



## Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)  
 "Kein Flughafen ausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr  
 und im Netzwerk "Stay Grounded"



05.01.2025

### Fraports Neujahrsgeschenk: die Entgeltordnung 2025

Zum 01.01. ist die neue [Fraport Entgeltordnung](#) in Kraft getreten, die Bestandteil eines [vierjährigen Entgeltabkommen](#) zwischen Fraport und den auf FRA aktiven Fluggesellschaften ist.

Zum Umfang der Erhöhungen führt Fraport aus: *"Für 2025 werden die Flughafenentgelte durchschnittlich um 5,7 Prozent steigen. ... In den Jahren 2026 bis einschließlich 2028 fallen die Entgeltanpassungen von Jahr zu Jahr geringer aus. Im Durchschnitt wird der Anstieg in den nächsten vier Jahren bei knapp vier Prozent pro Jahr liegen."*

Sie legt auch grossen Wert darauf zu betonen, dass das Abkommen bzw. die Entgeltordnung *"gemeinsam mit unseren Airline-Kunden ... erarbeitet"* wurde, d.h. also das Standard-Gejammer über die "ständig steigenden Standortkosten" hier höchstens noch von denjenigen kommen wird, die (wie Chef-Jammerer Ryanair) derzeit nicht auf FRA aktiv sind.

Über die Entstehung dieser Entgeltordnung, und was daran falsch ist, kann man noch einiges aus den beiden Stellungnahmen der Fluglärmkommission vom [August](#) und vom [Dezember](#) letzten Jahres lernen.

Wir wollen uns hier auf zwei für die Bevölkerung im Umland des Flughafens besonders interessante Punkte konzentrieren: die **lärm- und emissions-abhängigen Teile der Entgelte** und das neue **Anreiz-Programm für mehr Flugverkehr**, genannt "Interkont-Incentive".

#### Typische\* Entgelte ( in Euro, gerundet ) nach der Fraport-Entgeltordnung 2025

Lärm Landung & Start	85 - 904
Passagier ( pro Kopf beim Start )	
Innerdeutsch	24
Europäisch	30
Interkont	33
Transfer & Transit (alle)	16
Sicherheit	2
Lärmzuschläge	0,24



FOTO: BELGA/EASYFOTOSTOCK

\* Für die Lärm entgelte L/S ist nur die Spanne für die Kategorien 1-9 gezeigt, da 10-15 teils garnicht, teils nur mit selten vorkommenden Flugzeugtypen besetzt sind.  
 Für alle Entgeltgruppen gibt es noch spezielle Rabatte und Zuschläge, u.a. für die gesetzliche und für die Mediations-Nacht.  
 Die (deutlich niedrigeren) Entgelte für Fracht sind hier nicht gezeigt.

#### Die einzelnen Bestandteile der Flughafenentgelte in FRA

Art des Entgelts	Art der Erhebung	Mittelverwendung (jeweils Auszug)
<b>Passagierentgelt</b>	- Je abfliegendem Passagier - Abhängig von der Destination	- Terminalanlagen und -einrichtung - Passagiertransport zwischen den Terminals
<b>Land- &amp; Startentgelt (inkl. Lärm entgelt)</b>	- 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 Landebahn system inkl. Navigationshilfen - Einrichtungen für Lärm messungen
<b>Sicherheitsentgelt</b>	- Je abfliegendem Passagier bzw. je 100 kg Fracht bei Landung und Start	- Personal- und Frachtkontrolle beim Zugang zum Sicherheitsbereich
<b>Abstellentgelt</b>	- Je abgestelltem Flugzeug - Abhängig von Größe der Abstellposition, Parkdauer und Lage der Position (Terminal oder Vorfeld)	- Vorfelder, Abstellpositionen für Flugzeuge
<b>Entgelte zur Finanzierung der Massnahmenprogramme</b>	- Je abfliegendem Passagier bzw. je 100 kg Fracht bei Landung und Start - Abhängig von Lärmkategorie des Flugzeugs und An-/Abflugzeit	- Gesetzliche Schallschutzmassnahmen im Flughafen umland und Dachsicherungsprogramm

aus: Fraport Infografik Flughafenentgelte

**Bedeutung des Lärm entgelts**

**Finanzieller Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge in Frankfurt**

Die Land- und Startentgelte beinhalten einen lärmabhängigen Anteil, der seit 2012 um rund 100 Prozent angehoben wurde.

