



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
Frau Dr. Irene Lausen
Postfach 3129
65021 Wiesbaden

Vorsitzender

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim
th.juehe@raunheim.de

StellvertreterInnen

Umweltdezernentin Katrin Eder, Mainz
Katrin.Eder@stadt.mainz.de
Oberbürgermeister Patrick Burghardt, Rüsselsheim
Patrick.burghardt@ruesselsheim.de

Geschäftsführerin

Anja Wollert, LL.M.
info@flk-frankfurt.de

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

Datum: 23. August 2013

Antrag nach § 19b LuftVG auf Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt/Main ab 1. Januar 2014
Ihr Schreiben V 3-A – 66 p 11.05 (2014) vom 8. Juli 2013 mit Antragschreiben der Fraport AG vom 28. Juni 2013

Sehr geehrte Frau Dr. Lausen,

für Ihr Schreiben vom 8. Juli 2013 und die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum Antrag der Fraport AG auf Entgelterhöhung zum 1.1.2014 danke ich Ihnen.

I. Grundlage

Grundlage der nachfolgenden Stellungnahme ist der Antrag der Fraport AG vom 28.06.2013 nach § 19b LuftVG auf Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt Main ab dem 01.01.2014, dem die geänderte Entgeltordnung nebst Anhängen, die entgeltrelevante Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Präsentation des Konsultationsgespräches vom 19.06.2013 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 1.1.2014 um durchschnittlich 2,9% erhöht werden sollen. Wie bereits mehrfach dargestellt, wurde die Fluglärmkommission in die Vertragsverhandlungen zu den vorgenannten Verträgen in den Jahren 2009 und 2010 nicht einbezogen.

Die auf dieser Grundlage aktuell beantragte Anhebung der Entgelte um insgesamt 2,9% beinhaltet keine Strukturänderung der Entgeltordnung, die bereits zum Jahr 2013 grundlegend überarbeitet wurde.



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

II. Stellungnahme

1. Vorbemerkung

Die Strukturänderung zum 1.1.2013 wurde von der Fluglärmkommission ausdrücklich begrüßt, da einige wesentliche Forderungen der Fluglärmkommission aufgegriffen und umgesetzt wurden. Besonders hervorzuheben sind dabei die Erhöhung des Anteils der Lärmrentgelte an den Gesamtentgelten auf von 6% auf 14%, die weitere Ausdifferenzierung der Lärmklassen, sowie die Berücksichtigung des Landelärms bei der Bemessung der Entgelte.

Losgelöst von dieser grundsätzlichen Unterstützung der aktuell vorliegenden Entgeltstruktur sehen wir im Hinblick auf die folgenden Punkte weiterhin Nachbesserungsbedarf. Wir bitten insoweit um Berücksichtigung.

2. Zuordnung der Luftfahrzeuge in Kategorien

Die Zuordnung der Luftfahrzeuge erfolgt seit dem 1.1.2013 in insgesamt 16 Kategorien. Die unterschiedlichen Faktoren für die Festlegung dieser 16 Kategorien sind bisher jedoch nicht nachvollziehbar dargelegt. Unklar ist beispielsweise, aus welchem Grund die Faktoren zwischen den Klassen 5 und 7 und zwischen den Klassen 8 und 9 sehr hoch, zwischen den Klassen 7 und 8 sowie 9 bis 12 sehr niedrig angesetzt sind. Wir bitten insoweit um Aufklärung.

3. Höhe des lärmabhängigen Anteils der Entgelte

Um einen Anreiz zum Einsatz lärmärmerer Flugzeuge zu geben, muss der Anteil der lärmabhängigen Entgelte spürbar sein. Bisher reichen die Anreize offenbar noch nicht aus, um besonders laute Flugzeuge wie E190/E195, A340-300 oder MD11 vom Flughafen Frankfurt fernzuhalten, bzw. die Fluggesellschaften zu einer lärmreduzierenden Nachrüstung zu veranlassen.

