

KAG FLUGHAFEN FRANKFURT

KAG Flughafen, Postfach 1464, 64504 Groß-Gerau



Geschäftsleitung

Stefanie Luley

Telefon: 06152/989-391 Fax:
989-448

E-Mail: s.luley@kreisgg.de

29.12.2011 Az.: III/2

Protokoll der Mitgliederversammlung vom 19.10.2011

Ort: Landratsamt Groß-Gerau
Leitung: Erster Kreisbeigeordneter Walter Astheimer, Vorsitzender KAG
Teilnehmer: vgl. Anwesenheitsliste
Beginn: 10.00 Uhr
Ende: 12.00 Uhr

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung und Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 05.05.2011
2. Neue Flugrouten, Bericht Herr Ramos und Herr Müller, Deutsche Flugsicherung (DFS)
3. Passiver Lärmschutz – Effekte (Gutachten Raunheim), Vortrag: Herr Bürgermeister Jühe
4. Verschiedenes

zu TOP 1 – Begrüßung und Genehmigung des Protokolls

Herr Astheimer begrüßt die Anwesenden zur KAG Mitgliederversammlung, insbesondere begrüßt er zwei Referenten der DFS: Herrn Fabio Ramos und Herrn Daniel Müller, die bei der heutigen Mitgliederversammlung zum Thema „Neue Flugrouten seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest“ berichten werden. Das Protokoll der letzten Mitgliederversammlung wird genehmigt, ebenso die heutige Tagesordnung.

zu TOP 2 – Neue Flugrouten: Vortrag Herr Ramos und Herr Müller, DFS

Herr Ramos präsentiert zum Thema neue Flugrouten zwei Karten der DFS. Diese findet man jetzt auch auf der homepage der DFS ebenso wie einen Katalog häufig gestellter Fragen und deren Beantwortung. Herr Ramos berichtet, dass seit dem 21.10.2011 neue Flugrouten gelten, so wird z. B. seit diesem Tag die sogenannte Südumfliegung in 2 Varianten beflogen.

Herr Trägner (Roßdorf) berichtet von vermehrten Bürgeranfragen, die Abweichungen von den festgelegten Routen von 1 bis 2 km beklagen.

Herr Ramos antwortet, dass solche Abweichungen im Bereich der Toleranz von einer Seemeile liegen und von daher korrekt sind.

Herr Jühe (Raunheim) ergänzt zu den Abweichungen, dass diese im bestimmten Rahmen erlaubt sind, dass aber systematische Abweichungen ergründet und ggfs. beseitigt werden sollen.

Frau Hofmann (Kreis Darmstadt Dieburg) ergänzt, dass es aus ihrem Landkreis derzeit ebenfalls vermehrt Anfragen und Beschwerden von Bürgern gibt, die teilweise nicht in einer guten Qualität beantwortet würden. Sie kritisiert in diesem Zusammenhang, dass die Stelle des Fluglärmschutzbeauftragten noch immer nicht besetzt ist.

Herr Astheimer und Frau Hofmann fordern das Land Hessen auf, die Stelle des Fluglärmschutzbeauftragten umgehend neu zu besetzen.

Auch Herr Winkler (Mörfelden-Walldorf) berichtet ebenfalls von einer Häufung von Bürgerbeschwerden. Im Bereich Mörfelden werde seit März vermehrt über bewohntem Stadtgebiet und insgesamt tiefer geflogen als bisher.

Herr Müller Müller verneint dies und stellt fest, dass die Routenführung in diesem Bereich unverändert ist.

Herr Urhahn (Mörfelden-Walldorf) hat Radarspurenzeichnungen verglichen und festgestellt, dass die Routen / Flugspuren unverändert geblieben sind. Er regt an, dass die DFS möglichst täglich eine aktuelle Zusammenfassung von Flugspuren veröffentlicht, um den Informationsbedarf der Betroffenen zu decken.

Herr Jantschek (Bischofsheim) fragt, ob Endanflüge aus Richtung Westen auf die Centerbahn stattfinden.

Herr Müller antwortet, dass maximal 4 % der Endanflüge aus Richtung Westen auf der Centerbahn landen dürfen und dass die Genehmigung hierfür nur in Ausnahmefällen (z. B. in Notfällen) erteilt werde.

Herr Jühe (Raunheim) erläutert, dass betriebliche Belange teilweise den Belangen des Lärmschutzes entgegen stehen. So könnte man z. B. bei Anflügen aus Richtung Offenbach nur auf zwei Bahnen gleichzeitig anfliegen, um Teile von Offenbach zu entlasten. Solche Überlegungen waren auch Teil des Betriebskonzepts, wurden allerdings nicht schriftlich fixiert.

Frau Schmelzer berichtet ebenfalls von gehäuften Anfragen im Stadtgebiet Mainz wegen tieferen Überflügen. Dies resultiert aus Sicht von Frau Schmelzer aus der Problematik, dass die Gegenanflugrouten verschoben wurden und entsprechend von startenden Maschinen unterflogen werden müssen. Sie fragt außerdem nach der Vorgehensweise bei den systematisch auftretenden Fehlern und nach der Genehmigung von Flügen zwischen 23.00 und 5.00 Uhr.

Herr Ramos bestätigt die erste Feststellung von Frau Schmelzer und erläutert, dass hierzu die Prüfungen der DFS noch nicht abgeschlossen sind.

