



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Postfach 60 07 27 • 60337 Frankfurt am Main

Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Verkehr und  
Landesentwicklung  
Herrn Dr. Karsten Baumann  
Postfach 3129  
65021 Wiesbaden

**Vorsitzender**  
Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim  
[th.juehe@raunheim.de](mailto:th.juehe@raunheim.de)

**Stellvertreter**  
Bürgermeister Horst Gölzenleuchter, Büttelborn  
[buergemeister@buettelborn.de](mailto:buergemeister@buettelborn.de)

Stadtrat Paul-Gerhard Weiß, Offenbach  
[paul-gerhard.weiss@offenbach.de](mailto:paul-gerhard.weiss@offenbach.de)

**Geschäftsführerin**  
Anja Wollert, LL.M.  
[flk-frankfurt@web.de](mailto:flk-frankfurt@web.de)

Kommission zur Abwehr des Fluglärms  
Postfach 60 07 27  
60337 Frankfurt am Main  
**Telefon** (069) 97690-788

**Datum:** 31. August 2012

**Antrag nach § 19b LuftVG auf Genehmigung von Schallschutzzentgelten für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main ab 1. Januar 2013**  
**Ihr Schreiben VI 4-E - 66 m 04-03-10-01 vom 24. Juli 2012 mit Antragschreiben der Fraport AG vom 28. Juni 2012**

Sehr geehrter Herr Dr. Baumann

für Ihr Schreiben vom 24. Juli 2012 danke ich Ihnen.

**Gleichzeitig möchte ich vorab die knappe Fristsetzung von lediglich drei Wochen, welche zudem innerhalb der hessischen Sommerferien lagen, ausdrücklich kritisieren. Wir halten diese Frist für unzumutbar kurz, da sie die Mitberatung der Entgeltregelung durch die Fluglärmkommission faktisch ausschließt und hierdurch den Betroffenen einen wichtigen Ansatzpunkt zur Einflussnahme auf Regelungen zum Schutz vor Fluglärm nimmt.**

**Wir erwarten, dass die von uns nachfolgend aufgeführten Hinweise gleichwohl von der Genehmigungsbehörde in der Abwägung der Neuregelung berücksichtigt werden:**

### **I. Grundlagen**

Grundlage der nachfolgenden Stellungnahme ist der Antrag der Fraport AG vom 28.06.2012 nach § 19b LuftVG auf Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt Main ab dem 01.01.2013, dem die geänderte Entgeltordnung nebst Anhängen, die entgeltrelevante GuV sowie die Präsentation des Konsultationsgespräches beigelegt waren.

Der Antrag der Fraport AG basiert auf den zwischen dem HMWVL, der Fraport AG und den Flughafennutzern in den Jahren 2009 und 2010 geschlossenen Verträgen, nach denen die Entgelte zum 1.1.2013 um durchschnittlich 2,9% erhöht werden sollen. Die vorliegende Entgelterhöhung soll zudem dazu genutzt werden, der Vereinbarung aus der „Allianz für Lärmschutz“ vom 29.2.2012 nachzukommen und bis spätestens 1.1.2013 eine weitergehende



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Spreizung der Lärmentgelte als bisher zu bewirken: „Hierbei beabsichtigen sie, lautere Flugzeuge stärker zu belasten und Anreize für den Einsatz leiserer Flugzeuge zu setzen“.

### **II. Vorschlag Fraport AG**

Zu den vorgenannten Zwecken schlägt die Fraport AG ein neues Lärmentgeltmodell vor, welches neben einer Erhöhung der durchschnittlichen Gesamtentgelte um 2,9% zu einer Erhöhung des Anteils der Lärmentgelte an den Gesamtentgelten von bisher 6% auf 14% führt.

Wesentliche Elemente des vorgeschlagenen Modells sind:

- weitergehende Differenzierung der Lärmklassen von bisher 12 auf 16 sowie Verfeinerung des Abstandes der jeweiligen Lärmklasse von 1,5 dB(A) auf 1,0 dB(A)
- zusätzliche Berücksichtigung des Landelärms (Typenpegel)
- Abschläge von bis zu 10% für den Einsatz besonders lärmeffizienter und moderner Flugzeuge
- Erhöhung aller Einzelentgeltsätze, außer Emissionsentgelt, Sicherheitsentgelte und Abstellentgelte
- Absenkung der gewichtsbezogene Lande- und Startentgelte
- Beibehaltung der zusätzliche Lärmkomponenten für Flüge in gesetzlicher Nacht, dabei Unterscheidung in Nachtrandstunden und Mediationsnacht
- Aufschlag von 50% für sog. „Marginals“ (d. h. besonders laute Flugzeuge) bei Einsatz zwischen 20:00 Uhr und 7:59 Uhr werktags sowie am gesamten Wochenende
- variablen Anteile: Erhöhung der passagierbezogenen Lande-/Startentgelte von 1,16 € auf 1,29 € und gleichzeitige Absenkung der fracht-/postbezogenen Entgeltbestandteile von 0,16 € pro 100 kg auf 0,05 €

### **III. Stellungnahme**

Die Fluglärmkommission begrüßt die Änderungen der Entgeltstruktur grundsätzlich als wichtigen Anreiz für den Einsatz von lärmärmeren Flugzeugen am Flughafen Frankfurt. Mit dem vorgelegten Modell werden einige wesentliche Forderungen der Fluglärmkommission aufgegriffen und umgesetzt.

