

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2107 / 233
25.03.2019

Niederschrift

über die 233. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 22.03.2019

Teilnehmer:

Mona **Andresen** (WIMI SH), Carolin **Blumenberg** (BUE), Bernhard **Brummund** (Hasloh), Jens **Dittmer**, (Eimsbüttel), Rainer **Dugaro** (Hamburg-Nord), Wolfgang **Düvel** (Eimsbüttel), Ingo **Freund** (Wandsbek), Uwe **Hummert** (DFS), Klaus-H. **Hensel** (Quickborn), Dr. Ines **Köhler** (DLH), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (Hamburg-Nord), Dietmar **Kuhlmann** (Eimsbüttel), Jürgen **Langbehn** (Altona), Andreas **Müller** (HK Hamburg), Stefan **Mundt** (BSW), Karin **Nielsen** (Hamburg-Nord), Tom **Oelrichs** (Hamburg-Nord), Dr. Olaf **Pawlitcki** (BWVI), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (BUE), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Josephine **Richter** (BWVI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Michael **Sarach** (Kreis Stormarn), Dr. Uwe **Schacht** (BUE), Axel **Schmidt** (FHG), Lieselotte **Schnee-de** (Eimsbüttel), Dr. Claus **Schülke** (BVF), Dr. René **Schwartz** (BVF), Torsten **Wagner** (BUE), Matthias **Wallner** (TUlfly), Antje **Wilkens** (BUE), Thorsten **Wolf** (Kreis Segeberg)

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der stellvertretende Vorsitzende eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden und fragt nach Änderungswünschen zur TO. Die FLSB erläutert daraufhin, dass die Hamburger Verwaltung eine Kandidatin/einen Kandidaten aufstellen wolle, sich aber intern noch nicht abgestimmt habe. Eine Wahl des/der Vorsitzenden sei daher noch nicht möglich. Es ergibt sich eine längere lebhaftere, kontroverse Debatte über das grundsätzliche Vorgehen. Von mehreren Kommissionsmitgliedern wird hinterfragt, welche Kriterien erfüllt sein sollten, damit Kandidaten für akzeptabel erachtet werden könnten. Stark kritisiert wird in diesem Zusammenhang, dass es eine Vorababsprache zum angestrebten Kommissionsvorsitz gegeben habe. Dies widerspräche einer demokratischen Wahl. Die Frage, wer sich wann zur Vorab-sprache getroffen habe, bleibt unbeantwortet.

Schließlich werden zwei Anträge gestellt und darüber abgestimmt:

- ein Vertreter der BVF beantragt, die Wahl insgesamt zu verschieben
Ergebnis der Abstimmung: 9 Ja, 1 Nein, 16 Enthaltungen
- die FLSB beantragt die Änderung von TOP 1 dahingehend, dass nur die erste Stellvertretung gewählt werden solle
Ergebnis der Abstimmung: 14 Ja, 12 Enthaltungen

Damit kündigt der zweite stellvertretende Vorsitzende die Wahl der ersten Stellvertretung als geänder-ten TOP 1 an. Zunächst begrüßt er aber Herrn Manfred Quade als neues Mitglied in der FLSK, der als Nachfolger von Herrn Reimer Lange zukünftig den Kreis Pinneberg vertreten werde. Im Übrigen wird die TO bestätigt.

TOP 1

Wahl der 1. Stellvertretung der FLSK

Mit dem Vorschlag eines Kommissionsmitglieds für die Kandidatur der Vertreterin der Stadt Norderstedt beginnt erneut eine heftige Diskussion über allgemeine Fragen zur Wahl, die mit der Vorstellung der einzigen vorgeschlagenen Kandidatin endet. Sie sei Bankkauffrau und Juristin und habe bereits in ihrer Zeit als Bürgermeisterin von Bad Pyrmont Erfahrungen mit dem wichtigen Thema Lärm sammeln können. Sie wolle im Sinne der Kommission Verbesserungen für die Bevölkerung erreichen. Im Anschluss wird in geheimer Wahl mit folgendem Ergebnis gewählt:

24 Ja

1 Enthaltung

1 Nein

Die Kandidatin nimmt die Wahl an und bedankt sich für das ihr entgegengebrachte Vertrauen. Der zweite stellvertretende Vorsitzende ruft TOP 2 der TO auf und leitet weiterhin die Sitzung.

TOP 2

Diskussion von Fragen zur Geschäftsordnung

2.1 *Gaststatus (hier: Antrag eines Mitglieds des Beratenden Ausschusses nach § 32a Luftverkehrsgesetz auf Gaststatus in der FLSK)*

2.2 *Zusammensetzung der FLSK Hamburg (Mitglieder gemäß § 32 b (4) LuftVG)?*

2.3 *Veröffentlichung der GO im Internet?*

2.4 *Aktualisierung der GO*

Die Frage, ob grundsätzlich Gäste zu den Kommissionssitzungen zugelassen werden sollten, trifft sowohl auf Zustimmung, um bürgerfreundliche Transparenz zu ermöglichen, wie auch auf entschiedene Ablehnung. Diese wird beispielsweise damit begründet, dass die FLSK gemäß §32b LuftVG nur 15 Mitglieder haben sollte, die im Übrigen durch die Genehmigungsbehörde offiziell zu berufen seien. Ein allgemeiner Gaststatus würde die Regel der Berufung unterlaufen. Auch könnte so die Anzahl der Sitzungsteilnehmer noch weiter ausufern (gegenwärtig meist 30 – 35 Teilnehmer) und außerdem sei die gewünschte Verzahnung mit der „Allianz für Fluglärmschutz“ bereits dadurch gegeben, dass manche Mitglieder in beiden Gremien vertreten seien. Der Vorschlag eines Vertreters der BVF für die Gäste gesonderte Sitzmöglichkeiten am Ende des Raumes zu schaffen, wird in der weiteren Diskussion nicht befürwortet.

Der stellvertretende Vorsitzende schlägt vor, über TOP 2.1 abzustimmen und zu TOP 2.2 und TOP 2.3 eine Arbeitsgruppe (AG-GO) einzurichten. Der Einrichtung der AG-GO wird zugestimmt und mehrere Mitglieder zeigen sich an der Mitarbeit interessiert. Das Ergebnis soll schließlich in der FLSK vorgestellt und die BWVI um Zustimmung gebeten werden. Die Geschäftsstelle wird nochmals schriftlich Anmeldungen zur Mitarbeit in der AG erfragen.

Die erste stellvertretende Vorsitzende regt an, TOP 2.1 zu vertagen, weil die aktuelle GO keinen Gaststatus ausweise. Dies wird von der FLSB abgelehnt, weil ein konkreter Antrag zu beantworten sei. Die Vertreterin der DLH stellt den Antrag über den Antrag aus TOP 2.1 abzustimmen und dem wird gefolgt:

Der Antrag eines Mitglieds des Beratenden Ausschusses nach § 32a Luftverkehrsgesetz auf Gaststatus in der FLSK wird bei zwei Zustimmungen mit deutlicher Mehrheit abgelehnt.

Ein Vertreter der BVF bittet darum, den bisherigen Gaststatus der Moderatorin der „Allianz für Fluglärmschutz“ zu prüfen. Seiner Ansicht nach habe es dazu bereits eine positive Abstimmung gegeben.

Protokollnotiz: Der Vorsitzende hatte zu Beginn der 228. FLSK-Sitzung die Kommissionmitglieder um Zustimmung zum Wunsch von Frau Traute Müller wegen ihrer Aufgabe als Moderatorin der „Allianz für Fluglärmschutz“ an den FLSK-Sitzungen teilnehmen zu können, um wichtige Hintergrundinformationen direkt zu erhalten, gebeten. Dagegen waren keine Einwände erhoben worden. Eine Abstimmung wurde seinerzeit dazu nicht durchgeführt.

Anschließend wird über die Frage, ob die GO im Internet veröffentlicht werden soll, abgestimmt (TOP 2.3). Ergebnis: Zustimmung ohne Ablehnung und Enthaltung.

Der zweite stellvertretende Vorsitzende übergibt die Leitung der Sitzung an die erste stellvertretende Vorsitzende.

TOP 3

Stellungnahmen zu Beschlüssen der letzten FLSK-Sitzung (Beschluss zu TOP 10 der 232. FLSK-Sitzung – Protokollführung)

Die FLSB teilt mit, dass über strittige Änderungswünsche zum Protokoll in der jeweils folgenden Sitzung abgestimmt werden solle. Sie regt an, diese Vorgehensweise gleichwohl in der AG-GO nochmals zu erörtern und ggf. in die GO aufzunehmen.

Der Vertreter der FHG gibt bekannt, dass es zwischen Ende November 2018 und 22.03.19 keine Wirbelschleppenschäden gegeben habe.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Verspätungen

Die FLSB berichtet über die nächtlichen Verspätungen, die in der Zeit zwischen 23.00 und 24.00 Uhr mit einer Anzahl von 1.174 Flügen den vormaligen Höchstwert von 2007 (1.152 Flüge) noch übertroffen hätten (**vgl. FLSK-Drs. 04/19**). Wie in den letzten Jahren auch, betrafen 70% die ersten 30 Minuten, also den Zeitraum zwischen 23.00 und 23.30 Uhr. Dabei sei die größte Anzahl der Verspätungen durch Eurowings verursacht worden. Allerdings läge bei der prozentualen Verteilung, also dem Anteil an den Gesamtflügen der korrespondierenden Flugverbindungen der jeweiligen Airline Small Planet an erster Stelle, während Eurowings hier den letzten Platz einnehme.

Grundsätzlich seien im Sommer deutlich mehr verspätete Starts als im Winter zu verzeichnen und die Anzahl habe sich seit 2013, als es ca. 40 bis 50 verspätete Starts gegeben hätte, außerordentlich erhöht, auf 257 Starts nach 23.00 Uhr im Jahr 2018. Sie als FLSB sehe Starts als vermeidbar an, aber die Rechtslage erlaube sowohl Landungen als auch Starts. Sie weist auf den 21-Punkte-Plan der Bürgerschaft hin, mit dem die 30 %-Regelung optimiert worden sei und auf daraus folgende Maßnahmen verschiedener Airlines zur Verbesserung der Pünktlichkeit.

Zusammenfassend könne man feststellen, dass die Lage im Sommer 2018 gar nicht gut gewesen sei und sie hoffe auf spürbare Verbesserungen im nächsten Sommer.

Die Kritik an der Situation wird in der anschließenden Diskussion von Vertretern der BVF geteilt und es wird darauf hingewiesen, dass sehr viele Verspätungen durch Kurzstreckenflüge verursacht würden. Insgesamt 13 der 15 am häufigsten nächtlich verspäteten Flugverbindungen entfielen auf Verbindungen < 1.500 km. In diesen Fällen wäre die Verspätung schon vor dem Start der Maschinen vorhersehbar. Außerdem würden Billig-Airlines im Verhältnis zum jeweiligen Gesamtflugverkehrsanteil überproportional häufig erst nach 23 Uhr landen oder starten.

Ein Vertreter der BVF bittet darum, zukünftig bei der Auswertung auch die jeweilige Flugverbindung und Entfernung anzugeben.

Dagegen stellt der Vertreter der FHG dar, dass im Sommerflugplan bisher zwischen 22.00 und 23.00 Uhr 16 % weniger Flüge geplant seien, wodurch prinzipiell auch weniger Verspätungen möglich würden. Einige Airlines hätten Ankunftszeiten in Hamburg vorverlegt. Mit weiteren Verbesserungen sei durch die Einstellung von mehr als 100 neuen Mitarbeitern zur Optimierung von Arbeitsabläufen auf dem Vorfeld zu rechnen. Verspätete Maschinen könnten so schneller abgewickelt und dadurch Zeit aufgeholt werden. Außerdem beschäftige die FHG drei neue Mitarbeiter, die mögliche Gründe für Verspätungen untersuchten und dann qualifizierte Gespräche über Verbesserungsmöglichkeiten mit den Airlines führen könnten. Im Übrigen verweist er auf die Luftfahrtgipfel in Hamburg, die für alle Beteiligten am Luftverkehr verdeutlicht hätten, wie dringlich eine erhöhte Pünktlichkeit sei.

Die Vertreterin der DLH ergänzt diese Ausführungen durch konkrete Beispiele, die seitens ihrer Airline für mehr Pünktlichkeit sorgen sollen. Für den Sommerflugplan 2019 sei z.B. für die LH 034 (Frankfurt – Hamburg) eine Bodenzeit von 80 Minuten eingeplant (35 Minuten über der Mindestbodenzeit), um eventuelle Rotationsverspätungen aufzufangen. Die Landung der LH 2086 in Hamburg (München – Hamburg) werde um 15 Minuten vorverlegt, damit sei ein Puffer von 30 Minuten zu 23 Uhr gegeben. Des Weiteren seien keine Crew-Umsteiger für diese Verbindungen geplant. Sie vertritt die Ansicht, dass der bisherige Luftfahrtgipfel bereits Erfolge gebracht habe, die man z. B. am Flughafen München erkennen könne, wo im Rahmen eines Pilotprojektes eine Personalverstärkung bei der Flugzeugabfertigung am Boden zu größerer Pünktlichkeit geführt habe. Zudem halte die DLH 37 Reserveflugzeuge bereit und habe 6 zusätzliche Maschinen geordert (A320ceo). Es sollen weitere 600 Mitarbeiter in den operativen Bereichen der Hubs eingestellt werden sowie 200 zusätzliche Mechaniker. Die Tochtergesellschaft Eurowings sei aktuell die pünktlichste Point-to-Point Airline in Europa. Das hindere Eurowings aber nicht daran weitere Maßnahmen zur Pünktlichkeitssteigerung zu verfolgen. Sie bittet um einen optimistischen Blick in die Zukunft.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

Reduzierung der Flugbewegungen im Sommerflugplan 2019

Der Vertreter der FHG erklärt, dass als Ergebnis der Slotkonferenz für den Sommerflugplan nur noch 9 koordinierte Flüge pro Woche in der Zeit zwischen 22.45 und 23.00 Uhr vorgesehen seien, also eine Reduzierung um mehr als 50% gegenüber dem Sommer 2018 (20 Flüge pro Woche). In der Zeit von 22.30 bis 23.00 Uhr seien 42 koordinierte Flüge pro Woche geplant gegenüber 62 Flügen im Jahr 2018 in dieser Zeitspanne, somit um 32 % weniger. Hinsichtlich der Verspätungssituation seien damit Verbesserungen eingeleitet.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Jahresrückblick Fluglärm 2018 und Bewegungsverteilung nach Richtung und Zeit

Der Vertreter der BUE gibt einen Überblick über die Nachtflüge im Jahr 2018 (vgl. FLSK-Drs. 05/19). Mit der Gesamtanzahl von 8.660 Flugbewegungen in der Zeitspanne zwischen 22.00 und 06.00 Uhr sei ein Allzeithoch erreicht worden. Er erläutert, dass viele Flüge, die in der Vergangenheit zwischen 21.00 und 22.00 Uhr geplant gewesen wären, jetzt zu späteren Zeiten einträfen und starteten. Er sieht die Ursache dafür auch in der Überfüllung des europäischen Luftraums.

Bei der Expertenanhörung im Umweltausschuss der Bürgerschaft am 22.03.2018 sei erklärt worden, dass die Anwendung der Bahnbenutzungsregel (BBR) 2.3, die zwischen 22.00 und 07.00 Uhr für Landungen grundsätzlich Bahn 15 vorschreibe auch wegen der heutigen Verkehrsdichte nicht mehr ständig einhaltbar sei. Seit einiger Zeit würden dann zunehmend Flüge über Langenhorn und Niendorf abgewickelt. Dies zeige sich auch an entsprechenden Beschwerden.

Auf Nachfrage erläutert er, dass bereits Ende der 50er Jahre des letzten Jahrhunderts die Benutzung der Richtung über Alsterdorf (Innenstadt) regelhaft ausgeschlossen worden sei wegen der Bevölkerungsdichte in dem Gebiet. Im Zusammenhang mit einem späteren Planfeststellungsverfahren sei berechnet worden, dass die Betroffenenzahl in Richtung Alsterdorf doppelt so hoch wäre, wie die Summe aller drei anderen Bahnrichtungen.

Auf die Frage des Vertreters der BSW, warum das Stadtgebiet der FHH jetzt mehr belastet sei und ob sich die Ausdehnung der Fluglärmschutzzonen, insbesondere der Nachtschutzzone dadurch ändern würde, antwortet ein Sachverständiger der BUE, dass der 2012 festgesetzte Lärmschutzbereich gemäß § 4 (6) des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm spätestens im Jahr 2022 auf wesentliche Änderung der Fluglärmbelastung geprüft und ggf. neu festgesetzt werden müsse. Dabei sei im Datenerfassungssystem (DES) der voraussichtliche Flugbetrieb der nächsten zehn Jahre zu berücksichtigen.

Ein Vertreter der BVF weist auf das laufende Gerichtsverfahren zu den BBR hin und fragt nach dem Sachstand. Der Vertreter der BWVI teilt mit, dass die Schriftsätze ausgetauscht worden seien und es keine neuen Erkenntnisse gäbe.

Ein Vertreter der BVF stellt fest, dass der Planfeststellungsbeschluss von 1998 nicht nachträglich ohne weiteres geändert werden könne, sondern den darin geregelten Sachverhalten Folge zu leisten sei. Seiner Ansicht nach sei es rechtswidrig, die BBR 2.3 bei starkem Flugverkehr am Flughafen Hamburg faktisch außer Kraft zu setzen. Die BBR 2.3 habe ebenso wie BBR 2.2 schützenden Charakter für die Bevölkerung. Er zeigt sich sehr unzufrieden mit den herrschenden Zuständen.

Der Vertreter der FHG präsentiert die Wind- und Bewegungsverteilung der letzten Jahre (vgl. FLSK-Drs. 06/19). Daran lasse sich erkennen, dass es im Jahr 2018 deutlich mehr Wind aus östlicher Richtung gegeben habe als in den Vorjahren, woraus sich eine gleichmäßigere Bahnnutzungsverteilung ableite.

Anschließend referiert er über die Bewegungsverteilung (vgl. FLSK-Drs. 07/19) und den äquivalenten Dauerschallpegel der letzten vier Jahre und verteilt als Tischvorlage dazu eine komprimierte Zusammenfassung (vgl. FLSK-Drs. 08/19, S.3), aus der die untypische Verteilung der Windrichtung im Jahr 2018 an den Angaben zur Bahnnutzung ablesbar sei. Ebenso spiegelten die Ergebnisse der Fluglärmmessstellen die Änderung der Bewegungsverteilung wider. Weiterhin prekär seien die Zeitscheiben am Morgen und Abend.

In der anschließenden Diskussion teilt er mit, dass die FHG bereits vorsorglich damit befasst sei, die geänderte Kontur der nächtlichen Lärmbelastung zu berechnen.

Weiterhin wird erörtert, ob Landungen oder Starts belastender für die Bevölkerung seien und ob Lärmpausen vorher angekündigt werden könnten. Der Vertreter der FHG macht deutlich, dass durch das gekreuzte Bahnsystem in Hamburg und die nicht im Voraus festlegbare Windverteilung in der Höhe eine Ankündigung von Lärmpausen, wie z. B. in Frankfurt mit parallelen Bahnen nicht möglich sei. Ein Vertreter der BVF bemerkt, dass die langjährig jeweils am meisten genutzten Start- und Landerichtungen im 90 Grad-Winkel zueinander stünden. Der Regel, dass Starts und Landungen gegen den Wind zu erfolgen hätten, stünde die hauptsächliche Bahnbenutzung demnach im Widerspruch. Ansonsten müsste sich die Windrichtung in Minutenabständen wesentlich ändern, was nachgewiesenermaßen nicht der Fall ist.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 7*Beschwerdesituation 2018*

Durch die Einführung der Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO) seien Änderungen im Ablauf des Beschwerdemanagements notwendig geworden, berichtet eine Sachverständige der BUE (vgl. FLSK-Drs. 09/19). Insgesamt seien 166.943 Fluglärmbeschwerden im Jahr 2018 in der BUE eingegangen, gegenüber 107.157 im Vorjahr. Weiterhin führt sie aus, dass mittlerweile 75% der Beschwerden die BUE über das Online-Formular erreichten und es eine Zunahme der Beschwerdezahl um 55% gegeben hätte, obwohl gleichzeitig die Anzahl der Flugbewegungen um 2,2% gesunken sei.

Im Oktober und November habe es einen beachtlichen Anstieg von nicht zuzuordnenden Beschwerden gegeben und nach flugreichen Nächten immer auffallend viele neue Beschwerdeführer. So sei insgesamt die Anzahl der Beschwerdeführer von 1.950 im Jahr 2017 auf 2.311 Beschwerdeführer im Jahr 2018 gestiegen; davon 85% aus Hamburg.

85% der Beschwerden bezögen sich auf die Häufigkeit der Flugbewegungen, wobei davon ein großer Anteil den nicht zuzuordnenden Beschwerden zukäme. Bei den zuzuordnenden Beschwerden sei der häufigste Beschwerdegrund hingegen „Flugzeuge im Einzelfall“ und die Häufigkeit der Flugbewegungen käme erst an zweiter Stelle vor der Störung der Nachtruhe auf Platz drei, die in etwa jeder dritten Beschwerde beklagt würde.

Ein Vertreter der BVF gibt zu bedenken, dass nicht die Personen, die sich beschwerten, das Problem seien, sondern die luftverkehrsbedingten Belastungen und hierbei insbesondere die häufigen Verstöße gegen die Schutzbestimmungen für die Bevölkerung. Er kritisiert die nach seiner Ansicht nicht rechtskonforme Datenerfassung und -auswertung. Eine Unterscheidung nach personalisierten, nicht persönlich zuzuordnenden sowie anonymen Beschwerden sei im Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz (FLSBG) nicht vorgesehen. Demnach sei die Angabe des Wohnortes oder des Stadtteiles in Verbindung mit der Nennung des Beschwerdegrundes ausreichend für eine qualifizierte Beschwerde. Davon unabhängig stimme er mit der BUE darin überein, dass die stark gestiegene Anzahl der Beschwerden nicht zielführend sei.

Er empfehle ein Treffen mit den BI-Sprechern und die Verabredung eines Moratoriums, während dessen man gemeinsam versuchen solle, die Lage zu verbessern. Die FLSB erwidert, dass die Statistik gemäß FLSBG erhoben werde. Der Vertreter der BVF bittet sie daraufhin, im FLSBG die Stelle zu benennen, an der die vorgetragene Unterscheidung der Beschwerden konkret stehe.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8*Lärmkontingent 2018*

Der Vertreter der FHG berichtet über die Entwicklung des Lärmkontingents (**FLSK-Drs. 10/19**) und teilt mit, dass sich für das Jahr 2018 eine Fläche von 13,95 km² am Tag und 8,3 km² in der Nacht ergeben habe (Tag-Kontingent: Isophone Leq(3) der 62 dB(A)-Kontur, Nacht-Kontingent: Isophone Leq(3) der 55 dB(A)-Kontur).

Ein Vertreter der BVF bezeichnet das bestehende Lärmkontingent als „nicht mehr zeitgemäßes kostenloses Verschmutzungszertifikat“ und wird daraufhin von der stellvertretenden Vorsitzenden zur Ordnung gerufen. Gleichwohl trägt er sein inhaltliches Anliegen vor, die FHG möge in ihren Berichten zum Lärmkontingent nicht mehr die veralteten Werte aus dem vergangenen Jahrtausend vergleichend darlegen, dies sei irreführend. Der Vertreter der FHG antwortet, dass er weiterhin die Vergangenheit zum Vergleich heranziehen werde, um zu verdeutlichen, dass die Zustände mit den damaligen Flugzeugmustern viel belastender gewesen seien. Im Übrigen seien nach seiner Ansicht manche Auswertungen der BAW ebenfalls verzerrt und er zeigt eine in dieser Weise nachempfundene Auswertung aus Sicht der FHG, die jedoch dieselben Inhalte darstellt, allerdings in einer ansteigenden anstatt in einer absteigenden Reihung. Daraufhin kritisiert die stellvertretende Vorsitzende die Art der Diskussion und bittet um sachliche Auseinandersetzung. Der Vertreter der BVF bittet darum, dass beide Darstellungen dem Protokoll zugefügt werden sollen, der Vertreter der FHG lehnt dies ab.

Mit Blick auf die fortgeschrittene Zeit schlägt die stellvertretende Vorsitzende vor, TOP 9, 10, 11 und 12 auf die nächste Sitzung zu verschieben und sagt dem Vertreter der BVF zu, dass die TOP der BVF dann auf jeden Fall am Anfang der Sitzung behandelt werden sollen.

Der Vertreter der BVF möchte seine vorbereitete Präsentation zu TOP 12 „Folgen des Flughafenausbaus für die Bevölkerung“ bereits jetzt zu Protokoll geben, die stellvertretende Vorsitzende stimmt zu (**FLSK-Drs. 11/19**).

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 13

Nächste Veranstaltung FLSK vor Ort in Quickborn am 25.06.2019

Die nächste Veranstaltung FLSK vor Ort soll am 25.06.2019 von 18.00 – 21.00 Uhr in 25451 Quickborn, Am Freibad 7 im Artur-Grenz-Saal der Comenius-Schule stattfinden. Die Teilnahme von FLSK-Mitgliedern ist erwünscht.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Die Geschäftsführerin wird verabschiedet, weil sie die Pensionsgrenze erreicht hat und den Ruhestand antritt.

