

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 212

10.04.2014

Niederschrift

über die 212. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 04.04.2014

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und insbesondere die neuen Vertreter der BWVI Herrn Dr. Michael Schiwiek und Frau Anne Krumm sowie als Gast die Referendarin Frau Malin Folger. Ferner kündigt er an, dass unter TOP 9 der Vertreter des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (MELUR) über die Ergebnisse einer Besprechung am 26.03.2014 in Quickborn zum Thema „Lärmaktionsplanungen zum Hamburger Flughafen“ berichten möchte.

Die Kommission ist beschlussfähig.

TOP 1

Beschlussfassung über die Niederschrift der 211. FLSK-Sitzung am 06.12.2013

Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

TOP 2

Kurzbericht über Triebwerksentwicklung und Umsetzung in die Flotten

Ein Vertreter der FHG berichtet über die Entwicklung neuer Getriebefan-Triebwerke (vgl. FLSK-Drs. 02/14). Durch Entkoppelung der Systeme und den Einbau eines zusätzlichen Getriebes im Niederdruckbereich könne die Drehzahl des FANS reduziert werden. Dies führe zu einer Lärminderung von 5 bis 6 dB. Außerdem werde dadurch der Treibstoffverbrauch um bis zu 15% gesenkt und somit verringere sich auch der CO₂-Ausstoß. Die neue Triebwerkskonstruktion optimiere gleichzeitig die Instandhaltungskosten. Die Karte auf S. 14 seiner Präsentation verdeutlicht beispielhaft für Bahn 33 die Lärmausbreitung der herkömmlichen und der neuen Triebwerkstypen, S. 15 zeigt die Einführung in den Markt. Bisher seien bereits 4500 neue Triebwerke bestellt worden, sodass in etwa zehn Jahren mit einer spürbaren Lärmreduzierung gerechnet werden könne. Da eine Umrüstung von alten Flugzeugen zu teuer und nicht rentabel wäre, seien die Getriebefan-Triebwerke lediglich beim Neubau vorgesehen, z. B. beim Airbus A320neo, den die Lufthansa ab 2016 einsetzen werde. TUIfly fliegt mit Maschinen von Boeing, wo man bisher keine Erneuerung der Flotte mit der neuen Technik vorgesehen hat. Es wird diskutiert, ob durch die Gebührenregelung Einfluss auf einen verstärkten Einsatz von Maschinen mit Getriebefan-Triebwerken genommen werden könne. Bei der für 2015/16 geplanten Überarbeitung der Entgeltordnung wäre beispielsweise ein Bonus für den Airbus A320neo denkbar; die BWVI wird dies berücksichtigen. Dem Wunsch eines Mitglieds entsprechend, wird der Vertreter der FHG eine Karte der vergleichenden Lärmausbreitung (s. o.) für alle vier Bahnen erstellen lassen und nachträglich zu Protokoll geben (vgl. FLSK-Drs. 03/14).

Die Vertreterin der Lufthansa berichtet, dass sowohl neue als auch bereits eingesetzte Flugzeuge der A320-Flotte mit geräuschmindernden Wirbelgeneratoren ausgerüstet würden, wodurch im Anflug mit einer Reduktion von bis zu 2 dB (A) zu rechnen sei. Insgesamt sollten 157 Flugzeuge der Bestands-

flotte das neue Bauteil erhalten. Es beseitige mittels Luftwirbeln störende Töne, die an der Flügelunterseite durch kreisförmige Tankdruckausgleichsöffnungen entstünden und klängen, als blase man Luft über eine Glasflasche.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Sanierung Lärmschutzhalle

Die Vertreterin der Lufthansa Technik (LHT) berichtet über notwendig gewordene Sanierungsarbeiten im Bodenbereich der Lärmschutzhalle (vgl. FLSK-Drs. 04/14). Es habe sich als bundesweites Problem erwiesen, dass in der Vergangenheit beim Betongießen mancherorts Kiesanteile verwendet worden seien, die bei einem pH Wert von ca. 13 dazu führten, dass sich unter feuchten Bedingungen langfristig ein „Gelzustand“ der Betonmischung entwickelte, der zu einer Zerstörung der Betonoberfläche führe (Alkalische Kieselsäure Reaktion / Betonkrebs). In der Lärmschutzhalle lösten sich derzeit unkontrolliert Beton-/Kieselstücke aus der Bodenoberfläche. Dies sei für die Triebwerksprüfungen ein unhaltbarer Zustand und daher habe man in Abstimmung mit der DFS, FHG und Behörden als Zeitraum für die Sanierung den 22.04. bis 31.05.2014 festgelegt, um vor den Sommerferien (Beginn in Hamburg: 08.07.2014) fertig zu sein. Außerdem sei am 03.07. bereits langfristig ein 10-stündiger Probelauf der NASA („Sofia“) in der Halle geplant gewesen, der ebenso wie andere langfristige Verpflichtungen eingehalten werden müsse. LHT beabsichtige, für die Flugzeuge der Wartung, eine Generalgenehmigung für eventuell anfallende Standläufe ab 05.00 Uhr auf Vorfeld 5 (Idle) sowie am Kopf von Bahn 15 für Tests in höheren Leistungsstufen zu beantragen. LHT werde alle planbaren Events auf andere Stationen umleiten, es würden die planmäßig von Hamburg aus startenden Flugzeuge sowie die Notfälle verbleiben. Die Bereiche Instandhaltung und VIP Jet Services würden - falls erforderlich - die Außenstandläufe auf Kopf 15 > Idle per Einzelgenehmigung bei der BWVI beantragen. Dies Vorgehen habe sich bei SAMURAI bewährt und nicht zu Beschwerden geführt. Die Triebwerkstestläufe beanspruchten maximal 2 Minuten, wobei eine Boeing 747 aus den 1960er Jahren der lauteste Fall wäre. Von der FLSK wird nochmals die rücksichtsvolle Vorgehensweise bei SAMURAI gewürdigt und um gleiche Transparenz und Minimierung der Belastung für die Nachbarschaft bei der geplanten Sanierung gebeten. Die Vertreterin der LHT sagt dies zu und kündigt an, dass am 16.04.14 die entsprechende Mitteilung an die Presse gegeben werden solle.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Jahresrückblick Fluglärm 2013