Besonders hervorzuheben sind dabei die Erhöhung des Anteils der Lärmentgelte an den Gesamtentgelten auf von 6% auf 14%, die weitere Ausdifferenzierung der Lärmklassen, sowie die Berücksichtigung des Landelärms bei der Bemessung der Entgelte. Hierdurch wird es zukünftig möglich, Flugzeugtypen, die insbesondere bei der Landung Lärmvorteile zeigen, bei der Bemessung der Lärmentgelte zu berücksichtigen. Dieser Punkt war auch deshalb von großer Bedeutung, da Lärm unterhalb der Anflugstrecken im Nahbereich im Kontext der deutlich geringeren Überflughöhen und hohen Häufigkeit von Überflügen sehr belästigend empfunden wird.

Auch die erstmalige Einbindung von positiven Anreizen in Form von Abschlägen von bis zu 10% beim Einsatz besonders lärmeffizienter Flugzeuge wird von der Fluglärmkommission als wichtiger Schritt in die richtige Richtung anerkannt, um nachhaltige Erfolge bei der Motivation der Fluggesellschaften im Hinblick auf die Investition in neue lärmärmere Technologien zu erzielen.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Trotz dieser grundsätzlich positiven Einschätzung der beabsichtigten Entgeltstruktur besteht weiterhin Nachbesserungsbedarf, dabei wird nachfolgend nur auf die wesentlichen Punkte eingegangen:

### 1. Flottenpegel

Nach dem bisherigen Vorschlag werden die lärmabhängigen Entgeltbestandteile wie folgt ermittelt: Der Startlärm und - neu auch - der Landelärm werden an bestimmten Punkten dauerhaft gemessen. Die Ergebnisse werden auf die jeweiligen Flugzeugtypen (z. B. B 737) bezogen und über drei Jahre gemittelt. Auf dieser Basis erfolgt eine Eingruppierung der Flugzeugtypen in die Lärmklassen.

Völlig unberücksichtigt bleibt bei dieser Vorgehensweise, dass innerhalb eines Flugzeugtyps systematisch – und damit durch die Fluggesellschaften steuerbar - stark variierende Lärmwerte erreicht werden können, z. B. durch den Einsatz anderer Triebwerke, Modifikationen an bereits angeschafften Flugzeugen (Beispiel B 737-Modifikation im Rahmen des ersten Maßnahmenpakets aktiver Schallschutz) oder lärmärmere An- und Abflugverfahren.

Seit Jahren fordert die Fluglärmkommission deshalb die Bildung von Flottenpegeln, d. h. eine Verknüpfung der gemessenen Lärmwerte der Flugzeugtypen mit den Fluggesellschaften, damit die Bemühungen der Fluggesellschaften verursachergerecht gutgeschrieben und damit entsprechend belohnt werden können.

Um effiziente Anreize für Fluggesellschaften zu schaffen, einen bestimmten Flugzeugtyp am Flughafen Frankfurt leiser zu betreiben als andere Fluggesellschaften, regen wir weiterhin dringend die Einführung eines Flottenpegels an.

### 2. Performanceabhängige Lärmentgelte

Eine ähnliche Zielsetzung wie der Flottenpegel hat auch das nachfolgende Thema: Am Flughafen Frankfurt werden in intensiver Zusammenarbeit aller Beteiligten neue Verfahren entwickelt, um Fluglärm zu vermeiden. So wurde im ersten Maßnahmenpaket aktiver Schallschutz ein gekrümmter Anflug (Segmented Approach) entwickelt. Die Nutzung dieses Anflugs erfordert von den Fluggesellschaften zum einen (teilweise) Investitionen in neue Navigationstechnik. Zum anderen ist es erforderlich, dass die Fluggesellschaften selbst im Rahmen ihrer Unternehmenspolitik ihre Piloten dazu motivieren, diese neuen lärmärmeren Technologien auch zu nutzen. Dieses Engagement der Fluggesellschaften sollte sich in den Lärmentgelten widerspiegeln.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb, dass im Rahmen der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte auch ein performanceabhängiger Anteil aufgenommen wird, welcher die Einhaltung lärmärmerer An- und Abflugverfahren belohnt.

