



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Fluglärmkommission Frankfurt • Postfach 600727 • 60337 Frankfurt am Main

### **Vorsitzender**

Stadtrat Paul-Gerhard Weiß, Offenbach  
[paul-gerhard.weiss@offenbach.de](mailto:paul-gerhard.weiss@offenbach.de)

### **Stellvertreter**

Bürgermeister Manfred Ockel, Kelsterbach  
[m.ockel@kelsterbach.de](mailto:m.ockel@kelsterbach.de)

### **Geschäftsführerin**

Anja Wollert, LL.M.  
[info@flk-frankfurt.de](mailto:info@flk-frankfurt.de)  
Kommission zur Abwehr des Fluglärms  
Postfach 60 07 27  
60337 Frankfurt am Main  
Telefon (069) 97690-788

## Pressemitteilung

Datum, 30. September 2024

### Forderungen der Fluglärmkommission Frankfurt zu Lärmentgelten

## Nachtflugverkehr unattraktiv gestalten – Deutliche Erhöhung der Lärmentgelte gefordert

Angesichts der überproportional steigenden Anzahl von (Verspätungs)Flügen in der Nacht und der daraus resultierenden erheblichen zusätzlichen Belastungen für die Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet hat die Fluglärmkommission Frankfurt folgende Forderungen zur Anpassung der Flughafenentgelte zum Antrag der Fraport AG auf Entgeltänderung zum 1.1.2025 gestellt.

### Schwerpunkt auf Nachtlärmentgelten

Die Fluglärmkommission fordert eine Reform der Entgeltordnung, insbesondere in Bezug auf nächtliche Flugbewegungen. Die bestehenden Nachtzuschläge sind nach Auffassung der Kommission nicht ausreichend, um den Schutz der Nachtruhe effektiv zu gewährleisten. Die Kommission beobachtet einen alarmierenden Anstieg nächtlicher (Verspätungs)Flüge, der die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner erheblich beeinträchtigt. Um dem entgegenzuwirken, fordert die Kommission eine signifikante Erhöhung der Lärmzuschläge für die Nacht. Darüber hinaus sollen zusätzliche Zuschläge für ungeplante Nachtflüge, d. h. Verspätungsflüge, eingeführt und Nachtflüge mit älteren, lauterer Flugzeugtypen teurer gemacht werden. Weiter wird gefordert zu prüfen, Nachtzuschläge nicht nur auf fixe Entgeltbestandteile (eingesetzter Flugzeugtyp) zu erstrecken, sondern auch auf variable Bestandteile wie Passagiere und Fracht auszuweiten.

### Weitere Kernforderungen

Neben der Reform der Nachtlärmentgelte stellt die Fluglärmkommission weitere wesentliche Forderungen auf:

1. **Ablehnung des Incentive-Programms FRA 2025** – Die Kommission lehnt das „Incentive-Programm FRA 2025“ ab, das finanzielle Anreize für eine



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

überdurchschnittliche Erhöhung der Flugbewegungen schafft, da dies den Zielen des Lärm- und Umweltschutzes zuwiderläuft. Die finanzielle Belohnung zusätzlichen Verkehrs kann nach Auffassung der Kommission auch nicht mit dem bestehenden Planfeststellungsbeschluss begründet werden, da dieser stets von einem natürlich anwachsenden Bedarf nach mehr Flugbewegungen und gerade nicht von einem künstlich durch finanzielle Anreize erzeugten Bedarf ausgegangen ist.

2. **Stufenweise Anhebung des lärmabhängigen Entgeltanteils auf 30%** – Um die Lenkungswirkung der Lärmentgelte zu verbessern, soll ihr Anteil an den Gesamtentgelten über fünf Jahre hinweg von aktuell 13% auf 30% erhöht werden.
3. **Einführung eines Flottenpegels und Prüfung einzelereignisbezogener Flughafenentgelte** – Die Kommission empfiehlt die Einführung von Flottenpegeln sowie die Prüfung einzelereignisbezogener Lärmentgelte, um die Lärmsituation gezielter zu steuern. Beispielsweise könnte hierdurch die Nutzung lärmärmerer Triebwerke oder Flugverfahren unabhängig vom eingesetzten Flugzeugtyp belohnt werden.
4. **Förderung der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene** – Zur Reduzierung des Flugaufkommens im Kurzstreckenbereich soll ein Anreizsystem geschaffen werden, das ökologische Verkehrsmittel bevorzugt. Dabei sollen die Entgeltsätze (zumindest) für Umsteigepassagiere im Kurzstreckenbereich an diejenigen der Originärpassagiere angepasst, mindestens jedoch deutlich angehoben, werden.

