



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

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

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

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,  
Energie, Verkehr und Wohnen  
Frau Wiebke Spang  
Postfach 3129  
65021 Wiesbaden

**Vorsitzender**

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim  
[th.juehe@raunheim.de](mailto:th.juehe@raunheim.de)

**StellvertreterInnen**

Umweltdezernentin Katrin Eder, Mainz  
[Katrin.Eder@stadt.mainz.de](mailto:Katrin.Eder@stadt.mainz.de)  
Bürgermeister Jan Fischer, Nauheim  
[jfischer@nauheim.de](mailto:jfischer@nauheim.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: 28. August 2019**

### **Antrag der Fraport AG nach § 19b LuftVG auf Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt/Main ab 1. Januar 2020**

**Ihr Schreiben V 5-D – 66-m-04-03-10-01 (2020) vom 5. Juli 2019 mit Antragschreiben der Fraport AG vom 5. Juli 2019**

Sehr geehrte Frau Spang,

für Ihr Schreiben vom 5. Juli 2019 und die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum Antrag der Fraport AG auf Entgelterhöhung zum 1. Januar 2020 danke ich Ihnen.

Der Vorstand der Fluglärmkommission hatte mit Blick auf einen möglichen Entgeltantrag der Fraport AG bereits am 20. Juni 2019 im Rahmen einer Pressemitteilung die aus Sicht der Kommission bestehenden Kernforderungen formuliert. Diese Kernforderungen werden im Lichte des danach einreichten Entgeltantrags der Fraport AG vom 5. Juli 2019 nachfolgend präzisiert und um weitergehende Forderungen ergänzt:

#### **1. Anhebung der Lärmzuschläge in der Mediationsnacht (23-5 Uhr) um mindestens 350 bis 500%**

In der Mediationsnacht (nach der Entgeltordnung sog. Nachtzeit 2), d. h. von 23-5 Uhr, sollen nach dem Antrag der Fraport AG die Lärmzuschläge pro Flugbewegung von 200% auf 300% angehoben werden. Hinzuweisen ist an dieser Stelle darauf, dass die Lärmzuschläge in der Mediationsnacht bis zum Jahr 2012 bereits bei etwa 300% lagen und danach abgesenkt wurden.

**Die Fluglärmkommission begrüßt diese überfällige (Wieder)Anhebung der Lärmzuschläge in der Mediationsnacht grundsätzlich, weist aber gleichzeitig darauf hin, dass die Höhe der Anhebung aus Sicht der Kommission weiterhin nicht ausreicht, um hinreichende Anreize zu setzen, Flüge in der Mediationsnacht weitgehend zu vermeiden.** Die Kommission verweist dabei auch auf andere Standorte, welche deutlich höhere Zuschläge in der Kernzeit der Nacht vorsehen, so erhebt beispielsweise der Flughafen Hamburg in der Zeit von 23-0 Uhr Zuschläge von 350-500% (zeitliche Staffelung im 15-Minuten-Rhythmus).



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Die Kommission regt darüber hinaus an zu prüfen, ob bei regelmäßigen Verspätungen, z. B. bei 30%iger Verspätungsquote in zwei aufeinanderfolgenden Monaten, ab beispielsweise dem 3. Monat ein zusätzlicher Zuschlag pro Landung von mindestens 10.000 Euro erhoben werden kann. Alternativ könnte insoweit ein Zuschlag von z. B. 50 Euro pro Passagier in der Nachtzeit 2 eingeführt werden.

## **2. Deutliche Anhebung der Lärmentgelte in den Nachtrandstunden (22-23 und 5-6 Uhr)**

In den Nachtrandstunden (nach der Entgeltordnung sog. Nachtzeit 1), d. h. von 22-23 und 5-6 Uhr, sollen nach dem Antrag der Fraport AG die Zuschläge pro Flugbewegung von 50% auf 65% angehoben werden. Hinzuweisen ist wiederum darauf, dass die Lärmzuschläge in den Nachtrandstunden bis zum Jahr 2012 bereits bei 225% (Kategorie 3) bis 303% (Kategorie 10) und erst danach deutlich abgesenkt wurden.

