

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Stadterverwaltung FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG
Norderstedt

- GESCHÄFTSSTELLE -

14. Nov. 2017

IB 2107 / 227
16.10.2017

--	--	--	--

Niederschrift

über die 227. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 06.10.2017

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden und stellt Frau Traute Müller vor, die die „Allianz für Fluglärmenschutz“ moderiert und einen Eindruck von der Arbeit der FLSK gewinnen möchte. Außerdem berichtet er vom Abschiedsbesuch bei Herrn Hans Saalfeld und richtet den Kommissionsmitgliedern herzliche Grüße von ihm aus. Er erklärt zur Tagesordnung, dass es zu TOP 2 zusätzlich einen Beitrag der BVF geben werde.

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 berichtet, dass die Startverfahren an verschiedenen Flugzeugtypen von April bis Juli 2017 untersucht und mit dem Vorjahr verglichen worden seien und erläutert die Methodik der Analyse (FLSK – Drs. 21/17). An den Messstellen M7, M10 und M11 hätten sich Pegeldifferenzen von 0,8 bis 1,2 dB (A) nachweisen lassen und im Durchschnitt könne also eine Pegelminderung von 1 dB (A) direkt unter der Abflughahn bei Anwendung des Startverfahrens NADP1 erreicht werden. Die meisten Airlines würden in Hamburg gemäß NADP1 starten.

In der anschließenden Diskussion wird diese Lärminderung als signifikante Größe anerkannt und darauf hingewiesen, dass - bedingt durch das Auswertungsverfahren – bei den unterschiedlichen Flugzeugmustern nicht zwischen Airlines unterschieden wurde, die gemäß NADP1 oder NADP2 starten. Die an die Vertreterin der DLH gerichtete Frage, warum die DLH, (ca. 30 % des Flugaufkommens am Flughafen Hamburg) das Startverfahren NADP1 nicht anwende, beantwortet sie mit der Mitteilung, dass die DLH das Startverfahren NADP2 im allgemeinen als Standard-Startverfahren vorgebe. Das Forum Flughafen und Region (FFR) beabsichtige, das Thema Startverfahren am Frankfurter Flughafen im Rahmen einer Studie zu untersuchen (Anmerkung: Das FFR besteht aus Vertretern der Region sowie der Luftverkehrswirtschaft). Die DLH habe vor, sich an der Studie zu beteiligen und sei offen für mögliche Änderungen. Zu beachten sei allerdings, dass es bei beiden Flugverfahren örtlich unterschiedliche Bereiche mit jeweils höheren Lärmpegeln gäbe, also die Lärmverteilung insgesamt berücksichtigt werden müsse.

In kontroverser Debatte werden Vorschläge zu weiteren Messungen im näheren und weiteren Umfeld des Flughafens erörtert. Der Vorsitzende fasst zusammen, dass das Änderungsverhalten bezüglich der Startverfahren durch die Empfehlung des NADP1 im Luffahrthandbuch bisher zu nennenswerten Erfolgen geführt habe und die Aufgeschlossenheit der DLH zu begrüßen sei.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

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

Die FLSB trägt vor, dass eine geeignete Formulierung für das Luffahrthandbuch gefunden worden sei, die Einhaltung der Regelung aber nicht überprüfbar wäre. Dazu ergänzt die Vertreterin der DFS, dass man das Thema weiter durchleuchte und es sich um einen langwierigen noch offenen Prozess handle. Dies wird von der FLSB begrüßt, die weiterhin Offenheit und Transparenz zum Thema befürwortet.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 2 Verspätungen und TOP 5 Aufhebung der automatischen Genehmigung für Flüge nach 23 Uhr (FLSK-Drs. 17/17)

