

Seit geraumer Zeit diskutieren wir die Frage der Notwendigkeit des Verkehrslandeplatzes (VLP) in Haßfurt. Wichtige Eckpunkte für die Beurteilung liefert die Analyse der tatsächlichen Nutzung – einmal durch Unternehmen (lange Zeit wurde der VLP als unabdingbar für die Ansiedelung von Betrieben angesehen), zum anderen für die medizinische Notfallversorgung und den Katastrophenschutz. Zur Beurteilung des Betriebes haben wir Landrat Schneider einen Fragenkatalog (22.02.2021) vorgelegt, der die Bereiche Nutzung, Ökologie/Lärmschutz und die Kosten beleuchtet. Die Antworten (15.03.2021) sind unten aufgeführt und sollen zu einer fundierten öffentlichen Diskussion beitragen.

Anfrage der ÖDP-Fraktion zum Verkehrslandeplatz Haßfurt an Landrat Wilhelm Schneider

Nutzung

Frage ÖDP: Wie sieht die Statistik der Flugbewegungen in den letzten fünf Jahren aus?

(2019 waren es laut Herrn Mendel „nur“ 12.361, was eine Minderung von 16,8 Prozent gegenüber 2018 bedeutet. Jüngst wurde von „im Mittel“ 9.000 Flügen berichtet (Haßfurter Tagblatt vom 22.12.2020). Ist eine Tendenz erkennbar?

Landrat Schneider: *„Die Flugbewegungen auf dem Verkehrslandeplatz Haßfurt-Schweinfurt gestalten sich wie folgt:*

2015	15.654
2016	14.068
2017	12.100
2018	14.784
2019	12.361
2020	10.435

Der Rückgang 2020 von 15,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr ist zum größten Teil auf die Pandemie zurückzuführen.

Nach wie vor zählt der VLP Haßfurt-Schweinfurt zu den höchstfrequentierten Verkehrslandeplätzen in Nordbayern mit durchschnittlich circa 13.233 Flugbewegungen pro Jahr im Schnitt der letzten 5 Jahre. Die Ursachen für die jährlichen Unterschiede sind hauptsächlich, wie an allen anderen Flugplätzen auch, überwiegend wetterbedingt. Bei den 9.000 erwähnten Flugbewegungen wurden vom neuen Geschäftsführer die Flugbewegungen von Luftsportgeräten nicht berücksichtigt, daher wurden in dem Bericht lediglich die Zahlen für gewerbliche und nicht gewerbliche Flüge von Luftfahrzeugen genannt.“

Anmerkung ÖDP: Luftsportgeräte umfassen eine Gruppe von Fluggeräten, bei denen die Sportausübung als Hauptverwendungszweck angesehen werden kann. Als Luftsportgeräte gelten Ultraleichtflugzeuge, Tragschrauber, und Leichte Luftsportgeräte mit einer Leermasse von unter 120 kg. ([de.m.wikipedia.org>wiki>Luftsportgeräte](https://de.m.wikipedia.org/wiki/Luftsportger%C3%A4te))

Unser Fazit:

Von den durchschnittlich 13.233 Flugbewegungen im Jahr ist nur ein kleiner Teil gewerblicher Natur.

Frage ÖDP: Wie gliedern sich die rund 2000 gewerblichen und 7000 nicht gewerblichen Flüge (pro Jahr) genauer auf?

Landrat Schneider: *„In der Statistik werden gewerbliche und nichtgewerbliche Flüge von Luftfahrzeugen unterschieden, diese gliedern sich auf in Schulungsflüge und sonstige Flüge. Eine genauere Differenzierung ist hier nicht vorgesehen.“*

ÖDP: Wie viele Flüge genau dienen davon dem Katastrophenschutz oder der medizinischen Notfallversorgung (Ambulanzflüge und Transporte von Transplantaten) usw.? Wie viele Flüge entfallen auf Unternehmen? Wie viele auf Streitkräfte oder Bundes- und Landesbehörden?

Landrat Schneider: *„Im letzten Jahr wurden z.B. drei Organtransporte durchgeführt. Nach den Beobachtungen nutzen Polizei und Rettungsdienste regelmäßig den Platz.“*

Unser Fazit: Ist für drei Organtransporte pro Jahr wirklich der VLP notwendig oder könnte der Transport nicht genauso gut auf anderem Weg erfolgen? Was bedeutet eine *regelmäßige* Nutzung durch Polizei und Rettungsdienste? Die getroffene Aussage ist uns zu unkonkret.

