

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 219

13.10.2015

Niederschrift

über die 219. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 09.10.2015

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der Vorsitzende begrüßt die Kommissionsmitglieder und als Gäste Frau Dr. Regina Dube, Amtsleiterin des Amtes für Immissionsschutz und Betriebe der Behörde für Umwelt und Energie (BUE), Herrn Dr. Fethi Abdelmoula, Deutsches Institut für Luft- und Raumfahrt (DLR) und Herrn Carsten Brandt, Luftaufsicht der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWVI).

TOP 1

Aktueller Sachstand zum 16-Punkte-Plan (Allgemeines)

Die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) erläutert kurz den Sachstand zu den einzelnen Aufgaben des 16-Punkte-Plans, die sie gemeinsam mit der FHG, der DFS und der BWVI bearbeitet hat. Wegen der umfangreichen Aufgabe wird der Abschlussbericht in Form einer Senatsdrucksache vermutlich nicht vor Februar 2016 vorgelegt werden. Der Vorsitzende bittet darum, die quartalsweisen Berichte der Punkte 9 (Dokumentation der Verspätungen) und 10 (Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln), die im Internet eingestellt werden auch parallel immer an die FLSK-Mitglieder zu verteilen. Die FLSB sagt dies zu.

Die Kommission stimmt zu.

TOP 2

Minimale Länge des Endanflugs (Punkt 2 des 16-Punkte-Plans)

Die FLSB berichtet über eine Besprechung mit den Nachbargemeinden in Schleswig-Holstein um Einvernehmen über die Länge der Anflugverfahren zu erlangen. Da die Anzahl der Beschwerden stark angestiegen war, wollte man gemeinsam erörtern, ob ein über 10 NM hinausgehendes Anflugverfahren als Problemlösung in Frage käme. Ein entsprechender Probetrieb fand jedoch keine Zustimmung, vielmehr wurde von den Bürgermeistern der Nachbargemeinden gewünscht, dass der alte Zustand einer Anfluglänge von 4 NM wieder hergestellt werden sollte.

Nach Meinung der FLSB hat die FLSK mit dem praktizierten Anflugverfahren von 7 NM einen guten Kompromiss gefunden und sie bittet um erneute Diskussion und Beschlussfassung. In einer sehr ausführlichen Diskussion werden die unterschiedlichen Standpunkte dargelegt. Der Vertreter des Kreises Stormarn beschreibt den dort herrschenden Eindruck, dass sich mittlerweile die Diskussion um die Verteilung von Fluglärm nur noch auf Stormarn beziehen würde und man sich dort ungerecht behandelt fühle weil der Fluglärm durch die Verlängerung des Endanflugs stark zugenommen habe. So hätte sich die Forderung nach Wiederherstellung des alten Zustandes, des Anflugverfahrens aus Entfernung von 4 NM, ergeben. In den folgenden Diskussionsbeiträgen wird von verschiedenen FLSK-Mitgliedern eine Anfluglänge von 6 – 10 NM empfohlen und mitgeteilt, dass bereits heute 70% aller

Endanflüge aus einer Entfernung von mindestens 10 NM vorgenommen werden. Nach unterschiedlichen Hinweisen auf die notwendige Berücksichtigung der Flughöhe sowie der in letzter Zeit wieder stark vorherrschenden Westwinde und auf die Beachtung einer ausreichenden Entfernung für die sichere Konfigurierung der großen Passagiermaschinen, ist man sich einig, dass Solidarität geboten ist und der Fluglärm nicht einfach umverteilt werden soll. Eine neue sachliche Debatte mit dem Ziel einer Nachjustierung ist anzustreben. Der Vorsitzende fasst zusammen, dass der Antrag auf Rücknahme der Endanflugverlängerung keine Mehrheit findet, aber eine weitere Befassung mit dem Thema notwendig ist. Daher soll eine Arbeitsgruppe „Fluglärm Stormarn“ gegründet werden, der mindestens Vertreter aus folgenden Bereichen angehören sollen: FLSB, DFS, BWVI, FHG, BVF, Pilot, Bezirk Wandsbek, Kreis Stormarn. Das Ziel ist es, eine Lösung zu finden und eine Beschlussempfehlung für die 220. FLSK-Sitzung im Dezember 2015 zu erarbeiten.

Die Kommission stimmt zu.

TOP 3

Flugassistenzsystem zur Vermeidung des Einsatzes von Störklappen (Punkt 3 des 16-Punkte-Plans)

Auf Antrag der BVF berichtet ein Vertreter des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) über ein energiebasiertes Pilotenunterstützungskonzept für das präzise Einhalten von vertikalen Anflugprofilen. Seit 15 Jahren wurde an diesem Assistenzsystem geforscht, das nun die Möglichkeit bietet, den Lärm der gegenwärtigen Standardanflüge zu mindern. Während der Austausch der Flugzeugflotte zu lärmreduzierteren Maschinen ca. 30 Jahre dauert, könnten Änderungen am Flugverfahren schnellere Entlastung von Lärm bewirken. Anhand einer ausführlichen Präsentation (**vgl. FLSK-Drs. 16/15**) erklärt der Vertreter des DLR, dass die sehr große Variation beispielsweise beim Setzen der Landeklappen, beim Ausfahren des Fahrwerks und hinsichtlich der Geschwindigkeitsvorgaben zu einer großen Bandbreite der Lärmimmissionen führt. So haben z. B. Tests mit einer Gruppe von Airliner-Piloten, die ständig große Verkehrsmaschinen fliegen, bei Landungen im Simulator gezeigt, dass bis zu 50 Knoten Unterschied in der Geschwindigkeit festzustellen waren und oft viel zu viel Schub gegeben wurde. Mit dem vorgestellten System ließe sich eine Vereinheitlichung und Präzisierung bei gleichzeitig erhöhter Sicherheit und Reduzierung der Lärmkonturflächengröße bewirken. Das Konzept soll in die bestehenden Systeme integriert werden, um die Piloten nicht mit zusätzlichen neuen Systemen zu überfrachten. Es wird eine Wechselwirkung zwischen System und Piloten angestrebt, denn ein vollautomatisches System wird als sehr kritisch betrachtet. Da die grundsätzliche Bereitschaft der Piloten besteht, soll 2016 mit dem Probetrieb an ausgewählten Flughäfen begonnen werden. Insbesondere am Flughafen Frankfurt wurde eine längere Testphase vereinbart und Piloten werden derzeit geschult. In der anschließenden Diskussion schlägt ein Vertreter der BVF vor, dass die Einführung des neuen Systems von der FHG und der BWVI durch Bonus-/ Malus-Regelungen gefördert werden könnten und es wird angeregt, auch in Hamburg Tests durchführen zu lassen. Der Vorsitzende entscheidet, dass das Thema weiter verfolgt und frühestens Ende 2016 in der FLSK wieder aufgegriffen werden soll.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Verspätungssituation (Punkt 9 des 16-Punkte-Plans)

Die FLSB teilt mit, dass bereits zum Ende des 3. Quartals ca. 530 Verspätungen zu verzeichnen waren und Überlegungen nötig sind, wie diesem Missstand begegnet werden kann. Zwar sind die Flugbewegungszahlen insgesamt gestiegen, aber im Verhältnis ist der Anstieg der Verspätungen erheblich höher. Seit Anfang 2015 werden Anzahl und Gründe der Verspätungen durch die FHG im Internet veröffentlicht. Die FLSB hat die Fluggesellschaften im Sommer schriftlich gebeten, monatlich die Gründe für die jeweiligen Verspätungen des Vormonats zu übermitteln. Trotz Befolgung dieser Bitte und guter Zusammenarbeit ist eine Lösung des Problems an den aktuellen Zahlen noch nicht erkennbar. Man könnte über eine Quote oder relative Quote nachdenken oder auch die Regelungen für Starts und Landungen differenzieren. Ebenso wäre zu prüfen, ob Starts nach 23.00 Uhr unabdingbar sind. Die Entgelterhöhung zu Anfang des Jahres 2015 lässt bisher keine Lenkungswirkung erkennen. Ggfs. sollte eine weitere Entgelterhöhung mit zeitlicher Staffelung im Abstand von 15 Minuten mit steigenden Kosten überlegt werden. Es besteht in Hamburg bei den betroffenen Bürgern der Wunsch nach einer ungestörten Nachtruhe von sieben Stunden ebenso wie der politische Auftrag der Bürgerschaft nach einer einvernehmlichen Lösung. In der anschließenden angeregten und kontroversen Diskussion wird von einem Vertreter einer Fluglinie eine Verspätungsstatistik im 5-Minutenabstand gewünscht und die Erarbeitung eines Kompromisses angekündigt. Die FHG hat auf Bitte der FLSB die letzten Jahre mit dem Ergebnis ausgewertet, dass 50 % der Verspätungen innerhalb der ersten 15 Minuten zu verzeichnen waren, nach 30 Minuten waren 75 % der verspäteten Flugzeuge gelandet und innerhalb der letzten 30 Minuten trafen die übrigen 25 % ein. Der Vorsitzende wünscht eine ausführli-

che Vorstellung der Ergebnisse durch die FLSB in der nächsten FLSK-Sitzung und kündigt an, sich auf der kommenden ADF-Tagung nach der Vorgehensweise anderer Flughäfen erkundigen zu wollen. Die Vertreterin der BWVI gibt zu bedenken, dass eine Steuerungswirkung der Erhöhung der Entgelte zum Januar 2015 erst im nächsten Sommerflugplan erkennbar sein wird. Der Anregung eines Vertreters der BVF, dass der unbestimmte Rechtsbegriff „unvermeidbar“ genauer definiert werden müsste, stimmt die FLSB zu und ergänzt, dass die FLSK-Protokolle der Vorjahre zeigten, dass man auch früher schon versucht habe, das Problem der Verspätungen zu bewältigen. Der Vorsitzende entscheidet, dass das Thema Verspätungen nun regelhaft in jeder Sitzung behandelt werden soll.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

Auswertung Bürgerfragestunde FLSK vor Ort am 01.10.15 (Punkt 12 des 16-Punkte-Plans)

Der Vorsitzende informiert kurz über die Veranstaltung in Lurup und verweist auf seinen internen Bericht vom 05.10.2015 an die FLSK- Mitglieder sowie auf den Kurzbericht der Geschäftsführerin (**vgl. FLSK-Drs. 17/15**), der im Internet veröffentlicht werden soll.

(Link: <http://www.hamburg.de/fluglaermschutzkommission/>)

Er legt dar, dass die zwei Hauptthemen, einerseits die möglichen Auswirkungen des Flachstartverfahrens und andererseits der Widerspruch zwischen der Wahrnehmung der Flugbahnen und der tatsächlich aufgezeichneten Flugspuren sorgfältig geprüft werden sollen. Im Laufe der folgenden Diskussion zeigt der Vertreter der FHG zahlreiche Darstellungen von Flugspuren zwischen 2005 und 2015 und versichert, dass die FHG weiterhin prüft. Der Vorsitzende entscheidet, dass die FLSB zur Lösung der konträren Situation zu einer Arbeitsgruppe „Fluglärm Lurup“ einladen soll, der Vertreter der DFS, BVF, DLH, FHG, BUE und des Bezirks Altona angehören. Die konkreten Schlussfolgerungen werden in der 220. FLSK-Sitzung dargestellt und auch in Lurup vermittelt.

Die Kommission stimmt zu.

TOP 6

Bericht über die „Allianz für den Lärmschutz“ (Punkt 13 des 16-Punkte-Plans)

Der Vertreter der FHG berichtet, dass der vorgesehene Termin für ein Treffen der „Allianz für den Lärmschutz“ wegen Abstimmungsschwierigkeiten abgesagt wurde. Mittlerweile gibt es eine Vorbereitungsgruppe für einen neuen Termin und es wird davon ausgegangen, dass demnächst ein Treffen stattfindet.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 7

Umgang mit Beschlüssen der FLSK

Die FLSB berichtet, dass nach ihren Recherchen in der Vergangenheit Beschlussfassungen gelegentlich nicht weiter verfolgt wurden. Sie erklärt, dass in Abstimmung mit der BWVI zukünftig folgendermaßen verfahren werden soll: Soweit die für die Umsetzung des Beschlusses zuständige Institution einem Beschluss der FLSK nicht entspricht, wird diese in der jeweils folgenden Sitzung der FLSK die Gründe dafür darlegen und eine schriftliche Erklärung zu Protokoll geben.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8

Kriterien für Mitgliedschaft in der FLSK

Die Vertreterin der BWVI erläutert, dass der Dauerschallpegel von 50 dB(A), verursacht durch Fluglärm, in einem Gebiet nicht als einziges „hartes“ Kriterium gelten kann, um eine Vertretung in der FLSK zu begründen. Die Anzahl der Überflüge und der Betroffenen sind ebenso zu berücksichtigen, so dass schließlich unter Beachtung verschiedener Aspekte und im Einklang mit der Rechtsgrundlage (§ 32 b Luftverkehrsgesetz) Spielraum bei der Berufung bleibt. Da der Richtwert des Gesetzes sowieso weit überschritten ist, kann jeweils eine Einzelfallbetrachtung der Gesamtsituation vorgenommen werden. Derzeit sind alle Bahnrichtungen gut abgedeckt und alle Aspekte berücksichtigt.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 9

Sonstiges

9.1 Austausch des Localizers für Anflug auf Bahn 33

Die Vertreterin der DFS berichtet, dass die DFS im Sommer 2015 den neuen Localizer aufgebaut hat. Die notwendigen Anträge für die Inbetriebnahme und Nutzung wurden bei der Bundesnetzagentur gestellt, zunächst eine Versuchsfrequenz zum Zwecke der Flugvermessung und des Weiteren die Frequenz für den Dauerbetrieb. Es muss nun die Bewilligung der Inbetriebnahme abgewartet werden, dann sind Flugvermessungen möglich.

9.2 Sachstand Flachstarts

Das Thema wird im Rahmen der Arbeitsgruppe „Fluglärm Lurup“ behandelt.

9.3 Bericht über die mobilen Messstationen im Umfeld des Flughafens

Der Vertreter der FHG erklärt, dass verschiedene Messungen durchgeführt werden und die Ergebnisse den FLSK-Mitgliedern zugänglich gemacht werden sollen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

9.4 Gefahr durch Drohnen

Ein Vertreter der DFS bezeichnet die Gefahr, die von Drohnen ausgeht, insbesondere in der Nähe von Flughäfen als ernstes Thema. Verstöße werden mit der Polizei verfolgt und geahndet. Nähere Informationen sind den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I 281 / 13 und 1-437-15) zu entnehmen sowie folgenden Internetauftritten:

http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Services/Luftsport%20&%20Freizeit/Flugmodelle%20%7C%20%22Drohnen%22/

<http://www.hamburg.de/bwvi/drohnen/>

9.5 Ahrensburg

Der Vertreter der DFS empfiehlt, dass die Regelungen für Sichtanflüge denen der geführten Anflüge mit mindestens 7 NM Endanfluglänge angepasst werden sollen. (vgl. TOP 8 der 217. Sitzung). Dadurch können auch Sichtanflüge einen kontinuierlichen Sinkflug aus 3000 Fuß durchführen. Dagegen gibt es keine Einwände.