Die FLSB berichtet über die Verspätungen der letzten Monate (**FLSK – Drs. 22/17**). Sie erinnert daran, dass die Genehmigung zum Starten und Landen nur bis 23.00 Uhr gelte und nicht wie oft fälschlich angenommen und verbreitet werde bis 24.00 Uhr. Insbesondere seit 2015 sei die Anzahl der Verspätungen stark angestiegen und auch wenn im Zeitraum des Winterflugplans Verbesserungen ersichtlich würden, gäbe es doch im Sommer starke Steigerungen, die auch trotz der Erhöhung der Entgelte nicht hätten verhindert werden können. Die Auswertung der zeitlichen Verteilung der verspäteten Flüge habe gezeigt, dass der Hauptanteil in den ersten 15 Minuten nach 23.00 Uhr landete, wofür erfahrungsgemäß noch eine gewisse Akzeptanz in der Bevölkerung zu finden sei. Eine Darstellung der Verspätungen hinsichtlich der verursachenden Airlines zeige sie zwar in der FLSK, werde sie aber aus Datenschutzgründen nicht mit dem Protokoll veröffentlichen lassen. Gleichwohl könnten sich die Bürgerinnen und Bürger diese Informationen aus den Angaben der FHG im Internet erschließen. Die Auswertung habe auch gezeigt, dass die jeweilige Destination eine Rolle spiele und zur Abhilfe seien Gespräche mit den betroffenen Airlines geplant. Früher wären ca. 50 verspätete Starts im Jahr zu verzeichnen gewesen, während dies heute die durchschnittliche Verspätungszahl an Starts für einen Monat darstelle. Daher erfrage man heute bei jeder Verspätung den Grund, der allerdings in der Regel plausibel sei.

Als Ausweg sehe sie nur eine andere Flugplanung, denn trotz Ordnungswidrigkeitsverfahren und Gewinnabschöpfung habe sich keine entscheidende Verbesserung bewirken lassen. Als Verspätungsgrund würden meistens die Tagesrotation oder das Wetter genannt und in jüngster Zeit auch die Überfüllung des Luftraumes.

Als weitere Gegenmaßnahme habe sie eine noch restriktivere Vergabe von Ausnahmegenehmigungen nach 24.00 Uhr ergriffen und 27 von 42 Anträgen abgelehnt, um dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm das nötige Gewicht zu geben.

Sie wolle prüfen, ob für die bisher gültige pauschale Ausnahmegenehmigung entsprechend der Verspätungsregelung zwischen 23.00 und 24.00 Uhr für jeden verspäteten Flug Gebühren erhoben werden könnten, um eine abschreckende Wirkung zu erzielen und regt an, die geltende Verspätungsregelung zu überdenken. Steigende Passagierzahlen seien immer von steigenden Verspätungszahlen begleitet. Sie wünsche sich, dass die Verspätungsregelung in der Politik diskutiert werden solle und zwar vorrangig im Interesse der Bevölkerung, die eine ungestörte Nachtruhe brauche. Im Übrigen bitte sie den Vorsitzenden, das Thema im Aufsichtsrat des Flughafens anzusprechen.

Der Vorsitzende dankt der FLSB für die anschauliche Zusammenfassung der Lage und stellt fest, dass es notwendig sei, über das bestehende Regelwerk nachzudenken. Sein Vorschlag, TOP 5 unmittelbar in die laufende Diskussion einzubeziehen, findet Zustimmung.

Daraufhin trägt ein Vertreter der BVF seine Auswertungen zur Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen am Hamburger Flughafen vor (**FLSK – Drs. 23/17**). Als Ausnahmezustand definierte Tatbestände dürften nach seiner Meinung nicht zum Regelfall werden, wie z. B. in den Monaten Juni bis September 2017, als es kaum Nächte ohne Flugbewegungen nach 23.00 Uhr gegeben habe. Konträr zu den Plänen des Senats gegen Fluglärm (10-Punkte-Plan in 2014, 16-Punkte-Plan in 2015) seien weitere Steigerungen der Anzahl nächtlicher Verspätungen erkennbar und insbesondere bei Starts in eklatanter Weise. Seit drei Jahren zeige sich eine dramatische Fehlentwicklung, wie die Jahres-Summenkurven der Nachtflüge erkennen ließen. Die Darstellung, die die Verursacher zeige, solle mit dem Sitzungsprotokoll veröffentlicht werden und sei aus im Internet frei zugänglichen Daten des DFLD und der FHG erstellt worden. Danach würden 71 % aller Verspätungen durch so genannte „Billig-Airlines“ und 75 % durch Luftfahrtgesellschaften verursacht, die die „Pünktlichkeitsoffensive“ unterzeichnet hätten. Dieser Problematik müsse durch geeignete Instrumente begegnet werden, z. B. indem nach einer bestimmten Anzahl von Verspätungen pro Flugplansaison, die zeitabhängigen Entgelte für die jeweiligen Verbindungen drastisch angehoben würden. Die BVF akzeptiere die pauschale Begründung „Tagesrotation“ nicht als ausreichenden Grund für Verspätungen, da im System als Puffer nur 10 Minuten pro Tagesumlauf vorgesehen seien, die keinesfalls genügen könnten, um etwaige Störungen des Betriebsablaufs auszugleichen. Wegen der zu kurz disponierten Standzeiten (i.d.R. zwischen 25 Min. und 35 Min.) während des Tages, müssten die Anwohner als Folge von Störungen im Betriebsablauf in den An- und Abflugkorridoren während der Nacht leiden. Er fordert eine Änderung der bestehenden Regeln mit dem Appell zur Nachtruhe, z. B. ab 22.00 Uhr, wie über die BUND-Volkspetition gefordert.