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

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Gebhard Kraft
gez. Elke Christina Roeder

FLSK-Drs. 04/19

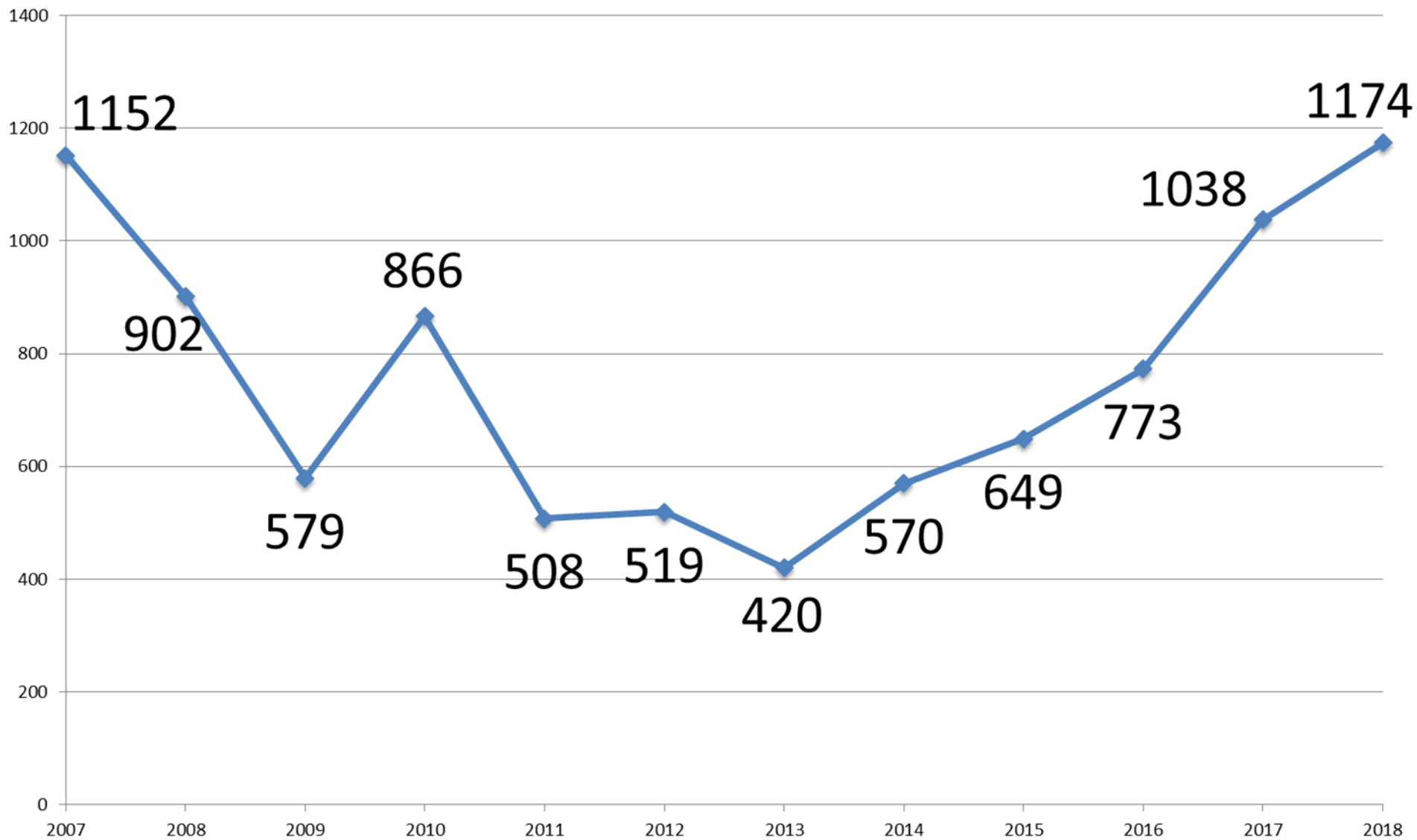
VERSPÄTUNGEN

AKTUELLE SITUATION

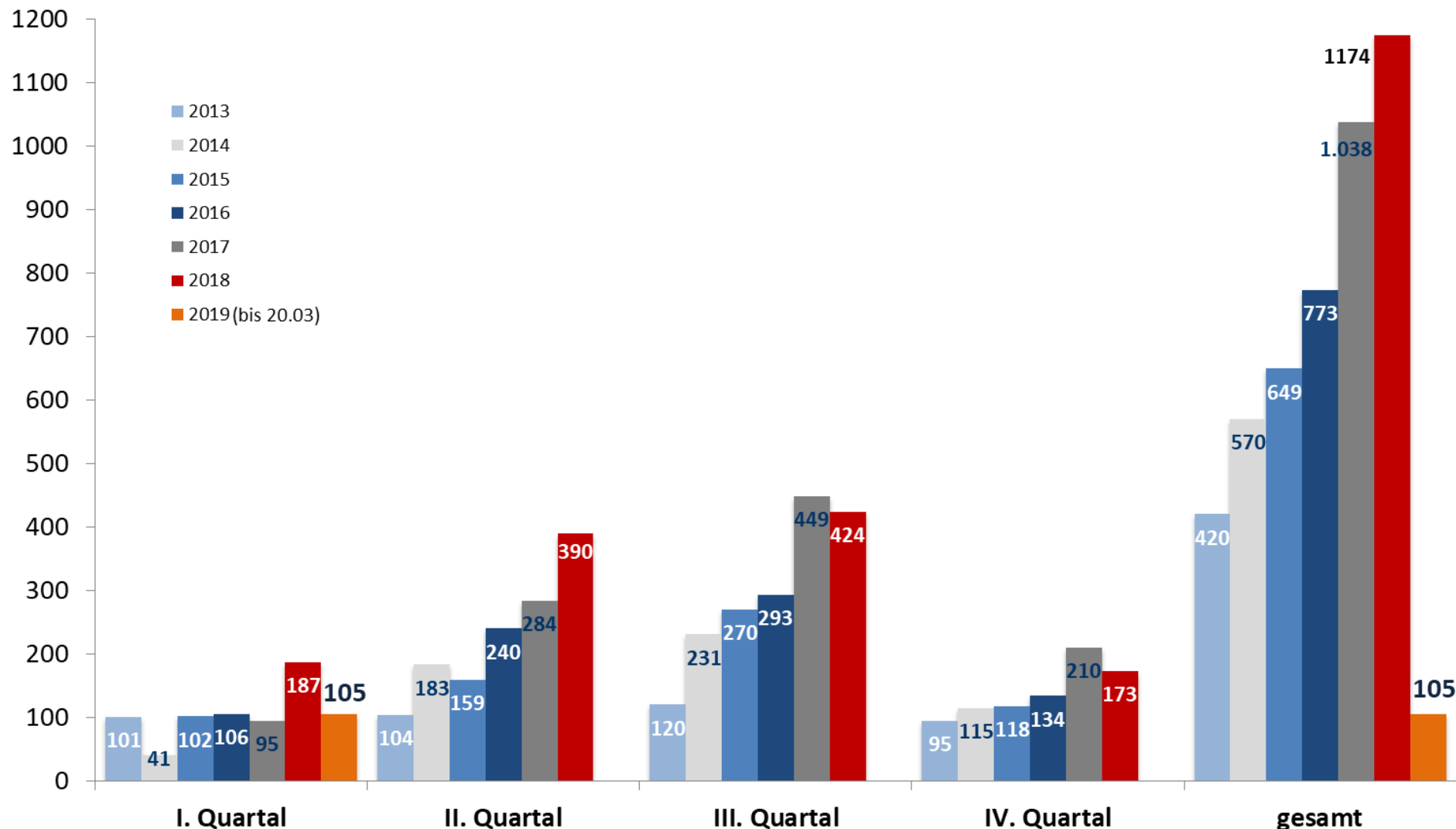
Dr. Gudrun Pieroh-Joußen
Fluglärmenschutzbeauftragte

22.03.2019

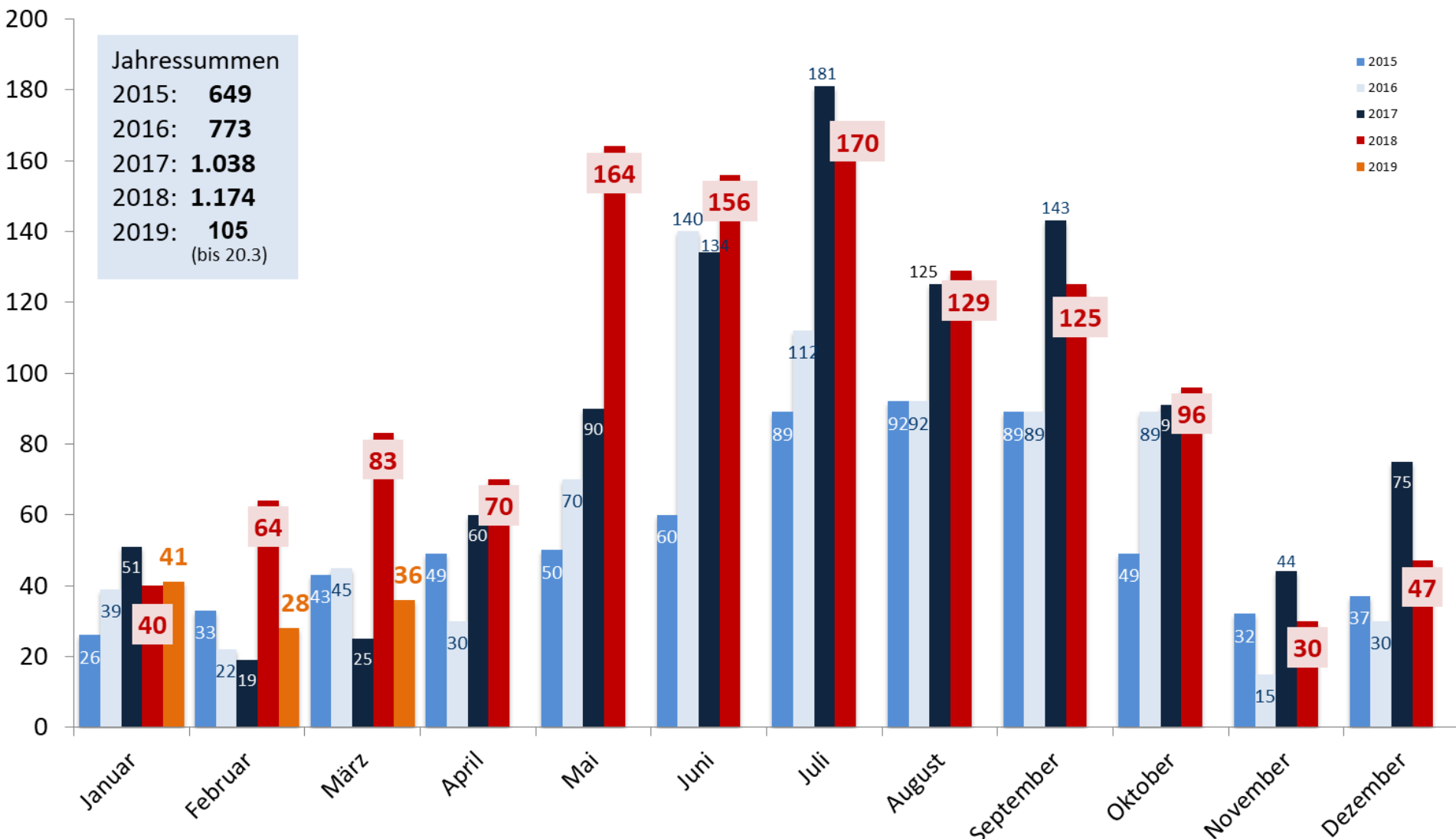
Nutzung der Verspätungsregelung (23-24 Uhr) bis 2018



Nutzung der Verspätungsregelung (23-24 Uhr)

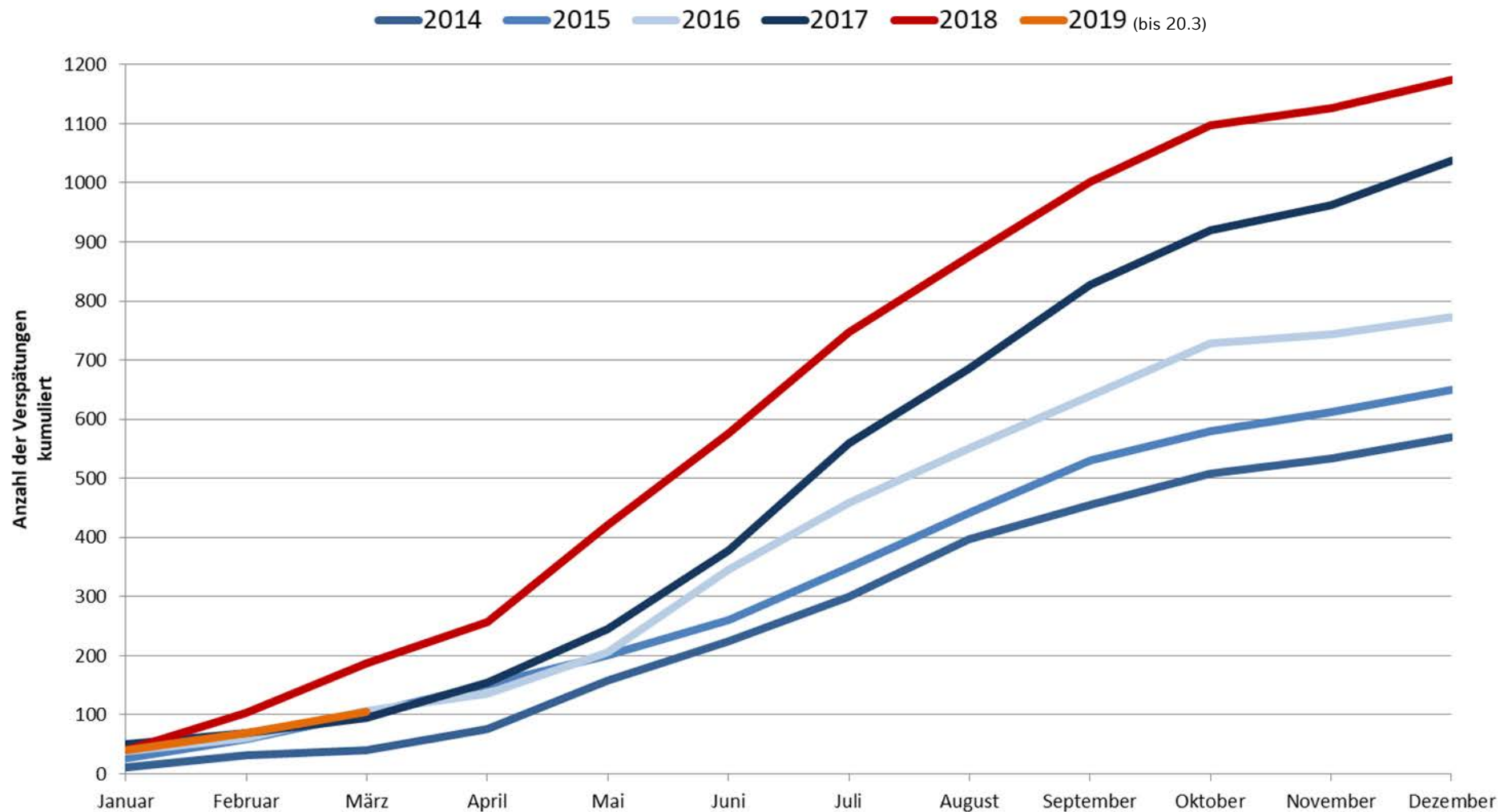


Nutzung der Verspätungsregelung (23-24 Uhr)



Jahressummen
 2015: **649**
 2016: **773**
 2017: **1.038**
 2018: **1.174**
 2019: **105**
 (bis 20.3)

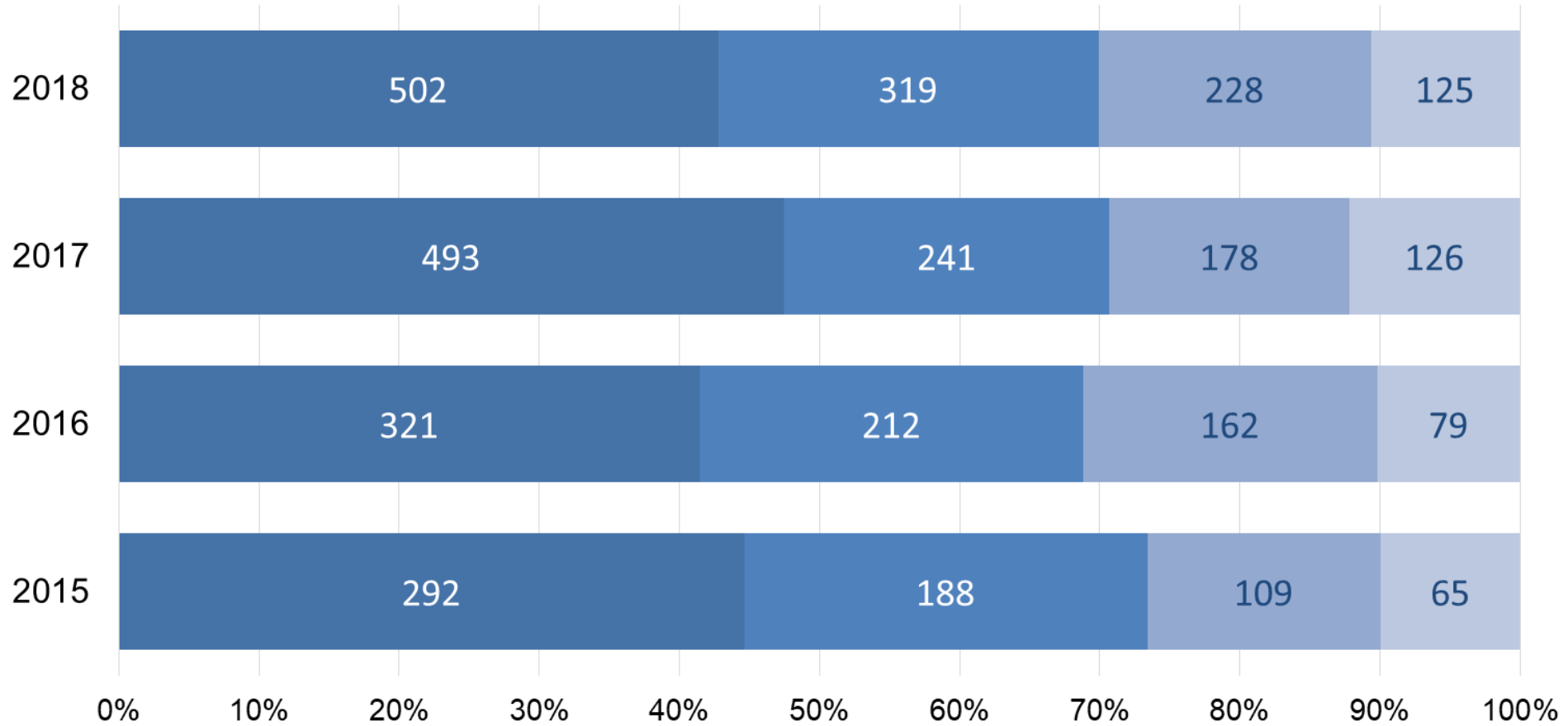
Nutzung der Verspätungsregelung (23-24 Uhr) kumuliert



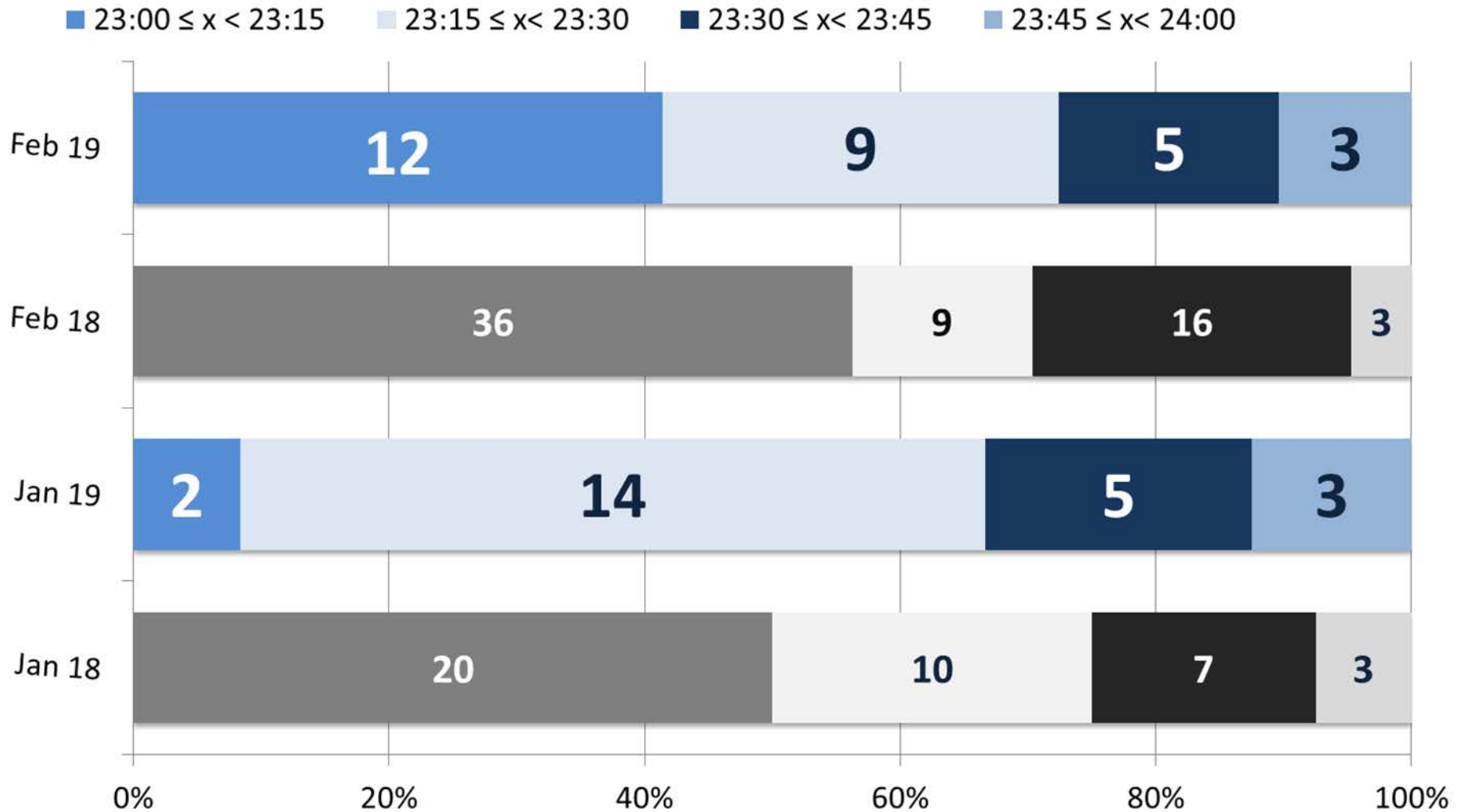
Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburgs, Stand 20.03.2019 ; vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der Validierung

Zeitliche Verteilung der verspäteten Flüge bis 24 Uhr (2015-18)

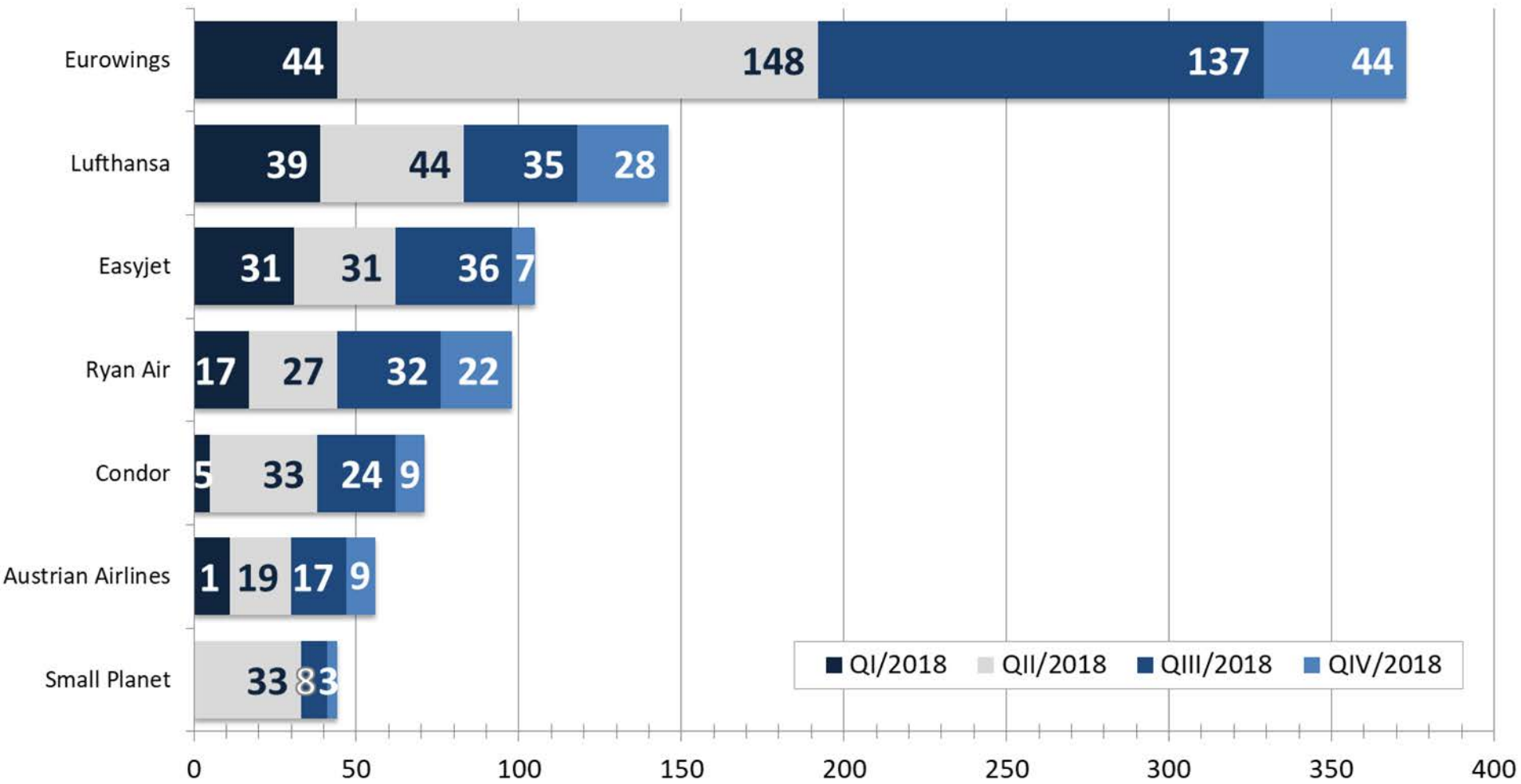
■ $23:00 \leq x < 23:15$ ■ $23:15 \leq x < 23:30$ ■ $23:30 \leq x < 23:45$ ■ $23:45 \leq x < 24:00$



Zeitliche Verteilung der verspäteten Flüge bis 24 Uhr (2019)

