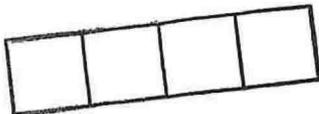


FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSIONStadtverwaltung
Norderstedt

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

14. April 2020

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2106
05.03.2020**Niederschrift**

über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2020/1
für den Flughafen Hamburg
am 28.02.2020

Teilnehmer:

Dr. Michael **Breyer** (BVF); Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Jens **Dittmer** (HH-Eimsbüttel), Christian **Durak** (MWVATT SH), Wolfgang **Düvel** (HH-Eimsbüttel), Ludger **Gliesmann** (MELUND SH), Werner **Hansen** (HH-Wandsbek), Uwe **Hummert** (DFS), Dr. Ines **Köhler** (DLH), Thomas **Köppl** (Stadt Quickborn), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Jürgen **Langbehn** (Altona), Hermann **Lindner** (TUlfly), Andreas **Müller** (HK), Stefan **Mundt** (BSW), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (BUE), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Dr. Judith **Reuter** (BWVI), Josephine **Richter** (BWVI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Horst **Rühle** (Gemeinde Hasloh), Michael **Sarach** (Kreis Stormarn), Dr. Uwe **Schacht** (BUE), Axel **Schmidt** (FHG), Dr. René **Schwartz** (BVF), Andrea **Wächter** (DFS), Monika **Weidner** (BUE), Michael **Werner-Boelz** (HH-Nord)

1 Begrüßung/Formalien/Anträge

Frau Roeder eröffnet die Sitzung 2020/1 der FLSK und begrüßt alle Teilnehmenden, darunter insbesondere die neu in das Gremium berufenen Vertreter des Bezirks HH-Wandsbek und HH-Nord, Herrn Werner Hansen sowie Herrn Michael Werner-Boelz, außerdem Herrn Dr. Breyer, der als bisheriger Stellvertreter zum Mitglied der BVF berufen wurde.

Frau Roeder weist darauf hin, dass in der letzten Teilnehmerliste versehentlich die Abfrage zum Datenschutz unterblieben und damit eine namentliche Veröffentlichung des Protokolls nicht möglich sei. Sie bittet daher um Handzeichen, ob jemand der Anwesenden gegen die Veröffentlichung sei. Auf Nachfrage von Herrn Kraft wird erläutert, dass es lediglich um die Veröffentlichung der Daten zur entscheidenden Institution sowie des Namens gehe. Alle Anwesenden sind mit der Veröffentlichung einverstanden. Frau Roeder dankt für die Zustimmung und erteilt Herrn Dr. Schwartz das Wort. Dieser hält die Platzierung des Themas Klimaschutz mit den TOPs 8 und 9 am Ende der Tagesordnung für äußerst ungünstig und stellt den Antrag, diese TOPs stattdessen an die Position 3 und 4 der Tagesordnung zu setzen. Frau Roeder lässt über diesen Antrag abstimmen:

Ergebnis: 9 Ja-Stimmen, 12 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen. Damit ist der Antrag von Herrn Dr. Schwartz zur Änderung der TO-Reihenfolge abgelehnt.

Frau Roeder bittet um Handzeichen für weitere Änderungswünsche. Dies ist nicht der Fall und Frau Roeder bittet Frau Wächter um ihre Stellungnahme zu TOP 2, die an ihren Kollegen, Herrn Hummert, übergibt.