Da es sich bei Flügen in der Nachtzeit 1 um Flüge in der nach dem Luftverkehrsgesetz besonders schützenswerten gesetzlichen Nacht handelt, sollten Flüge auch in den Nachtrandstunden mit deutlich höheren Lärmzuschlägen versehen werden als am Tag.

**Nach Auffassung der Fluglärmkommission Frankfurt ist die vorgeschlagene Anhebung der Lärmentgelte in den Nachtrandstunden auf lediglich 65% für einen wirksamen wirtschaftlichen Anreiz bei Weitem nicht ausreichend. Mit Blick auf die in der NORAH-Studie festgestellten größeren Auswirkungen der Störungen des Nachtschlafes in der morgendlichen Nachtrandstunde (aufgrund des geringeren Schlafdruckes häufigeres Aufwachen und längere Zeit bis zum Wiedereinschlafen) fordert die Kommission, die Zeit von 5-6 Uhr, mindestens jedoch die Zeit von 5-5:30 Uhr, in die Nachtzeit 2 zu integrieren. Auch die abendliche Nachtrandstunde von 22-23 Uhr sollte vor dem Hintergrund der bestehenden gesundheitlichen Auswirkungen von Nachtfluglärm mit höheren Lärmzuschlägen belegt werden, als bislang vorgesehen. Die Fluglärmkommission hält dabei mindestens einen Zuschlag in ähnlicher Größenordnung wie am Flughafen Hamburg (Lärmzuschläge liegen bei 150% in der Zeit von 22-23 Uhr) für angemessen.**

## **3. Gesonderte Lärmzuschläge für Verspätungsflüge**

Ein erheblicher Teil des drastischen Anstiegs der Flüge nach 22 Uhr im Jahr 2018 und der - im Vergleich zum Vorjahr zwar etwas zurück gegangen aber immer noch auf sehr hohem Niveau liegenden - Nachtflüge im Jahr 2019 wurde durch Flüge verursacht, die planmäßig vor 22 Uhr stattfinden sollten. Der Verspätungsabbau von am Tag geplanten Flügen in der gesetzlichen Nacht führt zu einem Verspätungs-Dominoeffekt, der bis in die Mediationsnacht hineinwirkt. Gleichwohl enthält die von der Fraport AG beantragte Entgeltordnung bisher keinen Zuschlag für verspätete Flüge in der gesetzlichen Nacht, die jedoch vor 22 Uhr geplant waren.

**Die Fluglärmkommission fordert die Einführung von gesonderten Lärmzuschlägen für Verspätungsflüge ab 22 Uhr, welche vor 22 Uhr geplant waren.**

## **4. Lärmzuschläge für sog. Kapitel-3-Flugzeuge**

Die Fraport AG beantragt zum 1.1.2020 die Einführung eines Zuschlags für sog. Kapitel-3-Flugzeuge und noch ältere Flugzeuge von 30% auf alle Lärmkomponenten.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Die nur noch zu einem sehr geringen Anteil am Flughafen Frankfurt operierenden Flugzeuge nach den sog. ICAO-Kapitel-3-Standard entsprechen lediglich dem veralteten technischen Stand aus dem Jahr 1977. Nach dem aktuellen Koalitionsvertrag der Hessischen Landesregierung sollen Flugzeuge, welche die Anforderungen des Nachfolgestandards (Kapitel-4) nicht erfüllen, künftig nicht mehr am Flughafen Frankfurt verkehren dürfen. Dieses Vorhaben der Hessischen Landesregierung, das von der Fluglärmkommission ausdrücklich unterstützt wird, sollte durch entsprechend hohe Lärmzuschläge am Tag und deutlich höhere in der Nacht für alle Flugzeuge, welche die Standards von ICAO-Kapitel-4 nicht erfüllen, bereits auf der Ebene der Flughafenentgelte wirksam vorbereitet und unterstützt werden.

