

KAG FLUGHAFEN FRANKFURT



KAG Flughafen, Postfach 1464, 64504 Groß-Gerau

Geschäftsstelle

Alexandra Diesterweg

Telefon 06152-989 391 Fax 989 448

Email a.diesterweg@kreisgg.de

27.11.2014

Protokoll der Mitgliederversammlung am 04.11.2014

Ort: Kreisverwaltung Groß-Gerau, Peter-Schöffler-Raum
Sitzungsleitung: Walter Astheimer, Vorstandsvorsitzender
Protokoll: Alexandra Diesterweg
TeilnehmerInnen: siehe Anwesenheitsliste
Beginn: 10:00 Uhr
Ende: 12:00 Uhr

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 02.06.2014
2. Erläuterungen zu Lärmpausen, Lärmobergrenze und Flachstartverfahren von Anja Wollert, Geschäftsführerin ADF und FLK
3. „Biomonitoring von Luftschadstoffen – Vorstellung der Untersuchungsergebnisse aus Mörfelden-Walldorf“ von Umweltconsulting Prof. Klein und Dr. Quack
4. SPD-Fraktionsanhörung zum Bau des Terminal 3
5. Kassenprüfung des Jahres 2013
6. Verschiedenes

TOP 1 Begrüßung und Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 02.06.2014

Die Tagesordnung der heutigen Sitzung wird angenommen. Das Protokoll der letzten Mitgliederversammlung wird genehmigt.

TOP 2 Erläuterungen zu Lärmpausen, Lärmobergrenze und Flachstartverfahren von Anja Wollert, Geschäftsführerin ADF und FLK

Siehe beigefügte Präsentation.

Herr Astheimer bedankt sich bei Frau Wollert für ihre Ausführungen. Er fasst zusammen, dass das Cutback-Verfahren laut der Monitoring-Ergebnissen des FFR keine signifikanten Lärmauswirkungen hat.

Herr Jühe bekräftigt seine generelle Kritik an der Lufthansa hinsichtlich der eigenmächtigen Einführung des Verfahrens. Die Fluglärmkommission erwartet für jede Abflugstrecke die lärmgünstigste Variante bzw. Flugverfahren.

Frau Straßer fragt nach einer Möglichkeit, gegen die bundesweite Einführung des geänderten Cutback-Verfahrens zu intervenieren.

Der Vorsitzende der Fluglärmkommission erklärt, dass über die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) dies regelmäßig thematisiert und diskutiert und somit der Widerstand aufrechterhalten wird.

Frau Wollert ergänzt, dass sich die ADF auf ihrer nächsten Sitzung in der kommenden Woche auch mit dem Cutback-Verfahren beschäftigen wird.

Zum Thema Lärmpausen führt Frau Wollert aus, dass die 5 vorgestellten Modelle nicht unter Beteiligung der FLK oder des FFR erarbeitet wurden. Da die Kapazität in den Nachtrandstunden begrenzt wird, lehnt die Luftverkehrswirtschaft die Einführung von Lärmpausen ab. Möglichst bis Ende des Jahres soll die Diskussion in den Gremien abgeschlossen sein. Die Fluglärmkommission hat in ihrer Sitzung am 24.09.2014 Prüfkriterien für die Lärmpausen festgelegt. Aktuell nimmt eine Arbeitsgruppe des FFR und der FLK Berechnungen anhand der FLK-Prüfkriterien vor. Bis Ende des Jahres bzw. Anfang 2015 soll dann in der FLK über die Ergebnisse beraten werden. Was danach passiert bzw. ob eine Einführung zum Sommerflugplan 2015 tatsächlich stattfindet, ist noch offen.

Herr Winkler von der Stadt Mörfelden-Walldorf kritisiert, dass die Lärmpausen lediglich eine Lärmverschiebung bzw. Verteilung darstellen. Aus seiner Sicht ist für die Betroffenen eine generelle Lärmpause besser, also jeweils ½ Stunde vor bzw. nach dem Nachtflugverbot, da in dieser Zeit ohnehin wenig Flugverkehr stattfindet. Die Forderung nach einem Nachtflugverbot von 22-6 Uhr bleibt hiervon unberührt.

