

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

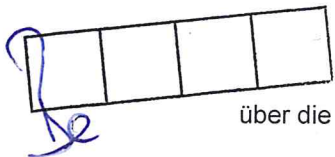
FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

Stadtverwaltung  
Norderstedt

29. Nov. 2016

IB 222 / 223  
13.10.2016



Niederschrift  
über die 223. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission  
für den Flughafen Hamburg  
am 07.10.2016

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, begrüßt die Kommissionsmitglieder und insbesondere als neues stellvertretendes Mitglied Herrn Andreas Müller von der Handelskammer Hamburg.

## TOP 1

Antworten auf Beschlüsse

1.1 Beschluss zu TOP 1.1 der 222. FLSK-Sitzung: Thema Beschwerdestatistik

Die FLSB trägt vor, dass Anfang Juli 2016 das Gesetz über die Beauftragte oder den Beauftragten für den Fluglärmenschutz (Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz – FLSBG) in Hamburg in Kraft getreten sei <http://www.hamburg.de/fluglaermeschutzzonen/6535104/start-fluglaerm/> und damit die statistische Erfassung der Anzahl von Beschwerden sowie der Beschwerdeführer ermöglicht werde. Sie verteilt als Tischvorlage das Muster eines Beschwerdeformulars und kündigt an, dass dies demnächst über den HamburgService im Internet zugänglich gemacht werden solle: [www.hamburg.de/fluglaerm](http://www.hamburg.de/fluglaerm). Der Termin für die Einführung stehe noch nicht fest.

Ziel dieses Vorhabens sei es, den Bürgern mehr Service zu bieten, das Beschwerdemanagement zu optimieren und durch die damit mögliche automatische Auswertung die Bereiche zu ermitteln, in denen sich die Bevölkerung besonders durch Fluglärm belastet fühlte. Das System erlaube eine aussagefähige Statistik bei gleichzeitiger Einhaltung der Vorgaben nach dem Hamburgischen Datenschutzgesetz. Es würden zwei Listen geführt: eine erfasse den Wohnort und den Beschwerdegrund, während die andere die Namen der Beschwerdeführer und deren Wohnort aufzeichne. Die Listen könnten nicht miteinander gekoppelt werden.

Die Vertreterin der BWVI schlägt vor, nach Einführung des neuen Systems eine Auswertung vorzunehmen und in der FLSK über die Resonanz zu berichten. Die FLSB sagt dies zu und bittet alle Mitglieder um Werbung für die Nutzung des Formblatts.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

1.2 Beschluss zu TOP 4 der 222. FLSK-Sitzung: Thema CDO-Verfahren

Die Vertreterin der DFS informiert, dass derzeit die Feinabstimmung laufe, um die geplante neue Vorgehensweise zum Einsatz des CDO-Verfahrens - die eine Entlastung von Fluglärm insbesondere im nordöstlichen Raum von Hamburg bewirken solle - in das Luftfahrthandbuch (AIP) einzubringen und sie in der 224.FLSK-Sitzung im Dezember 2016 ausführlicher darüber berichten wolle. Schließlich werde die FHG als letzten Schritt den mit der BWVI abgestimmten Text bei der DFS zur Veröffentlichung im AIP einreichen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

### 1.3 Beschluss zu TOP 7 und 8 der 222. FLSK-Sitzung: Thema Rabattprogramm des Flughafens

Der Vorsitzende schlägt vor, diesen TOP im Zusammenhang mit TOP 3 zu erörtern. Dagegen gibt es keine Einwände.

## TOP 2

### Verspätungen

Die FLSB erklärt, dass man gehofft hätte, mit der Pünktlichkeitsoffensive des Flughafens schnelle Verbesserungen zu erreichen, jedoch sei die Anzahl der Verspätungen von Juni bis September weiterhin sehr hoch gewesen. Daher habe sie sich erneut mit den Luftfahrtgesellschaften beraten, deren Maschinen auffällig häufig von den geplanten Landezeiten abgewichen waren. Die gründliche Prüfung der Einzelfälle habe dann gezeigt, dass jeweils plausible Gründe zu unvermeidbaren Verspätungen geführt hätten. Gleichwohl sei man sich einig, dass Verbesserungen notwendig wären.

