

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 209
19.07.2013

Niederschrift

über die 209. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 07.06.2013

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und insbesondere die neue Fluglärmenschutzbeauftragte, Frau Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, die sich anschließend der Kommission kurz vorstellt. Außerdem kündigt der Vorsitzende Herrn Andreas Beck vom Deutschen Wetterdienst (DWD) zu TOP 2 an sowie Herrn Robert Ertler von der DFS zu TOP 3 und weist darauf hin, dass im Anschluss an die Sitzung der Besuch der Wetterwarte des Flughafens vorgesehen sei.

Es wird gewünscht, dass unter TOP 10 zusätzlich das Thema Fluglärmbeschwerden aus dem Raum Ahrensburg behandelt werden soll.

Der Vorsitzende gratuliert Herrn Hans Saalfeld, durch dessen Initiative die FLSK Hamburg 1972 eingerichtet wurde, zum 85. Geburtstag und wünscht ihm Wohlergehen.

Die Kommission ist beschlussfähig.

Im Verlauf der Sitzung zeigt sich, dass mehrere TOP aus Zeitmangel auf die nächste FLSK-Sitzung verschoben werden müssen; dies betrifft TOP 5, TOP 7 und TOP 9.

TOP 1

Beschlussfassung über die Niederschrift der 208. FLSK-Sitzung am 22.02.2013

Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

TOP 2

Nimmt die Häufigkeit meridionaler Wetterlagen zu?

Anhand von Wetterkarten erklärt der Vertreter des DWD einige Grundsätze zur allgemeinen Zirkulation der Atmosphäre, die das Wetter in Deutschland bestimmen. Er merkt an, dass die derzeitigen Auswirkungen der Überflutungen von Flüssen, die auch Deutschland stark betroffen hätten, die Aktualität der Fragestellung im Hinblick auf nachweisbare Veränderungen unterstrichen. Obwohl die Erkenntnisse während der letzten Jahrzehnte stark zugenommen hätten, sei die so genannte „Klimaänderung“ allerdings noch nicht nachhaltig erforscht. Die unterschiedliche Verteilung der Sonnenenergie auf der Erdoberfläche bewirke - in Verbindung mit weiteren zu berücksichtigenden Faktoren - verschiedene Klimazonen; Hamburg liege in der Westwindzone. Es habe sich gezeigt, dass das vormals stabile System der mäandrierenden Höhenstraße der Hochs und Tiefs in den letzten Jahrzehnten hin und wieder durchbrochen würde und zwar mit zunehmender Tendenz. So bildeten sich dann für längere Zeit lokale Tiefdruckgebiete (Troglagen), wie z. B. Ende Mai 2013 über dem Mittelmeer. Das Abreißen der Westwinddrift habe zu einer Vertikalbewegung und damit Wolkenbildung sowie dem anschließenden Dauerregen in bestimmten Regionen geführt. Solche Nord-Süd-Bewegungen der Luftmassen seien statt der regelhaften, stabilen Westwinddrift mit durchziehenden Warm- und Kaltfronten heute vermehrt festzustellen. Der nachweisbare Temperaturanstieg an den Polen bewirke, dass der Temperaturgradient zwischen Äquator und Polen schwächer werde und daher die Intensität der Westdrift abnehme. Es könne so häufiger zu Abweichungen vom System kommen. Es schließt

sich eine lebhafte Diskussion an, in der der Vertreter des DWD festhält, dass die überwiegende Windrichtung in Hamburg, nämlich Wind aus Südwest, geblieben sei und es grundsätzlich bei ausgeprägter Westwindlage keine lokalen Abweichungen gäbe. Zwar wären bei Troglagen kleinräumliche Varianten möglich, da diese jedoch mit schwachen Winden verbunden und die modernen Flugzeuge windunabhängiger seien, ließe die Bahnverteilung in Hamburg weiterhin prinzipiell alle Möglichkeiten des Startens und Landens zu. Von einer Änderung zu einer Nord-Süd-Hauptlage sei nicht auszugehen. Es wird vorgeschlagen, das Thema „Klimaschwankungen“ weiterhin im Rahmen der FLSK-Sitzungen zu verfolgen. Der Vertreter des DWD sagt daraufhin zu, dass er sowohl lang- als auch kurzfristige Untersuchungsergebnisse an die FLSK geben werde. Der Vorsitzende regt daher an, dass diese Statistiken Anfang 2014 zum Rückblick auf 2013 ausgewertet und der FLSK vorgestellt werden sollen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Einführung des CDO-Verfahrens (Continuous Descent Operations)

Ein Vertreter der DFS berichtet über das für Hamburg vorgesehene Verfahren Continuous Descent Operations (CDO), das unter der Bezeichnung Continuous Descent Approach (CDA) bereits seit längerer Zeit am Flughafen Hamburg angeboten wird (vgl. FLSK-Drs. 08/13).

Da die DFS-Geschäftsführung an Ziele, die im europäischen Gesamtluftraum abgesprochen werden, grundsätzlich gebunden sei, solle die Forderung, das CDO-Verfahren in der BRD umzusetzen, in Hamburg und Nürnberg im Jahr 2013 durchgeführt werden. Der 12.12.2013 sei für die Einführung vorgesehen, allerdings müsse zuvor das Bundesamt für Flugsicherheit (BAF) zustimmen.

Die vorgeschlagenen CDO-Verfahren stellten eine Optimierung der tatsächlich geflogenen Einflugverfahren dar, indem bestehende "Lotsenverfahren" (Einzelfreigaben) optimiert würden. Das Ziel sei, die tatsächliche Überflughöhe an bereits betroffenen Orten zu erhöhen. Dies führe zu einer geringeren Lärmbelastung am Boden. Eine laterale Veränderung von Flugverfahren sei nicht geplant, da keine neuen Verfahren im Sinne von neubetroffenen Bürgern etabliert würden.

In der anschließenden Diskussion wird erklärt, dass für die Anwendung des Verfahrens die Blockierung eines größeren Luftraums erforderlich sei und der Flugverkehr entflochten werden müsse. So könne es nur in Tagesrandzeiten mit wenigen Flügen zum Einsatz kommen. Man wolle nun Erfahrungen sammeln im Hinblick auf Stärke und lokale Zuordnung von Pegelveränderungen sowie prüfen, ob es weitere Verbesserungsmöglichkeiten gäbe. Die Piloten sollten, so oft wie möglich, das CDO-Verfahren nutzen, um die Bevölkerung zu entlasten. Es sei daher vorgesehen, Pläne für das Luftfahrt-Handbuch (AIP) zu erstellen, mit dem Ziel, den Piloten den kürzesten Weg in größtmöglicher Höhe anzubieten, wobei im Einzelfall sogar Treibstoff gespart werden könne. Das Verfahren beginne 18 km vom Aufsetzpunkt entfernt und entlaste den Bereich bis zum Flughafen von Fluglärm. Durch die Veröffentlichung im AIP erhoffe man sich eine häufigere Nachfrage und Anwendung und so auch die Möglichkeit für die Lotsen, mehr Übung zu erlangen und folglich das System öfters anzubieten. Durch Flugspurenauswertung und Pilotenabfragen sowie später auch Schallpegelmessungen wolle man das Projekt begleiten. Die Einführung des CDO-Verfahrens wird von verschiedenen Mitgliedern der FLSK grundsätzlich begrüßt. Der Vorsitzende schlägt eine Begleitung bei der Einführung des Projektes vor und weist darauf hin, dass die Fluglärmschutzbeauftragte oder die FHG ggfs. dazu Anregungen unterbreiten könnten.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Bauliche Maßnahmen am Flughafen und deren Auswirkungen

4.1 Instandsetzung Bahn 23

Der Vertreter der FHG berichtet, dass von Mitte Juli bis Mitte September 2013 Baumaßnahmen an der Bahn 23 notwendig seien, um den Tarpenbektunnel zu sanieren und daher kurzzeitige Pistensperrungen vorgenommen werden müssten (vgl. FLSK-Drs. 09/13). Die Baufahrzeuge würden über den Vogt-Cordes-Damm geleitet und somit der Fahrzeuflärm dort konzentriert. Es solle überwiegend zwischen 06.00 und 20.00 Uhr gebaut werden und nachts nur, wenn es anders nicht möglich wäre. Die Landung über Niendorf auf der Bahn 05 sei während der Bauphase nicht möglich, wohingegen die Bahn 15/33 geöffnet bliebe. Aus Lärmschutzgründen habe man teilweise sehr teure Verfahren gewählt, die 12 bis 13 dB (A) weniger Baulärm verursachten, um die Bevölkerung zu schützen. Man wolle die Bevölkerung frühzeitig sehr breit und ausführlich informieren und durch die laufende Berichterstattung unter folgendem Link optimale Transparenz ermöglichen:

http://www.hamburg-airport.de/de/Erneuerung_Bahnkopf.html

4.2 Geplante Maßnahmen zwischen 2013 und 2015

Der Vertreter der FHG zeigt anhand einer Tabelle (vgl. FLSK-Drs. 10/13) die Terminplanung für Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen der nächsten Jahre und erläutert den jeweiligen Stand. Er weist darauf hin, dass bei allen laufenden Genehmigungsverfahren die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt worden seien.

4.3 Antrag zu Luftfrachtzentrum

Der Vertreter der FHG stellt dar, dass das Luftfrachtzentrum am Flughafen Hamburg (drittgrößter Luftfahrtcargo weltweit nach New York JFK und Frankfurt FRAU) veraltet sei und an anderer Stelle des Flughafenbereichs neu errichtet werden solle (vgl. FLSK-Drs. 11/13). Zuvor sei eine gründliche Untersuchung über die verkehrstechnischen Auswirkungen vorgenommen und ein Verkehrskonzept vom Büro ARGUS aufgestellt worden. Es wiese zusätzlich 300 Kfz / Tag aus sowie einen Anstieg von 11.000 auf 13.000 Fahrten. Die notwendige Anhebung des Landegleitpfades wirke sich mit höchstens 0,5 dB(A) weniger über der Innenstadt nicht hörbar aus.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Fluglärmmessanlage nach novellierter DIN 45643 – Darstellung der Änderung der DIN und Auswirkungen

Der Vertreter der FHG berichtet über die im Jahr 2011 geänderte DIN 45643 zur Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen, insbesondere auch über Auswirkungen auf die Fluglärmmessstellen des Flughafen Hamburg. Nach der bisherigen Vorgehensweise sei an den 13 Messstellen der Mittelungspegel ($L_{eq(3)}$ über 24h) über alle Lärmereignisse (Ereignisse, deren Schalldruckpegel über einem festgelegten Schwellenwert liegt, Fluglärmereignisse als auch einige Fremdlärmereignisse) gemessen worden. Dieser Ereignispegel, der von der FHG laufend in den jeweiligen Fluglärmreports dokumentiert und veröffentlicht wurde, lag um 0,5 bis 2 dB(A) - in Abhängigkeit der Entfernung der Messstelle zum Flughafen - über dem eigentlichen korrelierten Fluglärmpegel. Seit Anfang dieses Jahres wird nach der novellierten DIN 45643 gemessen.

Danach sind neben den Mittelungspegeln für das Fluggeräusch auch die Mittelungspegel für das Gesamtgeräusch zu erfassen und zu dokumentieren. Bedingt durch modernere leisere Flugzeugmuster und damit geringere Überflugpegel, liegt bei einigen Messstellen der Messschwellenpegel für Fluglärmereignisse in der Größenordnung des Umgebungslärmgeräusches. Der Mittelungspegel des Gesamtgeräusches übersteigt den Mittelungspegel des Fluggeräusches an einigen entfernter liegenden Messstellen um bis zu 12 dB(A). So würde nach der geänderten DIN z. B. an der Messstelle 7 (Fuhlsbüttel, Kortenkamp) nun auch der Straßenverkehrslärm mit gemessen und nach Art der alten Berichterstattung als Fluglärmmessung ausgewiesen werden. Da auch der Gesamtlärmpegel nach neuer DIN an der Messstelle erfasst wird, könnten zukünftig mehrere Pegel pro Messstelle genannt werden. Um eine Lösungsmöglichkeit für den Umgang mit diesen verfälschten Messergebnissen zu erreichen sowie Überlegungen im Hinblick auf die eventuelle Verlegung von Messstellen zu diskutieren, möchte die FHG eine Arbeitsgruppe einrichten, der auch die BWVI und die BSU sowie interessierte Mitglieder der FLSK angehören sollten. Dazu meldet sich ein Mitglied. In der nächsten Sitzung soll das Thema weitergeführt werden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8

Projekt SAMURAI – Teilnahme von FLSK-Mitgliedern

Das Projekt SAMURAI dient der Entwicklung leiserer Triebwerke und soll bei der Messkampagne im September 2013 (KW 39) speziell diese Lärmquellen in einer Konfiguration, die einem steigenden Flugzeug entspricht, detailliert untersuchen. Dabei kommen modernste optische Messtechniken, die eine Lärmschutzhalle erfordern, erstmalig an einem realen Triebwerk zum Einsatz.

Die Triebwerke an dem DLR-Forschungsflugzeug A320-ATRA werden umfangreich mit kombinierten (laser-)optischen und akustischen Verfahren geprüft. Die Ergebnisse können und sollen dazu beitragen, sowohl existierende Flugzeugmodelle als auch künftige Entwürfe leiser zu machen.

Ab dem 23.09.13 soll die Messkampagne beginnen. Die Teilnahme von FLSK-Mitgliedern ist für Donnerstag, den 26.09.13 vorgesehen; Uhrzeit und nähere Einzelheiten dazu werden in der 210. FLSK-Sitzung am 06.09.13 von der FHG genannt.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 10

Sonstiges

10.1 Fluglärm in Ahrensburg

Der Vertreter von Schleswig-Holstein berichtet, dass in den vergangenen Monaten sehr viele Beschwerden über Fluglärm in Ahrensburg eingegangen seien, vornehmlich von einem einzelnen Beschwerdeführer. Es handele sich insbesondere um Lärm bei Anflügen z.B. durch ausgefahrene Landeklappen. Der Vertreter der BSU erklärt dazu, dass man vor einiger Zeit eine Entlastung für Ahrensburg in den Abend- und Nachtstunden habe erreichen können, indem das Überfliegen der stärker besiedelten Gebiete in dem Bereich in diesen weniger frequentierten Stunden möglichst vermieden würde. Dies sei aber am Tag und besonders in den verkehrsreichen Stunden nicht durchführbar.

Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm berichtet, dass nach seiner Prüfung vor Ort und persönlichen Einschätzung der Fluglärm im Bereich Ahrensburg nicht als besonders starke Belastung einzuordnen sei. Der Vertreter von Schleswig-Holstein bringt seine Vermutung zum Ausdruck, dass ggfs. das geplante CDO-Verfahren (vgl. TOP 3) zu einer Minderung von Fluglärm in Ahrensburg führen könnte.

10.2 Fluglärm durch MD82

Es wird der verspätete Start einer Maschine MD82 der Fluglinie SAS angesprochen, der am 12.04.13 über Norderstedt durch den hohen Pegel von 89,3 dB(A) zu einer besonders starken Einzelbelastung geführt habe. Daraus entwickelt sich die Bitte an die Fluglärmschutzbeauftragte und an die FHG, durch Gespräche mit der SAS darauf hinzuwirken, dass diese spät abendlichen, lauten Starts vermieden und durch leiseres Fluggerät ersetzt werden sollten. Der Bitte soll nachgekommen werden.

Nachträglich gibt der Vertreter der FHG zum Thema folgende Zahlen zu Protokoll:

Eine Verkehrsdatenauswertung vom 01.01.13 bis 13.06.13 habe ergeben, dass die SAS 367 mal mit Maschinen vom Typ CRJ9, 273 mal mit Typ CRJ und 20 mal mit Typ MD82 den Flughafen Hamburg angefliegen und wieder verlassen habe. Daraus errechne sich ein Anteil von 3% für die Maschinen vom Typ MD82. Nach 21.00 Uhr wären nur neun Landungen gegen 21.50 Uhr (davon ein „Ausreißer“ um 23.34 Uhr am 22.05.13) registriert worden. Außer vier Abflügen gegen 20.00Uhr habe es im ersten Halbjahr 2013 keine abendlichen Starts der MD82 gegeben.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung um 13.05 Uhr.

