

**Gegenstand: Informationssitzung zum Verkehrslandeplatz Speyer;**

Die Vorsitzende stellt die Vertreter auf dem Podium vor und gibt einen kurzen Aufriss zur Historie dieser Sitzung. Daneben stellt sie auf einer Zeitschiene seit 1994 dar, wann sich der Stadtrat mit dem Thema Verkehrslandeplatz beschäftigt hat.

Herr Reif (Fachbereichsleiter 5, Geschäftsführer FSG GmbH) referiert über die Struktur der FSG GmbH, die den Grundbesitz verwaltet, in Abgrenzung zur FSL GmbH, die für den Betrieb zuständig ist. Die Präsentation ist dieser Niederschrift beigelegt und wird auch online veröffentlicht. Die Flugplatzenerweiterung hat in den letzten Jahren ein Investitionsvolumen bei den ansässigen Firmen von rund 17 Mio. € ausgelöst.

Herr C. Ableiter möchte wissen, ob der Generalmietvertrag nur für die FSG-Flächen gilt. Herr Reif teilt mit, die Vertragskonditionen sind auch für die Erweiterungsflächen der Stadt harmonisiert. Die Nachfrage der BGS zu Kündigungsklauseln oder Sonderkündigungsregeln wird verwaltungsseitig mit fixen Konditionen beantwortet. Hinsichtlich möglicher Verlängerungsoptionen wird mitgeteilt, dass nach Ablauf der Vertragszeit keine automatische Verlängerung greift.

Herr Kern (Geschäftsführer FSL GmbH) erläutert in einem ausführlichen Referat den Betrieb und die Betriebsgenehmigung des Verkehrslandeplatzes Speyer. Die Präsentation ist ebenfalls dieser Niederschrift beigelegt und wird online veröffentlicht. Der Flugplatz ist ausschließlich für die Einhaltung der Platzrunde verantwortlich, alle anderen Flugbewegungen außerhalb dieses Zuständigkeitsbereichs sind Sache der Deutschen Flugsicherung.

Die Flugbewegungen im gewerblichen Flugverkehr sind überproportional um 68 % gestiegen, während das Gesamtflugaufkommen um 24 % zugenommen hat. Er verweist darauf, dass wirtschaftlich die 3 großen gewerblichen Unternehmen rund 44 % der Landegebühren ausmachen. Er stellt die eingesetzten Fluggeräte und die Betriebszeiten vor. Hinsichtlich der Lärmschutzaufgaben teilt er mit, dass es in 2018 gerade 2 x Nachtflugbewegungen gab, allen anderen Behauptungen zum Trotz.

Ein Bürgerbeitrag aus dem Plenum beschäftigt sich mit den unzureichenden Kontrollen der Flughöhen, der Flugbahnen, der Einhaltung der Platzrunde und dem Betrieb von Maschinen ohne Lärmschutz, was völlig unbegreiflich sei. Die Überflughöhe beträgt laut Herrn Kern 1000 Fuß über dem höchsten Landpunkt.

Frau Münch-Weinmann interessiert sich für die Flugbewegungen und das Gewicht der Tragschrauber. Herr Kern erläutert, dass das Gutachten zum Planfeststellungsverfahren von 35.000 Bewegungen ausgeht, tatsächlich finden derzeit rund 24.000 Bewegungen (in den 6 betriebsstärksten Monaten) statt. Die Gyrokopter sind eine Unterart der Ultraleichtflieger und unterliegen als Luftsportgeräte nicht der LärmschutzVO für Flugzeuge, weil sie nicht als solche klassifiziert sind. Für den Verkehrslandeplatz besteht im Rahmen der Genehmigung eine Betriebspflicht, auch für Gyrokopter, die gesetzlich zugelassen sind. Beschränkungen greifen erst, wenn diese Geräte in den Status eines Fluggeräts gehoben werden.

Laut Herrn C. Ableiter hat der Landesrechnungshof einen Rückgang der Flugbewegungen zwischen 2003 und 2018 festgestellt. Nach der Statistik sind nur 5 % der Flugbewegungen gewerblicher Art. Tatsächlich verursachen 1000ende Gyrokopter Lärm, die als Flugschule ebenfalls gewerblich seien, was er persönlich als „verrückt“ bezeichnet. Spätflüge nach 20 Uhr Herr Vogel (IHK Pfalz) berichtet zu den Entwicklungsperspektiven des Flugplatzes und

