

**Niederschrift der 2. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und
gegen Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge (Kommission)
- Verkehrsflughafen Sylt –
am
20.05.2011**

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste (**Anlage 1**)

TOP 1 Begrüßung

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 11:05 Uhr. Er stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht ergangen ist, alle ordentlichen Mitglieder anwesend sind und die Kommission somit beschlussfähig ist.

Der Vorsitzende stellt weiterhin fest, dass es keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche zur Tagesordnung gibt.

TOP 2 Kenntnisnahme der Niederschrift vom 14.01.2011

Der Vorsitzende ruft TOP 2 auf. Die Mitglieder nehmen die Niederschrift vom 14.01.2011 zur Kenntnis.

**TOP 3 Aufnahme der Landebahn Nord / Ost – Süd / West (kleine Landebahn) in
die Lärmschutzone 1**

Der Vorsitzende ruft TOP 3 auf und weist einleitend darauf hin, dass bereits in der letzten Sitzung ein Vertreter des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) erläutert habe, nach welchem Verfahren die Festsetzung der Lärmschutzzonen erfolgt sei und warum die kleine Landebahn Richtung Munkmarsch nicht in die Lärmschutzone aufgenommen wurde.

Herr Thomas erläutert den gestellten Antrag vor dem Hintergrund der Ankündigung des Geschäftsführers des Flughafens, die kleine Landebahn künftig steigend auszulasten und sie für ca. 15 % aller Flugbewegungen zu nutzen. Herr Thomas ist der Auffassung, dass diese Zahlen in eine erneute Berechnung einfließen müssten, die wiederum zur Korrektur der bisherigen Festsetzung der Lärmschutzzonen führen müsse.

Herr Müller bezweifelt die von Herrn Thomas dargelegten Zahlen.

Herr Hildebrandt teilt mit, dass auch die Daten der Nebenbahn in die Berechnung und in die Prognose miteingeflossen seien. Ergebnis dieser Berechnung sei jedoch gewesen, dass für die Nebenbahn keine Lärmschutzone festgelegt werden müsse.

Frau Steffens regt an, zunächst den TOP 4 zu erläutern. Erst wenn feststünde, dass und in welcher Weise die Nebenbahn in Zukunft vermehrt genutzt werde, könne es ggf. zu einer Korrektur der Festlegung der Lärmschutzzonen kommen.

Der Vorschlag von Frau Steffens wird nicht aufgegriffen.

Herr Thomas ist der Auffassung, die Prognose müsse bereits jetzt aufgrund der steigenden Flugbewegungen korrigiert werden.

Frau Andresen führt aus, dass die erstellte Prognose das Wachstum bis zum Jahre 2020 und somit auch die von Herrn Thomas angesprochene Steigerung der Passagierzahlen erfasse.

Herr Meyer-Brenkhof regt an, die bereits veröffentlichten Zahlen der Flugbewegungen der Diskussion zugrunde zu legen. Danach habe es im Jahr 2008 8266 ($x 2 = 16532$), im Jahre 2009 7814 ($x 2 = 15628$) und im Jahre 2010 7456 ($x 2 = 14912$) Flugbewegungen gegeben. Die Flugbewegungen seien also in den letzten drei Jahren gesunken und nicht gestiegen.

Auf Nachfrage von Frau Steffens erläutert Herr Müller, dass von den zuvor genannten Flugbewegungen ca. ein Drittel nach Instrumentenflugregeln und ca. zwei Drittel nach Sichtflugregeln erfolgt seien.

Im Hinblick auf künftige Zahlen führt der Vorsitzende voreiligend zu TOP 4 aus, dass die vermehrte Nutzung der Nebenbahn aufgrund der vorherrschenden Wetterbedingungen unwahrscheinlich sei. Flugzeuge landeten grundsätzlich gegen den Wind. Da es auf Sylt im Wesentlichen Nord-West-Wind gebe, könne die Nebenbahn nur selten genutzt werden. Ferner verfüge die Nebenbahn im Gegensatz zur Hauptbahn nicht über ein Instrumentenlandesystem (ILS).