Herr Jühe teilt hierzu mit, dass die Verlagerung von Flügen aus den Nachtrandstunden ohnehin Position der Fluglärmkommission ist.

Herr Maßberg vom HMWEVL verweist auf die Freiwilligkeit der Maßnahme und schließt Betriebsbeschränkungen aus. Der Wirtschaftsminister sieht außer den 5 vorgeschlagenen Modellen keine Möglichkeit weitere Varianten zu diskutieren.

Frau Wollert weist darauf hin, dass die Stadt Mörfelden-Walldorf einen Antrag auf Prüfung eines weiteren Lärmpausenmodells nachgereicht hat. Die FLK will das Ministerium auffordern zu prüfen, welche Flüge aus den Randstunden verlagert werden können.

Bürgermeister Schneider teilt die Auffassung, dass durch die vorgeschlagenen Modelle keine Lärmreduzierung sondern nur eine Lärmverteilung erreicht wird. Er warnt davor die KAG Position eines Nachtflugverbots von 22-6 Uhr aufzuweichen.

Der KAG-Vorsitzende stellt klar, dass der Antrag der Stadt Mörfelden-Walldorf nicht Gegenstand der heutigen Sitzung ist und die KAG Position zum Nachtflugverbot unberührt bleibt. Gleichwohl wird besagter Antrag der KAG zur Kenntnis gegeben.

Frau Wollert fährt mit ihren Ausführungen zum Thema Lärmobergrenze fort. Im Planfeststellungsbeschluss wurde die Einführung einer Lärmobergrenze mangels

Berechnungsgrundlage zunächst nicht verankert. Das von der FLK in Auftrag gegebene Gutachten bestätigt die Möglichkeit zur Einführung einer Lärmobergrenze über einen Auflagenvorbehalt, es darf nur die Abwägung des Planfeststellungsbeschlusses nicht beeinträchtigt werden. Deshalb ist nicht von einer Bewegungsgrenze unterhalb der 701.000 Flugbewegungen auszugehen, da diese abgewogen ist.

An das HMWEVL wird die Bitte gerichtet, sich schnellstmöglich mit dem Thema zu befassen, da in zwei Jahren die EU-BetriebsbeschränkungsVO in Kraft tritt. Danach sind Änderungen nur noch schwer durchzusetzen.

Der Vorstand der FLK entwirft aktuell Anforderungen an eine Lärmobergrenze. Diesbezügliche Anregungen können an die FLK gerichtet werden. In der FLK Sitzung am 10.12. soll hierüber beraten werden.

Herr Jühe nennt einige Anforderungen an eine Lärmobergrenze wie z. B. die Dynamisierung, d. h. dass die Lärmreduktion durch technische Verbesserungen am Fluggerät oder Flugverfahren den Lärmbetroffenen zugutekommen muss. Ein weiterer Aspekt ist die Schaffung lokaler Immissionsgrenzwerte, um insbesondere dem Schutz hochbetroffener Anwohner Rechnung zu tragen. Er sieht zwei mögliche Instrumentarien zur Lärmreduzierung. Zum einen über die Einführung von Start- und Landeentgelten und zum anderen würde die Einführung einer Lärmobergrenze die Airlines in die Pflicht nehmen, leiseres Fluggerät einzusetzen. Das Zeitfenster von 2 Jahren bis zum Inkrafttreten der BetriebsbeschränkungsVO gilt es dringend zu nutzen.

Frau Straßer verweist darauf, dass das Rechtsgutachten der FLK einen Handlungsspielraum der Landesregierung belegt. Im Hinblick auf die nicht eintretende Prognose von 701.000 Flugbewegungen sollten die tatsächlichen Flugbewegungen für die Festlegung einer Lärmobergrenze maßgeblich sein.

Herr Schneider spricht sich dafür aus, dass die KAG den Appell der FLK bezüglich der schnellstmöglichen Befassung der Landesregierung mit dem Thema Lärmobergrenze vor dem Hintergrund der knappen Zeit unterstützen soll. Eine kleinteilige Betrachtung der Lärmauswirkung sowie die Anzahl der Höchstbetroffenen sind für ihn auch wichtig, allerdings darf es aus seiner Sicht nirgendwo lauter werden.