Frage ÖDP: Wie viele Luftbeobachtungsflüge werden zur Überwachung der Waldbrandgefahr durchgeführt?

Landrat Schneider: *„Die Luftüberwachungsflüge werden über den Motorsportclub abgewickelt und nicht einzeln angemeldet. Daher liegen hierzu keine Zahlen vor.“*

Unser Fazit: Ohne konkrete Zahlen kann keine Bewertung vorgenommen werden.

Frage ÖDP: Wie viele Starts/Landungen muss ein (Hobby-)Pilot jährlich absolvieren, um seine Lizenz zu behalten?

Landrat Schneider: *„Es gibt eine Vielzahl an verschiedenen Lizenzen, für Berufspiloten und nicht Berufspiloten. Der Geltungsbereich kann weltweit, europaweit oder national sein. Selbst der vermeintliche „Hobby“-Pilot kann unterschiedlichste Lizenzen mit unterschiedlicher Geltungsdauer besitzen. Als Beispiel und zur Beantwortung der Frage muss ein Pilot mit einer EU.FCL Lizenz für Motorflugzeuge folgende Verlängerungskriterien erfüllen: 12 Stunden Flugzeit und 12 Starts und Landungen innerhalb der letzten 12 Monate.“*

Frage ÖDP: Teilweise wird der Landeplatz lediglich als Zwischenstopp zum Auftanken genutzt. Wo wären die nächsten Möglichkeiten zum Tanken und wie viele Flugminuten sind diese Plätze von Haßfurt entfernt?

Landrat Schneider: „Tankmöglichkeiten gibt es in der Regel auf jedem Verkehrslandeplatz. In wie vielen Minuten diese zu erreichen sind, hängt von der Entfernung, der tatsächlichen Fluggeschwindigkeit des entsprechenden Flugzeuges über Grund (je nach Windrichtung und Windstärke) ab.“

Unser Fazit: Leider erfahren wir hier nur Allgemeinplätze. Hinsichtlich der zeitlichen Entfernung wurde keine konkrete Aussage getroffen. Nach eigener Recherche sind im Umkreis von ca. 60 km vier VLP in wenigen Flugminuten zu erreichen. Es gibt also in der näheren Umgebung genügend Möglichkeiten zum Auftanken.

https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Verkehrs-_und_Sonderlandepl%C3%A4tze_in_Deutschland#/media/Datei:Bayern_Flugh%C3%A4fen_und_Landepl%C3%A4tze.png

Frage ÖDP: Starten und/oder landen bereits Flugzeuge mit Elektroantrieb in Haßfurt? Wenn ja, wie viele Starts und Landungen sind das? Falls es diese Flugzeuge noch nicht gibt: bis wann ist damit zu rechnen, dass die ersten Maschinen landen?

Landrat Schneider: „Es gibt auch hier keine separate Erfassung von Flugbewegungen von Flugzeugen mit Elektroantrieb. In Haßfurt ist bis jetzt kein Flugzeug mit E-Antrieb stationiert.“

Unser Fazit: Neue technische Entwicklungen (Elektroantrieb oder Senkrechtstarter) spielen aktuell am VLP in Haßfurt noch gar keine Rolle.

Frage ÖDP: Wird für diese neue Technik überhaupt ein Flugplatz in dieser Dimension benötigt? Die neueren Kleinflugzeuge sind ja vorwiegend als Senkrechtstarter konzipiert und können unkomplizierter an vielen Plätzen starten und landen (ähnlich wie ein Hubschrauber). Welche Investitionssumme braucht es dann für eine entsprechende, schnelle Ladeinfrastruktur und kommen hier noch weitere notwendige Investitionen auf uns zu, da es sich ja um eine ganz neue Technik handelt?

Landrat Schneider: „Zweisitzige Flächen-Flugzeuge für den Schulungsbetrieb sind bereits zum Verkehr zugelassen und werden in Serie produziert. Die angesprochenen Senkrechtstarter sind entwicklungsstechnisch noch nicht ausgereift.“

Unser Fazit: Über hierfür notwendige Investitionen wird keine Aussage getroffen.

