

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 207
10.01.2013

Niederschrift

über die 207. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 14.12.2012

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder und als Gäste den neuen Leiter des Bezirksamtes Hamburg-Nord, Herrn Harald Rösler sowie Frau Dr. Gudrun Pieroh-Joußen als zukünftige neue Fluglärmenschutzbeauftragte. Außerdem begrüßt er Herrn Alexander Brückner als neues Mitglied und Nachfolger von Herrn Johannes Grützner. Die Kommission ist beschlussfähig.

TOP 1

Beschlussfassung über die Niederschrift der 206. FLSK-Sitzung am 19.10.2012

Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

TOP 2

Belästigungen durch Landeanflüge im Raum Duvenstedt (FLSK-Drs. 14/12)

Die Vertreterin des Bezirks Wandsbek berichtet, dass sich mehr als 700 Anwohner im Raum Duvenstedt durch den Lärm niedriger Landeanflüge - vermeintlicher Sichtanflüge - stark belastet fühlten und als Bürgerinitiative eine Änderung bewirken wollten. Daher fand am 20.11.12 ein Gespräch zwischen der Bürgerinitiative, dem Flughafen, der DFS und einem Vertreter der Dienststelle des Fluglärmenschutzbeauftragten statt. Um die bestehenden Begriffsverwirrungen, die zur Problematik beigetragen haben auch gegenüber der FLSK darzustellen, erklärt die Vertreterin der DFS den Unterschied zwischen Sichtanflügen und kurzen ILS-Anflügen (vgl. FLSK-Drs. 15/12). Sie beschreibt die Bedingungen für Sichtanflüge, bei dem Teile oder das gesamte Instrumentenanflugverfahren nicht angewendet werden und der Anflug mit Erdsicht erfolgt, die nur etwa 1% der Anflüge ausmachen. Die Behauptung, dass es eine Zunahme von Sichtanflügen nach der Bahnrenovierung gegeben habe, könne nicht bestätigt werden, dies zeige die Aufzeichnung der Flugspuren. Eine gewisse Bandbreite auf dem Endanflug sei für die Einfädelung der Flugzeuge unabdingbar, um das Verkehrsaufkommen an anfliegenden Luftfahrzeugen sicher, geordnet und flüssig – und separiert vom Abflugverkehr – abzuwickeln. Die Einfädelung auf den Endanflug erfolge verkehrabhängig in der Regel in einer Entfernung von 6-15 nautischen Meilen (NM) vom Aufsetzpunkt. Ohne Sichtanflüge oder kurze ILS-Anflüge würde sich der Verkehr komplett auf den Bereich rund um Bargteheide konzentrieren, also einen Bereich in nord-östlicher Entfernung von 10-20 NM. Nach ausführlicher Diskussion wird festgestellt, dass kein Handlungsbedarf bestehe, weil es keine Alternative gäbe. Allerdings besteht Einvernehmen darüber, dass eine transparente Darstellung notwendig ist, um den betroffenen Bürgern die Zusammenhänge zu verdeutlichen. Der Vertreter der FHG sagt dies zu und kündigt an, die Kommunikation verstärken zu wollen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3*Antrag der FHG auf Plangenehmigung Pier Süd Rückseite, Umgestaltung Vorfeld 1 Süd*

Die Vertreter der FHG stellen den Plan vor, mit dem die bestehenden veralteten Anlagen an die heutigen Bedürfnisse und die veränderte Verkehrsstruktur angepasst werden sollen (vgl. FLSK-Drs. 16/12). Dadurch würden 6 zusätzliche Positionen gewonnen, die den Passagieren den Einstieg in die Flugzeuge ohne Nutzung eines Busses ermöglichten und die vorhandenen Flächen besser genutzt. Mit der Maßnahme sei keine Kapazitätserhöhung vorgesehen sondern der heutige Standard im Hinblick auf die Prognosen würde gesichert und mehr Komfort für die älter werdende Bevölkerung angeboten. Es würden keine Positionen für größere Flugzeugmuster entstehen, entweder könnten 9 Code B Flugzeuge oder 6 Code C Flugzeuge gleichzeitig abgestellt werden. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung sei nicht nötig, weil sich im Rahmen der Vorprüfung gezeigt habe, dass die Änderungen unerheblich seien.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4*Überprüfung des Lärmkontingents 2012*

Der Vertreter der FHG berichtet, dass sich die 62 dB(A)-Kontur um 0,3 km² gegenüber dem Vorjahr verringert habe. Sie betrage für das Jahr 2012 ca. 12,9 km² (jährlicher Vergleich mit der Fläche von 20,39 km² mit dem 1997 festgelegten Maximalpegel). Außerdem habe man die 55 dB(A)-Kontur für den Nachtzeitraum berechnet und läge mit 4,68 km² kaum höher als 2011 mit 4,55 km². Die FHG beurteile dies als zufriedenstellendes Ergebnis. Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm teilt mit, dass er gleichwohl weitere Verbesserungen für wünschenswert halte.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5*Erörterung und Beschlussfassung über die FLSK-Drs. 01/12 vom 02. Januar 2012 „Frühmorgendliche Starts auf mehreren Startbahnen“*

Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm bringt erneut seinen Antrag von Januar 2012 ein (vgl. FLSK-Drs. 01/12), um nochmals an die DFS zu appellieren, zwischen 06.00 und 08.00 Uhr morgens nicht gleichzeitig mehrere Bahnen zu benutzen. Er habe inzwischen 8 Fälle dokumentieren können, die diese Vorgehensweise zeigten und möchte zur Erhaltung der Akzeptanz des Flughafens in der Bevölkerung die FLSK über seinen Antrag mit minimalen Änderungen (sind kursiv und unterstrichen dargestellt) beschließen lassen. Die Vertreterin der DFS weist darauf hin, dass es keine Rechtsgrundlage gäbe, nur eine Bahn nutzen zu dürfen und die Fluglotsen daher gelegentlich zur Vermeidung von Lärm von wartenden Flugzeugen mit laufenden Triebwerken eine zusätzliche Bahn anböten. Nach kurzer Diskussion ist die Kommission einverstanden und stimmt ab.

Antrag:**Frühmorgendliche Starts auf mehreren Startbahnen**

Die Firma DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wird gebeten, bei der Abwicklung des morgendlichen Flugverkehrs auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel die im Luftfahrthandbuch Deutschland AD 2 EDDH 1.9 unter dortiger Ziff. 2.1 bestimmten Regelungen weiterhin auch dergestalt einzuhalten, dass der abfliegende Verkehr in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 8.00 Uhr morgens nicht gleichzeitig über mehrere Bahnen geführt wird, es sei denn, die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse zwingen dazu.

Begründung:

1. Es ist immer wieder zu beobachten – zuletzt am 02. Januar 2012, 6.00 Uhr, dass der diensthabende Tower-Lotse um 6.00 Uhr morgens, d.h. unmittelbar nach Ablauf der Nachtflugbeschränkungen, abfliegenden Verkehr über zwei Startbahnen abwickelt – in der Regel Startbahn 33 und Startbahn 23 – ungeachtet dessen, dass die örtliche ATIS nur eine Startbahn für Abflüge und eine andere Startbahn für Landungen bestimmt.

Das führt dann regelmäßig dazu, dass unmittelbar um 6.00 Uhr morgens und in den Minuten danach neben der laut ATIS bestimmten Startbahn eine weitere Startbahn für ein oder zwei Abflüge und danach (entsprechend der ATIS) nicht mehr oder nur noch für Landungen benutzt wird. Typische Fälle dafür sind bei der Konfiguration S23/L15 ein einziger oder einige wenige Starts über Startbahn 33 und bei S33/L23 ein einziger oder einige wenige Starts über Startbahn 23. Ergebnis dessen ist, dass nicht nur die Anwohner unter dem Abflugsektor der gem. ATIS vorgesehenen Startrichtung um oder kurz nach 6.00 Uhr morgens, sondern (neben den Anwohnern unter dem Anflugsektor) zusätzlich auch noch die Anwohner unter der weiteren, im Widerspruch zu ATIS für einen einzigen oder einige wenige Starts verwendeten weiteren Startbahn aus dem Schlaf gerissen werden. Der Umstand allein, dass

um 6.00 Uhr morgens in der Regel mehrere Flugzeuge gleichzeitig abflugbereit sind und dass aus Flugsicherheitsgründen Mindestabstände zwischen den auf der vorgesehenen Startbahn abfliegenden Flugzeugen eingehalten werden müssen, rechtfertigt diese Handhabung ebenso wenig wie der Wunsch einzelner Luftfahrzeugführer, wegen zeitlicher Enge der geplanten Umläufe zwei oder drei Minuten Flugzeit einzusparen.

2. Die Bundesvereinigung hält dieses im Widerspruch zu den Bahnbenutzungsregeln stehende Prozedere für – offen gesagt – unsensibel aus folgenden Gründen: Der Flughafen Hamburg hat, anders als die meisten anderen deutschen Großflughäfen, wegen seines gekreuzten Bahnsystems die Möglichkeit, insbesondere in den sensiblen Tagesrandzeiten jeweils die Anwohner unter einer der drei beflogenen Start-/Landerichtungen von Fluglärm freizuhalten, also bei Start 33/Landung 23 den Bereich Niendorf, bei Start 23 und Landung 15 den Bereich Langenhorn und bei Start 23 und Landung 23 den Bereich Norderstedt/Quickborn/Hasloh. Die im Vergleich zu den übrigen deutschen Großflughäfen höhere Akzeptanz des Flughafens Hamburg bei der fluglärm betroffenen Bevölkerung hat eine wesentliche Ursache in der zeitweisen Schonung der Bevölkerung unter jeweils einer der drei üblicherweise beflogenen Richtungen, also in der Gewissheit/Erwartung der Bevölkerung, nicht **jeden** Morgen bereits unmittelbar zu Beginn des Flugbetriebes aus dem Schlaf gerissen zu werden. Dieser Akzeptanzbonus wird durch das geschilderte Verfahren leichtfertig und ohne Not verspielt, weil dann niemand mehr davon ausgehen und darauf vertrauen kann, dass früh morgens um 6.00 Uhr zumindest einer der drei An- /Abflugsektoren fluglärmfrei bleibt.

Der Beschluss dient dem Schutz aller fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger bei Starts auf der RWY 23 oder RWY 33 in der Zeit von 06.00h-08.00h, da jeweils nur über eine der beiden und nicht (durch wenige einzelne Starts) über beide RWYs gleichzeitig gestartet werden soll. Der Beschluss stellt ausdrücklich keinen Beschluss dar, die Starts in der genannten Zeit allein auf die RWY 33 festzulegen.

Die Kommission stimmt dem Antrag ohne Gegenstimme zu.

TOP 6

Verabschiedung des Fluglärmenschutzbeauftragten

Der Vorsitzende verabschiedet den Fluglärmenschutzbeauftragten der wegen Eintritts in den Ruhestand aus der FLSK ausscheidet und dankt ihm für die hervorragend geleistete Arbeit und sein hohes Engagement. Der Fluglärmenschutzbeauftragte bedankt sich ebenfalls und betont die stets gute Zusammenarbeit mit der FHG und der DFS.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 7

Verabschiedung des Vorsitzenden

Der stellvertretende Vorsitzende verabschiedet den Vorsitzenden, der aus der FLSK ausscheidet und bereits Anfang 2012 das Amt des Polizeipräsidenten von Hamburg übernommen hatte, aber bereit war, seine Aufgabe in der FLSK bis zur Wahl des Nachfolgers wahrzunehmen. Der stellvertretende Vorsitzende spricht Dank und Anerkennung für die außerordentlich konstruktive und angenehme Zusammenarbeit aus, die einvernehmliche Lösungen ermöglichte, wie sich beispielsweise auch bei der Aktualisierung der 40 Jahre alten Geschäftsordnung zeigte. Ein Vertreter der BWVI dankt ebenfalls für die ausgezeichnete Arbeit des Vorsitzenden und unterstreicht seine fabelhafte Fähigkeit zum Ausgleich bei dem schwierigen Interessenskonflikt zwischen dem Wirtschaftsfaktor Flughafen und dem Schutz der Bevölkerung vor Umweltauswirkungen. Der Vorsitzende bringt seine Zufriedenheit über das gelungene Zusammenwirken im Geist der Metropolregion sowie Anerkennung und Wertschätzung gegenüber den Mitgliedern und allen anderen Mitwirkenden der Kommission zum Ausdruck.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8

Wahl des neuen Vorsitzenden

Der Leiter des Bezirksamtes Hamburg-Nord ist einziger Kandidat und wird einstimmig gewählt. Er stellt sich kurz vor und erklärt, dass er sich auf die Zusammenarbeit und die neue Aufgabe freue.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 9*Sonstiges**9.1 Nebellandung*

Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm fragt nach einem Vorfall, bei dem kürzlich ein Flugzeug wegen Nebels auf dem Flughafen Hamburg nicht landen konnte und lange im Luftraum kreiste.

Dazu gab die Vertreterin der DFS folgende Erklärung nachträglich zu Protokoll:

Am 28.11.12 verschlechterte sich das Flugplatzwetter gegen 10:00 Uhr local derart, dass um 10:01 Uhr local der Allwetterflugbetrieb nach Stufe 2 (CAT II) und um 10:10 Uhr local nach Stufe 3 (CAT III) begonnen wurde. Der Fehlanflug des Luftfahrzeugs gegen 10:10 Uhr local erklärt sich dadurch, dass der Pilot die Landebahn nicht an dem notwendigen Höhenminimum sehen konnte. Diese Minima sind einerseits in den Anflugkarten fest definiert. Darüber hinaus haben Fluggesellschaften eigene "Company-procedures", die je nach Luftfahrzeugmuster unterschiedlich sein können. Außerdem hat jeder Pilot eigene Minima. Der Pilot dieser Maschine konnte also die Landebahn anhand seiner für ihn gültigen Minima nicht rechtzeitig sehen. Dass die Maschine danach so lange in der "Warteschleife" war, erklärt sich dadurch, dass bis 11:53 Uhr local die Stufe 3 aufrechterhalten wurde. Das Flugzeug landete um 12:05 Uhr local. Es ist nicht unüblich, dass vereinzelte Luftfahrzeuge oder Piloten keine Erlaubnis / Zulassung haben, bei Stufe 3 zu landen. Diese entscheiden im eigenen Ermessen, ob sie einen Ausweichflughafen anfliegen oder in Flugplatznähe im veröffentlichten Warteverfahren abwarten, ob das Wetter sich bessert.

9.2 Nächtliche Landung wegen Treibstoffmangel am 03.11.12

Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm beklagt die verspätete Landung nach 24.00 Uhr einer Chartermaschine aus Teneriffa. Die Maschine musste auf dem Hinweg wegen Treibstoffmangels in Sevilla zwischenlanden um zu tanken. Der Vertreter der Bundesvereinigung vermutet, dass der Pilot mit einer zu geringen Treibstoffmenge gestartet war und daher die Zwischenlandung und als Folge die nächtliche Verspätung selbst verschuldet hätte.

Dazu wurde vom Fluglärmschutzbeauftragten Folgendes ermittelt und nachträglich zu Protokoll gegeben:

Die betroffene Fluggesellschaft hat angegeben, dass das Flugzeug mit der maximalen Treibstoffmenge betankt war. Ungewöhnlich starke Gegenwinde hatten jedoch die Zwischenlandung unvermeidlich gemacht.

9.3 Point Merge

Es gibt an wenigen Flughäfen in Europa ein neues Anflugverfahren: Point Merge. In Frankfurt wird diskutiert, ob man es dort einführt. In der nächsten FLSK-Sitzung soll das Verfahren durch die DFS erläutert und berichtet werden, ob es für Hamburg relevant sein könnte.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Für die Niederschrift:

gez.

Antje Wilkens

Genehmigt:

gez.

