

öffentliches Protokoll
5. Sitzung der Fluglärm-Kommission Verkehrsflughafen Sylt
8. Februar 2018, 11:00 Uhr

Gemeindehaus der Gemeinde Westerland

TOP 1. Eröffnung der Sitzung

Beginn der Sitzung: 11:05 Uhr

- Die Kommission ist beschlussfähig.

- Zustimmung zur Tagesordnung

Änderungsvorschlag

In der Tagesordnung mit dem Tagesordnungspunkt TOP 6 (Auswertung der Messergebnisse der Messstationen Keitum und Wenningstedt) aufgeführt, der den TOP 5 weitgehend ergänzt.

Es wird vorgeschlagen, die TOP 5 und TOP 6 zu einem Tagesordnungspunkt zusammenzufassen.

Der Antrag wird einstimmig angenommen

TOP 2. Bestellung neuer Mitglieder der Fluglärmkommission

Für das

- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie
- Bundesvereinigung gegen Fluglärm
- Fluglärm-Initiative Sylt e.V.
- Flughafen Sylt GmbH

werden neue Kommissionsmitglieder bzw. deren Vertreter benannt.

Der Vertreter der Luftfahrtbehörde stimmt der Berufung der genannten Personen gem. § 32 b Abs. 5 Satz LuftVG als Mitglieder der Fluglärmkommission zu

TOP 3. Wahl des Vorsitzenden

Nach vierjähriger Amtszeit war eine Neuwahl des Vorsitzenden der Fluglärmkommission erforderlich.

Der bisherige Vorsitzende und dessen Stellvertreter erklärten sich bereit, für ihre Ämter erneut zu kandidieren.

Herr Werner als Vertreter der **Gemeinde Wenningstedt-Braderup** wird mit 3 von 4 Stimmen zum Vorsitzenden wiedergewählt.

Frau Steffens von der **Fluglärminitiative Sylt e.V.** wird ebenfalls mit 3 von 4 Stimmen zur stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

TOP 4. Benennung von Lärmschutzbeauftragten

In der Freien und Hansestadt Hamburg ist am 6. Juli 2016 das „Gesetz über die Beauftragte oder den Beauftragten für den Fluglärmschutz“ in Kraft getreten.

Eine entsprechende gesetzliche Regelung fehlt in Schleswig-Holstein.

Der Vertreter der Syltair GmbH hatte sich auf Wunsch der Fluglärmmmission bei dem Lärmschutzbeauftragten der FHH über die personelle Besetzung dieser Funktion und die Arbeit informiert und berichtet der Kommission darüber.

Wie schon in der letzten Sitzung ausgeführt, könnte diese Funktion eines/einer Lärmschutzbeauftragten als ehrenamtliche Funktion von der Gemeinde wahrgenommen werden.

Es ist festzustellen, dass dieser Fluglärmschutzbeauftragte - anders als in Hamburg - keine rechtlichen Kompetenzen haben wird.

Die Tätigkeit könnte darin bestehen, eventuelle Beschwerden über den Flugplatz oder den Flugbetrieb an eine zuständige Stelle (Flugsicherung, Flughafenbetreiber, Bundeswehr, Luftfahrtbehörde usw.)weiterzuleiten. Dann hätte auch der Vertreter der Gemeinde in der Fluglärmmmission Kenntnis über die Art und den Umfang von Beschwerden und könnte bei Bedarf in der Kommission darüber berichten.

Die Luftfahrtbehörde bietet an, eventuelle Interessenten in den Gemeinden für diese Tätigkeit einzuweisen, damit Fragen oder Beschwerden von Bürgern beantwortet oder an die zuständige Stelle weitergeleitet werden können. Herr Haake bietet ebenfalls an, bei einer Einweisung behilflich zu sein.

Es wird festgestellt, dass bislang Beschwerden über Fluglärm sowohl direkt beim Flughafen, als auch bei den Gemeinden, der Polizei und der Luftfahrtbehörde erhoben werden. Da keine der genannten Stellen Listen oder Statistiken über diese Beschwerden führt (außer Luftfahrtbehörde), kann nicht ermittelt werden, wann wie oft Beschwerden erhoben werden.

Insofern würden die Kommissionsmitglieder begrüßen, wenn die Funktion eines/einer Lärmschutzbeauftragten geschaffen wird.

