

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2102 / 234
07.08.2019

Niederschrift

über die 234. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 14.06.2019

Teilnehmer:

Jens **Aßmann** (HK Hamburg), Alexander **Brückner** (MELUR SH), Christian **Durak** (WIMI SH), Wolfgang **Düvel** (Eimsbüttel), Ingo **Freund** (Wandsbek), Kai **Gätgens** (Eimsbüttel), Dr. Ines **Köhler** (DLH), Thomas **Köppl** (Quickborn), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (Hamburg-Nord), Alexander **Krumm** (BSW), Dietmar **Kuhlmann** (Eimsbüttel), Jürgen **Langbehn** (Altona), Karin **Nielsen** (Hamburg-Nord), Dr. Olaf **Pawlitcki** (BWVI), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (Fluglärmenschutzbeauftragte), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Josephine **Richter** (BWVI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Michael **Sarach** (Kreis Stormarn), Dr. Uwe **Schacht** (BUE), Axel **Schmidt** (FHG), Liselotte **Schneede** (Eimsbüttel), Dr. René **Schwartz** (BVF), Ralf **Staack** (Hamburg-Nord), Andrea **Wächter** (DFS), Torsten **Wagner** (BUE), Matthias **Wallner** (TUfly), Thorsten **Wolf** (Kreis Segeberg)

Die Kommission ist beschlussfähig.

Die stellvertretende Vorsitzende eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden und fragt nach Änderungswünschen zur Tagesordnung. Diese gibt es nicht. Anschließend stellt sie Herrn Christian Durak als neues Kommissionsmitglied für das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein (WIMI SH) vor.

Auf die Frage eines Vertreters der BVF hinsichtlich einer Abstimmung zum Einvernehmen mit dem Protokoll der letzten Sitzung antwortete die Fluglärmenschutzbeauftragte, dass im Interesse einer zeitnahen Einstellung des Protokolls ins Internet offene Punkte bereits bei der Protokollerstellung geklärt werden. Eine Abstimmung zum Einvernehmen mit dem Protokoll im Rahmen der Sitzung ist daher nur erforderlich, wenn die Darstellung nach wie vor strittig ist.

TOP 1

Anpassung der Slotvergabe (FLSK-Drs. 27/18)

Ein Vertreter der BVF führt aus, dass zunehmend Flüge von der Tageszeit in die Tagesrandstunden und die Nachtzeit verlagert werden und somit in diesen Zeiträumen eine hohe Lärmbelastung auftritt, obwohl das lärmmedizinische Gutachten zum Planfeststellungsverfahren 1998 für den Flughafen Hamburg eine deutliche Entlastung in diesen Zeiträumen gefordert hat (**vgl. FLSK-Drs. 27/18**). Bei der Slotvergabe für den inzwischen vollkoordinierten Flughafen werden bislang die o.g. Erfordernisse für einen innerstädtischen Flughafenbetrieb nicht berücksichtigt. Daher wird vorgeschlagen, die Anzahl der zu vergebenden Slots an die Lärmschutzerfordernisse anzupassen.

Ein Vertreter der BWVI erwiderte darauf, dass für die Slotvergabe der zentrale Flughafenkoordinator zuständig ist. Dieser ist beim BMVI angesiedelt und nicht frei in seinen Entscheidungen, sondern weist die Slots auf der Grundlage einer EU-Verordnung (545/2009 über „gemeinsame Regeln für die Zuwei-

„*sung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft*“) entsprechend der technischen Machbarkeit (Koordinationseckwerten) und der genehmigten Möglichkeiten (Betriebsgenehmigung) des Flughafens zu. Eine Reduktion der Slots aus Lärmschutzgründen wäre nur über die Anpassung der Betriebsgenehmigung (Betriebszeiten) des Flughafens möglich. Der Flughafen hat eine 24-stündige Betriebspflicht. Es bestehen keine behördlichen Möglichkeiten, die Slotnutzung zu begrenzen.

Der Vertreter der FHG sieht durch die mit dem Antrag bezweckte Soteinschränkung einen Verstoß gegen die geltende Betriebsgenehmigung des Flughafens, eine solche würde einer Bewegungskontingierung gleichkommen.

Ein Vertreter des Bezirkes Nord äußert, dass wegen geltenden EU-Rechts die Slotvergabe möglicherweise nicht beeinflussbar ist; man aber im Antrag die Empfehlung einbinden kann, bestimmte Slots nicht zu nutzen.

Im weiteren Verlauf der Diskussion begrüßen verschiedene Kommissionsmitglieder den Antrag als empfehlenden Beschluss, sehen aber durchaus auch noch Unklarheiten bezüglich der rechtlichen Relevanz.

Vertreter der BVF schlagen vor, den etwas geänderten Wortlaut der FLSK-Drs. 27/18: „Anpassung der zu ~~vergebenden~~ **nutzenden** Slots an die Erfordernisse“ als empfehlenden Beschluss zur Abstimmung zu stellen.

Die geänderte Beschlussvorlage wird mit 15 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

TOP 2

Einrichtung einer Arbeitsgruppe „Flugauswertung“

Ein Vertreter der BVF schlägt (ähnlich wie am Flughafen Frankfurt) die Einrichtung einer FLSK-Arbeitsgruppe „Flugauswertung“ auch am Flughafen Hamburg vor (**vgl. FLSK-Drs. 41/18 und 01/19**), um zum Beispiel Verspätungsgründe oder Verstöße gegen die Bahnbenutzungsregeln unabhängig und transparent zu prüfen. Die AG soll der FLSK zu jeder Sitzung über ihre Ergebnisse (insbesondere zur Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen und der Bahnbenutzungsregeln) Bericht erstatten. Teilnehmende sollten Vertreter mindestens der FHG, DFS, BUE sowie BVF sein. Die Fluglärmschutzbeauftragte solle federführend die Organisation der AG übernehmen.

Auf die Einwände von Vertretern des Bezirks Eimsbüttel und des Kreises Segeberg, ob diese AG nicht in bereits bestehende Auswertungen eingreift und welchen konkreten Mehrwert sie hätte, erklärt ein Vertreter der BVF, dass kein konkurrierender Eingriff in bereits bestehende Auswertungen gemeint ist, sondern eine Ergänzung durch die Ausnutzung von Synergieeffekten. So sind beispielsweise in Zusammenarbeit mit der DFLD sehr umfangreiche Datenerhebungen möglich, die die teils als intransparent empfundenen Darstellungen (z.B. von Seiten der DFS bzgl. der Bahnbenutzungsregeln) konsensfähiger ergänzen würden.

Die Vertreterin der Lufthansa merkt an, dass die erwähnte AG Flugauswertung in Frankfurt von der Stadt Frankfurt und nicht von der FLSK initiiert ist. Da in Hamburg bereits umfangreiche Flugauswertungen durch die BUE vorliegen, wird kein zusätzlicher Bedarf an weiteren Auswertungen gesehen.

Auch der Vertreter der FHG sieht keinen Bedarf an einer Teilnahme der FHG an dieser Arbeitsgruppe. Der Flughafen unternimmt bereits über eine Slotperformancegruppe mit 3 Vollzeit-Mitarbeitern sowie ständigen Austausch mit der BUE und Gespräche mit betroffenen Airlines große Anstrengungen zur Reduzierung von Verspätungen.

Die Fluglärmschutzbeauftragte verweist auf umfangreiche Auswertungen der BUE auf diesem Gebiet unter ständigem Austausch mit der FHG und DFS sowie Rückgriff auf deren Daten. Auch aus Kapazitätsgründen wird daher kein Bedarf an einer zusätzlichen AG Flugauswertung gesehen. Eine Vielzahl an Daten würde die Lärmbetroffenen nur verunsichern. Die vorhandene Kapazität sollte sinnvoller zur Fluglärmbekämpfung eingesetzt werden.

Auch die Vertreterin der DFS sieht keinen Bedarf an der Teilnahme der DFS an dieser AG. Ziel der FLSK sollte es sein, die DFS zu beraten, nicht zu kontrollieren. Zur Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln verweist sie auf ein laufendes Verwaltungsgerichtsverfahren.

Der Vertreter des Kreises Pinneberg empfiehlt, bei unterschiedlichen Interpretationen der Daten den fachlichen Austausch zwischen FHG/DFS und BVF zu suchen.

Der Vertreter Quickborns erinnert an die Aufgabe der FLSK, als öffentliches Gremium die Genehmigungsbehörde zu beraten. Dazu ist sie auf die Datenlieferungen der zuständigen Stellen angewiesen. Hat die FLSK den Eindruck, diese Daten wären falsch, sollten unabhängige Stellen dies überprüfen, derzeit wird aber kein Zweifel an der Richtigkeit der Daten gesehen.

Ein Vertreter der BVF entgegnete, dass keine Zweifel an den Datenerhebungen (z.B. Lärmmessungen) bestehen, diese aber nicht vollumfänglich wären.

Der Beschlussvorschlag zur Einrichtung einer AG „Flugauswertung“ wird mit 1 Ja-Stimme, 20 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt.

TOP 3

Folgen des Flughafenbaus für die Bevölkerung

Ein Vertreter der BVF stellt dar, die FHG erweitere aktuell die Flughafen-Suprastruktur, wodurch u.a. die Anzahl der Gates von 34 auf 56 steigen solle. Diese baulichen Maßnahmen würden, entgegen den Behauptungen des Flughafens, nicht nur zur Komfortsteigerung, sondern auch zu einer luftverkehrsseitigen Belastungszunahme führen (**vgl. FLSK-Drs. 02/19 und 11/19**). Dies würde aber nicht nur eine Plangenehmigung, sondern eine Planfeststellung mit Öffentlichkeitsbeteiligung nach LuftVG nach sich ziehen. Daher ergeht der Beschlussvorschlag, Vertreter der FHG, der BWVI und des BA Nord mögen in der 235. FLSK-Sitzung zu den Folgen des Flughafenbaus für die Bevölkerung berichten. Insbesondere ist hierbei zu erläutern, warum die einzelnen Teilausbauschnitte jeweils mittels Plangenehmigungsverfahren (anstelle eines Gesamtantrags mittels Planfeststellung) vollzogen werden bzw. werden sollen.

Der Vertreter der BWVI kündigt dazu ein Statement an, hinsichtlich der anhängigen Klage des BUND gegen das Busshuttlegate allerdings nur begrenzt aussagefähig. Zugleich verweist er auf eine Vielzahl an Antworten auf diesbezügliche bürgerschaftliche SKA.

Die stellvertretende Vorsitzende entgegnet, dass Vorwegnahmen in der Sache nicht erforderlich sind und bittet, entsprechende Ausführungen gemäß dem Beschlussvorschlag in der 235. FLSK-Sitzung zu machen.

Der Beschlussvorschlag wird mit 18 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

TOP 4

Freiwilliges Schallschutzprogramm Fluglärm der BUE

Ein Behördenmitarbeiter der BUE berichtet über ein städtisches Fluglärmschutzprogramm zur Verbesserung des baulichen Schallschutzes in der Wohnnachbarschaft des Flughafens Hamburg (**vgl. FLSK-Drs. 12/19**). Die Etablierung eines städtischen Fluglärmschutzprogramms ist ein Punkt des bürgerschaftlichen Ersuchens zur Verbesserung des Fluglärmschutzes am Hamburger Flughafen (21-Punkte-Plan, SenDrs. 21/14341). Mit dem Landesprogramm sollen Maßnahmen finanziert werden, die durch das gesetzliche Schallschutzprogramm infolge der Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs 2012 nicht abgedeckt werden können. Insbesondere betrifft das die Zweitantragstellung von baulichen Schallschutzmaßnahmen, die bei der Antragstellung im gesetzlichen Programm wegen der Toleranzmarge von 5 Dezibel für die Berücksichtigung bereits im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstiger Weise gewährter baulicher Schallschutzmaßnahmen nach § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV negativ beschieden wurden. Im Rahmen dieses Programms ist in den schutzbedürftigen Räumen der Einbau von Schallschutzfenstern oder zeitgesteuerter Fensterschließeinrichtungen in den Schlafräumen von in der Nacht-Schutzzone gelegenen Gebäuden möglich.

Die stellvertretende Vorsitzende berichtet, dass im Rahmen des freiwilligen Lärmschutzprogramms 8++ in Norderstedt auch Schallschutzfenster und zeitgesteuerte Fensterschließeinrichtungen eingebaut werden. Das Programm werde in Norderstedt gut angenommen.

Der Vertreter des Flughafens legt dar, dass die FHG im Rahmen des gesetzlichen 9. Lärmschutzprogramms an die gesetzlichen Grundlagen gebunden ist. Im Rahmen dieses gesetzlichen Lärmschutz-

programms sind bisher ca. 1500 Anträge gestellt worden, davon wurden ca. 1100 genehmigt. Das Kostenvolumen beläuft sich auf bisher rund 2,5 Millionen EUR.

Die FHG unterstützt das städtische Lärmschutzprogramm durch die Bereitstellung von Daten (z.B. zur Anzahl der Zweit Antragsteller). Innerhalb eines 1,3 km – Radius um das Bahnkreuz ist ein freiwilliges Schallschutzprogramm des Flughafens in Vorbereitung, wobei noch Fragen der Mittelbereitstellung zu klären sind.

Ein Vertreter der BVF fragt an, ob im Falle einer baulichen Erweiterung des Flughafens die Auslösewerte der Schutzzonen des Lärmschutzbereichs für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze nach § 2 Abs. 2 Ziffer 1 des Fluglärmschutzgesetzes heranzuziehen wären?

Der Mitarbeiter der BUE antwortet, dass wenn durch die bauliche Erweiterung die Bedingungen des § 2 Abs. 2 Satz 3 und 4 Fluglärmschutzgesetz erfüllt sind, die Auslösewerte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze heranzuziehen sind. Voraussetzung ist zum einen, dass ab dem 7. Juni 2007 eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach § 6 oder § 8 Luftverkehrsgesetz für die bauliche Erweiterung erteilt wurde und diese wesentlich ist, d.h. zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq, Tag}$ an der Grenze zur Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq, Nacht}$ an der Grenze zur Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt.

Der Vertreter der FHG führt an, dass die turnusmäßige Überprüfung des Lärmschutzbereiches nach § 4 Abs. 6 Fluglärmschutzgesetz im Jahre 2022 ansteht. Die nach dem DES 2020 in die Berechnung des Lärmschutzbereiches 2012 eingestellte Flugbewegungszahl von ca. 120.000 liegt deutlich über der gegenwärtigen (2018) Flugbewegungszahl von 89.000 – jeweils für die 6 verkehrsreichsten Monate.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

Verspätungen

Die Fluglärmschutzbeauftragte und der Vertreter der FHG präsentieren aktuelle Verspätungsdaten (**vgl. FLSK-Drs. 13/19 und 14/19**).

Die Fluglärmschutzbeauftragte führt aus, dass die Anzahl verspäteter Flüge im Zeitraum 23 – 24 Uhr in diesem Jahr bisher deutlich geringer ist als in den vorhergehenden Jahren (Stand 12.6.2019 bisher 263 Verspätungen). Von den verspäteten Flügen lagen ca. 50% im Zeitraum 23:00 – 23:15 Uhr und ca. 80% im Zeitraum 23:00 – 23:30 Uhr. Allerdings war im Zeitraum Januar bis April 2019 der Anteil verspäteter Starts mit 49 noch verhältnismäßig hoch. Im Zeitraum Januar bis April 2019 hatten die Airlines Eurowings (36), Ryanair (33), Lufthansa (24) und Condor (18) den größten Anteil an den Verspätungen. Die 25%-Regelung (25% Verspätungen innerhalb eines Monats bei mind. 3 Flügen/Woche) wurde von Ryanair (FR1517 nach London-Stansted in den Monaten Januar und Februar 2019) und Lufthansa (LH034 aus Frankfurt im Monat Mai 2019) überschritten. Durch Umplanungen konnte Ryanair die Verspätungen von FR1517 in letzter Zeit reduzieren.

