

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

L 11/ 155n1

20.11.97

Niederschrift

über die 155. Sitzung der Fluglärmschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 31.10.1997

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Herr Frommann eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlußfähigkeit der Kommission fest. Er begrüßt als Gäste Frau Wilske und Herrn Eisold, die von ihrer Bezirksversammlung für die FLSK vorgeschlagen worden seien.

Vor Eintritt in die Tagesordnung bittet **Herr Dr.Schülke** die FLSK-Mitglieder, im Interesse der Arbeitsfähigkeit der Kommission jeweils nur ein stimmberechtigtes Mitglied in die Sitzungen zu entsenden. **Herr Frommann** stellt fest, daß trotz Doppelvertretungen nicht mehr Personen anwesend seien, als die Kommission Mitglieder habe. Er empfiehlt, diese Anregung in einer der nächsten Sitzungen aufzugreifen.

Für die 156. FLSK-Sitzung am 12.12.97 gäbe es bereits einen Tagesordnungspunkt, nämlich die Wahl eines stellvertretenden Vorsitzenden, da die Amtszeit von Herrn Saalfeld abgelaufen sei.

Die Tagesordnung wird folgendermaßen abgearbeitet:

1. Beschlußfassung über die Niederschrift der 154. FLSK-Sitzung am 22.08.97
2. Änderung der Nachtflugbeschränkungen
3. Änderung von Abflugrouten
4. Flugbewegungsverteilung durch die DFS-Niederlassung Hamburg
5. Erörterung des Berichts über die Sitzung der AG „An- und Abflugwege“ am 25.04.97
6. Verschiedenes
7. Termine

TOP 1

Beschlußfassung über die Niederschrift der 154. FLSK-Sitzung am 22.08.97

Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

TOP 2

Änderung der Nachtflugbeschränkungen

Herr Nimz erläutert die als FLSK-Drs. 22/97 verteilte Vorlage der Wirtschaftsbehörde. In Vorgesprächen mit betroffenen Fluggesellschaften und mit der FHG habe es keine Bedenken gegeben. Es handele sich um ein bis zwei Flüge pro Tag. Zu den von **Herrn Mönch** im Auftrage der Association of European Airlines (AEA) geäußerten rechtlichen Bedenken verweist er auf das vom BMV herausgegebene Konzept „Luftverkehr und Umwelt“, in dem die Einschränkung von Kap.2-Flügen befürwortet wird.

Die **Herren Saalfeld** und **Dr.Schülke** (siehe hierzu FLSK-Drs. 25/97 vom 30.10.97) regen an, auch im Bereich der Kap.3-Flugzeuge weitere Differenzierungen in den Örtlichen Flugbeschränkungen vorzunehmen. Größere Kap.3-Flugzeuge seien vielfach lauter als kleinere Kap.2-Flugzeuge.

Herr Nimz erklärt, Senat und Bürgerschaft wollten keine weiteren Beschränkungen für Kap.3-Flugzeuge vornehmen. **Herr Köhler** weist ergänzend auf den Kommissionsbeschluß vom 27.08.93 hin, die Nachtflugbeschränkungen für Kap.3-Flugzeuge auf 22:00 Uhr vorzuverlegen. Hier gäbe es einen Dissenz zwischen der FLSK und der Politik in Hamburg.

Herr Dr.Petri bemerkt, wenn eine Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen für diese Flugzeuge derzeit nicht machbar sei, so müsse umso stärker über die Verteilung der Flugbewegungen diskutiert werden.

Herr Frommann gibt aufgrund der Diskussionsbeiträge das Votum der FLSK bekannt:

1. Es ist ein Schritt in die richtige Richtung.
2. Der Schritt ist nicht ausreichend.
3. Es wird eine Revision der Begründung angeregt.

Herr Dr.Schülke stellt seinen als FLSK-Drs. 25/97 vorliegenden Antrag bis zur nächsten Sitzung zurück.

