



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Postfach 60 07 27 • 60337 Frankfurt am Main

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Frau Dr. Irene Lausen
Postfach 3129
65021 Wiesbaden

Vorsitzender

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim
th.juehe@raunheim.de

StellvertreterInnen

Umweltdezernentin Katrin Eder, Mainz
Katrin.Eder@stadt.mainz.de
Oberbürgermeister Patrick Burghardt, Rüsselsheim
Patrick.burghardt@ruesselsheim.de

Geschäftsführerin

Anja Wollert, LL.M.
info@flk-frankfurt.de

Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main
Telefon (069) 97690-788

Datum: 19. August 2014

**Antrag nach § 19b LuftVG auf Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt/Main ab 1. Januar 2015
Ihr Schreiben V 3-A – 66 p 11.05 (2015) vom 30. Juni 2014 mit Antragschreiben der Fraport AG vom 20. Juni 2014**

Sehr geehrte Frau Dr. Lausen,

für Ihr Schreiben vom 30. Juni 2014 und die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum Antrag der Fraport AG auf Entgelterhöhung zum 1.1.2015 sowie für die Verlängerung der Stellungnahmefrist danke ich Ihnen.

Wie in Ihrem Schreiben dargestellt, beruht die Anpassung der Entgeltordnung zum 1.1.2015 auf den bereits in den Jahren 2009 und 2010 abgeschlossenen Verträgen, nach denen die Entgelte zum 1.1.2015 um durchschnittlich 2,9% erhöht werden. Die Gesamtentgeltstruktur sowie das Verhältnis zwischen flugzeugbezogenen und auslastungsbezogenen Entgelten bleiben in der Entgeltkalkulation 2015 grundsätzlich gleich.

Vor diesem Hintergrund gelten auch unsere bereits zur Erhöhung zum 1.1.2014 dargestellten Anmerkungen vom 23.8.2013 weiterhin (siehe Anlage), auf die wir ausdrücklich verweisen. Im Hinblick auf die Beibehaltung des „Incentive Programms FRAConnect“ im Jahr 2015 verweisen wir ebenfalls auf die bereits vorliegende ablehnende Positionierung der Fluglärmkommission Frankfurt vom 25.11.2013 (siehe Anlage). Die Mitglieder der Fluglärmkommission haben schließlich mit Schreiben vom 4.7.2014 in Form eines Brainstormings der Fraport AG bereits erste Hinweise für eine neue Entgeltstruktur ab dem 1.1.2016 gegeben, auf dessen Grundlage im Herbst 2014 Kriterien für ein zukunftsorientiertes Entgeltsystem erarbeitet werden.

Die bereits in den letzten Jahren durch uns bemängelte geringe Nachvollziehbarkeit der unterschiedlichen Faktoren für die Festlegung der 16 Kategorien für die Zuordnung der Luftfahrzeuge wird im neuen Entwurf der Entgeltordnung und den zur Verfügung gestellten Unterlagen fortgeführt. Unklar bleibt damit beispielsweise, aus welchem Grund die



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Faktoren zwischen den Klassen 5 und 7 und zwischen den Klassen 8 und 9 sehr hoch, zwischen den Klassen 7 und 8 sowie 9 bis 12 sehr niedrig angesetzt sind. Wir bitten die Aufsichtsbehörde deshalb um Veranlassung einer entsprechenden Aufklärung.

Darüber hinaus bitten wir um Darstellung und Aufschlüsselung der bisher eingezogenen und der zukünftig zu erwartenden Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen und deren Inanspruchnahme durch die Bevölkerung.