Ein Vertreter der BSU berichtet, dass der Trend zur rückläufigen Anzahl der Flugbewegungen in den letzten Jahren auch für 2013 angehalten habe (vgl. FLSK-Drs. 05/14). Insbesondere wegen der langen Sanierungsarbeiten der Bahn 05/23 sei das Gebiet Alsterdorf/Hamm im Sommer außergewöhnlich durch Fluglärm belastet worden, während im Bereich Niendorf/Blankenese weniger Flugbewegungen zu verzeichnen gewesen wären. Er weist darauf hin, dass auch die Anzahl der Nachtflüge seit 2007 weiterhin rückläufig sei, wobei 2013 wesentlich weniger Flugbewegungen im Zeitraum zwischen 23.00 und 06.00 Uhr stattgefunden hätten. Die Verbesserung der Verspätungssituation sei auf die erfreulich gestiegene Pünktlichkeit der Fluggesellschaften zurückzuführen. In der anschließenden Diskussion wird erneut der schwierige Faktor „Klimawandel“ betrachtet und um regelmäßige Berichterstattung über entsprechende Forschungsergebnisse in der FLSK zu gegebener Zeit gebeten.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

Beschwerdesituation 2013

Ein Vertreter der BSU erläutert die Gründe für die Tendenz von zunehmenden Beschwerden trotz abnehmender Flugbewegungen (vgl. FLSK-Drs. 06/14). Beachtung verdienen die Bürgerinitiative Walddorfer, die einen Anstieg der Belastung durch Fluglärm besonders im Bereich Lemsahl und Dovenstedt beklagten sowie eine Unterschriftensammlung aus dem Gebiet Barmbek-Süd, die ein Nachtflugverbot und ein Flugbewegungskontingent für die Alsterdorf/Hamm-Schneise erreichen sollte. Es wäre möglich, dass die Beschwerden zugenommen hätten, weil die Bevölkerung sich dadurch mehr Unterstützung durch die Politiker erhoffte. Tatsächlich hätten sich erst kürzlich zwei Umweltausschusssitzungen der Bürgerschaft mit dem Thema Fluglärm befasst und eine dritte sei geplant. Allerdings gäbe es auch Erkenntnisse darüber, dass die Empfindlichkeit der Bürger gegenüber Lärm zugenommen habe und sich möglicherweise die Frequenzen der Flugzeuge geändert hätten. Trotz niedrigerer Pegel würden die Geräusche wegen der höheren Frequenzen als unangenehmer empfunden.

Der Zuzug in fluglärmbelastete Wohngebiete sowie geänderte Lebensweisen durch vermehrte Büroarbeit in der eigenen Wohnung (Home-Office) könne ebenfalls zur Steigerung von Beschwerden geführt haben. In einer regen Diskussion wird unter anderem die Sorge zum Ausdruck gebracht, dass zukünftig wegen neuer Flugzeugmotoren mit tieffrequenten Geräuschen zu rechnen sei, die auch in gedämmten Gebäuden wahrnehmbar wären. Die Frage nach den Konsequenzen der gestiegenen Beschwerden wird damit beantwortet, dass die Politik sich intensiv mit dem Thema Fluglärm befasst, aber gleichwohl die in der Vergangenheit getroffene Standortentscheidung nicht in Frage stellt. Allerdings habe die Beratung hinsichtlich Immobilienkauf oder –miete durch die Fluglärmschutzbeauftragte stark zugenommen, so dass präventiv neue Betroffenheit verhindert werden könne. Die Vertreterin der DFS weist darauf hin, dass sowohl BSU als auch DFS sehr viel Zeit und Mühe aufwendeten, um Beschwerden und Fragen aus der Bevölkerung ausführlich zu beantworten. Zwar ändere dies nicht unmittelbar die Emissionen, habe aber dennoch positive Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Bevölkerung. Ein Vertreter aus dem Bezirk Hamburg-Nord äußert seine Auffassung, dass durch Lärm-Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern der Diskussionsprozess durchaus beeinflusst werden kann (siehe Beschwerden Duvenstedt). Aus diesem Grund empfiehlt er Betroffenen auf Nachfrage, sich bezüglich der Lärmbeschwerden an die zuständigen Stellen zu wenden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Bericht zum Thema „Fluglärm“ im Umweltausschuss der Bürgerschaft (Expertenanhörung am 28.01.14 und Sitzung am 20.02.14)

Die Fluglärmschutzbeauftragte berichtet über die Sitzungen, deren Protokolle mit folgenden Links zu finden sind:

<http://www.buergerschaft-hh.de/Parldok/tcl/PDDocView.tcl?mode=show&dokid=43943&page=0>

<http://www.buergerschaft-hh.de/Parldok/tcl/PDDocView.tcl?mode=show&dokid=44416&page=0>

Sie erklärt, dass die Bildung einer „Lärmallianz“ nach Frankfurter Vorbild (Link:

http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Flughafenausbauprojekte/allianz_l%C3%A4rmschutz.pdf)

in Hamburg eher unwahrscheinlich sei, da die Auffassung bestünde, dass die Interessen der Belasteten in der FLSK ausreichend wahrgenommen würden. Ebenso sei eine Beschränkung der Betriebszeiten am Flughafen Hamburg weniger wahrscheinlich. Weitere Themen seien gewesen:

