

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 2109
11.06.2018

Niederschrift

über die 230. Sitzung der Fluglärmschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 08.06.2018

Teilnehmer: Carolin Blumenberg (BUE), Alexander Brückner (MELUR SH), Bernhard Brummund (Hasloh), Rainer Dugaro (Hamburg-Nord), Wolfgang Düvel (Eimsbüttel), Ingo Freund (Wandsbek), Kay Gätgens (Eimsbüttel), Detlev Grube (Hamburg-Nord), Uwe Hummert (DFS), Dr. Ines Köhler (DLH), Thomas Köppl (Quickborn), Gebhard Kraft (BVF), Dietmar Kuhlmann (Eimsbüttel), Jürgen Langbehn (Altona), Reimer Lange (Kreis Pinneberg), Hermann Lindner (TUfly), Andreas Müller (HK Hamburg), Traute Müller (Allianz), Karin Nielsen (Hamburg-Nord), Yvonne Nische (HH-Nord), Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (BUE), Dr. Judith Reuter (BWVI), Harald Rösler, (Hamburg-Nord), Wolfgang Ruths (BAF), Michael Sarach (Kreis Stormarn), Axel Schmidt (FHG), Lieselotte Schneede (Eimsbüttel), Dr. Claus Schülke (BVF), Dr. René Schwartz (BVF), Andrea Wächter (DFS), Matthias Wallner (TUfly), Torsten Wagner (BUE), Thorsten Wolf (Kreis Segeberg), Shari Zweigel (BUE)

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Insbesondere stellt der Vorsitzende Frau Dr. Judith Reuter, Leitung des Referats Luftverkehr der BWVI; Herrn Wolfgang Ruths, Referatsleiter Luftraum, Flugverfahren, Recht bei dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF); die zukünftige Bezirksamtsleiterin HH-Nord Frau Yvonne Nische sowie Herrn Kay Gätgens, den Bezirksamtsleiter HH-Eimsbüttel, vor.

TOP 1

Verspätungen incl. Auswertung des Jahres 2017 im Hinblick auf die Flugverbindungen, die unter die „3-Monats-30 %-Regel“ gefallen wären

Die FLSB beginnt mit einem Überblick über die Nutzung der Verspätungsregelung im ersten und zweiten Quartal 2018 und zieht die Bilanz, dass schon jetzt die Zahl der Verspätungen (422 bis zum 31.05.2018) in der Größenordnung der Gesamtzahl der Verspätungen im gesamten Jahr 2013 liege. Die FLSB sei sehr unzufrieden mit der Verspätungssituation. Schon im ersten Quartal 2018 sei die Zahl der Verspätungen deutlich höher als in den Vorjahren ausgefallen. Wesentliche Ausschläge gäben sowohl die Monate Februar, März als auch Mai 2018. Sowohl die Pünktlichkeitsoffensive, als auch die Erhöhung der Flughafenentgelte haben nicht den gewünschten Steuerungseffekt zur Reduzierung der Verspätungen bewirkt. Es wurde die zeitliche Verteilung der verspäteten Flüge zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr ausgewertet. Dabei wurde ermittelt, dass wie im Vorjahr ca. 70 % der Verspätungen innerhalb der ersten halben Stunde, d.h. bis 23:30 Uhr, erfolgen (**vgl. FLSK-Drs.17/18** – Präsentation für die Veröffentlichung aus Datenschutzgründen gekürzt). Weiter erläutert die FLSB die unterschiedlichen Auffälligkeiten einzelner Luftverkehrsgesellschaften.

Die FLSB führt an, dass die mit dem „Gemeinsamen Verständnis der Anwendung der sog. Verspätungsregelung am Hamburg Airport“ der FHG (Eggenschwiler), der BWVI (Rieckhof) und der BUE

(Pollmann) geschaffenen Kriterien zur Einleitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren zu eng gesetzt seien. Ein Verfahren sei bei einer Verspätungsquote von 30 % einer Flugverbindung in vier aufeinander folgenden Monaten (vorrangig bei an vier Tagen pro Woche stattfindenden Verbindungen) angezeigt. Nur zwei Flugverbindungen seien so bisher unter die „3-Monats 30 % Regel“ gefallen.

Die FLSB unterrichtet die FLSK über die Einführung der Gebühr für die Überprüfung der Verspätungsgründe der nachweisbar unvermeidbaren Verspätungen zum 01. Juli 2018. Die Gebühr für die Überprüfung der Verspätungsgründe beträgt für einen verspäteten Flug nach 23 Uhr 500,00 €. Die Rechtsgrundlage zur Erhebung dieser Gebühr stelle die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftkostV) dar.

Ein Vertreter der BVF führt aus, dass die Zielzahl des Senats von 550 Verspätungen im Jahr bereits jetzt zu 78 % ausgeschöpft sei. Bei den unpünktlichsten Verbindungen handele es sich um Luftverkehrsgesellschaften, die sich bisher nicht der Pünktlichkeitsoffensive angeschlossen haben.

Der Vertreter der FHG betont, dass die FHG die Problematik der aktuellen Verspätungssituation sieht und ebenfalls eine Vielzahl an Maßnahmen eingeleitet habe. Beispielsweise würde die FHG die Flüge mit Verspätung mit einer höheren Priorisierung abfertigen und die Bodendienste seien um 100 zusätzliche Beschäftigte verstärkt worden. Er gibt zusätzlich an, dass vielfach internationale Probleme (im Jahr 2018 bspw. Fluglotsenstreik in Frankreich, Eurocontrol-Systemausfall, Wetter) zu den lokalen Verspätungen beitragen würden.

Ein Vertreter der BVF empfiehlt, dass die genannten Parameter, vor allem der Klimawandel, in die Flugplanung einbezogen werden sollen. Er schlägt vor, dass ein Referent in der FLSK über den aktuellen Forschungsstand berichten solle. Ziel sei es, zu ermitteln, wie die Flugplanung proaktiv die zunehmende Extremwetterwahrscheinlichkeit und andere Folgen des Klimawandels berücksichtigen könne.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 2

Bericht über die Sitzungen des Umweltausschusses der Bürgerschaft zum Thema Fluglärm (Expertenanhörung am 22.03.18 und Senatsbefragung am 24.05.18)

Die FLSB trägt vor, dass neben dem Umweltausschuss auch die Senatsbefragung stattgefunden habe. Das Wortprotokoll des Umweltausschusses ist in der Parlamentsdatenbank unter der Dokumentennummer 21/35 geführt (Link: <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/61895/-wortprotokoll-der-%c3%b6ffentlichen-sitzung-des-ausschusses-f%c3%bcr-umwelt-und-energie.pdf>). Das Protokoll der Senatsbefragung ist unter folgendem Link abrufbar: <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/62613/-wortprotokoll-der-%c3%b6ffentlichen-sitzung-des-ausschusses-f%c3%bcr-umwelt-und-energie.pdf>.

Hinsichtlich der Umweltausschusssitzung vom 22.03.2018 informiert die FLSB darüber, dass insbesondere die Erfahrungen aus Frankfurt bei einer künftigen Umsetzung in Hamburg zu einer deutlichen Verbesserung der Verspätungssituation führen können. So benötigen in Frankfurt Starts ab 23:00 Uhr bereits vor dem Start eine Ausnahmegenehmigung. Auch die Verspätungsregelung ist in Frankfurt im Vergleich zu Hamburg anders geregelt. Sie betrifft nur die Landungen. Diese sind von 23:00 bis 24:00 Uhr zulässig, wenn sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt und die Zahl verspäteter Landungen in dieser Zeit im Jahresdurchschnitt 7,5 pro Tag nicht überschreitet. Die Zielzahl von nicht mehr 550 Verspätungen am Hamburger Flughafen basiert auf der Annahmen von durchschnittlich 1,5 Verspätungen pro Abend. Der Nachweis des Verspätungsgrundes gestalte sich allerdings auch in Frankfurt sehr schwierig. Weiter berichtet die FLSB, dass das Umweltbundesamt darauf hingewiesen habe, dass es kein Luftverkehrskonzept des Bundes gibt. Das vorliegende Luftverkehrskonzept von 2017 sei lediglich das Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Weiter wies die Vertreterin der Condor darauf hin, dass die Luftfahrtunternehmen im großen Wettbewerb stehen würden und das Verschieben von Slots schwierig sei. Der Luftraum, insbesondere über Deutschland, würde immer voller werden. Das führe zu Verspätungen. In die Flugplanung der Luftfahrtunternehmen würde der volle Luftraum jedoch nicht einbezogen werden. Die FLSB trägt vor, dass die Empfehlung im AIP Hamburg auf das Flachstartverfahren zu verzichten, positiv gewürdigt wurde. Frankfurt habe eine entsprechende Empfehlung noch nicht durchsetzen können.

Ein Vertreter der BVF erfragt den Stand der Verbindlichkeit zum Verzicht auf das Flachstartverfahren und bittet um Aussage zur Umsetzung bei der Lufthansa. In den sich anschließenden Wortbeiträgen wird der empfehlende Charakter des Verzichts erneut hervorgehoben. Die Vertreterin der Lufthansa

berichtet, dass die Empfehlung betriebsintern bisher nicht umgesetzt werden würde. Die Lufthansa würde weiterhin mit 1.000 Fuß Cutback starten. Momentan liefere die Ausschreibung für die Studie zum verträglichsten Startverfahren am Flughafen Frankfurt. Mit einem Ergebnis sei erst in ca. einem Jahr zu rechnen. Es ist geplant, die empfohlenen Startverfahren für die Lufthansaflotte Hamburg zu prüfen.

Die FLSB trägt die Themen der Senatsbefragung vom 24.05.2018 vor:

1. Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen
2. Jährlicher Bericht über die Entwicklung der Fluglärmsituation
3. Antrag der CDU für mehr Anwohnerschutz und eine hohe Akzeptanz des Hamburger Flughafens – Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen ausweiten

Hierbei weist sie darauf hin, dass die nächste Umweltausschusssitzung am 20.06.2018 stattfinden würde, dort aber noch nicht mit einer Antwort auf die Petition des BUND gerechnet werden könne.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Information über Gebäudeschäden durch Wirbelschleppen von landenden Flugzeugen

Der Vertreter der FHG stellt mithilfe einer Modelltragfläche dar, wie sich Wirbelschleppen bilden. Jedes Flugzeug erzeugt zwei gegenläufige Luftwirbel, die als Wirbelschleppe bezeichnet werden. Diese Luftwirbel entstehen, weil der Druckunterschied zwischen Unter- und Oberseite der Tragflächen an deren Enden eine Umströmung von unten nach oben erzeugt. Die Intensität der Wirbelschleppen hänge u.a. von der Flügelkonstruktion ab. Die Windgeschwindigkeit einer Wirbelschleppe sei höhenabhängig. Bis zu einer Höhe von 10 m sei mit Windstärken von 4 – 5 für verschiedene Flugzeugmuster zu rechnen. In 20 m Höhe läge die Windstärke bei etwa 5 – 6 und in 30 m Höhe sei mit einer Windstärke von 10 – 11 zu rechnen. Diese stärkeren Winde seien auf relativ schmale Streifen begrenzt (Breite etwa +/- 300 m, in der Länge zur Aufsetzschwelle auf knapp 3 km). In der Regel lösen sich Wirbelschleppen auf, bevor sie auf Hausdächer gelangen können. Bei Windstille können sie jedoch im Einzelfall lange genug stabil bleiben, um außerhalb des Flugplatzgeländes insbesondere höher liegende Dächer zu erreichen und dort im ungünstigsten Fall Dachziegel herauslösen, wie im Mai 2018 in Alsterdorf geschehen. Die Herbeiführung von Wirbelschleppschäden hänge u.a. von der Bebauung und Dachneigung sowie von der Überflughöhe und Witterung (Temperaturschichtung, Wind) ab. Nach einer Meldung eines Wirbelschleppschadens bei der FHG würden sofort Vor-Ort-Termine gemacht und die Schadensbehebung von Seiten der FHG beauftragt, um Folgeschäden zu vermeiden. Auf Rückfrage erläutert der Vertreter der FHG, dass das verursachende Flugzeug ermittelt und i.d.R. die Erstattung ausgelegter Reparaturkosten über die Versicherung der ermittelten Luftverkehrsgesellschaft abgewickelt würde. Bei bestehenden Bedenken zur Dachsicherung können sich die Anwohner an die FHG wenden und einen Beratungsservice und eine Dachsicherung nutzen. Schon in den späteren 1980er Jahren seien Dachsicherungsprogramme von Seiten der FHG durchgeführt worden. Ein Vertreter der BVF erläutert, dass die physikalische Energie einer Wirbelschleppe erheblich sein könne. So könne beispielsweise die Wirbelschleppe einer Boeing 777 einen knapp 2 Meter hohen Busch auf 50 cm zusammendrücken.

Auf die Frage des Zusammenhangs zwischen Wirbelschleppschäden und dem Flugzeugtyp führt der Vertreter der FHG aus, dass die Wahrscheinlichkeit zum Eintritt eines Wirbelschleppschadens bei einem größeren Flugzeugmuster, wie es bspw. B747, B777, A340 oder A 380 darstellen, höher sei. Weiter wird angebracht, dass sich auch die Profildicke günstig auf die Entstehung von Wirbelschleppschäden auswirken könne. Neben den Schäden an Dächern solle ein gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr, durch bspw. abgerissene Äste, nicht außer Acht gelassen werden. Hierzu äußerte der Vertreter der FHG, dass die FHG mithilfe des Bezirksamts in den Einflugschneisen rund um den Flughafen 22.000 Bäume unter ständiger Beobachtung habe.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Stadtverträglicher Flughafen - Schutz vor besonders stadunverträglichem Fluggerät (FLSK-Drs. 18/17) – Modifizierter Antrag gemäß 229. FLSK-Sitzung (FLSK-Drs. 14/18)

Es wird vorgeschlagen über den Beschlussvorschlag ziffernweise abzustimmen. Die Kommission stimmt dem Vorgehen zu.

Es folgt die Beschlussfassung zum Antrag der BVF (FLSK-Drs. 14/18):

- I. Die Genehmigungsbehörde wird gebeten, zu berichten**
1. **Weshalb es in 2018 auch an verklammerten Dächern zu Beschädigungen und Gefährdungen der Umgebung kam und weshalb die verursachenden Flüge gleichwohl zugelassen worden waren.**
 2. **wie künftig der Schutz der Bevölkerung vor besonders stadtunverträglichem Fluggerät wie der B777 erfolgen soll.**
 3. **ob die Genehmigungsbehörde die Auffassung teilt, dass eine Beschränkung der am Flughafen Hamburg zulässigen Fluggeräte auf die Lärmklassen 1-3 geeignet ist, um die Stadtverträglichkeit herzustellen oder ob weiter gehende Beschränkungen notwendig sind.**

Der Beschlussantrag wird mit 2 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

- II. Die Fluglärmenschutzkommission hält es für notwendig, dass sie an der Änderung von Regelungen, die zu einer Mehrbelastung von Siedlungsgebieten mit Fluglärm führen können, beteiligt wird.**

Der Beschlussantrag wird mit 3 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

- III. Die Fluglärmenschutzkommission empfiehlt, zügig die Regelungen entsprechend der Regelung gemäß Planfeststellungsbeschluss wie folgt zu fassen: „Für Landungen von Luftfahrzeugen, die nicht einer der Lärmklassen 1 bis 4 der Flughafenentgeltordnung zugeordnet sind oder die ein höchstzulässiges Landegewicht von über 200.000 kg haben, ist RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen und die allgemeine Sicherheit nicht gefährdet ist. Für den Verkehr zur Lufhansa-Technik können Ausnahmen zugelassen werden, wenn die allgemeine Sicherheit nicht gefährdet ist.“**

Der Beschlussantrag wird mit 7 Ja-Stimmen und 5 Nein-Stimmen mehrheitlich angenommen.

- IV. Sollte eine Regelung wie in Ziffer III formaljuristisch problematisch sein, empfiehlt die Fluglärmenschutzkommission, zügig die Regelungen entsprechend der Regelung gemäß Planfeststellungsbeschluss wie folgt zu fassen: „Für Landungen von Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Landegewicht von mehr als 200.000 kg ist RWY 05 oder RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.“**

Der Beschlussantrag wird mit 5 Ja-Stimmen und 7 Nein-Stimmen mehrheitlich abgelehnt.

- V. Die Fluglärmenschutzkommission empfiehlt, Flüge nach und von Hamburg mit Fluggerät der Lärmklassen 5 und höher künftig gemäß dem norddeutschen Luftverkehrskonzept über den Flughafen Schwerin-Parchim (SZW) statt über den Hamburger Flughafen HAM abzuwickeln.**

Der Beschlussantrag wird mit deutlicher Mehrheit abgelehnt (3 Ja-Stimmen).