## Die Entgelte

Die **Lande- und Start-Entgelte** enthalten neben den auf die maximale Startmasse (Maximum Take-Off Mass, MTOM) und die Passagieranzahl und Frachtmenge bezogenen Komponenten auch eine lärmabhängige, "mit Festbeträgen pro Lärmkategorie" berechnete, und eine emissionsabhängige Komponente. Für erstere gibt es noch "in Anlehnung an den internationalen Standard „Noise Rating Index“" Rabatte, wenn sie in einem oder mehreren der drei Kriterien der ICAO-Lärmkategorien bessere Werte zeigen.

Für die emissionsabhängige Komponente hat sich im Vergleich zur [Entgeltordnung 2024](#) nicht viel geändert, pro "Kilogramm Stickoxidäquivalent" sind 3,90€ statt bisher 3,69€ zu zahlen. Die Berechnungsformel ist relativ komplex, aber man darf annehmen, dass die meisten Fluggesellschaften den Unterschied kaum bemerken werden.

Die Erhöhung der lärmabhängigen Komponente bewegt sich in dem in der Fraport-PM angekündigten Rahmen (5,7%), etwa gleich über alle Kategorien hinweg. Das bedeutet natürlich auch, dass in den Kategorien, die die Arbeitspferde der meisten Airlines enthalten, Aufschläge im einstelligen oder niedrigen zweistelligen Euro-Bereich fällig werden, während Kategorie 16 um schwindelerregende 1.555,82€ (von 27.295,11 auf 28.850,93€) teurer wird. Dummerweise ist die als Einzige in dieser Kategorie enthaltene Antonov 124 in Frankfurt seit Jahren nicht mehr gesehen worden.

Weiterhin gibt es noch die sog. **Lärmzuschläge "zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme"**, womit die Schallschutzmaßnahmen gemeint sind, zu denen Fraport [verpflichtet wurde](#), sowie das Dachsicherungsprogramm zum Schutz vor Wirbelschleppen, das in Flörsheim und Raunheim umgesetzt wurde. Hier gibt es keine Veränderungen: pro Bewegung (Start oder Landung) werden in den relevanten Kategorien Beträge zwischen 1,50 und 18,75€ fällig, zusätzlich beim Start 24 Cent pro Passagier und bei Start und Landung 4 Cent pro 100 kg Fracht.

Eine Erhöhung wäre wohl auch kaum zu rechtfertigen, denn beim Schallschutz ist Fraport bisher [sehr billig weggekommen](#), und auch das Dachsicherungsprogramm wurde [derart abstossend ausgestaltet](#), dass fast die Hälfte der Anspruchsberechtigten es garnicht angenommen hat bzw. nicht umsetzen konnte. Bei beiden sind kaum noch Folgekosten absehbar.

Würde Fraport gezwungen, in diesen Bereichen das tatsächlich Notwendige zu finanzieren, müssten sie die genannten Beiträge wohl ver Hundertfachen, aber ein politischer Wille dazu ist nicht in Sicht.

Die Fluglärmkommission hatte in ihrer [August-Stellungnahme](#) zu den Entgelten vier schon länger erhobene **Kernforderungen** formuliert:

- *Stufenweise Anhebung des lärmabhängigen Entgeltanteils auf 30%*
- *Erweiterung der nächtlichen (Verspätungs)Zuschläge*
- *Einführung eines Flottenpegels und Prüfung einzelereignisbezogener Flughafenentgelte*
- *Förderung der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene*

Der lärmabhängige Entgeltanteil liegt derzeit unter 15%, und die nächtlichen Zuschläge bei 65% für die gesetzliche und 300% für die Mediations-Nacht.