Der Vertreter der FHG bestätigt in seinen Ausführungen den positiven Trend bei den Verspätungen. Bisher waren mehr als 60% weniger Flüge in der Verspätungsstunde zu verzeichnen als im Vorjahr. In den ersten fünf Monaten des Jahres 2019 war durchschnittlich jeder dritte Tag ohne Flugbewegung nach 23 Uhr. Die Aufteilung auf vier An- und Abflugrichtungen erhöht für jede Richtung die durchschnittliche Zahl der Tage ohne Flugbewegung. Häufigster Verspätungsgrund ist leider immer noch die Flugsicherung. Sowohl Flughafen als auch Airlines haben nach dem Luftfahrtgipfel Maßnahmen eingeleitet, um die Anzahl der Verspätungen gering zu halten. Beim Flughafen kümmert sich ein Verspätungsteam um verbesserte Umlaufplanungen und bei den Bodenverkehrsdiensten wird mehr Personal eingesetzt. Auch in Bezug auf den Sommerflugplan 2019 gibt es die Bereitschaft der Airlines, Flüge vorzuverlegen. So sind 16% weniger geplante Flüge in der Zeit zwischen 22-23 Uhr im Sommerflugplan 2019 im Vergleich zu 2018.

Die Vertreterin der Lufthansa erklärt, dass im Rahmen der Maßnahmen zur Sommerflugplanung u.a. auch die Crewumläufe angepasst wurden und dadurch Verspätungen um ca. 50% reduziert werden konnten. Leider trifft dies noch nicht auf den Flug LH034 zu. Die Lufthansa ist bemüht, die Verspätungen auch bei diesem Flug weiter zu reduzieren.

Ein Vertreter der BVF erkennt den positiven Trend bei der Entwicklung der Verspätungszahlen an, gibt aber zu bedenken, dass von Januar – Mai 2019 230 verspätete Flüge zu verzeichnen waren; im glei-

chen Zeitraum 2014 aber nur 141. Es müssen also noch weitere Anstrengungen bei der Reduzierung der Verspätungen erzielt werden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Aktualisierung der GO – Ergebnisbericht der AG

Die Fluglärmenschutzbeauftragte berichtet von den Ergebnissen der AG „Aktualisierung der Geschäftsordnung der FLSK“.

Zum Top 2 „Kriterien für die Mitgliedschaft in der FLSK (§2)“ fand eine rege und kontroverse Diskussion darüber statt, ob eine möglichst kleine Kommission eng nach den Vorgaben des Gesetzes (nach § 32b Abs. 4 LuftVG sollten „nicht mehr als 15 Mitglieder berufen werden“) oder eine breite überparteiliche Mitgliederverteilung wünschenswert sei. Nach ausführlicher Erörterung bestand Einigkeit darüber, § 2 der GO nicht zu ändern und die derzeitige Zusammensetzung der Kommission beizubehalten. Im Übrigen wird angestrebt, die Kommission nur unter sehr restriktiven Voraussetzungen des § 2 (1) GO zu vergrößern.

Zu Top 3 „Kriterien für den Vorsitz der FLSK (§3)“ wurde darüber diskutiert, ob sich die gleichzeitige Mitgliedschaft im Aufsichtsrat des Flughafens mit der Position des Vorsitzenden der FLSK vereinbaren lässt. Ebenfalls strittig war die Frage, ob der Bezirk Hamburg-Nord als Baugenehmigungsbehörde wie tradiert den Vorsitz der FLSK übernehmen sollte. Auch hier konnte im Rahmen der AG keine Einigung für eine Änderung erzielt werden. Eine Diskussion zur Geeignetheit des Vorsitzenden wird zu gegebener Zeit in der FLSK im Rahmen der Wahlen und Wahlvorschläge erfolgen.

Zum Top 4 „Gaststatus“ hinsichtlich der Teilnahme von Gästen bei den Kommissionssitzungen gab es zwei kontroverse Positionen. Zum einen besteht die Auffassung, dass Gäste nicht zugelassen seien (sonst würde der Begriff in der GO auftauchen) und eine solche Öffnung auch nicht wünschenswert sei. Zudem lässt § 11 GO die Zulassung von Sachverständigen zu. Zum anderen fanden sich Befürworter einer Öffnung der FLSK für Gäste um damit eine breitere Öffentlichkeit und mehr Transparenz zu erreichen und die Akzeptanz des Gremiums in der Bevölkerung zu erhöhen. Es wurde daher vorgeschlagen auf der **nächsten FLSK-Sitzung über folgende Fragestellungen abzustimmen:**

- 1) Sollen Dauergäste zugelassen werden?
- 2) Sollen Gäste auf Einzelantrag jeweils zu den FLSK-Sitzungen zugelassen werden?
- 3) Soll die Moderatorin der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ als Dauergast zugelassen werden? (Diese Abstimmung nur, wenn die Abstimmung zu 1 ein positives Votum erhält).

Zum Top 5 „Abstimmung der Ergebnisniederschrift“ (§9) gab es einen einvernehmlichen Vorschlag der AG zur Präzisierung der Abstimmung im elektronischen Umlaufverfahren, um eine möglichst zeitnahe Veröffentlichung im Internet zur Erhöhung der Transparenz zu ermöglichen. So wird etwa 3 Wochen nach der Sitzung der mit der/dem Vorsitzenden abgestimmte Entwurf der Niederschrift mit einer Stellungnahme-Zeit von 10 Werktagen an alle FLSK-Mitglieder verschickt. Sollte es gewichtige Ergänzungs- bzw. Änderungshinweise geben, sind diese in der darauf folgenden Sitzung zu klären oder schriftlich zu dokumentieren. Anderenfalls gilt die Ergebnisniederschrift als abgestimmt und kann veröffentlicht werden und wird nochmals an alle Mitglieder in elektronischer Form verteilt. Über diesen Vorschlag soll in der FLSK ein **Beschluss zur Änderung der GO** gefasst werden.

Zum Top 7 „Datenschutz“ wird die Geschäftsführung der FLSK demnächst Informationen zu den aktuellen Datenschutzbestimmungen bekanntgeben.

Zum Top 8 „Sonstiges“ bestand Einvernehmen darüber, Vorträge in der Regel zeitlich zu begrenzen (auf etwa 10 Minuten).

Informativ wird zur Änderung der GO auch vorgeschlagen, § 13 (3) der GO zu Reisekosten und Ersatz der notwendigen Auslagen für die Geschäftsführerin / den Geschäftsführer zu streichen, da diese über behördeninterne Vorschriften bereits geregelt sind.

Der Vertreter des Kreises Pinneberg informiert darüber, dass er der Geschäftsführung mit Mail vom 12.06.2019 einen präzisierender Alternativvorschlag zur Änderung des § 9 GO (Niederschrift) eingereicht hat, der noch praxisnäher ist.

Die Diskussion zu § 2 GO (Mitgliedschaft) bezieht sich auf die Größe und den Proporz der Kommission. So sind traditionell bestimmte Institutionen mit mehr Mitgliedern in der Kommission vertreten, was § 2 (1) GO zuwiderläuft. Darin besteht auch die Gefahr, dass Abstimmungen durch den Proporz beeinflusst werden könnten. Trotz der historisch gewachsenen Strukturen sollte der Mut aufgebracht werden, die FLSK im Sinne einer besseren Arbeitsfähigkeit zu verkleinern. Die Fluglärmenschutzbeauftragte gibt zu bedenken, dass die Verkleinerung der FLSK einvernehmlich erfolgen müsste und eine

Änderung der gewachsenen Strukturen vermutlich nicht mehrheitsfähig wäre. Die stellvertretende Vorsitzende erinnert daran, dass die AG in diesem Bereich keinen Konsens erzielt hat und appelliert dazu, das zu akzeptieren. Der Vertreter Quickborns unterbreitet einen **Änderungsvorschlag zu § 2 (1) GO**: „... sollen **mindestens** je eine Vertreterin / ein Vertreter...angehören“.

Ein weiterer Diskussionspunkt ist die lange Vakanz des Vorsitzenden der Kommission und das Unverständnis darüber, warum nicht nach § 3 (1) „aus der Mitte der Kommission“ ein neuer Vorsitzender gewählt wird. Die Stellvertretende Vorsitzende erwidert, dass es die Fairness gebiete, zur Wahrung der Chancengleichheit zu warten, bis der Bezirk Hamburg-Nord wieder einen gewählten Bezirksamtsleiter hat. Ein Vertreter des Bezirkes Hamburg-Nord bestätigt die derzeit schwierige verwaltungspolitische Situation im Bezirk, besteht aber auch auf dem Anspruch, mit Vertretern des Bezirkes gleichberechtigt in die Wahl zu gehen. Auf die Frage, warum die Wahl des Kommissionsvorsitzes nach § 3 GO der Zustimmung durch die für den Luftverkehr zuständige Genehmigungsbehörde bedarf, erwidert die Fluglärmschutzbeauftragte, dass dies eine Forderung aus § 32b Abs. 5 LuftVG ist. Hinsichtlich eines möglichen Interessenkonflikts zwischen dem FLSK-Vorsitz und der Funktion eines Aufsichtsratsmitgliedes des Flughafens wird nach Kriterien gefragt, denen die Vorsitzende / der Vorsitzende diesbezüglich genügen muss. Ein Vertreter der BWVI erwidert, dass es einen derartigen Kriterienkatalog nicht gibt. Sollten Interessenkollisionen vorliegen, müssten diese im Einzelfall geprüft werden. Eine Vertreterin des Bezirkes Nord macht auf die zeitliche Diskrepanz der nach § 3 (1) GO alle vier Jahre stattfindenden Wahl des Kommissionsvorsitzes und der alle fünf Jahre stattfindenden Bezirkswahlen aufmerksam.

Ein Vertreter der BVF unterbreitet einen **Änderungsvorschlag zu § 7 (4) GO**: „...so teilt sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe **schriftlich** mit.“

Die Abstimmungen zu den unter Top 4 „Gaststatus“ der AG vorgeschlagenen Fragestellungen ergibt folgendes Ergebnis:

Sollen Gäste zu den FLSK-Sitzungen auf Einzelantrag zugelassen werden? – 14 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen, 4 Enthaltungen

Sollen Dauergäste zugelassen werden? – 1 Ja-Stimme, 20 Nein-Stimmen 1 Enthaltung – Damit entfällt die Abstimmung zum Dauergaststatus der Moderatorin der „Allianz für den Fluglärmschutz“.

Die Abstimmungen zu den in der Diskussion eingebrachten beiden Änderungsvorschlägen der Geschäftsordnung ergibt folgendes Ergebnis:

Änderungsvorschlag zu § 2 (1) GO: „... sollen **mindestens** je eine Vertreterin / ein Vertreter...angehören“. – 6 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen, 13 Enthaltungen. Damit ist die Änderung angenommen.

Änderungsvorschlag zu § 7 (4) GO: „...so teilt sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe **schriftlich** mit.“ – 21 Ja-Stimmen, keine Nein-Stimme, 1 Enthaltung. Damit ist die Änderung angenommen.

Die **Abstimmung zur somit geänderten Geschäftsordnung** (Neufassung § 9 (2,3) GO lt. Vorschlag der AG, Streichung § 13 (3) GO, Änderungsvorschläge zu § 2 (1) GO und § 7 (4) GO) ergibt folgendes Ergebnis: 21 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, keine Enthaltung. **Damit ist die geänderte Geschäftsordnung angenommen.**

Zur Beschwerde des Vertreters des Kreises Pinneberg, dass sein der Geschäftsführung vorliegender Alternativvorschlag zur Änderung des § 9 nicht berücksichtigt wurde, entgegnet die Stellvertretende Vorsitzende, dass über die Änderungen zur Geschäftsordnung bereits abgestimmt wurde. Der Vorschlag hätte in die Diskussion eingebracht werden müssen. Gleichwohl besteht das Antragsrecht für den Vorschlag nach § 7 GO auf der nächsten FLSK-Sitzung.

TOP 7

FLSK vor Ort in Quickborn am 25.6.2019

Die Fluglärmschutzbeauftragte informiert über den nächsten Termin der FLSK vor Ort in Quickborn am 25.6.2019.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8*Sonstiges*

Der Vertreter der FHG berichtet über zwei kleine Wirbelschleppenschäden im Anflug auf RWY 33. Die Schäden wurden bereits reguliert. Ebenfalls berichtet er über die CO₂ – Bilanzen durch den Flugverkehr über Hamburg (und damit im Vergleich zu der Gesamtverkehrsbelastung in Hamburg) und der CO₂ - Bilanz des Hamburger Flughafens über die letzten Jahre. Der Flughafen hat das Ziel, bis 2021/22 klimaneutral zu sein.

Die stellvertretende Vorsitzende schlägt vor, dieses Thema auf der nächsten FLSK-Sitzung als ordentlichen Tagungsordnungspunkt (mit Drucksache zur Vorbereitung der Mitglieder) einzubringen.

Auch ein Vertreter der BVF kündigt ebenfalls einen Fachbeitrag der BVF zu diesem Thema an.

Auf den Einwand des Vertreters Quickborns, dass Aufgabe der FLSK die Fluglärmbekämpfung ist, erwidert die stellvertretende Vorsitzende, dass nach § 32b Abs. 1 LuftVG die Aufgabe der FLSK die „Beratung der Genehmigungsbehörde...über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge...“ ist. Daher ist auch die Luftverschmutzung durch Luftfahrzeuge originäres Aufgabengebiet der Kommission.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Die stellvertretende Vorsitzende dankt den Teilnehmern für die Mitarbeit und schließt die Sitzung um 13.15 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Torsten Wagner

gez. Gebhard Kraft
gez. Elke Christina Roeder

Antrag zur 231. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 31.08.2018

Antragsteller:

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
Notgemeinschaft der Flughafenanlieger Hamburg e.V.
BIG Fluglärm-Hamburg e.V.
Gebhard Kraft

Thema: Anpassung der Slotvergabe

Kurze Zusammenfassung des Sachverhalts:

Das Lärmmedizinische Gutachten zur Planfeststellung für den Flughafen Hamburg hatte eine deutliche Entlastung der besonders empfindlichen Tagesrandzeiten 06:00-07:00 und 19:00-22:00 sowie der Nachtzeit ab 22:00 gefordert.

Die Fluglärmbelastung ist seit dem in diesen Zeiten deutlich gestiegen. Insbesondere führt der intensive Nachtflugverkehr nach 22:00 zu einer erheblichen Überschreitungen der Richtwerte der WHO in Siedlungsgebieten um über 10.000%, so dass nach Angabe der WHO Gesundheitsschäden für die Bevölkerung nicht ausgeschlossen sind. Während in den 1990er Jahren die Verkehrsspitzen am Nachmittag lagen, sind diese inzwischen planerisch in die Abend- und Nachtzeit verlegt worden. Auch im Nachtflugverkehr werden Wohngebiete in enger Taktung (3 Lärmereignisse in 4 Minuten) mit Lärmpegel Lmax von über 90 dB belastet.

Eine Verschärfung des Problems wird durch die erheblichen Belastung nach 23 Uhr durch Verspätungen bewirkt; bisherige Maßnahmen wie die „Pünktlichkeitsoffensive“ oder die Aufschläge auf das lärmabhängige Landeentgelt haben nicht den notwendigen Erfolg gehabt. Nach den Bahnbenutzungsregeln sollen nach 22 Uhr und vor 07 Uhr Starts und Landungen über die RWY 33 Start und RWY 15 Landung erfolgen. Dieser Betriebszustand wurde in den letzten Jahren fast nie realisiert, da hierfür entweder einen Verzicht auf Starts oder eine gegenüber der heutigen Planungspraxis auf 6 reduzierte Zahl der Flugbewegungen erfordert.

Der Flughafen Hamburg ist inzwischen vollkoordiniert. Bei der Slotvergabe werden bislang die o.g. Erfordernisse für einen stadtverträglichen Flughafenbetrieb nicht berücksichtigt.

Vorgeschlagene Maßnahme:

Anpassung der zu vergebenden Slots an die Erfordernisse.

Beschlussvorschlag:

Die Fluglärmkommission möge beschließen:

1. Die Slotvergabe soll künftig unter Beachtung der Erfordernisse eines stadtverträglichen Flughafenbetriebs erfolgen
2. Für die Zeiten 06-07 Uhr und 19-20 Uhr wird eine Vergabe von je maximal 10 Slots empfohlen.
3. Für die Zeit von 20 Uhr bis 21 Uhr wird eine Vergabe von maximal 9 Slots empfohlen.
4. Für die Zeit von 21 Uhr bis 22 Uhr wird eine Vergabe von maximal 8 Slots empfohlen.
5. Für die Zeit von 22 Uhr bis 23 Uhr wird eine Vergabe von maximal 6 Slots empfohlen.
6. Für die Zeit von 22 Uhr bis 23 Uhr wird empfohlen, Slots nur für Verkehre zu vergeben, die mit Fluggeräten der Lärmklassen 1 und 2 durchgeführt werden.