Die Airlines nähmen das Thema sehr ernst und seien bestrebt, für Abhilfe zu sorgen. So plane beispielsweise die Airline easyJet, den wegen Slot-Restriktionen ständig verspäteten Abendflug nach London-Gatwick im Winterflugplan 2017 nicht anzubieten. Weiterhin sei vorgesehen, für den nächsten Sommer vier zusätzliche Maschinen in Gatwick einzusetzen und mit diesem Puffer die verspäteten Starts in Hamburg zu vermeiden.

Die FLSB erläutert weiterhin, dass die 2008 genannte Regelung, die Fluggesellschaften, die über einen Zeitraum von drei Monaten mehr als 33 % Verspätungsanteile auf einer Flugstrecke erreicht hatten, aufzufordern, ab 23 Uhr eine Ausnahmegenehmigung bei der Fluglärmschutzbeauftragten zu beantragen (vgl. 186., 189., 190. FLSK-Sitzung) nach heutiger Einschätzung der Rechtsabteilung der BUE nicht rechtskonform sei. Stattdessen verfolge man nun den Gedanken, zukünftig bei einer Verspätungsrate über mehrere Monate von über 30 % bei einer bestimmten Flugverbindung einen grundsätzlichen Planungsfehler anzunehmen. Damit wären die Verspätungen als vermeidbar einzustufen. Dieses folgerichtig ordnungswidrige Verhalten der Luftfahrtgesellschaften sei dann zu ahnden. Aktuell berieten die Staatsräte der BUE und BWVI zusammen mit der FHG, ob diese Vorgehensweise zu der gewünschten Reduzierung der Verspätungen führen könnte und strebten eine Entscheidung darüber im November 2016 an. Jedenfalls könne man optimistisch auf die geplanten Verbesserungen des nächsten Sommers blicken.

Der Vertreter der FHG unterstreicht, dass es ein gemeinsames Bemühen aller Beteiligten zur Vermeidung von Verspätungen gäbe, indem zwei Wege genutzt würden: das beständige Werben für Pünktlichkeit sowie den direkten Eingriff bei den Hauptverspätungsquellen, wie z. B. der o. g. Flug London-Gatwick. Er ergänzt, dass hierzu ebenso die Maschine von Air Berlin aus Palma (planmäßige Landung um 22.45 Uhr) und der Flug von Manchester (Eurowings, planmäßige Landung um 22.25 Uhr) gehörten und einer Sonderbetrachtung unterzogen werden müssten. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass die Steigerung der Verspätungsfälle im Sommer 2016 oft durch Unwetter bewirkt worden wären. Ein europaweiter Vergleich der DFS (Schweiz, Belgien, Frankreich, Deutschland) habe ergeben, dass sich die Verspätungsfälle auf Grund des Wetters innerhalb der letzten sechs Monate um 288 % gesteigert hätten.

