

## Zusammenstellung der Einzelschläge der Mitglieder der Fluglärmkommission Frankfurt für die Weiterentwicklung der Entgeltstruktur am Flughafen Frankfurt

### Vorbemerkung der Fluglärmkommission

Die nachfolgend aufgeführten Einzelschläge und Hinweise wurden im Rahmen einer Vorabbefragung der Mitglieder der Fluglärmkommission durch die Fraport AG im Juli 2014 zusammengestellt. Sie stellen noch keine abgewogene oder gewichtete Stellungnahme der Fluglärmkommission Frankfurt dar, sondern dienen vielmehr einer ersten Ideenfindung. Die vorliegenden Vorschläge werden von der Fraport AG in den kommenden Monaten auf Umsetzbarkeit geprüft.

Die Mitglieder der Fluglärmkommission Frankfurt werden im Rahmen einer Arbeitsgruppensitzung im September 2014 auf dieser Grundlage Vorschläge und Kriterien für ein zukunftsorientiertes Entgeltsystem ab dem 1.1.2016 erarbeiten, welches geeignet sein soll, spürbare Steuerungswirkungen im Hinblick auf die Nutzung lärmarmere Luftfahrzeuge, sowie auf eine Entlastung insbesondere in der gesetzlichen Nacht, zu entfalten.

Ergänzend beigefügt sind die aktuellen Stellungnahmen der Fluglärmkommission Frankfurt vom 23.8.2013, 25.11.2013 sowie der Stadt Mainz vom 22.11.2013. Der Fragebogen wurde von der Fraport AG erstellt, alle blau gekennzeichneten Textstellen sind Einträge der Fluglärmkommission Frankfurt.

**Name der/des Ausfüllenden:** Anja Wollert  
**Funktion:** Geschäftsführerin  
**Organisation:** Fluglärmkommission Frankfurt

**Kontakt (Email/Telefon):** [info@flk-frankfurt.de](mailto:info@flk-frankfurt.de) , 069 / 97 690 788

**1. Bitte kommentieren Sie die einzelnen Entgeltarten und Regelungen. Wünschen Sie sich in der jeweiligen Kategorie Änderungen? Wenn ja, welche?**

### **Entgeltarten**

Detaillierte Informationen zu den einzelnen Entgeltarten finden Sie im Appendix.

### **Lande- und Startentgelte**

*Bemessen sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der in den Zulassungsunterlagen verzeichneten MTOM des Flugzeugs*

Ihre Kommentare:

- Vorgeschlagen wird ein Verzicht auf den lediglich 1% zu den Gesamtentgelten beitragenden massebezogenen Entgeltteil, bei gleichzeitiger **Umlegung dieses Anteils auf die Lärm- und Emissionsentgelte.**
- Im Rahmen der bestehenden Struktur: stärkere Spreizung des massebezogenen Anteils

### **Lärmbezogene Entgelte**

*Berechnet pro Landung und Start in Abhängigkeit der jeweiligen Lärmkategorie*

Ihre Kommentare:

- Zur Verstärkung der Steuerungswirkung wird eine nochmalige **deutliche Anhebung** des bisher 13% an den Gesamtentgelten betragenden **Anteils der lärmbezogenen Entgelte** gefordert (im Gegenzug Reduzierung der passagierbezogenen bzw. variablen Anteile sowie Verzicht auf die massebezogenen Anteile), damit besonders laute Flugzeuge wie E 190 / E 195, A 340 – 300

oder MD 11 ferngehalten bzw. lärmreduzierend umgerüstet werden.

- Die Zuordnung von Fluggeräten auf Basis der Jahre 2010, 2011 und 2012 mit nach DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegeln der jeweiligen Flugzeugtypen berücksichtigt nicht die innerhalb des Flugzeugtyps durch beispielsweise andere Triebwerke, Nachrüstungen oder entsprechenden An- und Abflugverfahren variierende Lärmwerte. Dies konterkariert die Zielsetzung, diejenigen zu belohnen, die Nachrüstungen vornehmen oder aber andere, lärmärmere Triebwerke sowie An- und Abflugverfahren einsetzen. Gefordert wird 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. Neu vorgeschlagen wurde ergänzend die Erhebung von **gesonderten Zuschlägen auf eine Verschlechterung des Flottenpegels** des Vorjahres der einzelnen Fluggesellschaft.
- Gefordert wird ein deutlich **stärkerer Anstieg (Spreizung)** der lärmbezogenen Entgelte ab Kategorie 9: Flugzeugtypen der Kategorien 11-16 (bei Landungen) und 13-16 (bei Starts, Ausnahme B 744) sind am Flughafen Frankfurt nur noch in Ausnahmefällen existent. Die hohen Entgelte für diese Kategorien haben dadurch praktisch kaum noch regulierende Wirkung. Gleichzeitig ist es durch die bisherige Spreizung nicht gelungen, am Flughafen immer noch betriebene besonders laute Flugzeuge, wie beispielsweise die MD 11, vom Flughafen Frankfurt fernzuhalten. Die derzeitige Gestaltung der lärmbezogenen Entgelte führt darüber hinaus noch nicht in ausreichendem Maße dazu, dass Fluggesellschaften eine lärmreduzierende Nachrüstung ihres Fluggeräts veranlassen. Um Anreize für Flottenmodernisierung zu schaffen, sollten die Entgelte ab Kategorie 9 deutlich erhöht werden. Vereinzelt wurde eine Vereinfachung der Kategorien gefordert.
- Die insgesamt 16 Kategorien weisen im Hinblick auf die erhobenen Entgelte erhebliche Sprünge auf, so beispielsweise zwischen Kategorie 6 und 7 oder aber 12 und 13. Aus welchem Grund bei den anderen Kategorien die Sprünge nicht so erheblich sind, wurde bisher nicht transparent gemacht. Es wird darum gebeten, die **Gewichtung der Entgelte nachvollziehbar darzustellen**. Darüber hinaus wird eine Dokumentation der Berechnungsmethodik im Anhang zur Entgeltordnung gewünscht.
- Daneben sollten die lärmbezogenen Entgelte noch stärker als bisher vorgesehen **höhere Zuschläge für Flugbewegungen**, die im Wege der **Ausnahmen in der Kernzeit der Nacht** erfolgen und die für die Zeiträume in den **Nachtrandstunden**, beinhalten. Entsprechende Regelungen sind zwar im Ansatz vorhanden, reichen jedoch nicht aus, um zu einer spürbaren Lärmreduzierung in der Nachtzeit beizutragen.
- Gefordert wird die Einführung eines **Zuschlags in besonders lärmsensiblen Zeiten am Wochenende und an Feiertagen**.
- Vereinzelt vorgeschlagen werden die Erweiterung des Messstellennetzes bis zur Grenze des Lärmschutzbereichs und die Einbeziehung dieser Messungen in die Entgeltberechnung, dabei Höhergewichtung des hoch betroffenen Bereichs. Langfristig könne insoweit eine Ergänzung der Berechnungsgrundlage um Lärmberechnungen auf Grundlage von Flugsपुरauswertungen erwägenswert sein.

### **Emissionsentgelte**

*Entgelt je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent pro LTO-Zyklus*

Ihre Kommentare:

- Vor dem Hintergrund eines grundsätzlichen **Vorrangs des Fluglärmschutzes gegenüber dem Schutz vor Schadstoffen im Nahbereich** sollte geprüft werden, ob mit moderaten Anteilserhöhungen (bisher 2% des Gesamtanteils) bzw. Entgelterhöhungen gleichwohl effektive Anreize im Hinblick auf schadstoffärmere Flugzeuge gegeben werden können. Falls ja, sollte eine moderate Erhöhung vorgenommen werden, andernfalls wird eine Reduzierung Emissionsentgelte zu Gunsten der Lärmentgelte gefordert.

## Befragung der Fluglärmkommission

Seite

3

- Begrüßt wird, dass die emissionsbezogenen Entgelte anhand der anerkannten Flottendatenbank berechnet werden.
- Es wird darum gebeten, die Emissionsentgelte je Flugzeugmuster im Anhang zur Entgeltordnung aufzulisten.

