

Vermerk zum Antrag
AN/031/2012
von
Bündnis 90/Die Grünen
mit Eingang vom 19.04.2012 zum Thema
Fluglärm
für den Umweltausschuss am
13.06.2012

1. Zum Thema Lärmschutzprogramm

Der Hamburger Flughafen hat im April 2012 sein 9. Lärmschutzprogramm gestartet. Durch eine Neuregelung der Lärmschutzzonen für den Tag- und Nachtflugbetrieb stehen nun mehr Anwohnern als bisher Zuschüsse für bauliche Lärmschutzmaßnahmen an ihren Wohnhäusern zu. Demnach erhalten Hauseigentümer Zuschüsse nun bereits ab einer Lärmbelastung von 65 Dezibel. Bislang hatte der Wert bei 75 Dezibel gelegen. Für die Nacht gelten noch schärfere Grenzwerte (siehe Anlage Pressemitteilung).

Diese Neuregelung von Lärmschutzzonen betrifft Hamburger Stadtgebiet und Schleswig-Holsteinische Kommunen; sie wurde in beiden Ländern in Form von Landesverordnungen gesetzlich verankert (siehe Anlage Landesverordnung).

Der Kernpunkt des 9. Lärmschutzprogramms ist also die Bildung neuer Lärmschutzzonen, die das Stadtgebiet von Ahrensburg allerdings nicht betreffen (siehe Anlage Übersichtskarte Lärmschutzbereiche). Für die Stadt Ahrensburg werden somit keine Zuschüsse für bauliche Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt, weil die Fluglärmbelastung hier zu gering ist.

2. Zum Thema Fluglärmschutzkommission

Zur Kenntnis ist das Protokoll der 201. Sitzung der Lärmschutzkommission vom 17.06.2011 beigefügt. Hingewiesen sei insbesondere auf Seite 2 TOP 3 der Sitzung mit dem Titel: „*Möglichkeit des Umfliegens von Ahrensburg in den Nachtstunden*“.

Pressemitteilung

16.04.2012 Schallschutz für die Nachbarn - Hamburg Airport startet 9. Lärmschutzprogramm

Hamburg Airport startet gemeinsam mit dem Senat der Freien und Hansestadt Hamburg und der Landesregierung von Schleswig-Holstein das 9. Lärmschutzprogramm. Hintergrund ist die Novellierung des Fluglärmsgesetzes (FluLärmG) aus dem Jahr 1971, die 2007 durch den Bundesgesetzgeber beschlossen wurde. Seitdem waren die Landesregierungen aufgefordert, den neuen Lärmschutzbereich zu definieren. Nachdem die notwendigen und umfangreichen Berechnungsgrundlagen geschaffen waren, wurden die neuen Schutzzonen in Hamburg und Schleswig-Holstein im Januar/Februar 2012 durch die jeweiligen Fluglärmschutzverordnungen verabschiedet und sind Mitte April in Kraft getreten.

Nach dem Fluglärmsgesetz haben Anwohner in der neuen Tag-Schutzzone 1 und der ebenfalls neuen Nacht-Schutzzone Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen. Dies beinhaltet Schalldämm-Maßnahmen an den Umfassungsbauteilen von Aufenthaltsräumen, wie den Einbau von Schallschutzfenstern oder die Dämmung von Dächern, als auch die Installation von Schalldämmlüftern in Schlafräumen.

„Ein großer Teil der Gebäude in den Lärmschutzzonen ist bereits durch unsere bisherigen Programme mit Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ausgestattet“, sagt Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung am Hamburg Airport. Er weist damit auf die insgesamt acht Lärmschutzprogramme hin, die der Flughafen in den vergangenen 30 Jahren in seiner Nachbarschaft bereits umgesetzt hat. Rund 38 Millionen Euro hat Hamburg Airport in diese Lärmschutzprogramme investiert. Hamburgs Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt, Jutta Blankau, begrüßt das neue Lärmschutzprogramm. „Lärm gehört zu den größten Umweltproblemen in dicht-besiedelten Regionen. Das neue Lärmschutzprogramm des Hamburger Flughafens gibt jetzt noch mehr Hamburgern die Möglichkeit, Zuschüsse für Lärmschutzmaßnahmen an ihren Wohnungen und Häusern zu beantragen und sich so besser gegen Fluglärm zu schützen.“

