

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

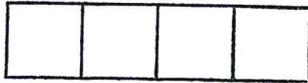
FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

Stadtverwaltung
Norderstedt

GESCHÄFTSSTELLE -

23. Jan. 2017

IB 222 / 224
05.12.2016



Niederschrift

über die 224. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 02.12.2016

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Als neuen Vertreter der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) stellt er Herrn Dr. Olaf Pawlitzki sowie als Gäste Herrn Dirk Schreckenbergh der ZEUS GmbH (Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung) und die Vertreterinnen der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz (BGV) Frau Dr. Annette Lommel und Frau Dr. Katrin Schröder vor.

Dem Vorschlag des Vorsitzenden, die TO umzustellen und mit TOP 7 zu beginnen, wird gefolgt.

TOP 7

Vorstellung der NORAH-Studie mit Diskussion

Ein Vertreter der ZEUS GmbH stellt die Ergebnisse der Lärmwirkungsstudie NORAH („Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“, deutsch etwa „Zusammenhänge zwischen Lärm, Belästigung, Denkprozessen und Gesundheit“) vor (vgl. FLSK-Drs. 23/16). Die Studie hat das Ziel, eine möglichst repräsentative und wissenschaftlich abgesicherte Beschreibung der Auswirkungen des Lärms vom Flug-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Wohnbevölkerung zu erhalten und ist die bislang umfangreichste Untersuchung zum Thema Lärmwirkung. Weitere Informationen: <http://www.laermstudie.de/wissen/norah-wissen/>. Der Referent hebt hervor, dass die Reaktionen der belasteten Bevölkerung insbesondere nach Veränderungen eines gewohnten Zustandes außergewöhnlich heftig ausfielen. Außerdem würde es als extrem starke Belastung empfunden, wenn man sich einer Situation gegenüber ohnmächtig und ausgeliefert fühlte, wie dies speziell dem Fluglärm gegenüber festzustellen sei. Es gebe daher vorzugsweise zwei Stellschrauben zur Entlastung: entweder den Geräuschpegel - möglichst an der Quelle - zu senken oder das Bewältigungsvermögen zu erhöhen. In der anschließenden ausführlichen Diskussion wird deutlich, dass es dazu noch viele offene Fragen gibt, die vornehmlich am Flughafen London/Heathrow seit den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts erforscht werden. Informationen dazu finden sich unter:

<http://www.heathrow.com/noise/making-heathrow-quieter/our-noise-strategy>

Auf die Einschätzung, dass eine subjektiv empfundene Lärmerhöhung nicht zwingend zu einer verstärkten Gesundheitsbelastung führen müsse und die Frage, ob und wie Veränderungen der Schallimmissionen wahrgenommen würden, geht der Referent nochmals ausführlich auf Folie 18 seiner Präsentation ein (FLSK-Drs. 23/16). Diese zeigt die Einflussfaktoren der Lärmbelastungsurteile am Beispiel Fluglärm und veranschaulicht das komplexe Wirkungsgefüge von verschiedenen Komponenten, die zur individuellen Ausprägung der Belastungsempfindung führen. Dabei müsse eine Erkrankung nicht unbedingt parallel zu den Empfindungen verlaufen. Eine bedeutende Rolle beim Lärmbewältigungsvermögen scheine das Vertrauen in die Zuverlässigkeit der Institutionen zu spielen und böte somit ggfs. noch weitere Handlungsmöglichkeiten. In London/Heathrow würde derzeit insbeson-

dere über die Verteilung des Lärms nachgedacht und durch Geräuschsimulationen wolle man herausfinden, wie und zu welcher Tageszeit die größtmögliche Entlastung erreicht werden könne. Die laufenden Untersuchungen sollen 2017 ausgewertet werden:

http://www.heathrow.com/file_source/Company/Static/PDF/Partnersandsuppliers/Sustainability-and-Landing-Charges-Final.pdf und weitere Informationen:

<http://www.heathrow.com/noise/facts,-stats-and-reports/reports>

Heathrow befinde sich international an der Forschungsfront und habe trotz steigender Flugbewegungszahlen in den letzten Dekaden Erfolge bei der Entlastung der Anwohner erzielen können.

Nach eingehender und angeregter Debatte dankt der Vorsitzende dem Referenten für seinen ausgezeichneten, sehr aufschlussreichen Vortrag und verabschiedet ihn und die Gäste.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 1

Antworten auf Beschlüsse

1.1 Beschluss zu TOP 3 der 223. FLSK-Sitzung: Thema Entgelte und Rabattprogramm

Der Vertreter der FHG berichtet, dass die Konsultationsverhandlungen zwischen dem Flughafen und den Airlines noch andauern würden und er daher noch keine konkreten Angaben machen könne. Man sei aber auf einem progressiven Weg, z. B hinsichtlich der zeitlichen Staffelung der Entgelte und werde bis zum Jahresende 2016 den entsprechenden Antrag bei der BWVI einreichen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 2

Verspätungen – Kurzbericht zur aktuellen Situation

Die FLSB berichtet, dass im Jahr 2016 besonders viele Verspätungen zu verzeichnen gewesen wären. Mit Beginn des Winterflugplans hätten offenbar erste Auswirkungen der Pünktlichkeitsoffensive die Anzahl der Verspätungen im November auf einen Tiefststand von 15 Flügen sinken lassen. Sie ergänzt, dass zahlreiche Verspätungen durch wenige Flugverbindungen von bestimmten Airlines verursacht worden wären und sie daher mit diesen Fluggesellschaften Änderungen im Flugplan verabredet hätte, die zukünftig dauerhafte Verbesserungen erwarten ließen.