### **Abstellentgelte**

*Mietzins (Abstellentgelt) pro angefangener Stunde, differenziert nach Tageszeit und Abstellposition*

Ihre Kommentare:

- Die Abstellentgelte, die aktuell einen Anteil von 6% der Gesamtentgelte ausmachen, sollten ebenfalls **zugunsten des Anteils der Lärmrentgelte reduziert** werden.
- Die Abstellentgelte enthalten für die Kategorien 2 ff. Zuschläge für die Zeit von 6.00 bis 21:59 Uhr und zwischen 22:00 und 5:59 Uhr. Diese zusätzlichen Entgelte für die Zeit zwischen 22:00 und 5:59 Uhr sind gegenüber der Nutzung am Tag reduziert. Gefordert wird, die zusätzlichen Entgelte für die **Nachtzeit gegenüber denen zur Tagzeit nochmals deutlich zu reduzieren**, um so einen stärkeren Anreiz zu schaffen, die Flugzeuge nachts am Flughafen Frankfurt zu belassen.
- Es wird darum gebeten, zu erläutern, aus welchem Grund die Positionsgruppe 1 mit dem entsprechenden Grundentgelt nicht auch auf die jeweiligen Zeitscheiben ausgedehnt wird.

### **Variable Lande- und Startentgelte**

*Bemessen sich nach der Zahl der beim Start an Bord befindlichen Fluggäste/bei Landung und Start an Bord befindlichen Frachtmenge*

Ihre Kommentare:

- Die variablen Lande- und Startentgelte, die momentan einen Anteil von 6% an den Gesamtentgelten ausmachen, sollten ebenfalls **zugunsten der Lärmrentgelte reduziert** werden.
- Im Hinblick auf die bestehende Struktur der variablen Lande- und Startentgelte wird vorgeschlagen:
  - Die variablen Lande- und Startentgelte pro Passagier und pro angefangene 100 kg Fracht sind sehr unterschiedlich (6 Cent pro 100 kg Fracht ggü. 1,36 Euro pro Passagier). Unterstellt, ein Passagier entspricht ca. 100 kg Fracht (= übliche vergleichbare Verkehrseinheit VE), ist festzustellen, dass hier eine große Ungleichbehandlung und Privilegierung der Fracht gegenüber den Passagieren besteht. Um eine Quersubventionierung des Frachtverkehrs durch den Passagierverkehr in diesem Bereich zu vermeiden, sollten die **variablen Anteile für die beförderte Fracht im Verhältnis zu den variablen Passagieranteilen** deshalb **entsprechend erhöht** werden.
  - Eine **zeitliche Differenzierung** ist bei den variablen Lande- und Startentgelten pro Passagier und pro angefangene 100 kg an Bord nicht ersichtlich. Es besteht deshalb die Gefahr, dass durch die im Verhältnis sehr niedrigen Raten für die Fracht gerade und erst recht Flugbewegungen in den sensiblen **Nachtzeiträumen** gefördert werden. Die Ungleichbehandlung von variablen Fracht- und Passagierentgelten sollte deshalb insbesondere in der gesetzlichen Nacht vermieden werden.
  - Bei den variablen Lande- und Startentgelten ist die Zahl der beim Start an Bord befindlichen Fluggäste bzw. die Fracht- und Postmenge entscheidend. Unter dem Gesichtspunkt der Lärmreduzierung und Vermeidung unnötiger Flugbewegungen ist ein hoher Sitzladefaktor und damit eine größtmögliche Ausnutzung des jeweiligen Flugzeugs ein wichtiger Aspekt. Es wird angeregt zu prüfen, ähnlich der Kappungsgrenze gering ausgelastete Flugzeuge (z. B. < 50% der Maximalkapazität) mit Aufschlägen zu versehen.

## Befragung der Fluglärnkommision

Seite

4

### **Passagierentgelte Originär/Transfer/Transit**

*Bemessen sich nach der Zahl der beim Start an Bord befindlichen Fluggäste Originär/Transfer/Transit*

Ihre Kommentare:

- Die Passagierentgelte, die momentan einen Anteil von 66% zu den Gesamtentgelten beitragen, sollten **zugunsten der Lärmentgelte reduziert** werden.
- Im Hinblick auf die bestehende Struktur der Passagierentgelte wird vorgeschlagen:
  - Zur Vermeidung unnötiger Flüge und damit zur Lärmreduzierung sollten die Passagierentgelte für Originär-, **Transit- und Transferpassagiere angeglichen** werden. Dies gilt insbesondere für Anreisen auf der Kurzstrecke, auf denen derzeit für Bahn-Anreisende deutlich höhere Gebühren (bis doppelt so hoch) für den Hauptflug als für Flugzeug-Anreisende gefordert werden. Dadurch wird momentan ein Anreiz geschaffen, insbesondere auch innerdeutsche Zubringerflugverkehre zu nutzen, anstatt mit ökologischeren Verkehrsmitteln, wie beispielsweise der Bahn, anzureisen. Auf der anderen Seite werden **Bahn-Anreisende** durch diese Praxis **systematisch benachteiligt**. Darüber hinaus wird originärer Flugverkehr auch insoweit teilweise unkritischer gesehen, als hier auch die Bevölkerung des von Fluglärm betroffenen Rhein-Main-Gebietes selbst durch die Nutzung von Flügen von den Vorteilen der Mobilität profitiert. Unterschiede zwischen Umsteigern und Lokalpassagieren sollten zudem durch Kostenunterschiede gerechtfertigt sein. Handlungsbedarf wird hier teilweise vor allem in den Nachtrandstunden gesehen. Weitere Argumente sind der Stellungnahme der FLK vom 23.8.2013 zu entnehmen.
  - **Bislang** bezieht sich dieser **variable Entgeltanteil ausschließlich auf Passagiere**, es gibt insoweit **keinen Frachtanteil**. Entsprechend der o. g. Argumentation sollte die Bemessungsgrundlage einer Verkehrseinheit hier ebenfalls auf die Fracht (100 kg) angewandt werden.

### **Sicherheitsentgelt Passagiere**

*Bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord befindlichen Fluggäste*

Ihre Kommentare:

- Teilweise wird ausgeführt, dass auch das Sicherheitsentgelt Passagiere kostenbezogen sein sollte.

### **Sicherheitsentgelt Cargo/Mail**

*Bemisst sich nach der bei Landung und Start an Bord befindlichen Fracht- und Postmenge*

Ihre Kommentare:

- Teilweise wird ausgeführt, dass auch das Sicherheitsentgelt Cargo/Mail kostenbezogen sein sollte. Vereinzelt wird angeregt, die Sicherheitsentgelte für Passagiere und Fracht je Verkehrseinheit (s. o.) zu berechnen und hierdurch eine Gleichbehandlung herbeizuführen.

### **Regelungen**

#### **Incentive NRI (als Bestandteil der Lärmentgelte)**

*In Anlehnung an den internationalen Standard „Noise Rating Index“ wird jedes einzelne Flugzeug auf Basis des zertifizierten Lärmzeugnisses in die jeweilige Index-Kategorie zwischen R1 und R10 eingeteilt. Je nach Einteilung des jeweiligen Fluggeräts kann eine Reduzierung von maximal 10% auf das zu entrichtende Lärmentgelt angerechnet werden.*

Ihre Kommentare:

- **Begrüßt** wird **ganz überwiegend, dass lärmärmere Fluggeräte geringere Lärmentgelte** zu entrichten haben und hierbei auf das jeweils eingesetzte Fluggerät abgestellt wird. Dadurch wird ein Anreiz geschaffen, unter anderem auch eine Nachrüstung von Flugzeugen

## Befragung der Fluglärmkommission

Seite

5

vorzunehmen. Inwieweit der Abschlag von 10 % hier geeignet ist, wird allerdings als fraglich angesehen. Gegebenenfalls soll hier ein höherer Anteil der Reduzierung, je nach entsprechendem Ausgangspunkt, in Betracht gezogen werden. Es wird darum gebeten, die Kriterien für den prozentualen Abschlag nachvollziehbar darzustellen.