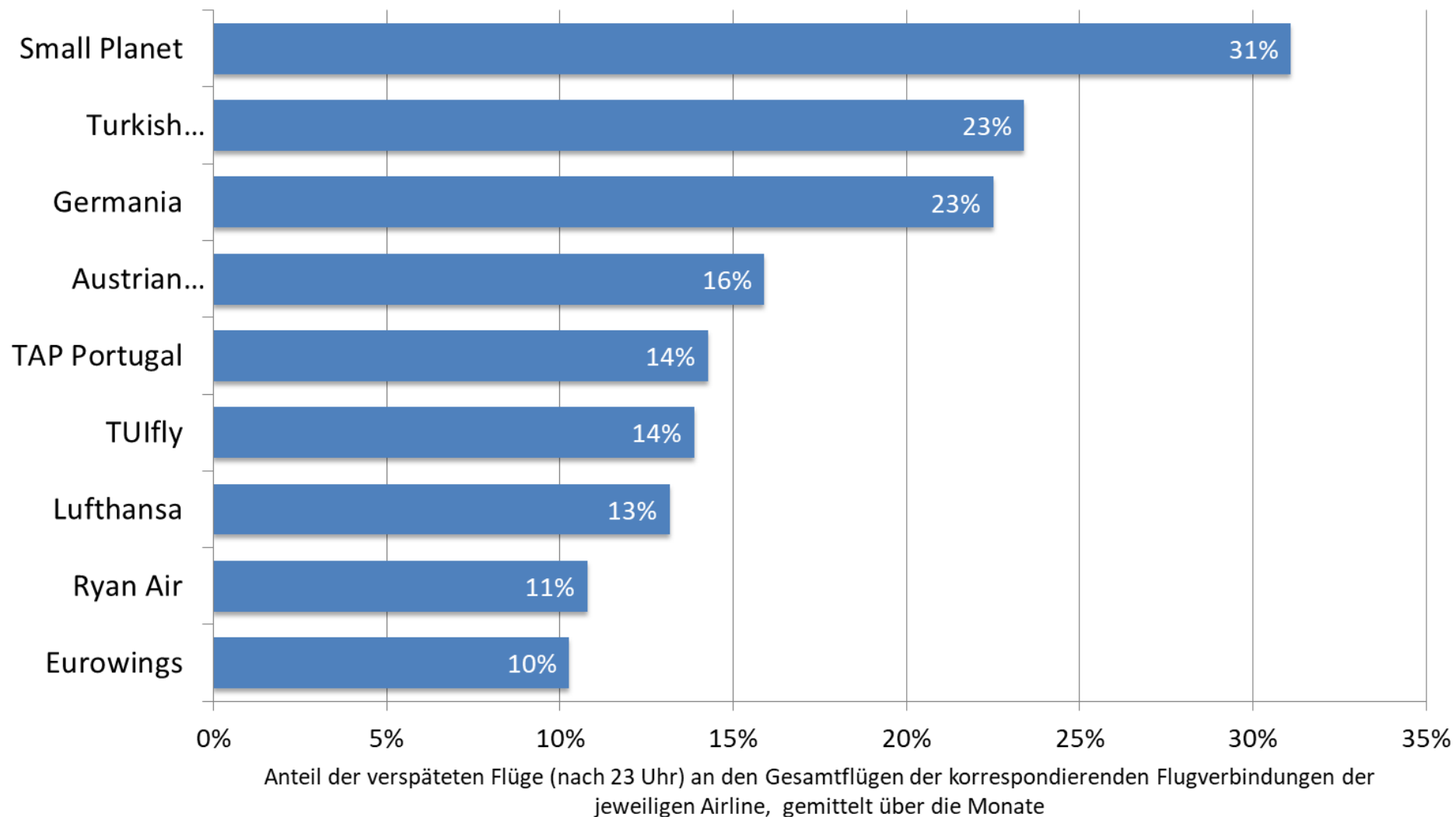


Anzahl verspäteter Flüge nach 23 Uhr (2018)

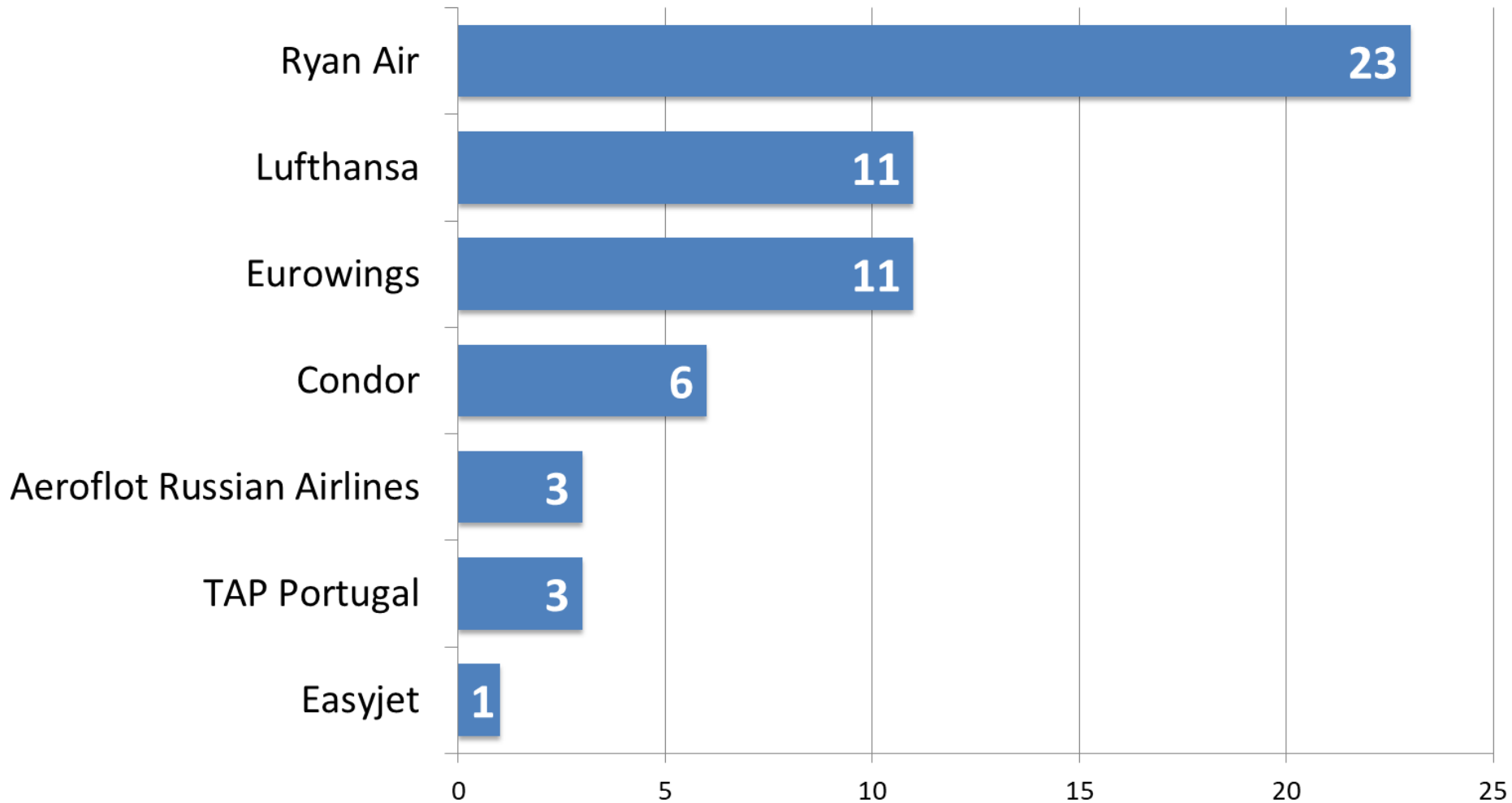




Anteil verspäteter Flüge nach 23 Uhr an den korrespondierenden Flugverbindungen der Airline (2018)

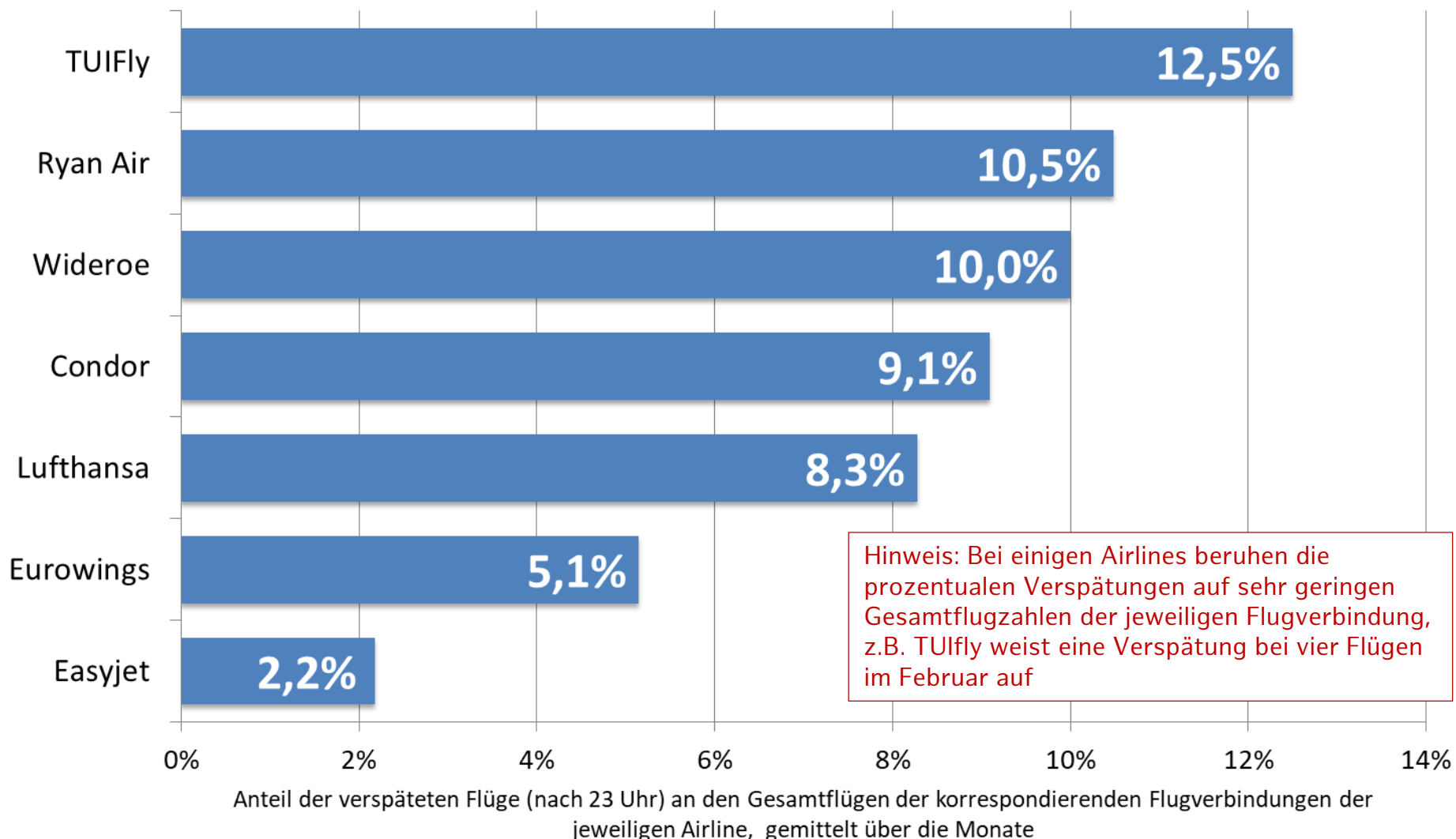


Anzahl verspäteter Flüge nach 23 Uhr (Jan-Feb 2019)

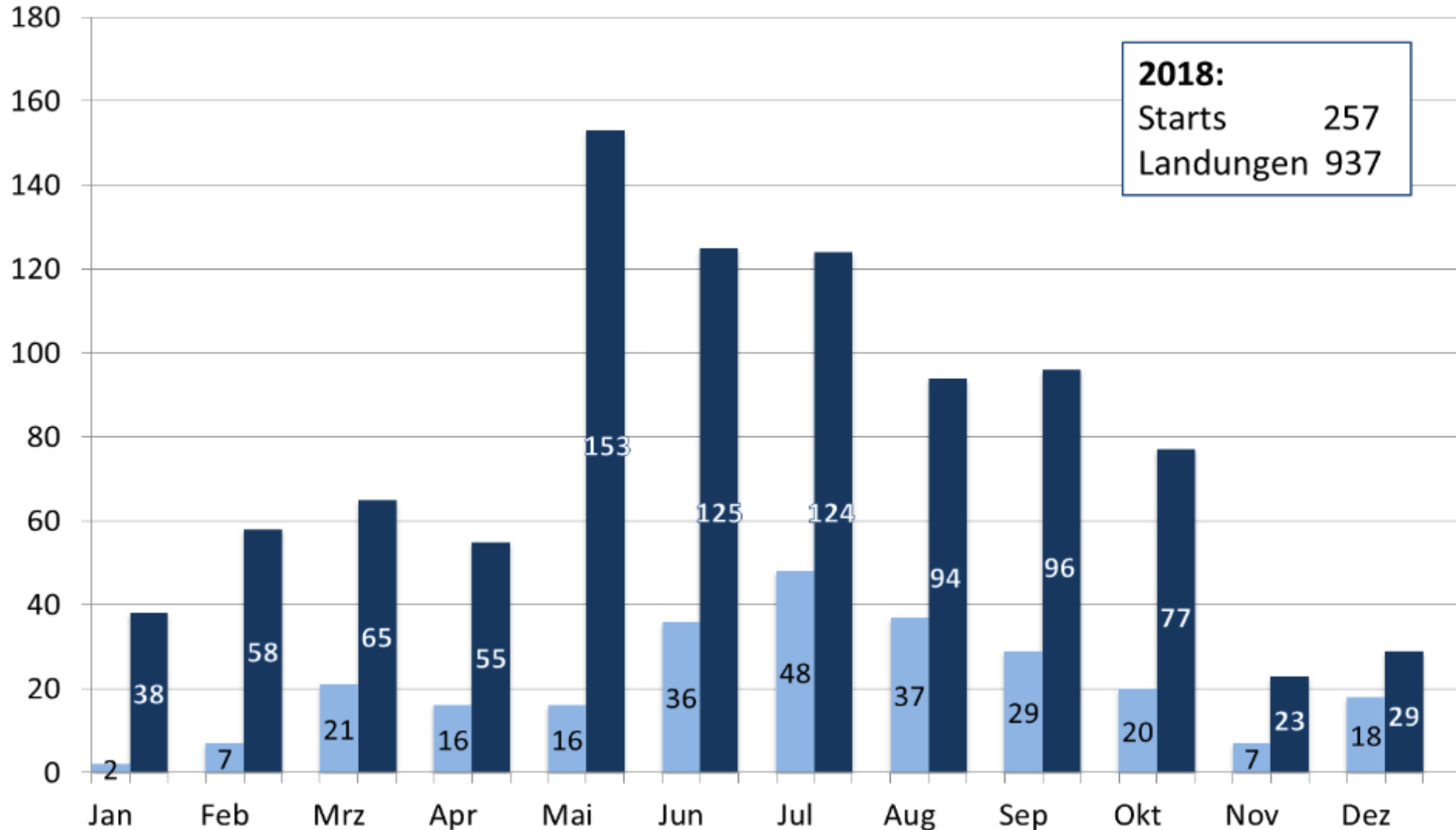




Anteil verspäteter Flüge nach 23 Uhr an den korrespondierenden Flugverbindungen der Airline (Jan-Feb 2019)

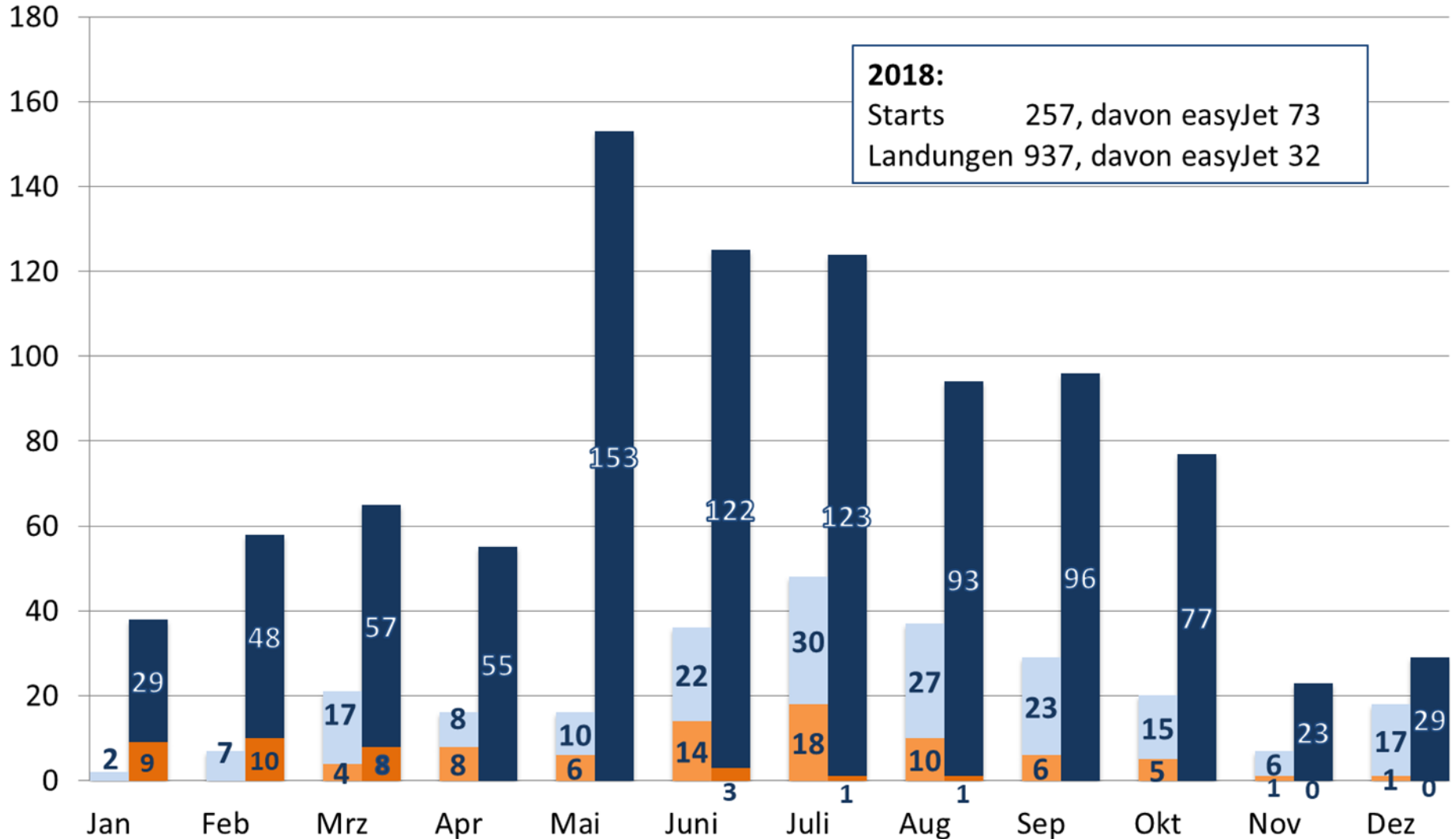


Verspätete Starts und Landungen nach 23 Uhr (2018)

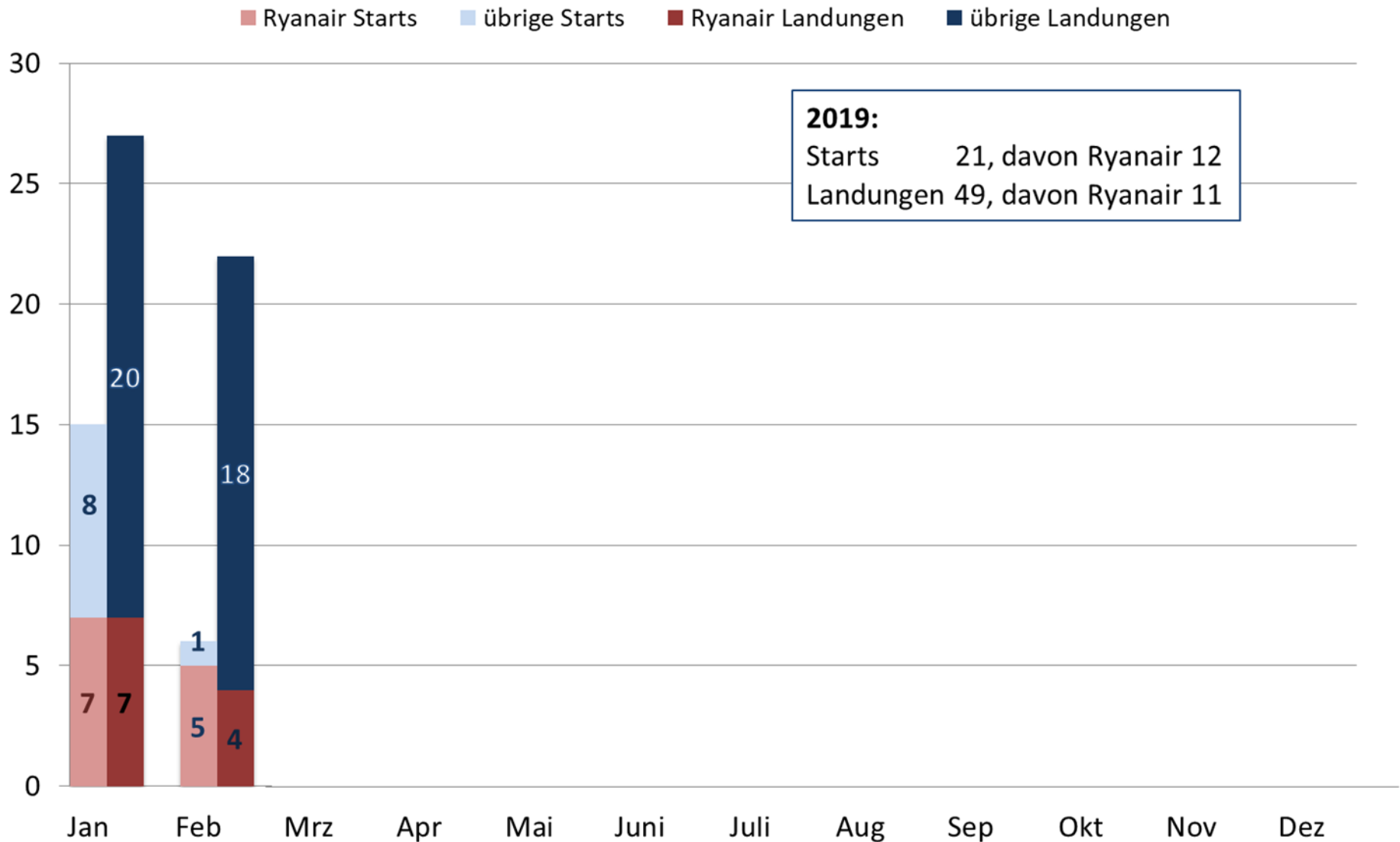


Verspätete Starts und Landungen nach 23 Uhr mit easyJet (2018)

■ easyJet Starts
 ■ übrige Starts
 ■ easyJet Landungen
 ■ übrige Landungen



Verspätete Starts und Landungen nach 23 Uhr (2019)



Gemäß der Vereinbarung zwischen Umweltbehörde, Wirtschaftsbehörde und Flughafen Hamburg wird ein Ordnungswidrigkeitsverfahren nach pflichtgemäßen Ermessen eingeleitet, wenn

- die Verspätungsquote einer Flugverbindung in vier aufeinander folgenden Monaten um 30% liegt
- vorrangig bei an vier Tagen pro Woche stattfindenden Verbindungen (16 pro Monat)
- bei seltenen Verbindungen erst bei höheren Verspätungsquoten

Flugnr.	Abflug-/ Zielflug- hafen	Jan 18	Feb 18	Mrz 18	Apr 18	Mai 18	Jun 18	Jul 18	Aug 18	Sep 18	Okt 18	Nov 18	Dez 18
LH 2086	München		42 %				30%						
LH 034	Frankfurt					46%							
EW 7827	Mailand (Malpensa)				35%	45%		35%					
EZY 8346	Gatwick							33%					
OS 167	Wien							31%					

25%-Regelung (21-Punkte-Plan) 2018

„25% Verspätungen innerhalb eines Monats bei mindestens 3 Flügen pro Woche“

Luftfahrt unternehmen	Flugnr.	Abflug-/ Zielflughafen	Jan 18	Feb 18	Mrz 18	Apr 18	Mai 18	Jun 18	Jul 18	Aug 18	Sep 18	Okt 18	Nov 18	Dez 18
Austrian Airlines	OS 0167	Wien					29%	25%	31%					
Condor	DE1543	Mallorca					29%							
	DE 1641	Kos					31%							
Easyjet	EZY8346	Gatwick						26%	33%					
	EZY6932	Edinburgh								29%				
Eurowings	EW 7827	Mailand				35%	46%		35%	27%				
Lufthansa	LH 0034	Frankfurt					46%	29%			28%			
	LH 2086	München		42%				30%						
Ryan Air	FR 4057	Málaga							29%					
TAP Portugal	TP 0566	Lissabon						28%						
Turkish Airlines	TK 1660	Istanbul							38%					

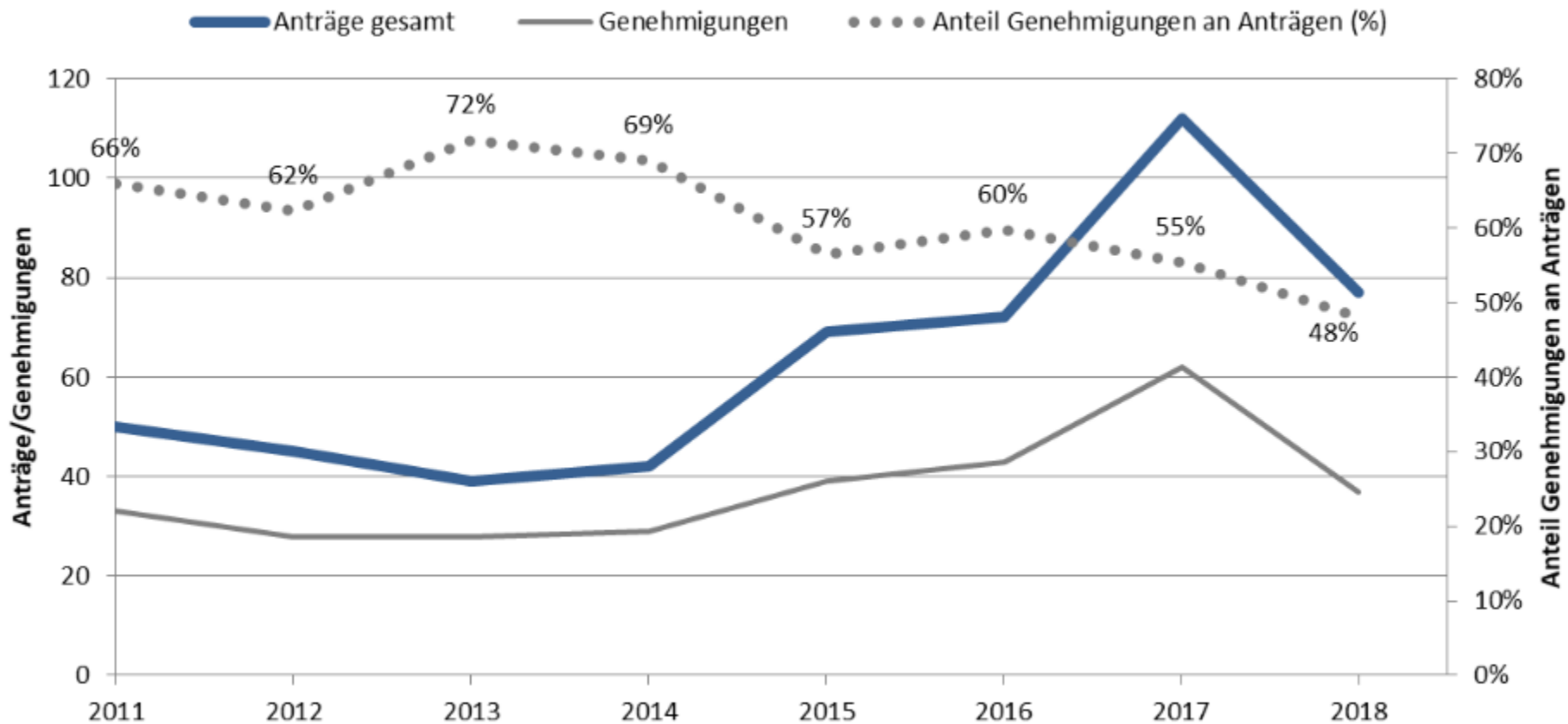
Änderungen gegenüber Sommerflugplan 2018

