

# Wir beflügeln Deutschland.

BDF-Airmail Mai 2019

## Fliegen: Deutliche Erfolge beim Lärmschutz

Die deutschen Fluggesellschaften bekennen sich zu ihrer Verantwortung beim Lärmschutz und arbeiten konsequent daran, die Anwohner von Flughäfen vor Fluglärm zu schützen und die Akzeptanz des Fliegens in der Bevölkerung zu erhöhen. Fluggesellschaften optimieren ständig ihre Auslastung, um die Zahl der Flüge von der Zahl der beförderten Passagiere zu entkoppeln.

Als ein weiteres Instrument, das zur Lärminderung im Flughafenumfeld beitragen kann, haben sich lärmabhängige Flughafenentgelte etabliert. Eingeführt in den 1970er Jahren, ist Deutschland bei der Nutzung lärmabhängiger Entgelte weltweit Vorreiter. Lärm- und -zuschläge, welche die Fluggesellschaften beim Starten und Landen zahlen, sollen dabei Anreize schaffen, möglichst lärmarme Flugzeuge einzusetzen. Dabei gilt, je lauter ein Flugzeugtyp, desto höher sind die Lärm-entgelte, die eine Fluggesellschaft für einen Flug bezahlen muss, und umgekehrt. So liegt beispielsweise am Flughafen Frankfurt die Entgeltbelastung für eine ältere Boeing 747-400 im Vergleich zum leiseren Nachfolgemodell, einer Boeing 747-8, um bis zu 60% höher. Diese – standortbezogen – sehr detaillierte und nach Lärmklassen und Flugzeugtypen differenzierte Ausgestaltung der Lärm-entgelte kann wichtige Anreize setzen und Mensch und Umwelt entlasten.

Voraussetzung dafür, dass dieses Anreizprinzip auch weiterhin Wirkung zeigt, ist jedoch, dass die Stellschrauben in den Entgeltordnungen nicht überdreht werden. Lärm- und/oder zeitabhängige Entgeltspreizungen verlieren nämlich dann ihre Wirkung, wenn zu hohe Belastungen die wirtschaftlichen Erträge der Fluggesellschaften ausbremsen und die Anschaffung moderner und lärmärmerer Flugzeuge blockieren, weil sie den Airlines die finanziellen Mittel für Investitionen abschöpfen.

Der Paragraph 19b im Luftverkehrsgesetz regelt den Rechtsrahmen, innerhalb dessen die Entgelte an Flughäfen gestaltet werden können. Die Ausgestaltung von Lärm-entgelten – speziell in den Tagesrandstunden – darf dabei nicht zu faktischen Betriebsbeschränkungen an den Flughäfen oder zu einer Diskriminierung von einzelnen Geschäftsmodellen der Fluggesellschaften führen.

## Position des BDF

Die deutschen Fluggesellschaften unterstützen Entgeltstrukturen, die den Einsatz von lärmarmen Flugzeugen sowie den Einbau von lärmmindernden Technologien am Flugzeug honorieren. Gleichzeitig setzt sich der BDF für Entgeltordnungen mit Augenmaß ein. An Flughäfen, an denen schon heute eine deutliche Spreizung der Entgelte existiert, wirken weitere Erhöhungen nicht als Incentive für mehr Lärmschutz, sondern kontraproduktiv.

## Wussten Sie schon...?

... dass sich der Anteil der lärmabhängigen Entgelte an den gesamten Entgelten allein in den letzten zehn Jahren mehr als verdoppelt hat.

... dass zeitabhängige Lärmzuschläge in den Nachtstunden je nach Stunde und Flughafen um mehrere hundert Prozent höher liegen als am Tag.

... dass die deutschen Fluggesellschaften ihre Flugzeuge im Durchschnitt zu 82,1% auslasten.

... dass Fluggesellschaften für 803 Mio. EUR passive Schallschutzmaßnahmen an den deutschen Flughäfen finanziert haben.