- Verlängerung der Endanflüge: Verlagerung auf 7 NM geplant
- Geringfügige Anhebung der Anflugwinkel: Auswertung anderer Flughäfen abwarten
- Neue, leisere Lufthansamaschinen ab 2016: A320neo und A321neo (5 – 6 dB(A) leiser)
- Anpassung Landeentgelte: geplant, aber schon weitreichend geregelt (je 100% ab 22/23 Uhr)
- Überprüfung Fluglärm/Maßnahmen anderer Flughäfen: Lärmallianz prüfen (s. o.)
- Bundesratsinitiative gegen Fluglärm: wird geprüft
- Überwachung strenger Einhaltung der Betriebszeiten: erfolgt durch BSU (OWI-Verfahren werden eingeleitet)
- Verbesserung Bürgerinformation: wird durch FHG und BSU laufend optimiert

Die Fluglärmschutzbeauftragte nimmt an den weiteren Beratungen teil und berichtet darüber in der nächsten Sitzung.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 7

Öffentlichkeitsbeteiligung durch Bürgerfragestunde (FLSK-Drs. 01/14)

Der Vorsitzende erklärt, dass sein Antrag selbstverständlich die Fluglärmschutzbeauftragte und die Vertreterin der DFS als Experten zur Beantwortung von Bürgerfragen einschließe, auch wenn sie nach § 32b (4) LuftVG keine Mitglieder der FLSK seien. Nach intensiver Diskussion auch über die Uhrzeit besteht Einigkeit darüber, dass die Bürgerfragestunde jeweils um 10.15 Uhr beginnen und die FLSK-Sitzung ohne Beteiligung der Öffentlichkeit 30/60 Minuten später anschließen solle. Man ist zuversichtlich, dass sich mögliche Probleme in der vereinbarten Testphase regeln lassen würden. Der Vorsitzende teilt mit, dass er die Bevölkerung durch eine Pressemitteilung über die neue Regelung informieren werde. Der Vertreter der BWVI weist auf eine gewisse Skepsis seitens seiner Dienststelle hin, stimmt aber einer Erprobung zu.

Die Kommission stimmt über den Antrag ab:

Beschlussvorschlag:

Vor diesem Hintergrund werden folgende Regeln für die Durchführung von Bürgerfragestunden vorgeschlagen:

- 1. Vor Beginn der FLSK-Sitzung können Bürgerinnen und Bürger öffentlich Fragen zu den Themen Fluglärm und anderer flughafenbedingter Umweltauswirkungen an die FLSK richten.**
- 2. Die Fragen sollen kurz und sachbezogen sein und möglichst schon eine Woche vorher per e-Mail bei der Geschäftsstelle der Fluglärmenschutzkommission angemeldet oder vor Beginn der Bürgerfragestunde schriftlich beim Vorsitzenden vorgelegt werden.**
- 3. Kommissionsmitglieder können zu den Fragen Stellungnahmen abgeben, wobei ihre Redezeit drei Minuten nicht übersteigen soll.**
- 4. Fragesteller dürfen nach Beantwortung ihrer Frage eine Zusatzfrage stellen.**
- 5. Fragen der Bürgerinnen und Bürger sollen nach Möglichkeit unmittelbar mündlich beantwortet werden, ausnahmsweise auch zu Protokoll.**
- 6. Die Bürgerfragestunde ist auf 30 Minuten begrenzt und kann bei Bedarf vom Vorsitzenden um maximal 30 Minuten verlängert werden.**
- 7. Die öffentliche Bürgerfragestunde beginnt an Sitzungstagen um 10.15 Uhr. Die nicht-öffentliche Kommissionssitzung beginnt im Anschluss an die Bürgerfragestunde.**
- 8. Die FLSK erprobt die so geregelte Bürgerfragestunde zunächst für vier Sitzungen. Anschließend werden die so gewonnenen Erfahrungen ausgewertet und ggfs. über eine Fortsetzung dieser Beteiligungsform und ihre Verankerung entschieden.**
- 9. Zu der Bürgerfragestunde wird ein Ergebnisprotokoll erstellt und veröffentlicht.**

Die Kommission stimmt dem Antrag bei zwei Enthaltungen ohne Gegenstimme zu.

TOP 8

Verfahrensänderung zur Beschlussfassung über die Niederschrift der FLSK-Sitzungen

Der Vorsitzende schlägt vor, dass zukünftig das Protokoll im Umlaufverfahren elektronisch abgestimmt werden soll, jeweils etwa 3 bis 4 Wochen nach der Sitzung mit einer Stellungnahmezeit von 7 Tagen. Etwaige gewichtige Änderungswünsche würde der Vorsitzende mit dem jeweiligen Einwänder telefonisch abstimmen. Eine Änderung der GO ist für diese Protokoll-Verfahrensänderung nicht notwendig.

Die Kommission ist einverstanden.

TOP 9

Sonstiges

9.1 Der Vertreter des MELUR Schleswig-Holstein berichtet über die Ergebnisse einer Besprechung am 26.03.2014 in Quickborn zum Thema „Lärmaktionsplanungen zum Hamburger Flughafen“ und teilt mit, dass der Fluglärm grundsätzlich mit dem Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2) (LAP) bearbeitet worden sei. Aber aus Sicht der schleswig-holsteinischen Städte Norderstedt und Quickborn sowie der Gemeinde Hasloh bestünde Ergänzungsbedarf zur Lärmaktionsplanung. Daher sollten mit diesen gemeinsam und mit Beteiligung von Hamburg und der FHG unter der Federführung des Landes Schleswig-Holstein weitere Maßnahmen entwickelt werden.

