

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 213
18.06.2014

Niederschrift

über die 213. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 13.06.2014

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Die Kommission ist beschlussfähig.

Die Sitzung beginnt mit einem kurzen Gedankenaustausch zu der vorangegangenen Bürgerfragestunde. Von mehreren Mitgliedern wird die sachliche und friedliche Atmosphäre unter der versierten Leitung des Vorsitzenden anerkennend hervorgehoben. So konnten Problembereiche näher beleuchtet und fachliche Hintergründe erläutert werden. Der FHG wird für die konstruktive Zusammenarbeit gedankt. Gleichwohl kündigt der Vorsitzende an, dass er plant, zusammen mit seinen Stellvertretern und anderen Beteiligten die Erfahrungen der ersten Fragestunde auszuwerten und mögliche Verbesserungen für das weitere Vorgehen aufzunehmen. Dabei sind beispielsweise die Themen zu berücksichtigen, wie künftig Fragen von nicht anwesenden Personen behandelt werden sollen, wie viele Fragen von einer Person annehmbar sind und wie FLSK-Mitglieder stärker in die Beantwortung eingebunden werden können.

TOP 1

Grundinstandsetzung Vorfeld 1 inkl. der Anschlüsse an das Pistensystem

Ein Vertreter der FHG stellt die geplanten Baumaßnahmen und Veränderungen vor (vgl. FLSK-Drs. 09/14). Da die bestehenden Rollwege sich im letzten Jahrhundert langsam entwickelt haben und teilweise aus den 40er oder 60er Jahren stammen, entsprechen sie nicht mehr den heutigen Anforderungen des operativen Betriebs. Außerdem sind sie auch durch Materialermüdung verbraucht, weil in den vergangenen Jahren meistens nur oberflächliche Reparaturen durchgeführt wurden. In Etappen soll bei laufendem Flugbetrieb zwischen 2015 und 2018 das Vorfeld 1, das dabei geringfügig verkleinert wird, von Grund auf erneuert werden, um für die heutigen Flugzeugmuster adäquate Bedingungen zu schaffen. Es ist die Einrichtung eines Doppelrollkorridors vorgesehen und die Möglichkeit, für die entferntere Zukunft maximal acht Großraumflugzeuge abzufertigen. Eine neue Sicherheitsstufe soll dem Piloten zukünftig Einsicht in die Rollwege ermöglichen. In der anschließenden Diskussion wird insbesondere auf die Flugzeugkategorien eingegangen sowie die Tatsache hervorgehoben, dass sich in den letzten 20 Jahren die Auslastung der Flugzeuge von 50 % auf durchschnittlich 75 % gesteigert hat und die Anzahl der Passagiere pro Flug stark gestiegen ist, auch durch die Zunahme der größeren Flugzeugtypen. Auswirkungen auf den Fluglärm während der Bauphase sind nicht auszuschließen, werden jedoch auch wetterabhängig sein. Die geplante Bauzeit innerhalb von vier Jahren ist so gering wie möglich gehalten worden, nächtliche Bauarbeiten sind nicht vorgesehen.

Ein Vertreter der FHG berichtet anschließend über die Ergebnisse der im Rahmen der Planung durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Die wichtigsten Umweltauswirkungen betreffen die Entwässerung, die durch die Baumaßnahme wesentlich verbessert werden soll. Das Oberflächenwasser aller Vorfeldflächen wird erfasst, kontrolliert, entsprechend behandelt und so die Belastung der Tarpenbek reduziert. Im Hinblick auf die Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen ist nur mit minimalen Änderungen zu rechnen, die unterhalb der Erheblichkeitsschwelle liegen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 2*Bürgerschaftliches Ersuchen zum Schutz gegen Fluglärm*

Die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) berichtet ausführlich über die einzelnen Punkte zum Beschluss des Umweltausschusses der Bürgerschaft, der zu mehr Schutz vor Fluglärm führen soll. Dabei geht es um Verzicht auf verkürzte Landeanflüge, mehr Einsatz von leiseren Flugzeugen, Weiterentwicklung der lärmabhängigen Landeentgelte, noch strengere Einhaltung der Betriebszeiten, Prüfung einer Allianz für Fluglärmenschutz sowie Prüfung einer Anpassung des Lärmdeckels, Einsatz auf Bundesebene für eine stärkere Gewichtung des Kriteriums Lärmschutz im Luftverkehrsrecht und mehr Transparenz zu Beschwerdelagen, Test- und Schulungsflügen. Die Bürgerschaft hat den Senat ersucht, die einzelnen Punkte zu prüfen, in der FLSK zu erörtern und im Oktober der Bürgerschaft darüber zu berichten. Daher sollen die einzelnen Punkte in der 214. FLSK-Sitzung im September nochmals umfassend diskutiert und der FLSK die Möglichkeit zur Stellungnahme und eingehenden Beratung gegeben werden. Mit der neuen Bürgerfragestunde ist bereits ein Schritt in Richtung Transparenz gegangen worden, weil die vorhandene Struktur damit ertüchtigt wird.

Die FLSB verweist auf ihren neuen Dienst im Internet, der aktuelle Kurzinformationen bietet <http://www.hamburg.de/fluglaerm/>

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3*Verlängerung des Endanflugs und Diskussion zur Auswertung des Probetriebes*

Die Vertreterin der DFS stellt das bereits mehrfach diskutierte Thema vor (vgl. FLSK-Drs. 10/14). Aktuell ist abschließend die Frage zu beantworten, ob und wie der Standardanflug verändert werden soll, um eine Lärmentlastung im Hamburger Nordosten (insbesondere im Bereich Duvenstedt) zu bewirken. Aus dem Bürgerschaftlichen Ersuchen zum Fluglärm hat sich die Erwartungshaltung ergeben, dass ein Probetrieb zum standardisierten ILS-Anflug (10 NM) eingerichtet werden sollte. Die DFS, die dem BAF untersteht, möchte jedoch ohne Beratung durch die FLSK keine Entscheidung in der Angelegenheit treffen.

Seit dem 01.07.2013 wird der Endanflug auf Bahn 23 nicht mehr bei 4 NM eingeleitet sondern individuell koordinierte Kurzanflüge müssen grundsätzlich so durchgeführt werden, dass der Endanflug mindestens 7 NM beträgt. Dieses Vorgehen wurde zeitweise mit Messungen begleitet. Vor Einführung des Probetriebes wurden jedoch keine Messungen durchgeführt und somit ist die Auswertung erschwert. Tatsächlich haben die Beschwerden seit Einführung des Probetriebes nicht abgenommen, denn obwohl Duvenstedt nicht mehr überflogen wird, liegt es querab der 6 NM und Flugverkehr ist dort weiterhin feststellbar.

In der ausführlichen, kontroversen Diskussion wird auch vorgeschlagen, die Erkenntnisse aus den vorhandenen Messdaten der mobilen Messstelle vom Herbst 2013 auf die übrigen Änderungsmöglichkeiten zu übertragen und im Hinblick auf die Gesamtlage auszuwerten. Der Vorsitzende entscheidet schließlich, dass die DFS zusammen mit den Airlines und der FHG eine Komplett Darstellung mit einem Vorschlag erarbeitet, über den in der 214. FLSK-Sitzung am 05.09.2014 abgestimmt werden soll. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Anflüge aus 10 NM keine Entlastung für Hamburger Bereiche, aber mögliche neue Konfliktpotentiale in Schleswig-Holstein ergeben würden. Zusätzlich ist zu beachten, dass eine Verlagerung des Verkehrs durch die Verlängerung der Anflugstrecke auf 10 NM besonders abends dazu führen würde, dass nicht alle Flüge zeitgerecht zur Landung gebracht werden könnten und sich weitere Verspätungen ergäben. Ein Standardanflug aus der Entfernung von 7 NM wäre realistisch, weil 50 % der Flugzeuge ohnehin bei 10 NM einfädeln.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4*Bericht über die ADF-Tagung im Mai 2014 in Düsseldorf*

Der Vorsitzende äußert die Absicht, wegen des Zeitmangels ausnahmsweise das ADF-Protokoll der Tagung vom Mai 2014 verteilen zu wollen. Er kündigt an, dass die ADF-Tagung im Frühjahr 2016 in Hamburg stattfinden soll.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5*Sonstiges*

Ein Vertreter der BVF weist darauf hin, dass sich der neue Lufthansa-Chef, Carsten Spohr kürzlich öffentlich kritisch zu Nachtflugbeschränkungen in Hamburg geäußert habe und er dieses Verhalten für

bedenklich hielte. Die Vertreterin der DLH merkt an, dass in der Rede wohl eher die Nachtflugsituation in Frankfurt gemeint war.

Weiterhin informiert er darüber, dass er in der Presse über die geplante Zusammenarbeit zwischen Norderstedt und Hamburg im Hinblick auf die weitere Lärmaktionsplanung speziell zur Verminderung des Fluglärms gelesen habe. Der Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein (MWAVT) wird in der nächsten Sitzung dazu berichten.

Der Vertreter der FHG gibt den Hinweis, dass die Bahn 05/23 vom 16. – 29.06.14 wegen dringender Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten zeitweise tagsüber gesperrt werden muss. Außerdem empfiehlt er, den ausliegenden Nachhaltigkeitsbericht des Flughafens sowie die Broschüre „Zahlen, Daten, Fakten“ mitzunehmen.

Er kündigt an, dass das DLR am 24.09.2014 die Ergebnisse des Forschungsprojekt SAMURAI vorstellen werde und die FHG Interessenten nachmittags zur Präsentation bitte.

Der Vorsitzende bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit und schließt die Sitzung um 14.05 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Harald Rösler

Anwesenheitsliste 213. Sitzung der Fluglärmschutzkommission am 13.06.2014

(M) = Mitglied, (S) = Stellvertreter, X=anwesend

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
1 Bezirk Hamburg-Nord				
Rösler (M)	Harald	X	42804.2232	harald.roesler@hamburg-nord.hamburg.de
Schepanski(S)	Kerstin		42804.2130	kerstin.schepanski@hamburg-nord.hamburg.de
Grube (M)	Detlev	X	5213873	dgrube@wtnet.de
Schmidt (S)	Thorsten			thorsten.schmidt@galnord.de
Carstensen (M)	Christian			christian.carstensen@bsu.hamburg.de
Winkel (S)	Helgard			Hn3573590@hansenet.de
Nielsen (M)	Karin	X		nielsen.karin@web.de
Scheuerl (S)	Christian			
2 Bezirk Eimsbüttel				
Dr. Sevecke (M)	Torsten		42801.2001	torsten.Sevecke@eimsbuettel.hamburg.de
Dittmer (S)	Jens	X	42801.3362	jens.dittmer@eimsbuettel.hamburg.de
Schneede (M)	Lieselotte	X	5602958	lieselotteschneede@t-online.de
Schwartau(S)	Pia			pia.Schwartau@gmx.de
Schemmel (M)	Marc			marcschemmel@aol.com
Düvel (S)	Wolfgang	X	040.572.60.256	info@wolfgangduevel.de
Gallun (M)	Hans-Dieter		38900714	d.gallun@gallun.de
Seidlitz (S)	Roland			juroseid@aol.com
3 Bezirk Wandsbek				
Wendt (M)	Gudrun			gudrun.wendt@gmx.de
Seier (S)	Heinz Werner	X	60671041	hseier@t-online.de
4 Bezirk Altona				
Langbehn (M)	Jürgen	X	42811.2803	Juergen.Langbehn@altona.hamburg.de
Kaeser (S)	Wolfgang		826118	wolfgang.kaeser@altona.hamburg.de
5 Stadt Norderstedt				
Grote (M)	Hans-Joachim		53595.306	Hj.Grote@wtnet.de
Borchardt (S)	Hauke		53595.300	hauke.borchardt@Norderstedt.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
6 Gemeinde Hasloh				
Brummund (M)	Bernhard		04106.2582	gemeinde@hasloh.de
Rühle (S)	Horst			gemeinde@hasloh.de
7 Stadt Quickborn				
Köppl (M)	Thomas		04106.611-200	thomas.koepl@quickborn.de
Hensel(S)	Klaus-H.	X	04106.81305	Hensel-k@arcor.de
8 Kreis Segeberg				
Wolf (M)	Thorsten	X	04551.951-0	thorsten.wolf@kreis-segeberg.de
Schröder (S)	Matthias			matthias.schroeder@kreis-segeberg.de
9 Kreis Pinneberg				
Lange (M)	Reimer	X	04101.3052.0	R.Lange@gawron24.de
Matthies (S)	Erwin		04106.5118	
10 Bundesvereinigung gegen Fluglärm				
Kraft (M)	Gebhard	X	5204180	misterkrafthamburg@googlemail.com
Wiederhold (S)	Herwart		5206781	hwwa@wtnet.de
Saalfeld (M)	Hans	X	5203795	U.Saalfeld@hotmail.de
Schwarz (S)	Hans		5231122	NIG-Fluglaermschutz@wtnet.de
Dr. Schülke (M)	Claus	X	3860.3530	clausSchuelke@wolfcollegen.de
Dr. Breyer (S)	Michael		04106.3485	michael.breyer@bvv-hamburg.de
11 Deutsche Lufthansa AG / Lufthansa Technik				
Dr. Köhler (M)	Ines	X	069.696.28309	Ines.Koehler@dlh.de
Dietz (S)	Michael			
12 Tuifly.com				
Budig (M)	Rudolf		0511.9727-245	Rudolf.budig@tuifly.com
Büntgen (S)	Jochen			Jochen.buentgen@tuifly.com
13 Deutsche Flugsicherung GmbH				
Schierhorn	Christine	X	040/507.117.100	christine.schierhorn@dfs.de
Hummert	Uwe	X	0421/5372153	uwe.hummert@dfs.de
14 Flughafen Hamburg GmbH				
Schmidt (M)	Axel	X	5075.1597	Aschmidt@ham.airport.de
Budde-Steinacker (S)	Volker	X	5075.2869	vbudde@ham.airport.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
15 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt				
Mundt (M)	Stefan	X	42840-8303	stefan.mundt@bsu.Hamburg.de
Krumm (S)	Alexander		42840-2499	alexander.krumm@bsu.hamburg.de
Dr. Schacht (M)	Uwe	X	42840-2412	uwe.schacht@bsu.hamburg.de
16 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein				
Krause (M)	Timo		0431-988.4696	timo.krause@wimi.landsh.de
Andresen (S)	Mona			mona.andresen@wimi.landsh.de
17 Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
Brückner (M)	Alexander	X	0431/988-7117	alexander.brueckner@melur.landsh.de
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
Gliesmann (S)	Ludger		04347-704-768	Ludger.gliesmann@llur.landsh.de
18 Handelskammer Hamburg				
Beine (M)	Christine		361.38-314	christine.beine@hk24.de
Anders (S)	Alexander	X	361.38-382	alexander.anders@hk24.de
19 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen				
Dr. Schiwiek	Michael	X	42841-1362	michael.schiwek@bwvi.hamburg.de
Dr. Tjardes	Ina	X	42841.1308	ina.tjardes@bwvi.hamburg.de
Krumm	Anne	X	42841.1625	anne.krumm@bwvi.hamburg.de
20 Fluglärmenschutzbeauftragte / Geschäftsführung FLSK				
Pieroh-Joußen	Gudrun	X	42840.2038	gudrun.pieroh-joussen@bsu.hamburg.de
Wilkens	Antje	X	42840.2411	antje.wilkens@bsu.hamburg.de
21 Gäste				
Wagner (BSU)	Torsten	X	42840.2387	torsten.wagner@bsu.hamburg.de
Neumeier	Carsten	X	5075-1420	cneumeier@ham.airport.de
Wallner	Matthias	X	0172-4131781	Matthias.wallner@tuifly.com

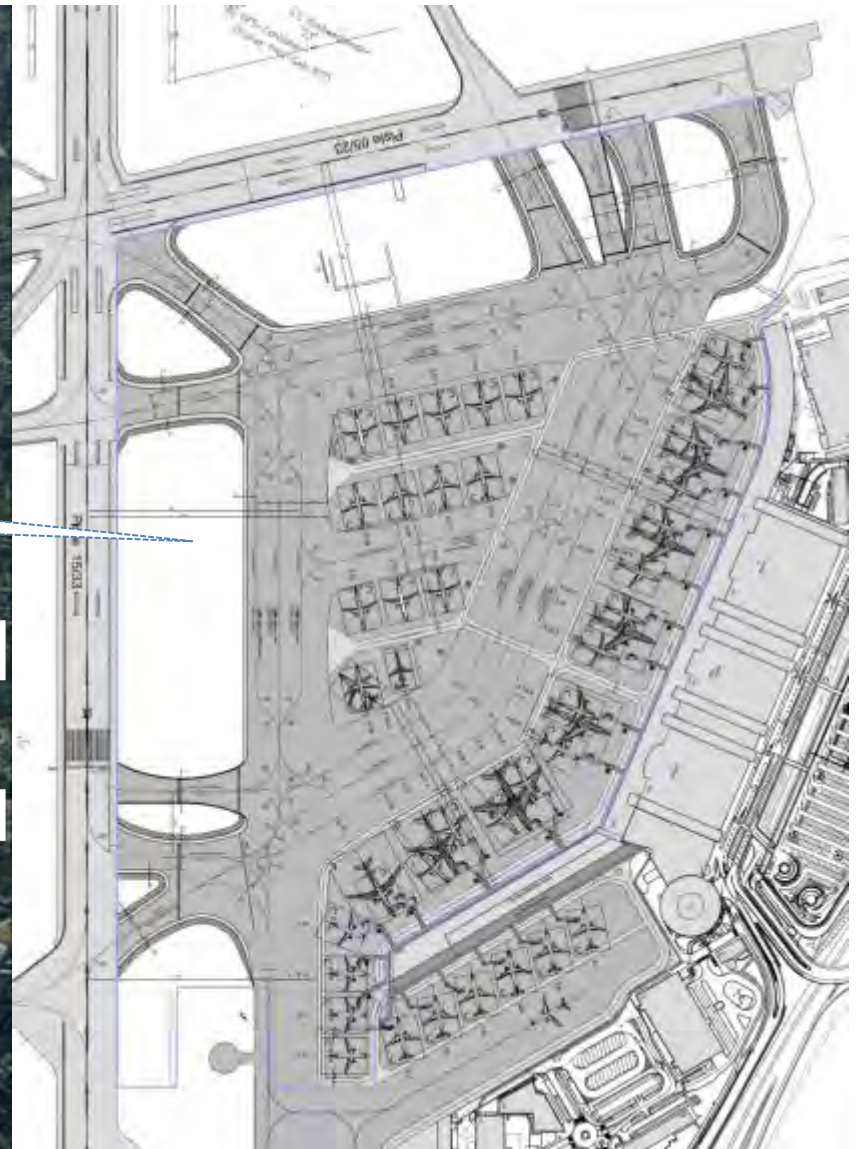
Grundinstandsetzung Vorfeld 1 sowie der Anschlüsse an das Pistensystem

