

Anlage 4

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 212
10.04.2014

Niederschrift
über die 212. Sitzung der Fluglärmschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 04.04.2014

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und insbesondere die neuen Vertreter der BWVI Herrn Dr. Michael Schiwiek und Frau Anne Krumm sowie als Gast die Referendarin Frau Malin Folger. Ferner kündigt er an, dass unter TOP 9 der Vertreter des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (MELUR) über die Ergebnisse einer Besprechung am 26.03.2014 in Quickborn zum Thema „Lärmaktionsplanungen zum Hamburger Flughafen“ berichten möchte.

Die Kommission ist beschlussfähig.

TOP 1

Beschlussfassung über die Niederschrift der 211. FLSK-Sitzung am 06.12.2013

Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

TOP 2

Kurzbericht über Triebwerksentwicklung und Umsetzung in die Flotten

Ein Vertreter der FHG berichtet über die Entwicklung neuer Getriebefan-Triebwerke (vgl. FLSK-Drs. 02/14). Durch Entkoppelung der Systeme und den Einbau eines zusätzlichen Getriebes im Niederdruckbereich könne die Drehzahl des FANS reduziert werden. Dies führe zu einer Lärminderung von 5 bis 6 dB. Außerdem werde dadurch der Treibstoffverbrauch um bis zu 15% gesenkt und somit verringere sich auch der CO₂-Ausstoß. Die neue Triebwerkskonstruktion optimiere gleichzeitig die Instandhaltungskosten. Die Karte auf S. 14 seiner Präsentation verdeutlicht beispielhaft für Bahn 33 die Lärmausbreitung der herkömmlichen und der neuen Triebwerkstypen, S. 15 zeigt die Einführung in den Markt. Bisher seien bereits 4500 neue Triebwerke bestellt worden, sodass in etwa zehn Jahren mit einer spürbaren Lärmreduzierung gerechnet werden könne. Da eine Umrüstung von alten Flugzeugen zu teuer und nicht rentabel wäre, seien die Getriebefan-Triebwerke lediglich beim Neubau vorgesehen, z. B. beim Airbus A320neo, den die Lufthansa ab 2016 einsetzen werde. TUIfly fliegt mit Maschinen von Boeing, wo man bisher keine Erneuerung der Flotte mit der neuen Technik vorgesehen hat. Es wird diskutiert, ob durch die Gebührenregelung Einfluss auf einen verstärkten Einsatz von Maschinen mit Getriebefan-Triebwerken genommen werden könne. Bei der für 2015/16 geplanten Überarbeitung der Entgeltordnung wäre beispielsweise ein Bonus für den Airbus A320neo denkbar; die BWVI wird dies berücksichtigen. Dem Wunsch eines Mitglieds entsprechend, wird der Vertreter der FHG eine Karte der vergleichenden Lärmausbreitung (s. o.) für alle vier Bahnen erstellen lassen und nachträglich zu Protokoll geben (vgl. FLSK-Drs. 03/14).

Die Vertreterin der Lufthansa berichtet, dass sowohl neue als auch bereits eingesetzte Flugzeuge der A320-Flotte mit geräuschmindernden Wirbelgeneratoren ausgerüstet würden, wodurch im Anflug mit einer Reduktion von bis zu 2 dB (A) zu rechnen sei. Insgesamt sollten 157 Flugzeuge der Bestands-

flotte das neue Bauteil erhalten. Es beseitige mittels Luftwirbeln störende Töne, die an der Flügelunterseite durch kreisförmige Tankdruckausgleichsöffnungen entstünden und klängen, als blase man Luft über eine Glasflasche.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Sanierung Lärmschutzhalle