- ▶ EW7827 Vorverlegung um 40 min auf Ankunft 22 Uhr, sonntags 30 min auf 22:10 Uhr
- ▶ TK1660 Vorverlegung um 20 min auf Abflug 21:55 Uhr
- ▶ OS167 Vorverlegung um 10 min auf Ankunft 22:05 Uhr, samstags 20 min auf 21:50 Uhr
- ▶ LH 2086 55 min feste Bodenzeit in München, keine Crew-Umsteiger
- ▶ LH034 80 min feste Bodenzeit in Frankfurt, keine Crew-Umsteiger
- ▶ EZY8346 keine Änderung zu Sommerflugplan 2018 (Abflug 21:45 Uhr)
- ▶ FR4057 keine Änderung zu Sommerflugplan 2018 (späteste Ankunft 22:30 Uhr)
- ▶ TP566 keine Änderung zu Sommerflugplan 2018 (Ankunft 22:15 Uhr)
- ▶ DE1543 kein Anpassungsbedarf, Vorverlegung auf anderen Strecken

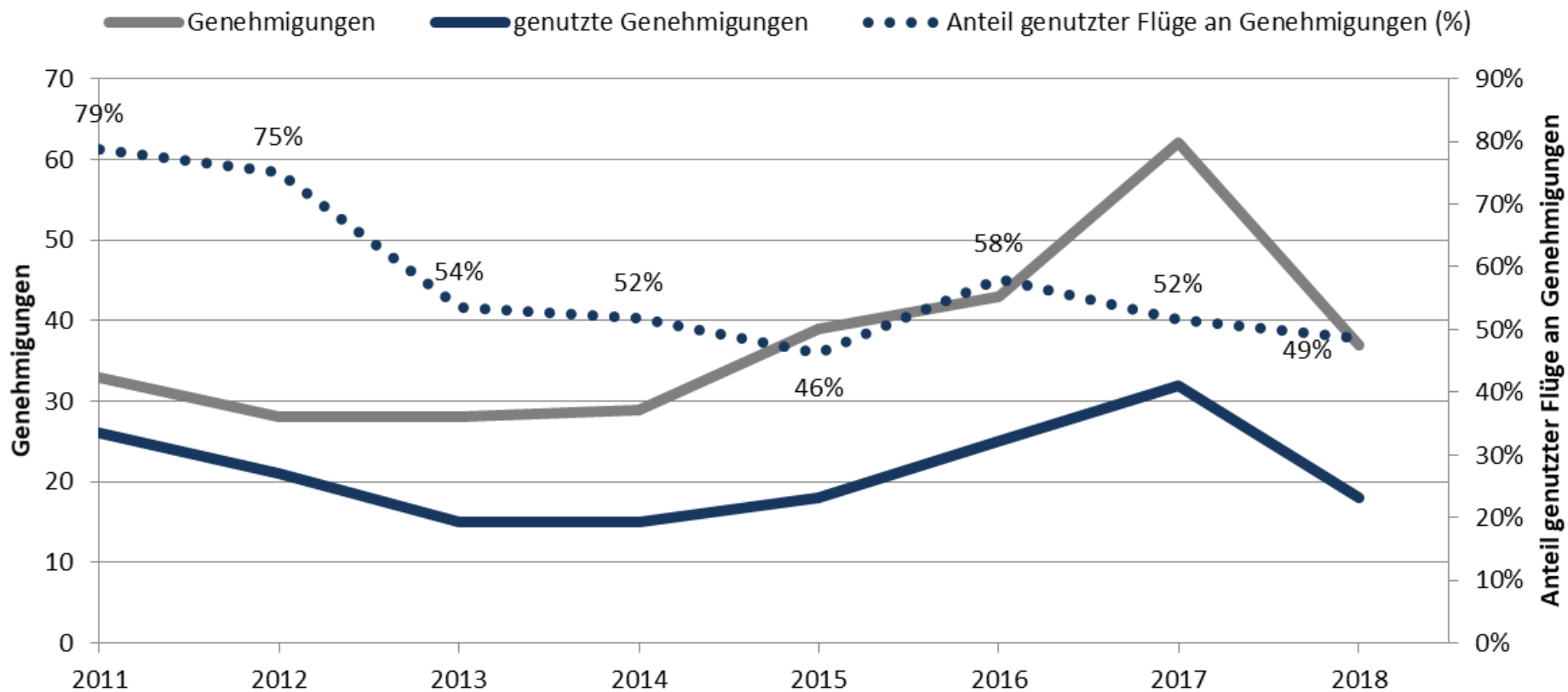
„25% Verspätungen innerhalb eines Monats bei mindestens 3 Flügen pro Woche“.

Luftfahrt- unternehmen	Flugnr.	Abflug-/ Zielflughafen	Jan 19	Feb 19
Ryanair	FR1517	Stansted	31%	25%

Anträge auf Einzelausnahmen 2011-2018



Genutzte Einzelausnahmegenehmigungen 2011-2018





VIELEN DANK FÜR IHRE

AUFMERKSAMKEIT

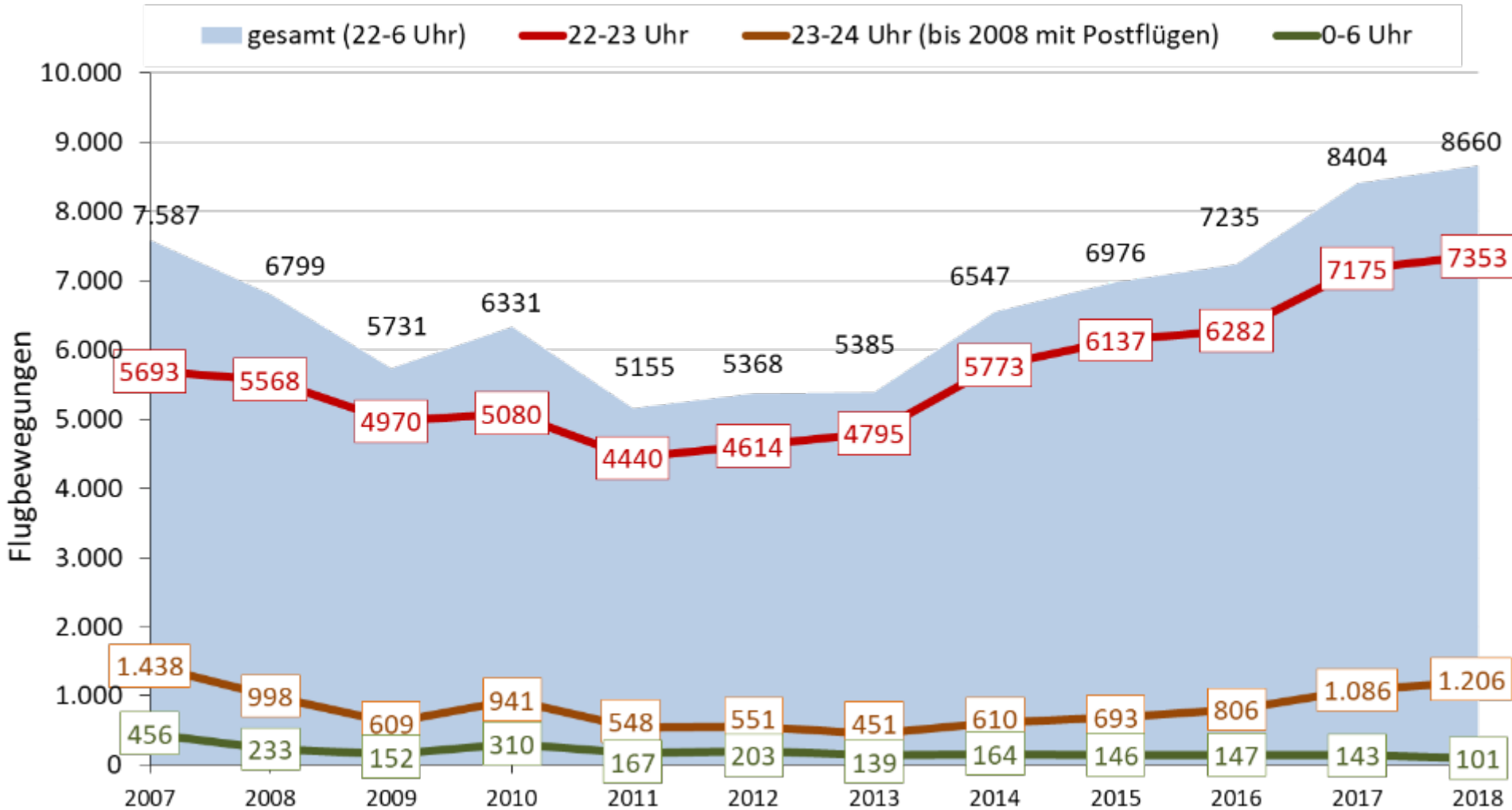
FLSK-Drs. 05/19

NACHTFLÜGE 2018

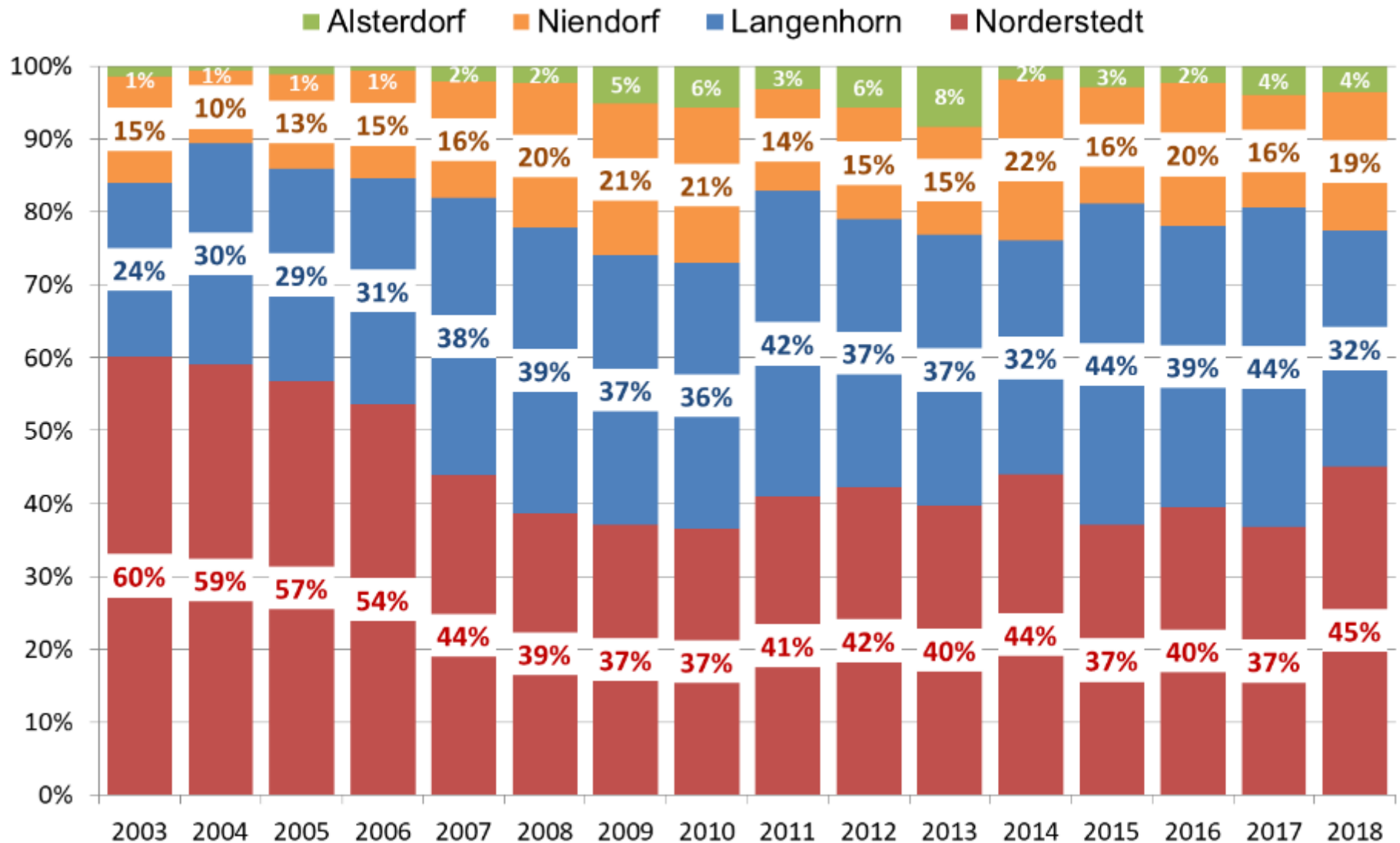
Dr. Uwe Schacht
Behörde für Umwelt und Energie

22.03.2019

Nächtliche Flüge am Flughafen Hamburg seit 2007



Nachtflüge nach Bahnrichtung (22-6 Uhr)





VIELEN DANK FÜR IHRE

AUFMERKSAMKEIT

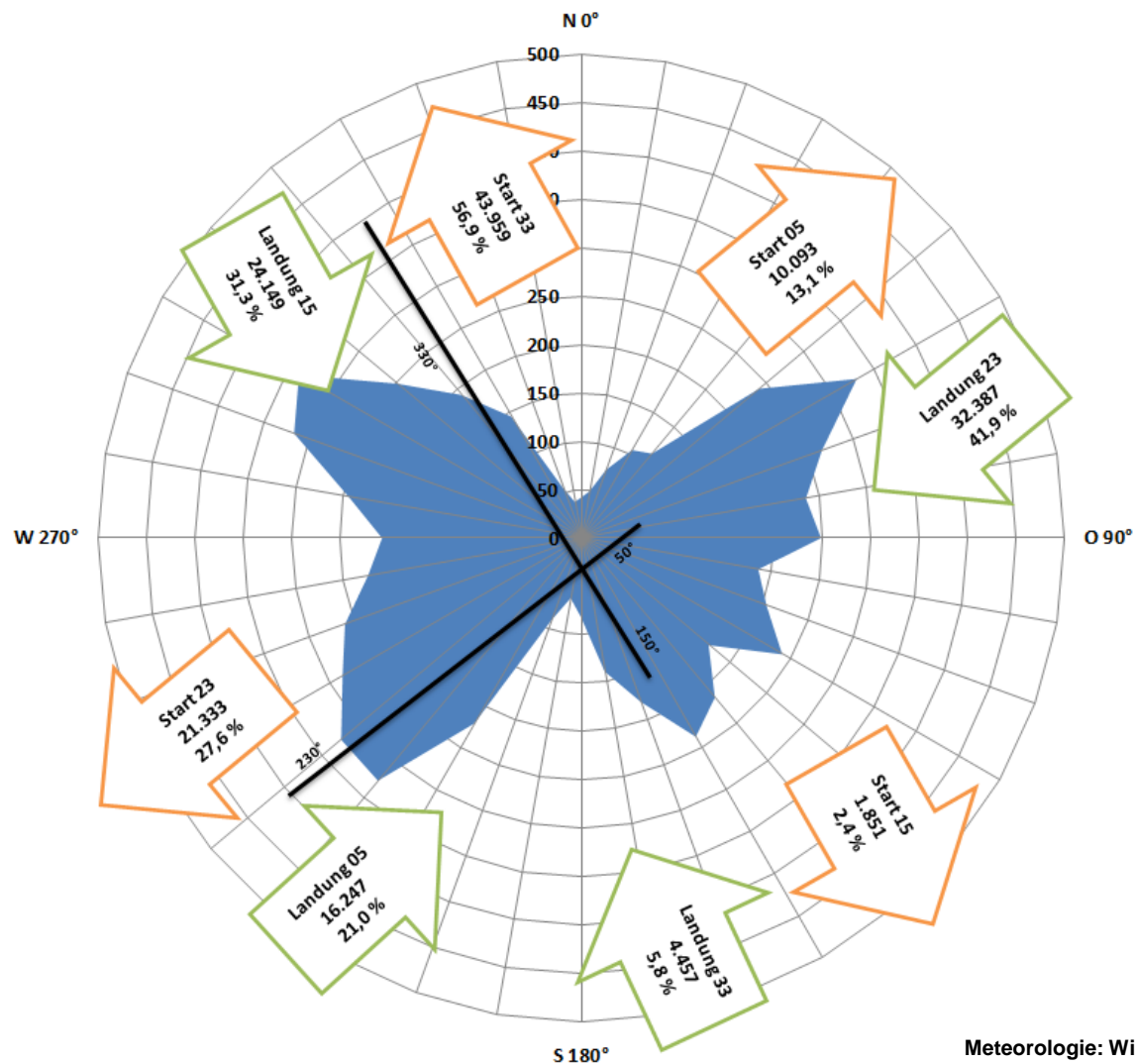


TOP 14.1

Wind- und Bewegungsverteilung 2018 und Vorjahre

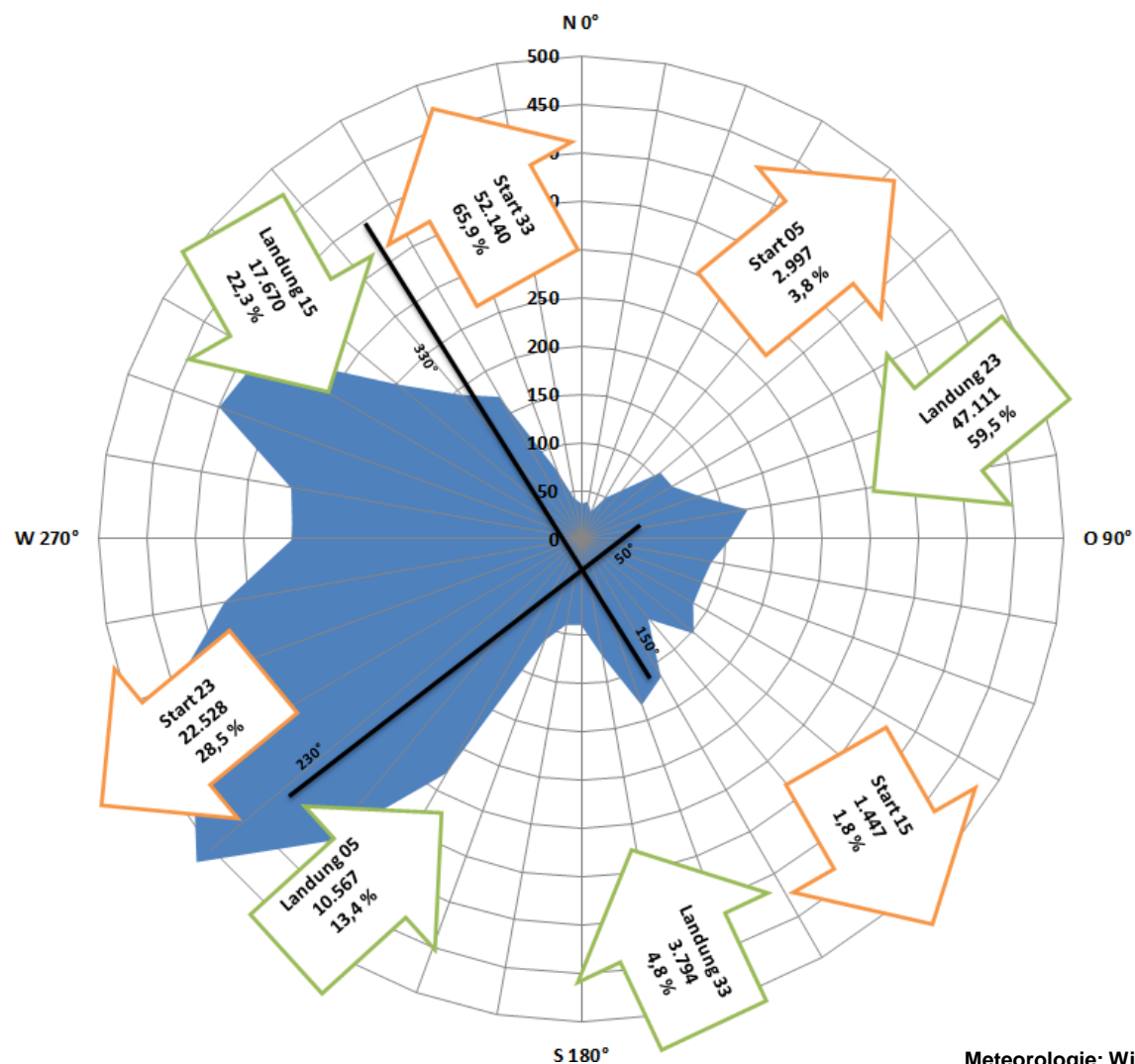
Axel Schmidt // 233. FLSK // 22.03.2019

2018



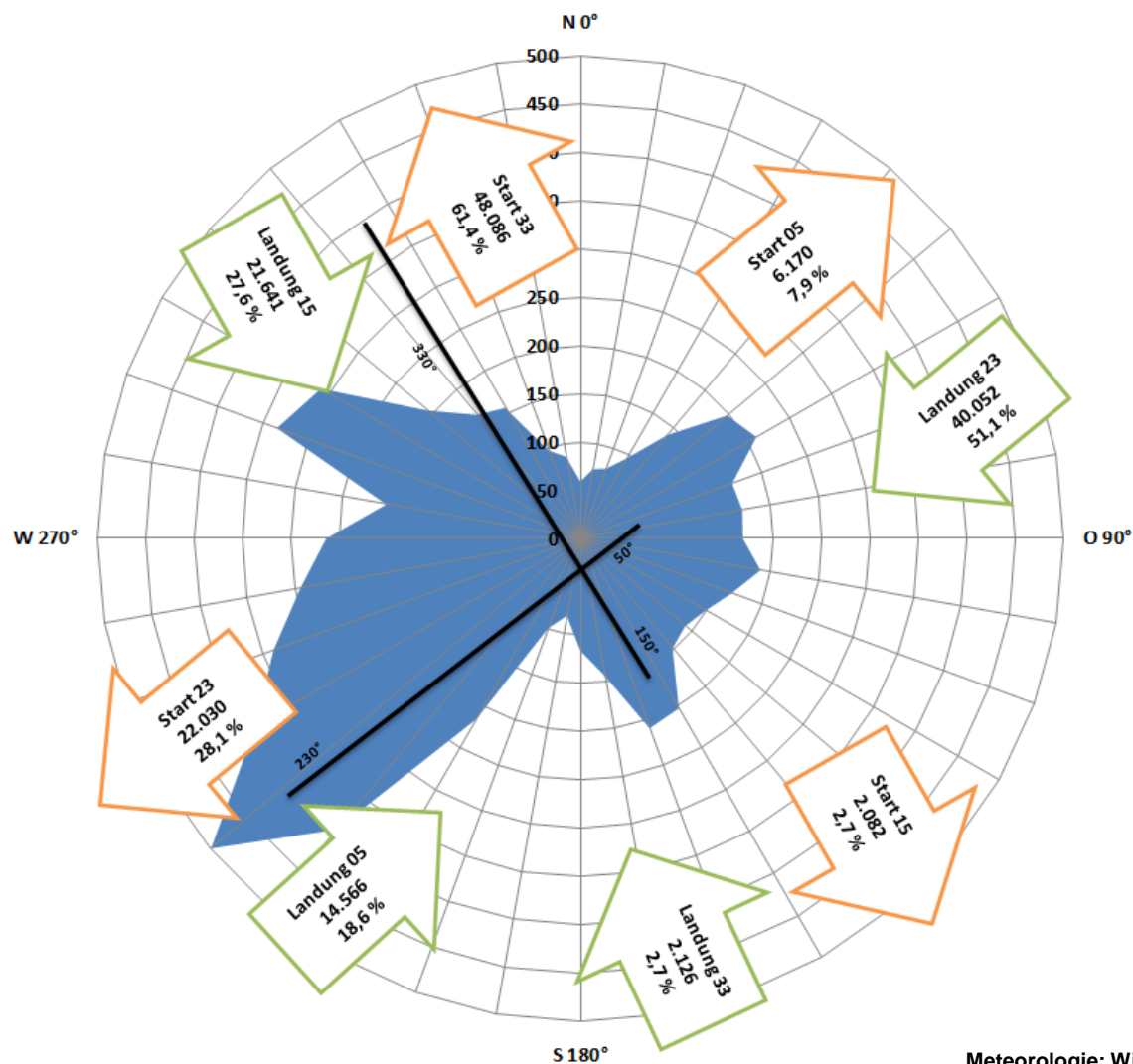
Meteorologie: Windrichtung vom Deutschen Wetterdienst (DWD) in h/a von 6 bis 24 Uhr.
 Verkehr: Bahnbenutzungsverteilung (inkl. Militär & ohne Hubschrauber) von Bereich CA; Prozentuale Angaben bezogen auf Gesamtstarts bzw. Gesamtlandungen