Harald Rösler

Anwesenheitsliste 207. Sitzung der Fluglärmschutzkommission am 14.12.2012

(M) = Mitglied, (S) = Stellvertreter, X=anwesend

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
1 Bezirk Hamburg-Nord				
Kopitzsch (M)	Wolfgang	X	4286.56000	Wolfgang.kopitzsch@polizei.hamburg.de
Schepanski(S)	Kerstin		42804.2130	Kerstin.schepanski@hamburg-nord.hamburg.de
Grube (M)	Detlev	X	5213873	dgrube@wtnet.de
Schmidt (S)	Thorsten			Thorsten.schmidt@galnord.de
Carstensen (M)	Christian	X		Christian.carstensen@bsu.hamburg.de
Winkel (S)	Helgard			Hn3573590@hansenet.de
Nielsen (M)	Karin	X		nielsen.karin@web.de
Paetow (S)	Marco			Marco.paetow@votq.de
2 Bezirk Eimsbüttel				
Dr. Sevecke (M)	Torsten		42801.2001	Torsten.Sevecke@eimsbuettel.hamburg.de
Dittmer (S)	Jens	X	42801.3362	Jens.dittmer@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
Gallun (M)	Hans-Dieter		38900714	d.gallun@gallun.de
Seidlitz (S)	Roland			juroseid@aol.com
3 Bezirk Wandsbek				
Wendt (M)	Gudrun	X		gudrun.wendt@gmx.de
Seier (S)	Heinz Werner		60671041	hseier@t-online.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		53595.306	Hj.Grote@wtnet.de
Borchardt (S)	Hauke	X	53595.300	hauke.borchardt@Norderstedt.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
6 Gemeinde Hasloh				
Brummund (M)	Bernhard	X	04106.2582	gemeinde@hasloh.de
Walther (S)	Jürgen			gemeinde@hasloh.de
7 Stadt Quickborn				
Köppl (M)	Thomas	X	04106.611-200	thomas.koepl@quickborn.de
Hensel(S)	Klaus-H.		04106.81305	Hensel-k@arcor.de
8 Kreis Segeberg				
Dr. Hoffmann (M)	Georg	X	04551.951439	georg.hoffmann@Kreis-Segeberg.de
Schröder (S)	Matthias			matthias.schroeder@kreis-segeberg.de
9 Kreis Pinneberg				
Lange (M)	Reimer	X	04101.3052.0	R.Lange@gawron24.de
Matthies (S)	Erwin		04106.5118	
10 Bundesvereinigung gegen Fluglärm				
Kraft (M)	Gebhard	X	5204180	misterkrafthamburg@googlemail.com
Wiederhold (S)	Herwart		5206781	hwwa@wtnet.de
Saalfeld (M)	Hans	X	5203795	U.Saalfeld@hotmail.de
Schwarz (S)	Hans		5231122	NIG-Fluglaermschutz@wtnet.de
Dr. Schülke (M)	Claus	X	3860.3530	Clausschuelke@koethercollegen.de
von Lany (S)	Eberhard		04106.3485	EUH@VONLANY.DE
11 Deutsche Lufthansa AG / Lufthansa Technik				
Dr. Köhler (M)	Ines	X	069.696.28309	Ines.Koehler@dlh.de
Dietz (S)	Michael			
12 TUifly.com				
Budig (M)	Rudolf		0511.9727-245	Rudolf.budig@tuifly.com
Büntgen (S)	Jochen			Jochen.buentgen@tuifly.com
13 Deutsche Flugsicherung GmbH				
Schierhorn	Christine	X	040/507.117.100	christine.schierhorn@dfs.de
Hummert	Uwe		0421/5372153	uwe.hummert@dfs.de
14 Flughafen Hamburg GmbH				
Schmidt (M)	Axel	X	5075.1597	Aschmidt@ham.airport.de
Budde-Steinacker (S)	Volker	X	5075.2869	vbudde@ham.airport.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
15 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt				
Bönnighausen (M)	Günter		42840-8272	Guenter.boennighausen@bsu.hamburg.de
Mundt (S)	Stefan	X	42840-8303	Stefan.mundt@bsu.Hamburg.de
Dr. Schacht (M)	Uwe	X	42840-2412	Uwe.schacht@bsu.hamburg.de
16 Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein				
Schmidt(M)	Dennis	X	0431-988.4696	Dennis.Schmidt@wimi.landsh.de
Andresen (S)	Mona			Mona.andresen@wimi.landsh.de
17 Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
Grützner (M)	Johannes		0431-988.7362	Johannes.Gruetzner@mlur.landsh.de
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
Brückner (S)	Alexander	X	04347.704.773	Alexander.Brueckner@llur.landsh.de
18 Handelskammer Hamburg				
Beine (M)	Christine		3613.8314	Christine.Beine@hk24.de
19 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen				
Pitz	Markus		42841.1308	Markus.pitz@bwvi.hamburg.de
Zandke-Schaffhäuser	Birgit	X	42841.1362	Birgit.zandke-schaffhaeuser@bwvi.hamburg.de
Thiedig	Birgit		42841.1480	Birgit.thiedig@bwvi.hamburg.de
Seidel	Doris	X	42841.1388	Doris.seidel@bwvi.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				
Rösler	Harald	X	42804.2232	Harald.roesler@hamburg-nord.hamburg.de
Dr. Pieroh-Joußen	Gudrun	X	0251.411.1136	pierohg@brms.nrw.de

Sichtanflüge über Duvenstedt

207. FLSK Hamburg

14.12.2012



Was ist ein Sichtanflug / Visual Approach?

Ein Anflug eines IFR*-Fluges,

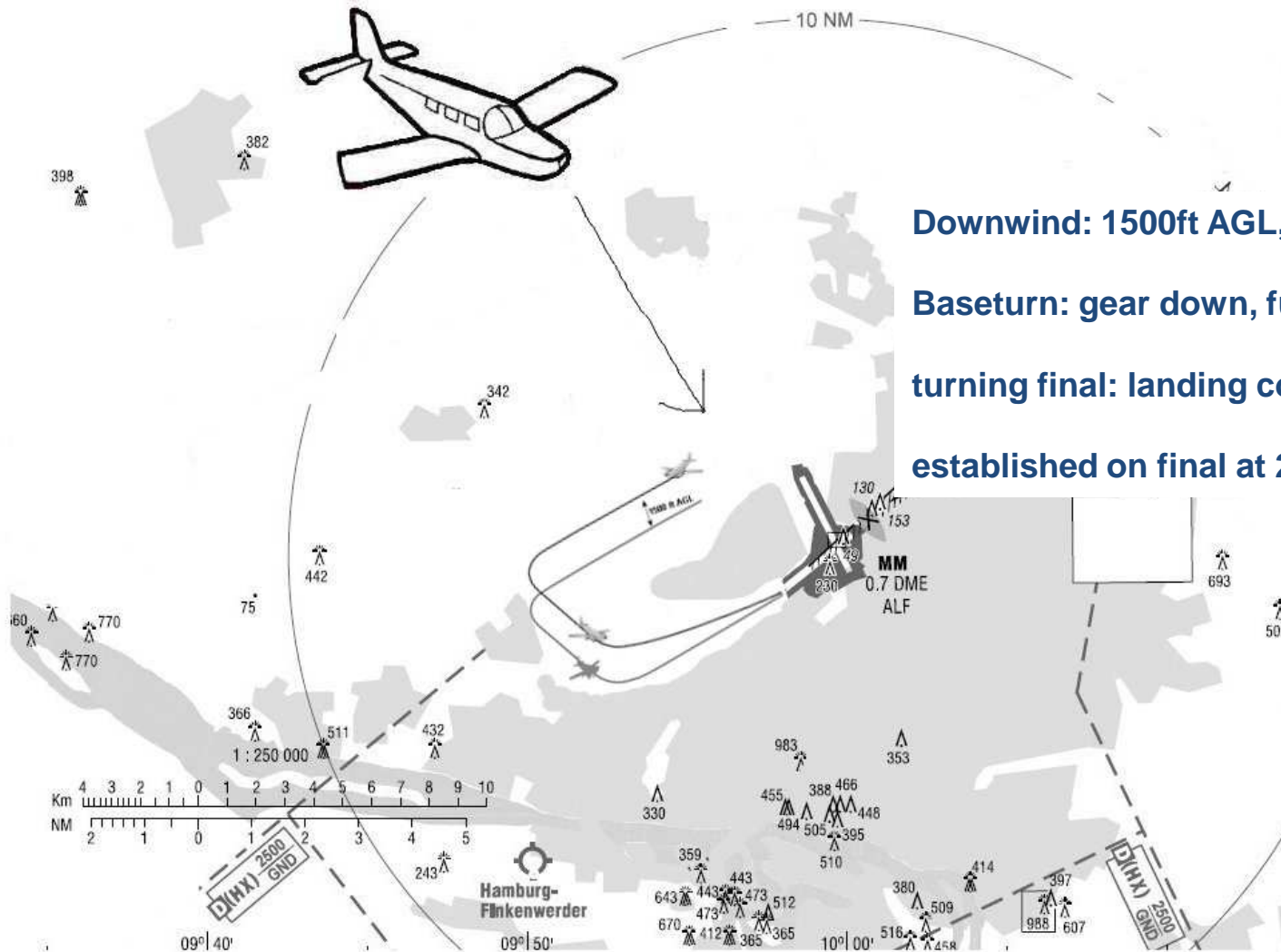
bei dem Teile oder das gesamte Instrumentenanflugverfahren

nicht angewendet werden

und der Anflug mit Erdsicht erfolgt.

(* IFR = Instrumentenflugregeln)

Was ist ein Sichtanflug / Visual Approach? (2)



Downwind: 1500ft AGL, initial flap setting

Baseturn: gear down, further flap extension

turning final: landing configuration

established on final at 2 to 2 1/2NM

Bedingungen für einen Sichtanflug

Besondere örtliche Voraussetzungen für die Durchführung von Sichtanflügen sind bei der Freigabe für Sichtanflüge zu berücksichtigen.

Die Erteilung der Freigabe für einen Sichtanflug ist abhängig von der Verkehrslage und eventuell vorhandenen Lärmschutzbedingungen.

Auflagen wie z.B. Höhenbeschränkungen sind dem Luftfahrzeugführer mit der Erteilung der Freigabe mittels Sprechfunk mitzuteilen.

Beschränkungen für Sichtanflüge

Aufgrund örtlicher Flugbeschränkungen können Sichtanflüge zeitweise bzw. für bestimmte Runways untersagt oder mit Auflagen verbunden sein.

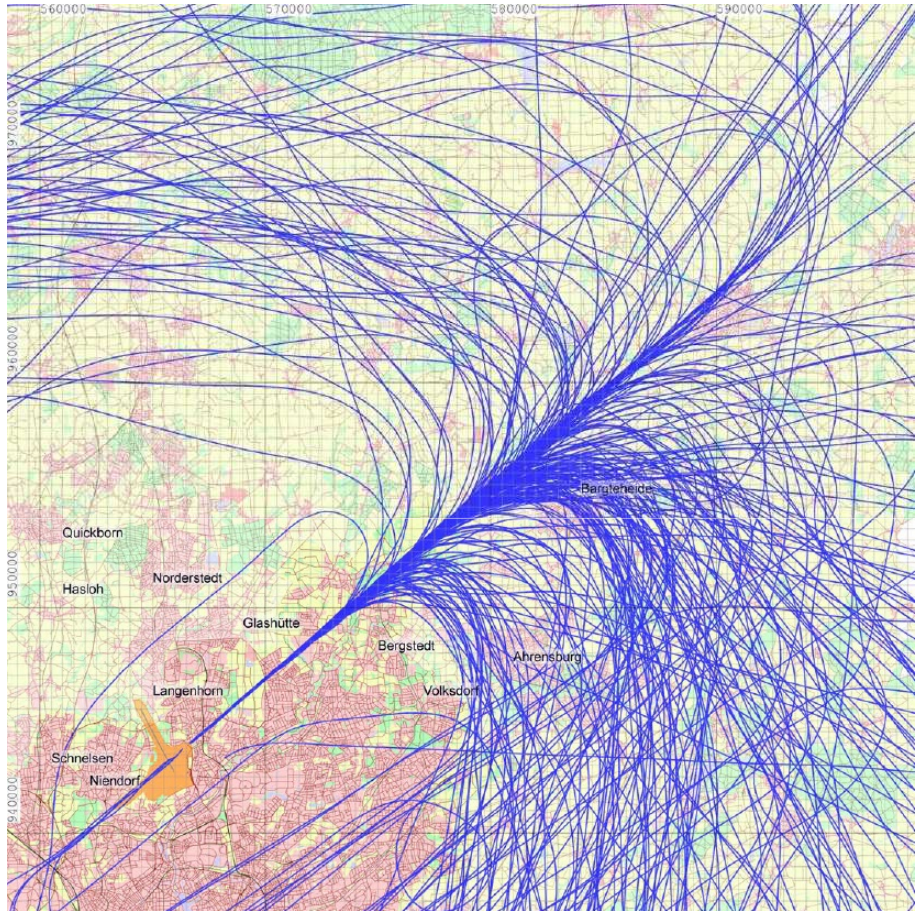
Die Beschränkungen gelten nicht bei:

- **Flügen mit Vorrang bzw. STS/ Emergency, Search and Rescue, Hospital und bei Kalibrierungsflügen**
- **kurzfristigem Ausfall der entsprechenden Navigationshilfen, wenn der Anflug als Sichtanflug weitergeführt werden kann**
- **signifikantem Wetter**

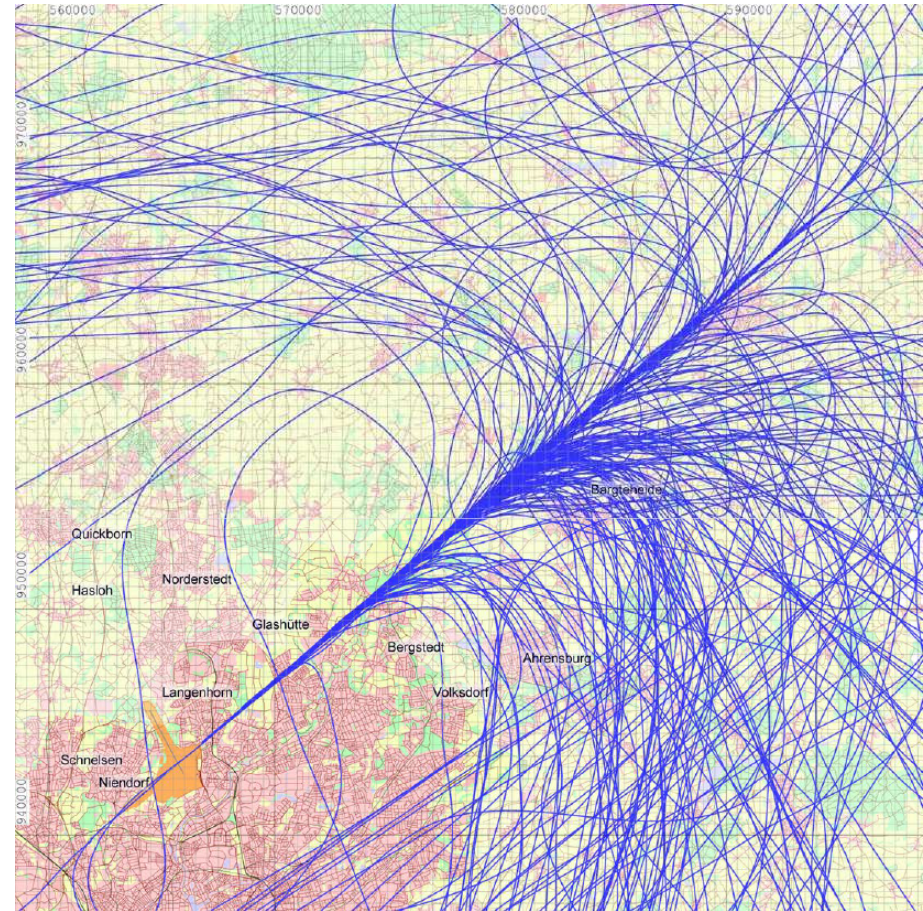
Besondere örtliche Voraussetzungen

	grundsätzlich keine Freigaben	Ausnahmen	Örtliche Beschränkung
EDDF	X	Pistenwechsel im Endanflug	
EDDM	X	Sichtanflüge im Endanflug	
EDDL	X	Propeller-Luftfahrzeuge bis 5,7t MPW	
EDDT	X	Propeller-Luftfahrzeuge bis 5,7t MPW	
EDDH			Sichtanflüge über 2t MPW: Endanflug mind. 4NM <u>und</u> Sinkflug unter A2000 ft MSL nicht vor Erreichen des Endanfluges
EDDK	X	Propeller-Luftfahrzeuge bis 5,7t MPW und Pistenwechsel im Endanflug	
EDDS	X	Luftfahrzeuge bis 5,7t MPW	Überflug von bebautem gebiet ist zu vermeiden
EDDN			Sichtanflüge über 5,7t MPW: Endanflug mind. 2,5NM (Norden) bzw. 5,5NM (Süden) bzw. 5NM (Piste 10)
EDDP	X		
EDFH	X (2100-0500)	Luftfahrzeuge bis 14t MPW	
EDDB			Endanflug mind. 6NM und Sinkflug unter A2000 ft MSL nicht vor Erreichen des Endanfluges
EDDG			Sichtanflüge Strahltriebwerke: Vermeidung Überflug besiedeltes gebiet, Endanflug mind. 3NM (Piste 25) , 4NM (Piste 07)
EDDC			Sichtanflüge Kat. C-E: Endanflug mind. 5NM und Sinkflug unter A2400 ft MSL nicht vor Erreichen des Endanfluges

Flugspuren Anflüge RWY 23 (1)

