

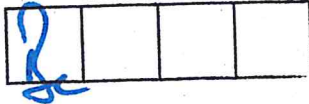
FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

Stadtverwaltung
Norderstedt

- GESCHÄFTSSTELLE -

14. Aug. 2017

IB 222 / 226
12.06.2017**Niederschrift**

über die 226. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 09.06.2017

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Er stellt als neue Mitglieder Herrn Dugaro für den Bezirk Hamburg-Nord und Herrn Dr. René Schwartz für die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) vor.

Anschließend verteilt er an alle Mitglieder den Abschiedsbrief von Herrn Hans Saalfeld, der sich als Mitglied der Hamburger Bürgerschaft 1971 maßgeblich und erfolgreich für die Einrichtung der Stelle eines Fluglärmenschutzbeauftragten eingesetzt hatte. Aus Altersgründen scheidet er aus der Kommission aus und kann aus gesundheitlichen Gründen an der Sitzung nicht teilnehmen. Der Vorsitzende kündigt an, dass er mit einer kleinen Delegation der FLSK einen Besuch bei Herrn Saalfeld plane, um ihm Dank und Wertschätzung der FLSK persönlich zu übermitteln.

Der Vorsitzende gibt bekannt, dass die TO um die Punkte „Luftreinhalteplanung Hamburg im Zusammenhang mit dem Wirken der FLSK“ und „Aufklärung des Terminalentwicklungsplanes – TEP“ erweitert werden solle. Ein Vertreter der BVF beantragt die Behandlung von letzterem gleich zu Beginn, ähnlich einer „aktuellen Stunde“. Nach knapper Diskussion um die Kurzfristigkeit des Antrags – ähnlich einer Tischvorlage – entscheidet der Vorsitzende, dass mit dem Thema unmittelbar begonnen werden solle und der Antragsteller bittet den Vertreter der FHG darum, die Terminal- und Gebäudeentwicklung kurz vorzustellen und folgende Fragen zu beantworten: „Warum erfährt die FLSK darüber nichts im Vorfeld?“ und „Sind die Vorsitzenden der FLSK schon immer gleichzeitig Mitglieder im Aufsichtsrat des Flughafens gewesen und verträgt sich das miteinander?“. Um Präzisierung gebeten, verweist er auf zwei Artikel im „Hamburger Abendblatt“ (HA) vom 24. und 26.05.2017.

Der Vertreter der FHG erklärt, dass lediglich 13 bis 15 - und nicht wie im HA genannt 27 - zusätzliche Gates zum heutigen Bestand nach ca. sechsjähriger Bauzeit vorgesehen seien. Es gäbe drei in der FLSK vorgestellte Vorhaben: Pier-Süd, Frachtverlagerung und Umgestaltung Vorfeld 1, wozu es ein Plangenehmigungsverfahren gegeben habe. Im HA seien bereits Bauvorhaben genannt worden, für die noch keine Genehmigungsanträge gestellt worden seien. Die Gepäckabfertigung müsse aus bekannten Gründen modernisiert werden und die Fluggastabfertigung solle komfortabler werden. Da durch die Bauaktivitäten im Bestand zwischenzeitlich Gates entfielen und wieder ausgeglichen werden müssten, sei ein Sattelengebäude mit Gates auf dem Vorfeld 2 als Zwischenlösung vorgesehen. Alle derzeit in Umsetzung befindlichen Bauvorhaben seien in den letzten Jahren genehmigt und manche weiteren Planungen seien noch nicht verbindlich beschlossen worden. Daraufhin verweist ein anderer Vertreter der BVF auf das Protokoll der 207. FLSK-Sitzung am 14.12.2012

<http://www.hamburg.de/contentblob/3865836/76bec382735b77eb257587fa58b240e7/data/protokoll-flsk-207.pdf>

und fragt, warum man damals von einer Investition von 50 Mio Euro ausgegangen wäre, während heute mit Kosten von 250 Mio. Euro gerechnet würde. Außerdem hätte man damals keine Doppel-fluggastbrücken vorgesehen, die jetzt in einem vereinfachten Verfahren genehmigt worden sein sollen. Er fragt auch, ob es Entkreuzungspläne für den Flughafen gebe, die nicht mit der Gebäudemodernisierung vereinbar sind.