2017



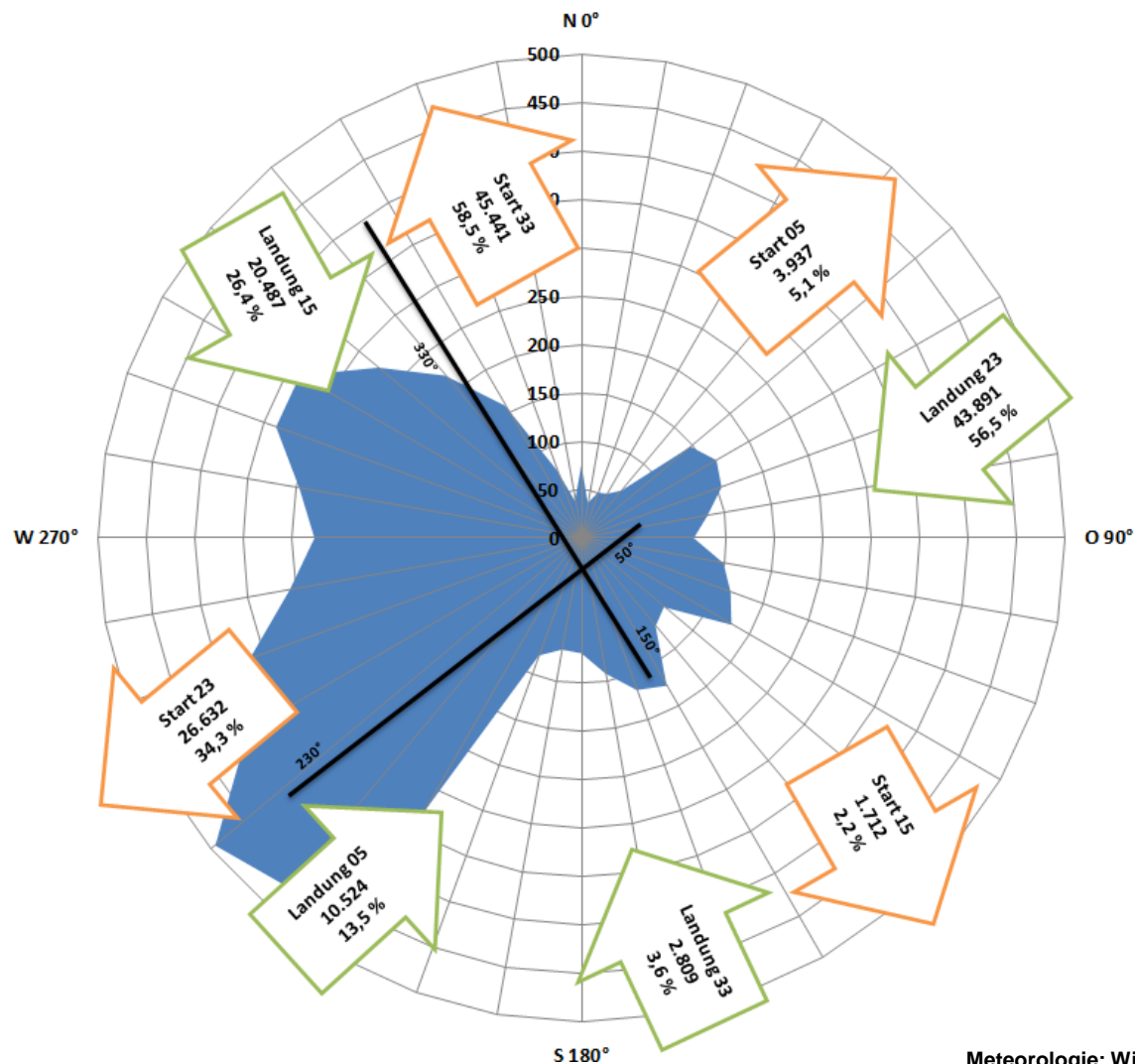
Meteorologie: Windrichtung vom Deutschen Wetterdienst (DWD) in h/a von 6 bis 24 Uhr.
 Verkehr: Bahnbenutzungsverteilung (inkl. Militär & ohne Hubschrauber) von Bereich CA; Prozentuale Angaben bezogen auf Gesamtstarts bzw. Gesamtlandungen

2016



Meteorologie: Windrichtung vom Deutschen Wetterdienst (DWD) in h/a von 6 bis 24 Uhr.
 Verkehr: Bahnbenutzungsverteilung (inkl. Militär & ohne Hubschrauber) von Bereich CA; Prozentuale Angaben bezogen auf Gesamtstarts bzw. Gesamtlandungen

2015



Meteorologie: Windrichtung vom Deutschen Wetterdienst (DWD) in h/a von 6 bis 24 Uhr.
 Verkehr: Bahnbenutzungsverteilung (inkl. Militär & ohne Hubschrauber) von Bereich CA; Prozentuale Angaben bezogen auf Gesamtstarts bzw. Gesamtlandungen



Hamburg Airport

TOP 14.2 Flugbewegungsverteilung

2010 - 2018

Axel Schmidt// 233. FLSK // 22.03.2018

Verteilung der Flugbewegungen 2010 - 2018 (ohne Hubschrauber)

Flugbewegungen über Ohmoor

Starts 33 / Landungen 15

2010 = 48187 / 19192	Summe: 67379 = 43,7 %
2011 = 44234 / 22224	Summe: 66458 = 43,0 %
2012 = 43251 / 22837	Summe: 66088 = 44,2 %
2013 = 42768 / 20590	Summe: 63358 = 44,9 %
2014 = 38648 / 26566	Summe: 65214 = 43,1 %
2015 = 45440 / 20487	Summe: 65927 = 42,4 %
2016 = 48068 / 21641	Summe: 69709 = 44,5 %
2017 = 52140 / 17670	Summe: 69810 = 44,1 %
2018 = 43959 / 24149	Summe: 68108 = 43,1 %

Flugbewegungen über Langenhorn

Starts 05 / Landungen 23

2010 = 8717 / 35096	Summe: 43813 = 28,4 %
2011 = 5069 / 41670	Summe: 46739 = 30,2 %
2012 = 5148 / 35438	Summe: 40586 = 27,1 %
2013 = 7991 / 32530	Summe: 40521 = 28,7 %
2014 = 10193 / 30677	Summe: 40870 = 27,1 %
2015 = 3937 / 43890	Summe: 47827 = 30,8 %
2016 = 6170 / 40052	Summe: 46222 = 29,5 %
2017 = 2997 / 47111	Summe: 50108 = 31,7 %
2018 = 10093 / 32387	Summe: 42480 = 27,5 %

Flugbewegungen über Niendorf

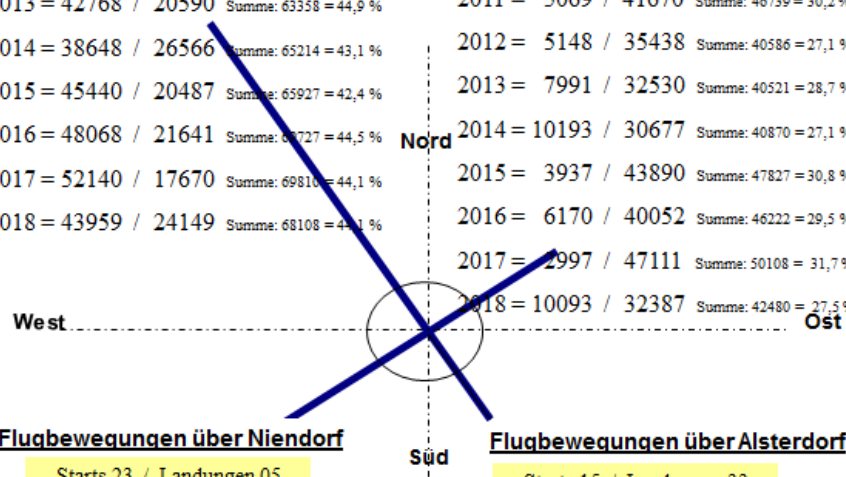
Starts 23 / Landungen 05

2010 = 19184 / 17788	Summe: 36972 = 23,9 %
2011 = 26486 / 10689	Summe: 37175 = 24,0 %
2012 = 23066 / 10814	Summe: 33880 = 22,7 %
2013 = 17214 / 10275	Summe: 27489 = 19,5 %
2014 = 25998 / 15862	Summe: 41860 = 27,7 %
2015 = 26623 / 10524	Summe: 37147 = 23,9 %
2016 = 22030 / 14566	Summe: 36596 = 23,3 %
2017 = 22528 / 10567	Summe: 33095 = 20,9 %
2018 = 21333 / 16247	Summe: 37580 = 24,3 %

Flugbewegungen über Alsterdorf

Starts 15 / Landungen 33

2010 = 1090 / 5020	Summe: 6110 = 4,0 %
2011 = 1556 / 2767	Summe: 4323 = 2,8 %
2012 = 3309 / 5666	Summe: 8975 = 6,0 %
2013 = 2621 / 7207	Summe: 9828 = 6,9 %
2014 = 721 / 2452	Summe: 3173 = 2,1 %
2015 = 1712 / 2809	Summe: 4521 = 2,9 %
2016 = 2082 / 2126	Summe: 4208 = 2,7 %
2017 = 1447 / 3794	Summe: 5241 = 3,3 %
2018 = 1851 / 4457	Summe: 6308 = 4,1 %



22-23 Uhr: Verteilung der Flugbewegungen 2010 - 2018 (ohne Hubschrauber)

Flugbewegungen über Ohmoor

Starts 33 / Landungen 15

2010 = 482 / 1359	Summe: 1841 = 36,3%
2011 = 353 / 1475	Summe: 1828 = 41,2%
2012 = 309 / 1621	Summe: 1930 = 41,9%
2013 = 414 / 1490	Summe: 1904 = 39,8%
2014 = 325 / 2202	Summe: 2527 = 43,9%
2015 = 362 / 1858	Summe: 2220 = 36,4%
2016 = 572 / 1865	Summe: 2437 = 38,9%
2017 = 811 / 1758	Summe: 2569 = 35,8%
2018 = 740 / 2512	Summe: 3252 = 44,3%

Flugbewegungen über Langenhorn

Starts 05 / Landungen 23

2010 = 84 / 1794	Summe: 1878 = 37,0%
2011 = 30 / 1856	Summe: 1886 = 42,5%
2012 = 32 / 1689	Summe: 1721 = 37,4%
2013 = 76 / 1726	Summe: 1802 = 37,6%
2014 = 63 / 1815	Summe: 1878 = 32,6%
2015 = 28 / 2712	Summe: 2740 = 44,9%
2016 = 71 / 2407	Summe: 2478 = 39,5%
2017 = 41 / 3203	Summe: 3244 = 45,3%
2018 = 256 / 2176	Summe: 2432 = 33,1%

West

Nord

Gesamtbewegungen 22 - 23 Uhr

2010	8071
2011	4435
2012	4601
2013	4788
2014	6769
2015	6102
2016	6267
2017	7168
2018	7342

Ost

Flugbewegungen über Niendorf

Starts 23 / Landungen 05

2010 = 170 / 911	Summe: 1081 = 21,3%
2011 = 160 / 432	Summe: 592 = 13,3%
2012 = 129 / 548	Summe: 677 = 14,7%
2013 = 132 / 549	Summe: 681 = 14,2%
2014 = 139 / 1112	Summe: 1251 = 21,7%
2015 = 189 / 790	Summe: 979 = 16,0%
2016 = 208 / 1002	Summe: 1210 = 19,3%
2017 = 407 / 671	Summe: 1078 = 15,0%
2018 = 393 / 992	Summe: 1385 = 18,9%

Süd

Flugbewegungen über Alsterdorf

Starts 15 / Landungen 33

2010 = 25 / 246	Summe: 271 = 5,3%
2011 = 10 / 119	Summe: 129 = 2,9%
2012 = 24 / 249	Summe: 273 = 5,9%
2013 = 28 / 373	Summe: 401 = 8,4%
2014 = 2 / 101	Summe: 103 = 1,8%
2015 = 25 / 139	Summe: 164 = 2,7%
2016 = 25 / 117	Summe: 142 = 2,3%
2017 = 25 / 252	Summe: 277 = 3,9%
2018 = 54 / 219	Summe: 273 = 3,7%

23-24 Uhr: Verteilung der Flugbewegungen 2010 - 2018 (ohne Hubschrauber)

Flugbewegungen über Ohmoor

Starts 33 / Landungen 15

2010 =	90 / 251	Summe: 341 = 36,3%
2011 =	30 / 178	Summe: 208 = 38,5%
2012 =	37 / 225	Summe: 262 = 47,8%
2013 =	39 / 145	Summe: 184 = 40,9%
2014 =	54 / 231	Summe: 285 = 46,7%
2015 =	58 / 239	Summe: 297 = 43,5%
2016 =	94 / 274	Summe: 368 = 45,9%
2017 =	237 / 234	Summe: 471 = 43,4%
2018 =	149 / 460	Summe: 609 = 50,5%

Flugbewegungen über Langenhorn

Starts 05 / Landungen 23

2010 =	15 / 339	Summe: 354 = 37,7%
2011 =	2 / 229	Summe: 231 = 42,8%
2012 =	2 / 194	Summe: 196 = 35,8%
2013 =	7 / 148	Summe: 155 = 34,4%
2014 =	7 / 165	Summe: 172 = 28,2%
2015 =	1 / 271	Summe: 272 = 39,8%
2016 =	21 / 236	Summe: 257 = 32,1%
2017 =	4 / 390	Summe: 394 = 36,3%
2018 =	44 / 296	Summe: 340 = 28,3%

West

Nord

Gesamtbewegungen 23 - 24

2010	939
2011	540
2012	548
2013	450
2014	610
2015	682
2016	801
2017	1085
2018	1205

Ost

Flugbewegungen über Niendorf

Starts 23 / Landungen 05

2010 =	24 / 160	Summe: 184 = 19,6%
2011 =	20 / 52	Summe: 72 = 13,3%
2012 =	18 / 49	Summe: 67 = 12,2%
2013 =	13 / 64	Summe: 77 = 17,1%
2014 =	27 / 118	Summe: 145 = 23,8%
2015 =	25 / 64	Summe: 89 = 13,0%
2016 =	32 / 123	Summe: 155 = 19,4%
2017 =	62 / 117	Summe: 179 = 16,5%
2018 =	69 / 158	Summe: 227 = 18,8%

Süd

Flugbewegungen über Alsterdorf

Starts 15 / Landungen 33

2010 =	8 / 52	Summe: 60 = 6,4%
2011 =	1 / 28	Summe: 29 = 5,4%
2012 =	4 / 19	Summe: 23 = 4,2%
2013 =	5 / 29	Summe: 34 = 7,6%
2014 =	0 / 8	Summe: 8 = 1,3%
2015 =	6 / 19	Summe: 25 = 3,7%
2016 =	5 / 16	Summe: 21 = 2,6%
2017 =	3 / 38	Summe: 41 = 3,8%
2018 =	9 / 20	Summe: 29 = 2,4%

6-7 Uhr: Verteilung der Flugbewegungen 2010 - 2018 (ohne Hubschrauber)

Flugbewegungen über Ohmoor

Starts 33 / Landungen 15

2010 = 3449 / 200	Summe: 3649 = 62,2%
2011 = 3344 / 281	Summe: 3625 = 60,7%
2012 = 3477 / 344	Summe: 3821 = 60,3%
2013 = 3775 / 398	Summe: 4173 = 67,4%
2014 = 3887 / 368	Summe: 4255 = 57,5%
2015 = 4500 / 233	Summe: 4733 = 59,2%
2016 = 4486 / 270	Summe: 4756 = 64,3%
2017 = 4301 / 273	Summe: 4574 = 65,2%
2018 = 4204 / 235	Summe: 4439 = 66,7%

Flugbewegungen über Langenhorn

Starts 05 / Landungen 23

2010 = 508 / 201	Summe: 709 = 12,1%
2011 = 205 / 313	Summe: 518 = 8,7%
2012 = 247 / 272	Summe: 519 = 8,2%
2013 = 340 / 223	Summe: 563 = 9,1%
2014 = 651 / 240	Summe: 891 = 12,0%
2015 = 291 / 341	Summe: 632 = 7,9%
2016 = 383 / 294	Summe: 677 = 9,2%
2017 = 119 / 357	Summe: 476 = 6,8%
2018 = 395 / 203	Summe: 598 = 9,0%

Gesamtbewegungen 6 - 7 Uhr

2010	5863
2011	5976
2012	6336
2013	6188
2014	7396
2015	7896
2016	7397
2017	7016
2018	6651

West

Ost

Flugbewegungen über Niendorf

Starts 23 / Landungen 05

2010 = 1396 / 90	Summe: 1486 = 25,3%
2011 = 1701 / 51	Summe: 1752 = 29,3%
2012 = 1717 / 78	Summe: 1795 = 28,3%
2013 = 1257 / 52	Summe: 1309 = 21,2%
2014 = 2125 / 99	Summe: 2224 = 30,1%
2015 = 2444 / 86	Summe: 2530 = 31,6%
2016 = 1741 / 95	Summe: 1836 = 24,8%
2017 = 1766 / 92	Summe: 1858 = 26,5%
2018 = 1451 / 95	Summe: 1546 = 23,3%

Süd

Flugbewegungen über Alsterdorf

Starts 15 / Landungen 33

2010 = 1 / 18	Summe: 19 = 0,3%
2011 = 66 / 15	Summe: 81 = 1,4%
2012 = 167 / 34	Summe: 201 = 3,2%
2013 = 122 / 21	Summe: 143 = 2,3%
2014 = 23 / 3	Summe: 26 = 0,4%
2015 = 78 / 23	Summe: 101 = 1,3%
2016 = 121 / 7	Summe: 128 = 1,7%
2017 = 87 / 21	Summe: 108 = 1,5%
2018 = 48 / 20	Summe: 68 = 1,0%

FLSK-Drs. 08/19



Hamburg Airport

TOP 14.3 Äquivalente Dauerschallpegel

2015 - 2018

Axel Schmidt// 233. FLSK // 22.03.2018

Äquivalente Dauerschallpegel Tag/Nacht 2015 – 2018

Messstelle	2015		2016		2017		2018		Veränderungen 2017/2018		
	Leq Tag	Leq Nacht	Leq Tag	Leq Nacht	Leq Tag	Leq Nacht	Leq Tag	Leq Nacht	Leq Tag	Leq Nacht	
M01 Häseloh, Alter Kirchweg	Fluggeräusch	55,6	42,9	55,7	43,5	55,5	43,9	55,0	44,6	-0,5	0,7
	Gesamtgeräusch	61,0	49,9	68,4	50,3	62,4	50,1	57,2	50,5	-6,2	0,4
M02 Norderstedt, Grundschule Harkshörn	Fluggeräusch	43,6	25,3	42,8	26,2	43,8	28,5	42,0	24,9	-1,8	-3,6
	Gesamtgeräusch	59,0	50,4	59,7	52,3	53,1	47,0	53,7	47,4	0,6	0,4
M03 Quickborn Schule	Fluggeräusch	55,2	48,6	55,2	48,4	54,1	47,7	54,9	49,3	0,8	1,6
	Gesamtgeräusch	57,1	52,9	58,9	53,0	56,4	52,8	56,8	52,3	0,4	-0,5
M04 Norderstedt, Altes Rathaus Garstedt	Fluggeräusch	50,6	32,8	50,8	35,1	52,7	37,7	51,1	35,9	-1,6	-1,8
	Gesamtgeräusch	57,8	49,2	57,8	49,2	58,6	49,8	58,6	49,3	0,0	-0,5
M05 Langenhorn, Kohrswort	Fluggeräusch	60,4	51,2	60,7	50,5	60,7	52,2	61,2	51,6	0,5	-0,6
	Gesamtgeräusch	62,0	53,8	62,4	53,0	62,1	53,9	62,1	53,3	0,0	-0,6
M07 Langenhorn, Kortenkamp	Fluggeräusch	64,0	56,1	63,8	55,2	64,8	57,1	63,1	55,4	-1,7	-1,7
	Gesamtgeräusch	65,8	58,4	66,0	57,9	66,7	59,5	65,1	58,9	-1,6	-0,6
M08 Empfängerstation Niendorf	Fluggeräusch	53,4	39,6	54,7	39,9	53,7	39,8	54,8	41,7	1,1	1,9
	Gesamtgeräusch	59,2	49,5	63,5	49,0	59,1	50,3	61,7	51,8	2,6	1,5
M09 Quickborn Heide	Fluggeräusch	48,2	34,5	48,3	35,4	49,0	35,6	47,4	34,0	-1,6	-1,6
	Gesamtgeräusch	54,1	51,7	54,9	56,6	55,3	52,6	54,0	52,5	-1,3	-0,1
M10 Stellingen, Wasserwerk	Fluggeräusch	60,4	50,4	60,8	51,6	60,5	50,8	61,2	52,2	0,7	1,4
	Gesamtgeräusch	61,4	53,7	61,6	54,2	61,2	54,1	62,2	56,1	1,0	2,0
M11 Norderstedt, Ohlenhoff	Fluggeräusch	60,6	47,2	60,9	48,2	61,3	49,0	60,6	49,2	-0,7	0,2
	Gesamtgeräusch	61,5	50,1	61,7	50,2	62,1	51,6	61,6	51,5	-0,5	-0,1
M12 Groß Borstel Altenheim	Fluggeräusch	57,1	39,6	56,4	40,4	56,9	42,9	56,5	43,1	-0,4	0,2
	Gesamtgeräusch	58,8	48,0	58,4	47,6	58,5	48,5	58,2	48,4	-0,3	-0,1
M13 Poppenbüttel, Alfred-Jahnke-Ring ***	Fluggeräusch	55,9	47,7	55,6	46,7	56,3	48,5	Jan. - Jul. 2018 54,2	45,9	kein Vergleich mit Vorjahr möglich	
	Gesamtgeräusch	57,2	50,5	57,0	55,4	57,6	53,4	56,1	52,5		
M13 Poppenbüttel, Kiwittredder ab Okt. 2018	Fluggeräusch							Okt. - Dez. 2018 59,7	51,3		
	Gesamtgeräusch							61,5	53,3		

Dem Verkehrseignis zugeordnete Lärmereignisse werden unter "Fluggeräusche" dargestellt.
Das "Gesamtgeräusch" beinhaltet alle Lärmereignisse inklusive Umgebungsgeräusche

*** Die Messstelle M13 wurde im August 2018 im Alfred-Jahnke-Ring abgebaut und im September 2018 am NEUEN Standort im Kiwitredder wieder aufgebaut.

Äquivalente Dauerschallpegel Tag/Nacht 2015 – 2018

6 verkehrsreichste Monate

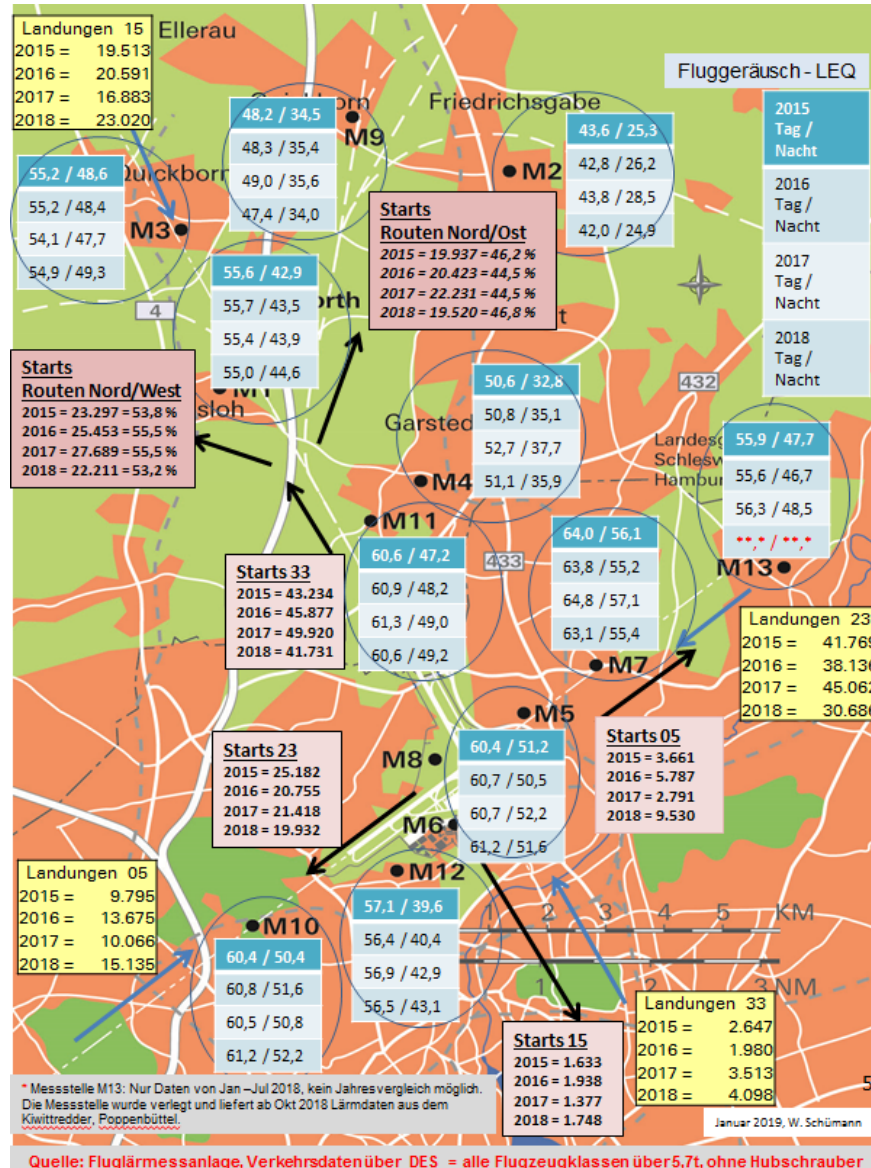
Messstelle	2015		2016		2017		2018		Veränderung 2017/2018		
	Leq Tag	Leq Nacht	Leq Tag	Leq Nacht	Leq Tag	Leq Nacht	Leq Tag	Leq Nacht	Leq Tag	Leq Nacht	
M01 Hasloh, Alter Kirchweg											
	Fluggeräusch	56,1	44,1	56,0	44,4	55,7	44,9	55,2	44,8	-0,5	-0,1
	Gesamtgeräusch	62,8	50,3	66,6	51,0	64,7	51,4	57,3	51,4	-7,4	0,0
M02 Norderstedt, Grundschule Harkshörn											
	Fluggeräusch	44,9	27,6	43,4	27,9	44,7	30,2	42,3	24,1	-2,4	-6,1
	Gesamtgeräusch	61,5	51,2	62,1	54,6	53,5	47,4	53,5	48,3	0,0	0,9
M03 Quickborn Schule											
	Fluggeräusch	55,8	49,7	55,2	49,0	54,5	48,4	53,8	49,3	-0,7	0,9
	Gesamtgeräusch	51,7	52,4	60,0	51,8	56,1	51,9	55,5	51,2	-0,6	-0,7
M04 Norderstedt, Altes Rathaus Garstedt											
	Fluggeräusch	50,8	34,0	50,8	36,4	52,5	38,7	51,6	36,6	-0,9	-2,1
	Gesamtgeräusch	57,6	49,2	57,6	49,5	58,3	50,3	58,9	49,4	0,6	-0,9
M05 Langehorn, Kohrswort											
	Fluggeräusch	60,8	51,3	61,3	51,2	60,8	52,6	61,5	52,7	0,7	0,1
	Gesamtgeräusch	62,1	54,0	62,8	53,6	62,1	54,3	62,2	54,1	0,1	-0,2
M07 Langehorn, Kortenkamp											
	Fluggeräusch	63,7	55,8	63,7	55,6	64,8	57,6	63,7	56,7	-1,1	-0,9
	Gesamtgeräusch	65,4	58,3	66,2	58,1	67,0	60,0	65,5	60,3	-1,5	0,3
M08 Empfängerstation Niendorf											
	Fluggeräusch	53,8	41,1	54,6	41,7	53,4	41,0	54,2	42,3	0,8	1,3
	Gesamtgeräusch	60,3	50,9	65,2	50,3	59,2	52,0	63,0	53,1	3,8	1,1
M09 Quickborn Heide											
	Fluggeräusch	49,2	36,6	49,3	37,6	49,9	37,1	48,6	35,4	-1,3	-1,7
	Gesamtgeräusch	54,2	53,1	55,9	59,2	56,2	53,9	55,2	54,3	-1,0	0,4
M10 Stellingen, Wasserverk											
	Fluggeräusch	60,8	51,9	61,3	53,1	61,1	52,7	60,5	52,9	-0,6	0,2
	Gesamtgeräusch	61,7	54,0	62,0	55,0	61,8	55,5	62,1	57,6	0,3	2,1
M11 Norderstedt, Ohlenhoff											
	Fluggeräusch	61,0	48,5	61,3	49,4	61,7	50,1	61,1	49,7	-0,6	-0,4
	Gesamtgeräusch	61,9	50,2	62,0	50,6	62,4	52,3	61,9	51,7	-0,5	-0,6
M12 Groß Borstel Altenheim											
	Fluggeräusch	56,7	40,8	55,4	41,5	57,1	44,6	55,7	43,3	-1,4	-1,3
	Gesamtgeräusch	58,2	47,5	57,7	47,3	58,7	49,1	57,3	48,2	-1,4	-0,9
M13 Poppenbüttel, Alfred-Jahnke-Ring											
	Fluggeräusch	55,4	47,3	55,6	46,9	56,1	48,9	***	***		
	Gesamtgeräusch	56,6	50,0	57,2	57,7	57,6	54,7	***	***		

Dem Verkehrsereignis zugeordnete Lärmereignisse werden unter "Fluggeräusche" dargestellt.

