

**FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION**

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

Stadtverwaltung Norderstedt
--------------------------------

- GESCHÄFTSSTELLE -

09. April 2018

IB 2107 / 229  
02.03.2018**Niederschrift**über die 229. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission  
für den Flughafen Hamburg  
am 23.02.2018

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden, insbesondere Frau Oberbürgermeisterin Elke Roeder, die als neues Mitglied die Stadt Norderstedt vertreten wird und Herrn Martin Huber, Leiter des Amtes für Verkehr und Straßenwesen der BWVI, der als Gast an der Sitzung teilnimmt.

Weiterhin erklärt er, dass er vor Sitzungsbeginn mit dem Antragsteller des vorliegenden „Dringlichkeitsantrags“ vereinbart habe, das Thema in der 230. FLSK-Sitzung zu behandeln, weil die Dringlichkeit gemäß Geschäftsordnung nicht gegeben sei. Hinweis: Der Antragsgegenstand betrifft die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln und wurde von einem Rechtsanwalt im Auftrag von zwei Hamburger Mandanten an die BWVI und DFS gerichtet.

**TOP 1***Antworten auf Beschlüsse:*

1.1 *Beschluss zu TOP 2 und 3 der 228. FLSK-Sitzung - Vorschlag zur Optimierung der Verspätungsregelung*

Der Vertreter der BWVI verweist auf seine Mitteilung des Sachstands (**vgl. FLSK-Drs. 02/18**) und kündigt eine erneute Befassung mit dem Thema nach Abschluss der notwendigen Prüfungen an. Dies Vorgehen wird von einem Vertreter der BVF ausdrücklich begrüßt, da die Diskussion noch nicht abgeschlossen und somit Entscheidungsreife noch nicht gegeben sei.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

**TOP 2***Verspätungen*

Die FLSB beginnt mit einem Überblick über die Verspätungslage im Jahr 2017 (**vgl. FLSK-Drs. 03/18**, aus Datenschutzgründen gekürzte Darstellung). Sie erklärt, dass die Gesamtzahl von 1.038 Verspätungen nicht hinnehmbar sei, insbesondere vor dem Hintergrund, dass man bisher eine Anzahl von ca. 550 Verspätungen im Jahr als tolerierbar angesehen habe.

Alein im Januar 2018 seien bereits 40 Verspätungen zu verzeichnen gewesen, allerdings habe es in diesem Monat auch 13 Tage ohne verspätete Flüge gegeben. Eine Häufung der Fälle zeige sich hauptsächlich von Juni bis September, wobei 47 % der Verspätungen die ersten 15 Minuten nach 23.00 Uhr betrafen und 70 % innerhalb der ersten halben Stunde nach 23.00 Uhr einzuordnen seien. Damit gäbe es einen herausragenden Bedarf für eine Regelung in diesem Zeitraum.

Nach ihrer Ansicht müsse bei manchen Fluggesellschaften von einer Fehlplanung ausgegangen werden. Es würden daher weiterhin Gespräche dazu geführt, um die unbefriedigende Situation zu verbessern. Sie schildert ein noch nicht abgeschlossenes Einzelfallverfahren, bei dem ohne Erlaubnis nach 00:00 Uhr gestartet worden sei und nunmehr durch die Behörde eine Gewinnabschöpfung vorgenommen werden solle auf Grund der Annahme, dass 50 % der Passagiere einen Antrag auf Erstat-



tung nach Fluggastrechteverordnung der EU gestellt hätten. Auch seien 21 Verfahren nach dem Ordnungswidrigkeitenrecht eingeleitet worden, wobei zeitnah eine Gewinnabschöpfung wegen vermeidbarer Verspätung vorgesehen sei.

Als weitere Neuerung sollen ab dem 01.04.18 mit Beginn des Sommerflugplans Gebühren für nachweisbar unvermeidliche Verspätungen eingeführt werden, um den bei der Prüfung der Verspätungsgründe entstehenden Verwaltungsaufwand zu decken. Sie berichtet ferner von laufenden Verhandlungen mit der FHG über mögliche Regelungen zur schnelleren Mitteilung über Verspätungsgründe und die Nennung des jeweiligen Piloten, um Sanktionen vornehmen zu können.

