

# 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

20.11.2015

## **Protokoll der Mitgliederversammlung am 04.11.2015**

Ort: Rathaus Bischofsheim (Palazzo)  
Sitzungsleitung: Walter Astheimer, Vorstandsvorsitzender  
Protokoll: Alexandra Diesterweg  
TeilnehmerInnen: siehe Anwesenheitsliste  
Beginn: 09:00 Uhr  
Ende: 11:30 Uhr

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 04.11.2014
2. Erläuterungen zum Sachstand der Erarbeitung einer Lärmobergrenze für den Flughafen Frankfurt am Main durch Regine Barth, Leiterin Stabsstelle Fluglärmschutz beim HMWEVL
3. Kassenprüfung des Jahres 2014
4. Verschiedenes

### **TOP 1 Begrüßung und Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 04.11.2014**

Herr Astheimer begrüßt die Anwesenden und stellt fest, dass es keine Fragen oder Anregungen zum Protokoll der KAG-MV vom 04.11.2014 gibt.

### **TOP 2 Erläuterungen zum Sachstand der Erarbeitung einer Lärmobergrenze für den Flughafen Frankfurt am Main durch Regine Barth, Leiterin Stabsstelle Fluglärmschutz beim HMWEVL**

Frau Barth erklärt, dass sich seit der Präsentation des Sachstandes der Einführung einer Lärmobergrenze in der Fluglärmmmission im Grunde keine wesentlichen Änderungen ergeben haben (s. Anlage). Der Zeitplan die Grundlagen für eine Lärmobergrenze bis 2016 zu erarbeiten ist sehr ambitioniert. Ihr liegen von verschiedenen Seiten Überlegungen zur Lärmobergrenze vor, die deutlich über das hinausgehen, was der Landtag vorgegeben hat. Nach wie vor gibt es keine inhaltliche Vorfestlegung. Die Frage der Gewichtung spielt jedoch eine

zentrale Rolle, also wie stark die Region ent- bzw. belastet oder der Lärm umverteilt werden soll. Ebenso muss eine Flexibilität erhalten bleiben und Wachstum am Flughafen möglich sein.

Eine Lärmobergrenze muss tragfähig für die Zukunft sein und die sich ändernden Mobilitätsgewohnheiten, Destinationen, Qualität und Quantität der Flüge bereits im Blick haben. Sie muss möglichst wirksame Anreize für lärmarme Fluggeräte- und Verfahren liefern.

Als Beispiel für Flughäfen, an denen eine Lärmobergrenze existiert, wird Hamburg angeführt. Die LOG wurde nachträglich in die Betriebsgenehmigung aufgenommen. Hier kann tatsächlich die Herabsetzung des Koordinierungseckwertes verfügt werden. Der technische Fortschritt hat sich in Hamburg nicht niedergeschlagen.

Der Züricher Flughafen arbeitet mit einem Lärmindex. Dieser ist angestiegen, weil sich zum einen die Zahl der Flugbewegungen erhöht hat und zum anderen mehr Menschen in das Gebiet gezogen sind. An die Überschreitung des Lärmindex sind hier allerdings keine Rechtsfolgen gekoppelt.

Zu den Elementen der Lärmobergrenze führt Frau Barth aus, dass mit der Ambitioniertheit gemeint ist, wie viel Lärmreduktion bis zu welchem Zeithorizont vorgesehen werden soll. Eine Messgröße muss definiert werden etwa in Form eines Index, Abweichung in dB(A) oder Lärmpunkten. Hier gibt es verschiedene Ansätze.

Die hochpolitischen Fragen im Raum sind die nach der gerechten Verteilung des Fluglärms, ob eine Lärmobergrenze lokal oder regional festzulegen ist und was bei ihrer Überschreitung passiert.

Die Lärmobergrenze gewährt nicht die Schutzziele wie das Fluglärmschutzgesetz.

Ebenso ist politisch zu entscheiden, welche Rechtsform die Lärmobergrenze haben soll. Dass sie rechtlich möglich ist, wurde bereits bestätigt.

Die Bedenken hinsichtlich des Inkrafttretens der EU-Betriebsbeschränkungsverordnung zerstreut Frau Barth mit dem Hinweis darauf, dass auch danach noch Änderungen möglich sind.

Einen weiteren Sachstandsbericht gibt sie auf der übernächsten Sitzung der Fluglärmkommission.

Zu den Fragen der KAG nimmt Frau Barth wie folgt Stellung:

1. Die Initiative Zukunft Rhein-Main hält eine dynamische Lärmreduzierung von jährlich 0,4 dB(A) für technisch machbar. Die Fluglärmkommission hat diesen Vorschlag bereits aufgegriffen (s. Beschluss „Anforderungen an eine Lärmobergrenze für den Flughafen Frankfurt“ vom 10.12.2014).

Hat das Ministerium ebenfalls die 0,4 dB(A) jährlichen Lärmreduzierungen, die durch das Deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt bestätigt wurden, in ihre Überlegungen für eine Lärmobergrenze einbezogen?

Frau Barth hat sich diesbezüglich mit Herrn Ebert in Verbindung gesetzt und nach der Quelle für die 0,4 dB(A) Fluglärmreduktion gefragt. Aus den ihr zur Verfügung gestellten Unterlagen ergeben sich für sie noch Fragen, die sie heute nicht beantworten kann. Jedoch hat sie höchstes Interesse daran, dies nachzuvollziehen und zu klären. Aus ihrer Sicht sind die 0,4 dB(A) sehr ambitioniert und damit sei kein Wachstum an Flugbewegungen mehr möglich. Sie denkt nicht, dass eine flächendeckende Absenkung um 0,4 dB(A) realistisch ist.

