

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

Stadtverwaltung
NorderstedtIB 212 / 224
29.03.2017

04. Mai 2017

--	--	--	--

über die 225

Niederschrift
Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 24.02.2017

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden.

TOP 1

Antworten auf Beschlüsse: 1.1) Beschluss zu Top 3 der 223. FLSK-Sitzung: Thema Entgelte und Rabattprogramm

Der Vertreter der FHG berichtet über die vorgesehene Erhöhung der Landeentgelte. So sind in jeder Lärmklasse, gestaffelt in Zeitscheiben, spürbare Erhöhungen der Entgelte geplant. Für den Einsatz lärmmindernder Wirbelgeneratoren ist ein Rabatt vorgesehen. Der Antrag seitens der FHG zur Erhöhung der Landeentgelte liegt bei der Genehmigungsbehörde vor, diese hat aber noch nicht darüber entschieden.

In der anschließenden Diskussion begrüßen Vertreter der BVF die Erhöhung der Landeentgelte als „Schritt in die richtige Richtung“, befürchten aber eine zu geringe Lenkungswirkung. Vertreter des Flughafens und der BUE erwidern, dass die Anpassung der Entgeltverordnung in der Flugplanung der Airlines schon Lenkungswirkung entfalten wird. Ein Vertreter der Airlines betont, dass viele Verspätungen nicht durch die Airlines zu verantworten sind (z.B. ATC-Probleme) und befürchtet eine unverhältnismäßige Sanktionierung durch die neue Entgeltordnung. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde führt aus, dass die Prüfung der neuen Entgeltverordnung sehr aufwendig ist, geplant ist jedoch, diese kurzfristig abzuschließen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 2*Verspätungen*

Die FLSB und der Vertreter der FHG berichteten, dass die Anzahl der Verspätungen im Sommer 2016 noch hoch war, in den beiden letzten Monaten des Jahres 2016 aber wieder zurückgegangen ist. Dies kann als Indiz betrachtet werden, dass die Pünktlichkeitsoffensive langsam greift. Die Verspätungen werden oft durch die gleichen Airlines und Flüge verursacht. Hier führen Gespräche der FLSB mit den Airlines zum Bemühen, durch bessere Optimierung des Flugplanes (u.a. Streichen später Flüge oder

die Schaffung von mehr Pufferzeiten) oder auch Investitionen in die Flugtechnik (Erhöhung der Flugzeugreserven, Verjüngung der Technik) die Anzahl der Verspätungen in der Zukunft zu senken.

In der anschließenden Diskussion befürchtet ein Vertreter des Bezirkes Nord, dass wegen des zunehmenden Anteils an Low Cost Airlines in Hamburg (deren Bestreben hohe Umlaufzahlen sind), die Anzahl der Verspätungen in den Sommermonaten wieder zunehmen wird und mahnt drastischere Maßnahmen zur Eindämmung der Verspätungszahlen an. Der Vertreter der FHG merkt an, dass durch Flugplanoptimierung und Schaffung von Flugzeugreserven die Verspätungszahl in den letzten Monaten schon zurückgegangen ist und die hohe Verspätungszahl im Sommer auch vielfach durch objektive nachvollziehbare Gründe (z.B. Wetterunbilden, Luftraumverfügbarkeit,...) verursacht wurde. Ein Vertreter der Airlines betont, dass Hamburg mit der vertraglichen Pünktlichkeitsoffensive schon ein Alleinstellungsmerkmal besitzt und die meisten Verspätungen auch im Zeitraum 23:00 bis 23:15 Uhr auftreten. Ein Vertreter der BVF fordert, dass bei späten Flügen möglichst lärmarme Flugzeuge eingesetzt werden.