TOP 5

Antrag vom 09.02.2018 von RA Karsten Sommer auf „Einschreiten wegen fortdauernder Verstöße gegen die Betriebsgenehmigung des Verkehrsflughafens Hamburg“ (FLSK-Drs. 15/18)

Ein Vertreter der BVF bittet darum Erläuterungen zur Anwendung der Bahnbenutzungsregeln (BBR) und dem Regel-Ausnahme-Verhältnis von Seiten der BWVI zu erhalten, um eine Beratung über dieses Thema in der FLSK zu ermöglichen. Es müsse zudem geklärt werden, ob Abweichungen von den BBR Rechtsverstöße darstellen. Hierbei ist auch auf das Regel- / Ausnahmeverhältnis einzugehen.

Die Vertreterin der BWVI weist darauf hin, dass die BBR ein Bestandteil der Betriebsgenehmigung der Flughafen Hamburg GmbH seien. Dabei gehe § 27 c LuftVG den BBR vor. In erster Linie dient die Flugsicherung damit der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.

Der Vertreter des BAF berichtet, dass bei dem BAF eingehende Beschwerden dazu geführt haben, dass die Deutsche Flugsicherung (DFS) am Standort Hamburg stichprobenartig auf die Einhaltung ihres gesetzlichen Auftrags bei der Wahl der Betriebspisten inspiziert wurde. Daraus resultierten keine

Beanstandungen. Die vorrangige Aufgabe der DFS sei es, den jeweils am Flughafen zugelassenen Verkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Bei den BBR handele es sich nicht um Betriebsbeschränkungen, sondern um Benutzungsregeln. Luftrechtlich seien 4 Pisten vorhanden, sodass jede Piste zur Verkehrsabwicklung genutzt werden könne. Soweit es die jeweilige Verkehrssituation zulasse, würden die BBR berücksichtigt. Eine inhaltliche Erläuterung, wie die Prüfung erfolgt sei, gibt der Vertreter der BAF nicht.

Ein Vertreter der BVF schlägt vor den TOP 6 (*Bahnbenutzungsregelung*) aufgrund der gleichen Thematik unter TOP 5 anzubringen. Die Kommission stimmt dem zu.

Es folgt eine Präsentation durch einen Vertreter der BVF hinsichtlich der Einhaltung der BBR am Hamburger Flughafen (**vgl. FLSK-Drs. 18/18**). Er stellt seine Auswertungen zur Einhaltung der Ziffer 2.3 im Jahr 2017 vor. Daraus ist abzuleiten, dass in der Praxis massiv von der Regel 2.3 abgewichen wird, sodass in der täglichen Luftverkehrsabwicklung die Ausnahme zum Regelfall werden würde. In 364 von 365 Nächten fände die BBR 2.3 im Jahr 2017 keine Anwendung. Vom vortragenden Vertreter der BVF werden zwei Beschlussvorschläge zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der bestehenden BBR von der BVF unterbreitet. Die anschließende Diskussion ergab, dass lediglich von einer Berichterstattung zu dem Thema der BBR ausgegangen worden sei und die Beschlussvorschläge zur Sitzung nicht vorgelegen haben. Folglich könne keine Beschlussfassung erfolgen. Es wird angeregt, dass der Vertreter der BVF ggf. für die Tagesordnung der nächsten FLSK einen Antrag einbringen möge. Die Beschlussvorschläge sollen bei der Geschäftsführung der FLSK vorgelegt und als Drs. eingebracht werden. Das antragsbegründende Material ist um die in der Diskussion aufgetretenen Fragestellungen zu ergänzen und erläutern.

Der Vorsitzende bittet darum, dass für die 231. FLSK-Sitzung am 31.08.2018 von der BWVI, dem BAF bzw. der DFS vorab jeweils eine BBR-Handreichung zur nächsten Sitzung eingebracht wird, um eine fundierte Beratung in der FLSK zu ermöglichen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Bahnbenutzungsregelung

Siehe TOP 5.

TOP 7

Stand der Einführung von GBAS (FLSK-Drs. 16/18)

Ein Vertreter der BVF führt aus, dass der Flughafen Hamburg lediglich für ein Viertel der Landerichtungen über ein CAT III Instrumentenlandesystem verfügt. Dies führe dazu, dass bei ungünstigen Sichtverhältnissen auch dann über die dicht besiedelte Einflugschneise 23 gelandet werden würde, wenn dieses nach den Grundsätzen der Bahnbenutzung nicht angezeigt wäre.

Der Vertreter der BVF unterbreitet folgenden Beschlussvorschlag:

Die FHG, DFS und Genehmigungsbehörde werden gebeten:

- über den Stand der Einführung von GBAS
- über die Nachrüstung von CATIII-ILS auf den Bahnrichtungen 05/15/33

zu berichten.

Der Vorsitzende bittet darum, über die Beschlusspunkte schriftlich zu berichten.

Die Kommission stimmt zu.

TOP 8

Bericht über FLSK vor Ort in Hasloh am 26.03.18

Die FLSB berichtet kurz über die Veranstaltung in Hasloh, an der zahlreiche Bürgerinnen und Bürger teilnahmen. Ein wichtiges Thema sei dabei der Flugweg und die Abdrehpunkte von startenden Flugzeugen zwischen Hasloh und Quickborn gewesen. Eine Auswertung der Flugbahnen soll von der DFS zu einer der nächsten FLSK-Sitzungen vorgelegt und darüber berichtet werden. Auch der Bürgermeister von der Gemeinde Hasloh geht darauf ein, dass sich die Anwohner in Hasloh eine Optimierung der Flugbahn der startenden Flugzeuge wünschen.

Der stellvertretende Vorsitzende, der die Sitzung in Hasloh leitete, berichtet, dass von mehreren Bürgern vorgebracht wurde, dass die Zahl der Flugbewegungen insgesamt und insbesondere die späten Landungen (in der Zeit zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr) im Bereich Hasloh und Quickborn angestiegen seien. Weiterhin wurde die FLSK auf die Entwicklung neuer, besonders lärmintensiver Open-Rotor-Triebwerke aufmerksam gemacht. Er empfiehlt, dass im Hinblick auf die geplanten Open-Rotor-Triebwerke Experten zur Information der FLSK über diese technische Änderung eingeladen werden, um die Folgen für den Fluglärm zu einschätzen zu können.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 9

Stellungnahme Hamburgs zum Entwurf des Fluglärmberichts

Zu dem vom Bundesumweltministerium erarbeiteten Entwurf eines Berichtes nach § 2 Absatz 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz) fand eine Länderbeteiligung statt. Hierzu haben sowohl die BWVI als auch die BUE Stellungnahmen abgegeben. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit schlägt der Vorsitzende vor, den TOP 9 zu vertagen und die genannten Stellungnahmen mit der Einladung zur nächsten FLSK-Sitzung am 31.08.2018 zu versenden. Der Vertreter der BVF weist darauf hin, dass auch die BVF eine Stellungnahme verfasst habe und diese ebenfalls der Einladung als Diskussionsgrundlage beigefügt werden soll.

Die Kommission stimmt zu.

TOP 10

Bericht über Aufstellung LAP Hamburg 2018

Die FLSB berichtet über die Fortschreibung des Lärmaktionsplans (LAP), die alle fünf Jahre erfolgt. Der letzte LAP wurde 2013 aufgestellt. Derzeit können Bürgerinnen und Bürger sich bis zum 19.06.2018 an einer Umfrage beteiligen. Dabei können auch Aussagen zum Fluglärm getroffen werden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 11

Kurzbericht über Ergebnisse der mobilen Messstellen

Der Vertreter der FHG berichtet kurz über die Ergebnisse der mobilen Messstellen in Jersbek (Langereihe) und Niendorf (Maaßweg). Wegen der fortgeschrittenen Zeit kann er seine dazu vorbereiteten Präsentationen nicht zeigen und gibt diese gerne zu Protokoll (**vgl. FLSK-Drs. 19/18**). Weiter kündigt er an, dass ab Mitte Juni 2018 4 mobile Messwagen im Einsatz sein sollen. Die mobile Messstelle C02 zieht zeitweise von Jersbek nach Ahrensburg (Neubaugebiet). Es sind Messungen ab August 2018 in Lururp (Farnhornweg) geplant. Weitere Messungen erfolgen zudem in Langenhorn (Willersweg und Wrangelkoppel) sowie Poppenbüttel (Kiwittredder).

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 12

Sonstiges

12.1 Einführung des A 380 am Hamburger Flughafen

Die FLSB berichtet, dass sie lediglich aus den Presseberichterstattungen erfahren habe, dass der A 380 ab dem Winterflugplan 2018 am Hamburger Flughafen verkehren würde. Es wäre wünschenswert, wenn diese Information von Seiten der FHG zuvor an die FLSB herangetragen worden wäre.

12.2 Bericht über Ultrafeinstaub

Die FLSB trägt vor, dass es einen Zwischenbericht zum Thema Ultrafeinstaub aus Frankfurt geben würde, der zum Protokoll genommen werde (**vgl. FLSK-Drs. 20/18**).

12.3 Stromausfall am Hamburger Flughafen

Der Vertreter der FHG berichtet über den Stromausfall am Hamburger Flughafen vom 03.06.2018, der dazu führte, dass jeglicher Flugverkehr eingestellt werden musste. Ursächlich sei eine Kabelbündel-

verschmelzung als Kurzschluss im Blockheizkraftwerk gewesen. Dabei seien auch die Kabel der Notstromaggregate beschädigt worden. Zwar gäbe es auch eine zweite öffentliche Stromversorgung, diese sei jedoch durch den starken primären Kurzschluss auch morgens mit ausgefallen. Erst nach Klärung der Ursache konnte die öffentliche Stromversorgung wieder dazu geschaltet werden. Leider konnten dadurch auch keine Informationen für die Passagiere im Internet eingestellt werden. Dies sei erst ab der Mittagszeit möglich gewesen, als die ersten Systeme wieder hochgefahren werden konnten.

12.4 B737-800 Max am Hamburger Flughafen

Der Vertreter der FHG trägt vor, dass im Mai 2018 die erste Boeing 737-800 Max in Hamburg geflogen sei. Diese ist mit einer neuen Art Triebwerke ausgestattet. Die Startgeräusche seien im Vergleich zur B737-800 um ca. 4 dB(A) geringer gewesen. Bei der Landung sei eine Verringerung um 2 dB(A) beim Überflug im Nahbereich ermittelt worden. Zu den bisherigen Airlines, die Hamburg mit den „Max-Triebwerken“ anfliegen, gehören Icelandair und Air Italy.

12.5 Klimaschutz-Zertifikat

Der Vertreter der FHG berichtet, dass der Hamburger Flughafen erneut das Zertifikat Level 3 zur Reduktion von CO₂-Emissionen erhalten habe. Von 2009 bis heute wurden die bodengebundenen Emissionen von der FHG von gut 40.000 Tonnen auf 18.200 Tonnen in 2017 reduziert.

Der Vorsitzende dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 13:07 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Shari Zweigel

gez. Harald Rösler

FLSK-Drs. 17/18

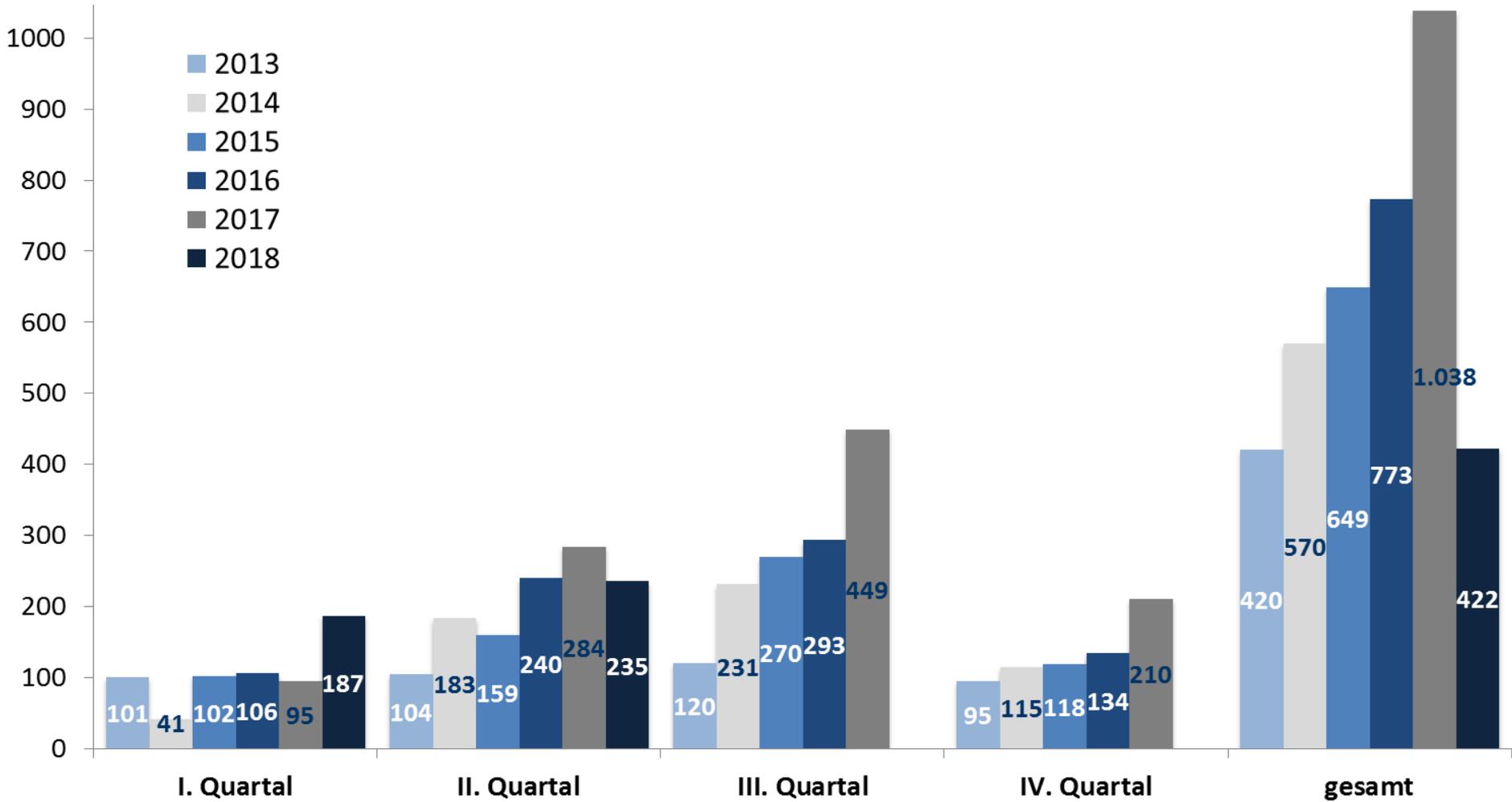
VERSPÄTUNGEN

AKTUELLE SITUATION

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen
Fluglärmschutzbeauftragte