dermodernisierung in Zusammenhang stünden. Der Vorsitzende erklärt, dass sich der Wunsch nach Doppel-fluggastbrücken erst in den letzten Jahren ergeben habe und die Baugenehmigung dafür vom Bezirksamt in Abstimmung mit der BWVI erteilt worden sei. Im Übrigen habe die Berichterstattung des HA offenbar zu falschen Eindrücken geführt und er schlage daher vor, dass die FHG innerhalb der nächsten zwei bis drei Wochen mit einem schriftlichen Bericht die Vermischung von Tatsachen und Gerüchten auflösen solle. Der Bericht solle dann umgehend an die FLSK-Mitglieder verteilt und das Thema in der nächsten Sitzung erneut behandelt werden. Der Vertreter der FHG stimmt zu und ergänzt, dass sich eine deutliche Kostensteigerung durch Auswirkungen des Schengen-Abkommens ergeben habe und auch die Kosten für die Modernisierung der Gepäckanlagen erheblich gestiegen seien.

Einen Interessenskonflikt bei der Wahrnehmung seiner verschiedenen Ämter (Leitung des Bezirksamtes, Vorsitz der FLSK, Aufsichtsrat der FHG) sieht der Vorsitzende nicht, im Gegenteil begrüße er z. B. eine bessere Organisation und Optimierung bei der Gepäckabfertigung, zumal keine Ausdehnung von Betriebszeiten o. ä. geplant sei. Im Übrigen sei es für die Bezirksamtsleitung wichtig, rechtzeitig Kenntnis von Planungen zu erhalten, die auch die mit dem Flughafen in Zusammenhang stehende Firma Lufthansa-Technik als größtem Industriebetrieb im Bezirk Hamburg-Nord betreffen könnten, um die unterschiedlichen auf den Bezirk bezogenen Auswirkungen, z.B. Arbeitsplätze, Verkehrsanbindung, Parksituation usw. berücksichtigen zu können. Die Wahrnehmung verschiedener Funktionen habe keine Nachteile für den Fluglärmschutz.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 1

Antworten auf Beschlüsse: 1.1) Beschluss zu TOP 3 der 225. Sitzung - Einführung eines modifizierten Steilstartverfahrens am Flughafen Hamburg (FLSK-Drs. 01/17) und weiteres Vorgehen der FHG zum Cutback 1000 Fuß-Verfahren

Der Vertreter der FHG erklärt, dass es trotz verstärkter Bemühungen, Pegelveränderungen deutlich zu machen, bisher noch nicht gelungen sei, Ergebnisse darzustellen und bittet um Geduld. Dem Vorschlag des Vorsitzenden, in der 227. FLSK-Sitzung zu berichten, welche Airlines der Empfehlung folgen und welche Auswirkungen dadurch dokumentiert werden können, stimmt er zu. Ein Vertreter der BVF äußert sich anerkennend über die Anstrengungen der FHG und teilt mit, dass die Hamburger Vorgehensweise mittlerweile auch Interesse am Flughafen Frankfurt erweckt habe.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 2

