

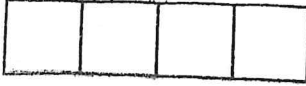
FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

Stadtverwaltung
Norderstedt

- GESCHÄFTSSTELLE -

22. Okt. 2018

IB 2107 / 231
03.09.2018**Niederschrift**über die 231. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 31.08.2018

Teilnehmer: Jens Aßmann (HK Hamburg), Hauke Borchardt (Norderstedt), Alexander Brückner (MELUR SH), Bernhard Brummund (Hasloh), Rainer Dugaro (Hamburg-Nord), Wolfgang Düvel (Eimsbüttel), Robert Ertler (DFS), Ingo Freund (Wandsbek), Kay Gätgens (Eimsbüttel), Detlev Grube (Hamburg-Nord), Klaus-H. Hensel (Quickborn), Uwe Hummert (DFS), Dr. Ines Köhler (DLH), Gebhard Kraft (BVF), Dietmar Kuhlmann (Eimsbüttel), Jürgen Langbehn (Altona), Reimer Lange (Kreis Pinneberg), Hermann Lindner (TUlfly), Jan Lüthmer (DSF), Stefan Mundt (BSW), Karin Nielsen (Hamburg-Nord), Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (BUE), Elke Pröhl (WIMI SH); Dr. Judith Reuter (BWVI), Josephine Richter (BWVI), Harald Rösler (Hamburg-Nord); Wolfgang Ruths (BAF), Michael Sarach (Kreis Stormarn), Dr. Uwe Schacht (BUE), Axel Schmidt (FHG), Lieselotte Schneede (Eimsbüttel), Dr. Claus Schülke (BVF), Dr. René Schwartz (BVF), Andrea Wächter (DFS), Matthias Wallner (TUlfly), Torsten Wagner (BUE), Thorsten Wolf (Kreis Segeberg), Antje Wilkens (BUE)

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden und gibt folgende Änderungen zur TO bekannt: die unter TOP 8 vorgesehene Wahl könne nicht stattfinden, da die neue Bezirksamtsleiterin als Kandidatin noch nicht zur Verfügung stehe, weil es Verzögerungen im Bestellungsverfahren der Bezirksamtsleitung Hamburg-Nord gegeben habe. Die Wahl solle in einer der nächsten Sitzungen nachgeholt werden und in der Zwischenzeit würden seine Stellvertreter die Aufgaben des Vorsitzenden wahrnehmen. TOP 10 wolle er vorziehen und sich erst am Ende der Sitzung aus der FLSK verabschieden, zusammen mit einem langjährigen Mitglied, das die Kommission aus persönlichen Gründen verlassen werde.

Ein Vertreter der BVF widerspricht diesem Vorgehen und wünscht unter dem für die Wahl vorgesehenen TOP 8 statt der Wahl eine Diskussion zu grundsätzlichen Anforderungen, die an den FLSK-Vorsitz zu stellen seien, insbesondere hinsichtlich des Aspektes „Compliance“, also Regelkonformität. Der Vorsitzende bittet um Abstimmung über diesen Antrag und weist ihn ab, da er deutlich keine Mehrheit findet.

TOP 1

Stellungnahmen zu Beschlüssen der letzten FLSK-Sitzung:

1.1 Beschluss zu TOP 4, I – III (FLSK-Drs. 14/18)

Eine Vertreterin der BWVI erteilt folgende Auskünfte:

Zu I, 1: die BWVI sei zur Frage von Dachschäden durch Wirbelschleppen nicht auskunftsfähig und daher werde die FHG im Laufe der Sitzung dazu berichten. Gleichwohl werde die BWVI das Thema „Wirbelschleppen“ aufmerksam im Blick behalten.

Zu I, 2: die Stellungnahme der BWVI vom 16.02.18 (FLSK-Drs. 10/18) erkläre im Einzelnen den Sachverhalt und erläutere auch, warum ein generelles Verbot der Maschinen, wie z. B. B777 nicht möglich sei.

