

Anlage 12
zur Niederschrift
HA 06.11.2023

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

14. September 2023

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2023/3
für den Flughafen Hamburg
am 08.09.2023

Teilnehmende:

Sonja **Böseler** (HH-Eimsbüttel), Alexander **Brückner** (MEKUN SH), Felix **Bünger** (MWVATT SH), Kai **Gerullis** (Handelskammer), Holger **Junghans** (Stadt Quickborn), Dr. Ines **Köhler** (LH), Gebhard **Kraft** (BVF), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Reinhard **Kunde** (HH-Nord), Kay **Löhr** (Gem. Hasloh), Dennis **Lührs** (BWI), Martin **Mosel** (BVF), Stefan **Mundt** (BSW), Hans **Niemann** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Carsten **Redlich** (HH-Nord), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Johannes **Scharnberg** (FHG), Hendrik **Schrenk** (Kreis Segeberg), Sigrid **Thumm** (BUKEA), Dr. Stefanie **von Berg** (HH-Altona), Torsten **Wagner** (BUKEA), Monika **Weidner** (BUKEA)

Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Teilnehmenden der FLSK-Sitzung und hier insbesondere die neu in das Gremium berufenen Mitglieder Frau Bösler für den Bezirk Eimsbüttel und Herrn Junghans für die Stadt Quickborn. Der Vorschlag der Vorsitzenden, TOP 5 (RAMAR) vor der Pause zu behandeln und damit TOP 3 und 4 nach hinten zu verschieben, wird ohne Gegenstimme angenommen. Da keine weiteren Anträge zur Tagesordnung vorliegen, erteilt die Vorsitzende dem Vertreter des Flughafens das Wort.

Das Gremium ist beschlussfähig.

TOP 1 Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Berichterstattung: FHG, DFS

Der Vertreter des Flughafens gibt einen Überblick über die Flugbewegungs- und Passagierzahlen, die Verkehrsentwicklung sowie die Auslastungszahlen und Abfluggewichte des laufenden Jahres. Aktuell liege die Anzahl der Flugbewegungen bei etwa 70% (70 Tsd.) und die der Passagiere bei 77% (8,9 Mio.) des Jahres 2019. Zu beobachten sei, dass sowohl die von Airlines und Dienstleistern vorgenommenen Anpassungen als auch die stärkere Nutzung automatischer Einrichtungen durch Passagiere zu einer Entzerrung der Prozesse beigetragen haben. Der Bereich der Sicherheitskontrolle bleibe jedoch weiterhin ein Thema. Bei den neuen CT-Scannern, die ein Auspacken bestimmter Gegenstände überflüssig machen, müsse zunächst abgewartet werden, ob diese zu einer Verstärkung des Passagierflusses führen. Positiv zu bewerten sei dagegen der steigende Einsatz moderner und damit leiserer Flugzeuge, die am Hamburger Flughafen aktuell einen Anteil von 20% am Flugprogramm haben. (FLSK Drs. Nr. 1/2023-3)

In der sich anschließenden Diskussion wird kritisiert, dass die Informationen des Flughafens nicht erkennen lassen, welche konkreten Maßnahmen zur Verringerung der hohen Verspätungszahlen unternommen werden. Hier appelliert das Gremium an die FHG, mehr Initiative hinsichtlich des Gebrauchs der Verspätungsregelung durch die Airlines zu zeigen. Insbesondere stelle sich die Frage, warum es bei Pistensperrungen oder flughafenseitigen erforderlichen Betriebsbeschränkungen mit der Nachtruhe ab 23 Uhr funktioniere, diese aber nicht in den Regelbetrieb überführbar sei.

Der Vertreter des Flughafens führt dazu aus, dass eine vorübergehende Betriebsbeschränkung aufgrund von Baumaßnahmen an ca. 30 Tagen im Jahr ohne die Möglichkeit von Verspätungen zu ganz

anderen Folgen für die Umlaufplanung von Airlines führe, als wenn dies in gleicher Weise für 365 Tage im Jahr gelte. Kein Verkehrsträger komme ohne Betriebsregelungen aus, die auch ein gewisses Maß an Verspätungen ermöglichen.

Zu den Nachfragen, welche Flugzeugtypen als moderner angesehen werden, und wie viele Flüge aufgrund der Pistenperrung nach Hannover umgeleitet worden seien, sagt der Vertreter des Flughafens entsprechende Informationen zur nächsten FLSK-Sitzung zu.

