

Anlage 3
zur Niederschrift
HA 10.07.23

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

15. Juni 2023

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2023/2
für den Flughafen Hamburg
am 05.05.2023

Teilnehmende:

Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bünger** (MWVATT), Johannes **Gerdemann** (HH-Eimsbüttel), Kai **Gerullis** (Handelskammer), Uwe **Hummert** (DFS), Reinhard **Kunde** (HH-Nord), Dennis **Lührs** (BWI), Stefan **Mundt** (BSW), Hans **Niebergall** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Johannes **Scharnberg** (FHG), Hendrik **Schrenk** (Kreis Segeberg), Sigrid **Thumm** (BUKEA), Monika **Weidner** (BUKEA)

Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt die Teilnehmer*innen der FLSK-Sitzung. Sie dankt der DFS für die Möglichkeit, die FLSK in Verbindung mit der Besichtigung der Kontrollzentrale in Bremen abhalten zu können. Sie teilt dem Gremium mit, dass die BVF ihre Teilnahme kurzfristig abgesagt und Kritik am Tagungsort Bremen geübt habe. In Gedenken für den Verstorbenen, Herrn Lothar Galka, bittet die Vorsitzende das Gremium, sich zu einer Schweigeminute zu erheben. Im Anschluss eröffnet die Vorsitzende die Sitzung und übergibt das Wort an den Abteilungsleiter Betrieb, Luftraum und Verfahren, Herrn Trost.

Das Gremium ist nicht beschlussfähig.

TOP 1 - Vorstellung der DFS Niederlassung Bremen

Herr Trost begrüßt die Kommissionsmitglieder in Bremen und freut sich über das Interesse der FLSK Hamburg an der Arbeit der Deutschen Flugsicherung Bremen, deren Aufgabe es sei, den Flugbetrieb zu ermöglichen und dessen Auswirkungen, insbesondere den dabei entstehenden Lärm, für alle Beteiligten möglichst gering zu halten. Herr Trost betont, dass Transparenz ein großes Anliegen der DFS sei und Fragen jederzeit gerne beantwortet werden. Er wünscht den Kommissionsmitgliedern in diesem Sinne einen interessanten Tag.

Verschiedene Vertreter*innen der DFS stellen die Aufgaben des DFS-Standortes Bremen dar, bevor es zur Besichtigung des eigentlichen Kontrollraums kommt.

Mit zwei weiteren Kontrollzentralen für den unteren Luftraum sei Bremen in Norddeutschland für ein sog. Fluginformationsgebiet (FIR) von 180.000 km² und insgesamt 30 Flughäfen, darunter auch Airbus in HH-Finkenwerder, zuständig. Eine Besonderheit der DFS-Kontrollzentrale Bremen sei der einheitliche Standort mit dem Tower für den Flughafen Bremen. Darüber hinaus habe Bremen mit der gemeinsamen Flugsicherung bereits vor der Zusammenführung von militärischer und ziviler Flugsicherung in Deutschland vor etwa 30 Jahren eine Vorreiterrolle in Europa eingenommen.

Die Navigation im deutschen Luftraum erfolge anhand des Luftfahrthandbuchs Deutschland (AIP), das neben den Regeln für die Nutzung des Luftraums auch das Streckennetz aller Flughäfen und -plätze sowie deren jeweilige Flugverfahren beinhalte. Grundlage für das AIP sind die Vorgaben der International Civil Aviation Organisation (ICAO). Alle Flughäfen sind über

standardisierte Abflugstrecken für Instrumentenflüge, sogenannten SID¹, an das „Autobahnnetz der Lüfte“ angebunden. Die Änderung derartiger SID, wie z. B. das jetzt in Rede stehende Verfahren der RAMAR-SID, obliegt dem Bundesamt für Flugsicherung (BAF). Die DFS entwickle unter Berücksichtigung von Lärmschutzaspekten vor dem Hintergrund des bestehenden Regelwerks und den Anforderungen des eigentlichen Flugsicherungsbetriebs alternative Flugverfahren, über die das BAF abschließend entscheide.