9.2 Aus Anlass einer Zwischenlandung zum Tanken am 26.03.2014 wird darüber diskutiert, ob die Treibstoffmenge für Flüge jeweils ausreichend bemessen sei. Die ICAO-Regeln schreiben sichere Mengen vor.

9.3 Der Vertreter aus Altona bittet die FHG zukünftig um die Bereitstellung eines Mikrophons für die Vorträge.

9.4 Der Vertreter der FHG berichtet über die geplanten Baumaßnahmen 2014 (**vgl. FLSK-Drs. 07/14**) und teilt mit, dass mit wenig belastenden Auswirkungen zu rechnen sei. Die Öffentlichkeitsarbeit habe man im vergangenen Jahr stark verbessern können und plane weiterhin eine hohe Transparenz. Er verteilt den „Fluglärmreport 27“ (Ausgabe März 2014).

9.5 Die Vertreterin der DFS kündigt an, dass die FLSK in der 213. FLSK auf Wunsch des Umweltausschusses der Bürgerschaft im Hinblick auf Sicht- und Kurzanflüge auf Bahn 23 die Dauer eines Probebetriebs festlegen sowie Kriterien definieren möge, anhand derer der Probebetrieb ausgewertet werden solle. Da keine Lärmpegel aus dem Bereich Duvenstedt aus der Zeit vor dem Probebetrieb vorlägen, da die mobile Lärm-Messstelle C02 (Poppelbütteler Chaussee) erst seit August in Betrieb

sei, gelte es, alternative Kriterien für die Auswertung des Probebetriebs gemeinsam mit der FLSK zu ermitteln (vgl. FLSK-Drs. 08/14). Die Mitglieder werden gebeten, hieran in der nächsten Sitzung mitzuwirken.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Der Vorsitzende bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit und schließt die Sitzung um 12.25 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Harald Rösler

Anwesenheitsliste 212. Sitzung der Fluglärmschutzkommission am 04.04.2014

(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			christian.carstensen@bsu.hamburg.de
Winkel (S)	Helgard			Hn3573590@hansenet.de
Nielsen (M)	Karin	X		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		040.572.60.256	info@wolfgangduevel.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	X	60671041	hseier@t-online.de
4 Bezirk Altona				
Langbehn (M)	Jürgen		42811.2803	Juergen.Langbehn@altona.hamburg.de
Kaeser (S)	Wolfgang	X	826118	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
Rühle (S)	Horst			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	X	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		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				
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 Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein				
Krause(M)	Timo	X	0431-988.4696	timo.krause@wimi.landsh.de
Andresen (S)	Mona			mona.andresen@wimi.landsh.de
17 Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
Brückner (M)	Alexander	X	0431/988-7117	alexander.brueckner@melur.landsh.de
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
18 Handelskammer Hamburg				
Beine (M)	Christine		361.38-314	christine.beine@hk24.de
Anders (S)	Alexander		361.38-382	alexander.anders@hk24.de
19 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen				
Dr.Schiwek	Michael	X	42841-1362	michael.schiwek@bwvi.hamburg.de
Seidel	Doris		42841.1388	doris.seidel@bwvi.hamburg.de
Krumm	Anne	X	42841.1625	anne.krumm@bwvi.hamburg.de
20 Fluglärmenschutzbeauftragte / 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				
Wagner (BSU)	Torsten	X	42840.2387	torsten.wagner@bsu.hamburg.de
Folger (BWVI)	Malin	X	42841.1370	
Schlag (LHT)	Anne-K.	X	50702205	anne-katrin.schlag@lht.dlh.de

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
06.12.2013**

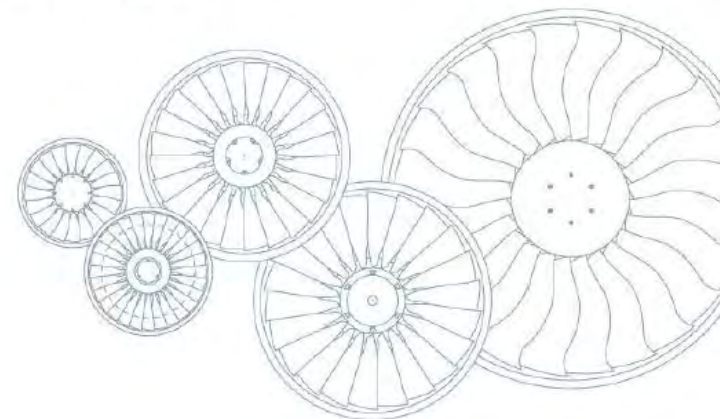
**Kurzbericht über Triebwerksentwicklung und Umsetzung in
die Flotten**



Noise Reduction by New Engine Concepts

ICANA 2013, Frankfurt, October 30-31, 2013

Bernhard Koeppel
Senior Manager Flight Physics, New Programs
MTU Aero Engines



Mantelstromtriebwerke Allgemein - Getriebefan-Triebwerk von PWA

Betrachtung finden nur Mantelstrom-Triebwerke (Turbofan), wie sie heute bei fast allen zivilen Verkehrsflugzeugen eingesetzt werden.

Charakteristisch für diese ist die Aufteilung der Luftströme:

- der innere Luftstrom, genannt Kern od. Primärstrom, der in die Turbine gelangt für Verdichter, Brennkammer und Turbine.
- der äußere Luftstrom, genannt Mantel od. Sekundärstrom, der vom FAN außen am Triebwerk vorbeigeführt wird, Wirkung wie ein ummantelter Propeller. (Hier auch die Ableitung für die Namensgebung „Mantelstromtriebwerke“)

Heute werden 80 bis 90% des Schubes durch den Mantelstrom erzeugt (FAN).

