

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 195
26.01.2010

Niederschrift

über die 195. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 11.12.2009

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

TOP 1

Beschlussfassung über die Niederschrift der 194. FLSK-Sitzung am 12.06.2009

Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

TOP 2

Wahl des Vorsitzenden

Einziges Kandidat ist der Bezirksamtsleiter des Bezirkes Hamburg-Nord, Herr Wolfgang Kopitzsch. Er stellt sich kurz vor und wird anschließend einstimmig zum Vorsitzenden gewählt. Herr Kopitzsch nimmt die Wahl an. Die BWA wird eine schriftliche Zustimmung erteilen. Die beiden Stellvertreter sollen in der nächsten Sitzung neu gewählt werden.

TOP 3

Beschwerdebilanz 2009

Die Beschwerdestatistik über Fluglärm für das Jahr 2009 (Januar bis Oktober) weist insgesamt einen Rückgang um knapp 10 % gegenüber 2008 auf (vgl. FLSK-Drs. 12/09). Dies ist unter anderem eine Folge des Rückganges der Flugbewegungen. Dagegen war in den Bezirken Hamburg-Nord (Alsterdorf, Barmbek) und im Bezirk Wandsbek (insbesondere in Lemsahl-Mellingstedt, Poppenbüttel und Hummelsbüttel) entgegen des allgemeinen Trends ein Anstieg von Beschwerden zu verzeichnen. Der Grund hierfür lag u. a. in befristeten wechselseitigen Bahnsperren wegen umfangreicher Baumaßnahmen zur Befestigung der Randstreifen an den Start- und Landebahnen (Graded Portion) über mehrere Monate. In dieser Zeit wurden vermehrt Starts und Landungen auf der Bahn 15 bzw. Bahn 05 durchgeführt, die für die betroffene Bevölkerung erhebliche ungewohnte Störungen und Belästigungen zur Folge hatten.

Die Frage, ob sich durch den „Klimawandel“ angeblich mehr S-Windlagen als W-Windlagen ergeben und sich dies durch Auswertung der Beschwerdelage belegen lässt, kann noch nicht beantwortet werden. Tatsächlich gab es im November 2009 sehr oft SW-Windlagen, die Starts über Niendorf (Bahn 23) erforderten. Es wird kontrovers diskutiert, ob die Beschwerden auch rückläufig waren, weil viele belastete Menschen resigniert haben oder auf Grund der Lärminderungen durch das 8. freiwillige Schallschutzprogramm des Flughafens.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4*Bilanz der nächtlichen Verspätungen*

Der Fluglärmenschutzbeauftragte berichtet über einen deutlichen Rückgang der Verspätungen gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum in den Jahren 2007 und 2008 (vgl. FLSK-Drs. 13/09). Im Oktober 2009 wurde dagegen eine deutliche Zunahme von Verspätungen im Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr registriert. Gespräche mit den betreffenden Airlines, deren Flüge im Zeitraum zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr auf einer Verbindung mehr als 30 % verspätet waren, haben teilweise zu positiven Veränderungen in der Flugplanung geführt. Bei Flügen nach 24.00 Uhr handelt es sich in der Regel um medizinische Versorgungsflüge oder andere Flüge im Notfalleinsatz. Es sind durchschnittlich 10 bis 15 dieser Flüge pro Monat. Im Jahr 2009 (Januar bis Oktober) wurden bei der ständigen Rufbereitschaft der Dienststelle des Fluglärmenschutzbeauftragten 33 Anträge auf Ausnahmen nach 24.00 Uhr gestellt, davon 19 genehmigt. Davon wurden wiederum 13 Genehmigungen in Anspruch genommen. Anfragen und Anträge auf Ausnahme von den Nachtflugbeschränkungen im Zusammenhang mit Fußballspielen wurden abgelehnt, da ein öffentliches Interesse oder eine erhebliche Störung des Luftverkehrs nicht nachgewiesen werden konnte. Der Wegfall der Nachtpostmaschinen hat eine spürbare Entlastung gebracht. Eine Wiederaufnahme des Nachluftpostdienstes ist für Hamburg nicht geplant.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5*Überprüfung des Lärmkontingents 2009*

Der Vertreter der FHG berichtet, dass die Lärmkontur für das Jahr 2009 mit 12,5 km² unter den erlaubten 20,39 km² des Vergleichsjahres 1997 liegt und auch den Vorjahreswert von 13,6 km² durch die 12% Verkehrsminderung im Jahr 2009 deutlich unterschreitet. Seit zwei Jahren werden auch die Nachtkonturen (55dB(A)) berücksichtigt und weisen für 2009 ein Gebiet von knapp 5 km² aus. Im Norden zeigt sich eine Entlastung vom nächtlichen Flugverkehr, während die Landungen aus der Richtung Langenhorn zugenommen haben (vgl. FLSK-Drs. 14/09). Der Flughafen Hamburg hat Anerkennung auf Bundesebene gefunden für die Erstellung dieser Berechnungen, die mit zwei Programmen erstellt werden (CADNA A und Soundplan) und gibt den Programmierstellern Hilfestellung bei der Aufspürung und Behebung von Schwierigkeiten und Fehlern.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6*Das neue Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und dessen Verordnungen*

Der Fluglärmenschutzbeauftragte erläutert die drei Rechtsverordnungen zum FluglärmG und den Stand der Umsetzung (vgl. FLSK-Drs. 15/09). Die 1. Fluglärmverordnung (AzD; AzB) wird in enger Zusammenarbeit und Absprache mit den Umwelt- und Wirtschaftsressorts Schleswig-Holsteins und Hamburgs umgesetzt. Die Ergebnisse werden der Kommission vorgestellt. Er weist auf das zwischen den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg geschlossene „Verwaltungsabkommen über die Erarbeitung der Lärmkarten zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach § 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm für den Flughafen Hamburg“ hin. Die Festlegung der Lärmschutzbereiche verläuft in drei Schritten: 1. Erstellung eines Datenerfassungssystems (DES); 2. Berechnung der Lärmschutzbereiche und Erstellung der Karten; 3. Festlegungen und Veröffentlichung durch Rechtsverordnungen (jeweils getrennt für Schleswig-Holstein und Hamburg).

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6.1*Ermittlung der Lärmschutzbereiche (AzD/AzB)*

Der Vertreter der FHG berichtet über Berechnungen für den Flughafen Sylt, die von der FHG durchgeführt wurden (vgl. FLSK-Drs. 16/09). Nach der AzD/AzB gilt nicht mehr das Gauß-Krüger-Koordinatensystem sondern das System Universale Transversale Mercator-Projektion (UTM). Neu ist auch die Berücksichtigung des Bodenlärms, wodurch sich die umfangreichen Daten erklären lassen, die in die Berechnung eingehen. Es fehlen noch die genauen Flugroutenbeschreibungen von der DFS, die im Frühjahr 2010 erwartet werden. Die BSU und das UBA prüfen dann das DES und beginnen mit vergleichenden Berechnungen. Danach ist der Schritt zur Verordnung möglich. Die FLSK wird

bei der nächsten Sitzung im März 2010 weiter informiert. Der Vertreter des Landes Schleswig-Holstein bittet, die betroffenen Gemeinden nach Fertigstellung des DES zu beteiligen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 7

Stand der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, zweite Stufe der Lärmaktionsplanung

Der Fluglärmschutzbeauftragte gibt einen kurzen Sachstand über die bisherigen Aktivitäten (vgl. FLSK-Drs. 17/09). Die FLSK wird über den Ablauf auch zukünftig informiert werden. Dem Wunsch nach weiterer Öffentlichkeitsbeteiligung der Gemeinden in Schleswig-Holstein soll zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein auf der Grundlage eines Vorschlages aus Norderstedt im Januar 2010 entsprochen werden. Die Stadt Norderstedt wird dazu Anfang 2010 einladen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8

Einführung emissionsabhängiger Landeentgelte

Der Vertreter der FHG berichtet unter Verweis auf den Fluglärmreport 23 vom September 2009, dass in enger Anlehnung an ein im Jahr 2008 begonnenes Pilotprojekt in Frankfurt und München ab Januar 2010 emissionsabhängig gestaffelte Landeentgelte auch in Hamburg eingeführt werden sollen (vgl. FLSK-Drs. 18/09). Am Flughafen Hamburg wird ab 2010 das Entgelt für startende und landende Flugzeuge aus drei Komponenten bestehen: dem jeweiligen Maximalen Startgewicht, der individuellen Lärmemission sowie der individuellen Emission von Luftschadstoffen. Da es unterschiedliche Triebwerke am gleichen Flugzeugtyp gibt, resultieren unterschiedliche emissionsabhängige Landeentgelte. Durch diese Maßnahme will der Flughafen zur Verbesserung der lokalen Luftqualität beitragen und verspricht sich insgesamt eine Lenkungswirkung auf nötige Verbesserungen des Umweltschutzes im Flugverkehr.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 9

Luftfahrthandbuch (FLSK-Drs. 08_09)

Der Vertreter des Kreises Pinneberg trägt sein Anliegen vor, das Wissen der FLSK-Mitglieder insbesondere im Hinblick auf das Luftfahrthandbuch ergänzen zu lassen. Er hatte dazu in einem Antrag an die FLSK um die Beantwortung bestimmter Fragen während der nächsten Sitzung gebeten. Der Antrag wurde schriftlich im Vorwege von der BWA als zuständige oberste Landes-Luftfahrtbehörde beantwortet (vgl. FLSK-Drs. 19/09). Der Empfänger drückt sein Erstaunen und Entsetzen über diese Vorgehensweise aus. Der Vertreter der BWA entgegnet, dass die BWA die Fragen 6 bis 8 nicht beantwortet, weil aus der Presse bekannt sei, dass eine Klage in Vorbereitung sei und formale Festlegungen von 1967 angezweifelt werden sollen. Vor dem drohenden Rechtsstreit sei die BWA nicht zu einer Erörterung bereit. Im Falle einer erfolgreichen Klage müsse ein neues Planfeststellungsverfahren erfolgen, unter besonderer Berücksichtigung von § 47a – f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Er weist darauf hin, dass die formellen Zustände der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts keine positiven Auswirkungen auf die heutigen Möglichkeiten der Lärminderung haben. Die Fragen 1 bis 5 werden folgendermaßen beantwortet:

Frage 1: Welchen Rechtsstatus hat das Luftfahrthandbuch? AW: Das AIP ist ein standardisiertes Nachschlagewerk mit den luftfahrtrelevanten Informationen und Vorschriften eines Landes. Daher kommt ihm keine Rechtsverbindlichkeit zu.

Frage 2: Wer gibt das AIP heraus? AW: In Deutschland erfolgt die Veröffentlichung des Luftfahrthandbuches durch das Büro der Nachrichten für Luftfahrer der Deutschen Flugsicherung (DFS).

Frage 3: Wie verbindlich sind die Bestimmungen des AIP? AW: Es handelt sich um ein reines Nachschlagewerk.

Frage 4: Wann wurden Bestimmungen des AIP den Flughafen Hamburg betreffend zuletzt erlassen und veröffentlicht? AW: Am 26. August 2009.

Frage 5: Wie läuft das Verfahren bei Änderungen des AIP? AW: Die Änderungen werden von den zuständigen Luftfahrtbehörden zur Veröffentlichung an die DFS gegeben.

Es schließt sich eine kontroverse Debatte an, in deren Verlauf zum Ausdruck kommt, dass von der Bürgerinitiative „IG-Flugschneise“ tatsächlich eine Klage vorbereitet wurde. Fünf Gemeinden aus Schleswig-Holstein sind um finanzielle Unterstützung für das Klageverfahren gebeten worden, das von einer Einzelperson geführt werden muss.