Die FLSB hebt hervor, dass 2016 erstmals gegen Airlines mit häufigen Verspätungen auch innerhalb des Zeitraums 23 bis 24 Uhr ordnungsrechtliche Verfahren (Bußgeldverfahren) eingeleitet wurden. Der Vorsitzende fasst zusammen, dass zunehmend eine Aufgeschlossenheit der Airlines dafür zu erkennen ist, durch strukturelle Veränderungen der Flugplanung Verspätungen in der Zukunft zu reduzieren.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Einführung eines modifizierten Steilstartverfahrens am Flughafen Hamburg (FLSK-Drs. 01/17) und weiteres Vorgehen der FHG zum Cutback 1000 Fuss-Verfahren

Ein Vertreter der BVF erläutert, dass einige Luftverkehrsgesellschaften in Hamburg derzeit ein Flachstartverfahren gemäß NADP-2 (noise abatement departure procedure) anwenden, welches direkt unterhalb des Abflugweges zu einer Lärmerhöhung führt (FLSK-Drs. 01/17).

Im Beschlussantrag wird **die FHG aufgefordert, das Abflugverfahren vom Airport Hamburg nach Maßgabe von NADP-1 dergestalt einzurichten, dass das Luftfahrzeug bis zur Höhe von 1.500 Fuß AGL mit takeoff power fliegt, danach mit climb power weiter bis auf 3.000 Fuß AGL steigt unter Beibehaltung der Abhebegeschwindigkeit V2 + 10 kts und Beibehaltung der Klappenstellung, so dass es die 3.000 Fuß früher und noch näher am Flughafen erreicht und erst nach Durchsteigen der 3.000 Fuß die climb power dann vorrangig zur Beschleunigung des Luftfahrzeugs genutzt wird.**

Der Vertreter der FHG erläutert, dass nach monatelangen Recherchen und Gesprächen mit der Genehmigungsbehörde und der DFS es nicht möglich ist, das Cutback 1500 Fuss und das NADP-1 Verfahren im AIP verbindlich festzusetzen. Daher hat die FHG bei der Genehmigungsbehörde den Antrag gestellt, das Cutback 1500 Fuss und die Nutzung des NADP-1 Verfahrens mit „empfehlendem Charakter“ in das AIP aufzunehmen. So ist es möglich, das Thema bei den Airlines präsent zu halten.

Die Luftfahrtunternehmen haben auf Nachfrage geäußert zu prüfen, ob sie der Empfehlung folgen werden.

Der Vertreter der BVF begrüßt den Antrag der FHG und formuliert seinen Beschlussantrag folgendermaßen um: „**Die FLSK unterstützt die FHG in ihrem Bestreben nachhaltig, das Abflugverfahren ...**“

Der Beschlussantrag wird mit 2 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der Vorsitzende regt an, die Erprobung des NADP-1 messtechnisch zu begleiten und in der FLSK weiter zu berichten.

TOP 4

Einbringen des CDO-Verfahrens zum Einsatz am Flughafen Hamburg in das Luftfahrthandbuch (AIP)

Die DFS berichtet über die Absicht, das CDO-Verfahren als Empfehlung in das Luftfahrthandbuch (AIP) aufnehmen zu lassen.

Es ergeht der einstimmige Beschluss der FLSK, das CDO-Verfahren als Empfehlung in das AIP aufzunehmen.

TOP 5*An- und Abschwellen des Flugverkehrs in den Tagesrandzeiten (FLSK-Drs. 02/17 und FLSK-Drs. 22/16)*

Der Vertreter des Kreises Segeberg thematisiert ein Urteil des BVerwG vom 4.4.2012 (Az. 4 C 8/09), welches sich speziell im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main u.a. mit dem An- und Abschwellen von Flugbewegungen in den Nachtrandzeiten befasst (**FLSK – Drs. 02/17**). Das Gericht führte diesbezüglich aus, dass „das Konzept eines zum Kern der Nacht abschwellenden und danach wieder ansteigenden Flugverkehrs auch in diesem Zeitsegment (*Anmerkung: Nachtrandstunden*) durchgehalten und der Flugverkehr zur Vermeidung tagähnlicher Belastungsspitzen ... begrenzt werde.“ Der Berichterstattende stellt die Frage der Allgemeingültigkeit und Übertragbarkeit dieses Leitsatzes auf die Situation am Flughafen Hamburg.