Die Fluglärmkommission fordert, diese Vorschläge umgehend zu prüfen und umzusetzen, um den Lärmschutz am Flughafen Frankfurt zu verbessern und den zunehmenden Herausforderungen durch die steigenden Flugbewegungen zu begegnen. Dabei appelliert die Kommission auch an die Landesregierung als Vertretung der Hauptanteilseignerin (das Land Hessen) der Fraport AG, sich für eine lärmschützendere Ausgestaltung der Flughafenentgelte, insbesondere in der besonders schützenswerten Nacht, einzusetzen,

Paul-Gerhard Weiß  
Vorsitzender  
(Stadtrat Offenbach)

### Anlage:

FLK-Stellungnahme zum Antrag der Fraport AG auf Entgeltanpassung zum 1.1.2025



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

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

**Per E-Mail: [jessica.risch@wirtschaft.hessen.de](mailto:jessica.risch@wirtschaft.hessen.de)**

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,  
Energie, Verkehr und Wohnen  
Frau Dr. Jessica Risch  
Postfach 3129  
65021 Wiesbaden

**Vorsitzender**

Stadtrat Paul-Gerhard Weiß, Offenbach  
[paul-gerhard.weiss@offenbach.de](mailto:paul-gerhard.weiss@offenbach.de)

**Stellvertreter**

Bürgermeister Manfred Ockel, Kelsterbach  
[m.ockel@kelsterbach.de](mailto:m.ockel@kelsterbach.de)

**Geschäftsführerin**

Anja Wollert, LL.M.  
[info@flk-frankfurt.de](mailto:info@flk-frankfurt.de)

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

**Datum: 30. August 2024**

### **Antrag der Fraport nach § 19b LuftVG auf Genehmigung der Entgeltordnung des Verkehrsflughafens Frankfurt Main ab 01.01.2025**

**Ihr Schreiben V 4-A – 66m-04-05-01 (2025) vom 31. Juli 2024 mit Antragschreiben der Fraport AG vom 31. Juli 2024**

Sehr geehrte Frau Dr. Risch,

für Ihr Schreiben vom 31. Juli 2024 und die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum Antrag der Fraport AG auf Entgeltanpassung zum 1. Januar 2025 danken wir Ihnen.

Fraport beantragt darin eine durchschnittliche Anhebung der Flughafenentgelte um 8,5% zum 1.1.2025. Gleichzeitig soll das im Jahr 2022 wieder eingeführte und danach in Teilen angepasste Incentive-Programm auch im Jahr 2025 fortgesetzt werden. Die Struktur der bestehenden Flughafenentgelte soll im Jahr 2025 beibehalten werden. Dabei sollen auch die prozentualen Zuschlagssätze in der Nacht unverändert bleiben. Abweichend von der durchschnittlichen Erhöhung der einzelnen Entgeltbestandteile um 8,5% soll das frachtbezogene variable Lande- und Startentgelt um 14,3% angehoben werden. Ursächlich für diese Abweichung ist der geringe Basisbetrag von 0,07 € pro kg Fracht, der um den geringstmöglichen Erhöhungsbetrag von 1 Cent angehoben werden soll.

#### **I. Zusammenfassung**

Festzustellen ist, dass mit dem Entgeltänderungsantrag zum 1.1.2025 keiner der von der Kommission in ihrer letzten Stellungnahme<sup>1</sup> zur Prüfung angeregten Verbesserungsvorschläge aufgegriffen wurde.

Auch wenn die bestehende Entgeltordnung am Flughafen Frankfurt im bundesweiten Vergleich aus Lärmschutzsicht schon einige innovative Elemente berücksichtigt, werden die bestehenden Potenziale in anderen Fluglärm-relevanten Bereichen noch nicht voll ausgeschöpft.