Das "Gesamtgeräusch" beinhaltet alle Lärmereignisse inklusive Umgebungsgeräusche

*** = Die Messstelle M13 wurde im August 2018 im Alfred-Jahnke-Ring abgebaut und im September 2018 an dem NEUEN Standort im Kiwitredder wieder aufgebaut

Äquivalente Dauerschallpegel und Routen



FLSK-Drs. 09/19

FLUGLÄRM

BESCHWERDESITUATION 2018

Carolin Blumenberg
Behörde für Umwelt und Energie

22.03.2019

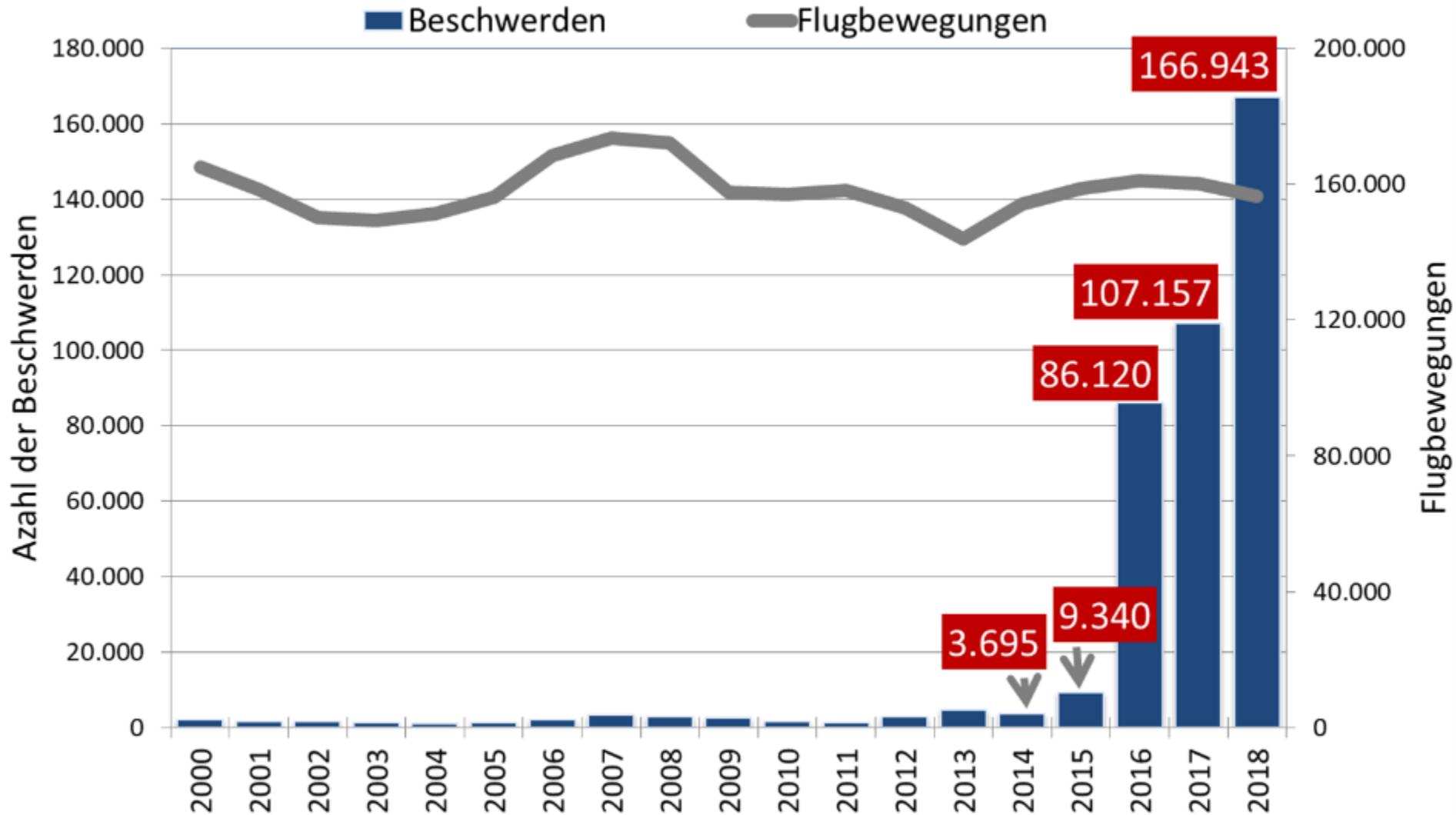
Neue Datenschutzvorschriften

- Durch das Inkrafttreten der EU-Datenschutzgrundverordnung (DS-GVO) zusätzliche Aufklärungspflichten
- Telefonische Anrufe und i.d.R. Fax werden seit Inkrafttreten als nicht zuzuordnend gezählt – keine nennenswerten Auswirkungen auf die Beschwerdestatistik
- Festlegung der Vorgehensweise bei Auskunfts- und Löschersuchen von personenbezogenen Daten

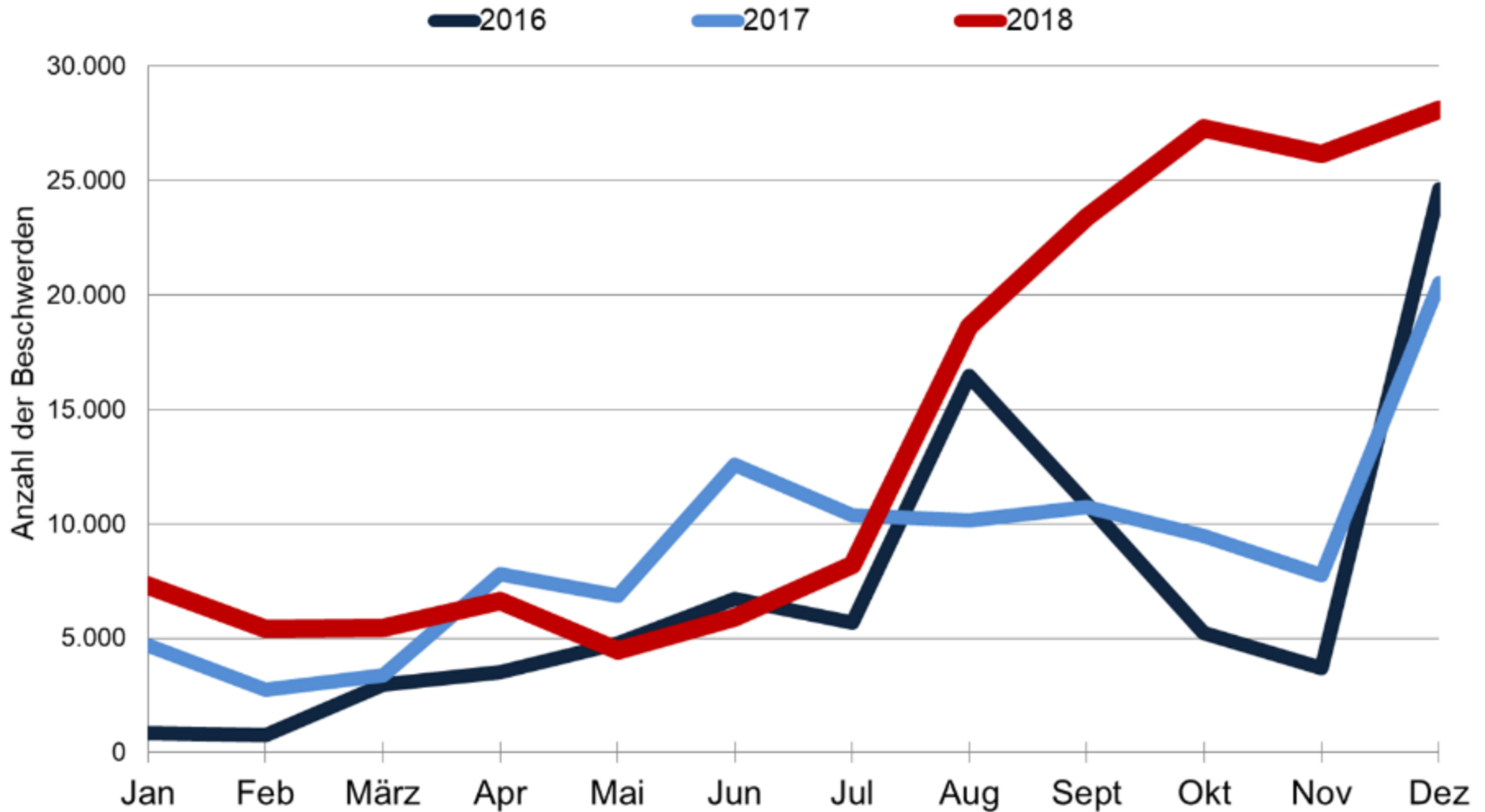
75% der Beschwerden über das Online-Formular

→ Rest über DFLD-Formular und Email/Telefon/Fax (manuelle Eingabe durch BUE)

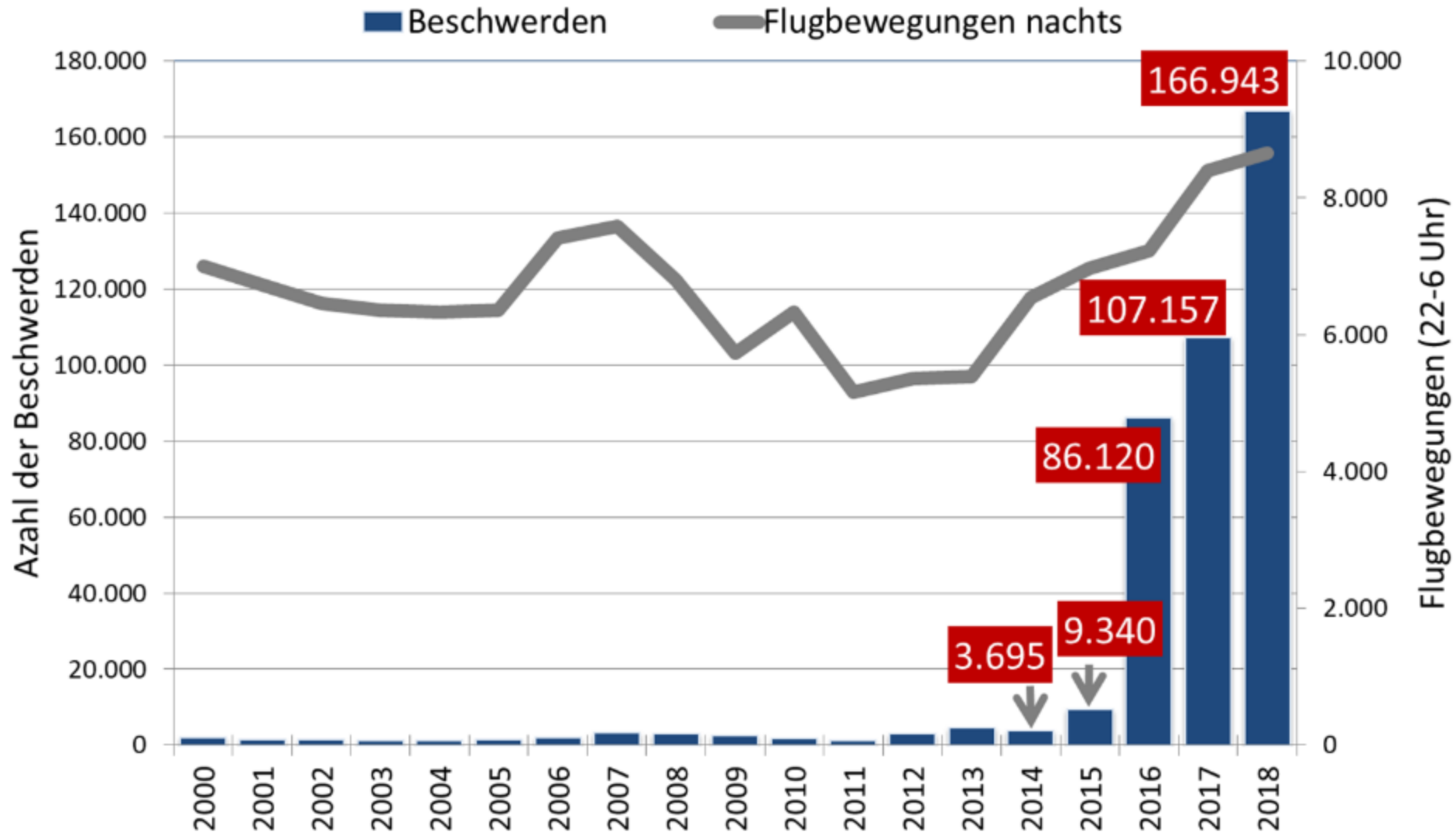
Entwicklung der Fluglärmbeschwerden



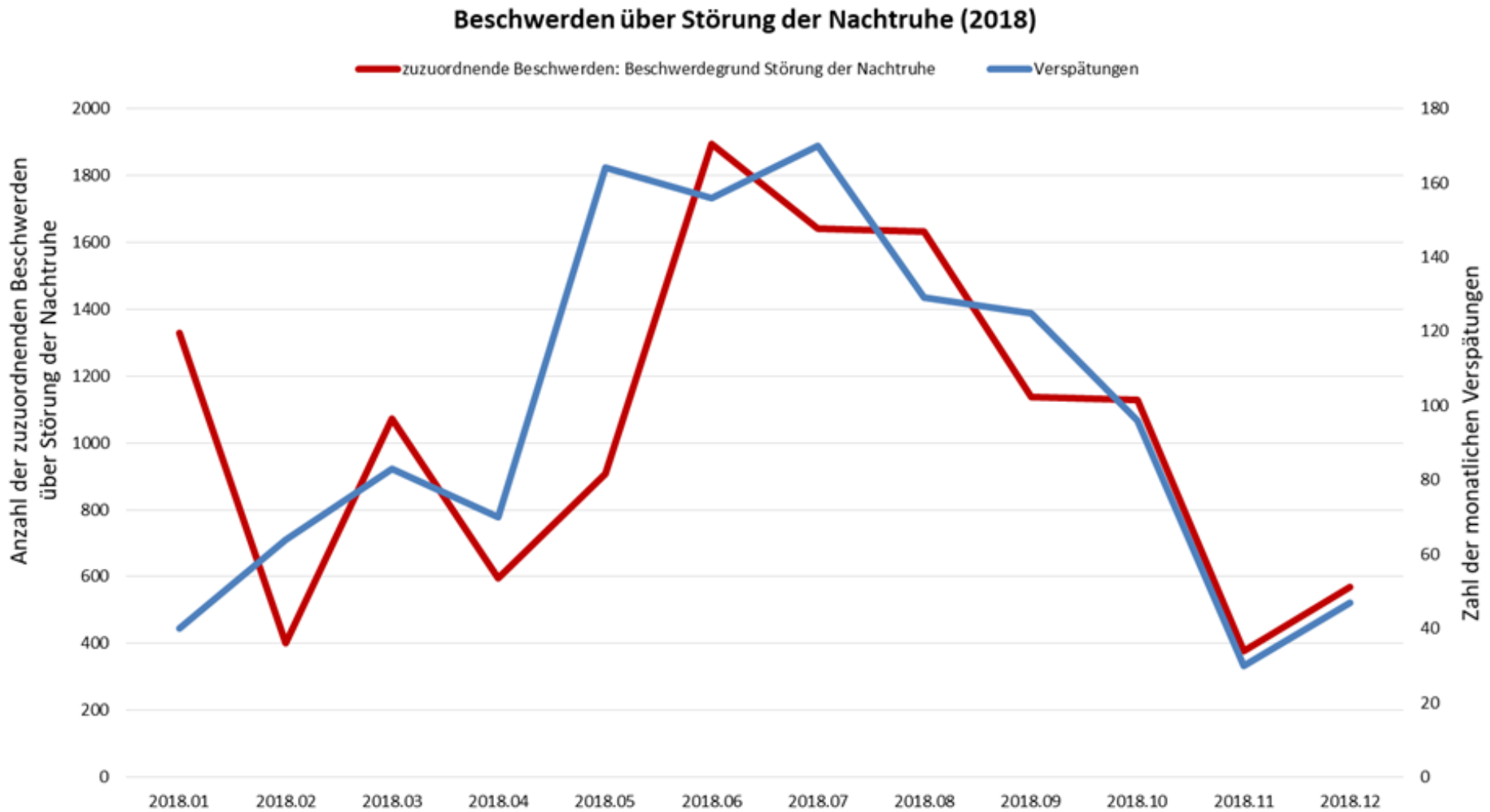
Vergleich der Beschwerden 2016-2018



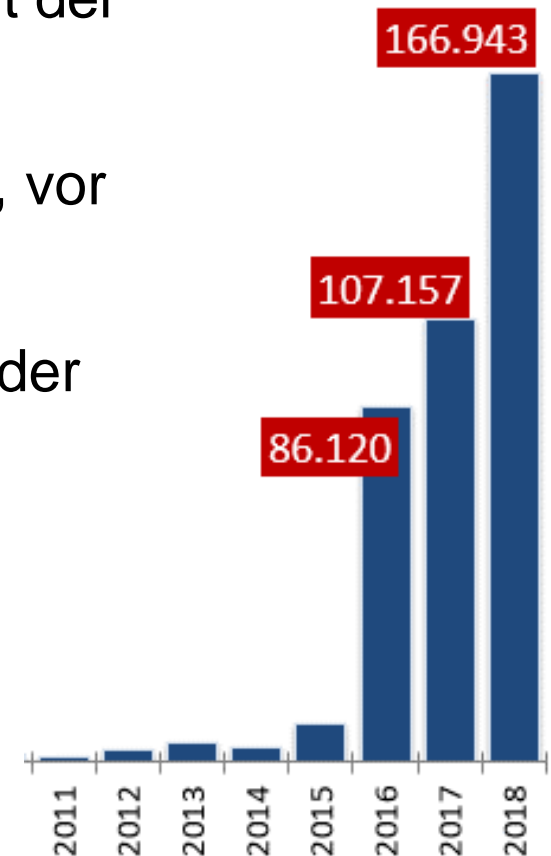
Entwicklung der Fluglärmbeschwerden



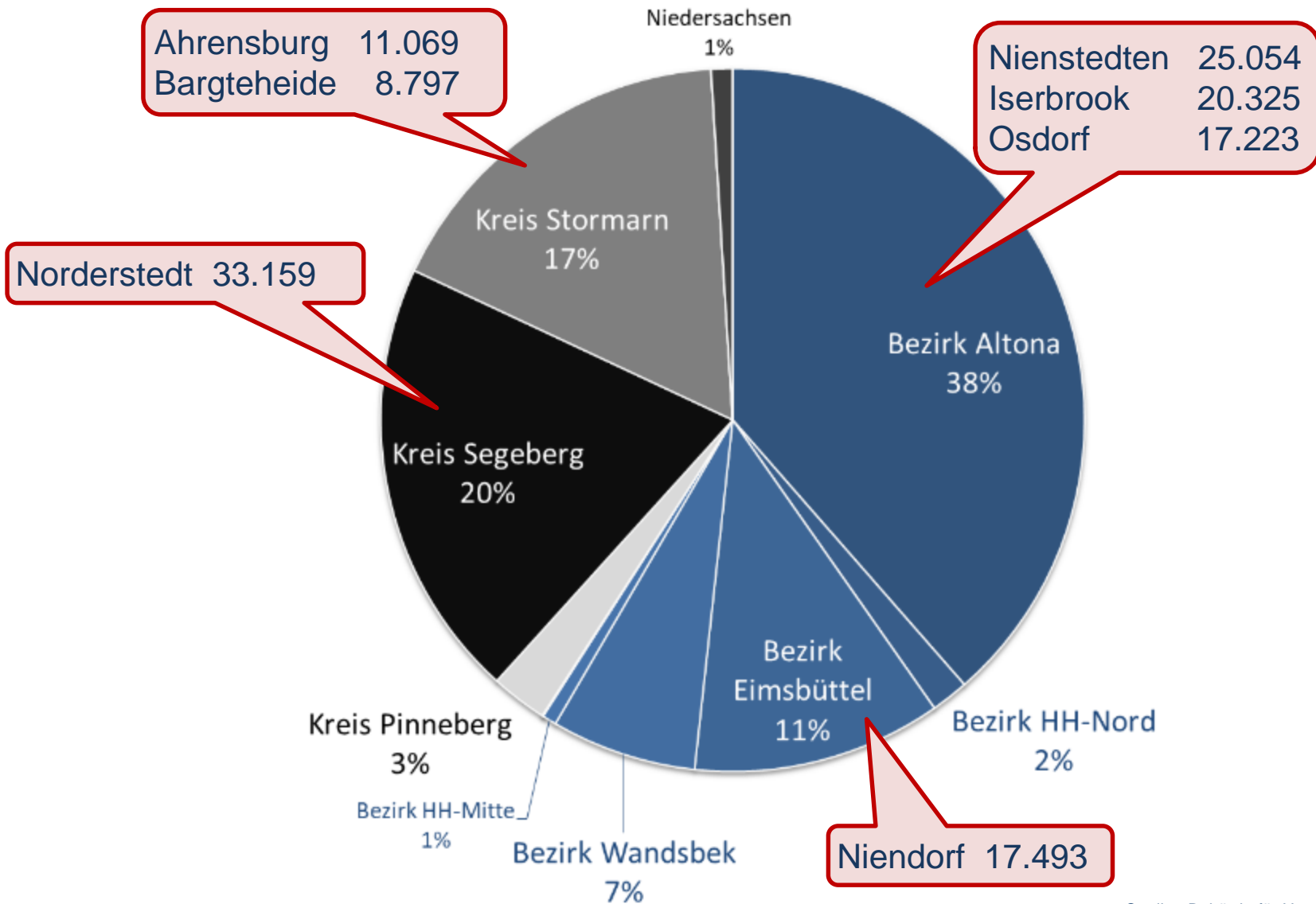
Beschwerden über Nachtruhestörung



- ▶ 2016-18 waren die drei lautesten Jahre seit der Jahrtausendwende
- ▶ Anstieg der nächtlichen Flugbewegungen, vor allem 22-24 Uhr
- ▶ Zunehmendes Belästigungsempfinden in der Bevölkerung (Ergebnis NORAH-Studie)
- ▶ Ausnutzung technischer und digitaler Möglichkeiten



Regionale Herkunft der Beschwerden 2018



2.311

Beschwerdeführer

2017: **1.950**

Beschwerdeführer

25%

der Beschwerden können
einem Beschwerdeführer
zugeordnet werden
→ 42.092 Beschwerden

2017: **61%**

→ 65.602 Beschwerden

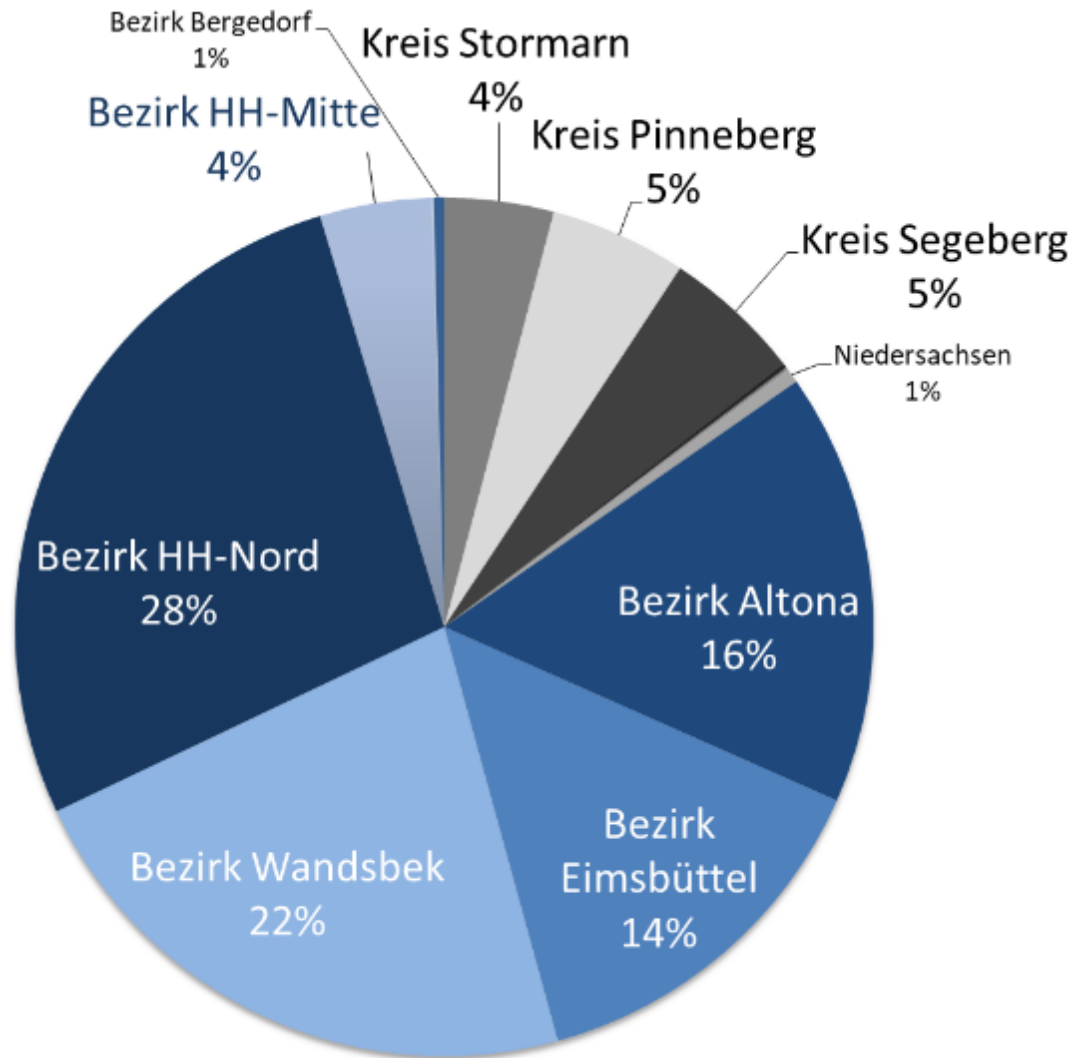
aus Hamburg

Langenhorn	161
Barmbek-Süd	157
Niendorf	134
Poppenbüttel	121

aus dem Umland

Norderstedt	103
Quickborn	59
Hasloh	24

Regionale Verteilung der Beschwerdeführer



85%
der
Beschwerdeführer
kommen aus
Hamburg

Über was beschweren sich die Verfasser der Fluglärmbeschwerden?

