

## **Stellungnahme**

**des**

**Bundesverbandes der Deutschen Fluggesellschaften (BDF)  
zur Änderung und Verlängerung der örtlichen Flugbeschränkungen  
am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld**

Berlin, den 26. März 2013

## 1. Rechtliche Zulässigkeit der beabsichtigten Neuregelung

Vor einer inhaltlichen Bewertung der Auswirkungen der beabsichtigten Neuregelung der örtlichen Flugbeschränkungen am Flughafen Berlin-Schönefeld für den Flughafen selbst, die Luftverkehrsgesellschaften, die Passagiere sowie den Luftverkehrs- und Tourismusstandort Berlin-Brandenburg insgesamt, gilt es die rechtliche Zulässigkeit der vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) beabsichtigten Neuregelung zu prüfen.

Maßgebliche Veranlassung für das Schreiben des MIL vom 31.1.2013 ist die Befristung der örtlichen Flugbeschränkungen zur Nachtzeit für den Flughafen Berlin-Schönefeld bis zum 31.10.2013. Ohne eine Verlängerung würden die örtlichen Flugbeschränkungen für die Nachtzeit für den Flughafen ab dem 1.11.2013 entfallen und es würde ein 24-Stunden-Betrieb gelten. Der Flughafen gilt gemäß § 71 Abs. 1 Satz 1 LuftVG als genehmigt (§ 6 LuftVG) und im Plan festgestellt (§§ 8 ff. LuftVG) und verfügt über eine planfestgestellte Betriebsgenehmigung (§ 6 LuftVG) vom 20.9.1990, die grundsätzlich einen 24-Stunden-Betrieb ausweist.

Diese 24-Stunden-Genehmigung wurde erstmals 1993 mit Zustimmung der Flughafengesellschaft durch die zuständige Behörde (MIL) zum Schutz der Anwohner mit örtlichen Flugbetriebsbeschränkungen in der Nacht geändert. Die Änderungsregelung war befristet bis zum 31.10.2003 und wurde 2003 mit Blick auf die damals geplante Inbetriebnahme des BER bis zum 31.10.2008 unverändert verlängert.

2008 wurde die Änderungsregelung mangels der bis dahin nicht erfolgten Inbetriebnahme des BER nochmals und wiederum mit Zustimmung der Flughafengesellschaft – diesmal mit geringfügigen Veränderungen – befristet verlängert bis zum 31.10.2013 – dies unter der Annahme, dass bis zu diesem Datum die Inbetriebnahme des BER erfolgt sein würde.

Grundsätzlich stellen die bisherigen Änderungsregelungen – und auch die jetzt vorgeschlagene Änderungsregelung – einen begünstigenden Verwaltungsakt für die Anwohner und einen belastenden Verwaltungsakt für den Flughafen Berlin-Schönefeld dar, der einem nicht dauerhaften, befristeten Teilwiederruf der uneingeschränkt erteilten luftrechtlichen Genehmigung von 1990 entspricht.

Eine Umsetzung der nunmehr vom MIL vorgeschlagenen örtlichen Flugbeschränkungen ist damit als ein erneuter und zudem modifizierter Eingriff in die bestandskräftige und uneingeschränkte luftrechtliche Genehmigung sowie in den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zu bewerten und bedürfte somit der Zustimmung des Flughafens.

Ohne diese Zustimmung sind gemäß § 9 Abs. 3 LuftVG, § 75 Abs. 2 VwVfG Ansprüche auf ein – auch nur teilweises – Unterlassen der Benutzung rechtskräftig festgestellter Flughafenanlagen ausgeschlossen.

Damit wäre aus Sicht des BDF und seiner Mitgliedsunternehmen eine derartige Änderung der planfestgestellten örtlichen Flugbeschränkungen rechtlich nicht zulässig, es sei denn, die

Flughafengesellschaft und die Luftverkehrsgesellschaften würden einem solchen Anspruch zustimmen. Letzteres ist für die Luftverkehrsgesellschaften und die Flughafengesellschaft jedoch nicht gegeben.