2 Antrag der Stadt Quickborn (Drs. 15/19) (vertagter TOP 5 der 235. FLSK-Sitzung) Stellungnahme der DFS

Herr Hummert erläutert zunächst das Vorgehen der DFS bei der Überprüfung der Einhaltung der Flugverfahren zwischen Quickborn-Heide und Friedrichsgabe und dem Antrag, die Flugrouten RAMAR, AMLUH und LUB ggf. nach Südosten zu verlagern. Dazu werden zunächst die Nominallinien der Abflugverfahren Richtung Nordwesten sowie die Streckenteilung Richtung Nordwesten und Nordosten dargestellt (s. FLSK-Drs. 01/2020-1; ursprgl. Drs. 15/19). Im Anschluss erläutert Herr Hummert das Vorgehen bei der Analyse der tatsächlichen Flugverläufe. Dazu habe er im Winkel von 90° zur Nominallinie der Abflugrouten RAMAR, AMLUH und LUB von der Piste 33 ein sogenanntes Durchflugfenster gelegt, um die horizontale Streuung um die Nominallinie zu ermitteln. Für Juli 2019 zeige sich, dass sich die Streuung mit Beginn der Kurve (nach NW oder NO) verstärkt. Im Vergleich mit dem Jahr 2010 zeige sich bei gleicher Auswertung, dass es im Monat Juli 2010 mit insgesamt 1.400 Flügen wesentlich weniger Flüge gab als im Juli 2019 mit 2.000 Flügen. Aus dem mit 1,5 nautischen Meilen Breite und einer Höhe von 10.000 ft als normiertem Bereich festgelegten Durchflugfenster sei aus der Horizontalinie erkennbar, dass das Hauptflugaufkommen nahezu um die Mitte dieses Fensters stattfindet. Aus dem Antrag der Stadt Quickborn habe sich außerdem die Frage ergeben, ob in den letzten Jahren tatsächlich von den Flugrouten abgewichen worden sei. Daher habe die DFS untersucht, wie sich die Verteilung der Flüge seit 2010 entwickelt habe. Dabei sei im Juli 2016 eine leichte Tendenz zur Bündelung an der Nominallinie festzustellen gewesen, die bis 2019 weiter fortgeschritten sei; eine über die Jahre stärkere Abweichung nach Norden sei nicht zu erkennen.

Herr Hummert fährt fort, indem er noch einmal einen kurzen Ausblick auf die geplanten Vorhaben gibt, über die bereits im August 2018 in der FLSK berichtet worden sei. Beginnend mit Hamburg und Finkenwerder werden deutschlandweit alle Abflugverfahren auf reine Flächennavigation (RNAV) umgestellt. Konventionelle Flugverfahren werden nur noch im Ausnahmefall für die wenigen Luftfahrzeuge genutzt, die neuen Verfahren nicht fliegen können. Ab Juni 2020 sollen nur noch die detailreicheren RNAV-Verfahren mit z. B. Geschwindigkeitsvorgaben oder eines bestimmten Steigradients genutzt werden, um damit noch genauer zu fliegen. Herr Hummert schlägt daher zum weiteren Vorgehen mit dem Antrag aus Quickborn vor, zunächst die für das neue Verfahren laufenden Flugvermessungen zu Ende zu führen (6.3.2020) und die Einführung der geänderten Flugverfahren abzuwarten. Nach ca. einem Jahr prüfe man dann, ob sich die Flüge weiter der Nominallinie annäherten und welche Verbesserungen ggf. möglich seien. Da eine Verfahrensumstellung bis zu zwei Jahre dauere, solle für die Ideen der DFS und der FLSK ein Gesamtpakt etabliert werden. Herr Hummert beendet seinen Vortrag und eröffnet die Möglichkeit für Fragen.

Herr Düvel ist erstaunt darüber, dass es trotz der rechtlichen Vorgaben für die Flugverfahren eine so starke Streuung gebe und fragt, wie weit man hier straffen könne. Technisch stelle dies sicherlich kein Problem dar, wodurch sich ihm die Frage aufdränge, welche Handlungsperspektiven die DFS da für die FLSK sehe, um tätig zu werden und eine deutliche Straffung des Korridors zu erwirken.

Herr Hummert betont, man müsse unterscheiden zwischen der natürlichen Streuung durch technische Ungenauigkeiten, Wettereinflüsse und die unterschiedlichen Beladungszustände und der sich durch Fluglotsenanweisungen ergebenden Streuung. Zunächst läge die Hoffnung auf den neuen Verfahren, um noch genauer zu fliegen. Im zweiten Schritt gäbe es dann die Option, bei Flugverfahren den Piloten auch einen Kurvenradius vorzuschreiben; bisher sei nur der Anfang- und Endpunkt der zu fliegenden Kurve vorgegeben. Diese Option würde derzeit von Bremen getestet. Anweisungen zum Abweichen von Abflugverfahren werden von den Fluglotsen aus Lärmgründen grundsätzlich erst oberhalb bestimmter Flughöhen erteilt. Diese liege für Jets bei 5.000 ft (ca. 1.500 m) und bei Propellermaschinen bei 3.000 ft (ca. 900 m). Darüber hinaus dürfe in Hamburg in der Zeit von 22.30 – 6.00 Uhr grundsätzlich erst bei Erreichen einer Höhe von 10.000 ft von der vorgegebenen Route abgewichen werden. Dies sei auch so in der FLSK beraten worden. Diese Maßnahmen ermöglichen die flüssige Verkehrsabwicklung und kommen dem Wunsch nach Bündelung der Abflüge weit entgegen.