Herr Meyer-Brenkhof ergänzt, dass seines Wissens in diesem Jahr keine einzige Maschine auf der Nebenbahn gelandet sei und dies bislang auch durch die Flugsicherung untersagt gewesen sei.

Der Vorsitzende fasst zusammen, dass der Antrag möglicherweise vor dem Hintergrund einer nicht eindeutigen Faktenlage gestellt wurde und regt an, einen Auskunftsantrag zur Verbesserung der Datenlage zu stellen.

Herr Thomas zieht seinen ursprünglichen Antrag zu TOP 3 zurück. Der Antrag wird wie folgt neu gestellt:

Die Kommission möge beschließen, die Genehmigungsbehörde aufzufordern, die Flughafen Sylt GmbH zu ersuchen, der Kommission für das Jahr 2010 sofort und für die folgenden Jahre jeweils zum Jahresende eine Statistik zur Verfügung zu stellen, woraus sich die Gesamtflugbewegungen, aufgeschlüsselt in Flüge nach Sichtflugregeln und nach Instrumentenflugregeln, letztere aufgeschlüsselt nach gewerblichen und nicht gewerblichen Flügen, ergeben.

Der Antrag wird mit sechs Stimmen bei einer Enthaltung angenommen.

TOP 4 Nutzung der Querbahn zur Verminderung des Fluglärms auf der Hauptbahn

Der Vorsitzende ruft TOP 4 auf und bittet Herrn Müller, für die Flughafen Sylt GmbH Stellung zu nehmen.

Herr Müller führt aus, dass eine vermehrte Nutzung der Nebenbahn nicht geplant sei. Die Nebenbahn sei für den Instrumentenflug ungeeignet, da sie zu kurz und zu schmal sei. Im Übrigen könne die erforderliche Befeuerung nicht sichergestellt werden.

Der Vorsitzende ergänzt, dass das ILS auf der Nebenbahn nicht installiert werden könne, da sie sich zu nah an der Stadt Westerland befände. Allein die Installation eines GPS-gestützten Landesystems sei denkbar. Zwischen den USA und der Europäischen Union sei jedoch umstritten, ob ein derartiges System eingesetzt werden könne.

Herr Werner bringt seine Verwunderung darüber zum Ausdruck, dass der Flughafen unter finanzieller Beteiligung der Gemeinde Wenningstedt eine Studie zum Ausbau und der vermehrten Nutzung der Nebenbahn in Auftrag gegeben habe, wenn weder Ausbau noch vermehrte Nutzung der Nebenbahn geplant seien.

Die Beantwortung der Frage von Herrn Thomas, ob für den Umbau der Nebenbahn mit ILS ein Planfeststellungsbeschluss erforderlich sei, bedürfe nach Beurteilung von Herrn Hildebrandt einer genaueren rechtlichen Prüfung. Herr Hildebrandt unterstreicht jedoch die Bedenken seiner Vorredner, dass die tatsächlichen Voraussetzungen für die Installation des ILS für die Nebenbahn nicht gegeben seien.

Auf Nachfrage von Herrn Werner führen Herr Müller und Herr Meyer-Brenkhof aus, dass der Pilot darüber entscheide, ob er auch mit Rückenwind landen könne. In der Regel werde dies bei zehn Knoten (Windstärke 2) nicht befürwortet.

Herr Werner teilt mit, dass er sich bei der Gemeinde Wenningstedt nach dem Verlauf der in Auftrag gegebenen Studie erkundigen werde und zieht seinen Antrag zurück.

TOP 5 Erstellung einer Risikoanalyse für den Flughafen Sylt

Der Vorsitzende ruft TOP 5 auf und bittet Frau Steffens, den Sachzusammenhang zum Aufgabenspektrum der Kommission zu erläutern.

