

Anlage 9

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 224 / 208  
11.03.2013

## Niederschrift

über die 208. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission  
für den Flughafen Hamburg  
am 22.02.2013

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden, die Kommission ist beschlussfähig.  
Auf Nachfrage des Vorsitzenden werden keine Ergänzungs- bzw. Änderungswünsche in puncto TO zur 208. Sitzung der FLSK eingebracht.

### TOP 1

*Beschlussfassung über die Niederschrift der 207. FLSK-Sitzung am 14.12.2012*

Ein Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord regt zwei Ergänzungen zu TOP 5 der o.g. Niederschrift an. Es solle noch einmal deutlich hervorgehoben werden, dass der gefasste Beschluss dazu diene, **alle** Bürger zu schützen. Ferner müsse klargestellt werden, dass es darum ginge, innerhalb der Zeit zwischen 6 und 8 Uhr möglichst alle Starts über ein und dieselbe Bahn abzuwickeln und einen Pistenwechsel innerhalb des o.g. Zeitraums auszuschließen. Der Beschluss beinhalte nicht, dass sämtliche Starts in dieser Zeit über Piste 33 (Richtung Norderstedt) abgewickelt werden sollen. Diese Falschinterpretation sei leider auch den Medien zu entnehmen gewesen.

Der Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord sagt zu, die Ergänzungswünsche in Schriftform einzubringen, damit diese in die Niederschrift entsprechend eingearbeitet werden können.

Im Übrigen stimmt die Kommission der Niederschrift zu.

### TOP 2

*Jahresrückblick Fluglärm 2012*

Ein Vertreter der BSU berichtet über die Fluglärmsituation für das Kalenderjahr 2012 (vgl. FLSK-Drs. 01/13).

Es könne festgehalten werden, dass sich der seit 2007 zu verzeichnende Trend sinkender Flugbewegungszahlen bei steigenden Passagierzahlen auch in 2012 fortgesetzt hat.

Aufgrund der 4-wöchigen Sperrung der Piste 05/23 im vergangenen Jahr kam es zu einer Rekordzahl an Flugbewegungen über die Alsterdorfer An-/Abflugschneise. So wurden hierüber fast 9.000 Flüge registriert.

In 2012 seien die meisten Starts im 1. Quartal wetterbedingt über Piste 33 erfolgt, dagegen im 4. Quartal über Piste 23 (Richtung Niendorf/Blankenese). Dies sei eine eher ungewöhnliche Situation gewesen. Die Jahresdurchschnittswerte, bezogen auf die Anzahl der Starts pro Piste, seien jedoch in etwa identisch mit den Vorjahreswerten.

Der Vertreter des Kreises Pinneberg merkt an, dass der starke Rückgang bei den nächtlichen Flugbewegungen höchstwahrscheinlich auf die in 2004 und 2008 gestrichenen Postflüge zurückzuführen sei, nicht auf das Wirken der BSU oder der FLSK. Dies wird seitens des Vertreters der BSU bestätigt. Allerdings bekräftigt dieser nochmals das Einwirken der BSU auf den Rückgang der Verspätungen und damit auf die Verteilung der nächtlichen Flüge.

Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm weist auf die in letzter Zeit häufig auftretenden Verspätungen der TAP Portugal (hier: TP 566) sowie der airberlin und der Lufthansa hin. Problematisch seien bei der Lufthansa u.a. die Flüge MUC-HAM (LH 2084). In den Monaten Januar und Februar d.J. soll es am Flughafen MUC Schwierigkeiten bei der Abwicklung bzw. den Umläufen gegeben haben. Weiter betont er, dass bei Flügen im innerdeutschen Raum Verspätungen nach 23 Uhr inakzeptabel sind.

Ein Vertreter der Bezirks Hamburg-Nord weist darauf hin, dass bei den nächtlichen Flugbewegungen ein Plus von 5% zu verzeichnen ist und, dass diese Zunahme vermutlich auf einem wirtschaftlichen Aspekt beruhe (Ausnutzung der Betriebszeiten). Auf die Flüge zwischen 22 und 23 Uhr habe die BSU keinerlei Einfluss. Ferner fragt der Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord an, ob neben Gesprächen bei einem Verspätungsanteil von 30% auch Maßnahmen monetärer Art ergriffen werden können.

Der Vertreter der BSU gibt zur Kenntnis, dass der BSU keine monetären Sanktionsmöglichkeiten gegeben seien. Es bliebe dabei, dass die Fluggesellschaften bei einem Verspätungsanteil von 25% angeschrieben, bei einem solchen von 30% zu einem Gespräch eingeladen würden. Der Vertreter der BSU weist an dieser Stelle auf die erhöhten Landeentgelte ab 22 Uhr hin und, dass die Fluggesellschaften schon aus diesem Grunde ein Interesse daran hätten, vor 22 Uhr, spätestens jedoch bis 23 Uhr, zu landen.

Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm spricht die steigende Tendenz zu kontinentalen Wetterlagen an und, dass nicht mehr ausschließlich eine Westwindkomponente zu verzeichnen sei. Der Vertreter fragt an, ob es möglich sei, in der nächsten Sitzung bzw. in eine der nächsten Sitzungen zum Thema „Klima“ unter Hinzuziehung eines Sachverständigen zu beraten? Der Vorsitzende richtet diese Frage an die Anwesenden. Die Kommission stimmt zu.

### TOP 3

#### *Beschwerdesituation 2012*

Ein Vertreter der BSU berichtet über die Beschwerdesituation für das Kalenderjahr 2012 (vgl. FLSK-Drs. 02/13). In 2012 sei eine Zunahme der Beschwerden gegenüber 2011 zu verzeichnen. Ein Grund dafür könnte die stärkere einseitige Belastung aufgrund der bereits erwähnten Bahnspernung (hier vor allem aus den Bereichen Alsterdorf / Innenstadt) und der besonderen meteorologischen Situation (längere Zeit anhaltende stabile Wetterlagen) sein. Auch sei in einigen Gebieten (z.B. Poppenbüttel, Lemsahl-Mellingstedt) eine gestiegene Sensibilität durch neu hinzugezogene Fluglärm Betroffene zu verzeichnen.

Im Anschluss an die Ausführungen des Vertreters der BSU merkt ein Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord an, dass die Tendenz, Bahnspernungen vorher rechtzeitig bekanntzugeben, verstärkt werden sollte. Evtl. solle zu diesem Zwecke das Medium Internet mehr genutzt werden.

Ein weiterer Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord weist darauf hin, dass die FHG in den Walddörfern dahingehend mehr Transparenz schaffen wollte, dass es keine Änderung der Flugrouten bzw. der Flugbewegungen gegeben habe, und erkundigt sich nach dem aktuellen Stand diesbezüglich.

Der Vertreter der FHG informiert, dass mit Betroffenen im Raum Duvenstedt bereits gesprochen wurde und der Einsatz eines Infomobils vor Ort geplant sei.

Ein weiterer Vertreter der BSU fragt an, ob die in 2012 aufgrund der 4-wöchigen Sperrung der Piste 05/23 gestiegenen Beschwerdezahlen aus dem Innenstadtbereich auch ohne besagte Sperrung zu verzeichnen gewesen wären? Der referierende Vertreter der BSU gibt zur Kenntnis, dass die Beschwerdezahl aus diesem Bereich ca. 50% weniger betragen hätte.

Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm regt an, die Information von Neubürgern, vor allem im Innenstadtbereich, zu verbessern. Die derzeitigen Informationsmöglichkeiten seien begrenzt.

Eine Vertreterin der DLH widerspricht insofern, als dass diese Thematik bereits in der vorletzten Sitzung angesprochen wurde und anschließende Recherchen im Internet ergeben hätten, dass ausreichende Informationen problemlos zugänglich seien.

Der Vorsitzende regt an, das Thema „bessere Öffentlichkeitsarbeit“ als Extra-TOP zu organisieren. Die Kommission nimmt Kenntnis.

### TOP 4

#### *Point Merge (vgl. FLSK-Drs. 03/13)*

Eine Vertreterin der DFS berichtet über dieses lärmreduzierte Anflugverfahren, welches der Flughafen Oslo als einer der ersten, wenn nicht sogar als der erste, eingeführt habe (siehe auch folgenden Link:

[http://www.youtube.com/watch?v=rC\\_X6t\\_Rbq4](http://www.youtube.com/watch?v=rC_X6t_Rbq4)). Die bisherige Situation in HAM gestalte sich so, dass die Landeanflüge per ILS erfolgen, wobei die Flugzeuge 10 NM vor der Landung mit dem Sinkflug beginnen. Ein Continuous Descent Approach (kontinuierlicher Sinkflug – CDA) sei aufgrund der sich kreuzenden startenden und landenden Maschinen in HAM nicht immer möglich. Die Fluglotsen müssten an Kreuzungspunkten höhenmäßig aufleveln, so dass die landenden Flugzeuge länger im Zwischenanflug auf niedrigen Höhen verbleiben, was für die Schadstoffimmissionen sowie die Lärmentwicklung ungünstig sei. Mit Hilfe des Point Merge versuche man, diese Kreuzungspunkte dergestalt zu entzerren, dass eine Bündelung der Landungen schon außerhalb der 10 NM-Meilen-Grenze erfolge, was zumindest einen konstanten Sinkflug innerhalb eines vordefinierten Trichters ermögliche. Dieses Verfahren sei weniger lärmintensiv, verursache weniger Kerosinverbrauch und reduziere die Luftverschmutzung.

