



HESSISCHER LANDTAG

02. 10. 2012

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 27.07.2012

**betreffend lärmbezogene Komponenten der Flughafenentgelte und
ihre Verwendung**

und Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Fraport-Chef Dr. Schulte wird mit der Feststellung zitiert:

"Die Schallschutzzentgelte dienen zur Refinanzierung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen, zu denen die Fraport AG mit Inkrafttreten der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 13. Oktober 2011 verpflichtet ist. Freie Überschüsse entstehen dabei nicht."

Die Flughafenentgelte werden vom Verkehrsminister genehmigt und sollten von der Genehmigungsbehörde auch überwacht werden.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Arten von "Schallschutzzentgelten" werden von der Fraport erhoben?

Von der Fraport AG werden als Teil der Flughafenentgelte, die insgesamt der Refinanzierung der Flughafeninfrastruktur dienen, die sogenannten Lärm-entgelte erhoben. Die Lärm-entgelte sollen den Luftverkehrsgesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, Anreize bieten, den Flughafen mit möglichst lärmarmem Fluggerät anzufliegen. Sie stellen eine am Lärmemissionsverhalten der Luftfahrzeuge orientierte Bemessungsgrundlage der (allgemeinen) Flughafenentgelte dar.

Seit dem 1. Juli 2012 wird daneben das sogenannte "Schallschutzzentgelt" erhoben. Das Schallschutzzentgelt dient ausschließlich der Refinanzierung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen, zu denen die Fraport AG durch Inkrafttreten der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 13. Oktober 2011 auf der Grundlage des Fluglärmsgesetzes verpflichtet ist. Insoweit geht es also um einen besonderen Verwendungszweck von Entgelten.

Frage 2. In welcher Weise sind die Schallschutzzentgelte der Finanzierung bestimmter Aufgaben vorbehalten?

Die Einnahmen aus den Schallschutzzentgelten werden bei der Fraport AG als separater Posten ausgewiesen und ausschließlich für Maßnahmen nach § 9 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007 (Fluglärmsgesetz) und der aufgrund von § 7 des Fluglärmsgesetzes erlassenen Flugplatz-SchallschutzmaßnahmenVO (2. FlugLSV) vom 08.09.2009 verwendet, d.h. für den Ersatz von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen bzw. sonstige durch das Fluglärmsgesetz vorgesehene Leistungen.

Frage 3. In welcher Weise werden die Lärmzuschläge in den Flughafenentgelten gesondert gebucht und für welche spezifischen Schallschutzmaßnahmen verwendet?

Die Lärmzuschläge sind nicht für spezifische Schallschutzmaßnahmen bestimmt. Sie sollen, wie bereits zu Frage 1 ausgeführt, im Sinne einer

Bemessungsgrundlage der (allgemeinen) Flughafenentgelte vielmehr die Luftverkehrsgesellschaften dazu anhalten, den Flughafen Frankfurt Main mit möglichst lärmarmem Fluggerät anfliegen.

Frage 4. In welcher Weise überwacht bzw. prüft die Genehmigungsbehörde die Verwendung der Schallschutzentgelte bzw. Lärmzuschläge?

Die Verwendung für Schallschutzmaßnahmen betrifft, wie in den Antworten auf Frage 1 und 3 dargelegt, die Schallschutzentgelte.

Das Regierungspräsidium Darmstadt (RP) als zuständige Behörde für die Umsetzung der unter Frage 2 genannten Maßnahmen (sog. passive Schallschutzmaßnahmen gemäß Fluglärmsgesetz) prüft die eingereichten Anträge auf baulichen Schallschutz und setzt die erstattungsfähigen Aufwendungen durch Bescheid fest (§ 10 Fluglärmsgesetz). Die beim RP eingereichten Rechnungen über die durchgeführten Baumaßnahmen werden vom RP zur Erstattung an die Fraport AG weitergeleitet.