Schleswig-Holsteins Umweltministerin Dr. Juliane Rumpf sagte: „Ich freue mich, dass der Lärmschutz für die Bevölkerung im Umfeld des Hamburger Flughafens verbessert wird. Wir haben wichtige Grundlagen hierfür neu geschaffen. Mein Dank gilt auch der Flughafen Hamburg GmbH, die ihr Interesse am Thema Lärmschutz durch die vorzeitige Umsetzung ihrer Verpflichtungen aus dem Fluglärmsgesetz zeigt und damit signalisiert, beim Lärmschutz der betroffenen Bevölkerung auch in Schleswig-Holstein weiterhin entgegen zu kommen.“

Neu: Tag- und Nacht-Schutzzonen

Teil der Neufassung des Gesetzes, das bundesweit gilt, sind neue Lärmschutzzonen. Wichtigste Neuerung ist die Einführung einer Nachtschutz- und zweier Tag-Schutzzonen. Welche Straßenzüge in welche Zonen fallen, kann in Detailplänen, die in den Bezirksämtern und bei den betroffenen Kommunen in Schleswig-Holstein ausliegen, nachgelesen oder im Internet abgerufen werden: <http://www.hamburg.de/fluglaermSchutzbereich> und http://www.schleswig-holstein.de/Umwelt_und_wirtschaft/DE/Immission/Klima/08_Laerm/06_Fluglaerm/04_FlugLaermSchutzVO/01_Hamburg/ein_node.html.

Niedrigere Schallwerte, mehr Schutz

Durch das neue Gesetz haben Anwohner bereits ab niedrigeren Schallwerten als bisher Anspruch auf Kostenerstattung für Lärmschutzmaßnahmen an ihren Gebäuden. In der Tag-Schutzzone 1 wurde dieser Wert bei Bestandsflughäfen von 75 dB(A) auf 65 dB(A) gesenkt, in der neu eingeführten Nacht-Schutzzone gilt ein außerhalb des Gebäudes prognostizierter Wert von 55 dB(A). Außerdem umfasst die Nacht-Schutzzone jene Gebiete, in denen in Schlafräumen nachts regelmäßig (mindestens sechsmal pro Nacht) ein Schallwert von 57 dB(A) oder mehr prognostiziert wird.

Durch die Einführung der Nacht-Schutzzone haben nun auch Bewohner von Stadtteilen, in denen es bisher keine Förderung durch die Lärmschutzprogramme von Hamburg Airport gab, Anspruch auf Schalldämmmaßnahmen. Sowohl in der Tag-Schutzzone 1 als auch in der Nacht-Schutzzone werden neben den Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern bei Bedarf jetzt auch Dämmungsmaßnahmen an Fassaden und Dächern umgesetzt.

150 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche für Schallschutz

Hausbesitzer haben nach der Gesetzesnovelle Anspruch auf die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen in Höhe von maximal 150 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche. Alles, was darüber hinausgeht, muss der Antragsteller übernehmen. Voraussetzung für die Erstattung einer Schalldämm-Maßnahme in den Gebäuden ist u. a. die Ermittlung des Bauschalldämm-Maßes (dies gibt an, inwieweit ein Gebäudeteil Schall dämmen kann) und die Feststellung, dass schallverbessernde Maßnahmen gemäß der 2. Fluglärmschutzverordnung notwendig sind.

Hamburg Airport macht seinen Nachbarn das Angebot, dass ein vom Flughafen beauftragter unabhängiger Gutachter das Wohngebäude besichtigt. In diesem Fall übernimmt der Flughafen die Kosten für den Gutachter in voller Höhe. Der Anspruchsbetrag (max. 150 Euro/Quadratmeter Wohnfläche) fließt dann vollständig in die baulichen Maßnahmen für den Schallschutz.