Verspätungen

Die FLSB erläutert die Verspätungslage (vgl. **FLSK-Drs. 10/17**), die sich zu Jahresbeginn besser darstellte und mit 60 Verspätungen im April und 91 Verspätungen im Mai leider noch keine überzeugenden Erfolge der Pünktlichkeitsoffensive erkennen ließe. Allerdings seien allein 20 Verspätungen am 19.05.17 durch ein Unwetter begründet, wobei 9 Anträge von der BUE genehmigt worden seien, aber Starts nach 00.30 Uhr abgelehnt worden wären. Crew-Probleme würden von ihr als vermeidbare Verspätung eingeordnet werden. Teilweise gebe es Schwierigkeiten, die Identität der Piloten zu ermitteln, um ein Bußgeldverfahren einzuleiten, allerdings wären in 2016 in fünf Fällen Ordnungswidrigkeitenverfahren erfolgreich abgeschlossen worden, ein Alleinstellungsmerkmal am Flughafen Hamburg. Insgesamt sei die Situation seit Beginn des Sommerflugplans noch nicht zufriedenstellend und wenn sich nichts ändere, müsse ihrer Meinung nach die Verspätungsregelung grundsätzlich geprüft werden. Nach ausführlicher, teils kontroverser Diskussion kündigt die FLSB für die 227. Sitzung eine umfangreiche Darstellung der Situation, z. B. Nennung der unpünktlichen Airlines incl. Flugbewegungen / Jahr, auch bezogen auf die letzte Flugstunde und auf die Verteilung am Tag an. Ein Vertreter der BVF bittet darum, dass zukünftig zwischen verspäteten Starts und verspäteten Landungen in der Auswertung unterscheiden werden solle.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Auswirkungen des G 20-Gipfels auf den Flugbetrieb (FLSK-Drs. 08/17) – Antrag der FHG

Der Vertreter der FHG geht kurz auf die Berichterstattung der Presse über die vermeintliche Abwicklung von Flugzeugbewegungen während des G 20-Gipfels ein und stellt dar, dass die FHG selbst noch nicht genau wisse, wie sich das Fluggeschehen entwickeln würde, auch wenn in jedem Fall mit Behinderungen durch Regierungsflüge zu rechnen sei. Mittlerweile wären gut 40 Regierungsmaschinen und ca. 20 Begleitmaschinen angemeldet, die auf dem Vorfeld 2 und dem Lufthansa-Technik-Vorfeld untergebracht werden müssten. Der Flugbetrieb solle planmäßig aufrechterhalten werden.

Da Regierungsflüge Vorrang hätten und aufgrund der Feriensituation und der aktuellen Buchungslage aller Fluggesellschaften nicht auszuschließen sei, dass Verspätungen entstehen könnten, die den betroffenen Airlines einen wirtschaftlichen Schaden und den Passagieren einen persönlichen Nachteil bringen würden, habe die FHG den Antrag gestellt, für „eine vorsorgliche Ausnahmegenehmigung jeweils von 23 Uhr bis 01 Uhr vom 6. bis 9. Juli, begleitet durch eine permanente Erreichbarkeit des Lärmschutzes der BUE mit Sonderrechten für G 20.“

Dagegen steht der Antrag eines Vertreters der BVF mit dem Ziel, den Antrag der FHG abzulehnen. Begründet wird dies damit, dass die vom Senat angekündigten vereinzelt, geringfügigen Verspätungen von Linien- und Touristikflügen mit den bestehenden Ausnahmemöglichkeiten vollumfänglich zu regeln seien, einer pauschalen Verlängerung der Betriebszeit während des G20-Treffens bedürfe es daher nicht.

Nach ausführlicher Diskussion, in der die unterschiedlichen Aspekte und Interessen breit dargelegt werden, bittet der Vorsitzende um Abstimmung über den Antrag der FHG.

Beschluss: Der Antrag der FHG wird mit deutlicher Mehrheit angenommen.

Der Vertreter der BVF weist darauf hin, dass nach seiner Meinung die Öffentlichkeit durch den Senat falsch informiert worden sei und betont, dass der Antrag der FHG nicht seine Zustimmung finde.

TOP 4

Rückblick: FLSK vor Ort in Duvenstedt – Kraniche, „Querflüge“ insbesondere über Sasel und Lemsahl-Mellingstedt

Hinsichtlich der befürchteten Problematik wegen des beobachteten Flugverhaltens von Kranichen verliert die FLSB eine Stellungnahme des Naturschutzamtes der Behörde für Umwelt und Energie Hamburg, (vgl. **FLSK-Drs. 11/17**) und hält fest, dass bisher keine derartigen Konflikte bekannt geworden seien.

