



Protokoll der 238. Sitzung

Uhrzeit: 9:00-13:00 Uhr

Ort: Rathaus Raunheim, Bürgersaal

Anwesend:

Mitglieder und Stellvertreter:

Doris Hofmann	Landkreis Darmstadt-Dieburg
Walter Astheimer	Landkreis Groß-Gerau
Roland Rossa	Main-Kinzig-Kreis
Volker Franz	Main-Taunus-Kreis
Alexander Pohl	Landkreis Mainz-Bingen
Jürgen Pilz	Landkreis Offenbach
Hans-Joachim Becker	Rheingau-Taunus-Kreis
Claudia Heß	Bischofsheim
Andreas Rotzinger	Büttelborn
Astrid Tschann	Darmstadt
Hermann-Josef Hoffsümmer	Erzhausen
Michael Antenbrink	Flörsheim
Christa Michel	Frankfurt am Main
Andreas Kowol	Hanau
Karin Schnick	Hattersheim
Roger Winter	Heusenstamm u. a.
Ernst-Willi Hofmann	Hochheim
Manfred Ockel	Kelsterbach
Ralf Sachtleber	Maintal
Katrin Eder	Mainz
Heinz-Peter Becker	Mörfelden-Walldorf
Erika Sickenberger	Mühlheim
Jan Fischer	Nauheim
Paul-Gerhard Weiß	Offenbach
Gregory Knop	Pfungstadt
Thomas Jühe	Raunheim
Norbert Schaffner	Riedstadt
Josef Trägner	Roßdorf
Reinhard Ebert	Rüsselsheim
Carsten Sittmann	Trebur
Ralf Möller	Weierstadt
Arno Goßmann	Wiesbaden
Sven Sänger	AG Hessischer IHKs
Dirk Treber	Bundesvereinigung gegen Fluglärm – überörtl. Vertr.
Gabriele Franz	Bundesvereinigung gegen Fluglärm – örtl. Vertr.
Walter Emmerling	Condor Flugdienst GmbH
Max Philipp Conrady	Fraport AG

Weitere Sitzungsteilnehmer:

Regine Barth (HMWEVL), Dr. Karsten Baumann (HMWEVL), Alexander Braun (UNH, FFR), Dr. Markus Bucher (Neu-Isenburg), Dr. Wolfgang Eberle (§ 32a LuftVG-Ausschuss), Olaf Glitsch (DFS), Dr. Nils Kaienburg (BAF), Dr. Lothar Kaufmann (Rh.-Pf. MWVLW), Reiner Lux

(Bayerische Staatsregierung), Sibylle Rau (DFS), Wolfgang Ruths (BAF), Cara-Sophie Scherf (Öko-Institut, FFR), Ivonne-Kerstin Schlesinger (HMWEVL), Abdullah Sert (DLH), Holger Trodt (Regierungspräsidium Darmstadt), Kurt Velan (DFS), Andreas Völckel (DFS), Torsten Volkert (HMWEVL), Cornelia Weiner (HMUKLV), Horst Weise (DFLD), Anja Wollert (FLK), Christian Zwiener (DFS)

Entschuldigt:

Dr. Ulrich Reuter	Landkreis Aschaffenburg
Peter Burger	Gernsheim
Thies Puttnins-von Trotha	Ginsheim-Gustavsburg
Gabriele Winter	Griesheim
Stefan Sauer	Groß-Gerau
Walter Winter	Neu-Isenburg
Michael Hoppe	Barig e. V.
Sabine Trunk	Deutsche Lufthansa AG

Begrüßt wurden die Mitglieder und als Gäste Herr **Dr. Markus Bucher** (für Neu-Isenburg) und Herr **Abdullah Sert** (für die Lufthansa).

Die Beschlussfähigkeit wurde festgestellt. Zur Tagesordnung gab es keine Änderungswünsche.

TOP 1 Genehmigung des Protokolls der 237. Sitzung am 28.9.2016, Stand 8.11.2016

Der Protokollentwurf vom 8.11.2016 wurde von den Mitgliedern genehmigt.

TOP 2 Incentivierungsprogramm der Fraport AG – Genehmigung des HMWEVL

Wichtiges Thema auf der 238. Sitzung war die am 2.12.2016 erfolgte Genehmigung der von der Fraport AG beantragten Entgeltänderung ab dem 1.1.2017 durch das Hessische Wirtschafts- und Verkehrsministerium (HMWEVL): <https://wirtschaft.hessen.de/presse/pressemitteilung/gebraenderter-entgeltantrag-fuer-den-frankfurter-flughafen-genehmigt>.

Ein Vertreter des HMWEVL erläuterte ausführlich die (Rechts)Grundlagen und stellte dar, warum das Ministerium die Entgeltordnung genehmigte.

Zur Rolle der Genehmigungsbehörde erklärte der Vertreter des HMWEVL, dass diese über den von der Flughafenbetreiberin, also der Fraport AG, konkret eingereichten Entgeltantrag entscheide. Die Genehmigungsbehörde konzipiere die Entgeltordnung nicht und habe auch kein Initiativrecht. Der Bescheid könne nur ablehnend oder genehmigend sein, auch teilweise, nicht jedoch abändernd. Die Entscheidung des HMWEVL richte sich dabei ausschließlich und abschließend nach § 19b LuftVG. Wesentliche Prüfkriterien seien danach Geeignetheit, Objektivität, Transparenz, Diskriminierungsfreiheit, Orientierung an einer effizienten Leistungserstellung und Äquivalenz zwischen den Kosten und der Leistung. Das HMWEVL könne danach keine konkreten Preise festsetzen, sondern nur die vorgelegten Vorschläge auf die Einhaltung der vorgenannten Kriterien prüfen und im Ergebnis bewilligen oder ablehnen. Die Entscheidung sei danach eng angelehnt an die Wirtschaftsregulierung. Ziel dieses behördlichen Kontrollverfahrens sei es ausschließlich, ein Marktversagen aufgrund der Monopolstellung der Flughafenbetreiberin zu verhindern.