Großes Auftragsvolumen = günstige Konditionen bei Handwerkern

Auch bei den Handwerkskosten können sich Anwohner günstige Tarife sichern, da Hamburg Airport für alle Arbeiten Rahmenverträge mit Handwerksunternehmen abschließen wird. Durch dieses große Auftragsvolumen erhält der Flughafen günstigere Konditionen als ein einzelner Hauseigentümer. „Diese günstigeren Konditionen werden wir an den Antragsteller eins zu eins weitergeben“, sagt Michael Eggenschwiler. „Die Nachbarn profitieren direkt davon, indem sie für den ihnen nach dem Fluglärmsgesetz zustehenden Höchstbetrag quantitativ mehr Schallschutz erhalten.“

Schneller als gesetzlich gefordert

Laut Fluglärmsgesetz ist der Zeitpunkt der Erstattung in Abhängigkeit von der an einem Wohnhaus ermittelten Schallintensität zeitlich gestaffelt. In vielen Fällen entstehen gesetzliche Ansprüche daher erst sechs Jahre nach der nun erfolgten Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Hamburg Airport hat sich jedoch zu Gunsten seiner Nachbarn dazu entschieden, den Ablauf dieser ihm gesetzlich eingeräumten Frist nicht abzuwarten. Jeder Nachbar, der Anspruch auf die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen hat, kann daher sofort den Antrag stellen.

Durch seine acht Lärmschutzprogramme hat Hamburg Airport in den vergangenen 30 Jahren bereits 15.000 Wohneinheiten in der Nachbarschaft mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Hinzu kommen 9.300 Schalldämmlüfter in Schlafräumen, die für frische Luft sorgen, ohne dass ein Fenster geöffnet werden muss.

Der Weg zum Antrag

Zur Erstattung der Kosten für die baulichen Schallschutzmaßnahmen müssen Anwohner bei ihrem jeweils zuständigen Bezirksamt oder ihrer zuständigen Bauaufsichtsbehörde (beim Kreis Pinneberg oder Stadt Norderstedt) einen Antrag stellen. Die An-

tragsformulare erhalten sie dort. oder im Internet unter www.hamburg.de/fluglaerm bzw. für Schleswig-Holstein unter www.schleswig-holstein.de - Suchwort: Fluglärm.

Die Antragsbearbeitung erfolgt in zwei Stufen. In der ersten Stufe wird die Lage des Grundstücks geprüft. Liegt es in der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone, fordert die zuständige Behörde (Bezirksamt oder Bauaufsichtsbehörde) bei Bedarf anschließend alle notwendigen Unterlagen vom Hausbesitzer an. In der zweiten Stufe stellt ein Gutachter im Rahmen einer „Schalltechnischen Objektbeurteilung“ fest, welche Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Wählt der Eigentümer hierfür den unabhängigen Gutachter, den Hamburg Airport beauftragt, trägt der Flughafen die Kosten dafür. Für die Gutachterkosten muss der Antragsteller dann nicht in Vorleistung treten. Sie werden außerdem nicht auf die Höchstkostenbegrenzung angerechnet, so dass die volle Fördersumme für die schalltechnischen Maßnahmen verwendet werden kann.

Weitere Vorteile entstehen, wenn der Hausbesitzer für den Einbau Handwerksbetriebe wählt, die einen Rahmenvertrag mit Hamburg Airport haben. Denn in dem Fall gibt der Flughafen diese günstigen Konditionen eins zu eins an den Antragsteller weiter.