Von der BWA wird darauf hingewiesen, dass sich der gesetzliche Auftrag der FLSK explizit auf die Beratung der Genehmigungsbehörde sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge erstreckt. Der Aufgabenbereich der Kommission bleibt also nach dem Gesetz ausdrücklich auf die Beratung beschränkt, d. h., dass auf Seiten der Genehmigungsbehörde keine Bindung besteht hinsichtlich der von der Kommission unterbreiteten Empfehlungen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 10

Finanzierung von zusätzlichen Lärmschutz- und Umweltschutzmaßnahmen durch die Einnahmen aus Verspätungszuschlägen

Auf den Vorschlag des Vertreters der Stadt Quickborn, Einnahmen aus Verspätungszuschlägen für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zu verwenden, entgegnet der Vertreter der FHG, dass diese Einnahmen in Höhe von ca. 380.000 €/a in den vom Flughafen investierten 2,5 bis 3 Mio € für freiwillige Lärmschutzprogramme enthalten sind.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 11

Fragen zum Fluglärmgesetz (Lärmschutzbereiche) und zur Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärm-schutzkommissionen (ADF) (FLSK-Drs. 09_09)

Die Antworten zum Fluglärmgesetz sind in TOP 6.1 zu finden.

Die ADF koordiniert die Tätigkeiten der Fluglärmkommissionen nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) innerhalb des Gebietes der Bundesrepublik Deutschland. Dazu gehört insbesondere die Abstimmung über die Erarbeitung und Fortentwicklung von Lärmschutzkonzepten, die Interessenvertretung der Kommissionen gegenüber Politik und Verwaltung bei standortübergreifenden Themen, die Erarbeitung von Stellungnahmen im Rahmen der Gesetzgebung sowie die Pflege der Zusammenarbeit mit Organisationen, deren Zielsetzung auf Minderung von Fluglärm gerichtet ist und das Fördern und Kommunizieren von wissenschaftlichen Arbeiten zum Thema Fluglärm. Mitglied der ADF kann sein, wer dem Vorstand einer örtlichen Kommission angehört, es ist in der Regel der Kommissionsvorsitzende. Sitzungsteilnehmer sind daneben die Fluglärmschutzbeauftragten, die Geschäftsführer der Fluglärmschutzkommissionen sowie weitere Vertreter von Behörden und Verbänden, Sachverständige und ggf. zugeladene Gäste.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 12

Änderung von Abflugrouten (FLSK-Drs. 10_09)

Es wird kontrovers die Frage diskutiert, ob eine Beschlussfassung der FLSK zur Flugroutenänderung der DFS notwendig ist. Anlass für die Änderungen waren Sicherheitsgründe, die aus Sicht der DFS dringend geboten schienen. Die Entzerrung von Verkehr im Raum BKD (bei Wittenberge) ergibt die Notwendigkeit einer neuen Abflugroute über RAMAR (vgl. FLSK-Drs. 20/09). Die FLSK wurde durch die DFS in zwei Sitzungen ausführlich hierüber informiert. Die DFS hat die von Kommissionsmitgliedern vorgebrachten Fragen und Bedenken weitgehend beantworten und ausräumen können. Mit Kenntnisnahme wurde die Angelegenheit abgeschlossen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 13

Neue Anflugverfahren (FLSK-Drs. 11_09)

Es werden die verschiedenen Anflugverfahren diskutiert. Das Flächennavigationsverfahren ist in Hamburg eingeführt, wird aber für den Endanflug nicht benötigt. Der Endanflug (9 Meilen bis zum Aufsetzpunkt) muss zwingend geradlinig bleiben und kann nicht gekrümmt oder gebogen geflogen werden. Bei Ausfall der ILS-Standardanflugverfahren, die am präzisesten sind, muss ein anderes Verfahren, z. B. Sichtanflug gewählt werden. Hierbei sind Abweichungen möglich, es handelt sich aber

um Ausnahmefälle. In Höhe von 1000 Fuß müssen Kurs, Geschwindigkeit, Checklisten und Schub zur Landung eingestellt sein.
Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 14

Sonstiges

Die Frage, warum in letzter Zeit ständig über Niendorf/Stellingen gestartet wurde ist, durch die vorherrschenden SW-Winde zu beantworten.

Es ist nicht geplant, den A 380 als Linienflug in Hamburg einzuführen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Für die Niederschrift:

gez.

Antje Wilkens

Genehmigt:

gez.

Wolfgang Kopitzsch

Anwesenheitsliste 195. Sitzung der Fluglärmschutzkommission am 11.12.2009

(M) = Mitglied, (S) = Stellvertreter

Name	Vorname	X = anwesend	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
1 Bezirk Hamburg-Nord				
Kopitzsch (M)	Wolfgang	X	42804.2234	Wolfgang.kopitzsch@hamburg-nord.hamburg.de
Dittmann (S)	Karl-Heinz	X	42804.4000	Karl-Heinz.Dittmann@hamburg-nord.hamburg.de
Grube (M)	Detlev	X	5213873	dgrube@wtnet.de
Glage (S)	Michael		597768	michael.glage@alice-dsl.net
Helms (M)	Eckard	X	598037	eckhardhelms@kabelmail.de
Vogel (S)	Steffen		50090389	mail@steffen-vogel.de
Röder (M)	Helga			hc_roeder@hotmail.com
Nielsen (S)	Karin	X	593216	nielsen.karin@web.de
2 Bezirk Eimsbüttel				
Dr. Mantell (M)	Jürgen		42801.2001	Juergen.Mantell@eimsbuettel.hamburg.de
Brucker (S)	Hans-Peter			HansPeter.Brucker@eimsbuettel.hamburg.de
Schneede (M)	Lieselotte	X	5602958	lieselotteschneede@t-online.de
Schwartau (S)	Pia			Pia.Schwartau@gmx.de
Schemmel (M)	Marc			marcschemmel@aol.com
Düvel (S)	Wolfgang			wolfgang-duevel@web.de
Achilles (M)	Bernd	X	42840.3259	Bernd.achilles@gal-eimsbuettel.de
Gallun (S)	Hans-Dieter		38900714	d.gallun@gallun.de
3 Bezirk Wandsbek				
Seier (M)	Heinz			info@hseier.de
Wendt (S)	Gudrun	X	6016904	gudrun.wendt@gmx.de
4 Bezirk Altona				
Langbehn (M)	Jürgen	X	42811.2803	Juergen.Langbehn@altona.hamburg.de
Kaeser (S)	Wolfgang			Wolfgang.kaeser@altona.hamburg.de
5 Stadt Norderstedt				
Grote (M)	Hans-Joachim		5359.5306	Hj.Grote@wtnet.de
Borchardt (S)	Hauke	X	5359.5300	hauke.borchardt@Norderstedt.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	<u>E-Mail Adresse</u>
6 Gemeinde Hasloh				
Brummund (M)	Bernhard		04106.2582	gemeinde@hasloh.de
Walther (S)	Jürgen	X		gemeinde@hasloh.de
7 Stadt Quickborn				
Radowitz (M)	Jürgen	X	04106.9998022	j-radowitz@web.de
Köppl (S)	Thomas			thomas.koeppl@quickborn.de
8 Kreis Segeberg				
Dr. Hoffmann (M)	Georg		04551.951439	georg.hoffmann@Kreis-Segeberg.de
Schröder (S)	Matthias	X		matthias.schroeder@kreis-segeberg.de
9 Kreis Pinneberg				
Lange (M)	Reimer	X	04101.3052.0	R.Lange@gawron24.de
Matthies (S)	Erwin			
10 Bundesvereinigung gegen Fluglärm				
Kraft (M)	Gebhard	X	42831.1380	misterkraft@web.de
Wiederhold (S)	Herwart		5206781	hwwa@wtnet.de
Saalfeld (M)	Hans		5203795	U.Saalfeld@hotmail.de
Schwarz (S)	Hans	X	5231122	NIG-Fluglaermschutz@wtnet.de
Dr. Schülke (M)	Claus	X	3860.3530	Clausschuelke@koethercollegen.de
von Lany (S)	Eberhard		04106.3485	lqflugnord@aol.com
11 Deutsche Lufthansa AG / Lufthansa Technik				
Dr. Köhler (M)	Ines	X	069.696.28309	Ines.Koehler@dlh.de
Dietz (S)	Michael			
12 TUfly.com				
Budig (M)	Rudolf	X	0511.9727-245	Rudolf.budig@tuifly.com
Dr. v. Heeremann (S)	Raphael			r.vonheeremann@tuifly.com
13 Deutsche Flugsicherung GmbH				
Schwarze (M)	Michael	X	0421.5372.440	Michael.schwarze@dfs.de
Albrecht (S)	Karsten		507117240	Karsten.Albrecht@dfs.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
14 Flughafen Hamburg GmbH				
Schmidt (M)	Axel	X	5075.1597	Aschmidt@ham.airport.de
Budde-Steinacker (S)	Volker		5075.2869	vbudde@ham.airport.de
15 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt				
Bönnighausen (M)	Günter	X	42840-8272	Guenter.boennighausen@bsu.hamburg.de
Dr. Berghausen (S)	Maja		42840-8271	Maja.Berghausen@bsu.Hamburg.de
Dr. Schacht (M)	Uwe	X	42840-2412	Uwe.schacht@bsu.hamburg.de
16 Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein				
Krause (M)	Timo	X	0431-988.4696	Timo.krause@wimi.lansh.de
Andresen (S)	Mona			Mona.andresen@wimi.lansh.de
17 Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein				
Grützner (M)	Johannes	X	0431-988.7362	Johannes.Gruetzner@mlur.landsh.de
Brückner (S)	Alexander		0431-702.6230	Alexander.Brueckner@llur.landsh.de
18 Handelskammer Hamburg				
Beine (M)	Christine		3613.8314	Christine.Beine@hk24.de
Seibl (S)	Felix			felix.seibl@hk24.de
19 Behörde für Wirtschaft und Arbeit				
Zandke-Schaffhäuser	Birgit		42841.1362	Birgit.zandke-schaffhaueser@bwa.hamburg.de
20 Fluglärmschutzbeauftragter / Geschäftsführung FLSK				
Wendland	Hans-Heinrich	X	42840.2380	Hans-heinrich.wendland@bsu.hamburg.de
Wilkens	Antje	X	42840.2411	Antje.wilkens@bsu.hamburg.de
21 Gäste				
Buza	Stefanie	X	42840.2004	Stefanie.Buza@bsu.hamburg.de
Kruckis (TUIfly)	Harry	X	46773326	h.kruckis@t-online.de
Pitz (BWA)	Markus	X	42841.1308	Markus.pitz@bwa.hamburg.de
Schumacher	Arne	X	040 5296569	a.schumacher@wtnet.de



Beschwerdesituation 2009

Dr. Uwe Schacht

**Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Immissionsschutz und Betriebe (IB)**



Fluglärmbeschwerden Januar bis Oktober (ohne Dauerbeschwerdeführer, weiteres Umfeld und Hafengeburtstag)