Triebwerksaufbau

Vom Triebwerksaufbau her existieren zwei Systeme:

- **Zweiwellentriebwerke**, Hersteller Pratt&Whitney (PWA) und General Electric (GE)
- **Dreiwellentriebwerke**, Hersteller Rolls Royce (RR)

Im Wesentlichen bestehen die Triebwerke aus folgenden 3 Modulen:

1. **Niederdruck, Kompressor und Turbine**, auch **N1 System** genannt.
2. **Hochdruck, Kompressor und Turbine**, genannt **N2 System**
3. **Brennkammer** (Combustor)

Siehe hier die Darstellung auf der Schulungsunterlage, gepunktet Niederdrucksystem mit dem FAN und schwarz das Hochdrucksystem.

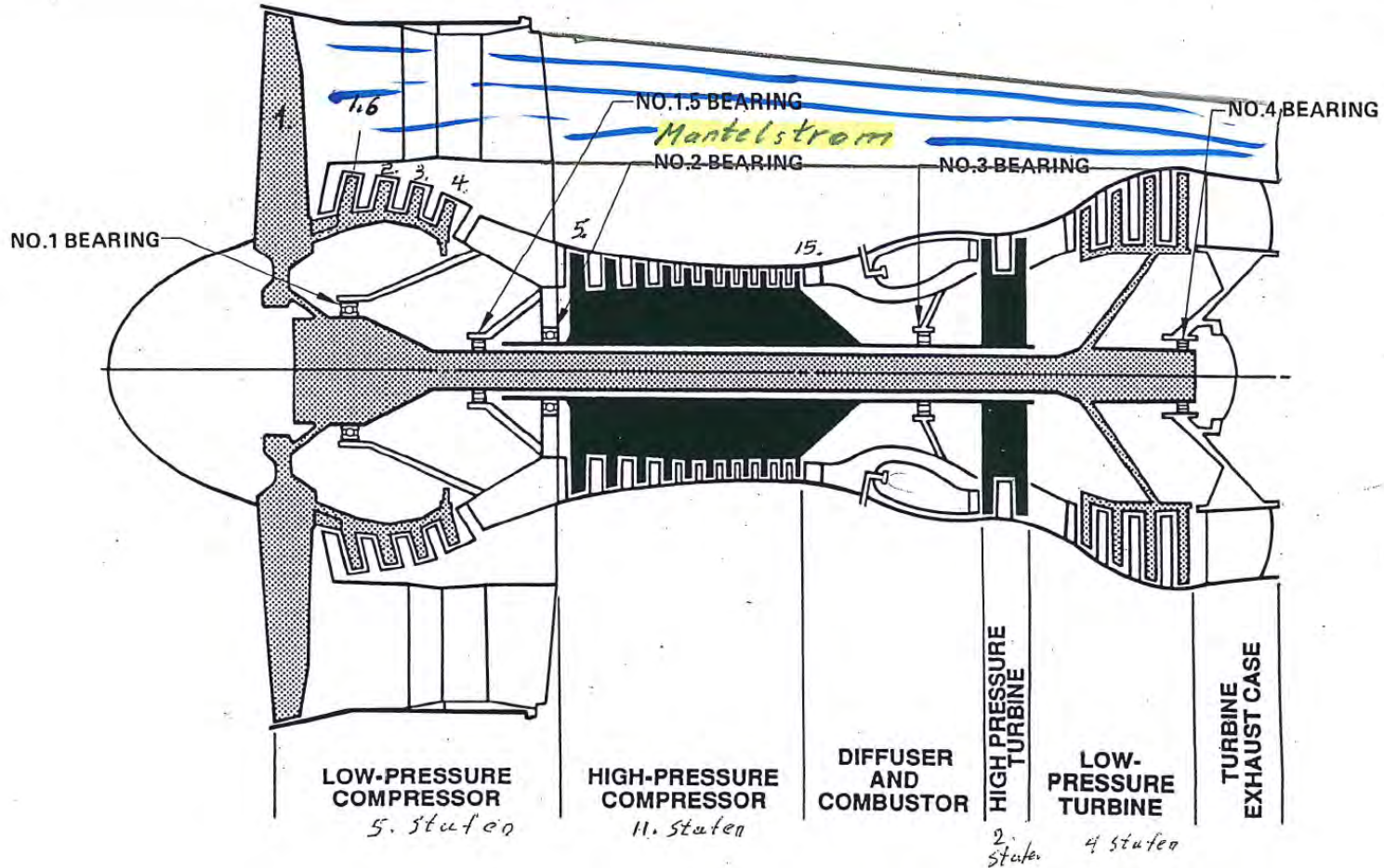


Figure 2 ENGINE CONSTRUCTION
Nur zur Schulung

Mantelstromtriebwerke - Nachteile

Alle diese Triebwerke haben eines gemeinsam:

- Der Niederdruck-Kompressor mit dem daran gekoppelten FAN läuft zu schnell, die verbundene Niederdruck-Turbine zu langsam, d.h. nicht effektiv.
- Die Spitzen der FAN-Blätter kommen in den transsonischen Bereich, d.h. sie laufen teilweise im Überschallbereich, was neben einer Lärmquelle eine nicht optimale Energieausnutzung zur Folge hat.
- Bei der Niederdruckturbine ergeben sich die Auswirkungen einer nicht optimalen Energieausnutzung durch die zu niedrigen Drehzahlen dieses Systems.

