

Flughafenentgelte am Flughafen Frankfurt



Die Fraport AG baut und betreibt die Infrastruktur am Frankfurter Flughafen, welche durch die Airlines und deren Passagiere genutzt wird – beispielsweise Start- und Landebahnen, Vorfeldflächen und Terminals. Die Flughafenentgelte dienen der Refinanzierung dieser Infrastruktur, der damit verbundenen Dienstleistungen sowie der gesetzlichen Schallschutzmaßnahmen. Sie müssen in unmittelbarem Zusammenhang mit den tatsächlichen Investitions- und Betriebskosten stehen. In Deutschland unterliegen die Flughafenentgelte nach §19b Luftverkehrsgesetz der Genehmigungspflicht durch die Landesluftfahrtbehörde – im Falle Frankfurts ist dies das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL).

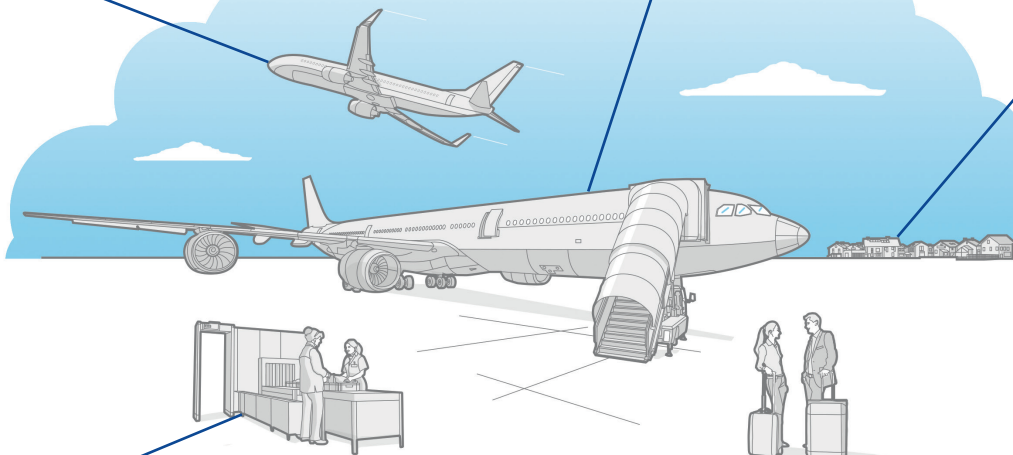
Die einzelnen Bestandteile der Flughafenentgelte in FRA

■ Art des Entgelts ■ Art der Erhebung ■ Mittelverwendung (jeweils Auszug)

Lande- & Startentgelt (inkl. Lärmrentgelt)

- Je Start und Landung
- Abhängig vom Höchststartgewicht des Flugzeugs, der Lärmkategorie und An-/Abflugzeit sowie Anzahl der abfliegenden Passagiere und Frachtmenge bei Start und Landung

- Start- und Landebahnsystem inkl. Navigationshilfen
- Einrichtungen für Lärmmessungen



Abstellentgelt

- Je abgestelltem Flugzeug
- Abhängig von Größe der Abstellposition, Parkdauer und Lage der Position (Terminal oder Vorfeld)

- Vorfelder, Abstellpositionen für Flugzeuge

Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme

- Je abfliegendem Passagier bzw. je 100 kg Fracht bei Landung und Start
- Abhängig von Lärmkategorie des Flugzeugs und An-/Abflugzeit