Zu I, 3: Der Begriff der „Stadtverträglichkeit“ unterliege nicht der Prüfung und Bewertung der Genehmigungsbehörde und werde von der BWVI nicht verwendet.

Zu II: Bei wesentlichen Änderungen werde auch von der BWVI eine Beteiligung der FLSK im üblichen Rahmen gesehen.

Zu III: Der Planfeststellungsbeschluss von 1998 enthalte dazu keine Regelung (vgl. FLSK-Drs. 10/18). Ein Vertreter der BVF weist darauf hin, dass 1997 die „200 t-Regel“ gegolten hätte und heute wieder gelten müsse, da sie lärmrelevant und auf Grund von § 29b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) notwendig sei. Die Vertreterin der BWVI sieht die Relevanz nicht, da nur 1% der Flüge davon betroffen seien. Der Vertreter der BVF beharrt auf seiner Meinung, dass eine besondere Gesundheitsgefahr bestünde und bittet die BWVI um erneute Prüfung des Sachverhalts.

Einschub:

Ein Vertreter der BVF merkt an, dass die Abstimmung über das Protokoll der 230. FLSK-Sitzung noch nicht erfolgt sei. Er habe am 06.08.18 dazu eine Stellungnahme abgegeben und sei mit dem Protokoll in der als Endfassung verschickten Version nicht einverstanden. Aus seiner Sicht ließe die Satzstreichung „Eine inhaltliche Erläuterung, wie die Prüfung der Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln erfolgt sei, gibt der Vertreter des BAF nicht“ den Schluss zu, dass eine nachvollziehbare Prüfung der BBR-Regelkonformität durch das BAF erfolgt sei. Die Prüfung sei aber nach Auskunft des Vertreters des BAF stichprobenartig erfolgt, ohne dass er angegeben hätte, an welchen Tagen und mit welchem Prüfraumen. Daraufhin erklärt der Vorsitzende, dass kein Anspruch auf einen TOP „Genehmigung des Protokolls“ bestünde und das letzte Protokoll genehmigt sei. Es obliege dem FLSK-Vorsitzenden zu entscheiden, welche Änderungshinweise im Protokoll Beachtung fänden und welche nicht. Er wolle unter dem TOP „Sonstiges“ nochmals auf das Thema eingehen. Im Übrigen habe man sich in der 212. FLSK-Sitzung am 04.04.14 auf eine moderne Protokollabstimmung im elektronischen Umlaufverfahren geeinigt, um die Protokolle schneller veröffentlichen zu können und nicht erst nach deren Genehmigung in der nächstfolgenden FLSK-Sitzung. Der Vertreter der BVF zeigt sich unzufrieden mit dieser Antwort und bittet ins Protokoll aufzunehmen, dass er die vom Vorsitzenden als „modern“ bezeichnete Abstimmungsweise als willkürlich und intransparent charakterisieren würde.

1.2 Beschluss zu TOP 7 (FLSK-Drs. 16/18)

Auf Nachfrage des Vorsitzenden erklärt die Vertreterin der DFS, dass die seitens der DFS vorgehaltene Infrastruktur den Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entspreche. Sollten darüber hinausgehende Wünsche nach weiteren Instrumenten bestehen, so müsste dies beim BMVI beantragt werden. Die DFS würde dann eine Prüfung der Voraussetzungen durchführen.

Nach kurzer Diskussion über Nachrüstungsmöglichkeiten verdeutlicht die Vertreterin der DFS nochmals, dass diese erst geprüft würden, wenn ein entsprechender Antrag vorläge.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 2

Verspätungen

Einführend stellt die FLSB dar, dass in den im Internet veröffentlichten Protokollen der FLSK-Sitzungen grundsätzlich bisweilen Namen von Mitgliedern, Gästen und Fluggesellschaften genannt wären, die nach neuesten Erkenntnissen des Hamburger Datenschutzbeauftragten nicht veröffentlicht werden dürften. Rückwirkend seien Einverständniserklärungen von betroffenen Mitgliedern eingeholt worden. Mit dem Datenschutzbeauftragten habe sie jedoch vereinbart, alle Protokolle der Vergangenheit aus dem Internet entfernen zu lassen und diese erst wieder nach Einholung entsprechender Einverständniserklärungen bzw. Löschung sämtlicher Namen einzustellen. Die Maßnahme werde eine gewisse Zeit beanspruchen, sei aber wegen der Rechtslage nicht zu umgehen.