In der [Dezember-Stellungnahme](#) macht die FLK deutlich, dass Fraport offensichtlich bei der Aushandlung des Entgeltabkommens erhebliche Zugeständnisse gemacht und die durchschnittliche Erhöhung von ursprünglich 8,5% auf 5,7% abgesenkt hat. Zusätzlich wurde bei den Passagierentgelten eine zusätzliche Förderung eingebaut, durch die Airlines, die durchschnittlich mindestens zweimal am Tag von FRA starten und ganzjährig eine hohe Auslastung ihrer Flugzeuge (>90%) erreichen, eine Erstattung in Höhe von 15€ für alle Passagiere oberhalb einer "Kappungsgrenze" erhalten.

Das ist einerseits ein Anreiz für bereits auf FRA aktive Airlines, die Frequenz zu erhöhen ("mind. 2mal pro Tag"), andererseits ist eine Auslastung über 90% ein Kriterium, das insbesondere Billigflieger in aller Regel leicht erreichen. Es wäre nicht erstaunlich, wenn z.B. Ryanair nochmal nachrechnen würde, ob sich damit eine Nutzung von Terminal 3 ab nächstem Jahr lohnen könnte.

## Das "Interkont-Incentive"-Programm

**Anreizprogramme** zur Steigerung des Betriebs auf FRA gab es in den letzten Jahren fast immer, und sie waren mehr oder weniger [umstritten](#). Insbesondere das Incentive-Programm 2017, das Ryanair für ein paar Jahre nach FRA gelockt hat, sorgte [vielfach für Streit](#). Das Programm, das im letzten Jahr galt, war dagegen vergleichsweise zurückhaltend: da sollte ein eventueller Überschuss-Betrag, der über die vorher kalkulierten Entgelt-Einnahmen hinausging, zur Hälfte an die Fluggesellschaften zurückgezahlt werden, die 2024 mehr geflogen sind als im Vorjahr.

Im kommenden Jahr wird das anders. Schon der Programm-Name deutet an, worum es geht: *"Das **Interkont-Incentive** hat zum Ziel, die Steigerung des Passagiervolumens im Interkontinental-Verkehr gegenüber dem Jahr 2024 ... zu fördern. Insbesondere die Hub-Funktion in Frankfurt soll dadurch weiter gestärkt und ausgebaut werden."*

Unabhängig vom Jahres-Gesamtergebnis will Fraport für jeden zusätzlichen Passagier zahlen, den eine Fluggesellschaft über das "normale" Wachstum gegenüber dem Vorjahr hinaus befördert, sofern sie 2025 insgesamt mehr als 7.500 Passagiere befördert hat. Das ist keine hohe Zahl, sie kann z.B. mit nur einem gut besetzten Flug pro Woche während des Sommerflugplans erreicht werden.

Im Detail gibt es dann noch Differenzierungen. Für Originärpassagiere, die den Flug in Frankfurt beginnen, wird ein "normales" Wachstum von 3,8% vorausgesetzt, für jeden zusätzlichen Passagier gibt es 15,00€. Für Transit- und Transfer-Passagiere, die in Frankfurt umsteigen, braucht es nur 1,3% Wachstum, es gibt aber auch nur 7,50€. Für Airlines, die 2025 neu nach Frankfurt kommen, gilt jeder Passagier als "zusätzliches Wachstum".