Wir regen deshalb an, den lärmabhängigen Anteil innerhalb der Entgeltstruktur deutlich anzuheben. Dabei könnte beispielweise die gewichtsabhängige Entgeltkomponente auf die Lärmrentgelte umgelegt werden.

4. Flottenpegel

Nach der bisherigen Entgeltstruktur werden die lärmabhängigen Entgeltbestandteile wie folgt ermittelt: Der Startlärm und 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, Nachrüstungen an bereits angeschafften Flugzeugen oder lärmärmere An- und Abflugverfahren (z. B. Steil- oder Flachstartverfahren).

Seit Jahren fordert die Fluglärmkommission deshalb die Bildung von Flottenpegeln, d. h. eine Verknüpfung der gemessenen Lärmwerte der Flugzeugtypen mit den Fluggesellschaften,



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

damit die Bemühungen der Fluggesellschaften verursachergerecht gutgeschrieben und damit entsprechend belohnt werden können.

Um effizientere Anreize für Fluggesellschaften zu schaffen, lärmärmere Flugzeuge am Flughafen Frankfurt anzuschaffen, bestehende Flugzeuge entsprechend nachzurüsten bzw. leiser zu betreiben als andere Fluggesellschaften, regen wir weiterhin dringend die Einführung eines Flottenpegels an.

5. Aufschläge für Nachtflüge

Nachdem zum 1.1.2013 die Zuschläge auf Flüge in der Mediationsnacht und damit auf Ausnahme Flüge auf 200% des für die jeweilige Lärmklasse geltenden 24-Stunden-Satzes deutlich angehoben wurden, fordern wir, die Zuschläge in den Nachtrandstunden ebenfalls spürbar anzuheben. Diese liegen bisher lediglich bei einem Zuschlag von 50% des in der jeweiligen Lärmklasse geltenden 24-Stunden-Entgeltsatzes. Um den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts nach einem An- und Abschwelen besser entsprechen zu können, regen wir dabei eine halbstündige Differenzierung der Nachtrandstunden an, d. h. eine deutliche Erhöhung des Zuschlags in der Zeit zwischen 22:30 und 23:00 Uhr sowie zwischen 5:00 und 5:30 Uhr.

Darüber regen wir an, die Nachtzuschläge für Flüge innerhalb der Mediationsnacht zwischen 23:00 und 5:00 Uhr, d. h. für Ausnahme Flüge vom Nachtflugverbot, nochmals anzuheben, und zwar bis zur Erreichung der Grenze des Diskriminierungsverbots.

6. Zuschläge an Sonn- und Feiertagen

Neben der gesetzlichen Nacht sind für die Bevölkerung auch andere gesetzlich vorgesehene Ruhezeiten als Ausgleich von der enormen Lärmbelastung am größten Flughafen bundesweit von großer Bedeutung. Wir regen deshalb an, die Entgelte an Wochenenden und an Feiertagen anzuheben und hierdurch eine entsprechende Steuerungswirkung zu erzielen.

7. Ganztägige Erhebung des Zuschlags für „Marginals“

Die Fluglärmkommission fordert die Ausdehnung des 50%igen Zuschlags für sog. „Marginals“, d. h. nur knapp die Vorgaben einer bestimmten Lärmkategorie erfüllenden Flugzeuge, auf den gesamten Tag- und Nachtzeitraum. Bisher wird der Zuschlag lediglich zwischen 20:00 und 7:59 Uhr sowie am Wochenende erhoben.

8. Keine Privilegierung von Frachtflügen gegenüber Passagierflügen in der Nacht

Mit der Umstrukturierung der Entgeltordnung zum 1.1.2013 wurde eine Reduzierung der variablen Anteile der Entgelte bei der Fracht pro 100 kg um 70% vorgenommen. Die variablen Anteile bei den Passagieren wurden demgegenüber zeitgleich um 11% angehoben.