In der anschließenden Diskussion wird die Frage gestellt, ob die Verspätungsregelung grundsätzlich neu betrachtet und ggfs. geändert werden würde, falls die Evaluierung der Abhilfemaßnahmen im nächsten Sommer keine Verbesserungen erkennen lassen würde. Dazu erklärt die Vertreterin der BWVI, dass sie die Verspätungsregelung in der bestehenden Form für ein geeignetes, notwendiges und angemessenes Instrument zum Umgang mit unvermeidbaren Verspätungen halte und dass eine Änderung insoweit nicht angezeigt sei. Vielmehr seien zuvorderst im Rahmen der geltenden Regelungen alle Maßnahmen zu ergreifen, die zum Abbau der Verspätungen beitragen könnten. Dazu gehöre auch eine entsprechende Anwendung der Bahnbenutzungsregeln (BBR), die durchaus Spielräume für Maßnahmen zur Vermeidung von Verspätungen böten. In diesem Zusammenhang stellt die Vertreterin der BWVI klar, dass die BBR ein sogenanntes lärmarmes Betriebsverfahren seien, d.h. diese seien der Sache nach eine Empfehlung an die Lotsen, zur Verringerung der Fluglärmbelastung der vorgeschlagenen Verteilung der An- und Abflüge auf die vier Start- und Landerichtungen zu folgen, soweit dies unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit der Verkehrsabwicklung möglich sei. Entgegen einer vielfach verbreiteten Auffassung enthielten die BBR allerdings gerade keine zwingend einzuhaltenden Maßgaben. Die in den BBR für die Tagesrandzeiten vorgeschlagene Beschränkung der Verkehrsabwicklung auf den Anflug über die Piste 15 und den Abflug über die Piste 33 sei daher insbesondere dann nicht strikt einzuhalten, wenn dies zu Verspätungen bei den Starts oder Landungen und damit zu Störungen bei der Verkehrsabwicklung innerhalb der regelhaften Betriebszeiten führte. Die Vertreterin der BWVI berichtet weiter, dass die Bahnbenutzungsregeln die Nutzung beider Start- und Landebahnen in der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 6 und 7 Uhr Ortszeit bei

Bedarf zuließen. Dies habe sie in einem Schreiben an die DFS klargestellt, vor dem Hintergrund des besonderen Anliegens, die Pünktlichkeit gerade in den Tagesrandstunden weiter zu verbessern.

Der Vertreter des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (MELUR) weist auf ein Schreiben der Minister Dr. Robert Habeck (Minister für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume) und Reinhard Meyer (Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie) an die Senatoren Jens Kerstan (BUE) und Frank Horch (BWVI) hin (vgl. FLSK-Drs. 17/16), mit dem auch aus Schleswig-Holstein weitere Schritte zum Schutz der Nachtruhe vor Fluglärm angestoßen werden sollen. Ein Vertreter der BVF bezweifelt die Lenkungswirkung von Bußgeld im Hinblick auf Verspätungen und bittet stattdessen darum, die Vorschläge und Standpunkte der FLSK in die Gespräche mit den Politikern mit einzubringen. Der Vertreter der FHG fügt hinzu, dass auch in anderen Fluglärmkommissionen das Thema Verspätungen stark diskutiert werde und man es daher in die Headquarters der Airlines einspeisen wolle.

Abschließend schlägt der Vorsitzende vor, den TOP Verspätungen erst in der 225. FLSK-Sitzung wieder gründlicher zu behandeln und in der nächsten Sitzung nur eine kurze routinemäßige Abfrage durchzuführen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

### TOP 3

#### *Entwicklung der Entgelte nach § 19 LuftVG im Jahr 2017 und Rabattprogramm des Flughafens*

Der Vorsitzende erklärt, dass er im Aufsichtsrat der FHG dargestellt habe, dass die FLSK an den laufenden Verhandlungen zur Festsetzung der neuen Entgeltregelung interessiert wäre, um ggfs. Anregungen oder Empfehlungen geben zu können. Er bittet daher den Vertreter der FHG über den aktuellen Stand, insbesondere hinsichtlich der nächtlichen Zuschläge, zu berichten.

Der Vertreter der FHG teilt mit, dass hinsichtlich der Rabattierung zunächst Gespräche mit den Airlines anstünden und dann nach Abstimmung mit der BWVI ab Mitte 2017 neue Entgelte eingeführt werden sollten. Zukünftig solle es im Rahmen des Rabattprogramms keine Rabatte mehr auf die lärmabhängigen Anteile der Entgelte geben. Grundsätzlich handele es sich um Anhebungen der „regulierten Entgelte“, die z. B. Starts, Landungen, Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie Nachtzuschläge beträfen. Da bisher die Verhandlungsgespräche nicht abgeschlossen seien, könne er noch keine konkreten Aussagen treffen, jedoch seien vornehmlich starke Erhöhungen beim Nachtzuschlag geplant und auch eine differenzierte zeitliche Splittung nach 23.00 Uhr mit möglichen Aufschlägen bis zu 500 %. Er betont, dass die FHG das Thema sehr ernst nehme und Hamburg daher eine Vorreiterrolle spielen werde. Für die 224. FLSK-Sitzung im Dezember 2016 kündigt er weitere Informationen an, wenn die Konsultationsgespräche mit den Airlines Ende November zu einem Ergebnis geführt haben.