Mit Blick darauf, dass die Flugbewegungszahlen und damit auch die Lärmbelastung der Bevölkerung seit der Coronakrise kontinuierlich wieder ansteigen, müssen jedoch auch künftig

---

<sup>1</sup> vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/aktuell/2023-aktuelles/september/flk-stellungnahme-flughafenentgelte-zum-1.1.2024-stand-31.8.2023.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2023-aktuelles/september/flk-stellungnahme-flughafenentgelte-zum-1.1.2024-stand-31.8.2023.pdf)



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

alle erfolgversprechenden und umsetzbaren Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden, die dazu beitragen können, die Lärmbelastung der Bevölkerung am größten deutschen Flughafen so gering wie möglich zu halten. Der lärmabhängige Entgeltanteil ist dabei das einzige bestehende finanziell wirkende Anreiz- und Steuerungsinstrument für lärmarmes Fliegen am Standort Frankfurt. Die kontinuierliche Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten des Lärmentgelts stellt nach Auffassung der Kommission eine wichtige Daueraufgabe dar, der sich die Fraport AG als öffentlich beherrschtes Unternehmen in besonderer Weise stellen muss. Die Kommission bittet vor diesem Hintergrund um Prüfung der nachfolgend aufgeführten Forderungen. Dabei wird auch die Landesregierung als Vertretung der Hauptanteilseignerin (das Land Hessen) gebeten, sich bei der Fraport AG für eine lärmschützendere Ausgestaltung der Flughafenentgelte, insbesondere in der besonders schützenswerten Nacht, einzusetzen,

### **II. Kernforderungen**

Auf der Grundlage der langjährigen Beschlusslage der Fluglärmkommission Frankfurt und der eingegangenen Stellungnahmen der FLK-Mitglieder werden folgende fünf Kernforderungen an die Ausgestaltung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt hervorgehoben:

- 1. Ablehnung des Incentive-Programms FRA 2025**
- 2. Stufenweise Anhebung des lärmabhängigen Entgeltanteils auf 30%**
- 3. Erweiterung der nächtlichen (Verspätungs)Zuschläge**
- 4. Einführung eines Flottenpegels und Prüfung einzelereignisbezogener Flughafenentgelte**
- 5. Förderung der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene**

#### **Zu 1. Ablehnung des Incentive-Programms FRA 2025**

Die Fluglärmkommission Frankfurt lehnt das „Incentive-Programm FRA 2025“ wie auch alle bisherigen Incentive-Programme mit Sonderrabatten für mehr Wachstum am Standort Frankfurt nachdrücklich ab. Mit dem Programm sollen Flughafenentgelte an die Fluggesellschaften zur Hälfte und nach bestimmten Voraussetzungen dann zurückgezahlt werden sollen, soweit die bisher erwarteten Entgelte von 1.053,6 Mio. Euro für das Jahr 2025 überschritten werden.

Das künstliche Generieren von Verkehrsbedarfen widerspricht der Vermeidung von Lärmschutz- und sonstigen Umweltauswirkungen. Für die Mehrnutzung klimakritischer Infrastrukturen sollten mit Blick auf die Zielsetzungen der EU und des Bundes zur Bekämpfung der Auswirkungen des Klimawandels gerade keine finanziellen Anreize geschaffen werden. Die finanzielle Unterstützung zusätzlicher Flugbewegungen kann nach Auffassung der Kommission auch nicht mit dem bestehenden Planfeststellungsbeschluss begründet werden, da dieser stets von einem natürlich anwachsenden Bedarf nach mehr Flugbewegungen und gerade nicht von einem künstlich durch finanzielle Anreize erzeugten Bedarf ausgegangen ist. Im Übrigen verweist die Kommission auf ihre ausführliche Darstellung aller Argumente gegen ein Incentive-Programm in der FLK-Stellungnahme vom 31.8.2022<sup>2</sup>.