TOP 2 - Verspätungen insb. vor dem Hintergrund „Air Defender“

Bis Ende August 2023 sei es zu 596 Verspätungen gekommen. Diese Zahl sei weiterhin nicht akzeptabel. Allein im Juli habe es 161 Verspätungen gegeben, mehr als im Vergleichsmonat 2022. Der Juni erscheine zahlenmäßig positiv, müsse jedoch unter Berücksichtigung der 12tägigen, von 23 Uhr an geltenden, Flughafensperrung betrachtet werden. Ohne diese Sperrung wäre es vermutlich auch im Juni zu einer erheblich höheren Anzahl an Verspätungen gekommen, so die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB). Im Zeitraum der Übung „Air Defender“ habe es 56 Verspätungen gegeben; aus den mitgeteilten Verspätungsgründen sei der direkte Zusammenhang mit dieser Militärübung jedoch nur bedingt ableitbar. Für Flüge nach 24 Uhr seien 8 Ausnahmegenehmigungen erteilt, davon jedoch nur 3 genutzt worden.

Die bisherigen Verspätungszahlen lassen vermuten, dass das Ergebnis für 2023 eher in der Größenordnung von 2022 liegen werde. Diese Entwicklung sei enttäuschend. Die FLSB plädierte daher nochmals für die Umsetzung des FLSK-Beschlusses, mit dem für Starts bereits ab 23 Uhr und für Landungen eine Ausnahmegenehmigung ab 23.30 Uhr zu beantragen sei. Dies umgesetzt, bedeute ca. 60% weniger Starts und etwa 10% weniger Landungen.

Hinsichtlich der Verspätungsquoten einiger Airlines sei unverständlich, warum dortige gegensteuernde Maßnahmen keinen dauerhaften Erfolg zeigen und positiven Erfahrungen der Vorjahre nicht übertragbar seien (FLSK Drs. Nr. 2/2023-3).

Der Vertreter des Flughafens führt ergänzend aus, dass im Mai 70% der Verspätungen an Tagen aufgetreten seien, an denen die Wartezeit an der Sicherheitskontrolle mehr als 45 Minuten betragen habe. Hinsichtlich der Anzahl Air Defender-begründeter Verspätungen gehe der Flughafen von etwa 30 Verspätungen nach 23 Uhr aus. Im Juli habe die Aktion der „Letzten Generation“ am 1. Hamburger Ferientag noch zwei Tage später zu erheblichen Problemen geführt. Darüber hinaus haben Unwetter u. a. in Frankfurt und die Gewitterwarnung für Hamburg, die das Einstellen der Bodenabfertigung zur Folge hatten, wesentlichen Anteil an den Verspätungen.

In der sich anschließenden Diskussion der Verspätungszahlen zeigt sich das Gremium äußert unzufrieden mit der Situation. Trotz des Niveaus von derzeit „nur“ ca. 70 % der Bewegungen von 2019 gebe es bereits jetzt teilweise mehr Verspätungen als im Referenzjahr; dies sei nicht akzeptabel. Die bisher ergriffenen bzw. weitergeführten Maßnahmen der FLSB aus dem 21-Punkt-Plan seien offenbar trotz Bemühungen einiger Airlines insgesamt nur bedingt wirksam und führten nicht dauerhaft zu einer deutlichen Verringerung der Verspätungszahlen. Es sei daher unumgänglich, den Druck auf die Politik zu verstärken. Selbst ein Erreichen der Zahlen von 2019 oder der Haushaltskennzahl von 550 Verspätungen bedeute ja nicht, dass die Hamburger*innen in einen ruhigen Schlaf kommen.

Die Vorsitzende fasst die Diskussion noch einmal zusammen und äußert ebenso ihr Unverständnis darüber, dass es noch immer nicht gelinge, zu den alten Planzahlen zurückzukehren. Es gehe um die Ruhe der Anwohner*innen. Dazu habe Hamburg bereits 2018 einen 21-Punkte-Plan auf den Weg gebracht und müsse daran noch einmal mit Nachdruck erinnert werden. Die Vorsitzende schlägt daher vor, in Zusammenarbeit mit der ersten Stellvertretung, zur nächsten Sitzung einen entsprechenden Vorschlag zum weiteren Vorgehen vorzubereiten.

Sie dankt allen für die rege Diskussion und die zahlreichen Anregungen. Vordringlicher als exemplarische Auswertungsberichte sei ihr jedoch das aktive Zugehen auf die Politik. Sie werde daher nochmals Kontakt zu den Fraktionen aufnehmen und appelliert an die anwesenden politischen Vertreter*innen dieses Thema ebenfalls zu transportieren.