**Antrag zur
232. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission (FLSK)
für den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“
am 30.11.2018**

Antragsteller:

Dr. René Schwartz, Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)

Thema:

Arbeitsgruppe Flugauswertung

Bezug:

231. FLSK-Sitzung vom 31.08.2018 (TOP 2)

Sachverhalt:

In der 231. FLSK-Sitzung erfolgte unter TOP 2 erneut eine ausführliche Debatte zur Anzahl, den Verursachern und den Gründen der nächtlich verspäteten Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit (d.h. zwischen 23 Uhr und 6 Uhr) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen. In diesem Zusammenhang verweist ein Vertreter der BVF auf die erfolgreiche Arbeit der AG „Flugauswertung“ am Frankfurter Verkehrsflughafen (FRA). Dieses Vorgehen gilt es als best practice nach Hamburg zu übertragen. Für den „Helmut Schmidt-Airport“ ist die tageweise Erfassung und Auswertung folgender Kriterien von besonderer Relevanz: Fluggesellschaft, Flugnummer, Flugzeugmuster, Lärmklasse, Start / Landung, Flugziel, Flugstrecke (km), Flugzeit (geplant), Flugzeit (ist), FSC / LFC / LCC, „Rabattflieger“, „Mitzeichner der Pünktlichkeitsoffensive“, Wetter (METAR/TAF), Pistennutzung, BBR-Kompatibilität, Einhaltung der Nachtflugbeschränkung, Verspätungsgrund. Datenlieferanten sind: FHG, DFS, DWD, DFLD

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Einrichtung einer FLSK-Arbeitsgruppe „Flugauswertung“ für den Betrieb des „Helmut Schmidt-Airports“. Teilnehmende sollten Vertreter mindestens der FHG, DFS, BUE sowie BVF sein. Die AG soll der FLSK zu jeder Sitzung über ihre Ergebnisse (insbesondere zur Einhaltung der Schutzbestimmungen für die Bevölkerung, d.h. der Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen und der Bahnbenutzungsregeln) Bericht erstatten

Beschlussvorschlag:

- Die FLSK beschließt die Einrichtung einer AG „Flugauswertung“ mit dem Ziel der Erfassung und Auswertung der Flugbewegungen am „Helmut Schmidt-Airport“ und bittet die FLSB federführend die Organisation der AG zu übernehmen

Ahrensburg, den 20.10.2018

**Antrag zur
233. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission (FLSK)
für den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“
am 22.03.2019**

Antragsteller:

Dr. René Schwartz, Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)

Thema:

Einrichtung einer FLSK-Arbeitsgruppe „Flugauswertung“

Bezug:

231. FLSK-Sitzung vom 31.08.2018 (TOP 2)

232. FLSK-Sitzung vom 13.11.2018 (TOP 12)

Sachverhalt:

Regelmäßig erfolgt in den FLSK-Sitzungen eine Debatte zu den nächtlich verspäteten Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit (d.h. zwischen 23 Uhr und 6 Uhr). Am Frankfurter Verkehrsflughafen (FRA) besteht für die Auswertungsarbeit und Berichterstattung - auch ggü. der Öffentlichkeit - eine AG „Flugauswertung“. Dieses Vorgehen sollte als best practice angesehen und nach Hamburg übertragen werden. Für den „Helmut Schmidt-Airport“ ist die tage/nächtweise Erfassung und Auswertung folgender Kriterien von besonderer Relevanz: Fluggesellschaft, Flugnummer, Flugzeugmuster, Lärmklasse, Start / Landung, Flugziel, Flugstrecke (km), Flugzeit (geplant), Flugzeit (ist), FSC / LFC / LCC, „Rabattflieger“, „Mitzeichner der Pünktlichkeitsoffensive“, Wetter (METAR/TAF), Pistennutzung, BBR-Kompatibilität, Einhaltung der Nachtflugbeschränkung, Verspätungsgrund. Datenlieferanten sind: FHG, DFS, DWD, DFLD

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Einrichtung einer FLSK-Arbeitsgruppe „Flugauswertung“ für den Betrieb innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen. Teilnehmende sollten Vertreter mindestens der FHG, DFS, BUE sowie BVF sein. Die AG soll der FLSK zu jeder Sitzung über ihre Ergebnisse (insbesondere zur Einhaltung der Schutzbestimmungen für die Bevölkerung, d.h. der Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen und der Bahnbenutzungsregeln) Bericht erstatten

Beschlussvorschlag:

- Die FLSK beschließt die Einrichtung einer AG „Flugauswertung“ mit dem Ziel der Erfassung und Auswertung der Flugbewegungen am „Helmut Schmidt-Airport“ und bittet die FLSB federführend die Organisation der AG zu übernehmen

Ahrensburg, den 26.01.2019

**Antrag zur
233. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission (FLSK)
für den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“
am 22.03.2019**

Antragsteller:

Dr. René Schwartz, Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)

Thema:

Folgen des Flughafenausbaus für die Bevölkerung

Berichterstattung:

FHG, BWVI, BA Nord

Bezug:

207. FLSK-Sitzung vom 14.12.2012 (TOP 3)
213. FLSK-Sitzung vom 13.06.2014 (TOP 1)
217. FLSK-Sitzung vom 20.02.2015 (TOP 8)
232. FLSK-Sitzung vom 13.11.2018 (TOP 11)

Sachverhalt:

Die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) erweitert aktuell die Flughafen-Suprastruktur. Hierbei soll auch die Anzahl an Flugsteigen (Gates) von derzeit 34 auf 56 ansteigen. Pro bestehenden Flugsteig werden derzeit ca. 500.000 Passagiere pro Jahr abgefertigt. Bei einer Steigerung der Anzahl an Flugsteigen um 22 Stück ist daher mit bis zu ca. 11 Mio. zusätzlichen Passagieren pro Jahr zu rechnen. Die FHG selbst rechnet mit insgesamt 26 Mio. Passagieren pro Jahr im Jahr 2035. Dies entspräche einer Steigerung der Passagierzahl gegenüber 2018 von ca. 9 Mio. Passagieren. Um diesen Passagierzuwachs abwickeln zu können, sind mindestens 56.000 zusätzliche Starts und Landungen pro Jahr erforderlich. Annahme hierbei ist, dass sich die durchschnittliche Transportmenge von derzeit 125 Pax pro Flug innerhalb von 18 Jahren auf 150 Pax pro Flug steigern lässt. Ansonsten können es bis zu 70.000 zusätzliche Flugbewegungen werden.

Vorgeschlagene Maßnahme:

Umfassende Darstellung, wie sich die Aus-, Um- und Neubauten (Abfertigungsanlage Pier Süd, Satelliten-Terminal auf dem Vorfeld, Vorbau an den Terminals 1 und 2, Gepäckanlage) auf die Gesamtkapazität des Flughafenbetriebes (d.h. die Anzahl an abgefertigten Passagieren pro Stunde) auswirken und wie sich dies luftverkehrsseitig (z.B. Steigerung der Anzahl an Starts und Landungen und/oder von größeren Flugzeugen pro Jahr) ausprägt.

Beschlussvorschlag:

Die FLSK empfiehlt der BWVI die erteilten Plangenehmigungen und das BA Nord die erteilten Baugenehmigungen dahingehend zu überprüfen, ob mit den oben genannten Antragsgegenständen eine Zusatzbelastung für die Bevölkerung im Flughafen-Nahbereich sowie in den An- und Abflugschneisen einher geht.

Ahrensburg, den 17.02.2019

Ausbau der Flughafensuprastruktur durch die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) zum Zweck der Komfortsteigerung für die Passagiere oder zur Steigerung der Flugplatzkapazität ?



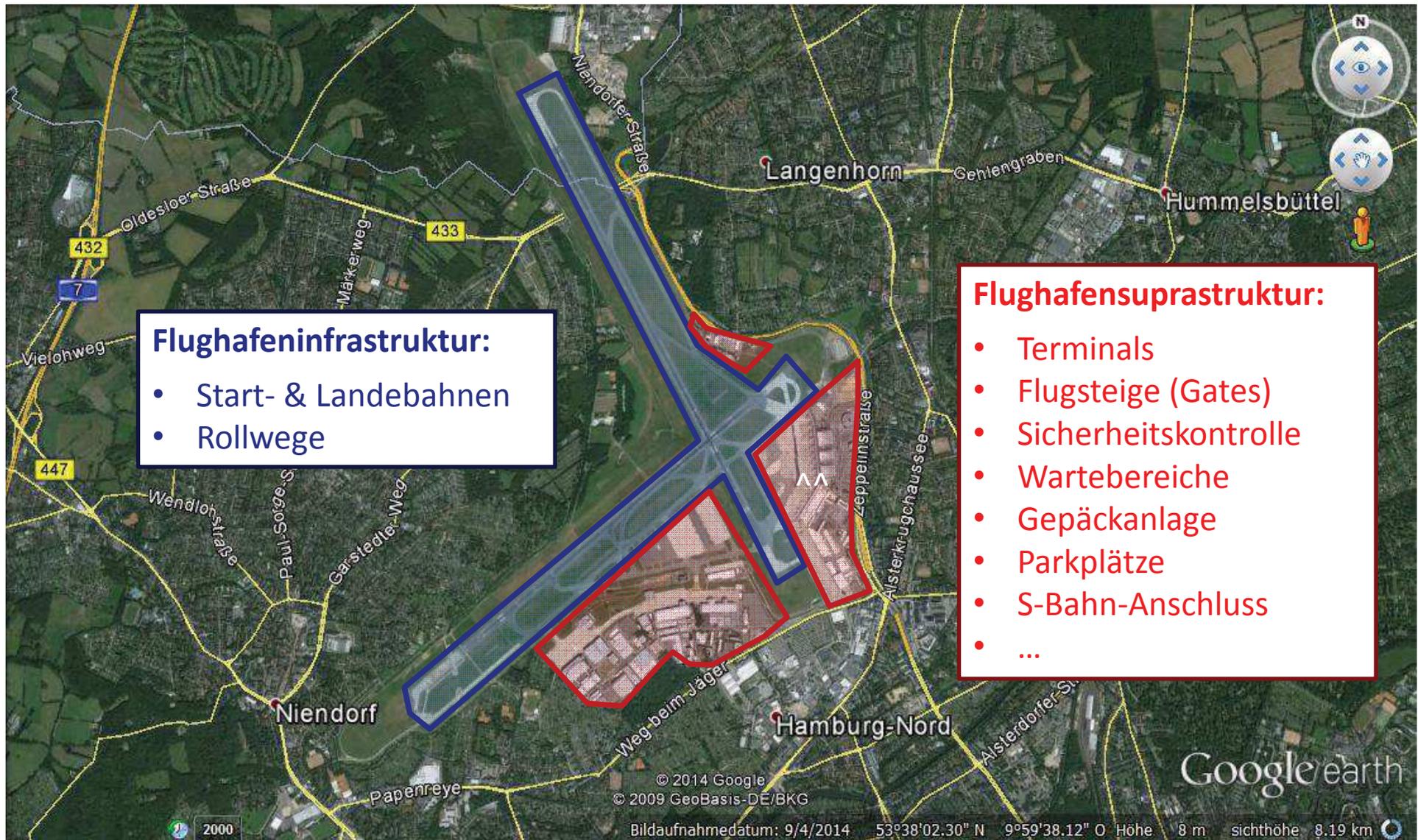
207. FLSK (TOP 3) am 14.12.2012
213. FLSK (TOP 1) am 13.06.2014
227. FLSK (TOP 8) am 16.10.2017

© „Slot Allocation“
by Mohamed Fouda

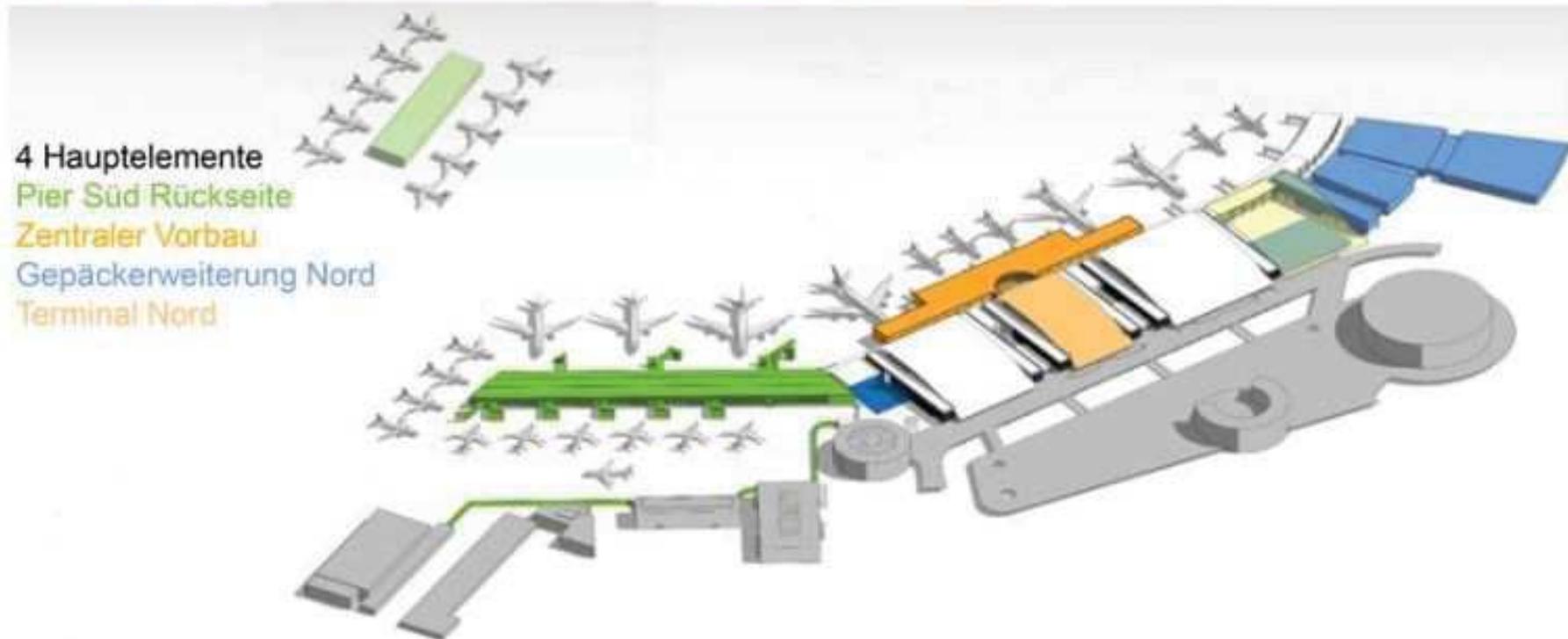
**233. Sitzung der Fluglärmschutzkommission (FLSK)
zum Betrieb des innerstädtisch gelegenen
Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ am 22.03.2019**



Flughafeninfrastruktur und Flughafensuprastruktur bestimmen die Gesamtkapazität des Verkehrsflughafens



Überblick Terminal-Entwicklungs-Plan



Wieviel wird investiert?