Für die Niederschrift:

gez. Antje Wilkens

Genehmigt:

gez. Harald Rösler

Anwesenheitsliste 209. Sitzung der Fluglärmschutzkommission am 07.06.2013

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

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
1 Bezirk Hamburg-Nord				
Rösler (M)	Harald	X	42804.2232	Harald.roesler@hamburg-nord.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			nielsen.karin@web.de
Scheuerl (S)	Christian			
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	X	040.572.60.256	info@wolfgangduevel.de
Gallun (M)	Hans-Dieter	X	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		42811.2803	Juergen.Langbehn@altona.hamburg.de
Kaeser (S)	Wolfgang			Wolfgang.kaeser@altona.hamburg.de
5 Stadt Norderstedt				
Grote (M)	Hans-Joachim		53595.306	Hans-joachim.grote@Norderstedt.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		04106.611-200	thomas.koepl@quickborn.de
Hensel(S)	Klaus-H.	X	04106.81305	Hensel-k@arcor.de
8 Kreis Segeberg				
Wolf (M)	Thorsten	X	04551.951-0	Thorsten.wolf@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@wolfcollegen.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		040/507.117.100	christine.schierhorn@dfs.de
Hummert	Uwe	X	0421/5372153	uwe.hummert@dfs.de
14 Flughafen Hamburg GmbH				
Schmidt (M)	Axel	X	5075.1597	Aschmidt@ham.airport.de
Budde-Steinacker (S)	Volker		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 Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
Brückner (M)	Alexander	X	0431-702.6230	Alexander.Brueckner@llur.landsh.de
18 Handelskammer Hamburg				
Beine (M)	Christine		3613.8314	Christine.Beine@hk24.de
19 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen				
Zandke-Schaffhäuser	Birgit		42841.1362	Birgit.zandke-schaffhaeuser@bwvi.hamburg.de
Seidel	Doris	X	42841.1388	Doris.seidel@bwvi.hamburg.de
Thiedig	Birgit		42841.1480	Birgit.thiedig@bwvi.hamburg.de
20 Fluglärmenschutzbeauftragter / Geschäftsführung FLSK				
Pieroh-Joußen	Gudrun	X	42840.2038	Gudrun.pieroh-joussen@bsu.hamburg.de
Wilkens	Antje	X	42840.2411	Antje.wilkens@bsu.hamburg.de
21 Gäste				
Beck (DWD)	Andreas	X	069-8062.6401	Andreas.beck@dwd.de
Ertler (DFS)	Robert	X	069103.707.1211	Robert.ertler@dfs.de
Wagner (BSU)	Torsten	X	42840.2387	Torsten.wagner@bsu.hamburg.de

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Continuous Descent Operation CDO
Kontinuierlicher Sinkflug im Einflugverfahren

Sitzung der Fluglärmschutzkommission am 07.06.2013



CDO

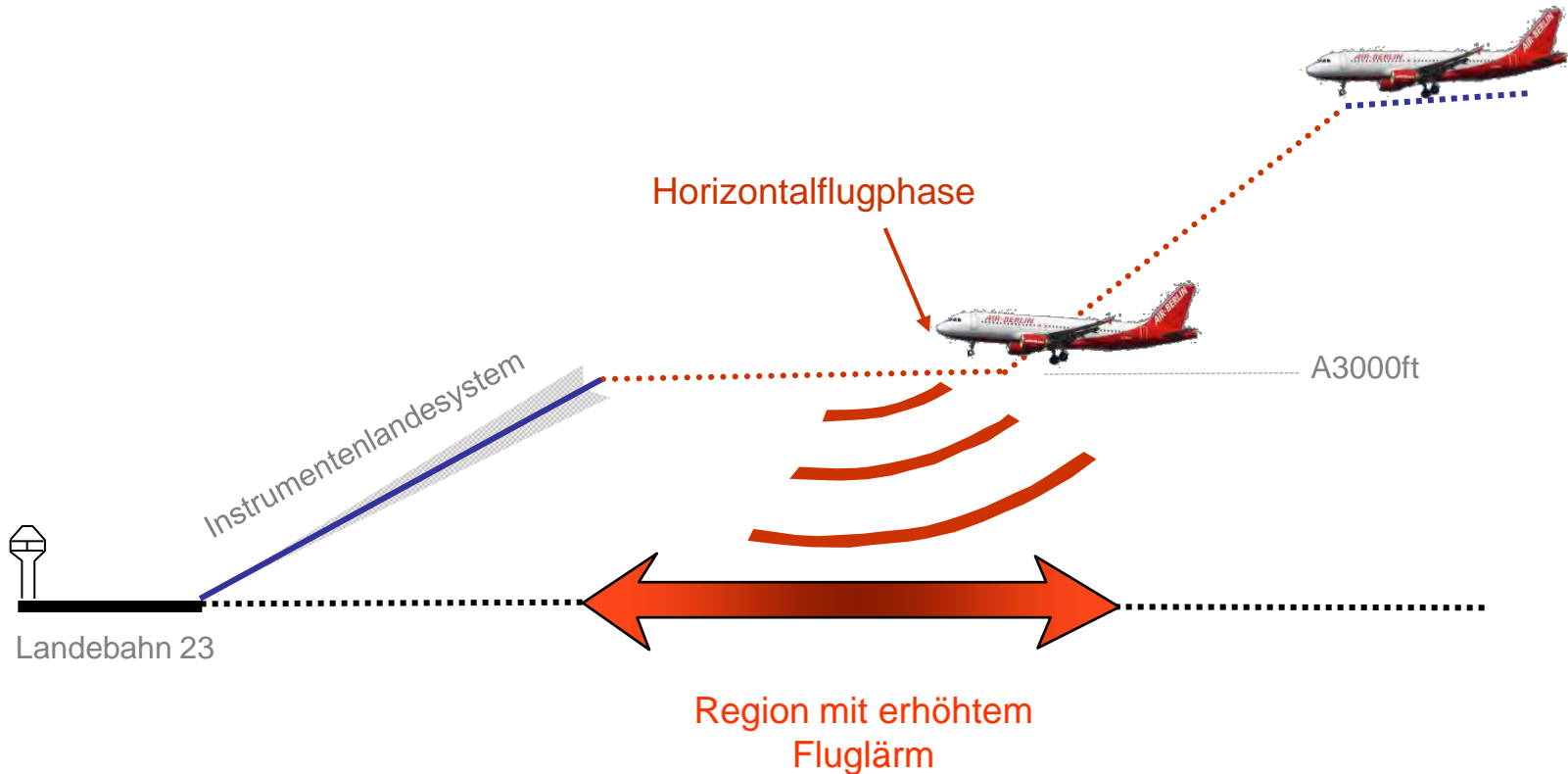
Continuous Descent Operation

Kontinuierlicher Sinkflug

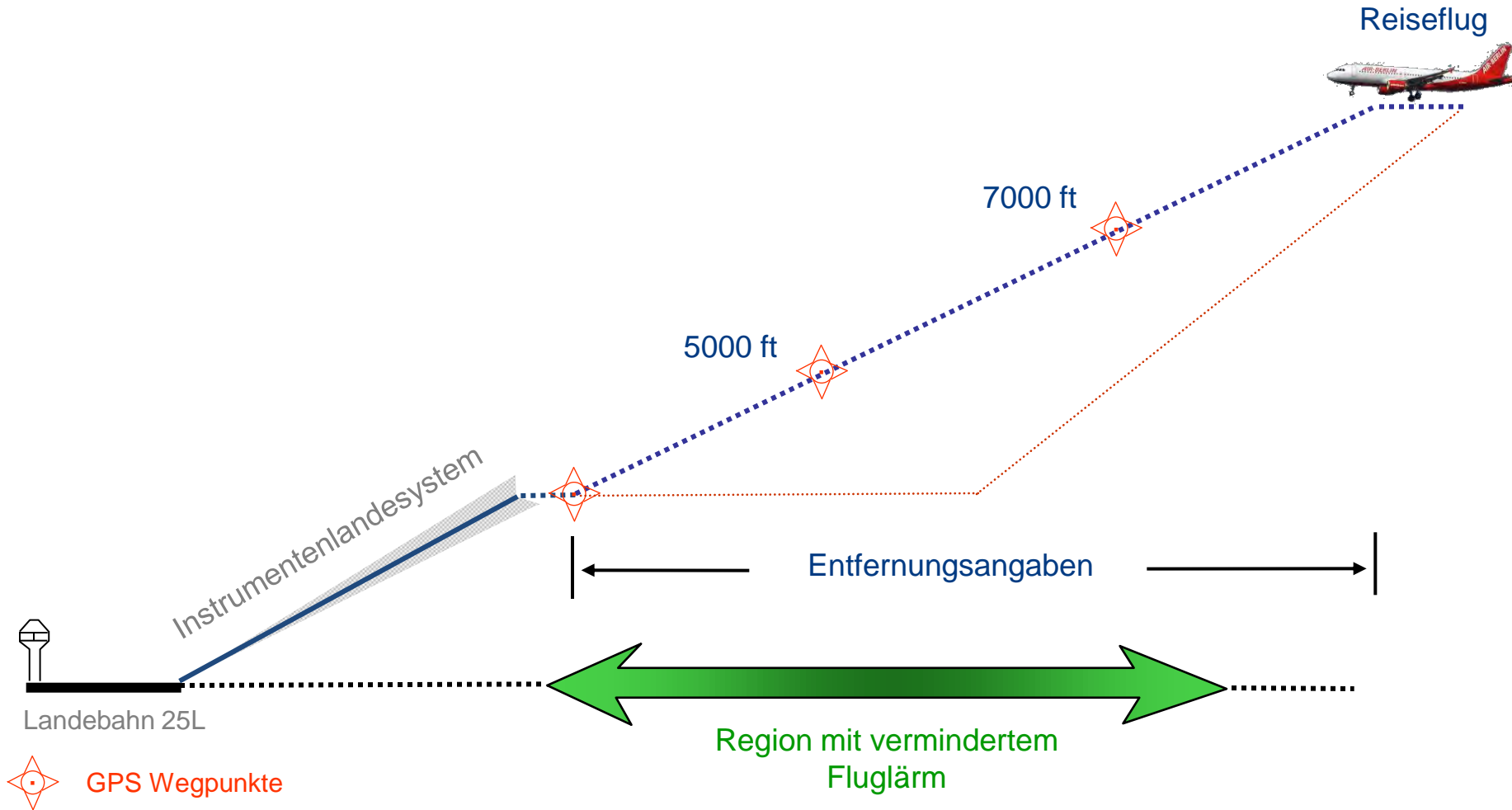
Der stufenförmige Anflug

ATC: "AirBerlin 399 descent altitude 3000ft, cleared ILS runway 23"

Lotse: „AirBerlin 399 sinken Sie auf eine Höhe von 3000 Fuß und folgen Sie dem Instrumentenlandesystem für die Landebahn 23“



Der kontinuierliche Sinkflug / CDO



CDO Definition nach ICAO

Aus ICAO Doc 9931 (Seite A-1-10)

EXAMPLE:

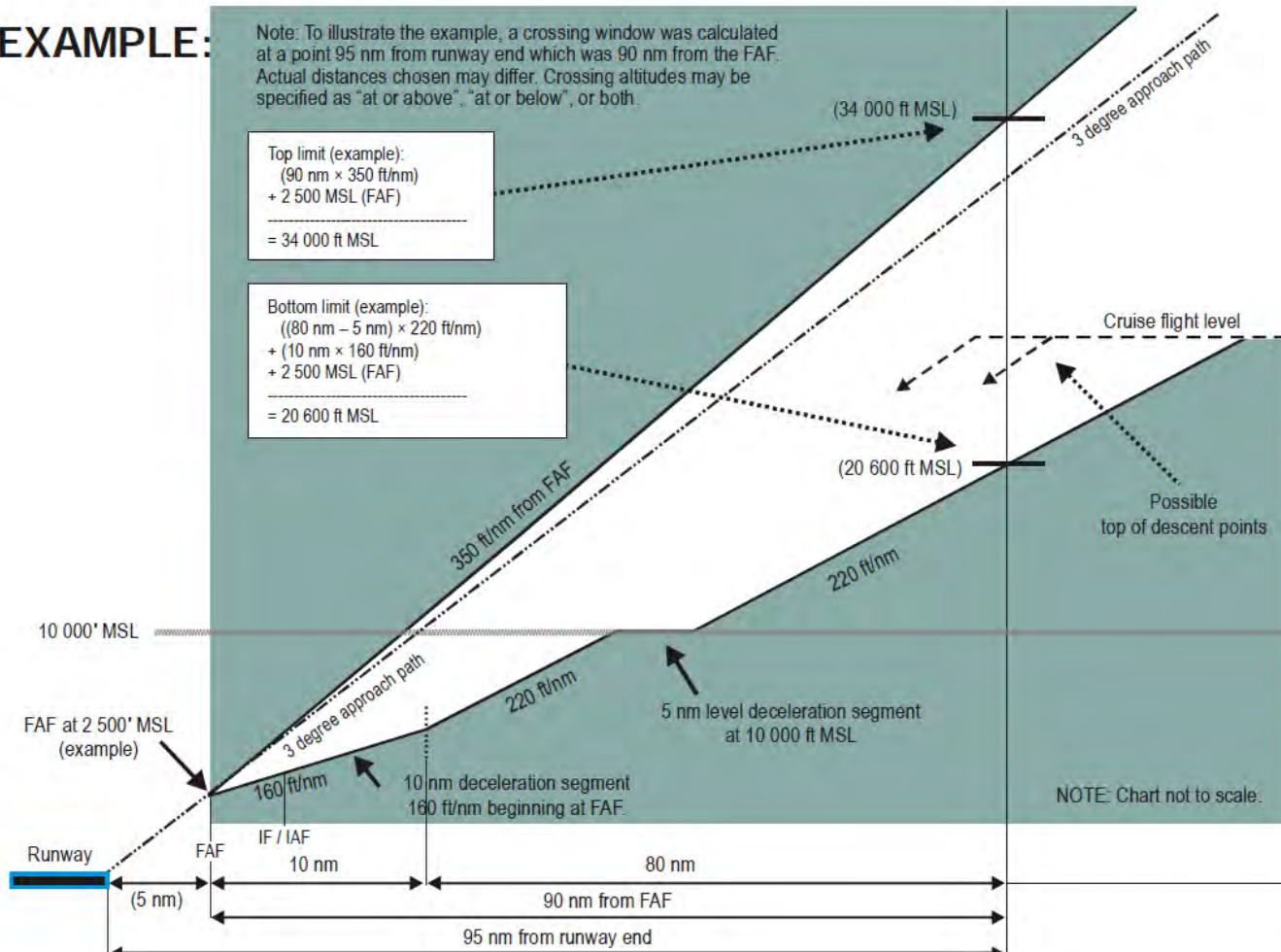
Note: To illustrate the example, a crossing window was calculated at a point 95 nm from runway end which was 90 nm from the FAF. Actual distances chosen may differ. Crossing altitudes may be specified as "at or above", "at or below", or both.

Top limit (example):
 $(90 \text{ nm} \times 350 \text{ ft/nm})$
 $+ 2\,500 \text{ MSL (FAF)}$

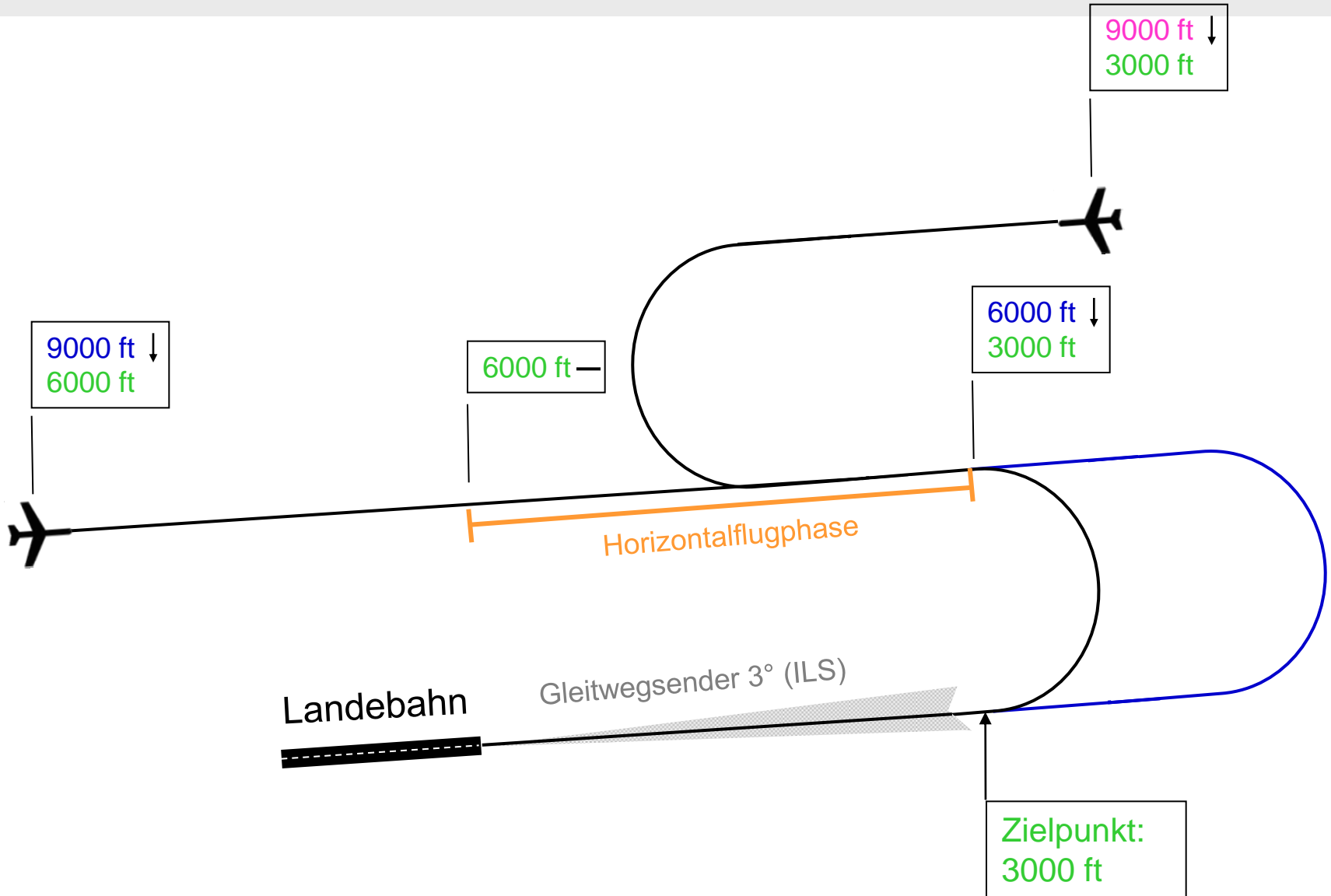
 $= 34\,000 \text{ ft MSL}$

Bottom limit (example):
 $((80 \text{ nm} - 5 \text{ nm}) \times 220 \text{ ft/nm})$
 $+ (10 \text{ nm} \times 160 \text{ ft/nm})$
 $+ 2\,500 \text{ MSL (FAF)}$