Ihr Pressekontakte:

Kerstin Graupner
Pressesprecherin
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Telefon: 040 42840 3249
Email: pressestelle@bsu.hamburg.de

Christian Seyfert
Pressesprecher
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
Telefon: 0431 988 7201
Email: pressestelle@mlur.landsh.de

Stefanie Harder
Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Hamburg Airport
Telefon: 040 5075 3611
Email: presse@ham.airport.de

© Flughafen Hamburg GmbH

**Landesverordnung
über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Hamburg
(LFlugLSVO Hamburg)**

Vom 13. März 2012

GS Schl.-H II, Gl.Nr. B 2129-6

Aufgrund des § 4 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) verordnet die Landesregierung:

§ 1

Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm in der Umgebung des Verkehrsflughafens Hamburg wird der in § 2 bestimmte Lärmschutzbereich festgesetzt.

§ 2

Der Lärmschutzbereich gliedert sich in zwei Tag-Schutzzonen (Tag-Schutzzonen 1 und 2) und eine Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Die Schutzzonen umfassen das sich auf dem Territorium Schleswig-Holsteins befindliche Gebiet außerhalb des Flughafengeländes. Die Schutzzonen werden jeweils bestimmt durch gerade Verbindungslinien zwischen den Kurvenpunkten nach Anlage 1.

§ 3

(1) Liegt eine bauliche Anlage zum Teil im Lärmschutzbereich, gilt sie als ganz im Lärmschutzbereich gelegen. Liegt eine bauliche Anlage zu einem Teil in der Tag-Schutzzone 1, der Tag-Schutzzone 2 oder in der Nacht-Schutzzone, gilt sie als ganz in der jeweiligen Schutzzone gelegen. Liegt eine bau-

liche Anlage in der Tag-Schutzzone 1 und in der Tag-Schutzzone 2, gilt diese als ganz in der Tag-Schutzzone 1 gelegen.

(2) Auf die Errichtung einer baulichen Anlage ist Absatz 1 entsprechend anzuwenden.

§ 4

(1) Der nach § 2 bestimmte Lärmschutzbereich ist in folgenden topographischen Übersichtskarten im Maßstab 1:50 000 dargestellt:

1. Lärmschutzbereich (Tag-Schutzzonen 1 und 2, Nacht-Schutzzone),
2. Tag-Schutzzonen (Tag-Schutzzonen 1 und 2),
3. Nacht-Schutzzone.

Die topographischen Übersichtskarten sind dieser Verordnung als Anlage 2 bis 4 beigelegt.

(2) Der Lärmschutzbereich wird ferner in Karten im Maßstab 1:5 000, jeweils für die Tag-Schutzzonen und Nacht-Schutzzone, dargestellt. Diese Karten sind bei der Stadt Norderstedt, Rathausallee 50, 22846 Norderstedt zu jedermanns Einsicht archivmäßig gesichert niedergelegt.

§ 5

Die Anlagen 1 bis 4 sowie die Karten im Maßstab 1:5 000 sind Bestandteile dieser Verordnung.

§ 6

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Die vorstehende Verordnung wird hiermit ausgefertigt und ist zu verkünden.

