

10.01.2018

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 639 vom 15. Dezember 2017
der Abgeordneten Josefine Paul BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/1535

Lärmabhängige Start- und Landeentgelte am Flughafen Münster/Osnabrück

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Mit Hilfe der Staffelung der Start- und Landentgelte je nach der Lautstärke eines Flugzeugs sowie nach der Tageszeit des Starts oder der Landung können Flugunternehmen Anreize gesetzt werden, lärmärmere Fluggeräte einzusetzen und Flüge in weniger lärmempfindliche Tageszeiten zu verlagern.

Eine umfassende Status-Quo-Analyse der europäischen Start- und Landeentgeltsysteme durch das Öko-Institut im Auftrag des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2004 stellt jedoch nur eine geringe Anreizwirkung der bestehenden lärmabhängigen Entgeltsysteme fest. Ein wesentliches Problem liegt gemäß dieser Studie in der oft nur geringen Spreizung zwischen den lärmdifferenzierten Nutzungsentgelten. Die finanziellen Anreize für den Einsatz lärmarmer Flugzeuge fallen überwiegend zu gering aus, um eine nennenswerte Lenkungswirkung zu entfalten.

Die Studie kommt auch zu dem Ergebnis, dass die Lärmkomponente an den Start- und Landeentgelten in der Kostenstruktur der Unternehmen nur eine marginale Bedeutung einnimmt.

Die Ausgestaltung emissionsabhängiger Start- und Landeentgelte wird zudem durch den zu beachtenden rechtlichen Rahmen (Standards und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, Richtlinie über Flughafenentgelte 2009/12/EG der Europäischen Union sowie das diese Vorgaben umsetzende nationale Recht in § 19b Luftverkehrsgesetz) eingengt.

Flughafenentgelte werden nach § 19b LuftVG in einer Entgeltordnung vom Flughafenbetreiber – nach behördlicher Genehmigung – festgesetzt. Die Genehmigung zur Erhebung der in einer Entgeltordnung vorgesehenen Entgelte für die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen des Flughafens wird von den zuständigen Landesluftfahrtbehörden erteilt, sofern die Festsetzung nach geeigneten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien erfolgte.

Datum des Originals: 09.01.2018/Ausgegeben: 15.01.2018

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Eine Staffelung der Start- und Landegebühren nach der Lautstärke der Flugzeuge muss aufkommensneutral sein. Daraus folgt, dass die Lärmzuschläge für laute Flugzeuge durch Abschläge auf leisere Flugzeuge auszugleichen sind. Die Lärmzuschläge müssen dabei verhältnismäßig sein und dürfen die Flughafennutzer nicht übermäßig, das heißt in Relation zu den vor Ort bestehenden Lärmproblemen, belasten.

Dennoch sehen CDU und FDP NRW laut ihrem Koalitionsvertrag in der Ausgestaltung der emissionsabhängigen Start- und Landeentgelte ein wesentliches Instrument zur Fluglärmbekämpfung. So heißt es im Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode: „Zur Verbesserung des Lärmschutzes werden wir insbesondere darauf hinwirken, dass der rechtliche Rahmen für die Spreizung lärmabhängiger Start- und Landeentgelte ausgeschöpft wird.“

In der seit dem 01.01.2017 gültigen Entgeltordnung „Aviation 2017 FMO Flughafen Münster/Osnabrück“ richtet sich die Höhe des Start- und Landeentgeltes nach der Gewichtsklasse (Höchstabflugmasse) und der Einstufung des Flugzeuges in Lärmkategorien (Einhaltung der Schallschutzanforderungen nach NfL I-134/99, Lärm-schutznachweis, Bonusliste u.a.). Anders als zum Beispiel an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn erfolgt am Flughafen Münster/Osnabrück allerdings keine Staffelung der Lärmzuschläge nach Tag und Nacht.