In der anschließenden kurzen Diskussion weist der Vertreter der FHG darauf hin, dass 73% der verspäteten Flüge im November in den ersten 15 Minuten nach 23.00 Uhr eingetroffen seien und kein Flugzeug nach Mitternacht gelandet wäre. Es sei auch im Interesse der FHG die systematischen Verspätungen auszumerzen. Die Vertreterin der DLH ergänzt, dass die Verspätungslage am Flughafen Düsseldorf 2016 vergleichbar gewesen sei und die Gründe dafür sowohl in den Wetterbedingungen wie auch in der Überfüllung des Luftraumes im Mittelmeergebiet zu finden wären.

Der Vertreter der BUE fügt hinzu, dass sich die Luftfahrtgesellschaften auf die Luftraumfülle einstellen und sie in ihren Planungen berücksichtigen müssten, da sonst das Kriterium der Unvermeidbarkeit für Verspätungen nicht geltend gemacht werden könne. Er hoffe jedoch auf Verbesserung durch die steuernde Wirkung der zu erwartenden neuen Entgeltordnung. Der Vorsitzende regt an, das Thema in der 225. FLSK-Sitzung im Februar 2017 zu vertiefen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Einbringung des CDO-Verfahrens zum Einsatz am Flughafen Hamburg in das Luftfahrthandbuch (AIP) und weiteres Vorgehen der FHG zum Cutback 1000 ft-Verfahren

Der Vertreter der DFS teilt mit, dass der Textentwurf, der das Verfahren beschreibt, von der DFS an die FHG und BWVI verschickt worden sei. Nach Abstimmung werde er von der BWVI verteilt. Im anschließenden kontroversen Meinungsaustausch wird von verschiedenen Mitgliedern insbesondere aus dem nordwestlichen Raum um Hamburg die Sorge geäußert, dass der Lärm für die dortige Bevölkerung künftig zunehmen könne. Der Vorsitzende bittet um Berücksichtigung dieses Aspektes bei der Endfassung und kündigt an, dass er in der nächsten Sitzung im Februar dazu berichten werde.

Vom Vertreter der FHG wird ein Antrag mit Beschlussempfehlung vorgelesen, der einen Vorschlag enthält für die Textänderung im AIP hinsichtlich des weiteren Vorgehens zum Cutback 1000ft-Verfahren. Da es Einwände dagegen gibt, entscheidet der Vorsitzende, dass über den Antrag erst in der nächsten Sitzung entschieden werden soll und bittet, Anträge möglichst jeweils vor der Sitzung den Kommissionsmitgliedern zugänglich zu machen, damit eine Vorbereitung möglich ist.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4*Nächste Veranstaltung FLSK vor Ort in Duvenstedt*

Eine Arbeitsgruppe wird die Veranstaltung am 28.03.2017 von 18.00 – 21.00 Uhr im Großen Saal des Max-Kramp-Hauses in Duvenstedt vorbereiten. FLSK-Mitglieder können mitwirken.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5*Lärmrelevante Höhen beim Verlassen der SID*

Der Vertreter der DFS erklärt zunächst, dass die Bezeichnung „lärmrelevante Höhen“ ein ungeeigneter Begriff sei, weil die Relevanz relativ sei und sowohl von der jeweiligen Maschine als auch dem Betrachter abhänge. Weiterhin führt er aus, dass die Lotsen zur Erfüllung ihres gesetzlichen Auftrags, den Luftverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln, Spielraum bräuchten für die Verteilung der Flüge in dem jeweiligen Luftraumsegment. Dazu nutzten sie Flugverkehrskontrollfreigaben. Die dafür erforderliche Mindesthöhe sei die Führungsmindesthöhe, die in Hamburg ca. 2000 Fuß betrage. Zur Vermeidung unnötigen Fluglärms würden Flugverkehrskontrollfreigaben zum Abweichen von SIDs grundsätzlich jedoch erst oberhalb von 3.000 Fuß (Propellerflugzeuge) bzw. 5.000 Fuß (Jets) erteilt. In Hamburg erfolgten die Luftverkehrsfreigaben aus Lärmschutzgründen als freiwillige interne Regelung der DFS zwischen 22.30 und 06.00 Uhr mit einer Mindesthöhe von 10.000 Fuß. Je nach Verkehrsaufkommen müsste also unter Beachtung der notwendigen Lückengrößen zwischen den startenden und landenden Maschinen und Leistungsunterschieden der verschiedenen Flugzeugtypen im Einzelfall entschieden werden können, wann ein Flug die SID (Standard Instrument Departure, also standardisierte Abflugstrecke für Instrumentenflüge) verlasse (Einzelfreigaben gemäß § 27a Luftverkehrsordnung). Dadurch würden unnötige „Levelflüge“ (Flüge, die auf einer bestimmten Höhe verharren) und Verzögerungen bei der Verkehrsabwicklung vermieden.