Der Vertreter der FHG ergänzt, dass die BUE gemeinsam mit der FHG und deren Geschäftsführung versuchten, Verbesserungen zu erreichen, da insbesondere auch die verspäteten Starts von Seiten der FHG unerwünscht seien. Allerdings müsse man die winterlichen Wetterbedingungen als gewichtigen Verspätungsgrund berücksichtigen. Im Übrigen läge der Flughafen Hamburg mit 1.080 Verspätungen zuzüglich der Ambulanzflüge, verglichen mit anderen großen Flughäfen bei den Bewegungen zwischen 23.00 und 06.00 Uhr, niedrig. Er gibt zum Vergleich folgende gerundete Verspätungszahlen an: Zürich: 2.500, München: 9.000, Wien: 9.000, Frankfurt: 13.000, Kopenhagen: 14.000, Brüssel: 16.000.

Als unterstützende Maßnahme habe man im Sommerflugplan einen Abendflug von EasyJet nach London um 30 Minuten vorverlegt und auch die späte Verbindung nach München von 22.50 Uhr auf 22.30 Uhr verschoben. Der Vorsitzende fasst zusammen, dass der Slogan „Pünktlichkeit zahlt sich aus“ an die Airlines vermittelt werden sollte und legt fest, dass die Frage eines Mitglieds nach den Verspätungszahlen der ersten 15 Minuten, getrennt nach Starts und Landungen, durch eine entsprechende Aufstellung zu Protokoll gegeben werden solle (vgl. **FLSK-Drs. 13/18**).

Es schließt sich eine kurze Diskussion an, in der die geplante Gebührenerhebung für die Einzelfälle der Pauschalgenehmigung begrüßt wird, aber auch deutlich zum Ausdruck kommt, dass noch weitere Anstrengungen zur Vermeidung von Verspätungen notwendig sind.

Ein Vertreter der BVF bittet mit Verweis auf die FLSK-Drucksache 28/17 „Gemeinsames Verständnis der Anwendung der sog. Verspätungsregelung am Hamburg Airport“ der FHG (Eggenschwiler), BWVI (Rieckhof) und BUE (Pollmann) um Auswertung des Jahres 2017 im Hinblick auf die Flugverbindungen, die unter die „3-Monats-30 %-Regel“ gefallen wären.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

### TOP 3

#### *Lärmkontingent 2017*

Der Vertreter der FHG erklärt, dass er wegen zahlreicher Hürden noch nicht früher über das Lärmkontingent <https://www.hamburg-airport.de/de/laermkontingent.php> hätte berichten können. Schließlich habe man nun für 2017 eine Fläche von 14,66 km<sup>2</sup> ermittelt (vgl. **FLSK-Drs. 04/18**), also 0,7 km<sup>2</sup> mehr als im Vorjahr. Dieser Unterschied werde durch eine Berechnungsdifferenz bei der Flugzeugtypenaufteilung bewirkt. Gut 8.000 Flugbewegungen der Flugzeuggruppe der Gewichtsklasse bis 50 t nach „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB)“ seien für die Berechnung 2017 in der Gewichtsklasse über 50 t aufgenommen worden, mit einem berechneten Zuschlag von +8 dB beim Start und +3 dB bei der Landung. Das Ergebnis liege eindeutig unter der 1998 festgelegten Fläche, aber es sei ein Anstieg für 2017 durch die geänderte Typenzuordnung zu verzeichnen. Da jedoch gut 1,4 Mio. Passagiere zusätzlich befördert worden wären, handele es sich um eine bessere „Kontingentausnutzung“.

Ein Vertreter der BVF ergänzt den Bericht der FHG und weist darauf hin, dass das Thema bereits in den nächsten TOP überleite und seine Präsentation dies berücksichtige (vgl. **FLSK-Drs. 05/18**). Es gäbe derzeit zwei Fluglärmmessnetze in Hamburg, das der FHG und das des DFLD, auf das er jedoch nicht eingehen werde.

Anhand verschiedener Tabellen und Diagramme zeigt er auf, dass die gewünschte steuernde Wirkung durch die Verdopplung des Lärmzuschlags auf die Start- und Landeentgelte nicht greifen könne, weil etwa 80% der Flüge die Lärmklassen 3 und 4 mit niedrigen Lärmzuschlägen beträfen. Im Ergebnis werde heute mit weniger Flugbewegungen mehr Fluglärm erzeugt als zu Beginn des Jahrtausends. Die Flottenzusammensetzung habe sich nicht verbessert und eine schnelle Änderung sei nicht in Aussicht. Nach seiner Meinung könne mit dem Instrument des Lärmkontingents keine steuernde Wirkung erzielt werden.

