

*Anlage
zu TOP 11.1)*

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 vereinfacht. Insgesamt gäbe es wenig Beanstandungen und es handele 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 Kompass-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