Auch die rechtlichen Regelungen zum Verfahren der Änderung der Entgeltordnung seien in § 19b LuftVG, sowie - ergänzend wie für jedes Verwaltungsverfahren - im Hessischen Ver-

waltungsverfahrens-gesetz (HVwVfG), festgeschrieben. Jedes Änderungsverfahren beginne danach mit einem Antrag, das entsprechende Schreiben der Fraport AG habe das HMWEVL am 8.7.2016 erhalten. Zuvor sei das gesetzlich geforderte Konsultationsgespräch mit den Nutzern durch den Flughafen durchgeführt worden (zwei Konsultationsgespräche am 23.5. und 14.6.2016). Nach Eingang des Antrags habe das HMWEVL die Flughafennutzer, deren Verbände, die Fluglärmkommission und die Fluglärmschutzbeauftragte angehört. Die Anhörungsfrist sei auf den Wunsch der FLK auf den 31.8.2016 verlängert worden. Innerhalb dieser Frist seien sehr viele Stellungnahmen eingegangen. Einige Luftfahrtunternehmen hätten ihre Stellungnahmen mit sehr umfangreichen gutachterlichen Würdigungen unterlegt. Der Fraport AG sei bis zum 23.9.2016 Gelegenheit gegeben worden, zu diesen Argumenten Stellung zu nehmen.

Parallel zur Anhörung der Nutzer habe das HMWEVL jedoch selbst bereits drei wesentliche Rechtsfragen identifiziert, die vor der Genehmigung zu klären waren. Schon zu diesem Zeitpunkt, und damit noch deutlich vor Bekanntwerden einer Ansiedlungsentscheidung einer Fluggesellschaft, sei deshalb durch das HMWEVL ein externes Rechtsgutachten mit der Klärung der folgenden Fragen beauftragt worden:

- Verstößt das Incentivprogramm, welches Gegenstand des ursprünglichen Antrags war, gegen das Diskriminierungsverbot?
- Erfüllen die im Verfahren vorgelegten Unterlagen das Transparenzgebot hinreichend?
- Orientiert sich die Gesamthöhe der Entgelte an dem Grundsatz der effizienten Leistungserstellung?

Auf der Grundlage dieses Rechtsgutachtens habe sich das HMWEVL am 7.11.2016 veranlasst gesehen, der Fraport AG nach § 25 HVwVfG einen rechtlichen Hinweis zu erteilen. Mit Schreiben vom 11.11.2016 habe die Fraport AG erläutert, aus welchen Gründen sie gleichwohl an dem gestellten Antrag festhalte. Vorsorglich habe die Fraport AG gleichzeitig zwei Hilfsanträge gestellt. Über diese Hilfsanträge seien alle zuvor angehörten Stellen unmittelbar informiert worden. Da die Hilfsanträge gegenüber dem Hauptantrag jedoch nur ein Weniger und damit keine wesentlich neue Sachlage darstellten, sei ein erneutes Anhörungsverfahren über diese Hilfsanträge nicht erforderlich gewesen.

Die auf dieser Basis ergangene Entscheidung des HMWEVL sei keine Abwägungsentscheidung, sondern eine gebundene Entscheidung, da kein Ermessensspielraum bestehe. Genehmigt worden sei die Entgeltordnung nach Maßgabe des Hauptantrags, inklusive der GBAS-Förderung und der Incentivierung der Interkontinentalverbindungen. Abgelehnt worden sei das Incentivprogramm zu den Kontinentalverbindungen aus dem Hauptantrag. Stattdessen sei das Incentivprogramm zu den Kontinentalverbindungen aus dem ersten Hilfsantrag genehmigt worden, mit dem gleichzeitig das Programmelement „New Entrants“ weggefallen sei.

Genehmigt worden sei damit allgemein eine Entgelterhöhung um insgesamt 1,9%. Die Entgelterhöhung erfolge durch Einbeziehung von Kosten, die Fraport bislang außerhalb der Entgeltordnung bezogen habe (kostenbezogenes Nutzerentgelt für die Infrastruktur). Diese Kosten seien dabei ausschließlich den lärmabhängigen Entgeltanteilen zugeschlagen worden. Deren Anteil an den Gesamtentgelten steige deshalb von bisher 13,6% auf 16%. Am Aufkommen der fixen Entgeltanteile (flugzeugbezogene Entgelte, die sich auf die Flugbewegungen und nicht auf die Anzahl der Passagiere beziehen) steige damit der lärmabhängige Entgeltanteil auf 70%.

Ab 2017 würden zusätzlich zum bereits etablierten Flugzeugtyp A 320V (A 320 mit Vortexgeneratoren ausgestattet) zwei weitere neue Klassifizierungen für mit Vortexgeneratoren ausgestattete Flugzeuge der Typen A 319 und A 321 eingeführt (A 319V und A 321V). Diese neuen Klassifizierungen seien genehmigungsfähig, auch wenn noch keine dreijährigen

Messreihen vorliegen würden. Aufgrund der nachgewiesenen tatsächlich gemessenen Lärmwerte sei die Eingruppierung hinreichend abgesichert gewesen.

Genehmigt worden sei schließlich das GBAS-Incentivierungsprogramm 100 x 100. Danach würden ab 2017 die jeweils ersten 100 Landungen der in diesem Jahr neu ausgestatteten GBAS-Flugzeuge (werksneu oder nachgerüstet sowie aktiviert und mit Lizenz zum Betrieb des Systems durch die Cockpit Crew) um je 100 € vergünstigt. Entgeltendifferenzierungen seien nach dem Luftverkehrsgesetz nicht verboten, es müsse lediglich ein öffentliches Interesse hierfür geben. Darüber hinaus müsse die Differenzierung diskriminierungsfrei sein. Nach Auffassung des HMWEVL liege hier keine Diskriminierung vor. Dem Flughafenbetreiber stehe ein entsprechender Gestaltungsspielraum zu.