 $= 20\,600 \text{ ft MSL}$

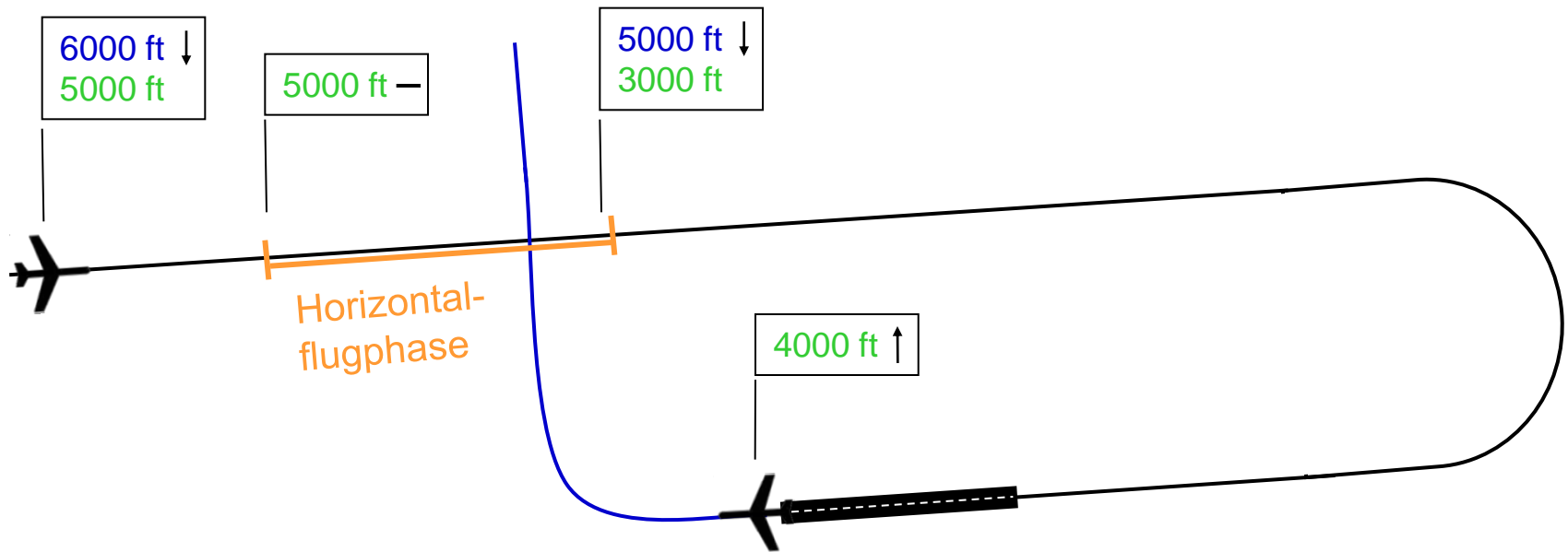


Der kontinuierliche Sinkflug / CDO



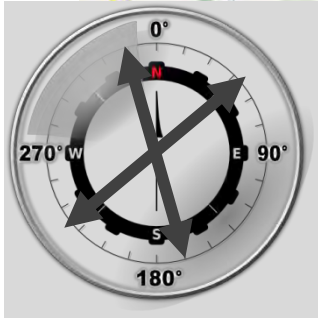
Der kontinuierliche Sinkflug / CDO

Horizontalflugphase durch kreuzende An- und Abflugrouten

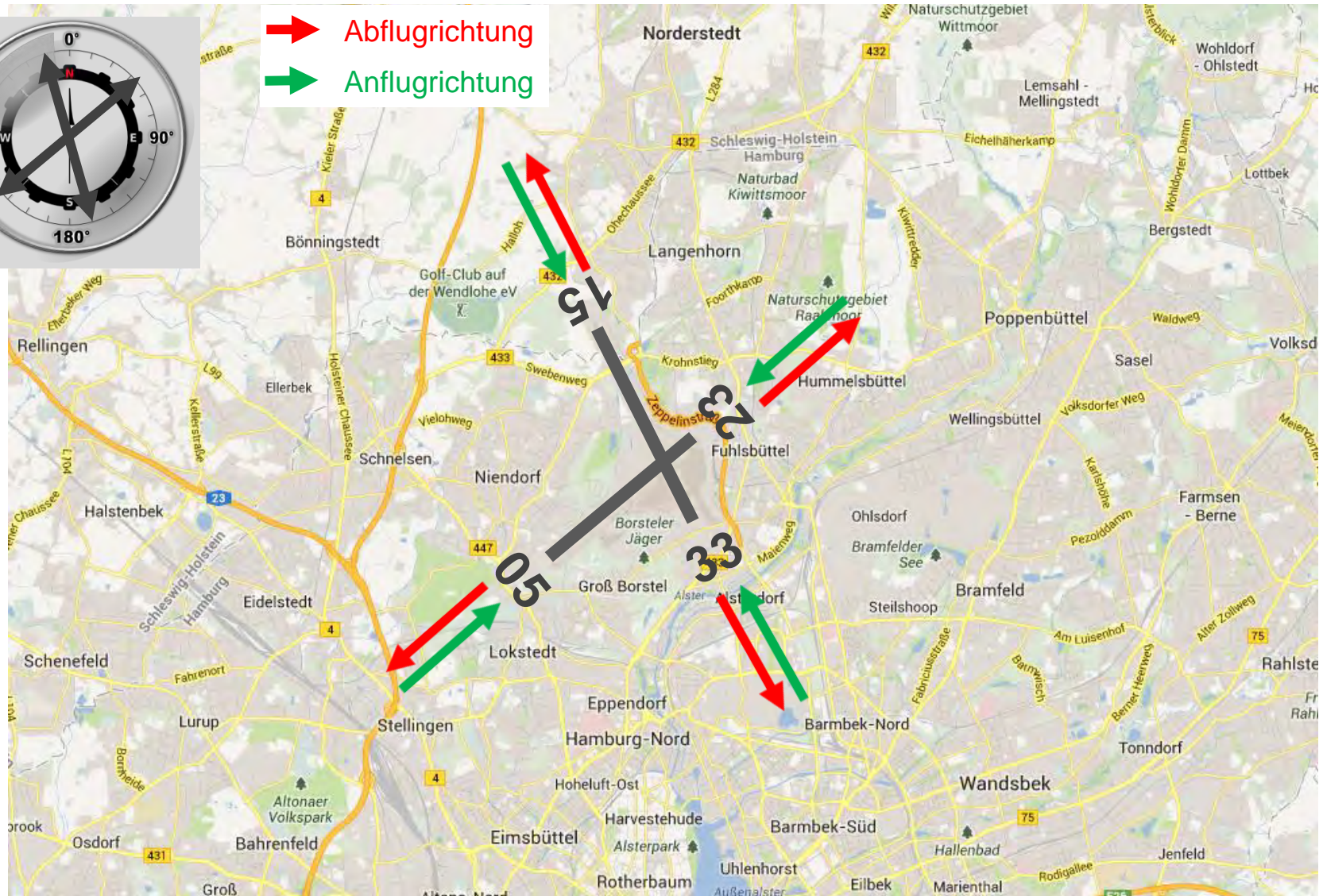


1. Lage und Umgebung des Flughafens Hamburg

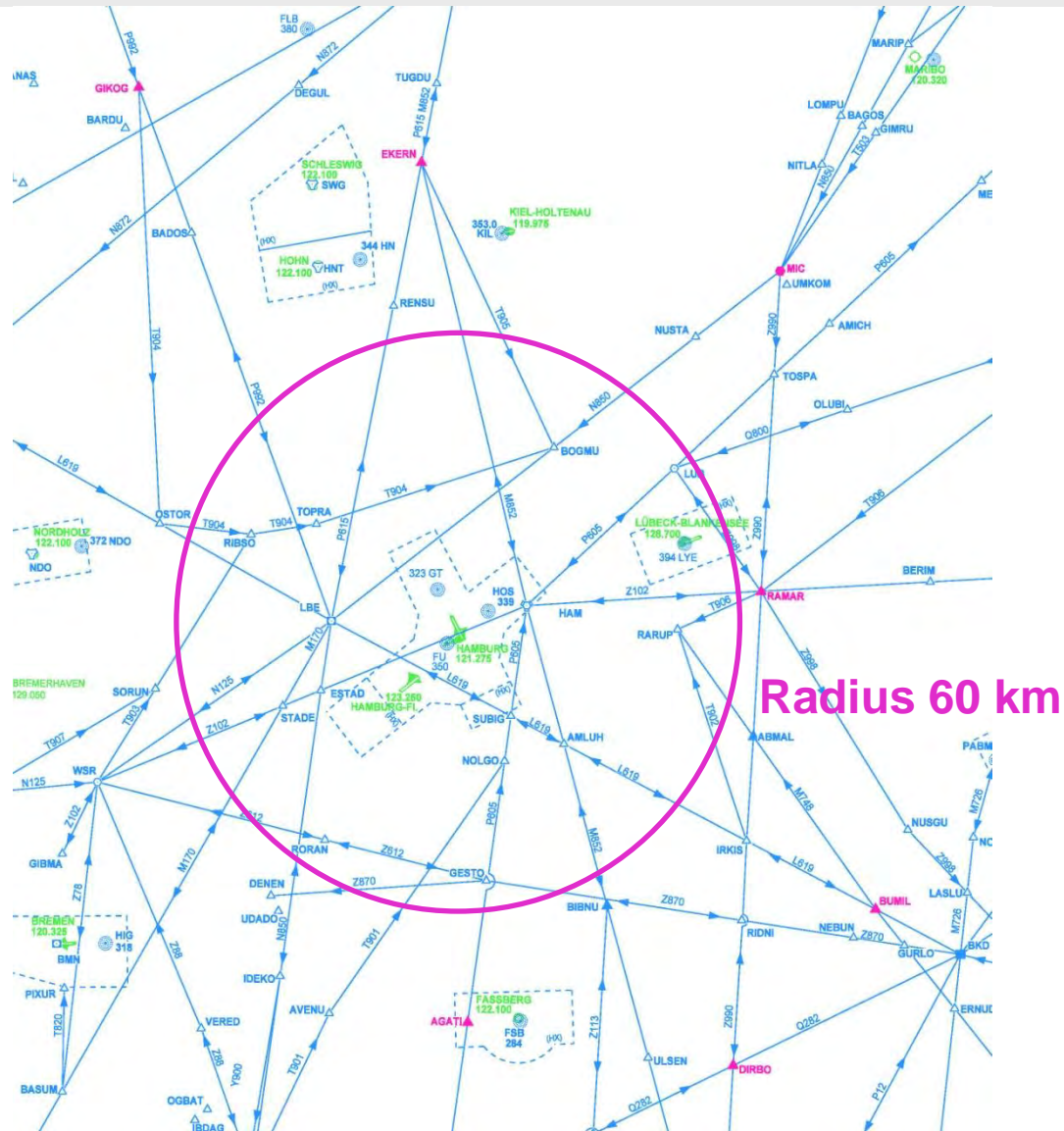
1. Lage und Bezeichnung der Betriebsrichtungen (BR)