Die Vertreterin der DFS erläutert, dass das Anflugverfahren Point Merge in HAM wenig Sinn mache, da der Fluglärm trotzdem über dem Stadtgebiet bleibe. Zudem habe HAM minder starke Kapazitätsprobleme und kaum Warteschleifen. Man bevorzuge in HAM eher Transitions (Reihe von Waypoints, die abgeflogen werden).

Ein Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord fragt an, ob und wie die Höhenstaffelung optimiert werden könne. Die Vertreterin der DFS bekräftigt, dass das CDA-Verfahren Ziel bleibe.

Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm fragt, in welcher Höhe der Point Merge liege. Die Vertreterin der DFS erklärt, dass dies abhängig vom jeweiligen Flughafen festgelegt werde und nicht eindeutig definiert sei.

Der Vorsitzende hinterfragt, ob es richtig sei, dass das Point Merge-Verfahren in Deutschland noch nicht zum Einsatz komme. Dies wird seitens der Vertreterin der DFS bestätigt. Das Verfahren werde hierzulande noch geprüft.

## TOP 5

### *Bericht über Schallpegelmessungen beim Projekt Flynet*

Der Vertreter der FHG berichtet, dass nachts am 14.12.2012 für 2 Stunden ein Idle-Lauf an einer B 747 erfolgt sei (vgl. FLSK-Drs. 04/13). In 200m Entfernung dazu wurde ein Lärmmesscontainer auf dem Flughafengelände installiert. Der Idle-Lauf wurde hier mit 76-78 dB(A) registriert. Dies ergebe, umgerechnet auf die Messstelle M5, einen  $L_{Amax}$  von ca. 55 dB(A). Infolge des Idle-Laufs seien keinerlei Beschwerden eingegangen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

## TOP 6

### *Sperrung der Lärmschutzhalle (7 Tage im September 2013) für ein Forschungsprojekt des DLR zur Reduzierung von Triebwerkslärm*

Der Vertreter der FHG verdeutlicht eingangs noch einmal den positiven Aspekt dieses Projekts und verweist auf die an alle Mitglieder der FLSK per Mail versandten Unterlagen, welche sämtliche Informationen zu dem Projekt enthielten.

Es wurden verschiedene Schallpegelverteilungen bei Außenstandläufen verschiedener Leistungsstufen (idle, part-power, take-off-power) auf den Vorfeldern 5 und 6 der LHT sowie dem Startbahnkopf 15 im Bereich Norderstedt vorgestellt. Bei den Berechnungen wurde die abschirmende bzw. reflektierende Wirkung von Hindernissen (Gebäude, Wälle) auf dem Ausbreitungsweg berücksichtigt.

Die Simulationsberechnungen zeigten, dass bei einem Standlauf der Leistungsstufe part-power auf dem Vorfeld 5 der LHT kurzfristige Lärmbelastungen von maximal 45 dB(A) an der Wohnbebauung Niendorf-Beckstedtweg / Niendorf KGA Hasenheide und auf dem Vorfeld 6 von maximal 60 dB(A) möglich sind. Die höchsten Belastungen würden bei einem take-off-power - Standlauf am Startbahnkopf 15 auftreten, welcher aus Sicherheitsgründen nur dort vorgenommen werden könne.

Eine Vertreterin der LHT erläutert, dass Daten aus 11/09 herangezogen wurden, um die ungefähre Anzahl an Außenstandläufen während der Zeit des Projekts Samurai prognostizieren zu können (vgl. FLSK-Drs. 05/13). In 11/09 erfolgten sämtliche Standläufe außerhalb der Lärmschutzhalle, da diese geschlossen werden musste aufgrund herabgestürzter Deckenplatten. Für die Wartungssparte der LHT wurden danach 4 Idle-Läufe (davon 3 nachts) sowie 2 part-power-Läufe (davon 1 nachts) registriert. Diese Zahlen können Anhaltswerte für die Zeit des Samurai-Projekts, welches vss. in der 39. KW 2013 laufen soll, liefern. Die LHT unterstütze das Projekt ausdrücklich.