### 3. Aufschläge für Nachtflüge

Nach dem vorgelegten Konzept wird die Erhebung von zusätzlichen Lärmkomponenten für Flugbewegungen in den Nachtzeiten (Nachtrandzeit bzw. Mediationsnacht) fortgeführt.

Die Fluglärmkommission begrüßt ausdrücklich die deutliche Anhebung der Zuschläge in der Mediationsnacht, die sich damit auf Ausnahmeflüge beziehen und so gering wie möglich gehalten werden sollten.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Wir kritisieren jedoch ausdrücklich, dass die Nachtzuschläge in den Nachtrandstunden teilweise gesenkt werden sollen: für einen Start eines A380 (bisher Kategorie 8, künftig Kategorie 12) beispielsweise von 755 € auf 350 €, bei der Landung gar auf 175 €.

Die Fluglärmkommission fordert – auch vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Flughafen Frankfurt – die Zuschläge für Flüge in den Nachtrandstunden ebenfalls deutlich anzuheben.

#### 4. Keine Quersubventionierung von Fracht bei Nachtflügen

Während die variablen Anteile der Entgelte bei den Passagieren um 11% angehoben werden, sollen die variablen Anteile bei der Fracht pro 100 kg von 0,16 € auf 0,05 € und damit um 70% gesenkt werden. Hintergrund ist die seit Frühsommer 2011 anhaltende Rückläufigkeit des Frachtaufkommens am Flughafen Frankfurt. Durch die 70%ige Absenkung dieser Frachtentgelte erhofft sich die Fraport AG positive Anreize für eine Wiederbelegung des Frachtaufkommens.

Die hierdurch entstehende teilweise Quersubventionierung des Frachtverkehrs durch den Passagierverkehr darf aus Sicht der Fluglärmkommission zumindest nicht in der gesetzlichen Nacht vorgenommen werden, da in diesem für die Betroffenen besonders sensiblen und deshalb auch gesetzlich zusätzlich geschützten Zeitraum keine Form von Flugverkehr durch andere Flugverkehre finanziell gefördert werden darf.

#### 5. Ganztägige Erhebung des Zuschlags für „Marginals“

Die Fluglärmkommission begrüßt die Erhebung eines 50%igen Zuschlags für sog. „Marginals“ zwischen 20:00 und 7:59 Uhr und am Wochenende.

Wir regen jedoch an, diese besonders lauten Flugzeuge den ganzen Tag mit einem erhöhten Zuschlag zu belegen.

#### 6. Belastung vom Umsteigeverkehr

Im neuen Konzept unberücksichtigt bleibt die immer wieder vorgetragene Forderung der Fluglärmkommission, Passagiere und Fracht bei Transitlandungen und –starts gegenüber originären Starts und Landungen stärker zu belasten.

Im Gegenteil: Lokalpassagiere mit interkontinentalem Ziel haben sogar ein 90% höheres Entgelt zu entrichten als Umsteigepassagiere. Durch die im Verhältnis sehr niedrigen Gebühren für innerdeutsche Flüge werden mithin Anreize geschaffen, auch für innerdeutsche Umsteigeverkehre den Flugverkehr zu nutzen. Politisches Ziel sollten vor dem Hintergrund des § 29b Abs. 1. LuftVG jedoch gerade im innerdeutschen Umsteigeverkehr Anreize für eine Anfahrtsfahrt mit ökologischeren Verkehrsmitteln sein. Hierdurch ließen sich unnötige Flüge und in der Folge auch ein beträchtlicher Teil des Lärms vermeiden.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass es an anderen bedeutenden Flughäfen keine Besserstellung von Umsteigeverkehr gibt: So wird am Flughafen London-Heathrow nicht zwischen Lokalpassagieren und Umsteigepassagieren differenziert. Am Flughafen München ist die Differenz deutlich geringer als in Frankfurt, sie liegt bei etwa 20%.

Die Fluglärmkommission hält an ihrer Forderung fest, Passagiere und Fracht bei Transitlandungen und –starts gegenüber originären Starts und Landungen stärker zu belasten.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

### 7. Passiver Schallschutz

Es ist davon auszugehen, dass der größte Teil der Lärmschutzaufwendungen auf die Kosten für die Nachtschutzzone entfällt. Wir halten es insoweit für geboten, dass der Aufwand für Schallschutzmaßnahmen zum Nachtschutz verursachergerecht auf die Flugbewegungen zwischen 22:00 und 6:00 Uhr umgelegt wird (vgl. Stellungnahme der FLK vom 27.2.2012 zur Anhebung der Entgelte zum 1.7.2012).

\* \* \*

Die Fluglärmkommission fordert die Genehmigungsbehörde auf, die aufgezeigten Veränderungen der Entgeltstruktur zu bewirken.

Die Kommission ist dabei gerne bereit, außerhalb dieser schriftlichen Stellungnahme bei der Erarbeitung einer geeigneten Struktur mitzuwirken.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Jühe  
Vorsitzender