TOP 3 - Diskussion der Erkenntnisse AG „RAMAR“

Die Vorsitzende schildert einleitend noch einmal das Vorgehen der Arbeitsgruppe und stellt die bisherigen Ergebnisse dar. Diese umfassen vorrangig die Optionen 2 und 3, da die Option 1, wie in der FLSK 2023/2 erläutert, aus lärmtechnischer Sicht nicht sinnvoll sei (s. Protokoll FLSK 2023/2, TOP 4). Daher habe sich die Arbeitsgruppe intensiver mit der Option 2 beschäftigt und dazu diverse Diskussionen mit der DFS geführt. Insgesamt sei das ernüchternd gewesen, weil sich gezeigt habe, welche Auswirkungen selbst kleinste Eingriffe auf das Gesamtsystem haben. Dies, zusammen mit dem Besuch in Bremen, habe noch einmal die Komplexität des Systems verdeutlicht und das Verständnis für die Arbeit der DFS

enorm verbessert. Mit Dank an die DFS, insbesondere für die durchgeführte Simulation, bittet sie den Vertreter der DFS um seine Ausführungen.

Ausgehend vom ursprünglichen Antrag Altonas schildert dieser anhand der beigefügten Präsentation (FLSK Drs. Nr. 3/2023-3) den Anlass für die Untersuchungen der DFS und stellt die Optionen nochmals kurz vor. Bei der Option 1 bestehe das Problem, dass die RAMAR weiterhin für alle Startrichtungen nutzbar bleibe, da eine Beschränkung von Airways auf bestimmte Pisten nicht möglich sei. Zudem sei die Wahrscheinlichkeit der weiteren Nutzung der RAMAR durch die Airlines hoch, da die Anbindung des Hamburger Flughafens an das Luftverkehrsnetz über diese Route kürzer sei. Aus diesem Grund habe die FLSK diese Option bereits vor einiger Zeit verworfen.

Zur Option 2 sei von der DFS, wie in der Lotsenausbildung, eine Radarsimulation im Anflugkontroll- und dem darüberliegenden Sektor durchgeführt worden, da eine mögliche Routenänderung beide Sektoren betreffen werde. Als Verkehrsbeispiel sei ein reales Abbild des gleichzeitigen Vorhandenseins von An- und Abflügen gewählt worden, um herauszufinden, was nach einer möglichen Umsetzung der Option 2 passiere. Die Simulation habe gezeigt, dass es in Folge des höheren Verkehrsaufkommens bei gleichzeitigen Anflügen aus dem Süden und Abflügen von der Runway 23 (RWY) an den Kreuzungspunkten zwischen An- und Abflügen kritisch werde. Lots*innen müssten die Flüge höhenmäßig staffeln, wodurch Abflüge länger tief und Anflüge länger hoch fliegen. Dadurch habe man Anflüge in einer Höhe, in der man sie nicht haben will, größerer Aufmerksamkeit bedürfen und Lots*innen somit zusätzlich deutlich beschäftigter seien als bisher. Im Falle eines hinzukommenden Störfaktors (Gewitter, Hilfestellung für ein Flugzeug etc.) fehle folglich die zeitliche Reserve, sich darum zu kümmern und sicher zu agieren. Da Abflüge zudem nicht mehr wie bisher ungehindert schnell höher steigen können, führe dies unterhalb der bestehenden Abflugroute außerdem zu einer höheren Lärmbelastung.

Eine generelle Umsetzung der Option 2 sei daher aus betrieblicher Sicht nicht zu befürworten. Gleiches gelte auch für die von der FLSK bereits verworfene Option 1, da sich an anderer Stelle über Deutschland die gleichen Probleme ergeben.

Zu Zeiten, in denen es nicht zu gleichzeitigen An- und Abflügen komme, sei jedoch eine zeitlich beschränkte Umsetzung der Option 1 denkbar. Falls die FLSK dies wünsche, sei bis ca. 7 Uhr morgens ein Probetrieb möglich und mit einem Vorlauf von jeweils etwa 6 Wochen umsetz- und entsprechend rücknehmbar.

Hinsichtlich weiterer aus dem Gremium vorgeschlagener Routenoptionen weist die DFS auf die besonderen Anforderungen des Standorts Hamburg durch das gekreuzten Pistensystem hin, was die Möglichkeiten begrenze. Bereits jetzt gebe es in Hamburg, anders als an anderen Standorten, standardmäßig neun verschiedene An- und Abflugvarianten mit diversen Kombinationen, was schon jetzt sehr herausfordernd für Lots*innen sei.