Die Aufgabe des/der Lots*in bestehe gemäß Luftverkehrsgesetz (LuftVG) darin, den Flugverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln; das Flugverfahren selbst stelle dabei lediglich ein Werkzeug dar. Neben den Towerlots*innen für die Kontrollzone des jeweiligen Verkehrsflughafens gebe es für den oberen Luftraum die sog. Radar-Lots*innen. Darüber hinaus gebe es am Flughafen selbst noch Vorfeld- und Platzlots*innen. In Hamburg werde zusätzlich ein/eine Koordinationslots*in eingesetzt, der/die die Verbindung zum Kontrollzentrum aufrecht halte. Da in Hamburg sehr viele Sichtflüge (VFR) stattfinden, gebe es mit einer/m zweiten Platzlots*in, die/der nur den VFR-Verkehr regele eine weitere Besonderheit. Neben Testflügen von Airbus in Finkenwerder und der seit einigen Jahren zunehmenden Zahl von unbemannten Flugsystemen (Drohnen) bedeute dies einen hohen Koordinierungsaufwand und mache die Arbeit des/der Lots*in sehr komplex.

Im Anschluss an diese Einführung gab es mit der Besichtigung des aktuell und des zukünftig genutzten Kontrollraums fachkundige Einblicke in die Arbeit der Flugsicherung.

Die Vorsitzende dankt der DFS für Ihre Ausführungen und die interessanten Einblicke in die Arbeit des Kontrollzentrums Bremen.

TOP 2 – Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Die aktuelle Lage am Hamburger Flughafen (FHG) sei als stabil zu bezeichnen, man erwarte aber für den Sommer einen weiteren Passagieranstieg von etwa 17%. Insgesamt liege man noch immer bei nur etwa 70% des Verkehrs des Vergleichsjahres 2019. Dabei zeige sich, dass sich der innerdeutsche Verkehr 2022 mit kaum 40% gegenüber 2019 noch nicht wieder erholt habe. Dem gegenüber habe es bei den europäischen als auch den internationalen Zielen sowohl im Privat- als auch Geschäftsreiseverkehr eine deutliche Erholung gegeben. Im Vergleich mit anderen deutschen Großflughäfen sei die Erholungsrate in Hamburg jedoch zufriedenstellend. Zur Vorbereitung der Hauptreisezeit im Sommer, werde derzeit in allen Gewerken intensiv an Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation gearbeitet. Dabei sei die Personalrekrutierung eine der Hauptsäulen.

In diesem Zusammenhang weist der Vertreter des FHG noch einmal auf die Pistensperrungen in der Zeit vom 31.5. – 28.06.2023 und vom 30.08.–27.09.2023 hin. Die Sanierung der Pisten lasse sich nicht verschieben, werde aber mit der Nato-Übung „Air Defender“ im Zeitraum vom 12.- 23 Juni 2023 koordiniert. (FLSK Drs. Nr. 1/2023-2)

Der Rückgang beim innerdeutschen Verkehr beruhe zum einen auf einem reduzierten Angebot, zum anderen sicherlich aber auch auf einer Verhaltensänderung durch den Aktionsplan mit der Deutschen Bahn. Innerdeutsche Bahnverbindungen werden aktiv angeboten und seien bei der Buchung eines Umsteigefluges direkt über die Airline buchbar, so der Vertreter des Flughafens auf Nachfrage.

Der Vertreter der DFS berichtet von der seit Ende März laufenden Sanierung der ILS-Piste 23 am Hamburger Flughafen, die bewusst in den Sanierungsplan der FHG gelegt worden sei. Dort stehe damit bis voraussichtlich Herbst 2023 keine CAT II-III² Fähigkeit zur Verfügung. Darüber hinaus bereite sich die DFS derzeit auf die im Zeitraum 12.06. – 23.06.2023 stattfindende militärische Großübung „Air Defender 23“³ mit über 200 Flugzeugen vor. In Zusammenarbeit mit Eurocontrol seien Simulationen hinsichtlich der Auswirkungen auf den zivilen Flugverkehr durchgeführt worden, deren Ergebnisse derzeit noch ausstehen.

Die Vorsitzende dankt beiden Vertretern für ihren Bericht.