Herr Jühe entgegnet hierauf, dass dies nicht Position der KAG sein kann, da evtl. die Situation eintritt, dass das Umfliegen von dicht besiedelten Gebieten zu einer Lärmentlastung einer großen Anzahl von Hochbetroffenen führen würde.

Herr Schneider sieht den Sinn einer Lärmobergrenze darin, dass es für niemanden lauter werden darf.

Der Vorsitzende schlägt vor, bis zur nächsten KAG Mitgliederversammlung eine gemeinsame Position der KAG zum Thema Lärmobergrenze zu erarbeiten.

TOP 3 „Biomonitoring von Luftschadstoffen – Vorstellung der Untersuchungsergebnisse aus Mörfelden-Walldorf“ von Umweltconsulting Prof. Klein und Dr. Quack

Im Stadtgebiet von Mörfelden-Walldorf, an der Startbahn West und der A 5 wurde mittels Grünkohlpflanzen die Schadstoffbelastung der Luft untersucht. 14 Messpunkten wurden

ausgewertet. Die Belastung mit Schwermetallen ist insgesamt gering (Ausnahme Nickel). Eine vergleichsweise hohe Belastung wurde bei Benzo(a)pyren, das zu den polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen zählt, festgestellt. Die Quelle konnte allerdings nicht lokalisiert werden. Ein Zusammenhang mit dem Flugverkehr war nicht festzustellen. Die Wissenschaftler sprechen als Handlungsempfehlung aus, die hohe Benzo(a)pyren-Belastung weiträumiger zu untersuchen.

In der anschließenden Diskussion wird die Frage aufgeworfen, ob eine Ausweitung des Untersuchungsgebietes Aufschluss über die Emmissionsquelle geben kann. Hierzu wird erklärt, dass Messpunkte direkt auf dem Flughafengelände sinnvoll wären um zu klären, ob der Flugverkehr in diesem Zusammenhang eine Rolle spielt.

Die Fragestellungen hinsichtlich der Emmissionsquelle sowie der Beauftragung und Finanzierung einer möglichen Folgeuntersuchung durch das Land Hessen sollen geklärt werden. Mit Fraport soll Kontakt aufgenommen werden um zu klären, ob auf dem Flughafengelände Messpunkte installiert werden können.

TOP 4 SPD-Fraktionsanhörung zum Bau von Terminal 3

Herr Astheimer nimmt für die KAG an der SPD-Anhörung teil. Die KAG hat sich zu Terminal 3 dergestalt positioniert, dass Anhand der geforderten Prognose mit dem Stützjahr 2020 letztendlich entschieden werden muss, ob und in welcher Größe ein Terminal 3 für das Verkehrsaufkommen des Jahres 2020 erforderlich sein wird. Nach Einschätzung der KAG kann das erwartete Verkehrsaufkommen des Jahres 2020 mit den heute vorhandenen betrieblichen Einrichtungen des Flughafens Frankfurt bewältigt werden. Die Stellungnahme der KAG stellt die wichtigsten Punkte heraus:

1. den fehlenden Bedarf, belegt durch die aktuellen Fraport Prognosen
2. die drohende Fehlinvestition und die
3. fehlende Verkehrsanbindung von T 3

Die KAG Mitglieder stimmen zu, dass der Vorsitzende sich bei der Anhörung auf diese Punkte stützen wird.

Herr Maßberg teilt in Bezug auf das Argument der möglichen Fehlinvestition mit, dass das Land derzeit intensiv den Bedarf für T 3 überprüft. Zwar ist das Land Hessen finanziell nicht beteiligt, hat aber als Anteilseigner ein großes Interesse an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens.

TOP 5 Kassenprüfung des Jahres 2013

Herr Klanitz, der bei der Kassenprüfung des Jahres 2013 nichts zu beanstanden hatte, empfiehlt die Entlastung des Vorstandes. Diese wird einstimmig angenommen.

TOP 6 Verschiedenes

Keine Wortmeldungen.

Angefertigt
Alexandra Diesterweg
(Protokollführung)

Für die Richtigkeit
Walter Astheimer
(Sitzungsleitung)