Die Vorsitzende dankt dem Vertreter der DFS für seine verständliche Zusammenfassung und die Darstellung der bisherigen Ergebnisse.

Mit dem Vorschlag eines möglichen Probetriebes einer sogenannten Option 1a sei gegenüber der Option 3, „Wir lassen alles so, wie es ist“, die Möglichkeit eröffnet, die Auswirkungen einer Änderung auf einer bestehenden Route für einen zeitlich begrenzten Zeitraum zu testen. Sie verstehe die Verwirrung über diese „neue“ Option, sei aber vor dem Hintergrund dieses komplexen Systems froh, überhaupt eine Möglichkeit zu haben, etwas tun zu können, zumal alle ursprünglichen Optionen verworfen worden seien. Sie bittet allerdings auch um Verständnis, dass die detaillierte Prüfung aller weiteren Vorschläge für mögliche Routenführungen nicht leistbar sei. Sie schlage dem Gremium daher vor, durch einen entsprechenden Beschluss eine Entscheidung hinsichtlich der weiteren Diskussion der Option 1a zu treffen oder die Option 3 zu ziehen. Die Kommission stimmt diesem Vorschlag zu und die Vorsitzende formuliert folgenden Beschlussvorschlag:

Die FLSK beschließt:

- A: die Option 1a weiterzuverfolgen und darüber in der nächsten FLSK-Sitzung erneut zu diskutieren
- B: Option 3 zu ziehen und die bestehenden Routen nicht zu verändern.

Die Variante A wird mit 10 Ja-Stimmen gegenüber der Variante B mit 4 Ja- Stimmen (1 Enthaltung) angenommen.

Ergebnis: Die FLSK beschließt, die Option 1a in der nächsten Sitzung noch einmal zu diskutieren.

Außerdem spricht sich die Kommission mehrheitlich (2 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen) für eine Gasteinladung der Bezirke Mitte und Harburg zur FLSK-Sitzung am 1. Dezember aus.

TOP 4 - Lärmkartierung

Die Vorsitzende erteilt dem Fachvertreter der BUKEA, Herrn Wagner, das Wort.

Herr Wagner erläutert die Fluglärmkartierung 2022 für Hamburg und Schleswig-Holstein¹, die erstmalig nach dem neuen Berechnungsverfahren CNOSSOS² erfolgt und damit europaweit nach gleichen Berechnungsvorschriften durchgeführt worden sei. Damit sei ein neuer Standard gesetzt worden, der eine Vergleichbarkeit mit den bisherigen Ergebnissen der Lärmkartierung unmöglich mache. Bezugsjahr für die aktuelle Berechnung sei 2019, da 2021 aufgrund der Corona-Pandemie als ursprünglich vorgesehenes Bezugsjahr nicht repräsentativ sei. Eine zwischenzeitlich erfolgte Änderung der 34. BImSchV³, nach der die Angaben des äquivalenten Dauerschallpegels auf ganze Dezibel-Werte aufzurunden seien, führe außerdem dazu, dass die Betroffenenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung teilweise erheblich höher liegen, obwohl die Lärmbelastung nachweislich nicht gestiegen sei.

Beim Vergleich der Lärmkarten mit der Kartierung 2017 zeige sich, dass die Isophonen zu niedrigeren Pegeln z. B. $L_{DEN} 55 \text{ dB(A)}$ deutlich länger, insgesamt aber auffallend schmaler seien. Dies führe dazu, dass die Betroffenenzahlen 2022 im Vergleich zur Kartierung 2017 im Isophonenband $L_{DEN} 55 - 59 \text{ dB(A)}$ größer, in den anderen Isophonenbändern aber gleichbleibend bis kleiner seien. Auch die Ergebnisse an anderen Flughäfen (z. B. Frankfurt) zeigen im flughafennahen Bereich kaum Änderungen, während in flughafenferneren Anflugbereichen die Isophonen deutlich länger werden. Als mögliche Ursache werden die bei der Integration der deutschlandspezifischen Flugzeuggruppen in die Datenbank von CNOSSOS (BUF-D) seitens des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) eingeflossenen hohen Emissionswerte für entferntere Anflüge vermutet. Diese Werte sind zwar physikalisch-mathematisch abgeleitet, aber wegen fehlender Messstellen in flughafenferneren Gebieten nicht messtechnisch validiert. Hessen habe sich daher bereits mit der Bitte an den Bund gewandt, die Emissionsansätze zwecks Validierung und Evaluierung der Berechnungswerte noch einmal zu überprüfen und eine entsprechende Messkampagne in flughafenferneren Gebieten zu initiieren.