13.06.2014 Fluglärmschutzkommission

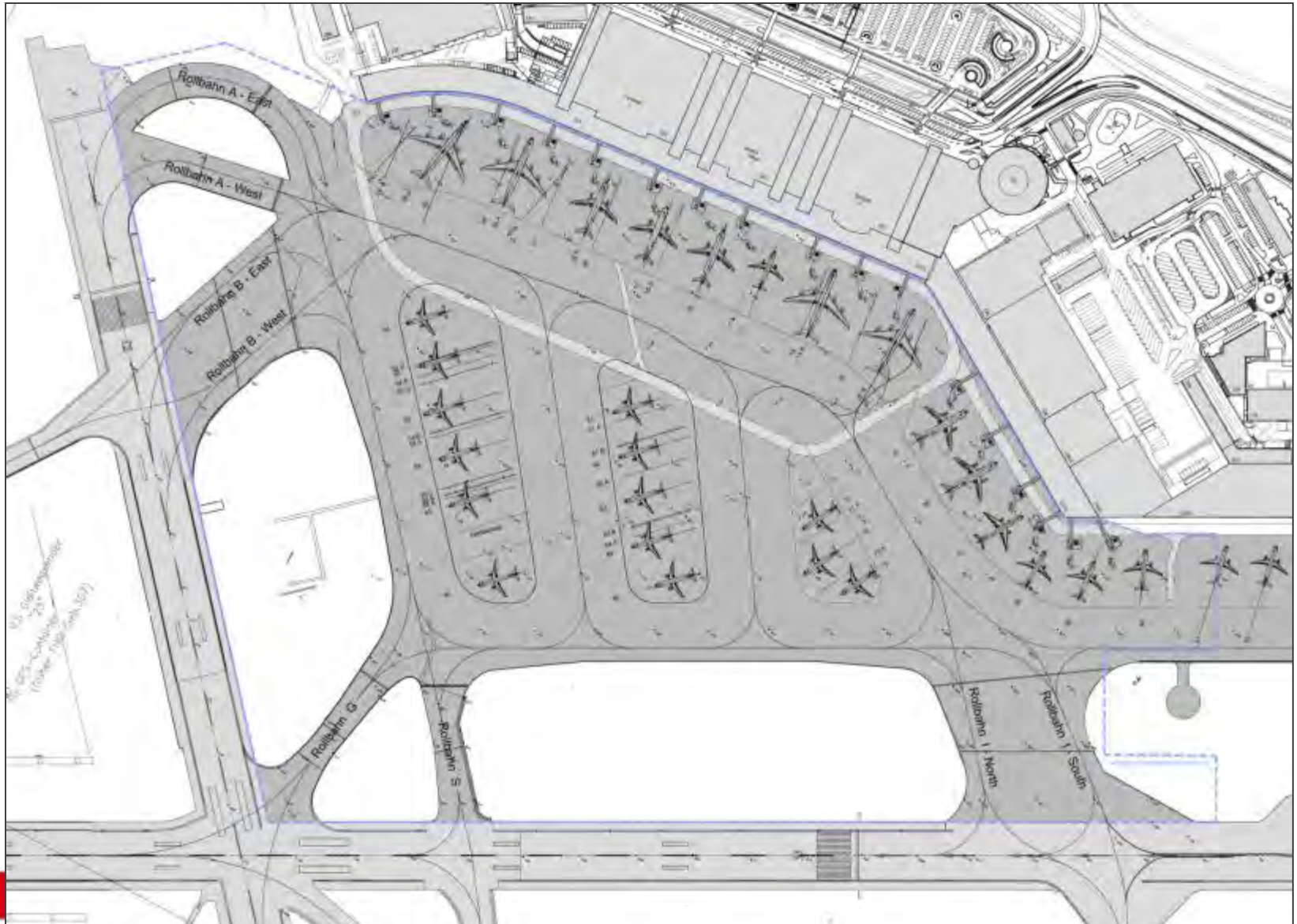
INHALTSÜBERSICHT

- ▶ **BESCHREIBUNG DES VORHABENS**
- ▶ GEPLANTE REALISIERUNG/BAUABFOLGE
- ▶ BEGRÜNDUNG DES VORHABENS
- ▶ UMWELTAUSWIRKUNGEN – ERGEBNISSE DER VORPRÜFUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT IM EINZELFALL
- ▶ DISKUSSION / KLÄRUNG OFFENER FRAGEN

Überblick



Vorhabenbereich – Status quo



Vorhaben – Lageplan (I)



Vorhaben – Lageplan (II)



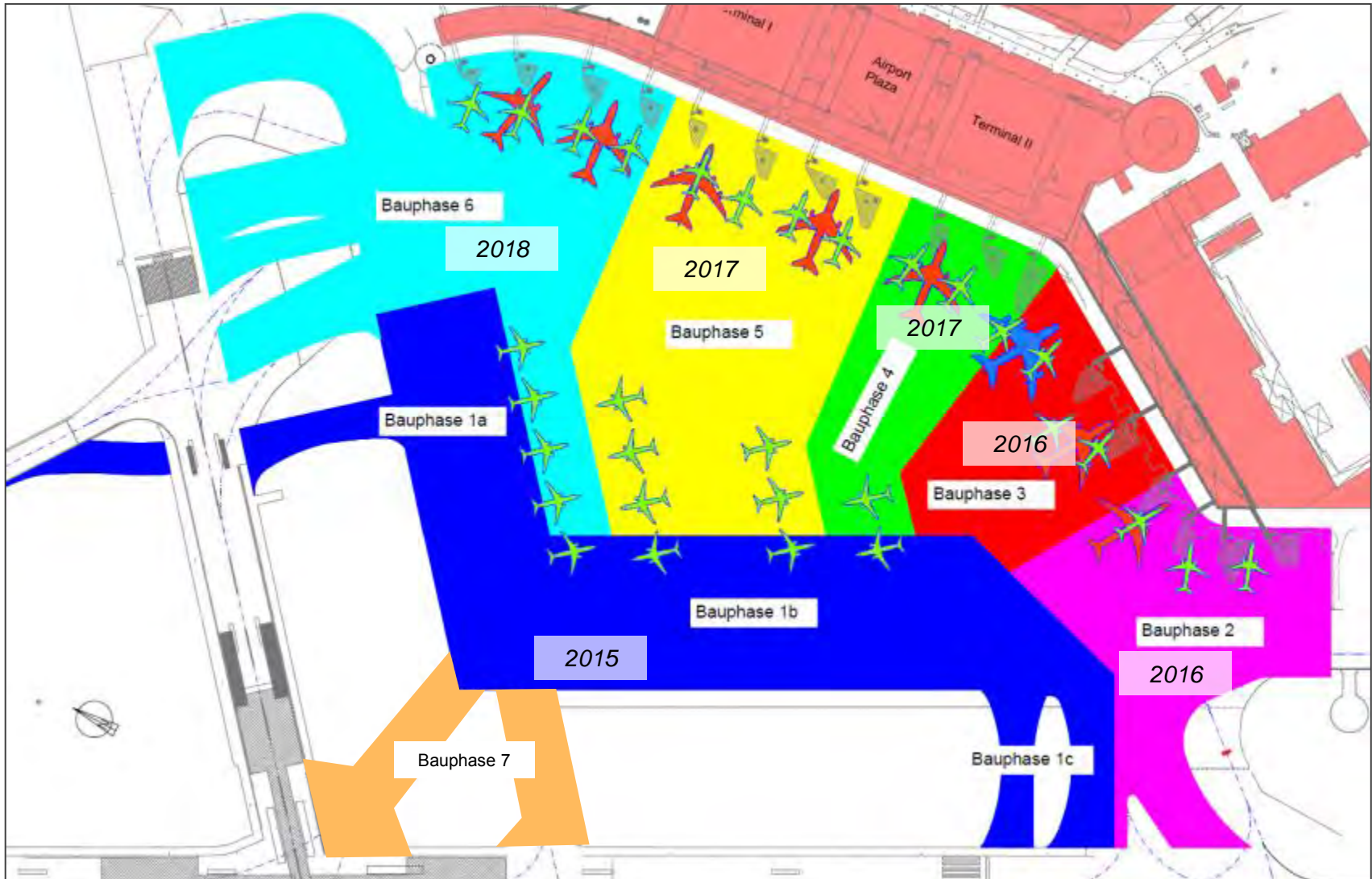
Vorhaben – „alt vs. neu“



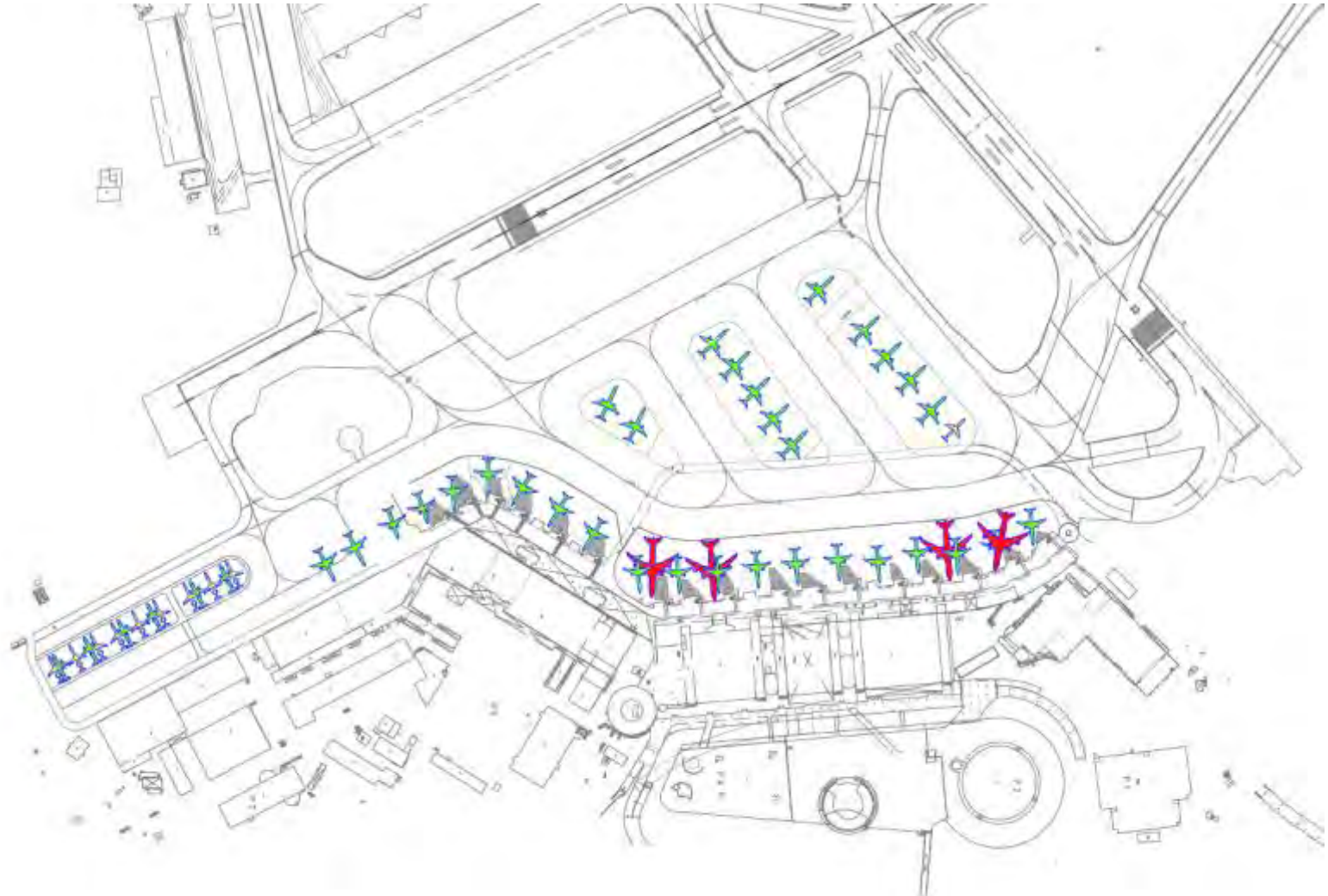
INHALTSÜBERSICHT

- ▶ BESCHREIBUNG DES VORHABENS
- ▶ **GEPLANTE REALISIERUNG/BAUABFOLGE**
- ▶ BEGRÜNDUNG DES VORHABENS
- ▶ UMWELTAUSWIRKUNGEN – ERGEBNISSE DER VORPRÜFUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT IM EINZELFALL
- ▶ DISKUSSION / KLÄRUNG OFFENER FRAGEN