9.6 Sitzungstermine 2016

Die Termine sind beschlossen.

Der Vorsitzende dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 13.15 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Harald Rösler

Low Noise Augmentation System (LNAS)

Energiebasiertes Pilotenunterstützungskonzept für das präzise Einhalten von vertikalen Anflugprofilen

Dr. Fethi Abdelmoula

Institut für Flugsystemtechnik



Wissen für Morgen



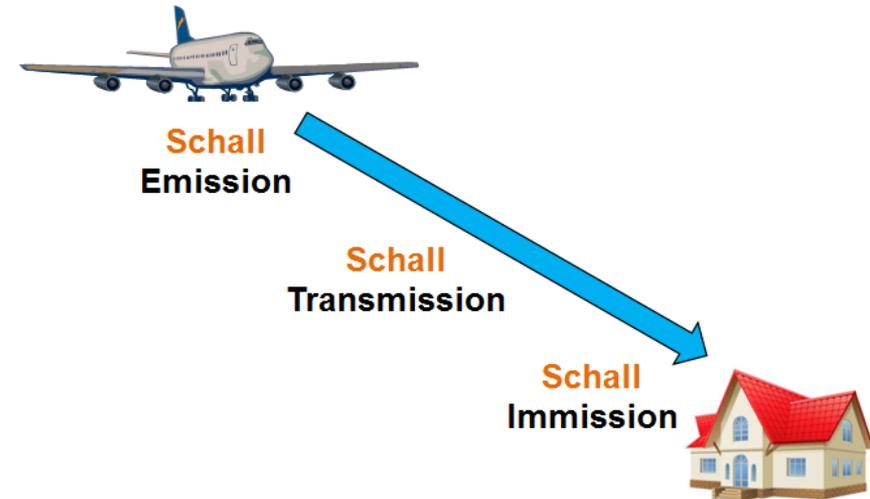
Problemstellung

Gegenwärtige Standardanflüge sind oftmals erheblich lauter als technisch notwendig!



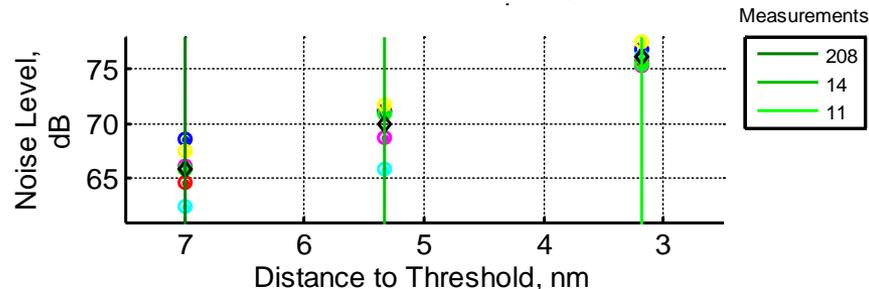
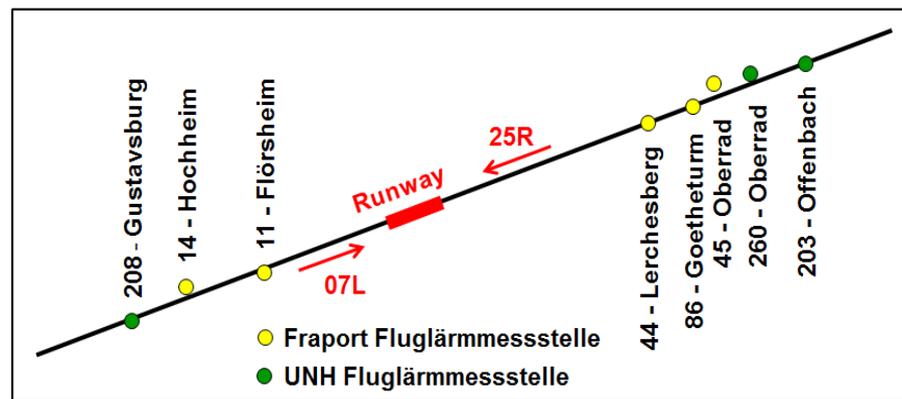
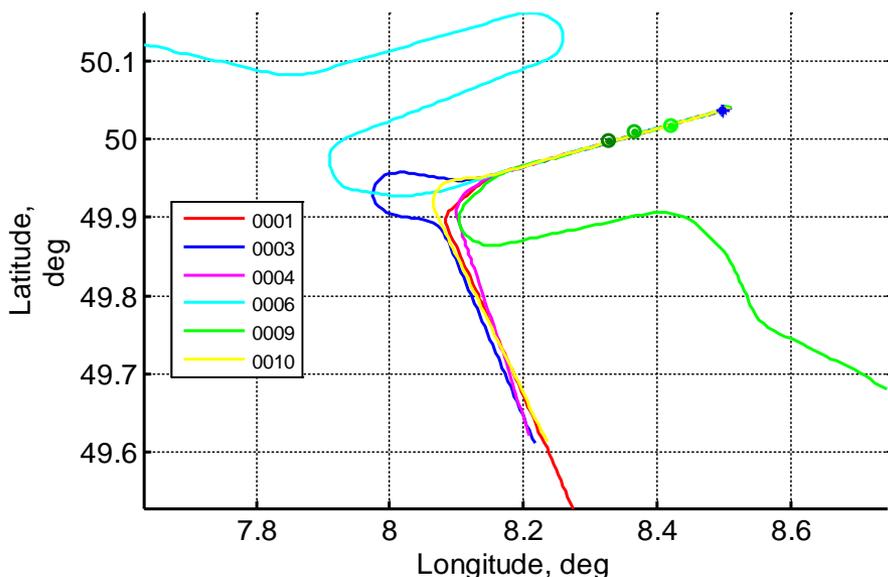
Erkenntnisse und daraus resultierende neue Anforderungen

- Durchaus bekannt ist, dass sich die Schallimmission aus der Schallemission und der Schalltransmission ergibt
- Auch bekannt ist, dass sich die Transmission durch Verlegen der Flugbahn so beeinflussen lässt, dass weniger Schall am Zielort am Boden ankommt
- Weniger bekannt ist, dass die Flugbahn und der Flugbetriebszustand, der die Emission ausmacht, in einer gegenseitigen Wechselbeziehung stehen
- **Aktive Schallschutzmaßnahmen haben sich in der Vergangenheit hauptsächlich auf die Flugbahn konzentriert und dabei oft die Auswirkungen auf den Flugzustand nicht berücksichtigt**
- **Identifizierung lärmreicher und lärmarmen Verhaltensweisen**
- **wodurch werden sie verursacht (Wetter, ATC, andere Gründe)?**



Radardaten und Schallpegelmessungen

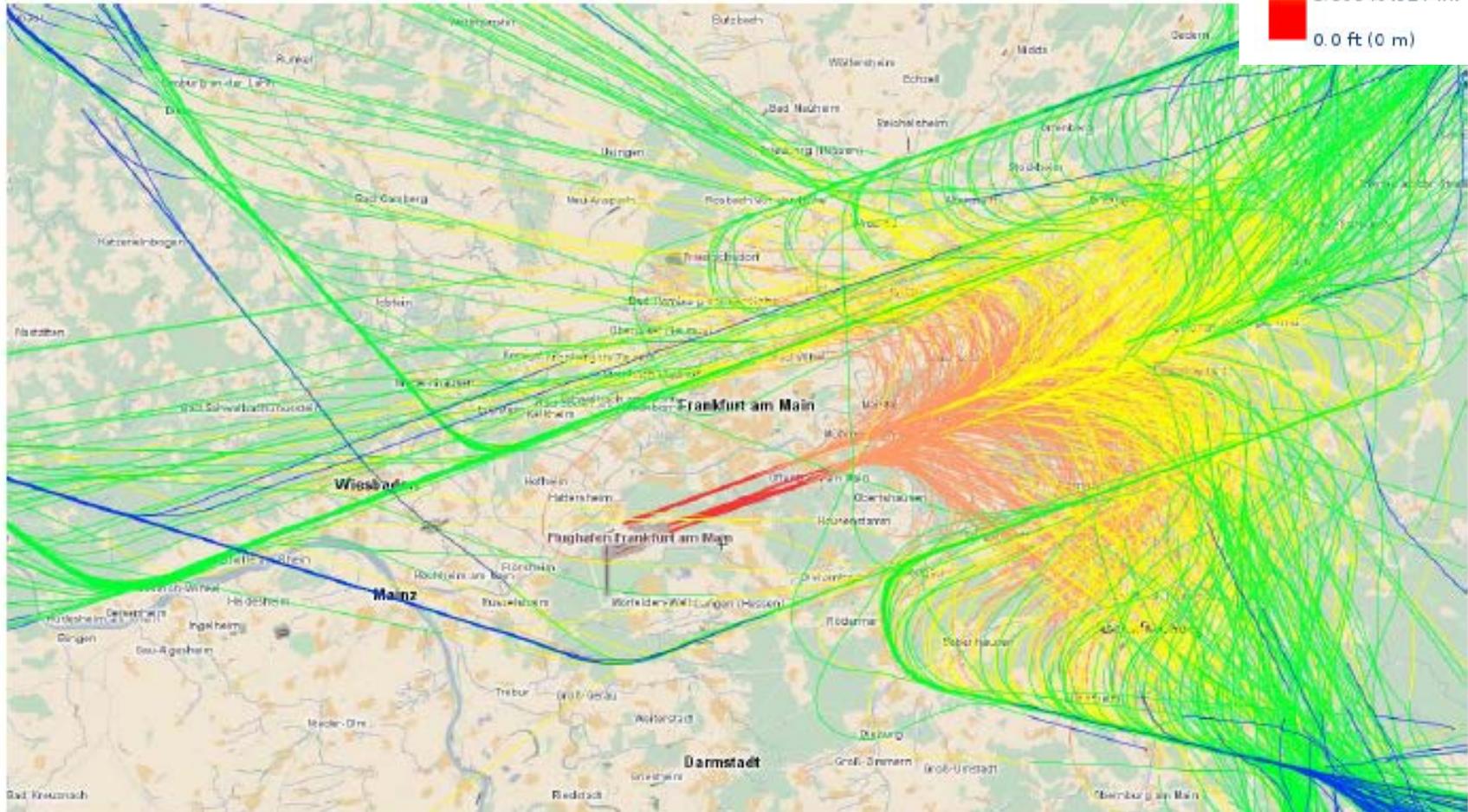
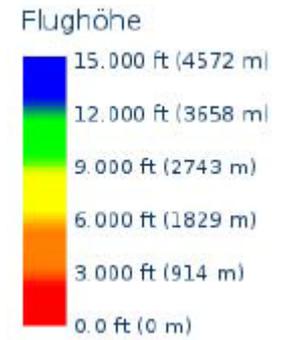
- Schallpegelmessungen in FRA im Endanflugsegment
- bei nominell jeweils gleichen Bahnen für 3°/ 3.2° zeigt sich auch für identische Flugzeugtypen (hier: B737) eine sehr große Streuung an der selben Messstelle



**was sind die Unterschiede dieser Anflüge,
die so erhebliche Lärmunterschiede verursachen?**



Laterales Anflugprofil



Flugspuren Anflug Frankfurt für einen Tag (Quelle: Stanly-Track)



Lärmarme Anflugverfahren

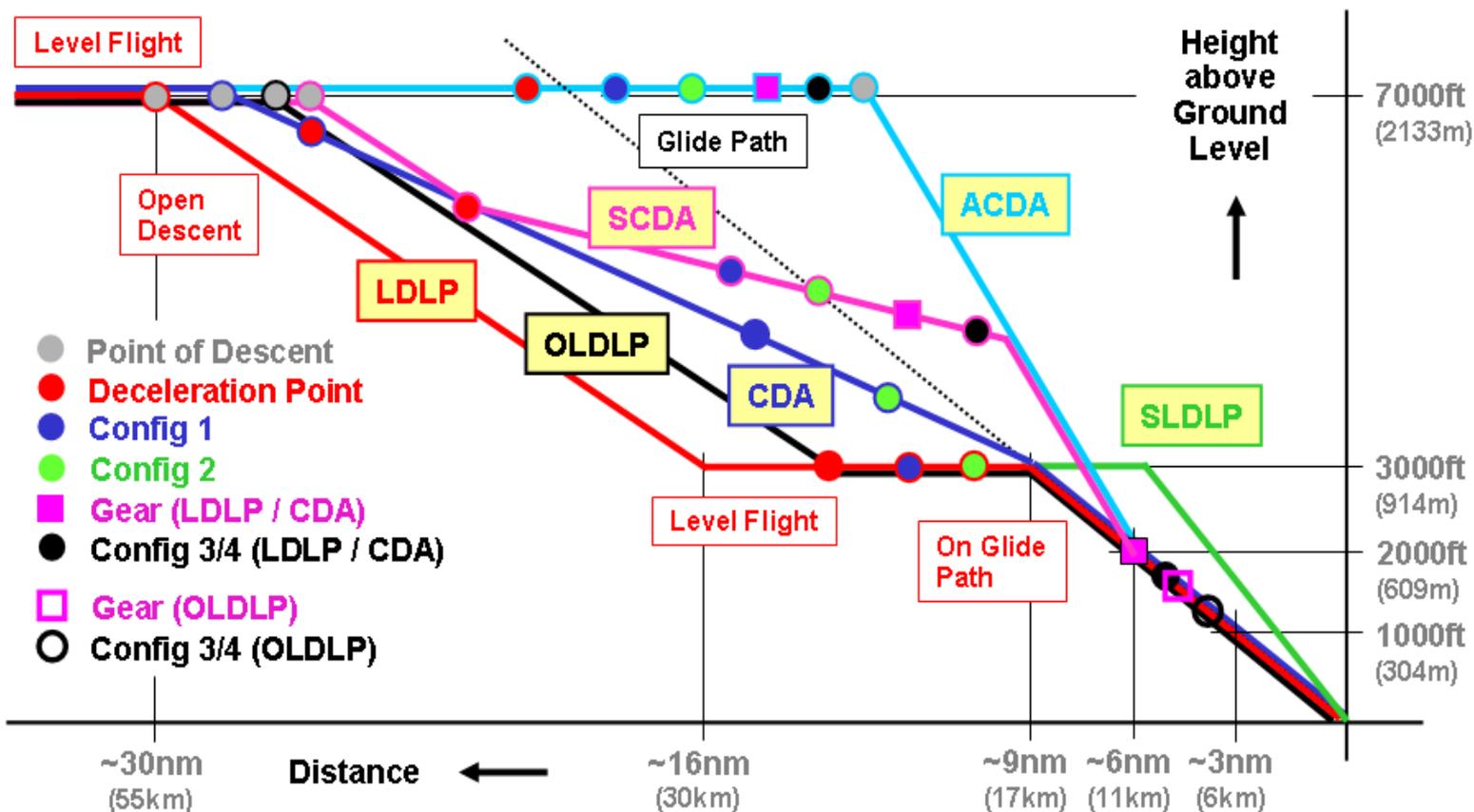
- Die Auslegung von lärmreduzierten Anflugverfahren bewegt sich im Spannungsfeld von Sicherheit, Wirtschaftlichkeit (Kapazität, Zeit, Treibstoff) und Umwelt
- Bereits herkömmliche Anflugverfahren beinhalten viel Potential zur Lärmreduktion
 - Grundsätzlich kann mit entsprechendem Energiemanagement Anflug von Ausgangs- bis Stabilisierungshöhe mit Leerlaufschub durchgeführt und können Landeklappen und Fahrwerk zum optimalen Zeitpunkt ausgefahren werden.
 - Voraussetzungen sind ein ausreichender Planungshorizont, Kenntnis der Wetterbedingungen und entsprechende Freiheitsgrade z.B. bezüglich der Geschwindigkeit
- Dazu müssen zukünftige Flugverfahren
 - **flugzeugspezifischer** (individuelle Flugleistungen & Flugzeugsysteme)
 - **flexibler** (Anpassung an Flughafen und Wetter),
 - **präziser** (Autopiloten- und FMS-Funktionen, Mensch-Maschine-Schnittstellen)werden unter Berücksichtigung der Anforderungen des Arrival Managements.



Anflugverfahren

Low Drag Low Power (LDLP)
Optimized LDLP (OLDLP)
Steep LDLP (SLDLP)

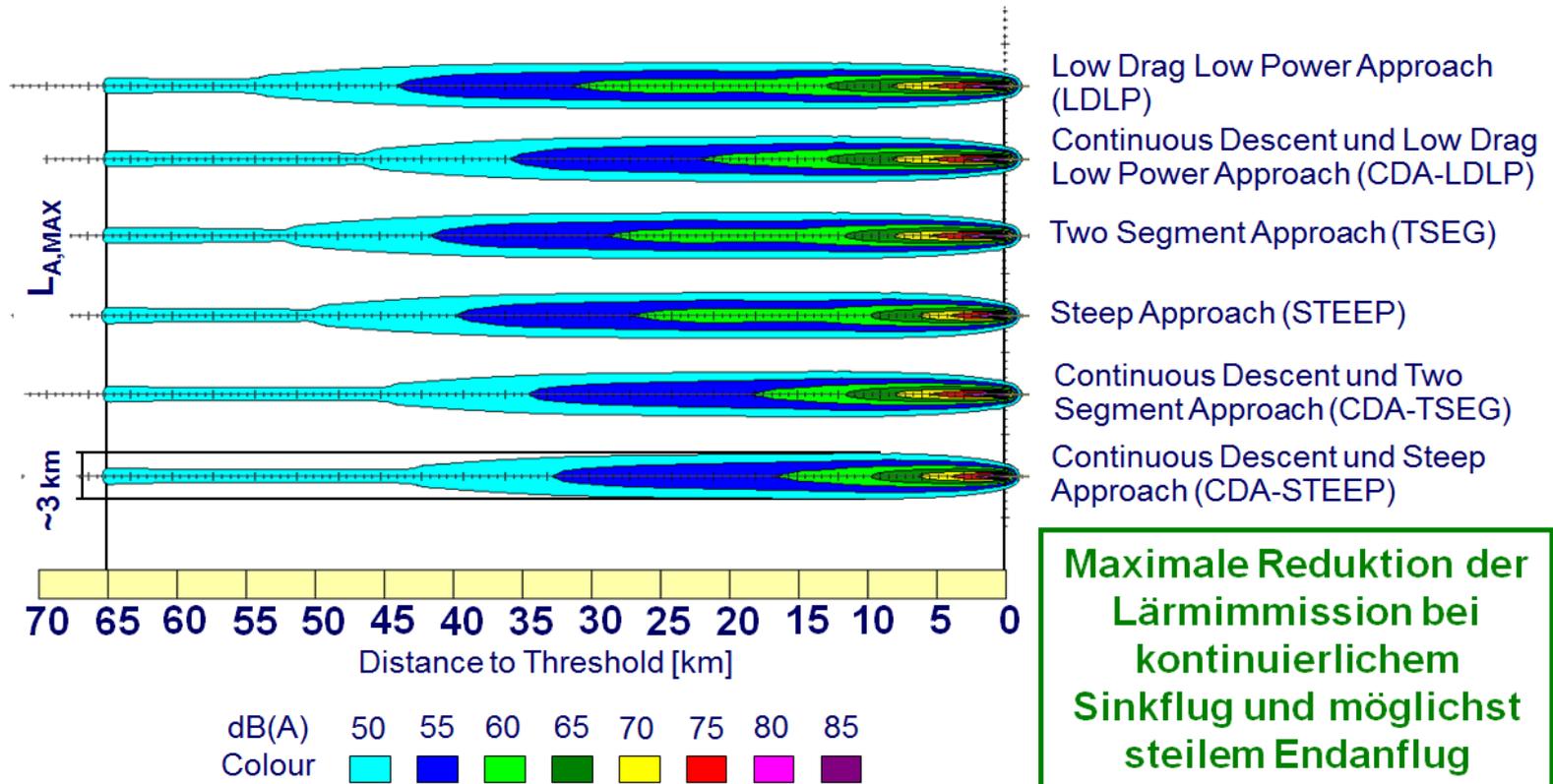
Continuous Descent Approach (CDA)
Advanced Continuous Descent Approach (ACDA)
Segmented Continuous Descent Approach (SCDA)



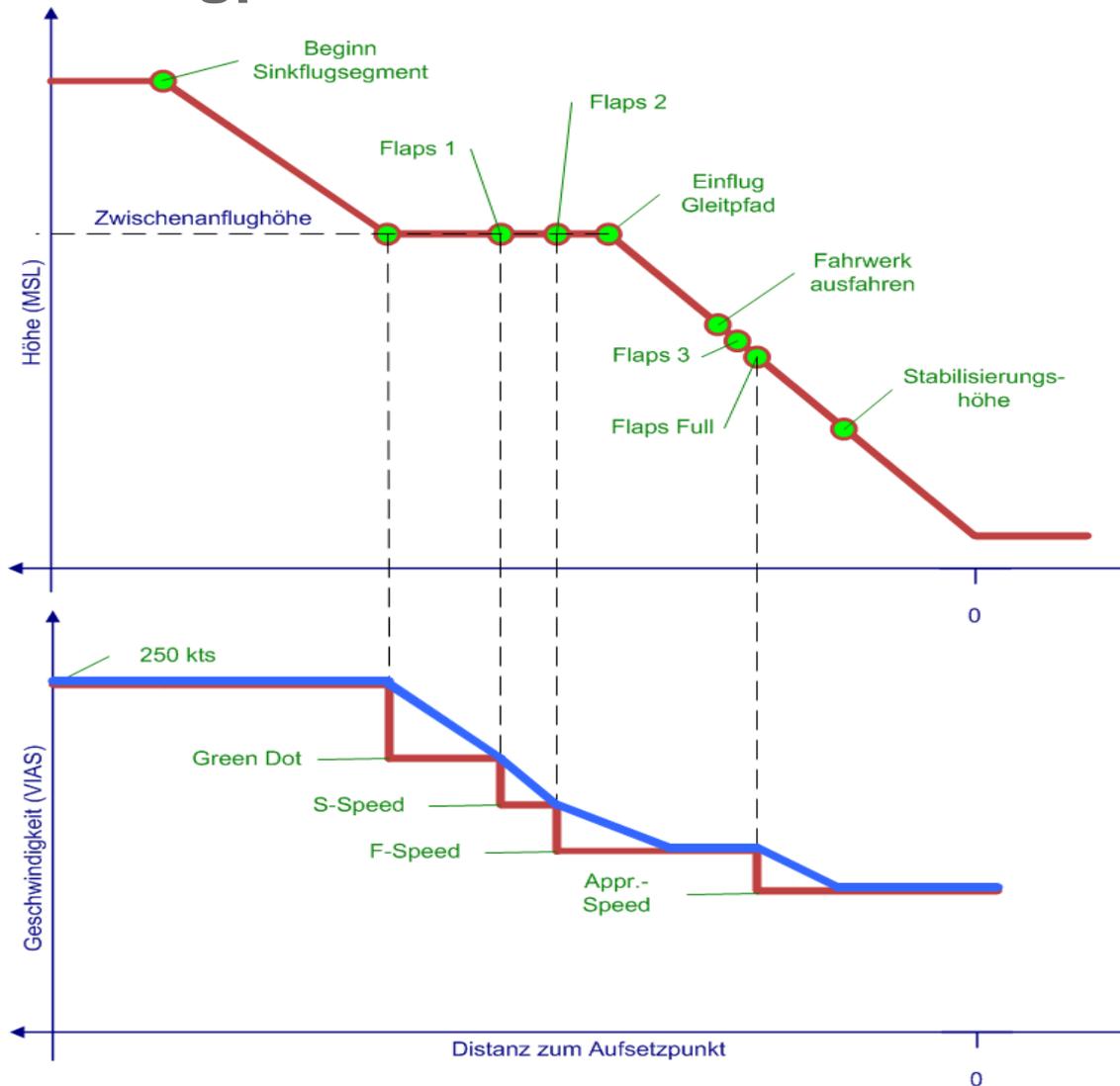


Anflugverfahren - Pegelkonturen

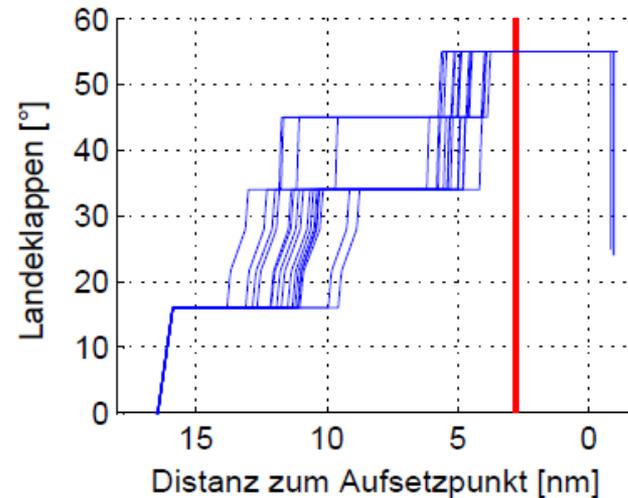
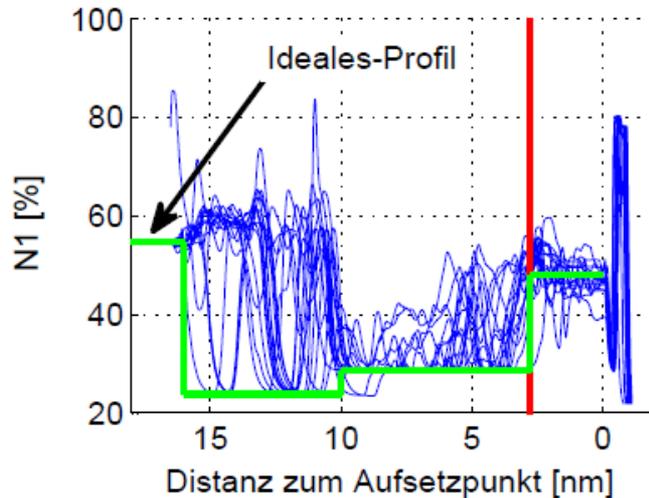
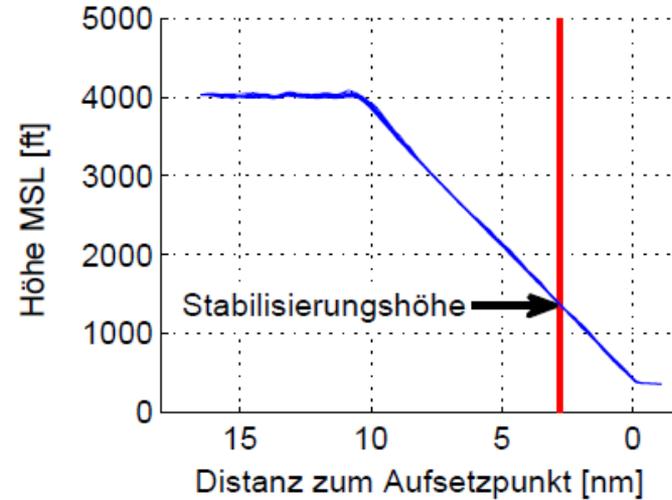
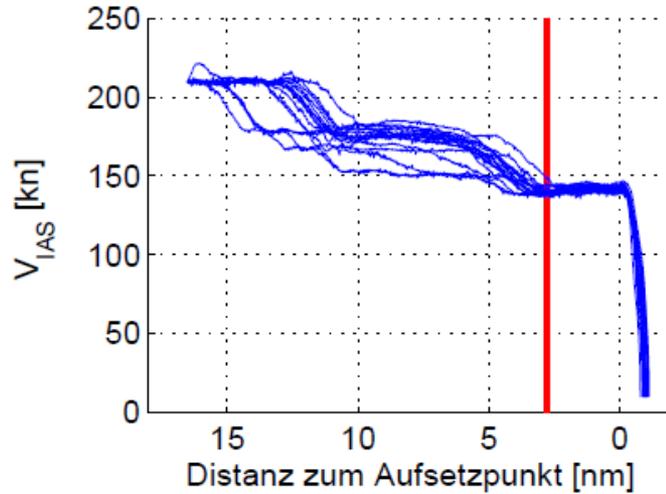
Auswirkungen verschiedener Verfahren auf die Maximalpegelkontur



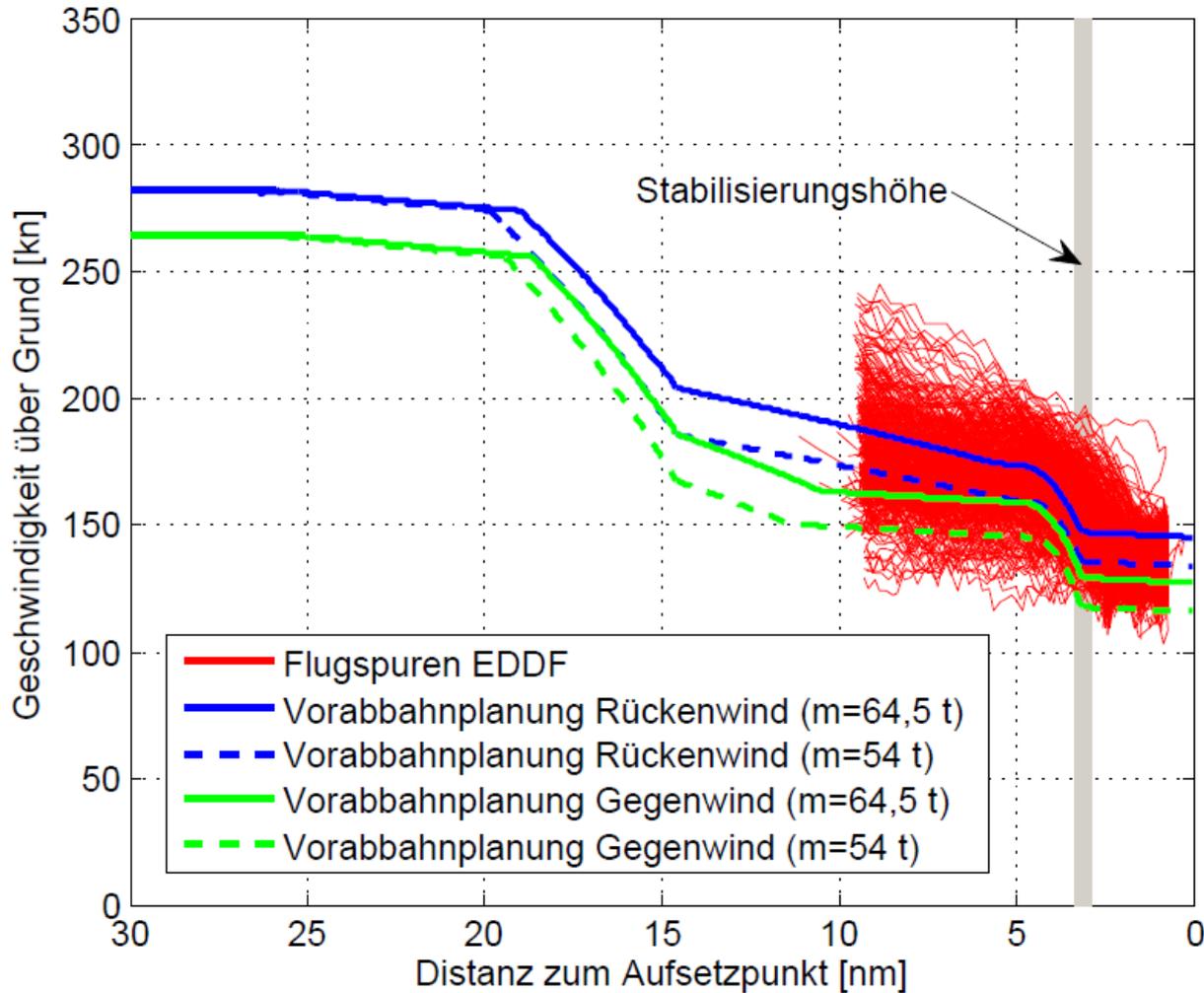
Vertikales Anflugprofil



Problemstellung: Simulatorversuche A330



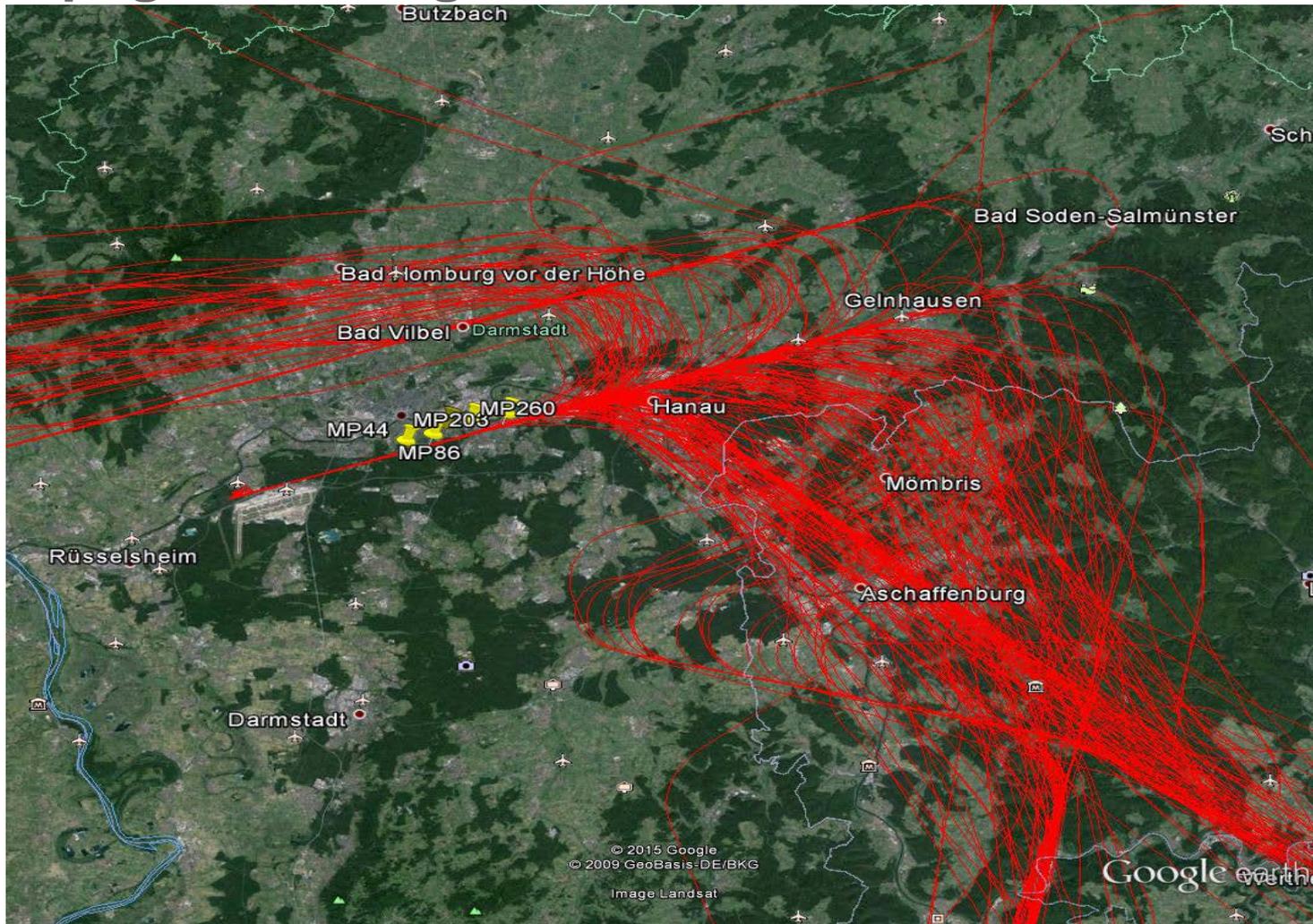
Problemstellung: Fluggeschwindigkeit



Radardaten EDDF RWY 25R für 33 Tage im Herbst 2012 (nur A320)



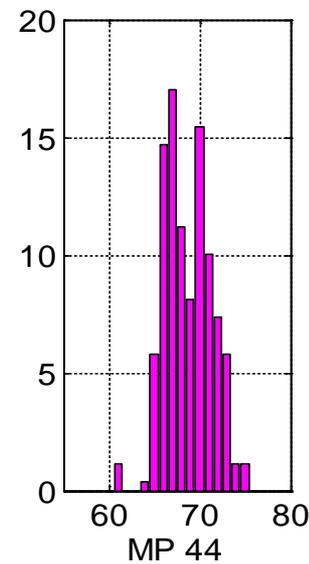
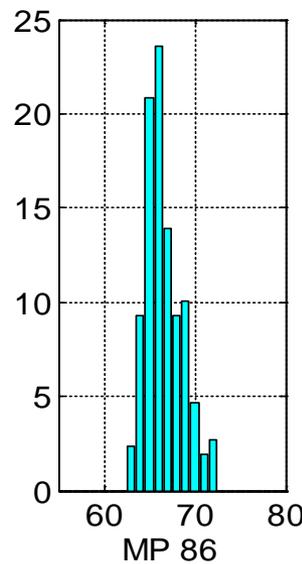
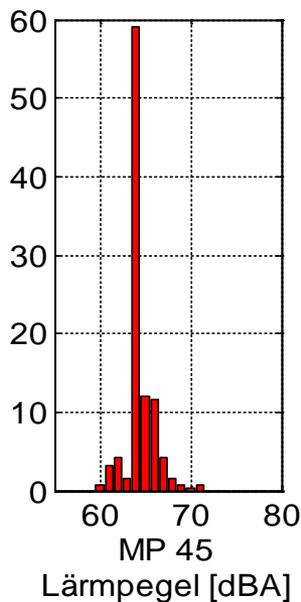
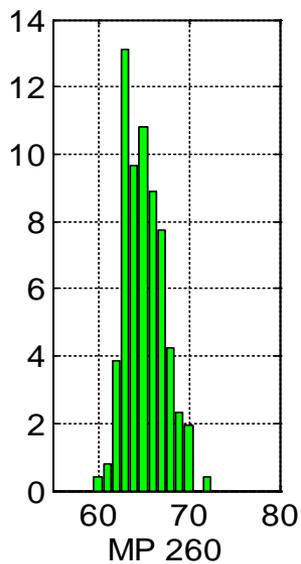
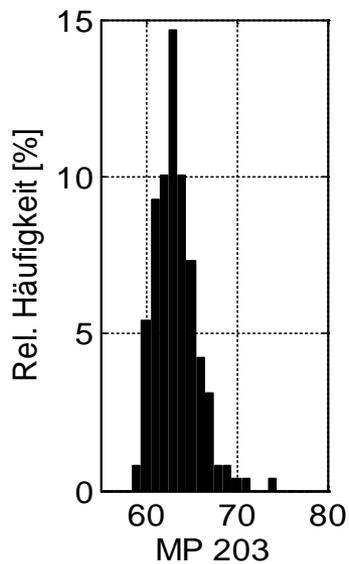
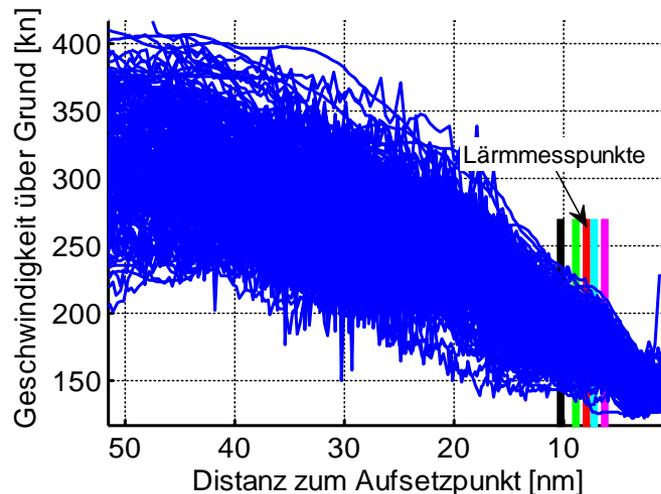
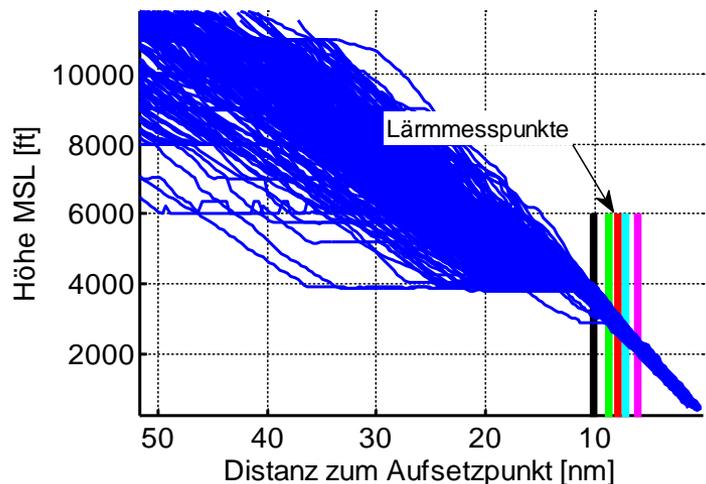
Schallpegelmessungen: Messstellen



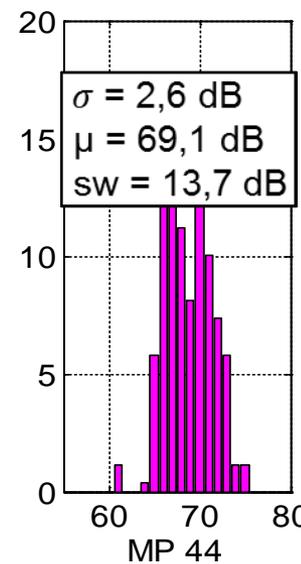
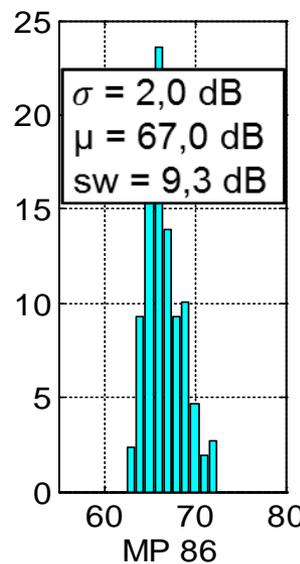
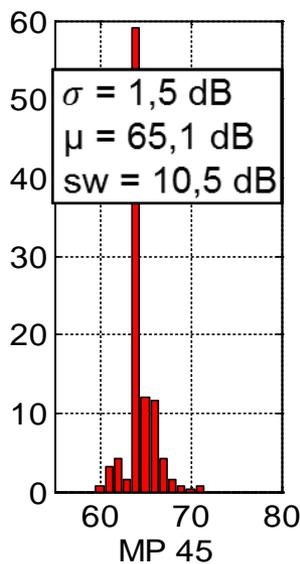
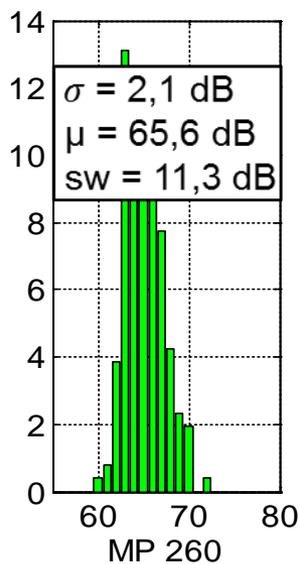
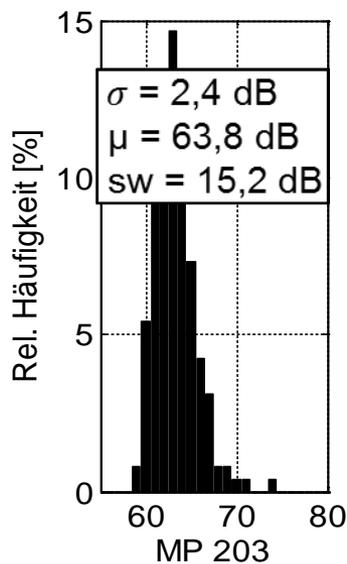
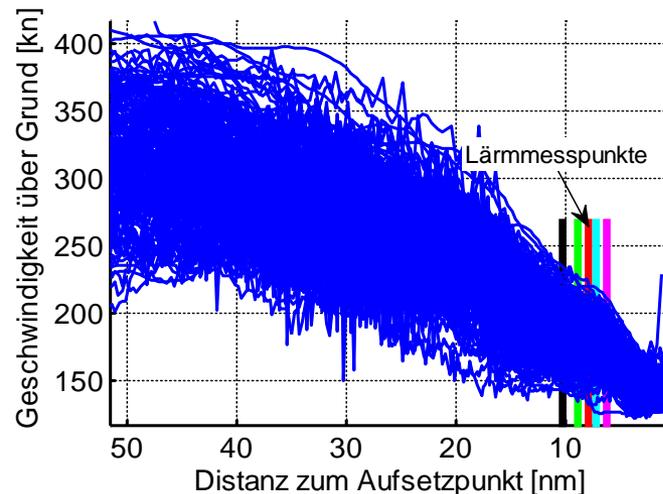
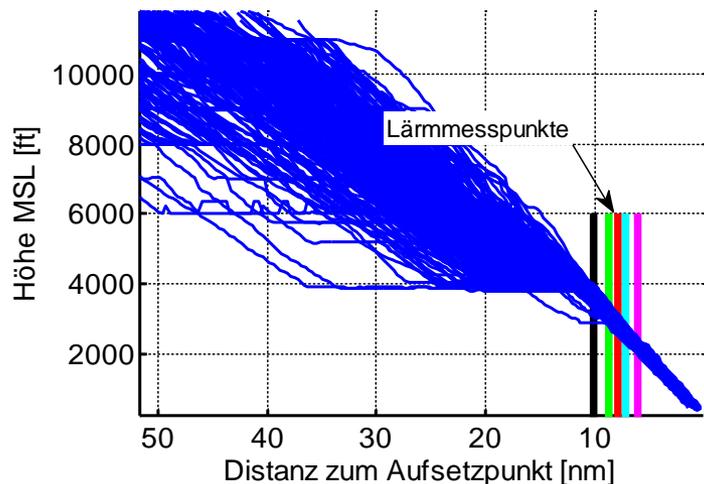
Radar- und Lärmdaten EDDF RWY 25R 3,2° ILS (400 Anflüge B737-800)



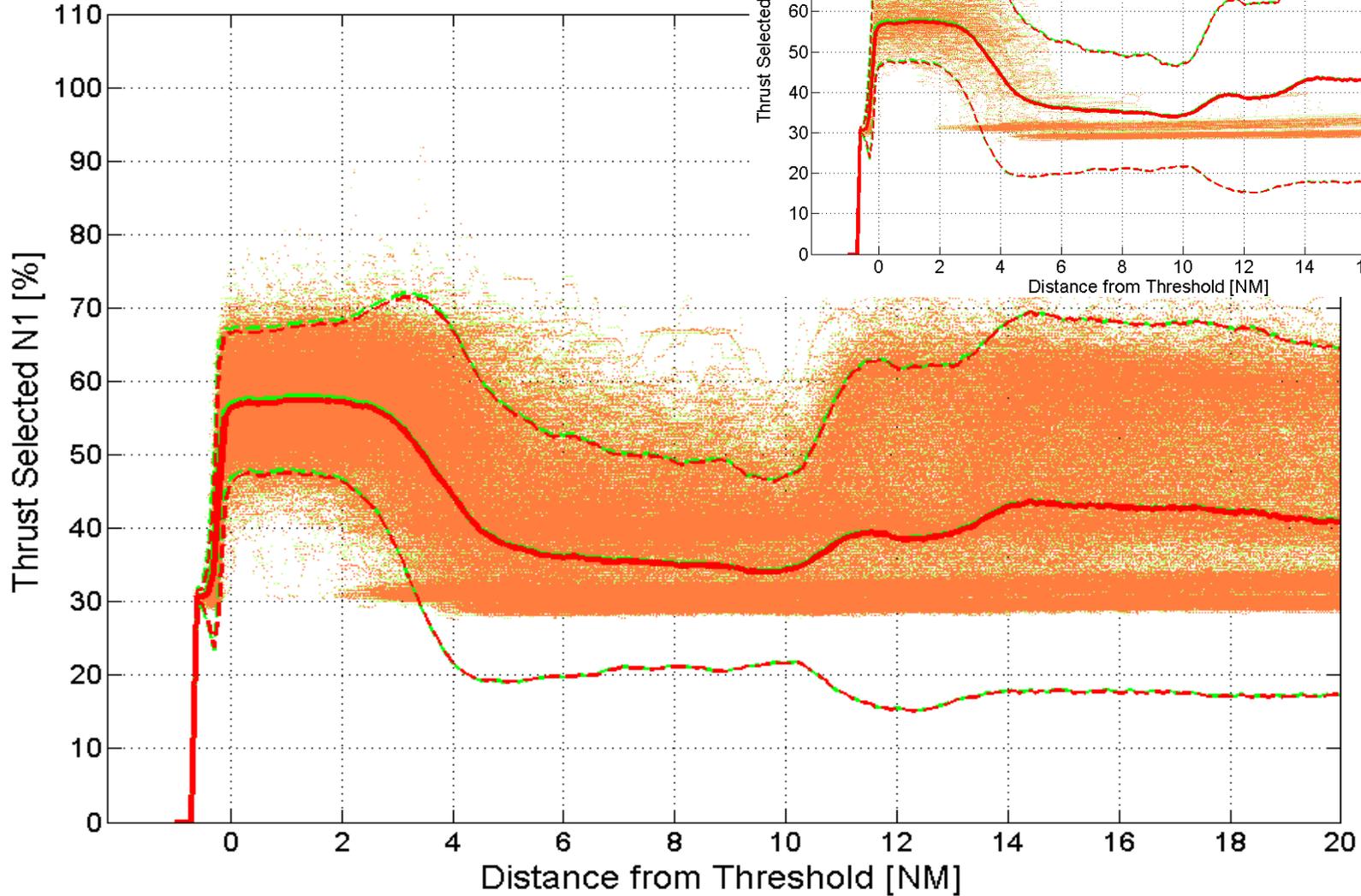
Typische Schallpegelmessungen



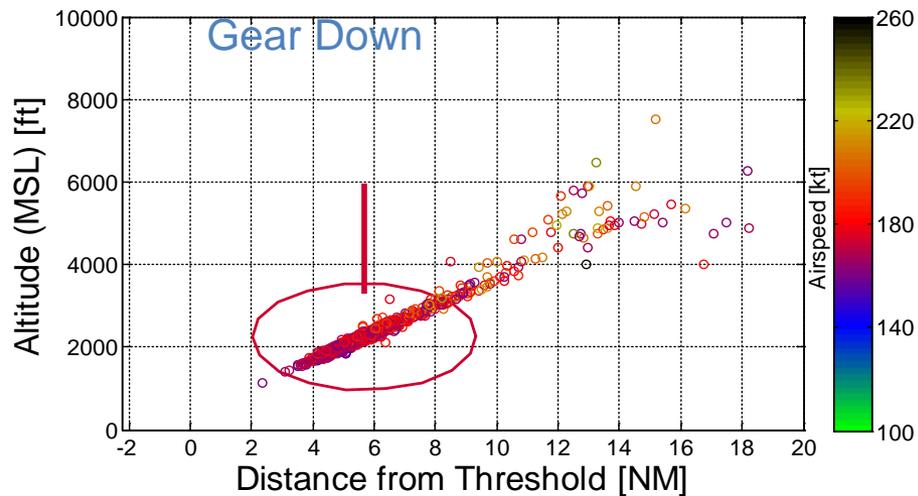
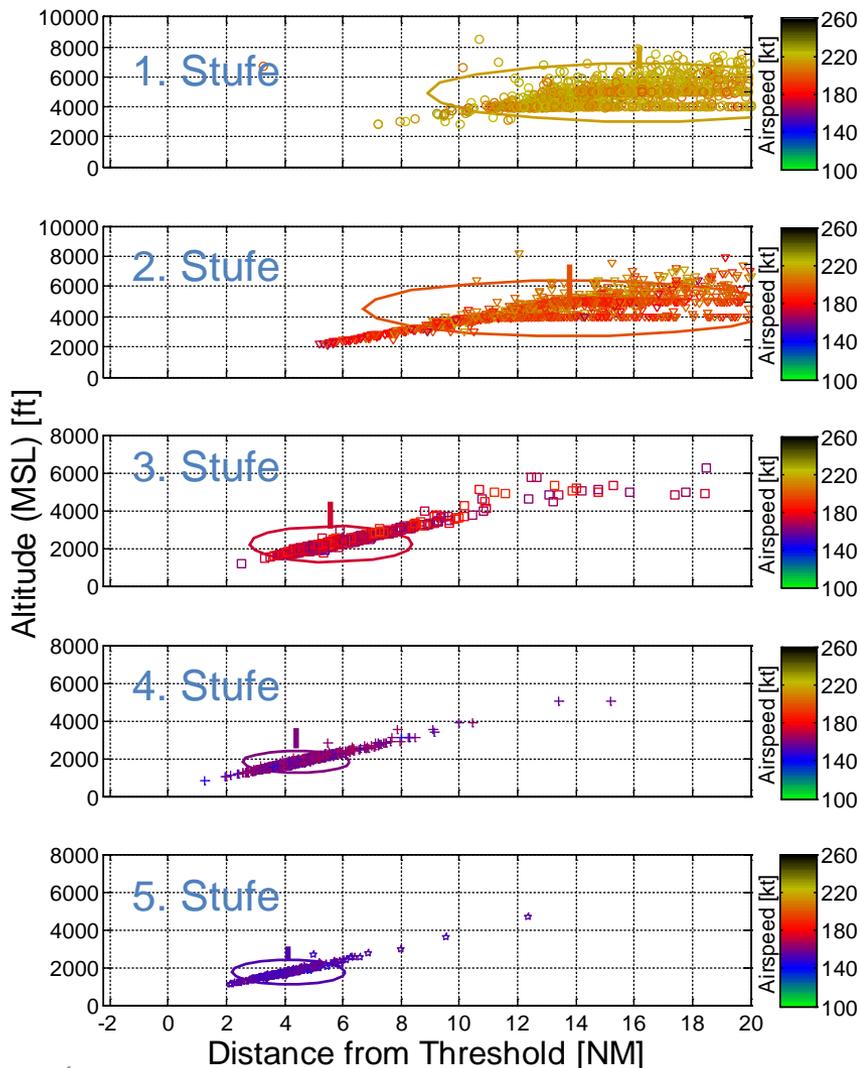
Typische Schallpegelmessungen



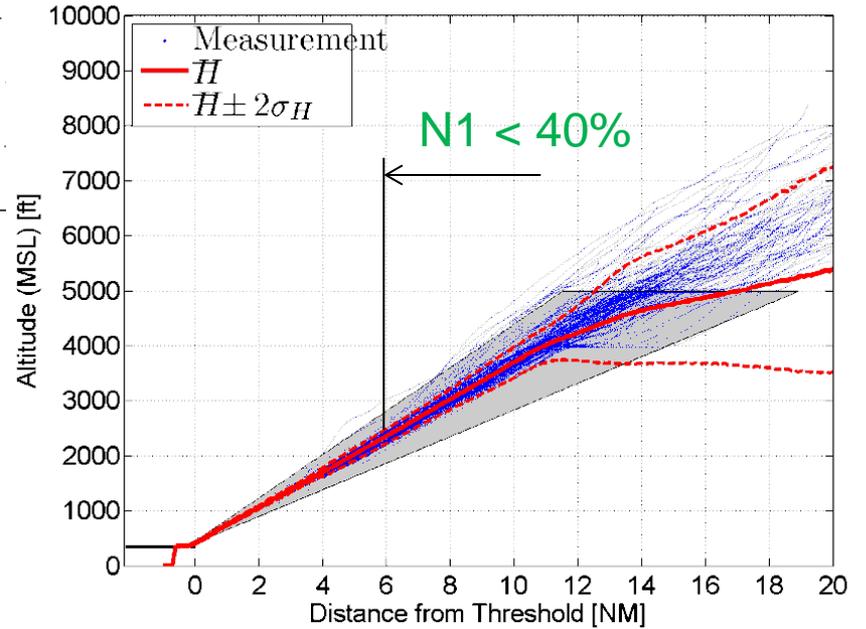
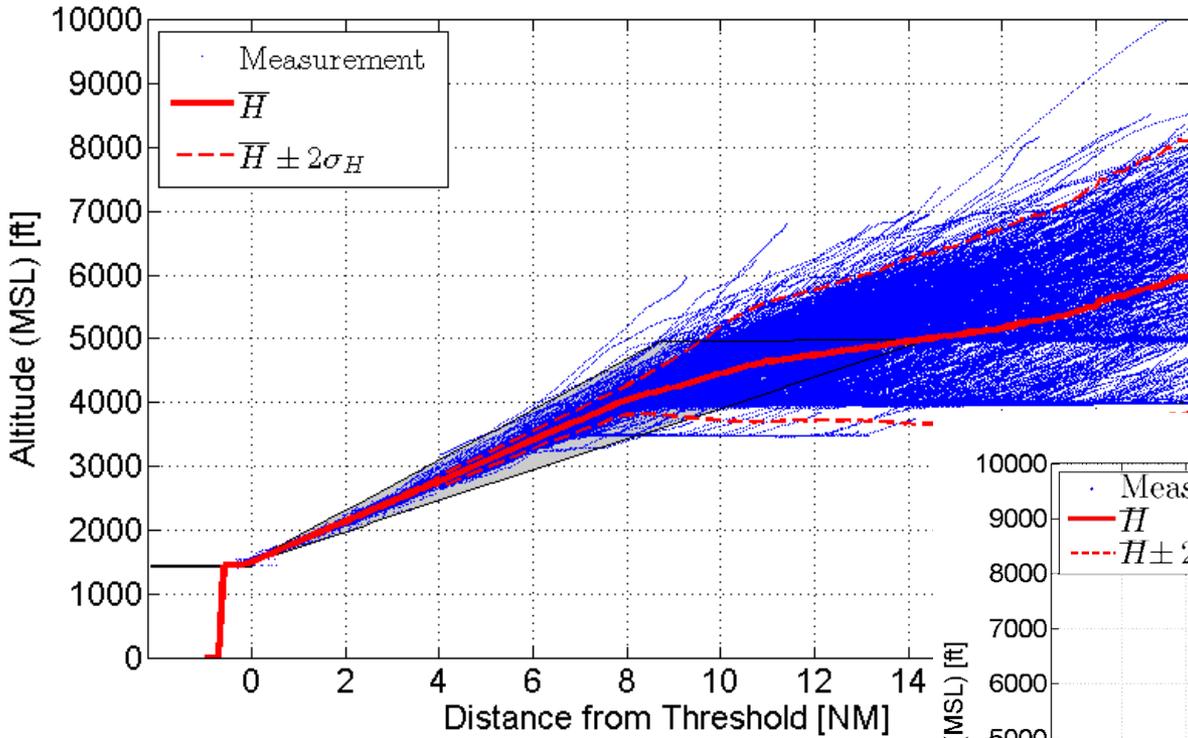
Typische Fandrehzahl N1



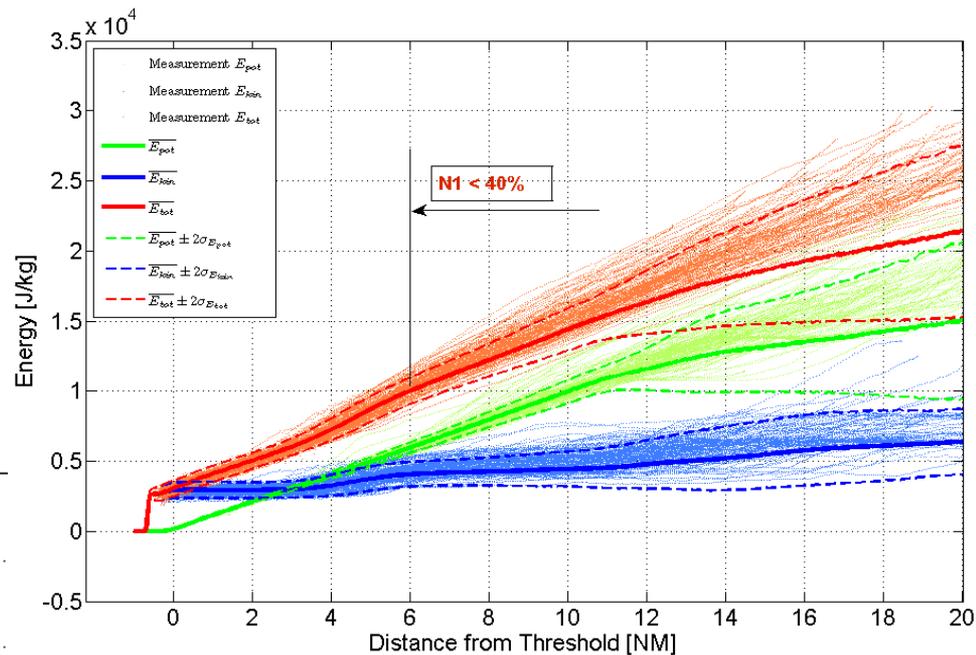
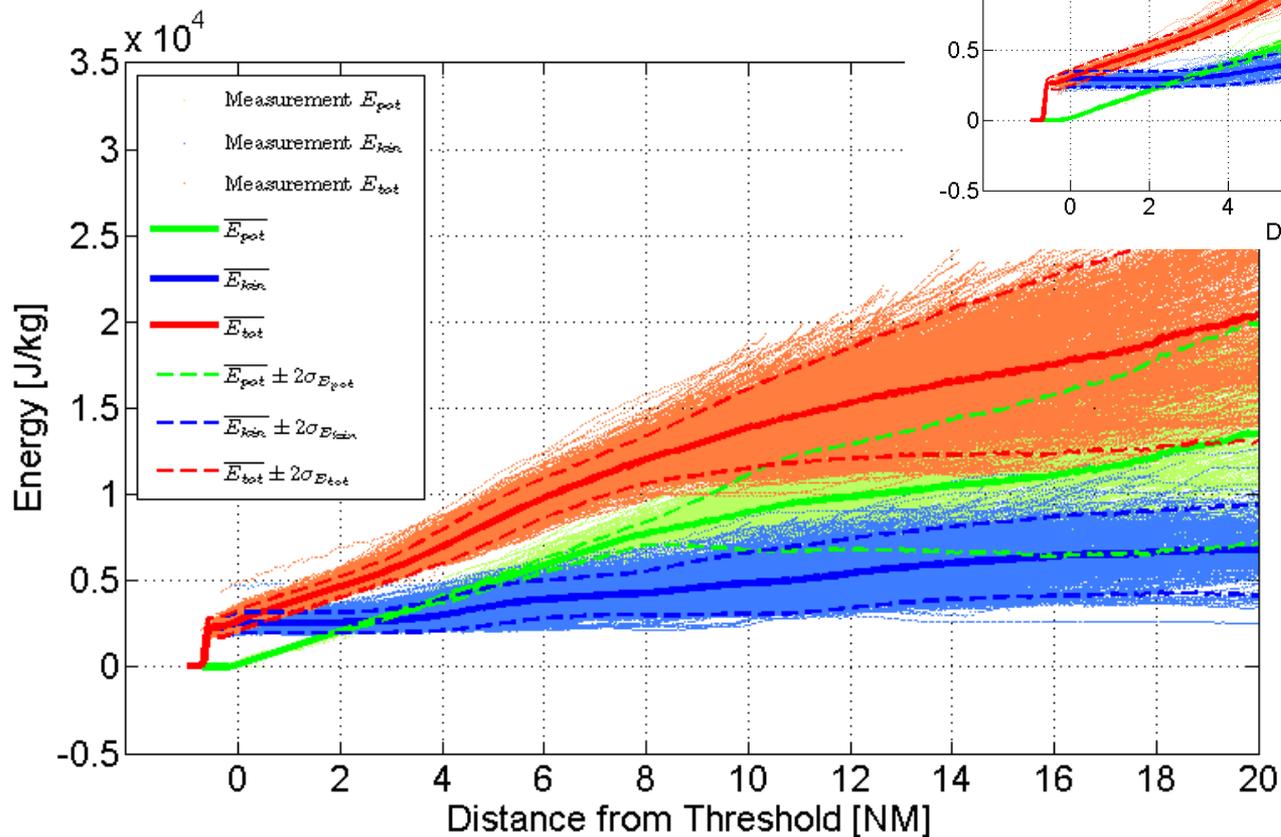
Typische Klappenkonfiguration bei B737



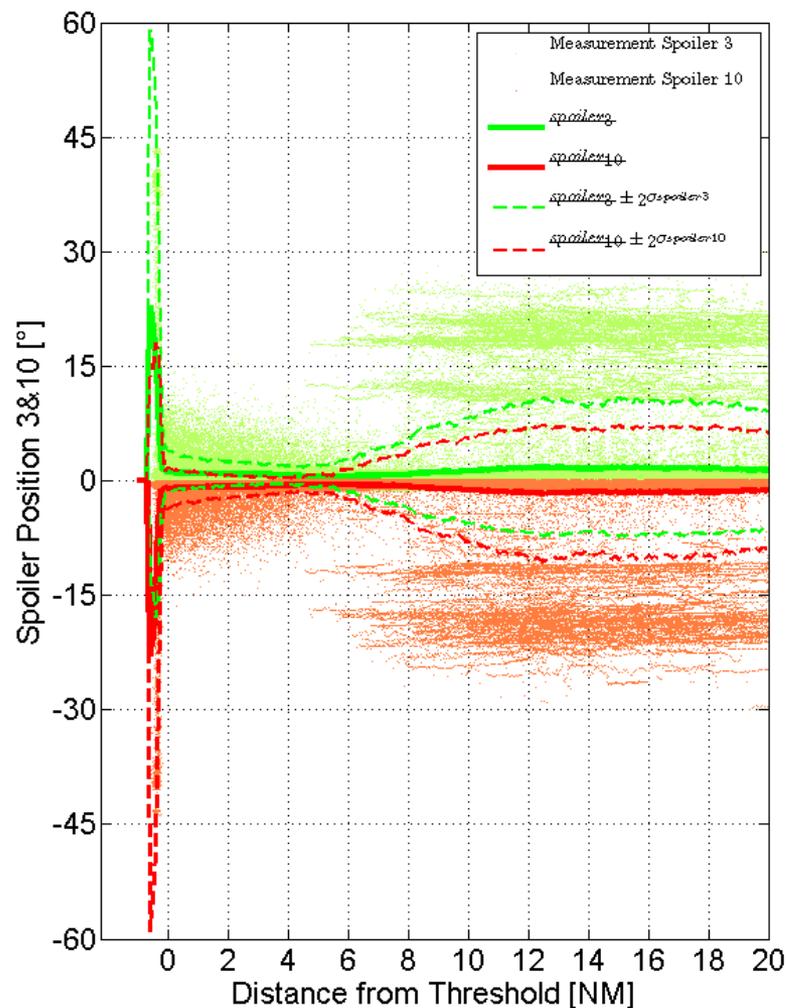
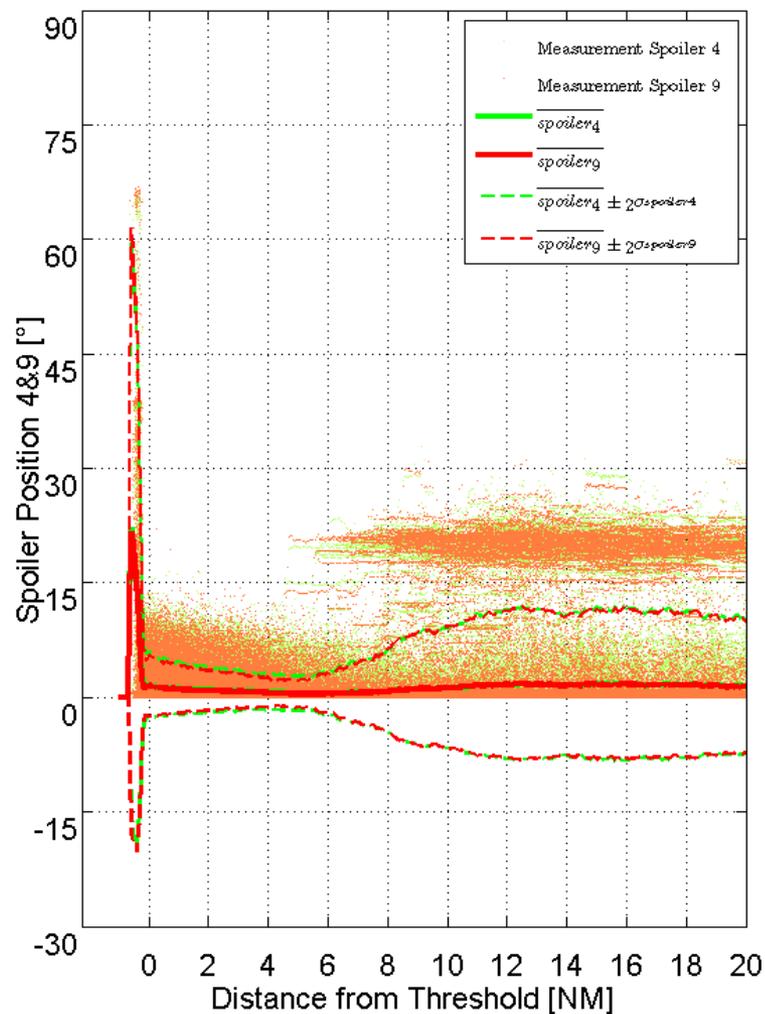
Typische Flughöhe



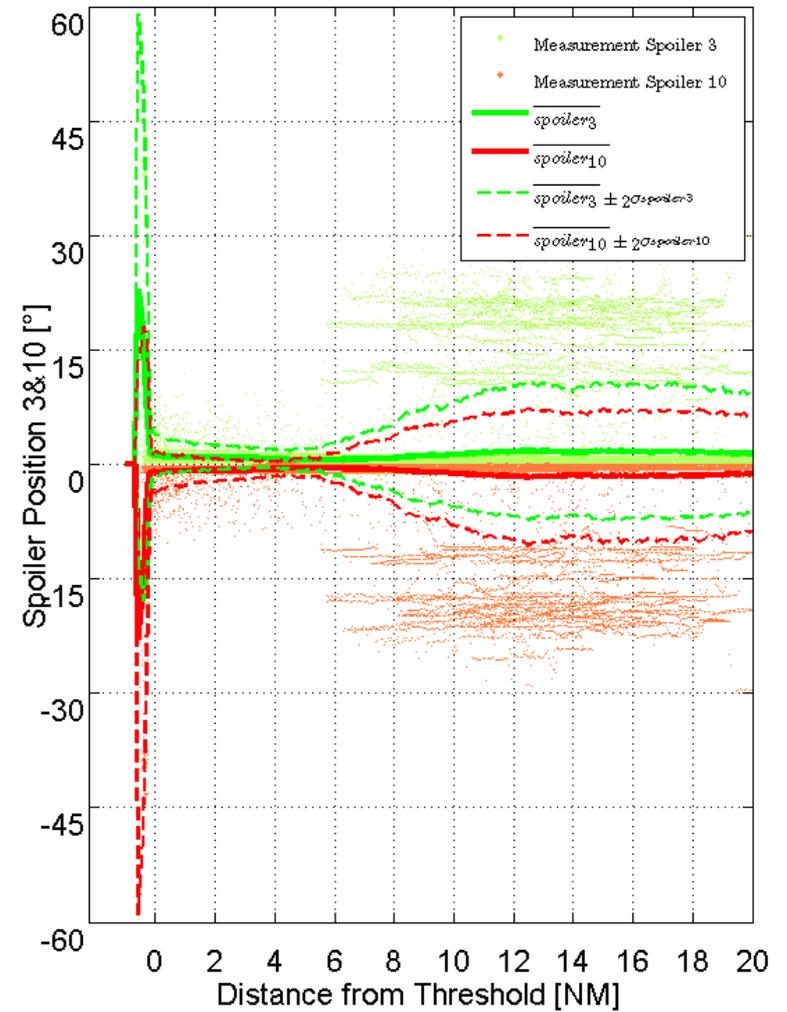
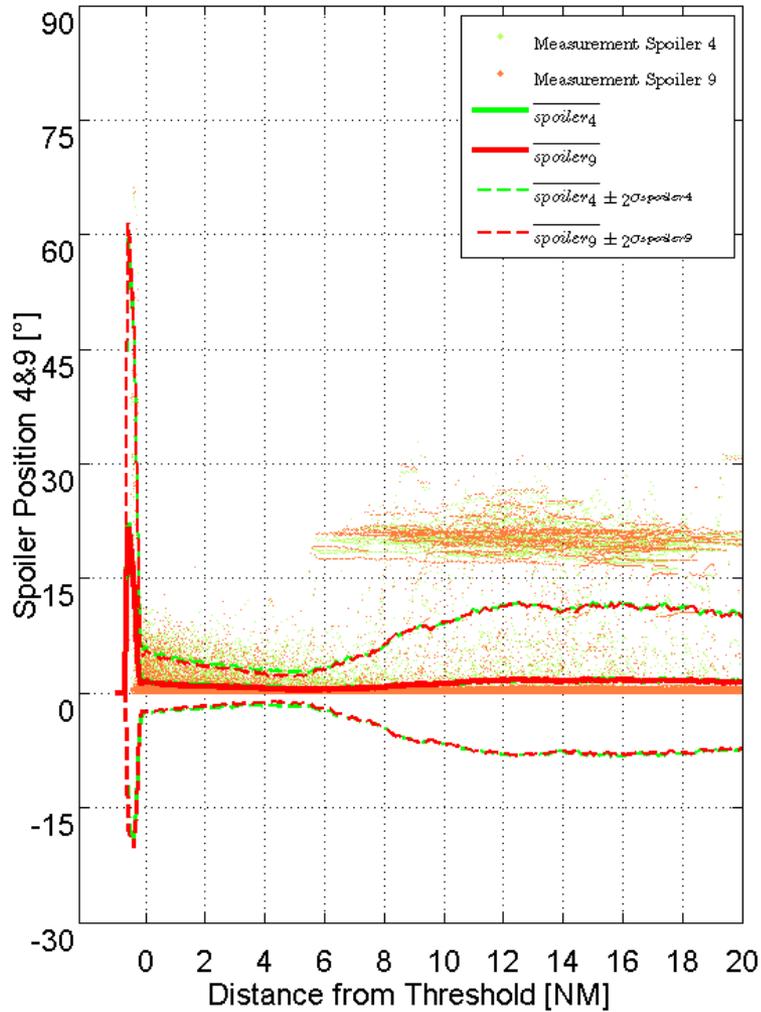
Typische spez. Energien



Typische Spoilerausschläge bei B737



Typische Spoilerausschläge bei B737 (N1 < 40%)



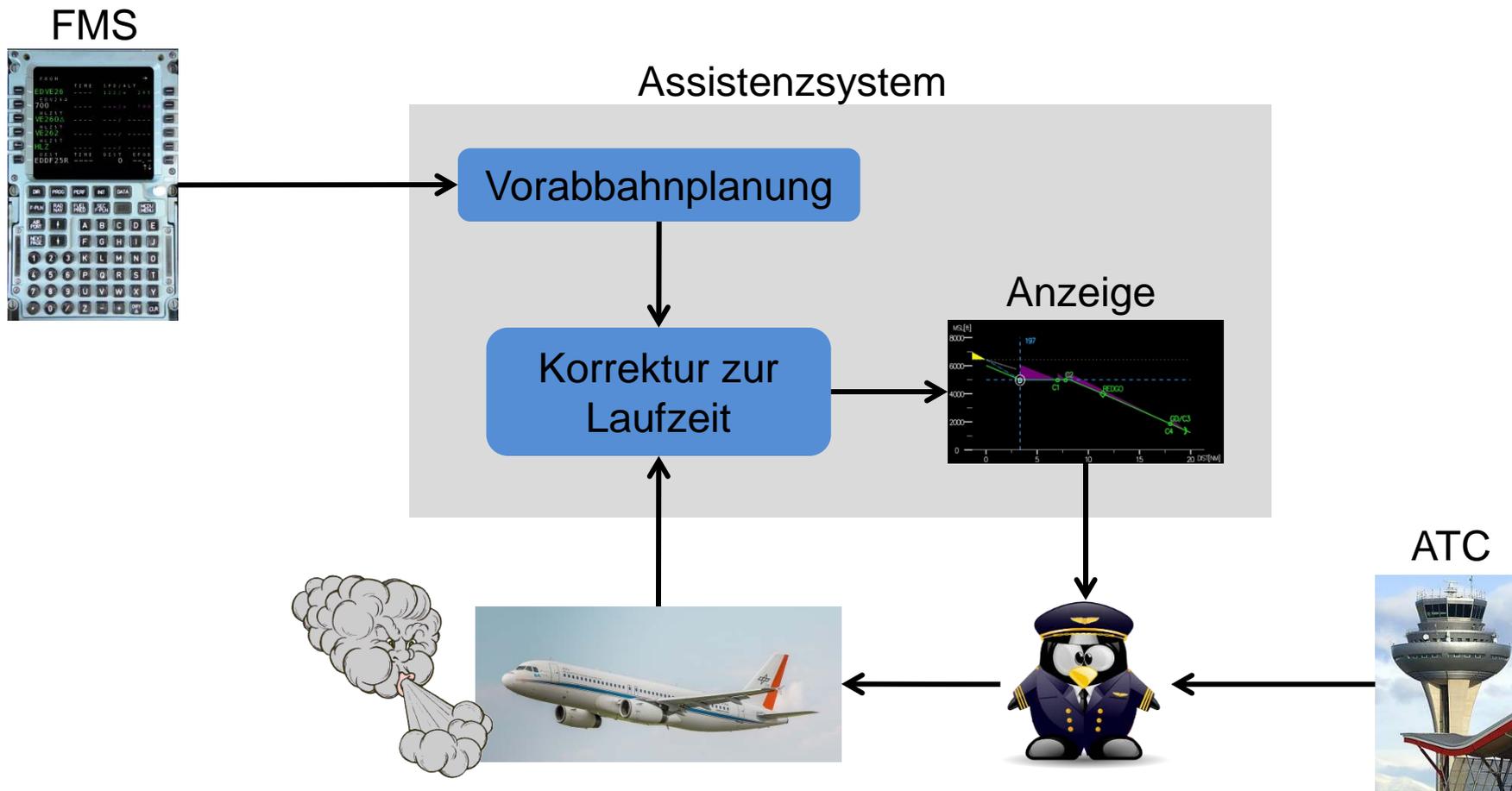
Fazit

- Sehr große Variation bei Landeklappen, Fahrwerk und Geschwindigkeitsvorgaben
- Sehr große Variation beim Lärm
- Unnötig hohes Schubniveau → Lärm
- Probleme beim Energieabbau → Keine stabilen Anflüge
- Starker Einsatz von Störklappen → Lärm

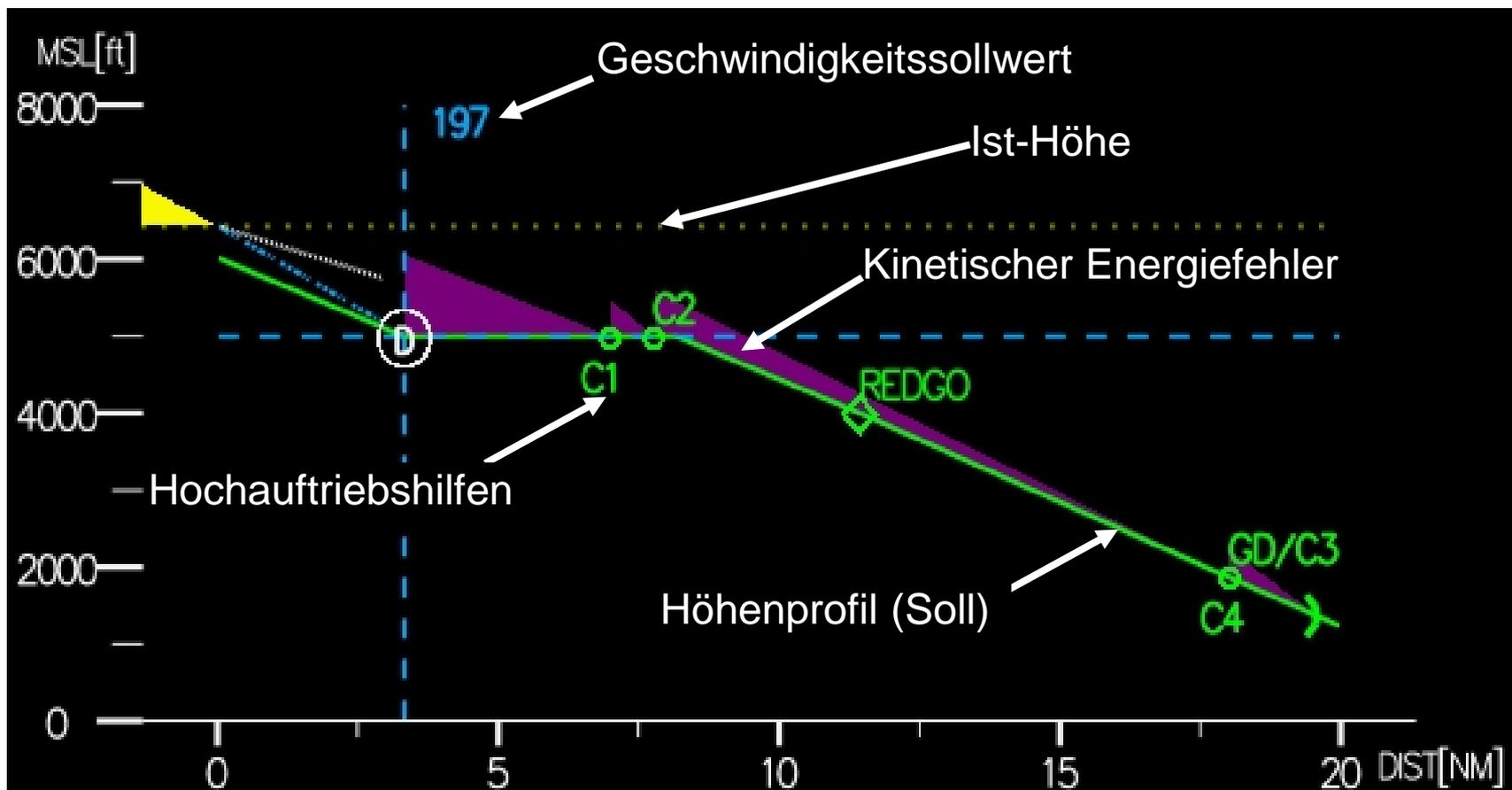
Abhilfe durch ein geeignetes Assistenzsystem



Assistenzsystem - Überblick



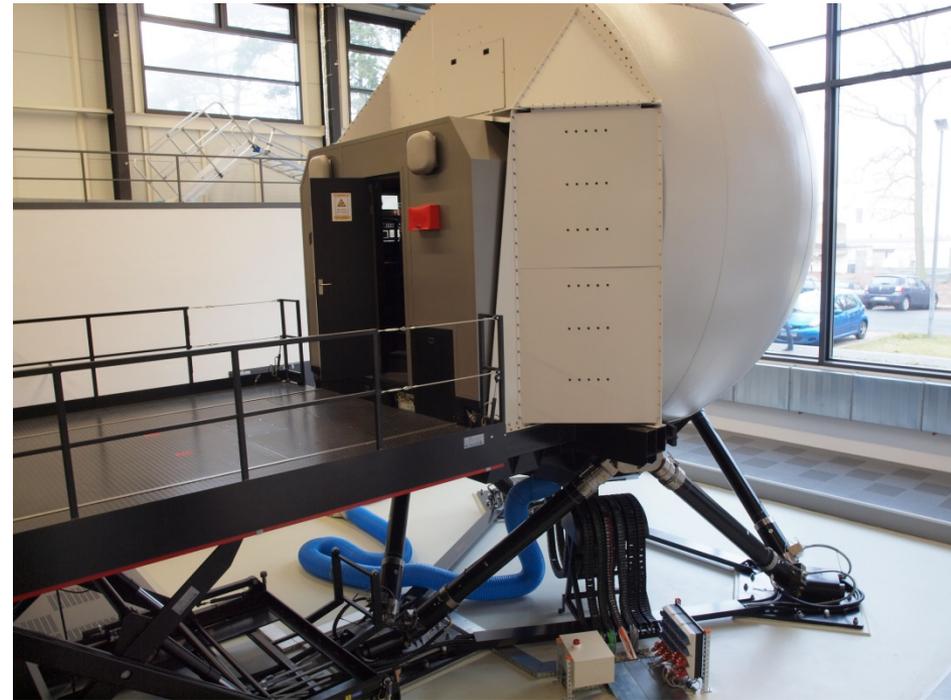
Anzeigekonzept



Simulatorstudie

- Durchgeführt im AVES Simulator
- Teilnahme von sieben Berufspiloten
- 11 Anflüge je Pilot
- Gesamtdauer 4 Stunden

- Anflüge mit und ohne Assistenzsystem bei Rückenwind, Gegenwind und ILS-Bahnwinkeln von -3° und $-3,5^\circ$

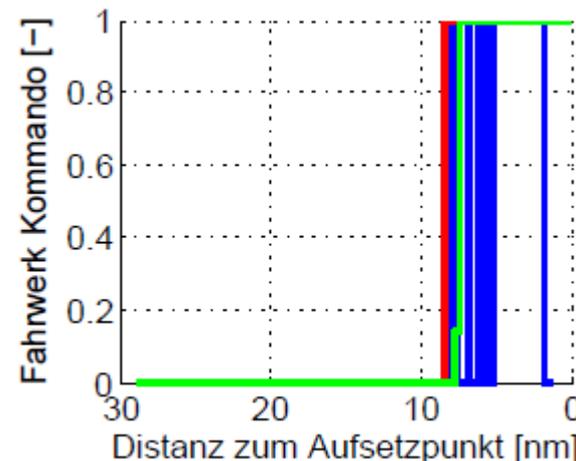
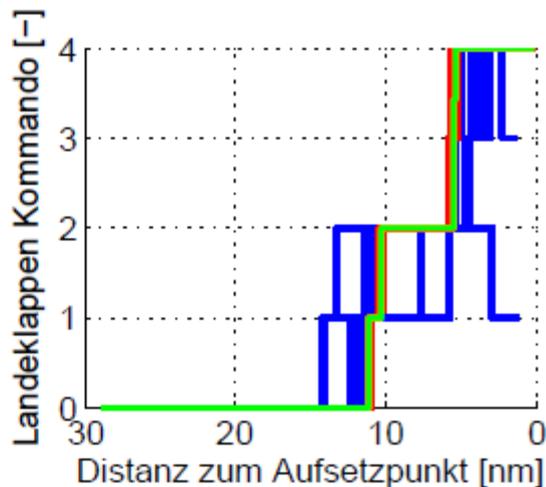
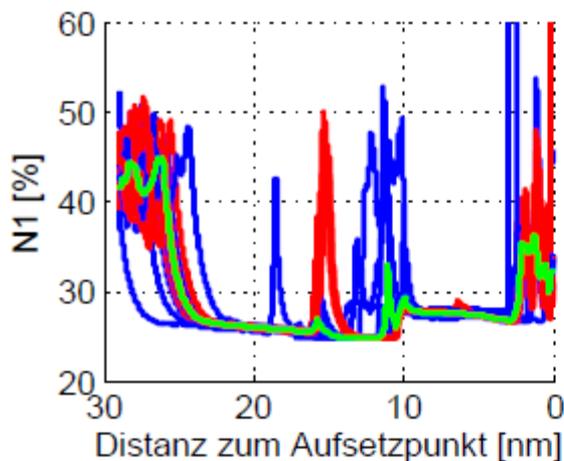
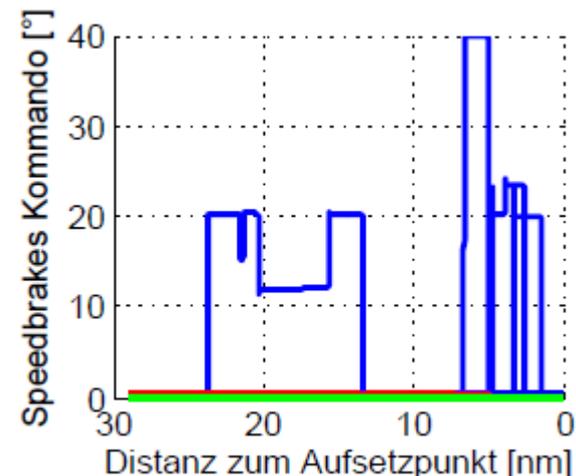
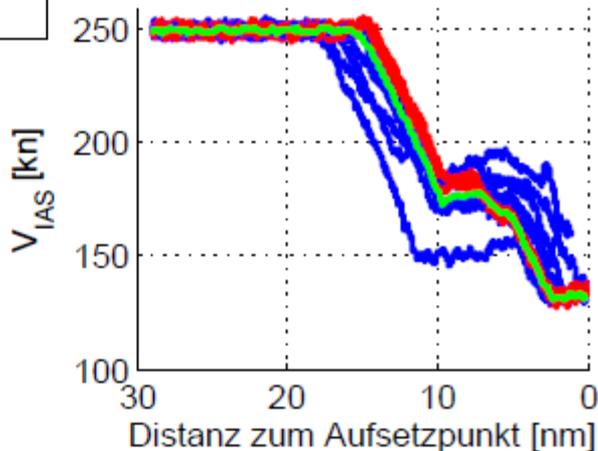
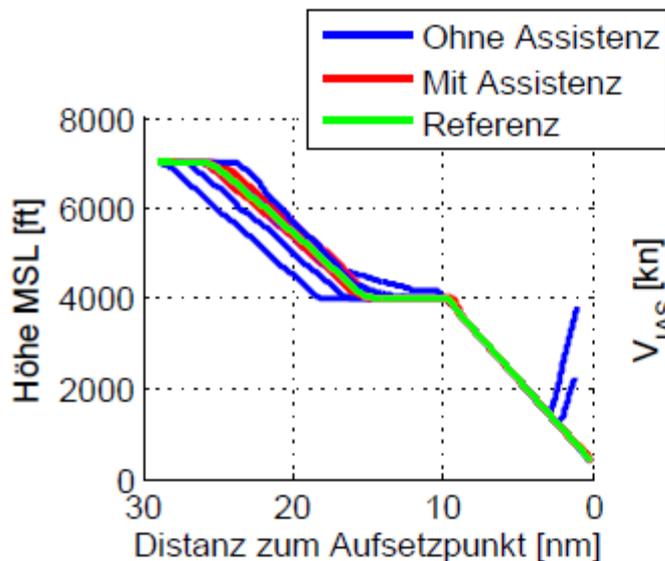