Es mag zunächst positiv erscheinen, dass mit diesem Programm Kurz- und Mittelstrecken-Verkehrs nicht mehr gefördert werden, aber erstens profitieren diese Bereiche ja von der Anreiz-Regelung bei den Passagier-Entgelten, und zweitens werden durch die deutlich niedrigeren Gebühren für Transfer- und Transit-Passagiere gegenüber denjenigen Passagieren, die ihre Reise in Frankfurt beginnen, Kurzstrecken-Zubringerflüge gegenüber klimafreundlicheren Anreisemöglichkeiten z.B. mit der Bahn in einer Weise bevorzugt, die schon lange als besonderer Skandal angeprangert wird. Dieser Unterschied wird aber durch die neue Entgeltordnung sogar noch verstärkt.

Das Urteil der FLK fällt entsprechend auch kurz und knapp aus: *"Die Kommission lehnt jegliches finanzielle Anreizsystem (Incentive-Programm) für die Schaffung von Mehrverkehr am Standort Frankfurt ab",* weil dadurch *"künstlich Verkehrsbedarfe am Standort Frankfurt finanziell unterstützt und damit teilweise erst generiert"* werden.

Mit der Orientierung auf Interkontinentalflüge befindet sich Fraport allerdings in voller Übereinstimmung mit der Landesregierung, deren zuständiger Minister im September letzten Jahres [stolz verkündete](#), dass er es als seinen Auftrag sieht, die Hub-Funktion, die grundsätzlich *"nicht etwa an einen bestimmten Standort gebunden ist"*, in Frankfurt zu halten.

Das macht den Skandal aber nur noch grösser. Zum einen ist der Interkontinental-Verkehr [der klimaschädlichste Bereich](#) des Luftverkehrs, nicht nur, weil er den grössten Teil des Treibstoffs verbraucht, sondern auch, weil die Klimateffekte durch Kondensstreifen hier in der Regel noch stärker sind als bei kürzeren Strecken. Natürlich gibt es bei Interkontinentalverbindungen oft keine brauchbare Alternative zum Flugverkehr, aber trotzdem ist es angesichts der Klimakatastrophe dringend notwendig, ihn auf das absolut unverzichtbare Maß zu beschränken. Hier noch künstlich Bedarf erzeugen zu wollen, ist absolut unverantwortlich.

Zum anderen ist es ebenso unverantwortlich, eine Region, die ohnehin über die gesundheitlichen Grenzen hinaus mit Lärm und Schadstoffen belastet ist, aus reinen Profitgründen mit einer Aktivität zu belasten, die ebensogut anderswo abgewickelt werden könnte. Die von der Weltgesundheitsorganisation WHO empfohlenen Richtwerte für Lärm, Stickoxide und andere Belastungen werden in Rhein-Main [drastisch überschritten](#), jede Steigerung dieser Belastungen führt zu noch mehr Krankheitsfällen und Verlust an Lebensqualität.

Dass ein Hub, der [zu zwei Dritteln touristische Flüge abwickelt](#), damit der Region derart relevante Vorteile bringen würde, dass diese Schäden auch nur wirtschaftlich gerechtfertigt werden könnten, hat noch niemand glaubwürdig begründen können.

Dass Fraport als Aktiengesellschaft nach den Prinzipien dieses Wirtschaftssystems handelt und auf gesellschaftliche Verantwortung zugunsten des Profits pfeift, muss wohl als normal betrachtet werden. Dass die Landesregierung und alle im Landtag vertretenen Parteien diesen Kurs massiv unterstützen, ist zwar auch keine Überraschung, muss aber trotzdem als Skandal angeprangert werden, insbesondere, da sie im laufenden Wahlkampf andere Töne anschlagen und versuchen, ihre Politik als sozial und umweltfreundlich zu verkaufen. Ihre Praxis macht mehr als deutlich, was davon zu halten ist.

Quelle: [www.bi-fluglaerm-raunheim.de](http://www.bi-fluglaerm-raunheim.de), Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim  
Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher  
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim  
Tel. +49 6142 22577  
Mail [hbk@bifr.de](mailto:hbk@bifr.de)  
Web [www.bi-fluglaerm-raunheim.de](http://www.bi-fluglaerm-raunheim.de)