Kiel, 13. März 2012

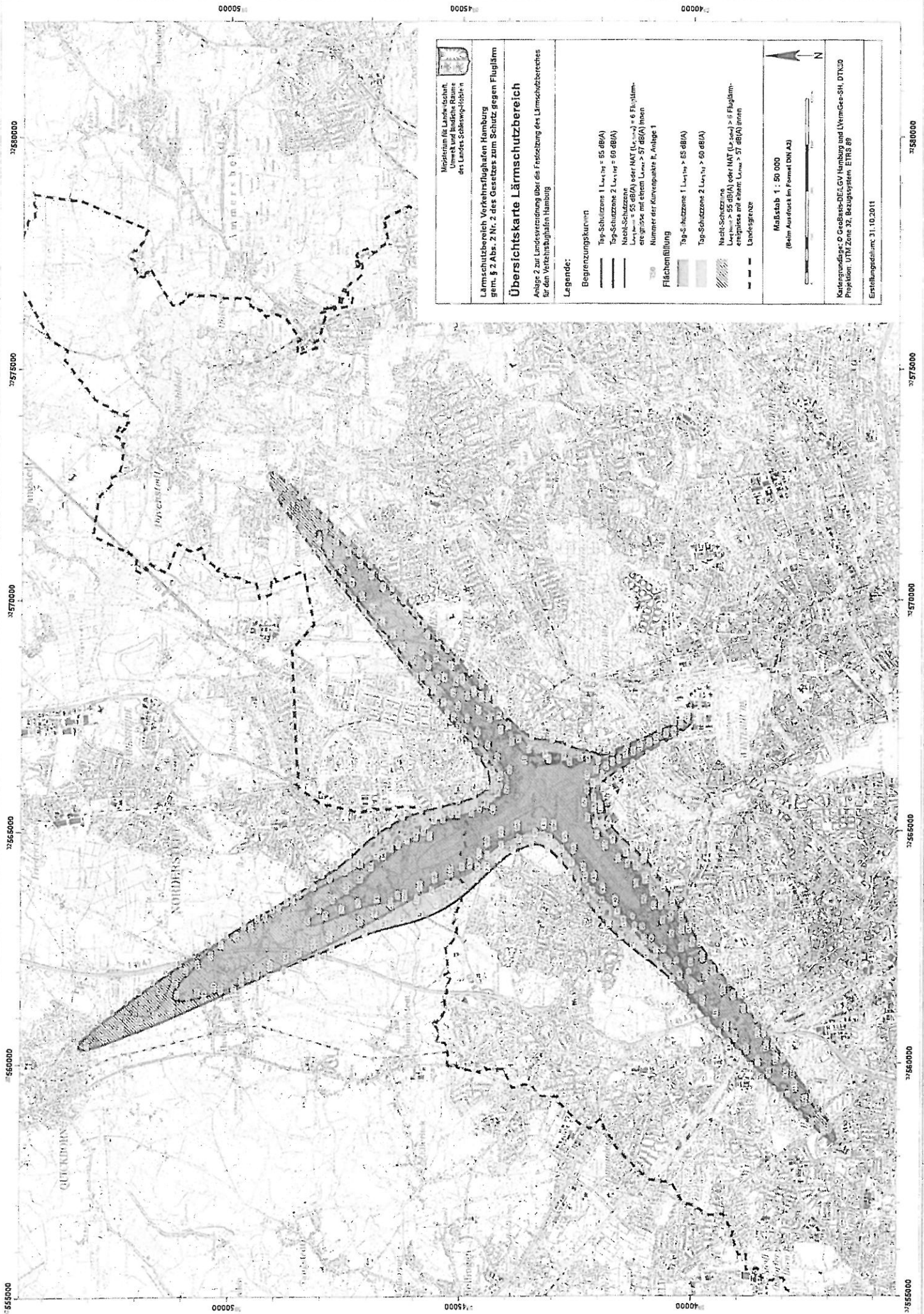
Peter Harry Carstensen
Ministerpräsident

Dr. Juliane Rumpf
Ministerin
für Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume

Jost de Jager
Minister
für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Anl. 1

Anl. 2



Ministerium für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
des Landes Schleswig-Holstein

Lärmschutzbereich Verkehrsflughafen Hamburg
gem. § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

Übersichtskarte Lärmschutzbereich
Anlage 2 zur Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches
für den Verkehrsflughafen Hamburg

Legende:

- Begrenzungskurven**
- Tag-Schutzzone 1 $L_{Aeq,T} \leq 55 \text{ dB(A)}$
 - Tag-Schutzzone 2 $L_{Aeq,T} \leq 60 \text{ dB(A)}$
 - Nacht-Schutzzone
 $L_{Aeq,N} \leq 55 \text{ dB(A)}$ oder NAT ($L_{Aeq,N} = 6 \text{ Flugdim-}$
ergebnisse mit einem $L_{Aeq,N} > 57 \text{ dB(A)}$ innen
 - Flächenfärbung
 - Tag-Schutzzone 1 $L_{Aeq,T} > 55 \text{ dB(A)}$
 - Tag-Schutzzone 2 $L_{Aeq,T} > 60 \text{ dB(A)}$
 - Nacht-Schutzzone
 $L_{Aeq,N} > 55 \text{ dB(A)}$ oder NAT ($L_{Aeq,N} > 6 \text{ Flugdim-}$
ergebnisse mit einem $L_{Aeq,N} > 57 \text{ dB(A)}$ innen
 - Landesgrenze