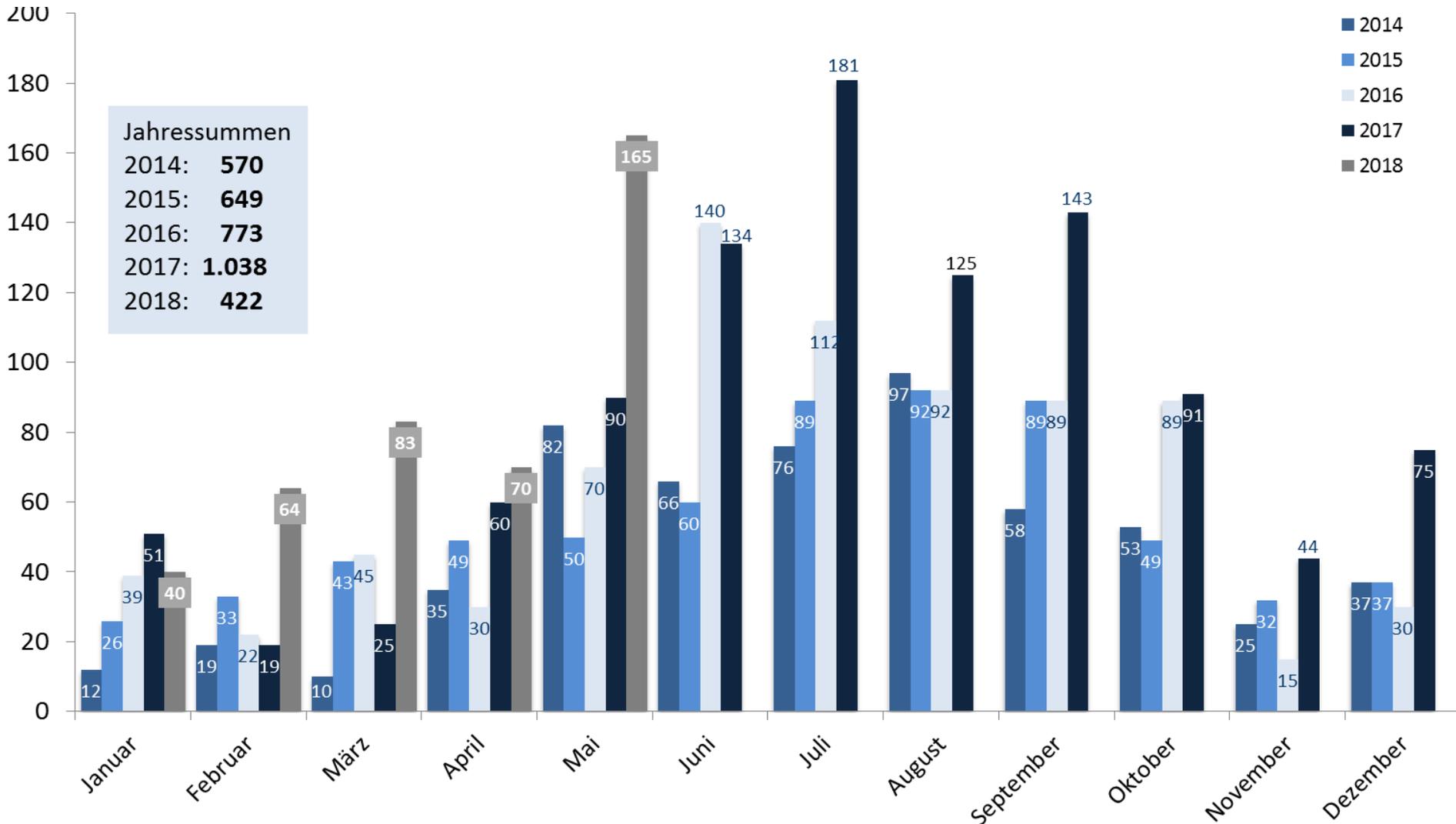
08.06.2018

Nutzung der Verspätungsregelung (23-24 Uhr)



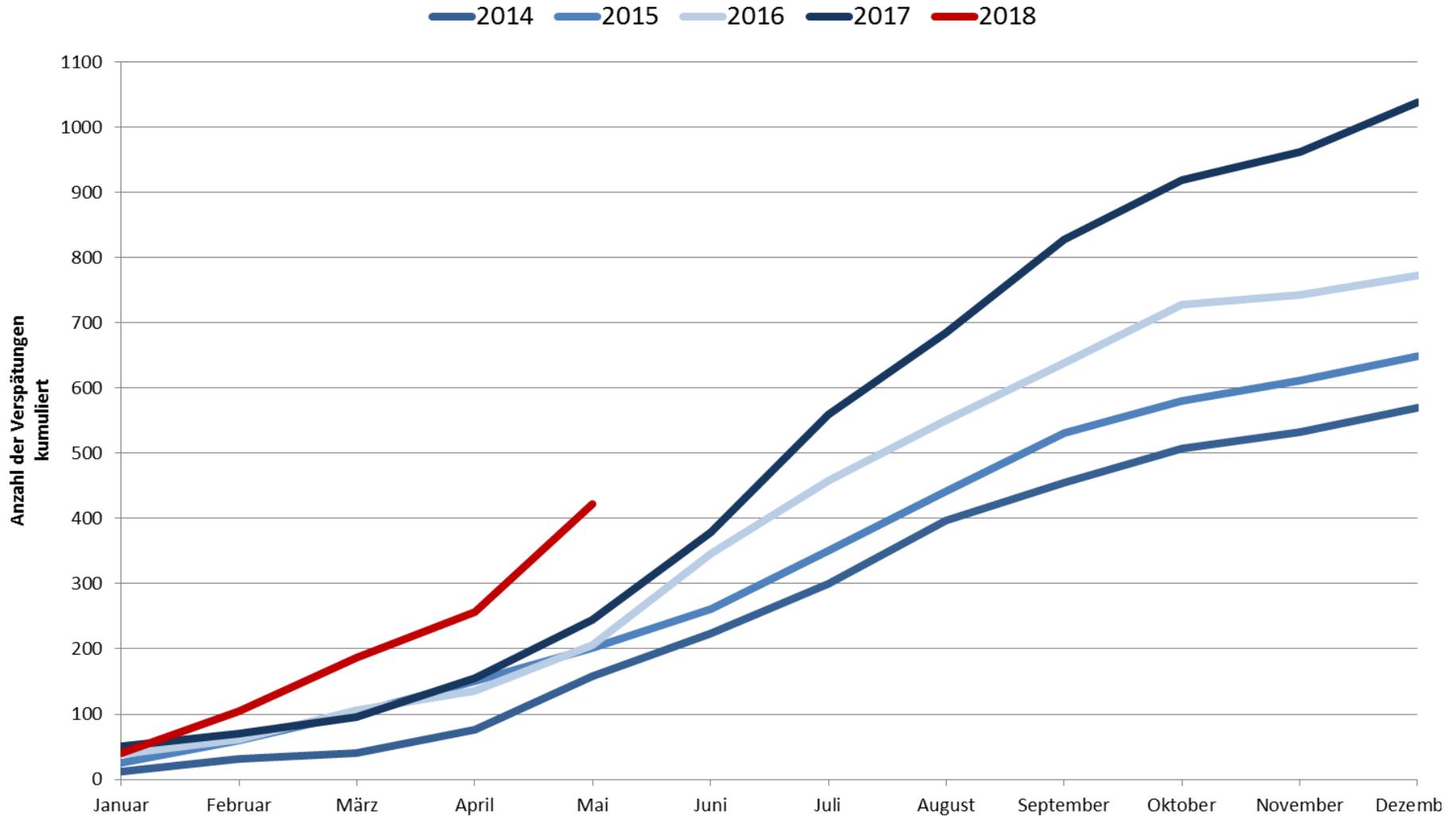
Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafen Hamburgs; Stand 31.5.2018
vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der Validierung

Nutzung der Verspätungsregelung (23-24 Uhr)



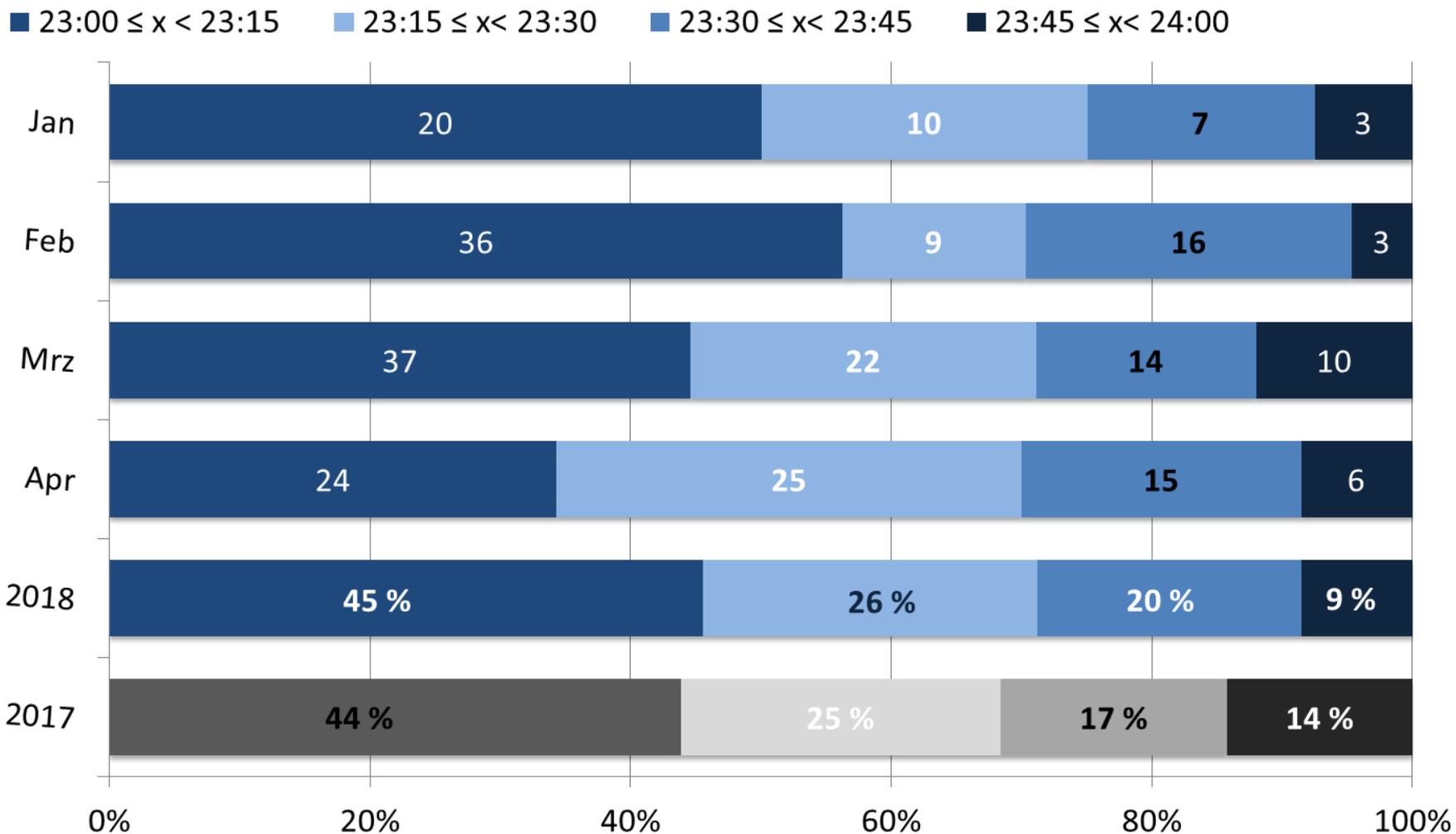
Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg
vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der Validierung

Nutzung der Verspätungsregelung (23-24 Uhr) kumuliert



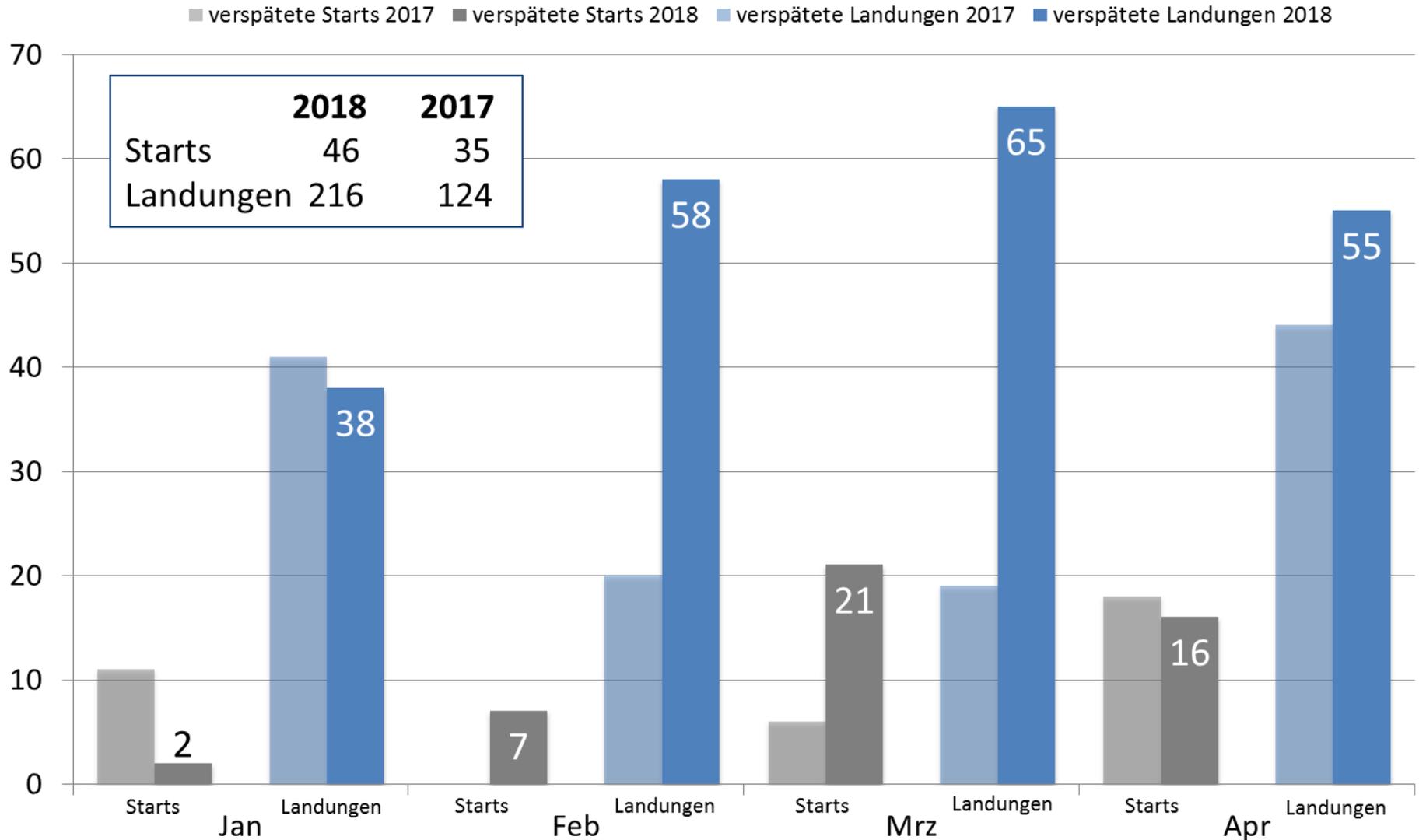
Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafen Hamburgs
vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der Validierung

Zeitliche Verteilung der verspäteten Flüge bis 24 Uhr (2018)



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf den Daten des Flughafens Hamburg

Verspätete Starts und Landungen nach 23 Uhr (Jan – April 2018)



	2018	2017
Starts	46	35
Landungen	216	124

Ein
Ordnungswidrigkeitsverfahren
wird nach pflichtgemäßen
Ermessen eingeleitet, wenn

- die Verspätungsquote einer
Flugverbindung in vier
aufeinander folgenden
Monaten um 30% liegt
- vorrangig bei an vier Tagen
pro Woche stattfindenden
Verbindungen (16 pro
Monat)
- bei seltenen Verbindungen
erst bei höheren
Verspätungsquoten



VIELEN DANK FÜR IHRE

AUFMERKSAMKEIT

Antrag zur 227. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 06.10.2017**Antragsteller:**

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
Notgemeinschaft der Flughafenanlieger Hamburg e.V.
BIG Fluglärm-Hamburg e.V.
Gebhard Kraft

Thema: Stadtverträglicher Flughafen - Schutz vor besonders stadtunverträglichem Fluggerät**Kurze Zusammenfassung des Sachverhalts:**

1998 galten besondere Regelungen für Luftfahrzeuge über 200 t. (Planfeststellungsbeschluss Mai 1998 und OVG HH 3E 32/98 P vom 03.09.2001

„Für Landungen von Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Landegewicht von mehr als 200.000 kg ist RWY 05 oder RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.

Für Starts ist RWY 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.

Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit; insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.

Von 2100 bis 0600 (2000 bis 0500) ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner aus Gründen der Luftverkehrssicherheit, wenn die Bahnverhältnisse dazu zwingen und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.“

In den derzeitigen Regelungen des Luftfahrthandbuches ist die 200t-Beschränkung bei der Bahnbenutzung nicht mehr zu finden. Regelmäßig benutzen beispielsweise Boeing 777 von Emirates die Lande- und Startrichtungen 23 und 05 und erzeugen damit in den Hamburger Wohngebieten eine in besonderem Maße unzumutbare Belastung und Gesundheitsgefährdung. Insbesondere Landeanflüge auf der Landerichtung RWY 23 führen zu Spitzenschallpegeln von teilweise über 100 dB(A), auch zu den Zeiten, die vom lärmmedizinischen Gutachten für besonders schutzwürdig erkannt wurden.

Die Kommission war trotz der erheblichen Auswirkungen auf die besonders von Fluglärm betroffenen Wohngebiete und weiterer gem. BauGB und BImSchG schutzwürdiger Einrichtungen nicht an dieser Änderung der Regelungen beteiligt.

