

Öffentliches Protokoll
6. Sitzung der Fluglärm-Kommission Verkehrsflughafen Sylt
21. Februar 2019, 11:00 Uhr

Gemeindehaus der Gemeinde Westerland

1. TOP Eröffnung der Sitzung

Beginn der Sitzung: 11:10 Uhr

- Begrüßung durch die stellvertretende Vorsitzende Frau Steffens - Fluglärminitiative Sylt e.V. -
Die Vorsitzende begrüßt die Mitglieder der Fluglärmkommission und die Gäste
- Feststellung der Beschlussfähigkeit
Die Kommission ist beschlussfähig.
- Vor Eintritt in die weitere Tagesordnung ist die Tagesordnung um notwendige Punkte zu ergänzen.

Änderungsvorschlag

TOP 1	Eröffnung der Sitzung	
TOP 2	Bestellung neuer Kommissionsmitglieder	
TOP 3	Wahl einer neuen Vorsitzenden	
TOP 4	Einsichtnahme in die ermittelten Messergebnisse des Jahres 2018	bisher TOP 2
TOP 5	Nachtflüge und außerplanmäßige Flüge.	bisher TOP 3
TOP 6	Wie kann die Lärmbelastigung dauerhaft weiter gesenkt werden?	bisher TOP4
TOP 7	Sicherheit/Länge der Landebahn	bisher TOP 5
TOP 8	Verschiedenes	

Die Kommissionsmitglieder stimmen der Aufnahme der neuen Tagesordnungspunkte zu; diese erhalten die neue o.a. Reihenfolge

2. TOP Bestellung neuer Mitglieder der Fluglärmkommission

Für die Gemeinde Sylt werden ein neues Mitglied der Fluglärmkommission sowie ein neues Ersatzmitglied benannt.
Nachdem der bisherige Vorsitzende der Fluglärmkommission verstorben war, wurde von der Gemeinde noch kein neuer Vertreter benannt.
Der Vertreter der Luftfahrtbehörde stimmt der Berufung der genannten Personen gem. § 32 b Abs. 5 Satz LuftVG als Mitglieder der Fluglärmkommission zu

3. TOP Wahl der / s Vorsitzenden

Es muss eine neue Vorsitzende gewählt werden.
Nach der Geschäftsordnung müssen für die Wahl der / des Vorsitzenden zwei Drittel der Mitglieder anwesend sein, § 4 Abs. 1 Geschäftsordnung.
Außer der Gemeinde Wenningstedt-Braderup waren die anderen 6 Stellen/öffentliche Einrichtungen ordnungsgemäß vertreten. Von den zwei für die Gemeinde Sylt anwesenden Vertretern war nur eine Person stimmberechtigt.

Die bisherige stellvertretende Vorsitzende, Frau Steffens erklärt sich bereit, das Amt der Vorsitzenden zu übernehmen und fragt, ob ein weiteres Mitglied der Kommission ebenfalls kandidieren würde. Das war nicht der Fall. Frau Steffens wird **einstimmig als Vorsitzende gewählt**.

Da Frau Steffens bislang stellvertretende Vorsitzende war, muss auch eine neue Vertreterin / Vertreter gewählt werden.

Die Vertreterin der Gemeinde Westerland erklärt sich bereit zu kandidieren. Sie wird ebenfalls **einstimmig als stellvertretende Vorsitzende** gewählt

Herr Hildebrandt erklärt gem. § 4 Abs. 3 der Geschäftsordnung die Zustimmung der Luftfahrtbehörde zur Wahl der Vorsitzenden und ihrer Stellvertreterin.

4. TOP Einsichtnahme in die durch den Flughafen Sylt GmbH ermittelten Messergebnisse des vergangenen Jahres

Zunächst wird bemängelt, dass in 2018 über einen längeren Zeitraum keine Messergebnisse vorgelegen haben.

Der Dienstleister konnte den, teilweise auch korrosionsbedingten, Ausfall der Messgeräte nicht erklären. Einige Geräte waren fast 4 Monate ausgefallen. Gegenwärtig sind alle Messgeräte wieder funktionsfähig.

Auf Nachfrage an den Vertreter des Flughafens: Bei der Zahl der Passagiere konnte, trotz der Insolvenz der Air Berlin, das Ergebnis des Vorjahres 2017 weitgehend gehalten werden, weil Condor den überwiegenden Teil der Flüge übernommen hatte, das bedeutet, dass keine Steigerung im Flugbetrieb stattgefunden hat aber auch keine deutliche Abnahme.