Frau Straßer merkt hierzu an, dass der Entwicklungsansatz des HMWEVL für eine Lärmobergrenze nicht weit weg ist von der ZRM-Position.

Konsens ist für Frau Barth, dass lärmärmeres Fluggerät und Incentieves eingesetzt werden sollen. Eine Dynamisierung steckt aus ihrer Sicht bereits im Landtagsbeschluss, der eine deutliche Reduzierung gegenüber den im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Werten vorsieht.

Für Herrn Schneider ist der entscheidende Punkt, ob die Lärmobergrenze lokal oder regional festgelegt wird. Eine lokale Festlegung würde weitere Lärminderungsmaßnahmen verhindern. Er fragt ob Betroffenheiten eingefroren werden sollen, um andere zu entlasten.

Der Knackpunkt ist nach Auffassung von Frau Barth, dass hier Flexibilität gegen Bestandsschutz steht. An dieser Stelle ist sie für Anregungen offen.

Aus Sicht von Herrn Antenbrink ist es nicht möglich, dass eine Lärmobergrenze den Lärm nach oben begrenzen und gleichzeitig Lärm reduzieren soll. Dies wird seiner Meinung nach scheitern.

Herr Fischer meint, dass insgesamt die Messlatte für Fluglärm zu hoch liegt und unvorstellbar ist, dass dieser noch ansteigen soll.

An der Frage Flexibilität versus Bestand also lokal versus regional wird für Frau Barth das Dilemma deutlich. Es muss eine Balance gefunden werden zwischen den (teilweise unrealistischen) Forderungen und dem was auch rechtlich möglich ist.

2. Die aktuellen Luftverkehrsprognosen gehen von einem sehr viel geringeren Wachstum aus als im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt. Während im Planfeststellungsbeschluss eine Zunahme der Flugbewegungen (2004 – 2014) um 27 % vorhergesagt wurde, sind die Flugbewegungen real um 1,7 % gesunken. Dieser Trend ist auch gegenwärtig erkennbar. 2014 ist die Zahl der Flugbewegungen erneut um 0,8 % zurückgegangen. Intraplan und MK Metric gehen von rund 526.000 bis 529.000 Flugbewegungen im Jahr 2020 aus.

Hält das Land anhand dieser Prognosen trotzdem an den im Planfeststellungsbeschluss für das Jahr 2020 angenommenen 701.000 Flugbewegungen fest?

Der Planfeststellungsbeschluss wird nicht geändert, weil sich die Prognose geändert hat. Dieser sieht auch keinen entsprechenden Auflagenvorbehalt vor. Aber die Prognose hat Folgen für die Lärmobergrenze in Bezug auf die zeitliche Streckung. Denn wenn der Lärm durch 701.000 Flugbewegungen nicht in 2020 sondern viel

später erzeugt wird, kann von einem viel ambitionierteren Flottenmix ausgegangen und technische Neuerungen am Fluggerät können berücksichtigt werden.

Herr Antenbrink hält die 701.000 Flugbewegungen für nicht aus dem Planfeststellungsbeschluss ableitbar. Wenn also der Flughafen auch mit 520.000 Flugbewegungen seine HUB-Funktion erfüllen kann, sei hierüber auch beim Thema Lärmobergrenze zu sprechen.

Herr Schneider denkt, dass man das Instrument einer Lärmobergrenze mit dem Ziel einer gleichzeitigen Lärminderung überfordert. Es ist eine politische Frage, ob im Rahmen einer Lärmobergrenze eine Lärminderung mit insgesamt weniger Flugbewegungen zu erreichen ist.

Frau Barth weist darauf hin, dass der Lärmschutzbereich auf der Annahme von 701.000 Flugbewegungen festgelegt wurde. Dieser würde entsprechend verkleinert werden müssen, sollte die Zahl der Flugbewegungen reduziert werden. Es geht darum den Lärm und nicht die Flugbewegungen zu reduzieren.

### **TOP 3 Kassenprüfung des Jahres 2014**

Herr Jantschek und Herr Klanitz haben die Einnahmen und Ausgaben sorgfältig geprüft und keine Beanstandungen. Sie empfehlen die Entlastung des Vorstandes, die einstimmig angenommen wird.

### **TOP 4 Verschiedenes**

Frau Diergarten berichtet, dass der Arbeitsauftrag aus der letzten KAG - Mitgliederversammlung, Kontakt mit der Fraport wegen der Ergebnisse des Biomonitorings aufzunehmen, erledigt wurde. Es gab am 13. August einen Ortstermin auf dem Flughafengelände mit Vertretern der Fraport und Teilen des KAG-Vorstandes. Die Messwerte der Luftschadstoffe sind typisch für ein Ballungsgebiet und geben keinen Anlass zur Sorge.

Herr Astheimer weist auf die Veranstaltung der ZRM zur Diskussion und Interpretation der Ergebnisse der NORAH Studie am 20.11.2015 in Flörsheim hin.

Angefertigt  
Alexandra Diesterweg  
(Protokollführung)

Für die Richtigkeit  
Walter Astheimer  
(Sitzungsleitung)