Simulatorstudie

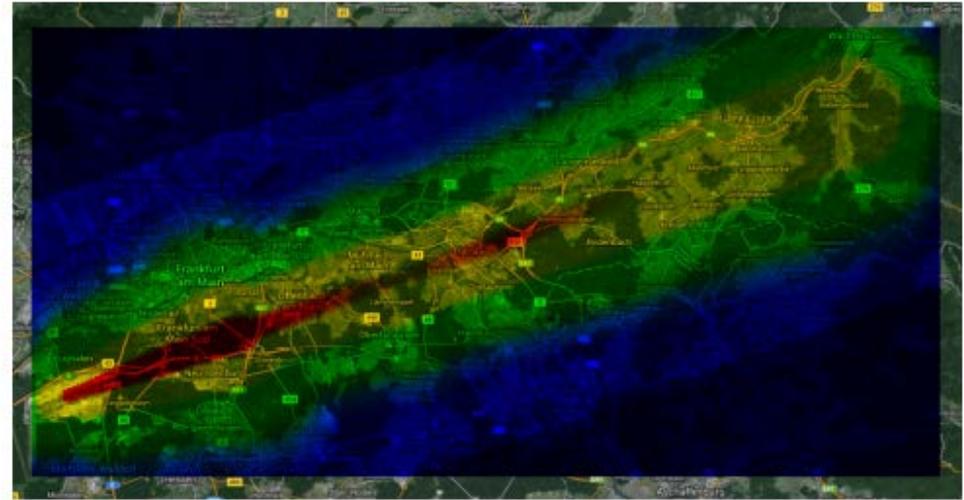
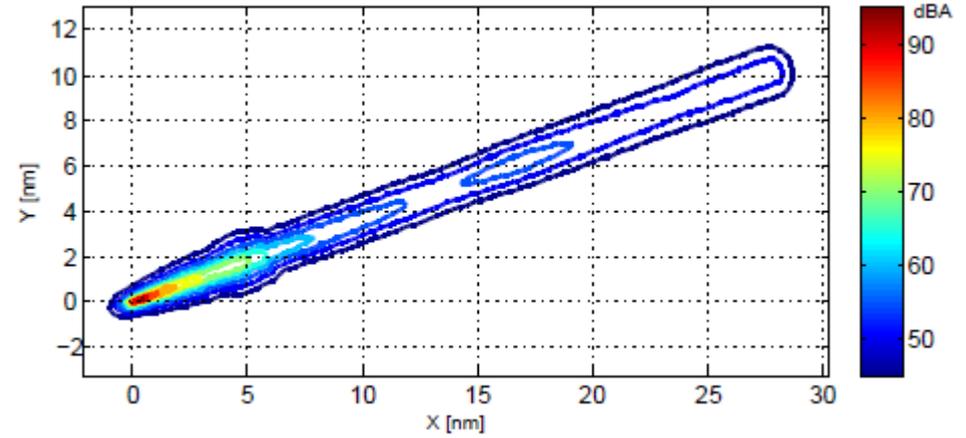
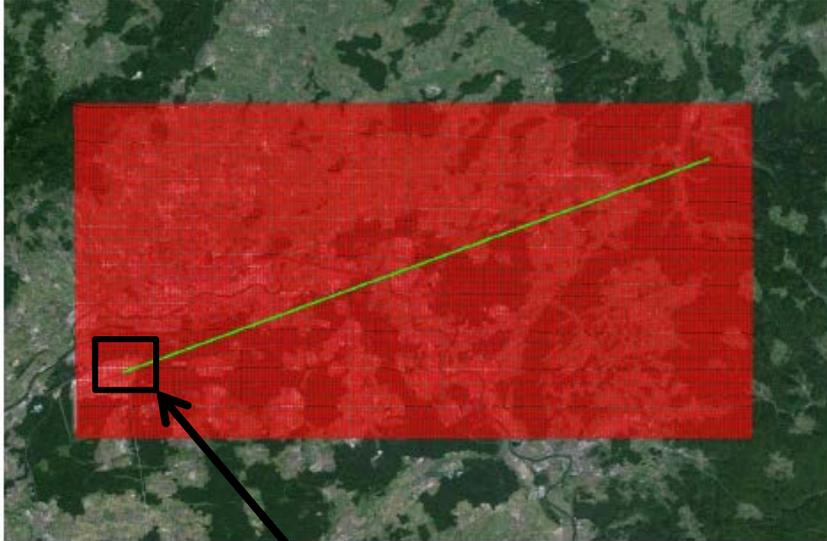


Ergebnisse der Simulatorstudie – Bahndaten

3,5° ILS + Rückenwind



Ergebnisse der Simulatorstudie – Lärmimmission



Ergebnisse der Simulatorstudie – Zusammenfassung

Der Einsatz des Assistenzsystems führt zu:

- Einer deutlichen Steigerung der Präzision in allen Bahndaten
- Einer vollständigen Vermeidung der lärmintensiven Störklappen
- Einer mittleren Treibstoffersparnis von 11 kg (7,4%) pro Anflug
- Einem stabilen Anflug
- Einer Reduzierung der mittleren Arbeitsbelastung (NASA-TLX) um 36%
- Einer Reduzierung der Lärmkonturflächengröße

Die tatsächliche Lärmreduktion kann aufgrund fehlender Berechnungsmöglichkeiten für den Anteil der Störklappen derzeit nicht vollständig nachgewiesen werden.



Ergebnisse der Simulatorstudie – Debriefing

Pilotenmeinungen zum Assistenzsystem:

- Intuitive und einfache Art der Darstellung
- Sinnvolles System für den operationellen Einsatz
- Gute Unterstützung bei schwierigen Bedingungen (Rückenwind, Hohe Geschwindigkeitsvorgaben)
- Verbesserungspotential bei Beschriftung, Einbauort und Anzeigengröße
- Ein vollautomatisches System wird als sehr kritisch betrachtet



Flugversuch

- Durchgeführt mit A320 ATRA am Flughafen Cochstedt/Magdeburg
- Insgesamt 23 ILS-Anflüge an drei Versuchstagen im Sommer 2014



Flugversuch



Flugversuch



Ergebnisse des Flugversuchs

- System funktioniert verlässlich unter den realen Randbedingungen des Flugversuchs
- Präzisionssteigerung und Vermeidung der Störklappen konnte wie in der Simulatorstudie nachgewiesen werden



Ausblick

- Umsetzung der gesamten Software als App für das Electronic Flight Bag
- Bereitstellung einer effizienten Menüführung für die notwendigen Piloteneingaben
- Erweiterung des Systems für eine Verwendung im täglichen Flugbetrieb
- Probetrieb bei regulären Flügen mit ausgewählten Airlines und Flughäfen (Beginn 2016)



Ich freue mich auf Ihre Fragen!



F L U G L Ä R M S C H U T Z K O M M I S S I O N

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSFÜHRUNG -

IB 222 / BF LU

02.10.2015

FLSK vor Ort in Lurup am 01.10.2015
Bürgerfragestunde zum Fluglärm**Kurzbericht**

Ort: Stadtteilhaus Lurup Böverstand 38, 22547 Hamburg
 Zeit: 18.00 bis 21.00 Uhr
 Teilnehmer: Bürgerinnen und Bürger, Mitglieder der Fluglärmenschutzkommission (FLSK),
 Fluglärmenschutzbeauftragte und Geschäftsführerin

Erstmals fand eine öffentliche Ausschuss-Sitzung der FLSK in Lurup statt als Weiterentwicklung der bisherigen Bürgerfragestunde vor den regulären Sitzungen der Fluglärmenschutzkommission vormittags am Flughafen Hamburg. Zukünftig wird es diese Veranstaltung in verschiedenen belasteten Gebieten geben, um die Transparenz der FLSK noch weiter zu stärken.

Durch Pressemitteilungen, Hinweise im Internet sowie Plakate im Stadtteil war der Termin für die Veranstaltung bekanntgegeben worden. Medienvertreter (NDR 90,3 und Noah 4) zeichneten den Verlauf auf.

Neben acht Mitgliedern der FLSK standen für Fragen die Fluglärmenschutzbeauftragte sowie weitere Experten der Genehmigungsbehörde, der Deutschen Flugsicherung (DFS) und der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) zur Verfügung. Die Sitzung wurde vom Vorsitzenden der FLSK, Bezirksamtsleiter Harald Rösler (Bezirk Hamburg-Nord) geleitet und von Daniel Luchterhandt (Büro Luchterhandt), der für einen sachlichen und fairen Dialog sorgte, moderiert. Das Ziel der Veranstaltung war gegenseitige Information und für die Bevölkerung insbesondere die Gelegenheit, ihre Position und individuelle Wahrnehmungen ausführlich darzulegen. Die so gewonnenen Eindrücke und Erkenntnisse sollen in den folgenden Sitzungen der FLSK besprochen werden, um mögliche Lösungswege zu erarbeiten. Insgesamt nahmen etwa 100 Personen an der Veranstaltung teil.

Zum Einstieg in das Thema erklärte ein Mitarbeiter der Fluglärmenschutzbeauftragten kurz allgemeine Grundlagen zum Fluglärm in Hamburg und berichtete über die aktuelle lokale Situation, indem er beispielhafte Darstellungen der lärmoptimierten Abflugrouten sowie der typischen Anflugsituation über Lurup zeigte.

In der anschließenden lebhaften Diskussion konnten zwar viele Fragen der Bürgerinnen und Bürger durch die Experten beantwortet werden, jedoch entstand hauptsächlich der Eindruck, dass die Lebensqualität der Bevölkerung durch den empfundenen Fluglärm sehr stark eingeschränkt würde. Dies wurde vielfach individuell ausführlich beschrieben. Geschildert wurde insbesondere die Wahrnehmung, dass sich in den letzten Jahren Veränderungen in den Flugbewegungen und den Auswirkungen ergeben hätten und Flugwege sowie Flughöhe anders wahrgenommen würden. Seit etwa 2013 hätte man bei den Starts eine Verschwenkung der Flugbahnen um etwa 300 Meter nach Westen beobachtet, wodurch nun die Wohngebiete in Eidelstedt Lurup, Iserbrook, Osdorf, Flottbek und Blankenese durch viel stärkeren Flug-

lärm als früher betroffen wären. Zudem wäre die Anzahl der Maschinen gestiegen und insgesamt hätte sich der Lärm wesentlich verstärkt. Besonders unerträglich wäre der Lärm auch morgens ab 06.00 Uhr, da dann im 2-Minutentakt die Häuser überflogen würden. Für die Experten war diese Empfindung nicht nachvollziehbar, da sich nach der Datenlage eine gravierende Veränderung der Flugspuren nicht nachweisen ließe. Vom Sprecher der „Initiative gegen Fluglärm“ (IFL) wurde trotzdem gefordert, die in der Vergangenheit wahrgenommene Flugbahn über die Gewerbegebiete und das Volksparkstadion wieder aufzunehmen.

Hinsichtlich der Beobachtung zu den geänderten Flughöhen wurde von Vertretern der FLSK mitgeteilt, dass innerhalb der letzten Jahre - und 2014 auch von der Lufthansa - von den meisten Fluggesellschaften das treibstoffsparende Flachstartverfahren eingeführt worden sei. Dadurch ergäbe sich möglicherweise eine Zunahme um 1 bis 1,5 dB(A). Durch laufende Messungen wird dies derzeit von der FHG untersucht. Von den Experten wurde dargestellt, dass sich die als unproblematischer empfundenen Landevorgänge im Gleitflug zur Piste mit wenig Schub präziser fliegen ließen als die Starts, die viel Schub erforderten und daher eine breitere Streuung der Abflugbahnen bewirkten.

Auf entsprechende Nachfrage wurde über eine Flugroutenänderung, die 2009 in der FLSK vorgestellt und beraten worden war, berichtet. Anlass für die Änderungen waren damals Sicherheitsgründe, die aus Sicht der DFS dringend geboten schienen. Durch den Wegfall von zwei bestehenden Abflugstrecken und Einführung von vier neuen Abflugstrecken über den Navigationswegpunkt RAMAR konnte die notwendige Entzerrung von Verkehr im Raum Wittenberge erreicht werden, ohne jedoch massive Auswirkungen auf den Raum Lurup zu haben.

Die Frage nach der notwendigen Höhe von Landegebühren, die zur Ausmusterung von alten, besonders lauten Flugzeugtypen führen würde, konnte von der FHG aus dem Stand nicht beantwortet, soll aber geprüft werden.

Abschließend wurde festgehalten, dass der Fluglärm für die Bevölkerung in Lurup ein ernstes Problem darstellen würde, unter dem sehr viele Bürgerinnen und Bürger stark litten. Diese berechtigten, subjektiven Wahrnehmungen sollten zur Kenntnis genommen werden.

Zur Lösung des Problems wünschte sich die IFL eine Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen, die vom Vorsitzenden der FLSK zugesagt wurde. Dazu sollen zunächst insbesondere die Themenkomplexe Flachstartverfahren und Auswertung der vorhandenen alten und neuen Radarspuren nochmals in der FLSK behandelt und analysiert werden. Anschließend ist eine transparente Aufarbeitung und Information der Luruper Bevölkerung geplant und der Dialog soll fortgesetzt werden.

Antje Wilkens