Die Incentivierung des Interkontinentalverkehrs erfolge für Flugzeuge bis Lärmklasse 11, des Kontinentalverkehrs bis Lärmklasse 10. Eine solche Incentivierung sei ein genehmigungsrechtlich zulässiges Ziel, das auch in der Rechtsprechung anerkannt sei. Der Flughafenbetreiber dürfe Unterstützungsprogramme auflegen, sofern die Kriterien objektiv, transparent und diskriminierungsfrei seien. Im Interkontinentalbereich würden beispielsweise nur solche neuen Ziele gefördert, die insgesamt neu seien, und nicht nur für die jeweilige Fluggesellschaft neu. Die Höhe der Incentivierung liege im Ermessen des Flughafenbetreibers. Im Kontinentalverkehr werde der innerdeutsche Flugverkehr nicht gefördert. Dieses Förderinstrument sei einer umfangreichen Diskriminierungsprüfung unterworfen worden. Hintergrund sei, dass neu an den Flughafen kommende Fluggesellschaften schneller in eine höhere Förderkategorie fallen würden als Bestandscarrier. Die Rechtsprüfung bis hin zur EU-Beihilfeprüfung habe jedoch keinen Befund ergeben. Die von der Fraport AG vorgenommene Ausgestaltung sei anerkannt und zulässig. Mit der Förderung werde das überobligatorische Sich-Anstrengen belohnt. Diejenige Fluggesellschaft, die den Betrieb neu aufnahme an einem etablierten Standort habe auch besondere Kosten und Geschäftsrisiken zu tragen. Diese Risiken dürften auch finanziell abgemildert werden. Grundsätzlich sei es zudem für jede am Standort tätige Fluggesellschaft möglich, von der Förderung zu profitieren, wenn auch mit unterschiedlichen Anstrengungen. Dies reiche für eine Diskriminierungsfreiheit aus.

Im insgesamt 73seitigen Genehmigungsbescheid würden alle vorgetragenen Punkte sorgfältig beleuchtet und erläutert. Der Bescheid selbst sei nicht öffentlich. Nach Schwärzung einiger geschäftlich relevanter Daten in dem Bescheid, werde dieser den Mitgliedern der FLK aller Voraussicht nach zur Kenntnis gegeben. Zunächst werde die Fraport AG hierüber jedoch noch angehört.

Abweichungen der Genehmigung von der von der Fluglärmkommission Frankfurt am 31.8.2016 abgegebenen Stellungnahme erläuterte der Vertreter des HMWEVL wie folgt:

- Die GBAS-Förderung und grundsätzliche Anhebung des lärmabhängigen Entgeltanteils seien von der FLK gefordert worden, hier liege mithin Übereinstimmung vor.
- Die FLK habe die Anhebung des lärmabhängigen Entgeltanteils auf 30% gefordert. Diese Forderung sei jedoch nicht an das HMWEVL gerichtet, welches wie dargestellt keine Modifizierung des Entgeltantrags vornehmen könne, sondern an die Fraport AG. Die Höhe des vorliegend beantragten lärmabhängigen Entgeltanteils mit 16% sei jedenfalls genehmigungsfähig gewesen. Unabhängig von dieser Zuständigkeitsfrage gab der Vertreter des HMWEVL zu bedenken, dass ein noch höherer lärmabhängiger Entgeltanteil die gewünschte Steuerungswirkung verlieren könne, weil mit den Entgelten die tatsächlichen Kosten im Bereich Aviation refinanziert werden müssten. Bei tatsächlichem Einsatz lärmärmerer Flugzeuge müssten die lärmabhängigen Entgeltanteile automatisch in den kommenden Jahren – auch bei leiserem Fluggerät – angehoben werden, um die gleiche Gesamtmasse zu erreichen. Dies könne dazu füh-

ren, dass die gewünschte Anreizwirkung, leiseres Fluggerät anzuschaffen, verloren ginge.

Dieser Einschätzung widersprach ein Mitglied unter Hinweis darauf, dass Anteil der Flughafenentgelte an den Gesamtkosten der Fluggesellschaften lediglich 7% betrage. Wenn der lärmabhängige Entgeltanteil in Bezug auf diese geringe Ausgangsgröße zu klein sei, entfalte er per se eine zu geringe Steuerungswirkung. Mit der genehmigten Anhebung des lärmabhängigen Entgeltanteils auf 16% (von 7%) seien mithin nur 1,12% der Gesamtkosten der Fluggesellschaften lärmabhängig. Vor dem Hintergrund dieses sehr geringen Anteils an den Gesamtkosten hatten andere Anreize, wie die Ersparnis von Kerosin, bisher eine deutlich größere Steuerungswirkung. Mit einer Anhebung auf 30% könne dieser Anteil zumindest fast verdoppelt werden und hierdurch eine größere Steuerungswirkung entfalten.

Die Frage eines anderen Mitglieds, ob ein 30%iger lärmabhängiger Entgeltanteil theoretisch überhaupt genehmigungsfähig sei, beantwortete der Vertreter des HMWEVL, dass dies auf die konkrete Ausgestaltung ankomme, denkbar sei es schon. Fraglich sei jedoch wie beschrieben, ob die gewünschte Steuerungswirkung damit erreicht werden könne. Im Vergleich zu dem, was § 19b LuftVG fordere, seien 16% bereits viel. Geprüft werden müsste, ob der Entgeltantrag insgesamt eine kohärente Verfolgung der Zielvorgabe beinhalte. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht wären 30% lärmabhängiger Entgeltanteil ein diffiziles Konstrukt, da die Entgelte die Kosten einerseits refinanzieren müssten, aber gleichzeitig auch nicht zu einer Überfinanzierung führen dürften.

- Auf die Kritik der Kommission, dass die genehmigte Anhebung des lärmabhängigen Entgeltanteils um 15% nicht prozentual gleichmäßig auf alle Lärmklassen verteilt (wie im Ursprungsantrag zum 1.1.2016 von Fraport selbst vorgeschlagen), sondern die Werte in allen Lärmklassen um jeweils den gleichen absoluten Betrag angehoben worden seien, antwortete der Vertreter des HMWEVL wie folgt: Die Spreizung zwischen den Lärmklassen sei weiterhin sehr groß, d. h. laute Flugzeuge zahlten deutlich mehr. Die Entgelte müssten der Refinanzierung der angefallenen Kosten dienen. Da sehr laute Flugzeuge jedoch nur selten den Flughafen anfliegen würden, könnten sie insgesamt auch nur einen geringeren Anteil beitragen. Der Hauptteil der Entgelte werde mit dem regelmäßigen Verkehrsmix erzielt. Die beantragte Entgeltausgestaltung sei jedenfalls genehmigungsfähig gewesen.
- Der vorgelegte Antrag, der sich am Flugzeugtyp orientiere, sei zumindest genehmigungsfähig. Da bisher noch kein Modell für einen Flottenpegel vorliege, sei zumindest unklar, ob dies auch für einen Flottenpegel gelten könne. Es komme dabei auf die konkrete Ausgestaltung an.
- Eine Unterscheidung der Entgelthöhe nach Transfer- und Nicht-Transferpassagieren sei grundsätzlich sachgerecht und genehmigungsrechtlich nicht zu beanstanden, da Transferpassagiere die Terminalinfrastruktur auch in weitaus geringerem Maße nutzen würden als Originärpassagiere. Vor diesem Hintergrund könne umgekehrt ein Wegfall einer solchen Unterscheidung dazu führen, dass die Entgeltordnung so nicht mehr genehmigungsfähig wäre.
- Die Argumentation, die Incentivierung widerspreche dem Planfeststellungsbeschluss, könne nicht nachvollzogen werden. Der Planfeststellungsbeschluss sei nicht Genehmigungsgrundlage der Flughafenentgelte. Auch unabhängig davon würden keine inhaltlichen Widersprüche gesehen.