TOP 3

Änderung von Abflugrouten

Herr Thurk verweist auf die FLSK-Drs. 20/97. **Herr Dr.Petri** regt an, die für den Start auf der Bahn 33 vorgeschlagene Route AMLUH1G geringfügig nach Norden in den Bereich der dort nahezu in Ost-Westrichtung verlaufenden Schleswig-Holstein-Straße zu verlegen.

Dieser Vorschlag könne, so **Herr Thurk**, von der DFS übernommen werden.

Zu der Anregung von **Herrn Grube**, über die für das Verlassen von Flugerpwartungsgebieten von der DFS vorgegebenen Höhen (3.000 ft bei Props, 5.000 ft bei Jets) zu sprechen, bemerkt **Herr Köhler**, die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen (ADF) habe gebeten, dieses Thema in den einzelnen Kommissionen zu diskutieren. Insofern sei dieses ein weiterer Punkt für die nächste FLSK-Sitzung.

Die FLSK stimmt dem Vorschlag der DFS, mit der von Herrn Dr.Petri eingebrachten Modifikation zu.

TOP 4

Flugbewegungsverteilung durch die DFS-Niederlassung Hamburg

Diskussionsgrundlage sind das Schreiben der DFS vom 25.08.97 (FLSK-Drs. 18/97) zu dem FLSK-Beschluß vom 22.08.97 und das Schreiben des Herrn Dr.Schülke vom 28.08.97 (FLSK-Drs. 19/97) zu Grenzwerten bei Rückenwindkomponenten.

Herr Thurk geht auf diese beiden Schreiben ein und stellt entsprechend seiner Zusage in der FLSK-Sitzung vom 28.08.97 (siehe Niederschrift 155. FLSK-Sitzung TOP 4, Seite 11) einen Sammelausdruck von An- und Abflügen am 20.08.97 in der Zeit von 12:30 Uhr bis 19:30 Uhr loc vor. Es handelt sich um Landungen und Starts auf der Bahn 15 (siehe anliegende FLSK-Drs. 26/97).

Herr Mund sieht in diesen Darstellungen die Auffassung von Herrn Saalfeld bestätigt, daß bei bestimmten Witterungs- oder Bahnbedingungen der gesamte Flugverkehr über eine Bahn abgewickelt werden könne. Ab 22:00 Uhr sei nach den Örtlichen Flugbeschränkungen sogar gegenläufiger Verkehr vorgesehen, entgegnet **Herr Thurk**, nämlich Starts auf Bahn 33 und Landungen auf Bahn 15.

Herr Frommann stellt fest, die DFS sei offensichtlich in der Lage, im Rahmen der geltenden Regelungen zu variieren.

Zu der Frage des zulässigen Rückenwinds bei Starts erklärt **Herr Thurk**, maßgeblich seien nicht allein Windrichtung und Windstärke, sondern die sich daraus ergebende Rückenwindkomponente. So sei Wind aus 100° mit 6 kn geringer als 5 kn Rückenwindkomponente.

Auf die Frage von **Herrn Saalfeld** nach der Anwendung der Bahnbenutzungsregelungen bei Sperrung einer Bahn entgegnet **Herr Thurk**, die Entscheidung über Landung und Start, auch bei solchen besonderen Verhältnissen, liege ausschließlich beim Luftfahrzeugführer. Insgesamt komme es dabei zu Verzögerungen am Boden und in der Luft.

TOP 5

Erörterung des Berichts über die Sitzung der AG „An- und Abflugwege“ am 25.04.97 - FLSK-Drs. 11/97 -

Herr Dr.Petri verweist auf das allen Mitgliedern zugegangene umfangreiche Material (FLSK-Drs. 11/97). Darüber hinaus standen in der Geschäftsstelle weitere Unterlagen zur Verfügung.

Wesentliches Ergebnis sei, daß die derzeitige Bahnverteilung auf eine mit Schleswig-Holstein nicht abgestimmte Entscheidung der Hamburger Wirtschaftsbehörde zurückzuführen sei. Von Bedeutung für die Beurteilung der Lärmbelastung der Bevölkerung in den vier Flugschneisen sei auch das von der AG entwickelte Prinzip der Hörereignisse. Auch die Frage nach den Ziel- und Herkunftsorten der Flugbewegungen sowie die über längere Zeit ermittelten Winddaten seien bedeutsam für eine mögliche Änderung der Bahnverteilung.