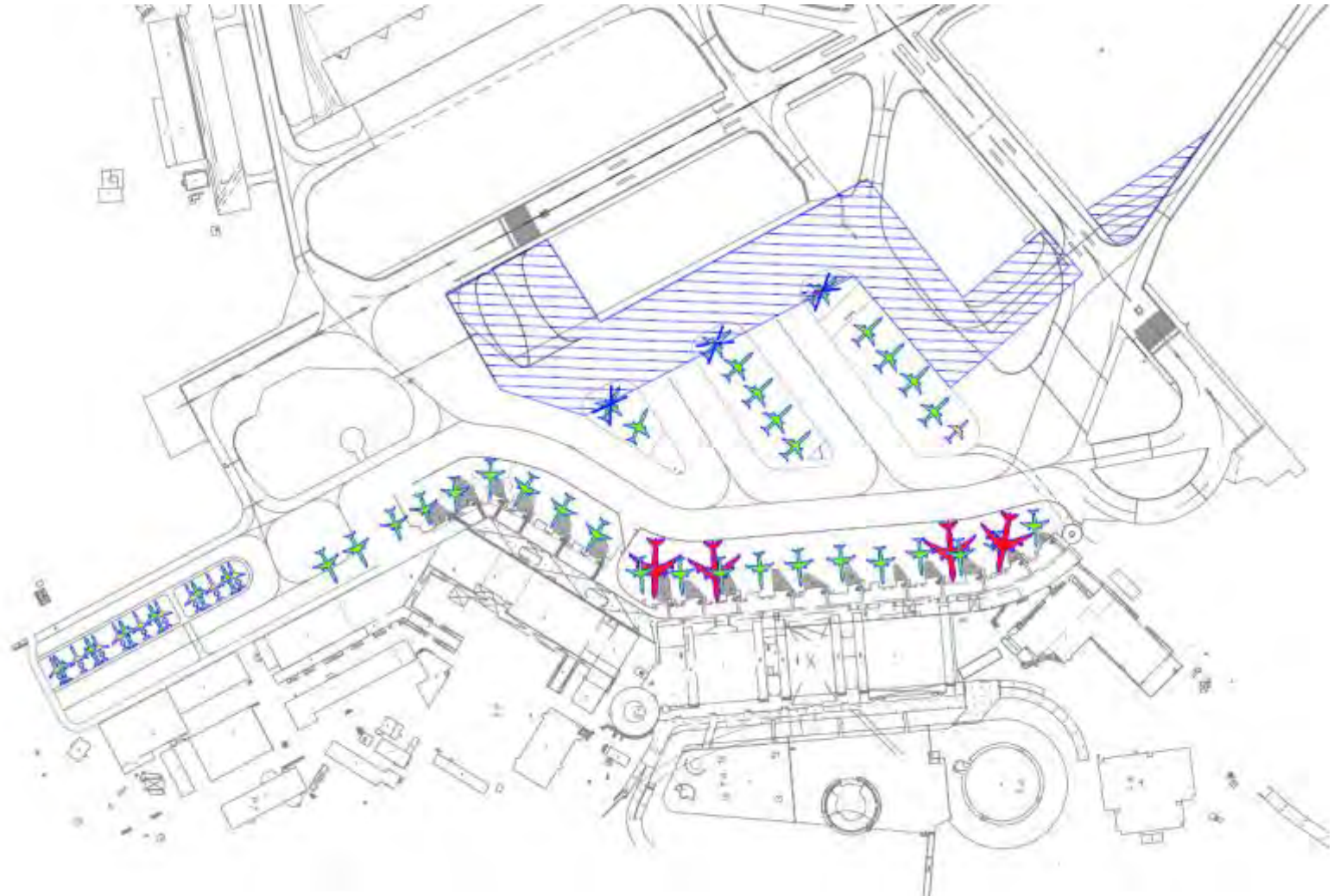
Bauphasen – Grobübersicht



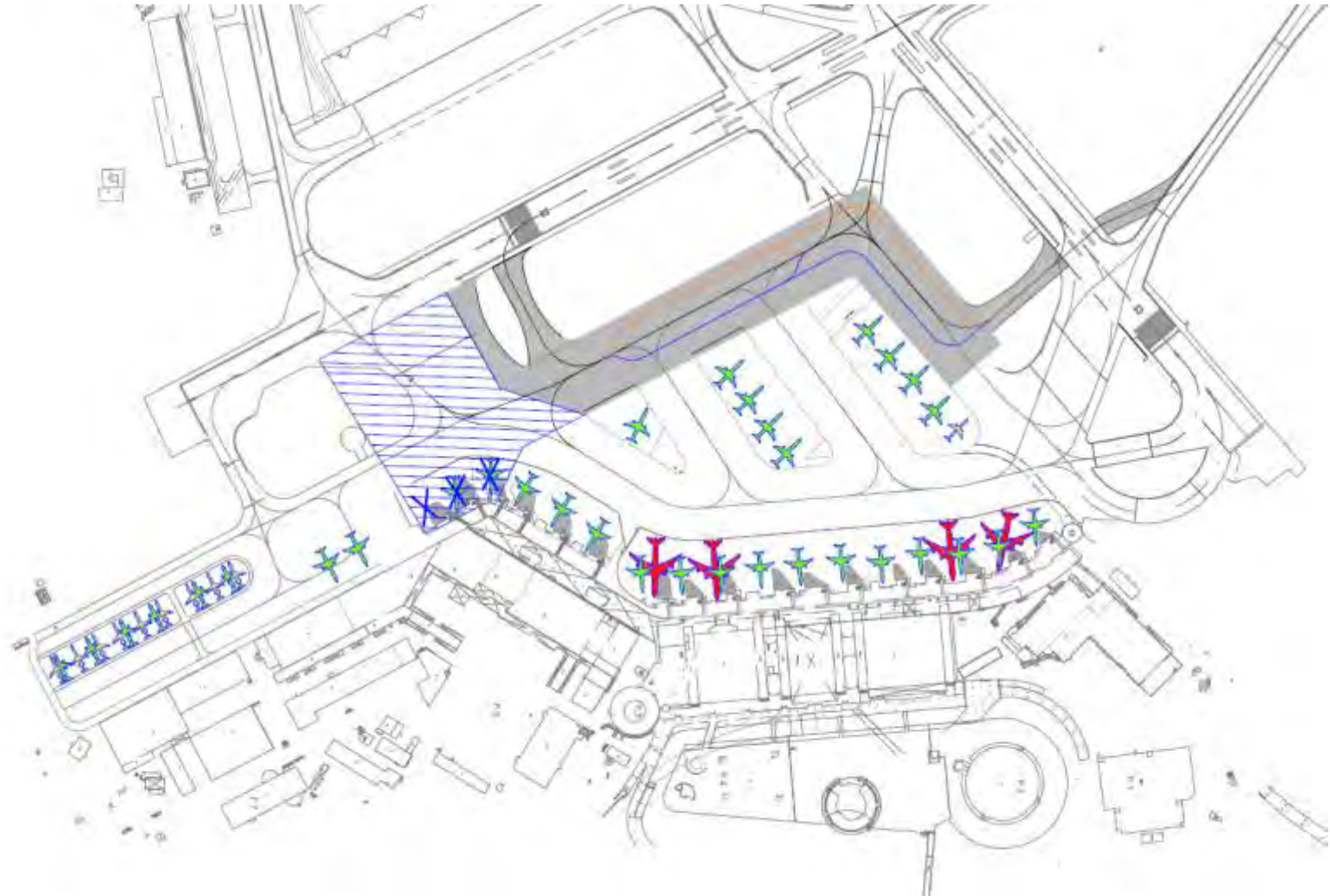
Bauphase „0“



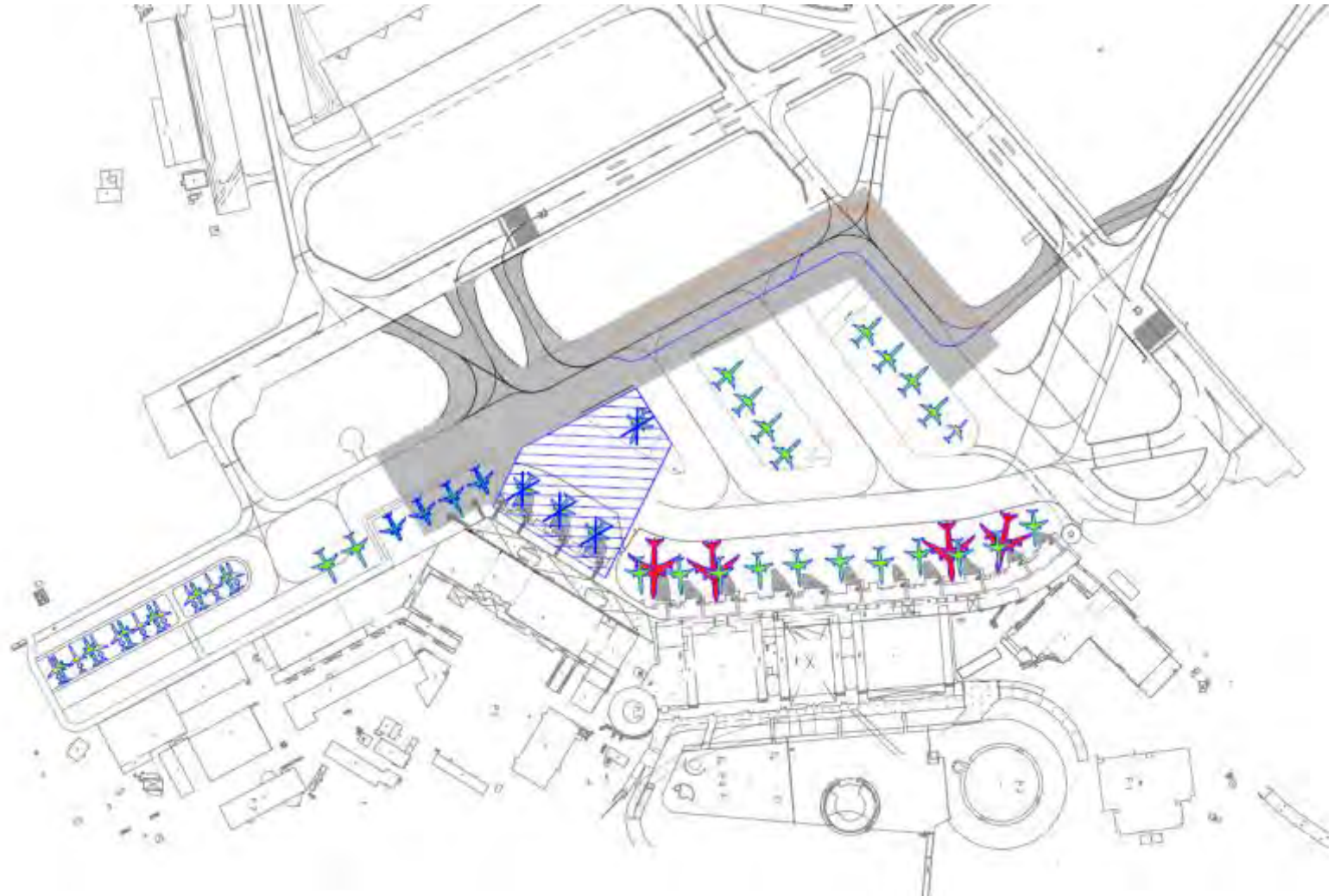
Bauphase 1



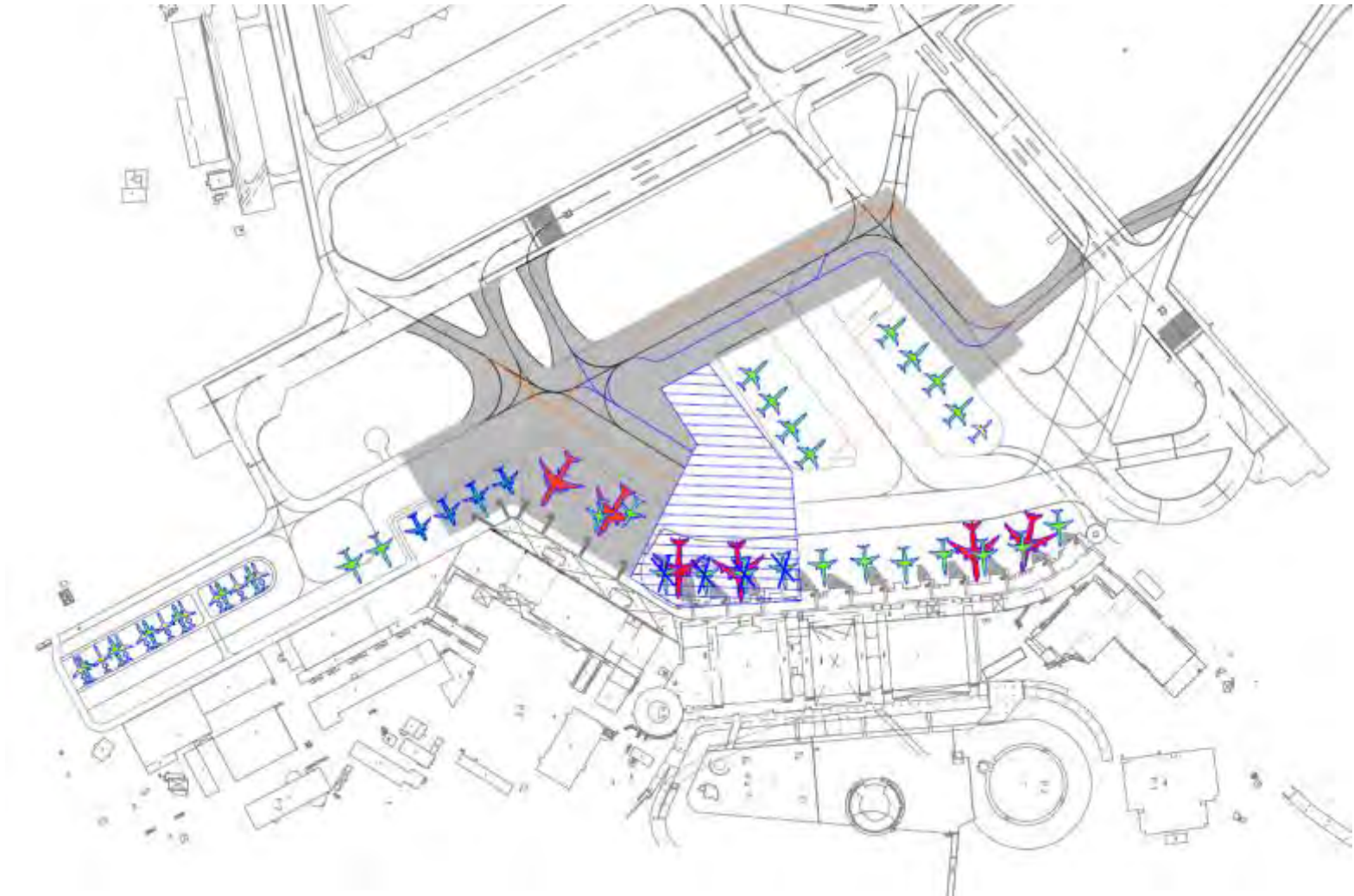
Bauphase 2



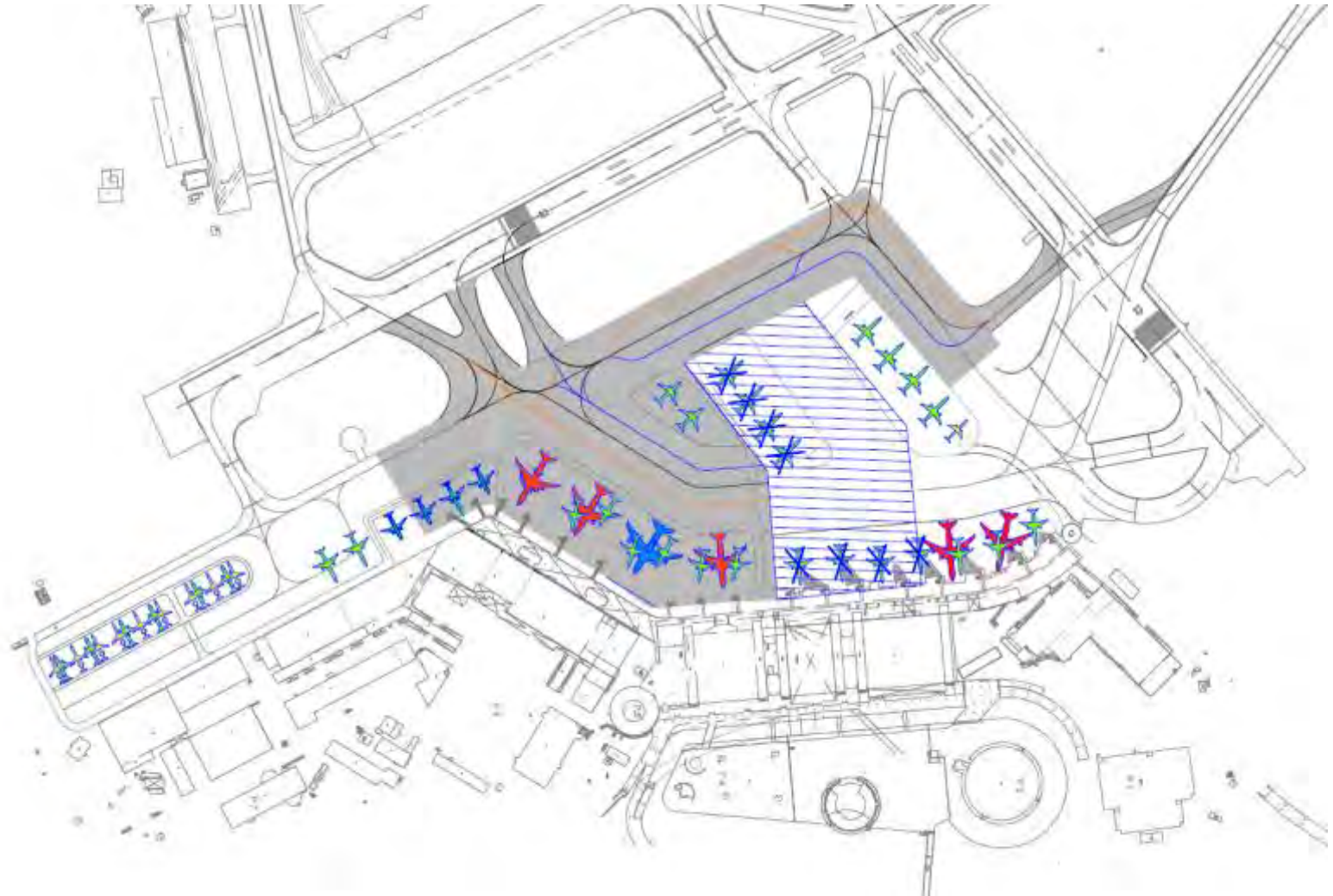
Bauphase 3



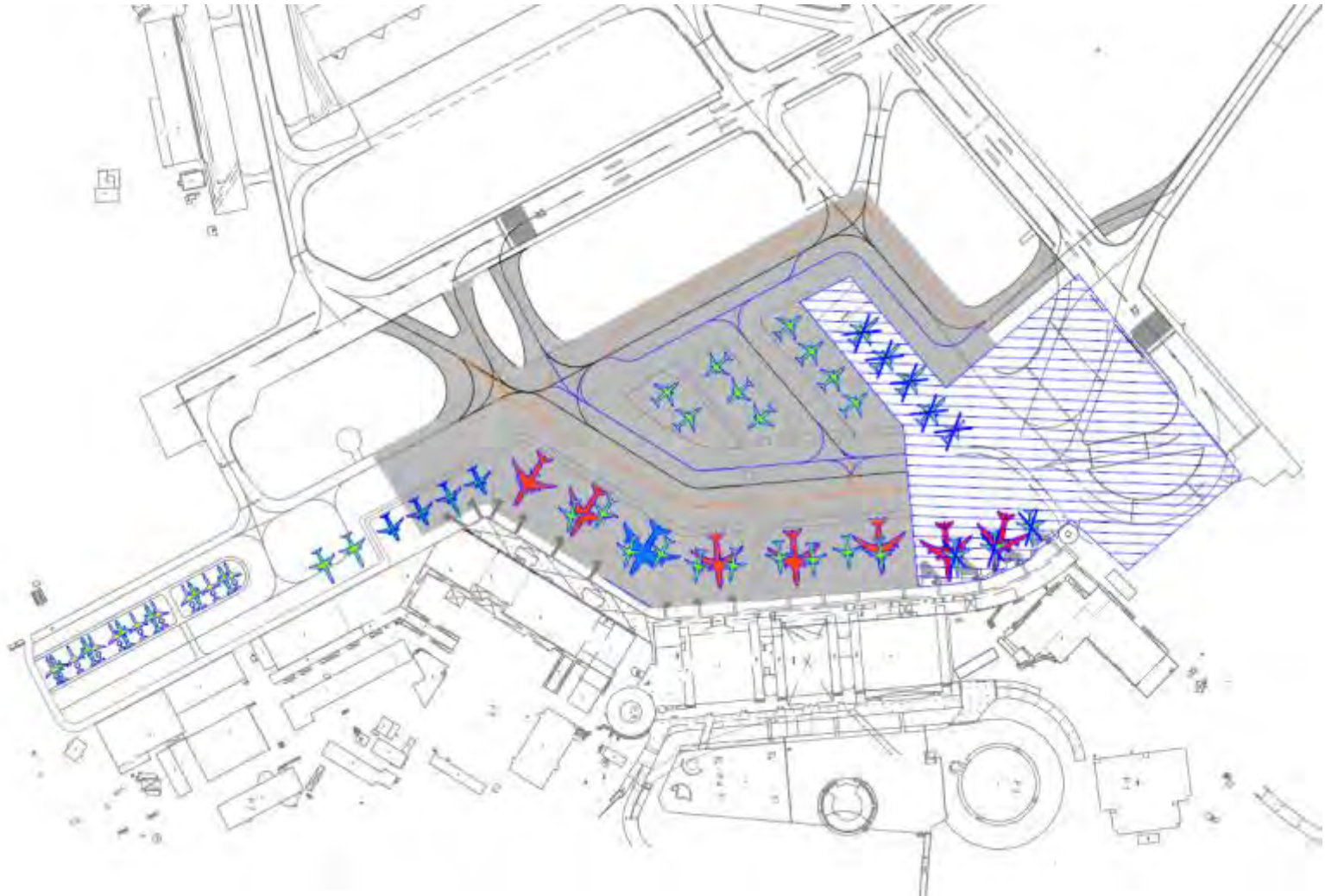
Bauphase 4



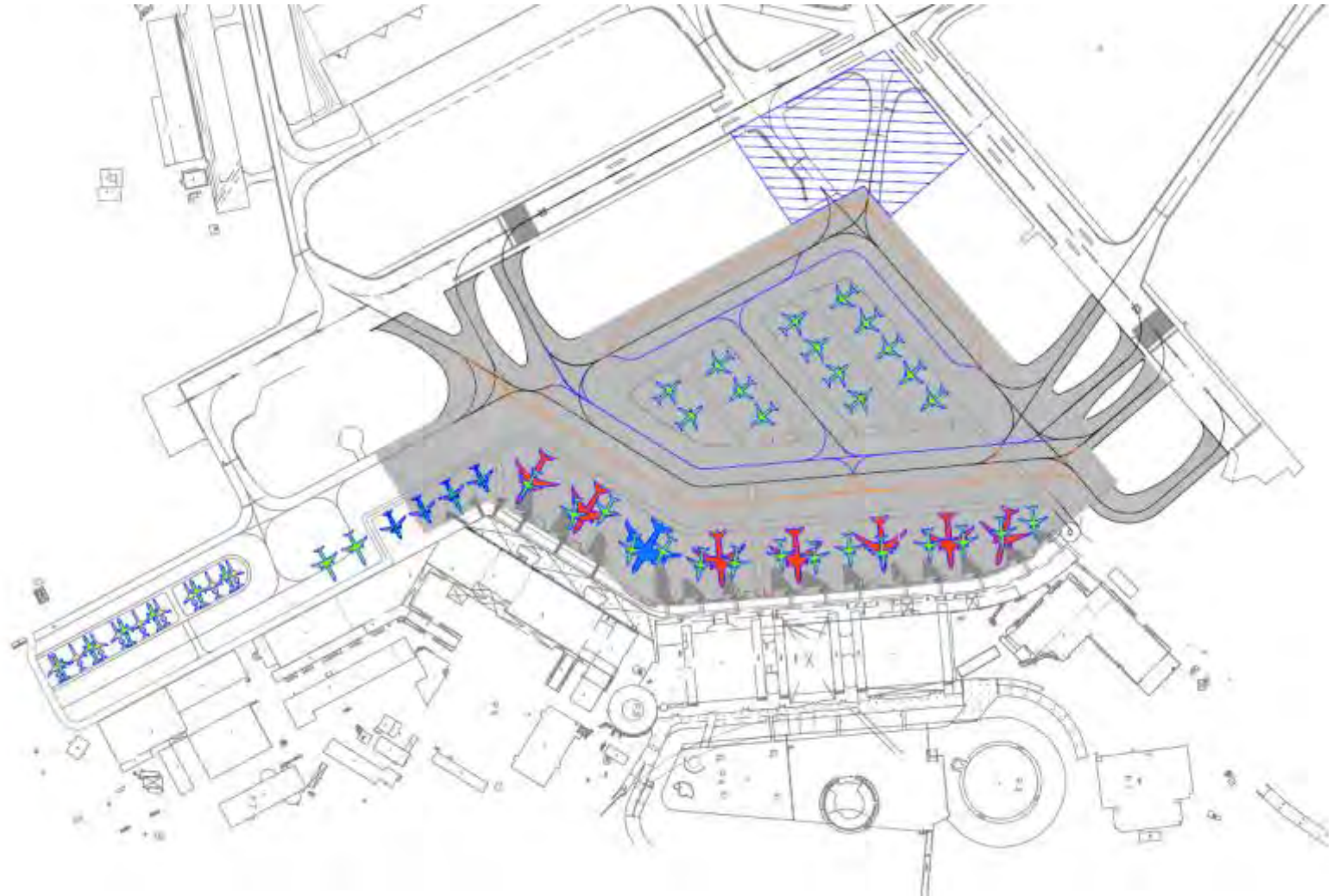
Bauphase 5



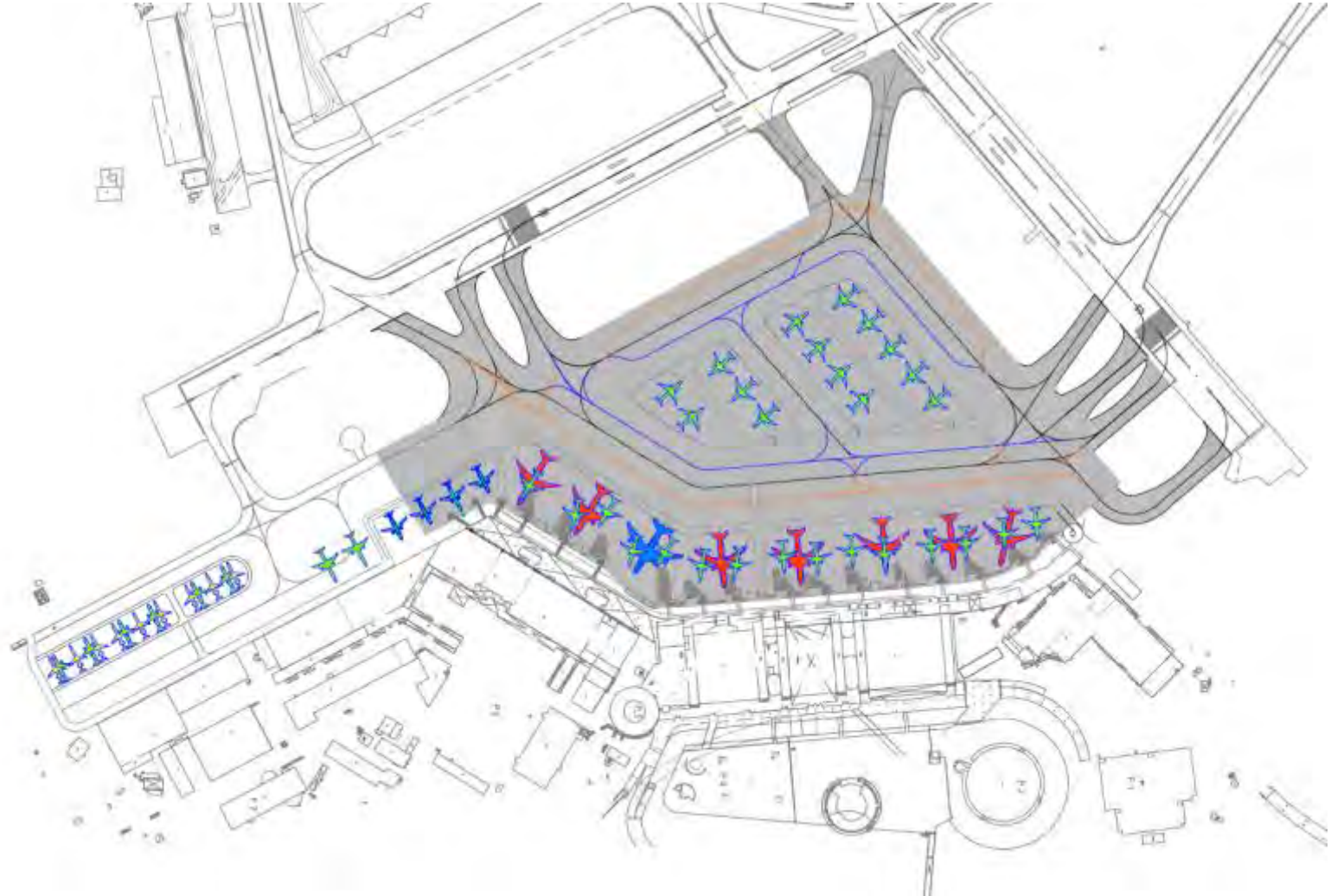
Bauphase 6



Bauphase 7



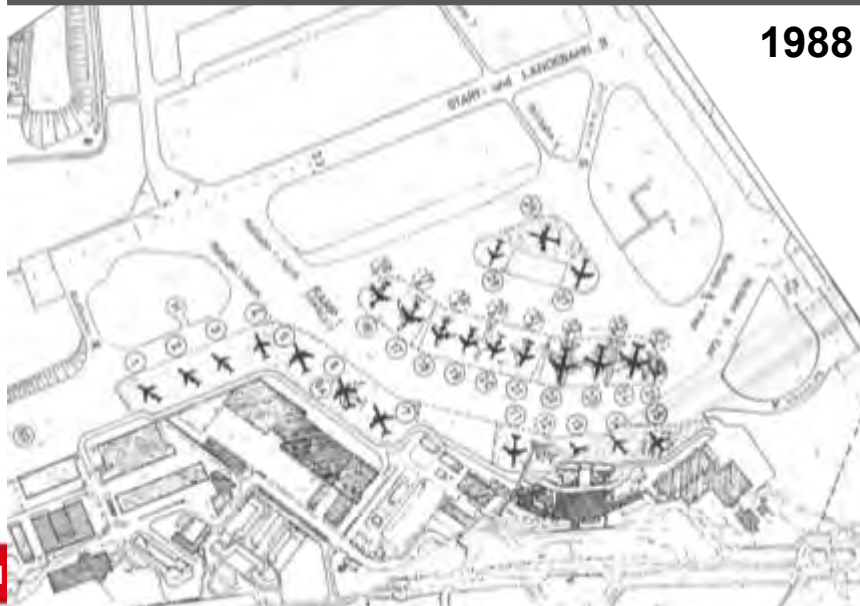
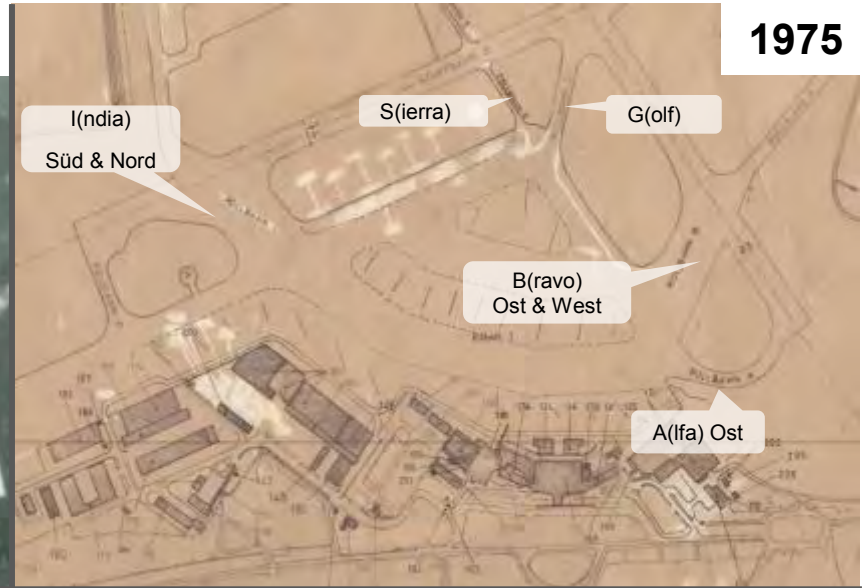
Fertigstellung



INHALTSÜBERSICHT

- ▶ BESCHREIBUNG DES VORHABENS
- ▶ GEPLANTE REALISIERUNG/BAUABFOLGE
- ▶ **BEGRÜNDUNG DES VORHABENS**
- ▶ UMWELTAUSWIRKUNGEN – ERGEBNISSE DER VORPRÜFUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT IM EINZELFALL
- ▶ DISKUSSION / KLÄRUNG OFFENER FRAGEN

Bedarfsbegründung – das Alter...



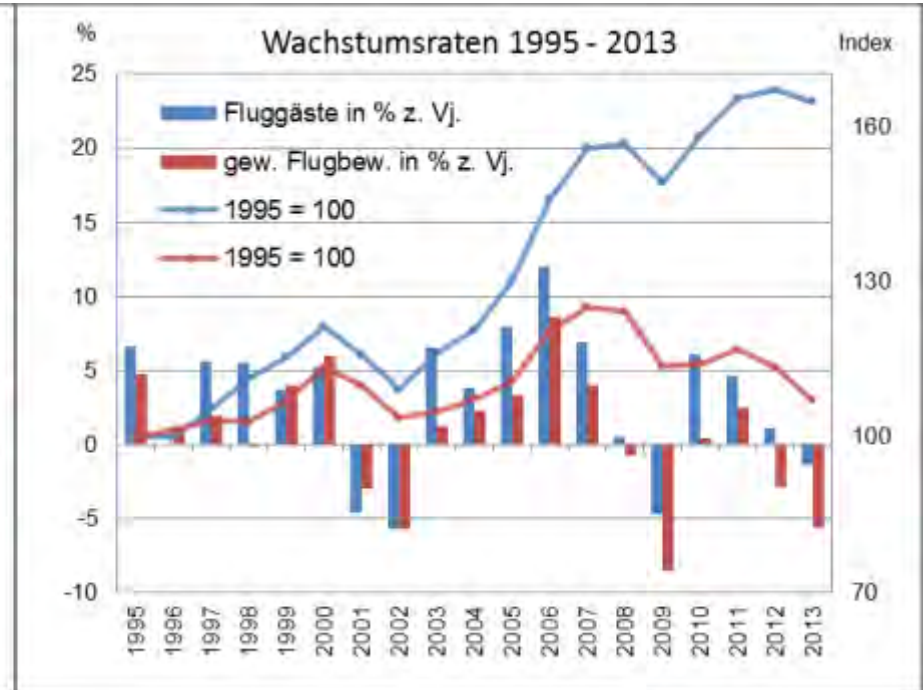
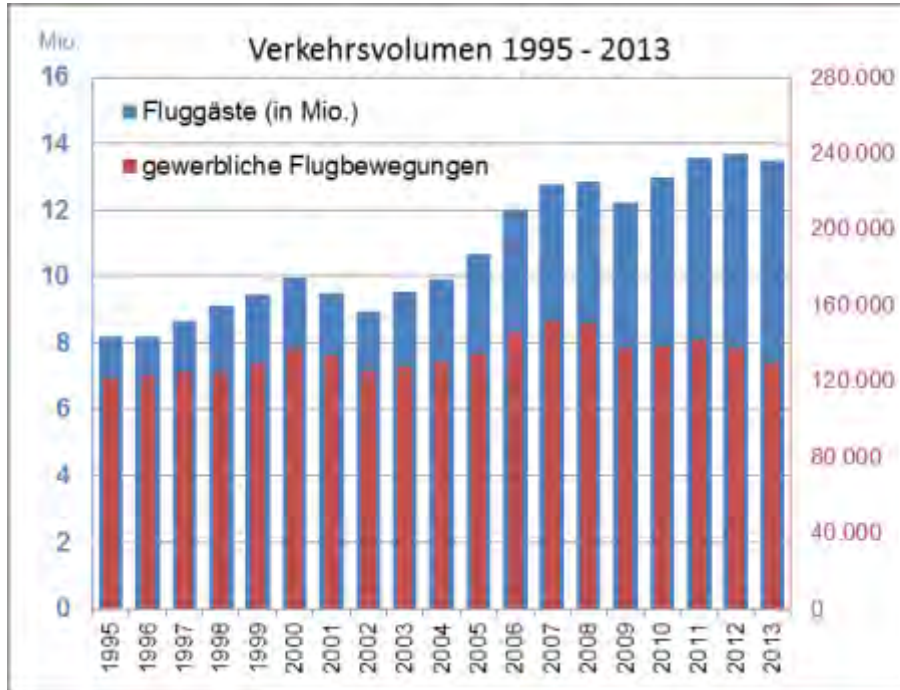
Bedarfsbegründung – der physische Zustand



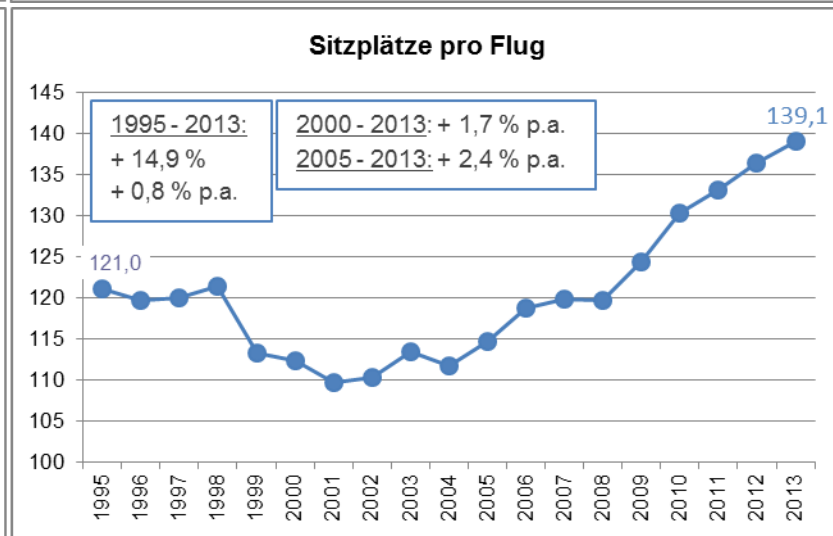
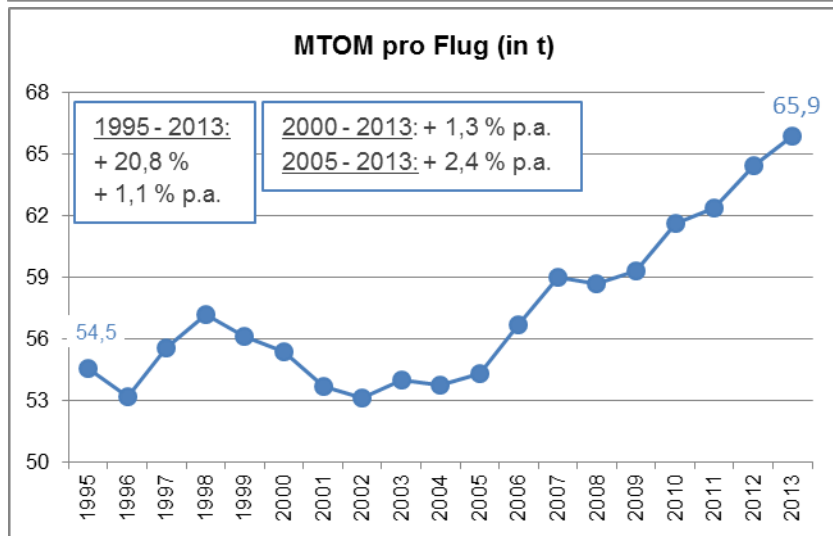
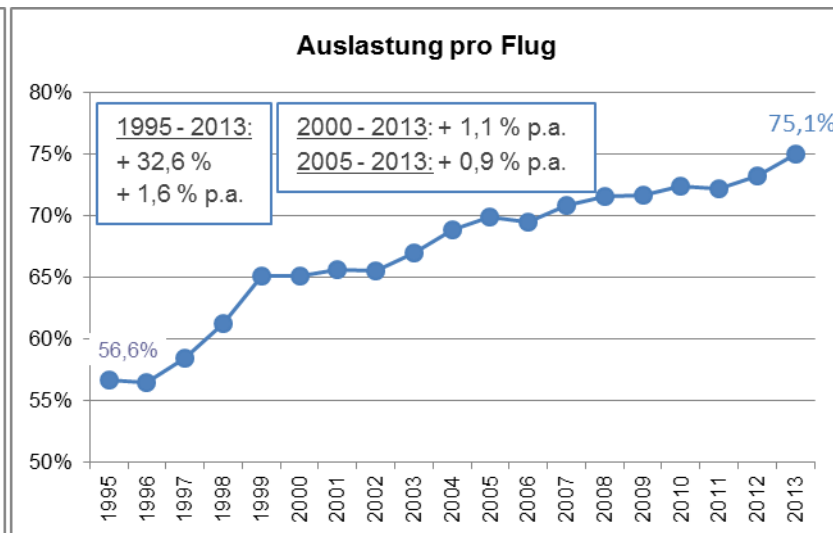
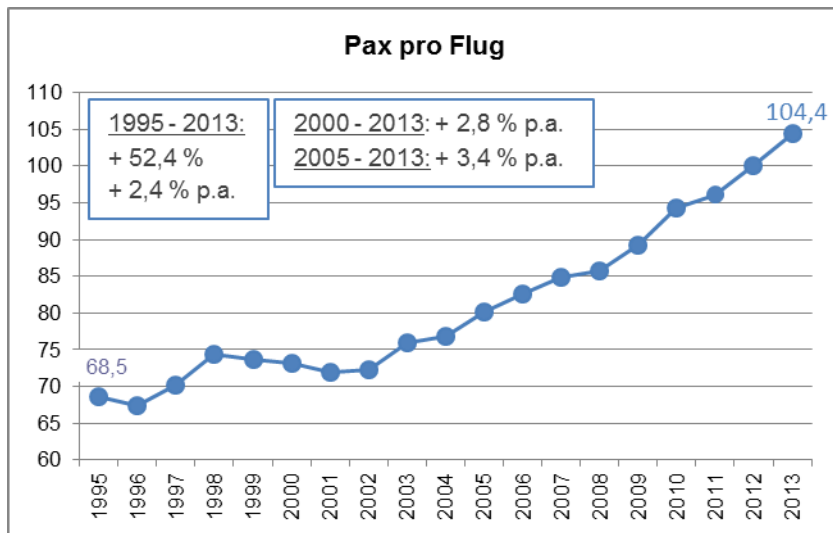
Bedarfsbegründung – internationale Standards



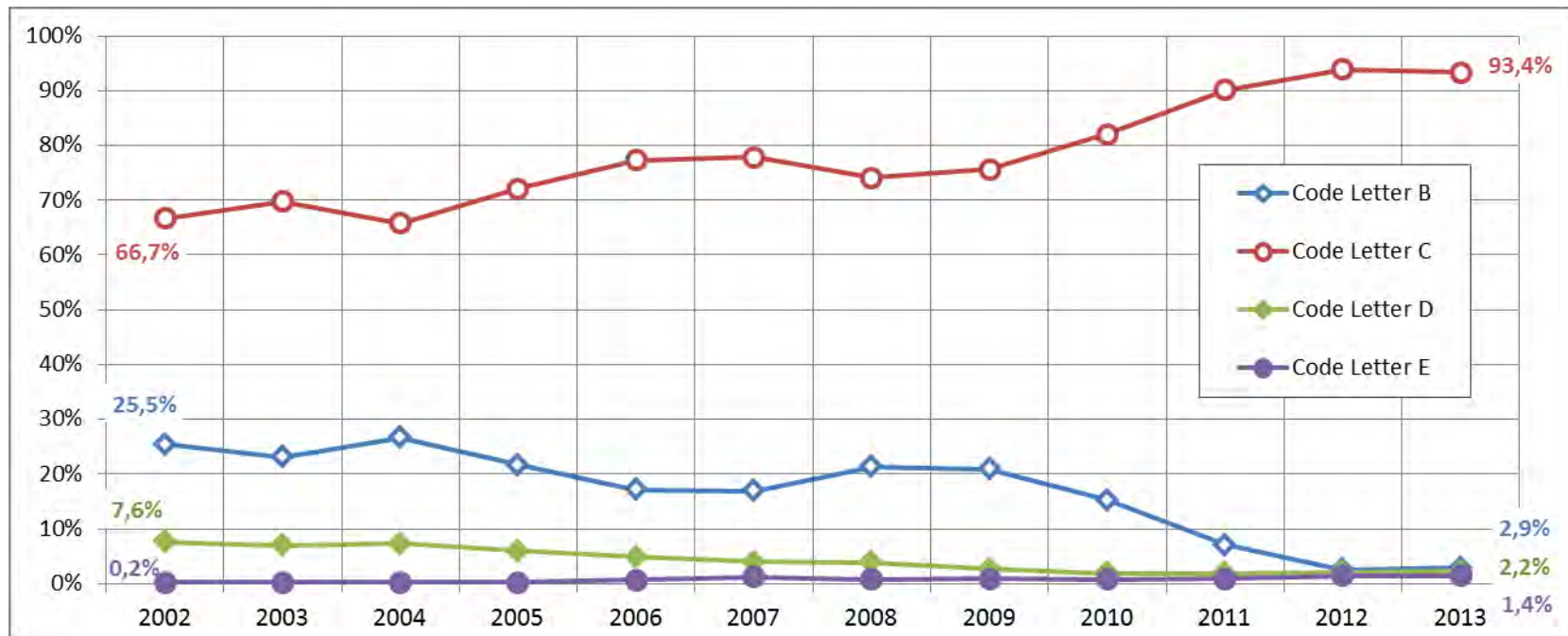
Bedarfsbegründung – veränderte Verkehrsstruktur (I)



Bedarfsbegründung – veränderte Verkehrsstruktur (II)



Bedarfsbegründung – veränderte Verkehrsstruktur (III)



- ▶ Code C-Flugzeuge dominieren den Flottenmix am Hamburg Airport
- ▶ Trendumkehr nicht absehbar...
- ▶ Flexibilisierung von Positionen und – insbesondere – Schaffung von Code C-fähigen Positionen ist erforderlich

INHALTSÜBERSICHT

- ▶ BESCHREIBUNG DES VORHABENS
- ▶ GEPLANTE REALISIERUNG/BAUABFOLGE
- ▶ BEGRÜNDUNG DES VORHABENS
- ▶ **UMWELTAUSWIRKUNGEN** – ERGEBNISSE DER VORPRÜFUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT IM EINZELFALL
- ▶ DISKUSSION / KLÄRUNG OFFENER FRAGEN

Übersicht der Schutzgüter

- ▶ Gegenstand der Vorprüfung im Einzelfall sind nachteilige Umweltauswirkungen. Damit verweist **§ 3 c UVPG** auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen zwischen ihnen . Einzubeziehen sind demnach die Auswirkungen des zu prüfenden Vorhabens auf
 - ▶ Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
 - ▶ Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
 - ▶ Kultur und sonstige Sachgüter sowie
 - ▶ die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

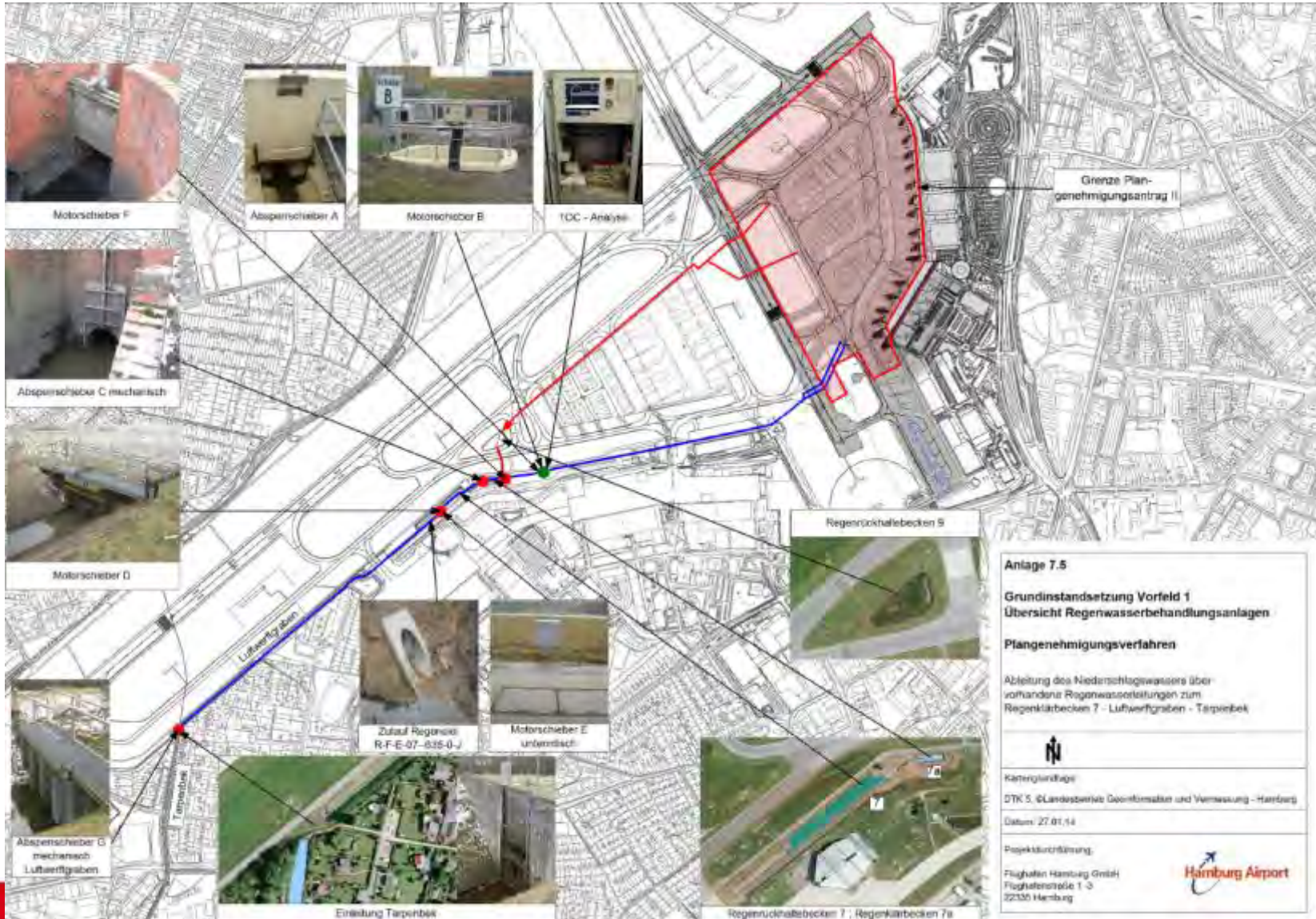
Entwässerung – Status quo/bestehende Netze



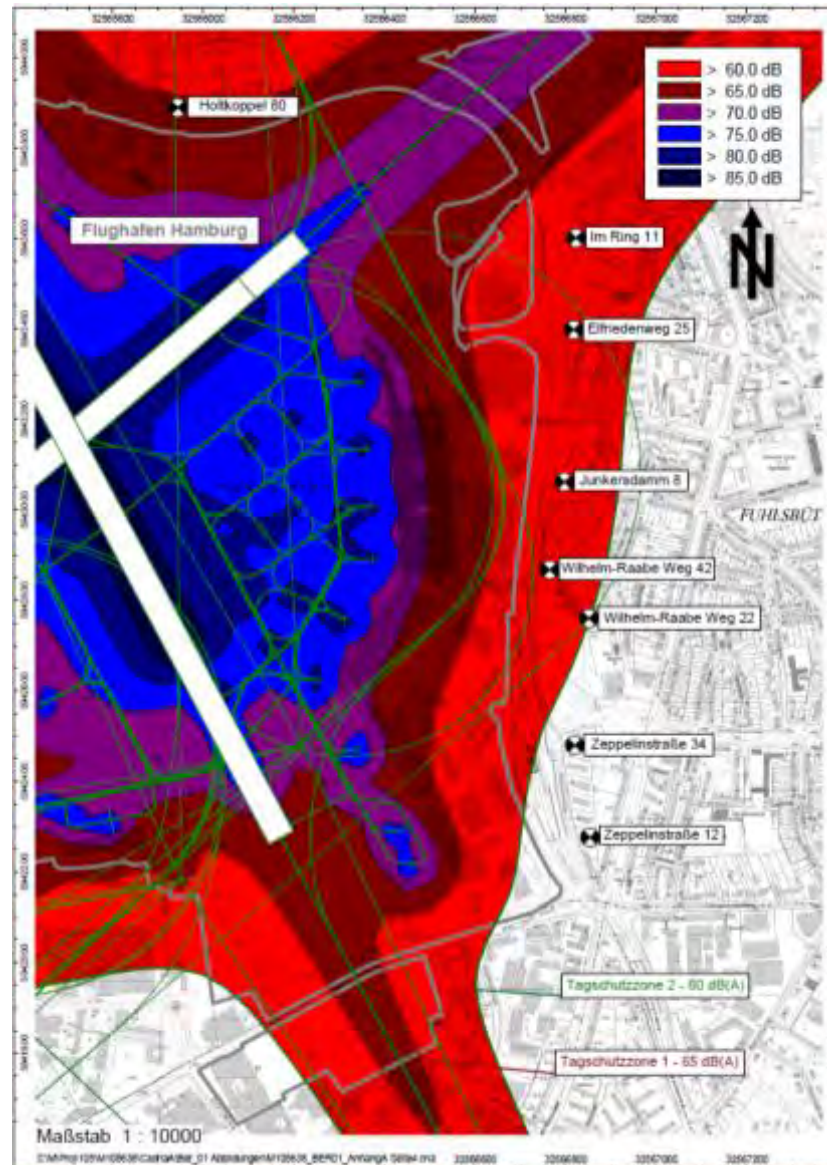
Entwässerung – geplantes System



Übersicht Regenwasserbehandlungsanlagen



Immissionsorte für Lärm- und Luftschadstoffgutachten



Lärmimmissionswerte Tag/Nacht

Tabelle 5. Gesamtfluglärm L_{pAeq} und Pegeldifferenzen (Planfall – Nullfall); streng nach AzB 08; Berechnungen Prognose-Nullfall 2020 und Prognose-Planfall Vorfeld 1 (PGVII) 2020; alle Pegel in dB(A).

Bez.	Anschrift	Prognose-Nullfall 2020 ohne Maßnahme		Prognose-Planfall 2020 mit Maßnahme Vorfeld 1		Differenz Planfall - Nullfall	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
IP1	Wilhelm-Raabe Weg 42	61,9	50,0	61,9	50,2	0,0	0,2
IP2	Wilhelm-Raabe Weg 22	60,0	48,1	60,0	48,2	0,0	0,1
IP3	Zeppelinstraße 34	58,8	46,6	58,8	46,6	0,0	0,0
IP4	Zeppelinstraße 12	57,3	45,1	57,4	45,1	0,1	0,0
IP5	Holtkoppel 80	65,5	53,6	65,5	53,6	0,0	0,0
IP6	Im Ring 11	62,5	51,4	62,5	51,5	0,0	0,1
IP7	Elfriedenweg 25	61,5	49,8	61,6	50,0	0,1	0,2
IP8	Junkersdamm 8	61,8	49,9	61,8	50,2	0,0	0,3

Lärmwerte PGV II + PGV I: Tag/Nacht

Tabelle 6. Gesamtfluglärm L_{pAeq} und Pegeldifferenzen (Planfall – Nullfall) nach AzB 08; Berechnungen Prognose-Nullfall PN 2020, Prognose-Planfall PF Vorfeld 1 (PGVI) 2020 und Prognose-Planfall PF PGVI + PGVII 2020; alle Pegel in dB(A)

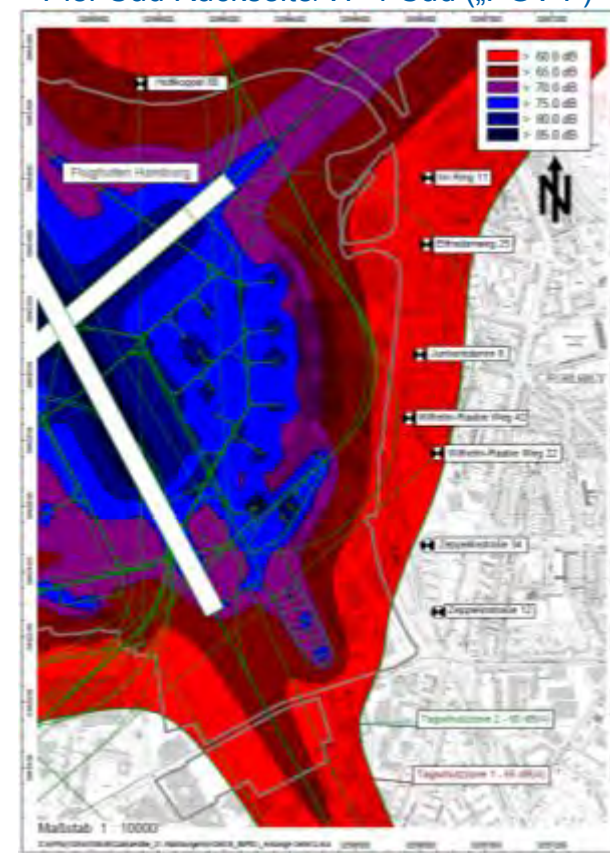
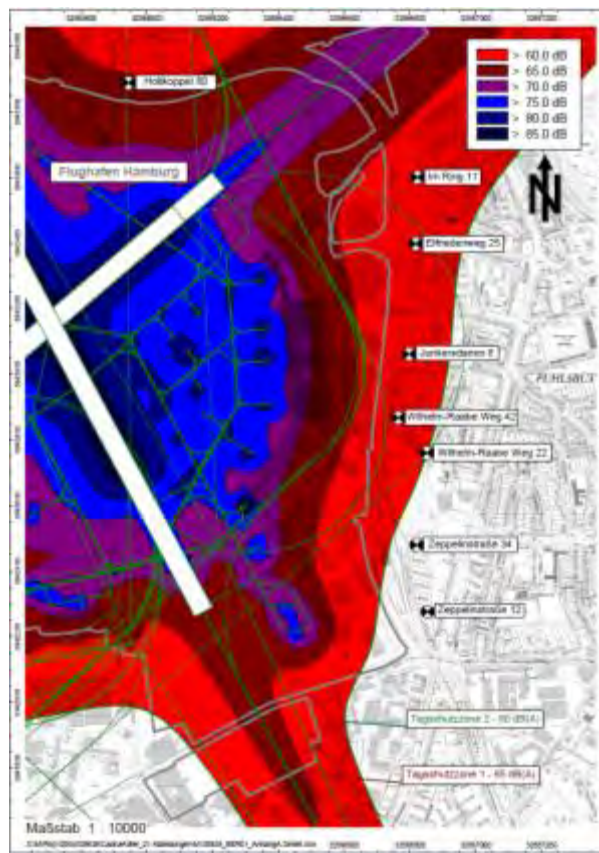
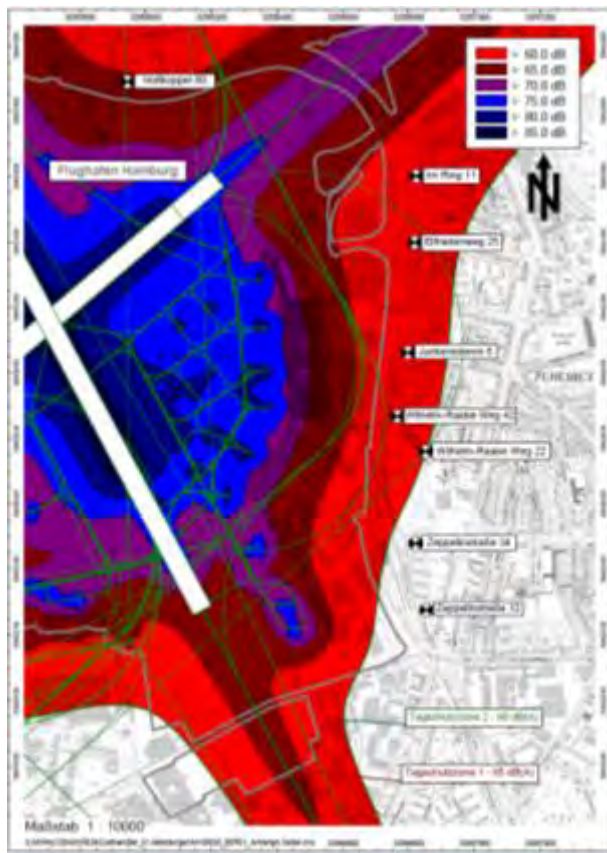
Bez.	Anschrift	Prognose-Nullfall 2020 ohne Maßnahme		Prognose-Planfall 2020 mit Maßnahme PGV I [20]		Prognose-Planfall 2020 mit Maßnahmen PGV I+II		Differenz Prognose 2020 PF PGV I+II - PN	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
IP1	Wilhelm-Raabe Weg 42	61,9	50,0	62,4	50,2	62,4	50,4	0,5	0,4
IP2	Wilhelm-Raabe Weg 22	60,0	48,1	60,5	48,3	60,5	48,4	0,5	0,3
IP3	Zeppelinstraße 34	58,8	46,6	59,3	46,7	59,3	46,8	0,5	0,2
IP4	Zeppelinstraße 12	57,3	45,1	57,6	45,0	57,6	45,0	0,3	-0,1
IP5	Holtkoppel 80	65,5	53,6			65,5	53,6	0,0	0,0
IP6	Im Ring 11	62,5	51,4			62,6	51,5	0,1	0,1
IP7	Elfriedenweg 25	61,5	49,8			61,6	50,1	0,1	0,3
IP8	Junkersdamm 8	61,8	49,9			62,0	50,2	0,2	0,3

Überblick: Lärm an den Immissionsorten

Prognose-Nullfall 2020
ohne Maßnahme

Prognose-Planfall 2020
mit Maßnahme Vorfeld 1 („PGVII“)

Prognose-Planfall 2020
mit Maßnahme Vorfeld 1 („PGVII“) und
Pier Süd Rückseite/VF 1 Süd („PGV I“)



Luftschadstoffe (I)

Aufgrund der deutlichen Unterschreitung der Immissions-Jahres-Werte ist für die Komponenten NO_2 , PM_{10} und SO_2 auch von einer gesicherten Einhaltung der Immissions-Tages- bzw. -Stunden-Werte einschließlich der zulässigen Überschreitungshäufigkeiten an den Beurteilungspunkten auszugehen.

Es bestehen aus lufthygienischer Sicht keine Anhaltspunkte dafür, dass durch Betrieb des Flughafens einschließlich der Umsetzung der geplanten Änderungen (PGVI und PGVII) schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft durch die betrachteten Komponenten hervorgerufen werden können.

Es ist insbesondere auch davon auszugehen, dass mit den geplanten Änderungen im Bereich des Vorfelds 1 (PGVII) keine – immissionsseitig messtechnisch nachweisbaren – Änderungen der Immissionssituation einhergehen.

Luftschadstoffe (II)

Mit Ausnahme der Komponente Stickstoffdioxid liegen für alle betrachteten Varianten die mittels Ausbreitungsrechnung berechneten Immissions-Jahres-Zusatzbelastungen IJZ nur durch die Flugzeuge (inkl. APU und GPU) an den relevanten Beurteilungspunkten unter dem jeweiligen Irrelevanzkriterium der TA Luft (< 3,0 % des jeweiligen Immissions-Jahreswertes). Für Stickstoffdioxid wird das Irrelevanzkriterium im Prognose-Nullfall 2020 überschritten.

Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben (Prognose-Planfall 2020 – PGVII) liegt gegenüber dem Prognose-Nullfall 2020 an allen vier Beurteilungspunkten für alle Komponenten unter einem Anteil von 0,3 % vom jeweiligen Beurteilungskriterium. Sie sind als gering anzusehen; ein ursächlicher Einfluss des Vorhabens auf die Immissionssituation ist nicht gegeben.

An den relevanten Beurteilungspunkten liegt die als Summe aus Vor- und Zusatzbelastung (aus PGVI und PGVII) ermittelte Gesamtbelastung im Jahres-mittel klar unter den zulässigen Immissions-Jahres-Werten der 39. BImSchV bzw. der TA Luft zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Insbesondere wird auch der Immissions-Jahreswert für NO₂ von 40 µg/m³ weiterhin deutlich unterschritten.

Luftschadstoffe (III)

Tabelle 17. Immissions-Jahreswerte an der Messstation „Flughafen-Nord“ in den Messjahren 2008 bis 2012 [13].

Jahr	NO₂ Jahresmittel [µg/m ³]	PM10 Jahresmittel [µg/m ³]	SO₂ Jahresmittel [µg/m ³]	Benzol Jahresmittel [µg/m ³]
2008	21	18	3	0,6
2009	22	19	3	0,7*
2010	22	21	3	0,7
2011	23	23	-	0,6
2012	23	19	-	0,6
Mittel	22	20	3	0,6

* Datenverfügbarkeit der Messdaten zwischen 50 und 85 %

In Bezug auf die Immissionswerte (s. Tabelle 1) ist die Immissionsbelastung an der Messstelle als unkritisch zu bewerten.

Luftschadstoffe (IV)

Tabelle 18. Immissions-Jahres-Gesamtbelastung an den Beurteilungspunkten.

Komponente	BP	IJV _{max} [µg/m³]	IJZ [µg/m³]	IJG [µg/m³]	IJW [µg/m³]
NO ₂	1	23	2,6	26	
	2	23	2,6	26	
	3	23	2,6	26	
	4	23	2,5	25	40
	5	23	1,6	25	
	6	23	1,8	25	
	7	23	2,0	25	
	8	23	2,2	25	
PM10	1	23	0,6	24	
	2	23	0,5	23	
	3	23	0,4	23	
	4	23	0,4	23	40
	5	23	0,2	23	
	6	23	0,3	23	
	7	23	0,4	23	
	8	23	0,4	23	

Luftschadstoffe (V)

Tabelle 18. Immissions-Jahres-Gesamtbelastung an den Beurteilungspunkten.

Komponente	BP	IJV _{max} [µg/m³]	IJZ [µg/m³]	IJG [µg/m³]	IJW [µg/m³]
SO ₂	1	3	1,0	4	
	2	3	0,9	4	
	3	3	0,8	4	
	4	3	0,8	4	50
	5	3	0,5	4	
	6	3	0,7	4	
	7	3	0,7	4	
	8	3	0,9	4	
Benzol	1	0,7	0,08	0,8	
	2	0,7	0,07	0,8	
	3	0,7	0,07	0,8	
	4	0,7	0,06	0,8	5
	5	0,7	0,04	0,7	
	6	0,7	0,05	0,7	
	7	0,7	0,06	0,8	
	8	0,7	0,07	0,8	

**DANKE FÜR
IHRE AUFMERKSAMKEIT**

INHALTSÜBERSICHT

- ▶ BESCHREIBUNG DES VORHABENS
- ▶ GEPLANTE REALISIERUNG/BAUABFOLGE
- ▶ BEGRÜNDUNG DES VORHABENS
- ▶ UMWELTAUSWIRKUNGEN – ERGEBNISSE DER VORPRÜFUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT IM EINZELFALL
- ▶ **DISKUSSION / KLÄRUNG OFFENER FRAGEN**

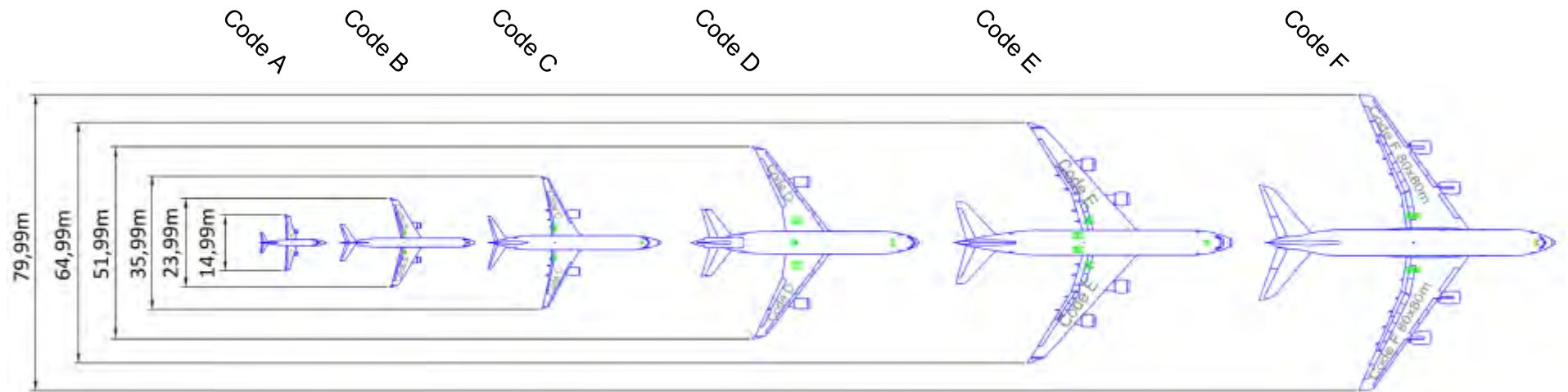
BACK UP

EXKURS – Flugzeugkategorien nach ICAO

ICAO Code letter	Tragflächen-spannweite	Breite des Hauptfahrwerkes
A	kleiner 15m	kleiner 4,5m
B	15m bis kleiner 24m	4,5m bis kleiner 6m
C	24m bis kleiner 36m	6m bis kleiner 9m
D	36m bis kleiner 52m	9m bis kleiner 14m
E	52m bis kleiner 65m	
F	65m bis kleiner 80m	14m bis kleiner 16m



EXKURS – Flugzeugkategorien nach ICAO



Beispiel Code B:
Dornier 328



Beispiel Code C:
Airbus 320



Beispiel Code D:
Boeing 757

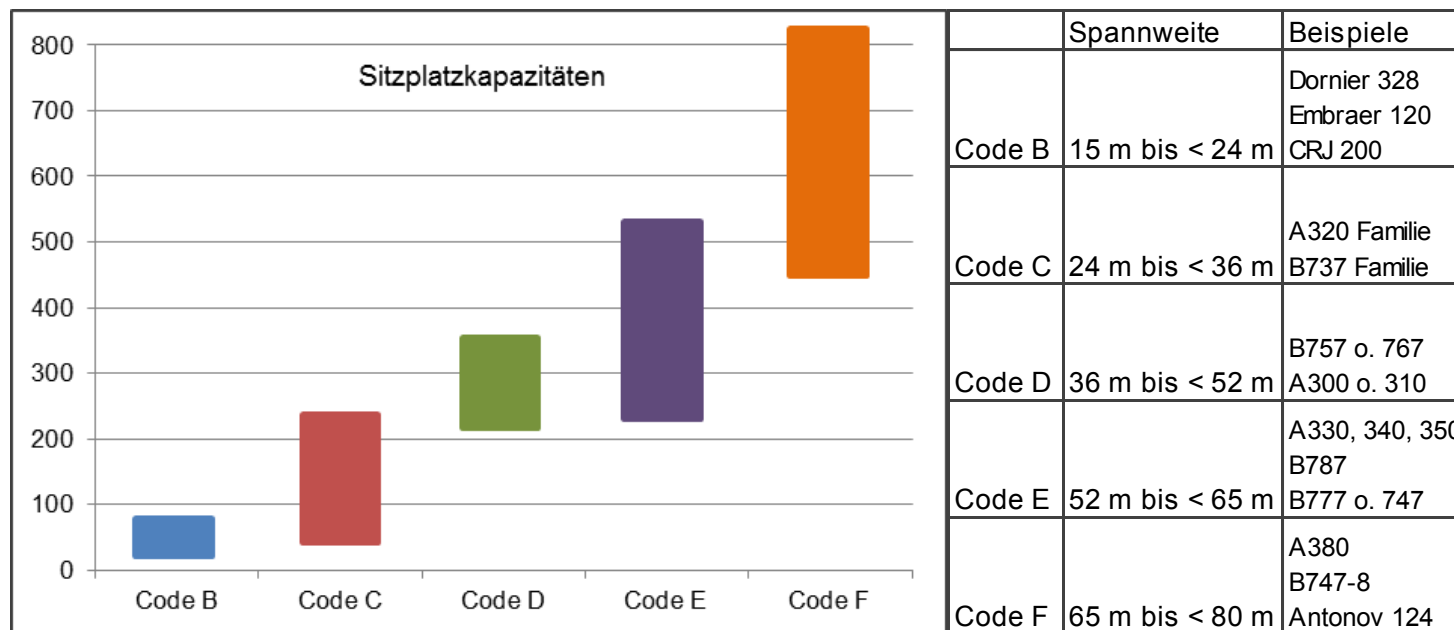


Beispiel Code E:
Boeing 777

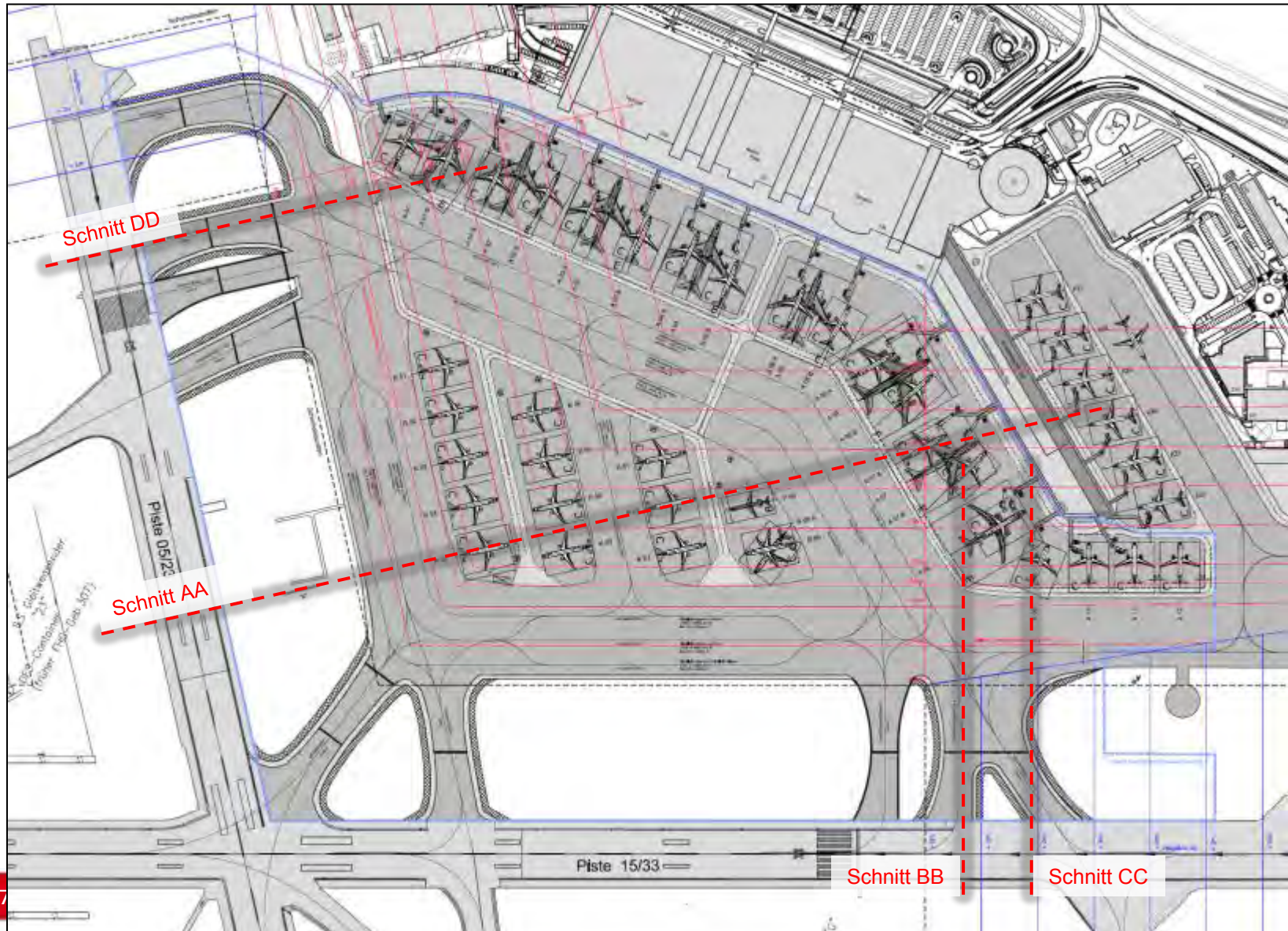


Beispiel Code F:
Airbus 380

EXKURS – Flugzeugkategorien nach ICAO

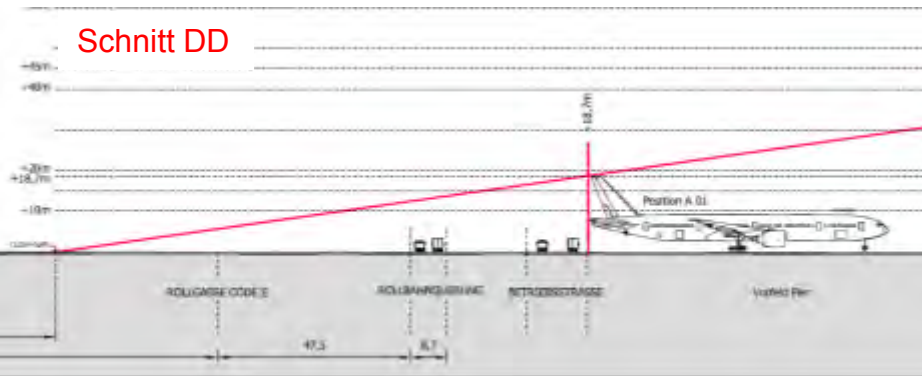


Untersuchung Hindernisfreiheit (I)

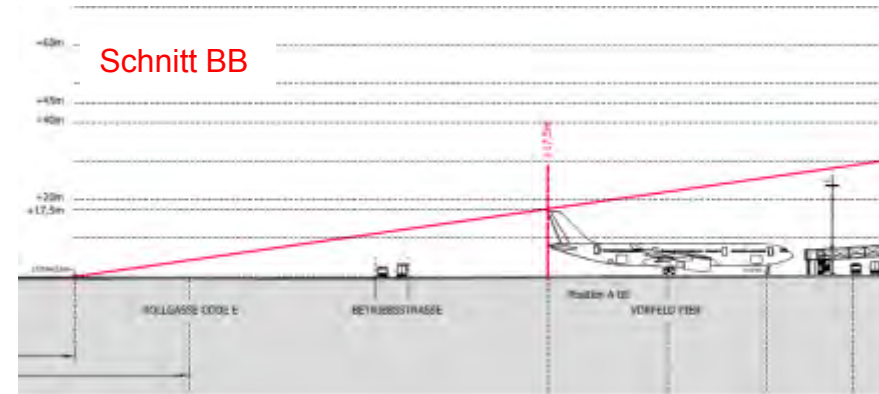


Untersuchung Hindernisfreiheit (II)

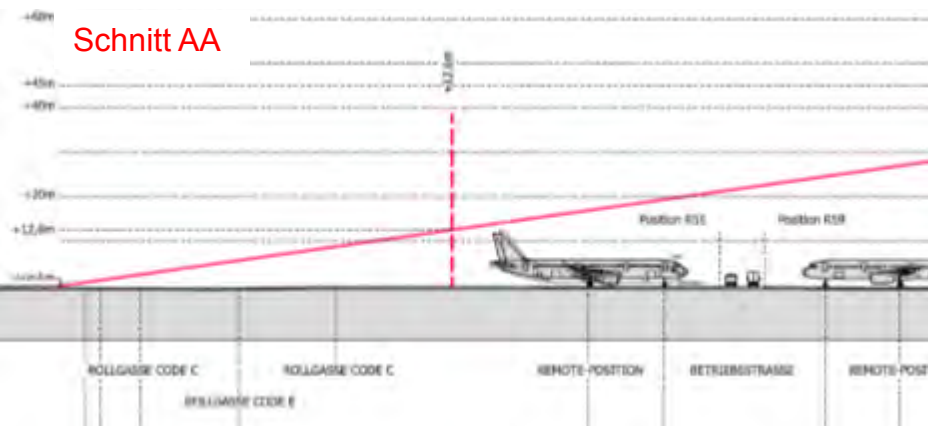
Schnitt DD



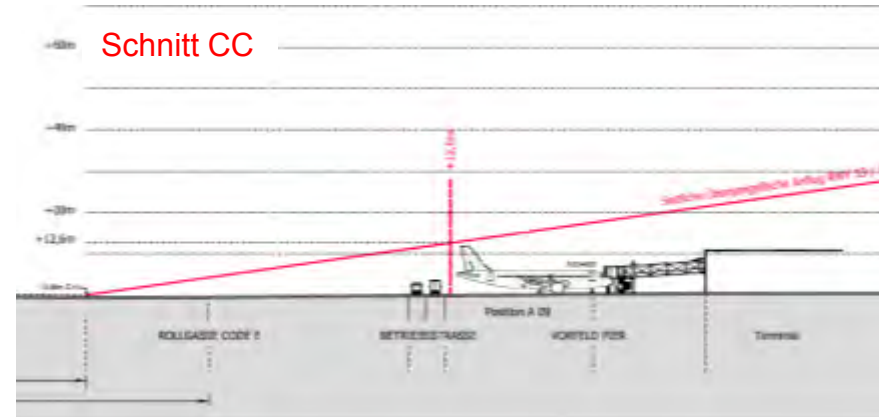
Schnitt BB



Schnitt AA



Schnitt CC



Lärmgutachten – Anpassungen DES



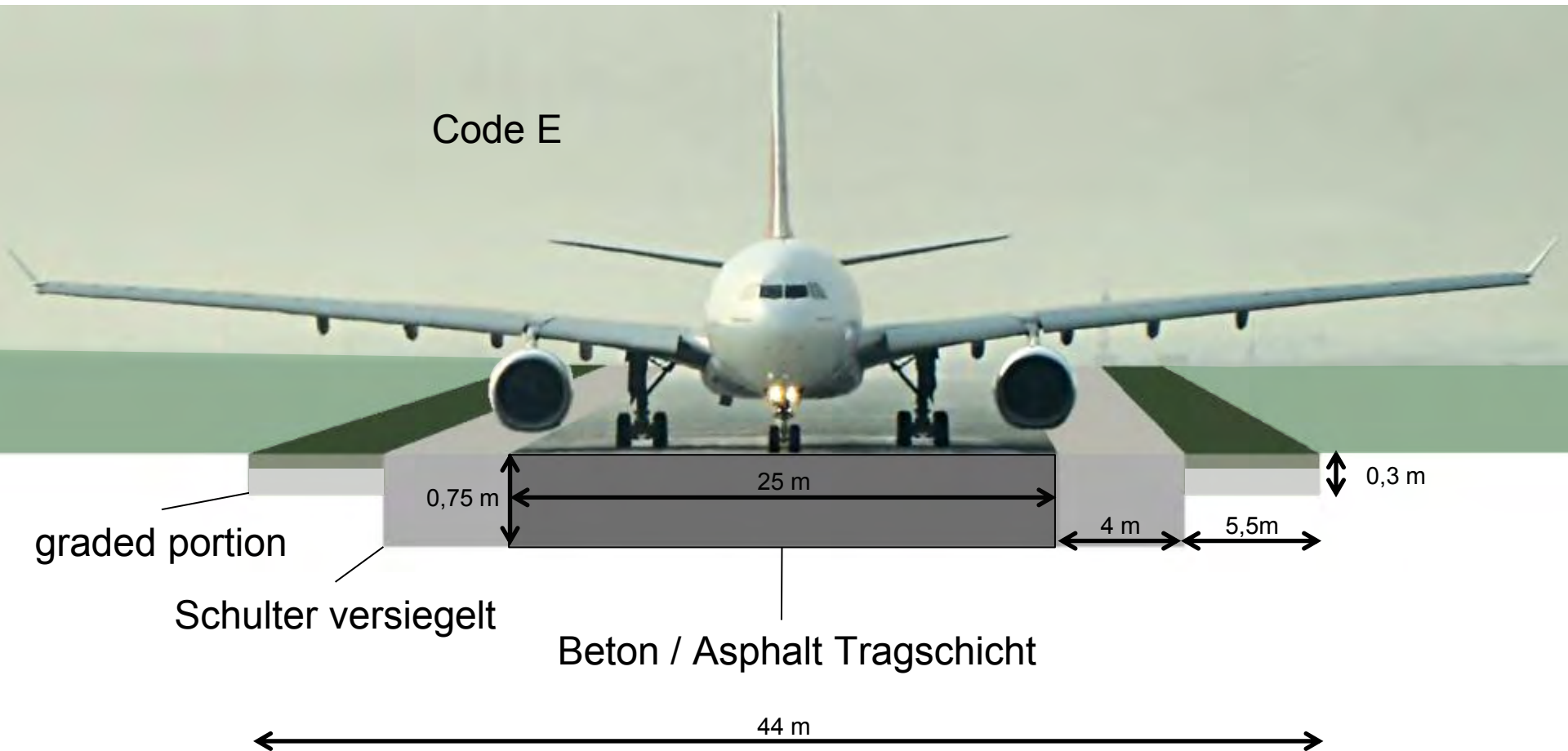
Abbildung 2. Lage der Rollwege, Parkpositionen und APU-Einsätze im EDV-Berechnungsmodell im Prognose-Nullfall (blaue Farbe) und Prognose-Planfall (grüne Farbe).

Übersicht Bauphasen

Bauphase	Fläche Abbruch [m ²]	Fläche Neubau [m ²]	Bauzeit [Wochen]	Erneuerung Oberbau [m ²] A=Asphalt B=Beton	LKW-Fahrten Erneuerung* Oberbau	Abbruch* Oberbau inkl. Erdbau [m ³]	LKW-Fahrten Abbruch* Oberbau	Max. LKW- Fahrten [pro Tag]	Lärm- intensive Arbeiten [Wochen]
1 luftseitig	82.500	95.000	40	A: 12.000 B: 84.000	24.500	101.000	17.800	300	4
2 landseitig	46.000	38.000	19	A: 5.000 B: 33.000	9.700	56.400	9.900	300	3
3 landseitig	28.000	28.000	11	B: 28.000	7.100	35.200	6.200	300	2
4 landseitig	26.000	26.000	15	B: 26.000	6.600	32.400	5.700	300	2
5 landseitig	63.000	63.000	26	B: 63.000	16.100	77.200	13.600	300	3
6 landseitig	85.500	79.000	48	A: 13.000 B: 66.000	20.200	101.060	17.800	300	4
7 luftseitig	9.000	11.000	5	A: 2.000 B: 9.000	2.800	11.000	2.000	300	1
Σ	340.000	340.000		A: 32.000 B: 309.000	87.000	414.260	73.000		19

* Abbruch / Erneuerung Oberbau jeweils für gebundene / ungebundene Tragschichten und Erdbau

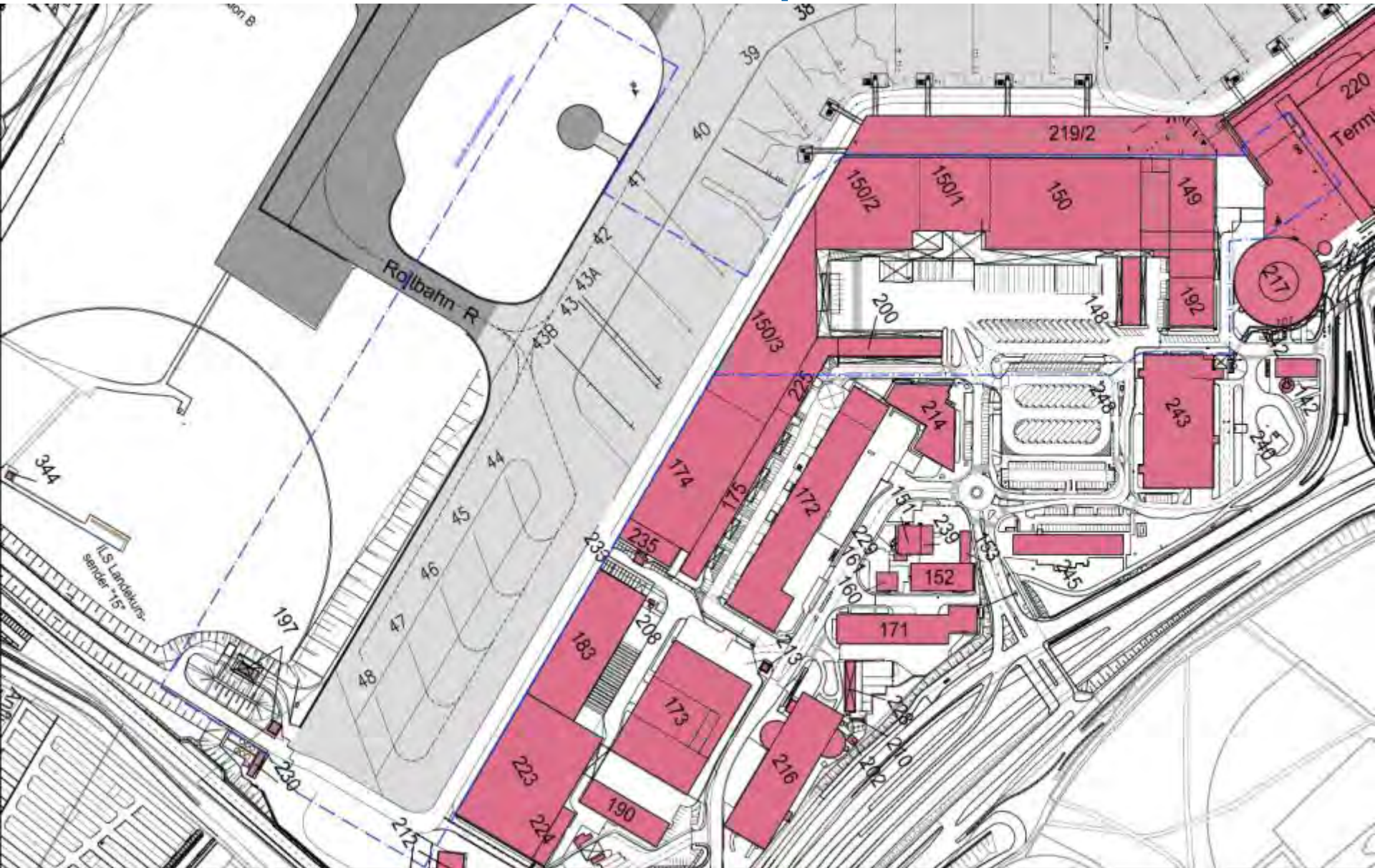
Darstellung Risk Assessment



„PGV I“ – Pier Süd Rückseite/Umgestaltung Vorfeld 1 Süd



PGV I: Vorhabenbereich – Status quo



PGV I: Vorhabenumfang



Visualisierung Pier Süd Rückseite



Verlängerung des Endanflugs Auswertung des Probebetriebs

213. FLSK Hamburg

13.06.2014



DFS Deutsche Flugsicherung



10 Punkte Plan für mehr Lärmschutz

Punkt 1:

Der Senat wird ersucht „gemeinsam mit Fluglärmschutzkommission und DFS eine **weitere lärmindernde Optimierung der Landeanflüge** insbesondere im Hamburger Nordosten **zu erreichen**,

in dem insbesondere **verkürzte oder Sichtanflüge bis auf absolute Ausnahmefälle nicht genehmigt werden.**

Entsprechende **Versuche sind auszuwerten und** nach Möglichkeit **auszuweiten.**

Es ist zu prüfen, inwieweit die **Anflüge** auf den Hamburger Flughafen **regelmäßig als standardisierte ILS-Anflüge (10NM)** durchgeführt werden können.

derzeitige Regelung für Sicht- und Kurzanflüge

„Anflüge sind grundsätzlich über das Final Approach Fix (FAF) für die betreffende Piste zu führen, und sollen nicht unter A3000ft/MSL freigegeben werden. Ausnahmen für Kurz- und Sichtanflüge sind mit dem Hamburg Tower individuell zu koordinieren.“