Andere innerstädtische Flughäfen wie London City beschränken die zulässigen Fluggeräte auf die Größe und Lautstärke eines Airbus A318 (best practice)

Der Koalitionsvertrag sieht vor, den Flughafen zu einem „Stadtverträglichen Flughafen“ zu entwickeln. Das schließt insbesondere auch die Gestaltung des Flugverkehrs ein.

Seit 15. März 2017 verfügt die Metropolregion Hamburg mit dem Flughafen Hamburg-Schwerin/Parchim (IATA-Code EDOP, ICAO-Code SZW) über einen Flughafen, der mit einer um 10 m breiteren Landebahn und weitgehend freien Einflugschneisen erheblich besser für schweres und lautes Fluggerät geeignet ist als HAM.

Ein Fluggerät mit 200 t MTOM wird – falls nicht gesondert klassifiziert, in der Entgeltordnung der Lärmklasse 5 zugeordnet.

Vorgeschlagene Maßnahme:

Bericht der Genehmigungsbehörde und Änderung der Regelungen.

Beschlussvorschlag:

I. Die Genehmigungsbehörde wird gebeten, zu berichten

1. Wann und weshalb diese Regelung (die im Planfeststellungsbeschluss sowie vom OVG vorausgesetzt wurde) entfallen ist,
2. Inwieweit dadurch eine Abweichung vom Planfeststellungsbeschluss erfolgt ist,
3. wie zu begründen ist, dass diese Änderungen ohne erneute Planfeststellung stattgefunden haben,
4. wie künftig der Schutz der Bevölkerung vor besonders stadtunverträglichem Fluggerät wie der B777 erfolgen soll.
5. ob die Genehmigungsbehörde die Auffassung teilt, dass eine Beschränkung der am Flughafen Hamburg zulässigen Fluggeräte auf die Lärmklassen 1-3 geeignet ist, um die Stadtverträglichkeit herzustellen oder ob weiter gehende Beschränkungen notwendig sind.

II. Die Fluglärmschutzkommission hält es für notwendig, dass sie an der Änderung von Regelungen, die zu einer Mehrbelastung von Siedlungsgebieten mit Fluglärm führen können, beteiligt wird.

III.

Die Fluglärmschutzkommission empfiehlt, zügig die Regelungen entsprechend der Regelung gemäß Planfeststellungsbeschluss wie folgt zu fassen:

„Für Landungen von Luftfahrzeugen, die nicht einer der Lärmklassen 1 bis 4 der Flughafenentgeltordnung zugeordnet sind, ist RWY 05 oder RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.“

IV.

Sollte eine Regelung wie in Ziffer III formaljuristisch problematisch sein, empfiehlt die Fluglärmschutzkommission, zügig die Regelungen entsprechend der Regelung gemäß Planfeststellungsbeschluss wie folgt zu fassen:

„Für Landungen von Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Landegewicht von mehr als 200.000 kg ist RWY 05 oder RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.“

V. Die Fluglärmschutzkommission empfiehlt, Flüge nach und von Hamburg mit Fluggerät der Lärmklassen 5 und höher künftig gemäß dem norddeutschen Luftverkehrskonzept über den Hamburger Flughafen SZW statt über den Hamburger Flughafen HAM abzuwickeln.

**Antrag Drs 18/17 Neufassung
zur 230. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 08.06.2018**

Antragsteller:

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
Notgemeinschaft der Flughafenanlieger Hamburg e.V.
BIG Fluglärm-Hamburg e.V.
Gebhard Kraft

Thema: Stadtverträglicher Flughafen - Schutz vor besonders stadtunverträglichem Fluggerät

Kurze Zusammenfassung des Sachverhalts:

1998 galten besondere Regelungen für Luftfahrzeuge über 200 t. (Planfeststellungsbeschluss Mai 1998 und OVG HH 3E 32/98 P vom 03.09.2001

„Für Landungen von Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Landegewicht von mehr als 200.000 kg ist RWY 05 oder RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.

Für Starts ist RWY 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.

Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit; insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.

Von 2100 bis 0600 (2000 bis 0500) ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner aus Gründen der Luftverkehrssicherheit, wenn die Bahnverhältnisse dazu zwingen und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.“

In den derzeitigen Regelungen des Luftfahrthandbuches ist die 200t-Beschränkung bei der Bahnbenutzung nicht mehr zu finden. Regelmäßig benutzen beispielsweise Boeing 777 von Emirates die Lande- und Startrichtungen 23 und 05 und erzeugen damit in den Hamburger Wohngebieten eine in besonderem Maße unzumutbare Belastung und Gesundheitsgefährdung. Insbesondere Landeanflüge auf der Landerichtung RWY 23 führen zu Spitzenschallpegeln von teilweise über 100 dB(A), auch zu den Zeiten, die vom lärmmedizinischen Gutachten für besonders schutzwürdig erkannt wurden.

Die Kommission war trotz der erheblichen Auswirkungen auf die besonders von Fluglärm betroffenen Wohngebiete und weiterer gem. BauGB und BImSchG schutzwürdiger Einrichtungen nicht an dieser Änderung der Regelungen beteiligt.

Andere innerstädtische Flughäfen wie London City beschränken die zulässigen Fluggeräte auf die Größe und Lautstärke eines Airbus A318 (best practice)

Der Koalitionsvertrag sieht vor, den Flughafen zu einem „Stadtverträglichen Flughafen“ zu entwickeln. Das schließt insbesondere auch die Gestaltung des Flugverkehrs ein.

Seit 15. März 2017 verfügt die Metropolregion Hamburg mit dem Flughafen Hamburg-Schwerin/Parchim (IATA-Code EDOP, ICAO-Code SZW) über einen Flughafen, der mit einer um 10 m breiteren Landebahn und weitgehend freien Einflugschneisen erheblich besser für schweres und lautes Fluggerät geeignet ist als HAM.

Ein Fluggerät mit 200 t MTOM wird – falls nicht gesondert klassifiziert, in der Entgeltordnung der Lärmklasse 5 zugeordnet.

In einer ersten Berichterstattung hatte die Luftverkehrsbehörde ausgeführt, die 200-t-Regelung sei obsolet geworden, da die Wirbelschleppenproblematik durch verklammerte Dächer gelöst sei. Im Jahr 2018 gab es nun bereits mindestens zwei Fälle von Beschädigung von Dächern und Gefährdung der Umgebung aufgrund von Wirbelschleppen bei Landungen in Richtung 33. Die Gefährdung des Stadtverkehrs durch aufgrund von Wirbelschleppen abbrechende Äste sowie direkte Gefährdungen von Menschen durch Wirbelschleppen wurde von der Luftverkehrsbehörde nicht hinreichend thematisiert.

Vorgeschlagene Maßnahme:

Bericht der Genehmigungsbehörde und Änderung der Regelungen.

Beschlussvorschlag:

I. Die Genehmigungsbehörde wird gebeten, zu berichten

1. Weshalb es in 2018 auch an verklammerten Dächern zu Beschädigungen und Gefährdungen der Umgebung kam und weshalb die verursachenden Flüge gleichwohl zugelassen worden waren.

2. wie künftig der Schutz der Bevölkerung vor besonders stadunverträglichem Fluggerät wie der B777 erfolgen soll.

5. ob die Genehmigungsbehörde die Auffassung teilt, dass eine Beschränkung der am Flughafen Hamburg zulässigen Fluggeräte auf die Lärmklassen 1-3 geeignet ist, um die Stadtverträglichkeit herzustellen oder ob weiter gehende Beschränkungen notwendig sind.

II. Die Fluglärmschutzkommission hält es für notwendig, dass sie an der Änderung von Regelungen, die zu einer Mehrbelastung von Siedlungsgebieten mit Fluglärm führen können, beteiligt wird.

III.

Die Fluglärmschutzkommission empfiehlt, zügig die Regelungen entsprechend der Regelung gemäß Planfeststellungsbeschluss wie folgt zu fassen:

„Für Landungen von Luftfahrzeugen, die nicht einer der Lärmklassen 1 bis 4 der Flughafenentgeltordnung zugeordnet sind oder die ein höchstzulässiges Landegewicht von über 200.000 kg haben, ist RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen und die allgemeine Sicherheit nicht gefährdet ist. Für den Verkehr zur Lufhansatechnik können Ausnahmen zugelassen werden, wenn die allgemeine Sicherheit nicht gefährdet ist.“

IV.

Sollte eine Regelung wie in Ziffer III formaljuristisch problematisch sein, empfiehlt die Fluglärmschutzkommission, zügig die Regelungen entsprechend der Regelung gemäß Planfeststellungsbeschluss wie folgt zu fassen:

„Für Landungen von Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Landegewicht von mehr als 200.000 kg ist RWY 05 oder RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.“

V. Die Fluglärmschutzkommission empfiehlt, Flüge nach und von Hamburg mit Fluggerät der Lärmklassen 5 und höher künftig gemäß dem norddeutschen Luftverkehrskonzept über den Hamburger Flughafen SZW statt über den Hamburger Flughafen HAM abzuwickeln.

Von: Claus Schülke

Gesendet: Samstag, 10. Februar 2018 15:54

An: Fluglärm

Cc: Rösler, Harald

Betreff: WG: Antrag auf Einhaltung der BBR[Avira checked]

Sehr geehrte Frau Pieroh-Joußen,
sehr geehrte Frau Wilkens,

die im Betreff genannte Angelegenheit „Bahnbenutzungsregeln“ hat inzwischen eine so große Dynamik entwickelt, dass sie unverzüglich in der Fluglärmschutzkommission erörtert werden muss.

Ich beantrage deshalb, dass der beigefügte – Ihnen ja bereits bekannte – Antrag des Rechtsanwalts Karsten Sommer (Berlin) vom 9. Februar 2018 und die dort angesprochene Thematik als zusätzlicher Tagesordnungspunkt auf die Tagesordnung der für den 23. Februar 2018 angesetzten Sitzung gesetzt werden, damit die Kommission sich mit dem Petitum und dem umfangreichen Datenmaterial auseinandersetzt, bevor die Wirtschaftsbehörde den Antrag bewertet und bescheidet und erst recht, bevor – wie das jetzt droht – die Verwaltungsgerichtsbarkeit mit der Sache befasst wird.

Aufgabe der Kommission ist bekanntlich, (unter anderem) die Wirtschaftsbehörde in fluglärmrelevanten Angelegenheiten zu beraten. Dieses hat in dieser Sache nach meinem Verständnis unbedingt vor deren Entscheidung zu geschehen.

Es würde ein ungutes Bild vermittelt, wenn die Kommission sich nicht jeweils frühestmöglich – wenn nicht gar als Erste – mit fluglärmrelevanten Angelegenheiten befasst, die offensichtlich eine erhebliche Bedeutung haben oder mittlerweile erlangt haben und gerichtsnotorisch zu werden drohen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Claus Schülke
für die Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Antrag zur 230. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 08.06.2018

Antragsteller:

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
Notgemeinschaft der Flughafenanlieger Hamburg e.V.
BIG Fluglärm-Hamburg e.V.
Gebhard Kraft

Thema: Stand der Einführung von GBAS

Kurze Zusammenfassung des Sachverhalts:

Der Flughafen Hamburg verfügt lediglich für ein Viertel der Landerichtungen über ein CAT III Instrumentenlandesystem. Dies führt dazu, dass bei ungünstigen Sichtverhältnissen auch dann über die dicht besiedelte Einflugschneise 23 gelandet wird, wenn dieses nach den Grundsätzen der Bahnbenutzung nicht angezeigt wäre. Dies führt zu einer zusätzlichen hohen Lärmbelastung in den Wohngebieten zwischen der Messstelle M7 und dem Flughafen. Die M7 ist die höchstbelastete Lärmmessstelle.

Zudem zeichnet sich aufgrund des Klimawandels ab, dass zunehmend auch bei nördlichen und östlichen Winden Schlechtwetterverhältnisse auftreten können.

Bisher wurde die Nachrüstung der anderen Landebahnen auf CAT III Niveau aus technischen und finanziellen Gründen unterlassen.

In der 221- Sitzung der FLSK wurde am 19.02.2016 ausgeführt, dass eine Einführung des Ground Based Augmentation System (GBAS, dt. Bodengestütztes Ergänzungssystem) in Hamburg 2018/2019 möglich sein könne. Dies könne auch zur Einführung von steileren Anflugwinkeln als der bisherigen 3,0 Grad (z.B. 3,2 Grad) genutzt werden (16-Punkte-Plan).

Vorgeschlagene Maßnahme:

Bericht über den Stand der GBAS Einführung

Beschlussvorschlag:

Die FLSK möge beschließen:

FHG; DFS und Genehmigungsbehörde werden gebeten,

- über den Stand der Einführung von GBAS zu berichten.

- über die Nachrüstung von CATIII-ILS auf den Bahnrichtungen 05/15/33 zu berichten.

Gegen alle Regeln? – Nichteinhaltung der Bahnbenutzungsvorgaben am „Helmut Schmidt-Airport“



230. Sitzung der Fluglärmschutzkommission (FLSK)
zum Betrieb des innerstädtisch gelegenen
Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ am 08.06.2018

Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem - und damit verbunden unzumutbarem - Fluglärm



Aus der **Mitteilung 317/57 des Hamburger Senats an die Bürgerschaft vom Oktober 1957** zur Frage eines möglichen **Ausbaus des Verkehrsflughafens** in Hamburg-Fuhlsbüttel im Zusammenhang mit der in dieser Zeit anstehenden Umstellung der Luftverkehrswirtschaft auf Turbinen-Luftstrahl-Triebwerke (Strahlflugzeuge) ist im Hinblick auf die Lärmproblematik zu entnehmen, dass es unbedingt notwendig sei, **alle Maßnahmen zu ergreifen, durch die der Lärm verringert oder gar beseitigt werden kann. Unvermeidliche Lärmentwicklungen in den Flugschneisen seien durch betriebliche Maßnahmen zu verringern.**

Unter der Überschrift „**Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms**“ wurde besonders der aktive Lärmschutz hervorgehoben:

(1) Erhöhung des Abflug- bzw. Einflugwinkels, **(2)** Vermeidung besonders hoher Spitzenbelastungen des Flughafens durch zweckmäßige Flugplangestaltung, **(3)** Festlegung bevorzugter Start- und Landebahnen, **(4) Festlegung der vorzugsweisen Benutzung einer bestimmten An- und Abflugrichtung**, **(5)** Bau einer Lärmschutzhalle, **(6)** zeitliche Beschränkungen für Schul- und Reklameflüge, **(7)** die Heraufsetzung der Mindestflughöhen sowie **(8)** Beschränkungen des Flughafens für bestimmte, besonders laute Flugzeugtypen

Flughafen-Betreibergenehmigung aus dem Jahr 1967



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG BEHORDE FUR WIRTSCHAFT UND VERKEHR

AMT FÜR HAFEN, SCHIFFAHT UND VERKEHR
- VT/764.530-3 -

G.-Z.
(Bei Beantwortung bitte angeben)

Behörde für Wirtschaft und Verkehr, 2 Hamburg 11, Postfach 2109

Hamburg, den 21. August 1967

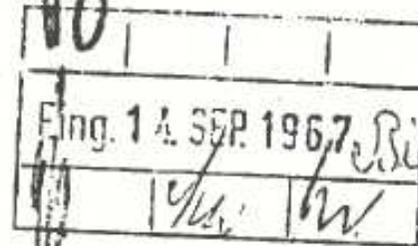
Fernsprecher 34 91 2 517 (Durchwahl)

Behördenetz 41 "

Genehmigung v. 21.8

An die
Hamburger Flughafen-Verwaltung
GmbH

2 H a m b u r g 63
Flughafen



Betr.: Genehmigung gem. § 6 LuftVG

Der Hamburger Flughafen-Verwaltung GmbH, Hamburg-Fuhlsbüttel,
wird gemäß § 6 LuftVG genehmigt, den Flughafen Hamburg als
Verkehrsflughafen der Kennziffer A des ICAO-Anhangs 14 zum
Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt unter folgenden,
Voraussetzungen zu betreiben:

Flughafen-Betreibergenehmigung aus dem Jahr 1967



5. Betriebliche Einschränkungen und Anordnungen:

Luftfahrzeugführer, die kein betriebsfähiges Sprechfunk-Sende- und Empfangsgerät mitführen, dürfen den Flughafen Hamburg nur anfliegen, wenn das Amt für Hafen, Schifffahrt und Verkehr - Außenstelle Flughafen - und die Platzverkehrskontrolle der Bundesanstalt für Flugsicherung eine Ausnahmegenehmigung erteilt haben.

Im übrigen gelten die im Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland - Teil AGA -2-6-1, Ziffer 26 - aufgeführten örtlichen Flugbeschränkungen.

