

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 2109
11.06.2018

Niederschrift

über die 230. Sitzung der Fluglärmschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 08.06.2018

Teilnehmer: Carolin Blumenberg (BUE), Alexander Brückner (MELUR SH), Bernhard Brummund (Hasloh), Rainer Dugaro (Hamburg-Nord), Wolfgang Düvel (Eimsbüttel), Ingo Freund (Wandsbek), Kay Gätgens (Eimsbüttel), Detlev Grube (Hamburg-Nord), Uwe Hummert (DFS), Dr. Ines Köhler (DLH), Thomas Köppl (Quickborn), Gebhard Kraft (BVF), Dietmar Kuhlmann (Eimsbüttel), Jürgen Langbehn (Altona), Reimer Lange (Kreis Pinneberg), Hermann Lindner (TUifly), Andreas Müller (HK Hamburg), Traute Müller (Allianz), Karin Nielsen (Hamburg-Nord), Yvonne Nische (HH-Nord), Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (BUE), Dr. Judith Reuter (BWVI), **Elke Christina Roeder (Norderstedt)**, Harald Rösler (Hamburg-Nord); Wolfgang Ruths (BAF), Michael Sarach (Kreis Stormarn), Axel Schmidt (FHG), Lieselotte Schneede (Eimsbüttel), Dr. Claus Schülke (BVF), Dr. René Schwartz (BVF), Andrea Wächter (DFS), Matthias Wallner (TUifly), Torsten Wagner (BUE), Thorsten Wolf (Kreis Segeberg), Shari Zweigel (BUE)

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Insbesondere stellt der Vorsitzende Frau Dr. Judith Reuter, Leitung des Referats Luftverkehr der BWVI; Herrn Wolfgang Ruths, Referatsleiter Luftraum, Flugverfahren, Recht bei dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF); die zukünftige Bezirksamtsleiterin HH-Nord Frau Yvonne Nische sowie Herrn Kay Gätgens, den Bezirksamtsleiter HH-Eimsbüttel, vor.

TOP 1

Verspätungen incl. Auswertung des Jahres 2017 im Hinblick auf die Flugverbindungen, die unter die „3-Monats-30 %-Regel“ gefallen wären

Die FLSB beginnt mit einem Überblick über die Nutzung der Verspätungsregelung im ersten und zweiten Quartal 2018 und zieht die Bilanz, dass schon jetzt die Zahl der Verspätungen (422 bis zum 31.05.2018) in der Größenordnung der Gesamtzahl der Verspätungen im gesamten Jahr 2013 liege. Die FLSB sei sehr unzufrieden mit der Verspätungssituation. Schon im ersten Quartal 2018 sei die Zahl der Verspätungen deutlich höher als in den Vorjahren ausgefallen. Wesentliche Ausschläge gäben sowohl die Monate Februar, März als auch Mai 2018. Sowohl die Pünktlichkeitsoffensive, als auch die Erhöhung der Flughafenentgelte haben nicht den gewünschten Steuerungseffekt zur Reduzierung der Verspätungen bewirkt. Es wurde die zeitliche Verteilung der verspäteten Flüge zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr ausgewertet. Dabei wurde ermittelt, dass wie im Vorjahr ca. 70 % der Verspätungen innerhalb der ersten halben Stunde, d.h. bis 23:30 Uhr, erfolgen (**vgl. FLSK-Drs.17/18** – Präsentation für die Veröffentlichung aus Datenschutzgründen gekürzt). Weiter erläutert die FLSB die unterschiedlichen Auffälligkeiten einzelner Luftverkehrsgesellschaften.

Die FLSB führt an, dass die mit dem „Gemeinsamen Verständnis der Anwendung der sog. Verspätungsregelung am Hamburg Airport“ der FHG (Eggenschwiler), der BWVI (Rieckhof) und der BUE

(Pollmann) geschaffenen Kriterien zur Einleitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren zu eng gesetzt seien. Ein Verfahren sei bei einer Verspätungsquote von 30 % einer Flugverbindung in vier aufeinander folgenden Monaten (vorrangig bei an vier Tagen pro Woche stattfindenden Verbindungen) angezeigt. Nur zwei Flugverbindungen seien so bisher unter die „3-Monats 30 % Regel“ gefallen.