Ein weiterer Vertreter der BVF unterstützt diese Ausführungen mit seinem nachfolgend vorgestellten Antrag zur „Aufhebung der automatischen Genehmigung für Flüge nach 23 Uhr“ (**FLSK – Drs. 17/17**). Der Antrag wird kontrovers diskutiert, sowohl inhaltlich als auch im Hinblick auf den Zeitpunkt der Beschlussfassung. Einigkeit besteht darüber, dass die derzeitige Verspätungssituation inakzeptabel sei. Es wird geäußert, dass dies auch die Vertreter aller politischen Parteien in Hamburg in der Öffentlichkeit bekunden würden. Gleichwohl bittet der Vertreter der FHG, weiterhin notwendige Verspätungszeiten zu berücksichtigen, da die Lage von Hamburg im Norden Deutschlands längere Flugzeiten zu den

zumeist südlichen Zielen erfordere. Er erklärt, dass die im Juni geänderte Entgeltordnung ebenso wenig wie die ständig mit den Airlines geführte Diskussion zur Verbesserung der Rotationen im bestehenden Sommerflugplan eine Verminderung der Verspätungen bewirkt habe. Allerdings würden zukünftig durch die Insolvenz von Air Berlin und die abzusehende Verringerung von Flügen der Airline easyJet am Flughafen Hamburg zahlreiche Verbindungen, die oft zu Verspätungen geführt hätten, wegfallen. Die Vertreterin einer Airline weist auf die veränderte Lage im überfüllten europäischen Luftraum hin. Es habe sich in letzter Zeit eine stärkere Ballung im Westen und Südwesten ergeben, die häufig zu Störungen und Verspätungen führe.

Nach eingehender Debatte fasst der Vorsitzende als Ergebnis zusammen, dass übereinstimmend ein akuter, gravierender Handlungsbedarf festgestellt worden sei. Er schlägt vor:

1. die Beschlussfassung über den Antrag auf die nächste FLSK-Sitzung am 01.12.17 zu vertagen
2. umgehend eine Arbeitsgruppe unter seiner Leitung einzurichten, die dazu einen konstruktiven Vorschlag für eine Änderung der Verspätungsregelung erarbeitet. Dieser sollen Vertreter folgender Behörden und Institutionen angehören: BUE, BWVI, DFS, BVF, FHG.
3. als Ergebnis der Diskussion soll der Beschlusstext durch eine Ergänzung geändert werden:

Beschlussvorschlag (neu):

Die Fluglärmschutzkommission möge beschließen:

1. Die Kommission empfiehlt, die Ziffer 1.3.2. der Örtlichen Flugbeschränkungen ersatzlos zu streichen.
2. **Ziffer 1.4 soll dahingehend ergänzt werden, dass Ausnahmegenehmigungen auf Antrag auch im Falle nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen erteilt werden können.**
3. Die Kommission weist darauf hin, dass gemäß Ziffer 1.4. auch künftig unvermeidbare Verspätungsflüge möglich sind, wenn sie beantragt und genehmigt werden.

Zum Vergleich: Beschlussvorschlag (alt):

Die Fluglärmschutzkommission möge beschließen:

1. Die Kommission empfiehlt, die Ziffer 1.3.2. der Örtlichen Flugbeschränkungen ersatzlos zu streichen.
2. Die Kommission weist darauf hin, dass gemäß Ziffer 1.4. auch künftig unvermeidbare Verspätungsflüge möglich sind, wenn sie beantragt und genehmigt werden.

Von einem Vertreter der BVF wird der Vorsitzende gebeten, die Bürgerschaft umgehend über den akuten Handlungsbedarf zu informieren.

Die Kommission stimmt dem geplanten Vorgehen zu.