Getriebefan-Triebwerke

In Getriebefan-Triebwerken wurden die beschriebenen Nachteile des Niederdrucksystems durch folgende Maßnahmen so weit wie möglich eliminiert:

- **Drehzahlreduktion des FANs durch Einsatz eines Getriebes auf der sog. N1-Welle.** Die Vorteile ergeben sich daraus, dass die Blattspitzen des FANs nur noch im subsonischen Bereich und damit effektiver und lärmärmer laufen.
- die **Niederdruck-Turbine** läuft mit einer **höheren** effektiveren **Geschwindigkeit** und kommt damit mit weniger Turbinenstufen und folglich mit weniger Turbine-Blades (Schaufeln) aus.

Diese Maßnahmen ergeben in Kombination gemäß Hersteller eine:

- Kraftstoffersparnis bis zu 15%
- Lärmreduzierung 15 bis 20 dB gemäß Stage 4 FAA Aircraft Noise Standard von 2003

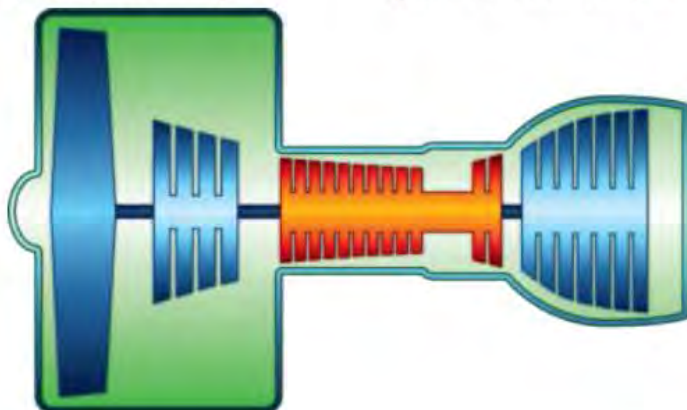


Geared Turbofan: A Step Change in Propulsion

Conventional Turbofan

Fan speed constrained by low pressure spool

Low Compressor & Low Turbine speed constrained by fan



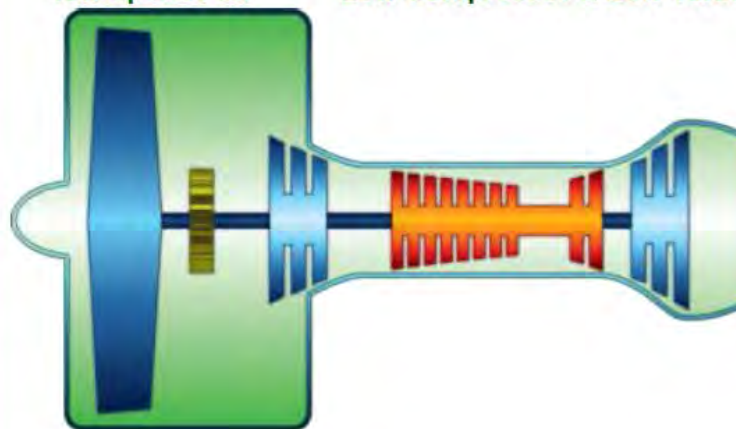
Incremental Improvement

(source: PW/MTU)