#### **Zu 2. Stufenweise Anhebung des lärmabhängigen Entgeltanteils auf 30%**

Der lärmabhängige Entgeltanteil macht bisher nur einen kleinen Anteil der Gesamtentgelte aus, er liegt seit Jahren zwischen 12% und 17% und kann daher sein Lenkungspotential bei

---

<sup>2</sup> Vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/aktuell/2022-aktuelles/september/stellungnahme\\_flk\\_flughafenentgelte\\_zum\\_1.1.2023\\_stand\\_31.8.2022.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2022-aktuelles/september/stellungnahme_flk_flughafenentgelte_zum_1.1.2023_stand_31.8.2022.pdf)



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Weitem nicht ausschöpfen. Im Jahr 2025 ist von einem leichten Anstieg allerdings ausgehend von sehr niedrigem Niveau auf 13,1% auszugehen.

Die Kommission fordert seit vielen Jahren, den lärmabhängigen Entgeltanteil stufenweise über einen Zeitraum von fünf Jahren auf insgesamt 30% (jährlich etwa 3 Prozentpunkte mehr) anzuheben, um die Anreiz- und Steuerungswirkung dieses Instruments zu verbessern.

Gefordert wird insoweit, lärmabhängige Entgelte nicht wie bisher lediglich auf die Flugbewegungen zu beziehen, sondern die Erhebung auch auf die variablen Entgeltbestandteile, also die beförderten Passagiere und die Fracht, zu erstrecken.

### **Zu 3. Erweiterung der nächtlichen (Verspätungs)Zuschläge**

#### **a) Anhebung der Lärmzuschläge in der Nachtzeit 1 und in der Nachtzeit 2**

Die prozentualen Zuschlagsätze in der gesetzlichen Nacht sollen nach dem Antrag der Fraport AG auch im kommenden Jahr unverändert bleiben. Die Zuschläge liegen damit weiterhin bei 65% in der Nachtzeit 1 (22-23 Uhr und 5-6 Uhr) und bei 300% in der Nachtzeit 2 (23-5 Uhr). Die letzte Erhöhung der Lärmzuschläge fand zum 1.1.2020 mit dem von Fraport erklärtem Ziel statt, eine Steuerungswirkung für einen verbesserten Schutz der Nachtruhe zu erzielen. Die Kommission machte von Anfang an darauf aufmerksam, dass die vorgenommenen (Wieder)Anhebungen der Nachtzuschläge zwar grundsätzlich zu begrüßen, die konkreten Höhen jedoch weiterhin nicht ausreichend für eine hinreichende Steuerungswirkung sind.

Die eingetretene Entwicklung der Nachtflüge wurde von der Fluglärmschutzbeauftragten auf der 276. Sitzung am 10.7.2024 der Kommission vorgestellt<sup>3</sup>. Danach lässt sich ein überproportionaler Anstieg der Nachtflugbewegungen im Vergleich zur Entwicklung der Gesamtflugbewegungen beobachten. Die Anzahl der Verspätungsflüge in der Nachtzeit 2 (23-5 Uhr) im Jahr 2023 lag dabei 16% höher als die Anzahl der Verspätungsflüge vor der Corona-Krise im Jahr 2019<sup>4</sup>. Die Anzahl der Flugbewegungen insgesamt im Jahr 2023 lag demgegenüber nur 84% gemessen am Vorkrisenjahr 2019, und damit bei minus 16%.

Nach Auffassung der Kommission zeigt die eingetretene Entwicklung der Nachtflugbewegungen, dass die bisherigen Anreize nicht ausreichen, um den Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung zu verbessern. Im Gegenteil, die bisherige Ausgestaltung der Zuschläge konnte den überproportionalen Anstieg der Nachtflugbewegungen nicht verhindern. Um wirkungsvollere ökonomische Anreize zu setzen, Flüge in der lärmsensiblen nächtlichen Morgen- und Abendrandstunde (Nachtzeit 1: 22-23 Uhr und 5-6 Uhr) sowie in der Mediationsnacht (Nachtzeit 2: 23-5 Uhr) so gering wie möglich zu halten, fordert die Kommission eine nochmals deutliche Anhebung der Lärmzuschläge in der Nachtzeit 1 und in der Nachtzeit 2.