# Wir beflügeln Deutschland.

## Erfolge beim Lärmschutz messbar

Die Fluggesellschaften können bei der Fluglärmreduzierung deutliche Erfolge vorweisen. Während die Zahl der beförderten Passagiere in, von und nach Deutschland in den letzten 10 Jahren um +28,1% gestiegen ist, hat sich die Zahl der dafür erforderlichen Flüge um -2,6% verringert – ein Ergebnis ständiger Optimierungen bei der Flugzeugauslastung und der Flottenpolitik der Fluggesellschaften.

In den letzten Jahren wurden rund 803 Mio. EUR in passive Schallschutzmaßnahmen für Anwohner deutscher Flughäfen investiert – Investitionen, die durch die Flughafenentgelte der Fluggesellschaften finanziert wurden. Anders als bei den anderen Verkehrsträgern Straße und Schiene kommt der Luftverkehr für diese Kosten im Übrigen selbst auf und belastet somit nicht den Steuerzahler.

Das Umweltbundesamt wertet alle fünf Jahre die Betroffenheit von Verkehrslärm aus. Aktuell sind 8,7 Mio. Menschen von Straßenlärm und 6,4 Mio. Menschen von Schienenlärm betroffen. Von Fluglärm ist mit 0,8 Mio. Menschen die mit Abstand kleinste Bevölkerungsgruppe betroffen. Zum Vergleich: Von Straßen- und Schienenlärm sind am Tag 19 Mal mehr Menschen betroffen. Betrachtet man nur die Nacht, so fallen die Unterschiede noch deutlicher zugunsten des Luftverkehrs aus.

Ihr Ansprechpartner bei Fragen zur wirtschaftlichen Entwicklung der deutschen Fluggesellschaften:

Sören Hajek  
Infrastruktur & Wirtschaft

BDF  
Bundesverband der Deutschen  
Fluggesellschaften e.V.

Haus der Luftfahrt  
Friedrichstraße 79  
10117 Berlin

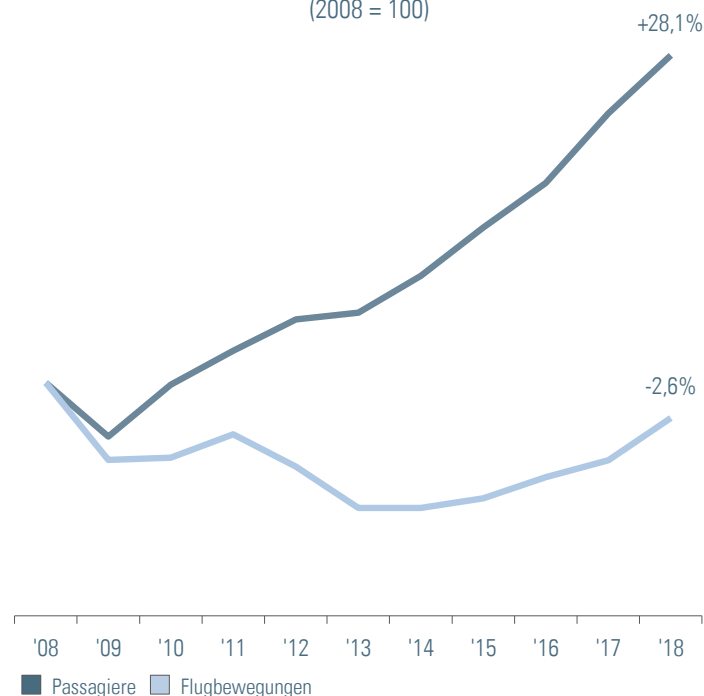
Fon: +49 (0) 30 700 11 85-24  
Fax: +49 (0) 30 700 11 85-20

E-Mail: [s.hajek@bdf.aero](mailto:s.hajek@bdf.aero)

## Lärmbetroffenheit sinkt trotz Passagierwachstum

Entkopplung des Passagierwachstums

(2008 = 100)



Betroffene von Verkehrslärm in Deutschland

(Ergebnisse der Lärmkartierung in Mio.)