PurePower™ GTF Engine

Optimized low-speed Fan

Optimized Low Compressor & Low Turbine

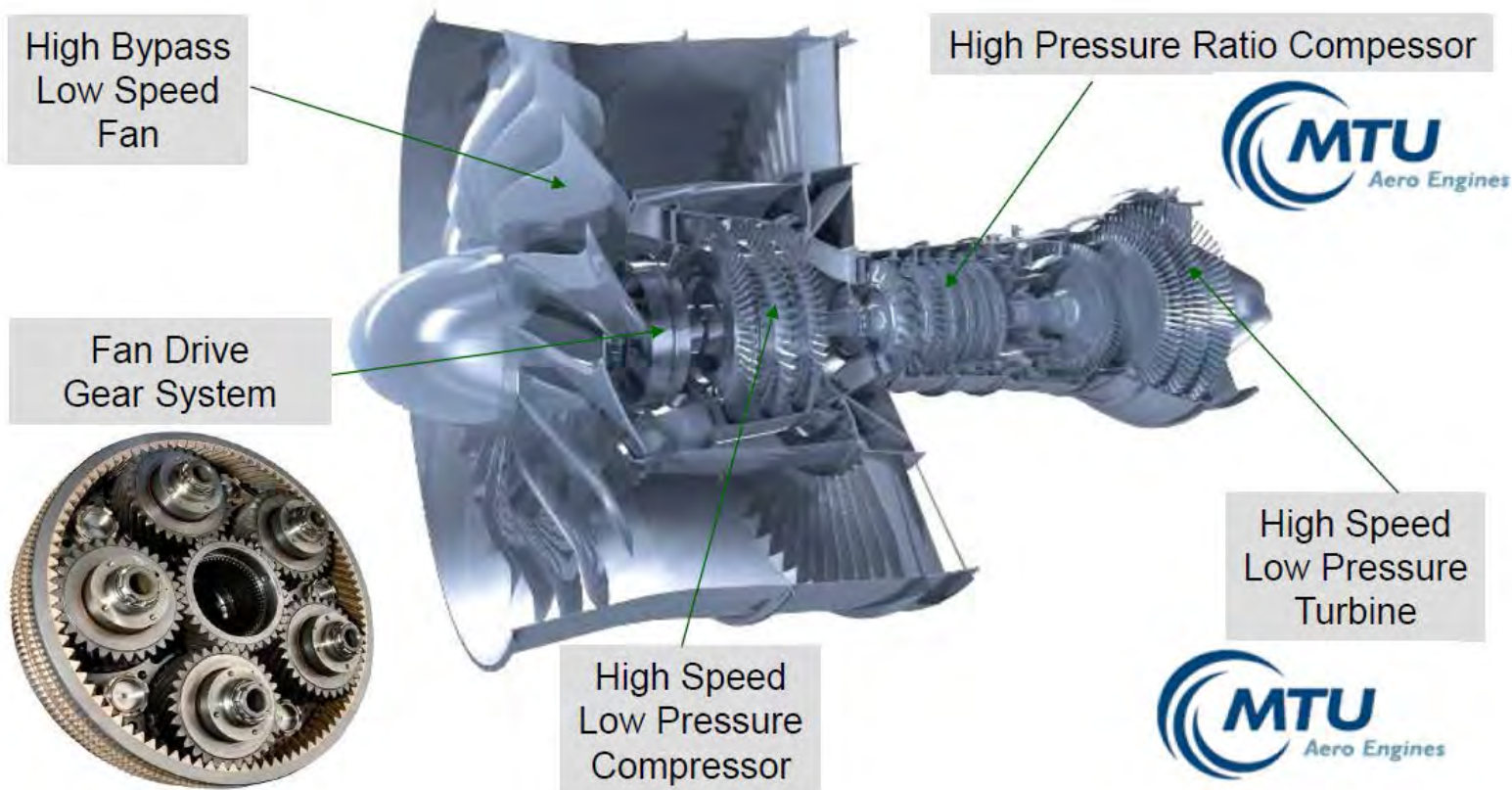


Step Change Improvement

Fuel, CO₂ Noise Maintenance

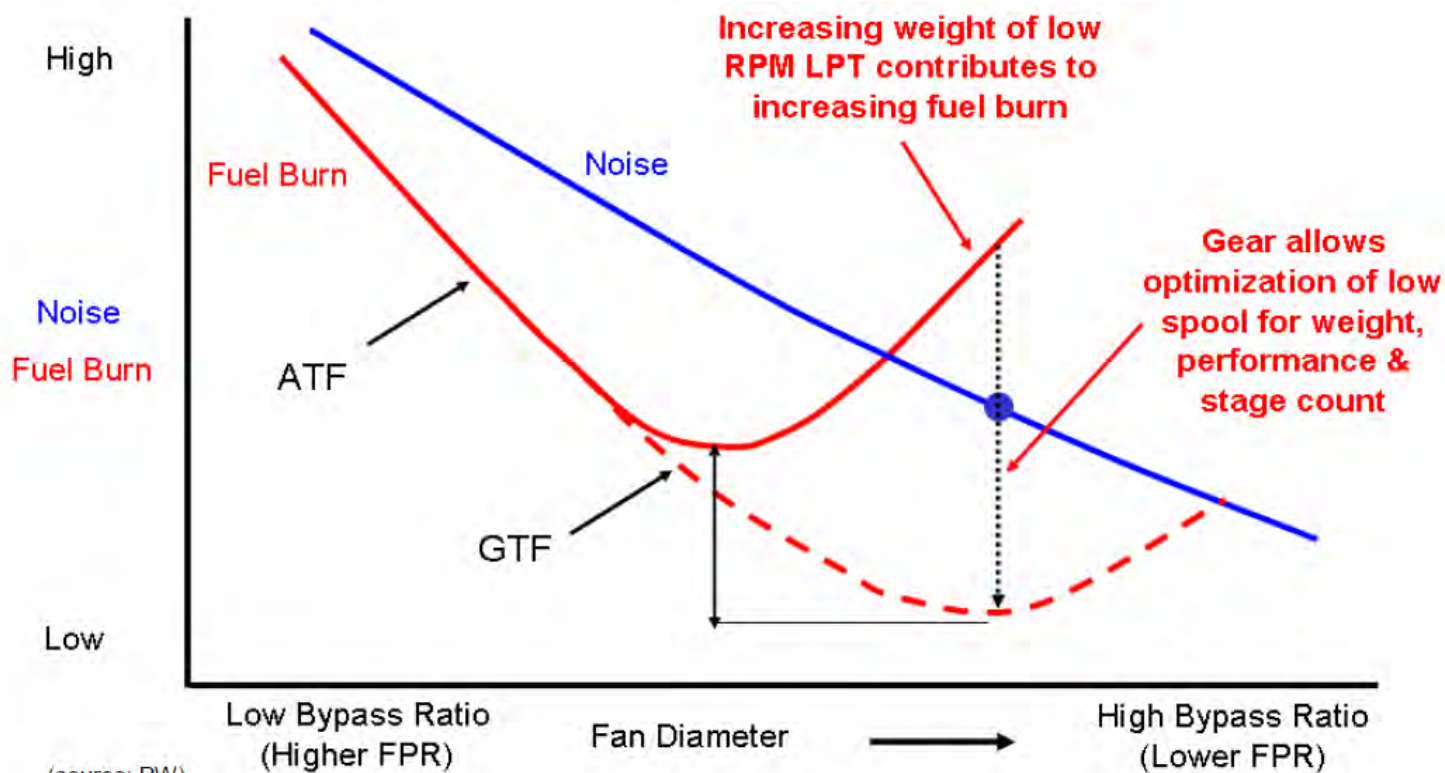


Geared Turbofan: Development of new Components





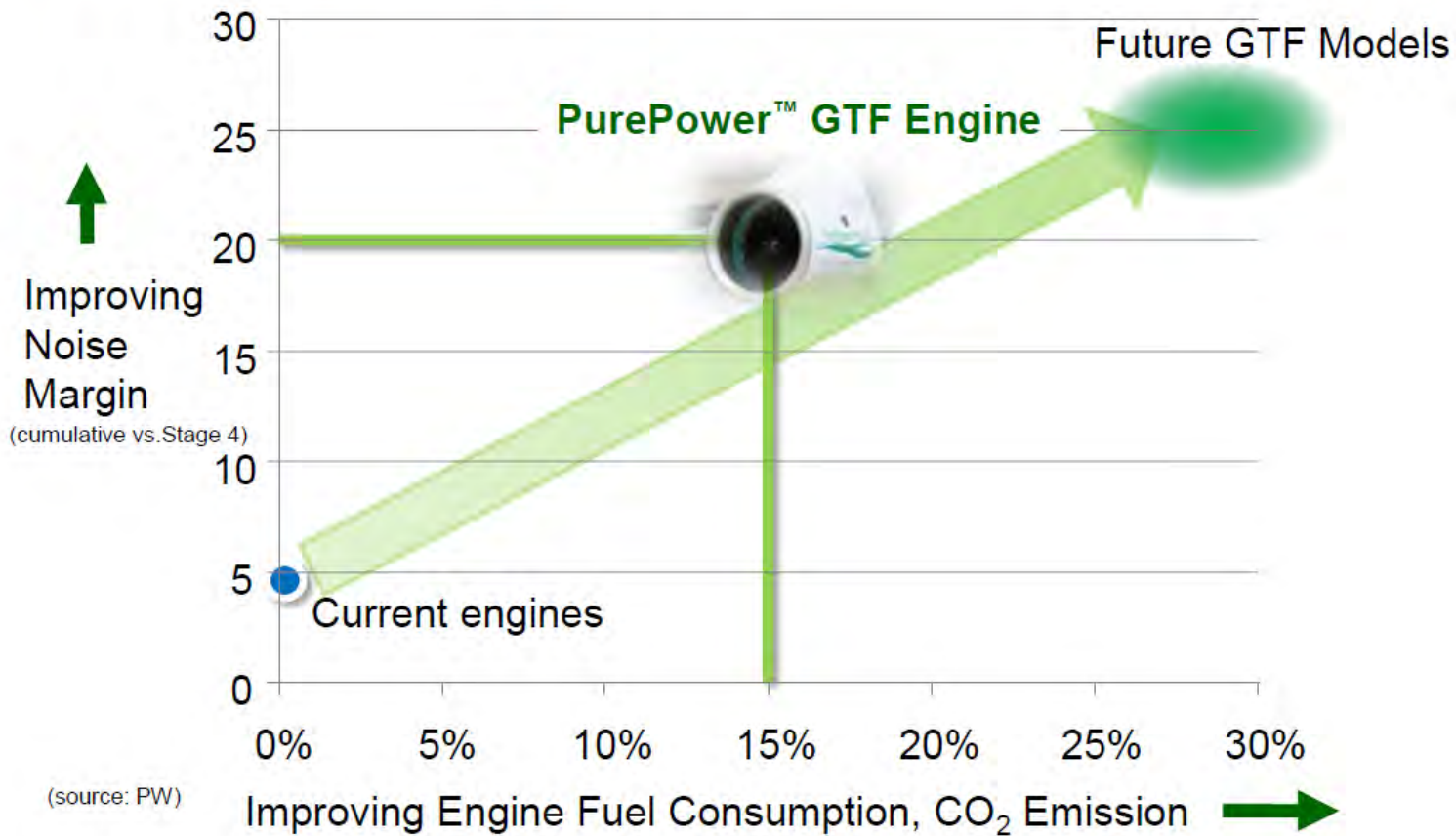