Maßstab 1 : 50 000
(Beim Ausdruck im Format DIN A3)



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGV Hamburg und LVM Geo-SH, DTU30
Projektion: UTM Zone 32, Bezugsystem: ETRS 89
Erstellungsdatum: 31.10.2011

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 201

02.08.2011

Niederschrift
über die 201. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 17.06.2011

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und dankt den ausscheidenden Mitgliedern für ihre verdienstvolle Mitarbeit in der Kommission. Die Kommission ist beschlussfähig.

Änderung zur Tagesordnung: TOP 4 und TOP 5 werden zusammengefasst.

TOP 1

Beschlussfassung über die Niederschrift der 200. FLSK-Sitzung am 25.02.2011

Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

TOP 2

Antrag zum Verlassen der Standardabflugrouten (SID) (FLSK-Drs. 06/11)

Ein Vertreter der DFS erklärt, dass eine Zunahme der Abweichungen von den Standardabflugrouten in den letzten Jahren nicht festgestellt worden sei. Die nach NIROS (Noise Impact Reduction and Optimization System) festgelegten Routen seien für die Piloten bindend, grundsätzlich bis zu Höhen von 3000 ft / 5000 ft. Die DFS dürfe jedoch aus Sicherheits- oder Verkehrsabwicklungsgründen ab 2000 ft Höhe von den SID's abweichende Routen vorschreiben.

Nach lebhafter, kontroverser Debatte, betont der Vertreter der BSU, dass die im Jahr 2009 häufigen Routenabweichungen in Richtung Garstedt / Quickborn im Jahr 2010 stark zurückgegangen seien. Auf die Forderung nach neuer Festlegung der Flugerwartungsgebiete erwidert ein Vertreter der DFS, dass die Verordnung über die Abflugrouten nur in Textform vorliege und eine Streuung der Flugbewegungen wegen technisch bedingter Toleranzen, z. B. unterschiedlicher Flugzeugtypen unvermeidbar sei (vgl. FLSK-Drs. 05/11). Gleichwohl hält ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm die Anzahl der Flugroutenabweichungen für so gravierend, dass Handlungsbedarf bestehe. Daher wird der Antrag ergänzt (Ergänzung fett gedruckt) und darüber abgestimmt:

Antrag zur 201. FLSK-Sitzung zum Verlassen der Standardabflugrouten (SID)

Die Fluglärmenschutzkommission möge beschließen:

Die DFS wird ersucht,

*ihre Haltung bzgl. der „lärmrelevanten Höhen“ (3000 ft für Propellermaschinen, 5000 ft für Strahlenflugzeuge) zum Verlassen der SID zu überprüfen, mit dem Ziel, diese **auf Höhen wie z.B. in Frankfurt** anzuheben.*

Begründung:

Die technische Ausrüstung der modernen Flugzeuge hat sich heute im Vergleich zu früheren Jahren verändert. Die Maschinen können aufgrund der besseren Steigleistung die Standard-Instrumenten-Abflugroute - und damit das sogenannte Flugerwartungsgebiet - eher verlassen und belasten damit Gebiete, die früher unbelastet waren. Das macht die anhängende Grafik deutlich, die schon eine sehr frühe, deutliche Abweichung von der DFS-Standardabflugroute (in diesem Falle AMLUH7B) sichtbar macht. Gerade vor diesem Hinter-

grund wird das NIROS-System konterkariert, das bei der Erstellung der Abflugrouten als Simulationsmodell sinnvolle Hinweise zur Lärmbelastung gibt. Eine Anhebung der Höhen, unter denen Lärmschutzgründe für die Verkehrslenkung maßgeblich sind, scheint deshalb angebracht und notwendig. So sind z.B. am Frankfurter Flughafen diese Höhen mit 6000 ft und 10000 ft (nachts) für Strahlenflugzeuge deutlich höher (siehe FLSK-Drucksache 14/05).