- Gesetzliche Schallschutzmaßnahmen im Flughafenumland

Sicherheitsentgelt

- Je abfliegendem Passagier bzw. je 100 kg Fracht bei Landung und Start

- Personal- und Frachtkontrolle beim Zugang zum Sicherheitsbereich

Passagierentgelt

- Je abfliegendem Passagier
- Abhängig von der Destination

- Terminalanlagen und -einrichtung
- Passagiertransport zwischen den Terminals



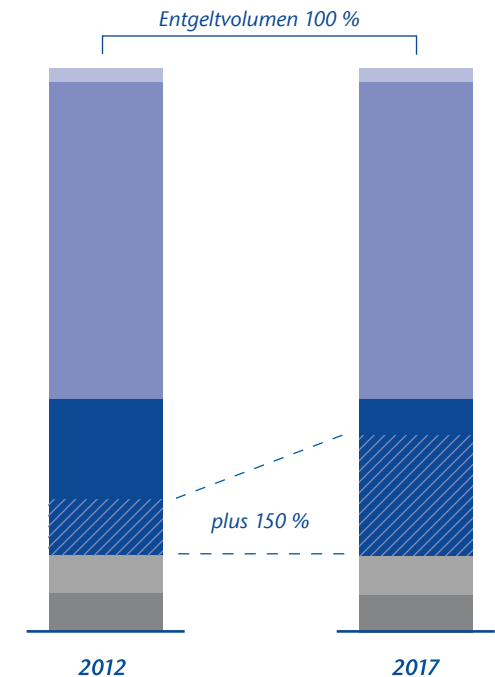
Die Entgelte werden von der jeweiligen Airline an den Flughafenbetreiber gezahlt

Bedeutung des Lärmrentgelts

Finanzieller Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge in Frankfurt

Die Lande- und Startentgelte beinhalten einen lärmabhängigen Anteil, der seit 2012 um rund 150 Prozent angehoben wurde.

- Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme
- Passagierentgelte
- Lande- und Startentgelte
- Sicherheitsentgelte
- davon Lärmrentgelte
- Abstellentgelte



Schwerpunkt Lärmentgelte

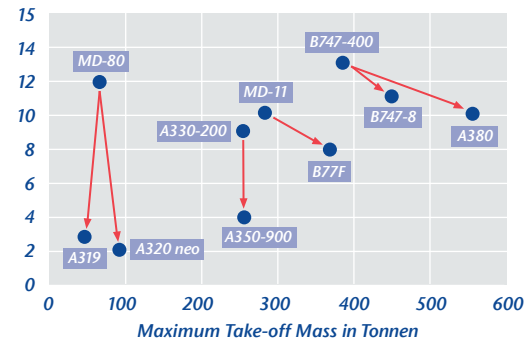
Frankfurt ist weltweiter Vorreiter in der Entwicklung und Anwendung der Lärmentgelte

Die Fraport AG leistet unter anderem über die Flughafenentgelte einen Beitrag zur Minderung der Fluglärmbelastung. Die Basis hierfür ist die kontinuierliche Fluglärmmessung seit 1964. Seit den 90er-Jahren berücksichtigt Fraport den Flugzeuglärm in den Flughafenentgelten, im Jahr 2001 war Frankfurt der erste Flughafen in Deutschland, der eine auf tatsächlich gemessenem Lärm basierende Komponente der Flughafenentgelte einführt. Bereits im Jahr 2010 wurden diese lärmabhängigen Entgelte stärker gespreizt: Der Einsatz lauterer Flugzeuge wurde teurer für die Airlines. Diese Entgelt-Komponente wurde jeweils 2013, 2014, 2015 und 2017 weiter differenziert. Zur Berechnung wird jeder Flugzeugtyp anhand seines in FRA gemessenen Durchschnittswerts in eine von 15 Lärmkategorien eingestuft. Ein Zuschlag für Flugbewegungen in den Nachrandzeiten regt zur Verlegung von Flugbewegungen in den Tag an. In der Mediationsnacht von 23 Uhr bis 5 Uhr gilt das Nachtflugverbot.