➔ Abflugrichtung
➔ Anflugrichtung

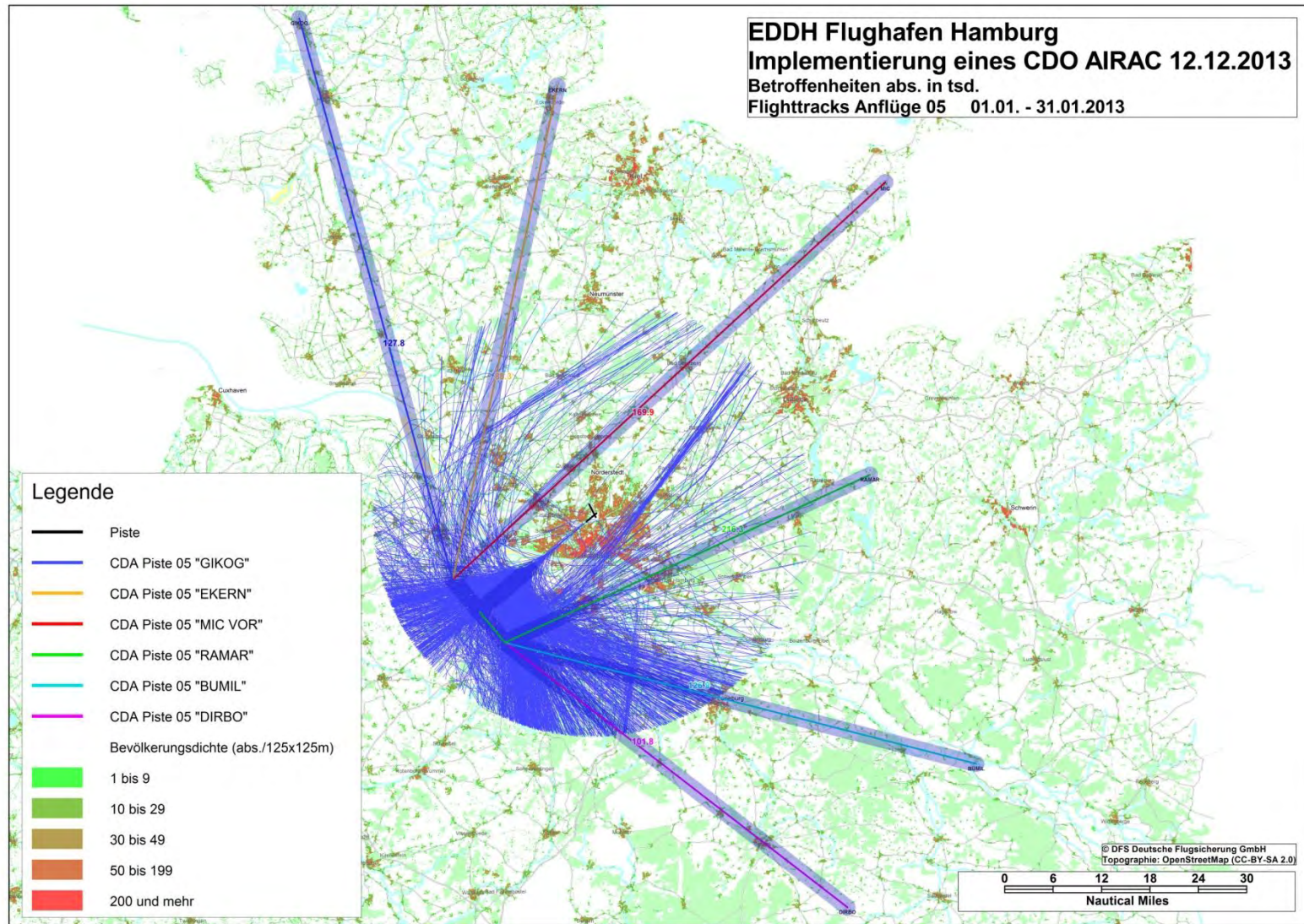


1. Streckennetz in der Umgebung Flughafen Hamburg

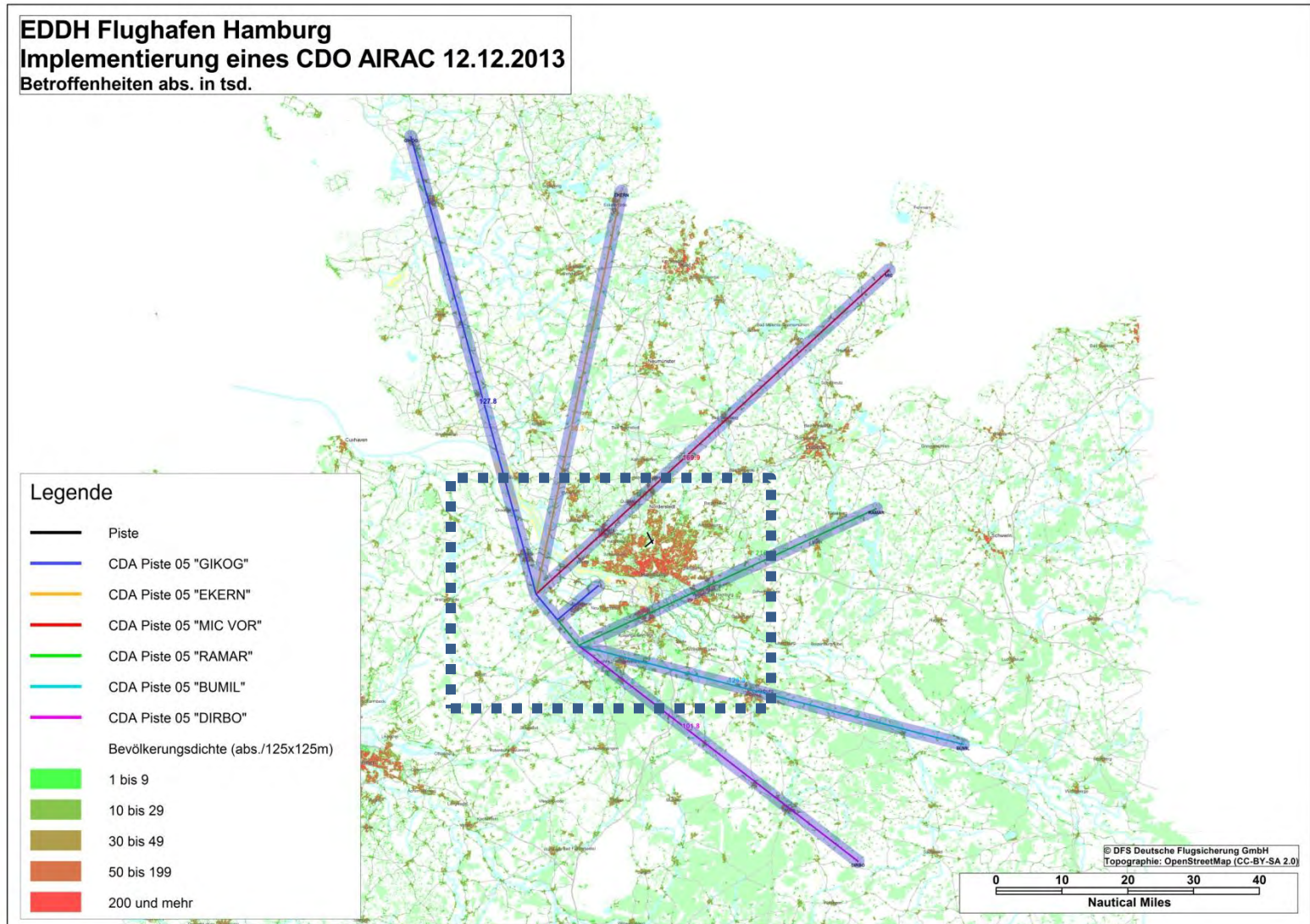


2. Vorstellung und Beratung der CDO

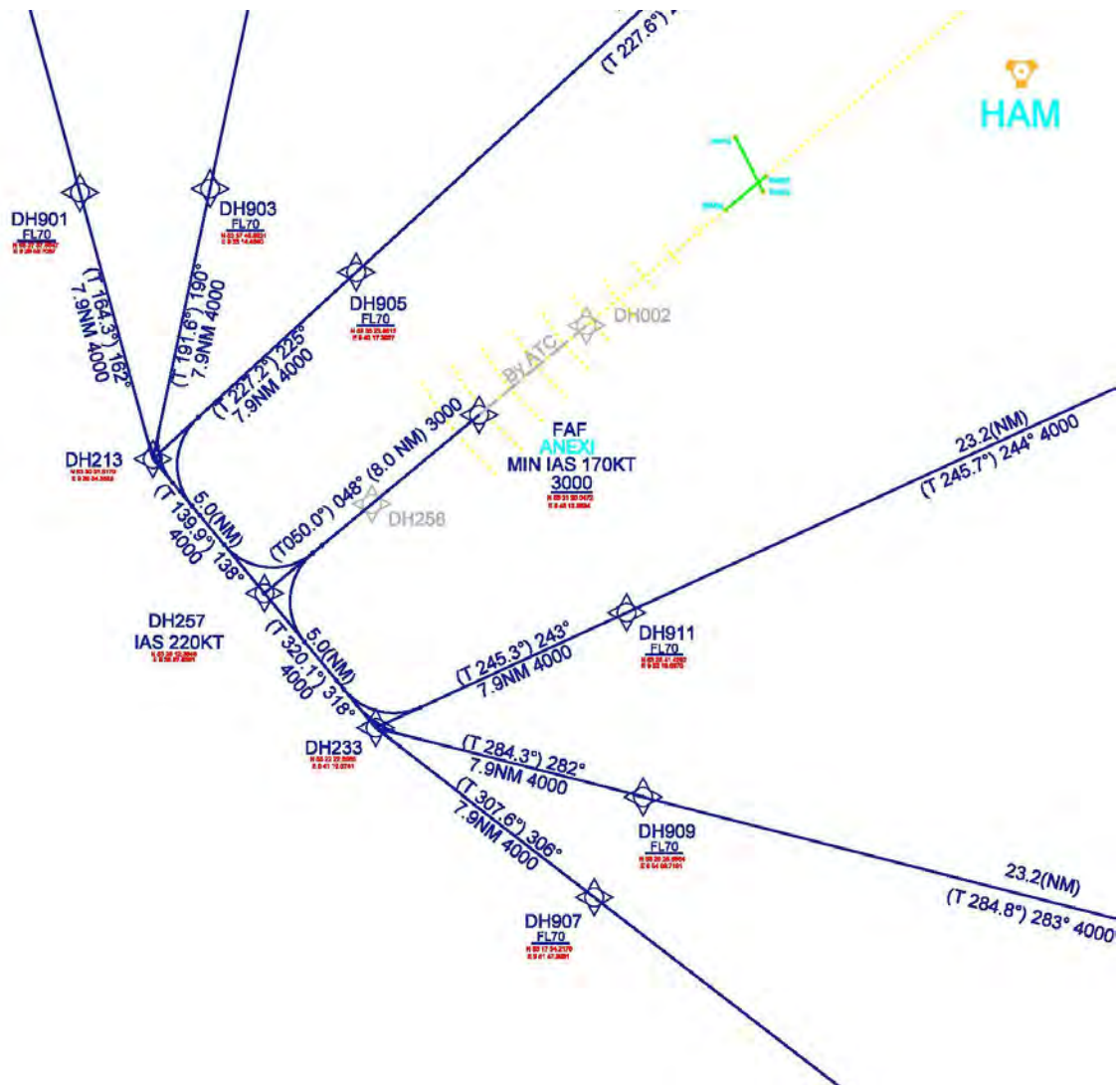
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 05



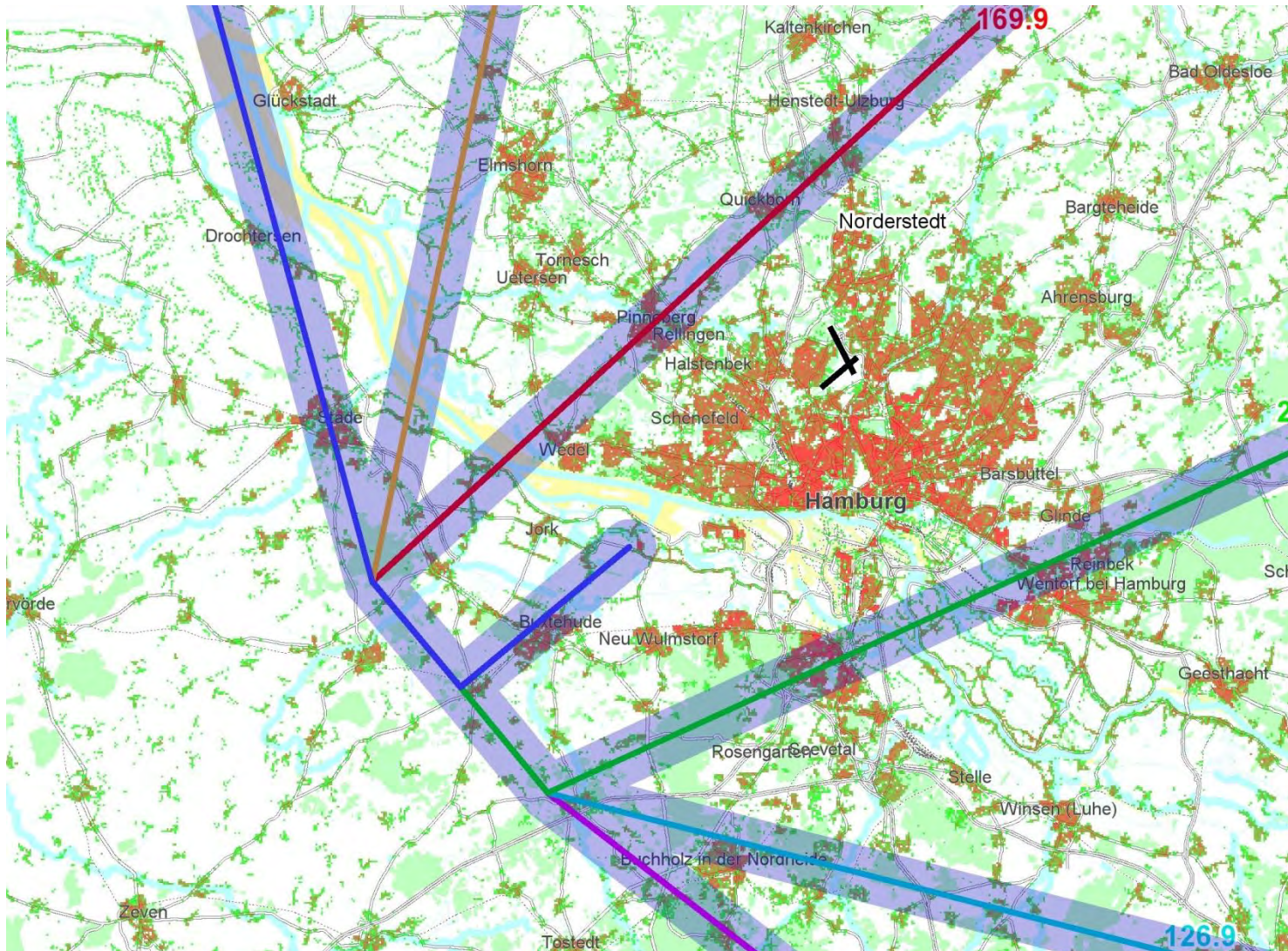
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 05



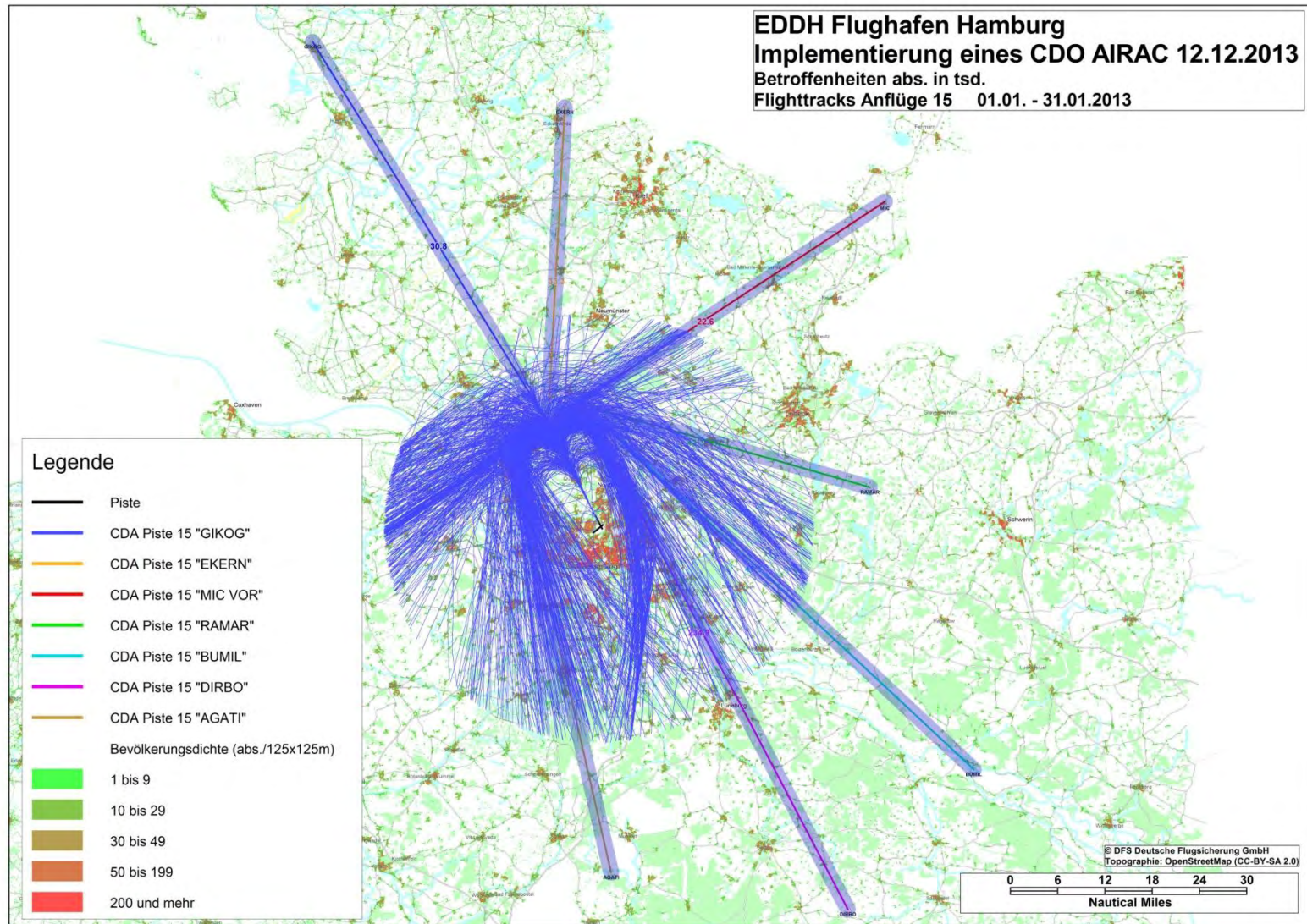
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 05



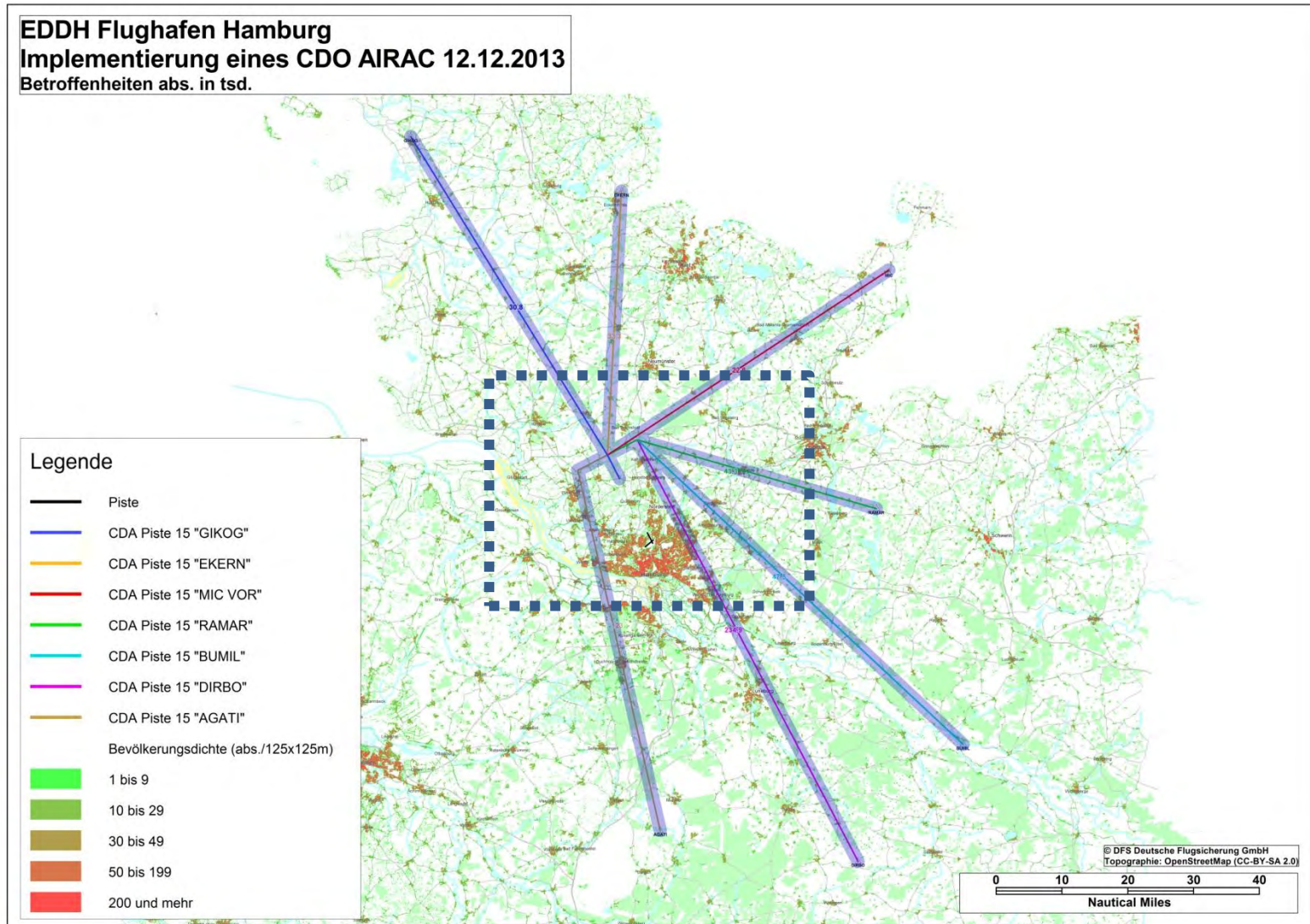
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 05



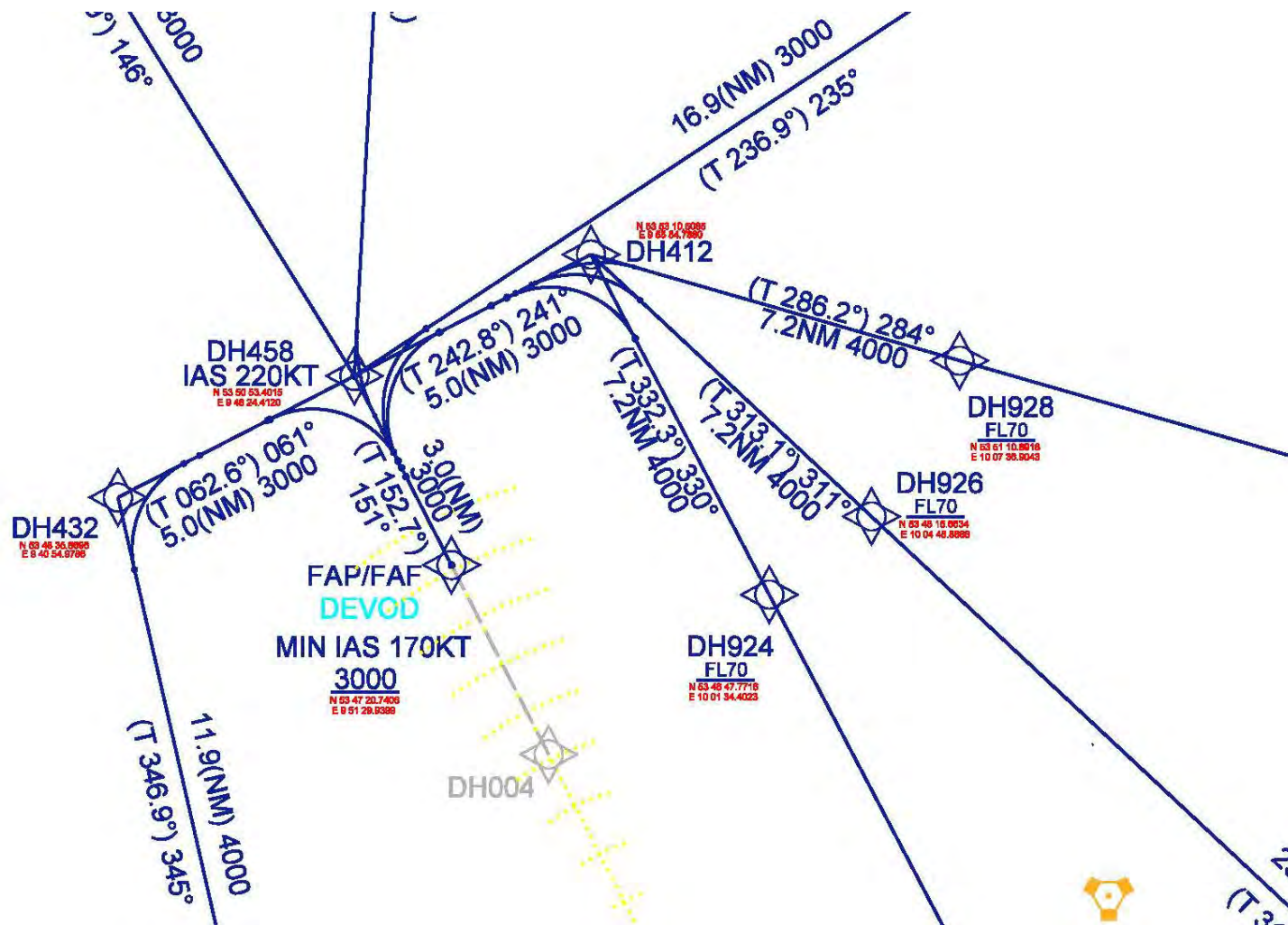
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 15