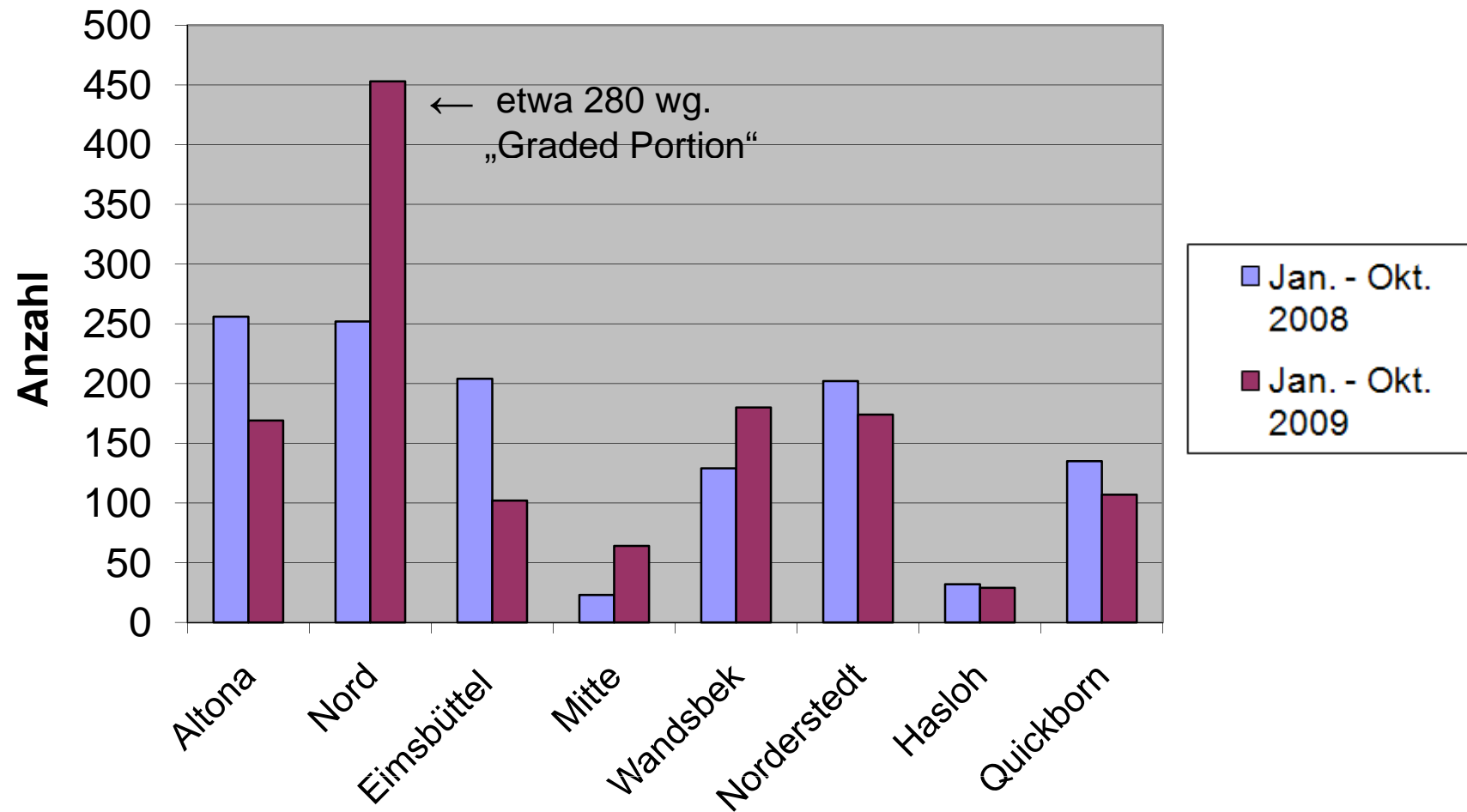
	Jan. - Okt. 2008	Jan. - Okt. 2009	Zu-/Abnahme in %
Altona	256	169	-34
Nord	252	453	80
Eimsbüttel	204	102	-50
Mitte	23	64	178
Wandsbek	129	180	40
Norderstedt	202	174	-14
Hasloh	32	29	-9
Quickborn	135	107	-21

Gründe:

- Zunahme in Hamburg Nord, Mitte, Wandsbek:
Vermehrte Flugbewegungen Graded Portion
(2700 Starts, 5100 Landungen über Alsterdorf),
7600 Starts Richtung Langenhorn
- Abnahme in den anderen Regionen:
deutlich weniger Flugbewegungen (12 %),
(z.B. Norderstedt 33 % weniger Starts)
deutlich weniger nächtliche Störungen,
insbesondere in Quickborn, M3

Beschwerdesituation 2009

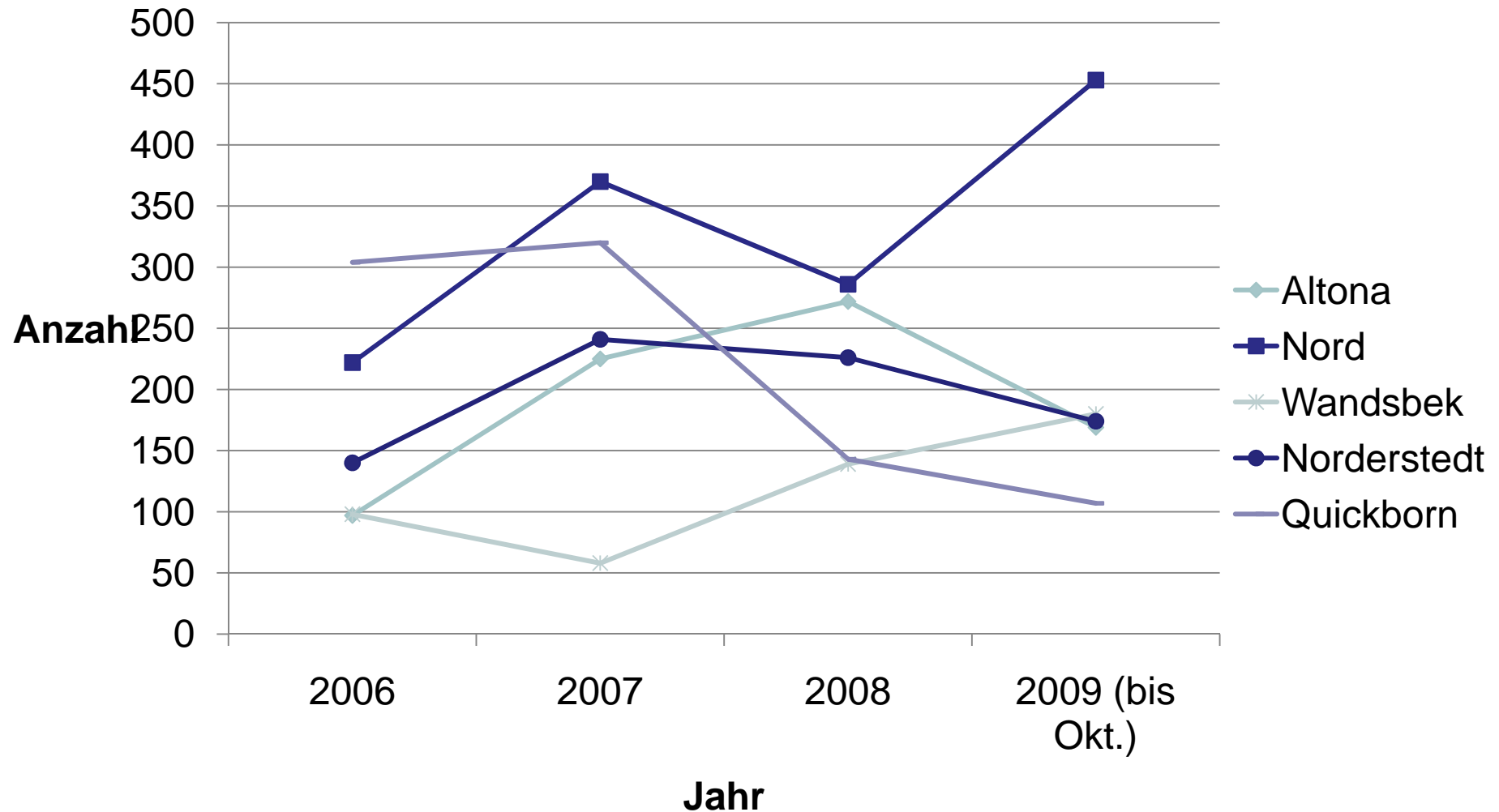
Beschwerden Monate 01.- 10.2008 bzw. 2009



Rückblick von 2006 bis 2009 (Oktober)

	2006	2007	2008	2009 (bis Okt.)
Altona	97	225	272	169
Nord	222	370	286	453
Eimsbüttel	164	181	227	102
Wandsbek	98	58	139	180
Norderstedt	140	241	226	174
Hasloh	31	33	34	29
Quickborn	304	320	143	107

Rückblick Beschwerdezahlen





Nächtliche Flugbewegungen

**195. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg
11. Dezember 2009**

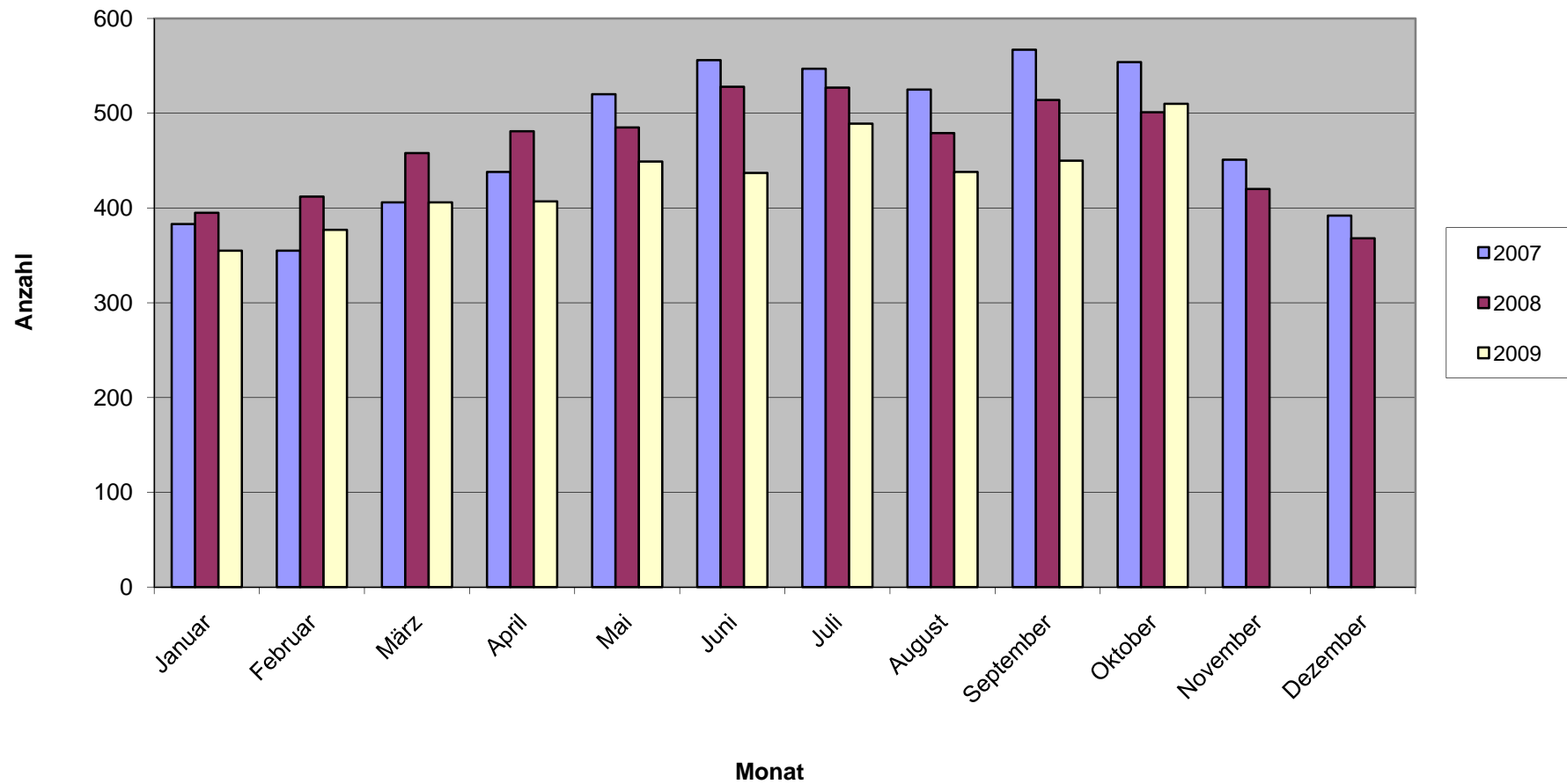
Hans-Heinrich Wendland (IB20)

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Fluglärmenschutzbeauftragter