Es folgt eine kurze kontroverse Debatte, in der die FLSB darauf hinweist, dass die Erfüllung der Anforderungen aus der Datenschutzgrundverordnung und dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG) eine besondere Herausforderung darstellten. Sie bittet um Zustimmung zu einem an sie gerichteten Antrag nach HmbTG, eine Liste der Namen und entsendenden Institutionen der Teilnehmer der letzten FLSK-Sitzung zu übersenden. Es werden keine Einwände gegen die Herausgabe der Liste erhoben.

Ein Vertreter der BVF erklärt, dass nach seiner Ansicht Namen von Fluggesellschaften sowie Informationen, die im Internet frei zugänglich seien und in Präsentationen zusammengetragen würden, veröffentlicht werden dürften. Er bestche ausdrücklich auf der Nennung der Fluggesellschaften und Flugverbindungen in seiner Präsentation. Die FLSB sagt eine nochmalige Prüfung der Rechtslage zu. Anmerkung: Die Auskunft des Hamburger Datenschutzes hat zwischenzeitlich ergeben, dass die Nennung der Fluggesellschaften sowie der Flugverbindungen nicht gegen Datenschutzbestimmungen verstößt, daher werden die in der Sitzung von der FLSB präsentierten Auswertungen ebenfalls Teil des Protokolls.

Anhand einer Präsentation erklärt die FLSB, dass sich die Gesamtsituation hinsichtlich der nächtlichen Verspätungen nicht gebessert habe und die Entwicklung so nicht weitergehen dürfe (vgl. FLSK-Drs. 32/18). Am 06.09.18 werde sich daher der Umweltausschuss der Hamburger Bürgerschaft mit dem Thema Fluglärm befassen.

Nach ihrer Ansicht seien ca. ein Drittel der verspäteten Starts auf Planungsfehler zurückzuführen. Die ca. 20 eingeleiteten Ordnungswidrigkeitsverfahren befänden sich gerade in der Einspruchsphase und bräuchten noch einige Zeit bis zur Entscheidungsreife. Die Fluggesellschaften hätten zwar durch Vorverlegung oder Streichung von Flügen reagiert, jedoch sei das Ergebnis insgesamt noch nicht überzeugend.

Ein Vertreter der BVF berichtet über seine Auswertungen der nächtlichen Verspätungen (vgl. FLSK-Drs. 33/18) und legt dar, dass bisher alle seit 2014 ergriffenen Maßnahmen und Punkte-Pläne offenbar keine Verbesserung der Situation gebracht hätten. Im Gegenteil werde die Senatskennzahl von 550 verspäteten Starts und Landungen nach 23.00 Uhr immer früher im Jahr erreicht, ohne dass explizit die Wetterverhältnisse des laufenden Jahres der Grund dafür sein könnten, denn der Missstand verschärfe sich seit Jahren. 2018 habe sich bisher die Misere besonders bei den verspäteten Landungen gezeigt. Dabei wäre die Fluggesellschaft Eurowings mit weitem Abstand am unzuverlässigsten und easyJet fiele durch eine hohe Anzahl verspäteter Starts auf. Insbesondere die Billigflieger sorgten für zahlreiche Verspätungen.

Er führt dazu aus, dass die Kriterien für die Unvermeidbarkeit von Verspätungen verbindlich definiert werden müssten und stellt Gründe sowohl für unvermeidbare, wie vermeidbare Verspätungen vor. Als unvermeidbar könnten nur Verspätungen gelten, wenn diese aus dem letzten Flugumlauf stammten und sie aus Extremwettersituationen, medizinischen Notfällen, unvorhersehbaren Technikversagen oder kurzfristigen Flugsicherungsgründen herrührten.

