

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

Stadtverwaltung **GESCHÄFTSSTELLE -**
Norderstedt

27. Okt. 2014

IB 222 / 215
26.09.2014

Niederschrift
über die 215. Sitzung (Sondersitzung) der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 26.09.2014

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der Vorsitzende begrüßt die Kommissionsmitglieder zu der kurzfristig einberufenen Sondersitzung und dankt der Arbeitsgruppe für die Vorbereitung einer auch für die Allgemeinheit gut verständlichen Vorlage von Stellungnahmen der FLSK zu allen Punkten des Bürgerschaftlichen Ersuchens zum Schutz gegen Fluglärm. Darüber soll heute beraten und beschlossen werden.

TOP 1

Bürgerschaftliches Ersuchen zum Schutz gegen Fluglärm

Die Textvorlagen zu den Punkten 1 – 9 des Ersuchens werden nacheinander vom Vorsitzenden verlesen und zum Teil sehr ausführlich diskutiert, geändert und ergänzt. Der Vorsitzende stellt zu jedem Punkt abschließend das Einvernehmen der Kommission fest. Die Stellungnahme zu Punkt 4 wurde mit einer Gegenstimme beschlossen.

Das Ersuchen sowie die endgültigen entsprechenden Stellungnahmen der FLSK lauten:

Vor diesem Hintergrund möge der Umweltausschuss der Bürgerschaft empfehlen, den Senat zu ersuchen,

1. *gemeinsam mit Fluglärmenschutzkommission und DFS eine weitere lärmindernde Optimierung der Landeanflüge insbesondere im Hamburger Nordosten zu erreichen, indem insbesondere verkürzte oder Sichtanflüge bis auf absolute Ausnahmefälle nicht genehmigt werden. Entsprechende Versuche sind auszuwerten, in die detaillierte Berichterstattung zu 10. einzubeziehen und nach Möglichkeit auszuweiten. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit die Anflüge auf den Hamburger Flughafen regelrecht als standardisierte ILS-Anflüge (10NM) durchgeführt werden können,*

Stellungnahme FLSK:

Die von der FHG in Zusammenarbeit mit der DFS vorgelegte Auswertung der Messdaten der zusätzlich eingerichteten Messstation Duvenstedt aus dem Jahr 2013 zeigt, dass die Fluglärmbelastung im Hamburger Nordosten unabhängig vom Ort der Einfädelung der Flugzeuge ist. Dieses Ergebnis wird durch eine Prognoseberechnung der FHG bestätigt. Zwischen Anflügen ab 12,9 km (ca. 7 Nautische Meilen (NM)) und 18,5 km (ca. 10 NM) ist auf Hamburger Stadtgebiet kein bedeutsamer Unterschied in der Lärmsituation feststellbar. Es zeichnet sich jedoch klar ab, dass eine grundsätzliche Anflugverlängerung auf 18,5 km zu einer stärkeren Bündelung von Flugbewegungen im Raum Bargteheide und entsprechenden Belastungen der dortigen Bevölkerung führen dürfte.

Da die mit dem Ersuchen angeregte Verlängerung der Endanfluglinie auf 18,5 km für die Bevölkerung im Hamburger Nordosten nachweislich keine spürbare Entlastung bringt, aber neue Lärmumverteilungen im südlichen Schleswig-Holstein auslösen würde, hält die FLSK einen entsprechenden Probebetrieb für entbehrlich und nicht zielführend. Auf die beigefügten Datenblätter wird verwiesen. (FLSK-Drs. 13/14 und 14/14). Stattdessen befürwortet die FLSK die grundsätzliche Verlängerung der verbindlichen Endanfluglinien auf 12,9 km (7 NM). Ankommende Flugzeuge schwerer als 5,7 t sollen spätestens an diesem Punkt die Endanfluglinie erreicht haben. Die Flughöhe von 762 m (2.500 Fuß) soll erst bei Erreichen der Endanfluglinie verlassen werden. Die überwiegende Anzahl von Flugzeugen wird wie bisher in einer größeren Entfernung als 7 NM die Endanfluglinie erreichen. Dies hat auch der seit dem 01.07.2013 durchgeführte Probebetrieb gezeigt.

Die FLSK hat in diesem Zusammenhang empfohlen, dass seitens der DFS Verfahren praktiziert werden, bei denen Flugzeuge, wenn die Verkehrslage es zulässt, so in den vorstehend beschriebenen Endanflug geführt werden, dass stärker besiedelte Areale möglichst umflogen werden. Die FLSK erwartet hierzu einen Bericht im ersten Halbjahr 2015.

Außerdem befürwortet die FLSK, dass Sichtanflüge (Definition: „Ein Sichtanflug ist ein Anflug eines Fluges nach Instrumentenflugregeln, bei dem Teile oder das gesamte Instrumentenanflugverfahren nicht angewendet werden und der Anflug mit Erdsicht erfolgt.“) für Flugzeuge schwerer als 5,7 t ebenfalls entsprechend den beschriebenen Verfahren abgewickelt werden und diese Flugzeuge die Endanfluglinie ebenfalls bei spätestens 12,9 km (7 NM) erreicht haben.