Herr Rühle (Gemeinde Hasloh) fragt nach, ob es bereits Erfahrungen anderer Flughäfen mit dem RNAV-Verfahren in Bezug auf die Streuung gebe. Herr Hummert verneint dies, weil Hamburg Pilotbereich sei. Herr Dr. Breyer merkt an, dass eine stärkere Parametrisierung zu einer stärkeren Verdichtung der Radien führe; für Quickborn müsse man daher ggf. einen Korridor finden, in dem die Belastung nicht so groß sei. Herr Hummert regt an zu hinterfragen, ob eine derartige Maßnahme es wert

sei, Neubetroffene zu schaffen, um andere zu entlasten, selbst, wenn die Lärmberechnungen sich leicht verbesserten.

Herr Köppl dankt Herrn Hummert für seine Ausführungen und schließt sich der vorgeschlagenen Vorgehensweise zu seinem Antrag an. Für Quickborn sei es schon in Ordnung, wenn die Flugzeuge an der richtigen Stelle flögen. In der Folge müsse sich zeigen, welche Verbesserung sich ergeben und schlägt vor, dieses Thema im zweiten Halbjahr 2021 als erneuten TOP aufzunehmen. Herr Kraft schließt sich dem Vorschlag von Herrn Köppl an. Darüber hinaus weist er darauf hin, dass nach der gezeigten Darstellung ein erheblicher Teil von Flügen über die Paracelsus-Klinik in Henstedt-Ulzburg ginge, diese ein besonders empfindliches Gebiet mit der höchsten Schutzklasse darstelle und somit sowohl der Präventionspflicht als auch dem Lärminderungsgebot nachgekommen werden müsse.

Herr Hummert dankt Herrn Kraft für diesen Hinweis, da die DFS sich bei ihren Berechnungen lediglich die Bevölkerungsverteilung, -dichte sowie die Terrainhöhe ansehen und für besondere Anlagen wie z. B. Krankenhäuser keinen gesonderten Faktor einbeziehe. Herr Hummert betont in diesem Zusammenhang, wie wichtig derartige Hinweise aus der FLSK für die DFS seien.

Zur Frage nach der genauen Anzahl von Einzelfreigaben ist keine Aussage möglich, da die DFS keine entsprechende Statistik dazu führe. Es wird daher angeregt, dieses Thema grundsätzlich aufzugreifen. Herr Dr. Schacht berichtet, dass es zu diesem langjährigen Streitthema bereits mehrfach kleine Anfragen aus der Bürgerschaft gegeben habe und bietet an, die Senatsantworten hinsichtlich etwaiger Zahlenangaben durchzusehen. *(Anmerkung der BUE: Eine Durchsicht der zu dem Thema vorhandenen Senatsantworten auf Schriftliche Kleine Anfragen von Abgeordneten bestätigt, dass die DFS keine Statistiken zu Einzelfreigaben führt. Die in der FLSK von Herrn Dr. Schacht genannte Zahl (16% Einzelfreigabe auf der AMLUH Richtung Norderstedt) wurde im Rahmen einer Bürgeranfrage für eine bestimmte Abflugkonstellation nachträglich durch Auswertung von Radardaten von der DFS ermittelt.)*

Frau Roeder schlägt vor, zunächst die Prüfung der DFS und der BUE abzuwarten und das Thema in der nächsten FLSK-Sitzung erneut aufzugreifen. Im Anschluss daran könne die FLSK die DFS bitten, zur nächstmöglichen Sitzung einen entsprechenden Bericht vorzulegen. Die Kommission ist mit diesem Vorgehen einverstanden.

Da es keine weiteren Wortmeldungen zu diesem Thema gibt, dankt Frau Roeder Herrn Hummert für seine Ausführungen und bittet Frau Dr. Pieroh-Joußen um ihren Beitrag zur Verspätungssituation.