- Das Investitionsvolumen aller Einzelvorhaben beträgt rund **540 Mio. Euro**
- Die **Pier-Süd-Rückseite**, die 2013 in einer ersten groben Kostenschätzung mit 50-60 Mio. Euro angegeben wurde, ist **nur ein Element** des Terminalentwicklungsplans
- Der **Umbau der Airport Plaza/zentraler Vorbau und die neue Gepäckanlage** sind im Volumen deutlich über den Kosten der Pier-Süd-Rückseite
- **Geplante Projektkosten**
 - Umbau Pier-Süd (inkl. Lärmschutzwand) ~ 160 Mio. Euro
 - Shuttlebus-Gates (Interimsbau) ~ 30 Mio. Euro
 - **Umbau Airport Plaza und zentraler Vorbau** ~ **160 Mio. Euro**
 - **Umbau Gepäckanlage** ~ **190 Mio. Euro**

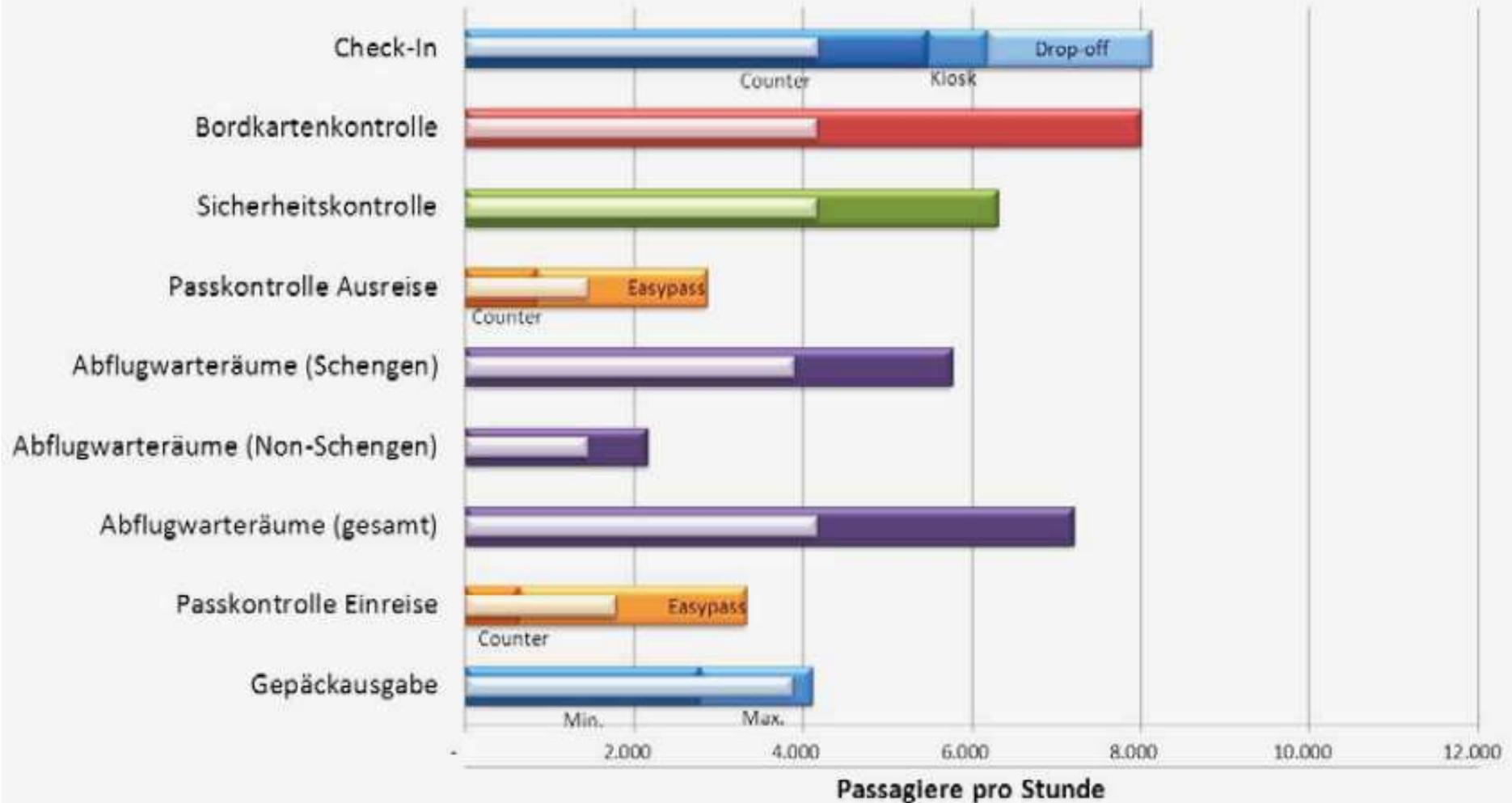
Gesamtkosten ~ *540 Mio. Euro*

Quelle: FHG-Präsentation in der 227. Sitzung der Fluglärmschutzkommission (FLSK)

Auslastungsgrad der Flughafensuprastruktur am „Helmut Schmidt-Airport“ im Jahr 2024

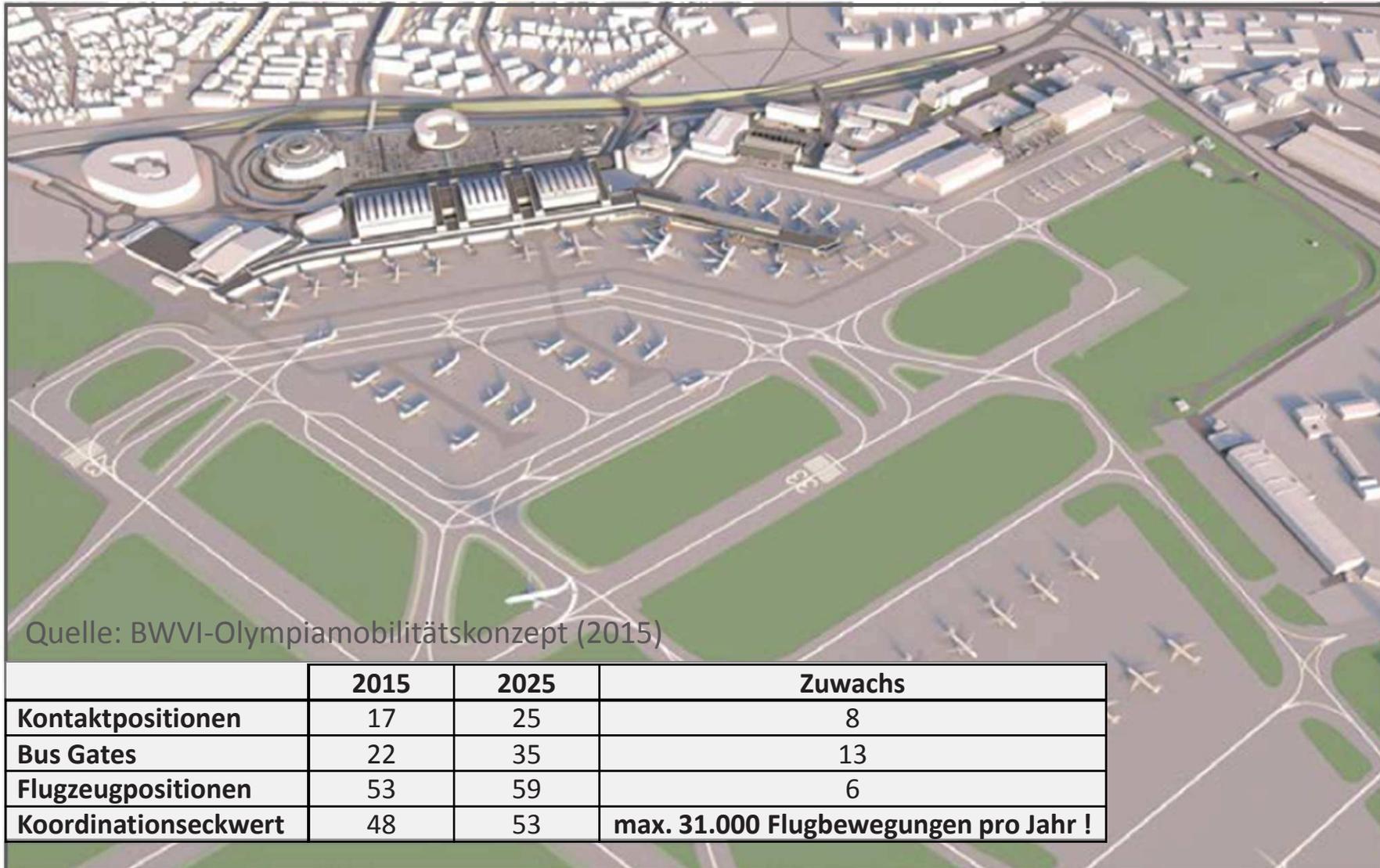


Einfluss der Subsysteme auf die Gesamtkapazität am Flughafen HAM in 2024



Quelle: Prognose der BWVI zum Olympiakonzept im Jahr 2015

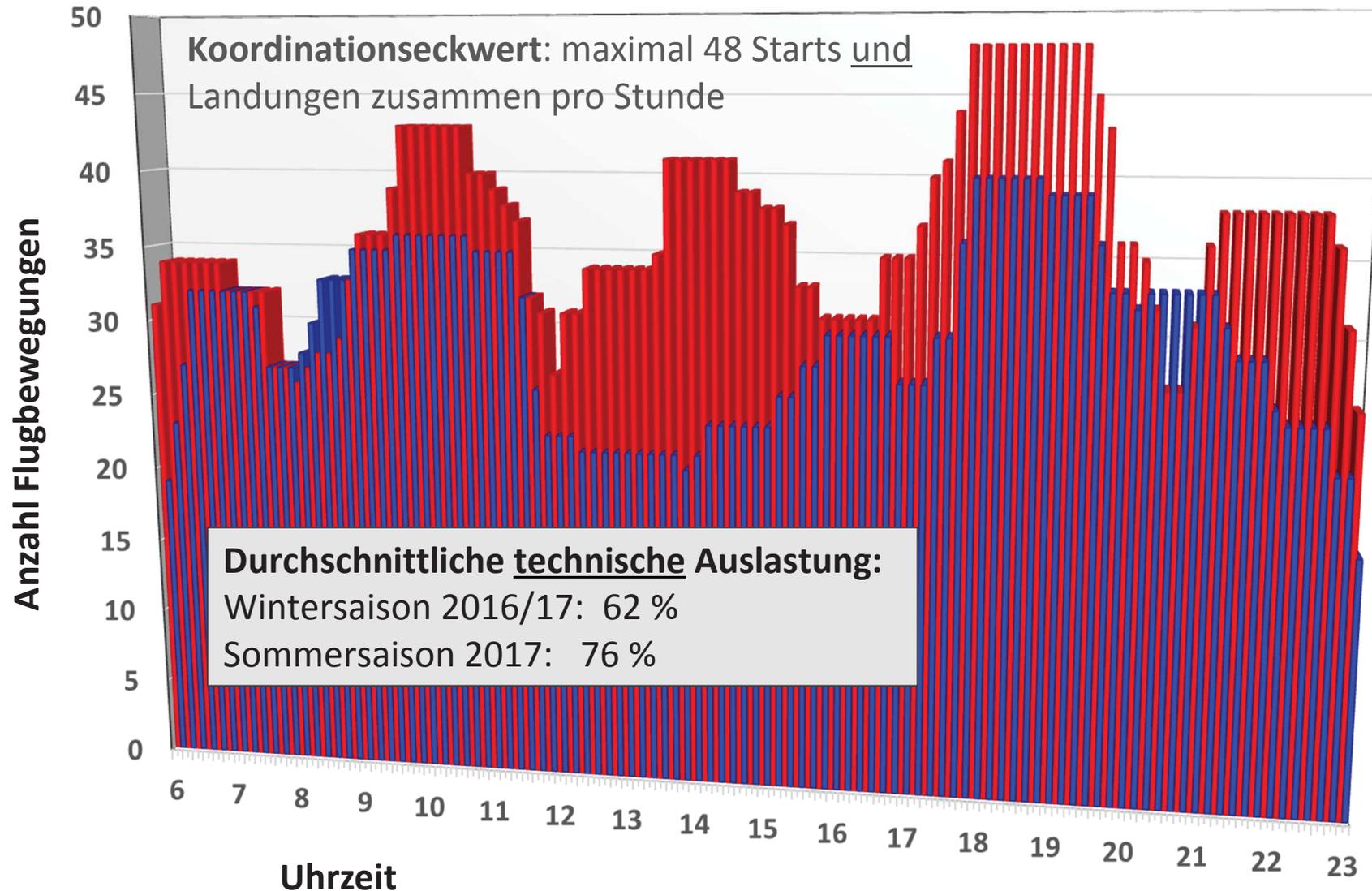
Flughafenerweiterung im Zusammenhang mit der Olympiabewerbung Hamburgs im Jahr 2015



Quelle: BWVI-Olympiamobilitätskonzept (2015)

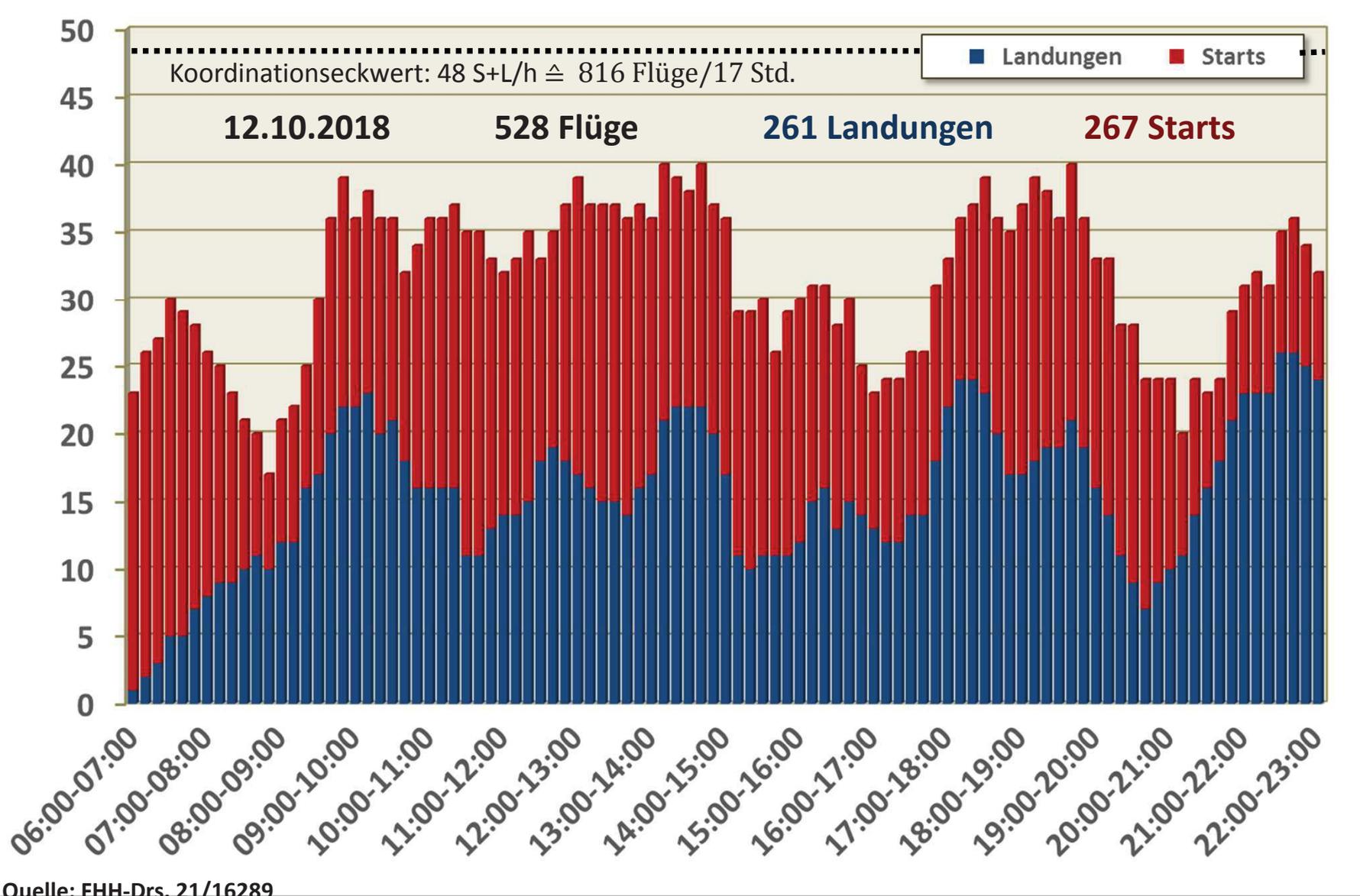
| | 2015 | 2025 | Zuwachs |
|-----------------------------|-------------|-------------|--|
| Kontaktpositionen | 17 | 25 | 8 |
| Bus Gates | 22 | 35 | 13 |
| Flugzeugpositionen | 53 | 59 | 6 |
| Koordinationseckwert | 48 | 53 | max. 31.000 Flugbewegungen pro Jahr ! |