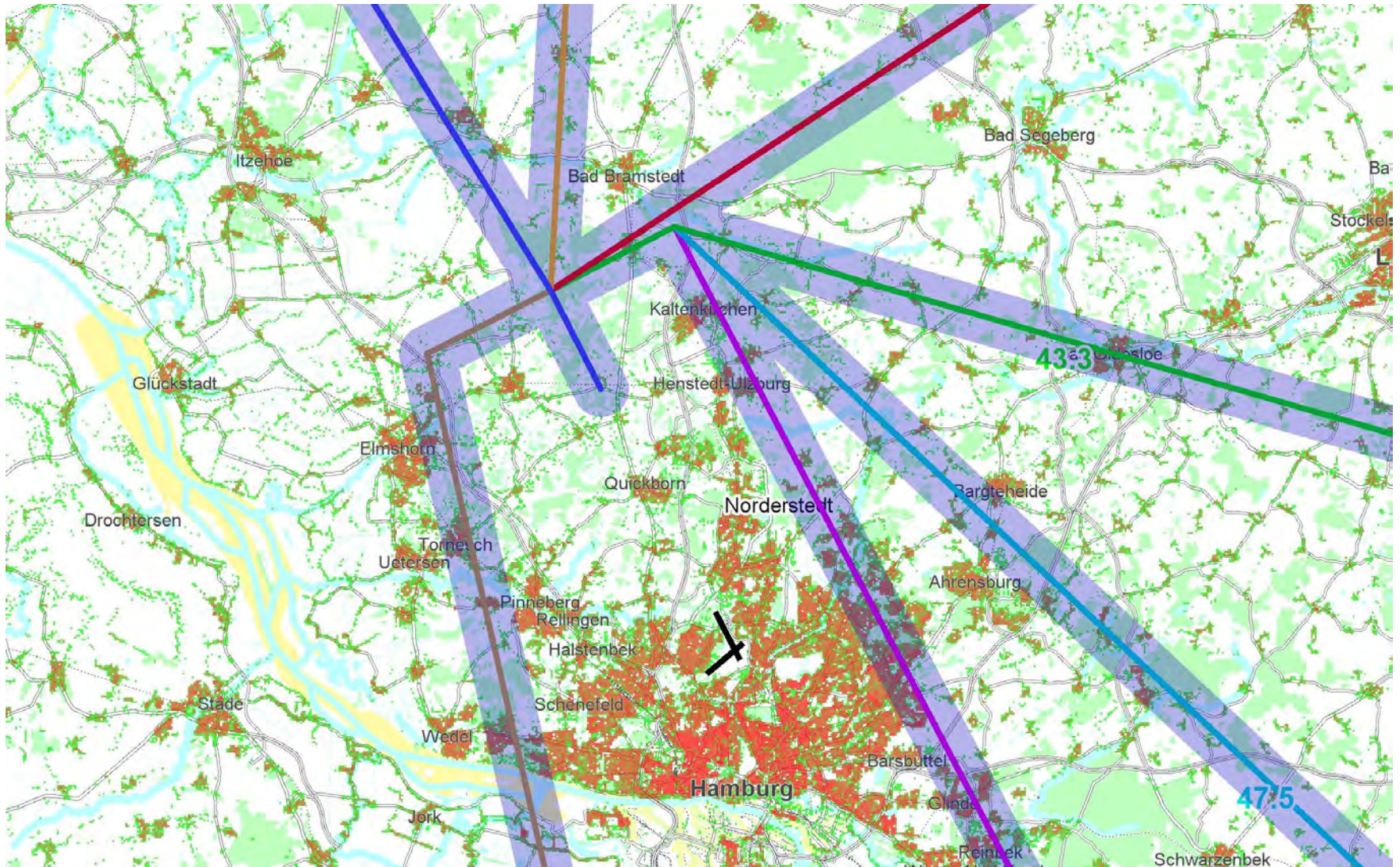
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 15



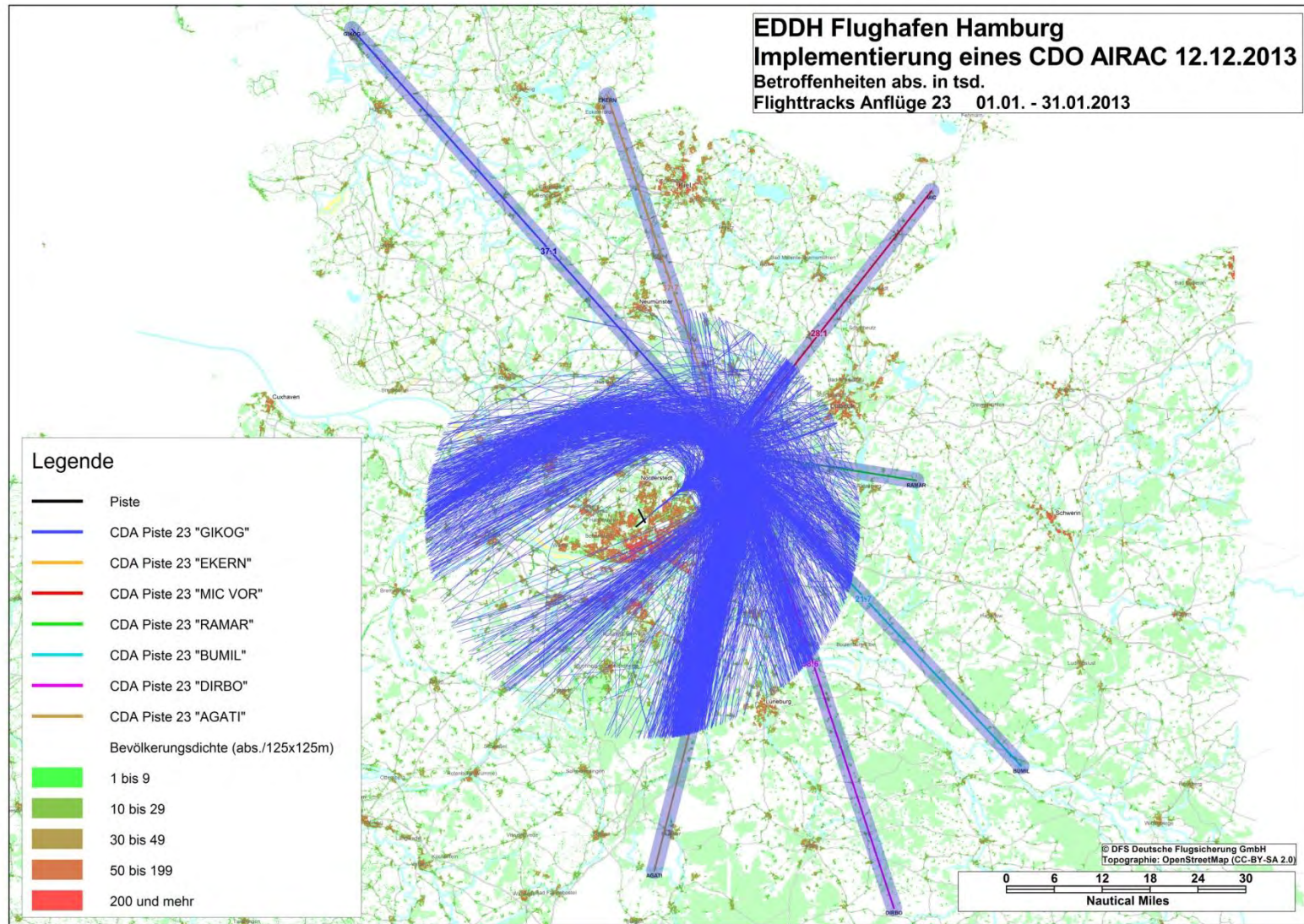
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 15



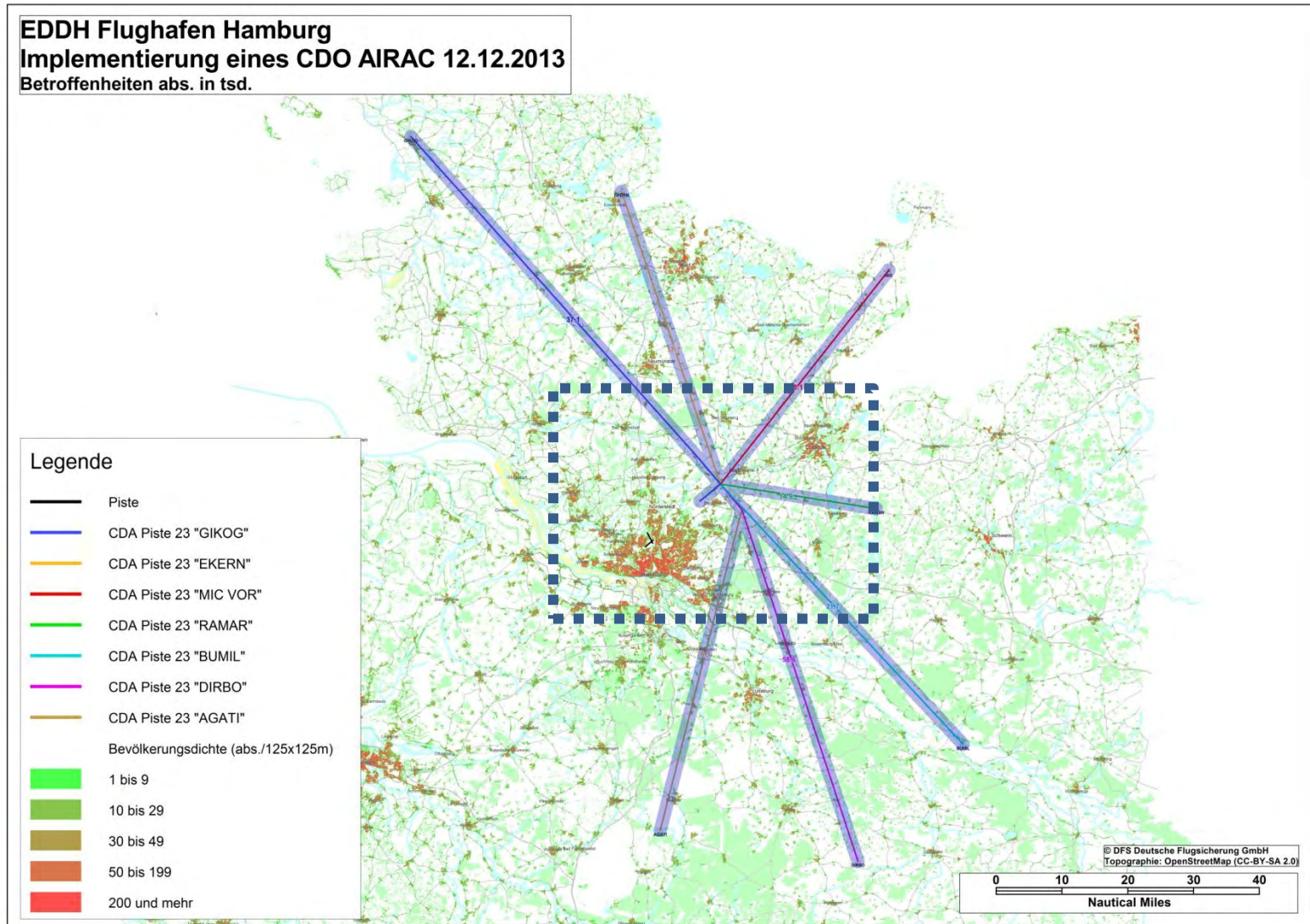
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 15



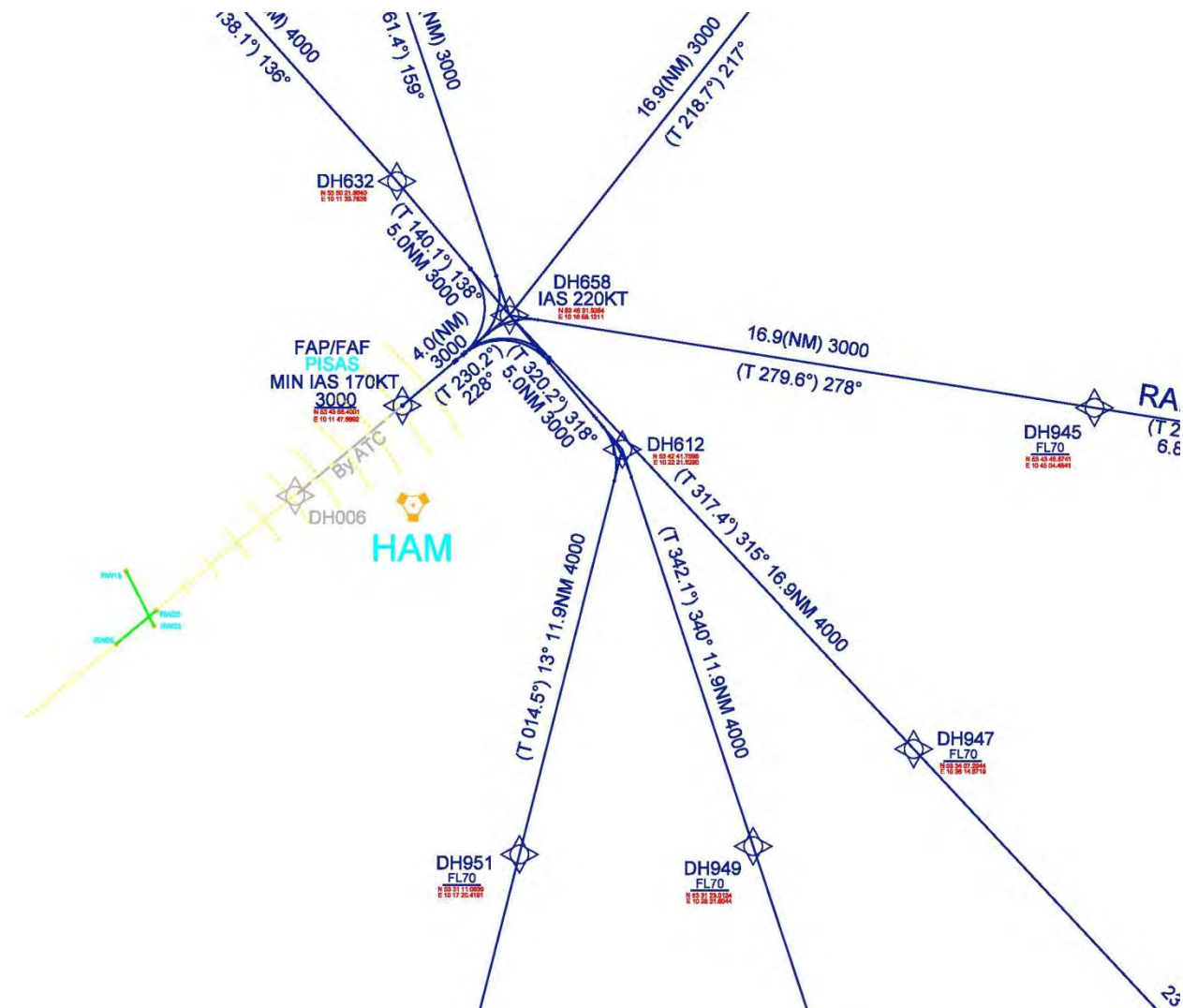
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 23



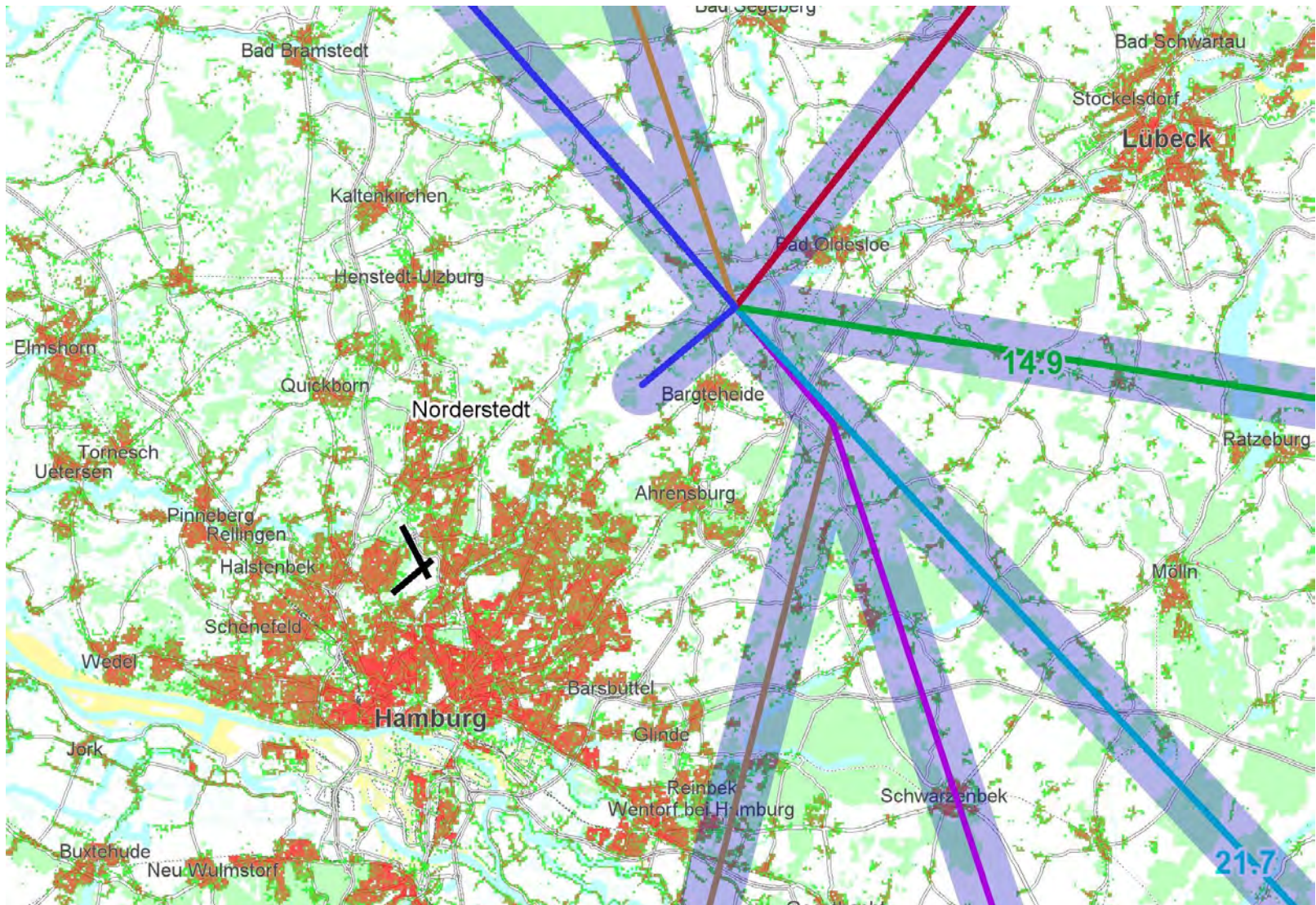
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 23