TOP 3

Flughöhen über Duvenstedt

Der Vertreter der FHG berichtet über Messergebnisse, die mit der mobilen Messstelle CO2 von Mai bis Juli 2017 im Schaarbergsweg in Duvenstedt aufgezeichnet wurden (**FLSK – Drs. 24/17**). Mit seiner Darstellung möchte er seine frühere Aussage, die im Protokoll erfasst worden war, hinsichtlich der Überflughöhen im Raum Duvenstedt korrigieren und mitteilen, dass die Flugzeuge, die der Flugroute AMLUH 8G folgen oder Maschinen, die die Route nach Freigabe durch die DFS verlassen, in einer Höhe von ca. 7.000 bis 12.000 Fuß fliegen. Auch bei dieser Überflughöhe lehnt die DFS um eine flüssige und verzögerungsfreie Verkehrsabwicklung zu gewährleisten, weitere Beschränkungen ab. Er verteilt dazu eine gebundene Ausarbeitung in Papierform (79.S.), die zu einem großen Teil die Auswertung eines einzelnen, willkürlich ausgesuchten Tages umfasst, um zu verdeutlichen, wie laut der Umgebungslärm im Vergleich zu den Fluglärmereignissen ist.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Es wird vorgeschlagen, TOP 4 und TOP 7 wegen der fortgeschrittenen Zeit auf die nächste Sitzung zu vertagen. Der Vorsitzende folgt dem Vorschlag.

TOP 6

Stadtverträglicher Flughafen - Schutz vor besonders stadunverträglichem Fluggerät (FLSK-Drs. 18/17)

Der Vertreter der BVF erläutert seinen Antrag und schlägt eine Änderung der Regelungen vor. Der Vorsitzende entscheidet, dass der Antrag zunächst von der Kommission zur Kenntnis genommen und ein Beschluss dazu auf die nächste Sitzung vertagt werden soll.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8

Terminalentwicklungsplan der FHG

Der Vertreter der FHG verweist auf die **FLSK – Drs. 20/17** und einen Flyer mit Zahlen, Daten, Fakten, der nach der Sitzung mitgenommen werden könne.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 9

Nächste Veranstaltung FLSK vor Ort in Iserbrook/Klein Flottbek

Der Vorsitzende teilt mit, dass der Sprecher der Initiative gegen Fluglärm im Hamburger Westen (IFL) bei der nächsten Veranstaltung FLSK vor Ort in Iserbrook / Klein Flottbek am 09.11.17 im Hörsaal Carl von Linné im Biozentrum Klein Flottbek, Ohnhorststraße 18, 22609 Hamburg einen kurzen Eingangsvortrag halten möchte und bittet um Zustimmung der Kommissionsmitglieder.

Außerdem lädt der Vorsitzende zu der Veranstaltung ein und bittet insbesondere die Mitglieder aus der Region um Teilnahme.

Die Kommission nimmt Kenntnis und stimmt zu.

TOP 10

Sonstiges

10.1 Ergebnisse der mobilen Messstellen

Der Vertreter der FHG stellt Ergebnisse von Messungen der letzten Monate mit mobilen Messgeräten in Nienstedten (Kurt-Küchler-Straße), Duvenstedt (Schaarbergsweg) und Jersbek (Lange Reihe) vor und kündigt weitere Messungen in Niendorf an (**FLSK – Drs. 25/17**). Er berichtet weiterhin von der „Arbeitsgruppe Messen“ der „Allianz für den Fluglärmschutz“, in der auch die Verlegung von bereits bestehenden festen Messstellen zur Debatte stünden. Nach kurzer Diskussion entscheidet der Vorsitzende, dass das Thema „Messstellenaufbau“ in der 228. FLSK-Sitzung ausführlich beraten werden solle.

Des Weiteren zeigt der Vertreter der FHG Daten von ermittelten Grundpegeln an den stationären Messstationen, die starken Schwankungen unterworfen seien (**FLSK – Drs. 26/17**). Er betont, dass das Informationsportal des Flughafens „TraVis“ die beste Orientierung für eine Grundpegelbetrachtung zu verschiedenen Tageszeiten liefere.

Überdies weist er auf Broschüren hin, die mitgenommen werden können, z. B. „follow me“, die Mitarbeiterzeitung der Hamburg Airport Gruppe, die auch weitere Hintergründe zur Terminalanpassung enthalte.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Der Vorsitzende weist auf die geplanten Sitzungstermine für 2018 hin und gibt bekannt, dass die Arbeitsgruppe zu TOP 2 und 5 am 13.11.17 um 15.00 Uhr im Bezirksamt Hamburg-Nord tagen solle. Er dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 13.00 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Harald Rösler