Im Hinblick auf Unterschiede zwischen den Entgeltordnungen zum 1.1.2014 und 1.1.2015, welche sich nicht lediglich auf die Anhebung um 2,9 % beziehen, haben wir folgende Anmerkungen:

- Nach Vorliegen hinreichender Messergebnisse (z. B. nach einem Jahr) bitten wir um nachträgliche Überprüfung der Annahmen für die geplante Einstufung des A320V zwei Klassen oberhalb der Kategorie für den A320 und Berücksichtigung dieser Erkenntnisse zum 1.1.2016.
- Nachdem bereits in unserer Stellungnahme vom 23.8.2013 die Privilegierung von Frachtflügen gegenüber Passagierflügen kritisiert wurde und eine Angleichung insbesondere in der gesetzlichen Nacht gefordert wurde, soll dieses Missverhältnis mit der neuen Entgeltordnung zum 1.1.2015 noch einmal gesteigert werden. Nach dem Entwurf der Entgeltordnung für 2015 sollen die passagierbezogenen (variablen) Start- und Landeentgelte um 2,9% angehoben werden, bei gleichbleibendem Entgelt für die Fracht. Eine Angleichung der variablen Entgelte vor allem in der gesetzlichen Nacht wird von der Fluglärmkommission weiterhin für erforderlich gehalten.
- Das zum 3.9.2014 in Betrieb gehende satellitengestützte Anflugverfahren auf Basis von GBAS bietet Potential für lärmarme Flugverfahren, z. B. durch die Ermöglichung steilerer Anfluggleitwinkel auch auf der Südbahn oder das Umfliegen von Siedlungsgebieten durch präziseres Fliegen. Neben der aktuell zur Verfügung gestellten technischen Ausstattung am Boden bedarf es jedoch auch der entsprechenden Technik an Board der Flugzeuge. Bislang sind allerdings nur die modernen Großraumflugzeuge A380, B747-8 sowie der Dreamliner B 787 technisch entsprechend ausgerüstet. Im Rahmen der Entgeltgestaltung sollte dieser Ausrüstungsstand berücksichtigt werden, um die Modernisierung der Flotten zu befördern.

Die Fluglärmkommission fordert die Genehmigungsbehörde auf, die aufgezeigten Veränderungen der Entgeltstruktur zu bewirken.

Die Kommission ist dabei gerne bereit, außerhalb dieser schriftlichen Stellungnahme bei der Erarbeitung einer geeigneten Struktur mitzuwirken.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Jüne
Vorsitzender



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Anlagen

Stellungnahme FLK zur Erhöhung zum 1.1.2014, 23.8.2013

Stellungnahme FLK zum „Incentive Programm FRAConnect“, 25.11.2013



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Postfach 60 07 27 • 60337 Frankfurt am Main

Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung
Frau Dr. Irene Lausen
Postfach 3129
65021 Wiesbaden

Vorsitzender

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim
th.juehe@raunheim.de

StellvertreterInnen

Umweltdezernentin Katrin Eder, Mainz
Katrin.Eder@stadt.mainz.de
Oberbürgermeister Patrick Burghardt, Rüsselsheim
Patrick.burghardt@ruesselsheim.de

Geschäftsführerin

Anja Wollert, LL.M.
info@flk-frankfurt.de

Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main
Telefon (069) 97690-788

Datum: 23. August 2013

Antrag nach § 19b LuftVG auf Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt/Main ab 1. Januar 2014

Ihr Schreiben V 3-A – 66 p 11.05 (2014) vom 8. Juli 2013 mit Antragschreiben der Fraport AG vom 28. Juni 2013

Sehr geehrte Frau Dr. Lausen,

für Ihr Schreiben vom 8. Juli 2013 und die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum Antrag der Fraport AG auf Entgelterhöhung zum 1.1.2014 danke ich Ihnen.

I. Grundlage

Grundlage der nachfolgenden Stellungnahme ist der Antrag der Fraport AG vom 28.06.2013 nach § 19b LuftVG auf Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt Main ab dem 01.01.2014, dem die geänderte Entgeltordnung nebst Anhängen, die entgeltrelevante Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Präsentation des Konsultationsgespräches vom 19.06.2013 beigelegt waren.