Die Vertreterin der Lufthansa Technik (LHT) berichtet über notwendig gewordene Sanierungsarbeiten im Bodenbereich der Lärmschutzhalle (vgl. FLSK-Drs. 04/14). Es habe sich als bundesweites Problem erwiesen, dass in der Vergangenheit beim Betongießen mancherorts Kiesanteile verwendet worden seien, die bei einem pH Wert von ca. 13 dazu führten, dass sich unter feuchten Bedingungen langfristig ein „Gelzustand“ der Betonmischung entwickelte, der zu einer Zerstörung der Betonoberfläche führe (Alkalische Kieselsäure Reaktion / Betonkrebs). In der Lärmschutzhalle lösten sich derzeit unkontrolliert Beton-/Kieselstücke aus der Bodenoberfläche. Dies sei für die Triebwerksprüfungen ein unhaltbarer Zustand und daher habe man in Abstimmung mit der DFS, FHG und Behörden als Zeitraum für die Sanierung den 22.04. bis 31.05.2014 festgelegt, um vor den Sommerferien (Beginn in Hamburg: 08.07.2014) fertig zu sein. Außerdem sei am 03.07. bereits langfristig ein 10-stündiger Probelauf der NASA („Sofia“) in der Halle geplant gewesen, der ebenso wie andere langfristige Verpflichtungen eingehalten werden müsse. LHT beabsichtige, für die Flugzeuge der Wartung, eine Generalgenehmigung für eventuell anfallende Standläufe ab 05.00 Uhr auf Vorfeld 5 (Idle) sowie am Kopf von Bahn 15 für Tests in höheren Leistungsstufen zu beantragen. LHT werde alle planbaren Events auf andere Stationen umleiten, es würden die planmäßig von Hamburg aus startenden Flugzeuge sowie die Notfälle verbleiben. Die Bereiche Instandhaltung und VIP Jet Services würden - falls erforderlich - die Außenstandläufe auf Kopf 15 > Idle per Einzelgenehmigung bei der BWVI beantragen. Dies Vorgehen habe sich bei SAMURAI bewährt und nicht zu Beschwerden geführt. Die Triebwerkstestläufe beanspruchten maximal 2 Minuten, wobei eine Boeing 747 aus den 1960er Jahren der lauteste Fall wäre. Von der FLSK wird nochmals die rücksichtsvolle Vorgehensweise bei SAMURAI gewürdigt und um gleiche Transparenz und Minimierung der Belastung für die Nachbarschaft bei der geplanten Sanierung gebeten. Die Vertreterin der LHT sagt dies zu und kündigt an, dass am 16.04.14 die entsprechende Mitteilung an die Presse gegeben werden solle.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Jahresrückblick Fluglärm 2013

Ein Vertreter der BSU berichtet, dass der Trend zur rückläufigen Anzahl der Flugbewegungen in den letzten Jahren auch für 2013 angehalten habe (vgl. FLSK-Drs. 05/14). Insbesondere wegen der langen Sanierungsarbeiten der Bahn 05/23 sei das Gebiet Alsterdorf/Hamm im Sommer außergewöhnlich durch Fluglärm belastet worden, während im Bereich Niendorf/Blankenese weniger Flugbewegungen zu verzeichnen gewesen wären. Er weist darauf hin, dass auch die Anzahl der Nachtflüge seit 2007 weiterhin rückläufig sei, wobei 2013 wesentlich weniger Flugbewegungen im Zeitraum zwischen 23.00 und 06.00 Uhr stattgefunden hätten. Die Verbesserung der Verspätungssituation sei auf die erfreulich gestiegene Pünktlichkeit der Fluggesellschaften zurückzuführen. In der anschließenden Diskussion wird erneut der schwierige Faktor „Klimawandel“ betrachtet und um regelmäßige Berichterstattung über entsprechende Forschungsergebnisse in der FLSK zu gegebener Zeit gebeten.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

Beschwerdesituation 2013

Ein Vertreter der BSU erläutert die Gründe für die Tendenz von zunehmenden Beschwerden trotz abnehmender Flugbewegungen (vgl. FLSK-Drs. 06/14). Beachtung verdienen die Bürgerinitiative Walddörfer, die einen Anstieg der Belastung durch Fluglärm besonders im Bereich Lemsahl und Duvestedt beklagten sowie eine Unterschriftensammlung aus dem Gebiet Barmbek-Süd, die ein Nachtflugverbot und ein Flugbewegungskontingent für die Alsterdorf/Hamm-Schneise erreichen sollte. Es wäre möglich, dass die Beschwerden zugenommen hätten, weil die Bevölkerung sich dadurch mehr Unterstützung durch die Politiker erhoffte. Tatsächlich hätten sich erst kürzlich zwei Umweltausschusssitzungen der Bürgerschaft mit dem Thema Fluglärm befasst und eine dritte sei geplant. Allerdings gäbe es auch Erkenntnisse darüber, dass die Empfindlichkeit der Bürger gegenüber Lärm zugenommen habe und sich möglicherweise die Frequenzen der Flugzeuge geändert hätten. Trotz niedrigerer Pegel würden die Geräusche wegen der höheren Frequenzen als unangenehmer empfunden.