Auch eine Zustimmung des für die Fach- und Rechtsaufsicht der Flughäfen zuständigen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu der vom MIL beabsichtigten Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen liegt nach Kenntnis des BDF und seiner Mitglieder derzeit nicht vor.

Die zuständige Luftfahrtbehörde hätte im Übrigen bei der Prüfung für eine Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen auch eine ausgewogene Abwägung der verkehrs- und wirtschaftspolitischen Interessen der Luftverkehrswirtschaft sowie der Unternehmen in Berlin-Brandenburg einerseits und der Interessen des Schutzes vor Fluglärm andererseits vorzunehmen. Eine solche ausgewogene und umfassende Interessenabwägung ist dem Schreiben des MIL vom 31. Januar 2013 nicht zu entnehmen.

Es ist auch zu bezweifeln, dass bei einer umfassend ausgewogenen Interessenabwägung eine ausreichende Grundlage und Erfordernis für die beabsichtigten Änderungen dokumentiert werden könnte, zumal das MIL mit der beabsichtigten Änderung keine graduelle Änderung der bisherigen örtlichen Flugbeschränkungen vornehmen würde (bspw. wie in der Vergangenheit durch eine Anhebung der Anforderungen an die Lärmzulassungen und Lärmzeugnisse der Flugzeuge), sondern nunmehr in der neuen Regelung beabsichtigt, Starts und Landungen zwischen 23.30 Uhr und 05.30 Uhr grundsätzlich zu untersagen.

Insbesondere greift das MIL nicht die Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen Berlin-Schönefeld und der damit verbundenen Verringerung der Lärmbelastigung seit der letzten Festlegung der örtlichen Flugbeschränkungen im Jahr 2008 auf.

Die Erfordernis für eine Verschärfung der örtlichen Flugbeschränkungen am Flughafen Berlin-Schönefeld wäre beispielsweise dann – wenigstens im Ansatz – darlegbar, wenn die Lärmbelastigung der Anwohner am Flughafen in den letzten Jahren in gravierender Weise und nachweislich zugenommen hätte.

Dieser Annahme steht jedoch die tatsächliche Entwicklung der Flugbewegungen insgesamt und in den Nachtstunden entgegen.

So ist es bei der Zahl der Flugbewegungen am Flughafen in den letzten drei Jahren insgesamt zu einer deutlichen Reduzierung der Flugbewegungen um -6,3 Prozent gekommen.

Dies entspricht einer Verringerung der Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Berlin-Schönefeld um insgesamt 4.837 Starts oder Landungen pro Jahr. Auch für 2013 und 2014 ist ein weiterer Rückgang bei der Zahl der Flugbewegungen oder im ungünstigsten Fall eine Stagnation auf diesem verminderten Niveau zu erwarten.

Damit beträgt die Zahl der in den letzten Jahren insgesamt „eingesparten“ Flüge im Übrigen mehr als das Vierfache der in den letzten Jahren im Jahresdurchschnitt stattgefundenen nächtlichen Flugbewegungen zwischen 23.30 und 05.30 Uhr.

Ein ähnliches Bild lässt sich auch bei einer isolierten Betrachtung nur der Nachtflugbewegungen zeichnen. Hier lag die Zahl der zwischen 23.30 und 05.30 Uhr stattgefundenen Starts und Landungen in 2011<sup>1</sup> um -47 Prozent (!) unter dem bisherigen Höchstwert des Jahres 2009<sup>2</sup> und um -32 Prozent unter dem Durchschnitt der Nachtflugbewegungen aus den Jahren 2008 bis 2011.

Verstärkt wird der unter Lärmgesichtspunkten für die Anwohner positive Effekt der Verringerung der Zahl der Flugbewegungen insgesamt und in der Nacht zusätzlich durch einen stetigen Anstieg des Anteils lärmarmen Flugzeuge an der Zahl der Flugbewegungen und damit einem verbesserten aktiven Lärmschutz für die Anwohner des Flughafens.

Ergänzend zum verbesserten aktiven Lärmschutz hat sich die Lärmbelastungssituation der Anwohner durch das laufende passive Schallschutzprogramm der Flughafengesellschaft für den BER verbessert und wird sich im Zuge der weiteren Umsetzung auch weiterhin verbessern, jedenfalls gemessen am bisherigen und weiteren Betrieb des Flughafens Berlin-Schönefeld.