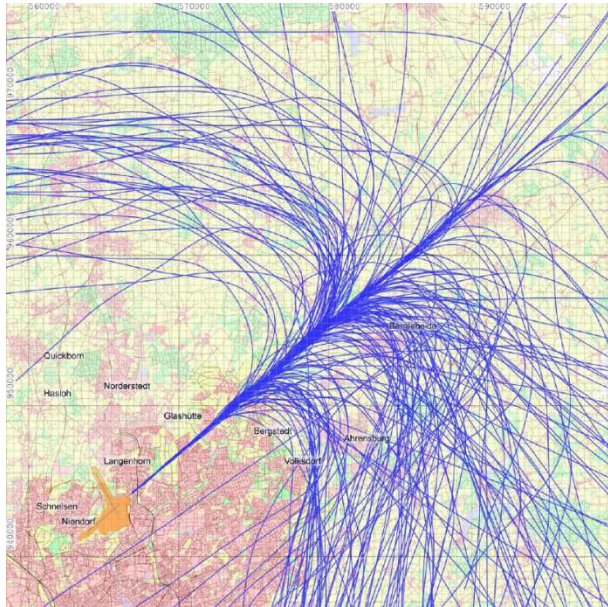


16. Mai 2012

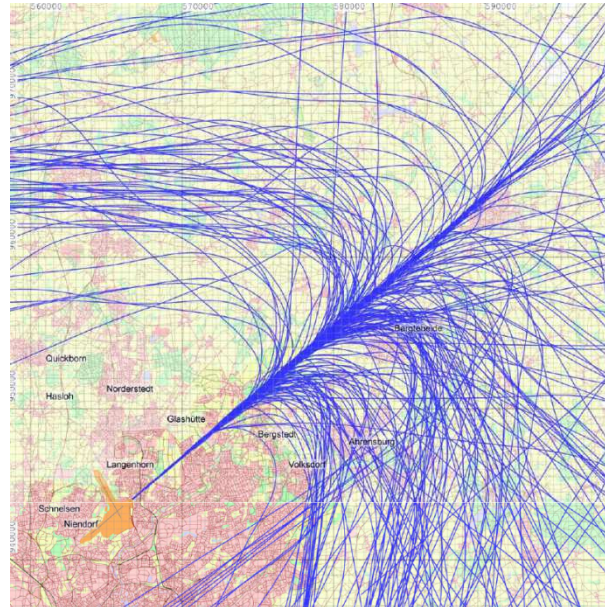


25. Juni 2012

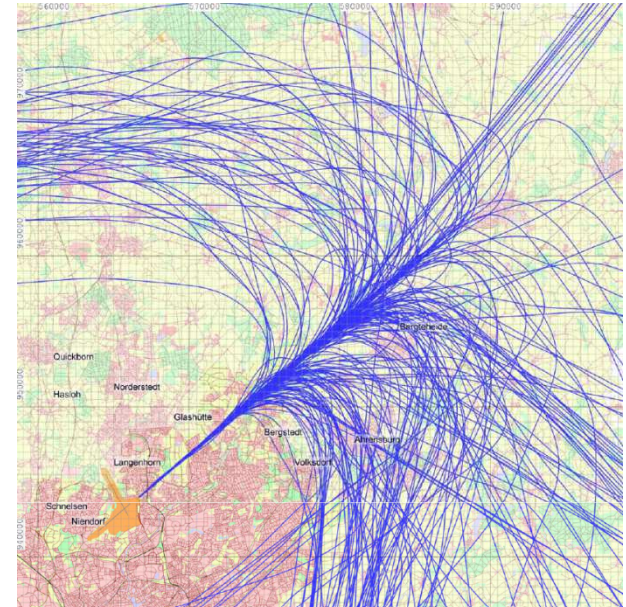
Flugspuren Anflüge RWY 23 (2)



10. August 2009



25. August 2010



11. August 2011

Gründe für Sichtanflüge

Um das Verkehrsaufkommen an anfliegenden Luftfahrzeugen sicher, geordnet und flüssig – und separiert vom Abflugverkehr – auf den Endanflugkurs einzufädeln, nutzen die Radarlotsen je nach Verkehrsdichte und Wetterlage ggf. den gesamten Luftraum im Umkreis des Flughafens aus.

Die Einfädelung auf den Endanflug erfolgt verkehrsabhängig in der regel in einer Entfernung von 6-15 nautischen Meilen (ca. 12-28km) vom Aufsetzpunkt.

Sichtanflüge können der beschleunigten Verkehrsabwicklung dienen.

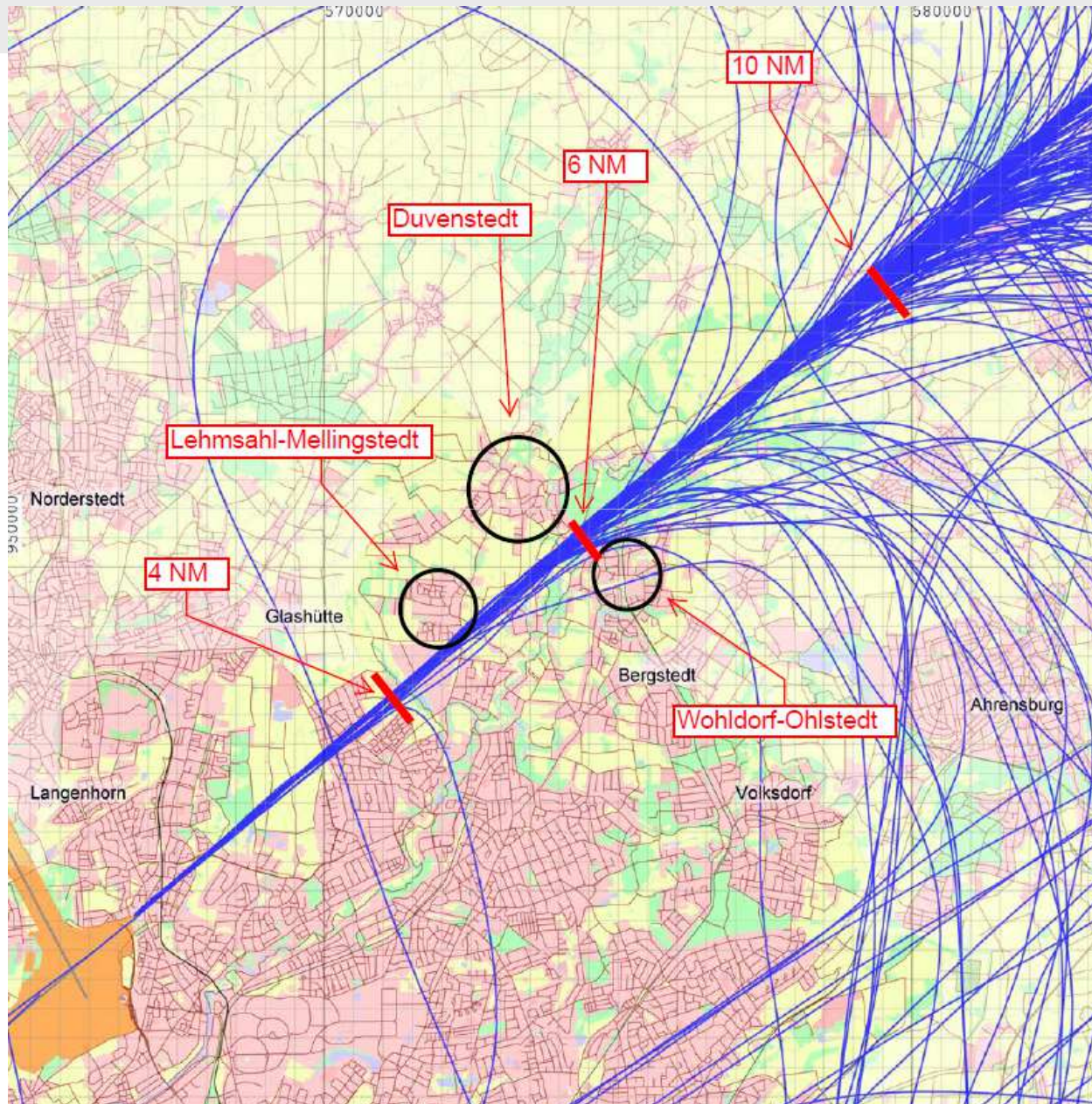
- **Effizienz**
- **Zeitersparnis ca. 2 Min**
- **Kerosinersparnis (ca 40kg/min)**

Häufigkeit von Sichtanflügen

Eine Auswertung aller Instrumentenanflüge im Zeitraum Mai bis September 2012 ergab folgende Zahlen:

Mai	6696 Anflüge, davon 46 Sichtanflüge, also 0,69%
Juni	6832 Anflüge, davon 30 Sichtanflüge, also 0,44%
Juli	6517 Anflüge, davon 65 Sichtanflüge, also 1,00%
August	6488 Anflüge, davon 74 Sichtanflüge, also 1,14%
September	6439 Anflüge, davon 63 Sichtanflüge, also 0,98%

Flugspuren Anflüge RWY 23 über Duvenstedt



25. Juni 2012

Flughöhen bei (Sicht-) Anflügen

Die Flughöhe bei kürzeren Anflügen ergibt sich analog zum ILS-Anflug aus der Entfernung zum Aufsetzpunkt und dem ILS-Gleitweg von 3 Grad.

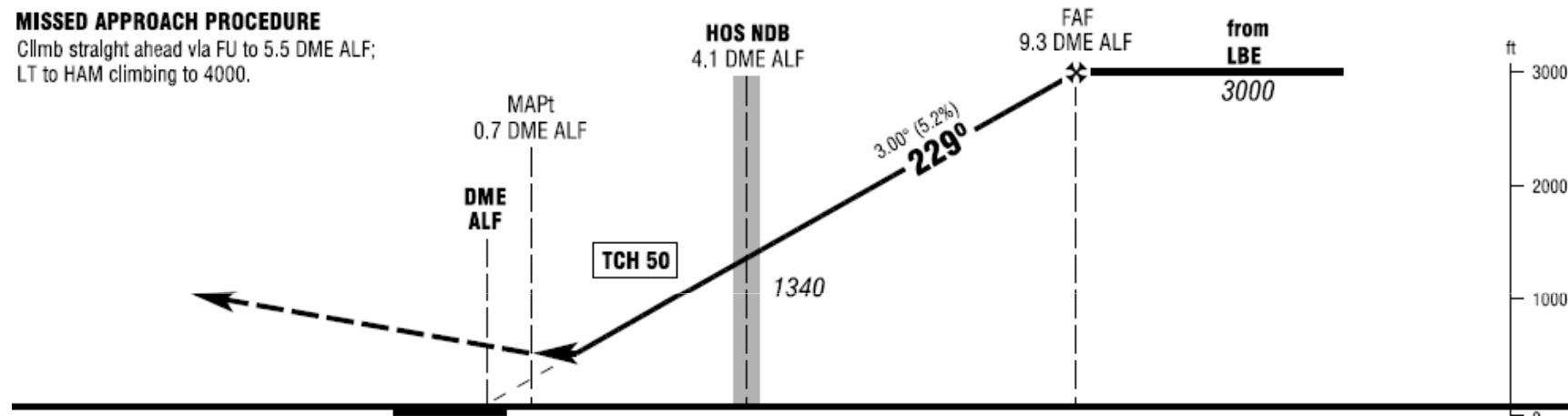
Aufgrund der Lage von Dovenstedt und Lehmsahl-Mellingstedt nördlich des Endanfluges der Piste 23 führen kürzere Anflüge eher zu einer Entlastung!

Ohne Sichtanflüge oder kurze ILS-Anflüge würde sich der Verkehr komplett auf den Bereich rund um 10NM (Bargteheide) konzentrieren bzw. einen Bereich von 10-20NM.

Flughöhen bei (Sicht-) Anflügen

MISSED APPROACH PROCEDURE

Climb straight ahead via FU to 5.5 DME ALF;
LT to HAM climbing to 4000.



DME ALF	2	3	4	5	6	7	8	9
DIST THR	1.8	2.8	3.8	4.8	5.8	6.8	7.8	8.8
ALTITUDE	670	990	1310	1630	1950	2270	2580	2900

Konsequenz durch Verzicht auf Sichtanflüge

Ohne Sichtanflüge oder kurze ILS-Anflüge würde sich der Verkehr komplett auf den Bereich rund um 10NM (Bargteheide) konzentrieren bzw. einen Bereich von 10-20NM.

Fragen?





Hamburg Airport



Pier Süd Rückseite / Umgestaltung Vorfeld 1 Süd

Fluglärmschutzkommission 14.12.2012

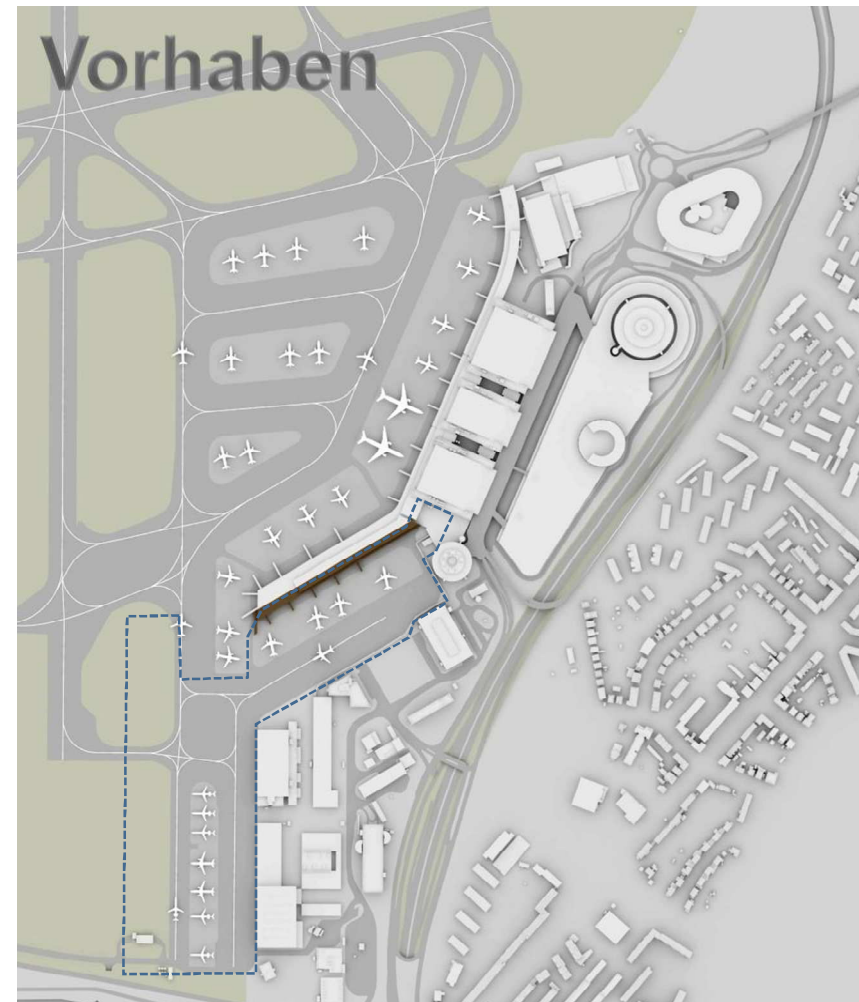
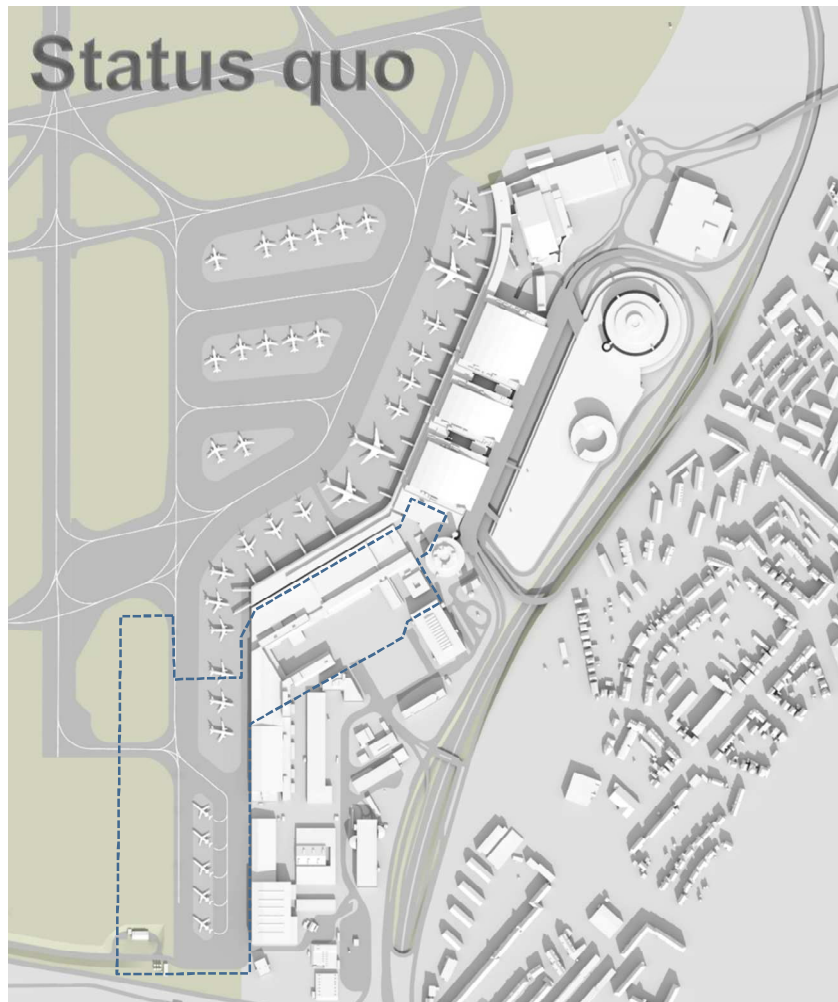
INHALTSÜBERSICHT