Anzahl der Flugbewegungen am „Helmut Schmidt-Airport“ im Winter 2016/17 sowie Sommer 2017



■ Sommersaison 2017 ■ Wintersaison 2016/17

Anzahl an Starts und Landungen (gleitendes Stundenmittel) am flugverkehrsreichsten Tag 2018



Quelle: FHH-Drs. 21/16289

Flaschenhalsaufweitung bei der Flughafensuprastruktur zur Steigerung der Gesamt-Flughafenkapazität



- In **2018** insgesamt **17,23 Mio. Passagiere** bei ca. **140.500 gewerblichen Linien- und Touristikflügen** (alle Flugbewegungen 156.400 Starts und Landungen) mit **34 Flugsteigen**; d.h. **Ø 123 Pax/Flug** sowie **506.750 Pax/Gate**
- **20 (22 - 27) neue Flugsteige** bedeuten bis zu **10 Mio. zusätzliche Passagiere p.a.**
- **10 Mio. Passagiere p.a.** benötigen bei **Ø 135 Pax/Flug 74.000 Flüge p.a.** und bei **Ø 150 Pax/Flug 66.700 Flüge p.a.**
- Insgesamt können dann mit **54 Flugsteigen 27 Mio. Pax/a** abgefertigt werden
- Die **FHG** geht von ca. **26 Mio. Passagieren im Jahr 2035** aus; bei **Ø 135 Pax/Flug** sind dies **192.600 Starts und Landungen pro Jahr von Linien- und Touristikflügen** pro Jahr und bei **Ø 150 Pax/Flug 173.300 Starts und Landungen von Linien- und Touristikflügen** pro Jahr
- **Fazit:** Die (z.T.) bereits durchgeführte sowie aktuell anstehende **Erweiterung der Flughafensuprastruktur** führt - entgegen der Schutzbehauptung der FHG - zu einer **luftverkehrsseitigen Belastungszunahme**. Dies bedingt eine **Planfeststellung mit Öffentlichkeitsbeteiligung**

- Umfassende Darstellung, wie sich die **Aus-, Um- und Neubauten** (Abfertigungsanlage Pier Süd, Satelliten-Terminal auf dem Vorfeld, Vorbau an den Terminals 1 und 2, Gepäckanlage) auf die **Gesamtkapazität des Flughafenbetriebes** (d.h. die Anzahl an abgefertigten Passagieren pro Stunde) auswirken und wie sich dies luftverkehrsseitig (z.B. Steigerung der Anzahl an Starts und Landungen und/oder von größeren Flugzeugen pro Jahr) ausprägt
- ~~Die FLSK empfiehlt der **BWVI** die erteilten **Plangenehmigungen** und das **BA Nord** die erteilten Baugenehmigungen dahingehend zu überprüfen, ob mit den oben genannten Antragsgegenständen eine **Zusatzbelastung für die Bevölkerung** im Flughafen-Nahbereich sowie in den An- und Abflugschneisen einher geht. Über die Prüfungsergebnisse sind in der 234. FLSK jeweils zu berichten~~
- Die FLSK bittet die Vertreter der **FHG, BWVI** und des **BA Nord** in der **234. FLSK-Sitzung** zu den **Folgen des Flughafenausbaus für die Bevölkerung** zu berichten. Hierbei ist insbesondere zu erläutern, warum die einzelnen Teilausbauschritte jeweils mittels **Plangenehmigungsverfahren** (anstelle eines Gesamtantrages mittels Planfeststellung) vollzogen werden bzw. werden sollen

FLSK-Drs. 12/19

STÄDTISCHES FLUGLÄRMSCHUTZPROGRAMM

VERBESSERUNG BAULICHER SCHALLSCHUTZ

Torsten Wagner
BUE / I21

22.03.2019

26.9.2018: Bürgerschaftliches Ersuchen zur **Verbesserung des Fluglärmschutzes** am Hamburger Flughafen, insbesondere auch zur Ergreifung von Maßnahmen, eine **deutliche Reduzierung der Verspätungen** am Hamburger Flughafen zu erreichen und **Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen auszuweiten** (**21-Punkte-Plan**, SenDrs. 21/14341)

Punkt 17: „... die Etablierung eines **städtischen Fluglärmschutzprogramms** zu prüfen...Mit dem Landesprogramm sollen Maßnahmen finanziert werden, die durch das gesetzliche Lärmschutzprogramm des Flughafens (9. Lärmschutzprogramm) **nicht abgedeckt** werden können. Das betrifft insbesondere die **Zweit Antragstellung** von Lärmschutzmaßnahmen, die bei der **Toleranzmarge von 5 Dezibel für die Berücksichtigung früher durchgeführter Schallschutzmaßnahmen** wegfallen sollen.“

2. FlugLSV – Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung

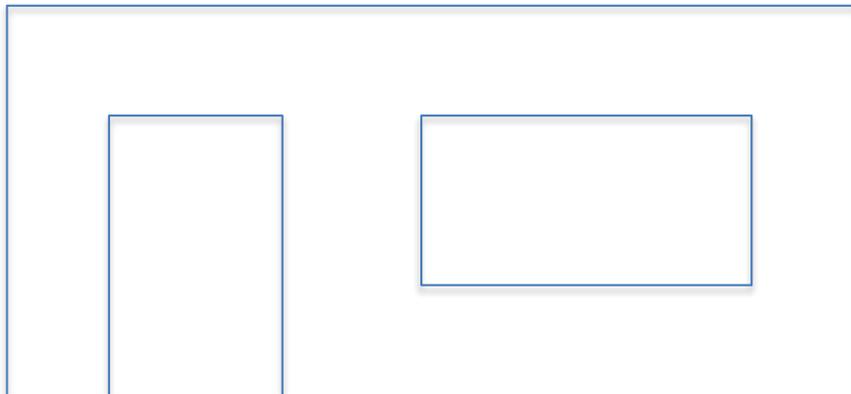
§ 3 der 2. FlugLSV: $R'_{w,res.} = f(L_{Aeq\ Tag}, L_{Aeq\ Nacht})$

1. in der Tag-Schutzzone 1 und in der Tag-Schutzzone 2:

| bei einem äquivalenten Dauerschallpegel für den Tag ($L_{Aeq\ Tag}$) von | $R'_{w,res.}$ für Aufenthaltsräume |
|--|------------------------------------|
| weniger als 60 dB(A) | 30 dB |
| 60 bis weniger als 65 dB(A) | 35 dB |
| 65 bis weniger als 70 dB(A) | 40 dB |
| 70 bis weniger als 75 dB(A) | 45 dB |
| 75 dB(A) und mehr | 50 dB |

Resultierende bewertete Schalldämm-Maß $R'_{w,R, res}$ eines aus Elementen verschiedener Schalldämmung bestehenden Umfassungsbauteils (z.B. Wand mit Tür und Fenster):

$$R'_{w,R, res} = -10 \lg \left(\frac{1}{S_{ges}} \cdot \sum_{i=1}^n S_i \cdot 10^{\frac{-R_{w,R,i}}{10}} \right) \text{ dB}$$



| Element | S_i [qm] | $R_{w,R,i}$ [dB] |
|---------|------------|------------------|
| Wand | 10 | 54 |
| Tür | 2 | 30 |
| Fenster | 3 | 32 |

$R'_{w,R, res.} = 36 \text{ dB}$

Forderung Neubau (§ 3 Abs. 1 der 2. FlugLSV):

$$R'_{w,R,res.} (\text{Plan}) \geq R'_{w,R,res.} (\text{erford.})$$

Erstattung baul. Schallschutz (§ 5 Abs. 2 der 2. FlugLSV – Standard):

Anspruch: $R'_{w,R,res.} (\text{Ist}) < R'_{w,R,res.} (\text{erford.}) - 3 \text{ dB}$

Anforderung: $R'_{w,R,res.} (\text{Plan}) \geq R'_{w,R,res.} (\text{erford.}) - 3 \text{ dB}$

Erstattung baul. Schallschutz (§ 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV – früher schon baul. Schallschutzmaßnahmen erfolgt):

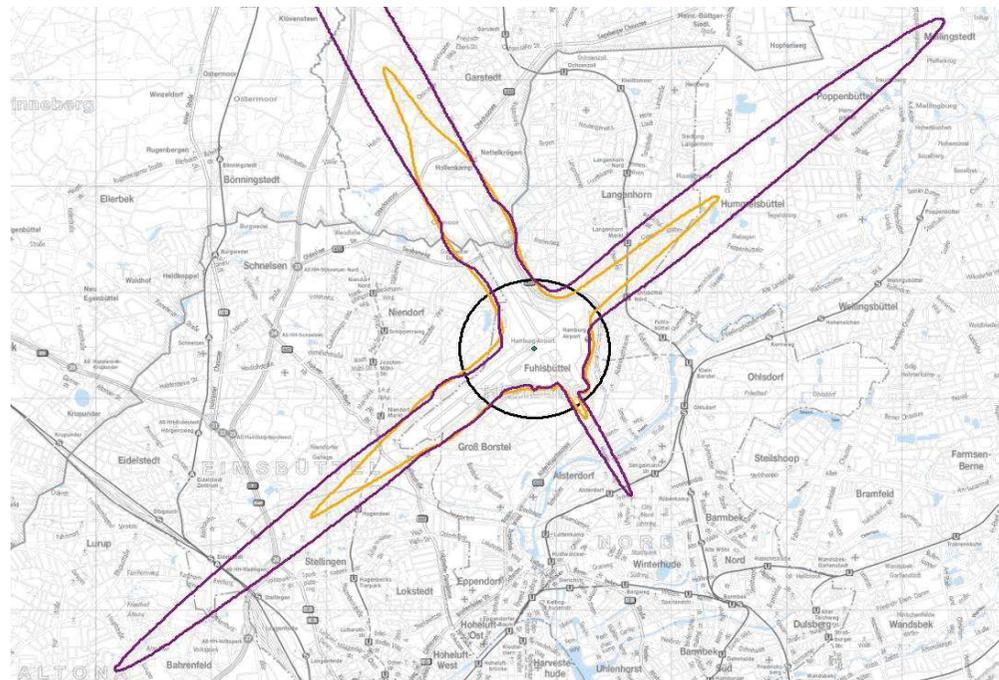
Anspruch: $R'_{w,R,res.} (\text{Ist}) < R'_{w,R,res.} (\text{erford.}) - 8 \text{ dB}$

Anforderung: $R'_{w,R,res.} (\text{Plan}) \geq R'_{w,R,res.} (\text{erford.}) - 3 \text{ dB}$

Grundsätze des städtischen Fluglärmschutzprogramms (Entwurf) :

Wo wird gefördert ? (Fördergebiet)

Umhüllende der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereichs in einem Radius größer 1,3 km um das Startbahnkreuz



Grundsätze des städtischen Fluglärmschutzprogramms (Entwurf) :

Was wird gefördert ?

- **Einbau von Fenstern und Außentüren (Balkon-/Terassentüren) mit Schalldämm-Maß R_w = 39 dB in schutzbedürftigen Räumen** (soweit vorhandenen Fenster/Türen nur Einfachverglasung oder einfache Isolierverglasung (SSK nach VDI2719) aufweisen oder diese im Rahmen von Schallschutzprogrammen des Flughafens bis 1992 (Ende 3. freiwilligen Programms) eingebaut wurden
- **Einbau zeitgesteuerter Fensterschließeinrichtungen** in Schlaf-/Kinderzimmern der Nacht-Schutzzone



Grundsätze des städtischen Fluglärmschutzprogramms (Entwurf) :

Wer kann Anträge stellen ?

- Antragsberechtigte sind **Grundeigentümer und sonst. dingl. Verfügungsberechtigte** von vermieteten Mehrfamilienhäusern, Wohnungseigentümergeinschaften sowie selbstgenutztem Wohneigentum (EH, DHH, RH) bei Lage im Fördergebiet
- **Zweit Antragsteller** antragsberechtigt, bei denen der Erstantrag im Rahmen 9. Lärmschutzprogramms unter Bezugnahme der Toleranzmarge von 5 dB für die Berücksichtigung früher durchgeführter Schallschutzmaßnahmen nach § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV negativ beschieden wurde

Grundsätze des städtischen Fluglärmschutzprogramms (Entwurf) :

Wie sind die Förderkonditionen ?

- Die Förderung wird als **nicht rückzahlbarer Zuschuss** gewährt
- Der Zuschuss für den **Einbau Fenster/Türen** ist auf 150 EUR/qm Wohnfläche begrenzt
- Der Zuschuss für den **Einbau zeitgesteuerter Fensterschließeinrichtungen** beträgt 100%. Für Antragsteller, bei denen bereits Schalldämmlüfter eingebaut wurden, wird ein Zuschuss von 60% gewährt.

Wo kann die Förderung beantragt werden ?

- **Hamburgische Investitions- und Förderbank (IFB)**



VIELEN DANK FÜR IHRE

AUFMERKSAMKEIT

VERSPÄTUNGEN: AKTUELLE SITUATION

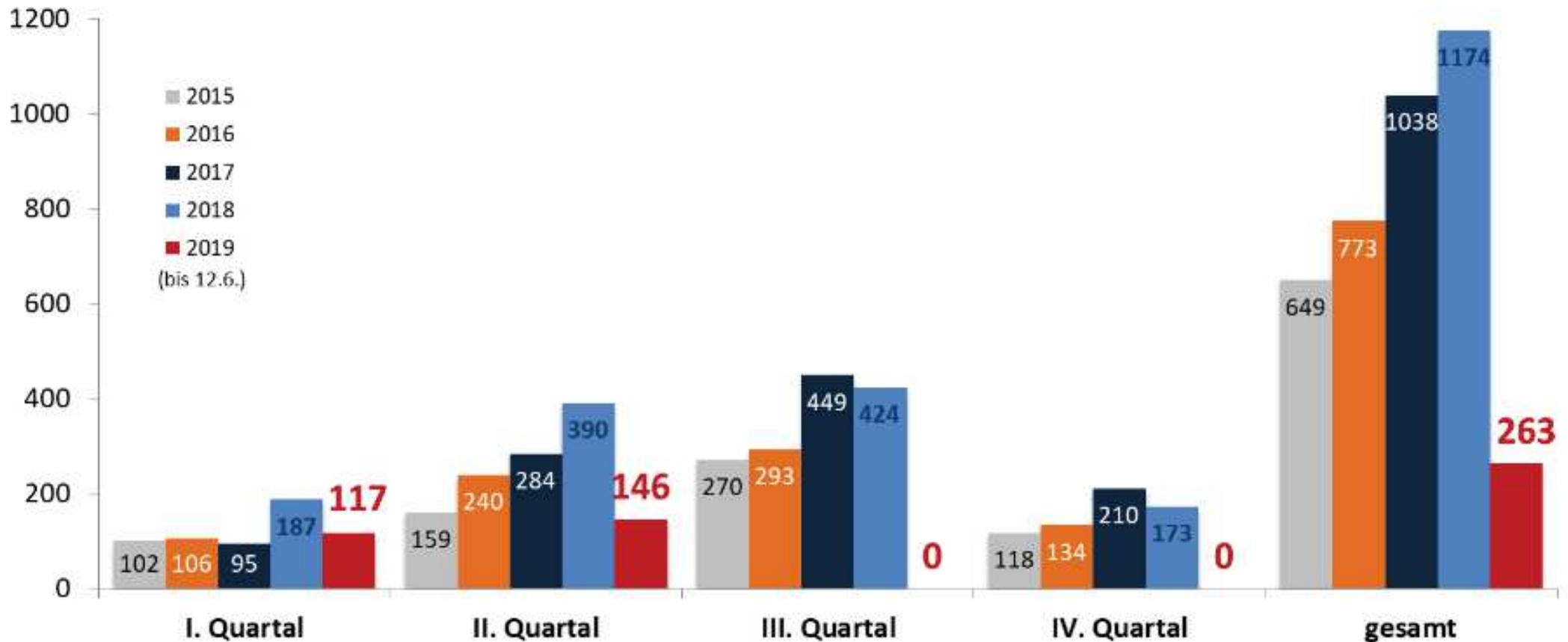
234. Sitzung der
Fluglärmenschutzkommission

