

Ergebnisse der Sitzung des Projektteams Nachtflugverbot am 10. November 2004 (geänderte Version vom 9.12.2004, Änderungen sind kursiv gesetzt)

Das Projektteam Nachtflugverbot hatte in dieser Sitzung mehrere Gäste zum Informationsaustausch und zur Diskussion zu Gast: Herr Heer (Referatsleiter für Fluglärmbekämpfung und Luftaufsicht im Hessischen Verkehrsministerium (HMWVL) und Herrn Söhngen (ebenfalls HMWVL) standen für Fragen zum Thema „Lärmpunktekonto“ zur Verfügung. Der Flughafenkoordinator Claus Ulrich, unter anderem zuständig für die Slotvergabe am Frankfurter Flughafen, informierte über seine Arbeit.

Das RDF hat das Thema „Lärmpunktekonto – Umgang mit verspäteten/ verfrühten Flügen zwischen 23 und 5 Uhr“ zur genaueren Betrachtung in das Projektteam delegiert. Um dieser Forderung nachzukommen waren die Vertreter des HMWVL eingeladen. In der Regelung zum „Lärmpunktekonto“ werden ausschließlich geplante Flüge berücksichtigt. Dies wird von Mitgliedern des RDF kritisiert. Es ist geplant, dass sich eine Kleingruppe näher mit dem Thema auseinandersetzt, Beispiele der Praxis anderer Flughäfen prüft und ggf. Empfehlungen für das RDF vorbereitet.

Der Vertreter des HMWVL gab den Mitgliedern des Projektteams bekannt, dass ab dem 1. Januar 2005 eine veränderte Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt in Kraft tritt, die in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr drei Zeitscheiben mit unterschiedlichen Entgelten vorsieht. Die erste Zeitscheibe geht von 22.00 – 23.00 Uhr, die zweite von 23.00 – 5.00 Uhr und die dritte von 5.00 – 6.00 Uhr, wobei für Flugbewegungen in der mittleren Zeitscheibe und Flugzeuge der größten (lautesten) Lärmklassen auch das höchste Entgelt zu entrichten sei. Ziel der Staffelung sei, dass zukünftig Bewegungen der Flugzeuge der Lärmklassen 5, 6 und 7 in der Nachtzeit kaum mehr stattfinden. Ein Vertreter der Kommunen äußerte seine Bedenken, *dass die Entgeltordnung, welche am 1. Januar 2005 in Kraft treten soll, zu einer Reduzierung der nächtlichen Fluglärmbelastungen führen wird. Er vergleicht die in der Untersuchung der Wissenschaftlichen Begleitung (Good Practice Analyse) enthaltene Aufstellung der Lärmbezogenen Entgelte vom 01.01.2002 mit den ab dem 01.01.2004 gültigen Flughafenentgelten für den Flughafen Frankfurt. Danach seien beispielsweise in der Lärmkategorie 4 die lärmbezogenen Entgelte in der Nachtzeit um fast 25% gesenkt worden. Er weist darauf hin, dass gerade in der Lärmkategorie 4, in welcher der größte Anteil an ungeplanten Flugbewegungen zu verzeichnen ist, die größte Reduzierung der Lärmrentgelte vorgenommen wurde. Seiner Auffassung nach kann es sich dabei nicht um einen Zufall handeln.*

In einem Kurzvortrag erklärte der Flughafenkoordinator Herr Ulrich den Mitgliedern des PT, dass er für die Koordination von 17 deutschen Flughäfen verantwortlich ist und dem Bundesminister für Verkehr unterstellt ist. Herr Ulrich machte deutlich, dass der Flughafen Frankfurt sehr stark „auskoordiniert“ ist, was zur Folge hat, dass der Flughafen sich an fast allen Wochentagen an der Kapazitätsgrenze bewegt. Grundsätzlich werde der Großteil der zur Verfügung stehenden Slots mit historischer Priorität (Großvaterrechte) vergeben, d.h. wenn eine LVG einen Slot in einer Periode inne hat und ihn zu 80% der Zeit genutzt hat, hat sie in der kommenden erneut das Recht auf diesen Slot. Da von den Großvaterrechten zu einem hohen Prozentsatz Gebrauch gemacht wird, kann nur ein geringer Teil der zusätzlichen Nachfrage befriedigt werden.

Das Projektteam verabschiedete den „Kurzüberblick über bisherige Untersuchungsergebnisse zu ökonomischen Effekten im Zusammenhang zum geplanten Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt/M“ der Wissenschaftlichen Begleitung und empfiehlt dem RDF, diese Zusammenstellung als RDF-Papier ebenfalls zu verabschieden.

Die nächste Sitzung des Projektteams Nachtflugverbot findet am 8. Dezember 2004 statt.