Ökologie / Lärmschutz

Frage ÖDP: Gibt es Auflagen im Zusammenhang mit den angrenzenden Vogelschutz- bzw. Wasserschutzgebieten? Falls ja, welche und wie wird deren Einhaltung überprüft?

Landrat Schneider: „Auf Luftfahrtskarten sind Naturschutzgebiete, vor allem Gebiete mit besonders hoher Vogelkonzentration, eingezeichnet. Teilweise gibt es Empfehlungen diese Gebiete zu umfliegen. In Deutschland werden diese Gebiete mit grüner Umrandung dargestellt. Auch die Umgebung des Flugplatzes Haßfurt ist so gekennzeichnet.“

Unser Fazit: Es gibt demnach keine Auflagen, sondern nur Empfehlungen. Die Einhaltung dieser Empfehlungen wird nicht überprüft. Nach unserer Auffassung sind somit weder Vogel- noch Wasserschutzgebiet ausreichend geschützt.

Frage ÖDP: Wie viel Liter bleihaltiges Benzin wird pro Jahr am Verkehrslandeplatz Haßfurt verkauft? (2019 wurden insgesamt 84.249 Liter verkauft; wie viel hiervon war bleihaltig?)

Landrat Schneider: „Im Jahr 2019 wurden 21.439 Liter bleihaltiges Flugbenzin, AVGAS 100 LL, abgegeben. Das entspricht circa 25 % aller Treibstoffabgaben. Ein Ersatzkraftstoff für verbleites Flugbenzin ist schon seit über einem Jahrzehnt im Gespräch, bisher aber nicht zugelassen. Der Betrieb von Flugzeugen die mit herkömmlichem Autobenzin fliegen nimmt stetig zu, der Absatz von verbleitem Flugbenzin dagegen ist rückläufig.“

Unser Fazit: Bei 56 g Blei pro Liter verbleitem Benzin emittiert das Fluggeschehen ca. 12 kg hochgiftiges Blei im Jahr(!!!), das Mensch und Natur belastet. Die bei der Verbrennung im Motor entstehenden Bleioxidpartikel, die mit den Abgasen ausgestoßen und mit der Atemluft aufgenommen werden, schädigen das Nervensystem und führen zu einem erhöhten Krebsrisiko. Im Straßenverkehr ist verbleites Benzin bereits seit Jahrzehnten aus gutem Grund verboten.

Frage ÖDP: Gab es in der Vergangenheit Bodenproben oder sonstige Messungen, die das Ziel hatten eine mögliche Schadstoffbelastung der Luft oder des Bodens zu überprüfen?

Unser Fazit: Zu dieser Frage haben wir keine Antwort erhalten, deshalb gehen wir davon aus, dass Bodenproben nicht genommen werden, obwohl direkt angrenzend ein Vogelschutz- und Wasserschutzgebiet liegen.

Frage ÖDP: Halten alle Flugzeuge, die in Haßfurt starten und/oder landen, die Lärmgrenzwerte ein? Wie wird das überprüft?

Landrat Schneider: „Jedes zum Verkehr zugelassene Luftfahrzeug besitzt ein Lärmzeugnis. Landeentgelte werden generell nach dem höchstzulässigen Abfluggewicht und dem Unterschreiten des Lärmgrenzwertes festgelegt. Die Landeentgelte werden nach Genehmigung der Entgeltordnung durch das Luftamt Nordbayern bekannt gegeben. Flugzeuge mit höheren Lärm-Werten werden schon heute in der Entgeltordnung deutlich schlechter gestellt, das ist gängige Praxis - überall in Deutschland.“

Unser Fazit: Es ist anzunehmen, dass die Einhaltung der Lärmgrenzwerte für Flugzeuge bei der regelmäßigen TÜV-Abnahme überprüft wird. Inwieweit dies im weiteren Betrieb

nochmals geschieht, ist unklar. Laut der Entgeltordnung für den Verkehrslandeplatz Haßfurt-Schweinfurt werden in der Entgelttabelle in Kategorie D aber auch Motorflugzeuge ohne Lärmzeugnis aufgeführt.

Frage ÖDP: Der Motorflugclub Haßfurt versichert: unsere Piloten halten die vorgeschriebenen An- und Abflugverfahren (Platzrunde, Flughöhe usw.) ein. Wird das bei allen Flugzeugen überprüft? Ist dies überhaupt möglich?