stellt das Zahlenwerk der letzten Jahre vor, das eine erkennbare Verlustminderung ausweist. Die IHK bleibe nur solange Gesellschafter, bis der Ausbau endgültig abgeschlossen ist. Er betont, dass die Region (Verband Region Rhein-Neckar - VRRN) einem Regionalflyer eine klare Absage erteilt hat. Es bleibe bei der regionalen Verteilung: WO = Schulflug, MA = Linie, SP = Taxiverkehr, Geschäftsflieger. Ergebnis eines Gutachtens zur möglichen Fusion der Flugplätze MA und SP sei: Kooperation ja, Fusion mittelfristig nein. Der Gesamtausbau wird ca. 15 Mio. € kosten. Er betont, dass die FSL nie einer Prüfung durch den Landesrechnungshof unterzogen worden sei. Prüfungsgegenstand war die Förderung durch das Land. Auch er habe seine Informationen nur aus der Presse. Ein Sondergutachten der FSL durch einen externen Wirtschaftsprüfer kommt zu anderem Ergebnis wie der Landesrechnungshof. Die Vergabe erfolgte an eine Fachanwaltskanzlei. Die Projektsteuerung war viel zu komplex für eine 6-Personen-Firma, weshalb sie ausgelagert wurde, mit Zustimmung des Landes. Er verweist ausdrücklich darauf, dass das Projekt im Zeitplan und Kostenrahmen geblieben ist. Die Präsentation ist dieser Niederschrift beigefügt und wird auch online veröffentlicht.

Die Vorsitzende verweist darauf, dass auch die Stadt keine weiteren Informationen zum Inhalt des LRH-Berichtes hat. Es handelt sich um eine Prüfung auf Ebene des Landes.

Herr Feinler erinnert an eine Anfrage der SPD-Stadtratsfraktion zur Pressemitteilung „Höhenflug starten“, die vom damaligen OB unzureichend und mit teilweise widersprüchlichen Aussagen beantwortet wurde. Er thematisiert die Veranlassung für die Erstellung eines zusätzlichen Gutachtens über 50.000 €. Der Flugplatz MA stößt überall an seine Grenzen, weshalb er bezweifle, dass nicht doch eine Verlagerung nach Speyer im Hintergrund stehe. Herr Vogel erwidert, weitere Beratungen zu Fusion oder Holding sind bis auf weiteres ausgesetzt. In Mannheim können keine gewerblichen Jets starten, weshalb sich die Flugplätze gegenseitig brauchen. Herr Kern ergänzt, dass sich die Gutachtenkosten nach den ersten Erkenntnissen auf ca. 10.000 € reduziert haben. Eine Nachfrage der SPD, ob die Tragschrauber-Flugschule von MA nach SP verlagert werden soll, wird verneint.

Frau Münch-Weinmann erkundigt sich nach den Kriterien für die Bedarfsrechnung und eine nachhaltige Mobilität. Herr Vogel erläutert, die Kriterien im Luftverkehr seien andere als auf der Straße. Der Flugplatzausbau sei die Ertüchtigung einer vorhandenen Infrastruktur, die nach den Kriterien des Landes erfolgt, welche in einer kleinen Anfrage bestätigt wurden. Frau Münch-Weinmann hinterfragt mögliche Änderungen des Bedarfs. Derzeit wachse laut Herrn Vogel der Luftverkehr noch allgemein überproportional, aber auch da werden sich Veränderungen ergeben.

Herr Wagner informiert über die Beantwortung der Anfrage von Herrn R. Oelbermann nach dem Ratsbeschluss vom 21.03.2019 durch die Landesregierung. Anfrage und Beantwortung sind dem Protokoll beigefügt.

Herr C. Ableiter spricht von einer verlogenen Beantwortung und der Kostenverlagerung auf Tochtergesellschaften. Es würden weitere 8 Mio. € weggeworfen, während dem Gewerbe Flächen fehlen. Er wirft die Frage auf, ob dies für die IHK verantwortbar sei. Eine Fusion von 2 defizitären Flugplätzen erscheint ihm undenkbar. Man müsste 60 Düsenjets ansiedeln, damit Gewinn erzielt wird. Herr Vogel stellt klar, dass etwa 2/3 der FSL in privater Hand sind, die auch die Verluste trägt (Zwischenruf Ableiter: gilt VBS als Privatwirtschaft?). Viele IHK-Betriebe fliegen teilweise mit eigenen Maschinen. Ökologisch sei das vielleicht zu hinterfragen, derzeit aber Usus. Er weist erneut darauf hin, dass das Defizit kontinuierlich reduziert wurde.

Herr Czerny sieht einen politischen Fehler in der Entscheidung gegen eine Verlängerung der Landebahn in Worms. Herr Vogel stellt fest, dass die Flugplätze heute sicher nicht mehr an der Stelle gebaut werden würden; sie haben aber eine historische Entwicklung. Typisch für die Politik in Deutschland sei derzeit leider: „yes, but not in my backyard“.