3 Verspätungssituation 2019 – Rückblick/Ausblick

Berichterstattung FLSB, FHG

Die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) Frau Dr. Pieroh-Joußen stellt die nächtlichen Verspätungszahlen für 2019 in der Zeit zwischen 23.00 und 24.00 Uhr dar, die gegenüber 2018 um 42% auf insgesamt 678 Flugverspätungen gesenkt werden konnten (s. FLSK-Drs. 02/2020-1). Nach einem kontinuierlichen Anstieg der Zahlen seit 2015 (649) bis zum bisherigen Höchststand in 2018 mit 1174 Verspätungen sei damit erfreulicherweise eine Entwicklung gestoppt worden, deren Tendenz sich im Winterflugplan (WFP) bereits mit der Anzahl der Verspätungen im Januar (10) und Februar (11) 2020 bestätigt habe. Vor dem Hintergrund der Komplexität dieses Themas und der vielen Einflussmöglichkeiten zeige dies, dass die auf dem Luftfahrtgipfel 2018 vereinbarten Maßnahmen und die gemeinsamen Anstrengungen aller Beteiligten, insbesondere der Fluggesellschaften bei ihren Planungen und dem Flughafen Hamburg Wirkung zeigen. Sie hoffe, dass sich dieser Trend auch im Sommerflugplan (SFP) fortsetzen werde, um im laufenden Jahr auf maximal 600 Verspätungen nicht zu überschreiten. Ziel der BUE sei jedoch eine weit deutlichere Reduzierung der nächtlichen Verspätungen auf maximal 550 Verspätungen pro Jahr. Wie bereits in den Vorjahren, fällt ein Großteil der Verspätungen in die Zeit zwischen 23.00 bis 23.30 Uhr. Auffällig sei, dass trotz rückläufiger Gesamtzahlen der Anteil verspäteter Starts mit knapp 200 in 2019 weiterhin deutlich zu hoch sei. Eine differenzierte Betrachtung von vermeidbaren Starts und vermeidbaren Landungen sei nicht möglich, da sich der Tatbestand der Unvermeidbarkeit lediglich auf die Verspätung des Fluges und nicht auf Start oder Landung beziehe. Hier könne durch Modifizierung der Nachtflugbeschränkungen hin zur Einzelausnahme für verspätete Starts ab 23.00 Uhr ggf. regelnd eingegriffen werden.

Herr Schmidt als Vertreter des Flughafens ergänzt die Ausführungen von Frau Pieroh-Joußen zu den nächtlichen Verspätungszahlen um die von den Fluggesellschaften angegebenen Verspätungsgründe. Dabei seien DFS-Gründe mit 30 %, wetterbedingte Verspätungen mit 9 % und Abfertigungsprobleme mit 11% angegeben worden. Darüber hinaus habe es im Jahr 2019 insgesamt ca. 3 – 4% weniger Flugbewegungen in der Zeit zwischen 20.00 und 23.00 Uhr und in der Folge daraus auch weniger Verspätungen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr gegeben. Wichtig sei hervorzuheben, dass es in 2019 sehr viele Monate gab, in denen nach 23.00 Uhr rund ¼ aller Tage ohne Verspätungsflüge war und

einige Monate, in denen auch über die Hälfte aller Nächte kein Flug mehr nach 23.00 Uhr abgewickelt wurde.

Die gute Entwicklung der Verspätungszahlen wird von der Kommission positiv bewertet. Dennoch sei die Zahl an Verspätungen, insbesondere verspäteter Starts und damit die einhergehende Lärmbelastung nach 23.00 Uhr zu hoch. Es stelle sich die Frage, wie hier durch die FLSK Einfluss genommen werden und die von Frau Dr. Pieroh-Joußen angestrebte Zielsetzung von deutlich weniger als 50 verspäteten Starts pro Jahr erreicht werden könne. In diesem Zusammenhang berichtet Frau Pieroh-Joußen von ihrem Schreiben an die Airlines zur weiteren Reduzierung der Verspätungen und ihrem Appell, möglichst keine Flüge mehr für die Zeit ab 22.30 Uhr zu planen. Die Antworten darauf erwarte sie bis Anfang März.

Hinsichtlich der von den Fluggesellschaften angegebenen Verspätungsgründe bittet Herr Quade um Auskunft, ob es möglich sei, diese zu überprüfen und welchen Hintergrund die angegebenen 30 % DFS-Gründe hätten. Frau Dr. Pieroh-Joußen führt dazu zunächst aus, dass keine Verpflichtung für die Airlines bestehe, Gründe für die Verspätungen zu nennen. Im Übrigen werden die genannten Gründe in jedem Einzelfall über den gesamten Tagesumlauf gebührenpflichtig geprüft und bei vermeidbaren Verspätungen werde ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet. Hierbei bestehe für die Behörde die Schwierigkeit nachzuweisen, dass eine Verspätung vermeidbar war. Die angegebenen Gründe seien nach einer gewissen Zeit jedoch nur schwierig zu überprüfen.