- ✓ Berücksichtigung von tatsächlich gemessenem Lärm
- ✓ Getrennte Berücksichtigung von Start und Landung
- ✓ Hoher Detaillierungsgrad der Lärmkategorien
- ✓ Zusätzliche Lärmzuschläge in der Nacht
- ✓ Anreize für technologischen Fortschritt (NRI)
- ✓ Berücksichtigung der Lärmzertifikate

Airlines ersetzen sukzessive lautere durch leisere Flugzeuge

Lärmkategorien bei Start



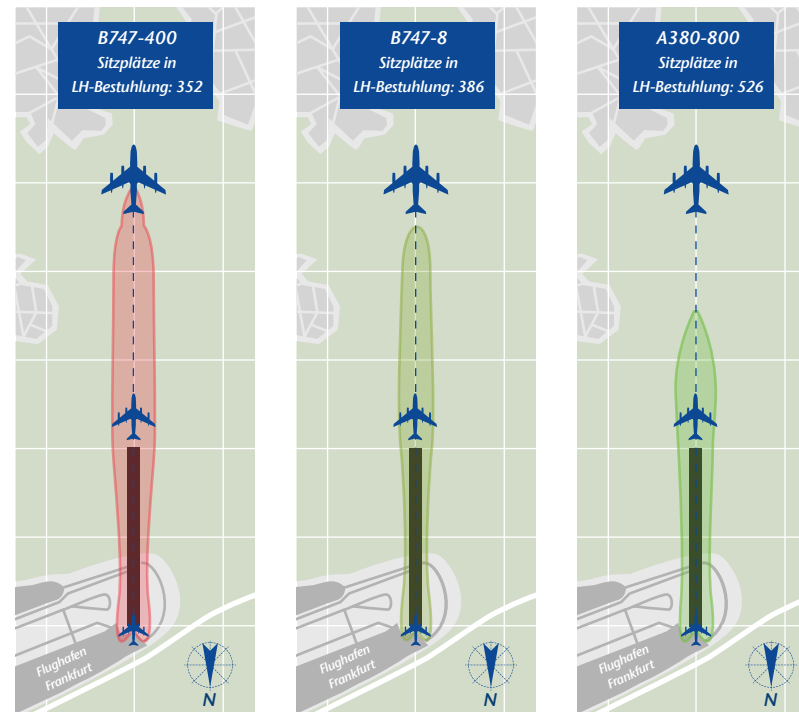
Beispielrechnung Lärmentgelte

■ Flugzeugtyp ■ Lärmentgelt je Turnaround 2017

SAS Scandinavian Airlines	MD-80	1.486 €	ersetzt durch	A320	336 €
	A320 neo	227 €			
Qatar Airways	A330-200	1.060 €	ersetzt durch	A350-900	336 €
Lufthansa Cargo	MD-11	1.171 €	ersetzt durch	B77F	974 €
Lufthansa Passenger	B747-400	2.270 €	ersetzt durch	B747-8	1.441 €
				A380	1.332 €

Positiver Trend: Weniger Fluglärm – mehr Passagiere

„Lärm-Fußabdruck“ beim Start älterer und neuerer Großraumflugzeuge im Vergleich



Außerhalb der markierten Flächen wird ein Maximalschallpegel von 85 db(A) nicht überschritten.

Jüngste Weiterentwicklung der Lärmentgelte in FRA

1) Die Lärmkategorien von der Stufe 1 bis zur Stufe 15 ermöglichen eine feine Differenzierung in 1dB(A) Schritten.



2) Es wird der auf Drei-Jahresdurchschnitt basierende, tatsächlich gemessene Typenpegel der Starts, wie auch der Landungen berücksichtigt.



3) Auf Grundlage des internationalen Standards „Noise Rating Index“ (NRI) wird die Lärmefizienz der Flugzeugmuster bezogen auf die jeweilige Gewichtsklasse bewertet. Je nach technologischem Fortschritt des einzelnen Flugzeugtyps wird ein Nachlass von bis zu zehn Prozent auf das zu zahlende Lärmentgelt gewährt. So entsteht ein zusätzlicher Anreiz zur Entwicklung und zum Einsatz leisere Flugzeugmuster.