Pro Beschwerde können mehrere Beschwerdegründe ausgewählt werden

1,3 im Durchschnitt
Beschwerdegründe
pro Beschwerde



Beschwerdegründe bei den zuzuordnenden Fluglärmbeschwerden

Pro Beschwerde können mehrere Beschwerdegründe ausgewählt werden



- ▶ Beschwerden über Fluglärm sind gegenüber 2017 um ca. 55% gestiegen
- ▶ 25% der Beschwerden können einem der 2.311 Beschwerdeführern zugeordnet werden
- ▶ Aus Hamburg kommen ca. 60% der Beschwerden und 85% der Beschwerdeführer

Ausblick

- ▶ Ausgeweitete Sicherheitsabfrage, um möglichen Missbrauch zu reduzieren



VIELEN DANK FÜR IHRE

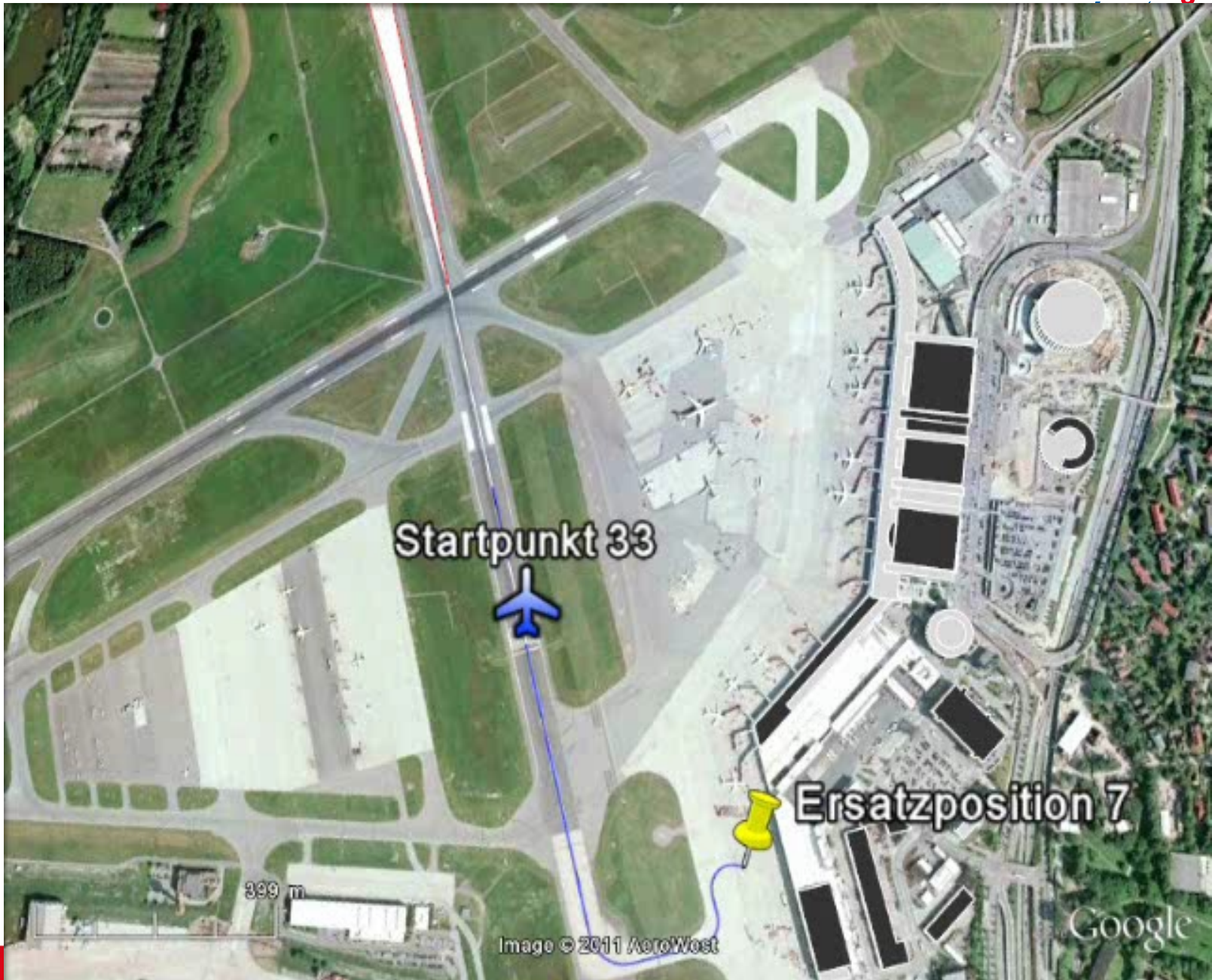
AUFMERKSAMKEIT



TOP 8 Lärmkontingent 2018

Axel Schmidt// 233. FLSK // 22.03.2018

- Lärmkontingent Isophone $Leq(3) = 62 \text{ dB(A)}$ auf der Basis der Flugbewegungen 1997: Flächengröße $20,39 \text{ km}^2$
Bezugszeitraum 6 verkehrsreichste Monate (Regelfall Mai bis Oktober)
- Berechnet wird ein modifizierter Dauerschallpegel $Leq(3)$ statt eines $Leq(4)$ aus dem damaligen geltendem Fluglärmgesetz
- Wichtung Tag/Nacht der Flugbewegungen nach altem Fluglärmgesetz
mit Fall A Tag $g_i=1$ mit Fall B Nacht $g_i=5$
Ermittlung der Fälle A und B als $Leq(3)$ -Wert
- Der resultierende äquivalente Dauerschallpegel ist dann der höhere Pegel dieser beiden Pegelwerte
- Berechnung erfolgt mit Flugzeuggruppen der jeweilig gültigen AzB
- Berechnung erfolgt ohne Normierung an die Bewegungsverteilung 1997
- Somit wird aus dem Tagzeitraum (Tag 6:00 – 22:00), ein 16 Stundenpegel berechnet



Datenblatt für Flugbewegungen und Flugstrecke am Beispiel AMLUH8G

Flugstrecke

Bez.:

ID:

Flugplatz:

Art:

Start/Landebahn:

Flughöhe h0 (m):

Gleitwinkel w (°):

Steigwinkel alfa (°):

Zwischenanflug Sz (m):

Einfädelungsbereich (m)

Beginn: Ende:

Flugzeuggruppe	Anzahl An/Abflüge		
	Tag	Abend	Nacht
P1.2	2,00	0,00	0,00
P1.3	31,00	0,00	0,00
P1.4	40,00	0,00	1,00
P2.1	80,00	0,00	4,00
P2.2	0,00	0,00	0,00
S5.1	252,00	0,00	6,00
S5.2	5066,00	0,00	25,00
S5.3	0,00	0,00	0,00
S6.1	2,00	0,00	0,00
S6.3	0,00	0,00	0,00
S7b	0,00	0,00	0,00

Gesamt D: 5473,00 E: 0,00

Buttons: OK, Abbruch, <--, -->, Geometrie..., Hilfe

Flugstrecke: Geometrie

Geradeaus (m)	Kurve			Korridorbreite am Ende (m)	Höhe (MIL) am Ende (m)	Hover
	L/R	Winkel (°)	Radius (m)			
4555,00				1200,00	0,00	
	R	30,00	4200,00	1600,00	0,00	
2100,00				2400,00	0,00	
	R	117,50	3700,00	4000,00	0,00	
11700,00				4000,00	0,00	
	R	45,00	3500,00	4000,00	0,00	
24000,00				4000,00	0,00	

Sigma Hover sh (m):

Buttons: OK, Abbruch, Auffüllen, Hilfe, Anwenden



Beispiel: Start 33 mit Linkskurve

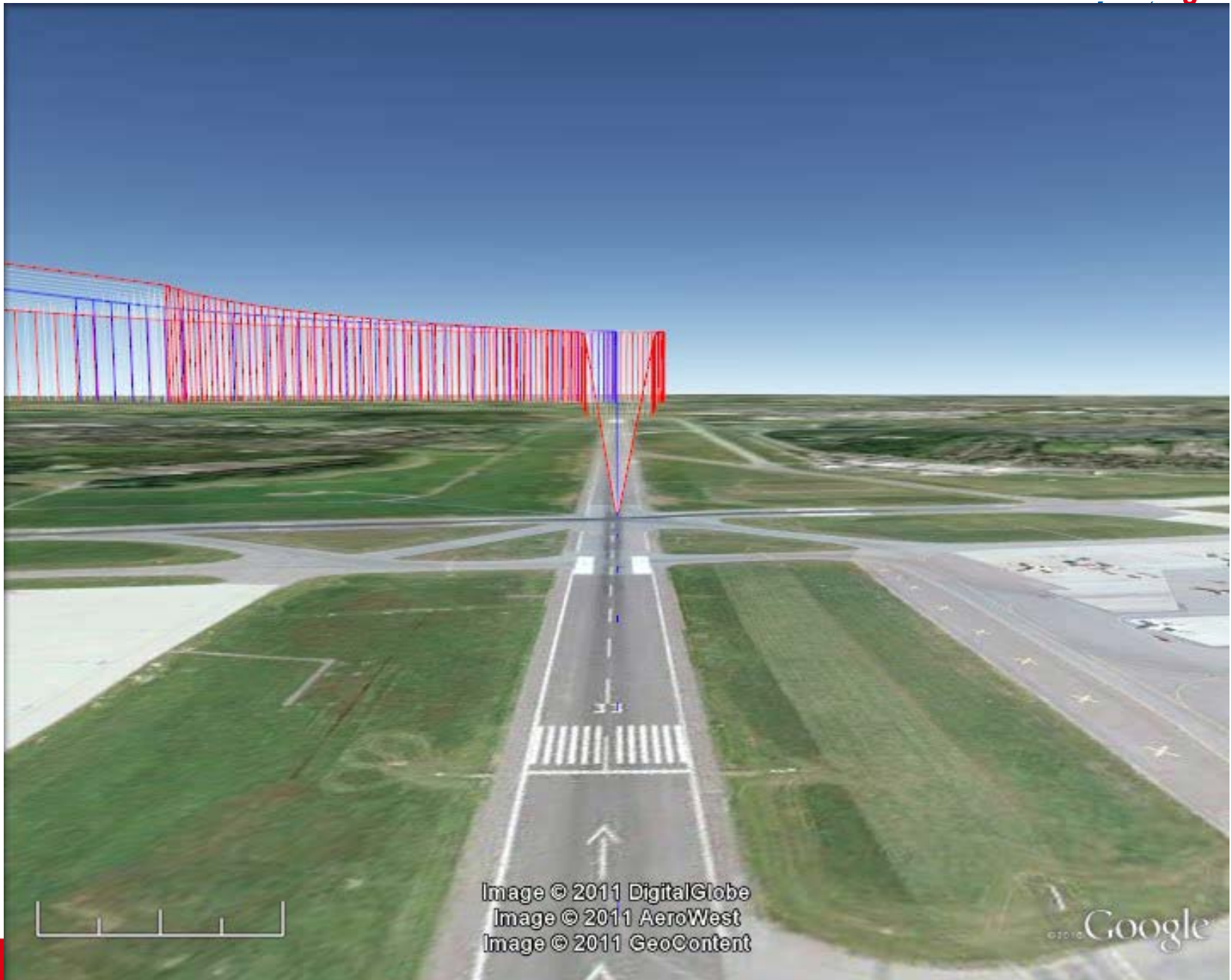
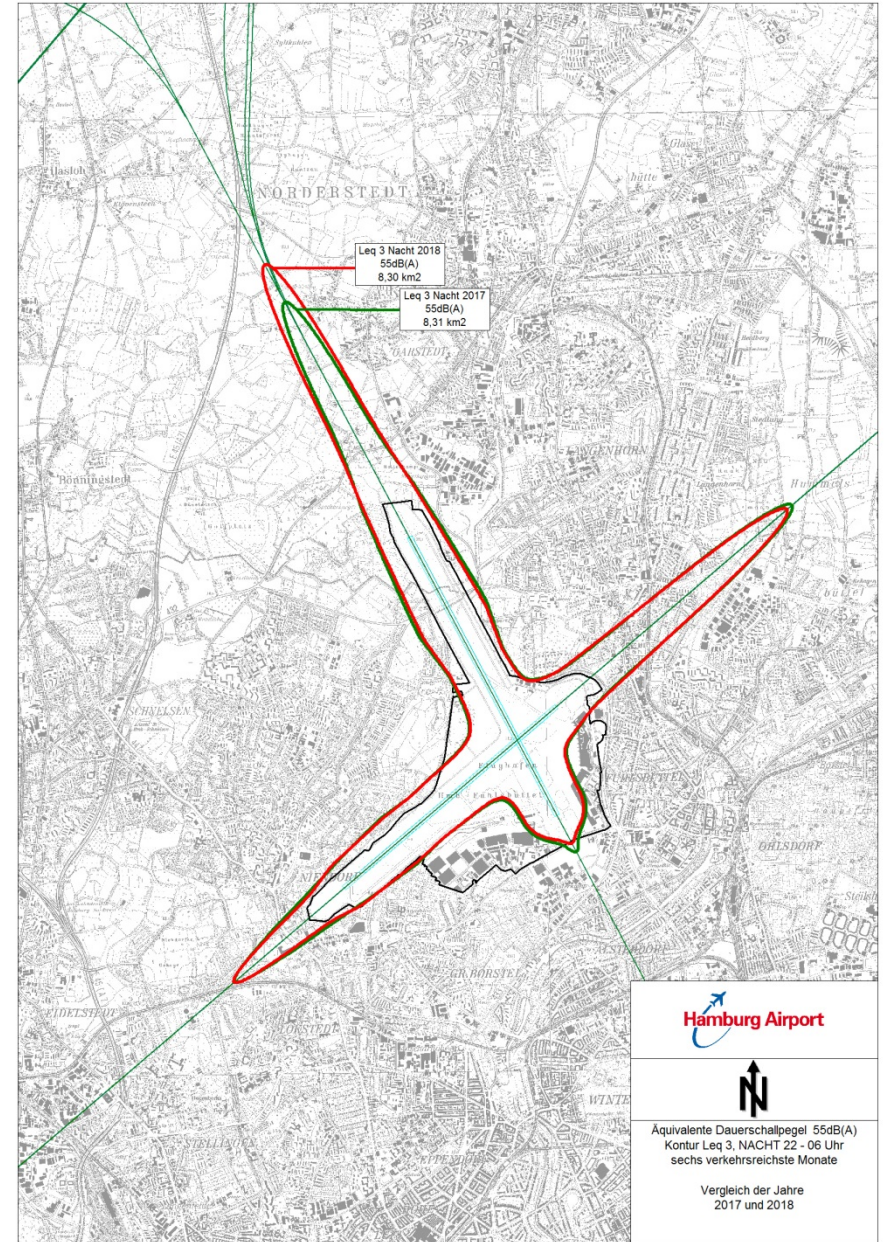
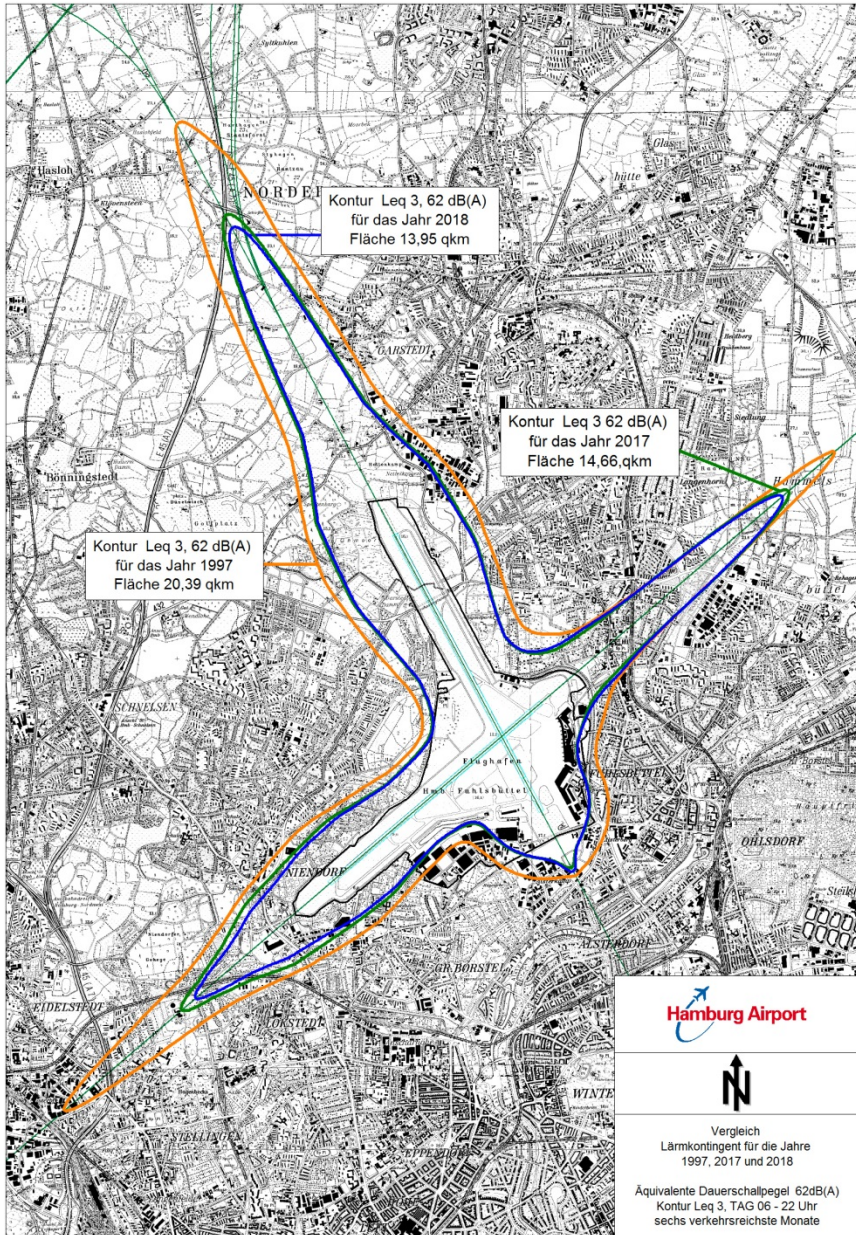


Image © 2011 DigitalGlobe
Image © 2011 AeroWest
Image © 2011 GeoContent

© 2010 Google



Lärmkontingent Hamburg Airport

Lärmkontingent Leq 3 , 62 dB(A) (6 verkehrsreichste Monate)

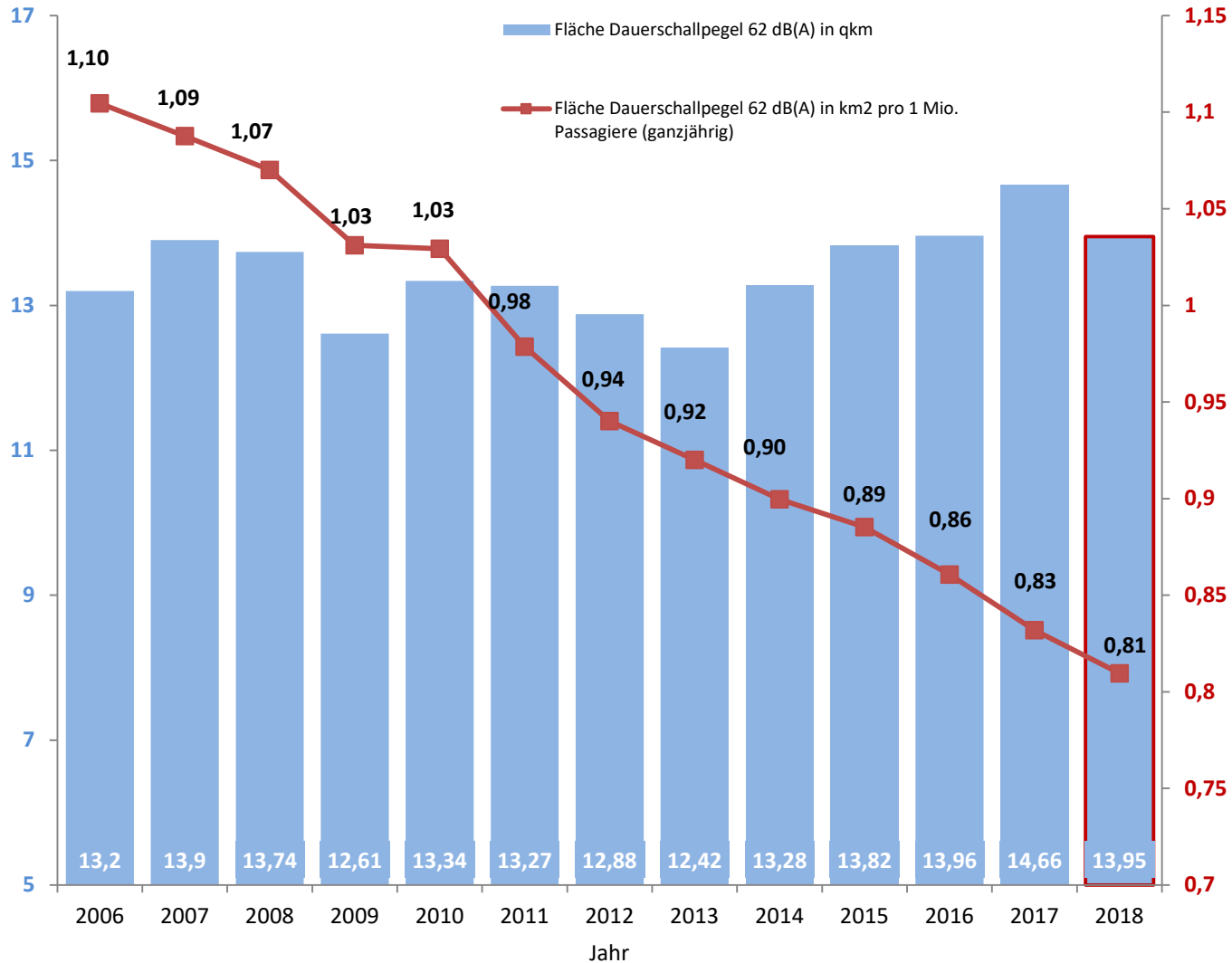
	Basisjahr 1997	1999	2007			2008			2009		
	DLR	DLR	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG	
				Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA
real (IST) Verteilung	20,39 qkm	16,56 qkm	X	14,01 qkm	13,9 qkm	X	13,56 qkm	13,74 qkm	X	12,43 qkm	12,61 qkm
Korrektur auf 1997	20,39 qkm	16,71 qkm	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	2010			2011			2012				
	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG			
		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		
real (IST) Verteilung	X	13,21 qkm	13,34 qkm	X	13,09 qkm	13,27 qkm	X	12,72 qkm	12,88 qkm		
Korrektur auf 1997	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
	2013			2014			2015				
	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG			
		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		
real (IST) Verteilung	X	12,3 qkm	12,42 qkm	X	X	13,28 qkm	X	X	13,82 qkm		
Korrektur auf 1997	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
	2016			2017			2018				
	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG			
		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		CadnaA	CadnaA		
real (IST) Verteilung	X	X	13,96 qkm	X	X	14,66 qkm	X	13,95 qkm	13,95 qkm		
Korrektur auf 1997	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