Der Vertreter der Luftfahrtbehörde wird gefragt, was die Luftfahrtbehörde unternimmt, wenn ein Teil der Messgeräte ausfällt.

Dieser erklärt, dass Messergebnisse teilweise durch Interpolation der Ergebnisse der anderen funktionsfähigen Messgeräte ermittelt werden können. Solange die vom OVG Schleswig vorgegebene Fluglärm-Obergrenze nicht überschritten wird, besteht kein akuter Handlungsbedarf für die Luftfahrtbehörde. Solange die Zahl der Flüge nicht deutlich ansteigt, spreche das dafür, dass der Fluglärm nicht zunimmt.

Nach der geänderten Flughafengenehmigung vom 7. Mai 2015 sind die Mess- und Auswertungsergebnisse der Genehmigungsbehörde und der Fluglärmkommission vierteljährlich mitzuteilen und zu veröffentlichen.

Der Vertreter des Flughafens erklärt sich bereit, die Messergebnisse und die Auswertungen gem. der Änderungsgenehmigung der Luftfahrtbehörde vom 7. Mai 2017 direkt an die Fluglärmkommission zu übersenden. Die Vorsitzende bittet darum, die Ergebnisse an ihre Mail-Adresse zu übermitteln.

Der Vertreter des Flughafens ergänzt, dass der Flughafen im regelmäßigen Kontakt mit der Luftfahrtbehörde stehe und dass über Auffälligkeiten im Flugbetrieb und bei den Messergebnissen sehr wohl regelmäßig gesprochen werde; es sei nicht so, dass keinerlei Kontrolle stattfinde; man könne diese Art der Kommunikation zumindest als stichprobenartige Kontrolle im Hinblick auf den zulässigen Fluglärm ansehen.

Der Vertreter der Luftfahrtbehörde wird gebeten, zu prüfen, in welcher Form diese Daten veröffentlicht werden können, ohne dass Rückschlüsse auf einzelne Flüge und personenbezogene Daten gezogen werden können.

Es wird festgestellt, dass in 2018 einzelne Nachtflugereignisse stattgefunden haben, diese sollen ggfs. unter dem TOP 5 angesprochen werden.

5. TOP Nachtflüge und außerplanmäßige Flüge

In 2018 haben einzelne Nachtflugereignisse stattgefunden.

Insbesondere am 15. Juli 2018 hat nach den Messergebnissen ein Nachtflug stattgefunden, den der Vertreter des Flughafens ad hoc nicht beantworten kann. Er wird sich um Aufklärung bemühen und das Ergebnis (Maschine, Airline, Ereignis) mitteilen.

Der Vertreter der Luftfahrtbehörde teilt mit, dass nach der Entscheidung des OVG im Jahr bis zu 15 Nachtflüge zulässig sind, dabei werden Notfalleinsätze (insbes. Rettungshubschrauber) nicht mitgerechnet.

Der Vertreter des Flughafens erläutert, dass seit dem letzten Jahr die Airlines größere Zeitpuffer in Anspruch nehmen, das hänge insbesondere mit Streiks z.B. durch Bodenpersonal, Kabinenpersonal, Abfertigungspersonal, Piloten, und durch Witterungseinflüsse und andere verspätete Flüge eingetretene Verzögerungen und die damit verbundenen Schadensersatzansprüche zusammen.

Wenn infolge derartiger Einflüsse ein Abflug ab Westerland für über 200 Passagiere vor 22:00 Uhr nicht mehr möglich sei, dann müsse die Flughafen GmbH abwägen, ob wegen des Flugverbotes die Passagiere in welcher Form auch immer auf der Insel Sylt untergebracht werden müssen, was in der Hauptsaison nicht möglich ist, oder ob gegen das Verbot verstoßen wird und die Maschine auch nach 22:00 Uhr noch startet.

Es wird festgestellt, dass der überwiegende Teil der in den Messprotokollen ausgewiesenen Nachtflugereignisse durch den Einsatz des Rettungshubschraubers verursacht war.

Am 15. Juli 2018 hat ein Nachtflugereignis gegen 23:00 Uhr stattgefunden, der Vertreter des Flughafens wird die Umstände aufklären und berichten.

Auf Nachfrage der Vorsitzenden bietet der Vertreter des Flughafens für die Mitglieder der Fluglärmkommission einen Informationstermin auf dem Flugplatz an.