Frau Steffens teilt mit, dass es ihr um die Bewusstseinsschärfung für die Sondersituation des Katastrophenschutzes auf der Insel Sylt gegangen sei.

Herr Müller und Herr Hildebrandt weisen darauf hin, dass es Aufgabe des Kreises sei ggf. Maßnahmen zu treffen.

Frau Steffens nimmt den Antrag zurück.

TOP 6 Benennung eines Lärmschutzbeauftragten

Der Vorsitzende ruft TOP 6 auf und bittet um Erläuterung, über welche Qualifikationen ein Lärmschutzbeauftragter verfügen müsse und wer ihn / sie bezahlen solle.

Frau Steffens schildert anhand von konkreten Beispielen, dass derzeitig die Bürgerbeschwerden vom Flughafen nicht zufriedenstellend behandelt werden. Insbesondere könne die vom Flughafenmitarbeiter stets geforderte Angabe der Kennung des jeweils störenden Flugzeuges zumindest dann nicht nachvollzogen werden, wenn in dem betreffenden Moment nur ein einziges Flugzeug zu sehen sei.

Der Vorsitzende schlägt vor, dass ein Lärmschutzbeauftragter mit dem Tower zusammenarbeiten müsse.

Herr Müller ruft in Erinnerung, dass das Lärm aufkommen verglichen mit dem Flughafen Fuhlsbüttel nicht besonders hoch sei und bittet bei der Forderung nach einem Lärmschutzbeauftragten die Verhältnismäßigkeit zu wahren.

Herr Werner ist der Auffassung, dass die flughafenspezifischen Qualifikationen eines Lärmschutzbeauftragten nicht zu hoch aufzuhängen seien. Ein zwei-wöchiges Praktikum beim Lärmschutzbeauftragten in Hamburg würde genügen, um die notwendigen Grundlagen zu schaffen. Im Wesentlichen gehe es um Öffentlichkeitsarbeit.

Frau Steffens erkundigt sich, ob von Seiten des Flughafens Bereitschaft bestünde, einem ehrenamtlichen Lärmschutzbeauftragten Auskünfte ggf. über bestimmte Luftfahrzeuge zu erteilen.

Herr Müller verweist auf datenschutzrechtliche Bestimmungen. Es könnten keine Angaben über bestimmte Flugbewegungen gemacht werden.

Der Vorsitzende erklärt sich bereit, den Bürgermeisterinnen der Gemeinde Sylt und der Gemeinde Wenningstedt-Braderup das Anliegen vorzustellen und in der nächsten Sitzung über deren Antworten zu berichten.

Herr Meyer-Brenkhof bietet an, mit dem Lärmschutzbeauftragten in Hamburg Kontakt aufzunehmen und in Erfahrung zu bringen, wie dort die Zusammenarbeit mit dem Tower ausgestaltet sei.

Der Antrag wird zurückgestellt und auf der nächsten Sitzung erneut aufgerufen.

TOP 7 Einsichtnahme in die durch die Flughafen Sylt GmbH ermittelten Immissionsdaten der vergangenen Jahre

Der Vorsitzende ruft TOP 7 auf und bittet Herrn Müller um Stellungnahme.

Herr Müller führt aus, dass von den Gerichten für noch laufende Verfahren Messungen veranlasst worden seien. Die Verfahren seien noch nicht abgeschlossen. Die Ergebnisse sollten abgewartet werden.

Frau Steffens erläutert, dass es ihr in dem Antrag um die vom Flughafen in den vergangenen Jahren durchgeföhrten Messungen ging und nicht um jene, die in den Gerichtsverfahren erhoben worden seien.

Herr Müller weist darauf hin, dass zwar Daten vorliegen, er jedoch bittet darum, nochmals Rücksprache mit dem Geschäftsführer des Flughafens nehmen zu können.

Der Antrag wird zurückgestellt und auf der nächsten Sitzung erneut aufgerufen.