Entwicklung der Lärm- und Passagierzahlen 2006 - 2018

Lärmkontur bezogen auf Passagieraufkommen (ganzjährig)
für die sechs verkehrsreichsten Monate (Mai - Oktober)

km² Dauerschall-
pegelkontur 62 dB(A)

km²/1Mio.
Passagiere

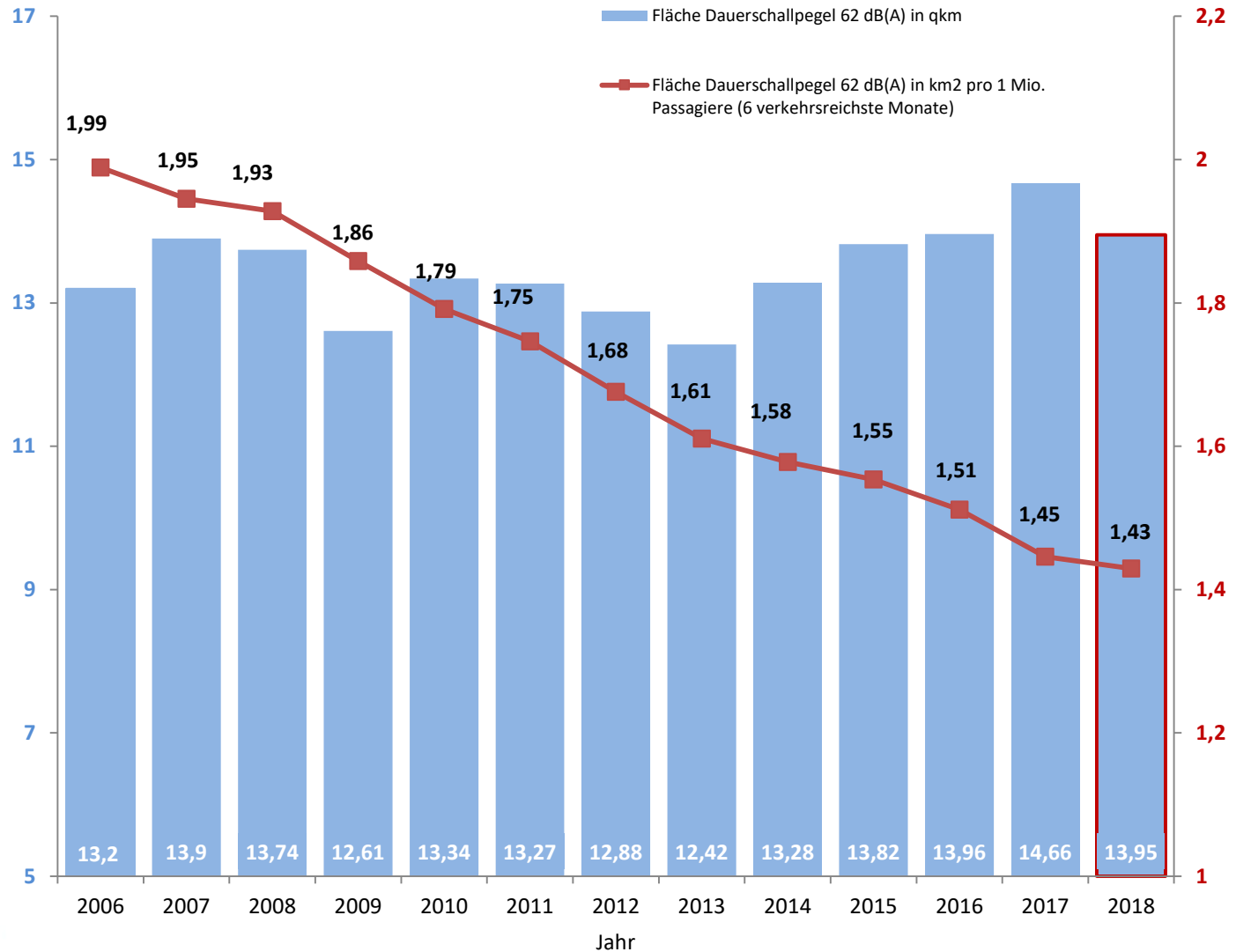


Entwicklung der Lärm- und Passagierzahlen 2006 - 2018

Lärmkontur bezogen auf Passagieraufkommen
für die sechs verkehrsreichsten Monate (Mai - Oktober)

km² Dauerschall-
pegelkontur 62 dB(A)

km²/1Mio.
Passagiere



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



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



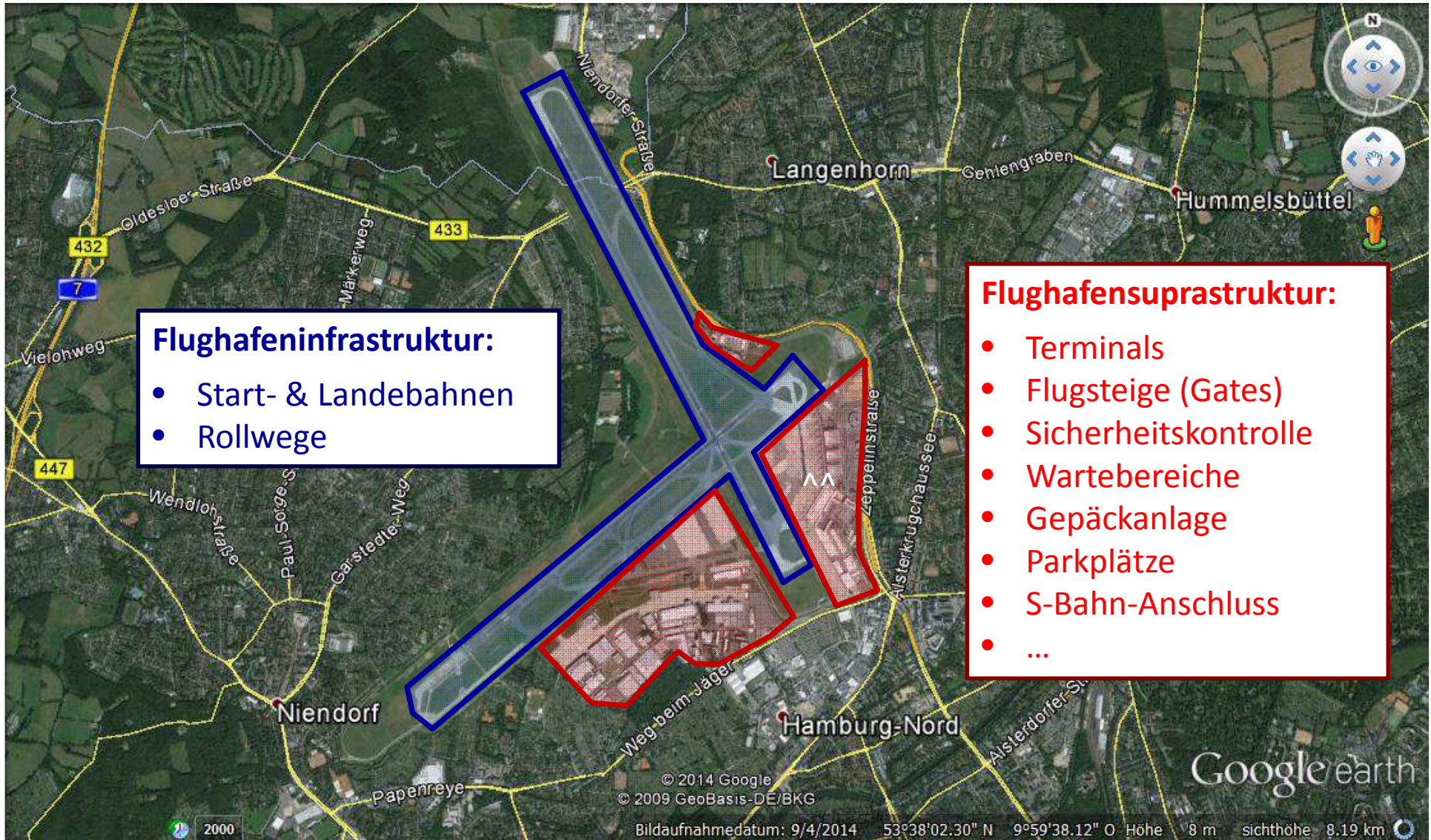
207. FLSK (TOP 3) am 14.12.2012
213. FLSK (TOP 1) am 13.06.2014
227. FLSK (TOP 8) am 16.10.2017

© „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



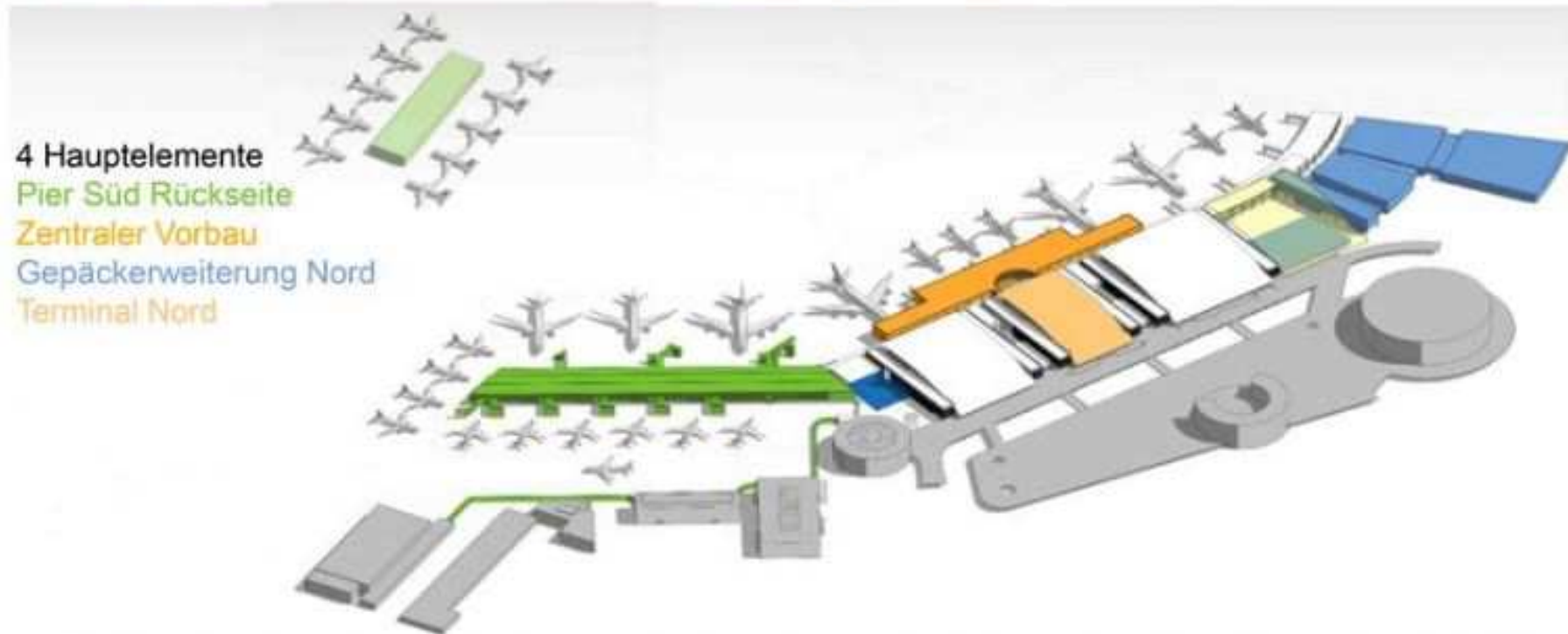
Flughafeninfrastruktur:

- Start- & Landebahnen
- Rollwege

Flughafensuprastruktur:

- Terminals
- Flugsteige (Gates)
- Sicherheitskontrolle
- Wartebereiche
- Gepäckanlage
- Parkplätze
- S-Bahn-Anschluss
- ...

Überblick Terminal-Entwicklungs-Plan



- Die einzelnen Bausteine bringen in ihrer Gesamtheit die notwendige Kapazität für 2030
- Es entstehen 6 neue Pier-nahe Flugzeugpositionen und 27 neue Gates
- Der Ausbau berücksichtigt die aktuellen Anforderungen der Airlines
- Die Gepäckförderanlage wird gesamthaft erneuert und ihre Leistungsfähigkeit bedarfsgerecht erhöht

Wieviel wird investiert?

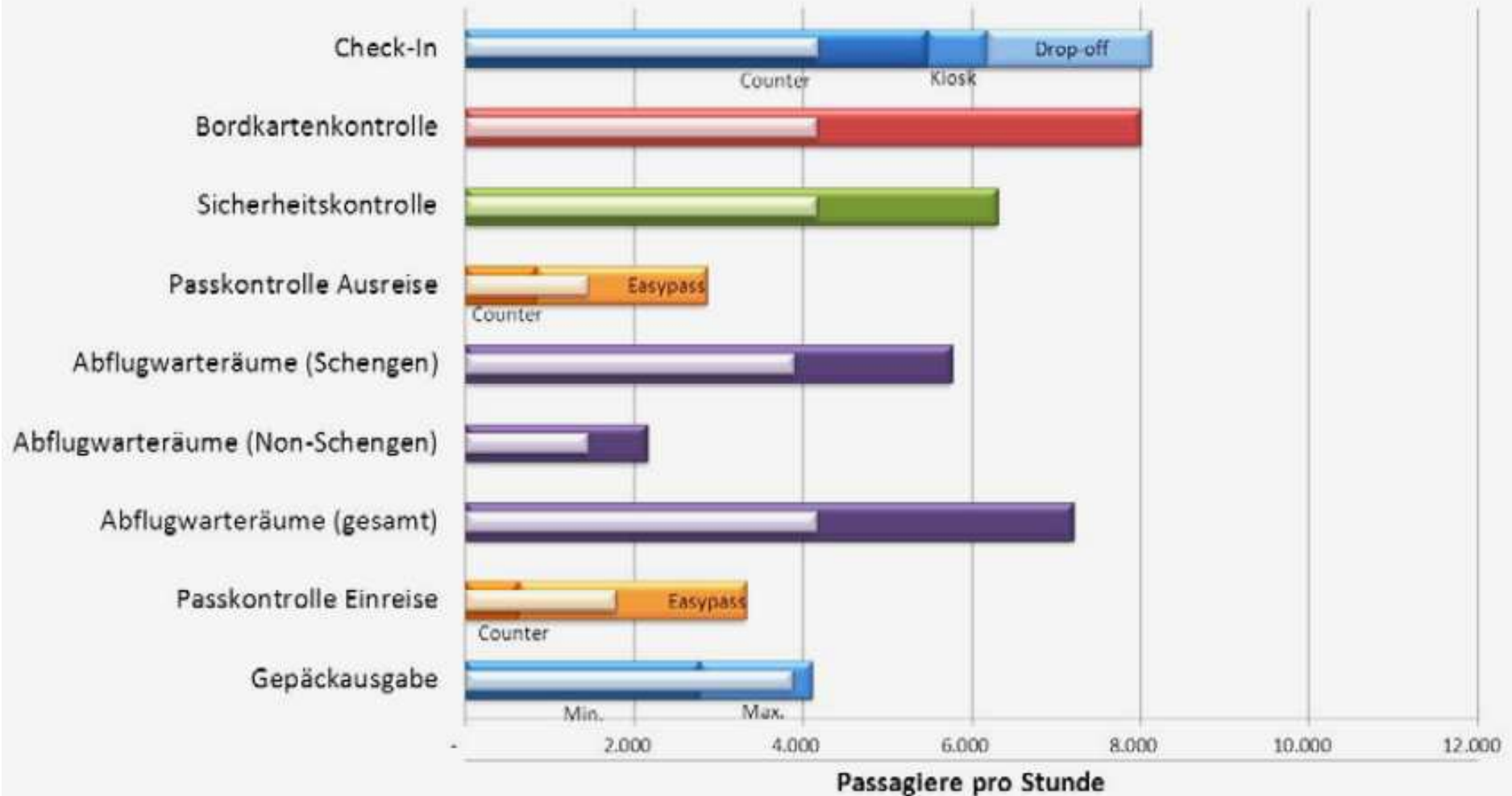
- Das Investitionsvolumen aller Einzelvorhaben beträgt rund **540 Mio. Euro**
- Die **Pier-Süd-Rückseite**, die 2013 in einer ersten groben Kostenschätzung mit 50-60 Mio. Euro angegeben wurde, ist **nur ein Element** des Terminalentwicklungsplans
- Der **Umbau der Airport Plaza/zentraler Vorbau und die 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 Fluglärmenschutzkommission (FLSK)

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

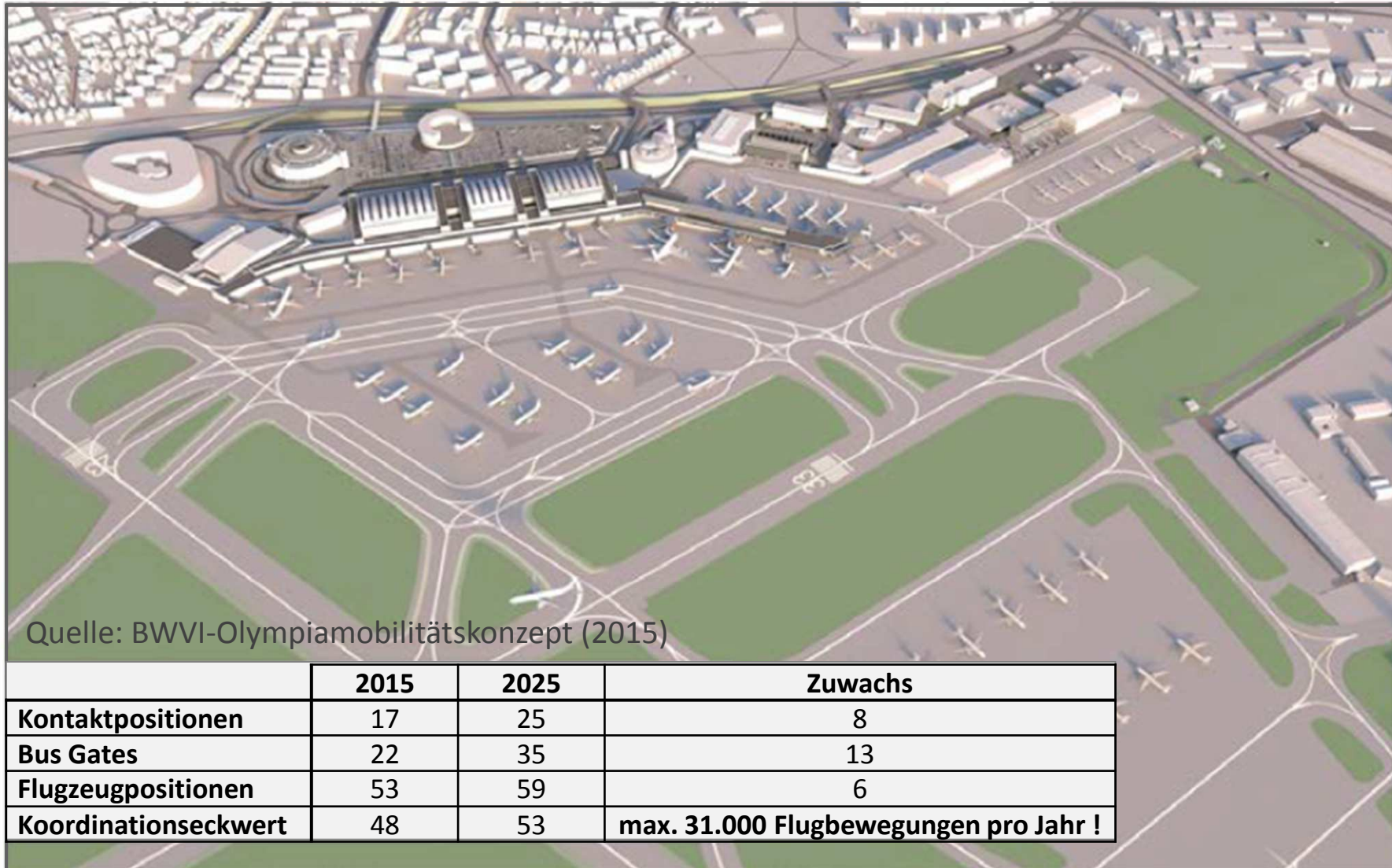


Einfluss der Subsysteme auf die Gesamtkapazität am Flughafen HAM in 2024



Quelle: Prognose der BWVI zum Olympiakonzept im Jahr 2015

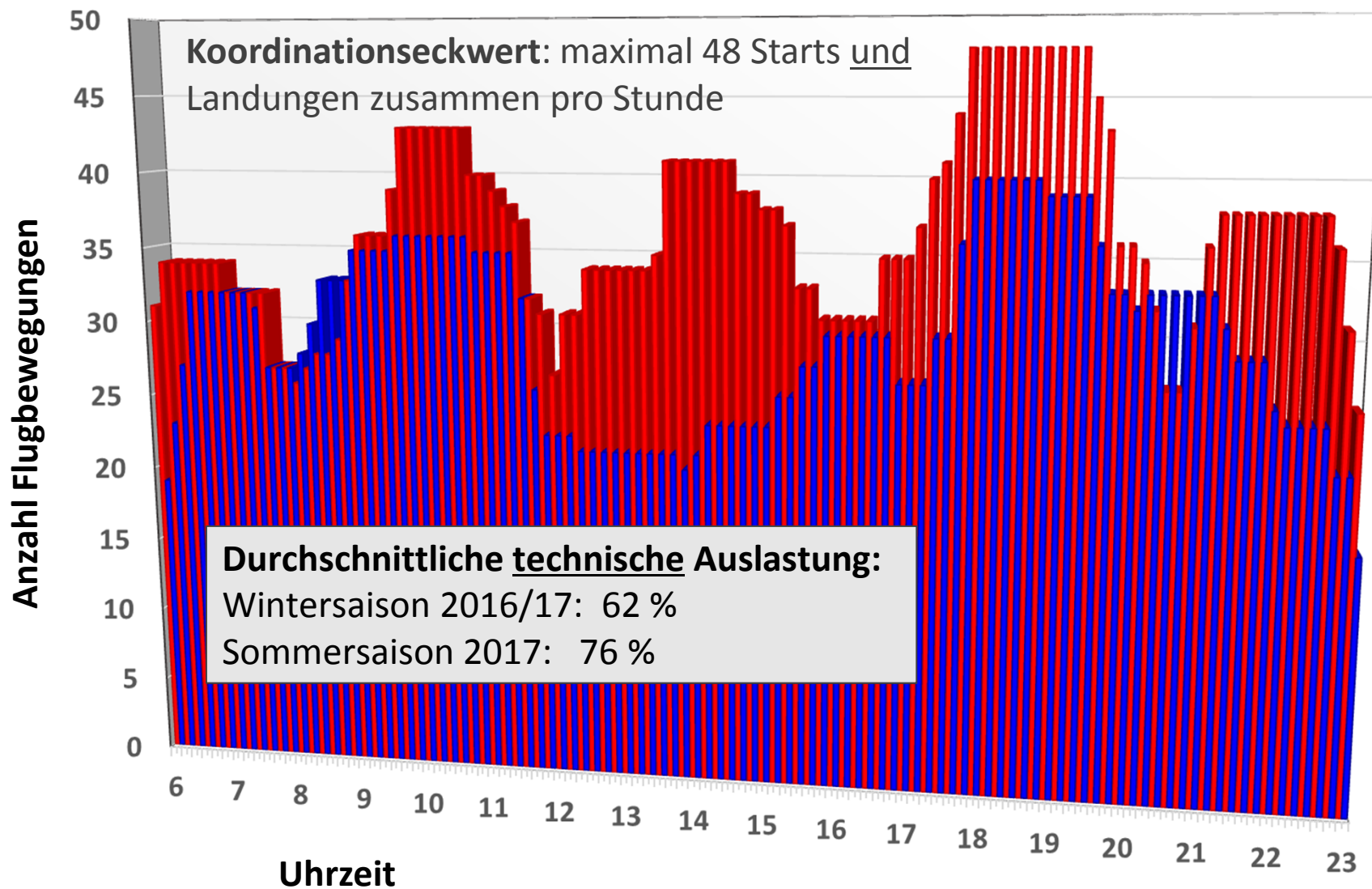
Flughafenerweiterung im Zusammenhang mit der Olympiabewerbung Hamburgs im Jahr 2015



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 !

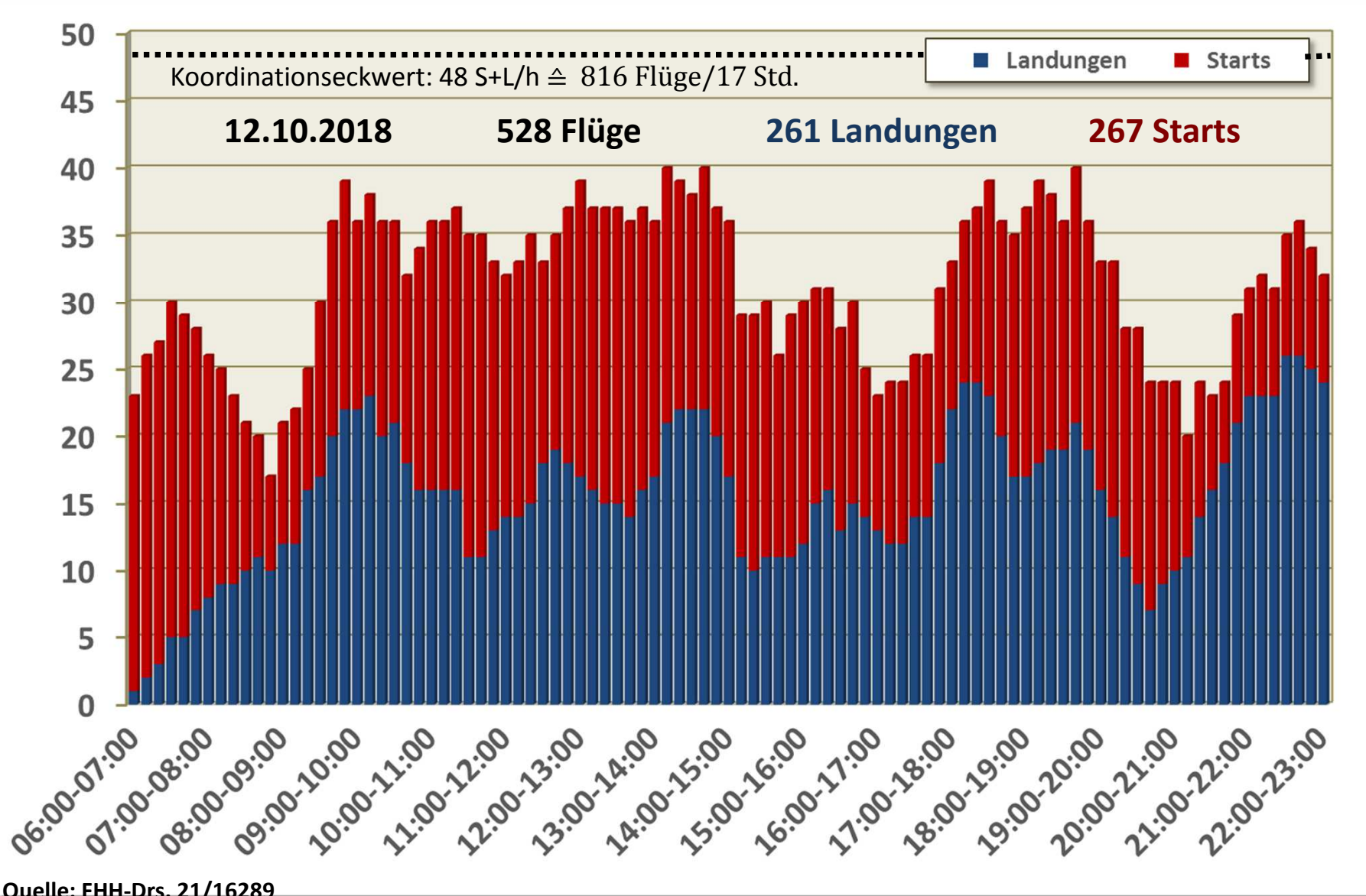
Anzahl der Flugbewegungen am „Helmut Schmidt-Airport“ im Winter 2016/17 sowie Sommer 2017



Quelle: Flughafenkoordination Deutschland - FHKD

■ 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