Hinsichtlich der Angaben zu den angesprochenen DFS-Verspätungen erläutert Frau Wächter, dass die angegebene Prozentzahl lediglich eine aus den Rückmeldungen der Airlines an den Flughafen ermittelte Zahl sei. Für die DFS seien jedoch ausschließlich die Auswertungen von Eurocontrol entscheidend; dorthin müsse jede Airline die Verspätungsgründe anhand festgelegter Codes verpflichtend melden. Ein Delaycode-Clearing, wie in München, finde in Hamburg nicht statt. Die Auswertungen in München haben bereits gezeigt, dass trotz des entsprechend angegebenen Delay Codes (DC) dieser nicht immer die Flugsicherung betreffe. Konkrete Zahlen gebe es dazu bisher nicht und eine entsprechende Erfassung sei für die DFS in Hamburg aufgrund der engen Personaldecke derzeit nicht leistbar. Auf die Frage, wie man sicher sein könne, dass die von Airlines/Piloten angegebenen DC's richtig seien, weist Frau Dr. Köhler darauf hin, dass alle Beteiligten angehalten seien, wahrheitsgemäße Angaben zu machen und gibt zu bedenken, dass es insbesondere für den Bereich ATC (Air Traffic Control) eine Vielzahl verschiedener Codes gebe.

Der Vertreter des Flughafens erläutert nochmals die Recherchetätigkeit einer vor längerer Zeit extra gebildeten Dreier-Gruppe im Flugbetriebsbereich, die quasi ein „Clearing“ der Verspätungen durch Nachfrage bei Airlines zu Umläufen oder bei anderen angeflogenen Flughäfen durchgeführt habe.

Insgesamt sei festzustellen, so Herr Dr. Breyer, dass es mit den bisherigen Verspätungsregelungen, insbesondere des unbestimmten Rechtsbegriffs der Unvermeidbarkeit, offenbar nur Reaktions- aber bislang keine Steuerungsmöglichkeiten zur Reduzierung der nächtlichen Verspätungen gäbe. Hier solle über eine entsprechende Änderung der Regelungen hin zur Einzelgenehmigung für Starts ab 23.00 Uhr nachgedacht werden. Damit müsste der Grund vor Genehmigung dargelegt werden, man käme zu einer Vorabprüfung und hätte damit nicht mehr das Problem der Nachweisbarkeit im Nachhinein.

Zum besseren Verständnis weist Herr Dr. Schacht auf einen FLSK Beschluss aus der 228. Sitzung vom 5.1.2017 hin, in dem die Empfehlung ausgesprochen worden sei, die Verspätungsregelung zu ändern. Dieser sei damals der BWVI vorgelegt worden, die den Beschluss jedoch nicht umsetzen konnte. Die Beschlüsse der Kommission selbst können demnach nicht wirklich etwas ändern, hier sei die Politik gefragt, eine bessere Regelung zu schaffen. Frau Dr. Reuter bestätigt die damalige Diskussion dazu und macht erneut deutlich, dass die FHG über eine gültige Betriebsgenehmigung verfüge, nicht ohne weiteres von der Verwaltung zurückgenommen werden könne.

Aus dem Gremium kommt der Wunsch, in der nächsten FLSK-Sitzung über die Slotplanung des Sommerflugplans (SFP) 2020 im Vergleich zu 2019 in der Zeit von 22.00 bis 23.00 Uhr zu berichten und die Verspätungszahlen in einem größeren zeitlichen Rahmen von 2010 an darzustellen.

Frau Roeder dankt allen Teilnehmenden für ihre Beiträge und schließt diesen TOP um 11.35 Uhr. Es folgt eine Pause von 15 Minuten.

4 Jahresrückblick Fluglärm 2019 und Bewegungsverteilung nach Richtung und Zeit

Berichterstattung: BUE und FHG

Herr Dr. Schacht betont im Rahmen seines Vortrags (s. FLSK-Drs. 03/2020-1), dass aus der positiven Entwicklung der Verspätungszahlen des letzten Jahres deutlich die ernsthaften Anstrengungen der Airlines, ihre Planungen zu verbessern, erkennbar seien. In der Zeit von 23 – 24 Uhr gibt es einen Rückgang der Flüge in 2019 auf 725 bei insgesamt 7.400 Nachtflügen ab 22.00 Uhr. Die Differenz zu

den 674 verspäteten Passagierflügen ergibt sich durch medizinische Hilfsflüge und hoheitliche Einsätze, die keiner Beschränkung unterliegen. In der Zeit von 0 – 6 Uhr haben diese sogar den größten Anteil, von den 166 Flügen insgesamt in den Zeitfenster waren nur 22 Passagierflüge mit einer Ausnahmegenehmigung der FLSB.