Die Entgeltordnung am Flughafen Münster/Osnabrück kennt auch keine emissionsabhängigen Entgelt-Zuschläge abhängig vom Stickoxid-Ausstoß der Flugzeuge, wie es sie an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn gibt. Am Düsseldorfer Flughafen beträgt das emissionsabhängige Entgelt pro Emissionswert 1,50 Euro je Landung und je Start. Der Emissionswert ist dabei das von einem Luftfahrzeug ausgestoßene Stickoxidäquivalent je Kilogramm im standardisierten Lande- und Startvorgang. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden dabei anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

In der seit dem 01.01.2017 gültigen Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt werden Nachlässe bei den Start- und Landeentgelten für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes gewährt. So wird die Nachrüstung von Flugzeugen der A320-Familie mit so genannten Wirbelgeneratoren für Fluggesellschaften finanziell belohnt. Überflugmessungen haben gezeigt, dass die Wirbelgeneratoren störende Pfeifgeräusche unterbinden und den Gesamtschallpegel des Flugzeugs, insbesondere bei der Landung, deutlich reduzieren. Die Entgeltordnung 2017 für den Flughafen Frankfurt sieht vor, dass A319-, A320- und A321-Flugzeuge um bis zu 40 Prozent geringere Gebühren zahlen, wenn sie nachweislich mit einem Wirbelgenerator nachgerüstet wurden.

Die Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt belohnt außerdem die technische Umrüstung auf satellitengestützte Navigationssysteme, wodurch perspektivisch lärmärmere Anflugverfahren ermöglicht werden. So setzt die Entgeltordnung finanzielle Anreize für den Einsatz von Flugzeugen, die mit dem satellitengestützten Präzisionsanflugverfahren „Ground Based Argumentation System“ (GBAS) ausgestattet sind und dieses aktiviert haben. Mit GBAS können Anflüge am Frankfurter Flughafen mit einem höheren Gleitwinkel durchgeführt werden. Langfristig könnten damit auch Siedlungsschwerpunkte umflogen werden.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 639 mit Schreiben vom 9. Januar 2018 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Nach § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) hat der Unternehmer eines Verkehrsflughafens oder Verkehrslandeplatzes eine Regelung über die zu entrichtenden Entgelte für die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die mit der Beleuchtung, dem Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie mit der Abfertigung von Fluggästen und Fracht in Zusammenhang stehen, zu treffen (Entgeltordnung). Soweit die Flughäfen ihre Entgeltordnung für das Starten, Landen und die Nutzung ihrer flugbetrieblichen Infrastruktureinrichtung verändern wollen, so haben sie dies der Landesluftfahrtbehörde zwecks Genehmigung vorzulegen. Die Genehmigungsbehörde hat, wie in der Kleinen Anfrage auch angesprochen, zu prüfen, ob die zu genehmigende Entgeltordnung geeignet, objektiv, transparent und diskriminierungsfrei ist, sowie eine Differenzierung nach Lärmschutzgesichtspunkten vorsieht. Es handelt sich um eine Missbrauchsprüfung, die vornehmlich an zivilrechtliche Zusammenhänge und die Kostenbezogenheit der Entgeltordnung anknüpft. Ein Mitgestaltungsrecht obliegt der Behörde nicht.

Lärmabhängige Start- und Landeentgelte stellen eine mögliche Maßnahme zur Lärmminde- rung an den Flughäfen dar. Hierüber sollen Anreize geschaffen werden, lärmärmere Flugge- räte einzusetzen und Flüge in weniger lärmempfindliche Tageszeiten zu verlagern.

1. Welche konkreten Änderungen sollten nach Auffassung der Landesregierung bei der neuen Entgeltordnung für den Flughafen Münster/Osnabrück vorgenommen werden, um eine stärkere Lenkungswirkung zur Lärmreduktion zu entfalten?