- I. **VORSTELLUNG DES VORHABENS**
- II. VORSTELLUNG DER ERGEBNISSE DER VORPRÜFUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT IM EINZELFALL
- III. DISKUSSION / KLÄRUNG OFFENER FRAGEN

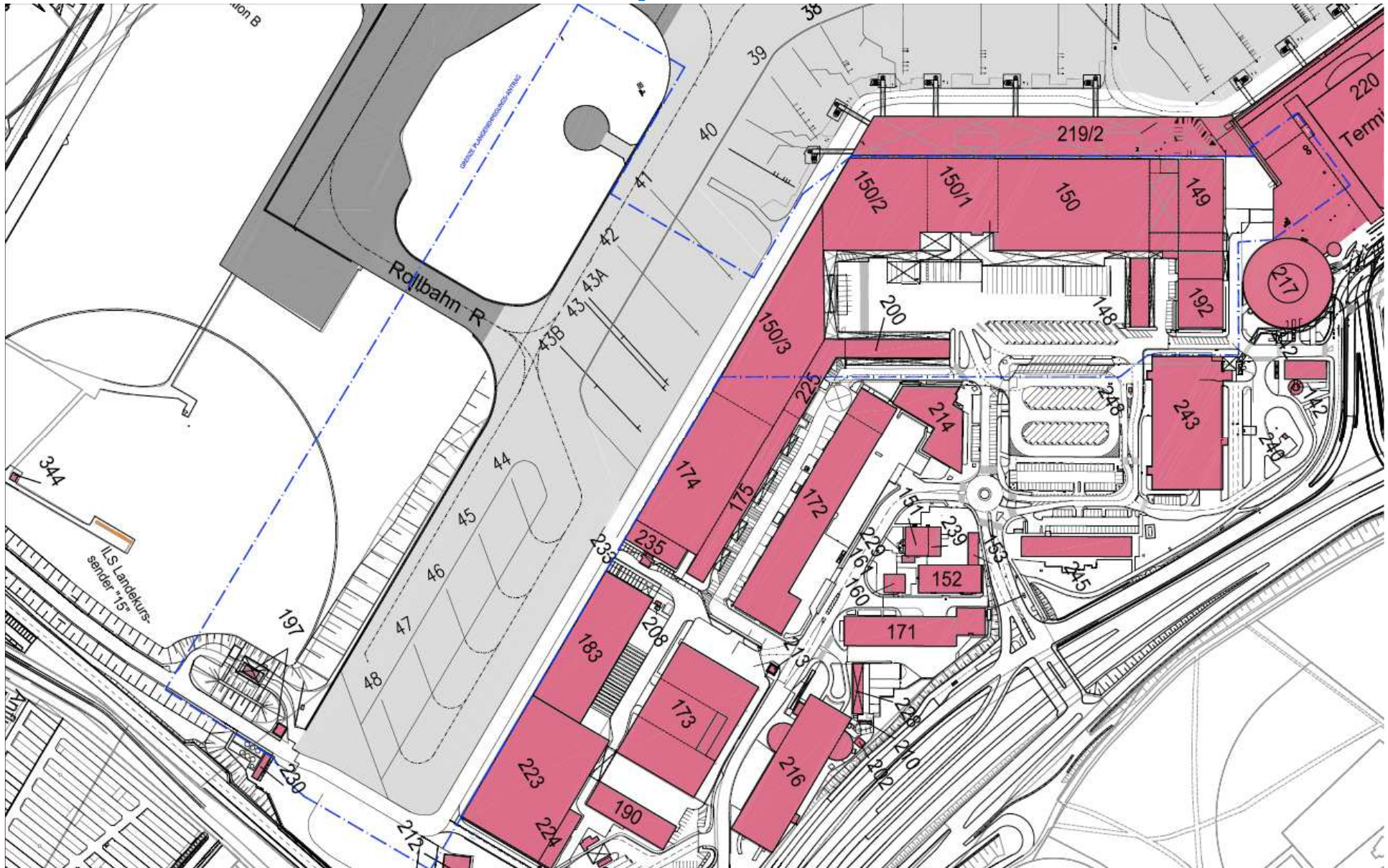
Vorhaben im Flughafenkontext



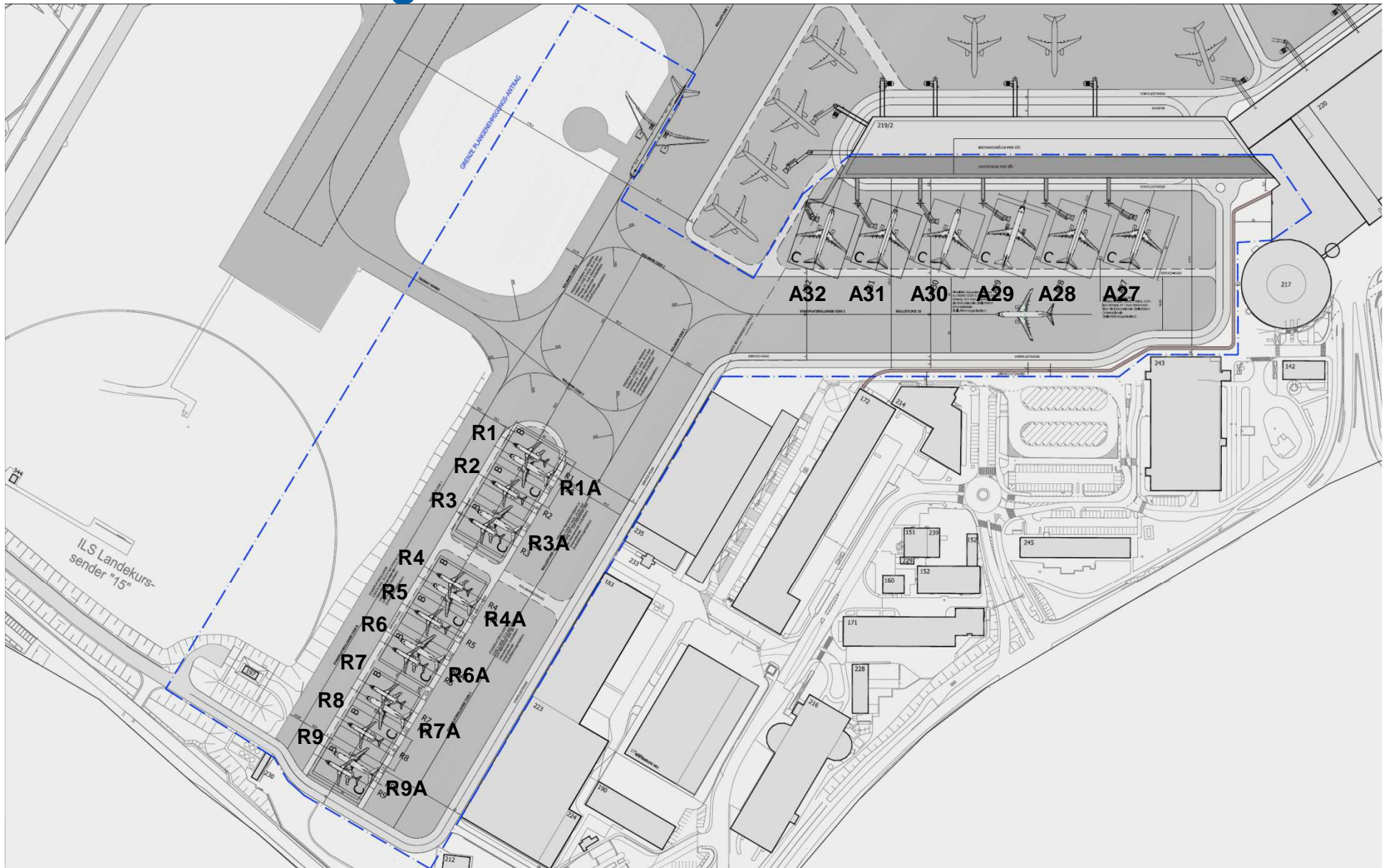
Visualisierung



Vorhabenbereich – Status quo

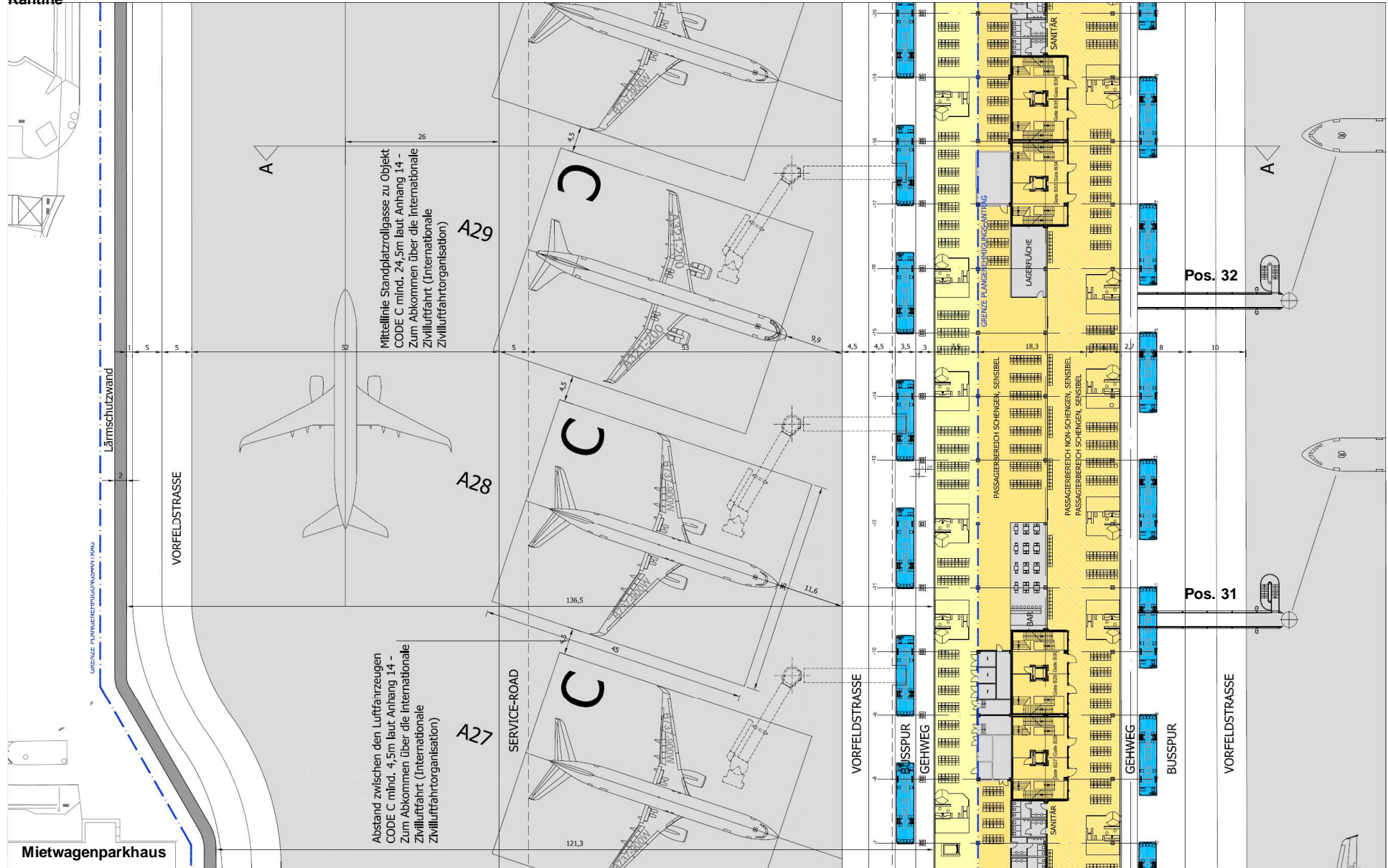


Vorhabenumfang

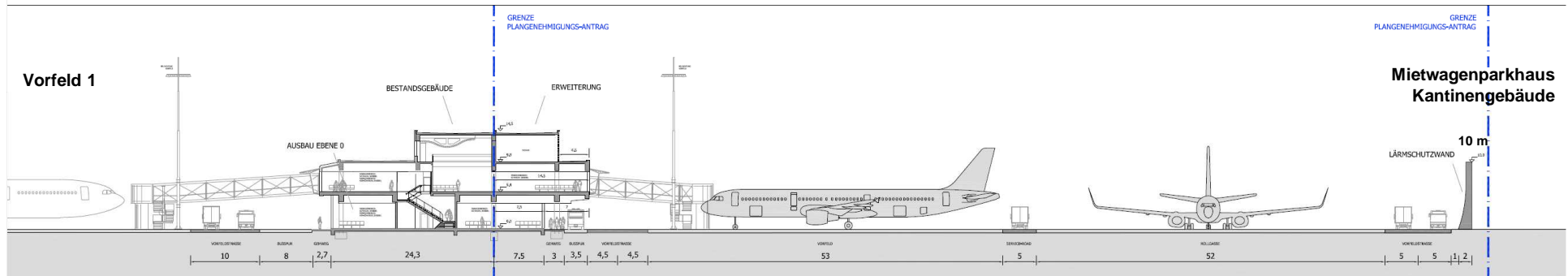


Grundriss Pier Süd Ebene 0

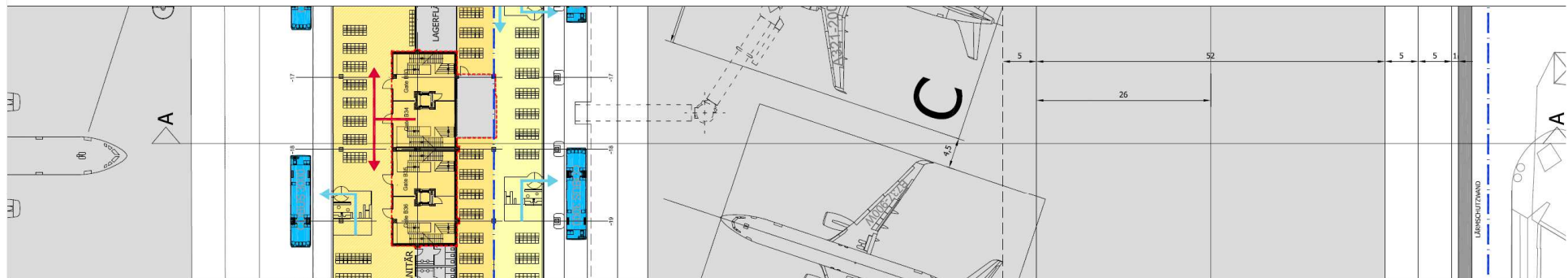
Kantine



Querschnitt: Pier Süd – Vorfeld – Lärmschutzwand



SCHNITT A_A



PLANAUSZUG GRUNDRISS EBENE_0

Ziele des Vorhabens

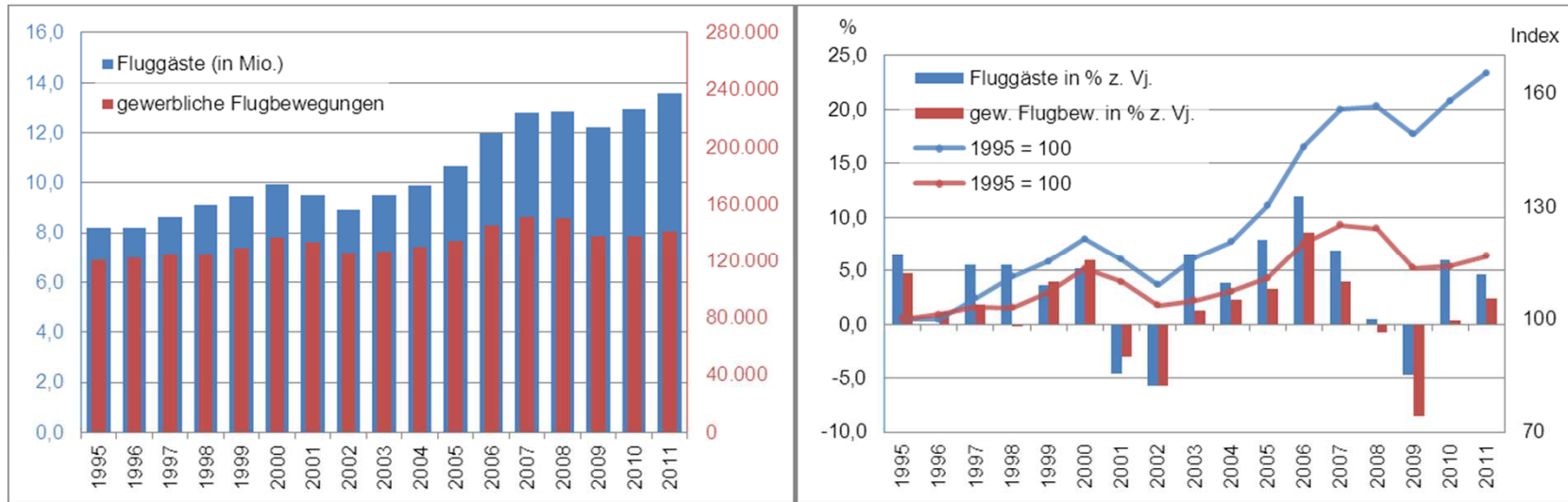
▶ Optimierung der Anlagen und des Betriebs hinsichtlich:

- ▶ Anpassung der Infrastruktur im Vorhabenbereich an die Anforderungen, die sich aus der veränderten Verkehrsstruktur ergeben;
- ▶ Verbesserung des Passagierkomforts;
- ▶ Optimierung und Flexibilisierung des Flughafenbetriebs.

... damit auch zukünftig eine zeitgerechte, reibungslose und bedürfnisorientierte Abfertigung im regelhaften Flugbetrieb gewährleistet werden kann.

- ▶ keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen und keine wesentliche Beeinträchtigung der Rechte Dritter

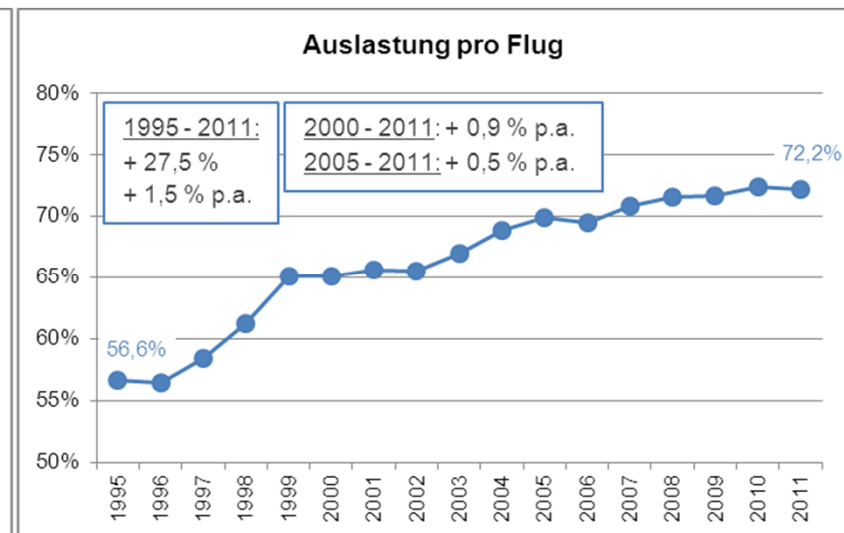
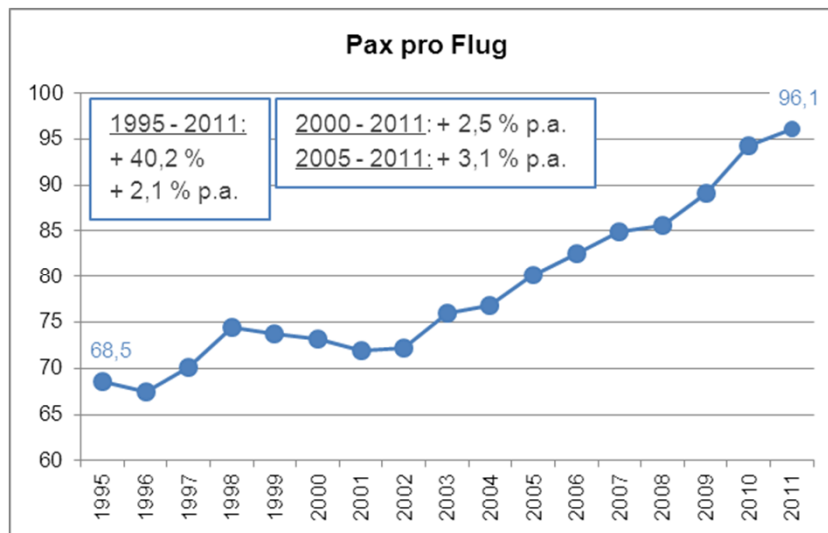
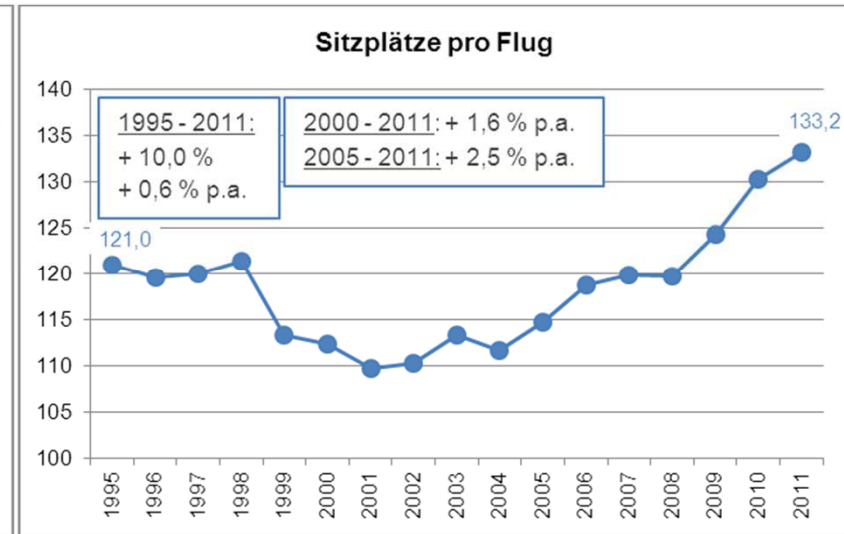
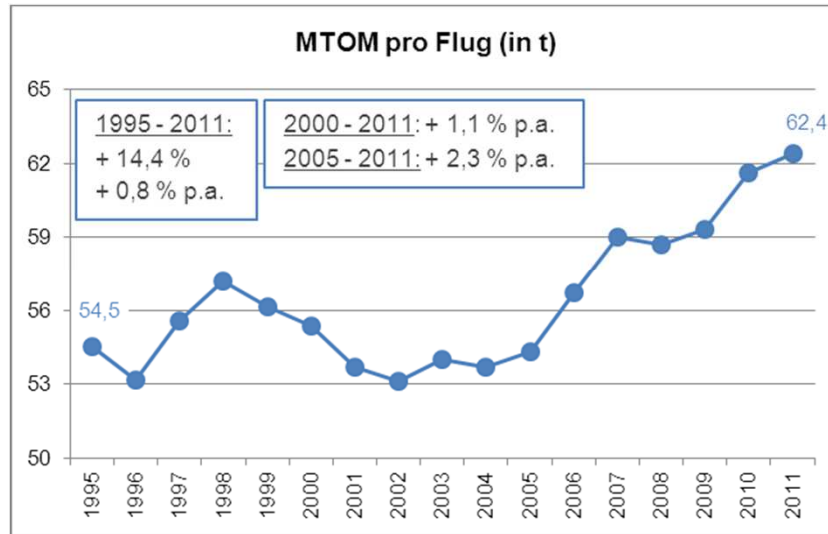
Veränderte Verkehrsstruktur – Pax vs. Bewegungen



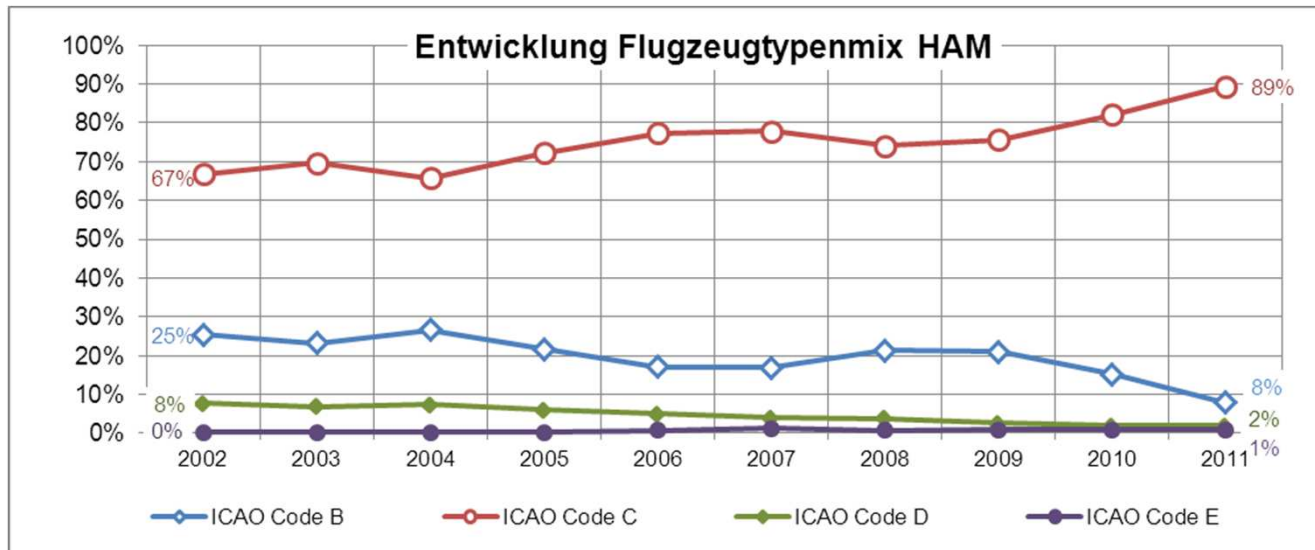
- ▶ Entkopplung von Passagier- und Flugbewegungswachstum
 - ▶ Ursache: Effizienzdruck bei Airlines -> Streben nach Skaleneffekten
 - ▶ Ursache: starker Wettbewerb durch Marktöffnungen (seit Mitte/Ende der 90er) und gleichzeitig starke Kostensteigerungen (Kerosin, Personal...)

- ▶ Der Flughafen steht vor der Aufgabe, künftig größer werdende Flugzeuge, mit zunehmend höherer Auslastung und mehr Passagieren an Bord in kurzer Zeit abzufertigen.

Veränderte Verkehrsstruktur – in Kennzahlen



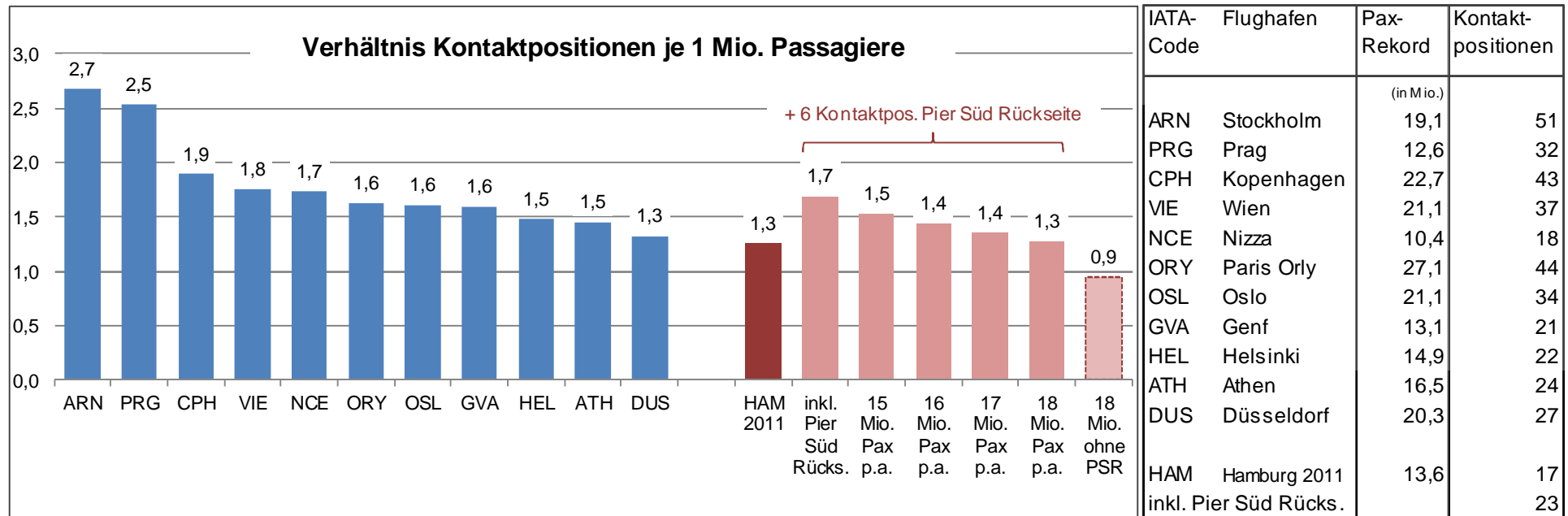
Entwicklung Flugzeugtypenmix



	Spannweite	Beispiele
Code B	15 m bis < 24 m	Dornier 328 Embraer 120 CRJ 200
Code C	24 m bis < 36 m	A320 Familie B737 Familie
Code D	36 m bis < 52 m	B757 o. 767 A300 o. 310
Code E	52 m bis < 65 m	A330, 340, 350 B787 B777 o. 747
Code F	65 m bis < 80 m	A380 B747-8 Antonov 124

- ▶ Verdrängung der Code B-Maschinen und Ersatz durch Code C
- ▶ langfristige Dominanz der Code C-Flugzeuge

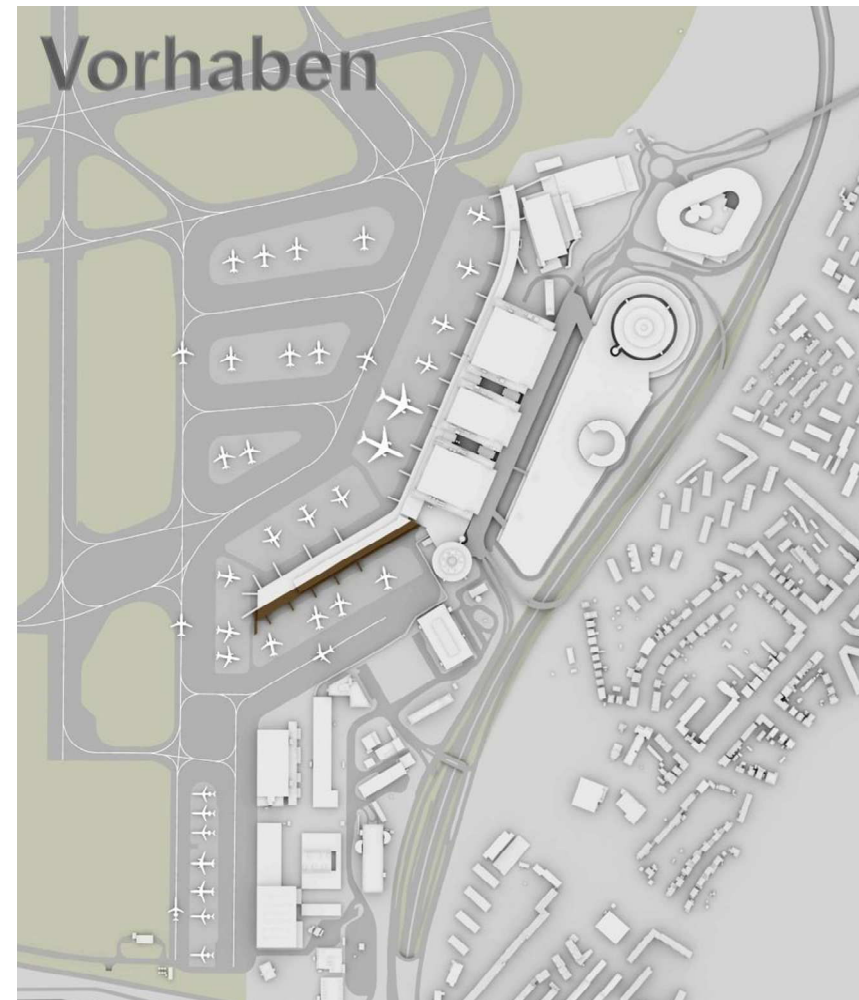
zusätzliche Fluggastbrücken



- ▶ Verhältnis von Kontaktpositionen zu Passagieraufkommen wird bei steigendem Verkehrsvolumen durch die Pier Süd Rückseite auf dem heutigen Niveau gehalten („Qualitätssicherung“)
- ▶ vergleichbarer internationaler Standard

Zusammenfassung

- ▶ Verbesserung des Passagierkomforts und Sicherung eines vergleichbaren internationalen Standards
- ▶ demographischer Wandel: wachsende Bedeutung des Passagierkomforts
- ▶ kurze Wege für Passagiere und Bodenabfertigung zu den zentralen Erschließungsanlagen
- ▶ flexiblere Nutzung der Flughafeninfrastruktur
- ▶ stabilere Bodenabfertigung
- ▶ keine Erhöhung der luftseitigen Kapazität des Flughafens
- ▶ keine wertgleiche Alternative an einem anderen Standort auf dem Flughafen-gelände



INHALTSÜBERSICHT

- I. VORSTELLUNG DES VORHABENS
- II. VORSTELLUNG DER ERGEBNISSE DER VORPRÜFUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT IM EINZELFALL**
- III. DISKUSSION / KLÄRUNG OFFENER FRAGEN

Rechtliche Grundlage

Für das in Band 1 des Plangenehmigungsantrages beschriebene Vorhaben ist eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit im Einzelfall erforderlich. Nach § 3 b UVPG kommt eine Umweltverträglichkeitsprüfung in erster Linie für die in Anlage 1 zum UVPG erfassten Vorhaben in Betracht. Anlage 1 nennt unter Ziffer 14.12 **den Bau von Flugplätzen mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 1.500 m oder mehr (UVP-pflichtig) bzw. weniger als 1.500 m (allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls). Darum geht es bei dem Vorhaben selbst nicht.**

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist darüber hinaus jedoch bei der Änderung und Erweiterung eines UVP-pflichtigen Vorhabens durchzuführen, **wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.**

(§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3 c UVPG).