Ein kleiner Schritt aus Schleswig-Holsteiner Sicht läge schon in einer anderen Bahnverteilung in den Tagesrandzeiten. Dieses Verlangen sei auch unter dem Eindruck der von der FHG beabsichtigten Erweiterung der Abfertigungspositionen zu sehen. Gerade in diesen Zeiten, in denen die Menschen ein hohes Ruhebedürfnis haben, werde die Bahn 15/33 nach der gegenwärtigen Regelung übermäßig belastet.

Herr Dr.Schülke unterstützt das Anliegen von Herrn Dr.Petri im Namen der Bundesvereinigung unter der Voraussetzung, daß die dargestellten Kriterien auch auf die Bahn 15/33 (Alsterdorf) angewendet werden.

Herr Lange weist auf den Mehrverbrauch an Kerosin und Flugzeit bei der derzeitigen Präferenz für die Startbahn 33 hin. Die Lufthansa, so **Herr Mönch**, habe eine entsprechende Untersuchung für das Jahr 1995 angestellt (siehe anliegende FLSK-Drs. 27/97). Mit diesem Treibstoffmehrverbrauch von 652 t könne man eine B747 achtmal über den Atlantik fliegen lassen. Auf Nachfrage von **Herrn Dr. Petri** schätzt **Herr Schmidt** für alle Hamburg anfliegenden Gesellschaften den Kerosin-Mehrverbrauch auf ca. 1.000 t.

Herr Thurk berichtet, der AG-Bericht zeige, daß die DFS in ca. 25 % der zur Verfügung stehenden Betriebszeit die Bahnverteilung frei wählen könnte, wenn nur die Windverhältnisse für die Bahnbenutzung ausschlaggebend wären. Für die DFS wären in diesem Fall unter betrieblichen Gesichtspunkten Landungen auf der Bahn L33 (Alsterdorf) und Starts auf der Bahn S23 (Niendorf) optimal.

Herr Dr. Schülke bemerkt, nach Vorlage des AG-Berichts und der heutigen Erörterung sei noch eine Entscheidung über die beiden Anträge zu treffen, die u.a. Grundlage für die Arbeit in der AG waren, nämlich der Antrag von Herrn Lange vom 08.08.94 (FLSK-Drs. 21/96) - *Änderung der Bahnbenutzungsregelung hinsichtlich der Starts auf Bahn 33 und der Landungen auf Bahn 15* und der Antrag von Herrn Saalfeld vom 11.09.96 (FLSK-Drs. 27/96) - *Änderung der Bahnbenutzungsregelung hinsichtlich der Landungen auf Bahn 23*.

Frau Dr. Schaal, **Herr Dahlkemper** und **Herr Dr. Petri** regen an, auf der Grundlage der AG-Erkenntnisse und der heutigen Erörterungen zu einem FLSK-Beschluß zu kommen, der die aufgrund von Windverhältnissen disponible Betriebszeit von rd. 25 % zum Inhalt habe und auf eine andere Bahnverteilung gerade in der Tagesrandzeit zugunsten der Schleswig-Holsteiner Bevölkerung abstelle.

Herr Lange weist auf die einseitig von Hamburg vorgenommene Bahnbenutzungsregelung hin. Die Landesregierung Schleswig-Holstein, so **Herr Schneider**, betrachte diese Regelung als rechtswidrig. Hamburg habe bislang keine Bereitschaft zu einer Änderung seiner Haltung gezeigt. Daraus ergäben sich Auswirkungen, wie in dem als FLSK-Drs. 27/97 beigefügten Vermerk des Herrn Schneider vom 07.11.97-VII 540 dargestellt (Schiedsrichterfunktion des BMV bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Landesluftfahrtbehörden).