Herr Müller antwortet zu den verspäteten Flügen („extensions“), dass durchschnittlich 7,5 Flüge (Starts und Landungen) kurz vor 11.00 Uhr kommen, die irgendwie abgewickelt werden müssen.

Frau Hofmann bemerkt, dass „Drops“ derzeit nicht angewendet wird und die Startbahn 18 West derzeit wegen Renovierungsarbeiten nachts geschlossen sei. Sie fragt, ob das Verfahren Drops künftig für die 7,5 Flüge nachts angewendet werden soll, da sie sich hiervon eine nächtliche Entlastung verspricht.

Herr Ramos beantwortet die Frage von Frau Hofmann mit Ja.

Herr Schwarz weist darauf hin, dass der VGH Beschluss verspätete Landungen nicht einschließt. Er fragt, wer hier die Genehmigung erteilt und wer den Antrag stellt und woher eigentlich die Zahl 7,5 kommt? Warum ist die Handhabung beim Nachtflugverbot an anderen deutschen Flughäfen z. B. in Düsseldorf wesentlich strenger?

Herr Müller kann die Festlegung auf 7,5 extensions nicht erklären. Herr Ramos ergänzt, dass die DFS noch auf eine Antwort aus dem HMWVL wartet, wie mit verspäteten Flügen umgegangen werden soll.

Herr Weiß (Offenbach) bemerkt, dass 2011 das verkehrsreichste Jahr seit Bestehen des Flughafens ist. Auch er berichtet von tiefen Überflügen und fragt nach Fehlern im Instrumentenlandesystem ILS. Herr Ramos bestätigt, dass sich die Flieger über Offenbach bereits im Instrumentenlandeanflug befinden. Die DFS prüfe derzeit das ILS, möglicherweise liegt hier ein Systemfehler vor.

zu TOP 3 – Passiver Schallschutz-Effekte, Herr Jühe stellt das Gutachten der Stadt Raunheim vor

Herr Jühe stellt die Ergebnisse von zwei Gutachten zu Effekten des Passiven Schallschutzes vor, die im Auftrag der Stadt Raunheim erstellt wurden. Da die Luftverkehrswirtschaft eine entsprechende Lobbyarbeit betreibt, um künftige Entscheidungen vor Gericht zum Nachtflugverbot zu beeinflussen „die Fracht braucht die Nacht“ sei es wichtig dass eine Gegenbewegung gestartet wird., Die Gutachten belegen, dass passiver Schallschutz nicht ausreichend ist, um einen gesunden Nachtschlaf zu erreichen.

Ergebnis von Gutachten 1: Entscheidend sind die Verhältnisse im Sommer. Grundsätzliche Fragestellung war: welcher Grundumsatz an Luft ist für gesunden Schlaf nötig? Ergebnis: Nach bauphysikalischen Kriterien findet mit Lüfter nur ein ungenügender Luftaustausch statt (der Lüfter bläst nur rein), dies führt zu mangelnder Lüfthygiene und fehlender Behaglichkeit.

Gutachten 2 fragt nach der Anwendungspraxis der Raunheimer Bürger, die im Rahmen Casa Programms bis 2006 baulichen Schallschutz erhalten haben. Im Ergebnis stellt dieses Gutachten fest, dass ein Großteil der Bürger diesen Schallschutz nicht nutzt und die Fenster trotzdem öffnet, weil z.B. die Lüfter zu laut sind.

Herr Jühe fragt ob eine finanzielle Beteiligung an den Gutachten (Kosten: 80.000,- €) durch die KAG Flughafen möglich sei; 60.000,-€ seien noch offen.

Herr Astheimer sagt zu, die Frage der finanziellen Beteiligung der KAG in einer Vorstandssitzung zu erörtern.

Auf Anregung von Frau Hofmann werden die Mitglieder befragt, ob von den Anwesenden jemand gegen eine finanzielle Unterstützung der Studie aus KAG Mitteln ist. Dies ist nicht der Fall.

Herr Ebert fragt, ob auch untersucht wurde, ob die Ergebnisse im Innenraum stimmen und die Schutzwirkung erreicht wurde.

Herr Jühe antwortet, dass außer in Dachgeschosswohnungen die Schutzwirkung erreicht wird.

Frau Hofmann fordert ein Nachtflugverbot, als einzig wirksames Mittel für einen gesunden Nachtschlaf.

Herr Schwarz (Hattersheim) fordert die Untersuchung von Betroffenen, die knapp außerhalb der Lärmschutzbereiche liegen.

Herr Schaab (Kelsterbach) betont, wie wichtig die Gutachten für die Sensibilisierung der politisch Verantwortlichen sind.

Auf Nachfrage von Herrn Wempe (Planungsverband) berichtet Herr Jühe, dass 50 % der Betroffenen in Raunheim den bestehenden Schallschutz nicht nutzen.

Herr Weiß betont, dass es in der Nacht künftig durch das sogenannte „Nachtflugverbot“ keinesfalls leiser wird als bisher, da in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr bis zu 150 Flüge abgewickelt werden sollen. Oft werde die Mediationsnacht mit der gesetzlichen Nacht verwechselt. Bei 150 Flugbewegungen innerhalb der gesetzlichen Nacht findet praktisch überhaupt keine Verbesserung zum vorherigen Zustand statt.

zu TOP 4 – Verschiedenes

Keine Wortmeldungen.

Herr Astheimer schließt die Sitzung.

Für die Richtigkeit

(Luley)