In der anschließenden Diskussion wird diese Einschätzung von verschiedenen Seiten bestätigt. Der Vertreter der FHG betont jedoch, dass der Fluglärnteppich in den 70er und 80er Jahren eine Größe von 40 – 60 km<sup>2</sup> aufgewiesen habe und daher 1998 die Begrenzung auf maximal 20,39 km<sup>2</sup> als großer Fortschritt angesehen worden wäre.



Der Vertreter der BUE führt aus, dass das Fluglärmkontingent 1998 so festgelegt worden sei, dass dem Hamburger Flughafen bis 2010 ein Wachstum auf 172.000 gewerbliche Flugbewegungen möglich sein sollte.

Ein Vertreter der BVF erwidert, dass man 1998 ein Übermaß festgelegt habe, in dem Wissen, dass sich eine kurzfristige Flottenerneuerung anbahne und somit einer Reserve von bis zu 60.000 zusätzlichen Flügen möglich sein würde. Ein anderer Vertreter der BVF unterstreicht, dass durch die damalige Kontingentierung gegenwärtig nicht der Schutz der Gesundheit der Anwohner gewährleistet werde. Heute seien besonders durch Landungen große Belastungen im Nahbereich des Flughafens festzustellen und dieses Problem werde mit der Festsetzung einer Gesamtfläche überhaupt nicht berücksichtigt.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### TOP 4

##### *Jahresrückblick Fluglärm 2017 und Bewegungsverteilung nach Richtung und Zeit*

Der Vertreter der BUE berichtet über einen weiteren Anstieg der Flugbewegungen auf insgesamt 158.000 im Jahr 2017, wovon die meisten über Norderstedt abgewickelt worden seien (**vgl. FLSK-Drs. 06/18**). Diese Richtung sei auch für zwei Drittel aller Starts gewählt worden, gemäß der 1967 festgelegten Bahnbenutzungsregeln (BBR), die jedoch notwendige Abweichungen zuließen.

2018 habe die Summe der Nachtflüge mit einer Gesamtzahl von 8.400 höher als in den Vorjahren gelegen. Früher hätte es sich allerdings nach 22.00 Uhr vorrangig um Landungen gehandelt, während heute zwischen 22.00 und 23.00 Uhr zahlreiche Starts zu verzeichnen seien, die vorwiegend in die Kategorie der so genannten „Billigflieger“ einzuordnen wären. Ausnahmegenehmigungen für Flüge nach 24.00 Uhr würden heute noch deutlich restriktiver erteilt als in der Vergangenheit.

Der Anteil der Landungen über Norderstedt wäre zwischen 2003 und 2017 auf nur noch ca. 30% zurückgegangen, besonders zu Lasten der Anflugrichtung Langenhorn. Bemerkenswert hinsichtlich des Lärmkontingents sei die Tatsache, dass heute mehr Passagiere mit größeren, lauterer Flugzeugen befördert werden würden und daher die Fläche des Kontingents für 2017 angestiegen sei. Im Gegensatz dazu sei der am meisten genannte Grund für Beschwerden „die Häufigkeit der Flugbewegungen“.

Der Vertreter der FHG ergänzt mit Übersichten über die Verteilung der Flugbewegungen der letzten Jahre, die eng mit der Häufigkeitsverteilung der Windrichtung verknüpft sind (**vgl. FLSK-Drs. 07/18**). Obwohl sich das Jahr 2014 deutlich abhebe, ließe sich eine ca. 80%ige Zuordnung auf westliche Winde feststellen.

In der anschließenden Debatte wird kritisiert, dass die BBR 2.3 vermutlich auch wegen des starken Flugaufkommens kaum noch eingehalten worden seien und daher die ursprünglich damit geplante Schutzbestimmung nicht mehr erreicht würde.