Die FLSB unterrichtet die FLSK über die Einführung der Gebühr für die Überprüfung der Verspätungsgründe der nachweisbar unvermeidbaren Verspätungen zum 01. Juli 2018. Die Gebühr für die Überprüfung der Verspätungsgründe beträgt für einen verspäteten Flug nach 23 Uhr 500,00 €. Die Rechtsgrundlage zur Erhebung dieser Gebühr stelle die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftkostV) dar.

Ein Vertreter der BVF führt aus, dass die Zielzahl des Senats von 550 Verspätungen im Jahr bereits jetzt zu 78 % ausgeschöpft sei. Bei den unpünktlichsten Verbindungen handele es sich um Luftverkehrsgesellschaften, die sich bisher nicht der Pünktlichkeitsoffensive angeschlossen haben.

Der Vertreter der FHG betont, dass die FHG die Problematik der aktuellen Verspätungssituation sieht und ebenfalls eine Vielzahl an Maßnahmen eingeleitet habe. Beispielsweise würde die FHG die Flüge mit Verspätung mit einer höheren Priorisierung abfertigen und die Bodendienste seien um 100 zusätzliche Beschäftigte verstärkt worden. Er gibt zusätzlich an, dass vielfach internationale Probleme (im Jahr 2018 bspw. Fluglotsenstreik in Frankreich, Eurocontrol-Systemausfall, Wetter) zu den lokalen Verspätungen beitragen würden.

Ein Vertreter der BVF empfiehlt, dass die genannten Parameter, vor allem der Klimawandel, in die Flugplanung einbezogen werden sollen. Er schlägt vor, dass ein Referent in der FLSK über den aktuellen Forschungsstand berichten solle. Ziel sei es, zu ermitteln, wie die Flugplanung proaktiv die zunehmende Extremwetterwahrscheinlichkeit und andere Folgen des Klimawandels berücksichtigen könne.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 2

Bericht über die Sitzungen des Umweltausschusses der Bürgerschaft zum Thema Fluglärm (Expertenanhörung am 22.03.18 und Senatsbefragung am 24.05.18)

Die FLSB trägt vor, dass neben dem Umweltausschuss auch die Senatsbefragung stattgefunden habe. Das Wortprotokoll des Umweltausschusses ist in der Parlamentsdatenbank unter der Dokumentennummer 21/35 geführt (Link: <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/61895/-wortprotokoll-der-%c3%b6ffentlichen-sitzung-des-ausschusses-f%c3%bcr-umwelt-und-energie.pdf>). Das Protokoll der Senatsbefragung ist unter folgendem Link abrufbar: <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/62613/-wortprotokoll-der-%c3%b6ffentlichen-sitzung-des-ausschusses-f%c3%bcr-umwelt-und-energie.pdf>.

Hinsichtlich der Umweltausschusssitzung vom 22.03.2018 informiert die FLSB darüber, dass insbesondere die Erfahrungen aus Frankfurt bei einer künftigen Umsetzung in Hamburg zu einer deutlichen Verbesserung der Verspätungssituation führen können. So benötigen in Frankfurt Starts ab 23:00 Uhr bereits vor dem Start eine Ausnahmegenehmigung. Auch die Verspätungsregelung ist in Frankfurt im Vergleich zu Hamburg anders geregelt. Sie betrifft nur die Landungen. Diese sind von 23:00 bis 24:00 Uhr zulässig, wenn sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt und die Zahl verspäteter Landungen in dieser Zeit im Jahresdurchschnitt 7,5 pro Tag nicht überschreitet. Die Zielzahl von nicht mehr 550 Verspätungen am Hamburger Flughafen basiert auf der Annahmen von durchschnittlich 1,5 Verspätungen pro Abend. Der Nachweis des Verspätungsgrundes gestalte sich allerdings auch in Frankfurt sehr schwierig. Weiter berichtet die FLSB, dass das Umweltbundesamt darauf hingewiesen habe, dass es kein Luftverkehrskonzept des Bundes gibt. Das vorliegende Luftverkehrskonzept von 2017 sei lediglich das Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Weiter wies die Vertreterin der Condor darauf hin, dass die Luftfahrtunternehmen im großen Wettbewerb stehen würden und das Verschieben von Slots schwierig sei. Der Luftraum, insbesondere über Deutschland, würde immer voller werden. Das führe zu Verspätungen. In die Flugplanung der Luftfahrtunternehmen würde der volle Luftraum jedoch nicht einbezogen werden. Die FLSB trägt vor, dass die Empfehlung im AIP Hamburg auf das Flachstartverfahren zu verzichten, positiv gewürdigt wurde. Frankfurt habe eine entsprechende Empfehlung noch nicht durchsetzen können.