Die FLSK begrüßt die Absicht der DFS, voraussichtlich ab November 2014 an Wochenenden und Feiertagen vor 10.00 Uhr und nach 20:00 Uhr auf Anflüge kürzer als 10 NM - so genannte „Kurz- und Sichtanflüge“ - gänzlich zu verzichten.

Überdies ist die FLSK mit dem Vorschlag der DFS sehr einverstanden, dass Flugzeuge im Anflug auf die Landebahn 23 - aus Süden kommend - abweichend vom bisherigen Verfahren so lange in mindestens 914 m Höhe (3.000 Fuß) geführt werden, bis sie die Grenze der Kontrollzone nördlich von Ahrensburg erreicht haben, um erst dann den Sinkflug fortzusetzen.

2. *sich dafür einzusetzen, dass Fluglinien, insbesondere die Lufthansa-Gruppe, Hamburg vor allem mit den neuen A 320 neo und A321 neo anfliegen. Bei beiden ist eine Lärmreduktion von ca. 5-6 dB (A) im Maximalpegel prognostiziert. Da Hamburg einer der wenigen Flughäfen in Deutschland ist, der mitten in der Stadt liegt und unmittelbar an dicht besiedelte Flächen angrenzt, sollten die Airlines auf Flügen von und nach Hamburg besonders lärmarme Maschinen bevorzugt einsetzen,*

Stellungnahme FLSK:

Die FLSK begrüßt die Einführung des A320 neo in Hamburg. Das Flugzeug wird die derzeit geltenden Lärmklassifizierungen der ICAO (Anhang 16, Chapter 4) voraussichtlich um 15 dB(A) unterbieten und etwa 6 dB(A) leiser sein als heutige A320. Um Anreize für eine bevorzugte Verwendung dieses Flugzeugs auf Strecken von und nach Hamburg zu fördern, regt die FLSK an, zunächst rechtzeitig das lärmabhängige Start- und Landeentgelt entsprechend anzupassen.

3. *das bewährte, auf gemessenem Fluglärm basierende Lärmabhängige Landeentgelt weiterzuentwickeln und dabei zu prüfen, inwieweit sowohl eine weitere Spreizung zwischen den einzelnen Lärmklassen als auch eine prozentuale Anhebung des Lärmabhängigen Landeentgelts besonders für die Tagesrandzeiten sinnvoll und umsetzbar wäre. Es sollte ein zusätzliches Anreizsystem sein, um auf Flügen von und nach Hamburg immer das leiseste Fluggerät der jeweiligen Flotte einzusetzen,*

Stellungnahme der FLSK:

Die FLSK sieht die Überprüfung und Optimierung der Landeentgeltregelungen auch in Zukunft als eine regelmäßig wiederkehrende Daueraufgabe zur Minimierung von Fluglärm an.

4. *fortlaufend im Sinne eines Best-Practice-Vergleichs der Erfahrungen und Konzepte anderer deutscher und europäischer Flughäfen zu prüfen, welche weiteren Maßnahmen zur Prüfung/ Überwachung des Fluglärms, zum Lärmschutz, zur Klimaschutzkompensation und zum Naturschutz möglich und für Hamburg übertragbar sind (vgl. Frankfurt und andere deutsche Flughäfen, aber auch London-Heathrow). In diesem Kontext ist auch zu prüfen, ob der bewährte sog. Lärmdeckel, der erfreulicherweise seit Jahren eingehalten und sogar unterschritten wird, abgesenkt werden kann, um zusätzliche Lärmschutzanreize zu setzen,*

Stellungnahme der FLSK:

Die FLSK begrüßt den Ansatz, im Rahmen eines systematischen Best-Practice-Vergleichs mit Flughäfen in Deutschland bzw. Europa zu prüfen und im Auge zu behalten, ob Erfahrungen oder Konzepte zur Verbesserung des Umweltschutzes jeweils vorteilhaft auf Hamburg übertragen werden könnten. Die Kommission ist allerdings der Auffassung, dass die Absenkung des Lärmdeckels nicht geeignet war und ist, zusätzliche Lärmschutzanreize zu erzeugen. Das Lärmkontingent ist Teil der Betriebsgenehmigung des Hamburger Flughafens aus dem Jahr 1998. Es ist ohne Zustimmung der FHG nicht zu ändern. Da die Festlegung der Regelung auf der Zusammensetzung der Luftverkehrsflotten der 90er Jahre beruht, hat sie vor dem Hintergrund der Lärmemissionen heutiger Flugzeuge keinerlei Bedeutung mehr. Eine Absenkung auf einen niedrigeren Wert, der dem Flughafen aber Spielraum für die nicht beeinflussbaren Schwankungen des Luftverkehrs lässt, würde an der tatsächlichen Lärmsituation nichts ändern.