Außerdem zeigt er anhand der FRA AG „Flugauswertung“, dass am Frankfurter Flughafen Namen von Fluggesellschaften veröffentlicht werden und kündigt einen Antrag zu einer analog einzurichtenden Arbeitsgruppe für die Flugauswertung in Hamburg an.

Es folgt eine angeregte Diskussion, in der der Vertreter der FHG auch mehrere gravierende Wettergeschehen zum Jahresanfang 2018 für zahlreiche Verspätungen verantwortlich macht und damit den Ausführungen des Vertreters der BVF deutlich widerspricht. Etwa ein Drittel der monatlichen Verspätungen seien durch massive Wetterereignisse verursacht worden. Zudem sei – wie schon mehrfach berichtet – das Verspätungsthema eine europäische Angelegenheit, die nicht allein in Hamburg gelöst werden könne. Er weist auf den für Anfang Oktober 2018 in Hamburg geplanten Luftverkehrsgipfel hin, der das Thema ganzheitlich betrachten solle. Außerdem vertritt er die Ansicht, dass die Pünktlichkeitsoffensive in Hamburg doch Erfolge gebracht habe, da die Verspätungen an anderen Flughäfen noch viel massiver ausfielen.

Ein Vertreter der BUE bestätigt, dass die Verspätungen tatsächlich ein deutschlandweit festzustellendes Problem seien, wobei die Aspekte „Wetter“ und „Gegebenheiten bei Eurocontrol“ nur einen kleinen Teil ausmachten. In der BUE fiele auf, dass zahlreiche Verspätungen offenbar durch mangelhafte Planung der Fluggesellschaften verursacht würden, beispielsweise wenn ein Flug für 06.00 Uhr morgens geplant sei, aber die Maschine dafür noch nicht am Flughafen zur Verfügung stünde. Die Regelung in Hamburg würde dazu einladen, Verspätungen hinzunehmen. Nach seiner Einschätzung unterstütze auch die exzessive Flugverkehrs-Wachstumspolitik das Problem.

Der Vertreter der FHG betont, dass man die Schwierigkeit sehe und daher bereits 100 zusätzliche Arbeitskräfte für den Bodenverkehrsdienst eingestellt habe sowie drei Personen zur Überprüfung der Rotation. Ein Vertreter der BVF bittet um Veröffentlichung dieser Prüfungsergebnisse. Eine Vertreterin einer Fluggesellschaft erklärt, dass die Airlines sich der Lage bewusst seien und verweist auf einen Bericht des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), den sie zu Protokoll geben werde (vgl. FLSK-Drs. 34/18). Ein Vertreter einer Fluggesellschaft weist auf das überlastete System in Europa hin. Z. B. müssten zusätzlich kurzfristige Streiks verkraftet werden, wobei Flugpläne ein Jahr im Voraus erstellt werden würden und die kurzfristige Umstellung lediglich einzelner Flüge zuließen. Er konstatiert eine „blaming culture“ und wünscht sich stattdessen eine gemeinsame Problemlösung. Der Vorsitzende merkt an, dass eine Pünktlichkeitsoffensive für Europa nötig sei.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Umstellung der Abflugverfahren (SID) auf eine neue navigatorische Grundlage

Vertreter der DFS berichten über die seitens der ICAO geforderte Umstellung und deren Hintergründe von konventionellen Abflugverfahren mit Navigationsanlagen am Boden auf bodenunabhängige PBN-Verfahren (performance based navigation), womit die Routen über frei wählbare Wegpunkte festgelegt werden (vgl. FLSK-Drs. 35/18). Damit sei man unabhängig von Navigationsanlagen am Boden, die sich kaum noch vorhalten ließen und könne die Flugrouten viel präziser einhalten. Es solle jedoch möglichst wenige Änderungen geben, um Unruhe in den Gemeinden zu vermeiden. Deutschland wer-

de dazu in 14 Cluster aufgeteilt und bis 2030 umgestellt sein. Da heute bereits 96 % der Flugzeuge im Raum Hamburg nach diesem System geführt würden, erwarte die DFS keine Veränderungen bezüglich der lokalen Fluglärmbelastung.