Herr Nimz bestätigt den dargestellten Sachverhalt. Da Schleswig-Holstein auch Einspruch gegen den von der FHG beabsichtigten Ausbau des Vorfeldes 2 eingelegt habe, sei man auf Ministerialebene unter Berücksichtigung der von der AG „An- und Abflugwege“ eingeführten Hörereignisse zu dem Schluß gekommen, daß bei einer anderen Bahnverteilung mehr Menschen als bisher von Fluglärm belästigt werden würden. Auch in den Tagesrandzeiten würde die Mehrzahl die höheren Lärmwerte nicht auf Schleswig-Holsteiner sondern auf Hamburger Gebiet registriert.

Grund für die Bahnbenutzungsregelung, so **Herr Köhler**, sei das Bemühen, möglichst wenig Menschen durch den Flugverkehr zu belasten. Das AG-Ergebnis bestätige die Zweckmäßigkeit dieser Bestimmung. Der Verdacht, damit solle der Lärm auf Bürgerinnen und Bürger Schleswig-Holsteins abgewälzt werden, sei unbegründet. Auch bei Starts über Ohmoor befinde sich die ganz überwiegende Zahl der vom Lärm betroffenen Menschen auf Hamburger Gebiet.

Herr Rösner wundert sich über das Verhalten der Hamburger FLSK-Mitglieder bei der Frage der Öffnung der Bahn Alsterdorf. Es müßte ihnen auch um eine Entlastung der Bahnen Niendorf und Langenhorn gehen im Interesse der dort lebenden und von ihnen in der FLSK vertretenen Menschen.

Eine Öffnung der Innenstadtbahn würde, so **Herr Eisold**, dem guten Ruf der FLSK schaden und, wie **Herr Bönninghausen** ergänzt, allen Regeln der Lärminderungsplanung widersprechen.

Auf der Grundlage eines Antrags von **Herrn Dr. Petri** mit Ergänzung von **Herrn Dr. Schülke** faßt die Kommission mit 15 Ja-Stimmen bei 4 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen folgenden Beschluß:

Die Fluglärmenschutzkommission spricht sich dafür aus, die Bahnbenutzungsregelungen in den Tagesrandzeiten (22:00 bis 07:00 Uhr loc.) dahingehend zu ändern, daß ausschließlich die Wetterverhältnisse für die Auswahl der Bahnrichtung maßgeblich sind. Diese Maßnahme soll als Versuch für ein halbes Jahr gelten und danach überprüft werden.

TOP 6

Verschiedenes

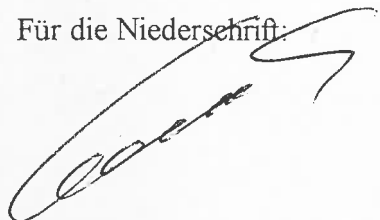
- Der als FLSK-Drs. 23/97 vorliegende Antrag der Herren Behrend, Glage und Grube vom 28.10.97 *Gutachten zur Einführung eines emissionsabhängigen Landeentgelts* wird vertagt.
- **Herr Dr. Schülke** erwähnt das im Fluglärmenschutzbericht 1996 enthaltene Fluglärmkataster mit zu niedrigen Lärmwerten aus seinem Wohnumfeld. Die Lärmmeßstelle der Umweltbehörde habe auf seinem Grundstück in diesem Jahr höhere Werte ermittelt. **Herr Köhler** weist auf den geringen Aussagewert dieser Einzelmessungen hin. Aussagekräftiger seien gerechnete Isophonen.
- **Herr Dreher** berichtet, im Frühjahr 1998 erhalte Hapag-Lloyd-Flug als erster Kunde weltweit von Boeing in Seattle den völlig neuen Typ B737-800. Die Lärmschutzkommission sei eingeladen, an dem Überführungsflug und einer Vorführung der von Boeing entwickelten Lärmschutzmaßnahmen teilzunehmen, so wie man es vor 7 Jahren mit der Kommission in Hannover gemacht habe. Über die von den Teilnehmern zu zahlenden Kosten werde er in der nächsten Sitzung informieren.
- **Herr Schmidt** verteilt in der Sitzung den Datenteil des nächsten Lärmreports. Er weist auf die veränderte Lage der Meßstelle 9 - Quickborn-Heide hin.
- **Frau Dr. Schaal** verabschiedet sich nach ihrer Wahl in die Bürgerschaft. **Herr Frommann** dankt ihr für die intensive Mitarbeit in der FLSK.