TOP 8 Installation permanenter Messeinrichtungen zur fortlaufenden Überprüfung

Der Vorsitzende ruft TOP 8 auf und weist darauf hin, dass es nicht Aufgabe dieser Kommission sei, sämtlichen Verkehrslärm zu bewerten. Bei früheren Messungen habe der vom Flughafen produzierte Lärm verglichen mit anderen Verkehrslärmquellen auf der Insel eine untergeordnete Rolle gespielt. Vielmehr sei der Kurortstatus an den Lärmquellen „Auto“ und „Bahn“ fast gescheitert, demgegenüber sei der Fluglärm bei der Bewertung nicht wesentlich ins Gewicht gefallen.

Herr Hildebrandt macht darauf aufmerksam, dass der Kurortstatus für die von der Genehmigungsbehörde einzunehmende luftrechtliche Perspektive unerheblich sei.

Nach den Ausführungen des Vorsitzenden, dass der Fluglärm bei der Prüfung des Kurortstatus nur eine untergeordnete Rolle gespielt habe, zieht Frau Steffens ihren Antrag zunächst zurück, behält sich jedoch vor, ihn zu gegebener Zeit nochmals zu stellen.

Der Vorsitzende unterbricht die Sitzung von 12:55 Uhr bis 13:05 Uhr.

TOP 9 Beschränkungen der Flüge zur Nacht- und Mittagszeit

Der Vorsitzende ruft TOP 9 auf.

Auf Nachfrage von Frau Steffens erläutert Herr Hildebrandt, dass es in Deutschland auf keinem Flughafen ein Nachtflugverbot, sondern nur Nachtflugbeschränkungen gebe. Die öffentlichen Verkehrsflughäfen treffe eine Betriebspflicht. Eine Nachtflugbeschränkung in Form der Beschränkung der Betriebszeiten müsse in der Genehmigung verankert werden, wie dies beispielsweise in Hamburg Fuhlsbüttel geschehen sei. Für den Verkehrsflughafen Sylt bedürfte es also einer Genehmigungsänderung. Diese Änderung setze ein Planfeststellungsverfahren voraus.

Herr Müller bestätigt, dass den Flughafen Sylt eine 24-stündige Betriebszeit treffe. Die Öffnungszeiten des Flughafens seien von 9:00 Uhr bis 19:30 Uhr. Sofern ein Luftfahrzeug vor 7 Uhr oder nach 21 Uhr starten bzw. landen wolle, bedürfe es der Genehmigung durch den Geschäftsführer.

Auf Nachfrage von Frau Steffens, ob die Öffnungszeiten nicht im Widerspruch zur Betriebspflicht stünden, erläutert Herr Hildebrandt, dass zwischen Betriebs- und Öffnungszeiten differenziert werden müsse. Sofern in der Genehmigung keine Beschränkung der Betriebszeit verankert sei, bestehe die Betriebspflicht 24 Stunden. Da nicht immer eine ständige Towerbesetzung gewährleistet werden könne, gebe es die Möglichkeit der beschränkten Öffnungszeiten. Diese verletzten nicht die bestehende Betriebspflicht, da es sich außerhalb der Öffnungszeiten um eine PPR-Regelung (*prior permission required*) handele, die das Landen oder Starten mit zuvor eingeholter Zustimmung gestatte. Zu welchem Zeitpunkt der Flughafen den Geschäftsführer in den Entscheidungsprozess der PPR-Regelung einbinde, sei eine innerbetriebliche Entscheidung.

Frau Steffens fasst zusammen, dass das ihrem Antrag zugrunde liegende Ziel entweder über eine Änderung der Genehmigung (Beschränkung der Betriebszeiten) oder aber eine Änderung der Öffnungszeiten erreicht werden könnte.