6. Es ist eine Haftpflichtversicherung über 12 Mio DM für *) Personenschäden je Ereignis (500.000 DM pro Person) und 24 Mio DM für Sachschäden aufrechtzuerhalten und bei Zunahme des Risikos angemessen zu erhöhen.

7. Die Genehmigung ist nicht übertragbar.

8. Weitere Auflagen und Ergänzungen bleiben im Interesse der Sicherheit und Ordnung vorbehalten.

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

19. Jahrgang

Frankfurt (Main), 14. Oktober 1971

Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg

Hamburg, den 15. September 1971
VT/764.530-3/3

Für den Flughafen Hamburg gelten folgende neue örtliche Flugbeschränkungen:

1. Luftfahrzeuge dürfen von 2200 bis 0500 MGZ weder starten noch landen.

Dies gilt nicht für die Fälle, in denen der Flughafen Hamburg als Not- und Ausweichflughafen benutzt wird sowie — nach näherer Bestimmung durch die Genehmigungsbehörde — für den Nachluftpostdienst der Deutschen Bundespost.

Bei Verspätungen gilt eine Ausnahmegenehmigung vom Nachtflugverbot als erteilt, wenn Landung oder Start vor 2300 MGZ abgewickelt werden können.

Das Amt für Hafen, Schifffahrt und Verkehr (Telefon: 591 00 348 — Durchwahl) kann im Einzelfall darüber hinaus insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

23 Uhr bis 6 Uhr

2. Für die Benutzung der Start- und Landebahnen gelten folgende Bestimmungen:

Von 0600 bis 2100 MGZ:

7 Uhr bis 22 Uhr

- a) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand dieser Startbahn, dazu zwingen. Kann auf Grund der Verkehrslage Bahn 34 nicht benutzt werden, ist auf Bahn 05 oder 23 auszuweichen.

- b) Für Landungen ist Bahn 34 nicht zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand der Landebahnen 05/23 dazu zwingen.

Von 2100 - 0600 MGZ:

22 Uhr bis 7 Uhr

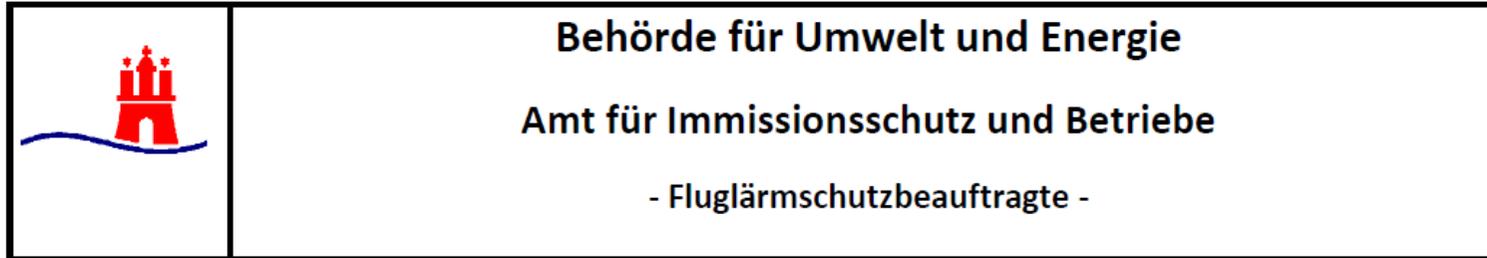
- c) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur unter den Voraussetzungen der Ziffer 2b) zulässig.
- d) Für Landungen ist Bahn 16 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das Instrumentenanflugverfahren zur Landebahn 16 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen der Ziffer 2b) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrs- und Betriebslagen.

Flugbeschränkungen gemäß Hamburger Oberverwaltungsgericht (3E 32/98 P) vom 03.09.2001



Gemäß **OVG HH** gelten für den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens nach Maßgabe der Genehmigung jeweils die im Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland aufgeführten örtlichen **Flugbeschränkungen**:

- Für Landungen von Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Landegewicht von mehr als 200.000 kg ist RWY 05 oder RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- Für Starts ist RWY 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- **Von 22 Uhr bis 7 Uhr** ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner aus Gründen der Luftverkehrssicherheit, wenn die Bahnverhältnisse dazu zwingen und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.



Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln gemäß dem Luftfahrthandbuch Deutschland

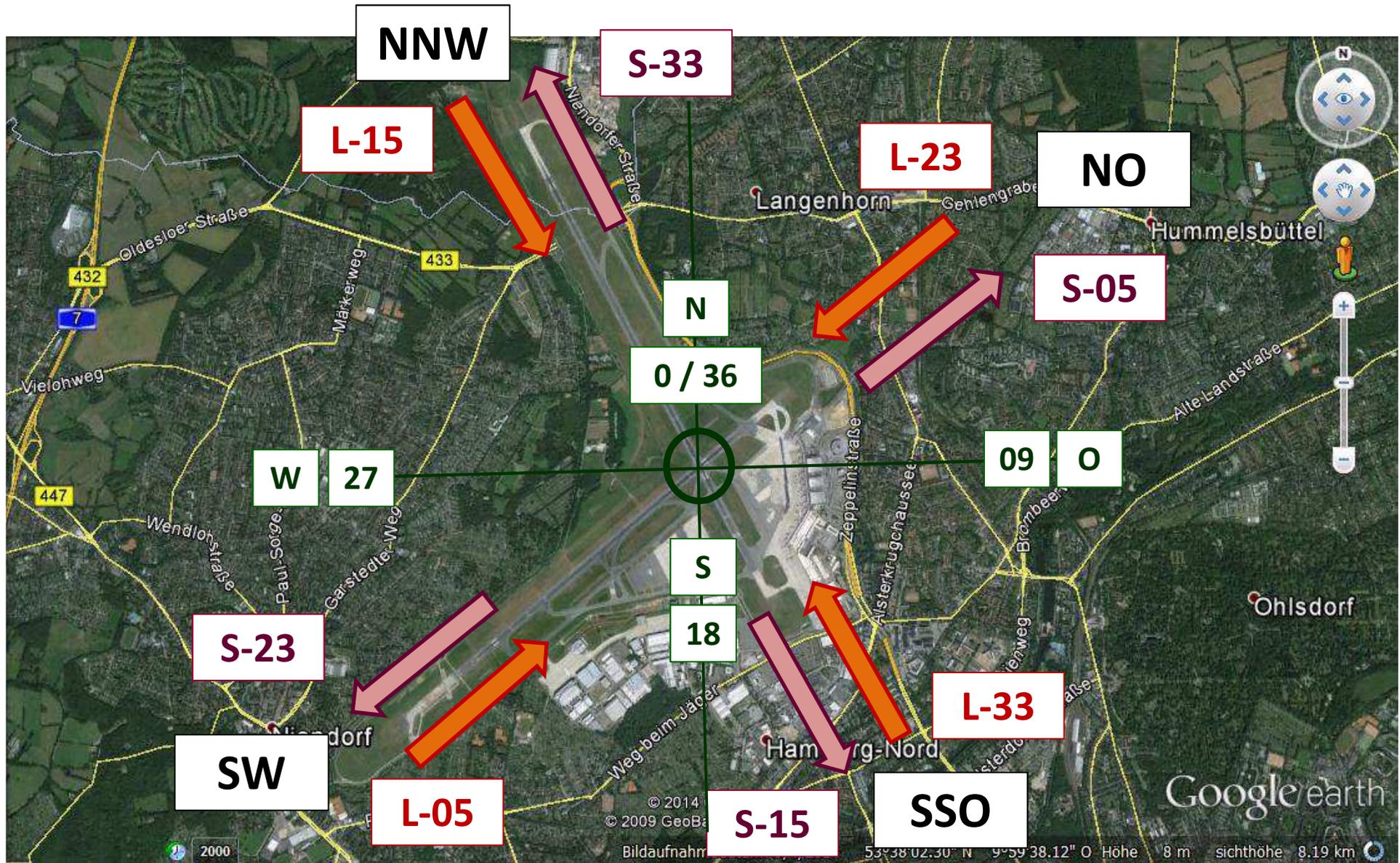
Allgemeines:

Ziffer 2. des Luftfahrthandbuchs Deutschland regelt die Bahnbenutzungsregelungen für den Flugverkehr am Hamburger Flughafen.

Ziffer 2.1 gibt vor, dass für **STARTS** in der Regel die RWY 33 (Quickborn/ Norderstedt) zu benutzen ist. Abweichungen hiervon können beispielsweise zugelassen werden, wenn die Verkehrslage oder Witterungs- und Bahnverhältnisse dies erforderlich machen. Die RWY 15 (Alsterdorf) ist nur in Ausnahmefällen für Starts vorgesehen (Ziffer 2.2).

Gemäß Ziffer 2.3 Luftfahrthandbuch ist von 22 – 7 Uhr für **LANDUNGEN** RWY 15 (Quickborn/ Norderstedt) zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen von 2.2 (Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.

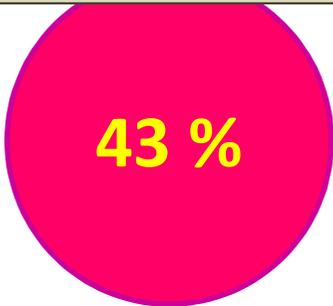
Start- (S) und Landebahnenbezeichnung (L) - RWY am „Helmut Schmidt-Airport“



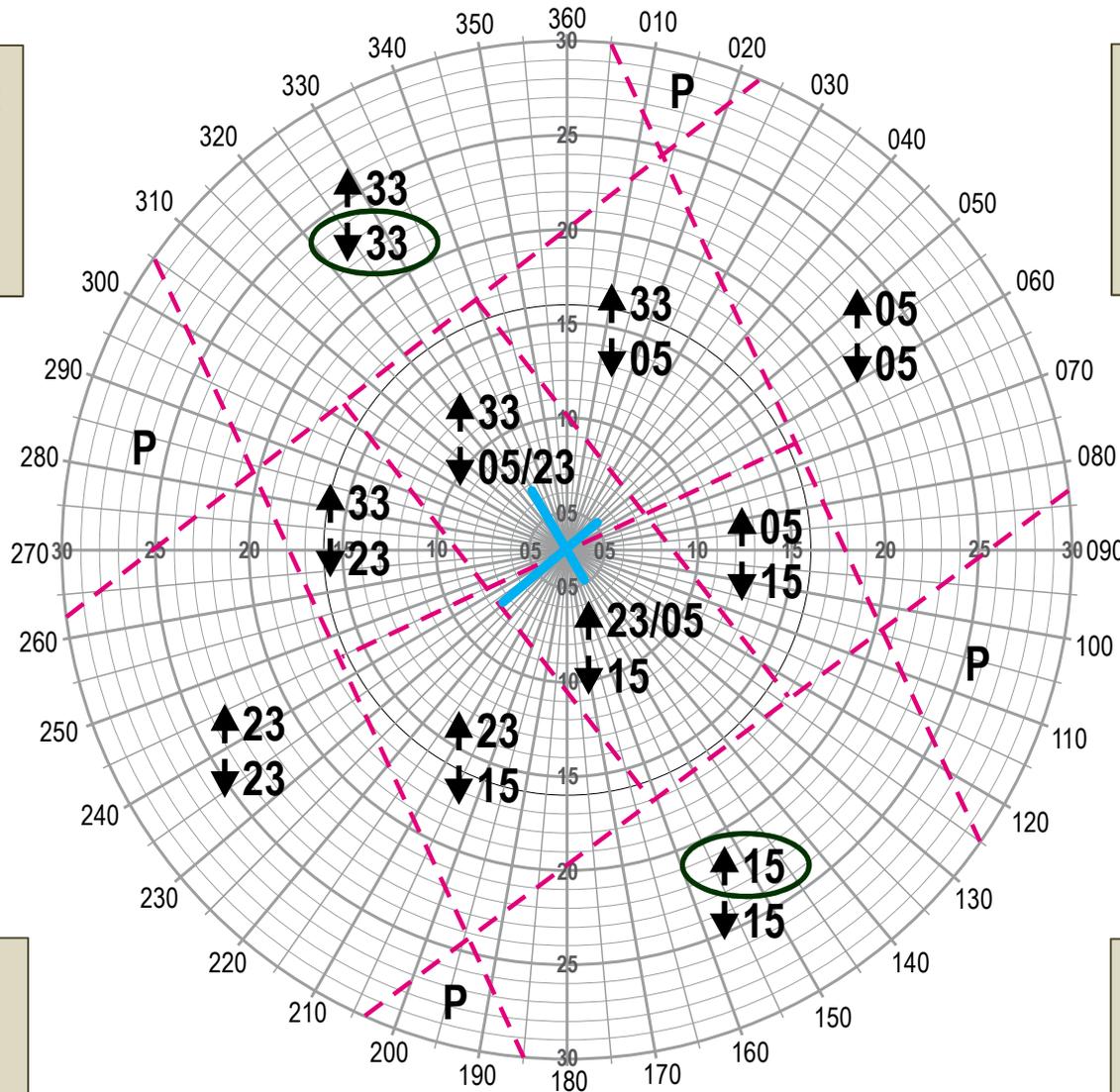
Langjährige prozentuale Bahnverteilung am „Helmut Schmidt-Airport“



Nordwesten:
S33: 58 %
L15: 28 %



Südwesten:
S23: 30 %
L05: 24 %



Nordosten:
S05: 11 %
L23: 45 %



Südosten:
S15: 1 %
L33: 3 %

> 90 % der Flugziele liegen im Süden von Hamburg !

Pistennutzung (Starts und Landungen) am Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ im Mai 2017



	22 - 6 Uhr								Regelkonformität	6 - 7 Uhr								Regelkonformität	Mai
	Starts				Landungen					Starts				Landungen					
Mai	33	05	15	23	15	05	23	33	33	05	15	23	15	05	23	33	33	Mai	
1		3				19				20								2	
2	3					13				21				3				3	
3	1	1				13				20	1			2				4	
4	5	1				22				18				2				5	
5	4			1	7	10				20			1					6	
6	2				5	8				18				1	1			7	
7	5							19		18					1			8	
8	6					18				15					1			9	
9	4							14		20					3			10	
10	5					1	19			3			17	2				11	
11	5	2				17					20			4				12	
12	8					28				19			1	1				13	
13	2			1	6		9			17					2			14	
14				5	20					19					1			15	
15	7				9		5			4			19	2				16	
16				5	14								18	2				17	
17				3	19								22	4				18	
18	9					20				17				4				19	
19	12			1		10	2	22		13			1		2			20	
20	2					2	18			17			1					21	
21	3				1	22				21			1	2				22	
22	6					14							22	1				23	
23	4							16		22					1			24	
24	5							22		21					1			25	
25	4							13		20					3			26	
26	6					15				9			8	2				27	
27				1	19								18	1				28	
28	7							27		18					3			29	
29	8					18				7				2				30	
30	10							21	2	24					2			31	
31	6			2		1	20			23				1	2				
	139	7	0	19	100	251	205	24		444	21	0	125	22	18	23	0		

Daten: DFLD e.V., DFS TraVis

Einhaltung
Passive Einhaltung
Verstoß

Die Bahnbenutzungsregeln dienen der Verringerung der quantitativen Lärmbetroffenheit