Die so genannten „Querflüge“ bezeichnen das Verlassen der IFR-Abflugstrecke (SID) - AMLUH8G (Start 33) - in einer Höhe von 5.000 bis 7.000 Fuß, damit finden die Überflüge über Duvenstedt in einer Höhe von 8.000 – 12.000 Fuß statt. Die FLSB trägt vor, dass in Duvenstedt gewünscht worden sei, dabei wenigstens am Wochenende eine Abkurvhöhe von mindestens 9.000 Fuß einzuhalten, weil die Überflüge in geringeren Höhen als sehr belastend empfunden würden. Obwohl das Thema schon mehrfach in der FLSK besprochen worden wäre, hätte sie ein erneutes Aufgreifen des Themas zugesagt.

Der Vertreter der FHG erklärt, dass in Duvenstedt Außenpegel zwischen 50 und Anfang 60 dB(A), je nach Flugzeugmuster, gemessen worden wären, woraus sich Innenpegel bei gekipptem Fenster von 40 bis 45 dB(A) ableiten ließen. Eine Höhe von ca. 9.000 Fuß als Abkurvpunkt würde eine weiter östlich verschobene Führung der Maschinen erfordern und somit den Lärm verlagern. Dazu verweist der Vertreter der DFS auf eine Stellungnahme aus dem Jahr 2011 (203 FLSK-Sitzung <http://www.hamburg.de/contentblob/3310948/76d081a0b7b74ee5c8d968eb2e24962d/data/protokoll-flsk-203.pdf>),

in der die DFS angeboten hatte, zwischen 22.30 und 06.00 Uhr grundsätzlich erst ab 10.000 Fuß von den SIDs abzuweichen. Dieses Angebot sei nach Empfehlung der FLSK umgehend umgesetzt worden. Um weiterhin eine flüssige und verzögerungsfreie Verkehrsabwicklung zu gewährleisten, wären weitere Beschränkungen abgelehnt worden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

Bericht von der ADF-Tagung in Köln im April 2017

Der Vorsitzende berichtet, dass die kürzlich eingetragene Empfehlung zur Einhaltung des Startverfahrens NADP 1 (mit einer Cutbackhöhe von 1500 ft) für den Flughafen Hamburg im AIP bei den Mitgliedern der ADF auf großes Interesse gestoßen sei und nun auch an anderen Flughäfen, insbesondere Frankfurt diskutiert werde. In Berlin überlege man, die Entgelte zukünftig nach dem tatsächlich erzeugten Lärm zu berechnen und es wäre die Frage, ob diese Vorgehensweise später auch in Hamburg anwendbar sei. Weiterhin informiert er darüber, dass die Geschäftsstelle der ADF eine gemeinsame Dokumentation der Erkenntnisse zum Fluglärmschutz digital aufbereiten werde und den ADF-Mitgliedern als eine Art Sharepoint zukünftig zugänglich sein solle.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Dauerhafter Betrieb der Messstelle M16 Willersweg (FLSK-Drs. 09/17)

Ein Vertreter der BVF erläutert seinen Antrag und plädiert für die Einrichtung einer zusätzlichen Dauermessstelle am Willersweg, weil die Ergebnisse der Messstelle M7 zunehmend durch die steigende

Anzahl von Lkw verfälscht würden. Der Vertreter der FHG präsentiert Messergebnisse einer halbjährlichen Messperiode im Willersweg (vgl. **FLSK-Drs. 12/17**), die teilweise bis zu 2 dB(A) höhere Maximalpegel sowie ca. 1,3 dB(A) zusätzlich im jeweiligen Monats- L_{eq} aufweisen und somit Klarheit über den Unterschied schaffen. Aus seiner Sicht müsste keine zusätzliche feste Messstelle eingerichtet werden. Außerdem weist er auf die in Kürze in der „Allianz gegen Fluglärm“ geplante grundsätzliche Diskussion über die Notwendigkeit und Lage möglicher weiterer Messstellen hin und bittet, die Entscheidung über den Antrag auf die 227. FLSK-Sitzung zu vertagen. Diesem Wunsch entspricht der Antragsteller und lässt den Antrag bis nach der Diskussion in der „Allianz“ ruhen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 7

