

Gastartikel

LÄRMEN TGELTE MIT AUGENM ASS NUTZEN

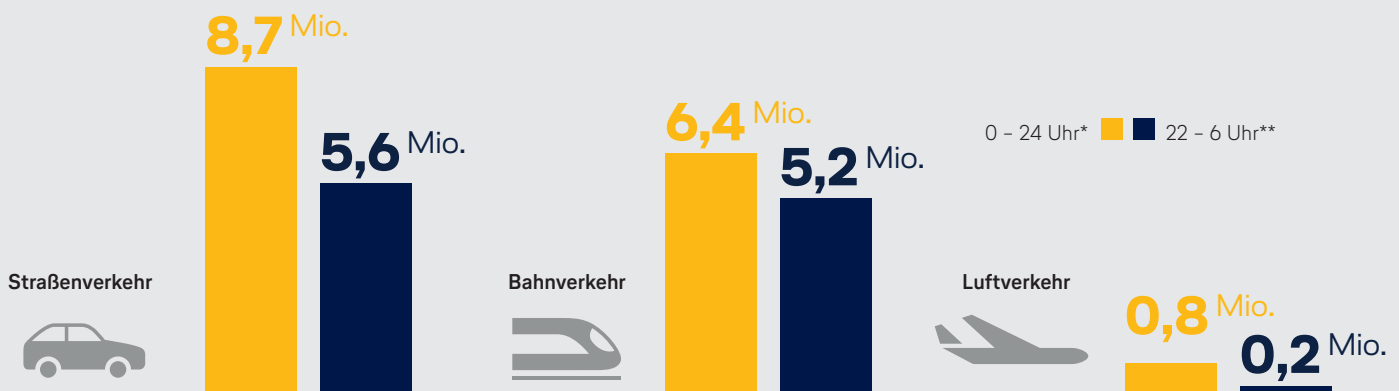
„Lärmabhängige Entgelte haben sich in Deutschland bereits in den 1970er Jahren etabliert. Die entsprechenden Lärmzuschläge sollen für die Airlines Anreize schaffen, möglichst leise Flugzeuge einzusetzen. Das Prinzip ist einfach: Je lauter ein Flugzeugtyp, desto höher sind die Entgelte, die eine Fluggesellschaft bezahlen muss. Damit sollen die Anwohner von Flughäfen vor Fluglärm entlastet werden. Unsere Flughäfen sind bei dem Thema weltweit Vorreiter.“



DR. MICHAEL ENGEL
Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften (BDF)

LÄRMBETROFFENE IM VERKEHRSTRÄGERVERGLEICH

Ergebnis der Lärmkartierung des Umweltbundesamtes



Quelle: Umweltbundesamt 2018; Grundlage: *Dauerschallpegel von mehr als 55 dB(A), **Dauerschallpegel von mehr als 50 dB(A)

Doch damit dieses Anreizprinzip weiterhin Wirkung zeigt, dürfen die Stellschrauben in den Entgeltordnungen nicht überdreht werden. Zu hohe Belastungen mit Lärmengelten wirken sogar kontraproduktiv: Sie schöpfen Erträge ab, die die Fluggesellschaften dringend für die Anschaffung moderner und leiserer Flugzeuge benötigen. Diese Investitionen sind erheblich. Deutsche Fluggesellschaften haben 210 Flugzeuge bestellt – zu einem Listenpreis von insgesamt 42 Milliarden Euro. Geld, das zunächst verdient werden muss. Darüber hinaus haben Fluggesellschaften in den letzten Jahren mehr als 800 Millionen Euro bereitgestellt, um beispielsweise Wohnungen mit schallsisolierenden Fenstern und Rolllädenkästen auszustatten. Alle diese Investitionen zahlen auf den Lärmschutz ein und sind wichtig für ein gutes Miteinander aller Beteiligten an einem Flughafen-Standort.

Weitere Spreizung der Gebühren noch zielführend?

Lärmabhängige Entgelte werden auch tageszeitlich in unterschiedlicher Höhe berechnet. Die Spreizung ist dabei schon heute beträchtlich. So ist der lärm- und zeitabhängige Anteil an den Entgelten an den meisten Flughäfen um 22 Uhr schon heute doppelt so hoch wie tagsüber. An den wenigen Flug-

häfen, an denen überhaupt noch nachts geflogen werden darf, liegt der Faktor für eine Spreizung bei 3, 4 oder sogar 5. Eine weitere Verschärfung dieser Spreizungen kann keine wirksamen Anreize für die Airlines setzen. Denn zum einen müssen Flugzeuge viele Jahre von einer Fluggesellschaft geflogen werden, bis sich ihre Anschaffung amortisiert hat, und zum anderen sind häufig überhaupt keine leiseren Flugzeuge bei den Herstellern verfügbar. Steigen die Lärmengelte dennoch, erhöhen sie nur das Gebührenaufkommen beim Flughafenbetreiber.

Aufsichtsbehörden gefragt

Ich denke, dass die Genehmigungsbehörden hierauf verstärkt ein Augenmerk legen und einen realistischen und finanziellen Interessenausgleich sicherstellen sollten. Flughafenbetreiber dürfen das Instrument Lärmengelte nicht als Hebel für Zusatzeinnahmen nutzen – zumal Airlines in den meisten Fällen die Kosten für den passiven Schallschutz an den Flughäfen alleine schultern. Ebenso kritisch für den Luftverkehrsstandort Deutschland ist es, wenn überhöhte Gebühren beispielsweise in den Tagesrandstunden für faktische Betriebsbeschränkungen missbraucht würden.“