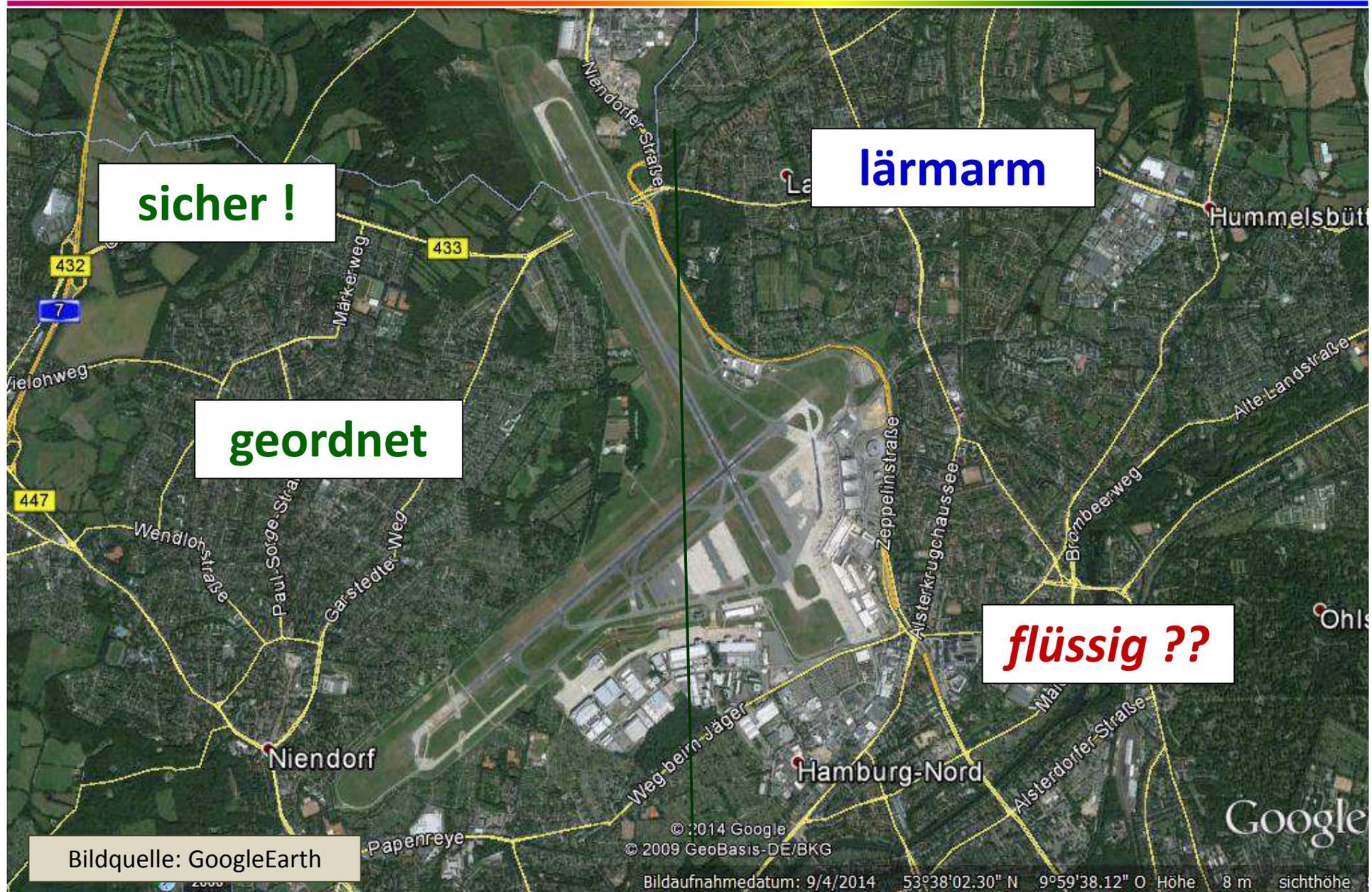


- „Die Vertreterin der BWVI erklärt, dass sie die **Verspätungsregelung** in der bestehenden Form für ein geeignetes, notwendiges und angemessenes Instrument zum Umgang mit unvermeidbaren Verspätungen halte und dass eine Änderung insoweit nicht angezeigt sei. Vielmehr seien zuvorderst im Rahmen der geltenden Regelungen alle **Maßnahmen** zu ergreifen, die **zum Abbau der Verspätungen** beitragen könnten. Dazu gehöre auch eine entsprechende Anwendung der **Bahnbenutzungsregeln (BBR)**, die durchaus **Spielräume für Maßnahmen zur Vermeidung von Verspätungen** böten. In diesem Zusammenhang stellt die Vertreterin der BWVI klar, dass die **BBR ein sogenanntes lärmarmes Betriebsverfahren seien**, d.h. diese seien der Sache nach eine **Empfehlung an die Lotsen, zur Verringerung der Fluglärmbelastung** der vorgeschlagenen Verteilung der An- und Abflüge auf die vier Start- und Landerichtungen zu folgen, soweit dies unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit der Verkehrsabwicklung möglich sei.“

- *„Die in den BBR für die Tagesrandzeiten vorgeschlagene **Beschränkung der Verkehrsabwicklung auf den Anflug über die Piste 15 und den Abflug über die Piste 33** sei daher insbesondere dann nicht strikt einzuhalten, wenn dies zu Verspätungen bei den Starts oder Landungen und damit zu Störungen bei der Verkehrsabwicklung innerhalb der regelhaften Betriebszeiten führte“*
- *„Die Vertreterin der BWVI berichtet weiter, dass die Bahnbenutzungsregeln die Nutzung beider Start- und Landebahnen in der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 6 und 7 Uhr Ortszeit bei Bedarf zuließen. **Dies habe sie in einem Schreiben an die DFS klargestellt, vor dem Hintergrund des besonderen Anliegens, die Pünktlichkeit gerade in den Tagesrandstunden weiter zu verbessern“***

- Die FLSK erkennt die **hohe Relevanz der Bahnbenutzungsregelung** zum Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem - und damit unzumutbarem - Fluglärm an und weist daher mit besonderem Nachdruck die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) darauf hin **alle im Luftfahrthandbuch (AIP) aufgeführten Regelbestandteile strikt einzuhalten**. Die für einen sicheren und geordneten Betriebsablauf notwendigen **Einschränkungen bei den Koordinationseckwerten** (Absenkung i.d. letzten und ersten Betriebsstunde) sind umgehend anzuordnen
- Die FLSK erkennt an, dass die **Bahnbenutzungsregelung** veraltet ist, da sie nahezu **an keinem Betriebstag eingehalten** wird. Sie empfiehlt daher der Genehmigungs- und Kontrollbehörde (BWVI) die Betriebsgenehmigung dahingehend zu ändern, dass **alle bisher im Luftfahrthandbuch aufgeführten Regelungsbestandteile ersatzlos gestrichen werden**. Hierzu verweist sie auch auf die Beschlusslage der 155. FLSK (TOP 5) sowie 188. FLSK (TOP 3)

Stadtverträglichkeit des Flughafenbetriebes



Bildquelle: GoogleEarth



Standorte Mobile Lärmmessungen und ADSB-Antenne

FLSK 230. Sitzung)

Die Lärmmessungen – Aktuelle und zukünftige Standorte



aktstand ADSB-Antenne

Installation auf der Feuerwehrleitstelle bereits erfolgt
Abstimmungen zu Netzanbindung in Bearbeitung
(Nutzung der vorhandenen Netzinfrastruktur)
Testmodus ab 01.07.18 geplant

TOP 11 – Aktuelle Mobile Lärmmessungen

(FLSK 230. Sitzung)

Axel Schmidt // Hamburg // 8.06.2018

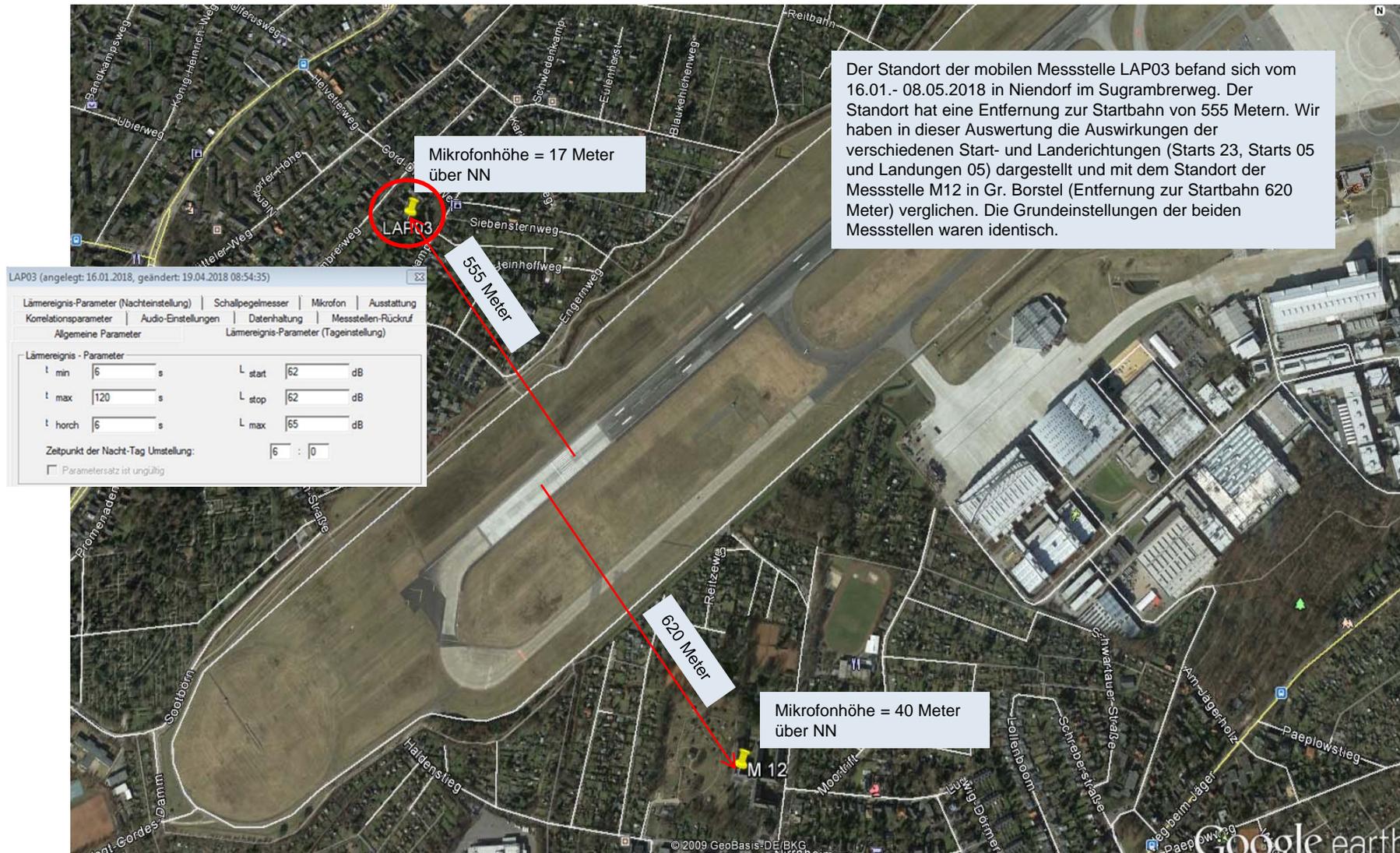
Aktuelle Mobile Fluglärmmessungen, Zusammenfassung:

Seite 2 – 7 Niendorf, Sugrambreweg (LAP03)

Seite 8 – 11 Jersbek, Langereihe (C02)

Seite 12 – 15 Niendorf, Maaßweg (C01 / LAP03)

Mobilen Lärmmessstelle mit LAP03 im Sugrambreweg (als Spiegelung der Messstelle M12)



Leq`s im Sugrambrierweg (LAP03) im Vergleich mit der Messstelle (M12) in Gr. Borstel

Äquivalente Dauerschallpegel

M 12 Groß Borstel, Seniorenwohnheim

Februar 2018 - April 2018

	Gesamtgeräusch							Fluggeräusch						
	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
Februar 2018	57,9	47,9	57,8	58,2	47,9	59,3	56,4	55,6	39,6	55,6	55,6	39,6	56,1	53,9
März 2018	58,1	48,2	58,3	57,8	48,2	59,4	56,6	54,6	42,6	54,8	54,0	42,6	55,4	53,0
April 2018	59,7	47,4	60,1	58,5	47,4	60,3	58,1	57,7	41,0	58,2	56,0	41,0	57,6	56,0
Gesamt	58,7	47,9	58,8	58,2	47,9	59,7	57,1	56,2	41,3	56,5	55,2	41,3	56,5	54,5

Äquivalente Dauerschallpegel

LAP03 Notebook

Februar 2018 - April 2018

	Gesamtgeräusch							Fluggeräusch						
	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
Februar 2018	55,6	42,2	55,6	55,4	42,2	56,2	53,9	54,5	37,5	54,6	54,4	37,5	54,9	52,8
März 2018	56,0	45,3	56,3	55,2	45,3	57,0	54,4	53,3	40,9	53,6	52,6	40,9	54,0	51,7
April 2018	58,2	45,7	58,7	56,3	45,7	58,5	56,6	56,8	39,0	57,3	54,6	39,0	56,5	55,0
Gesamt	56,7	44,6	57,0	55,6	44,6	57,3	55,1	55,1	39,4	55,4	53,9	39,4	55,2	53,3

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse: (16.01.-30.04.2018) im Sugrambrerweg an der Messstelle LAP03 und der Messstelle M12 in Gr. Borstel

M 12 Groß Borstel, Seniorenwohnheim
16.01.2018 - 30.04.2018

	Pegelklassen [dB(A)]										Gesamt	
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99		≥ 100
00 - 01												
01 - 02				1								1
02 - 03												
03 - 04					1							1
04 - 05												
05 - 06				1								1
06 - 07				10	66	266	29					371
07 - 08				52	123	381	43					599
08 - 09				86	74	182	18					360
09 - 10				118	124	193	43	1				479
10 - 11				108	109	314	42					573
11 - 12				107	133	309	40					589
12 - 13				100	110	248	44	4	1			507
13 - 14				111	94	252	26	2				485
14 - 15				113	83	205	25	1				427
15 - 16				101	161	303	44					609
16 - 17				94	95	119	12	1				321
17 - 18				123	141	166	10	1				441
18 - 19				124	162	224	17					527
19 - 20				121	189	254	9					573
20 - 21				104	106	164	15					389
21 - 22				89	79	118	14					300
22 - 23				96	57	42	3					198
23 - 00				10	2	9	4					25
Tag				1561	1849	3698	431	10	1			7550
Nacht				108	60	51	7					226
Gesamt				1669	1909	3749	438	10	1			7776

LAP03 Notebook
16.01.2018 - 30.04.2018

	Pegelklassen [dB(A)]										Gesamt	
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99		≥ 100
00 - 01												
01 - 02												
02 - 03												
03 - 04						1						1
04 - 05												
05 - 06						1						1
06 - 07						8	89	251	17			365
07 - 08						42	111	358	39			550
08 - 09						40	62	165	17			284
09 - 10						65	68	192	30	1		356
10 - 11						45	107	281	34	2		469
11 - 12						52	127	275	33			487
12 - 13						59	102	216	42	3		422
13 - 14						34	96	225	23	2		380
14 - 15						36	68	201	19			324
15 - 16						53	145	295	31			524
16 - 17						31	72	120	7	1		231
17 - 18						37	102	162	7			308
18 - 19						32	130	233	12			407
19 - 20						70	131	241	7			449
20 - 21						52	59	160	15			286
21 - 22						23	61	114	12			210
22 - 23						34	38	34	4			110
23 - 00						4	8	2				14
Tag						679	1530	3489	345	9		6052
Nacht						36	42	42	6			126
Gesamt						715	1572	3531	351	9		6178

Typenpegel (Maximalpegel) für Starts 23, im Vergleich M12 / LAP03

Typenpegel

M 12 Groß Borstel, Seniorenwohnheim

16.01.2018 - 30.04.2018

Netto: Brutto - 5 % leiseste - 5% lauteste Lärmereignisse

Flugzeugtyp	Flugart	Runway	Netto			
			Ø LASmax [dB(A)]	Min [dB(A)]	Max [dB(A)]	Lärmereignisse
A3181	Start	23	75,2	73,2	76,9	45
A3191	Start	23	75,7	73,0	78,5	1298
A3202	Start	23	77,7	74,4	81,1	629
A320A	Start	23	76,6	74,1	79,3	805
A3211	Start	23	78,4	76,0	80,7	279
A3212	Start	23	78,7	75,7	81,9	405
A321B	Start	23	80,5	77,7	83,5	83
A322N	Start	23	73,7	70,6	76,5	49
AT423	Start	23	70,8	67,1	72,5	24
AT722	Start	23	71,1	69,9	72,1	9
AT725	Start	23	71,4	68,4	73,2	24
AT726	Start	23	69,3	66,4	72,5	35
B7375	Start	23	78,6	75,9	80,7	9
B7376	Start	23	75,9	74,0	76,7	11
B7378	Start	23	76,8	74,0	79,0	26
B737W	Start	23	75,8	71,5	79,2	71
B738H	Start	23	77,1	73,7	80,3	655
B753T	Start	23	80,8	76,7	83,9	74
B777W	Start	23	79,9	77,5	83,3	51
C5254	Start	23	74,2	71,4	77,2	16
C56XL	Start	23	70,3	66,6	73,7	27
CR900	Start	23	72,7	69,4	75,9	107
CRJ10	Start	23	72,6	69,7	75,7	25
D3281	Start	23	70,8	67,8	73,1	35
DH400	Start	23	71,7	68,8	74,4	150
E135N	Start	23	69,1	67,6	71,0	14
E170N	Start	23	77,1	75,2	80,0	27
E190N	Start	23	76,5	74,0	79,0	84
EP300	Start	23	73,6	69,2	77,2	27
SB200	Start	23	70,7	68,3	73,7	19