Der Antrag der Fraport AG basiert auf den zwischen dem HMWVL, der Fraport AG und den Flughafennutzern in den Jahren 2009 und 2010 geschlossenen Verträgen, nach denen die Entgelte zum 1.1.2014 um durchschnittlich 2,9% erhöht werden sollen. Wie bereits mehrfach dargestellt, wurde die Fluglärmkommission in die Vertragsverhandlungen zu den vorgenannten Verträgen in den Jahren 2009 und 2010 nicht einbezogen.

Die auf dieser Grundlage aktuell beantragte Anhebung der Entgelte um insgesamt 2,9% beinhaltet keine Strukturänderung der Entgeltordnung, die bereits zum Jahr 2013 grundlegend überarbeitet wurde.



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

II. Stellungnahme

1. Vorbemerkung

Die Strukturänderung zum 1.1.2013 wurde von der Fluglärmkommission ausdrücklich begrüßt, da einige wesentliche Forderungen der Fluglärmkommission aufgegriffen und umgesetzt wurden. Besonders hervorzuheben sind dabei die Erhöhung des Anteils der Lärmrentgelte an den Gesamtentgelten auf von 6% auf 14%, die weitere Ausdifferenzierung der Lärmklassen, sowie die Berücksichtigung des Landelärms bei der Bemessung der Entgelte.

Losgelöst von dieser grundsätzlichen Unterstützung der aktuell vorliegenden Entgeltstruktur sehen wir im Hinblick auf die folgenden Punkte weiterhin Nachbesserungsbedarf. Wir bitten insoweit um Berücksichtigung.

2. Zuordnung der Luftfahrzeuge in Kategorien

Die Zuordnung der Luftfahrzeuge erfolgt seit dem 1.1.2013 in insgesamt 16 Kategorien. Die unterschiedlichen Faktoren für die Festlegung dieser 16 Kategorien sind bisher jedoch nicht nachvollziehbar dargelegt. Unklar ist beispielsweise, aus welchem Grund die Faktoren zwischen den Klassen 5 und 7 und zwischen den Klassen 8 und 9 sehr hoch, zwischen den Klassen 7 und 8 sowie 9 bis 12 sehr niedrig angesetzt sind. Wir bitten insoweit um Aufklärung.

3. Höhe des lärmabhängigen Anteils der Entgelte

Um einen Anreiz zum Einsatz lärmärmerer Flugzeuge zu geben, muss der Anteil der lärmabhängigen Entgelte spürbar sein. Bisher reichen die Anreize offenbar noch nicht aus, um besonders laute Flugzeuge wie E190/E195, A340-300 oder MD11 vom Flughafen Frankfurt fernzuhalten, bzw. die Fluggesellschaften zu einer lärmreduzierenden Nachrüstung zu veranlassen.

Wir regen deshalb an, den lärmabhängigen Anteil innerhalb der Entgeltstruktur deutlich anzuheben. Dabei könnte beispielweise die gewichtsabhängige Entgeltkomponente auf die Lärmrentgelte umgelegt werden.

4. Flottenpegel

Nach der bisherigen Entgeltstruktur werden die lärmabhängigen Entgeltbestandteile wie folgt ermittelt: Der Startlärm und der Landelärm werden an bestimmten Punkten dauerhaft gemessen. Die Ergebnisse werden auf die jeweiligen Flugzeugtypen (z. B. B 737) bezogen und über drei Jahre gemittelt. Auf dieser Basis erfolgt eine Eingruppierung der Flugzeugtypen in die Lärmklassen.

Völlig unberücksichtigt bleibt bei dieser Vorgehensweise, dass innerhalb eines Flugzeugtyps systematisch – und damit durch die Fluggesellschaften steuerbar - stark variierende Lärmwerte erreicht werden können, z. B. durch den Einsatz anderer Triebwerke, Nachrüstungen an bereits angeschafften Flugzeugen oder lärmärmere An- und Abflugverfahren (z. B. Steil- oder Flachstartverfahren).