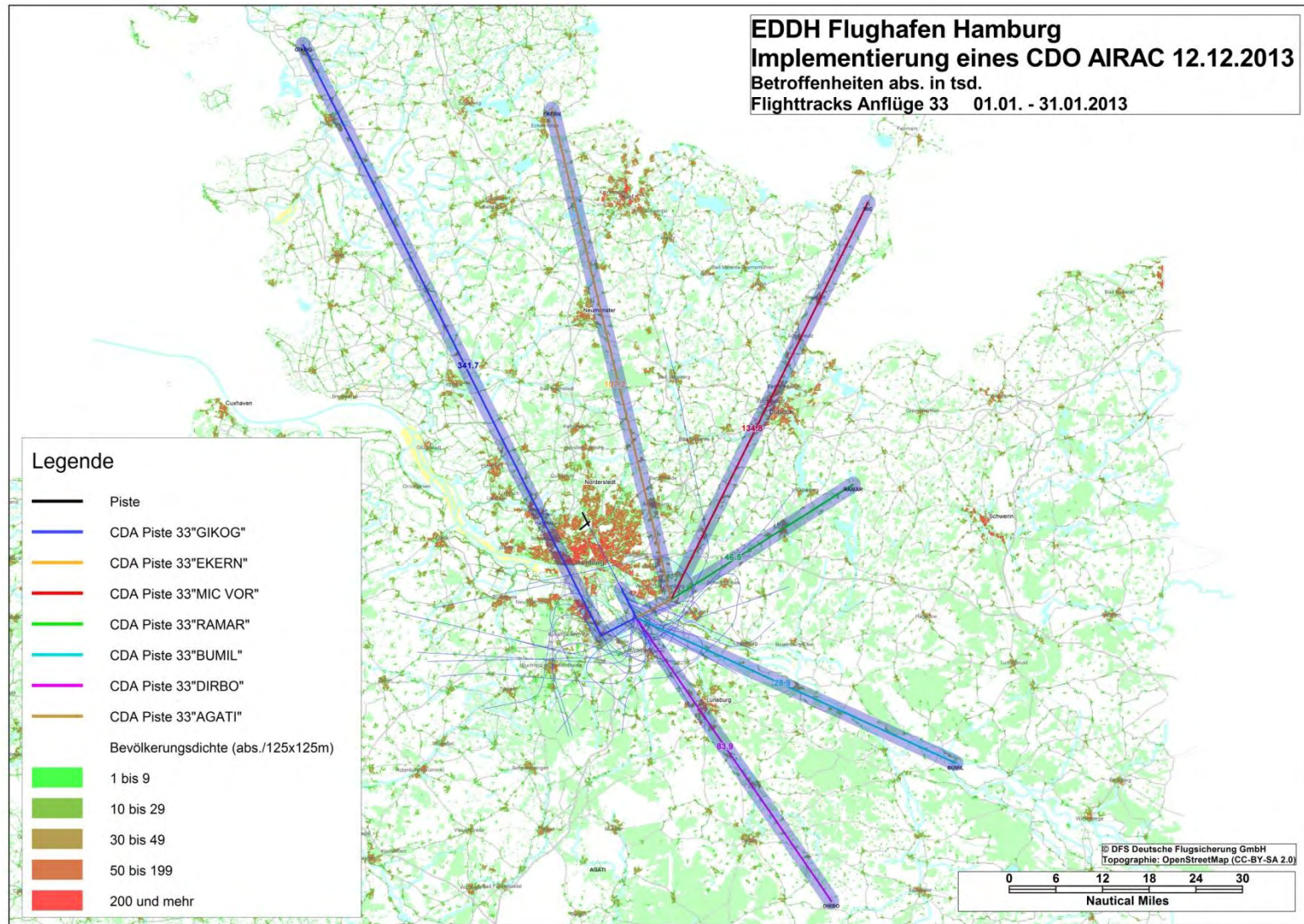
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 23



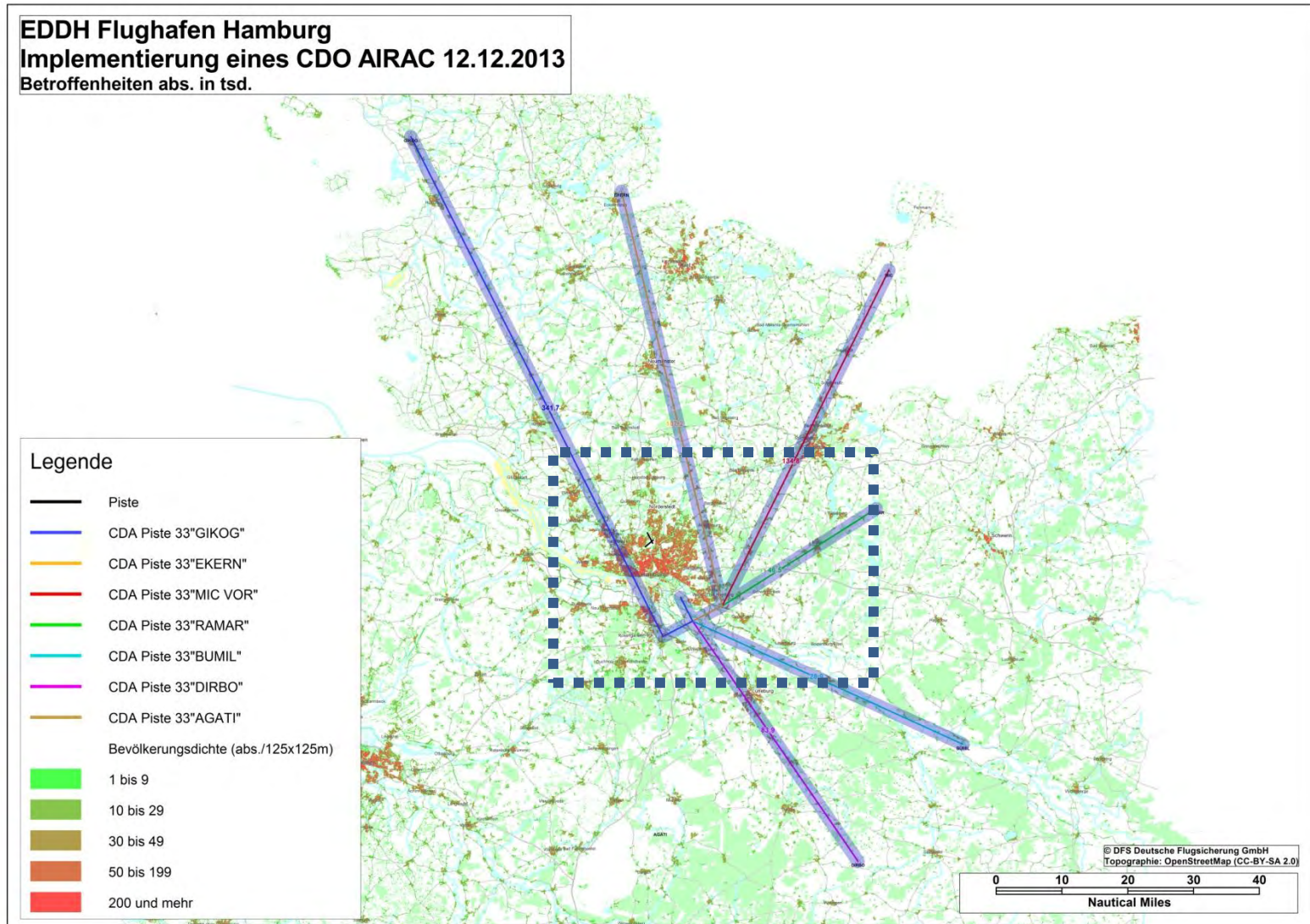
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 23



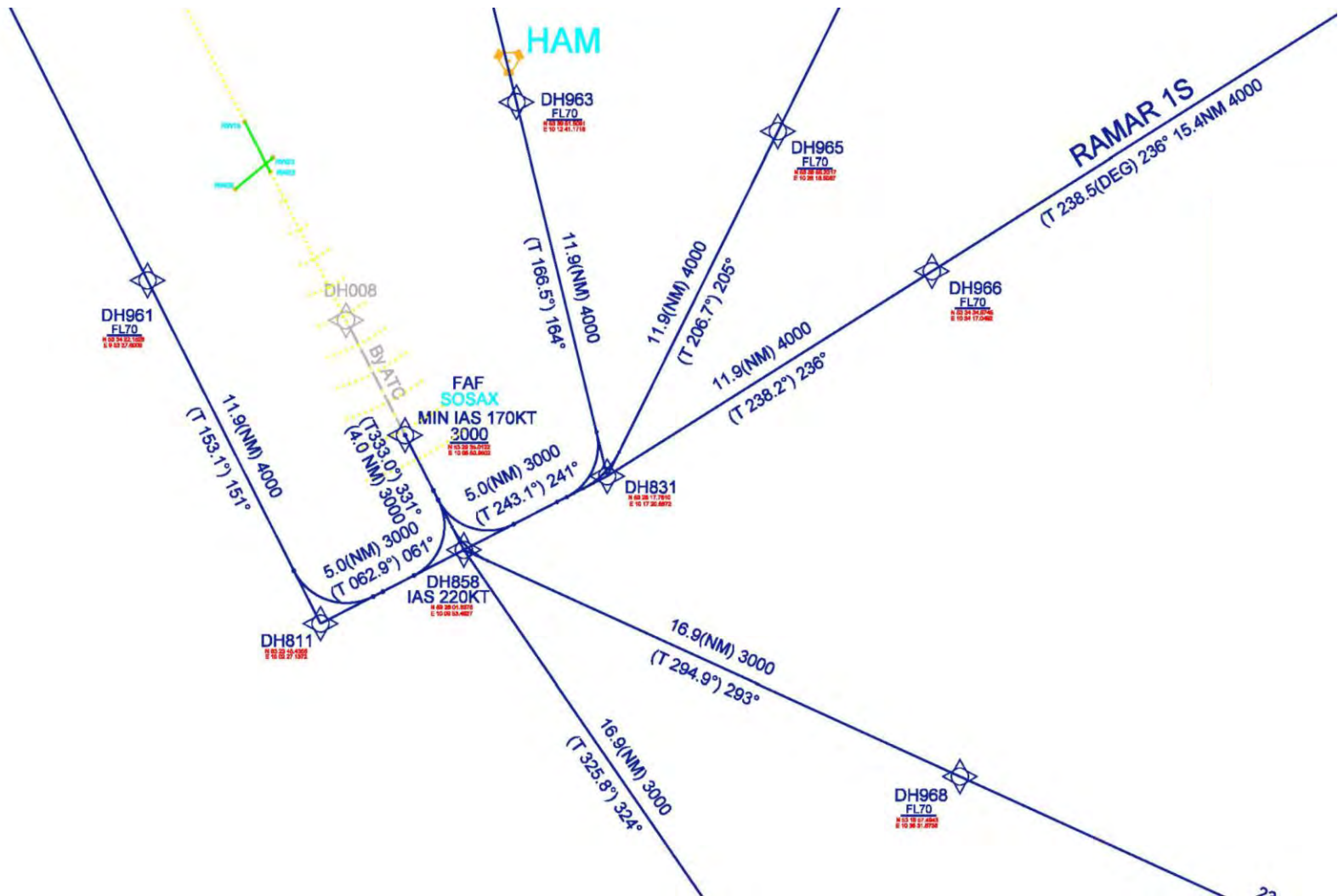
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 33



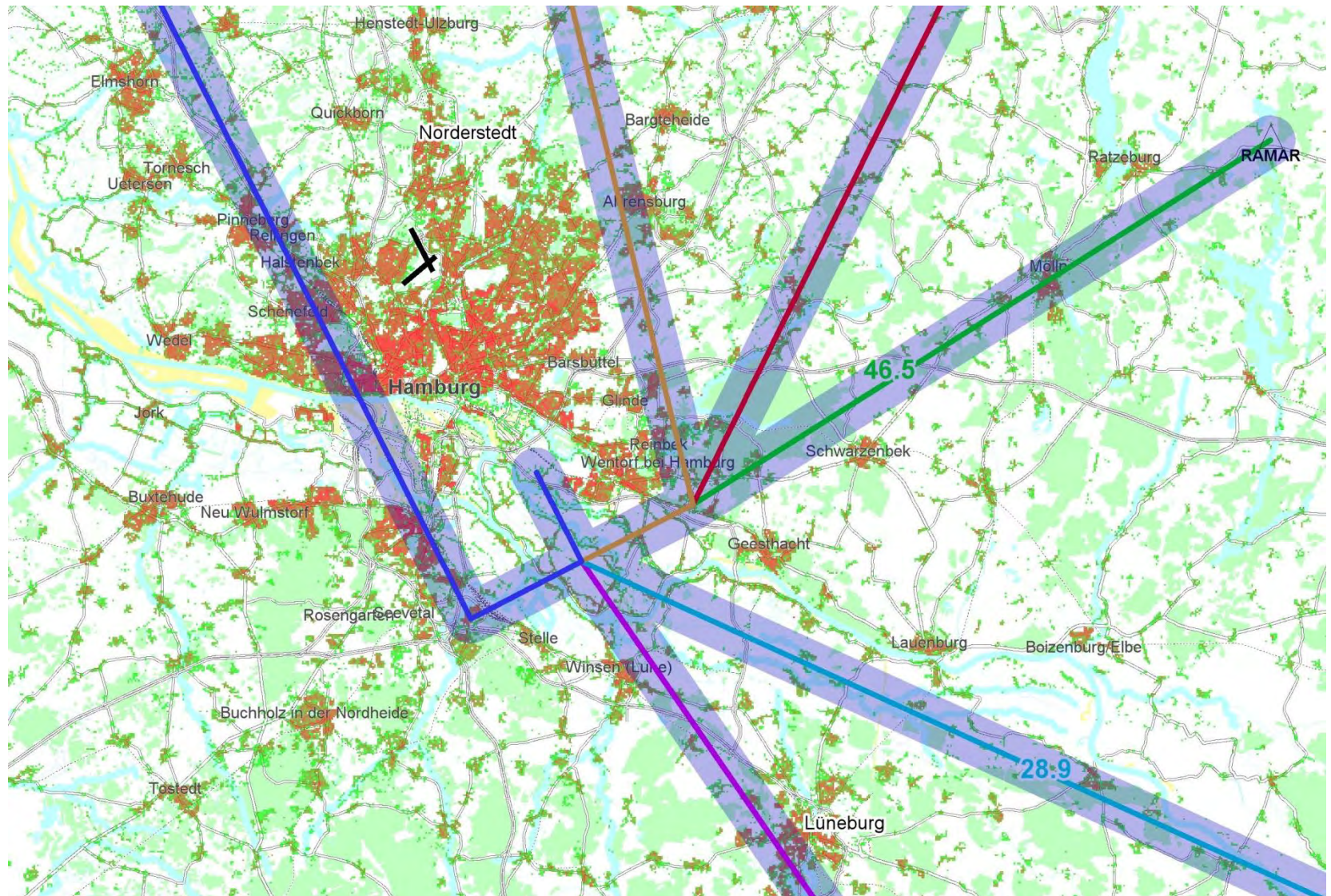
2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 33



2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 33



2. Vorstellung und Beratung der CDO BR 33



2. Vorstellung und Beratung der CDO

Alternative	Betroffene in Tsd.	Flugweglänge
GIKOG 1A_A1	127,8	84
EKERN 1A_A1	88,3	75
MIC 1A_A1	169,9	85
RAMAR 1A_A1	216,3	62
BUMIL 1A_A1	126,9	71
DIRBO 1A_A1	101,8	66
GIKOG 1F_A1	30,8	60
EKERN 1F_A1	33,3	44
MIC 1F_A1	22,6	54
RAMAR 1F_A1	43,3	58
BUMIL 1F_A1	47,5	88
DIRBO 1F_A1	234,9	92
AGATI 1F_A1	123,0	64

Alternative	Betroffene in Tsd.	Flugweglänge
GIKOG 1K_A1	37,1	74
EKERN 1K_A1	37,7	50
MIC 1K_A1	28,1	45
RAMAR 1K_A1	14,9	28
BUMIL 1K_A1	21,7	57
DIRBO 1K_A1	58,6	64
AGATI 1K_A1	76,3	59
GIKOG 1S_A1	341,7	116
EKERN 1S_A1	107,2	73
MIC 1S_A1	134,8	65
RAMAR 1S_A1	46,5	36
BUMIL 1S_A1	28,9	49
DIRBO 1S_A1	83,9	48

5. Zeitplan

5. Zeitplan

Meilenstein	Zeitpunkt	Status
Die DFS erstellt Entwürfe der Verfahren. DFS erstellt Abwägung.	bis Abgabe an das BAF	erledigt
Sitzung der FLK	07.06.2013	geplant
Abgabe der Unterlagen an das BAF	31.05.2013	erledigt
Prüfung und Festsetzung der Verfahren durch das BAF (inkl. UBA und BMJ)	31.05.2013 bis 05.09.2013	in Arbeit
Freigabe zur Veröffentlichung der Verfahren an die DFS durch das BAF	05.09.2013	geplant
Abgabe der Unterlagen an DFS-Redaktion	19.09.2013	geplant
Veröffentlichung der Luftfahrt Daten	31.10.2013	geplant
AIRAC-Datum für die Inkraftsetzung	12.12.2013	geplant

Abkürzungen:

BAF = Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung

UBA = Umwelt Bundesamt

BMJ = Bundesministerium der Justiz

AIRAC = Aeronautical Information Regulation and Control



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Weitere Informationen erhalten Sie unter:
www.dfs.de oder
fluglaerm@dfs.de

FLSK – Sitzung 07.06.2013

4.1 Bauliche Maßnahmen am Flughafen und deren Auswirkungen – Instandsetzung Bahn 23

Ausgangssituation



- Der **Bahnkopf 05/23** ist **sanierungsbedürftig**. Die Bahn ist temporär um 800 Meter auf 2500 Meter verkürzt worden und dennoch voll einsatzfähig für alle Flugzeugtypen. Eine Landung über Stellingen/Niendorf ist allerdings nicht mehr möglich.
- Analog zum letzten Jahr sind wichtige Instandhaltungsmaßnahmen am süd-westlichen Bahnkopf 05/23 geplant. **Die erfolgreiche Sanierung im Jahr 2012 soll auch 2013 fortgesetzt werden.**
- Die **Bahn 15/33** wird dieses Jahr **während der Betriebszeiten nicht gesperrt**. Sanierungsarbeiten erfolgen, sofern nötig, in Nachtarbeit.