Typenpegel

LAP03 Notebook

16.01.2018 - 30.04.2018

Netto: Brutto - 5 % leiseste - 5% lauteste Lärmereignisse

Flugzeugtyp	Flugart	Runway	Netto			
			Ø LASmax [dB(A)]	Min [dB(A)]	Max [dB(A)]	Lärmereignisse
A3181	Start	23	75,0	72,8	77,5	44
A3191	Start	23	75,5	72,7	78,1	1241
A3202	Start	23	77,1	74,5	80,1	602
A320A	Start	23	76,9	74,4	79,5	765
A3211	Start	23	78,0	75,3	80,9	272
A3212	Start	23	78,3	74,7	81,8	394
A321B	Start	23	80,7	77,0	84,2	78
A322N	Start	23	73,8	69,6	76,3	48
AT423	Start	23	67,0	65,4	68,5	17
AT722	Start	23	68,0	66,6	69,3	9
AT725	Start	23	67,5	65,7	70,2	22
AT726	Start	23	66,6	65,1	68,4	26
B7376	Start	23	76,8	74,9	78,8	10
B7378	Start	23	77,1	74,2	79,5	25
B737W	Start	23	75,5	71,8	80,8	68
B738H	Start	23	76,8	72,6	80,6	624
B753T	Start	23	81,1	78,0	84,4	71
B777W	Start	23	78,6	75,8	80,9	47
C5254	Start	23	75,3	73,6	76,9	15
C56XL	Start	23	71,2	66,9	74,1	26
CR900	Start	23	73,5	69,5	76,4	99
CRJ10	Start	23	73,2	69,1	77,6	25
D3281	Start	23	68,0	65,9	70,6	29
DH400	Start	23	67,9	65,5	69,6	136
E135N	Start	23	70,8	68,4	72,4	14
E170N	Start	23	76,7	75,1	78,3	27
E190N	Start	23	76,7	74,5	78,9	80
EP300	Start	23	75,4	73,3	77,8	25

Typenpegel (Maximalpegel) für Starts 05, im Vergleich M12 / LAP03

Typenpegel

M 12 Groß Borstel, Seniorenwohnheim

16.01.2018 - 30.04.2018

Netto: Brutto - 5 % leiseste - 5% lauteste Lärmereignisse

Flugzeugtyp	Flugart	Runway	Netto			
			Ø LASmax [dB(A)]	Min [dB(A)]	Max [dB(A)]	Lärmereignisse
A3191	Start	05	70,6	66,0	74,8	29
A3202	Start	05	69,7	65,6	73,1	17
A320A	Start	05	70,9	65,7	74,9	114
A3212	Start	05	70,0	67,0	73,5	9
A321B	Start	05	73,5	67,9	80,1	12
B738H	Start	05	70,6	66,1	74,0	16
B753T	Start	05	76,7	70,5	82,0	31
CR900	Start	05	70,7	67,6	72,4	9
E190N	Start	05	73,1	66,4	76,7	27

Typenpegel

LAP03 Notebook

16.01.2018 - 30.04.2018

Netto: Brutto - 5 % leiseste - 5% lauteste Lärmereignisse

Flugzeugtyp	Flugart	Runway	Netto			
			Ø LASmax [dB(A)]	Min [dB(A)]	Max [dB(A)]	Lärmereignisse
A3191	Start	05	68,3	65,8	72,4	43
A3202	Start	05	69,8	65,1	73,8	25
A320A	Start	05	68,9	66,1	71,8	105
A3212	Start	05	72,0	67,4	75,3	11
A321B	Start	05	72,5	69,6	74,9	10
B738H	Start	05	71,2	66,2	75,1	20
B753T	Start	05	74,1	69,0	77,3	34
CR900	Start	05	69,2	67,5	71,6	9
E190N	Start	05	70,2	66,5	72,7	25

Typenpegel (Maximalpegel) für Landungen 05

Typenpegel

M 12 Groß Borstel, Seniorenwohnheim

16.01.2018 - 30.04.2018

Netto: Brutto - 5 % leiseste - 5% lauteste Lärmereignisse

Flugzeugtyp	Flugart	Runway	Netto			
			Ø LASmax [dB(A)]	Min [dB(A)]	Max [dB(A)]	Lärmereignisse
A3191	Landung	05	66,7	65,1	70,3	152
A3202	Landung	05	66,4	65,0	70,2	135
A320A	Landung	05	66,8	65,1	71,4	180
A3211	Landung	05	66,9	65,1	70,4	39
A3212	Landung	05	67,5	65,1	72,3	71
A321B	Landung	05	67,2	65,3	71,4	20
A322N	Landung	05	70,8	65,3	78,2	9
B7378	Landung	05	67,3	65,5	69,3	9
B737W	Landung	05	66,6	65,4	69,0	9
B738H	Landung	05	67,2	65,1	71,9	207
B753T	Landung	05	67,9	65,5	71,0	54
B777W	Landung	05	69,0	66,6	71,6	34
D3281	Landung	05	67,1	65,5	69,5	11
DH400	Landung	05	68,3	65,7	70,9	12
E170N	Landung	05	66,5	65,0	68,2	9
E190N	Landung	05	68,8	65,3	74,9	9

Typenpegel

LAP03 Notebook

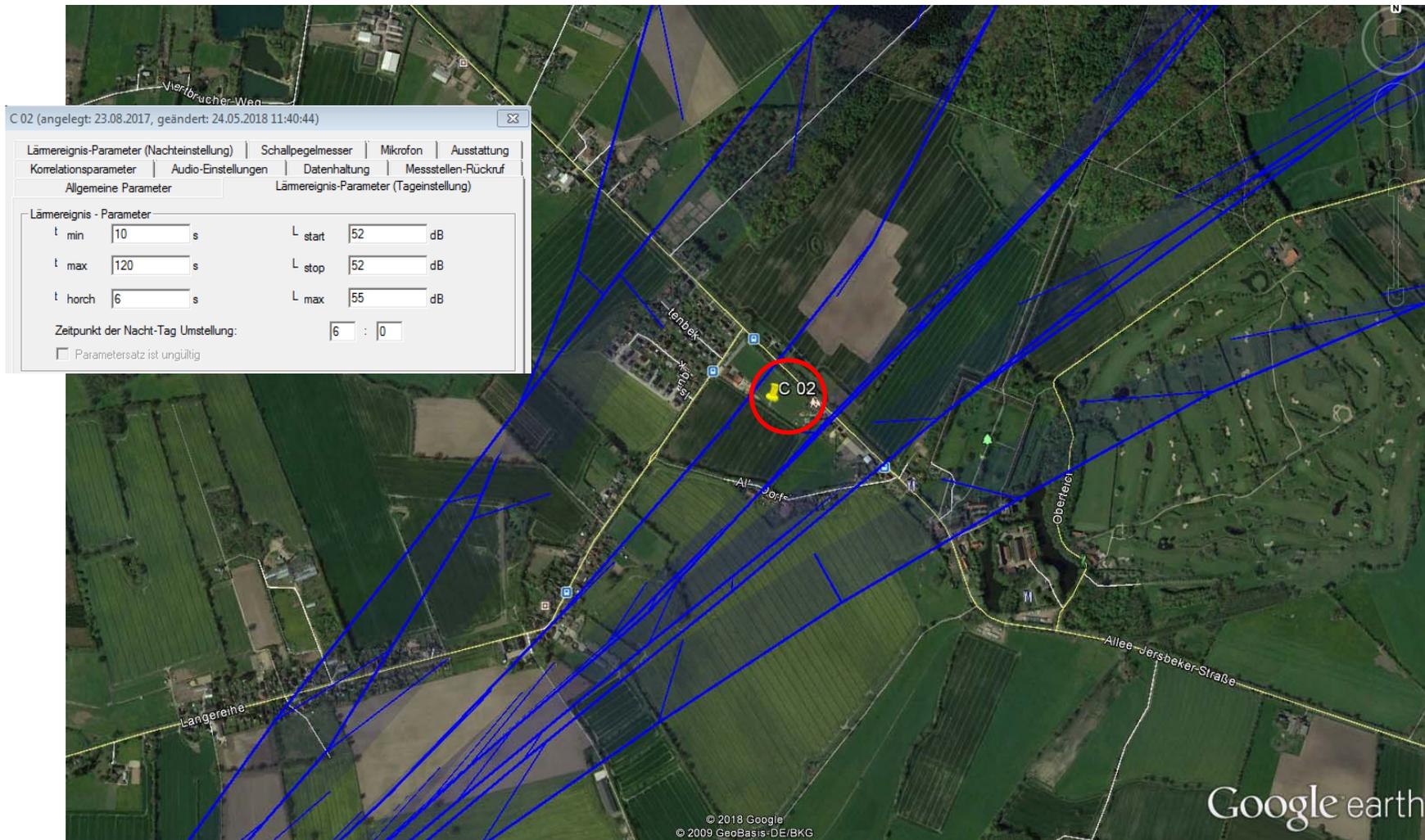
16.01.2018 - 30.04.2018

Netto: Brutto - 5 % leiseste - 5% lauteste Lärmereignisse

Flugzeugtyp	Flugart	Runway	Netto			
			Ø LASmax [dB(A)]	Min [dB(A)]	Max [dB(A)]	Lärmereignisse

Für die Landerichtung (05) wurden zu wenig Flugzeuge an der Messstelle LAP03 für diese Auswertung erfasst.

Lärmmessungen in Jersbek, Langreihe 1 mit Mobiler Messstelle C02



Leq`s in Jersbek (C02)

Äquivalente Dauerschallpegel

C 02 Mobile Meßstelle 2

Sep 17, Okt 17, Nov 17, Dez 17, Jan 18, Feb 18, Mrz 18, Apr 18, Mai 18

	Gesamtgeräusch							Fluggeräusch						
	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
September 2017	54,1	51,2	54,2	53,9	51,2	58,4	53,3	50,2	44,4	50,0	51,0	44,4	53,2	49,0
Oktober 2017	54,3	49,1	54,6	53,2	49,1	57,2	53,1	50,3	44,0	49,9	51,4	44,0	53,1	49,0
November 2017	52,5	44,8	52,6	52,3	44,8	54,5	51,1	49,9	42,3	49,5	51,0	42,3	52,2	48,5
Dezember 2017	52,0	45,3	51,8	52,4	45,3	54,4	50,7	49,6	42,3	49,2	50,5	42,3	51,9	48,2
Januar 2018	51,5	45,6	51,5	51,3	45,6	54,2	50,3	48,5	39,4	48,3	49,2	39,4	50,3	47,0
Februar 2018	49,8	42,3	50,1	49,0	42,3	51,7	48,5	45,1	37,2	44,8	45,9	37,2	47,2	43,7
März 2018	51,4	43,8	51,5	51,1	43,8	53,4	50,1	45,8	36,0	45,3	47,2	36,0	47,6	44,3
April 2018	52,6	44,2	53,3	49,8	44,2	53,9	51,1	43,0	32,6	43,4	41,2	32,6	43,8	41,4
Mai 2018	72,8	44,5	74,1	48,9	44,5	71,2	71,1	34,7	22,7	34,9	33,7	22,7	35,4	33,1
Gesamt	62,3	46,7	63,4	51,7	46,7	61,3	60,6	48,2	40,9	47,8	49,0	40,9	50,6	46,8

Erhöhung des Gesamtgeräusch – Leq durch Aktivitäten auf dem Sportplatz, direkt am Standort der Messstelle.

Durch Bauarbeiten auf und an der Startbahn 05/23 wurden ab dem 10.04.18 keine Landungen (23) mehr durchgeführt. Das führte zu einer Verringerung des Fluggeräusch – Leq im April und Mai.

Maximalpegelverteilung in Jersbek - für Landungen (23)

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse, Landungen (23)

C 02 Mobile Meßstelle 2

Sep 17, Okt 17, Nov 17, Dez 17, Jan 18, Feb 18, Mrz 18, Apr 18, Mai 18

	Pegelklassen [dB(A)]										Gesamt	
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99		≥ 100
00 - 01		3	2	1								6
01 - 02												
02 - 03												
03 - 04												
04 - 05												
05 - 06		2	6	15	1							24
06 - 07		11	59	65	16							151
07 - 08		57	202	222	47							528
08 - 09		181	606	456	75							1318
09 - 10		138	661	739	150							1688
10 - 11		166	544	722	142	1						1575
11 - 12		123	373	510	81							1087
12 - 13		135	457	542	86							1220
13 - 14		127	447	543	67							1184
14 - 15		135	399	544	75							1153
15 - 16		121	309	275	24	1						730
16 - 17		111	295	384	71							861
17 - 18		174	458	640	94							1366
18 - 19		195	717	707	116	1						1736
19 - 20		158	510	495	63							1226
20 - 21		133	389	376	72	1						971
21 - 22		132	612	905	154	1						1804
22 - 23		83	514	740	120							1457
23 - 00		14	66	73	14							167
Tag		2097	7038	8125	1333	5						18598
Nacht		102	588	829	135							1654
Gesamt		2199	7626	8954	1468	5						20252

Maximalpegelverteilung in Jersbek – Starts (33 / 05)

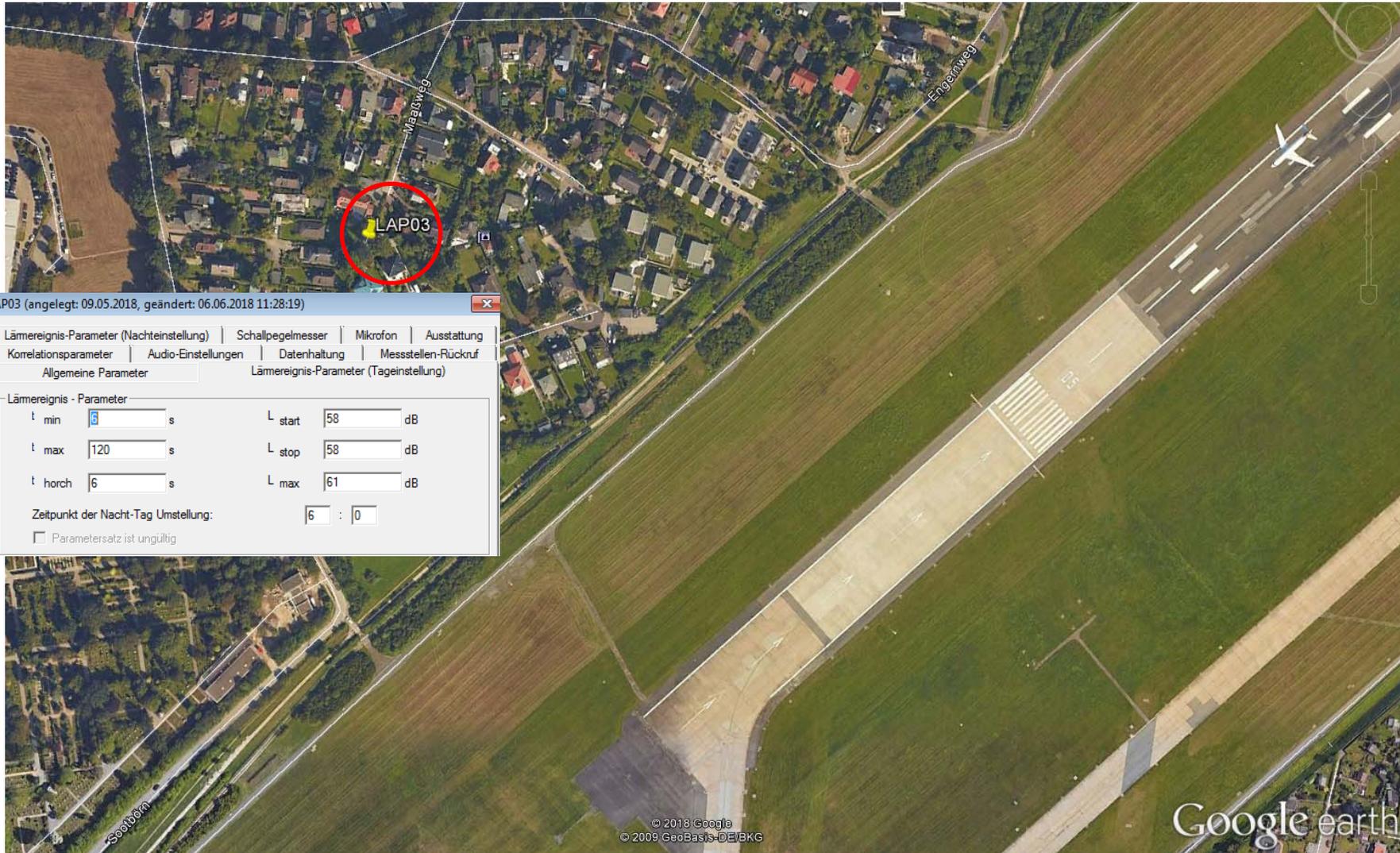
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse, Starts (33 / 05)