**Vor diesem Hintergrund begrüßt die Kommission die Einführung von Zuschlägen auf Kapitel-3-Flugzeuge. Auch wenn es sich nicht um viele Flugbewegungen handelt, sollte das Starten und Landen dieser - aufgrund der veralteten Technik sehr lauten – Flugzeuge am Flughafen Frankfurt möglichst ganz vermieden werden, was bei einem Zuschlag von 30% nicht zu erwarten ist. Die Kommission fordert deshalb einen Zuschlag von 50% für Kapitel-3-Flugzeuge am Tag sowie zusätzlich dazu 30% im Nachtzeitraum und am Wochenende.**

### **5. Anhebung des Gesamtanteils der Lärmentgelte auf 30%**

Aktuell beträgt der Anteil der Lärmentgelte an den Gesamtentgelten am Flughafen Frankfurt am Main lediglich 13,6%. Die übrigen Entgeltanteile beziehen sich auf andere Bezugsgrößen. Nach dem Entgeltantrag der Fraport AG sollen sich die Lärmentgelte ab dem Jahr 2020 auf 13,3% reduzieren. Die Fraport AG begründet diese Reduzierung damit, dass Flugzeugtypen in andere Lärmkategorien umgruppiert wurden und sich hiermit das Entgeltvolumen deutlich abgesenkt hat, welches durch Erhöhungen der erhöhte Lärmzuschläge in der Nacht nicht vollständig wieder aufgefangen werden konnte. Hierdurch sinkt der Anteil der Lärmentgelte an den Gesamtentgelten ab dem Jahr 2020 sowohl prozentual als auch in absoluten Werten (121,1 Mio. Euro in 2019 gegenüber 120,8 Mio. Euro in 2020) etwas gegenüber dem Jahr 2019.

**Um der Nutzung lärmarmen Flugzeuge am Flughafen Frankfurt deutlich größeres Gewicht als bisher zu verleihen und hierdurch die beabsichtigte Lenkungswirkung auch Realität werden zu lassen, fordert die Fluglärmkommission seit Jahren, dass der lärmabhängige Entgeltanteil stufenweise innerhalb von fünf Jahren auf 30% angehoben wird. Die Kommission lehnt die Absenkung des lärmabhängigen Entgeltanteils ab und fordert stattdessen eine deutliche Anhebung auf 30% an den Gesamtentgelten.**

### **6. Beendigung des Incentive-Programms**

Die seit dem Jahr 2014 bestehenden Incentive-Programme der Fraport AG haben dazu geführt, dass der Flugverkehr insbesondere in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Die Wachstumsraten am Flughafen Frankfurt lagen allein im Jahr 2018 bei etwa 8% sowohl bei der Anzahl der Passagiere (7,8%) als auch bei den Flugbewegungen (7,7%).

Dieser starke Anstieg wirkte sich auch auf die deutliche Zunahme von Verspätungsflügen aus (sowohl nach 22 als auch nach 23 Uhr). Auch wenn sich die Verspätungsflüge im Vergleich zum unhaltbaren Zustand des vergangenen Jahres wieder etwas reduziert haben, liegen sie weiterhin auf einem sehr hohen Niveau. Eine kurzfristige strukturelle und spürbare Verbesserung dieser Verspätungssituation ist momentan nicht erkennbar, so dass mit Blick



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

auf die bereits jetzt prognostizierte weitere Zunahme des Flugverkehrs davon auszugehen ist, dass auch die Anzahl der Verspätungsflüge künftig noch weiter ansteigen wird.