Seit Jahren fordert die Fluglärmkommission deshalb die Bildung von Flottenpegeln, d. h. eine Verknüpfung der gemessenen Lärmwerte der Flugzeugtypen mit den Fluggesellschaften,



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

damit die Bemühungen der Fluggesellschaften verursachergerecht gutgeschrieben und damit entsprechend belohnt werden können.

Um effizientere Anreize für Fluggesellschaften zu schaffen, lärmärmere Flugzeuge am Flughafen Frankfurt anzuschaffen, bestehende Flugzeuge entsprechend nachzurüsten bzw. leiser zu betreiben als andere Fluggesellschaften, regen wir weiterhin dringend die Einführung eines Flottenpegels an.

5. Aufschläge für Nachtflüge

Nachdem zum 1.1.2013 die Zuschläge auf Flüge in der Mediationsnacht und damit auf Ausnahme Flüge auf 200% des für die jeweilige Lärmklasse geltenden 24-Stunden-Satzes deutlich angehoben wurden, fordern wir, die Zuschläge in den Nachtrandstunden ebenfalls spürbar anzuheben. Diese liegen bisher lediglich bei einem Zuschlag von 50% des in der jeweiligen Lärmklasse geltenden 24-Stunden-Entgeltsatzes. Um den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts nach einem An- und Abschwellen besser entsprechen zu können, regen wir dabei eine halbstündige Differenzierung der Nachtrandstunden an, d. h. eine deutliche Erhöhung des Zuschlags in der Zeit zwischen 22:30 und 23:00 Uhr sowie zwischen 5:00 und 5:30 Uhr.

Darüber regen wir an, die Nachtzuschläge für Flüge innerhalb der Mediationsnacht zwischen 23:00 und 5:00 Uhr, d. h. für Ausnahme Flüge vom Nachtflugverbot, nochmals anzuheben, und zwar bis zur Erreichung der Grenze des Diskriminierungsverbots.

6. Zuschläge an Sonn- und Feiertagen

Neben der gesetzlichen Nacht sind für die Bevölkerung auch andere gesetzlich vorgesehene Ruhezeiten als Ausgleich von der enormen Lärmbelastung am größten Flughafen bundesweit von großer Bedeutung. Wir regen deshalb an, die Entgelte an Wochenenden und an Feiertagen anzuheben und hierdurch eine entsprechende Steuerungswirkung zu erzielen.

7. Ganztägige Erhebung des Zuschlags für „Marginals“

Die Fluglärmkommission fordert die Ausdehnung des 50%igen Zuschlags für sog. „Marginals“, d. h. nur knapp die Vorgaben einer bestimmten Lärmkategorie erfüllenden Flugzeuge, auf den gesamten Tag- und Nachtzeitraum. Bisher wird der Zuschlag lediglich zwischen 20:00 und 7:59 Uhr sowie am Wochenende erhoben.

8. Keine Privilegierung von Frachtflügen gegenüber Passagierflügen in der Nacht

Mit der Umstrukturierung der Entgeltordnung zum 1.1.2013 wurde eine Reduzierung der variablen Anteile der Entgelte bei der Fracht pro 100 kg um 70% vorgenommen. Die variablen Anteile bei den Passagieren wurden demgegenüber zeitgleich um 11% angehoben.

Vor dem Hintergrund, dass ein Passagier ebenso wie 100 kg Fracht einer Verkehrseinheit entspricht, ist aktuell eine große Ungleichbehandlung zwischen beiden Verkehrseinheiten festzustellen: bei den variablen Entgelten werden pro Passagier 1,32 €, pro 100 kg Fracht jedoch nur 0,06 € erhoben. Ein ähnliches Verhältnis liegt bei den Sicherheitsentgelten (1,21 € gegenüber 0,20 €) und Schallschutzentgelten vor (0,24 € gegenüber 0,04 €).

