

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 206
29.10.2012

Niederschrift

über die 206. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 19.10.2012

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Der Vertreter des Vorsitzenden begrüßt die Anwesenden und entschuldigt den neuen Leiter des Bezirksamtes Hamburg-Nord, der als Gast hatte teilnehmen wollen, kurzfristig aber wegen einer dringenden Senatsangelegenheit absagen musste. Die Kommission ist beschlussfähig.
Auf Antrag soll TOP 5 vor TOP 4 behandelt werden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 1

Beschlussfassung über die Niederschrift der 205. FLSK-Sitzung am 08.06.2012
Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

TOP 2

Festsetzung des Siedlungsbeschränkungsbereichs (FLSK-Drs. 05/12)

Der Vertreter der BSU/LP berichtet, dass der Entwurf einer Senatsdrucksache zur Festsetzung eines Siedlungsbeschränkungsbereichs zwischen den beteiligten Fachbehörden weiterhin strittig sei und ein Kompromiss angestrebt werde. Es gelte die bestehende Regelung aus der Vergangenheit. Ein abgestimmtes Ergebnis werde der FLSK vorgestellt werden. Die Vertreterin der BWVI erklärt, dass die BSU in Abstimmung mit der BWVI angekündigt hatte, die Drucksache zurückzuziehen. Ein neuer Sachstand sei der BWVI nicht bekannt. Der Vertreter der BSU/LP erwidert daraufhin, dass eine Rücknahme auf Intervention der Finanzbehörde noch nicht geschehen und vorerst auch nicht mehr geplant sei. Vielmehr bestünde nun erneuter Erörterungsbedarf. Daraufhin wünscht der Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord, der seinen Antrag als Signal für einen weiterhin geforderten ausreichend großen Siedlungsbeschränkungsbereich sieht, dass über seinen Antrag (FLSK-Drs. 05/12) abgestimmt wird.

Antrag zur 205. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 08.06.2012

Antragsteller: Detlev Grube, GAL-Nord zum TO Siedlungsbeschränkungsbereich

Thema: Siedlungsbeschränkungsbereiche am Flughafen Hamburg

Kurze Zusammenfassung des Sachverhalts:

Nach Informationen der GAL ist eine Senatsdrucksache in der Behördenabstimmung, die eine deutliche Verkleinerung des siedlungsbeschränkten Bereichs um den Flughafen Hamburg vorsieht. Hintergrund ist neben der Festlegung der neuen Lärmschutzzonen eine ergänzende Regelung zum § 5 FlugLärmG. Da zu erwarten ist, dass es zu einer Senatsentscheidung vor der nächsten Sitzung (206.) der FLSK kommt, ist sofortiger Handlungsbedarf entstanden.

Vorgeschlagene Maßnahme:

Keine Verringerung des siedlungsbeschränkten Bereichs

Begründung:

Ziel sollte (vor dem Hintergrund eines in der Zukunft zu erwartenden steigenden Flugbewegungsaufkommens) vorrangig der Schutz der Bürgerinnen und Bürgern vor gesundheitlichen Gefahren sein und nicht eine Verschärfung der Belastungssituation durch eine Verringerung der siedlungsbeschränkten Fläche.

Erfahrungsgemäß werden von Menschen erst nach längerer Zeit am neuen (flughafennahen) Wohnort Belastungen wahrgenommen und führen erst dann zu gesundheitlichen Schädigungen (u.a. Herz-Kreislaufbeschwerden etc.). Auch sind häufig bei Wohnungs- und Grundstücksbesichtigungen andere Start- und Landebahnkonstellationen gegeben, sodass die Belastungen durch Fluglärm nicht sofort wahrgenommen werden. Dies führt dann häufig nach einigen Monaten zu Beschwerden beim Flughafen, der DFS und den Behörden - und letztendlich auch zu Klagen vor dem Gericht. Durch das geplante „Heranrücken“ der Wohnflächen an den Flughafen werden somit zusätzliche Problem-Wohnflächen geschaffen.