FLSK-Drs. 13/19

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

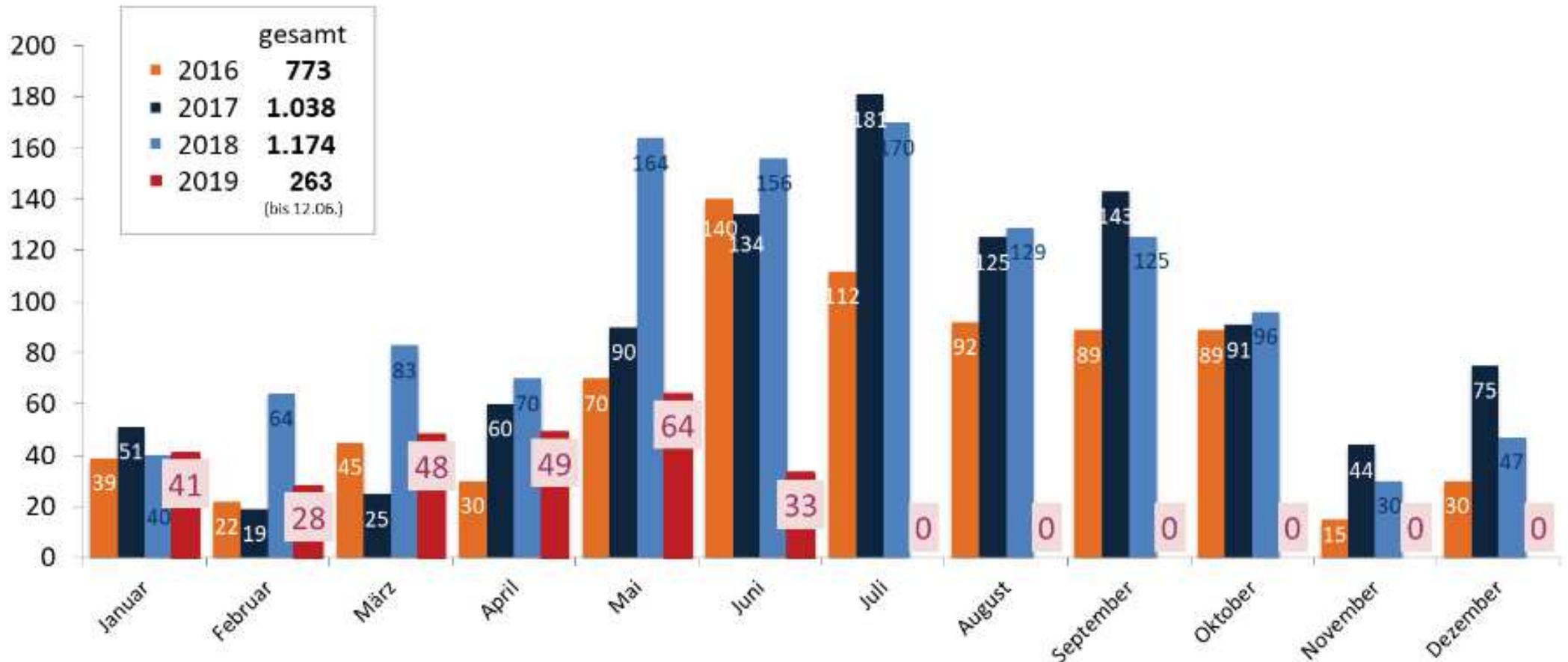
14. Juni 2019 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmenschutzbeauftragte

VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) quartalsweise



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburgs; vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der Validierung, Stand 12.06.2019

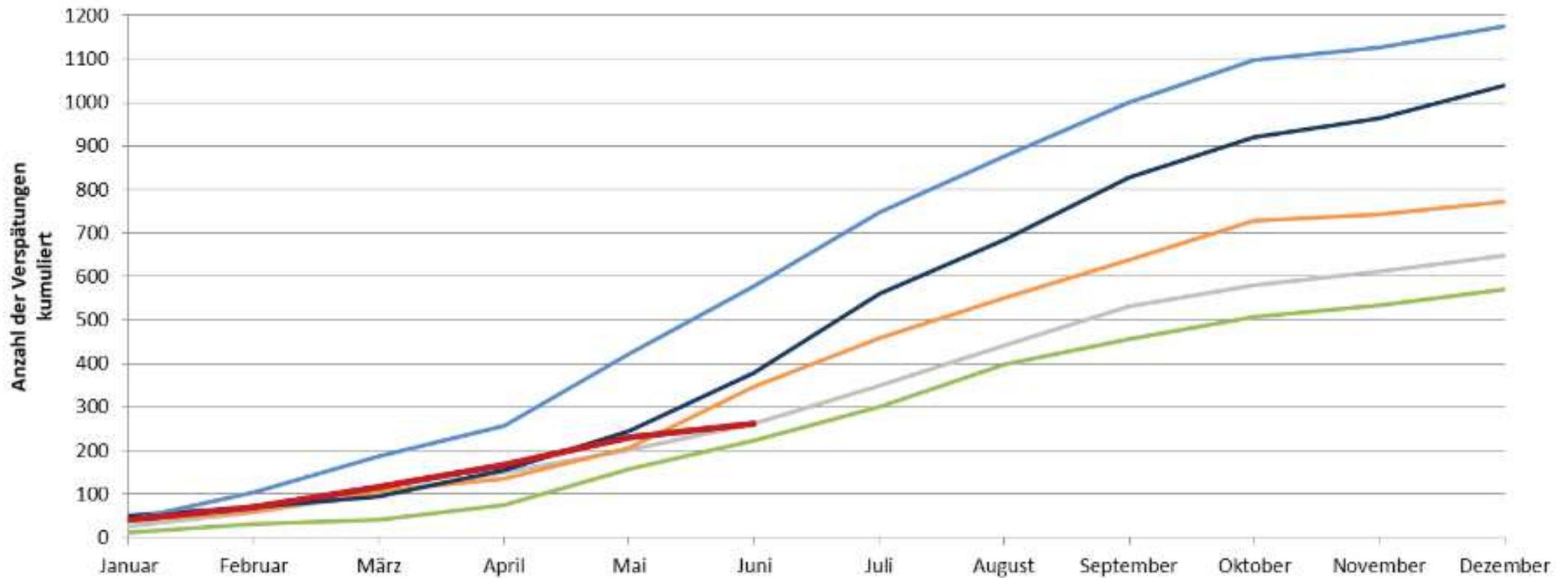
VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) monatsweise



vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafen Hamburgs; Stand: 12.06.2019

VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) kumuliert

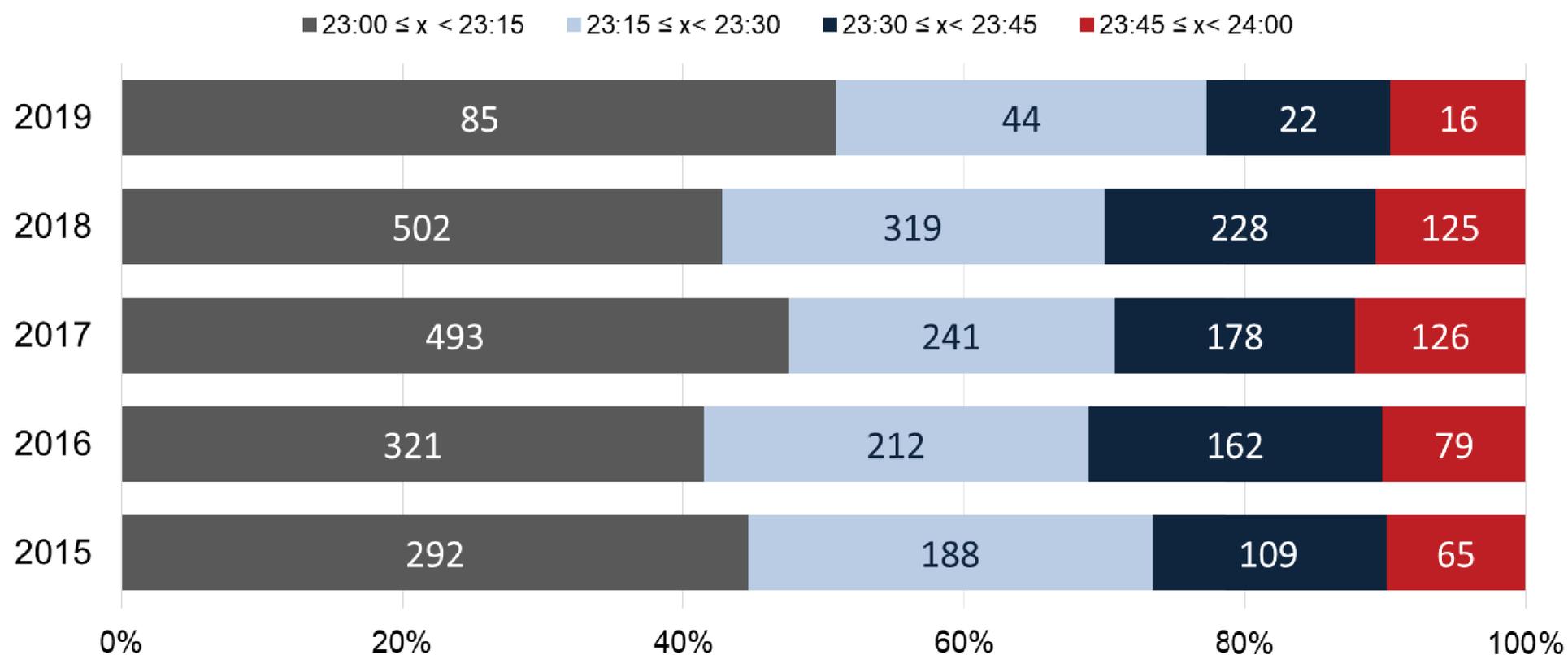
— 2014 — 2015 — 2016 — 2017 — 2018 — 2019



vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand 12.06.2019

VERSPÄTUNGEN

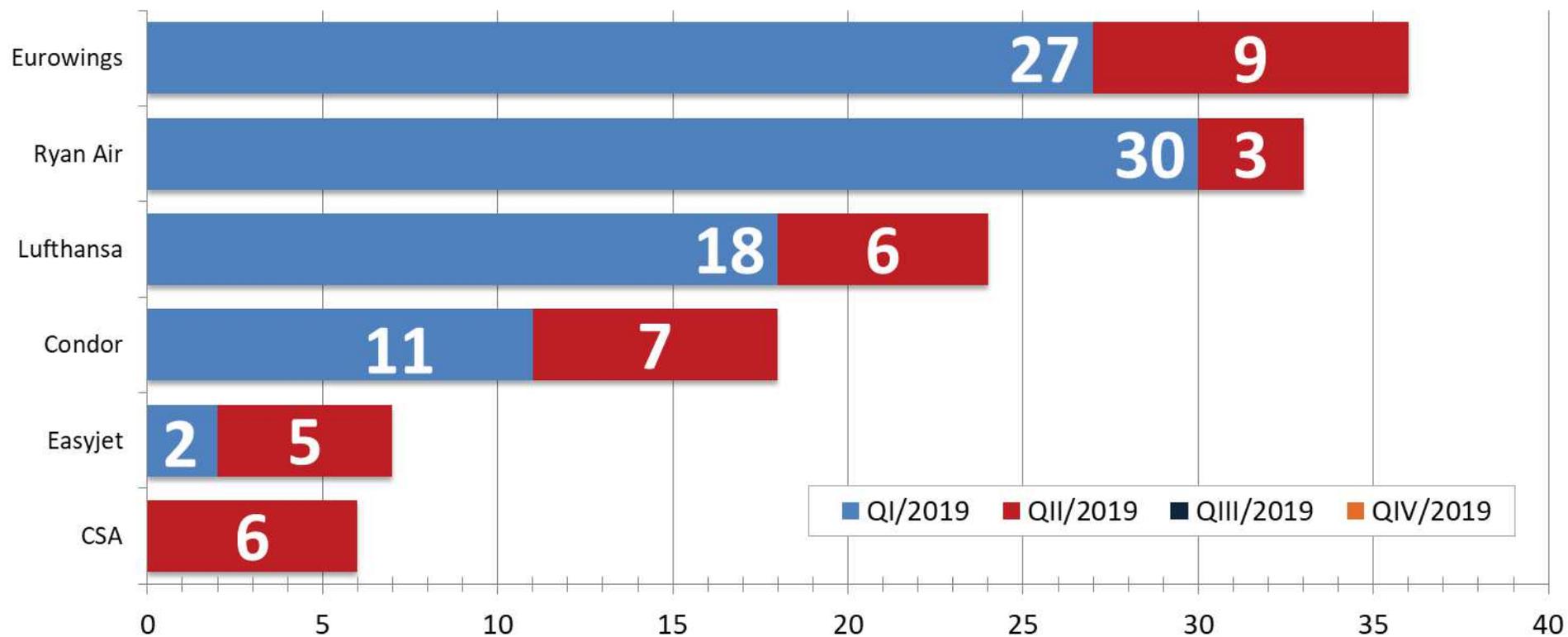
Zeitliche Verteilung der verspäteten Flüge bis 24 Uhr (2015-19)



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs

VERSPÄTUNGEN

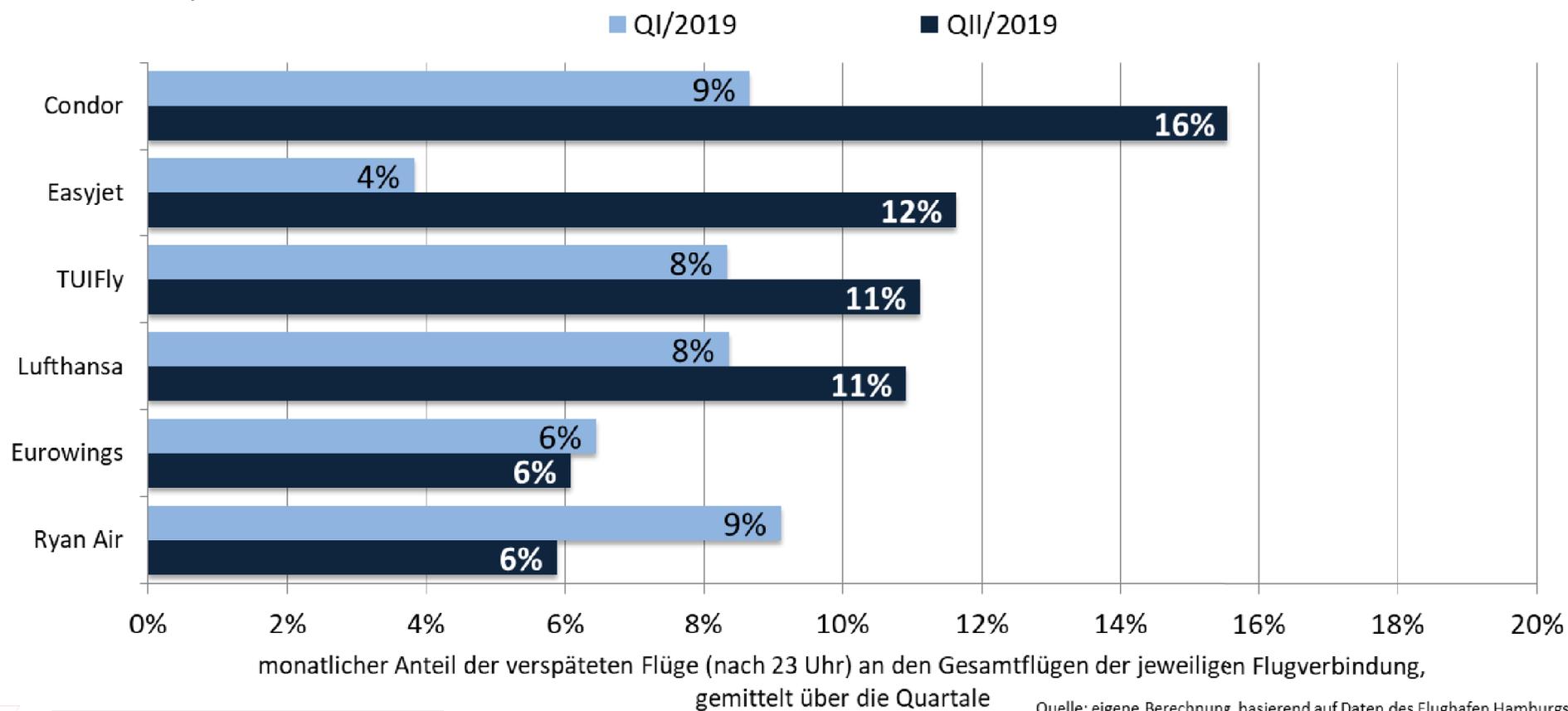
Anzahl verspäteter Flüge nach 23 Uhr (Jan-April 2019)