Darüber hinaus muss konstatiert werden, dass einzelne in der Region vereinbarte aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund des deutlichen Anstiegs der Flugbewegungen zunehmend von den Verantwortungsträgern zurückgenommen werden oder deren Umsetzung gar nicht in Angriff genommen wird. Dies betrifft beispielsweise die in der Allianz für Lärmschutz im Jahr 2012 beschlossene Maßnahme „Anhebung der Gegenanflüge um 1.000 Fuß“ oder auch ggf. die künftige Umsetzung der Lärmpausen.

Die erreichten lärmindernden Maßnahmen waren und sind absehbar bereits jetzt nicht ausreichend, um die mit dem Flughafenausbau verbundene Belastung der Bevölkerung hinreichend abmildern zu können. Gleichwohl beantragt die Fraport AG zum 1.1.2020 die Fortsetzung des bestehenden Incentive-Programms.

**Die Fluglärmkommission Frankfurt fordert, dass die finanzielle Förderung der Zunahme des Flugverkehrs unverzüglich gestoppt und das Incentive-Programm beendet wird. Die Fluglärmkommission schließt sich damit der Haltung der hier bereits ansässigen Fluggesellschaften an und lehnt das künstliche Generieren weiterer Flugbedarfe durch Ansiedlung zusätzlicher Airlines ab. Besonders kritisch zu sehen sind nach Auffassung der Kommission die Incentivierung von Kurzstreckenflügen (s.u.) und von besonders gesundheitsrelevanten Nachtflügen.**

Nach Auffassung eines Mitglieds der Fluglärmkommission bestehen weiterhin Zweifel an der rechtlichen Zulässigkeit der Incentivierung im Hinblick auf eine möglicherweise unzulässige Beihilfe. Vor diesem Hintergrund hatte die Kommission die Genehmigungsbehörde mit Stellungnahme vom 31.8.2016 um Prüfung der Vereinbarkeit mit EU-Beihilferecht gebeten. Die Kommission bittet insoweit Übermittlung des Prüfergebnisses.

### **7. Förderung der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene**

Die Fraport AG kommt der Forderung der Fluglärmkommission nach einer Anhebung der Entgelte für Umsteigepassagiere mit dem aktuellen Antrag nicht nach. Die Passierentgelte bleiben auch mit dem vorliegenden Antrag auf dem gleichen Niveau wie seit dem Jahr 2017. Damit liegen die Entgeltsätze für Umsteigepassagiere auch nach dem 1.1.2020 mit 12,93 € deutlich unterhalb der Entgeltsätze für Originär-Passagiere (zw. 18,16 € und 25,16 € je nach Reiseziel), welche ggf. mit der Bahn anreisen.

Die bestehenden finanziellen Anreize, auch bei Zubringerflügen im Bereich der Kurzstrecke das Flugzeug zur Anreise zu nutzen, bestehen durch die beantragte Anpassung mithin weiter fort. Nach einer Analyse des BMVI haben 29% der inländischen Passagierflüge vom oder zum Flughafen Frankfurt eine Flugstrecke von unter 500 km. Das insoweit bestehende nennenswerte Potential für eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene sollte entsprechend der Ziele des Koalitionsvertrages der Hessischen Landesregierung aus dem Jahr 2018 unbedingt genutzt werden.

**Aus Sicht der Fluglärmkommission sollten die Entgeltsätze für Umsteigepassagiere (zumindest auf vorherigen Kurzstreckenflügen bis 500 km) an diejenigen der Originär-Passagiere angepasst, mindestens jedoch deutlich angehoben, werden. Darüber hinaus fordert die Kommission zusätzliche Entgelte für Originär-Passagiere mit einer Flugstrecke bis 500 km, um wirksame Anreize für eine Verlagerung von Kurzstrecken-**



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

**flügen auf die Schiene zu setzen und hierdurch das Ziel der Hessischen Landesregierung auch mit finanziellen Anreizen im Rahmen der Flughafen-Entgelte zu begleiten.**

## **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 seitdem eine große Ungleichbehandlung zwischen beiden Verkehrseinheiten festzustellen, die auch durch den aktuellen Antrag zum 1.1.2020 nicht behoben werden soll: bei den variablen Entgelten werden pro Passagier 1,36 €, pro 100 kg Fracht jedoch nur 0,06 € erhoben. Ein ähnliches Verhältnis liegt bei den Sicherheitsentgelten (1,24 € gegenüber 0,21 €) und Schallschutzentgelten vor (0,24 € gegenüber 0,04 €).