Insofern kommt auch eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch Fluglärm nicht in Betracht, die als Begründung für einen Widerruf oder Teilwideruf der luftrechtlichen Genehmigung des Flughafens in Betracht käme und die es zu verhindern gälte.

Letztendendes wäre von der vom MIL beabsichtigten Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen auch kein signifikanter Beitrag zu einer Reduzierung der Gesamtlärmbelastung am Flughafen Berlin-Schönefeld und damit zur Gefahrenabwehr.

Soweit eine Änderung nicht zu einer gänzlichen Unwirtschaftlichkeit von Flügen und damit einer Verringerung des Flugangebots führt, bewirkt die in Betracht gezogene Änderung nämlich vielmehr, dass Flüge, die sich bislang lärmverträglich über die gesamten Nachtstunden verteilen, zukünftig die sog. Schulterstunden, also die Zeit vor 23.30 und nach 05.30 Uhr, zusätzlich zu den dort bereits stattfindenden Flügen verstärkt belasten würden. Aus einer gleichmäßigen Lärmverteilung weniger Flüge über viele Stunden würde eine konzentriertere Lärmbelastung jeweils vor Beginn und nach Ende der örtlichen Flugbeschränkungen entstehen.

#### Zwischenfazit:

---

<sup>1</sup> Sommerflugplan 2011 plus Winterflugplan 2011/12

<sup>2</sup> Sommerflugplan 2009 plus Winterflugplan 2009/10

- Der Anspruch des MIL stellt einen Eingriff in die Rechtspositionen der Flughafengesellschaft (sowie auch der Luftverkehrsgesellschaften) dar und ist deshalb rechtlich unzulässig, jedenfalls ohne eine Zustimmung der Flughafengesellschaft und seiner Nutzer. Diese Zustimmung liegt nicht vor.
- Angesichts der rückläufigen Zahl sowohl bei der Gesamtzahl der Flugbewegungen als auch den nächtlichen Flugbewegungen fehlt es dem Anspruch des MIL zudem an der notwendigen Erforderlichkeit für eine Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen. Eine Gefährdungslage der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch Fluglärm kommt jedenfalls als Begründung für einen Widerruf oder Teilwideruf der luftrechtlichen Genehmigung des Flughafens nicht in Betracht.
- Eine ausgewogene und umfassende Interessenabwägung zwischen den Interessen der Luftverkehrswirtschaft sowie der Unternehmen in Berlin-Brandenburg einerseits und den Interessen des Lärmschutzes andererseits hat bislang nicht stattgefunden. Die negativen Auswirkungen einer Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen auf die Interessen der Flughafengesellschaft, der Luftverkehrsgesellschaften, der Passagiere sowie des Luftverkehrs- und Tourismusstandortes Berlin-Brandenburg werden nachfolgend aufgezeigt und erläutert.

## **2. Konsequenzen einer möglichen Verschärfung der örtlichen Flugbeschränkungen**

Eine Verschärfung der Nachtflugregelung für den Flughafen Berlin-Schönefeld würde eine Vielzahl negativer Auswirkungen für die Luftverkehrsgesellschaften, die Flughafengesellschaft, die Bürgerinnen und Bürger, die die Leistungen der Fluggesellschaften und der Berliner Flughäfen als Passagiere in Anspruch nehmen, sowie auch für den Luftverkehrs- und Tourismusstandort Berlin-Brandenburg insgesamt mit sich bringen.

### **2.1. Für die Luftverkehrsgesellschaften und Passagiere**

Ungleiche wettbewerbliche Rahmenbedingungen im Verhältnis zu ihren ausländischen Wettbewerbern sowie stetig steigende und neue ordnungs- und fiskalpolitische Belastungen haben die deutschen Fluggesellschaften in eine tiefe und anhaltende wirtschaftliche Krise geführt. Die geringe Profitabilität – soweit bei einigen Airlines überhaupt vorhanden – ist vollkommen unzureichend, um den wettbewerblichen Herausforderungen und den Investitionserfordernissen der Fluggesellschaften nachhaltig gerecht werden zu können. Diese anhaltende Krisensituation führt in den Fluggesellschaften zu tiefgreifenden Strukturveränderungen, die erstmals seit Jahrzehnten auch einen signifikanten Abbau von Arbeitsplätzen beinhalten.