Ein Vertreter der BVF erfragt den Stand der Verbindlichkeit zum Verzicht auf das Flachstartverfahren und bittet um Aussage zur Umsetzung bei der Lufthansa. In den sich anschließenden Wortbeiträgen wird der empfehlende Charakter des Verzichts erneut hervorgehoben. Die Vertreterin der Lufthansa

berichtet, dass die Empfehlung betriebsintern bisher nicht umgesetzt werden würde. Die Lufthansa würde weiterhin mit 1.000 Fuß Cutback starten. Momentan liefere die Ausschreibung für die Studie zum verträglichsten Startverfahren am Flughafen Frankfurt. Mit einem Ergebnis sei erst in ca. einem Jahr zu rechnen. Es ist geplant, die empfohlenen Startverfahren für die Lufthansaflotte Hamburg zu prüfen.

Die FLSB trägt die Themen der Senatsbefragung vom 24.05.2018 vor:

1. Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen
2. Jährlicher Bericht über die Entwicklung der Fluglärmsituation
3. Antrag der CDU für mehr Anwohnerschutz und eine hohe Akzeptanz des Hamburger Flughafens – Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen ausweiten

Hierbei weist sie darauf hin, dass die nächste Umweltausschusssitzung am 20.06.2018 stattfinden würde, dort aber noch nicht mit einer Antwort auf die Petition des BUND gerechnet werden könne.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Information über Gebäudeschäden durch Wirbelschleppen von landenden Flugzeugen

Der Vertreter der FHG stellt mithilfe einer Modelltragfläche dar, wie sich Wirbelschleppen bilden. Jedes Flugzeug erzeugt zwei gegenläufige Luftwirbel, die als Wirbelschleppe bezeichnet werden. Diese Luftwirbel entstehen, weil der Druckunterschied zwischen Unter- und Oberseite der Tragflächen an deren Enden eine Umströmung von unten nach oben erzeugt. Die Intensität der Wirbelschleppen hänge u.a. von der Flügelkonstruktion ab. Die Windgeschwindigkeit einer Wirbelschleppe sei höhenabhängig. Bis zu einer Höhe von 10 m sei mit Windstärken von 4 – 5 für verschiedene Flugzeugmuster zu rechnen. In 20 m Höhe läge die Windstärke bei etwa 5 – 6 und in 30 m Höhe sei mit einer Windstärke von 10 – 11 zu rechnen. Diese stärkeren Winde seien auf relativ schmale Streifen begrenzt (Breite etwa +/- 300 m, in der Länge zur Aufsetzschwelle auf knapp 3 km). In der Regel lösen sich Wirbelschleppen auf, bevor sie auf Hausdächer gelangen können. Bei Windstille können sie jedoch im Einzelfall lange genug stabil bleiben, um außerhalb des Flugplatzgeländes insbesondere höher liegende Dächer zu erreichen und dort im ungünstigsten Fall Dachziegel herauslösen, wie im Mai 2018 in Alsterdorf geschehen. Die Herbeiführung von Wirbelschleppschäden hänge u.a. von der Bebauung und Dachneigung sowie von der Überflughöhe und Witterung (Temperaturschichtung, Wind) ab. Nach einer Meldung eines Wirbelschleppschadens bei der FHG würden sofort Vor-Ort-Termine gemacht und die Schadensbehebung von Seiten der FHG beauftragt, um Folgeschäden zu vermeiden. Auf Rückfrage erläutert der Vertreter der FHG, dass das verursachende Flugzeug ermittelt und i.d.R. die Erstattung ausgelegter Reparaturkosten über die Versicherung der ermittelten Luftverkehrsgesellschaft abgewickelt würde. Bei bestehenden Bedenken zur Dachsicherung können sich die Anwohner an die FHG wenden und einen Beratungsservice und eine Dachsicherung nutzen. Schon in den späteren 1980er Jahren seien Dachsicherungsprogramme von Seiten der FHG durchgeführt worden. Ein Vertreter der BVF erläutert, dass die physikalische Energie einer Wirbelschleppe erheblich sein könne. So könne beispielsweise die Wirbelschleppe einer Boeing 777 einen knapp 2 Meter hohen Busch auf 50 cm zusammendrücken.