- Teilweise wird gegenteilig ausgeführt, dass eine Rückerstattung grundsätzlich abgelehnt wird: Niedrige Zulassungswerte gewährleisten danach nicht, dass ein Flugzeug besonders lärmarm sei. Durch die Verschiebung der Emission zu niedrigeren Frequenzen trete bei neuen Flugzeugen oft eine nur geringe Lärmreduzierung in größerer Entfernung vom Luftfahrzeug auf. Insbesondere schwere vierstrahlige Flugzeuge würden unerwünscht begünstigt, da die zulässigen Werte bei einer Verdopplung des Gewichts nicht um 3 dB(A), sondern um 4 dB(A) stiegen. Die Beibehaltung des NRI-Incentives sei daher nicht erforderlich. Als Alternative wird eine Förderung besonders lärmarmen Flugzeuge angeregt, die durch niedrige Messwerte je Sitzplatz gekennzeichnet sind, z.B. alle Flugzeuge, die nicht lauter als die B757-200 (Erstflug 1982) sind.
- Aufgenommen werden sollte zusätzlich ein **performanceabhängiger Entgeltanteil**. Damit könnte u.a. die **Einhaltung lärmarmen An- und Abflugverfahren** belohnt werden (z. B. die Nutzung des Segmented Approachs). Gefordert wird auch die **Belohnung besonderer Ausstattungsmerkmale der Flugzeuge, welche die Nutzung zukünftiger lärmarmen An- und Abflugverfahren erst ermöglichen, wie GBAS**.

### Kappungsgrenze

Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft (SLF = Summe der abfliegenden Passagiere dividiert durch pro Flugzeugtyp standardisierte Anzahl an angebotenen Sitzen auf Passagierflügen) bezogen auf alle abgehenden Passagierflüge eines Kalenderjahres über 83% (Kappungsgrenze), so erfolgt für die darüber hinausgehende Anzahl der abfliegenden Passagiere eine Rückerstattung in folgenden drei Stufen. Bei einem Sitzladefaktor von

- 83,0% – 89,99% 9,00 € pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF
- 90,0% – 96,99% 9,50 € pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF
- >97,0% 10,00 € pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF

Ihre Kommentare:

- Die **Kappungsgrenze wird grundsätzlich begrüßt**. Je mehr Passagiere pro Flugbewegung transportiert werden können, desto geringer ist das Erfordernis für zusätzliche Flugbewegungen. Dies trägt zur Lärmreduzierung insbesondere durch Vermeidung unnötiger Flüge bei. Um die effektive Nutzung des eingesetzten Fluggeräts noch stärker zu befördern, sollte die Kappungsgrenze jedoch **erst ab einem höheren Sitzladefaktor** beginnen (z. B. 85% - 90%). Zudem sollten diejenigen, die über geringere Auslastungsgrade verfügen, stärker belastet werden. Gefordert wird zudem eine Erhöhung des Rückerstattungsbetrages auf mehr als 10%. Teilweise vorgeschlagen wird die Überarbeitung der Berechnungsgrundlage (Sitzplatzangebot): Bei Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen solle die maximale Sitzplatzzahl maßgeblich sein, bei Langstreckenflugzeugen die Zahl, die von den Flugzeugherstellern als typisch für eine Dreiklassen-Konfiguration angegeben wird.
- Teilweise wird der Sinn und Zweck der Kappungsgrenze angezweifelt, da Fluggesellschaften bereits aus sonstigen ökonomischen Gründen bestrebt seien, eine hohe Auslastung zu erreichen. Anstelle dessen wird die **Erhöhung der Lärmentgelte bei gleichzeitiger Reduzierung der Passagierentgelte** vorgeschlagen. Diese hätte die gleiche Lenkungswirkung im Hinblick auf die Vermeidung nicht notwendiger Flüge.

### Randstunden

Um das Verkehrsaufkommen und damit die Lärmbelastung am frühen Morgen (5-6 Uhr) und am späten Abend (22-23 Uhr) zu verringern, sind die Entgelte in diesen Zeitfenstern höher.

Ihre Kommentare:

- Hier erscheint zunächst die im Fragebogen getroffene Wortwahl „später Abend“ / „früher Morgen“ als nicht passend. Es handelt sich bei Flügen in den Randstunden um Flüge im gesetzlich definierten Nachtzeitraum, mithin um Nachtflüge.



## Befragung der Fluglärmkommission

Seite

6

- Die Lenkungswirkung reicht aufgrund der bisherigen Höhe noch nicht aus, um die Fluggesellschaften dazu anzuhalten, Nachtflüge in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr am Flughafenstandort Frankfurt zu vermeiden. Die Entgelte sollten deshalb noch **höhere Zuschläge als bisher für Flugbewegungen**, die im Wege der **Ausnahmen in der Kernzeit der Nacht** erfolgen und die für die Zeiträume in den **Nachtrandstunden**, vorsehen. Entsprechende Regelungen sind zwar im Ansatz vorhanden, reichen jedoch nicht aus, um zu einer spürbaren Lärmreduzierung in der Nachtzeit beizutragen. Teilweise wird insoweit angeregt, eine Verdoppelung der Zuschläge zu prüfen.
- Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts soll die Lärmbelastung in den Abendstunden **langsam abschwellen und frühmorgens wieder langsam** anschwellen. Um diese Zielsetzung zu erreichen, wird eine **stärkere Differenzierung** der Lärmentgelte ab 20:00 Uhr bis 22:00 Uhr, von 20:00 bis 23:00 Uhr sowie von 5:00 bis 6:00 Uhr und 6:00 bis 7:00 Uhr gefordert. Denkbar wären **Halbstundenschritte**, die durch die Höhe des Lärmentgelts **jeweils hin und weg zu den Kernstunden der Nacht zu einer Verteuerung** führen.
- Gefordert wird weiter, die **Kosten für passiven Schallschutz in der Nachtschutzzone verursachergerecht auf die Nachtflüge** (Zuschläge) **umzulegen**. Andernfalls käme es zu einer Subventionierung des Nachtflugverkehrs durch den Tagflugverkehr.
- Gefordert wird eine **Reduzierung der Abstellentgelte** in den Nacht(rand)stunden.
- Im Hinblick auf eine Anpassung der Umsteigerentgelte (Transfer- und Transitpassagiere) an die Entgelte für Originärpassagiere wird teilweise vor allem Handlungsbedarf in den Nachtrandstunden angemahnt.
- Teilweise angeregt wird die Einführung eines Beleuchtungs- und Befeuersentgelts, entsprechend des Flughafens Paris-Charles-de-Gaulle, die nachts und in den Tagesrandstunden (19:00 – 22:00 Uhr, 6:00 – 7:00 Uhr) auch auf dem Flughafen Frankfurt erhoben werden könnten.

### Incentive-Programm

*Das Incentive-Programm hat zum Ziel, ein kontinuierliches und nachhaltiges Passagierwachstum am Flughafen Frankfurt unter Berücksichtigung einer möglichst geringen Lärmbelastung zu fördern.*

*Eine Luftverkehrsgesellschaft wird für ein Basisjahr „Neues Wachstum“ gefördert, wenn*

1. *sie im jeweiligen Vorjahr (2013 und/oder 2014) mehr als 7.500 abfliegende Passagiere (Kontinental ohne innerdeutsche Verkehre) und/oder mehr als 7.500 abfliegende Passagiere (Interkontinental) befördert hat (sog. Mindestpassagiermenge) und*
2. *sie die Anzahl der abfliegenden Passagiere um mindestens +1% im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr (2013 und/oder 2014) übersteigt (Mindestwachstum). Aufsatzpunkt ist die Anzahl der abfliegenden Passagiere im Vorjahr, die jeweils separat für den Bereich Kontinental (ohne innerdeutsche Verkehre) oder Interkontinental erhoben werden und*
3. *die über das Mindestwachstum hinausgehenden Passagiere mit incentivierungsfähigen Flugzeugtypen der leiseren Lärmkategorien befördert wurden.*

### Ihre Kommentare:

- Das Incentive-Programm zielt darauf ab, zusätzliche Passagiere am Standort Frankfurt und damit auch zusätzliche Flugbewegungen verbunden mit Fluglärm zu generieren. Hierdurch wird künstlich Nachfrage und damit Wachstum generiert. Diese Vorgehensweise widerspricht den Annahmen, die dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens zugrunde lagen: Die Fluglärmbelastung wurde aufgrund einer bedarfsorientierten Luftverkehrsprognose legitimiert, nicht jedoch um künstlich Luftverkehr und damit Fluglärmbelastung in das Rhein-Main-Gebiet zu ziehen. Darüber hinaus sollen die Anreize sowohl für die Tagzeit, aber auch für die Nachtrandstunden oder für die Kernzeit der Nacht gewährt werden. Dies läuft der Zielsetzung, insbesondere die Nachtrandstunden und die Kernzeit der Nacht durch entsprechende Entgelte in Form eines Anreizsystems zu entlasten, entgegen. **Das Incentive-Programm wird deshalb abgelehnt** (vgl. ergänzend beigefügte Stellungnahme FLK vom 25.11.2013 und Schreiben der Stadt Mainz vom 23.11.2013).