Insgesamt sei die Basis des neuen Berechnungssystems gut, dies zeige sich bei der Übereinstimmung von Mess- und berechneten Werten an den Flughafenmessstellen. Abweichungen gebe es nur vereinzelt bis etwa 2 dB(A) . Früherer Lärmberechnungen haben hier teilweise Abweichungen von bis zu 9 dB(A) zwischen den berechneten und den gemessenen Lärmwerten gezeigt.

Die Ursache der Abweichungen zwischen Mess- und berechneten Lärmwerten an den Messstellen M2 (Grundschule Norderstedt) und M3 (Goetheschule Quickborn) werde überprüft.

Die Vorsitzende dankt Herrn Wagner für seine Ausführungen. Sie bittet darum, insbesondere bei der Veröffentlichung der Lärmwirkungsparameter nach Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie⁴, sehr deutlich zu machen, dass es sich hierbei um theoretisch berechnete Zahlen handele.

Die Frage eines Vertreters der BVF nach einem von Hamburg und Schleswig-Holstein gemeinsam zu erstellenden Lärmaktionsplans nimmt die Vorsitzende als Thema für die nächste FLSK-Sitzung auf.

TOP 5 - Rück- und Ausblick Bürgerdialog („FLSK vor Ort“)

Die Vorsitzende berichtet kurz über den Termin am 5. Juli 2023, der aufgrund der damaligen Sturmwarnung für Hamburg anders als geplant verlaufen sei. Unabhängig davon habe sich an dem Abend aber gezeigt, dass es Verbesserungspotential für die Durchführung eines solchen Bürgerdialogs gebe. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit werde sie diesen TOP in der nächsten Sitzung erneut aufrufen und diskutieren. Die Vorsitzende bittet alle Anwesenden entsprechende Ideen und Vorschläge für die zukünftige Ausgestaltung dieses Bürgerdialogs zu entwickeln.

TOP 6 Sonstiges

Die Vorsitzende bittet die DFS, zukünftig verstärkt auf die Einhaltung der „Flugkorridore“ hinzuwirken. Hintergrund sei das hohe Beschwerdeaufkommen von Bürger*innen, die seit Corona eine breitere Streuung der Flugzeuge über Norderstedt wahrnehmen. Sowohl der Vertreter der FHG als auch die Vertreterin der Lufthansa widersprechen. Die dazu vom Flughafen aufgrund von Beschwerden erstellten Auswertungen zeigten, dass sich diese Aussage in der überwiegenden Zahl der Fälle nicht bestätigen lasse. Die Vertreterin der Lufthansa gibt zu bedenken, dass die Flugführung durch die neuere Technik präziser und damit im Vergleich zur Vor-Corona-Phase eher weniger breit gestreut sei. Dies lasse sich

¹ Lärmkarten für HH siehe www.hamburg.de/laermkarten, für SH unter Geoportal Umgebungslärm (LfU) (gdi-sh.de)

² Common NOise aSSessment methOdS in Europe

³ 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (BImSchV)

⁴ Richtlinie 2002/49/EG

durch die FANOMOS⁵-Daten belegen. Nach Vorlage konkreter Beschwerdefälle werde die DFS versuchen, die entsprechenden Daten zur nächsten FLSK-Sitzung im Dezember vorzulegen.

Der Bitte des Vertreters der BVF, den FLSB-Jahresbericht an alle Mitglieder zu übermitteln, wird nach Abschluss des parlamentarischen Verfahrens⁶ entsprochen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen und Anträge zum diesem TOP vorliegen, dankt die Vorsitzende den Teilnehmer*innen, wünscht allen ein schönes Wochenende und schließt die Sitzung um 13.40 Uhr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2023

01. Dezember 2023 FLSK 2023/4

Terminvorschau 2024

16. Februar 2024	FLSK 2024/1
<i>April 2024 (22.-26.4.)</i>	<i>Bürgerdialog</i>
21. Juni 2024	FLSK 2024/2
27. September 2024	FLSK 2024/3
6. Dezember 2024	FLSK 2024/4

⁵ FANOMOS - Flight Track and Aircraft NOise MONitoring System

⁶ Sachstand s. Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft