

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION
FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG
- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 200
28.03.2011

Niederschrift
über die 200. Sitzung der Fluglärmschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 25.02.2011

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden, die Kommission ist beschlussfähig.

TOP 1

Beschlussfassung über die Niederschrift der 199. FLSK-Sitzung am 10.12.2010

Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

TOP 2

Rechtsverbindlichkeit von Flugenerwartungsgebieten

Der Vertreter der DFS erklärt, dass zukünftig die so genannten "Flugenerwartungsgebiete" nicht mehr im AIP dargestellt werden. Flugenerwartungsgebiete stellen grundsätzlich ein internes Arbeitsmittel der DFS dar und dienen der Qualitätskontrolle. Er verdeutlicht, dass es sich nicht um einen rechtlich definierten Begriff handelt. Durch den Wegfall der Darstellung von Flugenerwartungsgebieten ändere sich der Flugweg nicht. Wie bereits in der Vergangenheit, werden auch zukünftig für das System FANOMOS Flugenerwartungsgebiete konstruiert und hinterlegt.

Außerdem teilt der Vertreter der DFS mit, dass die in der 198. FLSK-Sitzung angekündigten Aussagen zu der Möglichkeit Ahrensburg nachts zu umfliegen in Kürze nachgereicht würden (Hinweis: Inzwischen ist die Beschreibung der zukünftigen Vorgehensweise bei der Geschäftsstelle eingetroffen und wird in der 201. Sitzung am 17.06.2011 als Tagesordnungspunkt vorgesehen).

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Vorstellung des ersten Entwurfs des zur Ermittlung des Lärmschutzbereiches notwendigen Datenerfassungssystems (DES) zur Berechnung des Lärmschutzbereiches nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm

Nach kurzer Einführung in das Thema durch den Fluglärmschutzbeauftragten wird vereinbart, dass die folgenden Vorträge zunächst im Block gehalten und anschließend diskutiert werden sollen.

Der Vertreter der DFS aus Langen, Bereichsleiter Simulationen und bereits seit einigen Jahren mit der DES-Erstellung befasst, erläutert zunächst die rechtlichen Grundlagen und den Vollzug des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Anschließend schildert er die Vorgehensweise, die sich an einem Verfahrensvorschlag des UBA orientiert. Er beschreibt den internen Ablauf zur Erstellung des Entwurfs bei der DFS, die die notwendigen Daten zusammenträgt und dann an die Behörde übergibt (vgl. FLSK-Drs. 01/11, erster Teil).

Die Firma OTSD (Optimized Traffic Systems Development GmbH) fertigt im Auftrag der DFS den luftseitigen Teil des DES für den Hamburger Flughafen. Der Vertreter der Firma OTSD beginnt mit

einem Überblick über das Thema und die Zielsetzung sowie der Darstellung des genauen Projektablaufes. Er erläutert die Datengrundlagen des DES und die Modellierung durch die Erfassung der Flugplatzdaten und Flugstrecken bis zum Abgleich des Modells mit den FANAMOS-Daten und der Anpassung an die flugbetriebliche Praxis. Es handelt sich um einen sehr komplexen Prozess mit vielen Formalitäten. Für jede Abflugstrecke besteht grundsätzlich immer eine Auswahl verschiedener tatsächlicher Flugspuren, die zu einer Auffächerung in der Höhe über 5000 Fuß führen. So wirklichkeitsgetreu wie möglich werden alle Varianten einbezogen (vgl. FLSK-Drs. 01/11, zweiter Teil).

Der Vertreter der FHG stellt dar, wie von der gesetzlichen Grundlage (AZD und AZB) über die jeweilige Datenlieferung incl. Prognose bis 2020 unter Zugrundelegung zahlreicher Abstellpositionen und Rollwege schließlich ein Erfassungssystem von 1124 Seiten mit den Daten von DFS und FHG entstand. Durch Simulationsfilme wird sehr eindrucksvoll verdeutlicht, wie komplex und umfangreich diese Aufgabe ist (vgl. FLSK-Drs. 02/11).