Auf die Frage des Zusammenhangs zwischen Wirbelschleppschäden und dem Flugzeugtyp führt der Vertreter der FHG aus, dass die Wahrscheinlichkeit zum Eintritt eines Wirbelschleppschadens bei einem größeren Flugzeugmuster, wie es bspw. B747, B777, A340 oder A 380 darstellen, höher sei. Weiter wird angebracht, dass sich auch die Profildicke günstig auf die Entstehung von Wirbelschleppschäden auswirken könne. Neben den Schäden an Dächern solle ein gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr, durch bspw. abgerissene Äste, nicht außer Acht gelassen werden. Hierzu äußerte der Vertreter der FHG, dass die FHG mithilfe des Bezirksamts in den Einflugschneisen rund um den Flughafen 22.000 Bäume unter ständiger Beobachtung habe.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Stadtverträglicher Flughafen - Schutz vor besonders stadunverträglichem Fluggerät (FLSK-Drs. 18/17) – Modifizierter Antrag gemäß 229. FLSK-Sitzung (FLSK-Drs. 14/18)

Es wird vorgeschlagen über den Beschlussvorschlag ziffernweise abzustimmen. Die Kommission stimmt dem Vorgehen zu.

Es folgt die Beschlussfassung zum Antrag der BVF (FLSK-Drs. 14/18):

- I. Die Genehmigungsbehörde wird gebeten, zu berichten**
1. **Weshalb es in 2018 auch an verklammerten Dächern zu Beschädigungen und Gefährdungen der Umgebung kam und weshalb die verursachenden Flüge gleichwohl zugelassen worden waren.**
 2. **wie künftig der Schutz der Bevölkerung vor besonders stadtunverträglichem Fluggerät wie der B777 erfolgen soll.**
 3. **ob die Genehmigungsbehörde die Auffassung teilt, dass eine Beschränkung der am Flughafen Hamburg zulässigen Fluggeräte auf die Lärmklassen 1-3 geeignet ist, um die Stadtverträglichkeit herzustellen oder ob weiter gehende Beschränkungen notwendig sind.**

Der Beschlussantrag wird mit 2 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

- II. Die Fluglärmenschutzkommission hält es für notwendig, dass sie an der Änderung von Regelungen, die zu einer Mehrbelastung von Siedlungsgebieten mit Fluglärm führen können, beteiligt wird.**

Der Beschlussantrag wird mit 3 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

- III. Die Fluglärmenschutzkommission empfiehlt, zügig die Regelungen entsprechend der Regelung gemäß Planfeststellungsbeschluss wie folgt zu fassen: „Für Landungen von Luftfahrzeugen, die nicht einer der Lärmklassen 1 bis 4 der Flughafenentgeltordnung zugeordnet sind oder die ein höchstzulässiges Landegewicht von über 200.000 kg haben, ist RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen und die allgemeine Sicherheit nicht gefährdet ist. Für den Verkehr zur Lufthansa-Technik können Ausnahmen zugelassen werden, wenn die allgemeine Sicherheit nicht gefährdet ist.“**

Der Beschlussantrag wird mit 7 Ja-Stimmen und 5 Nein-Stimmen mehrheitlich angenommen.

