

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 193
28.04.2009

Niederschrift

über die 193. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 03.04.2009

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Herr Saalfeld eröffnet die Sitzung und gibt bekannt, dass der Vorsitzende Herr Frommann der BSU mitgeteilt hat, sein Amt niederlegen zu wollen und an dieser Sitzung nicht teilnehmen kann. Der stellvertretende Vorsitzende Herr Lange hat sich für diese Sitzung entschuldigt.

TOP 1

Beschlussfassung über die Niederschrift der 192. FLSK-Sitzung am 12.12.2008

Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

TOP 2

Bericht über Nachtflugbewegungen und die Verspätungsregelung

Der Fluglärmenschutzbeauftragte erläutert anhand von Grafiken, die insgesamt positive Entwicklung der Nachtflugzahlen, bei denen weiterhin ein Rückgang zu verzeichnen ist. Insbesondere der Bereich Norderstedt hat davon profitiert. Im Jahr 2009 wurden bisher lediglich 3 Einzelausnahmegenehmigungen erteilt. Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm stellt dar, dass die Lärmpegel bei Nachtfluglandungen im Bereich Langenhorn im Zeitraum 2002 bis 2008 angestiegen sind (siehe Anlage). Dieses wird von der FHG bestätigt und resultiert aus der vermehrten Nutzung der Bahn 23 für Nachtlandungen.

Die Vertreterin der Lufthansa erläutert Ihr Rechercheergebnis zu den verspäteten Lufthansa Flügen aus München (TOP 5 aus der 192. FLSK). Verspätungen resultieren häufig aus Frachtgründen, z.B. Personalengpässe (dieses Personal gehört nicht zur Lufthansa) beim Be- und Entladen des Flugzeugs sowie Wartezeiten auf Fracht von anderen Flügen. Die detaillierte Liste der Gründe befindet sich im Anhang.

In der anschließenden Diskussion stellt sich die Frage nach der Kausalität von der Reduzierung der Verspätungen zu der von der Kommission beschlossenen Handlungsweise (33% Regelung) für verspätete Flüge. Ein Vertreter der TUfly erläutert, dass die Vorgaben für die Nachtflugbeschränkungen sehr ernst genommen werden. Beispielhaft wird erläutert, wie Umläufe gestaltet werden um die Pünktlichkeit möglichst zu gewährleisten.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Vergleich von Nachtflugkonturen vergangener Jahre

Der Vertreter der FHG stellt dar, wie sich die Fläche innerhalb der 55 dB(A) Isophone in den Jahren 2004, 2006 und 2008 entwickelt hat. Maßgeblich ist hierbei die Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. Die einheitliche Berechnung orientiert sich an den Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes (ohne Sigma-Regelung). Die Fläche entsprach im Jahr 2004: 5,68 km², 2006: 7,16 km² und 2008: 5,94 km².

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Nutzung der Stanly Tracks bei der Beantwortung von Fluglärmbeschwerden (FLSK-Drs. 01/09)

Aus dem Bereich des Fluglärmschutzbeauftragten wird die Nutzung der Stanly Tracks bei der täglichen Bearbeitung von Fluglärmbeschwerden erläutert. Die Stanly Tracks werden auf der Homepage der DFS angeboten. Aufgrund der Darstellung von Flugspuren und der Abrufmöglichkeit von Flughöhen und Flugzeugtypen, lassen sich viele Anfragen von Beschwerdeführern klären. Die Stanly Tracks sind für Jedermann zugänglich. Aus dem Gremium kam daher die Bitte, eine Verlinkung von der Homepage des Fluglärmschutzbeauftragten einzurichten. Diese Anregung wurde entgegengenommen und wird umgesetzt.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

Schwellenverlegung Anflug 33 (FLSK-Drs. 19/08) in Verbindung mit der Entwicklung der Luftfracht in HAM und deren Auswirkungen (FLSK-Drs. 02/09 und FLSK-Drs. 03/09)

Der Vertreter der FHG berichtet, dass die Planungen bezüglich der Höhe des Baukörpers für das Frachtzentrum noch nicht abgeschlossen sind, Vorgabe ist aber die Hindernisfreiheit für Landungen und Starts. Der Aufsetzpunkt für Landungen auf Bahn 33 verschiebt sich ggf. etwas in Richtung Norden. Bei der Beibehaltung des 3° Landegleitpfads führt dieses zum positiven Effekt höherer Überflughöhen im Bereich Alsterdorf. Die Starts in Bahnrichtung 15 bleiben unverändert. Spürbare Lärmauswirkungen wird es nach Einschätzung der FHG nicht geben, da insgesamt nur ca. 1 % der jährlichen Flüge betroffen sein könnten.

Der Vertreter der FHG erläutert, dass das Frachtzentrum nicht automatisch mehr Frachtflugzeuge für Hamburg bedeutet. Die Fracht wird bereits heute zu Dreivierteln von schon vorhandenen Belly Carriern (Transport von Passagieren und Fracht) aufgenommen, deren Kapazitäten bisher nicht ausgeschöpft sein soll (ca. 36.000 t/a genutzt, Kapazität ca. 100.000-150.000 t/a).

Die FHG verneint, dass der Neubau des Frachtzentrums mit seinen Konsequenzen einer Änderung des Planfeststellungsbeschlusses bedarf.

Es wird beschlossen, dass die BWA eine Prognose über die Frachtmenge und die Bewegungszahlen schriftlich mitteilt und diese Prognose kurz begründet, weiterhin nimmt die Kommission Kenntnis.

TOP 6

Abflugrouten (FLSK-Drs. 4/09)

Ein Vertreter der DFS stellt zwei Änderungen vor, die an den Hamburger Abflugstrecken vorgenommen werden sollen.

1. Der Wegfall der Abflugstrecken (SID= Standard Instrument Departure) EKERN5H und LUB7H und
2. die Einführung vier neuer Abflugstrecken über den Navigationswegpunkt RAMAR. Beide Vorhaben sind in der entsprechenden Drs. umfassend dargestellt. Zur Frage nach den Auswirkungen in Bezug auf Be- und Entlastungen wird zu Punkt 1 festgestellt, dass aufgrund der geringfügigen Nutzung der künftig wegfallenden Routen kein lärmrelevanter Unterschied auszumachen sein wird. In Bezug auf Punkt 2 wird es eine Entlastung auf den SID's AMLUH geben. Um das Kreuzen startender Flugzeuge mit anfliegenden Flugzeugen auf die Bahn 23 aus Südost zu vermeiden werden die startenden Flugzeuge zunächst auf der bestehenden nördlichen SID LUB über den Navigationswegpunkt RAMAR auf entsprechende Flugrouten in Richtung Südost-Europa geführt.

Die FHG hat die Lärmauswirkungen, die aufgrund der veränderten Abflugwege auftreten könnten, bis zur Isophone 40dB(A) berechnet und graphisch dargestellt. Hierbei ist innerhalb der 40 dB(A) Isophone eine geringfügige, ortsbezogene Verlagerung der Lärmbelastung bei Starts auf Bahn 25 aus dem Hafensbereich in Richtung Rissen ersichtlich.

Die Mitglieder aus Schleswig Holstein, insbesondere aus den Bereichen Norderstedt, Hasloh und Quickborn, erheben ausdrücklichen Protest und Bedenken gegen das Vorhaben weitere Flüge über diese Bereiche Schleswig Holsteins zu führen. Auch wenn diese Überflüge in großen Höhen stattfinden (10.000 bis 11.000 ft) ist zu bedenken, dass die Belastung der Bevölkerung schon heute sehr groß ist und diese dort sehr sensibel reagiert.

Der Tagesordnungspunkt wird auf die nächste Kommissionssitzung vertagt.

Die Mitglieder erhalten Gelegenheit innerhalb von drei Wochen (Stichtag: 24.04.2009) Fragen und Anregungen an die Geschäftsführung zu übermitteln, die diese dann der DFS zur Klärung in der 194. FLSK Sitzung zukommen lässt.

TOP 7

Änderung der Flugerwartungsgebiete nördlich Hamburgs -Antrag Hasloh, Norderstedt, Quickborn (FLSK-Drs. 05/09)

Die Frage der Darstellung der Flugerwartungsgebiete wurde bereits aufgrund der Drs. 06/05 in der Kommission behandelt. Die Darstellung der Abflugverfahren inkl. der Flugerwartungsgebiete auf dem FANOMOS Plot aus dem Jahr 2001 ist nicht korrekt. Die Karte aus dem Jahr 2006 entspricht den tatsächlichen Gegebenheiten, die Korrektur ergab sich u.a. aus den Ergebnissen der Arbeitsgruppe An- / Abflug der FLSK Hamburg. Ein Vertreter der DFS betont, dass diese Routen auch schon im Jahr 2001 so gültig waren und auch heute noch rechtskräftig sind.

Die Flugerwartungsgebiete ergeben sich aus den Abflugverfahren und werden nicht eigenständig in Kraft gesetzt. Flugerwartungsgebiete dienen primär der Bewertung der Hindernissituation im Abflugbereich. Für die Berechnung der Flugerwartungsgebiete sind die Richtlinien der ICAO PANS OPS maßgeblich. Bei Änderungen von Abflugverfahren wird die FLSK beteiligt (siehe auch TOP 6).

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8

Sonstiges

TOP 8.1

Einsatz des CDA Verfahrens

Die Kommission vertagt den TOP aufgrund der vorangeschrittenen Zeit

TOP 8.2

Beschluss über Formular zu Anträgen, die in den FLSK-Sitzungen behandelt werden sollen (FLSK-Drs. 06/09)

Die Kommission stimmt zu.

Für die Niederschrift:

gez.

Katja Hanßen

Genehmigt:

gez.

Hans Saalfeld