- hilfsweise werden im Rahmen der bestehenden Struktur des Incentive-Programms folgende Punkte angemerkt:
  - Incentivierungsfähig und damit **als besonders lärmarm eingestuft sind aktuell mehr als 80%** des Frankfurt anfliegenden Flugverkehrs. Dieser **Umfang ist viel zu weit gefasst**. Vorgeschlagen wird, im Kurzstreckenverkehr Flugzeuge ab Lärmkategorie 6 und im Langstreckenverkehr Flugzeuge ab Lärmkategorie 9 von der Incentivierung auszunehmen.
  - Bei den Voraussetzungen für das Luftverkehrswachstum wird nicht auf die bisher eingesetzten Flugzeuge auf den Bestandsstrecken abgestellt, sondern nur auf eine Steigerung der abfliegenden Passagiere und deren Beförderung in einem incentivierungsfähigen Flugzeugtyp. Damit ist **nicht gewährleistet, dass auf den Bestandsstrecken im Vergleich zum bisherigen Standard lärmarme Flugzeugtypen verwendet werden**. Dies läuft dem Ziel, den Einsatz lärmarmen Flugzeuge stärker als bisher zu fördern, entgegen.
  - Fraglich ist das Erfordernis, dass Fluggesellschaften eine sogenannte Mindestpassagiermenge im Vorjahr erreichen müssen. Insofern stellt sich die Frage, inwieweit eine Differenzierung nach New Entrants und bereits den Flughafen Frankfurt bedienenden Flugverkehrsgesellschaften zulässig ist (ggf. unzulässige Beihilfe). Zu prüfen ist darüber hinaus das europäische Beihilferecht im Hinblick auf eine Privilegierung ggü. anderen Verkehrsträgern auf Kurzstrecken.
  - Abgestellt wird ausschließlich auf die Zahl zusätzlicher Passagiere. Bei einer schon hohen Auslastung der Flugzeuge würde eine Erhöhung der Passagierzahlen auch eine Zunahme von Flugbewegungen bedeuten. Dadurch wird die Forderung, Flüge, die über einen sehr hohen Sitzladefaktor verfügen, zu privilegieren, konterkariert.

## 2. Ihre Wünsche bezüglich der zukünftigen Entgeltordnung

Fixer versus variabler Anteil: Welche der beiden Komponenten sollte in Zukunft stärker betont werden und mit welcher Begründung?

Ihre Kommentare:

- Ziel einer weiterentwickelten Entgeltordnung sollte eine hinreichende Lenkungs- und Steuerungswirkung in Richtung einer spürbaren Lärminderung durch Flottenmodernisierung sein. Hierfür maßgeblich ist vor allem eine **deutliche Anhebung der lärmbezogenen Entgeltanteile**, die bisher lediglich 13% zu den Gesamtentgelten beitragen. Die Anhebung dieses fixen Entgeltanteils bei gleichzeitiger Reduzierung der (variablen) passagier- und frachtbezogenen Anteile (bisher 66%) **steigert die Bedeutung der Verwendung lärmärmerer Flugzeuge, und vermeidet gleichzeitig nicht voll ausgelastete Flüge**, da sich diese dann weniger lohnen (ähnliche Wirkung wie die Kappungsgrenze). Wie oben dargestellt, sollten zudem u. a. ein Flottenpegel, höhere Nachtflugaufschläge und Zuschläge an Wochenenden und Feiertagen etc. eingeführt werden.
- Flankierend sollte die zum variablen Anteil gehörende Kappungsgrenze wie oben dargestellt erhöht werden.
- Vereinzelt wird auch eine Erhöhung der variablen Anteile gegenüber den fixen Anteilen vorgeschlagen.

Weiterentwicklung der Lärmentgelte: Die lärmbezogenen Entgelte in Frankfurt sind bereits sehr weit ausdifferenziert und nehmen weltweit eine Vorreiterrolle ein. Haben Sie Vorschläge, wie die Lärmentgelte noch weiter entwickelt werden könnten?

Ihr Kommentar:

## Befragung der Fluglärmkommission

Seite

8

- Zum Teil wurden bereits **unter 1. Anregungen** und Änderungsvorschläge unterbreitet, wie die anteilig spürbar erhöhten Lärmentgelte am Flughafen Frankfurt weiterentwickelt werden könnten, **z. B.** die Einführung eines **Flottenpegels** (inklusive gesonderter Zuschläge für Verschlechterungen), ein deutlich stärkerer Anstieg (**Spreizung**) der lärmbezogenen Entgelte ab Kategorie 9, höhere Entgelte für **Umsteigerverkehre**, Einführung eines **performanceabhängigen Entgeltanteils** zur Belohnung lärmarmen An- und Abflugverfahren oder zukunftsweisender Flugzeugausstattung (z. B. GBAS), die **Verstärkung der Anreize für weniger Nachtflüge** (höhere Nachtflugzuschläge, geringere Abstellentgelte) .
- Für die Bevölkerung sind neben den Nachtzeiten auch die **Wochenenden und Feiertage** für die Erholung von zentraler Bedeutung. Hier wird eine Ergänzung der Lärmentgeltstruktur mit entsprechenden **Zuschlägen** gefordert.
- Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts soll die Lärmbelastung in den Abendstunden **langsam anschwellen und frühmorgens wieder langsam** anschwellen. Um diese Zielsetzung zu erreichen, wird eine **stärkere Differenzierung** der Lärmentgelte ab 20:00 Uhr bis 22:00 Uhr, von 20:00 bis 23:00 Uhr sowie von 5:00 bis 6:00 Uhr und 6:00 bis 7:00 Uhr gefordert. Denkbar wären **Halbstundenschritte**, die durch die Höhe des Lärmentgelts **jeweils hin und weg zu den Kernstunden der Nacht zu einer Verteuerung** führen.
- Darüber hinaus wird eine **ganztägige Erhebung** des Zuschlags für sog. "**Marginals**" auf dem gesamten Tag- und Nachtzeitraum gefordert. Bisher wird der Zuschlag nur zwischen 20:00 und 7:59 Uhr sowie am Wochenende erhoben.
- Gefordert wird vereinzelt auch die Einführung eines Entgelts für **Triebwerksprobeläufe in der Nacht** außerhalb einer Halle.

Gibt es aus Ihrer Sicht neue Entgeltkomponenten, die ab 2016 zur Anwendung kommen sollten (z. B. Peak-Pricing mit höheren Entgeltsätzen in den Hauptverkehrszeiten für eine effizientere Nutzung der Infrastruktur)?

Ihre Kommentare:

- Es wird davon ausgegangen, dass Peak-Pricing zu einer besseren Auslastung der Flughafeninfrastruktur und damit zu einer Zunahme des Flugverkehrs, verbunden mit mehr Fluglärm, insgesamt führt. Vor diesem Hintergrund wird **Peak-Pricing überwiegend kritisch gesehen**. Teilweise wird angeführt, dass sich die Lärmbetroffenen an die Hauptverkehrszeiten (vier tägliche Spitzenzeiten) gewöhnt hätten und diese deshalb beibehalten werden sollten. Vereinzelt wird auch angenommen, dass Peak-Pricing in den Hauptverkehrszeiten zu weniger Flugverkehr und damit insgesamt zu weniger Lärm führen könnte, vor diesem Hintergrund würde die Einführung begrüßt. Vereinzelt begrüßt wurde Peak-Pricing auch, wenn hierdurch unabhängiger Flugbetrieb, bei welchem eine erhöhte Lärmbelastung vermutet wurde, vermieden werden könne.
- Siehe **Frage zuvor**: Einführung zusätzlicher Entgeltkomponenten in sensiblen Zeiten an Wochenenden und Feiertage sowie Tagesrand- und Nachtrandstunden, Entgelte für Triebwerksprobeläufe in der Nacht außerhalb einer Halle.
- Weitere vereinzelt vorgetragene Vorschläge sind:
  - Übergepäck könnte analog Fracht berechnet werden.
  - Einführung eines Beleuchtungs- und Befeuerungsentgelts nachts und in den Tagesrandstunden
  - Einführung eines kostenbezogenen Entgelts für Zusatzleistungen für Business- und First-Class-Passagiere (getrennte Bordkartenkontrolle mehr Platz in den Warteräumen)
  - Anpassung der Umsteigerentgelte vor allem in den Nachtrandstunden
  - Höhere Entgelte für die Nutzung der Terminalinfrastruktur

Gibt es heutige Entgeltkomponenten (z.B. Kappungsgrenze, Transferentgelte, o.ä.), die Ihrer Meinung



## Befragung der Fluglärmkommission

Seite

9

nach in Zukunft entfallen sollten?

Ihre Kommentare:

- Wie zuvor ausgeführt wird **ganz überwiegend eine spürbare Erhöhung des lärmbezogenen Entgeltanteils** gefordert. Demgegenüber können vornehmlich diejenigen **fixen und variablen Anteile reduziert** (und auf die lärmbezogenen umgelegt) werden, **welche kaum Auswirkungen auf die Reduzierung von Fluglärm haben** (massebezogene Entgeltteile, Abstellentgelte, variable Lande- und Startentgelte, Passagierentgelt). Selbstverständlich dürfen dabei nicht in erster Linie diejenigen Bestandteile entfallen, welche sich gerade positiv auf die Lärmentwicklung auswirken können (Kappungsgrenze, Transferentgelte, Zuschläge zu Nachtflügen etc.). Im Rahmen der aktuellen Entgeltstruktur wird insoweit gerade eine Erhöhung gefordert.
- Ganz überwiegend abgelehnt wird das **Incentive-Programm**.
- Vereinzelt gefordert wird das Entfallen der NRI-Komponente bei gleichzeitiger Einführung eines alternativen Systems (s. o.).

Welche sonstigen Änderungswünsche haben Sie bezüglich der Ausgestaltung der künftigen Entgeltstruktur?

Ihre Kommentare:

- Vorgeschlagen wird eine **Berücksichtigung der Betroffenheit der jeweiligen Flughafenrainer durch Belohnung der Nutzung lärmärmerer Flugrouten**. Hierdurch könnten sowohl Fluglärm als auch die Kosten für passiven Schallschutz bzw. Dachsicherungsmaßnahmen reduziert werden.
- Die bisherige Forderung der FLK im Hinblick auf eine angemessene und wohlwollende Beurteilung der Ansprüche auf **passiven Schallschutz** der von Fluglärm betroffenen Bürger wird noch einmal hervorgehoben: Im Hinblick auf die erzielten Schallschutzentgelte wird gefordert, dass diese auch tatsächlich an die betroffenen Bürgerinnen und Bürger weitergegeben werden. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass sich die Zahl der Beschwerden über die Behandlung der Anträge auf passiven Schallschutz häufen. Die Behandlung der Anträge werde von vielen Bürgern als unzureichend angesehen. Teilweise entstehe der **Eindruck, dass vorhandene behördliche Spielräume nicht zugunsten der Betroffenen genutzt** würden und lediglich das absolute Minimum des aus den gesetzlichen Vorgaben resultierenden passiven Lärmschutzes gewährleistet werden soll. Lärmzuschläge in Form von Entgelten zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen sind zwingend an die Betroffenen weiterzugeben. Es wird darum gebeten, **über den Zu- und Abfluss der für passive Schallschutzmaßnahmen verwendeten Entgelte zu informieren**.
- Gefordert wird eine **Erhöhung der Lärmzuschläge zur Finanzierung eines dauerhaft angelegten Lastenausgleichs** für passiven Schallschutz und für kommunale Strukturprogramme im Auswirkungsbereich des Flughafens in Höhe von jährlich etwa 80 Millionen Euro. Die bisher aus Landesmitteln in den Regionalfonds fließenden Mittel sind weder verursachergerecht ausgerichtet, zudem sind sie in der Höhe beschränkt und werden nur einmalig ausgezahlt.
- Um eine stärkere Steuerungswirkung zu entfalten und einzelne, sich stärker der Lärmreduzierung widmende, Flughafenstandorte nicht zu benachteiligen, wird eine **bundesweite Harmonisierung der Entgelte**, z. B. durch Bundesrechtsrahmengesetzgebung, gefordert.
- Vorgeschlagen wird eine **Berücksichtigung der Betroffenheit der jeweiligen Flughafenrainer durch Belohnung der Nutzung lärmärmerer Flugrouten**. Hierdurch könnten sowohl Fluglärm als auch die Kosten für passiven Schallschutz bzw. Dachsicherungsmaßnahmen reduziert werden.

## Befragung der Fluglärmkommission

Seite

10

- [Hingewiesen wird vereinzelt darauf, dass die Entgelte die tatsächlichen Kostenstrukturen widerspiegeln sollten. Dabei seien die Regeln von § 19 GWB zu beachten.](#)

*Haben Sie vielen Dank für Ihre Zeit und Ihre Anregungen!*

## Appendix

### **Lande- und Startentgelte (Massebezogene Entgelte) – ca. 1% der Flughafenentgelte 2013 von € 697 Mio.**

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs (MTOM). Das Luftfahrtunternehmen hat die zugelassene Höchstabflugmasse jedes Luftfahrzeugs nachzuweisen, indem es dem Flughafenunternehmer die von der Zulassungsbehörde bescheinigten Zulassungsurkunden vorlegt (Airplane Flight Manual – AFM – Basic Section for Weight Limitations). Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird die höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Eine Reduzierung dieser MTOM in den Zulassungsunterlagen findet bei der Entgeltberechnung nur ab Beginn der Flugplanperiode Berücksichtigung, zu der die Änderung wenigstens vier Monate zuvor mit der Vorlage der geänderten Unterlagen angekündigt wurde. Jede Erhöhung der in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen. Saisonal reduzierte Höchstabflugmassen werden nicht anerkannt.

Das Entgelt für Landungen und Starts für Überführungsflüge und Flüge mit Hubschraubern beträgt:

- je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse pro Landung und pro Start 1,85 €

Abweichend von der Berechnung des vorgenannten Entgelts werden bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis einschließlich 66.000 kg Mindestlande- und Startentgelt berechnet (ausgenommen für Hubschrauber). Diese betragen pro Landung und pro Start:

- bis 15.000 kg 220,00 €
- über 15.000 bis 35.000 kg 133,00 €
- über 35.000 bis 66.000 kg 33,00 €

### **Lärmbezogene Entgelte – ca. 13% der Entgelte 2013**

Die Entgelte für die L/S-Lärmkomponente werden pro Landung und pro Start berechnet. Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie. Die Einteilung der Fluggeräte erfolgt zunächst nach ihrer ICAO-Klassifizierung. Dabei entsprechen Strahltriebwerke den Bedingungen von ICAO Annex 16, Kapitel 2, 3 beziehungsweise 4, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Kapitel 2, 3 beziehungsweise 4 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Zuordnung in den Tabellen ist insoweit die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht. Flüge mit Fluggerät, das nicht den Bedingungen von ICAO Annex 16, Kapitel 3 beziehungsweise 4 entspricht sowie Militärflüge sind nur mit vorheriger Ausnahmegenehmigung gestattet.

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der für die Jahre 2010, 2011 und 2012 nach DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel und Landelärmpegel der einzeln betrachteten oder als Gruppen zusammengefassten Flugzeugtypen. In den Tabellen nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main zur Verfügung stehen.

Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 und 16/4 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern bei Landung

Kategorie 1: LAX bis 76.9 dB(A)
---------------------------------

Kategorie 2: LAX 77.0 bis 77.9 dB(A)
--------------------------------------

-

-

# Befragung der Fluglärmkommission

Seite

11

Jets mit MTOM < 34 t, soweit nicht ausdrücklich in anderen Lärmklassen zugeordnet Alle Propellerflugzeuge mit MTOM < 34 t Alle Hubschrauber BAe146/Avro RJ F 70 F 100 Gulfstream IV/V	B 712 CRJ 7 CRJX E 170
<b>Kategorie 3: LAX 78.0 bis 78.9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 4: LAX 79.0 bis 79.9 dB(A)</b>
B 735-P B 752 B 753 CRJ 9 F 28 GLEX/GL5T MD 87	B 733 B 733-P B 737 B 738 B 739 E 190 MD 80-83; MD88 MD 90
<b>Kategorie 5: LAX 80.0 bis 80.9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 6: LAX 81.0 bis 81.9 dB(A)</b>
A 318 A 321 B 727 Hushkit B 734 B 735 B 736 B 763	A 319 A 320 A 342, A 343 B 737-200 Hushkit B 762 B 764 B 772; B773 B 787 TU 154
<b>Kategorie 7: LAX 82.0 bis 82.9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 8: LAX 83.0 bis 83.9 dB(A)</b>
B 77L B 77W DC 9 TU 204 YK 42	A 306 A 30B A 310 A 332, A 333 A 345, A 346 IL 76 MD11
<b>Kategorie 9: LAX 84.0 bis 84.9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 10: LAX 85.0 bis 85.9 dB(A)</b>
A 388 B 744	B 741, B 742, B 743 B 748 DC 87 L 1011 (Tristar)
<b>Kategorie 11: LAX 86.0 bis 86.9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 12: LAX 87.0 bis 87.9 dB(A)</b>
AN 12	DC 9 Hushkit
<b>Kategorie 13: LAX 88.0 bis 88.9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 14: LAX 89.0 bis 89.9 dB(A)</b>
B 74S IL 96	DC 10
<b>Kategorie 15: LAX 90.0 bis 90.9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 16: LAX 91.0 bis 91.9 dB(A)</b>
	AN 124 B 707/720 DC 86

Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 und 16/4 zertifizierten Strahltriebwerken- Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern bei Start

<b>Kategorie 1: LAX bis 76.9 dB(A)</b> Jets mit MTOM ≤ 34 t, soweit nicht ausdrücklich in anderen Lärmklassen zugeordnet Alle Propellerflugzeuge mit MTOM ≤ 34 t Alle Hubschrauber CRJ 7; CRJ 9 GLEX/GL5T Gulfstream IV/V	<b>Kategorie 2: LAX 77.0 bis 77.9 dB(A)</b> B 712 B 736 CRJX F 70
<b>Kategorie 3: LAX 78.0 bis 78.9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 4: LAX 79.0 bis 79.9 dB(A)</b>
BAe146/Avro RJ F 28	A 318; A319 B 737 B 752 B 787 E 170; E190 F 100 MD 90
<b>Kategorie 5: LAX 80.0 bis 80.9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 6: LAX 81.0 bis 81.9 dB(A)</b>
A 320; A321 B 733-P B 735; B 735P B 753	B 733 B 738 TU 204
<b>Kategorie 7: LAX 82.0 bis 82.9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 8: LAX 83.0 bis 83.9 dB(A)</b>
A 310 B 734 B 739	B 727 Hushkit B 762 B77L L 1011 (Tristar)

## Befragung der Fluglärmkommission

Seite

12

<b>Kategorie 9: LAX 84.0 bis 84.9dB(A)</b> A 306; A30B B 772; B773 B 77W DC 87 YK 42	<b>Kategorie 10: LAX 85.0 bis 85.9 dB(A)</b> A 332, A333 A 345, A 346 B 763
<b>Kategorie 11: LAX 86.0 bis 86.9 dB(A)</b> A 342, A343 B 764 MD 87	<b>Kategorie 12: LAX 87.0 bis 87.9 dB(A)</b> A 388 AN 12 B 748 DC 9 Hushkit IL 76 MD 11 MD 80-83; MD 88 TU 154
<b>Kategorie 13: LAX 88.0 bis 88.9 dB(A)</b> B 74S IL 96	<b>Kategorie 14: LAX 89.0 bis 89.9 dB(A)</b> B 744 B 737-200 Hushkit DC 10
<b>Kategorie 15: LAX 90.0 bis 90.9 dB(A)</b> B 741 B 742 B 743	<b>Kategorie 16: LAX 91.0 bis 91.9 dB(A)</b> AN 124 B 707/720 DC 86; DC 9

Entgelte für nach ICAO Annex 16/3 und 16/4 zertifizierten Strahltriebwerken Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern bei Landung und bei Start

Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in €															
<b>Kategorie</b>															
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
42,00	62,00	77,00	95,00	102,00	163,00	340,00	370,00	520,00	565,00	665,00	715,00	1.225,00	1.530,00	2.550,00	21.000,00
Zusätzliche Lärmkomponente Nachtzeit 1 pro Bewegung in € (22.00 - 22.59 und 05.00 - 05.59 Uhr Ortszeit)															
<b>Kategorie</b>															
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
21,00	31,00	38,50	47,50	51,00	81,50	170,00	185,00	260,00	282,50	332,50	357,50	612,50	765,00	1.275,00	10.500,00
Alternativ: Zusätzliche Lärmkomponente Nachtzeit 2 pro Bewegung in € (23.00 - 04.59 Uhr Ortszeit)															
<b>Kategorie</b>															
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
84,00	124,00	154,00	190,00	204,00	326,00	680,00	740,00	1.040,00	1.130,00	1.330,00	1.430,00	2.450,00	3.060,00	5.100,00	42.000,00

### Emissionsbezogene Entgelte – ca. 2% der Entgelte 2013

Das emissionsbezogene Entgelt beträgt 3,00 € je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent (=Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) eines Luftfahrzeugs. Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt. Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG1-Formel auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NOx) und Kohlenwasserstoff-(HC)-Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift ICAO Annex 16, Volume II.

### Abstellentgelte – ca. 6% der Entgelte 2013

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Abstellentgelts wird nach der von dem Luftfahrzeug benötigten Positionsgröße und der Dauer des Abstellvorgangs bemessen. Die Dauer des Abstellvorgangs bemisst sich an der Zeit zwischen On-Block und Off-Block des Fluggeräts. Für die Benutzung einer Gebäudeposition wird ein von der Flugzeuggröße abhängiger Zuschlag erhoben.

Für jeden Abstellvorgang wird pro angefangene Stunde ein Grundentgelt berechnet. Es beträgt für Luftfahrzeuge

**von 00.00 Uhr  
bis 23.59 Uhr Ortszeit**

Positionsgruppe 1 bis zu 10 Stunden

10,00 €

## Befragung der Fluglärmkommission

Seite

13

	ab der 11. Stunde bis 24 Stunden (maximaler Tagessatz)	100,00 €
	je weitere angefangene 24 Stunden (Tagespauschale)	100,00 €
	<b>von 06.00 Uhr bis 21.59 Uhr Ortszeit</b>	
Positionsgruppe 2	bis zu 2 Stunden	23,00 €
Positionsgruppe 3	bis zu 3 Stunden	32,00 €



## Befragung der Fluglärmkommission

Seite

14

Positionsgruppe 4 bis zu 4 Stunden	43,00 €
Positionsgruppe 5 bis zu 5 Stunden	46,00 €
Positionsgruppe 6 bis zu 5 Stunden	50,00 €
Positionsgruppe 7 bis zu 5 Stunden	53,00 €
Positionsgruppe 8 bis zu 5 Stunden	57,00 €
Positionsgruppe 9 bis zu 5 Stunden	60,00 €

### **von 22.00 Uhr bis 05.59 Uhr Ortszeit**

Positionsgruppe 2	11,50 €
Positionsgruppe 3	16,00 €
Positionsgruppe 4	21,50 €
Positionsgruppe 5	23,00 €
Positionsgruppe 6	25,00 €
Positionsgruppe 7	26,50 €
Positionsgruppe 8	28,50 €
Positionsgruppe 9	30,00 €

### ***Flugzeuggrößenbezogene Zeitzuschläge***

Bei Überschreitung der im Grundentgelt genannten Zeiten (mit Ausnahme von Positionsgruppe 1) beträgt das Entgelt pro angefangene zusätzliche Stunde in der Zeit von 06.00 Uhr bis 21.59 Ortszeit Uhr für Luftfahrzeuge der

Positionsgruppe 2	36,00 €
Positionsgruppe 3	47,00 €
Positionsgruppe 4	58,50 €
Positionsgruppe 5	65,00 €
Positionsgruppe 6	68,00 €
Positionsgruppe 7	71,00 €
Positionsgruppe 8	74,50 €
Positionsgruppe 9	77,50 €

### ***Gebäudezuschlag***

Für Abstellvorgänge auf dem Vorfeld wird kein weiteres Zusatzentgelt berechnet.

Für Abstellvorgänge auf einer Gebäudeposition wird pro Vorgang zusätzlich berechnet

Positionsgruppe 2	25,00 €
Positionsgruppe 3	45,00 €
Positionsgruppe 4	70,00 €
Positionsgruppe 5	90,00 €
Positionsgruppe 6	92,50 €
Positionsgruppe 7	95,00 €
Positionsgruppe 8	100,00 €
Positionsgruppe 9	125,00 €



# 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](mailto:th.juehe@raunheim.de)

**StellvertreterInnen**

Umweltdezernentin Katrin Eder, Mainz  
[Katrin.Eder@stadt.mainz.de](mailto:Katrin.Eder@stadt.mainz.de)  
Oberbürgermeister Patrick Burghardt, Rüsselsheim  
[Patrick.burghardt@ruesselsheim.de](mailto:Patrick.burghardt@ruesselsheim.de)

**Geschäftsführerin**

Anja Wollert, LL.M.  
[info@flk-frankfurt.de](mailto: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 Abschwellen 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

### **Variable Lande- und Startentgelte – ca. 6% der Entgelte 2013**

Zusätzlich zum massebezogenen Lande- und Startentgelt ist bei allen Flügen ein variables Lande- und Startentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst. Zusätzlich ist ein variables Lande- und Startentgelt zu entrichten, das sich nach der bei Landung und Start an Bord befindlichen Fracht- und Postmenge bemisst.

- pro Passagier an Bord bei Start 1,32 €
- pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start 0,06 €

### **Passagierentgelte – ca. 66% der Entgelte 2013**

Die Passagierentgelte betragen je abfliegendem Passagier

- im innerdeutschen und europäischen Verkehr (Mitgliedsländer der EU) sowie in die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz für lokale Zusteiger 17,65 €
- im europäischen Verkehr (restliche europäische Länder) für lokale Zusteiger 22,20 €
- im interkontinentalen Verkehr für lokale Zusteiger 24,45 €
- für Transfer- und Transitpassagiere zu allen Flugzielen 12,57 €

### **Sicherheitsentgelte – ca. 6% der Entgelte 2013**

Zusätzlich zu den verschiedenen Komponenten des Lande- und Startentgelts ist bei allen Flügen ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst. Zusätzlich ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der bei Landung und Start an Bord befindlichen Fracht- und Postmenge bemisst.

- pro Passagier an Bord bei Start 1,21 €
- pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start 0,20 €



# 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](mailto:th.juehe@raunheim.de)

#### StellvertreterInnen

Umweltdezernentin Katrin Eder, Mainz  
[Katrin.Eder@stadt.mainz.de](mailto:Katrin.Eder@stadt.mainz.de)  
Oberbürgermeister Patrick Burghardt, Rüsselsheim  
[Patrick.burghardt@ruesselsheim.de](mailto:Patrick.burghardt@ruesselsheim.de)

#### Geschäftsführerin

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

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

Datum: 25. November 2013

### **Ergänzender 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. November 2013 mit Antragschreiben der Fraport AG vom 8. November 2013**

Sehr geehrte Frau Dr. Lausen,

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

**Die Mitglieder der Fluglärmkommission haben den Antrag der Fraport AG auf Genehmigung des „Incentive Programms FRAConnect“ auf der 223. Sitzung am 20. November 2013 beraten und das vorgelegte Modell bei vier Gegenstimmen ohne Enthaltung abgelehnt.**

Grund für diese ganz überwiegende Ablehnung ist die grundsätzliche Intention des Incentive-Programms, zusätzliche Flugbewegungen und damit zwangsläufig mehr Fluglärm am Flughafenstandort Frankfurt zu erzeugen. Vor dem Hintergrund der bereits jetzt schon bestehenden hohen Fluglärmbelastung der Bevölkerung im Umfeld des größten deutschen Flughafens wiesen die Mitglieder den Antrag der Fraport AG zurück. Dabei wurde unterstrichen, dass die beantragte finanzielle Unterstützung zusätzlicher Flugbewegungen auch nicht mit dem bestehenden Planfeststellungsbeschluss begründet werden könne, da dieser stets von einem natürlich anwachsenden Bedarf nach mehr Flugbewegungen und gerade nicht von einem künstlich durch Gutschriften an die Fluggesellschaften erzeugten Bedarf ausgegangen sei. Ergänzend gegen den Antrag angeführt wurden darüber hinaus der etwa 80% umfassende sehr weite Umfang der incentivierungsfähigen (lärmarmen) Flugzeugtypen sowie formelle Aspekte wie nicht eingehaltene Fristen bei der Antragstellung.

Gleichzeitig mit dieser Ablehnung vereinbarten die Mitglieder der Fluglärmkommission, unter Beteiligung der Flughafenbetreiberin und der Fluggesellschaften ein umfängliches und zukunftsorientiertes Entgeltsystem zu erarbeiten, welches geeignet sein soll, spürbare Steue-



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

rungswirkungen im Hinblick auf die Nutzung lärmarmere Luftfahrzeuge zu entfalten. Zu diesem Zweck wurde die Einrichtung einer Arbeitsgruppe der Fluglärmkommission verabredet.

Die über die mündlichen Äußerungen in der 223. Sitzung hinaus eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen der Mitglieder der Fluglärmkommission werden vereinbarungsgemäß mit der Bitte um Berücksichtigung dieser Stellungnahme beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Jühe  
Vorsitzender

### Anlagen

Stellungnahmen FLK-Mitglieder

## **Stellungnahme Entgelte**

**Ricarda Schmelzer** An: flk-frankfurt

Kopie: Umweltdezernat, Jan Jahns

Blindkopie: schroeder

22.11.2013 12:54

**Sehr geehrte Frau Wollert,**

**wie von Frau Eder schon angekündigt sende ich Ihnen die Stellungnahme der Stadt Mainz zu der beantragten Genehmigung einer Änderung der Entgelteordnung von Fraport .**

**Ich wünsche Ihnen ein schönes Wochenende .**

**Mit freundlichen Grüßen**

**i.A.**

**Ricarda Schmelzer**

### **1. Ziel der beantragten Änderung der Entgeltordnung: Ankauf von zusätzlichem Flugverkehr**

Die zur Genehmigung beantragte Änderung bezeichnet die Fraport als „Incentive Programm FRACONnect“. Ziel des Vorhabens ist es „*ein kontinuierliches, nachhaltiges Verkehrswachstum am Flughafen Frankfurt unter Berücksichtigung einer möglichst geringen Lärmbelastigung*“ zu fördern. Nach einem abgestuften und im einzelnen geregelten Schema erhalten die Airlines für Passagierzuwächse Erstattungsbeträge (vgl. Anlage 1 der Vereinbarung zur Förderung des nachhaltigen Verkehrswachstums vom 08.11.2013). Voraussetzung ist, dass die Airline im Vorjahr mehr als 7.500 an- oder abfliegende Passagiere hatte und sich die Anzahl dieser Passagiere im Folgejahr um mindestens 1% erhöht.

Besonders belohnt werden auch neue Airlines, die neue, bisher nicht geflogene Strecken fliegen. Wenn neue Airlines „Bestandsstrecken“ befliegen, erhalten sie nur 50% des Erstattungsbetrages, den sie für eine neue Strecke bekommen. Voraussetzung ist, dass die Neueinsteiger mindestens 7.500 an- oder abfliegende Passagiere im ersten Jahr erreichen.

Tritt die geänderte Entgeltordnung wie beantragt in Kraft, erhalten die Airlines bares Geld für zusätzlichen Flugverkehr. Pointiert könnte man sagen: Fraport versucht, Zuwachs an Flugverkehr zu kaufen.

### **2. „Berücksichtigung einer möglichst geringen Lärmbelastigung“, Liste „Incentivierungsfähige Flugzeugtypen“: Ein Etikettenschwindel**

Sowohl in der Präambel der Vereinbarung zur Förderung des nachhaltigen Verkehrswachstums vom 08.11.2013 als auch in dem Antrag vom 08.11.2013 an das HMWVL wird erklärt, dass das angestrebte Verkehrswachstum „*unter Berücksichtigung einer möglichst geringen Lärmbelastigung*“ erzeugt werden soll. Diese Wortwahl darf – da sie in einem Antrag für ein Verwaltungsverfahren verwendet wird – juristisch verstanden



werden. Im juristischen Sprachgebrauch bedeutet „berücksichtigen“ lediglich, dass man den betreffenden Belang nicht ignorieren darf. Man muss ihn ermitteln und würdigen, doch kann er im Ergebnis zurückgestellt werden. Eine limitierende Wirkung des Lärmschutzes wird damit gerade verneint.