Landrat Schneider: „Die Einhaltung der Platzrunde obliegt dem Piloten, nicht dem Flugplatzbetreiber. Abweichungen bzw. Beschwerden von Anwohnern werden an die entsprechenden Piloten weitergeleitet, sind aber die Ausnahme.“

Unser Fazit: Offensichtlich werden die vorgeschriebenen An- und Abflugverfahren von Seiten des Verkehrslandeplatzes nicht überprüft. Nach unseren Recherchen ist es für lärmgeplagte Bürger schwierig, Verursacher von Abweichungen zu identifizieren. Wir meinen, dass es sich die (VLP) Verkehrslandeplatz Haßfurt-Schweinfurt GmbH hier zu einfach macht.

Frage ÖDP: Sind seitens der Gesellschaft in den nächsten Jahren Umweltmaßnahmen geplant oder sind entsprechende gesetzliche Änderungen zu erwarten (z.B. Einstellung des Verkaufs von verbleitem Treibstoff, Zulassung von Starts und Landungen nur noch für Fluggeräte mit verringerten Lärmemissionen)?

Landrat Schneider: „Die Tankstelle am Flugplatz Haßfurt erfüllt die gültigen Vorschriften und Verordnungen zum Betrieb einer Tankstelle. Diese unterliegt regelmäßigen Prüfintervallen bezüglich Tank- und Elektroanlagen sowie der Aufstellfläche und Abscheideanlagen. Die VLP Haßfurt-Schweinfurt GmbH ist lediglich ein Agenturbetrieb der TOTAL Deutschland GmbH, bei weiteren Rückfragen wenden Sie sich bitte an die TOTAL DEUTSCHLAND GmbH.

Ein Ersatzkraftstoff für verbleites Flugbenzin ist schon seit über einem Jahrzehnt im Gespräch, bisher aber nicht zugelassen.“

Unser Fazit: Offensichtlich sind in den nächsten Jahren keine Umweltmaßnahmen geplant. Zu den möglichen entsprechenden Gesetzesänderungen werden keine Angaben gemacht.

Kosten

Frage ÖDP: Wie hoch ist die Gesamtsumme der finanziellen Unterstützung des Landkreises (jährlicher Zuschuss und sonstige Ausgaben, z. B. Investitionskosten, Personalkosten) seit Gründung der neuen Betreibergesellschaft Anfang der 1990er Jahre bis heute? [Die Stadt Schweinfurt hat bis zu ihrem Ausstieg Zahlungen von insgesamt 1.119.622,80 Euro geleistet (Haßfurter Tagblatt vom 08.10.2020).]

Landrat Schneider: „Wie bereits im Jahr 2019 durch den damaligen Geschäftsführer Herrn Günter Mendel berichtet, betrug der Gründungs- und Investitionsaufwand der GmbH bisher 4,2 Millionen Euro. Davon waren 1,5 Millionen Euro öffentliche Zuschüsse, rund 2,7 Millionen

blieben für die Kommunalen Träger. Je 30 Prozent Landkreis Haßberge, Stadt Haßfurt und Stadt Schweinfurt, ein Prozent MFC Haßfurt und neun Prozent die GmbH.“

Unser Fazit: Schon bis zum Jahr 2019 hat der Landkreis Haßberge bereits 810.000 Euro allein als Gründungs- und Investitionsaufwand geleistet. Hierbei dürfte es sich jedoch noch nicht um die gesamten Kosten für den Landkreis handeln. (Betriebskostenzuschüsse?). Vermutlich liegen die Gesamtkosten eher bei ca. 1,1 Mio Euro wie bei der Stadt Schweinfurt.

Frage ÖDP: Gibt es schon eine Lösung, wie der bis 2024 fest eingeplante Betriebskostenzuschuss der Stadt Schweinfurt in Höhe von 50.000,00 Euro jährlich kompensiert werden kann?