Der Vertreter der Landesluftfahrtbehörde gibt daraufhin eine Stellungnahme zu dieser Thematik ab (**FLSK – Drs. 03/17**), in der als Fazit eine Übertragbarkeit der Urteilsvorgaben wegen der unterschiedlichen Ausgangslage beider Flughäfen verneint wird. Ein Vertreter der BVF gibt zu bedenken, dass eine vollständige Übertragbarkeit des Urteils auf die Situation am Flughafen Hamburg zwar nicht möglich ist, die Leitsätze des Urteils aber sehr wohl allgemeingültige Bedeutung haben.

Der Vertreter der FHG erwidert darauf, dass es beim Flughafen Hamburg bereits ein An- und Abschwellen von Flugbewegungen in den Nachtrandzeiten gibt (**FLSK – Drs. 04/17**). Zudem ist durch das gekreuzte Bahnsystem eine Varianz in der Stundenbelegung über den Tag mit verschiedenen An- und Abflughaltungen gegeben.

TOP 6*Jahresrückblick Fluglärm 2016 und Bewegungsverteilung nach Richtung und Zeit*

Der Vertreter der BUE berichtet über die Entwicklung der Fluglärmsituation in 2016 (**FLSK – Drs. 05/17**). In 2016 war insgesamt ein weiterer Anstieg der Flugbewegungen, insbesondere auch ein Anstieg der Nachtflugbewegungen (viele Verspätungen im Nachtzeitraum) zu verzeichnen. Durch bessere Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln (mehr Flugbewegungen über Norderstedt) sind die Flugbewegungen über Hamburger Gebiet in 2016 rückläufig.

Der Vertreter der FHG berichtet über die Verteilung der Flugbewegungen auf die unterschiedlichen Bahnrichtungen im Zusammenhang mit der Wind-Häufigkeitsverteilung und deren Auswirkungen auf die Entwicklung der an den einzelnen Messstellen erfassten Fluglärmbeurteilungspegel (**FLSK – Drs. 06/17**), im Vergleich auch zu den beiden Vorjahren. Auffallend herrschten in 2016 mehr östliche Winde vor, so dass gegenüber 2015 mehr Starts in Richtung 05 und weniger Landungen in Richtung 23 erfolgten. In Abhängigkeit von der Flugbewegungsverteilung war an einigen Messstellen eine Pegelzunahme, an anderen Messstellen eine Pegelabnahme gegenüber 2015 zu verzeichnen. Eine generelle Aussage, dass der Fluglärm in Hamburg zunimmt, kann aus den gemessenen Pegeln nicht abgeleitet werden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 7*Beschwerdesituation 2016*

Der Vertreter der BUE berichtet über die Entwicklung der Beschwerdesituation in 2016 (**FLSK – Drs. 07/17**). Die Anzahl der Fluglärmbeschwerden hat sich 2016 gegenüber 2015 exponentiell gesteigert (von 9340 in 2015 auf 86120 in 2016), was vor allem auch einer Zunahme der Beschwerdeneigung und verbesserten Beschwerdemöglichkeiten (vor allem auch internetbasierte Beschwerden) geschuldet ist. Seit dem 13.07.2016 wird zusätzlich zur Zahl der Beschwerden auch die Zahl der Beschwerdeführer erfasst (aus Datenschutzgründen jedoch ohne Verknüpfung). Dabei zeigt sich, dass aus Gebieten mit eher moderaten Fluglärmbelastungen viele Beschwerden bei relativ geringer Anzahl an Beschwerdeführern zu verzeichnen sind, während aus Gebieten mit hoher Fluglärmbelastung vergleichsweise weniger Beschwerden eingehen.

Der Vertreter der FHG betont, dass wegen der ausgeferten Beschwerdesituation eine vernünftige Aufarbeitung und Korrelation mit möglichen Ursachen kaum oder nicht mehr durchführbar ist. Auch im Rahmen des 16-Punkte-Planes schon erreichte Fluglärmmentlastungen (z.B. Anhebung der Überflughöhe in Ahrensburg auf 3000 Fuß) werden von den Betroffenen nicht honoriert, obwohl eine eindeutige Überflugentlastung stattgefunden hat.