5. *eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen und gegenüber den Fluglinien auf eine weiter Reduzierung der Verspätungen und Ausnahmen hinzuwirken (z.B. durch eine äußerst restriktive Genehmigungspraxis),*

Stellungnahme der FLSK

Die FLSK schließt sich der Forderung nach einer strengen Einhaltung der Betriebszeiten an. In der Vergangenheit hat sich die FLSK zudem bereits dafür eingesetzt, dass die Verspätungen im Flugverkehr von und nach Hamburg verringert werden. Gleichzeitig sieht die FLSK die Verantwortung zur strengeren Einhaltung der Betriebszeiten und der Verringerung der Anzahl von verspäteten Flügen bei dem Betreiber des Flughafens, der FHG. Diese sollte durch eine entsprechende Gestaltung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte für den Flughafen Hamburg, insbesondere eine deutliche und wirksame Erhöhung der Zuschläge für Verspätungen, und über direkte Kontakte zu den Luftfahrtunternehmen auf eine Reduzierung der Verspätungen und eine striktere Einhaltung der Betriebszeiten hinwirken.

6. *zu prüfen, ob vor diesem Hintergrund die bereits jetzt bestehende Kooperation der Beteiligten hin zu einer konkreten Allianz für den Lärmschutz der behördlichen und gewerblichen Partner – einschließlich der Fluglinien – mit weitergehenden Selbstverpflichtungen weiterentwickelt werden kann,*

Stellungnahme FLSK:

Siehe Stellungnahme zu Ziff. 4.

7. *über den Fortgang und konkrete Bedeutung der bundesratsinitiativen der Länder Rheinland-Pfalz, Hessen und Brandenburg zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes für Hamburg sowie die Umsetzung der fluglärmschutzrelevanten Gesichtspunkte des Koalitionsvertrages von CDU / CSU und SPD zu berichten, und jeweils einen Beitritt bzw. eine Unterstützung derartiger Initiativen zu prüfen, soweit sie den Zielsetzungen diese Antrags entsprechen und auch einen Beitrag zum Lärmschutz in Hamburg leisten. Dabei ist insbesondere zu prüfen, wie der Lärmschutz der Bevölkerung in den entsprechend luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen und Regelwerken als weiter Zielsetzung (z.B. für die Arbeit der DFS) stärker als bisher normiert und in den jeweiligen Abwägungen stärker als bisher gewichtet werden kann,*

Stellungnahme FLSK:

Die FLSK begrüßt diesen Ansatz und hätte an der Bereitstellung entsprechender Informationen starkes Interesse.

8. *über die Ergebnisse der Öffnung der Fluglärmschutzkommission für Bürgerinnen und Bürger sowie Initiativen, die in diesem Kontext geäußerte Beschwerdelage und den Umgang damit zu berichten,*

Stellungnahme FLSK:

Nach bereits zwei durchgeführten Bürgerfragestunden in der FLSK lässt sich ein reges Interesse an diesem Angebot feststellen. Beide Veranstaltungen waren gut besucht und die Zahl der Fragen mach-

te in beiden Fällen eine Ausdehnung auf eine volle Stunde notwendig. Die FLSK hat sich einen Erprobungszeitraum von vier Sitzungen vorgenommen und wird die so gewonnenen Erfahrungen am Ende auswerten und hierüber berichten.

9. *die Maßnahmen zur transparenten und dialogorientierten Information der Bürgerinnen und Bürger zum Fluglärm weiter zu verbessern. Dabei soll geprüft werden, inwieweit in geeigneter Weise auch über Art und Umfang des Flugverkehrs von und zum Airbus-Flughafen Finkenwerder, sowie über die Flugbewegungen ohne Bodenkontakt am Flughafen Fuhlsbüttel noch transparenter informiert werden kann (z.B. im Hinblick auf Testflüge unter Nutzung der Ram Air Turbine oder andere Test- und Schulungsflüge),*

Stellungnahme FLSK:

Die Fluglärmenschutzkommission ist für den Flughafen Hamburg zuständig. Wegen der engen Verbindung zum Werksflughafen Finkenwerder (z.B. Durchführung von Probeanflügen neuer Airbus-Flugzeuge in Fuhlsbüttel) hat sich die FLSK in der Vergangenheit auch mit Themen auseinandergesetzt, die den Flugbetrieb in Finkenwerder betreffen. In diesem Zusammenhang wird angeregt, dass Airbus zukünftig die Zahl der Flüge mit der Ram Air Turbine und die Zahl der Testanflüge in Hamburg Fuhlsbüttel öffentlich macht. Eine Darstellung der Airbus-Flüge im Stanly-Track - mindestens in der Start- und Landephase - ist aus Sicht der FLSK wünschenswert.

10. *bis Oktober 2014 dem zuständigen Ausschuss über die ersten Ergebnisse zu 1.-9. zu berichten.*

Der entsprechende Bericht wird von der FLSB vorbereitet und im Oktober dem zuständigen Ausschuss zugeleitet werden.

Der Vorsitzende bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit und schließt die Sitzung um 11.50 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Harald Rösler