Diese generell wirtschaftlich unzureichende Situation wird speziell am Standort Berlin-Brandenburg durch die verzögerte Inbetriebnahme des BER zusätzlich belastet – und zwar anhaltend bis zur Inbetriebnahme des BER und durch zukünftige höhere Infrastrukturkosten (Entgelte etc.) auch darüber hinaus.

Eine weitere Einschränkung der Flugbetriebszeiten am Standort Berlin-Schönefeld würde also die bereits bestehenden zusätzlichen Belastungen für die Fluggesellschaften an den Berliner Flughäfen weiter verschärfen, und zwar nicht nur direkt für die Fluggesellschaften, die von Berlin-Schönefeld operieren, sondern auch indirekt für die Fluggesellschaften, die ihre Flüge von Berlin-Tegel aus durchführen.

Für die Fluggesellschaften am Standort Berlin-Schönefeld würde eine weitere Verschärfung der Betriebszeiten eine erhebliche Verringerung der umsatzbringenden Blockzeiten der dort eingesetzten Flugzeuge nach sich ziehen, mit der Folge, dass einzelne Verkehre nicht mehr wirtschaftlich durchführbar wären und das Flugangebot verkürzt bzw. auch in Gänze eingestellt werden müsste.

Besonders schwer wiegt dabei die Kurzfristigkeit der beabsichtigten Umsetzung der neuen Regelung ohne Nachtflugbetrieb. Insbesondere bei den touristischen Ferienfluggesellschaften sind nicht nur bereits die Flüge für den Winterflugplan 2013/14 an die Veranstalter verkauft und im Einzelplatzverkauf buchbar, sondern auch die Flüge für den Sommerflugplan 2014 sind bereits an die Touristikveranstalter kommuniziert und teilweise preisverhandelt. Zusätzliche finanzielle Belastungen, die durch eine Begrenzung der Flugbetriebszeiten am Flughafen Berlin-Schönefeld entstehen würden, könnten nur noch in einem sehr begrenzten Maße in einem ohnehin schwierigen Marktumfeld an Veranstalter oder Endkunden „weitergegeben“ werden. Der Großteil der wirtschaftlichen Mehrbelastungen würde sich 1:1 in den Ergebnisrechnungen der betroffenen Fluggesellschaften niederschlagen.

Basierend auf den Aussagen der Flughafengesellschaft und der Eigentümer, dass mit einer Inbetriebnahme des BER nicht vor 2015 zu rechnen ist, haben Fluggesellschaften wie die Condor ihre Flugplanungen bis 2014 an den derzeit gültigen Flugbeschränkungen ausgerichtet. Änderungen hieran sind nur mit einem erheblichen wirtschaftlichen Schaden umsetzbar.

Vollkommen unberücksichtigt bleibt dabei noch die Frage, ob für veränderte Start- und Landezeiten am Flughafen Berlin-Schönefeld überhaupt korrespondierende Slots an den jeweiligen Ziel- oder Startflughäfen verfügbar wären.

Gänzlich in Frage stellen würde ein vollständiges Nachtflugverbot die Funktion des Flughafens Berlin-Schönefeld als Wartungsstandort, bspw. für die A320-Flotte der Condor Fluggesellschaft mbH. Hier stehen letztlich die Existenz des Wartungsstandortes und der davon direkt abhängigen Arbeitsplätze auf dem Spiel.

Die Möglichkeit, in Berlin-Schönefeld mit Einschränkungen bislang bei Nacht starten und landen zu können, ist im Übrigen als einer der wenigen Standortvorteile des Flughafens im Vergleich zu Berlin-Tegel zu sehen, dessen Attraktivität aus Sicht der Passagiere weitaus höher eingeschätzt wird. Diese höhere Attraktivität, die auch einher geht mit einer relativen höheren Zahlungsbereitschaft für Flugverbindungen ab Tegel, konnten die Fluggesellschaften, die ab Schönefeld operieren bislang mit einem effizienteren Flugzeugeinsatz kompensieren.