Die Kommission stimmt dem Antrag bei einer Enthaltung mehrheitlich zu.

TOP 3

Möglichkeit des Umfliegens von Ahrensburg in den Nachtstunden

Ein Vertreter der DFS stellt das Ergebnis der Diskussion bezüglich der Möglichkeit der nächtlichen Lärmreduzierung über Ahrensburg (vgl. TOP 4 der 198. FLSK-Sitzung) vor:

Sofern die Landepiste 23 auch nach 22:00 Uhr LCL als Betriebspiste erforderlich ist, wird das Center Bremen, das für die Anflüge auf Hamburg zuständig ist, folgendermaßen verfahren:

1. Sofern es das Verkehrsaufkommen ermöglicht, wird das Center Bremen in der Zeit von 22.30 LCL bis 06.00 LCL die Freigaben zum Endanflug für Anflüge aus südlichen Anflugrichtungen auf die Piste 23 des Flughafens Hamburg außen (östlich) um Ahrensburg herumführen.
2. Ausgenommen von dieser Regelung sind Flüge mit Vorrangbehandlung (z. B. Status HEAD, SAR, HOSP, Vermessungsflüge, etc.). Des Weiteren kann es aus meteorologischen Gründen ebenfalls zu Abweichungen kommen (z. B. Umfliegen von Gewittern).
3. Dies wird zum AIRAC 07APR11 in die Vorschriften eingebracht.

Mit dieser Vorgabe müsste sich die Anzahl der über Ahrensburg anfliegenden Luftfahrzeuge nach 22.30 Uhr spürbar verringern. Die Regelung gilt seit dem 01.04.2011.

In der anschließenden Diskussion hebt der Vertreter der DFS hervor, dass diese Vorgehensweise nur möglich würde, weil der Flugverkehr am späten Abend deutlich geringer sei als am Tag. Der Vertreter von Schleswig-Holstein begrüßt, dass zum Schutz dieses belasteten Gebietes eine Lösungsmöglichkeit gefunden werden konnte. Über die Erfahrungen damit soll am Ende des Jahres berichtet werden.

TOP 4

Diskussion über den ersten Entwurf des zur Ermittlung des Lärmschutzbereiches notwendigen Datenerfassungssystems (DES) zur Berechnung des Lärmschutzbereiches nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und

TOP 5

Stellungnahme zum Datenerfassungssystem (DES)

Der Fluglärmschutzbeauftragte berichtet, dass zu den verteilten Unterlagen lediglich eine Stellungnahme abgegeben wurde (vgl. FLSK-Drs. 07/11). Außerdem erteilte das Land Schleswig-Holstein an die Firma airsight GmbH den Auftrag zur Erstellung eines Prüfberichts zur Qualitätssicherung des DES. Ein Vertreter der Firma airsight GmbH stellt das Ergebnis vor (vgl. FLSK-Drs. 08/11). Die Überprüfung befasst sich insbesondere mit der Konsistenz und Vollständigkeit des 1124-seitigen DES und legt den Schwerpunkt auf die Kontrolle der Prognose. Zu loben seien die sehr gute, intensive Prognose und die Nutzung der Daten von Intraplan, die umfangreiche Dokumentation (130 S.) sowie die Verwendung bekannter Software, die eine Kontrolle vereinfache. Insgesamt gäbe es wenig Beanstandungen und es handle sich um ein DES von hoher Qualität. Nach ausführlicher Diskussion wird vereinbart, dass die Anmerkungen des Prüfberichts von den zuständigen Stellen im Entwurf des DES berücksichtigt und die entsprechenden Änderungen eingearbeitet werden sollen. In der 202. FLSK-Sitzung soll darüber berichtet und erste Ergebnisse der Berechnungen vorgestellt werden.