In der kurzen anschließenden Diskussion wird gebeten, sich vorzugsweise an anderen innerstädtisch gelegenen Flughäfen, so wie Berlin-Tegel zu orientieren. Die Vertreterin der BWVI teilt auf Nachfrage mit, dass aus gesetzlichen Gründen – wegen der Einhaltung von vorgeschriebenen Fristen – als früheste Möglichkeit für den Beginn einer Neuregelung der 01.06.2017 in Frage käme.

Der Vorsitzende verliest folgend vorbereitete Stellungnahme der FLSK und stellt sie zur Abstimmung:

***Die FLSK begrüßt ausdrücklich, dass die FHG beabsichtigt, die unter Fluglärmenschutzgesichtspunkten relevanten Entgelte am Flughafen Hamburg zu erhöhen. Sie regt an, die beabsichtigte Erhöhung in den anstehenden Verhandlungen mit den Airlines so weit auszureizen, dass die damit beabsichtigte steuernde Wirkung zur Einhaltung der Betriebszeiten und des Schutzes der Nachtruhe sehr deutlich verbessert wird.***

Bei einer Enthaltung wird dem Beschluss einstimmig zugestimmt.

### TOP 4

#### *Auswertung und Beschlussempfehlung FLSK vor Ort in Bargteheide*

Der Vorsitzende fasst zusammen, dass sich nach der Veranstaltung in Bargteheide gezeigt habe, dass es innerhalb des Landkreises Stormarn nun insbesondere einen Konflikt hinsichtlich der örtlichen Verteilung des Fluglärms gebe. Er stellt die Forderung der BI FGE-Elmenhorst zur Diskussion, die Überflughöhe in Ahrensburg von 3.000 Fuß auf 2.500 Fuß zu senken, um eine gerechtere Fächerung/Verteilung der Anflüge zu erreichen.

Nach gründlicher Debatte wird klar, dass derzeit nicht die Absicht besteht, dazu einen neuen Beschluss zu fassen. Der Vertreter der BUE begründet dies damit, dass der Beschluss zur Verlängerung des Endanflugs sowie der Wochenend- und Abendregelung für Ahrensburg damals gefasst worden sei, um dicht besiedelte Räume zu umfliegen und damit eine große Anzahl von Bürgern vor Fluglärm zu schützen. Dies unterstützt auch der Vertreter des MELUR, dem an einem guten Kompromiss insgesamt für SH gelegen ist, mit der Feststellung, dass die Städte Ahrensburg und Bargteheide in der

Region die größte Bevölkerungsdichte aufwiesen. Der Vertreter des Kreises Stormarn ergänzt, dass zudem nicht nur Ahrensburg sondern auch Ammersbek, Großhansdorf und Bargteheide entlastet würden.

Einen zusätzlichen Aspekt hinsichtlich der Lärmverteilung gibt der Vertreter der DFS mit Hinweis auf die wechselnden Wetterverhältnisse zu bedenken. Im Jahr 2014 seien monatlich im Durchschnitt ca. 2.400 Anflüge auf der Bahn 23, in 2015 und 2016 (Januar bis August) ca. 3.500 Anflüge zu verzeichnen gewesen (vgl. FLSK-Drs. 18/16). Somit habe sich die Windrichtung entscheidend auf die Verteilung der Belastung ausgewirkt. Diese Feststellung bekräftigt der Vertreter der BUE, indem er darauf hinweist, dass die Bevölkerung in Ammersbek zwar theoretisch entlastet werde, aber praktisch - je nach Windrichtung - die Verbesserung nicht immer empfinden könne und daher die Beschwerdestatistik kein klares Bild ergäbe.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### TOP 5

##### *Beschwerden über Helikopter-Lärm (FLSK-Drs. 15/16)*

Der Vertreter der FHG trägt vor, dass es zwei Heliports am Flughafen gebe, den touristisch genutzten Helipad 24 Hamburg am GAT und den Landeplatz für die Polizei auf Vorfeld 4.