<http://www.hamburg.de/contentblob/143640/94f2ec9d8ed699c6262eab63323ace84/data/bahnbenutzungsregeln.pdf>

Auch werden Zweifel an der Notwendigkeit des Grundsatzes, dass immer gegen den Wind gestartet und gelandet werden müsse, geäußert. Dies wird beantwortet mit der Feststellung, dass trotz fortgeschrittener Flugzeugtechnik insbesondere Landungen noch immer gegen den Wind erfolgen müssten.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### TOP 5

##### *Messstellennetz des Flughafens (FLSK-Drs. 01/18)*

Der Vertreter der FHG gibt einen Gesamtüberblick zur aktuellen Situation und erläutert die einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen (**vgl. FLSK-Drs. 01/18 und FLSK-Drs. 08/18**). Er betont, dass zu dem Thema schon oft berichtet worden sei, es diesbezüglich verschiedene Arbeitsgruppen gegeben habe und die jüngste „Arbeitsgruppe Messen“ der „Allianz für Fluglärmenschutz“ zu einem guten Ergebnis geführt hätte. Gerade werde ein vierter Messcontainer eingerichtet, so dass nunmehr an allen Bahnrichtungen auf Wunsch zusätzliche Messungen möglich seien.

Der Bodenlärm wäre bei Messungen bisher nicht dargestellt worden, sei aber bei den Berechnungen nach der AzB in der Darstellung integriert. Obwohl die Zuordnung von Bodenlärm schwierig sei, solle dies zukünftig durch die Errichtung einer Extraantenne mit 1080 Megahertz und einem zusätzlichen Signal der Flugzeuge mittels Globalem Positionsbestimmungssystem (GPS) in Hamburg in einem weltweit ersten Versuch mit Kosten von ca. 20.000 Euro an Flughafenmessstellen erprobt werden.

Der Vorsitzende erklärt, dass die Vorstellung der Ergebnisse der „Arbeitsgruppe Messen“ am Vortag in der „Allianz für Fluglärmenschutz“ gezeigt hätte, dass ein guter Ansatz gefunden worden sei, der konkrete Verbesserungen aufzeige.



Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### TOP 6

##### *Beschwerdesituation 2017*

Eine Vertreterin der BUE erläutert die Beschwerdesituation des vergangenen Jahres. Nach dem auffälligen Anstieg der Beschwerden im Jahr 2016 auf 86.120 von 9.340 (2015) seien diese nochmals auf eine Anzahl von 107.157 im Jahr 2017 gestiegen.

Hauptgrund seien die nächtlichen Flugbewegungen und insgesamt eine Zunahme des Fluglärms, wie von den Beschwerdeführern beklagt werde (vgl. **FLSK-Drs. 09/18**). Gleichzeitig sei die wissenschaftlich nachgewiesene gesteigerte Empfindlichkeit der Bevölkerung verbunden mit der technischen Vereinfachung zur Abgabe großer Beschwerdemengen zu berücksichtigen.

Eine kontroverse Diskussion schließt sich an, in der die Frage, durch welche politischen Entscheidungen die Entwicklung aufzugreifen sei, ebenso erörtert wird, wie das Phänomen der unterschiedlichen lokalen Verteilung der Beschwerdeführer, die sich wider Erwarten nicht in unmittelbarer Flughafennähe kumulierten. Die FLSB erklärt, dass sich der Umweltausschuss der Bürgerschaft in Kürze mit der Fluglärmthematik befassen werde.

Die Auswertung der Beschwerdestatistik wird einerseits als wichtiges Instrument angesehen und andererseits wird kritisiert, dass einzelne Vielfach-Beschwerdeführer Verwerfungen im Beschwerdebild erzeugten und damit Polemik gegenüber Beschwerdeführern auslösen würden, die doch eigentlich vor Fluglärm geschützt werden sollten. Ebenso findet der Hinweis auf zahlreiche Neubauten in Fluglärm-schutzzonen und die gestiegene Bautätigkeit in den Einflugschneisen sowohl Befürworter einer restriktiveren Bebauungsplanung, wie auch den Appell an die Selbstverantwortung mündiger Bürger, die zeitgerecht Informationen über mögliche Beeinträchtigungen durch Fluglärm einholen und berücksichtigen sollten.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### TOP 7

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

Der Vertreter der BWVI erläutert entsprechend seiner schriftlichen Stellungnahme (vgl. **FLSK-Drs. 10/18**), wodurch die 1970 aufgestellte Regelung für besonders schwere Luftfahrzeuge (> 200 t) im Laufe der Zeit überflüssig geworden sei. Nach kurzer Diskussion zeigt sich, dass der ursprüngliche Antrag nicht beschlussfähig ist und der Vorsitzende bittet den Antragsteller daher um einen modifizierten Antrag zur 230. FLSK-Sitzung unter Berücksichtigung der Stellungnahme der BWVI. Der Antragsteller ist einverstanden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### TOP 8

##### *Bericht von der ADF-Tagung in Weeze im November 2017*

Die FLSB berichtet über die am Flughafen Frankfurt beschlossene freiwillige Lärmobergrenze. Hierzu solle die Fläche begrenzt werden, in der die Lärmbelastung rund um den Frankfurter Flughafen besonders hoch ist, vergleichbar dem Lärmkontingent am Hamburger Flughafen.