Ein Vertreter der DLR informiert im Anschluss ausführlich zum Projekt Samurai (A320-ATRA-Standversuch – Triebwerksströmungsmessung) (vgl. FLSK-Drs. 06/13). Es kämen modernste optische und akustische Messtechniken/-verfahren zum Einsatz, welche die Durchführung des Projekts in einer Lärmschutzhalle erfordern. Die Messungen selbst würden an 3 bis 3,5 Tagen stattfinden und die

Triebwerke währenddessen im maximum continuous (obere Stufe des part-power) für insgesamt 4 bis 5 Stunden laufen.

Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm regt an, auch für den Bereich der Wartung evtl. Flüge an andere LHT-Standorte auszulagern. Die Vertreterin der LHT informiert daraufhin, dass für alle planmäßigen Wartungsflüge, die im Normalfall nach HAM gegangen wären, von vornherein München und Frankfurt anvisiert seien. Lediglich außerplanmäßige Wartungsflüge würden in Hamburg angenommen.

Ein Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord erkundigt sich nach den Alternativen, falls die Genehmigung für den Standort HAM versagt würde. Der Vertreter des DLR gibt zur Kenntnis, dass es weder deutschland- noch europaweit Standortalternativen gäbe, da aus Leipzig (mit Hamburg vergleichbare Lärmschutzhalle) bereits eine Absage vorläge.

Ein weiterer Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord fragt an, welche Zeitspanne die Probeläufe jeweils umfassen würden. Die Vertreterin der LHT erläutert, dass die Triebwerke i.d.R. 2-3, max. 5 Minuten hochgefahren würden. Insgesamt befände sich die Maschine zwischen 15 Minuten und ca. 2 Stunden auf den zugewiesenen Positionen. Die meiste Zeit davon würden das Hin- und Zurückschleppen sowie die Wartung beanspruchen.

Der Vorsitzende fragt, ob die FHG die Möglichkeit nutze, während des Projekts die Wirksamkeit der Lärmschutzhalle durch eigene Lärmmessungen zu untersuchen. Der Vertreter der FHG erläutert, dass während der gesamten Projektwoche Außen-Lärmmessungen durchgeführt werden sollen, um daraus evtl. auch Schlussfolgerungen für eine Optimierung der Lärmschutzhalle ziehen zu können.

Der Vertreter der BSU erwartet keine signifikante Steigerung der Beschwerdezahl. Bereits bei der Schließung der Lärmschutzhalle in 11/09 (s.o.) sei die Anzahl der Beschwerden gering ausgefallen.

Der Vorsitzende befürwortet das Projekt ebenfalls und fragt an, ob interessierte Mitglieder der FLSK bei den Messungen anwesend sein können? Dies wird seitens der Projektbeteiligten bestätigt. Der Vorsitzende regt an, in der nächsten Sitzung konkret festzuhalten, welche Mitglieder an den Messungen teilnehmen möchten.

Der Vorsitzende empfiehlt der Vertreterin der BWVI, unter Berücksichtigung der gebotenen Sensibilität, die Zustimmung zum Projekt.

Die Kommission nimmt Kenntnis; es werden keine Einwände erhoben.

## **TOP 7**

### *Sonstiges*

#### **TOP 7.1**

##### *Beinahe-Kollision – Boeing musste durchstarten*

Ein Mitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm informiert, dass es am 30.07.2012 einen Beinahe-Zusammenstoß am Flughafen gegeben habe. Konkret musste eine im Landeanflug befindliche Boeing durchstarten, weil sich noch eine andere Maschine auf der Piste befunden hätte. Der Vorfall sei nicht publik gemacht worden. Die Vertreterin der DFS kann keine konkreten Angaben zu diesem Fall machen. Derartige Situationen, in denen keine unmittelbare Gefahr bestünde, seien jedoch nicht ungewöhnlich. Es gehöre zur alltäglichen Arbeit eines Lotsen, eine startende Maschine zurückzuhalten und eine landende entsprechend vorzulassen.

Seitens der beiden Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm wird noch einmal bekräftigt, dass der beim Durchstarten erzeugte Lärm unzumutbar sei.

Ein Vertreter der BSU verweist auf einen Zwischenfall in 2012, äußert die Vermutung, dass es sich um denselben Vorfall gehandelt haben könnte und gibt einige Informationen zum Geschehen. Bei der zum Start ansetzenden Maschine soll es sich um einen Kleinflieger gehandelt haben, dessen Pilot ein Stop-Signal der DFS missachtet bzw. überhört hätte. Im Hamburger Abendblatt sei zu diesem Beinahe-Zusammenstoß ein Artikel erschienen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Stefanie Wonsak / Torsten Wagner

gez. Harald Rösler