Der Vorsitzende resümiert, dass das Instrument der Fluglärmbeschwerde durch den inflationären Anstieg der Beschwerden an Aussagekraft verloren hat.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8

Erste Ergebnisse der Schallpegelmessungen am Modell A320neo

Der Vertreter der FHG berichtet über erste Ergebnisse der an den Lärmmessstellen des Flughafens Hamburg gemessenen Schallpegel der beiden A320neo-Versionen mit den Triebwerkstypen CFM LEAP oder Pratt & Whitney (P&W) im Vergleich zum bisherigen A320. Hierbei wurden im Rahmen einer standardisierten, virtuellen SLB (Start-/Landebahn) auch Messungen von den Flughäfen Stuttgart, Berlin, München und Frankfurt mit einbezogen. Dies sind erste sehr umfangreiche Vergleichsuntersuchungen, die in ihrer Feinheit zur Basis der aktuellen Triebwerksmuster noch weiter betrachtet werden müssen.

Beim Start zeigt sich eine Abhängigkeit der erreichten Pegelminderungen bei den Maximalpegeln von der Art der Triebwerke und der seitlichen Entfernung zum Überflug (im direkten Überflug ca. 4 – 5 dB(A) bei den CFM-LEAP-Triebwerken, ca. 2 - 3 dB(A) bei Pratt & Whitney Triebwerken). Bei der Landung waren triebwerksunabhängig Pegelminderungen um 1 - 2 dB(A) im direkten Landeüberflug oder Vorbeiflug zu verzeichnen. Derzeit besteht noch ein Engpass bei der Triebwerksausrüstung, so dass die Flottendurchdringung langsamer als geplant von statten geht.

Der Vertreter einer Airline merkt an, dass die aus den Lärmzeugnissen des A320neo abgeleiteten und im 16-Punkte-Plan thematisierten Pegelreduzierungen beim Start um 5 - 6 dB gegenüber dem A320 sich auf andere Pegelgrößen beziehen, als an den Lärmmessstellen erfasst werden, so dass die Pegeldifferenzen nicht vergleichbar sind.

TOP 9

Sonstiges

9.1 Aktuelle Ergebnisse der mobilen Fluglärmmesscontainer

Der Vertreter der FHG berichtet über die Ergebnisse der aktuellen mobilen Lärmmessstellen LAP03 im Willersweg (Langenhorn) und C01 in der Hinterstraße (Niedersachsen-Jork). Die Messergebnisse sind auf der Homepage: http://www.hamburg-airport.de/de/fluglaerm_laermschutz.php verfügbar.

Weiter berichtete er über den Start des Freiwilligen Lärmschutzprogramms 8+ („Lärmschutz für Norderstedt“), mit dem der Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern in Schlafräumen gefördert wird. So sind in den ersten 10 Wochen des seit Dezember 2016 laufenden Programms 75 Anträge gestellt worden, wovon etwa ein Drittel bauliche Schallschutzverbesserungen bekommt.

Zum Stand des (gesetzlichen) 9. Lärmschutzprogramms führte er aus, dass für fast alle Antragseingänge (bisher 1300) eine schalltechnische Objektbeurteilung erstellt wurde. Von den 1300 Anträgen beläuft sich die Anzahl mit Ansprüchen auf Verbesserungen des baulichen Schallschutzes auf 950. Inzwischen sind alle Anträge von Betroffenen mit Sofortanspruch nach § 9 Abs. 1 und 2 FluLärmG (d.h., bei denen der äquivalente Dauerschallpegel 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts übersteigt) abgearbeitet.

Weiterhin führt der FHG-Vertreter aus, dass das Datengerüst für die Berechnungen gemäß Umgebungslärmrichtlinie vom Flughafen an die BUE zum Abgleich geliefert wurde, da Norderstedt mit seiner Lärmaktionsplanung weitermachen will und hier die berechneten Fluglärmpegel über die BUE in Hamburg bezieht.

Der Vorsitzende dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 13.15 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Torsten Wagner

gez. Harald Rösler