Hinsichtlich der Bahnverteilung sollen gemäß Bahnbenutzungsregeln (BBR) zwischen 22-7 Uhr alle Flüge über Norderstedt gehen. Dabei sei die aktuelle Wetter- und Verkehrslage zu berücksichtigen, die Abweichungen von dieser Regel erlaubt. Bis 2006 gab es einen sehr hohen Anteil (bis 60 %) von Flügen über Quickborn und Norderstedt. Seit 2007 habe sich der Anteil der Nachtflüge dagegen stärker in Richtung Hamburg verschoben. Mit derzeit 42 – 45 % Anteil Nachtflüge über Norderstedt entspricht das ungefähr auch dem an Flügen am Tage.

Die Entwicklung hat möglicherweise auch Auswirkungen auf Neufestsetzung der Fluglärmbereiche. Schon im laufenden Jahr sollen mit den Vorbereitungen zur Berechnungen zur Neufestsetzung der Fluglärmschutzzonen begonnen werden, die konkreten Zahlen dazu werden jedoch frühestens 2021 vorliegen. Die Größe der Nachtschutzzonen hat Auswirkungen auf die Bauleitplanung, da in den Zonen Bauverbote herrschen.

Herr Schmidt ergänzt die Ausführungen anhand eines Handouts zur Flugbewegungsverteilung der letzten 10 Jahren bis einschließlich Januar 2020 (s. FLSK-Drs. 04/2020-1). Des Weiteren umfasst das Handout eine Auswertung der Bewegungsverteilung in der letzten Stunde (22-23 Uhr) sowie die Verteilung der Flüge im Rahmen der Verspätungsregelung (23-24 Uhr). In einem Vergleich der Jahre 2016/2017 und 2018/2019 werden außerdem die äquivalenten Dauerschallpegel LEQ Tag/Nacht dargestellt. Dabei zeige sich z. B. an der Messstelle 1 (Hasloh) im Vergleich zu 2018 eine Verringerung des Mittelungspegels um 0,7 dB (A), was auf die Verringerung der Bewegungen ab 22 Uhr zurückzuführen sei. Kombiniert mit der Anzahl der jeweils für Starts und Landungen genutzten Bahnen werde deutlich, wie sich die Flugrichtung in östlicher und westlicher Richtung aufteilen und insbesondere wie sich dies auf die Lärmbelastung an den jeweiligen Messstellen auswirke. Es zeige sich zwar insgesamt eine Abnahme der Lärmbelastung durch geringere Flugbewegungen. Je nach Lage der Messstelle und deren Beeinflussung durch startende oder landende Flugzeuge sei bei einer Reduzierung der Bewegungen jedoch nicht immer automatisch auch eine Verringerung der Lärmbelastung in gleichem Maße festzustellen, da leisere Landungen die lautereren Starts nur teilweise kompensieren könnten. Insgesamt wirke sich jedoch die geringe Zahl an Flugbewegungen auch in den jeweiligen Richtungen aus. Grund für den Anstieg der Lärmpegel in einigen Wohngebieten wie z. B. Langenhorn (M7) sei die erhöhte Anzahl an Landungen insgesamt.

Die in der Darstellung fehlenden Messstellen 6 und 8 erfassen den Bodenschall der Flughafenwerft und bleiben bei der Berechnung des Fluglärms unberücksichtigt, um die Lärmwerte zum Fluglärm nicht zu verzerren. Im Internetportal Travis seien diese Messstellen jedoch aufgeführt. Alle Vortragsdaten aus 2019 werden dem Protokoll beigelegt.

Hinsichtlich der Bahnbenutzungsregeln (BBR) weist Herr Kranz darauf hin, dass die Darstellung deutlich zeige, dass entgegen der BBR erheblich mehr Landungen über Hamburg als über Norderstedt erfolgen und dies nicht allein wind-/wetterbedingt erklärbar sei. Er möchte daher wissen, ob dies mit dem ILS zu tun habe? Soweit er informiert sei, könne bei schlechten Sichtverhältnissen nur über Langenhorn gelandet werden, da das ILS über RWY 15 (Norderstedt) lediglich für CAT I geeignet sei.

Frau Wächter bestätigt, dass bei ILS CAT II¹ bzw. III RWY 23 zu nutzen sei und hierfür insbesondere die Faktoren (Höhen-/Boden-)Wind und Wetter (z. B. Gewitter) eine Rolle spielen. Für Hamburg seien die Zahlen für diese Art von Anflügen jedoch gering. Frau Wächter schlägt vor, dieses Thema als TOP in einer der nächsten Sitzungen näher zu erörtern, wenn Bedarf bestehe.