Auf Grundlage einer Studie über die wirtschaftliche Entwicklung aus dem Jahr 2008 (Projekt HAM STEP) werden die Einflussgrößen und einzelnen Elemente für die Basisprognosen aus statistischen Erhebungen sowie Fluggastbefragungen erläutert. Die Studie geht von einer Zuwachsrate im Mittel von 3,5 % pro Jahr aus. Das Berechnungsschema und die Auswahl der Planungsszenarien sowie die Berücksichtigung von 20 Zielregionen werden erklärt. Die Ermittlung der sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres und das jeweilige Passagieraufkommen wie auch die unterschiedlichen Reisegründe und Ziele fließen ebenso in die Berechnungen ein, wie des Einfügen neuer Flüge und die voraussichtlich eingesetzten Flugzeugtypen. Dabei werden den Flügen Abflugrouten und Bahnrichtungen zugeordnet. (vgl. FLSK-Drs. 03/11).

Im Anschluss an die Vorträge ergibt sich eine lebhafte Diskussion, in der auch Verständnisfragen geklärt werden. Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm begrüßt die Untersuchung über das tatsächliche Abflugverhalten im Rahmen der Erstellung des DES, sieht aber eine Rechtswidrigkeit in der Abwägungsmöglichkeit der tatsächlichen Abflugstrecke und weist auf ein entsprechendes Urteil aus Hessen hin. Danach sei es rechtswidrig, wenn zu viele Abflugstrecken außerhalb der SID-Gebiete lägen. Außerdem plädiert er dafür, dass der Ausdruck „lärrelevante Höhe“ für die Flughöhe von 5000 Fuß kein zugelassener Begriff mehr sein sollte. Er fragt, ob die im Planfeststellungsverfahren von 1998 für den Flughafen ausbau vorgesehene noch nicht umgesetzte 3. Ausbaustufe, bei der DES-Erstellung berücksichtigt worden sei und ob die Rollwegenutzungen nach Häufigkeit gewichtet wurden. Falls ein Ausbau erfolgte, wären laut DES neue Berechnungen zur Prognose erforderlich; die Rollwegenutzung fließt grundsätzlich entsprechend der realen Nutzungen in die Berechnungen ein. Zur Frage von Windrichtungsänderungen durch Klimaveränderung wird geantwortet, dass die Windrichtungen in der Matrix der letzten 10 Jahre erfasst und in der Prognose entsprechend berücksichtigt wurden. Auch bei eingetretenen Klimaveränderungen mit Auswirkungen auf die Flugbewegungsrichtungen müsste eine neue Prognose erstellt werden.

Zur Frage, ob die Lärmemissionen der Lufthansa werft einbezogen worden sind, wird geantwortet, dass die Lufthansa werft den Regeln des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) unterliegt. Alle Rollbewegungen von Flugzeugen der Lufthansa-Werft auf dem Gelände der FHG sind im DES berücksichtigt. Auf die Frage, ob bereits abgeschätzt werden könne, welche Veränderungen sich hinsichtlich des Lärmschutzbereiches und der Schutzzonen ergäben, antwortet der Vertreter der FHG, dass mit einigen Veränderungen zu rechnen sei.

Es ist vorgesehen, bis Mitte Mai 2011 Stellungnahmen der Mitglieder der FLSK zum vorgelegten Entwurf des DES einzuholen und auf der 201. FLSK-Sitzung am 17. 06.2011 darüber zu diskutieren.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Aktualisierung der Geschäftsordnung

Da verschiedene Änderungswünsche vorgetragen werden, kommt man überein, dass allen FLSK-Mitgliedern die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme an die Geschäftsführung bis Mitte April 2011 gegeben werden soll.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

Sonstiges

Im Rahmen der Feierlichkeiten zum 100-jährigen Bestehen des Flughafens wurde die möglicherweise bevorstehende Aufweichung der Gesetzesgrundlage zum Schutz vor nächtlichen Flugbewegungen durch die Bundesregierung erwähnt. Die Befürchtung, Hamburg könne dadurch betroffen sein, wird erneut von der FHG zurückgewiesen. In Hamburg bestehe nicht die Absicht, die aktuelle Regelung verändern zu wollen (vgl. auch 197. FLSK-Sitzung).

Der Fluglärmbeauftragte gibt den in der vorletzten Sitzung (TOP 7 Nachtflugverkehr in Hamburg-Fuhlsbüttel) gewünschten Kurzbericht über Anzahl und Gründe für nächtliche Verspätungen im Jahr 2010 sowie eingeleitete Verbesserungsmaßnahmen (vgl. FLSK-Drs. 04/11).

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Für die Niederschrift:

gez.

Antje Wilkens

Genehmigt:

gez.

Wolfgang Kopitzsch