



---

### **Anforderungen an die Weiterentwicklung der Entgeltstruktur ab 2016 am Flughafen Frankfurt**

---

Der bestehende fünfjährige Entgelt-Rahmen-Vertrag zwischen der Fraport AG und den Flughafengesellschaften läuft am 31.12.2015 aus und wird momentan für einen Nachfolgezeitraum ab dem 1.1.2016 neu verhandelt. Zur zukünftigen Ausgestaltung der Flughafenentgelte sieht der Koalitionsvertrag der Hessischen Landesregierung eine „kontinuierliche Weiterentwicklung und Ausschöpfung der rechtlichen Rahmenbedingungen bei der Spreizung lärmabhängiger Start- und Landeentgelte“ vor.

Die bisher bereits kontinuierlich weiterentwickelte Entgeltstruktur am Flughafen Frankfurt Main hat in der Vergangenheit bereits häufig bundesweit Maßstäbe gesetzt. Besonders hervorzuheben ist hierbei die Einführung eines lärmabhängigen Entgeltanteils, welche später auch vom Gesetzgeber aufgegriffen und als bundesweite Vorgabe für alle Flughäfen verpflichtend eingeführt wurde. Herauszustellen sind auch die ausdifferenzierten und zum 1.1.2015 nochmals stärker gespreizten Lärmklassen bei der Festsetzung des lärmabhängigen Entgeltanteils, die sich zudem an den gemessenen Lärmwerten für Start und Landungen und nicht an Standardwerten orientieren.

Trotz dieser Errungenschaften und einzelner feststellbarer Verhaltensänderungen der Fluggesellschaften, wie die Umrüstung der A320-Flotte der Lufthansa mit Wirbelgeneratoren, konnte die bisherige Entgeltstruktur auch am größten deutschen Flughafens bisher noch nicht zu einem durchschlagenden Anreiz für Fluggesellschaften führen, die eingesetzten Flugzeugtypen maßgeblich auch an der Vermeidung von Fluglärm zu orientieren.

Die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsstudie NORAH untermauern noch einmal die langjährige Forderung der Fluglärmkommission, alle bestehenden Möglichkeiten zur Reduzierung von Fluglärm auszuschöpfen. Vor dem Hintergrund des auch zukünftig prognostizierten Anwachsens des Flugverkehrs und der bisher bereits viel zu hohen Fluglärmbelastung am Flughafenstandort Frankfurt ist eine Reduzierung des Fluglärms am Flugzeug selbst als die wirksamste Maßnahme zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Fluglärm anzusehen.

Die Fluglärmkommission Frankfurt hat zu den jährlich anstehenden Neufestsetzungen der Entgelte regelmäßig Stellungnahmen abgegeben und zudem im Juli 2014 eine umfangreiche Vorschlagsammlung für eine grundsätzliche Neuausrichtung der Entgelte ab dem Jahr 2016 zusammen gestellt, welche der Fraport AG zur Prüfung übergeben wurden. Nachfolgend aufgeführt werden die aus Sicht der Fluglärmkommission wichtigsten Anforderungen an eine Weiterentwicklung der Entgeltstruktur ab 2016 am Flughafen Frankfurt Main, um eine nachhaltige und spürbare Fluglärmmentlastung für die Menschen im Rhein-Main-Gebiet zu bewirken:

### **1. Anhebung des lärmabhängigen Entgeltanteils auf 30 Prozent**

Aktuell beträgt der Anteil der Lärmrentgelte an den Gesamtentgelten am Flughafen Frankfurt Main lediglich 14 Prozent. Die übrigen Entgeltanteile beziehen sich auf andere Bezugsgrößen. Im Vergleich zu anderen Faktoren findet die Vermeidung von Lärmemissionen beim Einsatz von Flugzeugen am Flughafen Frankfurt noch zu wenig Berücksichtigung. Um der Nutzung lärmarmen Flugzeuge am Flughafen Frankfurt deutlich größeres Gewicht als bisher zu verleihen und hierdurch die beabsichtigte Lenkungswirkung auch Realität werden zu lassen, sollte der lärmabhängige Entgeltanteil ab dem Jahr 2016 stufenweise angehoben werden und nach spätestens fünf Jahren einen Anteil von mindestens 30 Prozent an den Gesamtentgelten erreichen.

### **2. Incentivierung technischer Innovationen zur Verbesserung des Fluglärmschutzes**

Die Förderung technischer Innovationen gehört zu den wichtigsten Möglichkeiten, zukünftig zu einer signifikanten Fluglärmreduzierung zu gelangen. Mit der zum 3.9.2014 in Betrieb genommenen GBAS-Station am Flughafen Frankfurt bietet sich beispielsweise die Möglichkeit, bei Einsatz von technisch entsprechend ausgestatteten Flugzeugen lärmarme An- und Abflugverfahren am Flughafen Frankfurt durchzuführen, z.B. durch die Ermöglichung steilerer Anflugleitwinkel auf die Südbahn oder das Umfliegen von Siedlungsgebieten durch präziseres Fliegen. Bisher sind allerdings nur moderne Großraumflugzeuge A380, B747-8 und B787 mit GBAS boardseitig ausgerüstet. Um künftige technische Entwicklungen, welche perspektivisch dazu beitragen, Lärm zu reduzieren, besser antizipieren zu können, ist es sachlich geboten, im Rahmen der Entgeltgestaltung den Ausrüstungsstand mit GBAS-Technik zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollte das Engagement der Fluggesellschaften im Hinblick auf die tatsächliche Anwendung lärmarmen Flugverfahren und den Einsatz lärmarmen Flugzeuge im Rahmen eines Flottenpegels abgebildet werden.

### **3. Förderung der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene**

Nach der bisherigen Entgeltstruktur findet eine deutliche finanzielle Besserstellung der Transfer- und Transitverkehre statt, indem die Entgelte für Umsteige-Passagiere deutlich geringer ausfallen als für Lokal-Passagiere. Durch die niedrigen Gebühren für Umsteige-Passagiere werden finanzielle Anreize geschaffen, auch bei Zubringerflügen im Bereich der Kurzstrecke das Flugzeug zur Anreise zu nutzen. Nach dem Koalitionsvertrag der Hessischen Landesregierung wird das Ziel verfolgt, insbesondere die Verlagerung von Flugbewegungen auf die Schiene bei Kurzstreckenflügen zu fördern. Zur Erreichung dieser seit Jahren von der Fluglärmkommission aufgestellten Forderung sollten Transfer- und Transitlandungen im Bereich der Kurzstrecke deutlich stärker als bisher mit Entgelten belegt werden. Darüber hinaus sollte es keine Weiterführung des sog. Incentive Programms der Fraport AG geben, mit welchem in den Jahren 2014 und 2015 finanzielle Anreize für Fluggesellschaften geschaffen wurden, zusätzlich zum bestehenden Bedarf Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt zu generieren.