TOP 7

Termine

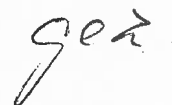
156. FLSK-Sitzung am 12.12.97

Für die Niederschrift:



Thomas Koch

Genehmigt:



Mathias Frommann

ANWESENHEITSLISTE
DER 155. SITZUNG
DER FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

AM 31.10.1997

MITGLIED	VERTRETER
<i>Gabriele Anhalt</i> FRAU GABRIELE ANHALT	HERR DR. GEORG HOFFMANN
HERR DR. ARENDT	<i>Kathias Henning M. Henning n.b.</i> HERR ANDREAS FUGE
<i>Behnd</i> HERR HARTWIG BEHREND	<i>H. Scheel n.b.</i> HERR HARALD SCHEEL
<i>G. Bönninghausen</i> HERR G. BÖNNINGHAUSEN	HERR CARSTEN STANGE
<i>Andreas Christoph</i> HERR ANDREAS CHRISTOPH	HERR FRITZ TOELLE
<i>Dahikemper</i> HERR G. DAHIKEMPER	HERR B. NEUMANN
<i>Dreher</i> HERR WOLFGANG DREHER	HERR FRIEDRICH KEPPLER
<i>Frommann</i> HERR MATHIAS FROMMANN	HERR WOLFGANG ENGELMANN
HERR MICHAEL GLAGE	<i>Detlev Grube</i> HERR DETLEV GRUBE
<i>Kaninck</i> HERR PETER KANINCK	HERR CHRISTIAN STOFFER
<i>Langbehn</i> HERR JÜRGEN LANGBEHN	HERR W. KAESER
<i>Lange</i> HERR REIMER LANGE	<i>G. Thonfeld n.b.</i> HERR GÜNTER THONFELD
<i>R. Mönch</i> HERR RUDOLF MÖNCH	HERR BERND REICHELT

HERR DIETER MUND <i>Mund</i>	HERR HANS EWERS <i>H. Ewers</i>
HERR DR. JÜRGEN MANTELL <i>Mantell</i>	HERR H. LESCHNER <i>H. Leschner</i>
HERR DR. PETRI <i>Petri</i>	HERR H.J. GROTE
HERR PROF. DR. PFEIFFER <i>Pfeiffer</i>	FRAU DR. UTE BOIKAT <i>U. Boikat</i> n.b.
HERR JÖRG-D. PFETZER	HERR DR. ULRICH GILL
HERR JÖRG PRASCH <i>Eisdorf, Prach</i> n.b.	HERR JÖRG W. LEWIN
FRAU HELGA RÖDER	HERR HERWART WIEDERHOLT <i>Wiederholt</i> n.b.
HERR KLAUS RÖSNER <i>Rösner</i>	HERR ECKARD REINSCH
HERR HANS SAALFELD <i>Saalfeld</i>	HERR KLAUS BOCKLITZ
FRAU DR. MONIKA SCHAAL <i>Monika Schaal</i>	FRAU CARMEN WALTHER <i>Carmen Walther</i>
HERR BERND SCHMITZ <i>Schmitz</i>	HERR AXEL SCHMIDT <i>Axel Schmidt</i> n.b.
HERR K. SCHNEIDER <i>Schneider</i>	HERR ECKARD OTTO
HERR DR. CLAUS SCHÜLKE <i>Schülke, anwesend</i>	HERR ERICH HENEL
HERR MANFRED THURK <i>Thurk</i>	HERR JOACHIM MÜLLER
HERR REINHARD WOLF <i>Wolf</i>	HERR HARTMUT POPPE

ALS GÄSTE SIND ANWESEND:

HERR NIMZ	✓
HERR HARTMANN-HEUER	
HERR KÖHLER	✓
HERR KOCH	✓