#### **b) Zusatzentgelte für ungeplante Flüge in der Zeit von 22-23 und 5-6 Uhr**

Ein erheblicher Anteil der in der besonders schützenswerten gesetzlichen Nacht stattfindenden Flüge sind ungeplante Flüge, die in dieses Zeitfenster überlaufen. Nach Auffassung der Kommission sollte die sensible Nachtzeit jedoch so weit wie möglich auch durch ökonomische

<sup>3</sup> vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/276\\_sitzung\\_am\\_10.7.2024/top\\_8b\\_-\\_schriftlicher\\_bericht\\_des\\_hmwvw\\_zur\\_276\\_sitzung\\_am\\_10.7.2024.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/276_sitzung_am_10.7.2024/top_8b_-_schriftlicher_bericht_des_hmwvw_zur_276_sitzung_am_10.7.2024.pdf)

<sup>4</sup> 2019 (676 Landungen, 495 Starts, d. h. 1.171 Flugbewegungen); 2023 (778 Landungen, 586 Starts, d. h. 1.364 Flugbewegungen), vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/276\\_sitzung\\_am\\_10.7.2024/top\\_5\\_-\\_praes\\_hmwvw\\_aktuelle\\_versepaetungssituation\\_bei\\_nachtfluegen.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/276_sitzung_am_10.7.2024/top_5_-_praes_hmwvw_aktuelle_versepaetungssituation_bei_nachtfluegen.pdf)



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Anreize vor ungeplanten Starts und Landungen geschützt werden. Um vermeidbare Nachtflüge zu reduzieren und die Bevölkerung vor erheblichen zusätzlichen Belastungen zu schützen, sollten nach Auffassung der Kommission verspätete Starts und Landungen in der Zeit von 22-23 Uhr und von 5-6 Uhr mit deutlich höheren zusätzlichen Zuschlägen gewichtet werden als geplante Flugbewegungen.

### **c) Verteuerung von Nachtflügen, die nicht mit Kapitel-14-Flugzeugen durchgeführt werden**

Nach dem Planfeststellungsbeschluss dürfen in der Zeit von 22-6 Uhr nur solche Luftfahrzeuge planmäßig starten und landen, welche die Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 4 des ICAO-Abkommens erfüllen (sog. Kapitel-4-Flugzeuge). Kapitel-4-Flugzeuge haben eine Musterzulassung ab dem Jahr 2006, also ab kurz vor dem im Jahr 2007 erlassenen Planfeststellungsbeschluss. Nach der Intention des Planfeststellungsbeschlusses sollten damit Flüge in der gesetzlichen Nacht nur mit den zu diesem Zeitpunkt leisesten Flugzeugen durchgeführt werden. 17 Jahre nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses haben sich die technischen Möglichkeiten deutlich weiterentwickelt. Entsprechend gibt es auf ICAO-Ebene bereits seit dem Jahr 2018 eine neue leiseste Lärmkategorie für die Musterzulassung von Flugzeugen, und zwar Kapitel-14. Aktuell verkehren am Flughafen Frankfurt mit etwa 99,8% fast nur noch Flugzeuge, welche mindestens die Lärmzertifizierungswerte von Kapitel-4 erfüllen. In der besonders schützenswerten Nacht dürfen damit fast alle am Flughafen Frankfurt verkehrenden Flugzeugtypen eingesetzt werden. Die heutige Realität am Flughafen Frankfurt wird damit dem damaligen Anspruch des Planfeststellungsbeschlusses, in der Nacht nur noch Flugzeuge der aktuell leisesten Lärmkategorie einzusetzen, nicht mehr gerecht. Die Kommission fordert vor diesem Hintergrund eine Verteuerung von Flügen in der Nachtzeit 1 und in der Nachtzeit 2, die nicht mit Kapitel-14-Flugzeugen durchgeführt werden.

### **d) Ausdehnung der Nachtzuschläge auf variable Entgeltbestandteile**

Um den lärmrelevanten Entgeltanteil sowie die Spreizung der Lärmentgelte in der Nacht zu erhöhen, bittet die Kommission um Prüfung einer Ausdehnung der Nachtzuschläge auf variable Entgeltbestandteile (Passagiere und Fracht).

## **6. Zu 4. Einführung eines Flottenpegels und Prüfung einzelereignisbezogener Flughafenentgelte**

Am Flughafen Frankfurt findet zwar eine Differenzierung der Lärmentgelte nach dem vor Ort gemessenen Lärm statt. Die Zuordnung der Flugzeugtypen in eine Lärmkategorie erfolgt dabei auf Basis eines 3-Jahresdurchschnitts des tatsächlich gemessenen Fluglärms an bestimmten Messstationen. Die Durchschnittsbildung über einen Flugzeugtyp hinweg verwischt jedoch wesentliche Unterschiede, die für die Lärmbelastung von Bedeutung sein können. So können gleiche Flugzeugtypen mit unterschiedlichen Triebwerken ausgestattet sein, die unterschiedlich laut sind oder ungewöhnliche Störgeräusche (z. B. im Endanflug) verursachen können. Zudem gibt es Vorgaben der Fluggesellschaften zur Flugführung, beispielsweise zur Nutzung bestimmter Flugrouten, zur Schubsetzung etc. Die Mittelung der Lärmwerte eines Flugzeugtyps führt mithin dazu, dass die beabsichtigte Lenkungswirkung der Lärmentgelte nicht voll ausgeschöpft werden kann.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Kommission seit Jahren die Einführung von Flottenpegeln. Durch die Verknüpfung der gemessenen Lärmwerte der Flugzeugtypen mit den Fluggesellschaften könnten die konkreten Bemühungen der Airlines um lärmarmes Fliegen verursachergerecht auch finanziell belohnt werden.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Noch gezieltere ökonomische Anreize könnten zudem durch einzelereignisbezogene Lärm-entgelte bewirkt werden, wie sie am Flughafen BER bereits zum 1.9.2022 eingeführt wurden und vom OVG Berlin-Brandenburg im Februar 2024 auch gerichtlich bestätigt wurden. Die Kommission verweist auf ihren Beschluss vom 8.5.2024<sup>5</sup>, mit dem die Fraport AG um Prüfung einzelereignisbezogener Lärm-entgelte gebeten wurde.

## **Zu 5. Förderung der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene**

Um finanzielle Anreize zu geschaffen, bei Zubringerflügen im Kurzstreckenbereich ökologischer Verkehrsmittel als das Flugzeug zur Anreise zu nutzen, ist es erforderlich, die Wirkung der bestehenden Entgeltstrukturen aufzubrechen, indem die Entgeltsätze (zumindest) für Umsteigepassagiere im Kurzstreckenbereich an diejenigen der Originärpassagiere angepasst, mindestens jedoch deutlich angehoben, werden.

### **III. Weitere Forderungen**

Über die aufgeführten Kernforderungen hinaus haben die Mitglieder der Fluglärmkommission in zahlreichen früheren Stellungnahmen weitergehende Forderungen zur Weiterentwicklung der Entgeltstruktur aufgestellt, auf welche hiermit ausdrücklich Bezug genommen wird<sup>6</sup>.


Zur Spreizung der Lärmkategorien wiesen einige Mitglieder darauf hin, dass die höheren Kategorien (bei Landungen z. B. ab Kategorie 10 von 16) kaum noch eine Wirkung entfalten, weil die in diese Kategorien eingeordneten Flugzeugtypen am Flughafen Frankfurt fast gar nicht mehr operieren. Die auch von Fraport immer wieder in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung gerückten teilweise fünfstelligen Beträge für Lärm-entgelte spielen in der Realität mithin kaum eine Rolle.

\* \* \*

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

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

Mit freundlichen Grüßen

  
Paul-Gerhard Weiß  
Vorsitzender

  
Anja Wollert  
Geschäftsführerin

<sup>5</sup> [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/275\\_sitzung\\_am\\_8.5.2024/top\\_7\\_-\\_flk\\_beschluss\\_zur\\_pruefung\\_einzelereignisbezogener\\_laermentgelte.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/275_sitzung_am_8.5.2024/top_7_-_flk_beschluss_zur_pruefung_einzelereignisbezogener_laermentgelte.pdf)

<sup>6</sup> Vgl. <https://www.flk-frankfurt.de/seite/de/flk/036/-/Stellungnahmen.html>