Anschließend beantwortet er die Fragen aus dem Antrag:

- Sind die Helikopter-Rundflüge kontingentiert? AW: Nein.
- Gibt es zeitliche Einschränkungen? AW: Es gelten die Betriebszeiten des Flughafens. Nachts finden keine Hubschrauberrundflüge statt.
- In welcher Mindesthöhe (außerhalb des Flughafengeländes) finden die Rundflüge statt? AW: Abflughöhe: 100 - 200 m, Rundflughöhe: 300 – 450 m.
- Welche Auflagen zur Lärmvermeidung gibt es? AW: Keine.
- Sind bestimmte Flugwege / Einflugschneisen vorgesehen, ggf. welche? AW: Ja.
- Gibt es Messungen zum Helikopter-Lärm? AW: Ja, 68 – 80 dB (A) Maximalpegel beim Überflug.
- Ist eine Ausweitung der Helikopterflüge oder eine Ansiedlung weiterer Unternehmen geplant? AW: Nein.

Damit wurde der Antrag gleichzeitig beschlossen, bearbeitet und vorgestellt.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### TOP 6

##### *Personelle Zusammensetzung der Fluglärmenschutzkommission (FLSK-Drs. 16/16)*

Der Vertreter aus Wandsbek stellt seinen Antrag vor und plädiert wegen der stark gestiegenen Anzahl der Beschwerden aus diesem Bezirk und der hohen Bevölkerungszahl (ca. 424.000 Einwohner im Dezember 2015) für die Aufnahme zusätzlicher Mitglieder in die FLSK. In der anschließenden Diskussion wird von verschiedenen Mitgliedern die personelle Vergrößerung der FLSK abgelehnt und vom Vertreter der DFS betont, dass ohnehin auch Minderheitenvoten berücksichtigt werden. Auch die Vertreterin der BWVI lehnt eine weitere Vergrößerung des Gremiums ab (Zitat Luftverkehrsgesetz (LuftVG), § 32b: „In die Kommission sollen nicht mehr als 15 Mitglieder berufen werden.“)

Der Antrag wird mit einer Ja-Stimme mehrheitlich abgelehnt.

#### TOP 7

##### *Best Practice Vergleich*

Der Vertreter der BUE berichtet zum Best Practice Vergleich (vgl. FLSK-Drs. 14/16) und betont insbesondere die nach langen Verhandlungen am Flughafen Zürich erzielten guten Bedingungen für die Fluglärm-betroffenen in Deutschland. Er stellt heraus, dass in Zürich - obwohl Drehkreuz - bereits ab 23.30 Uhr Einzelausnahmegenehmigungen erteilt würden. Weiterhin legt er dar, dass am Flughafen Berlin-Tegel, der wegen seiner innerstädtischen Lage besonders für einen Vergleich mit dem Flughafen Hamburg geeignet sei, vom Piloten eine schriftliche Begründung für jede Verspätung gegeben werden müsse und dort die Landeentgelte mit zunehmender Verspätung stark anstiegen.

Daraufhin verweist der Vertreter der FHG auf restriktive Betriebszeiten an deutschen Verkehrsflughäfen, vgl. Link: <http://www.fluglärm-portal.de/laerm-vermeiden/betriebsbeschaenkungen/> und hebt besonders hervor, dass der Flughafen Hamburg wegen seiner nördlichen Lage ca. 45 Minuten zusätzliche Flugzeit benötige, da 80 – 85 % der Ziele im Süden lägen. Er merkt an, dass es auch an den Flughäfen Zürich und Berlin-Tegel Ausnahmeregelungen über die eigentlichen Betriebszeiten hinaus gebe.