Im Rahmen der Umstellung habe die DFS geprüft, ob eine Entlastung von Hasloh möglich sei, ohne andere Orte neu zu belasten, wie in der Veranstaltung „FLSK vor Ort in Hasloh“ gewünscht worden sei. Nach ausführlicher Diskussion wird klar, dass eine spürbare Verbesserung der Lage in Hasloh erst in ca. fünf Jahren zu erwarten ist, wenn das bereits in London Heathrow erfolgreich angewendete Verfahren „RF-Legs“ (Radius to Fix-Verfahren) <https://www.aerosieger.de/news/10018/rnp-1-und-radius-to-fix-fuer-besseres-abfliegen-im-test.html/> auch in Hasloh zum Einsatz kommen könnte. Möglicherweise ist die Einführung nur mit Abweichungen von ICAO-Standards möglich. Hierfür benötigt die DFS ggf. eine Genehmigung des BAF/BMVI. Mit dieser Perspektive zeigt sich der Vertreter von Hasloh zufrieden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Regelung zu Abweichungen von SIDs zwischen 22.30 und 06.00 Uhr

Ein Vertreter der DFS erklärt anhand einer Präsentation (vgl. FLSK-Drs. 36/18) die bisher geltenden Regeln für Abweichungen von der Ideallinie der Abflugstrecken. Insbesondere für kleine Maschinen, die nicht bis an die Endpunkte der SIDs gebunden werden sollen, schlägt die DFS folgende Ergänzung vor:

„Flüge, deren Reiseflughöhe maximal FL 100¹ beträgt, dürfen Freigaben zum Abweichen von Abflugstrecken im Zeitraum zwischen 22.30 und 06.00 Uhr erst außerhalb von 15 NM erhalten.“

Nach kurzer Diskussion wird der Vorschlag mit großer Mehrheit angenommen.

TOP 5

Bahnbenutzungsregeln (BBR)

5.1 BBR-Handreichung von BAF / DFS und BWVI (FLSK-Drs. 21/18)

Die Vertreterin der BWVI berichtet, dass man sich gegenwärtig in der Einstiegsphase zum Gerichtsverfahren hinsichtlich der Bahnbenutzungsregeln befinde und vorbereitende Schriftsätze ausgetauscht würden.

In der anschließenden kontroversen Debatte wird von Vertretern der BVF Kritik an der BBR-Handreichung geäußert, weil danach die Leichtigkeit des Flugverkehrs nicht behindert werden dürfe und dies in eklatantem Widerspruch zum Planfeststellungsverfahren von 1998 stünde. Dort seien die BBR explizit als Maßnahmen des aktiven Fluglärmschutzes aufgeführt. Wenn nunmehr die BAF-Auffassung zum Tragen kommen würde, dass die Leichtigkeit des Flugverkehrs nicht durch lokale Schutzbestimmungen eingeschränkt werden dürfe, stelle dies eine vollständige Aushebelung des festgeschriebenen Schutzgedankens dar.

Die FLSB betont, dass es in letzter Zeit viele Beschwerden bezüglich der BBR gegeben habe und sie bis zur letzten FLSK-Sitzung der Meinung gewesen sei, dass die DFS die Einhaltung der Regeln überwache. Die aktuelle Diskussion mit dem BAF und der BWVI hätte aber gezeigt, dass die Frage der Zuständigkeit für die Überwachung der Einhaltung der BBR nicht abschließend geklärt sei. So werde sich auch die nächste Sitzung der „Allianz für Fluglärmenschutz“ mit dem Thema der BBR befassen.