Dieser Effizienzvorteil würde durch ein generelles Nachtflugverbot für Schönefeld verloren gehen und zusätzliche Anreize geben, Flüge nicht mehr von Schönefeld anzubieten, sondern nach Tegel zu verlagern. In der aktuellen Situation wäre eine solche Anreizwirkung für den Flughafen Tegel und die Flughafengesellschaft vollkommen kontraproduktiv.

Den in Tegel operierenden Fluggesellschaften würde mit einer durchgehenden Nachtruhe am Flughafen Berlin-Schönefeld die Möglichkeit genommen, bei unplanmäßigen Verspätungen den Flughafen Berlin-Schönefeld als Ausweichflughafen für Landungen in der Nacht zu nutzen.

Möglich wäre dann nur noch ein Ausweichen auf den Flughafen Hannover, was nicht nur mit erheblichen Zusatzkosten für die Fluggesellschaften (anschließender Weiterflug am nächsten Tag nach Berlin-Tegel, Nicht-Durchführbarkeit von Wartungen in der Nacht, Verschiebungen im nachfolgenden Flugplan, eventuelle Bustransfers in der Nacht für die Passagiere oder zusätzliche Unterbringungskosten am Ausweichflughafen), sondern auch mit entsprechenden Belastungen für die Passagiere selbst verbunden wäre.

Diese wirtschaftlichen Belastungen sind gerade für die deutschen Fluggesellschaften, die an den Berliner Flughäfen eine große Zahl von Flugzeugen stationiert haben und warten lassen, erheblich. Die Konsequenz einer verschärften Nachtflugregelung wäre somit, dass das gesamte Flugangebot der deutschen Fluggesellschaften an den Berliner Flughäfen bis zur Inbetriebnahme des BER einer neuen Wirtschaftlichkeitsprüfung unterzogen werden müsste und letztlich zu einer Verkleinerung des Flugangebots gerade in den Fällen führen würde, bei denen Flüge bereits heute nur eine kritische oder unzureichende Wirtschaftlichkeit erreichen.

## **2.2. Für die Attraktivität des Luftverkehrs- und Tourismusstandortes Berlin-Brandenburg**

Nicht zuletzt aufgrund der gestiegenen Attraktivität des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Berlin-Brandenburg und anhaltend steigender Passagierzahlen in den vergangenen 10 Jahren, aber auch aufgrund nachhaltiger Forderungen der Politik am Standort, haben die deutschen Fluggesellschaften ihr Flugangebot in den zurückliegenden Jahren erheblich ausgeweitet und damit ihrerseits einen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Luftverkehrs- und Tourismusstandorts Berlin-Brandenburg geleistet.

Beispielsweise hat die am Standort Berlin-Schönefeld operierende BDF-Fluggesellschaft Condor ihr Angebot an Flügen und die Zahl ihrer Passagiere allein seit 2008 annähernd verdoppelt und damit auch einen erheblichen Beitrag zur Wirtschaftlichkeit dieses zweiten Berliner Flughafenstandorts geleistet.

Dieser Ausbau des Flugangebots für den Luftverkehrs- und Tourismusstandorts Berlin-Brandenburg und die Bürgerinnen und Bürger in der Stadt und in der Region würde bei einer weiteren Einschränkung der Nachtflugmöglichkeiten in Berlin-Schönefeld in erheblichem Maße leiden, und in Teilen auch in Frage gestellt und zurückgebaut werden.

Neben den negativen Auswirkungen für die Attraktivität des Luftverkehrs- und Tourismusstandorts Berlin-Brandenburg sind dabei auch die wirtschaftlichen Konsequenzen für die Flughafengesellschaft zu bedenken (siehe hierzu nachfolgend).