Insgesamt ist eine Verringerung der siedlungsbeschränkten Fläche - und damit einer Erhöhung der Lärmbelastung von Bürgerinnen und Bürgern durch eine neue flughafennahe Wohnbauentwicklung – keine nachhaltige Maßnahme. Für den stadtnahen Flughafen Hamburg gelten besondere gesundheits- und städtebaupolitische Anforderungen, denen Rechnung getragen werden muss.

Beschlussvorschlag:

Die Fluglärmenschutzkommission spricht sich gegen eine Verringerung des siedlungsbeschränkten Bereichs aus und fordert die BSU, die BWVI und den Flughafen auf, dafür Sorge zu tragen, dass es zu keiner Verringerung des siedlungsbeschränkten Bereichs am Flughafen Hamburg kommt.

Bei 7 Enthaltungen und 3 Gegenstimmen stimmt die Kommission dem Antrag mehrheitlich zu.

Der Antragsteller fordert eine Veröffentlichung des Abstimmungsergebnisses durch den Vorsitzenden der Kommission. Dies wird von dem Vertreter der BSU abgelehnt, da die Materie noch nicht diskutiert worden sei. Der Vorsitzende erklärt, dass der geforderte Siedlungsbeschränkungs-bereich sinnvoll sei und sagt eine Veröffentlichung des Abstimmungsergebnisses zu.

TOP 3

Beratung der für die für Fluglärm zuständigen Behörde der Freien und Hansestadt Hamburg durch die FLSK bezüglich einer Position zum Richtlinienentwurf einer EU BetriebsbeschränkungsVO (FLSK-Drs.06/12 und FLSK-Drs. 07/12)

Der Fluglärmenschutzbeauftragte gibt einen kurzen Sachstandbericht und erklärt, dass durch die Umsetzung des ursprünglichen Richtlinienentwurfs starker Einfluss auf die einzelnen Flughäfen genommen werden könne. Die Mehrheit der Bundesländer und somit Deutschland habe den Entwurf abgelehnt und der EU Änderungsvorschläge unterbreitet. Diese würden zurzeit in den EU-Ausschüssen beraten. Eine Diskussion sollte erst nach Vorliegen eines neuen Entwurfs geführt werden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

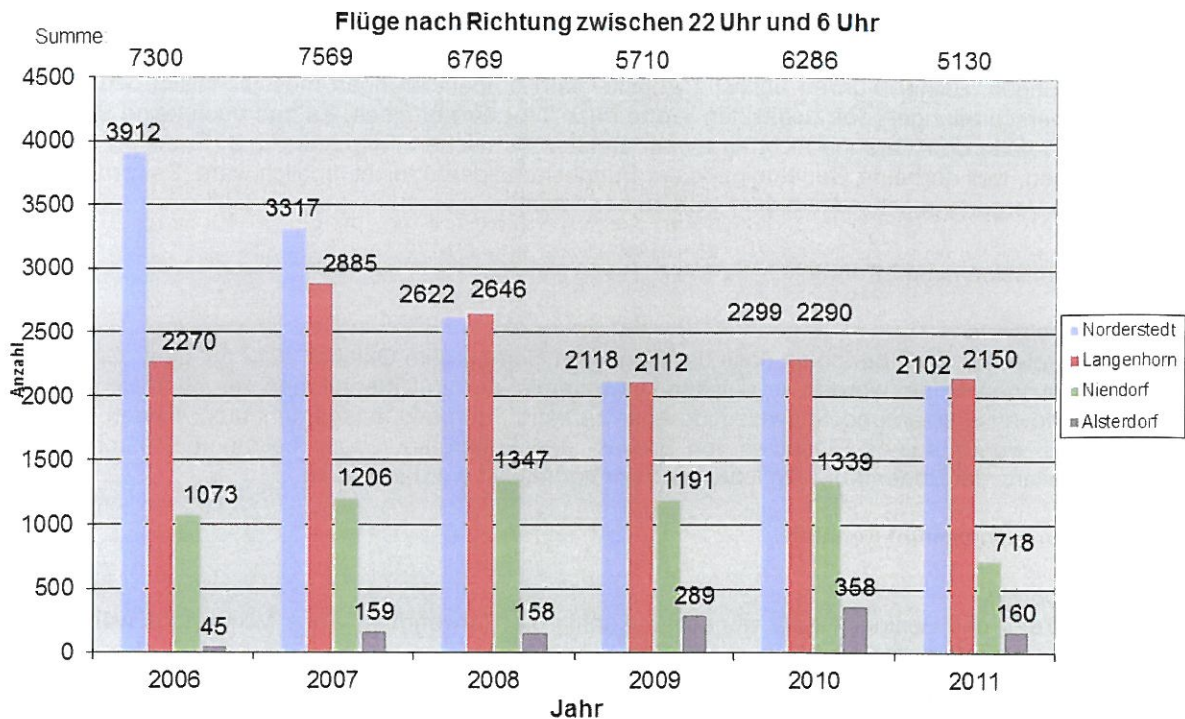
Bahnbenutzungsregelungen (FLSK-Drs. 10/12)