¹ Standard Instrument Departure – standardisierte Abflugstrecke für Instrumentenflüge

² zu den Kategorien s. Anlage zum Protokoll der FLSK-Sitzung 2023-1

³ <https://www.bundeswehr.de/de/organisation/luftwaffe/team-luftwaffe-auf-uebung/air-defender-23->

Auf Nachfragen aus dem Gremium, die sich alle auf die Militärübung beziehen, erläutern die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB), der Vertreter des Flughafens und der DFS, dass die Luftoperationen zwar in den dafür ausgewiesenen drei Übungslufträumen zeitlich gestaffelt stattfinden, aufgrund der damit einhergehenden Begrenzung des Luftraums dennoch der gesamte Flugverkehr betroffen sein werde. Allein im norddeutschen Raum, so der Vertreter der FHG, werden 2/3 der Übungsflüge abgewickelt, so dass der Sommerflugplan nicht ohne Beeinträchtigungen stattfinden kann. Den Airlines sei zwar bewusst, dass die Luftraumkapazitäten verkleinert seien, die Einschränkungen seien aber so substantiell, dass es über alle Luftübungstage entsprechende Auswirkungen auf den Reiseflugverkehr geben werde. Trotz langjähriger Planungen dieser Luftübung seien die Information darüber allen Beteiligten erst nach Inkrafttreten des Sommerflugplans 2023 bekannt gegeben worden.

Hinsichtlich der Frage nach den Ausnahmegenehmigungen erläutert die FLSB, dass es keine Pauschalgenehmigung geben werde. Jeder Fall sei einzeln zu betrachten und in den Kontext der Gesamtverspätungslage des jeweiligen Tages zu stellen. Wie bisher auch, werden weiterhin Einzelfallentscheidungen getroffen. Hierbei spiele auch eine Rolle, inwieweit die Ruhezeit von 7 Stunden bereits durch verspätete Flüge nach 23 Uhr eingeschränkt sei. Eine entsprechende Handlungsempfehlung oder Weisung der Bundesregierung gebe es bisher nicht. Hier wünsche sie sich eine entsprechende Handreichung, um ein deutschlandweit ähnliches Handeln zu gewährleisten. Die DFS verfüge ebenfalls nicht über nähere Informationen, habe aber das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) bereits darum gebeten.

Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt die Vorsitzende den TOP und bittet die FLSB um ihren Vortrag zur Verspätungssituation.

TOP3 - Verspätungen

Anhand der beigefügten Präsentation (FLSK Drs. Nr. 2/2023-2) erläutert die FLSB die aktuellen Verspätungszahlen, die mit insgesamt 123 Verspätungen bis Ende April in diesem Jahr eine stabilere Situation als im Vorjahr erwarten lassen. Allerdings müsse man die Zahlen im Mai und vor allem im Juni abwarten. Sie erwarte, dass es während der militärischen Übung zu mehr Verspätungen in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr kommen werde. Hier betonte die FLSB nochmals, dass eine bundesweite, einheitliche Regelung zur Hilfe bei der Interessenabwägung wünschenswert sei, da viele Flughäfen betroffen seien. Sie finde es befremdlich, dass es hier, bei einer von der Bundesregierung unterstützten Maßnahme, im Gegensatz zur Pandemie, keine Maßgabe geben soll. Entgegen der Haltung einiger Bundesländer, die im Falle von Verspätungen kein Verschulden seitens der Airlines sehen, da diese die Übung bei ihren Planungen aufgrund fehlender Informationen nicht darauf abstellen konnten und somit entsprechend Tickets verkauft haben, sei sie als FLSB hier im Interesse des Lärmschutzes der Bevölkerung zurückhaltender. Schon jetzt lasse sie in Fällen besonderen öffentlichen Interesse Ausnahmen nur bis maximal 0.30 Uhr zu.

Der Vertreter der BWI und des MWVATT SH erläutern, dass es bundesweit ein sehr uneinheitliches Bild über das geplante Umgehen mit den durch militärische Luftoperationen möglicherweise verursachten Verspätungen gebe. Evtl. werde es eine Auslegungshilfe des Bundesverkehrsministeriums (BMV) geben, ein Treffen dazu sei in der 19. KW geplant. Außerdem soll es durch das BMVg eine große Informationskampagne zu dieser Übung geben.

Die Vorsitzende fasst die angeregte Diskussion zusammen und betont ihre Erwartung an eine trotz der diesjährigen schwierigen Rahmenbedingungen akzeptable Verspätungszahl und damit für den Lärmschutz. Für die FLSK-Sitzung im Herbst sagt sie einen Bericht zu den Auswirkungen der militärische „Air Defender“-Übung zu.

TOP 4 – Sachstand mögliche Flugroutenänderung RAMAR

Die Vorsitzende berichtet aus der internen Arbeitsgruppe RAMAR und den dort diskutierten Änderungsmöglichkeiten für die Route RAMAR. Unter Einbeziehen diverser Faktoren habe sich vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklung Hamburgs und unter Berücksichtigung des lärmmentlastenden Effekts bzw. des zusätzlichen Lärms in anderen Bereichen der Stadt

eine mögliche Route ergeben, zu der die DFS mittlerweile Simulationen durchgeführt habe. Mit der Bitte, diese Ergebnisse vorzustellen, übergibt die Vorsitzende an die DFS.

