auch mit dem Airport dort, sowie mit dem in Köln und in Brüssel konkurriert.

Gebührenvergleiche mit den Konkurrenten anzustellen, ist nicht einfach. Denn die Berechnungsformeln sind verschieden, es gelten unterschiedliche Rabatte, und nicht jeder macht alles publik. In Charleroi etwa fällt die Landegebühr umso kleiner aus, je mehr Passagiere im Flugzeug sitzen. In Luxemburg gibt es das nicht. Am Lorraine Airport Metz-Nancy ist die Passagiergebühr für Flüge innerhalb von EU und Schengen-Raum mit 4,18 Euro kleiner als am Findel, für internationale Flüge dagegen liegt sie zwei Cent über der Luxemburger. Außerdem kassiert Lorraine Airport eine Gebühr für das Einchecken von Fluggästen und Gepäck, was in Luxemburg nicht der Fall ist.

Teuer im Vergleich zu Luxemburg scheinen die größeren Airports zu sein: In Frankfurt beträgt allein die Passagiergebühr je nach Flugziel zwischen 18,16 Euro und 25,16 Euro. In Brüssel werden 21,74 Euro genommen, plus 62 Cent für den Flughafenbus. Je größer ein Flughafen ist, desto eher rechnet sein Betreiber offenbar Start- und Landegebühren mit komplizierten Formeln aus. Lux-Airport macht das auch. Was aber kein Vergleich ist zu den Frankfurtern: Sie erinnern an höhere Mathematik und enthalten Buchstaben aus dem griechischen Alphabet. Die Frankfurter Entgelt-Broschüre ist 40 Seiten lang. Die von Lux-Airport kommt mit neun Seiten aus.

Doch wer meint, dass um die neuen Luxemburger Flughafengebühren Ruhe herrsche, da sie mittlerweile seit mehr als einem Viertel Jahr in Kraft sind, der irrt. Wie eine EU-Richtlinie das vorschreibt, waren die neuen Entgelte mit den am Findel aktiven Fluggesellschaften und mit Vertretern der Flughafen-Anrainer vorab diskutiert worden. René

Steinhaus erinnert sich noch, dass es im *Comité des usagers* mit den Airlines „ziemlich zur Sache ging“. Die Konsultation sei „nicht einfach“ gewesen.

Das scheint noch nicht ganz ausgestanden zu sein. Was unter anderem damit zu tun hat, dass die Gebühren bereits in Kraft sind und kassiert werden, aber eine großzügige Verordnung der Regierung, die dafür die Grundlage liefern soll, noch auf dem „Instanzenweg“ ist. Wie die neuen Gebühren trotzdem schon erhoben werden können, erläutert Marc Reiter, Abteilungsleiter Flugverkehr im Mobilitätsministerium: Lux-Airport habe die Entgelte auf der Basis eines Gesetzes von 1948 aufgestellt. Die großherzogliche Verordnung werde dafür sorgen, dass alles auch mit den EU-Regeln übereinstimmt. Dass die Verordnung später kommt, sei also kein Problem; die seit März geltenden Gebühren gingen auf ein Gesetz zurück.

Anstoß hat die Verordnung aber bei der Handelskammer erregt: In einem Gutachten zu dem Verordnungsentwurf wirft sie Lux-Airport mangelnde Transparenz über die Kosten vor, die aus den Gebühren gedeckt werden sollen, und über die Einnahmen, die der Flughafenbetreiber erzielt. Das sei, erklärt Marie-Aline Peetermans, die mit der Angelegenheit befasste Steuerexpertin bei der Handelskammer auf Nachfrage, die Auffassung „sämtlicher am Findel aktiven Fluggesellschaften“; die Handelskammer habe sich entsprechend informiert. Sie alle seien „absolut nicht zufrieden mit der Konsultation zu den Gebühren und ihrem Ergebnis“.

*Auf den Preis eines
Passagiertickets von 100 Euro
sollen die neuen
Flughafengebühren vielleicht
drei Euro ausmachen.*

Ob es dabei um mehr geht als um ein Nachhutgefecht der Airlines, die gerade jetzt, nach dem Einbruch des Luftverkehrs durch die Corona-Pandemie, um ihre Kosten besonders besorgt sind, ist nicht klar. Der Lux-Airport-Direktor betont, man sei in der Konsultation stets völlig transparent gewesen. „Für Inhalt und Ablauf der Konsultation gelten EU-Vorschriften, ihre Einhaltung wird kontrolliert. Wir können da nicht machen, was wir wollen.“