- Der Vorwurf, die Förderung beziehe sich nicht nur auf besonders leise Flugzeuge, sondern auf alle Flugzeuge bis zur Lärmklasse 11 (bzw. 10) sei grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings sei auch diese konkrete Ausgestaltung des Entgeltantrags diskriminierungsfrei und damit genehmigungsfähig.
- Die Frage, ob die Incentivierungen gegen EU-Beihilferecht verstoßen würden, sei intensiv geprüft worden. Danach sei dann keine Beihilfe anzunehmen, wenn auch ein wirtschaftlich handelnder Marktteilnehmer die Förderung gewähren würde. Die EU-Kommission habe hierzu bereits entschieden, dass sogar im Falle eines Regionalflughafens (der mit Zuwendungen der öffentlichen Hand ausgestattet war) degressiv ausgestaltete und zeitlich befristete Incentivierungen keine Beihilfe darstellten. Nach Auffassung des HMWEVL werde in den genehmigten Incentivierungen am Flughafen Frankfurt kein Verstoß gegen marktwirtschaftliche Grundregeln gesehen. In Bezug auf die Forderung der FLK, zumindest die Incentivierungen in der gesetzlichen Nacht nicht zu genehmigen, erklärte der Vertreter des HMWEVL, dass dieser Punkt in der Gestaltungsfreiheit des Flughafensbetreibers liege. Hierauf habe die Genehmigungsbehörde keinen Einfluss.

Ein Mitglied bekräftigte noch einmal seine ablehnende Haltung gegenüber dem Incentivierungs-Programm der Fraport AG, weil hierdurch künstlich Verkehr nach Frankfurt geholt werde. Das Mitglied wies auf eine vor der Sitzung den Mitgliedern zur Verfügung gestellte Unterlage der BVF hin, in welcher die Förderbeträge zusammenaddiert und gegenübergestellt wurden (siehe Anlage). Rot dargestellt seien Rabatte, die 100% überstiegen. Zu beachten sei, dass Lowcost-Carrier die Kappungsgrenze relativ oft schreiten würden. Es handele sich damit nicht nur um eine Randerscheinung. Hierauf erklärte der Vertreter des HMWEVL, dass die in der Unterlage der BVF dargestellten Entgelte nur einen kleinen Ausschnitt aller zu zahlenden Entgelte ausmachten. Die Kappungsgrenze beziehe sich zudem nur auf wenige Passagiere, nicht auf alle. Die Anreize seien punktuell, vorübergehend und degressiv ausgestaltet.

Die Mitglieder dankten dem Vertreter des HMWEVL für die sehr hilfreichen und zum ersten Mal in dieser Form zusammenhängend dargestellten Ausführungen im Plenum der FLK zu den Voraussetzungen der Genehmigung.

Ein Vertreter der Fraport AG erläuterte die Hintergründe für die Einführung eines Incentivierungs-Programms aus Sicht der Flughafenbetreiberin. Die Start- und Landeentgelte refinanzieren die anfallenden Kosten im Bereich der Aviation. Fraport könne deshalb keinesfalls dauerhaft auf wesentliche Einnahmen für die erbrachten Leistungen verzichten. Die Fraport AG sehe die vorübergehende Förderung jedoch als wesentliche Möglichkeit, an dem allgemeinen Luftverkehrswachstum zu partizipieren. Das aktuelle Incentivierungs-Programm knüpfe an das bereits durchgeführte Programm FRAConnect an. Der Luftverkehr habe unterschiedliche Rabattmöglichkeiten an fast allen Standorten, in Europa beispielsweise in London, Amsterdam oder Madrid (jeweils unterschiedlichen Inhalts). Eine solche Förderung werde von den Fluggesellschaften erwartet. Wenn neue Verbindungen im Interkontinentalbereich eröffnet werden, werde ein Risiko in Bezug auf Personal- und Kapitalbindung eingegangen. Es werde erwartet, dass dieses Risiko zwischen den Fluggesellschaften und den Flughäfen geteilt werde.

Zur Kritik an der Förderung von Flugverkehr bis zur Lärmklasse 11 wies der Vertreter der Fraport AG darauf hin, dass in dieser Klasse beispielsweise die B 747-800 enthalten sei. Dieser Flugzeugtyp sei deutlich leiser als das Vorgängerflugzeug und müsse deshalb im Interkontinentalverkehr auch gefördert werden. Jedes größere Flugzeug sei automatisch in hohen Lärmklassen eingruppiert. Bei der Eingruppierung in die Lärmklassen komme es nicht darauf an, welcher Lärm theoretisch für einen Sitzplatz dieses Flugzeugtyps möglich wäre.

Zur Verteilung der Entgeltanhebung auf die einzelnen Lärmklassen erklärte der Vertreter der Fraport AG, dass diese mit den Prognosen des zu erwartenden Verkehrs zusammenhänge, d. h. mit der Frage, welche konkreten Flugzeugmuster den Flughafen Frankfurt im kommenden Jahr anfliegen werden.

Die Frage der Einführung von Flottenpegeln habe die Fraport AG schon oft durchdacht und diskutiert. Es stehe die Befürchtung im Raum, dass ein Flottenpegel evtl. an der Diskriminierungsfreiheit scheitern könne. Wenn ein Flugzeug beispielsweise nur einmal pro Woche den Flughafen anfliege, könne der erzeugte Typenpegel aufgrund zu geringer Masse nicht statistisch valide ermittelt werden. Die Fraport AG sei jedoch für gute Umsetzungsideen oder konkrete Vorschläge offen.

Ein Mitglied bat um Prüfung, ob der emissionsbezogene Entgeltanteil (Stickoxid- und Kohlenwasserstoffwerte) ebenfalls angehoben werden könne. Seit Einführung dieser Komponente sei keine Anhebung erfolgt. Der Vertreter der Fraport AG nahm den Hinweis auf.