Der Vertreter der DFS schildert noch einmal kurz den aktuellen Flugverlauf bei Abflügen über die Piste 23 und die Überlegungen, diese Abflüge zukünftig in einer Linkskurve nach Osten abbiegen zu lassen. Im Zeitraum 1. Mai bis 31. Oktober 2022 erfolgten insgesamt 7.420 Starts über die Piste 23. 15,2% (1131) davon wurde über die RAMAR geführt. Der dazu in der Arbeitsgruppe vorgeschlagene geänderte Verlauf sah eine Routenführung über weniger dicht besiedelte Bereiche südlich der bestehenden Route AMLUH vor. Dieser Verlauf wurde von der DFS unter dem Vorbehalt, dass eine derartige Routenführung auch betrieblich machbar sein muss, simuliert. Aufgrund bestehender Abhängigkeiten wurden sowohl An- als auch Abflüge betrachtet. Überflüge und Schulungsflüge wurden nicht mit einbezogen. Die Auswertungen ergaben, dass durch eine Anbindung der Abflüge der Piste 23 über die RAMAR-SID mit einer Linkskurve eine deutlich höhere Arbeitslast bei der DFS entstehe, die dazu führe, dass für unerwartete Situationen, wie z. B. Notfälle, keine Reserven zur Verfügung stehen. Hinzu komme, dass Abflüge gegenüber den Anflügen in geringere Höhen „ausgelevelt“ werden müssen und damit die Lautstärke zunehme. Aus sicherheitstechnischer und betrieblicher Sicht sei die Umsetzung dieser Lösung für die DFS nicht zu empfehlen. (FLSK Drs. Nr. 3/2023-2)

Die Vorsitzende dankt dem Vertreter der DFS für seine Ausführungen. Es sei immer problematisch, in ein bestehendes System einzugreifen, wenn dabei jedoch kaum ein sichtbarer Effekt erzielt werden, sei dies sehr ernüchternd. Die Simulation mache deutlich, dass es zu Tageszeiten, in denen es wenige Ankünfte am Hamburger Flughafen gebe, sicherlich möglich sei, einige wenige Abflüge in die „neue“ Richtung zu schicken. Sie frage sich jedoch, ob das aus lärmtechnischer Sicht sinnvoll sei und ob man im Herbst mit dem gesamten Gremium nicht doch noch einmal den Beschlussvorschlag der Option 3 bedenken sollte.

In der sich anschließenden Diskussion wird deutlich, dass die Kommission aufgrund der jetzt vorgestellten Ergebnisse eher geneigt ist, keine Veränderung vornehmen. Vor diesem Hintergrund sei die Einladung weiterer Bezirke zur nächsten FLSK-Sitzung zunächst nicht erforderlich. Dem Vorschlag der Vorsitzenden, die gewonnenen Erkenntnisse in der Herbstsitzung der FLSK noch einmal mit dem gesamten Gremium zu diskutieren und dann ein Votum herbeizuführen, wird zugestimmt.

TOP 5 - Sonstiges

Die Vorsitzende informiert die anwesenden Mitglieder der Kommission darüber, dass die FLSK vor Ort für den 5. Juli 2023 geplant ist. Eine entsprechende Mitteilung werde noch verteilt werden. Rückmeldung zur Teilnahme sollen bitte an die Geschäftsführung gerichtet werden.

Die Fluglärmschutzbeauftragte berichtet über die erfolgte Lärmkartierung, deren Ergebnisse im Internet veröffentlicht seien. Zur Überprüfung des Lärmaktionsplanes (Dritte Stufe), sei die Öffentlichkeitsbeteiligung gestartet, die bis zum 31. Mai 2023 lief. Sie bitte alle Anwesenden darum, für eine Beteiligung an der Umfrage zu werben. Der Link dazu werde gesondert verschickt.

Die Vorsitzende dankt allen Anwesenden für ihre Teilnahme und der DFS nochmals für die Möglichkeit eines Centerbesuchs. Sie schließt die Sitzung um 15.20 Uhr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2023

08. September 2023	FLSK 2023/3,
01. Dezember 2023	FLSK 2023/4