Geplante Sanierung des süd-westlichen Bahnkopfes 05/23

- Die Bahn wird ca. **10 Wochen lang** – voraussichtlich von Mitte Juli bis Mitte September 2013 – ausschließlich am **süd-westlichen Bahnkopf (Bereich Niendorf)** saniert.
- Dadurch, dass nur der Kopf saniert wird, sind **beide Bahnen in Betrieb**. Eine Vollsperrung der Bahn 05/23 ist nur an wenigen aufeinanderfolgenden Tagen erforderlich, und zwar immer dann, wenn hohes Arbeitsgerät eingesetzt wird, das eine Vollsperrung bedingt.
- Der Bahnkopf wird auf einer **Länge von 285 Metern** und einer **Breite von fast 46 Metern** saniert. Unter anderem gehört zu diesen Arbeiten die Erneuerung von Beton- und Asphaltflächen .



Geplante Sanierung des süd-westlichen Bahnkopfes 05/23



- Es wird **überwiegend** in der Zeit **zwischen 6-20 Uhr gearbeitet**. Einzelne Arbeiten (Betonierarbeiten am Ende) erfordern ein durchgehendes Arbeiten 24 Stunden lang.
- Zu Beginn der Sanierung wird der **Tarpenbektunnel** verstärkt. Dafür wird mittels eines speziellen Stützwandherstellungsverfahrens (Bentonit-suspension) in Grabenbauweise links und rechts des Tunnels eine „Wand“ hergestellt. Danach wird der Tunnel auch von oben verstärkt (verdeckelt).
- Investitionsvolumen: **5 Millionen Euro**

Lärmschutz für die Anwohner



- Landungen über Stellingen/Niendorf sind nicht mehr möglich und werden auf die anderen Richtungen verteilt. Es kommt temporär zu **erhöhtem Flugaufkommen über der Innenstadt**. Eine Vollsperrung der Bahn 05/23 ist nur an wenigen Tagen erforderlich. Die **Auswirkungen durch eine geänderte Verteilung des Fluglärms** werden nicht so stark wie im letzten Jahr bei der mehrwöchigen Vollsperrung sein.
- Die Sanierungsarbeiten sind mit Baulärm verbunden.
- Es wird eine **Sichtschutzwand** an der Baustelle geben.
- **Lärmintensive Arbeiten** werden möglichst **tagsüber** durchgeführt.
- Die Baufirma ist angehalten, unnötigen Lärm zu unterlassen und unvermeidbare Arbeiten **so leise wie möglich** durchzuführen.



Ziel: Auswirkungen für die Anwohner so gering wie möglich zu halten.

Zeitplan

- KW 12: Planungsleistungen werden ausgeschrieben.
- KW 20-22: Planer stehen fest und haben nun vier Wochen für die Vorbereitungen.
- KW 27-37: Sanierungsarbeiten



Sobald die Planung feststeht kann die Kommunikation beginnen.

Herausforderungen für die Kommunikation



- Lärmbelastung durch die Bauarbeiten am Bahnkopf
 - teilweise auch **nachts**
 - Bauarbeiten finden in **Schönwetterperiode** statt
- Lärmbelastung durch den Zubringerverkehr
 - teilweise auch **nachts**
 - Bauarbeiten finden in **Schönwetterperiode** statt
- **Einwohnerstruktur** der direkten Nachbarn: gut bürgerlich, viele Einfamilienhäuser mit Garten
- temporär erhöhtes Flugaufkommen über der Innenstadt

PR-Maßnahmen

→ Für die direkte Nachbarschaft/Anwohner

- Anwohnerbrief über die geplante Bahnkopfsanierung: Baumaßnahme wird erklärt, Bürgerinformation mittels wöchentlichem Newsletter, Bürger können sich hierfür registrieren. Verteilung am 30. April 2013
- wöchentlicher Newsletter: Welche Arbeiten liegen am Mo, Di, Mi etc. an? Podcasts mit Bildern der Baumaßnahme, Scharnberg beantwortet häufige Fragen
- aktuelle Informationen auf der Homepage: zugeordnet im Bereich Nachbarschaft und prominent auf der Startseite
- Präsenz auf dem Tibargfest (24.-26. Mai)
- Im Juli ist der Flughafen einmal pro Woche Vor Ort in Niendorf, Manfred Czub und sein Team stellen sich den Fragen der Anwohner, teilweise sind Experten (Johannes Scharnberg, Günter Zinnitsch, SU) dabei, Beginn: ab Beginn der Baumaßnahme
- Eine E-Mail-Adresse und eine Hotline sind eingerichtet und im Anwohnerbrief kommuniziert
- Ein „Tag der offenen Baustelle“ für Anwohner/ Interessierte wird vorbereitet

PR-Maßnahmen

→ Für die Öffentlichkeit/Medienarbeit

- erste Pressemitteilung über gesperrten Bahnkopf (bereits versendet)
- allgemeine Pressemitteilung als Ankündigung inkl. Terminen, Zeitpunkt: sobald Planer und Zeitplan für die Maßnahme gefunden sind (Mai/Juni 2013)
- Advertorial-Kampagne mit Nachbarschaftsmedien, Zeitpunkt: sobald die allgemeine Pressemitteilung verschickt wurde (Mai/Juni 2013), ab Baubeginn in kürzeren Intervallen
- Pressemitteilungen zu den Vollsperrungen der Bahn, Zeitpunkt: so schnell wie möglich und kurz vorher als Erinnerung
- Vor-Ort-Pressetermin am Bahnkopf 05/23: Baumaßnahme wird erklärt, Experten geben Interviews, Zeitpunkt: zu Beginn der Baumaßnahme, sofern es schon etwas zu sehen gibt (Mitte Juli 2013)
- punktuelle Einladung der Nachbarschaftsmedien zur Vor-Ort-Sprechstunde mit Manfred Czub und Experten des Flughafens
- wöchentlicher Newsletter an Nachbarschaftsmedien schicken
- Abschluss-PM bei Beendigung der Bauarbeiten

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

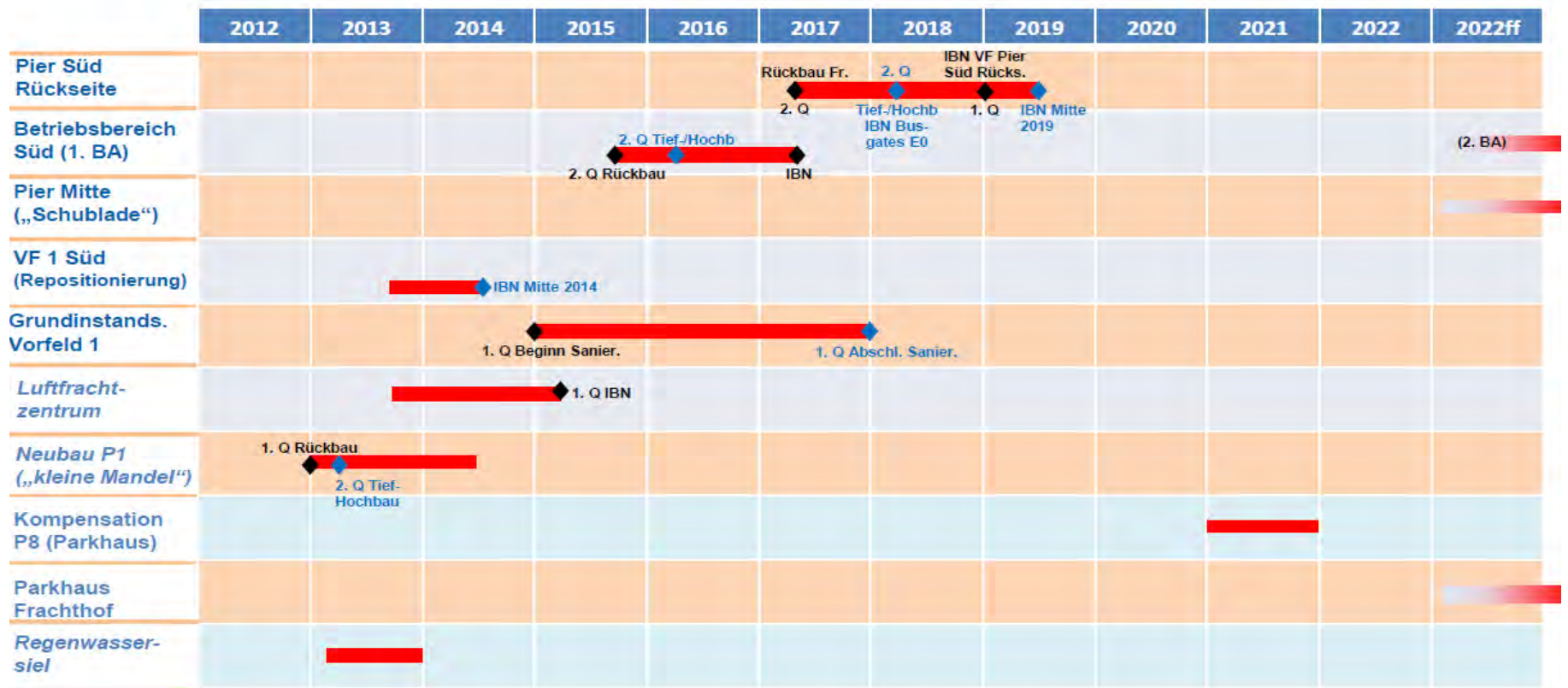


A photograph of a modern airport terminal building with a large, cantilevered roof structure supported by a complex steel framework. The building is illuminated from within, and the sky is a clear, light blue.

**FLSK – Sitzung
07.06.2013**

4.2 Bauliche Maßnahmen am Flughafen und deren Auswirkungen – Geplante Maßnahmen 2013 - 2015

Rahmenterminplan – Stand Nov. 2012



Bauausführung / Realisierung 

Terminplan kann aktuellen Entwicklungen angepasst werden

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



A photograph of the Hamburg Airport terminal building, showing its modern architecture with a large glass facade and a prominent overhang. The building is illuminated from within, and the sky is a clear blue.

**FLSK – Sitzung
07.06.2013**

4.3 Bauliche Maßnahmen am Flughafen und deren Auswirkungen – Antrag zum Luftfrachtzentrum

Welche Bedeutung hat die Luftfracht ? Einzugsgebiet Hamburger Luftfrachtunternehmen



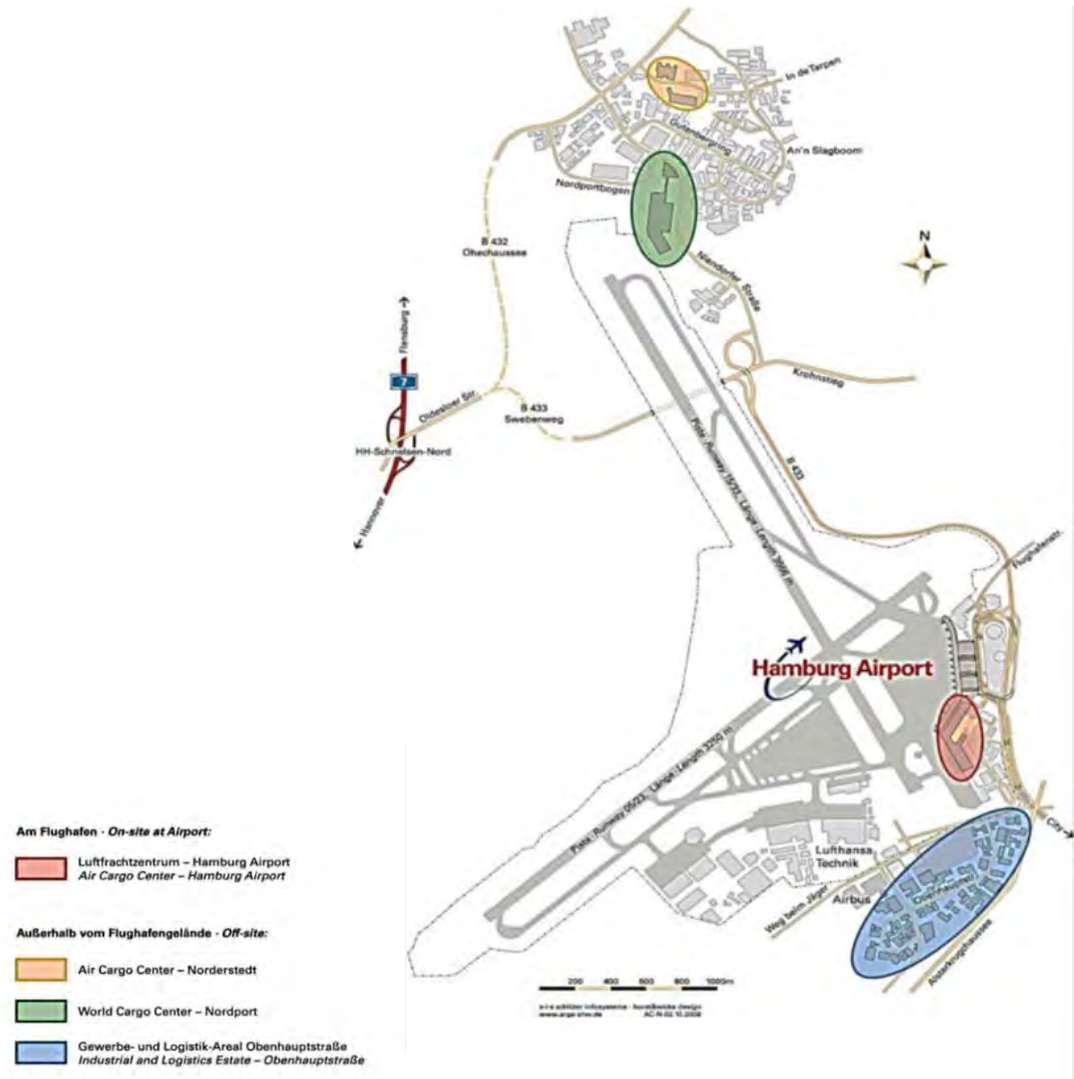
- Näheres Einzugsgebiet
Nearby catchment area
- Erweitertes Einzugsgebiet
Extended catchment area

www.arge-shw.de
AC-E-26.09.2008

Luftfracht am Hamburg Airport ist wichtig für die gesamte Metropolregion

Welche Bedeutung hat die Luftfracht ? Merkmale der Hamburg Airport Region

- ca. 150 Logistik- und Luftfracht-Unternehmen
- über 1.500 Arbeitsplätze
- Luftfrachtlösungen für Kunden im gesamten Norden Deutschlands
- einheitliches Zollgebiet, das die angrenzenden Flughafenbereiche einschließt
- Synergien für die unterschiedlichen Logistikbeteiligten
- Attraktivität für neue Unternehmen mit vielfältigen Möglichkeiten zur Ansiedelung



Welche Bedeutung hat die Luftfracht ? Luftfrachtstruktur am Hamburg Airport

- Geringes Durchschnittsgewicht pro Sendung (Sendungen <180kg), jedoch vergleichsweise hoher Wert je Sendungseinheit
- Sehr hohes Sendungsaufkommen, insbesondere im Bereich von eiligen Sendungen (Express-Luftfracht) z.B. Ersatzteile Luftfahrt(LHT/Airbus/Hafen/Technik), Medizintechnik
- Weltweit drittgrößte Lufthansa Cargo Station gemessen an der Anzahl der Luftfrachtsendungen (FRA, JFK, HAM!)
- Geringe Anzahl von so genannten Durcheinheiten (Container, die bereits von Speditionen für die Verladung im Flugzeug oder für Luftfrachtersatzverkehr mit LKW vorgepackt und bei den Abfertigungsgesellschaften angeliefert werden) Grund: begrenztes interkontinentales Flugangebot

Verkehrstechnische Darstellung Luftfrachtzentrum Hamburg



Veranlassung der Untersuchung

Die Flughafen Hamburg GmbH plant die Verlegung ihres Luftfrachtzentrums an einen neuen Standort südlich des „Weg beim Jäger“ auf der Fläche des heutigen Holiday-Parkplatzes P8. Für das Baugenehmigungsverfahren wurden die verkehrlichen Implikationen des Bauvorhabens untersucht:

- Verteilung der Prognoseverkehre im Umfeld des neuen Standorts
- Auswirkungen der Prognoseverkehre auf den Verkehrsablauf
- Verträglichkeit der Prognoseverkehre mit dem Umfeld
- Maßnahmen zur Gewährleistung eines reibungslosen Verkehrsflusses