- IV. Sollte eine Regelung wie in Ziffer III formaljuristisch problematisch sein, empfiehlt die Fluglärmenschutzkommission, zügig die Regelungen entsprechend der Regelung gemäß Planfeststellungsbeschluss wie folgt zu fassen: „Für Landungen von Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Landegewicht von mehr als 200.000 kg ist RWY 05 oder RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.“**

Der Beschlussantrag wird mit 5 Ja-Stimmen und 7 Nein-Stimmen mehrheitlich abgelehnt.

- V. Die Fluglärmenschutzkommission empfiehlt, Flüge nach und von Hamburg mit Fluggerät der Lärmklassen 5 und höher künftig gemäß dem norddeutschen Luftverkehrskonzept über den Flughafen Schwerin-Parchim (SZW) statt über den Hamburger Flughafen HAM abzuwickeln.**

Der Beschlussantrag wird mit deutlicher Mehrheit abgelehnt (3 Ja-Stimmen).

TOP 5

Antrag vom 09.02.2018 von RA Karsten Sommer auf „Einschreiten wegen fortdauernder Verstöße gegen die Betriebsgenehmigung des Verkehrsflughafens Hamburg“ (FLSK-Drs. 15/18)

Ein Vertreter der BVF bittet darum Erläuterungen zur Anwendung der Bahnbenutzungsregeln (BBR) und dem Regel-Ausnahme-Verhältnis von Seiten der BWVI zu erhalten, um eine Beratung über dieses Thema in der FLSK zu ermöglichen. Es müsse zudem geklärt werden, ob Abweichungen von den BBR Rechtsverstöße darstellen. Hierbei ist auch auf das Regel- / Ausnahmeverhältnis einzugehen.

Die Vertreterin der BWVI weist darauf hin, dass die BBR ein Bestandteil der Betriebsgenehmigung der Flughafen Hamburg GmbH seien. Dabei gehe § 27 c LuftVG den BBR vor. In erster Linie dient die Flugsicherung damit der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.

Der Vertreter des BAF berichtet, dass bei dem BAF eingehende Beschwerden dazu geführt haben, dass die Deutsche Flugsicherung (DFS) am Standort Hamburg stichprobenartig auf die Einhaltung ihres gesetzlichen Auftrags bei der Wahl der Betriebspisten inspiziert wurde. Daraus resultierten keine

Beanstandungen. Die vorrangige Aufgabe der DFS sei es, den jeweils am Flughafen zugelassenen Verkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Bei den BBR handele es sich nicht um Betriebsbeschränkungen, sondern um Benutzungsregeln. Luftrechtlich seien 4 Pisten vorhanden, sodass jede Piste zur Verkehrsabwicklung genutzt werden könne. Soweit es die jeweilige Verkehrssituation zulasse, würden die BBR berücksichtigt.

Ein Vertreter der BVF schlägt vor den TOP 6 (*Bahnbenutzungsregelung*) aufgrund der gleichen Thematik unter TOP 5 anzubringen. Die Kommission stimmt dem zu.

Es folgt eine Präsentation durch einen Vertreter der BVF hinsichtlich der Einhaltung der BBR am Hamburger Flughafen (**vgl. FLSK-Drs. 18/18**). Er stellt seine Auswertungen zur Einhaltung der Ziffer 2.3 im Jahr 2017 vor. Daraus ist abzuleiten, dass in der Praxis massiv von der Regel 2.3 abgewichen wird, sodass in der täglichen Luftverkehrsabwicklung die Ausnahme zum Regelfall werden würde. In 364 von 365 Nächten fände die BBR 2.3 im Jahr 2017 keine Anwendung. Vom vortragenden Vertreter der BVF werden zwei Beschlussvorschläge zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der bestehenden BBR von der BVF unterbreitet. Die anschließende Diskussion ergab, dass lediglich von einer Berichterstattung zu dem Thema der BBR ausgegangen worden sei und die Beschlussvorschläge zur Sitzung nicht vorgelegen haben. Folglich könne keine Beschlussfassung erfolgen. Es wird angeregt, dass der Vertreter der BVF ggf. für die Tagesordnung der nächsten FLSK einen Antrag einbringen möge. Die Beschlussvorschläge sollen bei der Geschäftsführung der FLSK vorgelegt und als Drs. eingebracht werden. Das antragsbegründende Material ist um die in der Diskussion aufgetretenen Fragestellungen zu ergänzen und erläutern.