### **2.3. Für die Wirtschaftlichkeit der Flughafengesellschaft**

Der Boom im Luftverkehr von Berlin-Brandenburg durch die gestiegene Nachfrage und die neuen und attraktiven Angebote der deutschen Fluggesellschaften hat der Flughafengesellschaft in den zurückliegenden Jahren erhebliche Mehreinnahmen beschert, die dazu führten, dass die Flughafengesellschaft einen erheblichen Eigenfinanzierungsanteil zu den Baukosten des Flughafens BER bereitstellen konnte. Nach Auskunft der Flughafengesellschaft sogar in einem höheren Maße als ursprünglich in der Finanzplanung vorgesehen. 2011 konnte der Flughafen mit einem Rekordergebnis abschließen.

Eine Verschärfung der Nachtflugregelung für den Flughafen Berlin-Schönefeld würde über die vorstehend aufgezeigten Konsequenzen für die Fluggesellschaften (zusätzliche wirtschaftliche Belastung, Verringerung des Flugangebots) in der Folge auch zu einem signifikanten Verlust von Ertragspotentialen für die Flughafengesellschaft führen.

Selbst bei einer vorsichtigen und vorläufigen Schätzung würde dieser Ertragsausfall für die Flughafengesellschaft bei einem zweistelligen Millionenbetrag liegen, ohne dass diesem Ertragsausfall nennenswerte Kosteneinsparungen gegenüberstünden, so dass der Ertragsausfall vollständig ergebniswirksam würde.

Dieses Ertragspotential stünde somit für die weiteren Betriebsjahre des Flughafens Berlin-Schönefeld nicht mehr zur Finanzierung der Plan- und Mehrkosten des BER zur Verfügung. Darüber hinaus ist sogar davon auszugehen, dass ein Teil dieses Ertragsausfalls auch über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des BER hinaus wirkt, da einmal gestrichene Flugverbindungen zukünftig nur unter erschwerten Bedingungen wieder zur Aufnahme in den Flugplan geprüft würden!



### 3. Zusammenfassende Bewertung

Die obigen Ausführungen legen dar, dass

- der Anspruch des MIL einen Eingriff in die Rechtspositionen der Flughafengesellschaft (sowie auch der Luftverkehrsgesellschaften) darstellt und deshalb rechtlich unzulässig ist, jedenfalls ohne eine Zustimmung der Flughafengesellschaft und seiner Nutzer, die von beiden nicht vorliegend ist;
- angesichts der rückläufigen Zahl sowohl bei der Gesamtzahl der Flugbewegungen als auch den nächtlichen Flugbewegungen es zudem dem Anspruch des MIL an der notwendigen Erforderlichkeit für eine Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen fehlt. Eine Gefährdungslage der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch Fluglärm kommt jedenfalls als Begründung für einen Widerruf oder Teilwiderruf der luftrechtlichen Genehmigung des Flughafens nicht in Betracht;
- eine ausgewogene und umfassende Interessenabwägung zwischen den Interessen der Luftverkehrswirtschaft sowie der Unternehmen in Berlin-Brandenburg einerseits und den Interessen des Lärmschutzes andererseits bislang nicht stattgefunden hat;
- eine Verschärfung der Nachtflugregelungen für den Flughafen Berlin-Schönefeld erhebliche negative Auswirkungen sowohl für die Fluggesellschaften und ihre Passagiere, als auch für die Flughafengesellschaft und den Luftverkehrs- und Tourismusstandort Berlin-Brandenburg hätte,
- insbesondere die Folge einer solchen Verschärfung einen signifikanten Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit des Flugangebots für die Stadt Berlin und das Land Brandenburg zur Folge hätte und bei der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg Ertragsausfälle in voraussichtlich zweistelliger Millionenhöhe bewirken würde;
- damit eine Verschärfung der Nachtflugregelungen für den Flughafen Berlin-Schönefeld auch die Eigenfinanzierungsmöglichkeiten der Flughafengesellschaft für den Bau des BER in einem spürbaren Maße treffen würde.

Die deutschen Fluggesellschaften lehnen daher den Vorschlag für eine Neuregelung der örtlichen Flugbeschränkungen am Flughafen Berlin-Schönefeld ab und bitten das MIL, die bislang geltende Regelung für die Flugbeschränkungen am Flughafen Berlin-Schönefeld unverändert zu verlängern, spätestens jedenfalls bis zur vollständigen Inbetriebnahme des BER.

\* \* \* \* \*