Herr Dr. Wilke möchte zur zitierten Betriebspflicht wissen, was passiert, wenn die Gremien der FSL morgen eine entsprechende Entscheidung treffen würden. Aus Sicht der FSL müsste die Betriebspflicht durch das Land aufrechterhalten werden, das Verfahren ginge vermutlich vor Gericht. Ein Rückbau müsste ebenfalls über ein Planfeststellungsverfahren laufen. Möglich seien auch ein Schadensersatz durch die FSG für Investitionen und eine Rückforderung geflossener Fördermittel wegen der 20jährigen Bindung.

Herr Rottmann erinnert an die Gegenrechnung der Gewinne der FSG für die Stadt. Herr Reif zeigt nochmals die Gegenüberstellung FSL/FSG, die einen Gewinn für die Stadt Speyer in Höhe von 140 t€ in den Jahren 2013-2017 ausweist (Zwischenruf Ableiter: lächerlicher Betrag für 5 Jahre und 500.000 m<sup>2</sup>).

Im letzten Abschnitt berichtet Herr Kern über die Situation zu den Gyrokokptern. Für diese wurde eine dritte, separate Platzrunde mit teilweise sehr engen Radien ausgewiesen. Für Schulen wurden mit Rücksicht auf Altlusheim, das im Übrigen nicht direkt von Tragschraubern aus Speyer überflogen wird, max. 20 Bewegungen/Stunde vereinbart.

2018 wurden rund 5.600 Tragschrauber-Flugbewegungen registriert, davon 1.065 in Speyer ansässig. Die Betreibergesellschaft will eine weitere Zunahme dadurch verhindern, dass keine FSL-Hangare mehr an Tragschrauberbesitzer vermietet werden. Herr Feiniler möchte wissen, ob es richtig sei, dass sich die Fa. XX für Grundstücke in Speyer interessiert; dies wird verneint. Zu einer weiteren Frage bezüglich der Vermietung eines Tragschraubers an einen Speyerer Fluglehrer führt die FSL aus, dies sei nicht bekannt, allerdings gebe es dazu auch keine Möglichkeit der Einflussnahme.

Herr Dr. Wilke möchte wissen, ob Zeiteinschränkungen für lärmintensive Flugsportgeräte möglich sind. Stadtrat und CDU-Fraktion haben keinen Bedarf an diesen Geräten und auch die FSL sollte zumindest nur ein geringes Interesse haben, weil diese Fliegerei offenbar nicht wesentlich für das Betriebsergebnis ist. Seitens des Landes wird der Flugplatz als wirtschaftsorientierte Einrichtung gesehen, nicht als Sportflugfeld. Er erkundigt sich nach Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Betriebserlaubnis.

Herr Kern erläutert, der Bund-Länder-Ausschuss befasst sich auf Intervention von Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz mit der Aufnahme in die Landeplatz-LärmschutzVO.<sup>1)</sup> Herr Dr. Wilke insistiert, die Betriebszeiten für lärmverursachende Geräte könnten doch vom Platzbetreiber beeinflusst werden; Herr Kern stellt nochmals klar, Gyros können in der Mittagszeit nicht ausgeschlossen werden, weil sie nicht der LärmschutzVO unterliegen. Dies unterstreicht auch Herr C. Ableiter.

Hinsichtlich einer Nachfrage von Herrn Feiniler zur Stationierung von Tragschraubern in Speyer erwidert Herr Kern, dass 1.065 Flugbewegungen keine Betriebsbegrenzungen bei der Flugaufsichtsbehörde begründen.

Der o.a. Bürger kritisiert, er habe von diesem Gremium keine Aussage zum Lärmschutz vor Fluggeräten erhalten.

Die Vorsitzende hingegen ist der Auffassung, es sei ein Anfang gemacht, miteinander über die Problematik des Flugplatzes zu reden. Nach der Konstituierung des neuen Rates werden die Erörterung des Ergebnisses des Prüfauftrages, aber auch die Tragschrauber, weiterhin Thema sein. Man sei dabei sehr von Land und Bund abhängig.

Sie regt an, einen öffentlichen Termin auf dem Flughafen im Herbst ins Visier zu fassen, unabhängig vom Tag der offenen Tür. Am besten mit den Unternehmen vor Ort, die am Flugplatz ansässig sind.

<sup>1)</sup> *Redaktionelle Anmerkung:*

*Nach einer Pressemitteilung vom 17.06.2019 werden Bundesverkehrsministerium und Bundesumweltministerium Ultraleichtflugzeuge und Gyrokopter (Tragschrauber) in die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung einbeziehen und damit den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in der Umgebung von Landeplätzen deutlich verbessern. Das hat das baden-württembergische Verkehrsministerium mitgeteilt.*

51. Sitzung des Stadtrates der Stadt Speyer am 20.05.2019



51. Sitzung des Stadtrates 20.05.2019 **Stefanie Seiler**

**Hinweis:** Diese Seite bitte nicht löschen! Enthält wichtige Seriadruck-Platzhalter für das Gesamtdokument!