Gegenstand der Vorprüfung im Einzelfall sind nachteilige Umweltauswirkungen. Damit verweist § 3 c UVPG auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen zwischen ihnen . Einzubeziehen sind demnach die Auswirkungen des zu prüfenden Vorhabens auf

- Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kultur und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Baubedingte Wirkfaktoren:

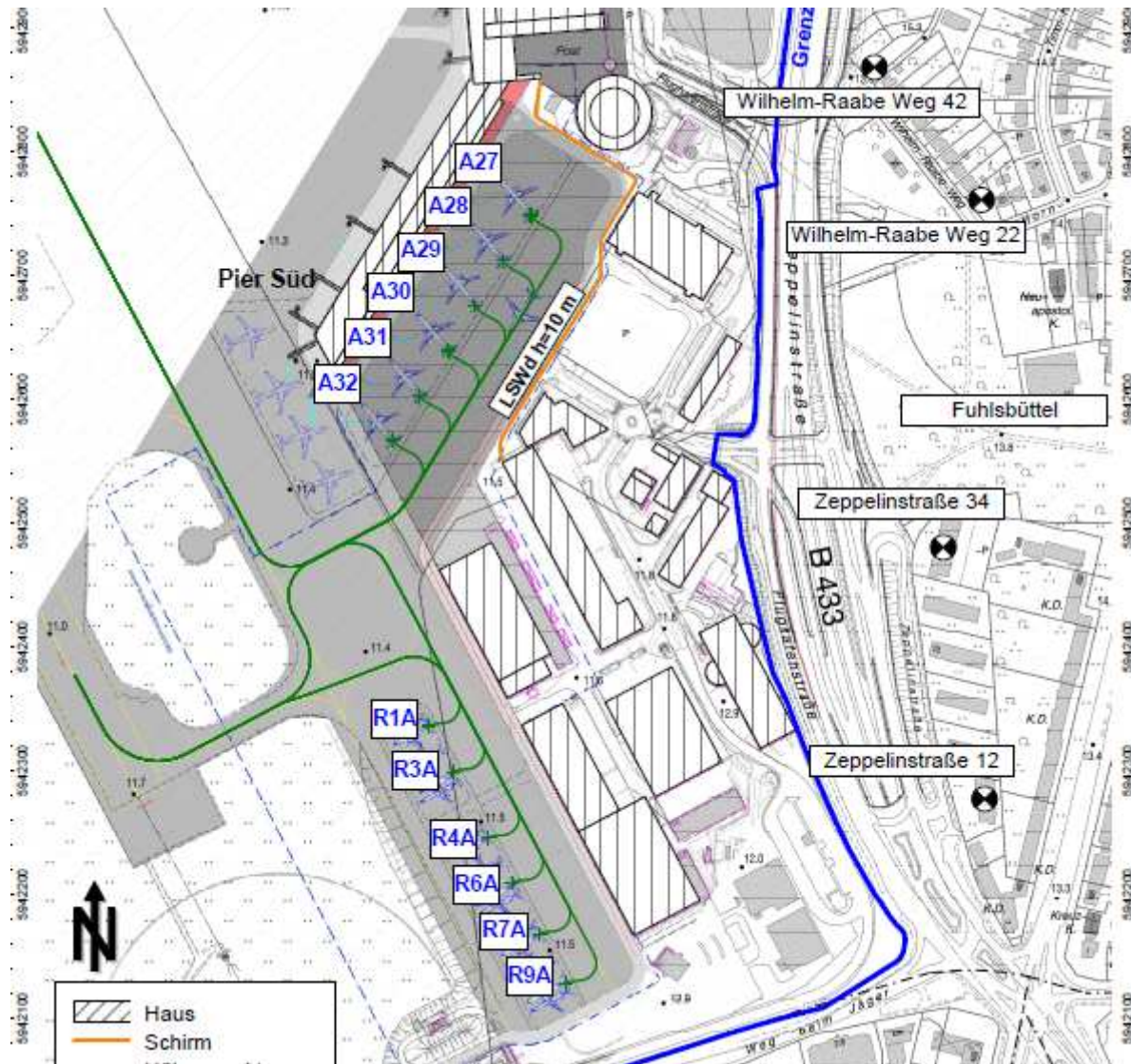
- Lärm durch Baustellenbetrieb, durch Abbrucharbeiten an Gebäuden und durch den Einsatz von schweren Fahrzeugen mit unterschiedlicher Wirkungsintensität in Abhängigkeit von der Tageszeit,
- zeitweilige Inanspruchnahme von Flächen zur Baustelleneinrichtung,
- Lichtemissionen durch nächtliche Ausleuchtung von Baustellenbereichen,
- Eintrag oder Freisetzung von Stoffen in Luft, Boden und Grundwasser, insbesondere Staubemissionen aus der Baufläche,
- Grundwasserabsenkungen,
- Einleitung von Grundwasser in den Vorfluter Tarpenbek.

Anlagenbedingte Wirkfaktoren:

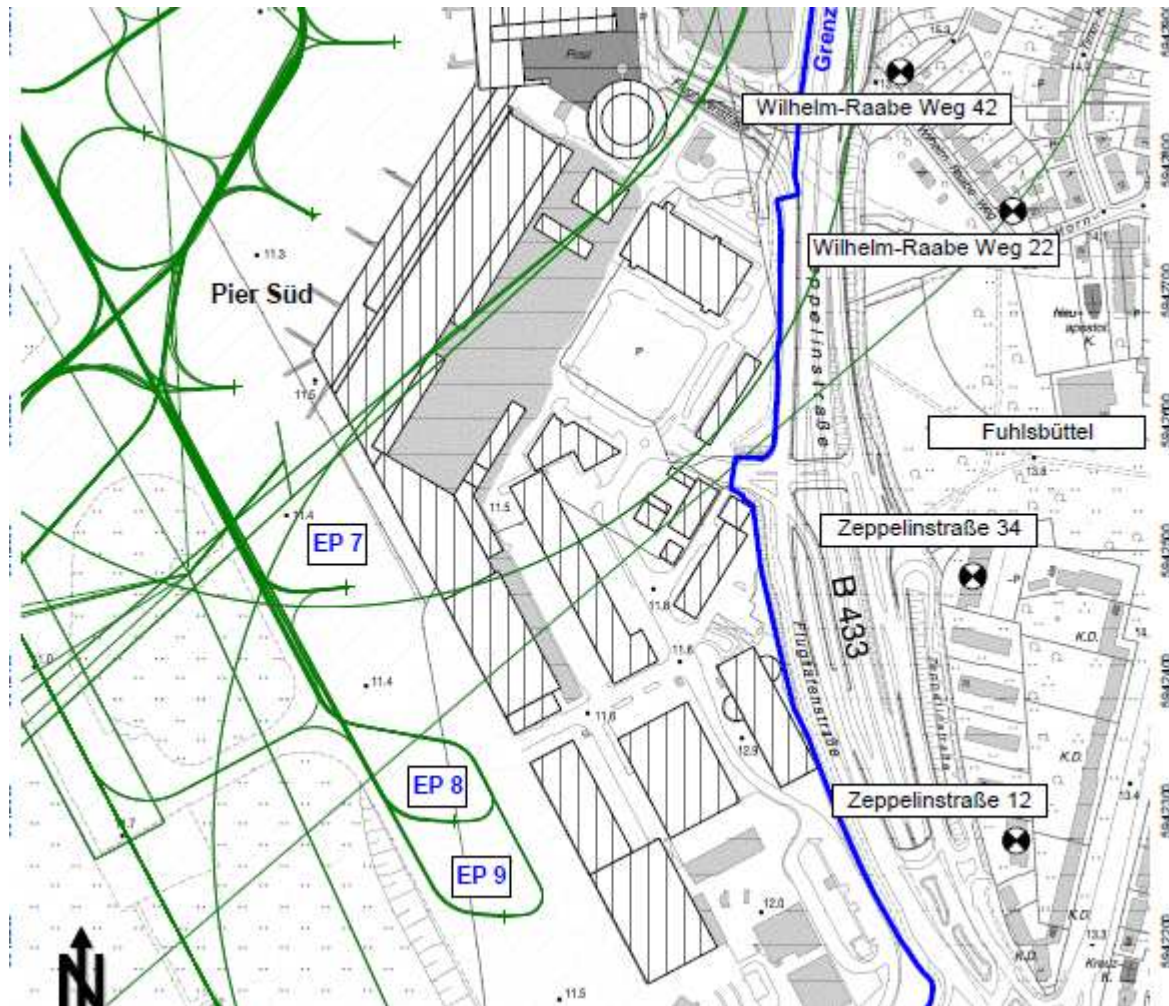
- Dauerhafte Versiegelung von Flächen,
- Wegfall von natürlichen Flächen oder von Gebäuden,
- dauerhaft höherer potentieller Schadstoffeintrag im Grundwasser, Boden oder Oberflächenwasser,
- dauerhaft höherer Abfluss von Oberflächenwasser.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren:

- Höhere Lärmimmission im nahen Umfeld des vom Vorhaben betroffenen Gebiets,
- Zunahme an Emissionsmengen und Immissionskonzentrationen für Luftschadstoffe im Nahfeld des vom Vorhaben betroffenen Gebiets,
- ansteigende Lichtemissionen.



Immissionsorte und Positionen Planfall



Immissionsort und Ersatzpositionen ohne Planfall

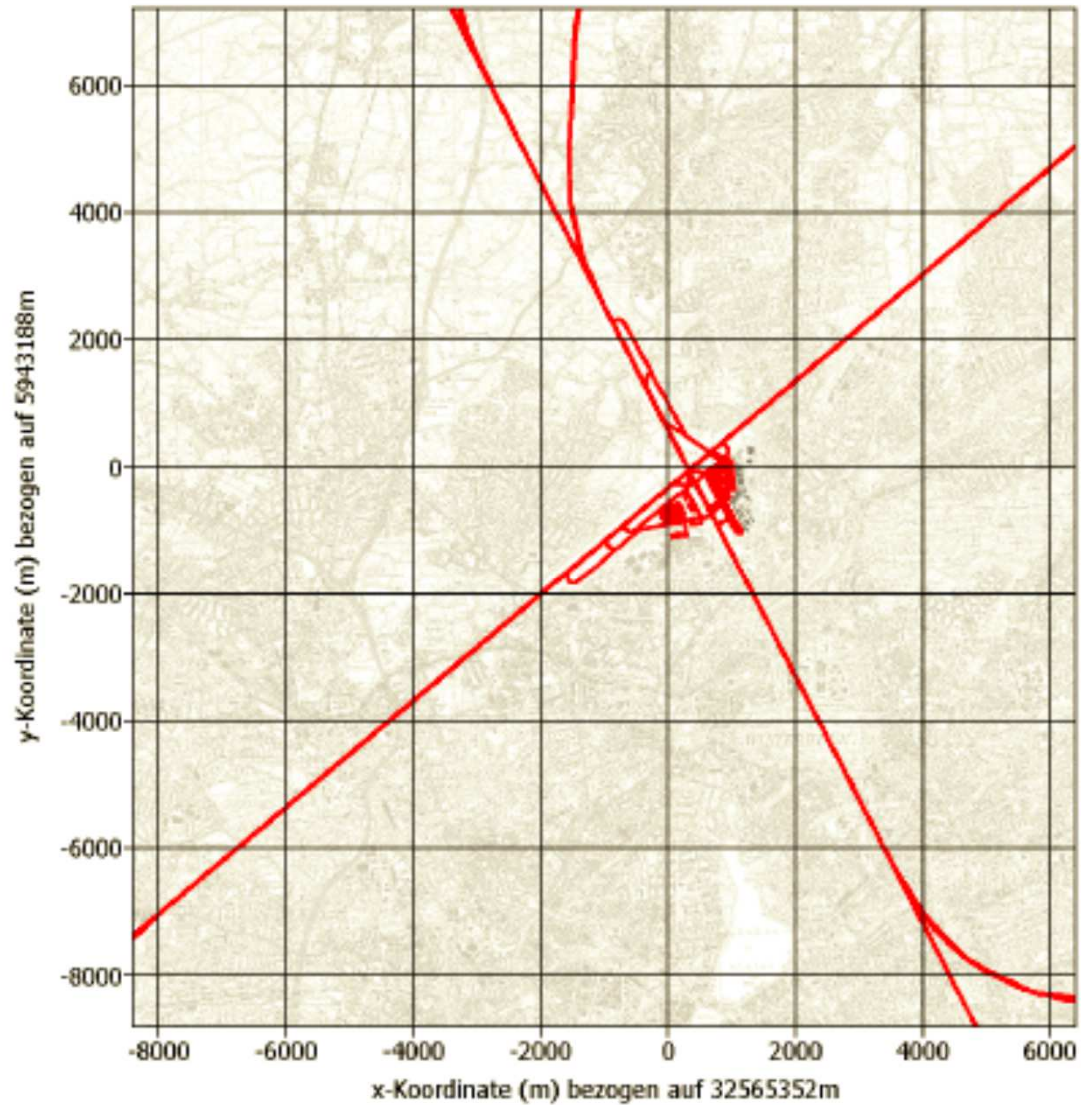


Tabelle 19. Immissions-Jahres-Gesamtbelastung an den Beurteilungspunkten

Komponente	BP	IJV _{max} [*] [µg/m ³]	IJZ _{max} ^{**} [µg/m ³]	IJG [µg/m ³]	IW [µg/m ³]
NO ₂	1	23,0	2,9	26	40
	2	23,0	2,7	26	
	3	23,0	2,9	26	
	4	23,0	2,8	26	
PM10	1	23	0,7	24	40
	2	23	0,6	24	
	3	23	0,6	24	
	4	23	0,5	24	
SO ₂	1	3	1,1	4	50
	2	3	1,0	4	
	3	3	1,0	4	
	4	3	0,9	4	
Benzol	1	0,7	0,09	0,8	5
	2	0,7	0,08	0,8	
	3	0,7	0,08	0,8	
	4	0,7	0,07	0,8	

* Max. der Immissions-Jahres-Vorbelastung (IJV) der Jahre 2007-2011

** Max. der Immissions-Jahres-Zusatzbelastung (IJZ) der Prognose-Planfälle 2020

Die Werte der untersuchten Stoffe unterschreiten derzeit und auch nach den prognostizierten Planfällen an allen Beurteilungspunkten die durch die TA Luft vorgegebenen Immissions-Jahreswerte.