In der anschließenden Diskussion wird der Wunsch geäußert, dass für den Fall, dass die Pünktlichkeitsoffensive im nächsten Jahr nicht greife, von der BWVI geprüft werden sollte, ob und wie weit man die Ansätze der Flughäfen Zürich und Tegel auch auf Hamburg übertragen könne.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

## TOP 8

### *Zunahme von Durchstartmanövern*

Die FLSB schildert die Beschwerdelage hinsichtlich der Durchstartmanöver, die insbesondere als Abnahmeflüge vom Airbuswerk in Finkenwerder am Flughafen Hamburg stattfinden und von der Bevölkerung als unnötige Belastung empfunden werden. Der Sachverhalt wird ausgiebig und kontrovers erörtert. Schließlich weist der Vertreter der BUE darauf hin, dass das Thema bereits in den vergangenen Jahren wiederholt besprochen und abschließend behandelt worden sei. Dies trifft z. B. für die 196., 197. und 198. FLSK-Sitzung im Jahr 2010 zu und endet mit folgendem Protokollbeitrag der BWVI (damals BWA), der auch weiterhin Gültigkeit besitzt:

#### „1. Rechtliche Grundlagen:

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei diesen Testflügen um reguläre Landeanflüge handelt, die nicht risikobehaftet sind.

Ein low approach ist ein tiefer Anflug auf die Piste ohne aufzusetzen. Einen low approach braucht man vor allem, um missed approach procedures zu üben. Wenn bei einem IFR-Anflug spätestens am Missed Approach Point (MAPT) festgestellt wird, dass der Flug nicht mit einer Landung abgeschlossen werden kann, weil die Landebahn oder die Anflugbefehrerung nicht rechtzeitig gesehen wurde oder weil der Towercontroller aus bestimmten Gründen (z.B. weil die erforderliche Staffelung nicht erstellt werden konnte) keine Landefreigabe erteilt hat, wird der Anflug abgebrochen und das "missed approach procedure / Fehlanflugverfahren" eingeleitet. Dieses ist entweder entsprechend veröffentlicht oder wird von den Controllern vorgegeben.

Diese Überflüge sind Bestandteil der Systemprüfung bei Erstflügen und in Ausnahmefällen bei Kundenabnahmeflügen und werden je nach Pistenbetriebsrichtung und Flugaufkommen innerhalb der Kontrollzone Hamburg entweder in Finkenwerder oder in Fuhlsbüttel durchgeführt. Die DFS kann diese Flüge aufgrund der geografischen Lage der Flugplätze Fuhlsbüttel und Finkenwerder innerhalb dieser Zone gut einfädern.

Anhaltspunkte für eine Genehmigungspflichtigkeit oder gar ein Verbot sind nicht ersichtlich. Denn low approaches sind genehmigungsfrei. Hiervon geht auch die LuftVO aus. In § 22 Abs. 1 Nr. 13 LuftVO heißt es, dass beim „Durchstarten“ so schnell wie möglich Höhe zu gewinnen ist (Nr. 12). Ein Durchstarten erfolgt nur, wenn der Landevorgang abgebrochen wird, ob dies nun notwendig oder simuliert wird. Diese Verpflichtung zur Höhegewinnung trifft auch auf die Situation nach einem low approach zu. Darüber hinaus gelten - aus einer Gefahrensituation heraus - bei einem Abbruch von Landungen die Verpflichtungen nach §§ 42, 27a LuftVO. D.h. auch hier wird ein Abbruch der Landung, also eines „Durchflugs“ in geringer Höhe, als Teil des regulären Flugbetriebs erachtet. Nichts anderes kann bei einem systemtestbedingten low approach gelten.

Zudem ist der Kerosinverbrauch bei einem solchen Vorgehen weitaus geringer, als wenn ein low approach an anderen Flughäfen durchgeführt werden würde. Denn dann müsste ein Flugzeug immer zunächst auf eine normale Flughöhe gehen um an einem anderen Flughafen zum Landeanflug anzusetzen, nach dem low approach wäre ein erneutes Aufsteigen zum Rückflug erforderlich, wodurch ein noch höherer Kerosinverbrauch und damit eine höhere Umweltbelastung entstehen würde.