Klimaschutz- und Schadstoffreduktionsstrategie des Flughafens

Das zu Beginn der Sitzung zusätzlich aufgenommene Thema „Luftreinhalteplanung Hamburg im Zusammenhang mit dem Wirken der FLSK“ wird in diesen TOP integriert.

Der Vertreter der FHG berichtet über die Zertifizierungen und Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung insbesondere im Bodenbereich des Flughafens (vgl. **FLSK-Drs. 13/17**). Ziel der FHG sei es, bis 2021/22 klimaneutral zu arbeiten. Auch hinsichtlich weiterer Schadstoffe, wie Feinstaub, Ultrafeinpartikel und NO_x sei man auf dem richtigen Weg und könne Erfolge vorweisen. In der anschließenden Diskussion weist ein Vertreter der BVF darauf hin, dass die vorgestellten Reduktionsmaßnahmen ausschließlich am Boden stattfinden würden und fragt, wodurch die im Luftreinhalteplan angegebene Steigerung von 56 % zusätzlichen NO_x-Immissionen bis 2020 zu erklären seien. Diese Frage soll zu Protokoll beantwortet werden. Protokollerklärung der FLSB zu der Angabe der NO_x-Emissionen des Flugverkehrs im Luftreinhalteplan 2017 (LRP):

„Die NO_x-Emissionen wurden in den LRPen 2014 und 2017 mit dem Simulationsprogramm LASPORT berechnet. 2014 wurde mit 153.876 Flugbewegungen (davon 139.324 gewerbliche) berechnet. Das ergibt 447 t/a NO_x. Für die Berechnung 2020 und 2025 wurden 218.165 Flugbewegungen (davon 200.000 gewerbliche) betrachtet. Das ergibt 689 t/a NO_x. Diese hohe Zahl der Flugbewegungen liegt der Prognose der Berechnung der Lärmschutzzonen nach Fluglärmschutzgesetz aus 2008 zugrunde. Dieser hohe Prognosewert führt bei der Berechnung der Lärmschutzzonen zu Vorteilen für die Nachbarschaft bei dem Anspruch auf passiven Schallschutz. Bereits im LRP ist ausgeführt für die Berechnung 2020 und 2025 „wurde ein konservativer Ansatz gewählt und somit die tatsächlichen Emissionen im Jahr 2020 tendenziell überschätzt.“

Die aktuelle Prognosezahl für 2020 beträgt 167.500 Flugbewegungen (davon 152.500 gewerbliche). Dies ergibt 510 t/a NO_x. Diese Berechnung beinhaltet eine NO_x-Reduzierung von 15 t/a in 2020 durch den Einsatz des A320neo.“

Der Vertreter der BSW gibt an, dass 36 % der Fluggäste mit der S-Bahn anreisen würden und möchte wissen, wie dieser Anteil einzuschätzen sei und ob eine weitere Steigerung angestrebt werde. Der Vertreter der FHG antwortet, dass beispielsweise die hohen Parkgebühren ein bewusster Anreiz dafür wären und man im Planfeststellungsverfahren 1998 lediglich mit einem Anteil von 25 % gerechnet hätte. Auch verglichen mit anderen Flughäfen sei es ein guter Wert und die Strecke zum Flughafen seines Wissens nach die profitabelste S-Bahnstrecke in Hamburg.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8