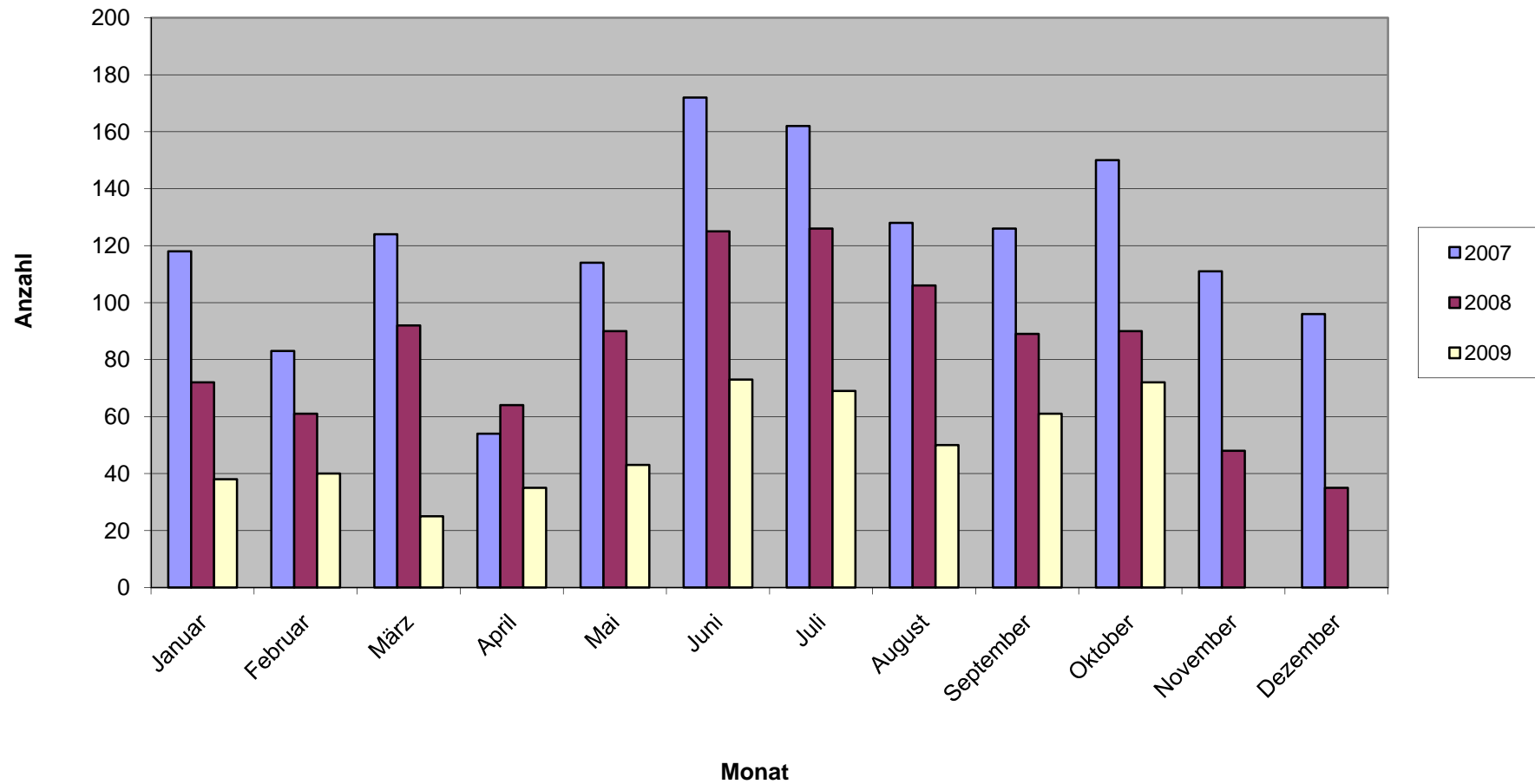
Nächtliche Flugbewegungen

Flugbewegungen 22 bis 23 Uhr



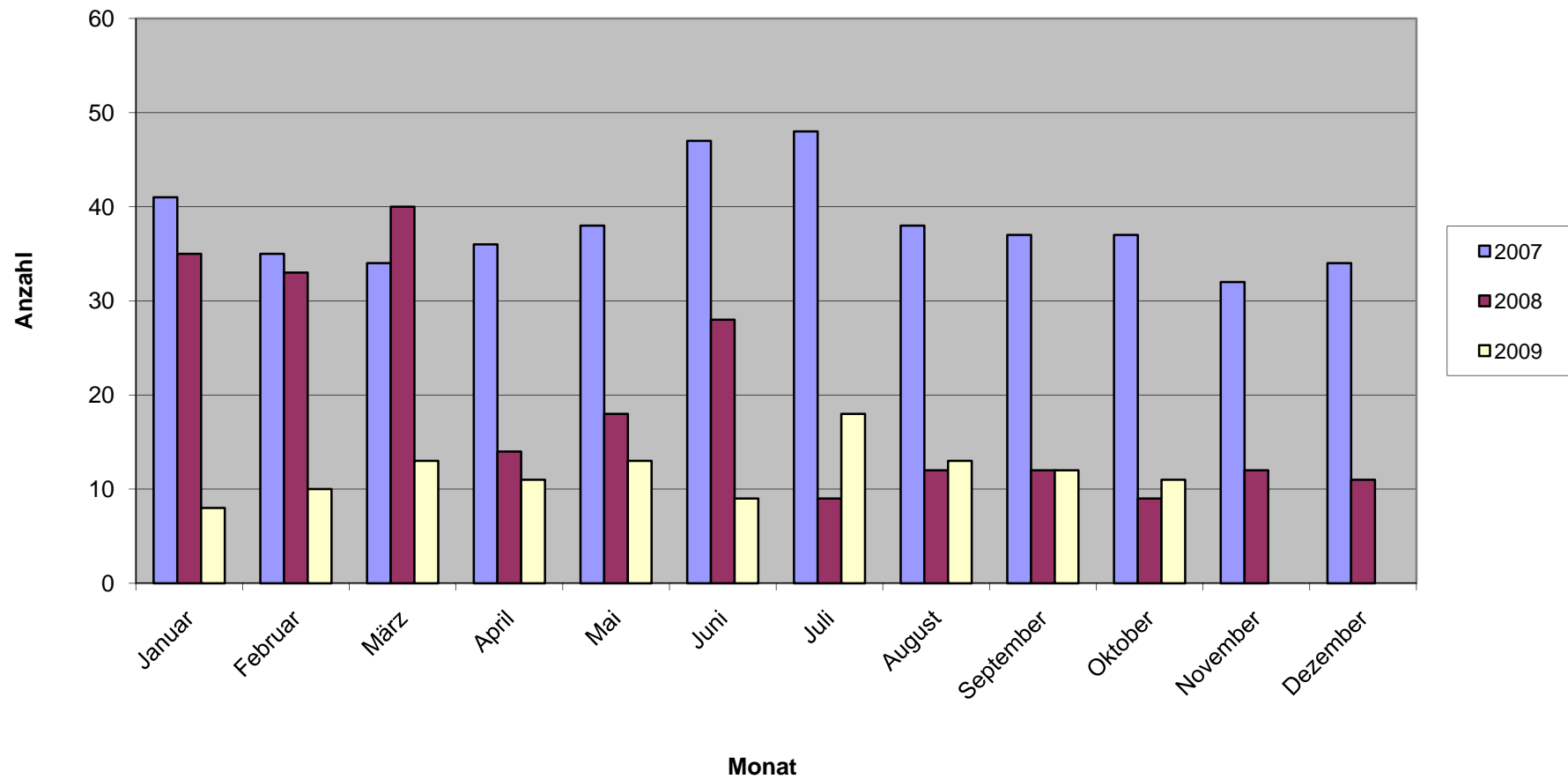
Nächtliche Flugbewegungen

Flugbewegungen 23 bis 24 Uhr



Nächtliche Flugbewegungen

Flugbewegungen 0 bis 6 Uhr



Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen



Jahr	Anträge	Genehmigungen	Ablehnungen	In Anspruch genommen
2008	42	29	13	17
2009	33	19	14	13
bis heute				

Fluglärmschutzkommission

Überprüfung des Lärmkontingents 2009



Dipl. Ing. Axel Schmidt, 11.12.2009



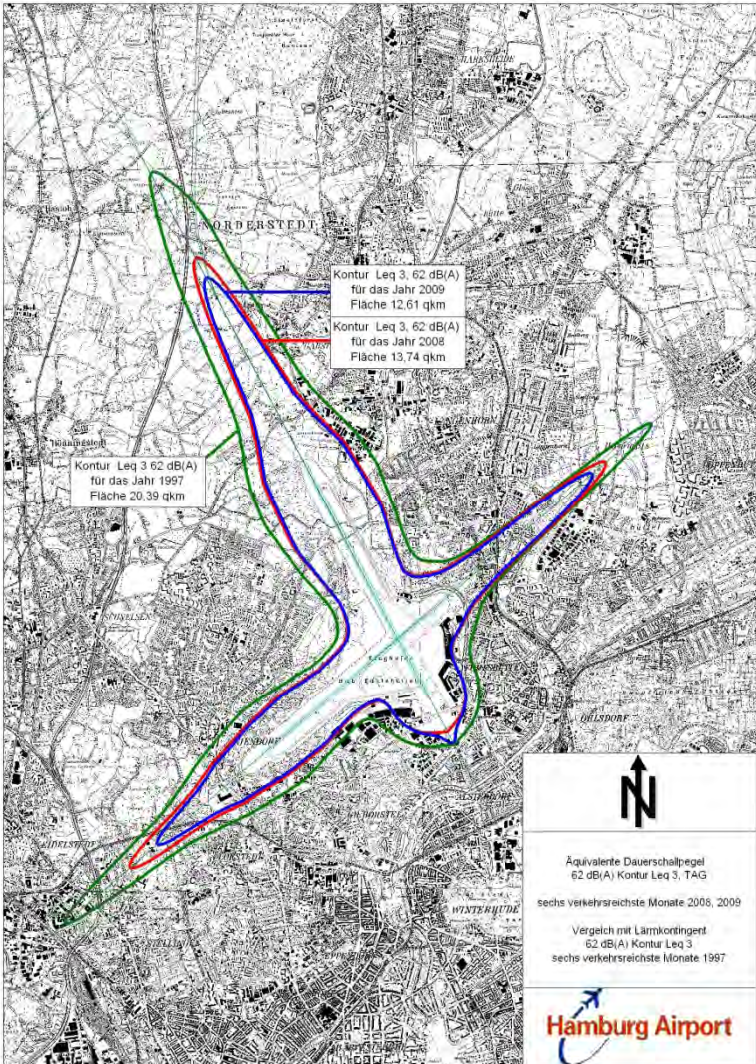
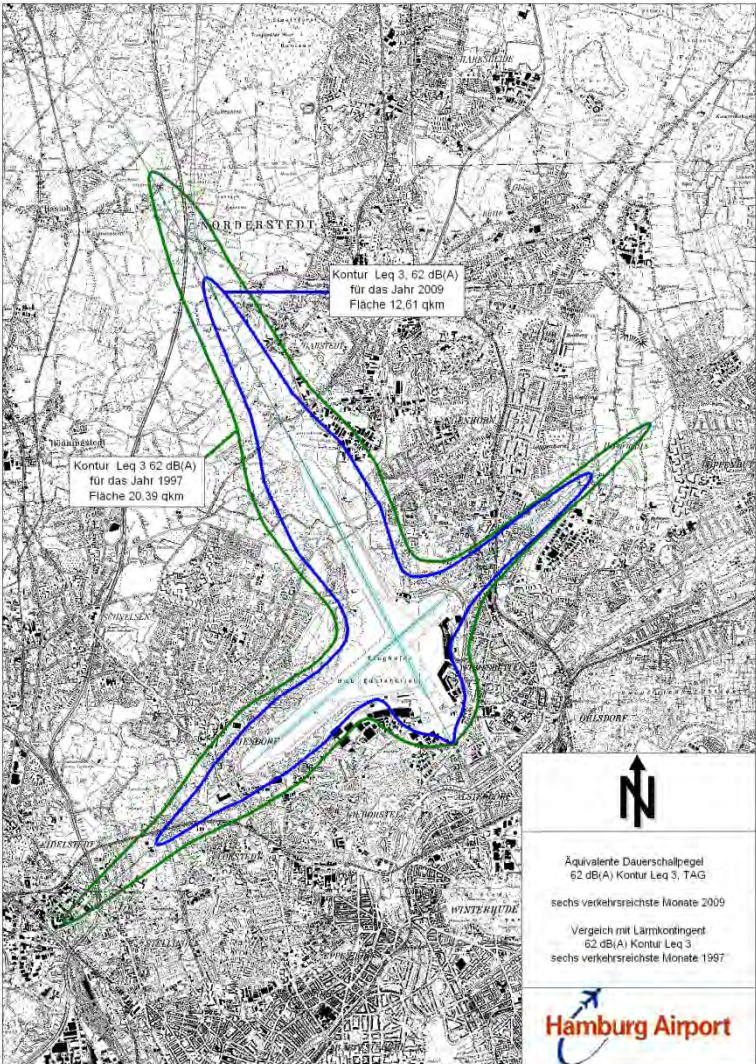
Entwicklung Lärmkontingent 1997 - 2009