Zur Minderung von Fluglärm erhebt die Flughafen Münster/Osnabrück GmbH bereits lärmabh- ängige Flughafenentgelte. Für Luftfahrzeuge, die den Bedingungen von ICAO Annex 16 (Lärmzulassungsvorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation) entsprechen, wer- den unterschiedliche lärmabhängige Entgelte berechnet. Hierbei spielt es vor allem eine Rolle, ob die Luftfahrzeuge in der Bonusliste für startende und landende Flugzeuge des BMVI ent- halten sind. Dementsprechend staffeln sich die Gebühren von 7,00 EUR pro angefangene 1000 kg Höchstabflugmasse bis 22,59 EUR pro angefangene 1000 kg Höchstabflugmasse. Flugzeuge, die keine Zulassung nach ICAO Annex 16 besitzen, werden mit 45,18 EUR pro angefangene 1000 kg Höchstabflugmasse berechnet.

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen achtet darauf, dass eine Ent- geltspreizung nach Lärmgesichtspunkten in der Entgeltordnung etabliert wird. Um die Len- kungswirkung zu befördern, sollen auf dem Markt vorhandene technische Verbesserungen gefördert werden, die eine Lärmminde- rung herbeiführen können. Es wird zu Gesprächen zwi- schen dem Ministerium für Verkehr und der Flughafenbetreiberin kommen, um möglichst eine weitere Spreizung der lärmabhängigen Entgelte herbeizuführen. Dies hat zum Ziel, die Flug- gesellschaften schneller zum Einsatz von lärmärmerem Fluggerät zu bewegen.

2. Inwieweit nimmt das NRW-Verkehrsministerium aktiv Einfluss bei der Ausgestal- tung der emissionsabhängigen Start- und Landeentgelte am Flughafen Münster/Os- nabrück, um das Ziel des Koalitionsvertrages der Ausschöpfung des rechtlichen Rahmens für die Spreizung lärmabhängiger Start- und Landeentgelte zu verwirkli- chen?

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen steht im ständigen Dialog mit dem Flughafen Münster/Osnabrück und den dort verkehrenden Luftfahrtgesellschaften. An Konsultationsterminen und daraus resultierenden Folgeerörterungen nimmt das Ministerium

teil und macht bei sich bietenden Gelegenheiten seinen Einfluss für eine adäquate Lärmspreizung geltend. Die Flughafenbetreiberin hat im Herbst dieses Jahres einen Änderungsantrag zur Entgeltordnung gestellt, den das Ministerium derzeit in seiner Eigenschaft als zuständige Luftfahrtbehörde rechtsförmlich zu prüfen hat.

- 3. Setzt sich die Landesregierung am Flughafen Münster/Osnabrück dafür ein, dass – wie am Flughafen Düsseldorf und Köln/Bonn – emissionsabhängige Entgelt-Zuschläge abhängig vom Stickoxid-Ausstoß der Flugzeuge eingeführt werden?**

Die Landesregierung tritt für eine Differenzierung nach Schadstoffemissionen ein.

- 4. Unterstützt die Landesregierung am Flughafen Münster/Osnabrück die Einführung einer Anreizregelung zur Nachrüstung von Flugzeugen der A320-Familie mit so genannten Wirbelgeneratoren nach dem Vorbild der Entgeltordnung 2017 für den Flughafen Frankfurt, nach der A319-, A320- und A321-Flugzeuge um bis zu 40 Prozent geringere Gebühren zahlen müssen, wenn sie nachweislich mit einem Wirbelgenerator nachgerüstet wurden?**

Ja, siehe Antwort zu 1.

- 5. Unterstützt die Landesregierung die Schaffung finanzieller Anreize in der Entgeltordnung des Flughafens Münster/Osnabrück für die technische Umrüstung auf satellitengestützte Navigationssysteme, wodurch perspektivisch lärmärmere Anflugverfahren ermöglicht werden?**

Nein. Der Flughafen Münster/Osnabrück besitzt noch nicht die technischen Voraussetzungen für satellitengestützte Präzisionsanflugverfahren.