Die hierdurch entstehende deutliche Privilegierung des Frachtverkehrs gegenüber dem Passagierverkehr darf aus Sicht der Fluglärmkommission vor allem nicht in der gesetzlichen



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Nacht vorgenommen werden, da in diesem für die Betroffenen besonders sensiblen und deshalb auch gesetzlich zusätzlich geschützten Zeitraum keine Form von Flugverkehr durch andere Flugverkehre finanziell gefördert werden darf.

9. Belastung vom Umsteigeverkehr (Transfer- und Transit)

Bisher unberücksichtigt blieb die Forderung der Fluglärmkommission, Passagiere und Fracht bei Transfer- und Transitverkehren stärker zu belasten.

Nach der aktuellen Entgeltstruktur findet sogar eine deutliche finanzielle Besserstellung der Transfer- und Transitverkehre statt: Von Umsteigepassagieren wird zu allen Flugzielen ein wesentlich geringeres Entgelt verlangt, als von Lokalpassagieren. Durch die niedrigen Gebühren für Umsteiger werden finanzielle Anreize geschaffen, auch bei Umsteigeflügen mit innerdeutschem Ausgangspunkt oder –ziel das Flugzeug zur Anreise zu nutzen. Politisches Ziel sollten jedoch gerade im innerdeutschen Umsteigeverkehr Anreize für eine Anfahrt oder Abreise mit ökologischeren Verkehrsmitteln sein. Hierdurch ließen sich unnötige Flüge und in der Folge auch ein beträchtlicher Teil des Lärms vermeiden.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass es an anderen bedeutenden Flughäfen keine Besserstellung von Umsteigeverkehren gibt: So wird am Flughafen London-Heathrow nicht zwischen Lokalpassagieren und Umsteigepassagieren differenziert. Am Flughafen München ist die Differenz deutlich geringer als in Frankfurt.

Die Fluglärmkommission hält deshalb an ihrer Forderung fest, Passagiere und Fracht bei Transfer- und Transitlandungen und –starts stärker als bisher zu belasten.

10. Sitzladefaktor

Ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt zur Lärmreduzierung ist die Vermeidung unnötiger Flüge durch die Belohnung voll besetzter Flugzeuge. Die eingeräumte Ermäßigung bei hohem Sitzladefaktor wird deshalb ausdrücklich begrüßt.

Um die effektive Nutzung des eingesetzten Fluggeräts noch stärker zu befördern, sollte die Kappungsgrenze jedoch erst ab einem höheren Sitzladefaktor beginnen, als bei 83%. Zudem sollten diejenigen, die über geringere Auslastungsgrade verfügen, stärker belastet werden.

11. Passiver Schallschutz

Es ist weiterhin davon auszugehen, dass der größte Teil der Lärmschutzaufwendungen auf die Kosten für die Nachtschutzzone entfällt. Wir halten es insoweit weiter für geboten, dass der Aufwand für Schallschutzmaßnahmen zum Nachtschutz verursachergerecht auf die Flugbewegungen zwischen 22:00 und 6:00 Uhr umgelegt wird.

Die Inanspruchnahme der gesetzlich oder durch den Regionalfonds vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen, die durch die Flughafenentgelte finanziert werden, durch die Bürger vermittelt zunehmend den Eindruck, dass die zugrundeliegende DIN-Vorschrift zu streng ausgestaltet ist, mindestens jedoch die Ermessensspielräume bei der Beurteilung der Ansprüche nicht ausgenutzt werden. Diese Handhabung führt dazu, dass auch stark von Fluglärm betroffene Bürger lediglich Anspruch auf Lüfter, nicht jedoch auf Schallschutzfenster haben, da die bisher eingesetzten Fenster, die teilweise Jahrzehnte alt sind, überwiegend als akustisch ausreichend schützend angesehen werden. Die Fluglärmkommission bittet hier um



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

eine angemessene und wohlwollende Beurteilung der Ansprüche der von Fluglärm betroffenen Bürger und ggf. Anpassung der Lärmzuschläge innerhalb der Entgeltordnung.

Wir bitten zusätzlich um eine Aufstellung über den Zu- und Abfluss der für passive Schallschutzmaßnahmen zu verwendenden Entgelte.