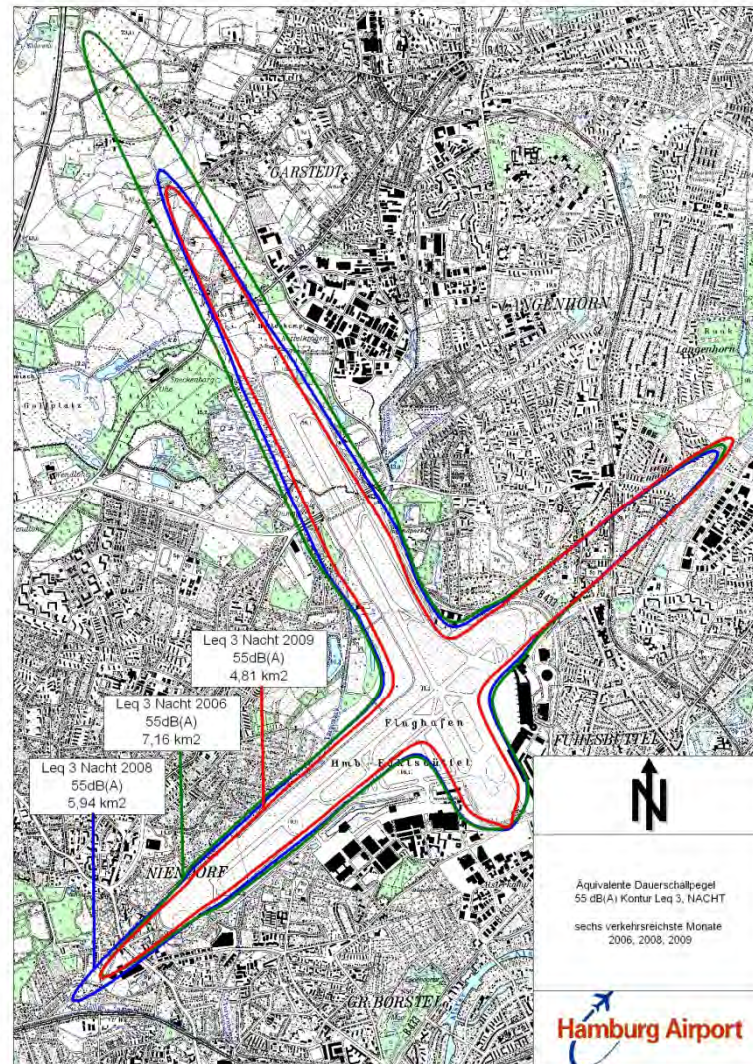
Lärmkontingent Hamburg Airport
 Kontur Leq 3 , 62 dB(A) (6 verkehrsreichste Monate)

	Basisjahr		1997		1999					
	DLR	DLR	DLR	DLR	DLR	DLR	DLR	DLR	DLR	DLR
real (IST) Verteilung	20,39 qkm	16,56 qkm								
Korrektur auf 1997	20,39 qkm	16,71 qkm								
	2000			2001			2002			
	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG		
		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA	
real (IST) Verteilung	13,10 qkm	X	13,10 qkm	X	X	11,93 qkm	X	11,76 qkm	11,60 qkm	
Korrektur auf 1997	13,39 qkm	X	X	X	X	X	X	X	X	
	2003			2004			2005			
	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG		
		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA	
real (IST) Verteilung	X	11,19 qkm	11,21 qkm	X	11,50	11,70	X	12,00	12,20	
Korrektur auf 1997	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	2006			2007			2008			
	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG		
		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA	
real (IST) Verteilung	X	13,3 qkm	13,2 qkm	X	14,01 qkm	13,9 qkm	X	13,56	13,74	
Korrektur auf 1997	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	2009									
	DLR	FHG								
		Soundplan	CadnaA							
real (IST) Verteilung	X	12,43	12,61							
Korrektur auf 1997	X	X	X							

Berechnung Lärmkontingent 2009



Berechnung Nacht 2009 im Vergleich mit 2006 und 2008



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!





Umsetzung des FluglärmG in Hamburg

Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Hans-Heinrich Wendland (IB20)

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Immissionsschutz und Betriebe (IB)
Abteilung IB2 „Lärmbekämpfung“



Ziel: Sicherstellung baulicher Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutzes zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und Belästigungen durch Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen

- Festsetzung des Lärmschutzbereiches durch Rechtsverordnung der Landesregierung
- Gliederung des Lärmschutzbereiches in 3 Schutzzonen (Beispiel: bestehender ziviler Flugplatz)
 - Tag-Schutzzone 1 [$L_{Aeq\ Tag} = 65\text{ dB(A)}$]
 - Tag-Schutzzone 2 [$L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$]
 - Nacht-Schutzzone [$L_{Aeq\ Nacht} = 55\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal } 57\text{ dB(A)}$]
- Bauverbote, Entschädigungen sowie Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen
- Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches
- Regelung der Einzelheiten durch 3 Rechtsverordnungen

1. FlugLSV

- regelt die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen
- verweist auf **AzD** und **AzB** im Bundesanzeiger (BAnz. Nr. 195a vom 19.11.08)
- in Kraft (veröffentl. BGBl. I, S. 2980 vom 29.12.08)

2. FlugLSV (Schallschutzmaßnahmenverordnung)

- beinhaltet bauakustische Anforderungen und Erstattungsregelungen sowie eine Höchstkostenverordnung
- in Kraft (veröffentl. BGBl. I, S. 2992 vom 14.09.09)

3. FlugLSV (Entschädigungsverordnung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches)

- nur bei Neubau oder wesentlicher Änderung
- z.Zt. in Vorbereitung

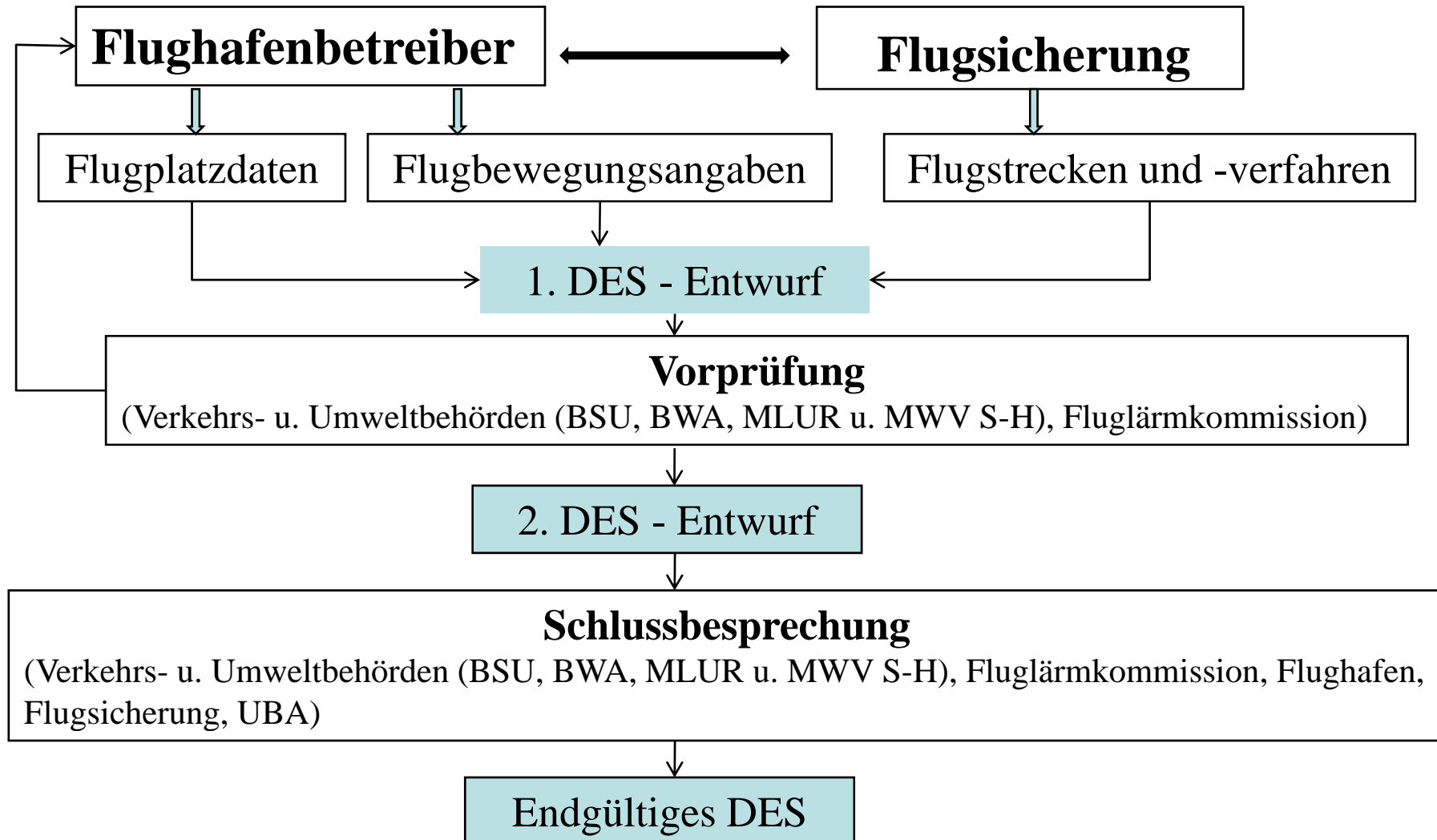
(speziell: Festsetzung des Lärmschutzbereiches)

- **Datenbereitstellung** nach § 11 FluglärmG: Flugplatzhalter (Flughafen Hamburg GmbH) in Zusammenarbeit mit der Flugsicherung (DFS - Deutsche Flugsicherung GmbH), Datenübergabe in Form eines Datenerfassungssystem – DES nach AzD
- **Prüfung** der vorgelegten Daten über den Flugbetrieb und **Berechnung des Lärmschutzbereiches** nach § 3 FluglärmG: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)
- **Festsetzung des Lärmschutzbereiches durch Landesverordnung** nach § 4 FluglärmG: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)

über die Erarbeitung der Lärmkarten zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach § 4 FluglärmG für den Flughafen Hamburg (vom 22.12.2008)

- BSU veranlasst gemeinsame Überprüfung der vom Betreiber vorgelegten Daten durch die zuständigen Behörden der FHH und S-H
- BSU gibt die Daten nach Überprüfung frei und veranlasst die Erstellung der Lärmkarten
- S-H stellt für die zu kartierenden Bereiche des Landes die notwendigen Kartengrundlagen einschließlich Geländemodell zur Verfügung
- BSU übergibt der zuständigen Stelle S-H die Lärmkarte und dazugehörige Daten in der Form, dass S-H diese für das Verordnungsgebungsverfahren zur Festsetzung des Lärmschutzbereiches verwenden kann
- FHH und S-H stimmen die Festsetzung der Lärmschutzbereiche an der Landesgrenze miteinander ab
- Regelungen zur Kostenteilung