Ein Vertreter der BUE erinnert daran, dass der 16-Punkte-Plan gegen Fluglärm die strikte Kontrolle der BBR vorsehe. Er wirft die Frage auf, ob dies überhaupt möglich sei oder ob es sich um eine undurchführbare Forderung handle. Wenn die BBR Teil der Betriebsgenehmigung wären, stelle sich die Frage, ob die Einhaltung der Rangfolge „sicher, geordnet und flüssig“ stärker zu gewichten sei als der Schutz vor Fluglärm. Die Vertreterin der BWVI bekräftigt die Rangfolge, da die Gefahrenabwehr überwiege und gesteht erst im Anschluss daran Spielraum für die Fluglotsen hinsichtlich der Lärmvermeidung zu. Durch dieses Ermessen wäre eine objektive Prüfung der Einhaltung der Regeln nicht möglich. Ein Vertreter der BVF vertritt die Ansicht, dass tatsächlich Kapazitätsgründe ausschlaggebend seien und die FHG sowie die DFS mit ihrer Vorgehensweise gegen die Betriebsgenehmigung verstießen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Der unter TOP 5.2 „Bahnbenutzungsregelung“ vorgesehene Vortrag der BVF zur FLSK-Drs. 22/18 wird aus Zeitgründen einvernehmlich auf die 232. FLSK-Sitzung verschoben.

¹ Flughöhe 10.000 Fuß

Einschub:

Ein Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord regt an, die weiteren TOP wegen der vorgerückten Zeit auf die nächste Sitzung zu verschieben und der Vorsitzende entscheidet nach Meinungsbild, dass die TOP 5.2 – 7 und 10.1 vertagt werden sollen.

Der Vorsitzende informiert, dass ein Kommissionsmitglied Unverständnis geäußert hätte über die Verteilung des aus seiner Sicht so bezeichneten „Lobbybeitrags“ der HK Hamburg hinsichtlich vorgeschlagener Änderungen der Betriebszeiten und Verspätungsregelung. Ein Vertreter der BVF sagt dazu, dass das Vorgehen formal falsch gewesen sei, weil es zu spät und nicht in Form eines Antrags verteilt worden wäre.

Zum Thema Protokollabstimmung stellt der Vorsitzende fest, dass er die bisherige Regelung weiterhin für zweckmäßig halte und fragt nach Einwänden. Ein Vertreter der BVF wendet ein, dass die Entscheidung über gewünschte Änderungen als jeweilige Einzelfallentscheidung ausschließlich vom Vorsitzenden nicht akzeptabel sei.

Nachtrag der FHG zu TOP 1.1, I:

Der Vertreter der FHG erklärt, dass sich im Laufe der Zeit gezeigt habe, dass zu schwache Dachklammerung nicht ausreichend schütze und man daher nun erfolgreich stärker klammere (vgl. FLSK-Drs. 37/18). Die FHG sehe keine Pflicht zur flächendeckenden Dachklammerung, kümmere sich aber freiwillig in Schadensfällen darum und trage die Kosten.

Außerdem möchte er zur Information der Kommission die Ergebnisse der mobilen Messstation aus Jersbek dem Protokoll hinzufügen, obwohl er sie aus Zeitmangel nicht habe zeigen können (vgl. FLSK-Drs. 38/18).

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 9*Verabschiedungen*

Der Vorsitzende verabschiedet und dankt Herrn Detlev Grube, der über zwei Jahrzehnte hervorragend in der Kommission mitwirkte und Hamburg nun aus beruflichen Gründen verlässt.

Im Anschluss würdigt der erste stellvertretende Vorsitzende, der selbst auf eine ca. 40-jährige Kommissionsarbeit zurückblickt die Verdienste des scheidenden Vorsitzenden, dankt ihm und erinnert an einige bemerkenswerte Aufgaben die unter seinem Vorsitz stattgefunden hätten. So z. B. die Umsetzung des 16-Punkte-Plans des Senats gegen Fluglärm, der auch eine gewünschte Öffnung der FLSK für die Öffentlichkeit zur Folge gehabt habe. Nach mehreren Bürgerfragestunden in Verbindung mit den FLSK-Sitzungen habe man das bewährte neue Format der „FLSK vor Ort“ eingeführt und bereits etliche Veranstaltungen erfolgreich durchführen können.

Der Vorsitzende dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 13.35 Uhr.

Für die Niederschrift:

gez. Antje Wilkens

Genehmigt:

gez. Reimer Lange