Die Rücksicht auf den Lärmschutz versucht die Fraport damit zu demonstrieren, dass die Erstattungsbeträge nur fließen, wenn der zusätzliche Verkehr mit „lärmarmem Fluggerät“ (Antrag vom 08.11.2013, Seite 2) bewältigt wird. Die Vereinbarung zur Förderung des nachhaltigen Verkehrswachstums vom 08.11.2013 enthält in Anlage 2 eine Liste „Incentivierungsfähige(r) Flugzeugtypen“. Aus dieser Liste ergibt sich jedoch, dass der weit überwiegende Teil der in Frankfurt verkehrenden Flugzeuge für Zwecke der Akquisition von Flugverkehr als „lärmarm“ eingestuft werden soll. Diese Anforderung wird praktisch kaum limitierende Wirkung haben und kann – abermals pointiert gesprochen – als Etikettenschwindel bezeichnet werden.

Unter den angeblich lärmarmen Flugzeugtypen finden sich z.B. die IL (Ijuschin) 76 mit maximalen Startmassen (MTOM) zwischen ca. 170.000 und ca. 210.000 kg, Erstflug 1971 oder alle Versionen der MD11 (MTOM zwischen ca. 273.000 und ca. 283.000 kg, Erstflug 1990). Diese Flugzeugtypen als „lärmarm“ zu bezeichnen, ist geradezu abwegig. Zu den begünstigten Flugzeugtypen gehören aber auch die A380-800 (=A388) und die B748 (=B747-8), also die schwersten modernen Flugzeuge (MTOM ca. 560.000 kg bzw. 447.000 kg). Auch diese Flugzeuge sind sicherlich nicht „lärmarm“.

Aus der jahrelangen Diskussion um den Fluglärm ist zu lernen, dass es derzeit und auf unabsehbare Zeit keine lärmarmen Flugzeuge gibt.

### **3. Förderung auch von nächtlichem Flugverkehr: Verstoß gegen § 29b Abs-1 Satz 2 LuftVG**

Das geplante Anreizprogramm schließt zwar innerdeutsche Flüge aus, es differenziert aber nicht danach, ob der Verkehrszuwachs tags oder nachts stattfindet. Auch zusätzlicher Flugverkehr in den Nachtrandstunden (22:00 bis 23:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr) soll durch die Zahlung von Geld gefördert werden. Dies könnte der in der Rechtsprechung seit 2006 stark aufgewerteten Anordnung des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG widersprechen, wonach auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist.

### **4. Rechtfertigung des Ausbaus durch „Verkehrsnachfrage“: Von Verkehrsnachfrage kann offenbar keine Rede sein**

Der Ausbau des Flughafens soll – u.a. - der Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage dienen. Der Planfeststellungsbeschluss (Seiten 481 ff.) gibt sich große Mühe, die Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage als öffentliches Interesse darzustellen, das die Zurücksetzung der Interessen der Nachbarschaft rechtfertigt (Element der Planrechtfertigung).

Aufschlussreich ist die nachfolgende Tabelle, die die Flugbewegungszahlen seit 2004 wiedergibt:

Jahr	Flugbewegungszahl
------	-------------------

2004	<b>477.475</b>
2005	<b>490.147</b>
2006	<b>489.406</b>
2007	<b>492.569</b>
2008	<b>485.783</b>
2009	<b>463.111</b>
2010	<b>464.432</b>
2011	<b>487.162</b>
2012	<b>482.242</b>
2013 (bis einschl. Oktober)	<b>400.118</b>

Im Jahr 2007 bewältigte der Flughafen Frankfurt am Main ohne die Landebahn Nordwest 492.569 Flugbewegungen. Diese Zahl ist seither nicht mehr erreicht worden. Auch 2013 wird die Flugbewegungszahl erheblich unter der Verkehrsleistung des Jahres 2007 bleiben. Der Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 (Seiten 495, 499) geht davon aus, dass das alte Drei-Bahn-System des Flughafens Frankfurt am Main ohne die Landebahn Nordwest in der Lage war und ist, pro Jahr 520.000 Flugbewegungen zu bewältigen. Es ist im Moment nicht einmal absehbar, wann diese Zahl erreicht wird.

Es ist offenbar auch der Fraport klar geworden, dass die Landebahn Nordwest zwar sehr teuer war, bisher und bis auf weiteres aber nicht gebraucht wird. Es handelt sich um eine Investition, die rechnerisch zu 0% genutzt wird. Dieser Zustand ist wirtschaftlich nicht gut und so geht die Fraport den Weg eines rein privaten Kaufmanns, der versucht, Flugverkehr und damit Geschäft zu akquirieren.

Aus diesem Umstand können wir nach der festgefüigten Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte zur Kontrolle von Prognosen aber voraussichtlich keinen juristischen Gewinn ziehen, denn die bloße Tatsache, dass die Verkehrsprognose (G8 der Planfeststellungsunterlagen) nicht eingetreten ist, führt noch nicht zur Rechtswidrigkeit der Prognose.

## **5. Verstoß gegen § 19b LuftVG**

§ 19b LuftVG über die Entgeltordnung von Flughäfen und das Verfahren zum Erlass der Entgeltordnung gilt erst seit dem 12.05.2012. Er wurde mit dem 14. Gesetz zur Änderung des LuftVG eingeführt zur Umsetzung der EU-RL 2009/12/EG vom 11.03.2009 über Flughafenentgelte. Soweit ersichtlich gibt dazu bisher keine Rechtsprechung.

Nach allgemeinen Grundsätzen im Anlagenrecht kann man vertreten, dass die Verfahrensregeln für den erstmaligen Erlass einer Entgeltordnung auch für die jetzt von Fraport angestrebte genehmigungsbedürftige Änderung der Entgeltordnung gelten. Nach § 39b Abs. 3 Nr. 3 Satz 1 LuftVG ist der Antrag auf Genehmigung bis spätestens 5 Monate vor dem Inkrafttreten der beabsichtigten Entgeltordnung zu stellen. Der Änderungsantrag wurde bei dem HMWVL aber erst am 08.11.2013 gestellt, so dass ein Inkrafttreten der geänderten Entgeltordnung zum 1.1.2014, wie es die Fraport beabsichtigt,

verfahrensfehlerhaft ist. Der Zeitdruck, unter dem die Beteiligung der FLK stattfindet, ist vom Gesetz nicht vorgesehen. Ich bezweifle allerdings, dass sich Flughafennachbarn auf diesen Fehler berufen könnten. Dies wäre näher zu prüfen.

Dem Antrag auf Genehmigung vom 08.11.2013 hat die Fraport als Anlage eine ausführliche Präsentation der Konsultation vom 01.11.2013 in englischer Sprache beigefügt. Wir weisen darauf hin, dass die Amtssprache auch in Hessen Deutsch ist (§ 23 HVwVfG). Wir bringen das nicht deshalb vor, weil wir nicht Englisch könnten, sondern weil Flughafenrainer, wenn sie englische Papiere vorlegen, regelmäßig auf die Amtssprache hingewiesen werden und teure Übersetzungen anerkannter Übersetzer beifügen müssen, wie es der VGH Kassel von uns schon einmal verlangt hat. Da der Antrag der Fraport nach § 19b Abs. 3 Nr. 2 Satz 2 LuftVG zu begründen ist, ist er in der uns vorliegenden Form nicht entscheidungsreif.

Zweifel kann man auch an der materiellen Rechtmäßigkeit der beabsichtigten Änderung der Entgeltordnung anmelden. Nach § 19b Abs. 1 Satz 6 LuftVG hat die Entgeltordnung eine Differenzierung „nach Lärmschutzgesichtspunkten vorzunehmen“. Mit dem vorliegenden Antrag soll die Differenzierung aus Lärmschutzgesichtspunkten konterkariert werden (selbst für die Nachtzeit), um zusätzlichen Verkehr zu generieren.



Landeshauptstadt  
Mainz

Landeshauptstadt Mainz  
Umweltamt  
**Ricarda Schmelzer**  
Postfach 38 20  
55028 Mainz  
Geschwister-Scholl-Str. 4, Haus C  
Tel 0 61 31 – 12 30 80  
Fax 0 61 31 – 12 25 55  
<http://www.mainz.de>