Daraufhin stellt der Vertreter der FHG dar, dass die meisten Flüge auf der „Route AMLUH“ (Start 33) ohnehin nicht in einer Höhe von 5000 Fuß sondern eher in 9000 Fuß die SID verließen. Dies entspräche einem Maximalpegel von 55 - 61 dB(A). Eine weitere Regulierung sei nicht erforderlich. Ein Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord gibt den Hinweis, dass bereits 2011 ein Antrag zum Verlassen der Standardabflugrouten gestellt worden sei (201. FLSK-Sitzung), es sich aber aktuell offenbar um ein subjektives Problem handele, da die Höhen inzwischen angehoben worden wären.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6*Lärmkontingent 2016*

Zum jährlichen Vergleich mit dem im Jahr 1999 beschlossenen Lärmkontingent (Fläche um den Flughafen herum, in der im Referenzjahr 1997 eine Lärmbelastung von 62 dB(A) $L_{eq,3}$ als Dauerschallpegel oder höher vorlag – 20,93 km²) teilt der Vertreter der FHG mit, dass die Flugbewegungen im Jahr 2016 um 1 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen hätten. Daher habe sich das Lärmkontingent von 13,82 km² im Jahr 2015 auf 13,96 km² im Jahr 2016 erhöht (vgl. FLSK-Drs. 24/16).

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8*Sonstiges*

- 8.1 *Kurzberichte der FHG über:*
 - *die mobilen Messstellen*
der Vertreter der FHG weist auf die Ergebnisse der mobilen Messstellen hin, vgl.:
https://www.hamburg-airport.de/de/fluglaerm_laerschutz.php
 - *„Lärmschutzprogramm 8+“*
das „Lärmschutzprogramm 8+“ für Norderstedt gilt als gelungene Weiterentwicklung der früheren freiwilligen Lärmschutzprogramme des Flughafens, vgl.:
<https://www.hamburg-airport.de/de/8450.php>
 - *„kleine“ Umwelterklärung 2016*
ausgelegte Broschüre zum Mitnehmen, vgl.:
https://www.hamburg-airport.de/media/Umwelterklaerung_2016.pdf

- *synthetischen Dieselkraftstoff*
seit 01.10.16 fahren alle dieselbetriebenen Fahrzeuge des Flughafens mit synthetischem Diesel dadurch Schadstoffreduktion um 30 – 60 % und 60 % weniger Partikelemissionen, vgl.:
<http://www.morgenweb.de/auto/aktuelles/airport-hamburg-setzt-auf-oko-diesel-1.3050346>
- *Bahnsperrungszeiten wegen Pisteninstandhaltung 2017:*
07. - 21. Juni Bahn 05/23
06. – 20. September Bahn 15/33
https://www.hamburg-airport.de/de/Instandhaltung_Pisten.php

8.2 *Fluglärmsituation in Elmenhorst, Kreis Stormarn*

Der Vertreter von Schleswig-Holstein informiert über einen Termin am 22.11.16 im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie mit der Arbeitsgruppe der Gemeinde Elmenhorst (FGE) über die dortige Fluglärmsituation, die nicht als zufriedenstellend empfunden werde. Als Ergebnis des Gespräches am 22.11.2016 sei folgendes vereinbart worden: Um entscheiden zu können, welche der Forderungen der Gemeinde Elmenhorst erneut als Antrag in die FLSK eingebracht werden, sei ein Votum des Kreises Stormarn erforderlich, das von den betroffenen Gemeinden mitgetragen werde. Dazu solle der Kreis Stormarn Anfang des Jahres 2017 zu einem Gespräch einladen, an dem die betroffenen Städte und Gemeinden im Kreis Stormarn, der Kreispräsident des Kreises Stormarn, der Vertreter des Kreises Stormarn in der FLSK, jeweils ein Vertreter des MWAVT und des MELUR, die Fluglärmbeauftragte, ein Vertreter der DFS und ein Vertreter der FHG teilnehmen sollten. (vgl. **FLSK-Drs. 25/16**).

8.3 *Bericht ADF-Tagung*

Der Vorsitzende berichtet, dass bei der Tagung der Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) im November in Salzburg von den Flughäfen Frankfurt, München und Hamburg über Lärmschutzprogramme berichtet worden sei. Nur in Hamburg habe es bisher freiwillige Programme des Flughafens gegeben.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Der Vorsitzende dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 13.05 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Harald Rösler