Als Termin für diese Besichtigung wird der 4. Juli 2019 am Flughafen Sylt vereinbart. Treffpunkt ist der Terminal 1 an der Information

6. TOP Wie kann die Lärmbelastung dauerhaft weiter gesenkt werden?

Die Vertreterin der Gemeinde Westerland fragt, ob anstelle eines Anfluges über Keitum ein Anflug von Süden über das Rantum-Becken möglich ist; der Anteil der betroffenen Wohngebiete sei dann deutlich geringer.

Der Vertreter der Luftfahrtbehörde erläutert: jeder Kurvenflug verursacht für die Steuerung mehr Turbinenleistung und daher auch mehr Fluglärm.

Man müsse auch berücksichtigen, dass bei einem Anflug über das Rantum-Becken andere, neue Betroffenenheiten ausgelöst würden. Ob die Anzahl der Lärm-Betroffenen geringer werde, sei zweifelhaft.

Tagsüber seien die entscheidenden Kriterien für einen Anflug: Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz.

Nachts: Sicherheit, Umweltschutz, Wirtschaftlichkeit

Bei Abwägung dieser Kriterien sei der Anflug von Osten über Keitum vorzuziehen.

Es wird gefragt, ob man in der Entgeltordnung einen Rabatt vorsehen könne, wenn eine umweltfreundliche Anflug- oder Startrichtung gewählt werde.

Von Seiten des Flughafenbetreibers wird erwidert, dass die Flughafenentgelte in Westerland im Bundesvergleich ohnehin die höchsten seien, daher wäre eine weitere Erhöhung der Flughafenentgelte nicht sinnvoll. Das gelte auch für einen Rabatt besonders lärmgeminderter Maschinen.

Der Vertreter der DFS ergänzt, die Fluggesellschaften würden die Entscheidung zum Einsatz von lärmgeminderte Maschinen nicht von den Flughafenentgelten einzelner Flugplätze abhängig machen. Die Fluggesellschaften würden die Luftfahrzeuge insgesamt in einem Deutschland- oder europaweiten Ablaufplan einsetzen und könnten dabei einzelne geringere oder höhere Benutzungsentgelte nicht berücksichtigen. In den letzten Jahren seien aber auch alle eingesetzten Maschinen durch besser lärmgeminderte ersetzt worden. Eine besondere Berücksichtigung bei den Benutzungsentgelten würde daher nicht zu dem Ergebnis einer Lärminderung führen.

7. TOP Landebahn?

In 2018 kam es wohl mehrfach zu Durchstartmanövern bzw. dem Abbruch von Landungen.

Es wird gefragt, ob die Air-Berlin-Maschine am 21. September 2018 auf die Grasfläche gekommen sei, weil die Start /Landebahn zu kurz ist.

Die Vertreterin der Flugsicherungsorganisation erklärt: zunächst muss darauf hingewiesen werden, dass die Start- und Landebahn für die nutzenden Luftfahrzeuge nicht „zu kurz“ ist. In diesem speziellen Fall hat die Maschine wohl zu spät aufgesetzt und ist u.U. etwas zu schnell gewesen; dadurch war die verbleibende Landebahn zu kurz und die Maschine ist über die Bahn hinaus auf das Gras gerollt. Die Maschine hatte keine Schäden, die Passagiere konnten aussteigen und die Maschine konnte später wieder normal starten.

Es gebe unterschiedliche Gründe dafür, dass eine Landung einmal abgebrochen werden muss, z.B. Witterungseinflüsse wie Seitenwind, plötzliche Windböen, Vogelflug, mit denen der Pilot vorher nicht gerechnet hatte bzw. die unerwartet aufgetreten sind.

Das sei aber normal und der Pilot trage die Verantwortung dafür, dass er einen Start oder eine Landung durchführt oder abbricht.

Die Flugsicherung teilt dem Piloten eventuelle Umstände mit, die für die Entscheidung einer Landung oder eines Startes von Bedeutung sein können, z.B. Hinweis auf Seitenwinde, eventuellen Vogelschlag usw. und der Pilot entscheidet, ob er die Landung durchführt oder nicht. Es kommt durchaus vor, dass der Pilot abbricht und (in Ausnahmefällen) sogar nach Hamburg fliegt, um dort zu landen.

8. TOP Verschiedenes

Die nächste Sitzung soll am 21. Februar 2020 stattfinden

Ende der Sitzung um 13:10 Uhr