In Luxemburg hat die Regulierungsbehörde ILR ein Auge auf Lux-Airport. Beim ILR können Fluggesellschaften innerhalb einer Frist Einwände gegen die Konsultation mit dem Flughafenbetreiber vorbringen. Die stellvertretende ILR-Direktorin Michèle Bram erklärt dem *Land* auf Nachfrage, dass der Behörde „keine Reklamationen im Zusammenhang mit der Konsultation unterbreitet wurden“.

len, „wo tatsächlich ein Lärmproblem besteht“. Und dass die Einnahmen aus Lärmgebühren „ausschließlich“ dazu dienen sollten, „das Problem zu mindern oder zu beseitigen“. Womit die Handelskammer eher die Bezuschussung mehrfach verglasteter Fenster für lärmgeplagte Anrainer zu meinen scheint als die Airlines mit den Gebühren dahin lenken zu wollen, leisere Flieger einzusetzen, und das Problem auf diese Weise anzugehen. Einräumen muss die Handelskammer, dass die Icao-Normen „nicht bindend“ sind.

Dass Fluglärmgegner die neuen Gebühren als Sieg feiern würden, kann man ebenfalls nicht behaupten. Für die Usill zum Beispiel, den Dachverband der Stadtviertel-Interessenvereine von Luxemburg-Stadt, ist Fluglärm seit vielen Jahren ein großes Thema. Die neuen Gebühren seien natürlich ein Schritt in die richtige Richtung. Aber noch sei nicht klar, wie weit der Mobilitätsminister mit der „Belohnung“ beim Einsatz leisere Flugzeuge gehen wird, sagt Usill-Präsidentin Rita Herrmann.

Vor allem aber gehen der Usill die Nachtaufschläge bei Starts und Landungen nicht weit genug. „Wir könnten uns sie doppelt so hoch vorstellen, also 100 Prozent Zuschlag für Nachtlandungen und 200 Prozent für Nachtstarts“, so Rita Herrmann. Bei der Usill sei nachgerechnet worden – anhand der Gebühren-Berechnungsformel von Lux-Airport, dem Startgewicht eines älteren und nicht gerade leisen Frachtjumbos Boeing 747-400, wie Cargolux noch ein paar in Betrieb hat, und anhand des Unternehmensberichts 2020 der Fracht-Airline: Gehe man von den 769 Millionen US-Dollar Nettoe-

Ob die Cargo-Airlines sich an die wegen der Renovierung nachts geschlossene Piste gewöhnen? Das hoffen die Stadtviertel-Interessenvereine in der Hauptstadt

winn aus, den Cargolux 2020 erzielte (sie rechnet grundsätzlich in Dollar), und lege ihn auf die 32 781 Flugbewegungen um, die sie realisierte, dann hätte jeder Flug anteilig 23 458 Dollar zum Gewinn beigetragen.

Demgegenüber würden für einen älteren Fracht-Jumbo „Dash 400“ bei der augenblicklichen Gebührenlage bei einem Nachtstart 1 220 Euro Gebühr fällig. Ginge es nach der Usill, wären es 2 440 Euro. Hätte das 2020 schon gegolten, wäre der Cargolux-Gewinn auch bei einer verdoppelten Nachtstartgebühr nicht so stark geschmälert worden. Und für Landungen ist die Gebühr halb so hoch. Das sei zwar „eine Milchmädchenrechnung“, räumt Rita Herrmann ein, sie denkt aber, „so viel würde eine Verdoppelung der nächtlichen Gebühr nicht ausmachen“.

Vielleicht sind es auch „Milchmädchenrechnungen“ wie diese und dass die Politik sie sich zu eigen machen könnte, was die Airlines befürchten. Lange war der Findel preiswert, und dass Cargolux 2020 einen fast 40 Mal höheren Gewinn einflog als 2019 war eine jener Ausnahmen im Corona-Jahr, das der Luftfracht zu Aufschwüngen verholfen hatte.

Der hauptstädtische Interessenverband hat derweil noch etwas im Sinn: Was, wenn sich herausstellt, dass man Nachtflüge überhaupt nicht braucht? Die Bauarbeiten an Piste, Wegen, Abwasserleitungen und Lampen finden am Flughafen seit Mai in erster Linie nachts statt. Zwischen 23 Uhr und kurz vor fünf Uhr steht die Piste nur für ausgesprochene Notzwecke zur Verfügung, etwa für Flüge der Air Rescue oder um einen stark verspäteten Ferienflieger landen zu lassen. Die Usill, sagt Rita Herrmann, hofft, dass sich dadurch herausstellt, dass an Nachtflüge „gewöhnte“ Fluggesellschaften sich umgewöhnen können. Sie hätten ja Zeit bis Ende 2022. ●