Die Vertreterin der Fluglärminitiative Sylt e.V. sieht diese Funktion auch als Chance für die hauptbetroffenen Gemeinden, ihren Bürgern, aber eventuell auch betroffenen Touristen, eine Anlaufstelle für Beschwerden zu bieten, ohne dass diese im Einzelfall suchen müssen, an welche Stelle eine Beschwerde zu richten ist.

Die Kommission beschließt, diesen Punkt zunächst als erledigt anzusehen, wird ihn aber jederzeit wieder auf die Tagesordnung setzen, sobald Anträge von den Gemeinden gestellt werden.

Beschluss einstimmig

TOP 5. Einsichtnahme in die durch die Flughafen Sylt GmbH ermittelten Immissionsdaten der vergangenen Jahre Auswertung der Messergebnisse der Messstationen Keitum und Wenningstedt und der Zahlen für die Jahre 2016 und 2017. Prognose 2018

Der Vertreter der Flughafen Sylt GmbH trägt vor, dass der Flughafenbetreiber die Firma Accon mit der Lärmmessung beauftragt habe.

Die Standorte der Messstationen befinden sich

- In Wenningstedt, Dünenstraße 17 und
- Keitum/Sylt-Ost, Park & Ride Parkplatz

Diese Messstationen liefern ganztags Pegel, aus denen entsprechend statistische Werte ermittelt werden können (z. B. Dauerschallpegel). Dieser Dauerschallpegel wird mit den Flugereignissen aus den Unterlagen des Flughafenbetreibers und dem während dieses Flugereignisses gemessenen Dauerschallpegel abgeglichen.

Aus den stündlichen äquivalenten Dauerschallpegeln wird ein Tagesschallpegel errechnet und aus den Tagesschallpegeln wird ein äquivalenter monatlicher Dauerschallpegel errechnet.

Die monatlichen Dauerschallpegel werden auf der Seite des Flughafens Sylt im [Internet](#) veröffentlicht.

Die Vertreterin der Fluglärminitiative Sylt e.V. fragt nach dem langen Ausfall der Messstationen im Jahr 2017

Der Vertreter des Flughafens erklärt den dreimonatigen Ausfall Messstationen mit notwendigen Reparaturarbeiten, die wegen der neuen Anlage zu Verzögerungen durch Lie-

ferung führten. Für die Zukunft ist fest eingeplant die Anlagen jeweils im Februar zu notwendigen Kalibrationen/ Eichungen/ Wartungen zu senden.

Der Vertreter der Gemeinde Wenningstedt-Braderup hinterfragt die Standorte der Messstellen. Der Vertreter des Flughafens Sylt erklärt die vereinbarten Standorte insbesondere damit, dass Störgeräusche von anderen Lärmquellen weitgehend ausgeschlossen sein sollten.

Insbesondere Straßengeräusche könnten die An- und Abfluggeräusche von Flugzeugen Messstationen mit notwendigen Reparaturarbeiten, die wegen der neuen Anlage zu Verzögerungen durch Lieferung führten. Für die Zukunft ist fest eingeplant die Anlagen jeweils im Februar zu notwendigen Kalibrationen/ Eichungen/ Wartungen zu senden.

Die Vertreterin der fluglärinitiative Sylt e.V. hinterfragt, warum der Luftfahrtbehörde der Ausfall der Messstellen nicht aufgefallen war, weil doch die regelmäßig nicht gelieferten Messprotokolle hätten bemerkt werden müssen. Der Leiter der Luftfahrtbehörde räumt Versäumnisse der Luftfahrtbehörde ein.

Auf weitere Nachfrage erklärt er, dass die beauftragte Firma Accon von der Flughafen Sylt GmbH ausgesucht worden sei; die Luftfahrtbehörde habe lediglich geprüft, ob die Firma geeignet sei und ob die Arbeitsweise dem Stand der Technik entspreche. Da beides der Fall ist, hatte die Luftfahrtbehörde gegen den Einsatz der Firma keine Einwendungen. Auf Nachfrage antwortet der Vertreter des Flughafens, die Firma sei im Rahmen einer beschränkten Ausschreibung ermittelt worden.

Der Vertreter der DFS ergänzt, die Firma Accon sei bekannt und sei auch an anderen Flugplätzen in Deutschland mit dem Aufstellen und der Auswertung von Lärmmessstellen beauftragt.

Die Vertreterin der Fluglärinitiative Sylt fragt nach einer Nachfolgerin für die in Insolvenz gegangene AirBerlin.