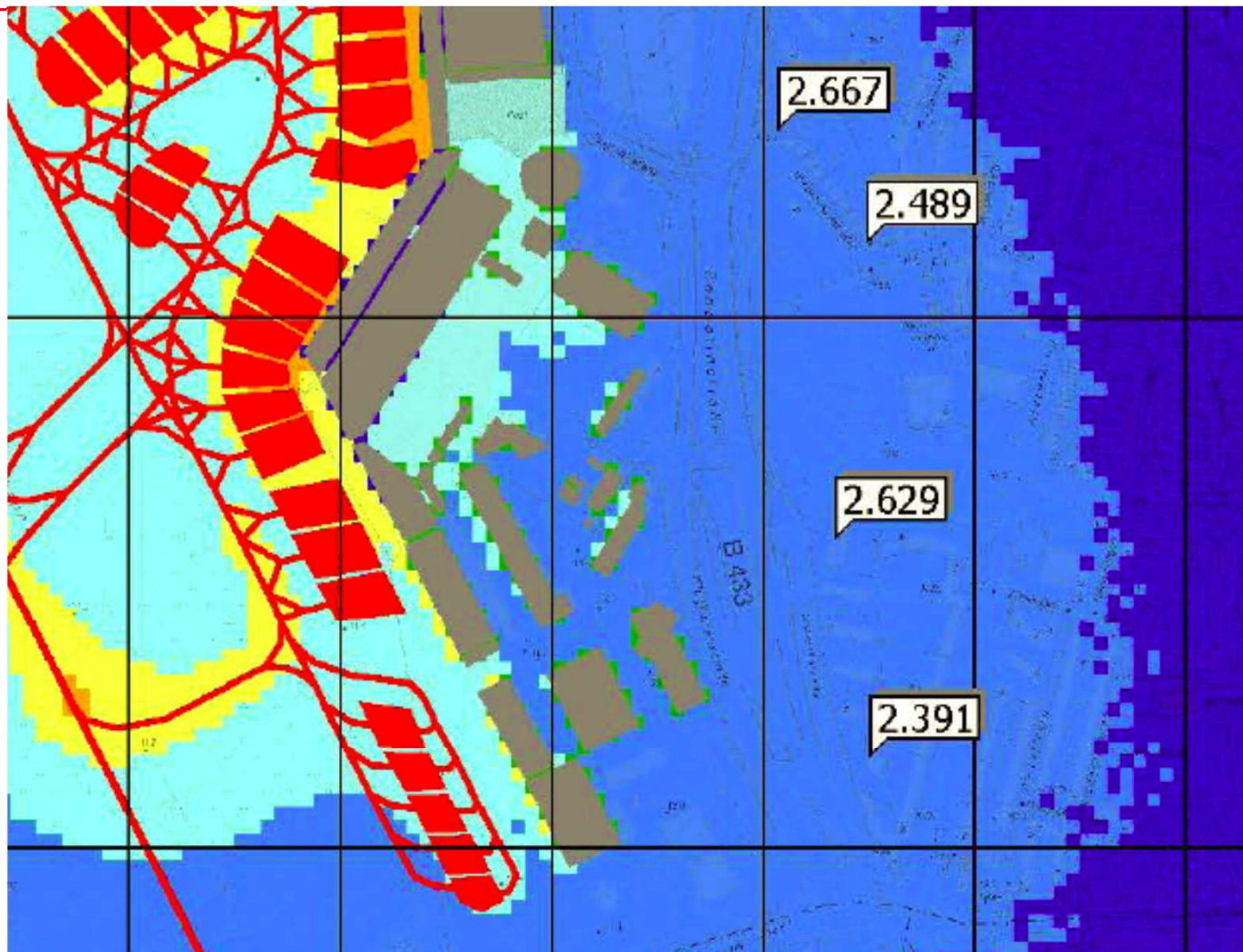


Abbildung 15. Räumliche Verteilung der NO₂-Immissions-Jahres-Zusatzbelastungen (IJZ) durch die Emissionen im Prognose-Nullfall 2020 für den Nahbereich (Rechengitter 6) (Die aufgeführten Zahlenwerte entsprechen der IJZ an den Beurteilungspunkten)

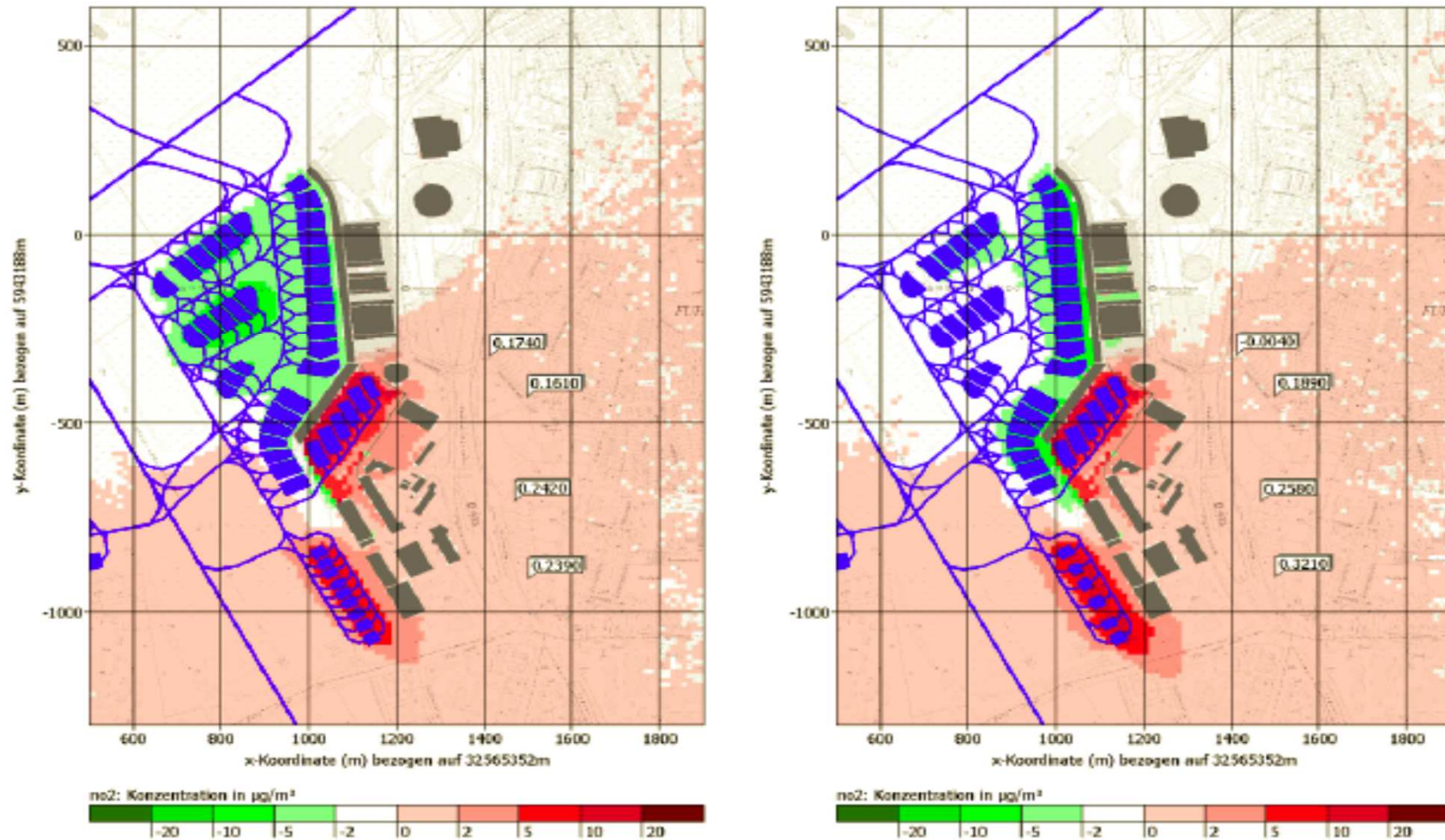


Abbildung 24. Veränderung der NO₂-Immissions-Jahres-Zusatzbelastungen (IJZ) gegenüber dem Prognose-Nullfall 2020 für den Nahbereich (Rechengitter 6);
 Links: Prognose-Planfall-1 2020; Rechts: Prognose-Planfall-2 2020;
 (Die aufgeführten Zahlenwerte entsprechen den Veränderung an den Beurteilungspunkten)

Mit Ausnahme der Komponente Stickstoffdioxid liegen für alle betrachteten Varianten die Immissions-Jahres-Zusatzbelastungen IJZ durch die Flugzeuge (inkl. APU und GPU) an den relevanten Beurteilungspunkten unter dem jeweiligen Irrelevanzkriterium der TA Luft ($< 3,0\%$ des jeweiligen Immissions-Jahreswertes). Für Stickstoffdioxid wird das Irrelevanzkriterium auch im Prognose-Nullfall 2020 überschritten.

Die Veränderungen durch die beiden Prognose-Planfall-Varianten liegen gegen-über dem Prognose-Nullfall 2020 an allen vier Beurteilungspunkten für alle Komponenten **unter einem Anteil von 1 % vom jeweiligen Beurteilungskriterium**. Sie sind als gering anzusehen; **ein ursächlicher Einfluss des Vorhabens auf die Immissionssituation ist nicht gegeben**.

An den relevanten Beurteilungspunkten liegt die als Summe aus Vor- und Zusatzbelastung ermittelte Gesamtbelastung im Jahresmittel klar unter den zulässigen Immissions-Jahres-Werten der 39. BImSchV bzw. der TA Luft zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Insbesondere wird auch der Immissions-Jahreswert für NO₂ von 40 µg/m³ weiterhin deutlich unterschritten.

-Auf Grund der deutlichen Unterschreitung der Immissions-Jahres-Werte ist für die Komponenten NO₂, PM₁₀ und SO₂ auch von einer gesicherten Einhaltung der Immissions-Tages- bzw. -Stunden-Werte einschließlich der zulässigen Überschreitungshäufigkeiten an den Beurteilungspunkten auszugehen.

Immissionswerte (IW) für Schwefeldioxid und Stickstoffoxide zum Schutz von Ökosystemen und der Vegetation

Schwefeldioxid 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Stickstoffoxide, angegeben als Stickstoffdioxid
30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Fluglärm

Alle Werte für Zeppelinstraße 34, (in 4 m Höhe) .
Alle Werte für Belegung mit 6 Flugzeugen Code C

Fluglärm streng nach AzB ohne Abschirmung

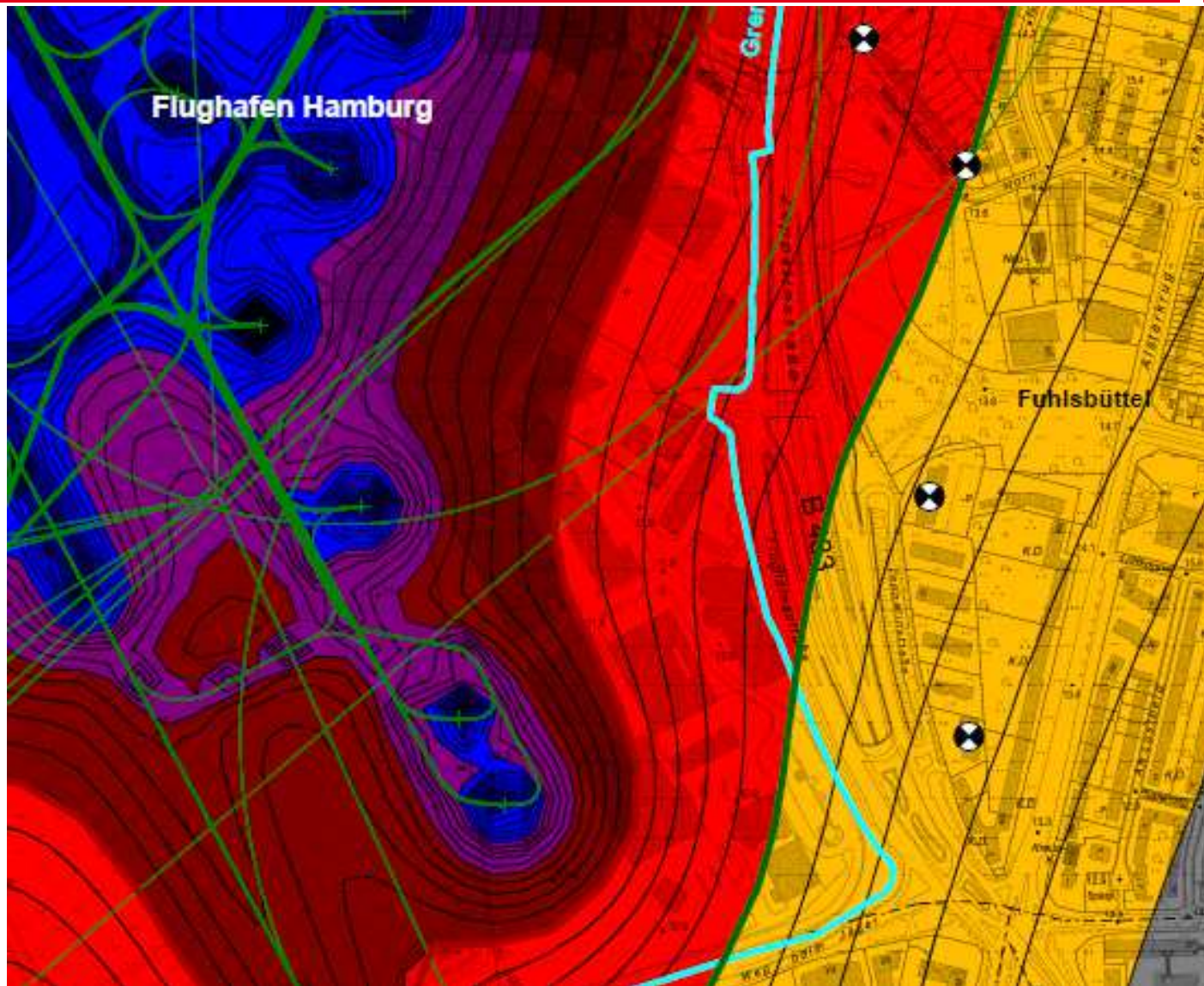
	Nullfall	Planfall	Differenz
Tag	58,8	59,2	0,4
Nacht	46,6	46,8	0,2

Fluglärm nach AzB mit Abschirmung (Nullfall: Gebäude) (Planfall: Gebäude und LSW)

	Nullfall	Planfall	Differenz
Tag	57,5	57,9	0,4
Nacht	45,3	45,6	0,3

Die Abschirmung führt zu Pegelreduktionen von ca. 1,3 dB(A)

Streng nach AzB, ohne Abschirmung

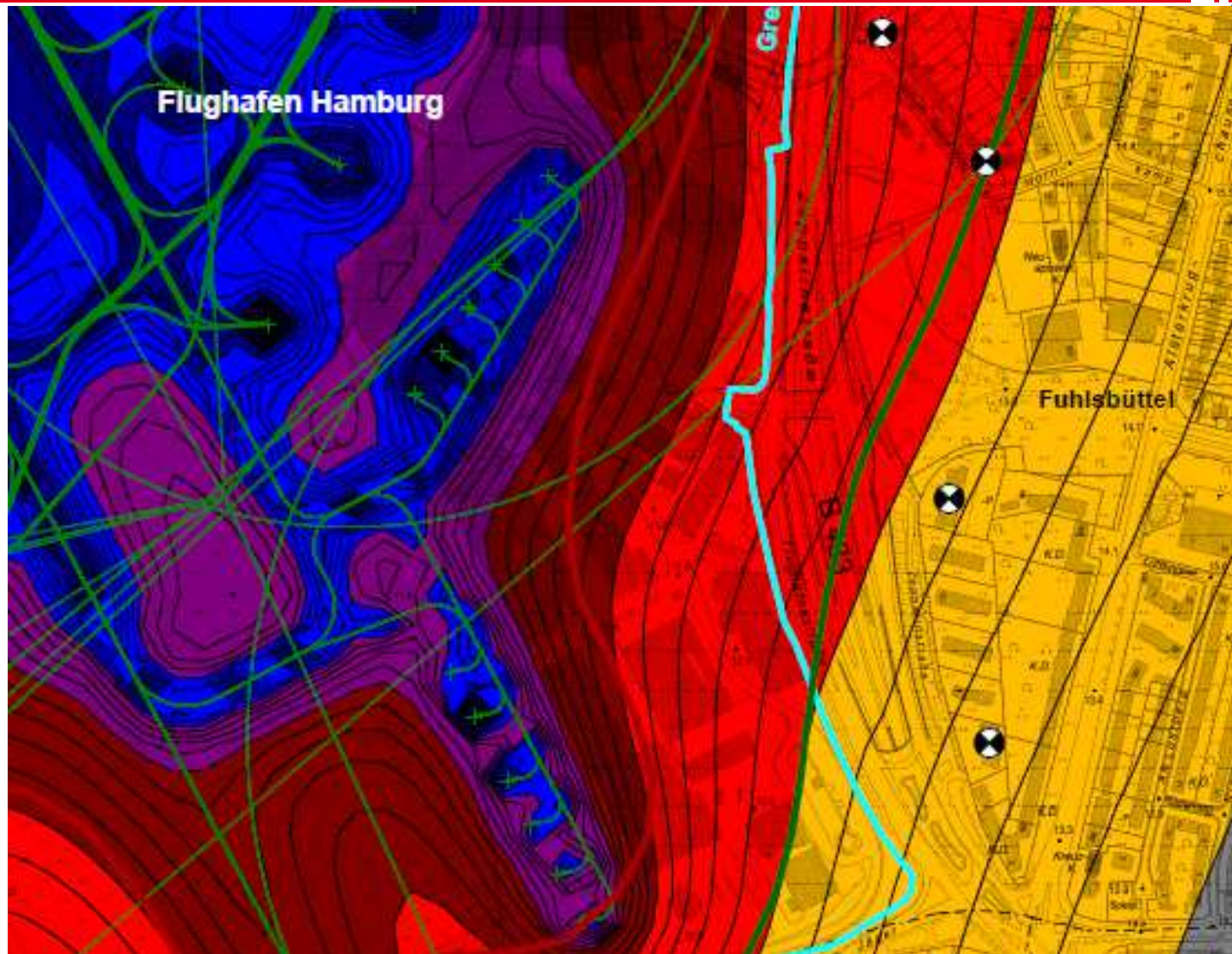


Gesamtfluglärm Prognose-Nullfall 2020 ohne Maßnahme
Rasterlärmkarte Tag (6-22 Uhr), h = 4m über Gelände

Orange: 55-60 dB(A)