Herr Dr. Schacht ergänzt hierzu, dass die Lotsen bei der Pistenauswahl nach einer ICAO-Richtlinie zur Anwendung von Regelungen zum Lärmschutz arbeiten, die den maximalen Rückenwind mit 5 kn und den max. Seitenwind auf 15 kn festlege. Technisch könne ein modernes Verkehrsflugzeug auch Seitenwinde von 30 kn bewältigen. Entscheidend seien jedoch die Angaben der Richtlinie, auch hinsichtlich der Sicht. Herr Schmidt verweist auf die im Gegensatz zu Binnenflughäfen für Hamburg besondere Windsituation, der auch mit dem gekreuzten Bahnsystem Rechnung getragen worden sei.

Die DFS wirft ein, dass es ein Unterschied sei, ob das ILS aufgrund eines Sichtminima¹ der CAT IIIb genutzt werden müsse oder ob aufgrund des Windes keine andere Möglichkeit der Landung bestand. Die Umweltabteilung des Flughafens habe mal untersucht, dass während eines Jahres eine Sichtminima-Abhängigkeit für die Landung auf der 23 bei etwa 1 % liege.

Hinsichtlich der Lärmentwicklung wird der reine Jahresvergleich bemängelt, da sich die ansteigende Lärmbelastung damit relativiere. Eine Darstellung über einen längeren Zeitraum sei aussagekräftiger.

Herr Mundt hat Interesse an der frühzeitigen Information über die weitere Entwicklung der Neufestlegung von Lärmschutzbereichen in Bezug auf Siedlungspolitik für Hamburg und Norderstedt und fragt

¹ sog. Entscheidungshöhe, die angibt, ab welcher Höhe zum Boden und Sichtweite zur Landebahn, die Cockpitbesatzung über die weitere Durchführung des Anfluges entscheidet

an, wann mit ersten Aussagen zu rechnen sei. Herr Schmidt erläutert dazu, dass für die Neuberechnung ein Mittelwert aus der Bewegungsverteilung und den Flugbewegungen der letzten 10 Jahre gebildet werde und dieser Grundlage für die Prognose sei. Derzeit laufe die Abstimmung zum zu wählenden Prognosejahr (2030/2032). In die derzeitige Berechnung für die Kontur 2020 seien 120500 Tagesbewegungen für die sechs verkehrsreichsten Monate eingestellt. Aktuell sei man bei knapp 90.000 gewerblichen Bewegungen und würde bis 2030 den bisher eingestellten Wert auch nicht erreichen.

Frau Dr. Pieroh-Joußen erläutert ergänzend, dass für die Neuberechnungen zunächst ein sehr umfangreiches Datenerfassungssystem aufzustellen sei. Die Fertigstellung sei frühestens Ende 2020 zu erwarten. Im Anschluss daran können Berechnungen durchgeführt werden, deren Grundlage die neue Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) sein soll, vorausgesetzt das Umweltbundesamt (UBA) veröffentliche diese rechtzeitig. Entsprechende Informationen für die Berechnungsanwendungen zu den neuen zu den neuen Fluglärmschutzbereichen liegen somit frühestens in 2021 vor.

Herr Kraft weist in Richtung DFS aber auch bei der Berechnung der Lärmschutzzonen darauf hin, dass es durch den Klimawandel zu veränderten Wind- und Wetterlagen kommen werde und dies sowohl hinsichtlich ILS aber auch bei den Lärmschutzzonen Berücksichtigung finden müssen. Dazu müsse ein Verfahren entwickelt werden, das Sicherheit auch für die Zukunft biete. Darüber hinaus fragt Herr Kraft, ob ein Verstoß gegen die Richtlinie der ICAO als Störung der öffentlichen Ordnung angesehen werden könne.

Aus dem Gremium wird nachgefragt, ob die Klassierung von Flugzeugmustern in der AzB anhand von realen Lärmwerten oder fliegerischer Praxis vorgenommen werde. Herr Schmidt erläutert dazu, dass die Berechnungswerte in der AzB durch ursprünglich real ermittelte Lärmwerte zustande kamen. Diese umfassen jedoch in ihren Flugzeugklassen viele unterschiedliche Flugzeugmuster, wodurch eine Klasse auch Flugzeugmuster enthalte, die durch technische Neuerungen inzwischen leiser seien als die Klasse, in der sie eingestuft worden sei. Für die Neuberechnung der Klassen nutzt das DLR z.B. auch reale Messwerte von mehreren Flughäfen über „virtuelle Start- und Landebahnen. Die neuen Gruppen können so modelliert werden.

Reale Werte konnten aus Hamburg zur Grundlagenarbeit der Klassifizierung mit beigesteuert werden.

Frau Roeder unterbricht die Diskussion mit dem Hinweis, dieses Thema wieder aufzugreifen, sobald Anfang 2021 konkrete Werte vorliegen.