**Die deutliche Privilegierung des Frachtverkehrs gegenüber dem Passagierverkehr darf aus Sicht der Fluglärmkommission vor allem nicht in der gesetzlichen 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. Flottenpegel**

Nach der bisherigen und auch für 2020 vorgesehenen 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 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, 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, regt die Fluglärmkommission weiterhin dringend die Einführung eines Flottenpegels an.**

Eine noch größere Anreizwirkung verspricht ein aktuell von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH entwickeltes System, nach dem mit der Eröffnung des neuen Berliner Flughafens BER für jedes Einzelereignis der tatsächliche Lärm gemessen und ein entsprechendes Entgelt erhoben werden soll. **Die Fluglärmkommission bittet die Fraport AG darum, die Entwicklung und künftigen Erfahrungen am Flughafen BER auf eine Anwendbarkeit auch am Flughafen Frankfurt hin zu prüfen.**



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

## **10. 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.

**Die Fluglärmkommission regt daher an, die Entgelte an Wochenenden und an Feiertagen anzuheben und hierdurch eine entsprechende Steuerungswirkung zu erzielen.**

## **11. Passiver Schallschutz**

**Die Kommission hält es weiter für geboten, dass der Aufwand für Schallschutzmaßnahmen zum Nachtschutz verursachergerecht auf die Flugbewegungen zwischen 22:00 und 6:00 Uhr umgelegt wird.**

## **12. Lärmkategorien**

Am Flughafen Frankfurt bestehen aktuell 15 Lärmkategorien, in welche die einzelnen Luftfahrzeugtypen auf der Grundlage von Messungen der Starts und Landungen eingeordnet werden. Die Systematik wird auch mit dem Antrag der Fraport AG auf Anpassung zum 1.1.2020 beibehalten. Allerdings werden die zu entrichtenden Kosten in den einzelnen Lärmkategorien geringfügig zwischen 2 Euro in der leisesten Lärmkategorie (1) bis 39 Euro in der lautesten Lärmkategorie (15) angehoben, das entspricht einem prozentualen Anstieg von 0,17% (Lärmkategorie 15) bis 5,47% (Lärmkategorie 6). Der prozentuale Anstieg der Erhöhung der Entgelte in den Kategorien nimmt dabei grundsätzlich in Richtung lautere Kategorie ab.

Aus Sicht der Kommission ist bereits zweifelhaft, ob der nur geringfügige Anstieg der Kosten überhaupt eine weitergehende Anreizwirkung als bisher entfalten kann. Mit Blick auf die teilweise an anderen Standorten eingesetzten leiseren Flugzeugtypen großer Fluggesellschaften (z. B. A350 am Standort München anstelle in Frankfurt), ist davon auszugehen, dass die Spreizung zwischen den Entgeltklassen noch deutlicher als bisher ausfallen sollte, um eine spürbare Steuerungswirkung zu entfalten. **Vor diesem Hintergrund fordert die Kommission eine deutliche Anhebung der Lärmentgelte, insbesondere im Verhältnis zwischen lauterer Alternativen zu vergleichbaren leiseren Flugzeugtypen (z. B. B747 anstelle von A380). Darüber hinaus bedarf es aus Sicht der Kommission grundsätzlich einer noch stärkeren Spreizung zwischen leiseren und lauterer Flugzeugkategorien.**