Seit dem 01.07.2013 gelten im Rahmen eines Probetriebs folgende zusätzliche interne Vorschriften:

„Allgemein gilt, dass Kurz- und Sichtanflüge an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 06:00 Uhr bis 08:00 Uhr lokal zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm nicht zu genehmigen sind.“ *

„Individuell koordinierte Kurzanflüge sind so durchzuführen, dass der Endanflug mindestens 7 NM beträgt.“ *

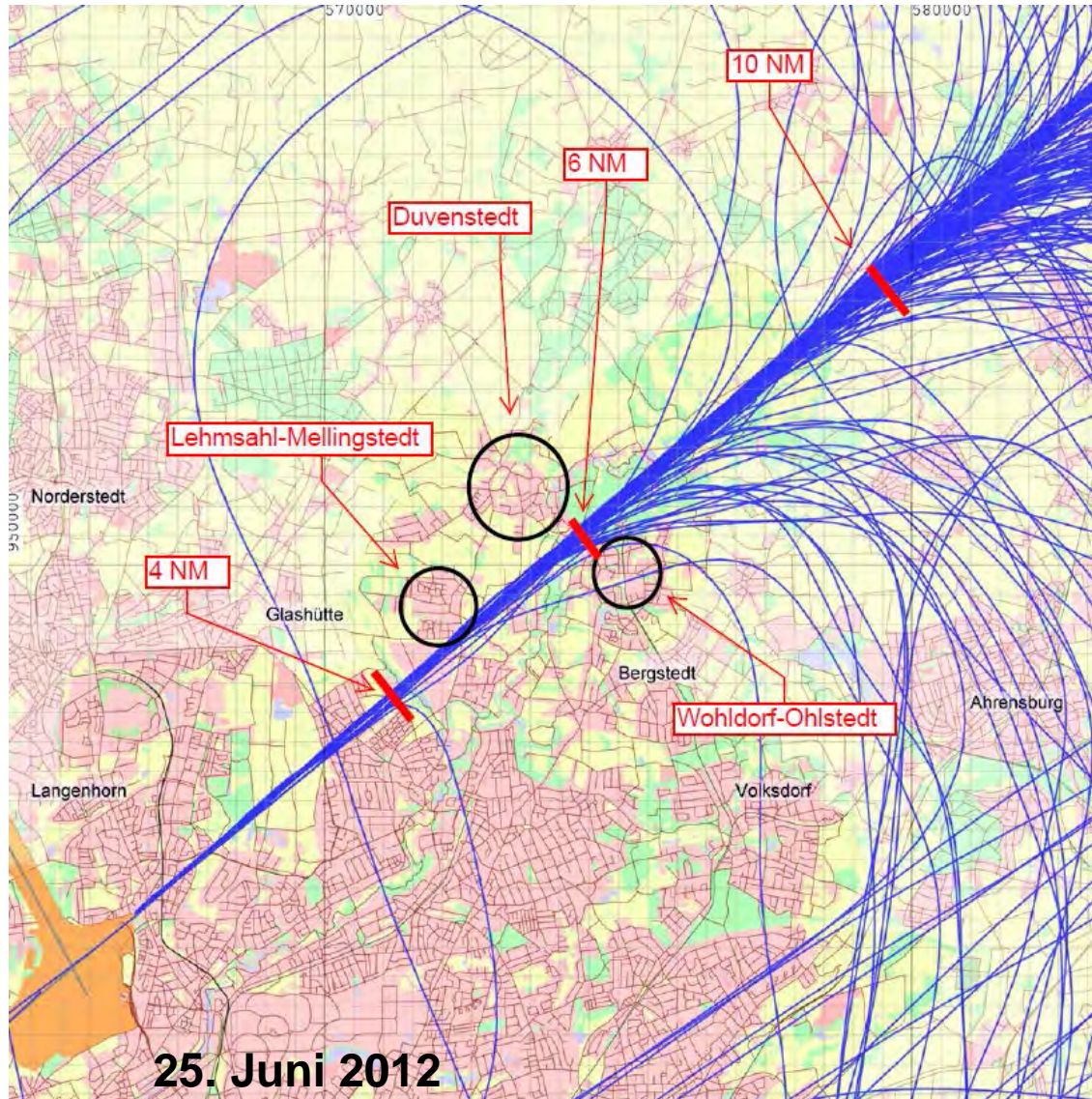
(* Ausnahmen hiervon sind zulässig für Notfälle, Ambulanzflüge, Ausfall von Navigationshilfen, signifikantes Wetter)

Befassung der FLSK mit Kurz-/ Sichtanflügen

In der 207. FLSK Sitzung am 14.12.2012 wurde die Thematik ausführlich vorgestellt und diskutiert. Dem Protokoll ist zu entnehmen, dass

„kein Handlungsbedarf bestehe, weil es keine Alternativen gäbe. Allerdings besteht Einvernehmen darüber, dass eine transparente Darstellung notwendig ist, um den betroffenen Bürgern die Zusammenhänge zu verdeutlichen.“

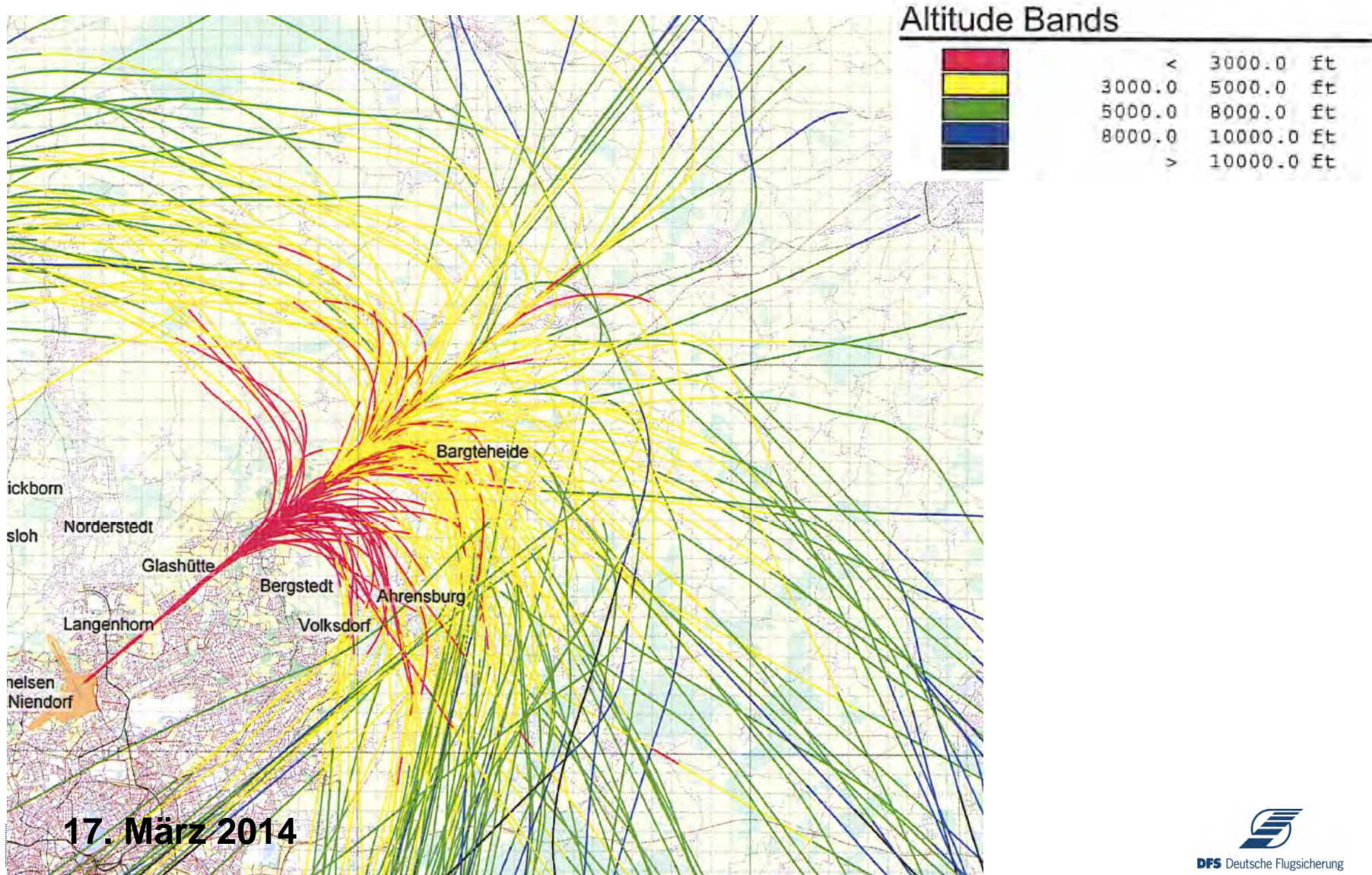
Flugspuren Anflüge RWY 23 vor dem Probebetrieb



Flugspuren Anflüge RWY 23 während Probebetrieb



Flugspuren Anflüge RWY 23 während Probebetrieb



Auswertung des laufenden Probebetriebs

Die FLSK wird gebeten, in der 213. FLSK die weitere Dauer des Probebetriebs festzulegen sowie Kriterien zu definieren, anhand derer der Probebetrieb ausgewertet werden kann / soll.

Sieht die FLSK Möglichkeiten für eine Ausweitung des Probebetriebs?

Problem:

Es liegen keine Lärmpegel aus dem Bereich Duvenstedt aus der Zeit vor dem Probebetrieb vor, da die mobile Lärm-Messstelle C02 (Poppelbütteler Chaussee) im August 2013 nur temporär in Betrieb genommen wurde.

Erwartung des Umweltausschusses der Bürgerschaft

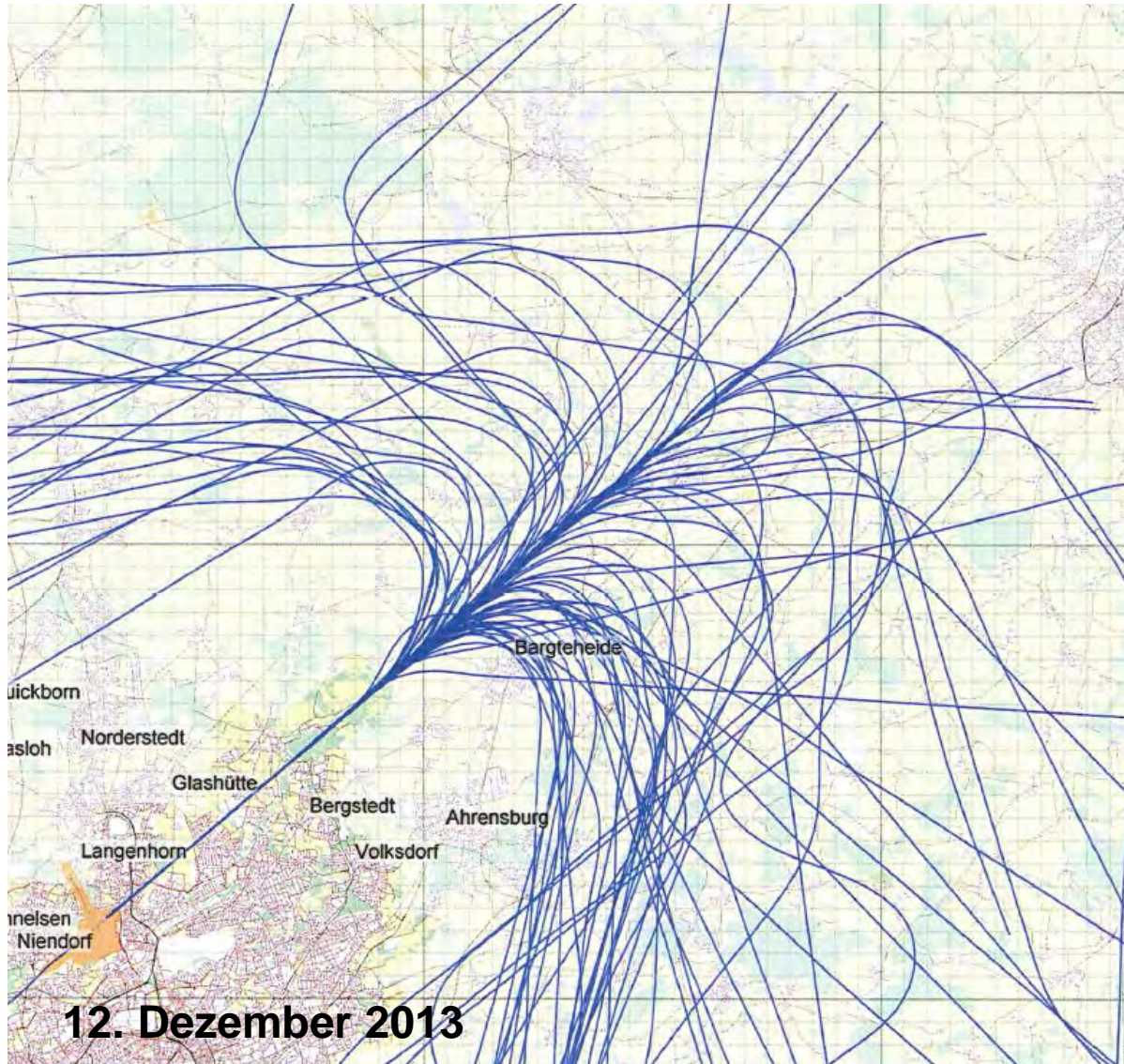
Der Umweltausschuss setzt sich für eine „weitere lärmindernde Optimierung der Landeanflüge insbesondere im Hamburger Nordosten“ ein, in dem „besondere verkürzte oder Sichtanflüge bis auf absolute Ausnahmefälle vermieden werden.“

→ alle Anflüge sollen grundsätzlich über 10NM erfolgen!

„Entsprechende Versuche sind auszuwerten und nach Möglichkeit auszuweiten.“

→ Es wird ein Probetrieb erwartet!

Flugspuren Anflüge RWY 23 über 10 NM



Im Allwetterflugbetrieb CAT II/III erfolgen alle Anflüge über 10 NM als Standard-ILS-Anflug.

Konsequenz durch Verzicht auf Anflüge < 10NM

Ohne Sichtanflüge oder kurze ILS-Anflüge würde sich der Verkehr komplett auf den Bereich rund um 10NM (Bargteheide) konzentrieren und sich auf einen Bereich von ca. 10-18NM ausweiten.

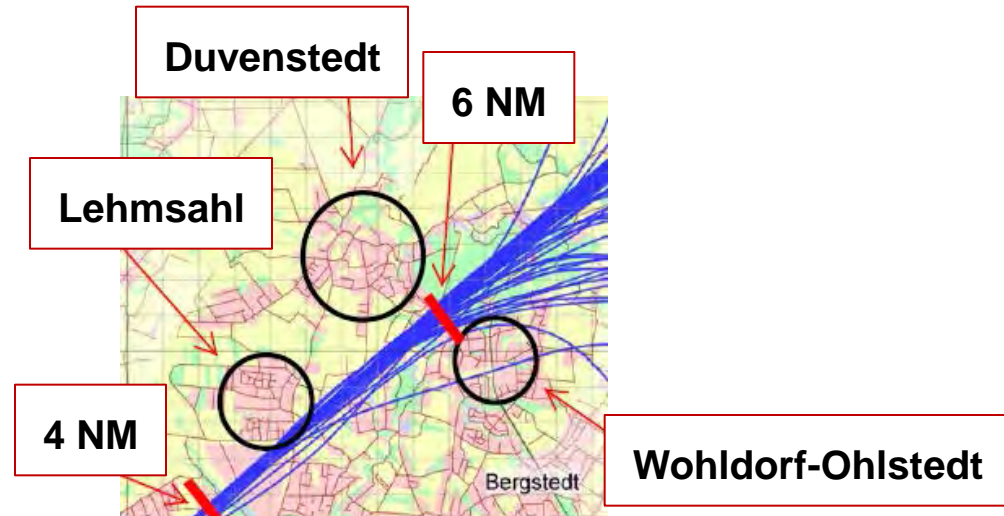
→ neue Betroffenheiten in Schleswig Holstein

Dem Antrag des Umweltausschusses an den Senat (10. Punkte Plan) ist zu entnehmen, dass „nicht neue Betroffenheiten und Belastungen in Hamburg zu schaffen“ sind.

Konsequenz durch Verzicht auf Anflüge < 10NM

→ Keine Verbesserung der Situation in Duvenstedt/ Lehmsahl

Die Anflüge überfliegen auf Grundlage der 7 NM – Regelung schon heute nicht mehr diese Ortschaften. Alle Anflüge werden weiterhin in gleicher Höhe auf dem Endanflug „vorbeifliegen“.



Konsequenz durch Verzicht auf Anflüge < 10NM

- Eine Verlagerung des Verkehrs durch Verlängerung der Anflugstrecke wird insbesondere in den Abendstunden dazu führen, dass nicht alle Flüge zeitgerecht bis 23:00 Uhr zur Landung gebracht werden könnten, was wiederum mit Verspätungen und einer höheren Belastung im Flughafennahbereich verbunden wäre. Dies steht im Widerspruch mit Punkt 5 des 10 Punkte Plans, der eine strengere Einhaltung der Betriebszeiten vorsieht.
- Starts aus Lübeck (HAM5H, RAMAR4H) und Landungen nach Hamburg über Piste 23 beeinflussen sich gegenseitig. D.h. Landungen müssten früher auf niedriger Höhe geführt werden.

Fazit

Die FLSK wird gebeten, die DFS bezüglich des Beschlusses des Senats zu beraten hinsichtlich

- Überführung des laufenden Probetriebs in den Regelbetrieb

- Durchführung eines Probetriebs für Anflüge ausschließlich über 10 NM

- ggf. Prüfung weiterer Maßnahmen zur lärmmindernden Optimierung der Landeanflüge