Lage des geplanten Luftfrachtzentrums

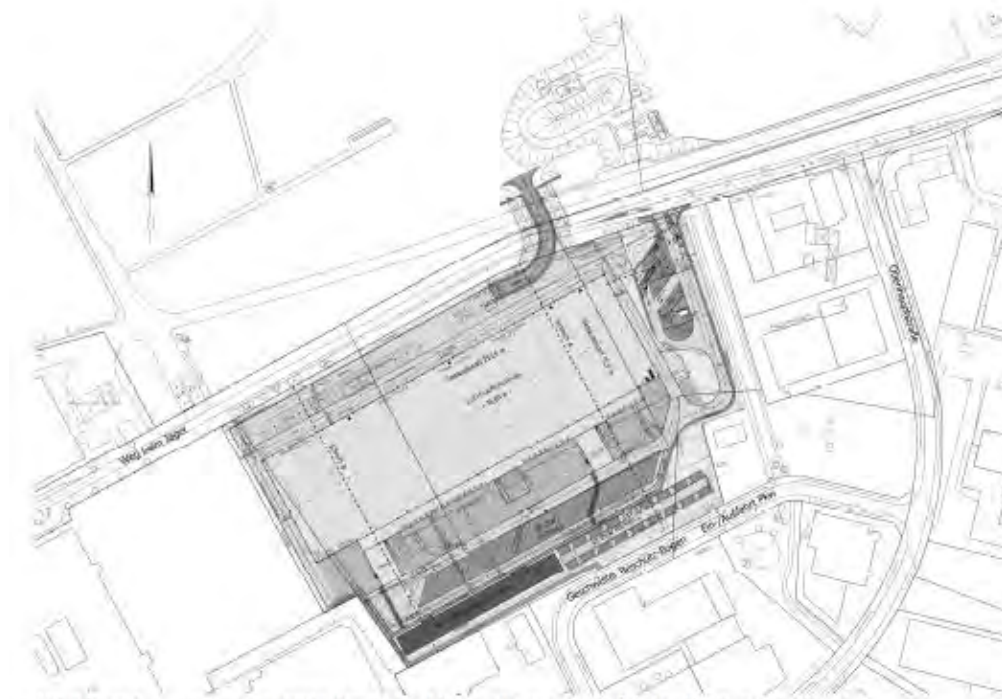
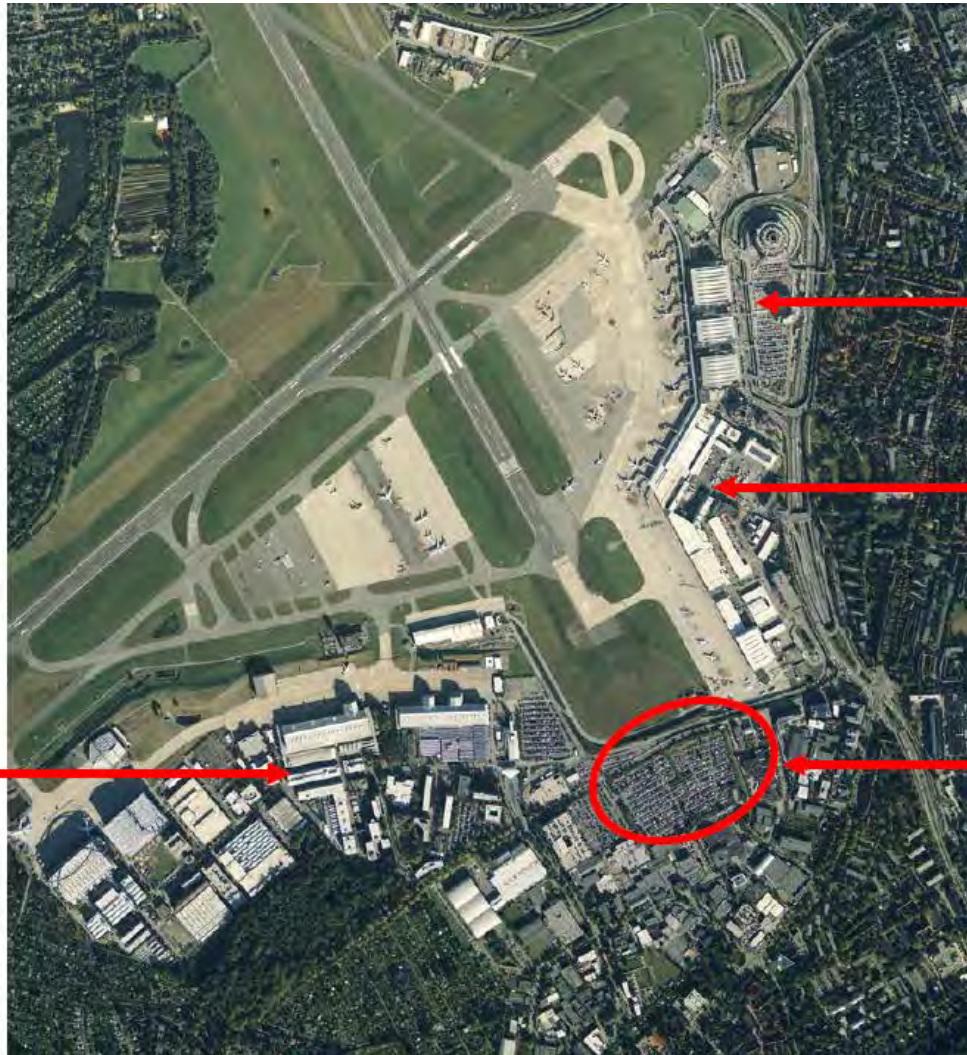


Abbildung 1: Vorzugsvariante (Variante 1) mit getrennten Zufahrten für Frachthof und Beschäftigtenparkplatz

Das geplante **Luftfrachtzentrum** wird auf Flächen des heutigen Holiday-Parkplatzes **P8** geplant und wird damit im **Norden** durch den **Weg beim Jäger**, im **Süden** durch den **Geschwister-Beschütz-Bogen**, im **Osten** durch eine **Grünfläche** mit angrenzender Bebauung und im **Westen** durch die **Parkierungsanlage P9** begrenzt. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt über eine neu herzustellende, vorfahrtsregelte Einmündung an den Weg beim Jäger.

Standort Luftfracht, heute und morgen



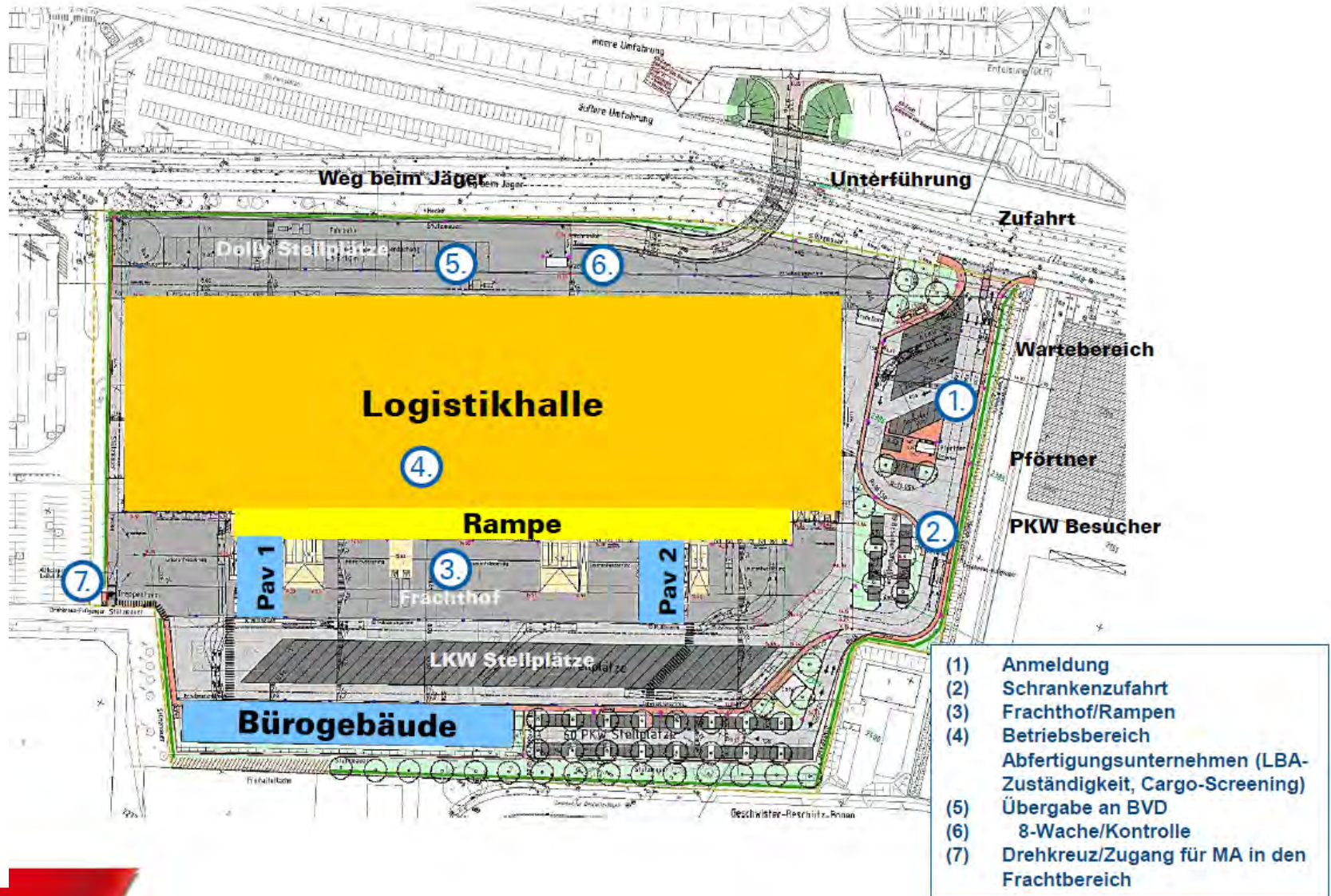
Terminals

heutiges
Frachtgelände

Lufthansa
Technik

zukünftiger
Standort
Luftfracht =
heutiger
Parkplatz P8

Plandarstellung - Lageplan



- (1) Anmeldung
- (2) Schrankezufahrt
- (3) Frachthof/Rampen
- (4) Betriebsbereich
Abfertigungsunternehmen (LBA-Zuständigkeit, Cargo-Screening)
- (5) Übergabe an BVD
- (6) 8-Wache/Kontrolle
- (7) Drehkreuz/Zugang für MA in den Frachtbereich

Visualisierung – Luftbild in Schrägsicht



Visualisierung – Zufahrt Weg beim Jäger



Heutige Belastung des öffentlichen Netzes

- **Gegenwärtige Verkehrsbelastung im Weg beim Jäger** liegt westlich der Obenhauptstraße bei **ca. 11.000 Kfz pro Tag** (Summe beider Fahrtrichtungen)
- Der **Schwerverkehrsanteil** hiervon liegt **zwischen 6 und 7%**, wobei ein nicht unwesentlicher Teil dieser Lkw und Busse pro Tag vom Linienbusverkehr beigesteuert werden.
- In den **Stoßzeiten** erreicht die stündliche Verkehrsbelastung mit rund **1.000 Kfz/ h** knapp 10% der täglichen Belastung.
- **Verkehr des Luftfrachtzentrums** tritt im nennenswerten Umfang nur westlich der äußeren Umlaufstraße bzw. P8-Zufahrt in einer Größenordnung von ca. **200 Kfz pro Tag** auf und trägt dort weniger als 2% zur Gesamtbelastung bei.

Planungshorizont und künftige zu erwartende Belastungen

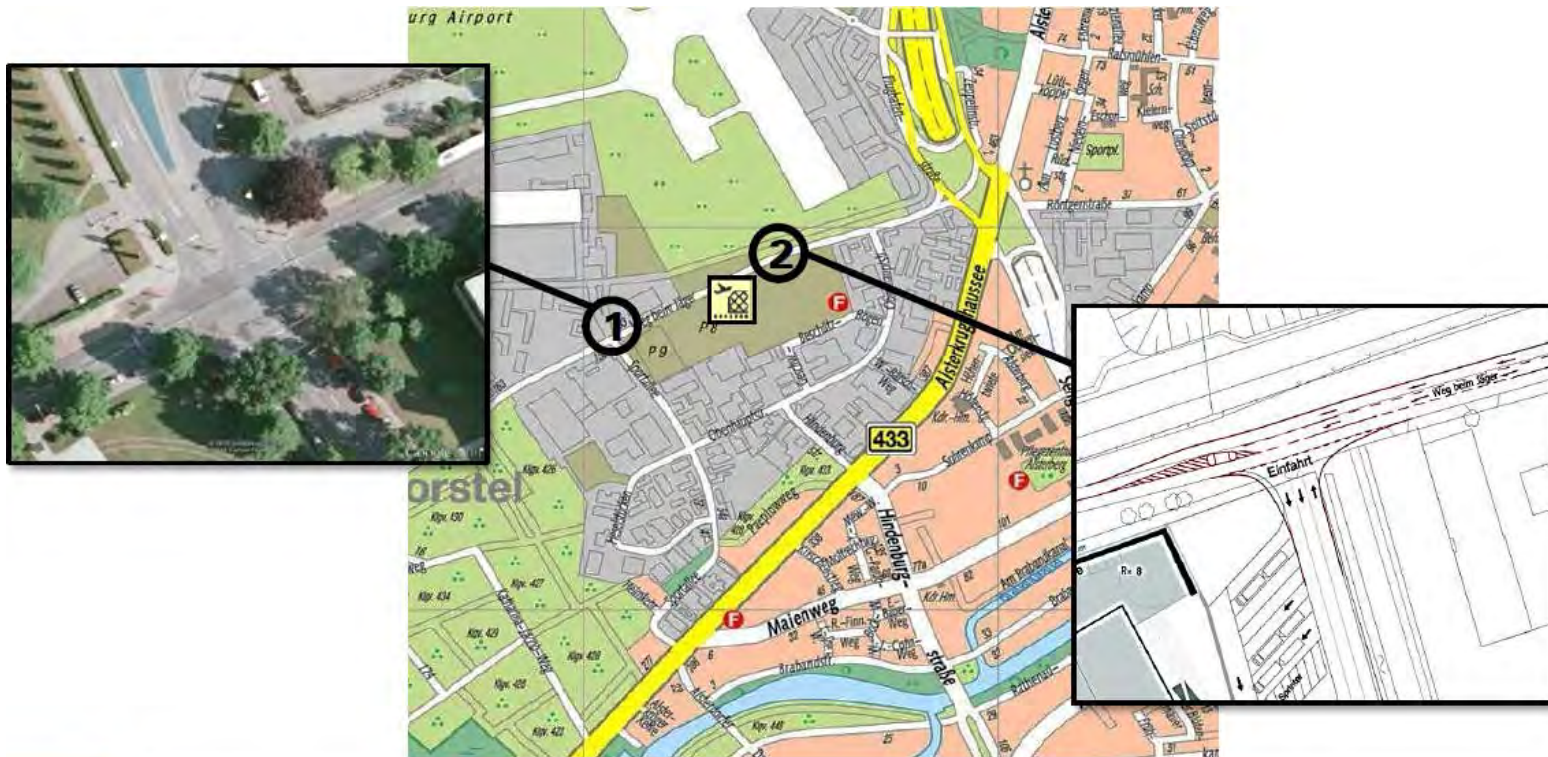
- Planungs- bzw. Prognosehorizont für die Verkehrsuntersuchung ist das Jahr 2025
- Zuwächse in der Verkehrsnachfrage für diesen Horizont wurden sowohl für flughafenbezogene Verkehre als auch für sonstige städtebauliche Projekte im Planungsraum des Modells und darüber hinaus berücksichtigt.
- Im Weg beim Jäger westlich der Obenhauptstraße ist infolge dieser Nachfrageentwicklung nur eine geringfügige Zunahme der Verkehrsbelastung um ca. 300 Kfz/ d zu erwarten.
- Durch die Verlegung des Luftfrachtzentrums an den neuen Standort, in Verbindung mit der Aufgabe des Holidayparkplatzes P8, ergeben sich je nach Planungsvariante weitere Zuwächse von bis zu 1.900 Kfz/ d.
- Insgesamt wird im genannten Streckenabschnitt eine maximale Belastung von rund 13.000 Kfz/ d erwartet, zu der das Luftfrachtzentrum mit maximal 3.000 Fahrten etwas über 20% beiträgt. Der Schwerverkehrsanteil steigt hierbei um bis zu 2 % an.
- Westlich der Sportallee liegt der maximale Anteil des Verkehrs vom Luftfrachtzentrum an der Gesamtbelastung unter 5%.

Bedeutung der Belastungen für das Netz // Resultat

- Ein wesentlicher Anteil des geplanten Luftfrachtzentrums an den prognostizierten Verkehrsbelastungen konnte nur im unmittelbaren Umfeld des neuen Standorts festgestellt werden.
- Westlich der Sportallee sowie auf den umliegenden Bundesstraßen (Umgehung Fuhlsbüttel, Alsterkrugchaussee) und den dazu gehörenden Knotenpunkten stellen die Verkehre des Luftfrachtzentrums nur einen vernachlässigbaren Anteil des Verkehrsaufkommens.
- Zur Gewährleistung eines reibungslosen Verkehrsablaufs im Umfeld des geplanten Luftfrachtzentrums wurden die Leistungsfähigkeit der Grundstückszu- und -ausfahrten sowie der benachbarten Knotenpunkte überprüft. Hieraus werden die nachfolgend dargestellten Maßnahmen empfohlen:

Zu ergreifende Maßnahmen

Für die verträgliche Einbindung des Vorhabens in sein stadträumliches Umfeld und zur Gewährleistung eines reibungslosen Verkehrsablaufs werden folgende Maßnahmen als notwendig erachtet:



1. Knoten Weg beim Jäger/ Sportallee: Signaltechnische Umschaltung und Einrichtung einer verkehrabhängigen Steuerung
2. Bau eines Linksabbiegefahrstreifens an der Anbindung Weg beim Jäger

Neubau Luftfrachtzentrum

Die Kommunikation - Kommunikationsanlässe

- Unterzeichnung Mietverträge, planerische Details Sommer 2013
- Rückbau P8 Herbst 2013
- Spatenstich, Baubeginn Winter 2013
- Richtfest Mitte 2014
- Inbetriebnahme Anfang 2015
- Baulärm für Anwohner situativ(Bauphase)
- Einschränkungen Verkehr situativ(Kreuzungsbereich)
- Auswirkungen auf Starts/Landungen Richtung Alsterdorf situativ(Baukräne/Hindernisfreiheit)

Neubau Luftfrachtzentrum Die Kommunikation - Medien

- Kontinuierliche Medienarbeit bis Abschluss der Bauarbeiten
- Pressekonferenzen
- Pressemappe
- umfassende Presseseite im Internet inkl. Foto und Videos
- Aktionen wie „Blick hinter die Kulissen“, Baustellenführungen etc.
- Einzelaktionen insbesondere mit lokalen Medien wie Wochenblätter

Neubau Luftfrachtzentrum

Die Kommunikation - Anwohner/Öffentlichkeit/Passagiere

- kontinuierliche Berichterstattung in unserer Nachbarschaftszeitung und im Hamburg Airport Newsletter
- umfassende Infos auf Internetseite und via Twitter
- Thematisierung auf Hamburg Airport Facebook Seite, Möglichkeit für individuelle Fragen
- Nachbarschaftsbeauftragter: für individuelle Fragen
- Baustellenführungen
- Aktionen: Abschiedsevent auf dem P8, Sprayerparty, Bauzaun-Gestaltung mit Groß Borstelern, Tag der offenen Tür- so funktioniert Logistik etc.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