Der Vorsitzende bittet darum, dass für die 231. FLSK-Sitzung am 31.08.2018 von der BWVI, dem BAF bzw. der DFS vorab jeweils eine BBR-Handreichung zur nächsten Sitzung eingebracht wird, um eine fundierte Beratung in der FLSK zu ermöglichen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Bahnbenutzungsregelung

Siehe TOP 5.

TOP 7

Stand der Einführung von GBAS (FLSK-Drs. 16/18)

Ein Vertreter der BVF führt aus, dass der Flughafen Hamburg lediglich für ein Viertel der Landerichtungen über ein CAT III Instrumentenlandesystem verfügt. Dies führe dazu, dass bei ungünstigen Sichtverhältnissen auch dann über die dicht besiedelte Einflugschneise 23 gelandet werden würde, wenn dieses nach den Grundsätzen der Bahnbenutzung nicht angezeigt wäre.

Der Vertreter der BVF unterbreitet folgenden Beschlussvorschlag:

Die FHG, DFS und Genehmigungsbehörde werden gebeten:

- über den Stand der Einführung von GBAS
- über die Nachrüstung von CATIII-ILS auf den Bahnrichtungen 05/15/33

zu berichten.

Der Vorsitzende bittet darum, über die Beschlusspunkte schriftlich zu berichten.

Die Kommission stimmt zu.

TOP 8

Bericht über FLSK vor Ort in Hasloh am 26.03.18

Die FLSB berichtet kurz über die Veranstaltung in Hasloh, an der zahlreiche Bürgerinnen und Bürger teilnahmen. Ein wichtiges Thema sei dabei der Flugweg und die Abdrehpunkte von startenden Flugzeugen zwischen Hasloh und Quickborn gewesen. Eine Auswertung der Flugbahnen soll von der DFS zu einer der nächsten FLSK-Sitzungen vorgelegt und darüber berichtet werden. Auch der Bürgermeister von der Gemeinde Hasloh geht darauf ein, dass sich die Anwohner in Hasloh eine Optimierung der Flugbahn der startenden Flugzeuge wünschen.

Der stellvertretende Vorsitzende, der die Sitzung in Hasloh leitete, berichtet, dass von mehreren Bürgern vorgebracht wurde, dass die Zahl der Flugbewegungen insgesamt und insbesondere die späten

Landungen (in der Zeit zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr) im Bereich Hasloh und Quickborn angestiegen seien. Weiterhin wurde die FLSK auf die Entwicklung neuer, besonders lärmintensiver Open-Rotor-Triebwerke aufmerksam gemacht. Er empfiehlt, dass im Hinblick auf die geplanten Open-Rotor-Triebwerke Experten zur Information der FLSK über diese technische Änderung eingeladen werden, um die Folgen für den Fluglärm zu einschätzen zu können.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 9

Stellungnahme Hamburgs zum Entwurf des Fluglärmberichts

Zu dem vom Bundesumweltministerium erarbeiteten Entwurf eines Berichtes nach § 2 Absatz 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz) fand eine Länderbeteiligung statt. Hierzu haben sowohl die BWVI als auch die BUE Stellungnahmen abgegeben. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit schlägt der Vorsitzende vor, den TOP 9 zu vertagen und die genannten Stellungnahmen mit der Einladung zur nächsten FLSK-Sitzung am 31.08.2018 zu versenden. Der Vertreter der BVF weist darauf hin, dass auch die BVF eine Stellungnahme verfasst habe und diese ebenfalls der Einladung als Diskussionsgrundlage beigelegt werden soll.

Die Kommission stimmt zu.