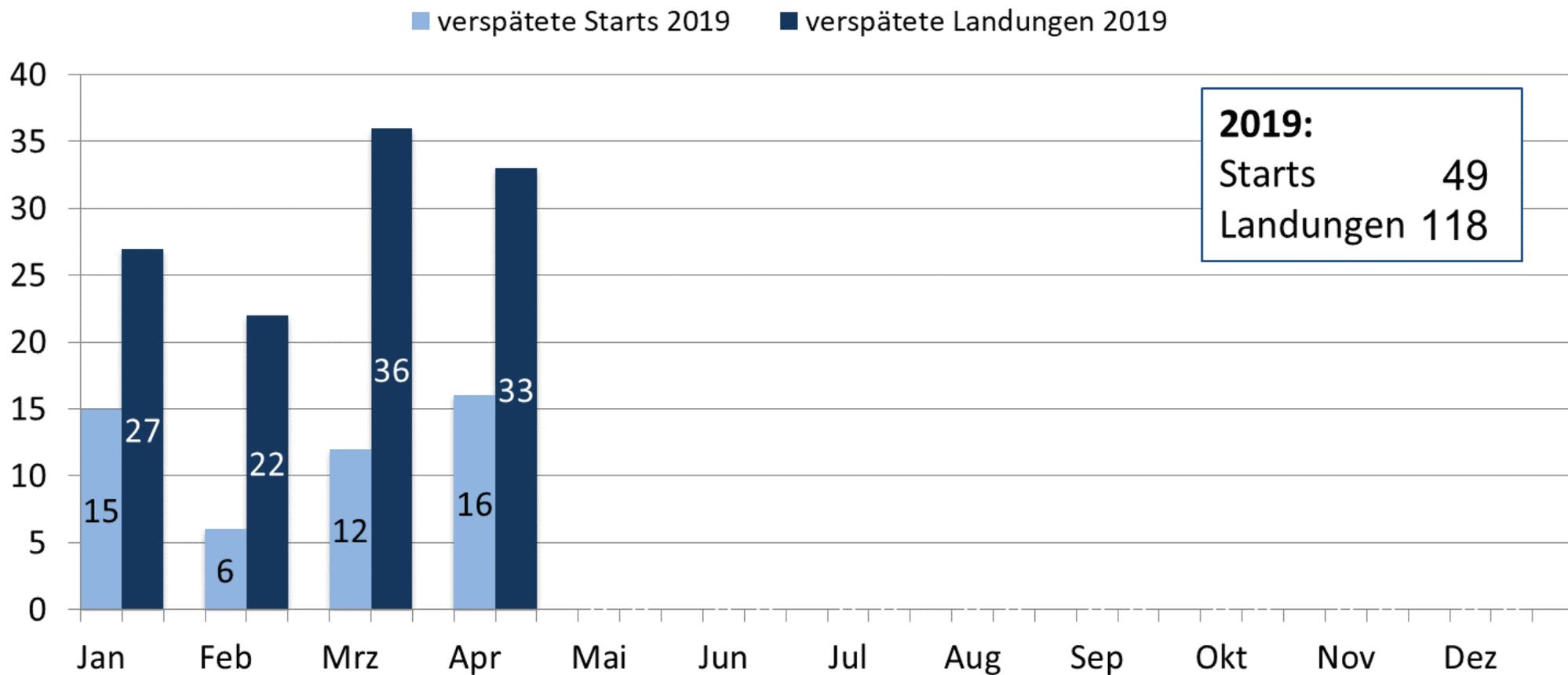
Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg

VERSPÄTUNGEN

Anteil verspäteter Flüge nach 23 Uhr an den korrespondierenden Flugverbindungen
(Jan-April 2019)



VERSSPÄTETE STARTS UND LANDUNGEN NACH 23 UHR



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs

VERSSPÄTETE STARTS UND LANDUNGEN NACH 23 UHR



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburgs

25%-REGELUNG

25% Verspätungen innerhalb eines Monats bei mindestens 3 Flügen pro Woche (21 Punkte-Plan)

| Luftfahrt- unternehmen | Flugnr. | Abflug-/ Zielflughafen | Jan 19 | Feb 19 | März 19 | April 19 | Mai 19 |
|---------------------------|---------|---------------------------|--------|--------|------------|-------------|--------|
| Ryanair | FR1517 | Stansted | 31% | 25% | | | |
| Lufthansa | LH034 | Frankfurt | | | | | 27% |

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT

www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht

FLSK-Drs. 14/19

Hamburg Airport

Verspätungsdaten

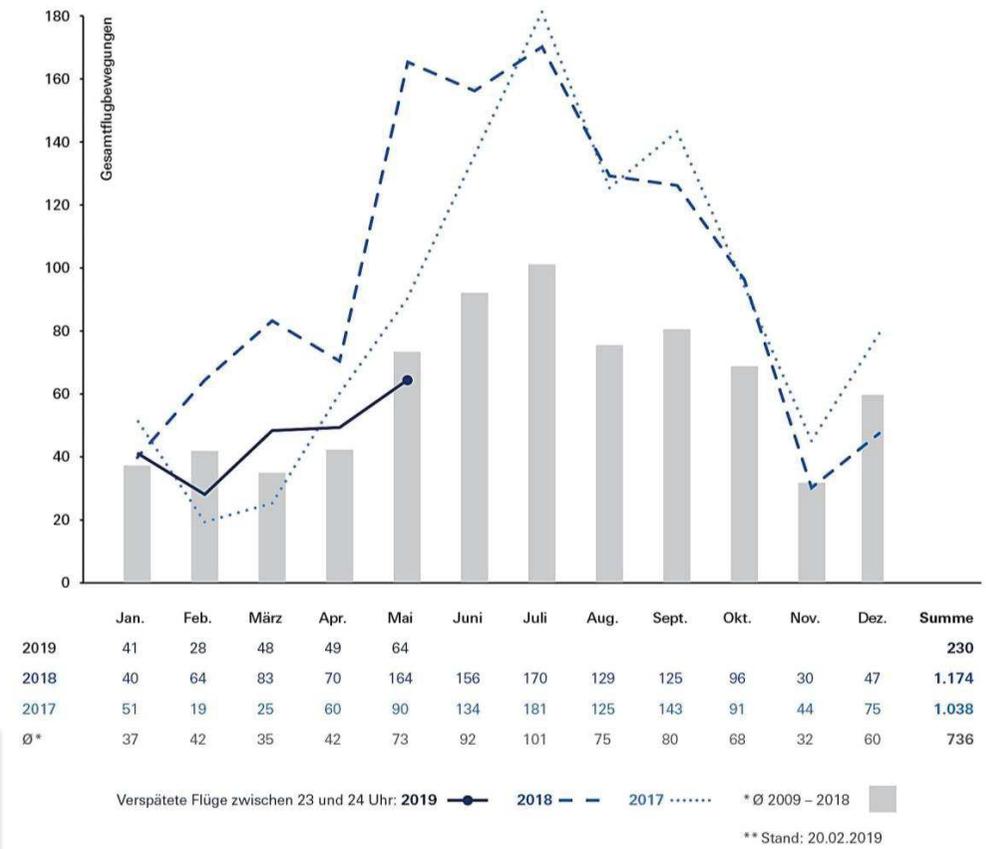
SU – Zentralbereich Umwelt – Axel Schmidt



Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr

(regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)

- 100 Flüge weniger im Mai 2019 in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr als im Mai 2018.
- 0,5 % der Gesamtflugbewegungen in der Verspätungsstunde (Mai 2019)
- In den letzten drei Monaten hat sich die Zahl der Flüge zwischen 23 und 24 Uhr im Vergleich zum Vorjahr halbiert (-49,2 Prozent)

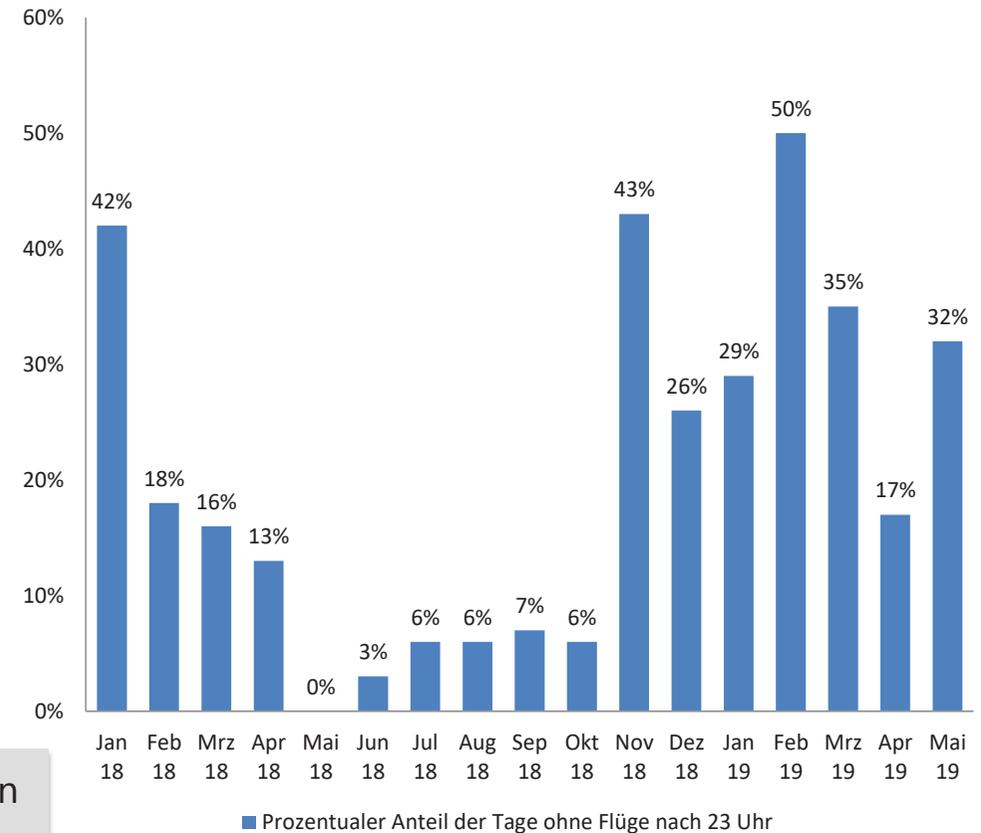


Mehr als 60 % weniger Flüge in der Verspätungsstunde als im Vorjahr

Gesamtentwicklung der Tage ohne Flüge nach 23 Uhr

Prozentuale Anteile der Flüge in einem Monat ohne Flüge in der Verspätungsstunde

- In den ersten fünf Monaten des Jahres 2019 war durchschnittlich **jeder dritte Tag ohne Flugbewegung nach 23 Uhr** (32,45%)
- Positiver Trend seit dem **Luftfahrtgipfel im Oktober 2018** (33,02% seit November 2018)
- Flughäfen & Airlines haben Maßnahmen eingeleitet, um **Anzahl der Verspätungen gering zu halten**



HAM: Verspätungsteam für verbesserte Umlaufplanungen und mehr Mitarbeiter bei Bodenverkehrsdiensten

Verteilung der Starts und Landungen in der Verspätungsstunde nach Himmelsrichtung*



*Absolute Zahlen, Starts und Landungen

Nordwest

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 15 | 15 | 12 | 33 | 30 |
| 2018 | 0 | 3 | 5 | 13 | 11 |

Nordost

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 13 | 10 | 30 | 5 | 9 |
| 2018 | 1 | 24 | 18 | 15 | 32 |

Südwest

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 7 | 1 | 6 | 11 | 1 |
| 2018 | 18 | 10 | 13 | 9 | 0 |

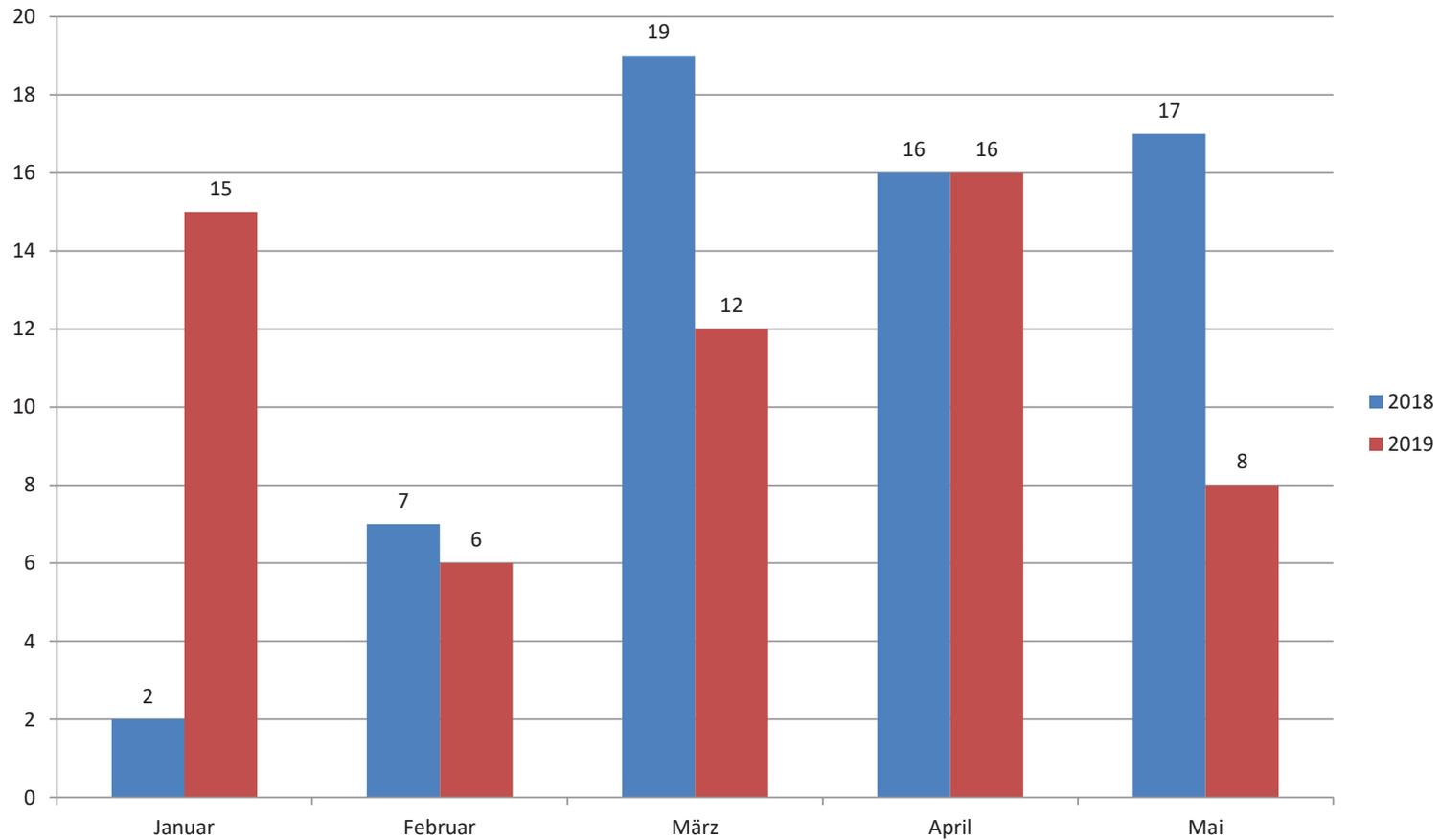
Südost

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 6 | 2 | 0 | 0 | 24 |
| 2018 | 21 | 27 | 47 | 33 | 121 |