Ein Vertreter der Pilotenvereinigung Cockpit e.V. stellt die in der „Flughafen Mängelliste 2012“ seiner Vereinigung genannte Kritik im Hinblick auf die Bahnbenutzungsregeln Hamburg dar (vgl. FLSK-Drs. 12/12). Er beschreibt, dass die in Hamburg festgelegten Kriterien für den Start auf RWY 33 und die Landung auf RWY 15 in der Zeit von 22.00 Uhr bis 07.00 Uhr den Vorschriften der ICAO nicht entsprächen.

Das ICAO Dokument 8168 sieht im Kapitel „Noise Abatement Procedures“ zwar grundsätzlich vor, dass bestimmte Start- und Landebahnen aus Lärmschutzgründen vorrangig benutzt werden sollen, jedoch gilt als Einschränkung bei Wahl der An-/Abflugpiste eine Rückenwindkomponente von nicht mehr als 5 Knoten. Im Luftfahrthandbuch (AIP) sei dagegen nach wie vor eine zulässige Rückenwindkomponente bis 10 Knoten veröffentlicht.

Die Vertreterin der DFS führt dazu aus, dass die ICAO-Vorgaben in der Praxis voll umfänglich umgesetzt würden, einschließlich der maximalen Rückenwindkomponente von 5 Knoten. Sie könne keine Probleme durch die Bahnbenutzungsregeln erkennen. Der Vertreter der FHG unterstützt die Aussage, dass die Forderungen von Cockpit in den letzten Jahren bereits umgesetzt worden seien mit Verweis auf die Zahlen der nächtlichen Anflüge, die sich durch die Anwendung der ICAO-Vorgaben geändert hätten. Der Vertreter der BSU erinnert an die Ergebnisse der 198. FLSK-Sitzung, in der ein Vertreter der DFS ausführlich über die Kriterien zur Wahl der An- und Abflugpiste berichtet hatte. Seit 2007 haben aufgrund der Vorgaben der ICAO die nächtlichen Flüge über dem Gebiet von Schleswig-

Holstein erheblich abgenommen (von ca. 54 % Anteil auf etwa 41 % Anteil, siehe Grafik), zu Lasten der Hamburger An-/Abflugschneisen.