5 Beschwerdesituation 2019 (s. FLSK-Drs. 05/2020-1)

Berichterstattung: Behörde für Umwelt und Energie

Herr Dr. Schacht führt zunächst aus, dass die FLSB gemäß § 4 Fluglärmschutzbeauftragtengesetz (FLSBG) die Aufgabe habe, die Beschwerden von Fluglärm Betroffener zu bearbeiten und stellt anschließend die verschiedenen Beschwerdewege und die Erfassung der Beschwerden dar. Die wichtigste ist das Beschwerdeformular auf der Internetseite der Behörde. Mindestangaben dabei seien Straße, Wohnort und der Beschwerdegrund, Kontaktdaten seien nicht obligatorisch. Die Daten werden gefiltert nach namentlichen (Angabe von Name, Str. Ortsteil) und nicht-namentlichen Beschwerden (Straße oder Name wurde nicht angegeben). In 2019 gab es insgesamt 318.000 Beschwerden, davon 258.000 nicht-namentlich. Von den namentlichen Beschwerden kommen nur 10% aus Hamburg selbst, die übrigen von auswärts. Zu einem erheblichen Anteil würden die Beschwerden maschinell generiert und gingen im Sekundentakt ein. Dies wird u. a. auch an der Zahl der Beschwerdeführer (BF= alle, die Name und Adresse angeben) deutlich, die 2019 bei insgesamt 1517 liege, wovon 1.200 aus Hamburg seien.

Die Entwicklung der Anzahl der Beschwerdeführer in Hamburg sei rückläufig; Grund dafür seien vermutlich die reduzierten Nachtflüge, weil in den Beschwerden oft auf dieses Thema Bezug genommen werde. Vor dem Hintergrund der Erkenntnisse der „NORAH“-Studie könnte die Zahl der tatsächlich durch Fluglärm belästigten Bürger deutlich höher sein, als die Zahl der Beschwerde-führenden Bürger anzeigt.

Das führt zu der Frage, welchen Nutzen die Erhebung von Beschwerdezahlen hat. Das Führen einer Beschwerdestatistik sei eine politische Entscheidung gewesen, dort sollte auch die Entscheidung liegen, wie mit vorliegenden Zahlen umgegangen wird.

Da die Anzahl der Beschwerden nicht beeinflussbar sei, fasst Frau Roeder die Diskussion mit der Bitte zusammen, dies lediglich als Signal anzusehen, dass derartige Statistiken hinsichtlich ihrer Aussagefähigkeit schwierig zu beurteilen seien.

Hr. Dr. Schwartz merkt an, dass nicht die BF das Problem seien, sondern die luftverkehrsbedingten Belastungen. Wenn aus der Vielzahl der Beschwerden keine hinreichenden Erkenntnisse gezogen

werden können, müsse man direkt mit den betroffenen Menschen in Kontakt kommen. Die Schwelle, bei der sich Menschen belästigt fühlen, sei heute viel niedriger. Die Konsequenz daraus sollte sein, dass die Beurteilung des Fluglärms so geführt wird, als handele es sich bei dem Hamburger Flughafen um einen wesentlich geänderten Flughafen im Sinne des Fluglärmschutz-Gesetzes. Die Randbedingungen hätten sich massiv geändert, die Akzeptanz der Bevölkerung diesen Lärm hinzunehmen, ist deutlich gesunken.

Die Verpflichtung zur Angaben vollständiger Adressdaten zur Zählung als Beschwerdeführer lässt sich nach Auffassung von Herrn Schwartz nicht aus dem Gesetz ableiten. Man wisse nicht, wie viele anonyme Beschwerdeführern es wirklich gäbe.

Frau Roeder ist der Meinung, es müsse möglich sein, sich anonym zu beschweren, allerdings würden elektronisch generierte Beschwerden ebenfalls das Bild verzerren. Das Thema solle ggf. auf der nächsten Sitzung noch einmal diskutiert werden.

Die Tagesordnungspunkte 6 bis 10 werden aus zeitlichen Gründen auf die nächste Sitzung verschoben. Frau Roeder dankt allen Teilnehmenden mit der Bitte, die Antragsfristen für die nächste TO gemäß GO zu beachten und schließt die Sitzung um 13:20 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Monika Weidner

gez. Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2020

~~08.05.2020 – FLSK-Sitzung 2020/2~~ – entfällt aufgrund der Corona-Pandemie

25.09.2020 - FLSK-Sitzung 2020/3

04.12.2020 – FLSK-Sitzung 2020/4