Der Forderung, den von der Luftwerft Lufthansa Technik AG (LHT) verursachten Bodenlärm, insbesondere Triebwerksprobeläufe und Rollverkehr auf dem Gelände der LHT sowie Kompensierungsprozesse im DES zu berücksichtigen, kann nicht entsprochen werden, weil dafür eine andere Rechtsgrundlage maßgeblich ist. Die Anlagen werden nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigt und überwacht. Daher wurde auch die Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe 1996 aus Immissionsschutzgründen und in Bezug auf das zu erreichende Schutzziel nach den materiellen Anforderungen der TA Lärm geplant.

Die Schallemissionen von Triebwerksprobeläufen sind nicht in der AzB vorgesehen und können daher auch nicht AzB-konform berechnet werden. Nach Mitteilung eines Vertreters der FHG finden Kompen-

sierungsvorgänge ca. 30 Mal im Jahr statt und dauern etwa 30 Minuten; auch sie hätten keinerlei Auswirkungen im DES und wären ebenfalls unerheblich beim Ergebnis der Schutzzonen. Dessen ungeachtet möchte der Antragsteller, dass die Daten freiwillig in das DES aufgenommen werden und stellt seinen Antrag entsprechend geändert (Änderung fett gedruckt) zur Abstimmung:

Stellungnahme zur 201. FLSK-Sitzung zum Datenerfassungssystem DES

Die FLSK möge wie folgt beschließen:

1. *Die FLSK begrüßt die umfassende Datenerhebung von Flug- und Bodenlärm im Rahmen der DES-Erstellung*
2. *Die FLSK stellt kritisch fest,*
 - a) *dass der gesamte durch die Lufthansa Technik AG verursachte Bodenlärm nicht erfasst wird. Das gilt insbesondere für die Triebwerksprobeläufe und den Rollverkehr auf dem Gelände der LHT.*
 - b) *dass der Bodenlärm bei Vorgängen auf den Kompensierscheiben (durch die LHT bei APU-Nutzung) auf dem Gelände des Flughafens Hamburg nicht Eingang in die Berechnung gefunden hat.*

*Die FLSK fordert die zuständigen Stellen auf, die unter 2. genannten Aspekte in den zweiten DES-Entwurf einfließen zu lassen, **ggf. durch ein Ergänzungsgutachten, das u.a. Auskunft darüber gibt, ob und ggf. wie sich die DES-Daten ändern würden.***

Begründung:

Der Hamburger Flughafen hat mit dem Sitz der Lufthansawerft eine im Bundesvergleich gesonderte Stellung. Das muss bei der Betrachtung der Lärmemissionen des Flughafens wertgeschätzt werden. Bei der Vorstellung der Erhebung der Daten sind die Flächen der LHT jedoch ausgenommen gewesen, mit der Begründung, die Lufthansawerft unterliege den Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Unabhängig von dieser rechtlichen Bewertung stellen die Vorgänge durch die Tätigkeiten der Lufthansawerft eine nicht unbedeutende Lärmquelle dar und sollten daher in die Erhebung der Daten einbezogen werden.

Die Kommission stimmt dem Antrag bei zwei Enthaltungen mehrheitlich zu.

TOP 6

Sonstiges

TOP 6.1

Der Vertreter des Bezirks Altona wünscht eine Diskussion über eine mögliche Streuung der Starts und Landungen über Altona, um die Belastung mehr zu verteilen. Diese Forderung steht im Gegensatz zu dem Anliegen des Vertreters aus dem Bezirk Hamburg-Nord und soll in der nächsten Sitzung erörtert werden.

TOP 6.2

Eine Frage nach dem Stand der neuen GO wird dahingehend beantwortet, dass in Kürze eine Abstimmung zwischen der BWVI und der BSU über die eingegangenen Änderungswünsche herbeigeführt werden und nach Information der Mitglieder in der nächsten Sitzung die Abstimmung erfolgen soll.

Für die Niederschrift:

gez.

Antje Wilkens

Genehmigt:

gez.

Wolfgang Kopitzsch