* * *

Die Fluglärmkommission fordert die Genehmigungsbehörde auf, die aufgezeigten Veränderungen der Entgeltstruktur zu bewirken.

Die Kommission ist dabei gerne bereit, außerhalb dieser schriftlichen Stellungnahme bei der Erarbeitung einer geeigneten Struktur mitzuwirken.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Jühe
Vorsitzender



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Postfach 60 07 27 • 60337 Frankfurt am Main

Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung
Frau Dr. Irene Lausen
Postfach 3129
65021 Wiesbaden

Vorsitzender

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim
th.juehe@raunheim.de

StellvertreterInnen

Umweltdezernentin Katrin Eder, Mainz
Katrin.Eder@stadt.mainz.de
Oberbürgermeister Patrick Burghardt, Rüsselsheim
Patrick.burghardt@ruesselsheim.de

Geschäftsführerin

Anja Wollert, LL.M.
info@flk-frankfurt.de

Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main
Telefon (069) 97690-788

Datum: 25. November 2013

Ergänzender Antrag nach § 19b LuftVG auf Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt/Main ab 1. Januar 2014

Ihr Schreiben V 3-A – 66 p 11.05 (2014) vom 8. November 2013 mit Antragschreiben der Fraport AG vom 8. November 2013

Sehr geehrte Frau Dr. Lausen,

für Ihr Schreiben vom 8. November 2013 und die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum ergänzenden Antrag der Fraport AG auf Entgelterhöhung zum 1.1.2014 danke ich Ihnen.

Die Mitglieder der Fluglärmkommission haben den Antrag der Fraport AG auf Genehmigung des „Incentive Programms FRAConnect“ auf der 223. Sitzung am 20. November 2013 beraten und das vorgelegte Modell bei vier Gegenstimmen ohne Enthaltung abgelehnt.

Grund für diese ganz überwiegende Ablehnung ist die grundsätzliche Intention des Incentive-Programms, zusätzliche Flugbewegungen und damit zwangsläufig mehr Fluglärm am Flughafenstandort Frankfurt zu erzeugen. Vor dem Hintergrund der bereits jetzt schon bestehenden hohen Fluglärmbelastung der Bevölkerung im Umfeld des größten deutschen Flughafens wiesen die Mitglieder den Antrag der Fraport AG zurück. Dabei wurde unterstrichen, dass die beantragte finanzielle Unterstützung zusätzlicher Flugbewegungen auch nicht mit dem bestehenden Planfeststellungsbeschluss begründet werden könne, da dieser stets von einem natürlich anwachsenden Bedarf nach mehr Flugbewegungen und gerade nicht von einem künstlich durch Gutschriften an die Fluggesellschaften erzeugten Bedarf ausgegangen sei. Ergänzend gegen den Antrag angeführt wurden darüber hinaus der etwa 80% umfassende sehr weite Umfang der incentivierungsfähigen (lärmarmen) Flugzeugtypen sowie formelle Aspekte wie nicht eingehaltene Fristen bei der Antragstellung.

Gleichzeitig mit dieser Ablehnung vereinbarten die Mitglieder der Fluglärmkommission, unter Beteiligung der Flughafenbetreiberin und der Fluggesellschaften ein umfängliches und zukunftsorientiertes Entgeltsystem zu erarbeiten, welches geeignet sein soll, spürbare Steue-



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

rungswirkungen im Hinblick auf die Nutzung lärmarmere Luftfahrzeuge zu entfalten. Zu diesem Zweck wurde die Einrichtung einer Arbeitsgruppe der Fluglärmkommission verabredet.

Die über die mündlichen Äußerungen in der 223. Sitzung hinaus eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen der Mitglieder der Fluglärmkommission werden vereinbarungsgemäß mit der Bitte um Berücksichtigung dieser Stellungnahme beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Jühe
Vorsitzender

Anlagen

Stellungnahmen FLK-Mitglieder