Der Vertreter des Flughafens erläutert den aktuellen Stand der Verhandlungen mit anderen Airlines

TOP 6. Nachtflüge und außerplanmäßige Flüge

Wie können Nachtflüge und außerplanmäßige Flüge weiter eingeschränkt werden?

Als Nachtflüge sind Flüge ab 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr morgens zu verstehen.

Der Vertreter der örtlichen Fluggesellschaft erklärt, dass es in Westerland keine geplanten Nachtflüge gebe.

Auf Nachfrage ergänzt er, dass ein Start nach 22:00 Uhr keinen Sinn mache, weil das startende Flugzeug - bei einer durchschnittlichen Flugzeit von 1 Stunde - auf keinem deutschen Flugplatz landen dürfte. Es gebe nur drei deutsche Verkehrsflughäfen ohne Nachtflugbeschränkung, das seien Köln, Leipzig und Hannover; keiner dieser Flugplätze werde von Sylt aus angefliegen.

Der Vertreter des Flughafens ergänzt, es mache auch deshalb keinen Sinn, weil für einen späten Start das gesamte Personal für Tower, Bodenpersonal, Feuerwehr usw. vorgehalten und bezahlt werden müsse; das sei für einen einzelnen späten Flug völlig unwirtschaftlich.

Besteht eine Möglichkeit der Ausdehnung des Nachtflugverbotes bis morgens 08:00 Uhr?

Das sei für den Flughafen Sylt nicht akzeptabel, weil ein großer Teil der Passagiere auch durch Abflug bis 08:00 Uhr ihren Zielflughafen und eventuelle Anschlussflüge erreichen müssten.

TOP 7. Wie kann die Lärmbelästigung dauerhaft weiter gesenkt werden?

Für die beiden nach Instrumentenflugregeln anfliegbaren Pisten sind unterschiedliche Anflughilfen installiert. Für die Anflugrichtung 32 (Anflüge über Keitum) gibt es ein sogenanntes ILS, das dem Piloten den Gleitpfad zur Landebahn zeigt und sehr genaue Anflüge auch bei schlechten Wetterbedingungen ermöglicht.

Für die Anflugrichtung 14 (Anflüge über Wenningstedt) gibt es Anflugverfahren, bei denen nur die Richtung vorgegeben wird und der Pilot die Höhe abhängig von der Entfernung zur Landebahn wählt. Diese Anflugverfahren sind ungenauer als ein ILS-Anflug und bei schlechten Wetterbedingungen nicht nutzbar.

Es werden verschiedene Anflugrichtungen diskutiert.

Der Vertreter des Flughafens und der Vertreter der DFS erläutern die technischen Voraussetzungen (insbes. die verfügbaren Anflugverfahren) für die Benutzung der beiden Landebahnen

TOP 8. Änderung des Instrumentenabflugverfahrens

Das für die Abflugrichtung 32 (in Richtung Wenningstedt) beschriebene Abflugverfahren sieht zunächst einen Geradeausflug vor. Nach ca. 5 km wird eine Rechtskurve eingeleitet, die zum Funkfeuer Sylt südlich von Morsum führt. Anschließend führt das Verfahren weiter in Richtung Südosten.

Die Nutzung des Luftraums im Bereich Sylt ist durch verschiedene militärische Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete und die Landesgrenze zu Dänemark eingeschränkt. Ein alternatives Abflugverfahren mit einer Linkskurve würde frei von der Insel Sylt bleiben, jedoch ein Gefahrengebiet betreffen und wäre nur bei dessen Nichtnutzung verfügbar. Eine Alternative mit einer Rechtskurve, die zu einem Flugweg parallel entgegengesetzt zu den Anflügen führt, hält die notwendigen Mindestabstände zum dänischen Luftraum nicht ein.

Nach kurzer Diskussion empfiehlt die Kommission, das bestehende Abflugverfahren beizubehalten, da die größte Lärmbetroffenheit unmittelbar nach dem Start besteht und hier eine Änderung des Flugweges keine sinnvolle Option ist.

Die Abflugrichtung wird vom Tower durch die Festlegung der Betriebspiste vorgegeben, wobei sich die Wahl in erster Linie nach den vorherrschenden Winden richtet.

TOP 9. Verschiedenes

Genehmigt

Ende der Sitzung um 13:15 Uhr