C 02 Mobile Meßstelle 2

Sep 17, Okt 17, Nov 17, Dez 17, Jan 18, Feb 18, Mrz 18, Apr 18, Mai 18

	Pegelklassen [dB(A)]										Gesamt	
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99		≥ 100
00 - 01		1										1
01 - 02												
02 - 03												
03 - 04												
04 - 05												
05 - 06												
06 - 07		38	15	1								54
07 - 08		73	16	3	1							93
08 - 09		22	13	3								38
09 - 10		35	15	8								58
10 - 11		48	21	1	1							71
11 - 12		47	16	3	2							68
12 - 13		44	32	10								86
13 - 14		35	46	9								90
14 - 15		33	18	5								56
15 - 16		41	47	4								92
16 - 17		37	35	2								74
17 - 18		17	10	1								28
18 - 19		36	13									49
19 - 20		55	41	3								99
20 - 21		21	12	4								37
21 - 22		21	20	3								44
22 - 23		7	12	1								20
23 - 00			1									1
Tag		603	370	60	4							1037
Nacht		8	13	1								22
Gesamt		611	383	61	4							1059

Mobile Lärmmessungen im Maaßweg mit der Messstelle LAP03 / C01



LAP03 (angelegt: 09.05.2018, geändert: 06.06.2018 11:28:19)

Lärmereignis-Parameter (Nachteinstellung) | Schallpegelmesser | Mikrofon | Ausstattung
 Korrelationsparameter | Audio-Einstellungen | Datenhaltung | Messstellen-Rückruf
 Allgemeine Parameter | Lärmereignis-Parameter (Tageinstellung)

Lärmereignis - Parameter

t min	6 s	L start	58 dB
t max	120 s	L stop	58 dB
t horch	6 s	L max	61 dB

Zeitpunkt der Nacht-Tag Umstellung: 6 : 0

Parametersatz ist ungültig

© 2018 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG

Google earth

Leq's im Maaßweg mit der Messstelle (C01) von Dezember 2017 bis April 2018

Im Mai 2018 wurde die Messstelle C01 abgebaut und durch die Mobile Messstelle LAP03 ersetzt

Äquivalente Dauerschallpegel

C 01 Mobile Meßstelle

Dez 17, Jan 18, Feb 18, Mrz 18, Apr 18

	Gesamtgeräusch						
	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
Dezember 2017	60,9	47,8	61,3	59,5	47,8	61,2	59,3
Januar 2018	61,0	47,7	61,2	60,4	47,7	61,6	59,4
Februar 2018	60,0	46,1	59,9	60,2	46,1	60,7	58,3
März 2018	60,8	49,6	61,1	60,1	49,6	61,7	59,2
April 2018	62,5	48,8	62,9	61,3	48,8	62,9	60,9
Gesamt	61,1	48,2	61,4	60,3	48,2	61,7	59,5

	Fluggeräusch						
	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
Dezember 2017	60,6	45,4	61,0	58,9	45,4	60,6	58,9
Januar 2018	60,5	45,5	60,7	59,8	45,5	60,8	58,8
Februar 2018	59,4	44,0	59,3	59,6	44,0	60,0	57,7
März 2018	58,7	46,5	58,9	58,2	46,5	59,5	57,1
April 2018	61,4	45,3	61,7	60,0	45,3	61,4	59,6
Gesamt	60,2	45,4	60,5	59,4	45,4	60,5	58,5

Äquivalente Dauerschallpegel

LAP03 Notebook

Mai 18

	Gesamtgeräusch						
	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
Mai 2018	58,0	47,9	58,7	55,1	47,9	58,7	56,5

	Fluggeräusch						
	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
Mai 2018	51,8	39,6	52,7	47,2	39,6	51,8	50,2

Maximalpegelverteilung in Niendorf, Maaßweg (C01)

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

C 01 Mobile Meßstelle

01.12.2017 - 08.05.2018

	Pegelklassen [dB(A)]										Gesamt	
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99		≥ 100
00 - 01		1	1									2
01 - 02		1	1	2			1					5
02 - 03					1	1						2
03 - 04		1	3		1							5
04 - 05			1									1
05 - 06		1	1			2						4
06 - 07			11	17	11	141	326	50				556
07 - 08			21	171	38	196	545	54				1025
08 - 09		1	88	276	66	102	258	24				815
09 - 10			74	469	101	103	304	60	1			1112
10 - 11			82	350	86	192	473	53				1236
11 - 12		1	59	238	80	162	395	62				997
12 - 13			77	312	74	162	369	76	1			1071
13 - 14		1	91	255	69	160	359	40				975
14 - 15		1	80	312	72	130	289	38				922
15 - 16			65	233	69	189	437	57				1050
16 - 17		1	78	285	47	92	190	23	2			718
17 - 18		1	77	424	65	158	224	12				961
18 - 19			95	448	57	173	350	31				1154
19 - 20		2	90	330	110	183	366	12				1093
20 - 21			57	327	120	94	245	9				852
21 - 22		1	73	552	46	81	171	44				968
22 - 23		10	41	319	47	32	71	2	1			523
23 - 00			6	30	3		12	4				55
Tag		9	1118	4999	1111	2318	5301	645	4			15505
Nacht		14	54	351	52	35	84	6	1			597
Gesamt		23	1172	5350	1163	2353	5385	651	5			16102

Maximalpegelverteilung in Niendorf, Maaßweg LAP03

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

LAP03 Notebook

09.05.2018 - 31.05.2018

	Pegelklassen [dB(A)]										Gesamt	
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99		≥ 100
00 - 01				3								3
01 - 02												
02 - 03												
03 - 04			1									1
04 - 05			1									1
05 - 06												
06 - 07			2	8		2	2					14
07 - 08			13	17	6	5						41
08 - 09			21	39	4							64
09 - 10			18	54	12	3	3					90
10 - 11			27	41	15	13	9					105
11 - 12			15	33	6	7	13					74
12 - 13			27	44	8	3	4	2				88
13 - 14			32	29	11	9	3	1				85
14 - 15			25	47	11	4	5	2				94
15 - 16			21	22	3	5	7	1	1			60
16 - 17			21	36	7	7	6					77
17 - 18			45	61	9	4	5	1				125
18 - 19			50	59	10	2	1	1				123
19 - 20			37	45	14	3						99
20 - 21			28	45	3							76
21 - 22			56	106								162
22 - 23		7	40	132	8							187
23 - 00			2	27	2							31
Tag			438	686	119	67	58	8	1			1377
Nacht		7	44	162	10							223
Gesamt		7	482	848	129	67	58	8	1			1600

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Presseinformation

Wiesbaden, 6. Juni 2018

1. ZWISCHENBERICHT ZUR ULTRAFEINSTAUB- BELASTUNG AM FRANKFURTER FLUGHAFEN AL-WAZIR / HINZ: „HESSEN NIMMT VORREITERROLLE EIN“

Jeden Tag sind wir einer Vielzahl von Feinstaub- und Ultrafeinstaubquellen ausgesetzt: Dem Abgas von Autos und LKW, dem aufgewirbelten Reifenabrieb an befahrenen Straßen, aber auch manche Heizung in Wohnräumen oder landwirtschaftliche Betriebe stoßen Feinstaub und häufig auch Ultrafeinstaub aus.

Während Feinstäube und ihre Wirkungen mittlerweile relativ gut erforscht und ihr Ausstoß gesetzlich begrenzt ist, liegen zum Einfluss von Ultrafeinstäuben, also besonders kleinen Partikeln, bislang nur wenig konkrete Erkenntnisse vor. Dies gilt für den Straßenverkehr, Flughäfen aber auch andere Ultrafeinstaubquellen gleichermaßen. Bislang fehlte es häufig schon an spezifische Langzeitmessungen – auch weil es bundes- und europaweit keine entsprechenden Vorgaben oder Verpflichtungen gibt.

Das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie hat in den vergangenen Monaten die UFP-Konzentration im Umfeld des Frankfurter Flughafens gemessen und wissenschaftlich ausgewertet. Der erste Zwischenbericht mit Messergebnissen aus Raunheim und Frankfurt-Schwanheim wurde heute von Umweltministerin Priska Hinz und Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir vorgestellt. „Wir leisten mit dem Bericht Pionierarbeit. Das ist die umfangreichste Datenerhebung und Auswertung zur Ultrafeinstaubkonzentration im Nahbereich eines Flughafens, die es deutschlandweit gibt“, so die beiden Minister.

Welche konkreten Auswirkungen und möglicherweise auch gesundheitliche Folgen Ultrafeinstaubpartikel (UFP) auf den menschlichen Körper haben, ist bislang noch nicht hinreichend wissenschaftlich erforscht. Bislang gibt es dazu ausschließlich Laboruntersuchungen. Diese toxikologischen Studien weisen auf eine hohe Lungengängigkeit der ultrafeinen Partikel hin. Hinz: „Das war der Auslöser für uns zu sagen: Wir wollen die Luftbelastung im Umfeld des Frankfurter Flughafens so genau

wie möglich bestimmen. Denn das Interesse des für Grenzwerte zuständigen Bundes, diese Forschungslücke zu schließen, hielt sich bislang leider in Grenzen.“

„Bislang gibt es weder gesicherte medizinische Erkenntnisse noch Grenzwerte für die Luftbelastung mit Ultrafeinstaubpartikeln“, so Hinz und Al-Wazir. „Mit unseren Forschungsergebnissen hoffen wir aber, die bisherige unbefriedigende Situation zu durchbrechen: Weil die gesundheitlichen Auswirkungen noch weitgehend unerforscht sind, gibt es bislang – anders als bei anderen Luftschadstoffen – keine Grenzwerte und deshalb auch keine verpflichtenden Messungen. Das wiederum führte dazu, dass mögliche Zusammenhänge zwischen UFP-Belastungen und dem möglichen Auftreten von Erkrankungen kaum erforscht werden können.“

Das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) führt seit September 2017 Messungen der Anzahlgrößenverteilung von Partikeln in der Luft an zwei Standorten, Raunheim und Frankfurt-Schwanheim, durch. Mit diesen Messungen soll untersucht werden, wie hoch die Ultrafeinstaub-Belastung im Umfeld des Flughafens Frankfurt ist und ob der Flughafen als Quelle für ultrafeine Partikel in Frage kommt. Als ultrafeine Partikel (UFP) werden alle Partikel mit einem Durchmesser kleiner 100 Nanometern (nm) bezeichnet. Ihre gesundheitlichen Wirkungen sind noch nicht abschließend geklärt. Beispiele für andere UFP-Quellen sind der Straßenverkehr, Kraft- und Fernheizwerke, Abfallverbrennungsanlagen sowie natürliche Quellen. Viele Fragen zu Ausmaß und Auswirkungen verschiedener Quellen müssen erst noch weiter erforscht werden.

Was sind die wichtigsten Messergebnisse?

Die bisherigen Messungen zeigen, dass an beiden Messstationen (Raunheim und Frankfurt-Schwanheim) tagsüber sehr hohe Konzentrationen insbesondere von sehr kleinen Partikeln (mit Durchmessern von etwa 10 nm bis 30 nm) auftreten, sobald der Wind aus Richtung des Flughafens weht. Kommt der Wind während der Nachtstunden aus Richtung Flughafen, sind die Partikelkonzentrationen nicht signifikant höher als bei Wind aus anderen Richtungen.

Al-Wazir und Hinz: „Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass der Betrieb auf dem Flughafengelände einen Beitrag zu UFP-Belastungen leistet. Belege, dass auch Überflüge unterhalb einer bestimmten Höhe als relevante Quelle für UFP am Boden in Betracht kommen, lassen sich aus den bisherigen Auswertungen nicht ableiten. Raunheim wird direkt überflogen, Schwanheim nicht.“

Diesen Hinweisen soll nun nachgegangen werden – mit weiteren detaillierten Auswertungen. Dies betrifft zum Beispiel Abhängigkeiten der Schadstoffkonzentration von den saisonalen, wochen- und tageszeitbedingten Schwankungen der Verkehrsmengen am Flughafen oder Abgleiche mit Tagen mit deutlich reduzierter Verkehrsmenge (z.B. Streiktage am Flughafen). Außerdem soll an weiteren Standorten gemessen werden, um zu prüfen, ob Überflüge unterhalb einer bestimmten Höhe einen möglichen Beitrag leisten. „Für endgültige Aussagen ist es noch eindeutig zu früh“, so die Minister.

Wie geht es jetzt weiter?

Die Messungen in Raunheim und Frankfurt-Schwanheim sollen weitergeführt und in Kürze noch durch mindestens eine weitere mobile Station ergänzt werden. Ziel ist es, unter anderem, den Einfluss des Flugverkehrs besser von dem des Kfz-Verkehrs oder anderer Quellen differenzieren zu können.

Die Ergebnisse werden jetzt zudem der Wirkungsforschung zur Verfügung gestellt, um zu untersuchen, ob und wenn ja welche gesundheitlichen Auswirkungen Ultrafeinstaubpartikel auf die Gesundheit haben. „In den kommenden Jahren wird das HLNUG die Konzentration, Größe und perspektivisch auch die Zusammensetzung von Ultrafeinstäuben verschiedener möglicher Quellen weiter untersuchen. Die Ergebnisse werden für mögliche europäische oder nationale Forschungsprojekte nutzbar gemacht sowie der Region zur Verfügung gestellt“, so der Präsident des HLNUG, Prof. Dr. Thomas Schmid.

Hinz: „Die ersten Zwischenergebnisse sind auffallend, aber sie sind kein Grund zur Panik. Und natürlich nehmen wir die Ergebnisse ernst: Deshalb werden wir die Untersuchungen nicht nur fortsetzen, sondern auch erweitern, um mehr Klarheit in diesem weitgehend unerforschten Gebiet zu bekommen.“

Neben der Fortsetzung der Messungen setzt sich das Land auch dafür ein, dass an weiteren wissenschaftlichen Grundlagenfragen gearbeitet wird. „Uns ist bewusst, dass im Vergleich zu anderen Schadstoffen oder Lärm bei UFP noch große und grundsätzliche Wissenslücken bestehen, deren Beantwortung mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird“, so die Minister. Sie forderten Bund und EU dazu auf, ihre Anstrengungen zur Förderung und Initiierung entsprechender Studien schnellstmöglich verstärken.

Al-Wazir: „Ich habe außerdem den Vorstand des Forums Flughafen und Region (FFR) gebeten, dass das FFR sich bei seinen Arbeiten intensiv mit der Frage befasst, ob und wie ggf. UFP-Belastungen vermindert werden können sowie welche gesundheitliche Wirkung sie haben. Mit der vom FFR beauftragten NORAH Studie haben wir bei der Wirkung von Lärm einen Meilenstein gesetzt. Ich werde mich dafür einsetzen, dass wir dies in den kommenden Jahren auch im Bereich UFP, und zwar verkehrsträgerübergreifend, erreichen können“, so Minister Al-Wazir.

Das Land wird regelmäßig über den Fortschritt der Erkenntnisse berichten.

Der Zwischenbericht ist hier abrufbar: <https://www.hlnug.de/themen/luft/sonstige-berichte/ultrafeine-partikel.html>

Hintergrund:

Inwiefern der Luftverkehr im Rhein-Main-Gebiet einen Einfluss auf die Luftqualität hat, wird seit Jahren, und verstärkt seit der Eröffnung der Landebahn Nordwest im November 2011, diskutiert. Das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG), dessen Aufgabe es ist, die Luftqualität in Hessen auf der Grundlage der europäischen Luftqualitätsgesetzgebung zu überwachen, hat deshalb

in den letzten Jahren zahlreiche Untersuchungen durchgeführt und damit zur Versachlichung der Debatte beigetragen.

KONTAKT: Marco Kreuter, Pressestelle
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden,
TEL: 0611 815 2020 MAIL: marco.kreuter@wirtschaft.hessen.de
www.wirtschaft.hessen.de

Mischa Brüssel de Laskay, Pressestelle
Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und
Verbraucherschutz
Mainzer Straße 80, 65189 Wiesbaden
TEL: 0611 815 1020 MAIL: Mischa.BruesseldeLaskay@umwelt.hessen.de
www.umwelt.hessen.de

Helmut Weinberger, Pressestelle
Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
Rheingaustraße 186, 65203 Wiesbaden,
TEL: 0611 6939 571 MAIL: helmut.weinberger@hlnug.hessen.de
www.hlnug.de