Hinzuweisen ist darauf, dass mit der ab dem 1.1.2017 geltenden Entgeltordnung Lärmkategorie 1 mit Lärmkategorie 2 zusammengelegt wurde. Dadurch erfolgte eine generelle Verschiebung der Zuordnung der Flugzeugtypen hin zu einer niedrigeren Lärmkategorie. Die heutigen moderneren Flugzeugtypen wie A 320neo, A 321neo etc. werden zumindest beim Start aktuell in die leiseste Lärmkategorie 1 eingeordnet. Bei einer solchen Einstufung besteht auch perspektivisch kein Anreiz, den Flugzeugherstellern noch leisere Flugzeugtypen abzuverlangen. **Die Kommission regt daher an, wie in der Entgeltordnung, die bis zum Jahr 2016 galt, weitere (leisere) Lärmkategorien einzuführen, welche den Lärm in 1 dB-Schritten Abstand zur aktuell leisesten Kategorie berücksichtigen.**



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

### **13. Weitergehende Einzelforderungen**

Über die aufgeführten Forderungen hinaus haben die Mitglieder der Fluglärmkommission in zahlreichen früheren Stellungnahmen<sup>1</sup> weitergehende Forderungen zur Weiterentwicklung der Entgeltstruktur aufgestellt, auf welche hiermit ausdrücklich Bezug genommen wird.

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

Thomas Jühe  
Vorsitzender

---

<sup>1</sup> vgl. FLK-Homepage:

- o [http://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/stellungnahmen/pdf-2016/stellungnahme\\_flk\\_entgelterhoehung\\_zum\\_1.1.2017\\_stand\\_31.8.2016.pdf](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2016/stellungnahme_flk_entgelterhoehung_zum_1.1.2017_stand_31.8.2016.pdf)
- o [http://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/stellungnahmen/pdf-2015/stellungnahme\\_flk\\_entgelterhoehung\\_zum\\_1.1.2016\\_stand\\_31.8.2015..pdf](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2015/stellungnahme_flk_entgelterhoehung_zum_1.1.2016_stand_31.8.2015..pdf)
- o [http://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/stellungnahmen/pdf-2014/hinweise\\_fuer\\_entgeltstruktur\\_2016\\_ergebnis\\_brainstorming\\_mitglieder\\_der\\_flk\\_frankfurt\\_4.7.2014.pdf](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2014/hinweise_fuer_entgeltstruktur_2016_ergebnis_brainstorming_mitglieder_der_flk_frankfurt_4.7.2014.pdf)
- o [http://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/stellungnahmen/pdf-2014/stellungnahme\\_flk\\_entgelterhoehung\\_zum\\_1.1.2015\\_stand\\_19.8.2014.pdf](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2014/stellungnahme_flk_entgelterhoehung_zum_1.1.2015_stand_19.8.2014.pdf)
- o [http://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/stellungnahmen/pdf-2013/stellungnahme\\_flk\\_entgelterhoehung\\_zum\\_1.1.2014\\_mit\\_stellungnahmen\\_flk-mitglieder\\_25.11.2013.pdf](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2013/stellungnahme_flk_entgelterhoehung_zum_1.1.2014_mit_stellungnahmen_flk-mitglieder_25.11.2013.pdf)
- o [http://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/stellungnahmen/pdf-2013/stellungnahme\\_flk\\_entgelterhoehung\\_zum\\_1.1.2014\\_stand\\_23.8.2012.pdf](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2013/stellungnahme_flk_entgelterhoehung_zum_1.1.2014_stand_23.8.2012.pdf)
- o [http://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/stellungnahmen/pdf-2012/2012-08-31-flk-entgelterhoehung-zu-01-2013.pdf](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2012/2012-08-31-flk-entgelterhoehung-zu-01-2013.pdf)
- o [http://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/stellungnahmen/pdf-2012/2012-02-27-flk-entgelterhoehung-zu-07-2012.pdf](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2012/2012-02-27-flk-entgelterhoehung-zu-07-2012.pdf)