

Lärmabhängige Flughafenentgelte mit Augenmaß gestalten

Lärmentgelte sollen finanzielle Anreize für den Einsatz von moderneren und lärmärmeren Flugzeugen bieten. Der Anteil lärmabhängiger Entgelte am gesamten Entgeltaufkommen liegt bei einigen deutschen Flughäfen schon heute bei 15%. Das Instrument der Lärmentgelte hat jedoch auch seine Grenzen, denn höhere Lärmentgelte führen nicht linear und zwangsläufig zu immer leiseren Flugzeugen. Dies gilt vor allem wegen der bereits sehr hohen wirtschaftlichen Belastung der Fluggesellschaften, bspw. durch die Luftverkehrssteuer.

Lärmentgelte können nur dann einen Anreiz für die Anschaffung von leiserem Fluggerät und damit eine Lenkungswirkung zur Lärminderung entfalten, wenn den Fluggesellschaften ihre Ertrags- und Investitionskraft erhalten bleibt, um in die Anschaffung moderner und leiserer Flugzeuge zu investieren. Lärmentgelte dürfen deshalb nicht zu hoch angesetzt werden. Anderenfalls wirken sie kontraproduktiv und führen zu weiteren faktischen Betriebsbeschränkungen an Flughäfen. Durch massive Erhöhungen der Lärmentgelte speziell in den Tagesrandzeiten werden bereits bestehende Nachtflugbeschränkungen faktisch sukzessive erweitert und insbesondere Geschäftsmodelle diskriminiert, die auf diese Randzeiten angewiesen sind – wie bspw. die klassischen Ferienflieger.

Lärmentgelte müssen so gestaltet werden, dass sie bei den Luftverkehrsgesellschaften die gewünschten Investitionsentscheidungen zuverlässig bewirken. Der derzeit geltende Rechtsrahmen des § 19b Abs. 1 LuftVG ist hierfür ausreichend und bietet den notwendigen Spielraum für individuelle, sachgerechte und lokal passende Lösungen an den jeweiligen Flughäfen. Die Ausgestaltung der lärmabhängigen Entgelte kann an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden. Ein „one-size-fits-all-Ansatz“ oder die Festschreibung einer Mindesthöhe von Lärmentgelten würde dem widersprechen.

Lärmentgelte

Unterschiede bei den Lärmentgelten zwischen unterschiedlichen Flugzeugtypen sind im Tagesablauf sehr unterschiedlich – Vergleich 747-400 vs. 747-8 Flughafen Frankfurt