Der Zuzug in fluglärmbelastete Wohngebiete sowie geänderte Lebensweisen durch vermehrte Büroarbeit in der eigenen Wohnung (Home-Office) könne ebenfalls zur Steigerung von Beschwerden geführt haben. In einer regen Diskussion wird unter anderem die Sorge zum Ausdruck gebracht, dass zukünftig wegen neuer Flugzeugmotoren mit tieffrequenten Geräuschen zu rechnen sei, die auch in gedämmten Gebäuden wahrnehmbar wären. Die Frage nach den Konsequenzen der gestiegenen Beschwerden wird damit beantwortet, dass die Politik sich intensiv mit dem Thema Fluglärm befasst, aber gleichwohl die in der Vergangenheit getroffene Standortentscheidung nicht in Frage stellt. Allerdings habe die Beratung hinsichtlich Immobilienkauf oder –miete durch die Fluglärmenschutzbeauftragte stark zugenommen, so dass präventiv neue Betroffenheit verhindert werden könne. Die Vertreterin der DFS weist darauf hin, dass sowohl BSU als auch DFS sehr viel Zeit und Mühe aufwendeten, um Beschwerden und Fragen aus der Bevölkerung ausführlich zu beantworten. Zwar ändere dies nicht unmittelbar die Emissionen, habe aber dennoch positive Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Bevölkerung. Ein Vertreter aus dem Bezirk Hamburg-Nord äußert seine Auffassung, dass durch Lärm-Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern der Diskussionsprozess durchaus beeinflusst werden kann (siehe Beschwerden Duvenstedt). Aus diesem Grund empfiehlt er Betroffenen auf Nachfrage, sich bezüglich der Lärmbeschwerden an die zuständigen Stellen zu wenden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Bericht zum Thema „Fluglärm“ im Unterausschuss der Bürgerschaft (Expertenanhörung am 28.01.14 und Sitzung am 20.02.14)

Die Fluglärmenschutzbeauftragte berichtet über die Sitzungen, deren Protokolle mit folgenden Links zu finden sind:

<http://www.buergerschaft-hh.de/Parldok/tcl/PDDocView.tcl?mode=show&dokid=43943&page=0>

<http://www.buergerschaft-hh.de/Parldok/tcl/PDDocView.tcl?mode=show&dokid=44416&page=0>

Sie erklärt, dass die Bildung einer „Lärmallianz“ nach Frankfurter Vorbild (Link:

http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Flughafenausbauprojekte/allianz_l%C3%A4rmschutz.pdf)

in Hamburg eher unwahrscheinlich sei, da die Auffassung bestünde, dass die Interessen der Belasteten in der FLSK ausreichend wahrgenommen würden. Ebenso sei eine Beschränkung der Betriebszeiten am Flughafen Hamburg weniger wahrscheinlich. Weitere Themen seien gewesen:

- Verlängerung der Endanflüge: Verlagerung auf 7 NM geplant
- Geringfügige Anhebung der Anflugwinkel: Auswertung anderer Flughäfen abwarten
- Neue, leisere Lufthansa-Maschinen ab 2016: A320neo und A321neo (5 – 6 dB(A) leiser)
- Anpassung Landeentgelte: geplant, aber schon weitreichend geregelt (je 100% ab 22/23 Uhr)
- Überprüfung Fluglärm/Maßnahmen anderer Flughäfen: Lärmallianz prüfen (s. o.)
- Bundesratsinitiative gegen Fluglärm: wird geprüft
- Überwachung strenger Einhaltung der Betriebszeiten: erfolgt durch BSU (OWI-Verfahren werden eingeleitet)
- Verbesserung Bürgerinformation: wird durch FHG und BSU laufend optimiert

Die Fluglärmenschutzbeauftragte nimmt an den weiteren Beratungen teil und berichtet darüber in der nächsten Sitzung.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 7

Öffentlichkeitsbeteiligung durch Bürgerfragestunde (FLSK-Drs. 01/14)

Der Vorsitzende erklärt, dass sein Antrag selbstverständlich die Fluglärmenschutzbeauftragte und die Vertreterin der DFS als Experten zur Beantwortung von Bürgerfragen einschließen, auch wenn sie nach § 32b (4) LuftVG keine Mitglieder der FLSK seien. Nach intensiver Diskussion auch über die Uhrzeit besteht Einigkeit darüber, dass die Bürgerfragestunde jeweils um 10.15 Uhr beginnen und die FLSK-Sitzung ohne Beteiligung der Öffentlichkeit 30/60 Minuten später anschließen solle. Man ist zuversichtlich, dass sich mögliche Probleme in der vereinbarten Testphase regeln lassen würden. Der Vorsitzende teilt mit, dass er die Bevölkerung durch eine Pressemitteilung über die neue Regelung informieren werde. Der Vertreter der BWVI weist auf eine gewisse Skepsis seitens seiner Dienststelle hin, stimmt aber einer Erprobung zu.