Gemeinsam hätten die Hessische Landesregierung, die Luftverkehrswirtschaft, die Fluglärmkommission Frankfurt und das „Forum Flughafen und die Region“ am 07.11.2017 diese Einigung erzielt, um einerseits die Lärmbelastung zu begrenzen, andererseits die Entwicklung des Flughafens weiter zu ermöglichen:

[https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/171106\\_prasentationlog.pdf](https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/171106_prasentationlog.pdf)

Sie kündigt an, dass die FLSB Frankfurt im März an der Sitzung des Umweltausschusses der Bürgerschaft in Hamburg als Expertin teilnehmen werde und bietet an, zu einem späteren Zeitpunkt in der FLSK über das Thema ausführlicher zu berichten.

Als Anregung aus der ADF gibt sie die Bitte weiter, dass hinsichtlich des Verzichts der Flugesellschaften auf die Anwendung des so genannten „Flachstartverfahrens“ am Flughafen Hamburg bei der nächsten Auswertung nicht nur die Höhe berücksichtigt, sondern auch weitere Kriterien in die Untersuchung aufgenommen werden sollen.

Weiterhin informiert die FLSB über einen Vortrag eines Mitarbeiters des Umweltbundesamtes zum Thema „Ultrafeinstaub Partikelfraktion (UFP) – Hintergrundinformation UFP und Flughäfen“. UFP seien Teile der Aerosolfraktion und könnten als PM<sub>0,1</sub> mit optischen Partikelzählern erfasst werden.



Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit erforsche in einem Projekt von Oktober 2016 bis November 2018 UFP im Umfeld von großen Flughäfen, worüber nach Abschluss in der FLSK berichtete werden solle.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### **TOP 9**

##### *Nächste Veranstaltung FLSK vor Ort in Hasloh*

Der Vorsitzende kündigt an, dass die nächste Veranstaltung FLSK vor Ort in Hasloh im „Landhaus Schadendorf“, Kieler Straße 34, 25474 Hasloh stattfinden soll, am Montag, den 26.03.2018 in der Zeit von 18.00 – 21.00 Uhr. Er bittet insbesondere die FLSK-Mitglieder aus der Region um Teilnahme.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### **TOP 10**

##### *Sonstiges*

##### *10.1 Berichterstattung eingesetzter mobiler Messstellen*

Der Vertreter der FHG verzichtet wegen der fortgeschrittenen Zeit darauf, seine vorbereiteten Präsentationen zu zeigen und gibt sie zu Protokoll (**vgl. FLSK-Drs. 11/18 und FLSK-Drs. 12/18**).

##### *10.2 Rezertifizierung EMAS 2017 - 2020*

Der Vertreter der FHG weist auf die Umwelterklärung 2017 – 2020 des Hamburg Airport hin, die Informationen zur Entwicklung der Umweltauswirkungen aus dem Flughafenbetrieb, zu Umweltschutzmaßnahmen sowie Umweltmanagement und Zielen bis 2020 enthalte und fordert dazu auf, die ausliegenden Broschüren mitzunehmen.

Link: [https://www.hamburg-airport.de/media/Umwelterklaerung\\_2017\\_2020\\_2018\\_01\\_03\\_web.pdf](https://www.hamburg-airport.de/media/Umwelterklaerung_2017_2020_2018_01_03_web.pdf)

##### *10.3 Bauphase 5*

Der Vertreter der FHG erklärt, dass inzwischen 4 Bauabschnitte beendet seien und nun die Phase 5 begonnen habe, die bis an die Bahn 05/23 heranreiche. Es sei daher notwendig, vom 12.04. – 23.05.18 den Anflug auf Bahn 23 zu sperren. Die DFS werde die übrigen Richtungen bedarfsgerecht nutzen.

##### *10.4 MD 82*

Der Vertreter der FHG teilt mit, dass zukünftig die MD 82 der Bulgarian Air Charter durch eine Maschine des Typs A 320 ersetzt werden solle.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Der Vorsitzende dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 13.10 Uhr.

Für die Niederschrift:

gez. Antje Wilkens

Genehmigt:

gez. Harald Rösler