Streng nach AzB, ohne Abschirmung

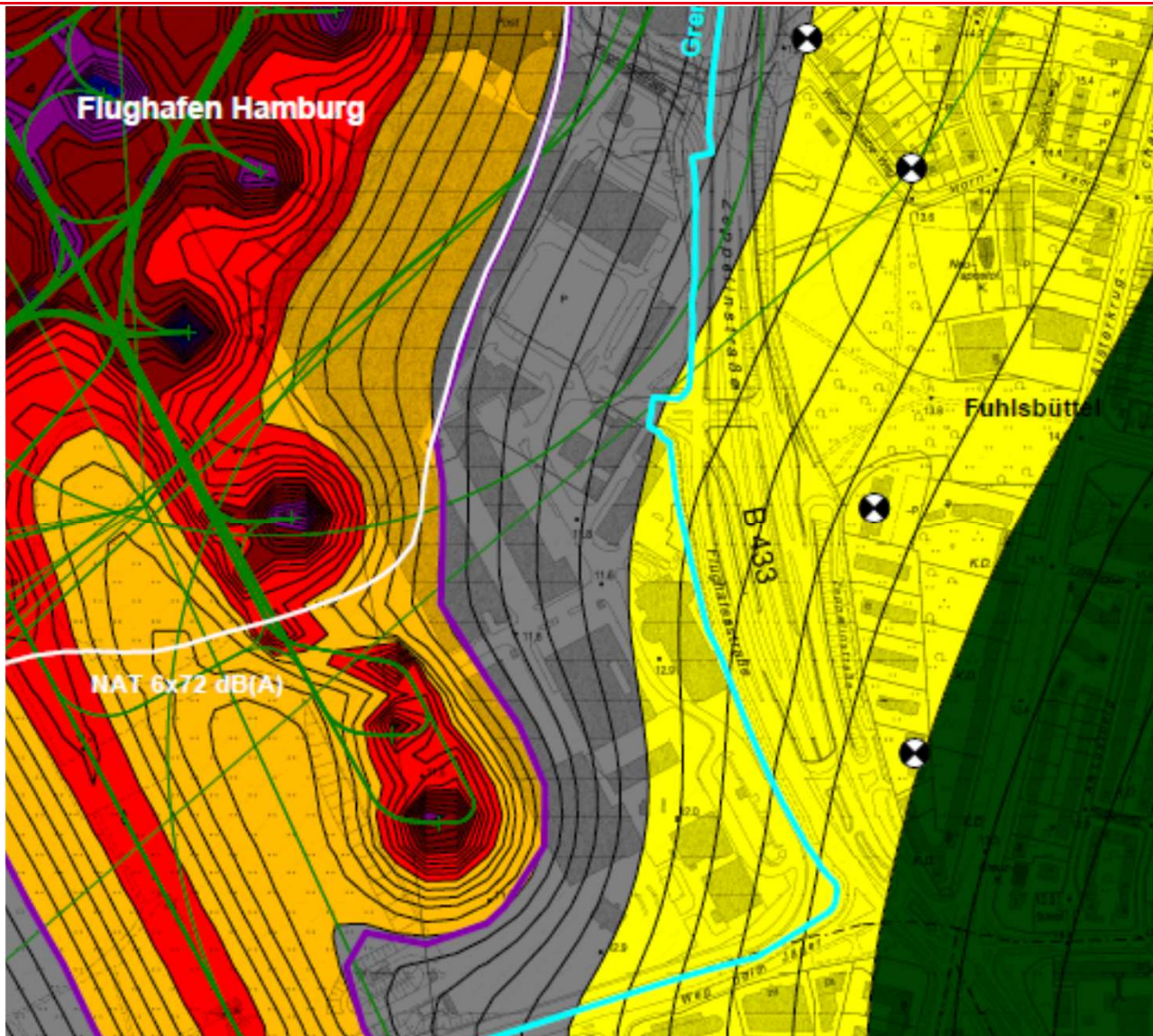
Hamburg Airport 



Gesamtfluglärm Prognose-Planfall 2020 mit Maßnahme
Rasterlärmkarte Tag (6-22 Uhr), h = 4m über Gelände (Beleg. R1A - R9A Code-C)

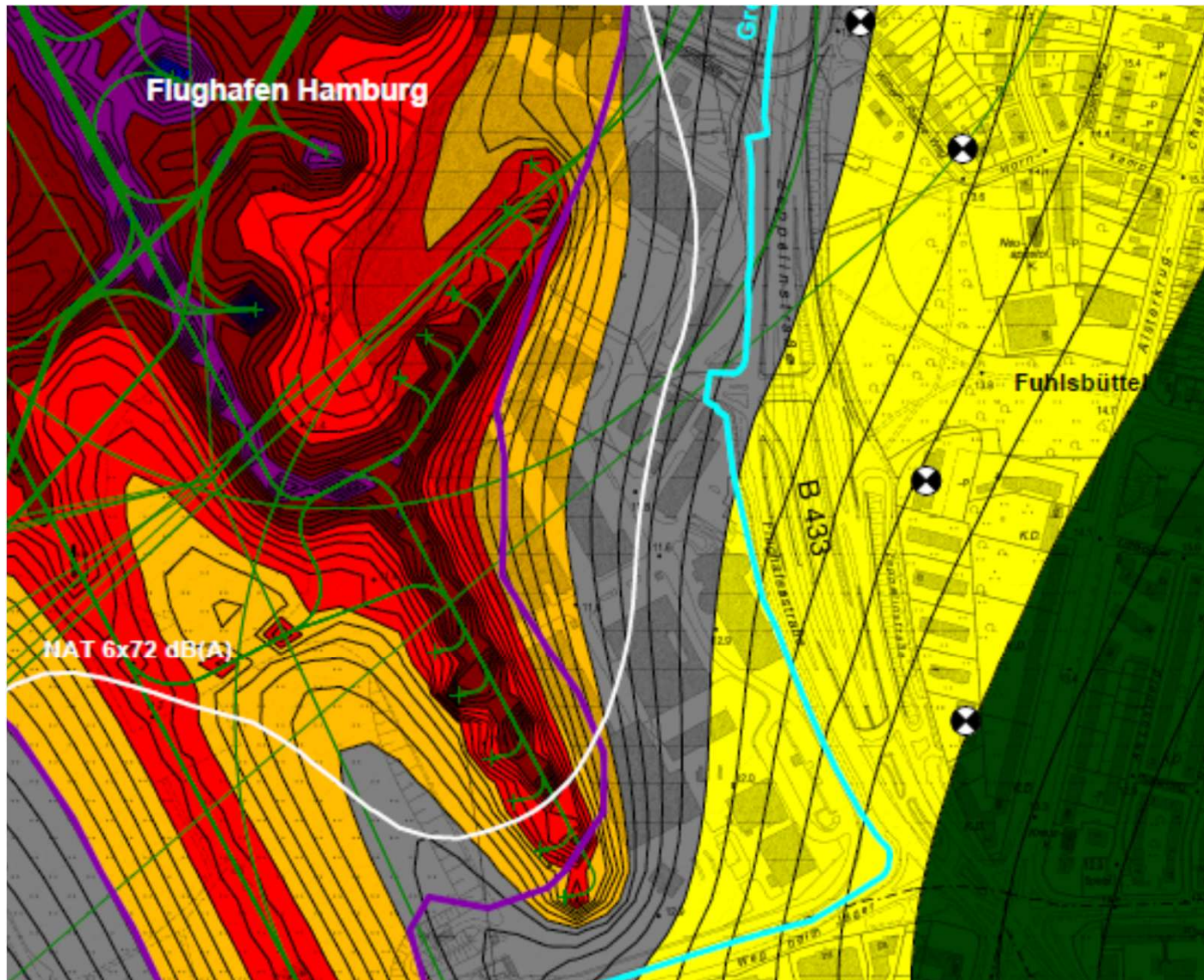
Orange: 55-60 dB(A)

Streng nach AzB, ohne Abschirmung



Gesamtfluglärm Prognose-Nullfall 2020 ohne Maßnahme
Rasterlärmkarte Nacht (22-6 Uhr), h = 4m über Gelände

Gelb: 45-50 dB(A)



Gesamtfluglärm Prognose-Planfall 2020 mit Maßnahme
Rasterlärmkarte Nacht (22-6 Uhr), h = 4m über Gelände (Beleg. R1A - R9A Code-C)
M94 062/3 mlv

Gelb: 45-50 dB(A)

Lärmbetrachtung: **Nur Vorhaben** / 6 Code C Flugzeuge

	Ohne Abschirmung	Mit Abschirmung (Gebäude und LSW)
Tag	53,1	48,5
Nacht	38,6	34,0

Die Abschirmung führt zu Pegelreduktionen von ca. 4,6 dB(A).

Die Lärmwerte, die sich rein aus dem Vorhaben ergeben, liegen um 12,8 dB(A) in der Nacht und um 10,7 dB(A) am Tag unter den Fluglärnwerten rein nach AZB (Planfall), **mit Berücksichtigung der Abschirmung**.

DIN ISO 9613-2: Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien - Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren (ISO 9613-2:1996)

Flora, Fauna, Boden und Grundwasser

Insgesamt werden ca. 5000 m² Grünfläche für das Vorhaben neu versiegelt und als Verkehrsfläche hergestellt. Zurzeit sind ca. 2 000 000 m² auf dem Flughafengelände versiegelte Fläche. Die Neuversiegelung beträgt 0,25 %.

Die dem Eingriff zuzuschreibenden Verluste werden vollständig ausgeglichen bzw. kompensiert.

Die betroffenen Flächen weisen eine geringe bis mittlere (magere Standortverhältnisse) ökologische Wertigkeit auf. Es sind keine geschützten Biotope betroffen.
Boden schon heute

Die Grundwasserneubildungsrate wird nicht, bzw. nur sehr geringfügig reduziert.

Besonders geschützte Pflanzen wurden im Eingriffsbereich nicht angetroffen.

Fledermäuse bzw. deren Quartiere oder Jagdgebiet wurden im Eingriffsbereich nicht nachgewiesen.

Einzig bei der Feldlerche sehr geringe Reduzierung der Anzahl der Reviere von rechnerisch 0,1 Revieren

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die erwarteten Auswirkungen auf die Fauna.

Untersuchte Gruppe	Baubedingte Auswirkungen	Anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen
Avifauna	Vorübergehende geringfügige Auswirkungen für Bodenbrüter durch temporären Flächenverlust (Nach Abschluss der Bauarbeiten wiederherstellbar) Geringfügige zusätzliche Lichtemissionen	Geringfügige Auswirkung durch Verlust von Brutflächen. Keine wirksame zusätzliche Lichtemission
Fledermäuse	Keine Auswirkungen aufgrund der geringen Eignung des Geländes für Fledermäuse	Keine Auswirkungen aufgrund der geringen Eignung des Geländes für Fledermäuse
Insekten und Kleinlebewesen gemäß Anhang IV der FFH-Richtlinie	Keine Auswirkungen auf die untersuchten Gruppen, betroffene Flächen sind kein geeigneter Lebensraum	Keine Auswirkungen auf die untersuchten Gruppen, betroffene Flächen sind kein geeigneter Lebensraum

Landschaftsbild, Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Das Landschaftsbild im Vorhabengebiet ist ausnahmslos von Anlagen und Grünflächen des Luftverkehrs geprägt. Auch das Landschaftsprogramm bzw. Arten- und Biotopschutzprogramm der Stadt Hamburg betrachtet die vom Vorhaben betroffene Fläche als „**Industriefläche**“ bzw. „**Fläche für den Luftverkehr**“.

Durch das Vorhaben wird das bestehende Landschaftsbild nicht geändert, weshalb keine nachteiligen Auswirkungen auf dieses zu erwarten sind. Mangels Betroffenheit von Kulturgütern oder sonstigen Sachgütern liegt auch diesbezüglich eine Beeinträchtigung nicht vor.

Da das Vorhabengebiet weder geschützte Landschaften im Sinne der §§ 20 ff. BNatSchG (Naturschutzgebiete, Nationalparks, Biosphärenreservate, Naturdenkmäler etc.) umfasst, noch zum Netz „Natura 2000“ gemäß §§ 31 ff. BNatSchG gehört, und keine nachteiligen Auswirkungen auf Kulturgüter oder sonstige Sachgüter zu erwarten sind, kann das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des UVP-Rechts entfalten.

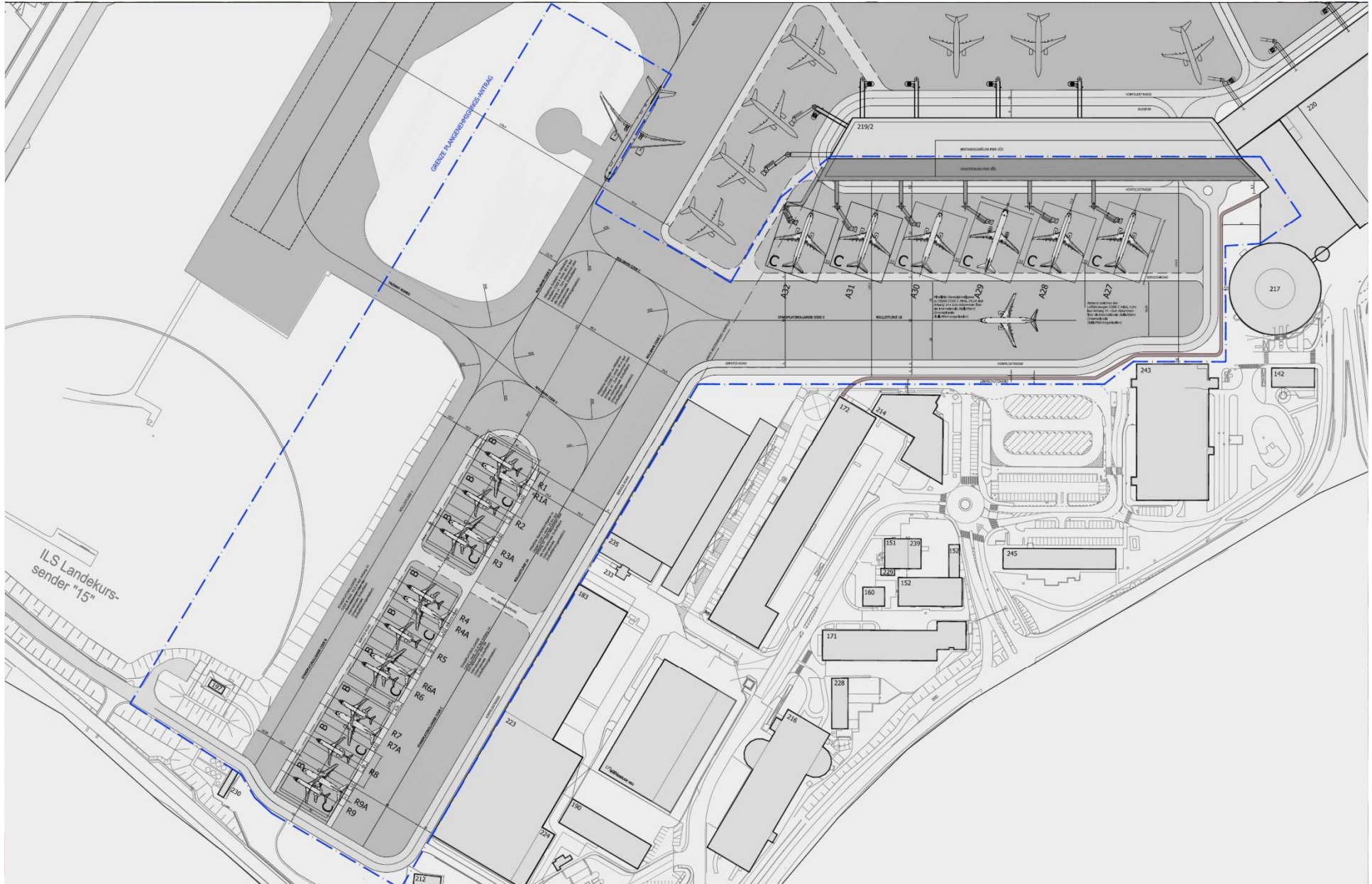
Baubedingte Wirkungen

Hinsichtlich der Bewertung der Auswirkungen in der Bauphase ist zu beachten, dass für die Bauarbeiten nur Geräte und Fahrzeuge eingesetzt werden, die der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- Lärmschutzverordnung) entsprechen. Die Anforderungen des für Baulärm einschlägigen Fachrechts werden also eingehalten. Über die gesamte Bauphase erhöht sich die Anzahl der LKW-Fahrten allenfalls gering (**maximale Erhöhung des bestehenden LKW-Aufkommens bis 3,2 %**). Darüber hinaus beschränken sich die **lärmintensiven Bauarbeiten auf Zeiten von 7.00 bis 19.00 Uhr**. Darin liegen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen.

Ca. 2300 Lkw-Fahrten auf den umliegenden Straßen. Maximal 73 zusätzliche Lkw-Fahrten für ca. 3 Monate. Straßenverkehr insgesamt ca. 47 000 Fahrzeuge (Werkstags 2010) am Tag.

Die Entstehung von Stäuben während der Bau- (und Abbruchs-) Phase wird dadurch wirksam unterbunden, dass die betroffenen Flächen mit Wasser besprüht werden. Insofern bestehen in diesem Punkt nur sehr geringe baubedingte Auswirkungen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



INHALTSÜBERSICHT

- I. VORSTELLUNG DES VORHABENS
- II. VORSTELLUNG DER ERGEBNISSE DER VORPRÜFUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT IM EINZELFALL
- III. DISKUSSION / KLÄRUNG OFFENER FRAGEN**