Die Kommission stimmt über den Antrag ab:

Beschlussvorschlag:

Vor diesem Hintergrund werden folgende Regeln für die Durchführung von Bürgerfragestunden vorgeschlagen:

- 1. Vor Beginn der FLSK-Sitzung können Bürgerinnen und Bürger öffentlich Fragen zu den Themen Fluglärm und anderer flughafenbedingter Umweltauswirkungen an die FLSK richten.**
- 2. Die Fragen sollen kurz und sachbezogen sein und möglichst schon eine Woche vorher per e-Mail bei der Geschäftsstelle der Fluglärmenschutzkommission angemeldet oder vor Beginn der Bürgerfragestunde schriftlich beim Vorsitzenden vorgelegt werden.**
- 3. Kommissionsmitglieder können zu den Fragen Stellungnahmen abgeben, wobei ihre Redezeit drei Minuten nicht übersteigen soll.**
- 4. Fragesteller dürfen nach Beantwortung ihrer Frage eine Zusatzfrage stellen.**
- 5. Fragen der Bürgerinnen und Bürger sollen nach Möglichkeit unmittelbar mündlich beantwortet werden, ausnahmsweise auch zu Protokoll.**
- 6. Die Bürgerfragestunde ist auf 30 Minuten begrenzt und kann bei Bedarf vom Vorsitzenden um maximal 30 Minuten verlängert werden.**
- 7. Die öffentliche Bürgerfragestunde beginnt an Sitzungstagen um 10.15 Uhr. Die nicht-öffentliche Kommissionssitzung beginnt im Anschluss an die Bürgerfragestunde.**
- 8. Die FLSK erprobt die so geregelte Bürgerfragestunde zunächst für vier Sitzungen. Anschließend werden die so gewonnenen Erfahrungen ausgewertet und ggfs. über eine Fortsetzung dieser Beteiligungsform und ihre Verankerung entschieden.**
- 9. Zu der Bürgerfragestunde wird ein Ergebnisprotokoll erstellt und veröffentlicht.**

Die Kommission stimmt dem Antrag bei zwei Enthaltungen ohne Gegenstimme zu.

TOP 8

Verfahrensänderung zur Beschlussfassung über die Niederschrift der FLSK-Sitzungen

Der Vorsitzende schlägt vor, dass zukünftig das Protokoll im Umlaufverfahren elektronisch abgestimmt werden soll, jeweils etwa 3 bis 4 Wochen nach der Sitzung mit einer Stellungnahmezeit von 7 Tagen. Etwaige gewichtige Änderungswünsche würde der Vorsitzende mit dem jeweiligen Einwänder telefonisch abstimmen. Eine Änderung der GO ist für diese Protokoll-Verfahrensänderung nicht notwendig.

Die Kommission ist einverstanden.

TOP 9

Sonstiges

9.1 Der Vertreter des MELUR Schleswig-Holstein berichtet über die Ergebnisse einer Besprechung am 26.03.2014 in Quickborn zum Thema „Lärmaktionsplanungen zum Hamburger Flughafen“ und teilt mit, dass der Fluglärm grundsätzlich mit dem Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2) (LAP) bearbeitet worden sei. Aber aus Sicht der schleswig-holsteinischen Städte Norderstedt und Quickborn sowie der Gemeinde Hasloh bestünde Ergänzungsbedarf zur Lärmaktionsplanung. Daher sollten mit diesen gemeinsam und mit Beteiligung von Hamburg und der FHG unter der Federführung des Landes Schleswig-Holstein weitere Maßnahmen entwickelt werden.

9.2 Aus Anlass einer Zwischenlandung zum Tanken am 26.03.2014 wird darüber diskutiert, ob die Treibstoffmenge für Flüge jeweils ausreichend bemessen sei. Die ICAO-Regeln schreiben sichere Mengen vor.

9.3 Der Vertreter aus Altona bittet die FHG zukünftig um die Bereitstellung eines Mikrophons für die Vorträge.

9.4 Der Vertreter der FHG berichtet über die geplanten Baumaßnahmen 2014 (vgl. FLSK-Drs. 07/14) und teilt mit, dass mit wenig belastenden Auswirkungen zu rechnen sei. Die Öffentlichkeitsarbeit habe man im vergangenen Jahr stark verbessern können und plane weiterhin eine hohe Transparenz. Er verteilt den „Fluglärmreport 27“ (Ausgabe März 2014).

9.5 Die Vertreterin der DFS kündigt an, dass die FLSK in der 213. FLSK auf Wunsch des Umweltausschusses der Bürgerschaft im Hinblick auf Sicht- und Kurzanzflüge auf Bahn 23 die Dauer eines Probetriebs festlegen sowie Kriterien definieren möge, anhand derer der Probetrieb ausgewertet werden solle. Da keine Lärmpegel aus dem Bereich Duvenstedt aus der Zeit vor dem Probetrieb vorlägen, da die mobile Lärm-Messstelle C02 (Poppelbütteler Chaussee) erst seit August in Betrieb

sei, gelte es, alternative Kriterien für die Auswertung des Probebetriebs gemeinsam mit der FLSK zu ermitteln (vgl. FLSK-Drs. 08/14). Die Mitglieder werden gebeten, hieran in der nächsten Sitzung mitzuwirken.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Der Vorsitzende bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit und schließt die Sitzung um 12.25 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Harald Rösler