Ergebnisse von mobilen Messstellen

Der Vertreter der FHG stellt die Ergebnisse von mobilen Messstellen vor (vgl. **FLSK-Drs. 14/17**). Die vom Flughafen weiter entfernt liegenden Orte weisen erwartungsgemäß relativ niedrigere Pegelwerte auf, wie Jork (29,8 L_{eq} Nacht bis 51,1 L_{eq} Tag) als die Messstelle in Langenhorn am Willersweg (56, 2 L_{eq} Nacht bis 65,5 L_{eq} Tag). Ein Vertreter der BVF fragt nach den fluglärmbedingten Pegelanstiegen an den Messstellen und ob das „Lärmdelta“ zwischen Grundgeräusch und Fluglärm ausgewiesen werde. Dies wird vom Vertreter der FHG verneint, die Differenzen seien jedoch über Travis zu beobachten. Die anschließende Diskussion zur zukünftigen Ausgestaltung bleibt ergebnisoffen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 9

Flughöhenuntersuchung im Bereich Hasloh/Quickborn „Auswertung der Höhenprofile im Bereich von Hasloh“

Der Vertreter der FHG berichtet über eine Auswertung von Flugprofilen der Routen BASUM und IDEKO für die Startrichtung 33 im Zeitraum von Januar 2006 bis Januar 2017, die durchgeführt wurde, um Aussagen über die auffällige Spreizung der Abflughöhe über Hasloh treffen zu können (vgl.

FLSK-Drs. 15/17). Als Ergebnis sei während des Untersuchungszeitraums von 11 Jahren eine konstante Spreizung der Abflughöhe zwischen ca. 2.000 – 7.000 Fuß festgestellt worden. Die mittlere Überflughöhe über Hasloh betrage, mit geringen Schwankungen, etwa 3500 ft. Nach Prüfung von Daten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) habe sich gezeigt, dass die Windstärke die entscheidende Komponente sei, es gelte der Grundsatz: je stärker der winkelanteilige Gegenwind, desto höher die Maschinen über Hasloh (9 km Entfernung zum Startabrollpunkt Start 33). Der Vertreter von Hasloh bedankt sich für die Untersuchung, da es in der Bevölkerung wegen der Lärmbelastungen Unruhe gegeben hatte, deren Ursache nun geklärt wäre. Das Startverfahren spiele keine Rolle und der vermehrt empfundene Fluglärm erkläre sich durch die starke Zunahme der Flugbewegungen (ca. 70.000), die nicht zu verhindern sei ebenso wie die Anzahl der registrierten Verspätungen. Der Vertreter des Kreises Segeberg gibt daraufhin die an ihn gerichtete Frage aus der Bevölkerung weiter, warum bei Landungen von Maschinen gleichen Typs unterschiedliche Flughöhen zwischen 5.000 Fuß und 3.300 Fuß in TRAVIS abgebildet würden. Er bittet, das Thema in der nächsten Sitzung zu behandeln.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 10

Sonstiges

10.1 Auswertung von Wischproben in Hasloh

Der Vertreter der FHG berichtet, dass ein Anwohner aus Hasloh den schwarzen Niederschlag auf seiner Wäscheleine im Garten in Zusammenhang mit Flugzeugemissionen gebracht hätte. Daraufhin habe die FHG zusammen mit dem Beschwerdeführer Wischproben und Rückstellproben von der Leine genommen und mikroskopisch sowie elektronenmikroskopisch untersuchen lassen. Im Ergebnis habe man Partikel von Pollen, Pflanzenteilen und auskeimenden Moosen sowie aufgewirbeltem Bodestaub nachweisen können. Ein Bezug zu den vermuteten Flugzeugemissionen ließ sich nicht aufzeigen. Der Vertreter der FHG übergibt dem FLSK-Mitglied der Gemeinde Hasloh (Bürgermeister) die Gutachten (Wert: ca. 3.000,- €), die auch dem Protokoll mit beigelegt werden (**vgl. FLSK-Drs. 16/17**). Die Frage eines Vertreters der BFV nach einer zusätzlichen chemischen Untersuchung wird verneint und vom Vertreter der BUE auch nicht für notwendig erachtet.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Der Vorsitzende dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 13.20 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Harald Rösler