Verfahren zur Erarbeitung des DES



Ermittlung der Lärmschutzbereiche

Vorbereitungen zur Berechnung gemäß Fluglärmgesetz



Dipl. Ing. Axel Schmidt, 11.12.2009



Koordinatentransformation UTM / WGS 84 gemäß AzB



	Gauß-Krüger im ETRS		Koord. im UTM 32 WGS 84 / ERRF 89	
	Rechts	Hoch	Rechts	Hoch
1 BA05	3563770,89	5943857,76	32563745,38	5941480,21
2 BA15	3564477,89	5947893,38	32564452,1	5945514,22
3 BA23	3566241,34	5945969,42	32566214,84	5943591,03
4 BA33	3566197,62	5944655,72	32566171,14	5942277,85
5 FHBP	3565370,49	5945225,04	32565344,34	5942846,9
6 HLP1	3566243,667	5944859,737	32566217,17	5942481,79
7 HLP2	3565143,509	5944694,681	32565117,45	5942316,80
8 HLP3	3565977,709	5944559,611	32565951,32	5942181,78
9 POS15	3566421,606	5945467,794	32566395,04	5943089,60
10 POS16	3566424,983	5945415,681	32566398,41	5943037,51
11 POS17	3566429,046	5945367,044	32566402,47	5942988,89
12 POS18	3566432,323	5945317,857	32566405,75	5942988,89
13 POS19	3566437,447	5945268,94	32566410,87	5942988,89
14 POS20	3566433,407	5945219,412	32566410,87	5942988,89
15 POS31	3566379,134	5945151,117	32566410,87	5942988,89
16 POS32	3566351,692	5945151,117	32566410,87	5942988,89
17 POS37	3566322,471	5945151,117	32566410,87	5942988,89
18 POS38	3566322,471	5945151,117	32566410,87	5942988,89
19 POS39	3566322,471	5945151,117	32566410,87	5942988,89
20 POS4	3566322,471	5945151,117	32566410,87	5942988,89
21 POS40	3566322,471	5945151,117	32566410,87	5942988,89
22 POS41	3566322,471	5945151,117	32566410,87	5942988,89
23 POS42	3566322,471	5945151,117	32566410,87	5942988,89
24 POS43	3566322,471	5945151,117	32566410,87	5942988,89
25 POS44	3566322,471	5945151,117	32566410,87	5942988,89
26 POS45	3566322,471	5945151,117	32566410,87	5942988,89
27 POS46	3566322,471	5945151,117	32566410,87	5942988,89
28 POS47	3566498,998	5944574,394	32566472,4	5942196,56
29 POS48	3566519,332	5944536,176	32566492,72	5942158,36
30 POS5	3566397,95	5945662,743	32566371,39	5943284,47
31 POS51	3566232,372	5945609,608	32566205,88	5943231,36
32 POS52	3566212,013	5945573,244	32566185,53	5943195,01
33 POS53	3566179,218	5945546,954	32566152,75	5943168,73
34 POS54	3566146,01	5945520,81	32566119,55	5943142,60
35 POS55	3566112,946	5945494,57	32566086,5	5943116,37

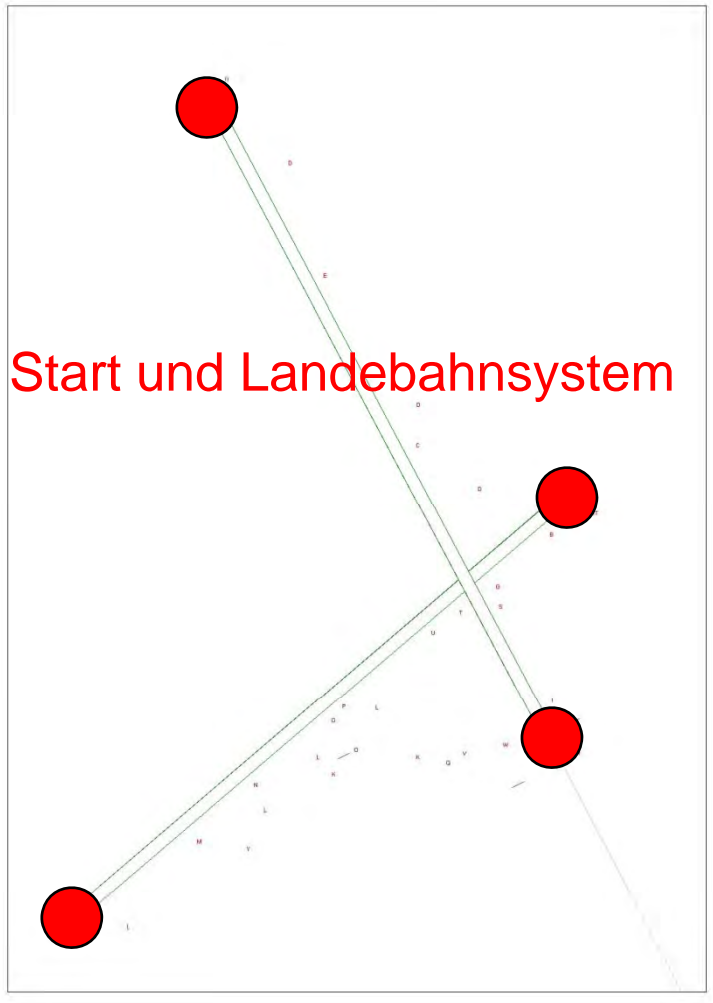
**ca. 140 Koordinatentransformationen für
Abstellpositionen / Navigationsanlagen
usw.**



Einpflügen von Flughafendaten aus Luftfahrthandbuch (AIP) gemäß AzB in das Berechnungsprogramm (CadnaA)



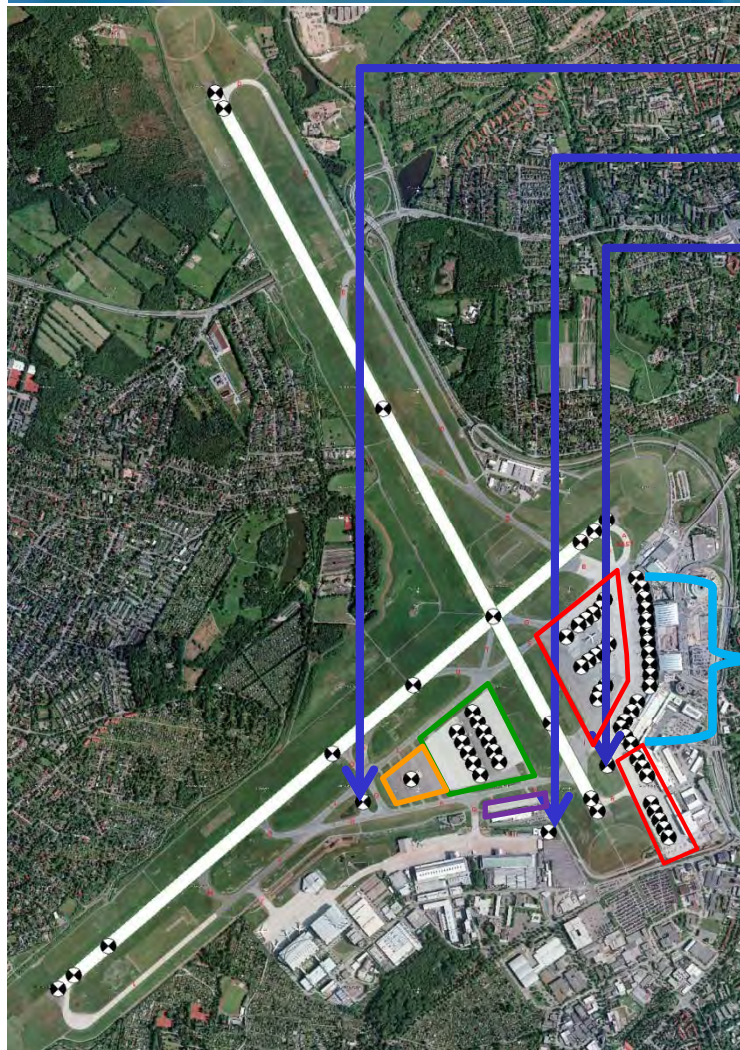
Start und Landebahnsystem



Start/Landebahn	
Typ:	Normal
Clone von:	
Bezeichnung:	05
vorhanden/geplant:	vorhanden
Rechtweis. Richtung:	49°28'38.000"
effektive Länge (m):	2952.00
Bahnbezugspunkt (Gauß-Krüger):	
Rechtswert X:	32564980.11
Hochwert Y:	5942535.60
Abstand vom Bahnbezugspunkt:	
Startpunkt:	1531.00
Landeschwelle:	1326.00
Abstand Landeschwelle/Dichteknickpunkt	
SigmaS - SigmaA:	1500.00



Einpflügen der Flughafendaten in das Berechnungsprogramm (CadnaA)



HLP 1

HLP 2

HLP 3

Pierpositionen

Aussenpositionen Vorfeld 1

Vorfeld 2

Vorfeld 2

Allgemeine Luftfahrt

Vorfeld 4



Bezeichnung	ID
GPS Landung	5
ILS Landung	5
GPS Landung	15
ILS Landung	15
SID Start 23	LBE 7B
SID Start 33	LBE 7G
SID Start 05	LBE 8C
SID Start 15	LBE 8D
SID Start 23	LUB 7B
SID Start 15	LUB 7D
SID Start 33	LUB 7G
SID Start 23	LUB 7H
SID Start 05	LUB 8C
SID Start 23	WSR 7B
SID Start 05	WSR 8C
SID Start 33	WSR 8G
SID Start 15	WSR 9D
SID Start 23	AMLUH 5B
SID Start 15	AMLUH 5D
SID Start 33	AMLUH 5G
SID Start 05	AMLUH 8C
SID Start 05	BASUM 8C
SID Start 33	BASUM 8G
SID Start 23	BASUM 9B
SID Start 15	BASUM 9D
SID Start 23	DLE 7B
SID Start 15	DLE 7D
SID Start 33	DLE 7G
SID Start 05	DLE 8C
SID Start 23	EKERN 5B
SID Start 33	EKERN 5G
SID Start 23	EKERN 5H
SID Start 15	EKERN 6D
SID Start 05	EKERN 7C
SID Start 23	IDEKO 2B
SID Start 15	IDEKO 2G
SID Start 33	IDEKO 2G
SID Start 05	IDEKO 3C

Bezeichnung	ID
NDB Landung	15
GPS Landung	23
ILS Landung	23
NDB Landung	23
GPS Landung	33
LOC Landung	33
NDB Landung	33

Bezeichnung	ID
Helipad	1
Helipad	2
Helipad	3

Eingearbeitet sind:

34 Startrouten

11 *Landerouten*

3 Helipads
incl. Start- und
Landerouten

z.Zt. Nur gerade An- und Abflüge.
Daten der DFS können aber
(bei AzD-Konformer Lieferung) zeitnah
eingearbeitet werden.

Rollkonzept von den einzelnen Abstellpositionen - Start / Landung



**Rollkonzept für 39
Abstellpositionen
auf dem Vorfeld 1
(FERTIG EINGEARBEITET)**

**ca. 430 Rolllinien
für Landungen
(FERTIG EINGEARBEITET)**

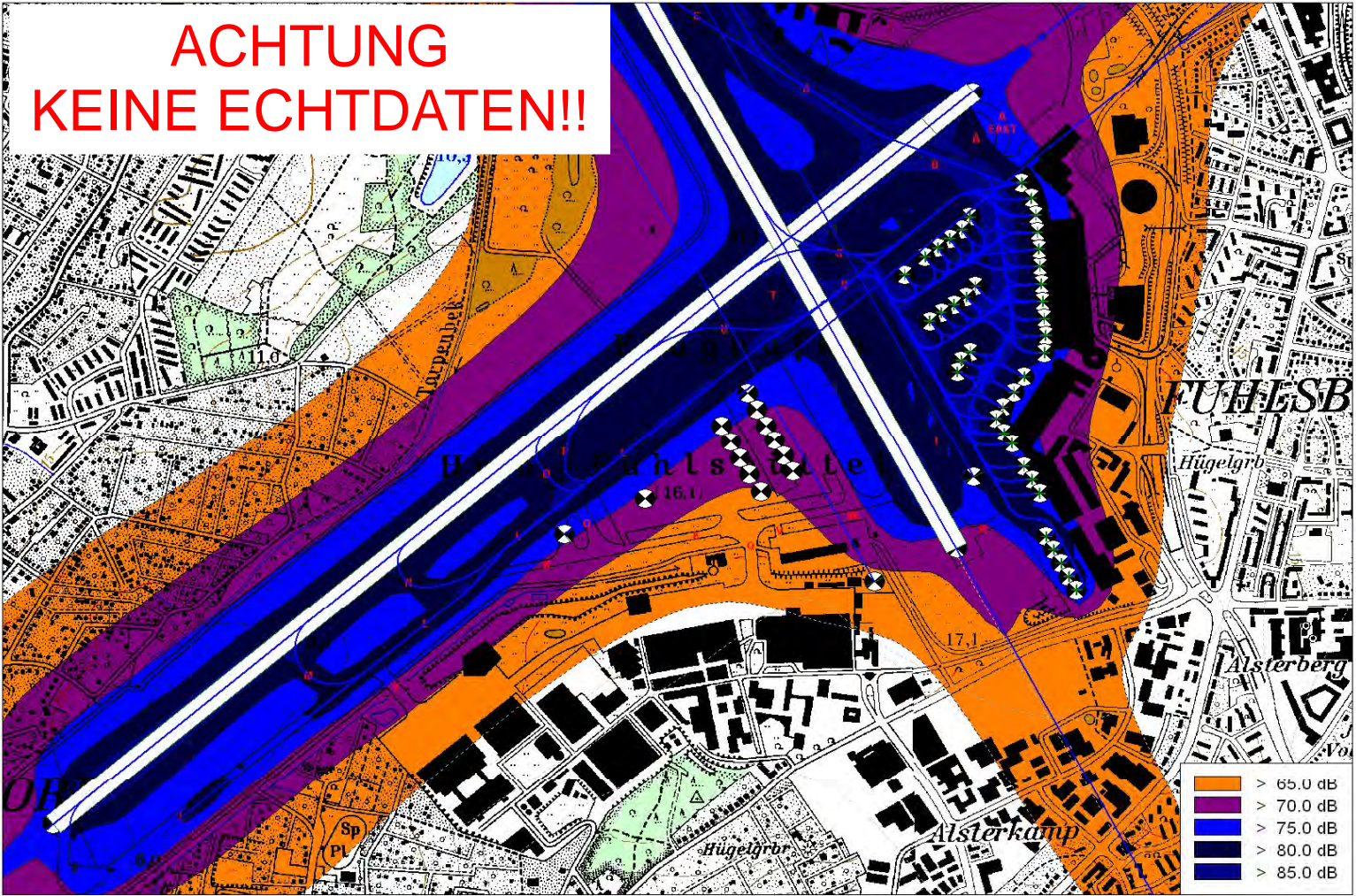
**weitere
ca. 430 Rolllinien
für Starts
(zum Teil eingearbeitet)**