Zur Forderung der FLK, dass zumindest die Nacht von der Incentivierung ausgenommen werden sollte, erklärte der Vertreter der Fraport AG, dass beispielsweise die Starts in der Nachtrandstunde von 22 bis 23 Uhr ohnehin bereits voll ausgeschöpft seien. Eine Zersplitterung der Incentivierung nach Zeitscheiben bringe zudem zusätzliche Komplexität in die Entgeltstruktur. Darüber hinaus sei die Frage der Diskriminierungsfreiheit an dieser Stelle fraglich. Der Vertreter der Fraport AG sagte jedoch zu, dass bei einer möglichen Weiterentwicklung des Programms diese Forderung noch einmal sorgfältig auf Umsetzbarkeit hin geprüft werden solle.

Die Fluglärmkommission begrüßte ausdrücklich die Einbeziehung einer Incentivierungs-Komponente für das sogenannte GBAS-System, d. h. der navigatorischen Einrichtung im Flugzeug, die mittelfristig in Kombination mit anderen Navigationsverfahren das Umfliegen dichtbesiedelter Ortschaften ermöglichen könnte. Mehr gewünscht hätte sich die Kommission aber bei der Abwehr nächtlichen Fluglärms. Das Anreizsystem der Fraport AG für zusätzliche Flugbewegungen bezieht nämlich die Nacht mit ein. Hier hätte es nach Auffassung der Kommission etwas mehr Mut auf Seiten des Ministeriums gebraucht, um zusätzliche Flugbewegungen aus der Nacht herauszuhalten. Auch wenn aus rechtlicher Sicht die von der Fraport AG beantragte Incentivierung nicht habe verhindert werden können, hätten die Mitglieder von den Anteilseignern, d. h. der Stadt Frankfurt und dem Land Hessen, zumindest ein intensiveres Einwirken im Vorfeld der Antragstellung dahingehend erwartet, dass jedenfalls die gesetzliche Nacht von der Förderung ausgeschlossen bleibt.

Grundsätzlich aber wurde die Genehmigung der Entgeltordnung durch das Ministerium für nachvollziehbar empfunden. Gleichzeitig wurde deutlich, dass es noch Möglichkeiten gibt, eine kreative Weiterentwicklung der lärmabhängigen Entgelte zu betreiben, unter Beachtung der Rahmenbedingungen und ohne dass an anderer Stelle Schaden angerichtet wird. Angeregt wurde, in einer Facharbeitsgruppe (z. B. unter Nutzung der bestehenden AG des FFR) die Möglichkeiten einer Weiterentwicklung lärmabhängiger Entgelte zu betreiben. Alle Akteure wurden gebeten, sich in diesen Prozess mit Kreativität einzubringen.

TOP 3 Sachstandsbericht zu den Verhandlungen zur Lärmobergrenze

Der Vorsitzende berichtete, dass vom HMWEVL zwei Arbeitsgruppen eingerichtet worden seien, welche an dem Entwurf eines Lärmobergrenzen-Modells arbeiteten. Dabei werde sowohl die Frage des Ob als auch des Wie näher beleuchtet. Die Strategierunde habe bisher zweimal und der Arbeitskreis dreimal getagt.

TOP 4 RF-leg-Verfahren auf der Südumfliegung (Spurtreue der B 747-800) und Geschwindigkeitsanpassung auf den konventionellen Südumfliegungsverfahren

Die Initiativen der Frankfurter Fluglärmkommission zeigen Erfolg: Bisher wich insbesondere der Flugzeugtyp B 747-800 deutlich – aber noch im Rahmen des rechtlich Erlaubten – von der Idealfuglinie der Südumfliegung ab mit der Folge, dass Trebur und der südliche Teil von Mainz stärker als ursprünglich vorgesehen überflogen wurden. Die Deutsche Flugsicherung hat unter Einbeziehung der Fluglärmschutzbeauftragten nun ein neues Flugverfahren entwickelt, mit dessen Hilfe insbesondere die Spurtreue der B 747-800 auf der Südumfliegung deutlich verbessert werden soll.

Ein Vertreter der DFS stellte den Mitgliedern anhand einer vorab versendeten Präsentation (siehe Anlage) das neue Verfahren vor: Danach soll zum einen eine Flugroute auf der Grundlage von RNP1 mit RF-leg-Funktionalität (Radius to fix) eingeführt werden, mit welcher die Flugspur auch im Kurvenflug exakter abgeflogen werden kann. Das Radius-to-fix-Verfahren sei nur möglich mit einer bestimmten RNAV-Spezifikation (Area Navigation), in diesem Fall mit RNP 1, d. h. mit einer lateralen Abweichungsgenauigkeit von 1 NM. Das neue Flugverfahren soll für die B 747-800 verpflichtend, für alle anderen Flugzeuge optional angeboten werden. Hintergrund ist, dass das genauere RF-leg-Verfahren auch durch die meisten anderen Flugzeugtypen nutzen lässt, sofern diese mit der hierfür notwendigen navigatorischen Technik ausgestattet sind.

Für das Verfahren, welches zunächst nur auf eine Verbesserung bei Trebur zielte, bedarf es auch einer Änderung der ersten Kurve der Südumfliegung in Richtung Süden. Auch hier wird RF-leg zugrunde gelegt sowie eine Erhöhung der Startgeschwindigkeit von 185 Knoten auf 200 Knoten und eine geringfügige Anpassung des Drehpunktes (Rundungsfaktor in Bezug auf die Verfahren von der Südbahn).

Zum anderen soll zusammen mit dieser Neuschaffung von RF-leg-Verfahren die Geschwindigkeit darüber hinaus auch auf den konventionellen Flugrouten der Südumfliegung in der ersten Kurve auf 200 Knoten angehoben werden.