Die Pilotenvereinigung Cockpit e. V. wünscht sich, dass diese der Praxis entsprechende Vorgehensweise durch die entsprechende Änderung im AIP bestätigt wird.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

Fluglärmexposition Anwohner (FLSK-Drs. 09/12)

Ziel des Antragstellers ist eine Datengewinnung über das An- und Abflugsystem in Hamburg unter Berücksichtigung aller vier Bahnrichtungen, um schließlich das Verhältnis der Fluglärmbelasteten zwischen Niendorf, Alsterdorf und Langenhorn ermitteln zu können. In der Diskussion ergab sich, dass zum Erhalt von belastbaren Daten hierzu ein neues DES erstellt werden müsste. Dies würde einen sehr hohen Aufwand erfordern. Der Vertreter der FHG berichtet, dass man bereits zu einer ähnlichen Fragestellung die 75 dB(A)-Kontur eines Flugzeugs mit Einwohnerdaten des Statistischen Landesamtes verknüpft und dabei folgende fiktive Belastungsverteilung ermittelt habe:

Richtung Langenhorn: 23.000 Personen

Richtung Alsterdorf: 30.000 Personen

Richtung Niendorf: 24.000 Personen

Richtung Norderstedt: 9.000 Personen, davon 8.000 auf Hamburger Gebiet.

Nachdem die Frage, ob der Antrag umformuliert werden sollte, gründlich erörtert wurde, stimmt der Antragsteller einer Vertagung des Antrags zu.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Sonstiges

6.1 Projekt FlyNet

Ein Vertreter der Lufthansa Technik (LHT) erläutert den Antrag auf Erprobung des „In Flight Entertainment Systems“ (vgl. FLSK-Drs. 13/12). Damit soll der Nachweis erbracht werden, dass die Handy-Strahlen nicht die Flugzeugsicherheit beeinträchtigen. Die technischen Vorgaben der amerikanischen Luftfahrtbehörde (FFA) und der Bundesnetzagentur sind dabei zu erfüllen. Daher dürfen die notwendigen Tests nur nachts zwischen 22.00 und 04.00 Uhr außerhalb von Gebäuden mit einem Mindest-

abstand von 500 feet von großen metallischen Strukturen durchgeführt werden. Deshalb ist der Gebrauch der Lärmschutzhalle nicht möglich. Es ist eine Simulation der Flugsituation erforderlich, so dass ein Triebwerkslauf in der Leistungsstufe Ground Idle mit Zu- und Wegschaltung der APU in einem Zeitfenster von 2 bis 6 Stunden durchgeführt werden muss. Die genauen Abstimmungen mit dem Flughafen Hamburg sind noch nicht abgeschlossen, allerdings sind bereits 3 Nächte vorgesehen, vor dem 24.12.12 und im Januar 2013 am Kompensierplatz (Kopf Bahn 33) mit überwiegendem Gewerbegebiet in der Nachbarschaft. Die erteilte Genehmigung enthält Auflagen zu begleitenden Schallpegelmessungen. Bisher wurden ähnliche Abläufe bei Kompensierungen messtechnisch begleitet und keine Überschreitungen der zulässigen Werte nach TA-Lärm ermittelt. Es gab auch keine Beschwerden. Man hätte den Versuch nicht an einem anderen deutschen Flughafen, z. B. Frankfurt durchführen können, weil dort eine Genehmigung der Bundesnetzagentur nicht möglich wäre. Es wird gebeten, über den Vorgang anschließend der FLSK zu berichten.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

6.2 Umweltpreis

Der Vertreter der FHG berichtet, dass der Flughafen Hamburg im Oktober 2012 mit dem „Green Fleet Award“ ausgezeichnet worden sei. Diesen Umweltpreis, der an Unternehmen vergeben wird, die sich durch innovative Ideen und wegweisende Ansätze beim Fuhrparkmanagement auszeichnen, habe der Flughafen wegen seines Einsatzes von Erdgas- und Elektrofahrzeugen bekommen, durch den die Energiebilanz der Bodenfahrzeugflotte erheblich verbessert werden konnte.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

6.3 Mikrophon

Der Vertreter des Bezirks Altona wünscht zukünftig die Verwendung eines Mikrophons während der Sitzungen. Der Vertreter der FHG sagt dies zu.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Für die Niederschrift:

gez.

Antje Wilkens

Genehmigt:

gez.

Gebhard Kraft