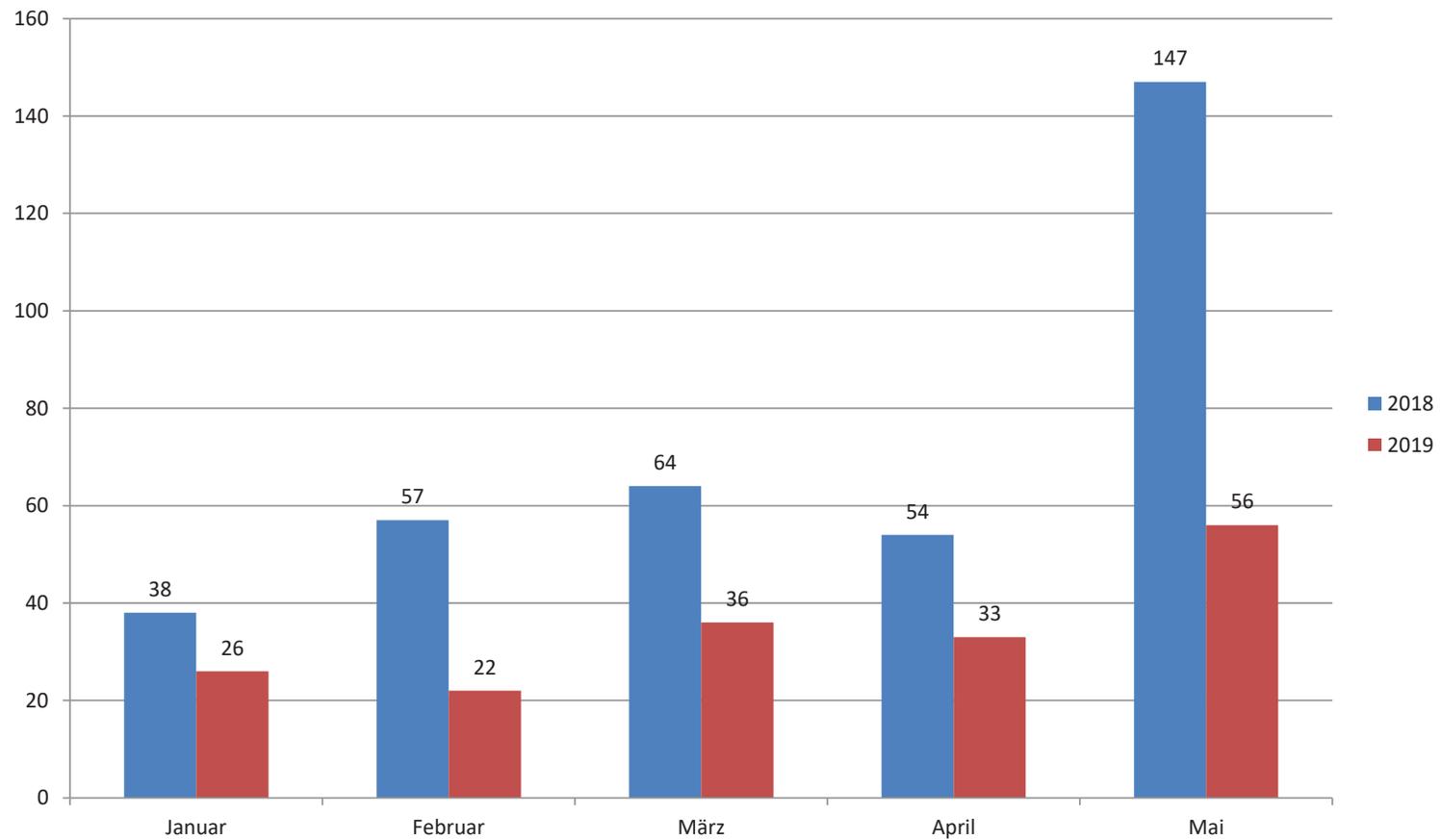
Gesamt

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 41 | 28 | 48 | 49 | 64 |
| 2018 | 40 | 64 | 83 | 70 | 164 |

Verspätete Starts (23-24 Uhr) im Vergleich// 2018 & 2019



Verspätete Landungen (23-24 Uhr) im Vergleich// 2018 & 2019



Nutzung der „25%-Regelung“ // 21-Punkteplan

- 2018 wurden insgesamt 20 Flüge gemäß der 25%-Regelung gemeldet
- Im Mai 2019 gab es **eine Flugnummer**, die die Bedingung mindestens zwölf Gesamtbewegungen und mindestens 25 % Verspätungsanteil erfüllte
- 2019 mussten einschließlich Mai zwei startende Flugnummern und eine landende Flugnummer gemeldet werden

| Anteil nach 23 Uhr verspätete Landungen | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Flugnr. Vorh. | Sep | Okt | Nov | Dez | Jan | Feb | Mrz | Apr | Mai | |
| | | | | | | | | | | |
| LH 034 | FRA | 28% | | | | | | | | 27% |
| | | | | | | | | | | |
| Anteil nach 23 Uhr verspätete Starts | | | | | | | | | | |
| Flugnr. Folgeh. | Sep | Okt | Nov | Dez | Jan | Feb | Mrz | Apr | Mai | |
| | | | | | | | | | | |
| FR 1517 | STN | | | | 31% | 25% | | | | |
| | | | | | | | | | | |

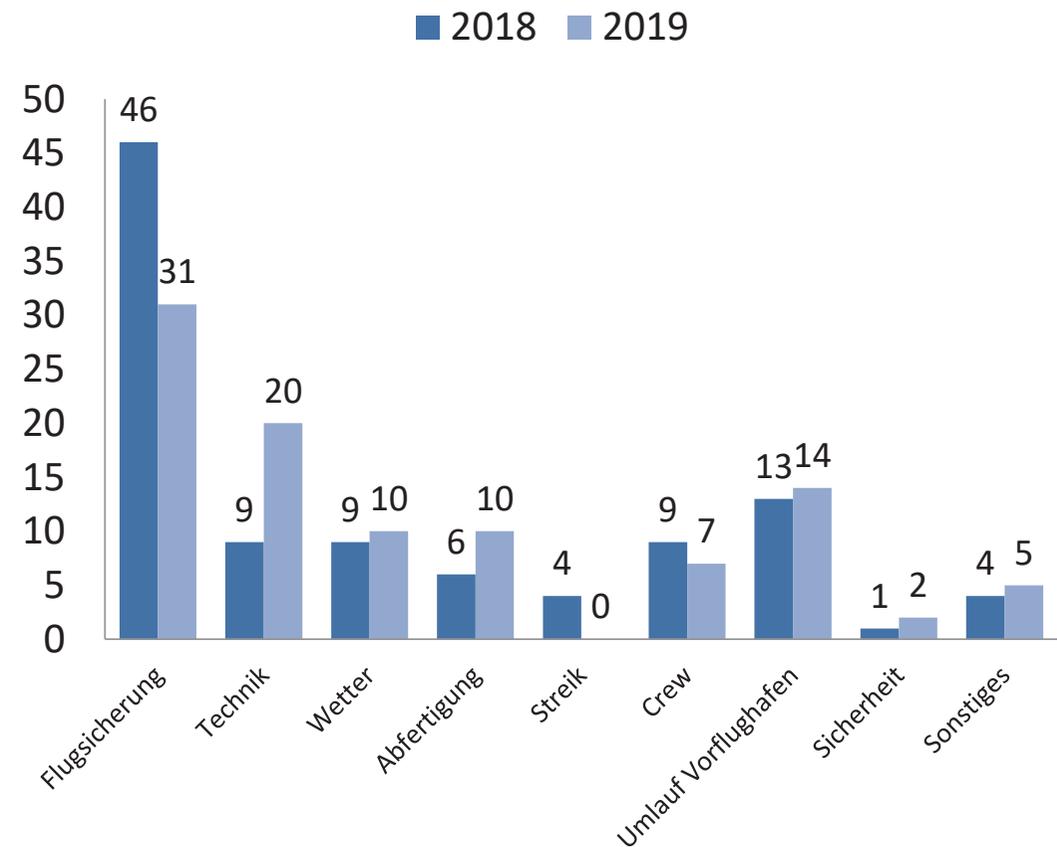


Nach dem Luftfahrtgipfel im Oktober 2018 fielen lediglich drei Flugnummern unter die 25%-Regelung

Verspätungsgründe im Jahresvergleich

Prozentuale Anteile

- Mai 2019: 100 Flüge weniger in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr als im Jahr davor.
→ 61 Prozent weniger
- Flüge in der Verspätungsstunde im Mai ca. 0,5 % der Gesamtflugbewegungen
- In den vergangenen drei Monaten (März bis Mai 2019) hat sich die Zahl der Flüge zwischen 23 und 24 Uhr etwa halbiert (-49,2 Prozent)



Flugsicherung häufigster
Verspätungsgrund

Sommerflugplan 2019

- Bereitschaft der Airlines, Flüge vorzuverlegen und Interessensausgleich herzustellen
- Klarer Abfall der Flugbewegungen in Richtung Mitternacht zu erkennen
- Umfang der im Sommerflugplan geplanten Flüge in der letzten halben Stunde um 1/3 und in der letzten Viertelstunde um 50 % geringer
- Während im diesjährigen Mai mit 1.598.079 Passagieren 2,6 Prozent mehr Privat- und Geschäftsreisende als im Mai 2018 unterwegs waren, gab es einen Rückgang der Flugbewegungen um 1,7 Prozent im Vergleich zum Mai 2018



16 % weniger geplante Flüge in der Zeit zwischen 22-23 Uhr im Sommerflugplan

Backup



Starts in der Verspätungsstunde nach Himmelsrichtung*



*Absolute Zahlen,
Starts und Landungen

Nordwest

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 11 | 4 | 6 | 10 | 5 |
| 2018 | 0 | 3 | 5 | 10 | 8 |

Nordost

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| 2018 | 0 | 2 | 10 | 2 | 1 |

Südwest

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 3 | 1 | 6 | 4 | 0 |
| 2018 | 2 | 2 | 4 | 4 | 0 |

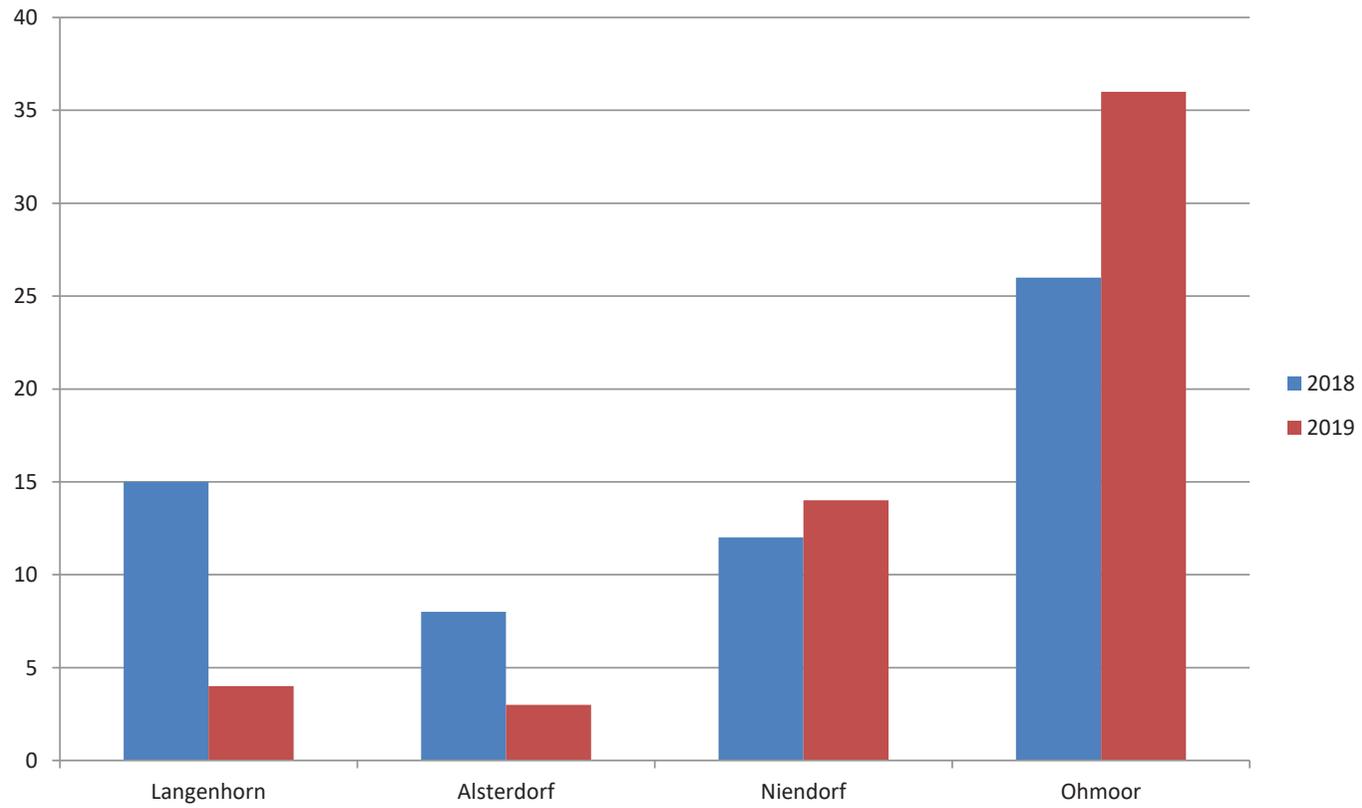
Südost

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 2018 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |

Gesamt

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 15 | 6 | 12 | 16 | 8 |
| 2018 | 2 | 7 | 19 | 16 | 17 |

Starts nach Himmelsrichtung



Landungen in der Verspätungsstunde nach Himmelsrichtung*



*Absolute Zahlen,
Starts und Landungen

Nordwest

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 4 | 11 | 6 | 23 | 25 |
| 2018 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |

Nordost

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 12 | 9 | 30 | 3 | 9 |
| 2018 | 1 | 22 | 8 | 13 | 31 |

Südwest

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 4 | 0 | 0 | 7 | 1 |
| 2018 | 16 | 8 | 9 | 5 | 0 |

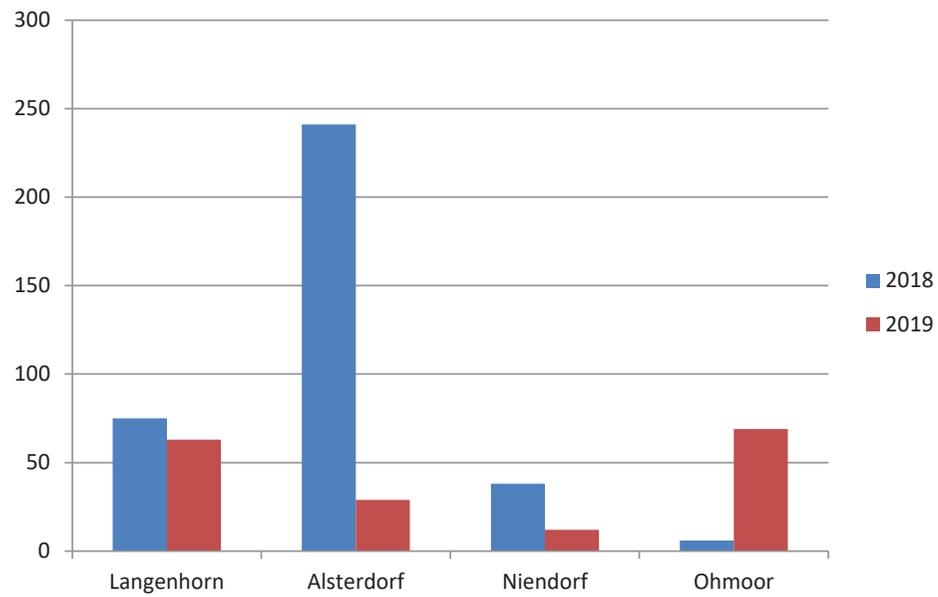
Südost

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 6 | 2 | 0 | 0 | 21 |
| 2018 | 21 | 27 | 47 | 33 | 113 |

Gesamt

| | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2019 | 26 | 22 | 36 | 33 | 56 |
| 2018 | 38 | 57 | 64 | 54 | 147 |

Starts nach Himmelsrichtung



Gesamtzahl der Starts und Landungen in der Verspätungsstunde