Die Folgen dieses neuen Verfahrens im Hinblick auf die Lärmwirkungen sind nicht vollständig abschätzbar. Positive Effekte werden vor allem für Trebur und den südlichen Teil von Mainz erwartet (zweite Kurve). Es muss jedoch überprüft werden, ob die erwartete größere Spurtreue tatsächlich eintritt, andernfalls wäre die Suche nach weiteren Problemlösungen erforderlich. Einige Mitglieder und die Fluglärmschutzbeauftragte äußerten zudem Bedenken im Hinblick auf die erste Kurve der Südumfliegung. Befürchtet wurde, dass die Flugzeuge im Vergleich zum aktuellen Flugbetrieb flacher fliegen und/oder die Kurve weiter westlich abfliegen könnten, und zwar bezogen auf das RF-Leg-Verfahren und das geänderte Verfahren der konventionellen Flugrouten. Ein Vertreter der DFS erklärte, dass die Flughöhen mit dem RF-leg-Verfahren zumindest deutlich über den Mindestflughöhen liegen würden. Höhere Geschwindigkeiten ergäben auch ein anderes aerodynamisches Verhalten. Auch im Simulator seien die Flüge nicht flacher als bisher durchgeführt worden. Der Drehpunkt für die RF-leg-Route sei so angenommen worden wie bei der aktuellen Route. Der Kurvenverlauf der RF-leg-Route entspreche faktisch dem, wie aktuell geflogen werde. Der Kurvenradius der RF-leg-Route sei zwar enger, allerdings werde die konventionelle Route mit größerer Ungenauigkeit geflogen.

Die Frage eines Mitglieds, ob die Anhebung der Geschwindigkeit mit NIROS nachgerechnet worden sei, bejahte ein Vertreter der DFS mit dem Hinweis, dass sich keine großen Änderungen ergeben hätten. NIROS basiere auf Flugspuren, die mit dem neuen Verfahren auch bei höherer Geschwindigkeit eingehalten würden. Das Mitglied bat um entsprechende Unterlagen hierzu. Ein anderes Mitglied wies darauf hin, dass die flugbetrieblichen Auswirkungen

ohnehin mit einem Monitoring begleitet werden sollen und NIROS als Beurteilungsgrundlage für die FLK nicht ausreichen würde.

Die Einführung des Verfahrens setzt zwar eine Genehmigung für die Abweichung vom ICAO-Regelwerk für die Luftfahrt voraus (beide Kurven), dies scheint aber nach Einschätzung der DFS erreichbar. Ein Vertreter des BAF wies darauf hin, dass ICAO-Abweichungen zwar möglich seien. Allerdings müssten hierfür die Prüfung im Rahmen des regulären Verfahrens abgewartet werden. Danach plant die DFS die Abweichungen von ICAO-Regeln, begründet diese und fügt eine Sicherheitsdokumentation bei. Diese Unterlagen würden dann über das BAF dem BMVI zur Entscheidung zugeleitet, welches sich eine Entscheidung über ICAO-Abweichungen vorbehalten habe. Solange ein solcher Abwägungsprozess nicht durchlaufen sei, stehe auch noch nicht endgültig fest, ob eine Abweichung von ICAO und damit das vorgestellte Verfahren zur Anwendung kommen könne. Schon für den Probetrieb sei eine Genehmigung einer ICAO-Abweichung notwendig. Eine zweite dann bei Wiedereinführung der Unabhängigkeit. Die Unabhängigkeit sei ein Baustein für die Erreichung der Kapazität aus der Planfeststellung und soll die dort enthaltenen Kapazitätsvorgaben umsetzbar machen.

Neben der Lärmreduzierung wird mit den Verfahrensänderungen das Ziel verfolgt, die Unabhängigkeit der Südumfliegung von der Startbahn West wiederzuerlangen. Die Frage eines Mitglieds, ob mit der Unabhängigkeit zur Startbahn West auch Auswirkungen auf die Kapazitätsentwicklung verbunden seien, verneinte die DFS. Die Verkehrsmenge bestimme sich nach dem Bedarf. Die Unabhängigkeit habe zunächst nur Auswirkungen auf die Arbeitsweise der Lotsen, die aktuell noch die Abflüge von der Centerbahn mit denen von der Startbahn West koordinieren müssten. Diese Absprache der Lotsen sei dann nicht mehr erforderlich.

Weiter wurde gefragt, welche Auswirkungen die Möglichkeit des Erreichens der Unabhängigkeit mit der beabsichtigten RNP-Genauigkeit von 0,3 NM auf die Anwendung der Nachtflugroute habe (vgl. wiederholte Anträge der Kommunen Rüsselsheim und Nauheim in den vergangenen Jahren). Konkret wurde gefragt, ob die Nachtflugroute im unabhängigen Betrieb mit einer RNP-Genauigkeit von 0,3 NM geflogen werden könne. Hierauf erläuterte ein Vertreter der DFS, dass RNP 0,3 bisher nur für Helikopter zugelassen sei. Die DFS setze deshalb auf Advanced RNP. Damit könne theoretisch jede Route geflogen werden. Allerdings liege der aktuelle Ausrüstungsstand der Flugzeuge mit dieser Navigationspezifik bei unter 1%. Vor diesem Hintergrund könne man momentan nicht auf diese Anforderung zugreifen. Eine Vertreterin der DFS ergänzte, dass der Antrag auf erweiterte Nutzung der Nachtflugstrecken der Empfehlung Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) vom 13.12.2012 (http://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2011/Bericht_11_5X013_A380A320_FRA.pdf?_blob=publicationFile) widerspreche. Danach benötige der Fluglotse mehr Reaktionszeit als bis dahin vorgesehen. Vor diesem Hintergrund sei in den Planungen der DFS nicht vorgesehen, alle Abflüge auf die Nachtflugroute zu legen.

Ein Mitglied fragte, ob mit dem neuen Verfahren generell das erste Segment der Südumfliegung etwas näher an die Startbahn West verlegt werden könne. Hierauf erklärte ein Vertreter der DFS, dass nach ICAO ein bestimmter Mindestabstand zum ersten Punkt nach der Schwelle von jedem Flugzeug eingehalten werden müsse. Die DFS versuche diesen Punkt so zu legen, dass eine bestimmte Mindestflughöhe erreicht wird und noch genug Zeit verbleibt, um den Piloten die Systeme anzuzeigen. Als Weiterentwicklung hierzu sei nur noch eine versetzte Abflugschwelle möglich. Diese sei weltweit jedoch noch nicht sicherheitsüberprüft. Auf die Nachfrage, ob es eine Möglichkeit zumindest für den abhängigen Betrieb gebe, erwiderte ein Vertreter der DFS, dass alle Flugverfahren ein bestimmtes Coding erforderten. Diese Maschinensprache sei weltweiter Standard für die Programmierung der Flugverfahren. Die Kombination einer konventionellen Flugroute mit einer RNP1-Route sei nicht möglich, da nur ein Schlüssel verwendet werden könne.