Berechnung nach AzB / Auswirkungen der Rollbewegungen am Boden



**ACHTUNG
KEINE ECHTDATEN!!**



Umfang des Datenerfassungssystems (DES) nach AzD



5.2	Flugplatzdaten	5.2.5	Rollbahnen	5.4.2	Rollen mit Flugzeugen zur Abstellposition (Anflug-Rollweg)
5.2.1	Flugplatz	Bezeichnung	vorn	5.4.2.1	Streckenbeschreibung
	Name				L-23 V1 Pier POS-16
	ICAO-Flugplatzcode				23
5.2.2	Flugplatzbezugspunkt				
	geographische Breite				
	UTM Zone 32 (E)				
5.2.3	Flugplatzhöhe über Meer				6
5.2.4	Start- und Landebahn				Korridorbreite am Ende des Abschnitts [m]

Umfang des Datenerfassungssystems

z.Zt. ca. 1.700 DIN A4 Seiten

Geschätzter Umfang

ca. 2.500 Seiten

1.	Bezeichnung					
2.	vorhanden/geplant für Jahr					
3.	rechtweisende Richtung [°] geographisch Nord (WGS84) Gitter-Nord UTM Zone 32 (ETRS89)					
4.	Gesamtlänge	2952.0	L-05 V1 Pier POS-31			
5.	Koordinaten des Bahnbezugspunktes geographische Koordinaten (WGS84) UTM-Koordinaten Zone 32 (ETRS89)	32564980 5942535	L-05 V1 Pier POS-38			
			L-05 V1 Pier POS-39			
6.	Rechts- und Hochwertdifferenz des Bahnbezugspunktes vom Flugplatzbezugspunkt [m]	delta R 364.2 delta H 311.3	L-05 V1 POS-72			
			L-05 V1 POS-71			
			L-05 V1 POS-64			
			L-05 V1 POS-63			
			L-05 V1 POS-62			
			L-05 V1 POS-61			
			L-05 V1 Pier POS-16			
			L-05 V1 Pier POS-17			
7.	Abstand des Startpunktes vom Bahnbezugspunkt [m]	-1531.0	L-05 V1 Pier POS-18			
8.	Abstand der Landeschwelle vom Bahnbezugspunkt [m]	1326.0				



Was fehlt noch?



- komplette Eingabe der Rollbewegungen für den Start
- Beschreibungen der Flugrouten gemäß AzD
(Beschreibung und Lieferung durch DFS)
- Eingabe der Flugrouten
- Prognosedaten für das Jahr 2020
 - (Entwicklung einer neuen Software durch Flughafen Hamburg - FERTIG)
 - In Arbeit (Fertigstellung vorauss. Dezember 2009 / Januar 2010)
- Eingabe der Prognosedaten
- Übermittlung von QSI Daten und vollständiges DES an zuständige Landesbehörde
- Getrennte Berechnung mit verschiedenen Berechnungsprogrammen Flughafen Hamburg / Umweltbehörde (BSU)
- Ausweisung Lärmschutzbereiche / Landesverordnung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!





Stand der Lärmaktionsplanung in Hamburg

***195. Sitzung der Fluglärmschutzkommission
am 11.12.2009***

Hans-Heinrich Wendland

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Ziele:

- a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von **Lärmkarten** nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;
- b) Sicherstellung der **Information der Öffentlichkeit** über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;
- c) auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von **Aktionsplänen** durch die Mitgliedstaaten **mit dem Ziel, den Umgebungslärm** so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, **zu verhindern** und **zu mindern** und die **Umweltqualität** in den Fällen **zu erhalten**, in denen sie zufriedenstellend ist.

Zeitplan der Umsetzung in Hamburg



25. Juni 2002	EG-Umgebungslärmrichtlinie
24. Juni 2005	Umsetzung ins Deutsche Recht (BImSchG §§ 47a bis f)
06. März 2006	Lärmkartierungsverordnung – 34. BImSchV
02. Juli 2007	Fertigstellung und Veröffentlichung der Lärmkarten für Hamburg
Herbst 2007	Leitfaden zur Aufstellung des Lärmaktionsplans für den Ballungsraum Hamburg (Festlegung des Vorgehens)
Januar 2008	Auftrag an ein Gutachterkonsortium zur Erarbeitung des Strategischen Aktionsplans Hamburg (1. Ebene)
April – Juli 2008	Lärmforen (Öffentlichkeitsbeteiligung 1. Ebene)
Sept. 2008	Fertigstellung des Strategischen Aktionsplans Hamburg
Nov. 2008	Abstimmungsverfahren
Dez. 2008	Senatsbefassung
Dez. 2008	Meldung an BMU
Januar 2009	Meldung an EU-Kommission
2009 - 2010	Lärmforen in allen Bezirken (Öffentlichkeitsbeteiligung 2. Ebene)
2010 – 2011	Bewertung und Prüfung aller Lärminderungsansätze
2011 - 2012	Zusammenfassung aller Maßnahmenpläne zu einem Aktionsplan für den Ballungsraum Hamburg; Vorlage Senat und Bürgerschaft
2013	Meldung an die EU-Kommission

Zwei Bearbeitungsebenen:

Gesamtstädtische Ebene (Ballungsraum) –
Minderungsmaßnahmen für bezirks- oder
grenzüberschreitende Quellen

Strategischer Lärmaktionsplan (Handlungskonzepte)

Bezirkliche Ebene

Minderungsmaßnahmen für lokale, innerhalb der Bezirke
liegende Lärmquellen

(Konkrete Maßnahmenempfehlungen)

I. Stufe (abgeschlossen) :

- 3 Lärmforen (gesamtstädtischer AP) (April bis Juli 2008)
- Informationsveranstaltungen für Gemeinden des Ballungsraums gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein (2008)
- Information in der Fluglärmschutzkommission (2007 / 2008 / 2009)
- Abschluss: Strategischer Lärmaktionsplan mit Handlungskonzepten (Ende 2008)

- Entwicklung eines gesamtstädtischen Verkehrsmodells
- Geschwindigkeitskonzept (gesamtstädtisch)
- LKW – Führungskonzept
- Weiterentwicklung einer P + R – Strategie für den Ballungsraum Hamburg
- Konzept zur Vermeidung und Minderung von Lärmkonflikten in der Bauleitplanung
- Entwicklung von Konzepten zum betrieblichen Mobilitäts- und Lärminderungsmanagement
- Entwicklung eines Schallschutzprogramms zur Reduzierung der Lärmbelastung an hoch belasteten Schienenwegen
- Entwicklung eines Lärmschutzprogramms für bestehende Straßen in der Baulast des Landes
- Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms

II. Stufe:

Jeweils mindestens 2 Lärmforen (Öffentlichkeitsbeteiligung) in jedem Bezirk

1. Runde Lärmforen bereits in allen Bezirken erfolgt
2. Runde erst nach Auswertung und fachlicher Prüfung der vorliegenden Hinweise, Empfehlungen und Vorschläge
3. Zusätzlich weiteres Forum „Aktionsplan Fluglärm“ mit den Gemeinden Schleswig-Holsteins und den betroffenen Bezirken Hamburgs geplant

Fluglärmschutzkommission

Einführung emissionsabhängiger Landeentgelte



Dipl. Ing. Axel Schmidt, 11.12.2009



Aktuelle Klimadiskussion und deren Auswirkungen auf den Luftverkehr

- Neben den Lärmemissionen rückt zunehmend die lokale Luftqualität in das Bewusstsein der Öffentlichkeit.
- Die emissionsabhängigen Flughafenentgelte sollen die Airlines anreizen, umweltfreundlichere Triebwerke bzw. Flugzeuge einzusetzen, um so die lokale Luftqualität zu verbessern.
- Am 01.01.2008 startete ein dreijähriges Pilotprojekt zur Einführung emissionsabhängiger Flughafenentgelte an den Flughäfen Frankfurt und München. Hierbei werden Luftfahrzeuge mit einem Flughafenentgelt pro Emissionswert belegt.
- Die Gestaltung der emissionsabhängigen Flughafenentgelte des Flughafens Hamburg erfolgt in enger Anlehnung an das Pilotprojekt. Die Emissionswerte der einzelnen Flugzeuge werden aus dem Pilotprojekt übernommen.
- Die neuen Erlöse aus den emissionsabhängigen Flughafenentgelte werden in Summe durch das Senken anderer Flughafenentgelte ausgeglichen („Ergebnisneutralität“). Airlines mit emissionsarmen Flugzeugflotten können eine Senkung der Flughafenentgelte erwarten (und umgekehrt).

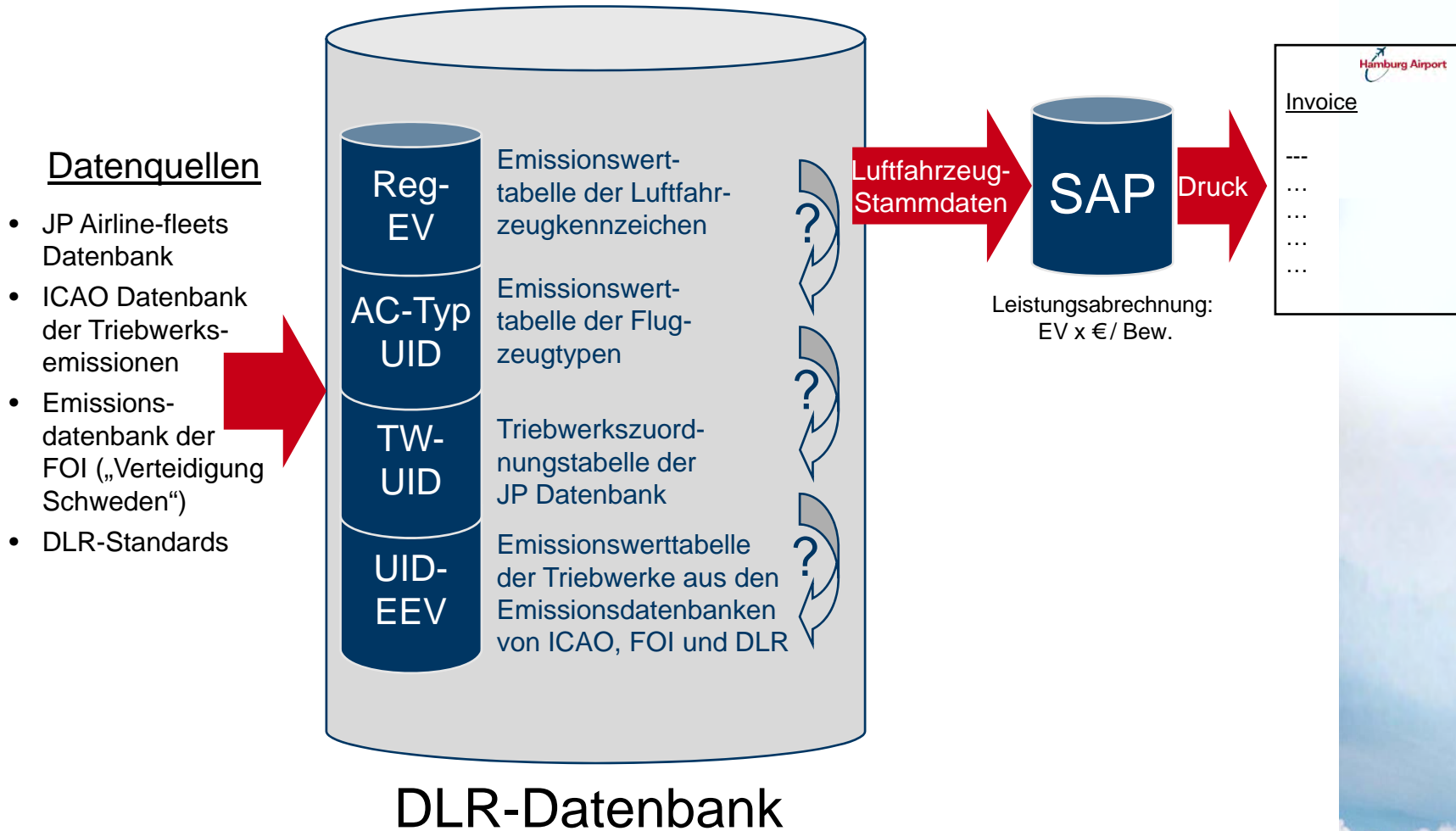
Grundlagen für die Berechnung emissionsabhängiger Flughafentgelte