Herr Hildebrandt ergänzt, dass die Genehmigungsbehörde einer Änderung der Öffnungszeiten zustimmen müsse. Eine derartige Zustimmung für die vorgeschlagene Beschränkung während der Mittagszeit würde er vorliegend nicht erteilen, da so der Charakter eines Verkehrsflughafens nicht mehr gewährt sei. Es sei Aufgabe der Genehmigungsbehörde darauf zu achten, dass die Betriebszeiten weitgehend ohne faktische Beschränkungen eingehalten werden könnten. Das Starten und Landen außerhalb der Öffnungszeiten sei nach der PPR-Regelung zwar möglich, aber teurer. Die weitere Reduzierung der Öffnungszeiten dürfe nicht dazu führen, dass die Betriebszeiten faktisch unterlaufen würden.

Die Frage von Herrn Thomas, ob die Genehmigungsbehörde bei dieser Abwägungsentscheidung nicht den Kurortstatus berücksichtigen müsse, verneint Herr Hildebrandt.

Herr Meyer-Brenkhof teilt mit, dass die Sylt Air GmbH beispielsweise ein großes Interesse an der Beibehaltung der Öffnungszeiten habe. Das Angebot der Sylt Air GmbH (Abflug 7:45 Uhr Sylt – Hamburg, Ankunft 19:20 Uhr Hamburg - Sylt) sei auf Geschäftsleute ausgerichtet.

Herr Thomas erkundigt sich, ob der Flughafen bei den nächsten Verhandlungen mit den Fluggesellschaften darauf achten könne, dass die im Antrag genannten Ruhezeiten beachtet würden.

Herr Müller hält dies für schwierig, da die großen Fluggesellschaften im Wesentlichen die Zeiten vorgäben und wenig Verhandlungsspielraum vorhanden sei.

Frau Steffens fasst ihren Antrag neu und formuliert wie folgt:

Es wird angeregt, dass die Genehmigungsbehörde der Flughafen Sylt GmbH anrät, die Öffnungszeiten des Flughafens dahingehend zu ändern; dass in der Zeit von 19 Uhr bis 9 Uhr und 13 bis 15 Uhr ab dem Jahr 2012 Flüge nur auf der Basis der PPR-Regelung durchgeführt werden.

Der Antrag wird mit drei befürwortenden Stimmen, drei Gegenstimmen und einer Enthaltung abgelehnt.

TOP 10 Verschiedenes

10.1 Internetpräsenz

Die Geschäftsführerin teilt mit, dass für die Kommission eine Internetpräsenz auf der Internetseite des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr möglich ist.

Die Kommission beschließt einstimmig, den als Tischvorlage verteilten Text „Fluglärmenschutzkommission Sylt“ (**Anlage 2**) auf die Internetseite einzustellen. Die Kommission beschließt ferner einstimmig, dass die genehmigten Niederschriften der Sitzungen auf der Internetseite ohne Anlagen veröffentlicht werden dürfen.

10.2 Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen

Die Geschäftsführerin informiert über die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) und teilt mit, dass sie das Interesse der Kommission an der Mitarbeit in der ADF der Geschäftsführerin der ADF mitgeteilt habe. Die Reisekosten für den Vorsitzenden zu den Sitzungsorten der Kommission werden für die Haushaltjahre 2011 / 2012 von dem LBV-SH übernommen. Der Vorsitzende erklärt, er werde mit der Flughafen Sylt GmbH darüber sprechen, ob sie bereit sei Räumlichkeiten und Getränke für die Ausrichtung einer ADF-Sitzung zu stellen, sollte die Fluglärmenschutzkommission dazu aufgefordert werden.

Vorbehaltlich der Zustimmung der Flughafen Sylt GmbH zur Ausrichtung einer ADF-Sitzung beschließt die Kommission einstimmig, Mitglied des ADF zu werden und sich durch den Vorsitzenden in dieser vertreten zu lassen.

10.3 Änderung der §§ 6, 9 der Geschäftsordnung

Der Antrag wird einstimmig angenommen.
Die geänderte Geschäftsordnung ist als **Anlage 3** beigefügt.

10.4 Sonstiges

Der nächste Sitzungstermin wird für Freitag den 04.11.2011 festgelegt.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung um 13:50 Uhr.