#### 2. Wirtschaftliche Bedeutung

Wie schon die rechtliche Betrachtung gezeigt hat, ist gegen die low approaches am Flughafen Hamburg durch am Airbus Standort Finkenwerder gefertigte Fluggeräte nichts einzuwenden.

Neben diesen Erwägungen kommen auch wirtschaftspolitische Erwägungen zum Tragen. Denn Airbus ist mit etwa 12.000 Beschäftigten einer der größten Arbeitgeber in Hamburg. Der hohen Bedeutung des Luftfahrtstandortes Hamburgs wird es gerecht, dass Airbus hier alle notwendigen Bedingungen findet, die einen reibungslosen Produktionsprozess gewährleisten.“

Die Kommission nimmt Kenntnis.

## TOP 9

### *Sonstiges*

9.1 Die FLSB trägt vor, dass von Beschwerdeführern der Wunsch geäußert worden sei, die nächste Veranstaltung „FLSK vor Ort“ im NO von Hamburg stattfinden zu lassen. Auf Grund der Auswertung der Beschwerdestatistik unterstütze sie diese Ortswahl. Die Kommission stimmt zu und möchte das Thema in der nächsten Sitzung vertiefen.

9.2 Der Vertreter der FHG berichtet über:

- Messungen mit den mobilen Messcontainern, die in Langenhorn, Alsterdorf und Iserbrook durchgeführt würden (vgl. FLSK-Drs. 19/16) und über diesbezügliche Anfragen aus Duvenstedt, über die er mit der BUE beraten wolle. Die Lärmdaten seien aktuell auf der Internetseite des Flughafens dargestellt.
- das Schallschutzprogramm „8+ Norderstedt“, in das jährlich ca. 100.000 € Parkgebühreneinnahmen aus Norderstedt sowie 100.000 € Zuschuss der FHG fließen würden, um Bereiche in Norderstedt mit passivem Schallschutz ausstatten zu können, die beim 8. Freiwilligen Lärmschutzprogramm der FHG keine Berücksichtigung finden konnten.
- den Einsatz von synthetischem Dieseldieselkraftstoff aus z.B. Fischabfällen und anderen fettigen Abfällen im LKW-Fuhrpark - als erster deutscher Flughafen - der die Schadstoffemission um 30 – 60 % senkt (keine Geruchsemissionen).
- die Broschüre „Naturschutz im Blick“ vom Flughafenverband, die über das Engagement vieler Flughäfen für Biodiversität informiert, z. B. den Flughafen Hamburg und ermuntert, ein bereitliegendes Exemplar in Papierform mitzunehmen.
- die Anfrage zum möglichen Bau eines Lärmschutzwalls in Niendorf. Diese müsse abgelehnt werden, da die für eine wirksame Abschirmung erforderliche Höhe wegen der notwendigen Hindernisfreiheit nicht zugelassen werden könne (vgl. FLSK-Drs. 20/16).

9.3 Ein Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord bittet um einen Bericht über die angemessenen Höhen beim Verlassen der SID durch die DFS in der nächsten Sitzung.

9.4 Der Vertreter des Kreises Segeberg bittet um die Behandlung des Themas „An- und Abschwelen des Flugverkehrs in den Tagesrandzeiten“ in der 225. FLSK-Sitzung und Diskussion eines diesbezüglichen Urteils des BVerwG (vgl. FLSK-Drs. 21/16 insbesondere die Randnummern 372 ff und FLSK-Drs. 22/16).

9.5 Ein Vertreter der BVF wünscht Informationen über das Lärmmedizinische Gutachten, das im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zum Planfeststellungsverfahren Vorfeld 2 des Flughafens 1996 angefertigt wurde. Das Gutachten ist sehr umfangreich und liegt nicht in digitaler Form vor. Eine Einsichtnahme in die Unterlagen (Materialband 16) ist nach Terminabsprache mit der BWVI dort möglich.

Der Vorsitzende dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 12.40 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Reimer Lange