LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
17. Wahlperiode

Drucksache **17/1472**

14.12.2017

Kleine Anfrage 611

der Abgeordneten Horst Becker und Arndt Klocke BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Lärmabhängige Start- und Landeentgelte am Flughafen Köln/Bonn

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. Hinzu kommt, dass eben diese Lärmkomponente in der Mehrzahl der untersuchten Entgeltmodelle von dem gewichtsabhängigen Anteil der Start- und Landeentgelte überlagert werden kann. So kann unter zwei vergleichbaren Fluggeräten ein modernes, lärmarmes Flugzeug mit einer etwas höheren Maximalabflugmasse höhere Entgelte auslösen als ein altes und lautes Flugzeug bei etwas niedrigerer Maximalabflugmasse.

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 umsetzenden nationale Recht in § 19b Luftverkehrsgesetz) eingeengt.

Datum des Originals: 15.12.2017/Ausgegeben: 15.12.2017

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

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.

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.“

Seit dem 01.10.2017 gibt es am Flughafen Köln/Bonn eine neue Entgeltordnung nach § 19b (1) LuftVG, die vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen am 21.06.2017 genehmigt worden ist. Sie löst die alte Entgeltordnung mit Gültigkeit vom 01.04.2015 ab. In der Entgeltordnung der Flughafen Köln/Bonn GmbH wird ein Lärmzuschlag pro Landung und Start von Flugzeugen erhoben. Die Lärmzuschläge sind nach 11 Lärmklassen sowie nach Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6) gestaffelt. Gegenüber der Vorgängerregelung enthält die neue Entgeltordnung eine Absenkung der Basiswerte der fixen Start- und Landeentgelte bei Kapitel 3-Flugzeugen, die in der Bonusliste enthalten sind in der Zeit von 6-22 Uhr (neu: 1,80 Euro für Landungen und Starts pro Tonne, alt: 2,00 Euro) und eine Erhöhung der Basiswerte der fixen Start- und Landeentgelte für die gleichen Flugzeuge in der Zeit von 22-6 Uhr (neu: 4,50 Euro für Landungen und Starts pro Tonne, alt: 3,60 Euro). Außerdem erfolgte eine neue Eingruppierung der verschiedenen Flugzeugtypen in die elf Lärmklassen. An der Höhe der Lärmzuschläge je Lärmklasse hat sich jedoch bei der neuen Entgeltordnung gegenüber der Vorgängerregelung nichts geändert.

In der seit dem 01.01.2017 gültigen Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt werden sogar 16 Lärmklassen unterschieden. Außerdem werden hier unterschiedliche Lärmzuschläge für die Zeiträume 6.00 bis 21:59 Uhr, 22:00 und 22:59 Uhr bzw. 5:00 und 5:59 Uhr sowie 23:00 bis 4:59 Uhr erhoben.

Gleichzeitig gibt es in der Frankfurter Entgeltordnung Nachlässe für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes. 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.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welchen konkreten Veränderungsbedarf an der Entgeltordnung sieht die Landesregierung, um das Ziel des Koalitionsvertrages der Ausschöpfung des rechtlichen Rahmens für eine stärkere Spreizung lärmabhängiger Start- und Landeentgelte zur Lärmreduktion zu verwirklichen?

2. Welche Anreize zur Lärmreduktion sind mit der neuen Entgeltregelung am Flughafen Köln/Bonn (gültig ab dem 01.10.2017) verglichen mit der vorhergehenden Entgeltregelung (gültig ab dem 01.04.2015) verbunden? (Bitte um Darstellung an Beispielen.)

3. Setzt sich die Landesregierung am Flughafen Köln/Bonn für eine stärkere Differenzierung der Start- und Landentgelte durch eine Erhöhung der Lärmentgelte in der Nacht nach 22 Uhr bzw. eine noch stärkere Erhöhung der Lärmentgelte nach 23 Uhr ein? (Anmerkung: Am Flughafen Frankfurt werden unterschiedliche Lärmzuschläge für die Zeiträume 6.00 bis 21:59 Uhr, 22:00 und 22:59 Uhr bzw. 5:00 und 5:59 Uhr sowie 23:00 bis 4:59 Uhr erhoben)?

4. Unterstützt die Landesregierung am Flughafen Köln/Bonn 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?

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

Horst Becker
Arndt Klocke