TOP 10

Bericht über Aufstellung LAP Hamburg 2018

Die FLSB berichtet über die Fortschreibung des Lärmaktionsplans (LAP), die alle fünf Jahre erfolgt. Der letzte LAP wurde 2013 aufgestellt. Derzeit können Bürgerinnen und Bürger sich bis zum 19.06.2018 an einer Umfrage beteiligen. Dabei können auch Aussagen zum Fluglärm getroffen werden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 11

Kurzbericht über Ergebnisse der mobilen Messstellen

Der Vertreter der FHG berichtet kurz über die Ergebnisse der mobilen Messstellen in Jersbek (Langereihe) und Niendorf (Maaßweg). Wegen der fortgeschrittenen Zeit kann er seine dazu vorbereiteten Präsentationen nicht zeigen und gibt diese gerne zu Protokoll (**vgl. FLSK-Drs. 19/18**). Weiter kündigt er an, dass ab Mitte Juni 2018 4 mobile Messwagen im Einsatz sein sollen. Die mobile Messstelle C02 zieht zeitweise von Jersbek nach Ahrensburg (Neubaugebiet). Es sind Messungen ab August 2018 in Lururp (Farnhornweg) geplant. Weitere Messungen erfolgen zudem in Langenhorn (Willersweg und Wrangelkoppel) sowie Poppenbüttel (Kiwittredder).

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 12

Sonstiges

12.1 Einführung des A 380 am Hamburger Flughafen

Die FLSB berichtet, dass sie lediglich aus den Presseberichterstattungen erfahren habe, dass der A 380 ab dem Winterflugplan 2018 am Hamburger Flughafen verkehren würde. Es wäre wünschenswert, wenn diese Information von Seiten der FHG zuvor an die FLSB herangetragen worden wäre.

12.2 Bericht über Ultrafeinstaub

Die FLSB trägt vor, dass es einen Zwischenbericht zum Thema Ultrafeinstaub aus Frankfurt geben würde, der zum Protokoll genommen werde (**vgl. FLSK-Drs. 20/18**).

12.3 Stromausfall am Hamburger Flughafen

Der Vertreter der FHG berichtet über den Stromausfall am Hamburger Flughafen vom 03.06.2018, der dazu führte, dass jeglicher Flugverkehr eingestellt werden musste. Ursächlich sei eine Kabelbündelverschmelzung als Kurzschluss im Blockheizkraftwerk gewesen. Dabei seien auch die Kabel der Notstromaggregate beschädigt worden. Zwar gäbe es auch eine zweite öffentliche Stromversorgung,

diese sei jedoch durch den starken primären Kurzschluss auch morgens mit ausgefallen. Erst nach Klärung der Ursache konnte die öffentliche Stromversorgung wieder dazu geschaltet werden. Leider konnten dadurch auch keine Informationen für die Passagiere im Internet eingestellt werden. Dies sei erst ab der Mittagszeit möglich gewesen, als die ersten Systeme wieder hochgefahren werden konnten.

12.4 B737-800 Max am Hamburger Flughafen

Der Vertreter der FHG trägt vor, dass im Mai 2018 die erste Boeing 737-800 Max in Hamburg geflogen sei. Diese ist mit einer neuen Art Triebwerke ausgestattet. Die Startgeräusche seien im Vergleich zur B737-800 um ca. 4 dB(A) geringer gewesen. Bei der Landung sei eine Verringerung um 2 dB(A) beim Überflug im Nahbereich ermittelt worden. Zu den bisherigen Airlines, die Hamburg mit den „Max-Triebwerken“ anfliegen, gehören Icelandair und Air Italy.

12.5 Klimaschutz-Zertifikat

Der Vertreter der FHG berichtet, dass der Hamburger Flughafen erneut das Zertifikat Level 3 zur Reduktion von CO₂-Emissionen erhalten habe. Von 2009 bis heute wurden die bodengebundenen Emissionen von der FHG von gut 40.000 Tonnen auf 18.200 Tonnen in 2017 reduziert.

Der Vorsitzende dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 13:07 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Shari Zweigel

gez. Harald Rösler