Die Frage eines Mitglieds, ob die DFS perspektivisch plane, auf allen Abflugstrecken eine größere Spurtreue zu erreichen, bejahte ein Vertreter der DFS. Fernziel der DFS sei es, die Abflüge so reproduzierbar wie möglich zu planen. San Francisco habe hier bereits deutlich präzisere Werte erreicht. Aufgrund der Regularien in Europa müsse die DFS jedoch Schritt für Schritt vorgehen. Eine Vertreterin der DFS ergänzte, dass zukünftig alle Abflüge mit RNP1-Navigationsgenauigkeit durchgeführt werden sollen. In wenigen Jahren schreibe die europäische Regulierung u. a. solche Luftfahrzeugausrüstungen vor, dann brauche man die konventionellen Routen nicht mehr. Bisher seien jedoch noch nicht alle Flugzeuge damit ausgestattet. Der aktuelle Ausstattungsgrad wird von der DFS auf 10% aller Flugzeuge geschätzt. Der Flugzeugtyp B 747-800 verfüge allerdings über die Technik.

Die Frage eines anderen Mitglieds, ob das vorgestellte Verfahren ein RNP-AR-Verfahren sei, verneinte ein Vertreter der DFS mit dem Hinweis, dass man in Europa generell diesen Weg nicht gehen wolle. *(Anmerkung der DFS zum Protokoll: Austro Control hat ein RNP-AR-Verfahren aufgrund der bergigen Umgebung ICAO-konform eingeführt, für diesen besonderen Zweck ist das Verfahren zulässig)*

Ein Mitglied fragte, ob es einen minimalen Abstand von Wegpunkten gebe, welcher zwingend einzuhalten sei. Ein Vertreter der DFS erläuterte, dass dies maßgeblich von der Navigationstechnik und den konkreten Flugverfahren (Geschwindigkeit, Flughöhe, Neigungswinkel etc.) abhängen, sowie davon, ob es sich um Geradeausflug oder Kurvenflug handele.

Auf der Grundlage dieser Beratung empfahl die Fluglärmkommission, dass in Bezug auf alle von der DFS vorgeschlagenen Verfahrensänderungen zunächst ein Probebetrieb durchgeführt wird, welcher mit einem umfangreichen Monitoring begleitet werden soll, um über die tatsächlichen Auswirkungen der Verfahrensänderungen aufzuklären. Überprüft werden sollen die Auswirkungen in Bezug auf das RF-leg-Verfahren und das geänderte konventionelle Verfahren im Hinblick auf Höhe und laterale Führung im Vergleich zum aktuellen Flugbetrieb in der ersten Kurve, sowie in der zweiten Kurve (Trebur und Süden von Mainz). Das UNH wurde gebeten, ein solches Monitoring durchzuführen. Erst nach Auswertung des Monitorings wird die Kommission eine abschließende Empfehlung zu den Verfahrensänderungen abgeben.

TOP 5 Rechtsgutachten „Ruhige Gebiete“, hier: Teilbereich Fluglärm

Den Mitgliedern vorgestellt wurde zudem ein vom Hessischen Umweltministerium (HMUKLV) beauftragtes Rechtsgutachten zu den Wirkungen sog. „Ruhiger Gebiete“ (festgesetzt nach der EU-Umgebungslärm-Richtlinie) im Bereich des Fluglärmschutzes. Eine Vertreterin des Umweltministeriums stellte dabei im Ergebnis fest, dass „Ruhige Gebiete“ in der Abwägung bei der Flugroutenfestsetzung als ein Belang zu berücksichtigen seien. Es gebe jedoch kein Verschlechterungsverbot o. ä. im Bereich „Ruhiger Gebiete“. Deren Belange könnten vielmehr durch solche des Luftverkehrs überwunden werden.

Das Rechtsgutachten wird in Kürze auf der Internetseite des HMUKLV veröffentlicht.

Ein Mitglied vertrat die Auffassung, dass festgesetzte „Ruhige Gebiete“ nur dann bei der Flugverfahrensplanung maßgeblich Gewicht entwickeln könnten, wenn eine Flugroute abgewogen werde, die über ein faktisch „Ruhiges Gebiet“ führt im Vergleich zu einer Alternative, die über ein formal festgesetztes „Ruhiges Gebiet“ führt und in beiden Gebieten dieselbe Anzahl an Menschen mit der gleichen Betroffenheit leben. Eine Dominanz des Abwägungsbelangs „Ruhiges Gebiet“ gegenüber der Anzahl der Betroffenen oder der Intensität der Betroffenheit sei kaum vorstellbar. In der Praxis habe dieser Abwägungsbelang deshalb kaum Relevanz, er müsse deshalb nur formal in die Abwägung eingestellt werden.

Die Vertreter des HMUKLV und des BAF bestätigten diese Interpretation jedenfalls in der Tendenz. Ein Vertreter des BAF berichtete, dass es in der bisherigen Praxis der Abwägung von Flugverfahren keinen pauschalen Vorrang für „Ruhige Gebiete“ gebe. In den bisherigen Abwägungen des BAF (z. B. zu Flugverfahren für den BER) gebe es einen Gewichtungsvorrang für Wohngebiete gegenüber Erholungsgebieten, weil sich die Bürgerinnen und Bürger der Fluglärmbelastung am Wohnort nicht einfach entziehen könnten. Das sei in Erholungsgebieten anders. Darüber hinaus wies der Vertreter des BAF darauf hin, dass Maßstab nicht die gerechte Abwägung, sondern die rechtmäßige Abwägung sei.

Ein Mitglied appellierte an die anwesenden Kommunalpolitiker, gleichwohl vom Gestaltungsinstrument der Festsetzung „Ruhiger Gebiete“ stärker als in der Vergangenheit Gebrauch zu machen. Die Vertreterin des HMUKLV erklärte, dass das HMUKLV auch künftig noch einmal die Kommunen gezielt über die Möglichkeiten der Festsetzung „Ruhiger Gebiete“ informieren werde.