Die Fraport AG erstattet sowohl dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) als auch den Luftfahrtunternehmen in regelmäßig stattfindenden Sitzungen Bericht über die Gesamtkosten der passiven Schallschutzmaßnahmen und die erzielten Erlöse aus den Schallschutzentgelten.

Unabhängig davon besteht eine entsprechende Berichtspflicht der Fraport AG im Hinblick auf sämtliche Flughafenentgelte, also auch die lärmabhängigen Entgeltbestandteile.

Frage 5. Welche Rechtsvorschriften gelten hierfür?

Die Rechtsgrundlagen für die passiven Schallschutzmaßnahmen sind das Fluglärmsgesetz und die 2. FlugLSV.

Rechtsgrundlage für die Flughafenentgelte ist seit dem Inkrafttreten des Vierzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes am 09.05.2012 § 19 b Luftverkehrsgesetz. Davor war die maßgebliche Rechtsgrundlage § 43 a Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Frage 6. Welche Kosten entstehen dem Land hierdurch und wer trägt sie?

Die dem Land für die Durchführung der passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß Fluglärmsgesetz und das Verfahren zur Genehmigung der Flughafenentgelte entstehenden Verwaltungskosten werden der Fraport AG auf Grundlage der jeweils geltenden kostenrechtlichen Rechtsvorschriften durch Verwaltungskostenbescheide in Rechnung gestellt.

Frage 7. In welchem Umfang werden die Aufwendungen des Landes für die Administrierung der Schallschutzmaßnahmen sowie ggf. für diese selbst durch die Schallschutzentgelte finanziert?

Die durch das Land Hessen von der Fraport AG erhobenen Verwaltungskosten werden in gleicher Weise wie die von der Fraport AG zu tragenden Aufwundersatz- und Entschädigungsleistungen über das Schallschutzentgelt durch die Luftverkehrsgesellschaften refinanziert.

Frage 8. In welcher Weise beabsichtigt die Landesregierung die angekündigte weitere lärmbezogene Spreizung der Entgelte umzusetzen?

Die im Rahmen der "Allianz für Lärmschutz 2012" beschlossene weitergehende Spreizung der Lärmentgelte wird durch ein neues Lärmentgeltmodell umgesetzt, welches Gegenstand des derzeit laufenden Genehmigungsverfahrens der Flughafenentgelte ab 01.01.2013 ist. Hierbei ist beabsichtigt, das Lärmentgeltvolumen von insgesamt rund 45 Mio. € im Jahr 2011 auf rund 100 Mio. € im Jahr 2013 zu erhöhen. Diese Erhöhung entspräche einem Zuwachs von über 122 v.H., nachdem die Lärmentgelte zuvor bereits zwischen 2009 und 2011 um insgesamt 70 v.H. gestiegen sind. Der Anteil der Lärmentgelte an den Gesamtentgelten würde von rund 6 v.H. auf ca. 14 v.H. angehoben. Zugleich sollen die Lärmklassen weiter differenziert und gespreizt werden, um das unterschiedliche Lärmemissionsverhalten von Luftfahrzeugen besser abbilden zu können, und weiterer technischer Fortschritt honoriert werden.

Frage 9. Welche Mehreinnahmen werden hierdurch generiert und wem kommen diese zugute?

Nach dem derzeit geltenden Entgeltvertrag zwischen der Fraport AG und den Luftverkehrsgesellschaften sowie dem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen dem HMWVL und der Fraport AG wurde für die Jahre 2013, 2014 und 2015 eine durchschnittliche jährliche Erhöhung der gesamten Flughafenentgelte um 2,9 v.H. vereinbart. Die nun vorgeschlagene weitere Spreizung der Lärmentgelte muss im Rahmen dieser Verträge aufkommensneutral erfolgen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist vorgesehen, im Gegenzug insbesondere das gewichtsbezogene (MTOM) Lande- und Startentgelt entsprechend abzusenken. Es würden durch die höhere Spreizung der Lärmentgelte somit keine Mehreinnahmen generiert.

Wiesbaden, 20. September 2012

Florian Rentsch