Vor dem Hintergrund, dass ein Passagier ebenso wie 100 kg Fracht einer Verkehrseinheit entspricht, ist aktuell eine große Ungleichbehandlung zwischen beiden Verkehrseinheiten festzustellen: bei den variablen Entgelten werden pro Passagier 1,32 €, pro 100 kg Fracht jedoch nur 0,06 € erhoben. Ein ähnliches Verhältnis liegt bei den Sicherheitsentgelten (1,21 € gegenüber 0,20 €) und Schallschutzentgelten vor (0,24 € gegenüber 0,04 €).

Die hierdurch entstehende deutliche Privilegierung des Frachtverkehrs gegenüber dem Passagierverkehr darf aus Sicht der Fluglärmkommission vor allem nicht in der gesetzlichen



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

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.

9. Belastung vom Umsteigeverkehr (Transfer- und Transit)

Bisher unberücksichtigt blieb die Forderung der Fluglärmkommission, Passagiere und Fracht bei Transfer- und Transitverkehren stärker zu belasten.

Nach der aktuellen Entgeltstruktur findet sogar eine deutliche finanzielle Besserstellung der Transfer- und Transitverkehre statt: Von Umsteigepassagieren wird zu allen Flugzielen ein wesentlich geringeres Entgelt verlangt, als von Lokalpassagieren. Durch die niedrigen Gebühren für Umsteiger werden finanzielle Anreize geschaffen, auch bei Umsteigeflügen mit innerdeutschem Ausgangspunkt oder –ziel das Flugzeug zur Anreise zu nutzen. Politisches Ziel sollten jedoch gerade im innerdeutschen Umsteigeverkehr Anreize für eine Anfahrt oder Abreise 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 Umsteigeverkehren gibt: So wird am Flughafen London-Heathrow nicht zwischen Lokalpassagieren und Umsteigepassagieren differenziert. Am Flughafen München ist die Differenz deutlich geringer als in Frankfurt.

Die Fluglärmkommission hält deshalb an ihrer Forderung fest, Passagiere und Fracht bei Transfer- und Transitlandungen und –starts stärker als bisher zu belasten.

10. Sitzladefaktor

Ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt zur Lärmreduzierung ist die Vermeidung unnötiger Flüge durch die Belohnung voll besetzter Flugzeuge. Die eingeräumte Ermäßigung bei hohem Sitzladefaktor wird deshalb ausdrücklich begrüßt.

Um die effektive Nutzung des eingesetzten Fluggeräts noch stärker zu befördern, sollte die Kappungsgrenze jedoch erst ab einem höheren Sitzladefaktor beginnen, als bei 83%. Zudem sollten diejenigen, die über geringere Auslastungsgrade verfügen, stärker belastet werden.

11. Passiver Schallschutz

Es ist weiterhin davon auszugehen, dass der größte Teil der Lärmschutzaufwendungen auf die Kosten für die Nachtschutzzone entfällt. Wir halten es insoweit weiter für geboten, dass der Aufwand für Schallschutzmaßnahmen zum Nachtschutz verursachergerecht auf die Flugbewegungen zwischen 22:00 und 6:00 Uhr umgelegt wird.

Die Inanspruchnahme der gesetzlich oder durch den Regionalfonds vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen, die durch die Flughafenentgelte finanziert werden, durch die Bürger vermittelt zunehmend den Eindruck, dass die zugrundeliegende DIN-Vorschrift zu streng ausgestaltet ist, mindestens jedoch die Ermessensspielräume bei der Beurteilung der Ansprüche nicht ausgenutzt werden. Diese Handhabung führt dazu, dass auch stark von Fluglärm betroffene Bürger lediglich Anspruch auf Lüfter, nicht jedoch auf Schallschutzfenster haben, da die bisher eingesetzten Fenster, die teilweise Jahrzehnte alt sind, überwiegend als akustisch ausreichend schützend angesehen werden. Die Fluglärmkommission bittet hier um



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

eine angemessene und wohlwollende Beurteilung der Ansprüche der von Fluglärm betroffenen Bürger und ggf. Anpassung der Lärmzuschläge innerhalb der Entgeltordnung.

Wir bitten zusätzlich um eine Aufstellung über den Zu- und Abfluss der für passive Schallschutzmaßnahmen zu verwendenden Entgelte.

* * *

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