TOP 6 Schriftliche Berichte

a) **Fraport AG**

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor.

b) **HMWEVL/Fluglärmschutzbeauftragte**

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor.

c) **BAF: Auswertung Statistik OWi-Verfahren der vergangenen Jahre**

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor.

d) **DFS – Verschlinkung Abflugstreckenpaket**

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor. Die DFS musste aus technischen Gründen (frühere Flugdatenverarbeitungssysteme) früher bestimmte Abflugstrecken vorhalten. Diese vollständig mit aktuellen Routen übereinstimmenden, aber technisch anders abgebildeten, Routen, können heute auch theoretisch nicht mehr genutzt werden und sollen – zur Verschlinkung des Systems – gestrichen werden. Die Streichung führt zu keinerlei praktischen Änderungen.

e) **Härtefallkommission**

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor.

Ein Vertreter des Regierungspräsidiums Darmstadt berichtete ergänzend, dass von insgesamt etwa 40 Härtefallersuchen über die Hälfte angenommen worden seien. In der Regel gehe es um die Anerkennung von Wohneinheiten (Zuschuss nach Regionalfonds von 4.350 Euro). Einigkeit habe darin bestanden, dass kein Leerstand gefördert werde. Jeder Fall werde genau geprüft. Ein Mitglied der Härtefallkommission dankte dem Regierungspräsidium Darmstadt für die sorgfältige Aufbereitung und zuverlässige Sitzungsorganisation. Die Härtefallkommission sei ein gutes Instrument, welches ergänzend zum Regionalfonds eingerichtet worden sei.

TOP 7 Verschiedenes

Die Mitglieder dankten dem UNH für die hervorragende Organisation der **diesjährigen ICANA 2016**, deren Videomitschnitte auf der Internetseite des UNH bereits eingestellt sind: <http://icana.umwelthaus.org/icana-archiv-2016/dokumentation/>. Die regelmäßige und öffentliche Durchführung von Fachkonferenzen sei wichtig, um alle aktuell bestehenden Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes zu identifizieren. Darüber hinaus werde erkennbar, woran es liege, dass bestimmte Maßnahmen nicht oder nur langsam umgesetzt würden. Mit dem Abbau solcher Hemmnisse müssten sich alle Beteiligten unbedingt auseinandersetzen. Auf der diesjährigen ICANA sei deutlich geworden, dass vor allem die gesetzlichen Voraussetzungen

auf Bundesebene für das bestehende geringe Lärmschutzniveau ursächlich sei. Es sei deshalb dringend erforderlich, in Berlin eine Verbesserung der rechtlichen Ausgangslage zu bewirken.

Einzelne Mitglieder fragten bei den Vertretern der DFS nach dem Hintergrund für erhöhte Fluglärmbeschwerden aus den Bereichen Kiedrich (nördlicher Gegenanflug), Wolfsheim und Ober-Hildersheim (beides Rheinland-Pfalz). Diese Nachfragen werden bilateral mit der DFS geklärt.

Ein Mitglied fragte, ob die geplante Incentivierung von Mehrverkehr am Flughafen Frankfurt zu einer Ausweitung des vorgeschlagenen **Lärmobergrenzen**-Modells führen wird. Die Fluglärmschutzbeauftragte antwortet hierauf, dass der Vorschlag der Hessischen Landesregierung auf der Grundlage der Prognose-Gutachten der Fraport AG zum T3-Bau erstellt worden sei und auch hiernach von einem Wachstum auszugehen sei. Die aktuell geplanten Ansiedlungen seien in jedem Fall von diesen Prognosegutachten gedeckt. Unabhängig davon spiele die Entwicklung der einzelnen Segmente eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Die Geschäftsführerin informierte darüber, dass der Vorstand der Fluglärmkommission sich noch einmal mit der bereits im Jahr 2013 erfolgten Verlegung der **PSA-Transitions** befasse. Nachdem ein Monitoring des UNH ergeben hatte, dass die verlagerten Flüge deutlich tiefer abgewickelt werden als zuvor, habe der Vorstand die DFS aufgefordert, einen Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise bzw. Verbesserung der Fluglärmsituation für die Betroffenen zu unterbreiten.

Weiter informierte Geschäftsführerin informierte die Mitglieder über die Vorstellung der Eckpunkte zum **Luftverkehrskonzept** am 6.12.2016 gegenüber den Verbänden, zu welcher auch die ADF eingeladen war. Der Inhalt des Konzepts sei danach sehr enttäuschend. Es handele sich um ein reines Konzept für die Luftverkehrswirtschaft, ohne Berücksichtigung von Umweltaspekten. Abweichend von den ursprünglichen Plänen sei das Konzept nicht mit dem BMUB abgestimmt worden. Das Konzept könne deshalb seinem eigenen Anspruch nicht gerecht werden. Ein Konzept für den Luftverkehr in Deutschland zu erstellen, ohne dass den Umweltaspekten - hinreichend beleuchtet – gerecht geworden sei, sei wertlos. Weil es auf dieser Grundlage (bis auf die bereits beschlossene Absenkung der Flugsicherheitskosten) keine Konsequenzen entfalten könne, sei es auch für die Luftverkehrswirtschaft verfehlt. Die ADF hat zusammen mit dem BUND und der BVF eine Pressemitteilung zur Vorstellung der Eckpunkte veröffentlicht: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/presse/2016/pm_bvf_bund_adf_vorstellung_eckpunkte_luftverkehrskonzept_6.12.2016.pdf

Der Vorsitzende dankte den Mitgliedern für die konstruktive Beratung und schloss die Sitzung.

Frankfurt, 6. Februar 2017

Anlagen

- Tagesordnung 238. Sitzung am 7.12.2016
- TOP 2 - BVF, Auswertung Entgeltordnung 2017 und EU-Leitlinien für staatl. Beihilfen, 5.12.2016
- TOP 3 - Schr. BVF, Lärmobergrenze, 25.11.2016
- TOP 4 - Präs. DFS, Südumfliegung, RF-leg-Verfahren und Anpassung der Geschwindigkeit.
- TOP 5 - Präs. HMUKLV, Rechtsgutachten Ruhige Gebiete, Teilbereich Fluglärm
- TOP 6a - Schriftlicher Bericht der HMWEVL zur 238. Sitzung

- TOP 6b - Schriftlicher Bericht der Fraport AG zur 238. Sitzung
- TOP 6c - DFS, Verschlankung der Abflugstrecken
- TOP 6d - Schriftlicher Bericht des BAF, OWi-Statistik 2014-2015
- TOP 6e - Härtefallkommission, Statistik Härtefallersuchen 2013-2016
- PM zur 238. Sitzung am 7.12.2016