- Die Gestaltung der emissionsabhängigen Flughafentgelte beruht auf der Recommendation ECAC/27-4 der European Civil Aviation Conference (ECAC) aus dem Juni 2003.
- Der Vorschlag sieht vor, die emissionsabhängigen Flughafentgelte in Abhängigkeit von dem bodennahen Stickoxid- und Kohlenwasserstoffausstoß eines Luftfahrzeugtriebwerkes festzulegen. Hierbei werden Zeitanteile und Triebwerkschubniveaus aus dem sogenannten "LTO-Zyklus" (Landing and Take-off Cycle) der International Civil Aviation Organization (ICAO) übernommen.
- Im Rahmen des Pilotprojektes werden für einem "LTO-Zyklus" pro Luftfahrzeug 3 Euro pro Emissionswert berechnet. Der Emissionswert (= EV für Emission Value) ist von den Triebwerken eines Luftfahrzeuges abhängig.
- Beispiel:
A320 mit EV von 6,726 Emissionsentgelt: $6,726 * 3 \text{ Euro} = 20,18 \text{ Euro}$
A320 mit EV von 15,432 Emissionsentgelt: $15,432 * 3 \text{ Euro} = 46,13 \text{ Euro}$

Gestaltung der Emissionsentgelte am Flughafen Hamburg

- Die emissionsabhängigen Flughafenentgelte werden ab dem 01.01.2010 berechnet.
- Der Preis von drei Euro pro Emissionswert aus dem Pilotprojekt wird wie die weiteren Start- und Landeentgelte auf Start und Landung aufgeteilt, d.h. 1,50 Euro pro Emissionswert bei einer Landung und bei einem Start.
- Flugzeuge mit einem maximalen Startgewicht kleiner gleich 2.000 Kilogramm werden pauschal, unabhängig vom Emissionswert, mit 0,25 Euro pro Start bzw. 0,25 Euro pro Landung belastet.
- Wenn es nicht möglich ist, den Emissionswert eines Flugzeugs zu bestimmen, beträgt das emissionsabhängige Flughafenentgelt 10% der von dem maximalen Startgewicht abhängigen Start- und Landeentgelte.
- Um die Einführung emissionsabhängiger Entgelte ergebnisneutral zu gestalten, werden die Lande- und Startentgelte, die vom maximalen Startgewicht abhängen, für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge von 2,65 Euro pro angefangene 1.000 kg MTOM auf 2,45 Euro gesenkt.

Ermittlung der Emissionswerte



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!





Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Postfach 11 21 09, 20421 Hamburg

An Herrn
Reimer Lange
Heinrich-Lohse-Str. 96

25452 Quickborn

Amt Wirtschaft, Hafen, Technologie
Luftverkehrsreferat
Referatsleitung

Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Telefon 040 - 428 41 - 1308 Zentrale - 428 28-0
E-Fax 040 - 42 79 41- 654

Ansprechpartner: Markus Pitz
Zimmer 228
E-Mail: markus.pitz@bwa.hamburg.de

20.11.09

Fluglärmenschutzkommission

hier: Ihr Schreiben vom 13. Oktober 2009

Sehr geehrter Herr Lange,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 13. Oktober 2009.

Hinsichtlich Ihrer Fragen 1) – 3) darf ich Sie an die Deutsche Flugsicherung GmbH verweisen, die sicherlich in dieser Sache Ihr unmittelbarer Ansprechpartner wäre.

Im Hinblick auf Ihre Fragen 4) – 8) möchte ich voranstellen, dass wir den gesetzlichen Auftrag der Fluglärmenschutzkommission außerordentlich ernst nehmen. Dieser Auftrag ist in § 32 b Abs. 1 LuftVG niedergelegt. Der Aufgabenbereich der Fluglärmenschutzkommission ist auf die Beratung der Genehmigungsbehörde sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle beschränkt. Dieser Beratungsauftrag ist allerdings nur dann einschlägig, wenn es um eine konkrete Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge geht. Die Erfüllung des gesetzlich vorgegebenen Auftrages sollte für alle Beteiligten eine Selbstverständlichkeit sein. In diesem Lichte fällt eine Einordnung Ihrer Anfrage schwer.

Zudem möchte ich in diesem Zusammenhang darauf verweisen, dass uns der Entwurf einer Klagschrift vorliegt, deren Inhalt auffällige Parallelen zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragen aufweist. Insoweit bitten wir um Verständnis, dass wir uns gegenüber

(potentiellen) Klagegegnern außergerichtlich nicht zur Sache äußern.

Schließlich darf ich auf unsere zuletzt in der 192. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission im Dezember letzten Jahres erfolgten Ausführungen zum Themenkreis „Bahnbenutzungsregelung“ verweisen. An unserer dort dargelegten Beurteilung halten wir, im Einklang mit der aktuellen Rechtslage, etwa der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) sowie der EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie (Richtlinie 2002/30/EG), weiterhin fest.

Sollten Sie dazu ergänzenden Gesprächsbedarf haben, stehe ich Ihnen telefonisch gerne jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Pitz

Fluglärmschutzkommission

Änderung von Abflugrouten



Dipl. Ing. Axel Schmidt, 11.12.2009

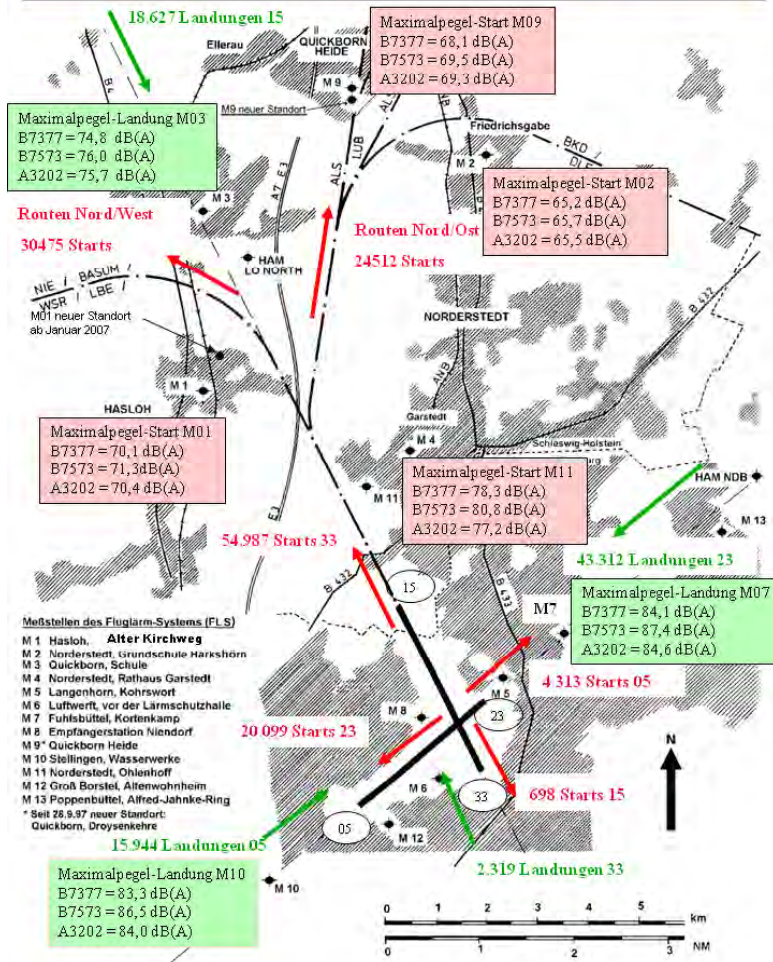


Bewegungsverteilung 2007 / 2008

Flugzeuge über 5,7t

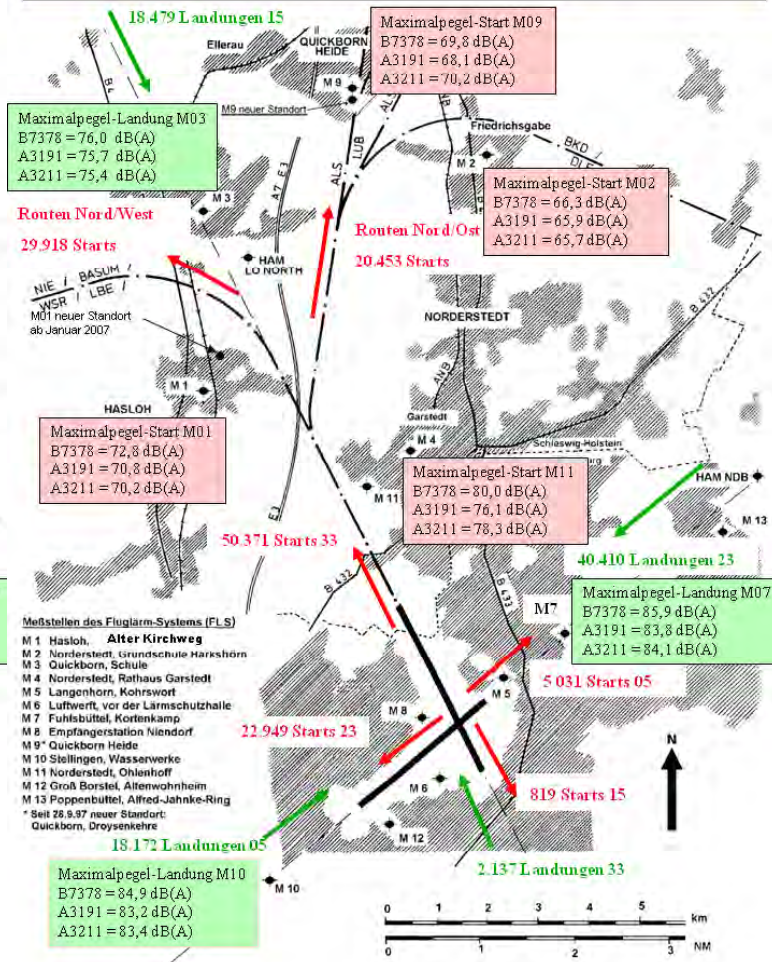


160.199 Flugbewegungen 2007, nur Flugzeuge über 5,7t
Maximalpegel für Starts und Landungen



2007

158.368 Flugbewegungen 2008, nur Flugzeuge über 5,7t
Maximalpegel für Starts und Landungen



2008

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