Landrat Schneider: *„Der Betriebskostenzuschuss der Stadt Haßfurt und des Landkreises Haßberge sollen auf je 75.000,- € aufgestockt werden. Einsparpotentiale werden durch den Geschäftsführer untersucht.“*

Unser Fazit: Durch den Wegfall der Stadt Schweinfurt als Gesellschafterin erhöhen sich die Betriebskostenzuschüsse für den Landkreis Haßberge von 50.000 Euro auf nun 75.000 Euro jährlich. Eine stärkere finanzielle Beteiligung der den Flugplatz nutzenden Unternehmen ist offensichtlich bisher nicht vorgesehen. Laut einer Umfrage (Haßfurter Tagblatt vom 04. Dezember 2020) wünschen sich dies aber mehr als drei Viertel der Umfrageteilnehmer.

Frage ÖDP: Muss die Landebahn 2024 saniert werden? Welche Kosten entstehen dadurch für den Landkreis?

Landrat Schneider: *„Eine Sanierung der Landebahn wird erst nach eingehender Begutachtung und Überprüfung der Notwendigkeit in Abhängigkeit der weiteren Nutzung erfolgen. Von einer Abnutzung und Kosten für die Instandhaltung sowie Erneuerung muss ausgegangen werden, wie bei allen technischen Einrichtungen. Die Kosten für den Landkreis sind daher im Moment nicht bezifferbar.“*

Unser Fazit: Von Kosten für die Instandhaltung und Erneuerung muss ausgegangen werden. Es werden jedoch keine Zahlen genannt, obwohl der Landrat selbst von künftigen Kosten ausgeht. Es verwundert uns, dass hierfür noch keine konkreten Finanzplanungen vorhanden sind.

Frage ÖDP: Welche weiteren Investitionen werden in den nächsten 10 Jahren für Unterhalt, Erfüllung neuer Auflagen usw. nötig sein und den Landkreis belasten?

Landrat Schneider: *„Eine Auflistung aller Investitionen für die kommenden 10 Jahre kann nur nach eingehender Bestandsaufnahme erstellt werden, etwaige Auflagen und deren Änderungen sind nicht immer vorhersehbar.“*

Unser Fazit: Auch hier bleibt das Antwortschreiben des Landrats konkrete Aussagen schuldig, die aber für eine sachliche Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des VLP unabdingbar sind.

ÖDP: Zudem bitten wir um die Einsichtnahme der Gewinn- und Verlustrechnung seit Gründung der Betreibergesellschaft für den Landkreis Haßberge.

Landrat Schneider: „Hinsichtlich der Gewinn- und Verlustrechnung seit Gründung der Betreibergesellschaft wird auf die jährlichen Beteiligungsberichte der Finanzverwaltung des Landkreises verwiesen. Eine genauere Aufstellung kann nur mit Zustimmung des Kreistages übergeben werden.“

Unser Gesamtfazit

Nach Analyse sämtlicher Fakten kommen wir zu diesen Schlussfolgerungen:

- **Der Flugplatz ist unwirtschaftlich.**
- **Die in Zukunft anfallenden Kosten für den Landkreis sind völlig unklar, es steht zu befürchten, dass sie eher steigen (Sanierung der Landebahn usw.)**
- **Der Verkehrslandeplatz ist für die medizinische Notfallversorgung eher unwichtig.**
- **Der Verkehrslandeplatz belastet die Umwelt und die Menschen im Landkreis durch den CO₂-Ausstoß, durch Freisetzung von Blei und v.a. durch Lärm. Sollte das Flugaufkommen wieder steigen, erhöhen sich auch diese Belastungen weiter.**
- **Lärmgeplagte Bürger haben wenig Möglichkeiten, sich zu wehren, müssen Fehlverhalten von Piloten beweisen. Kontrolle seitens des Flugplatzbetreibers findet kaum statt.**
- **Unsozial: Mit der Begründung der „Unterstützung von Unternehmen“ wird mit öffentlichen Geldern überwiegend das klimaschädliche „Hobby von einigen Wenigen“ unterstützt.**
- **Die uns vorgelegten Zahlen zur Nutzung (gewerblich und nicht gewerblich) rechtfertigen nicht die hohen finanziellen Aufwendungen des Landkreises bei gleichzeitig klammer Finanzlage.**
- **Selbst die Industriestadt Schweinfurt sah offenbar keine Notwendigkeit eines VLP für ihre ansässigen Firmen und ist folgerichtig aus der Betreibergesellschaft ausgestiegen.**

Deshalb sprechen wir uns gegen eine weitere finanzielle Beteiligung des Landkreises und gegen den weiteren Betrieb des Verkehrslandeplatzes aus.