Geared Turbofan: Benefits of increased Bypass Ratio



(source: PW)



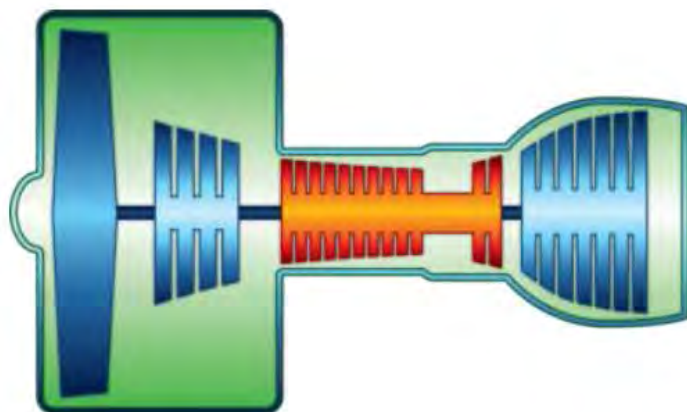
Geared Turbofan: Step Change Improvements Fuel, CO₂ & Noise





Geared Turbofan: Step Change Improvement Maintenance

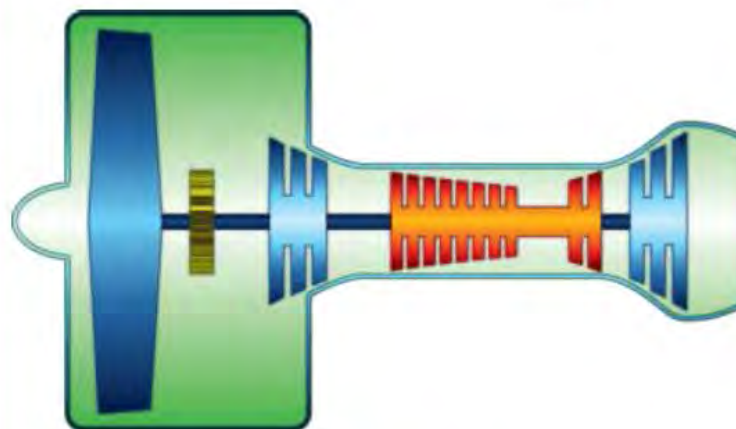
Conventional Turbofan



Reference Engine

(source: PW)

PurePower™ GTF Engine



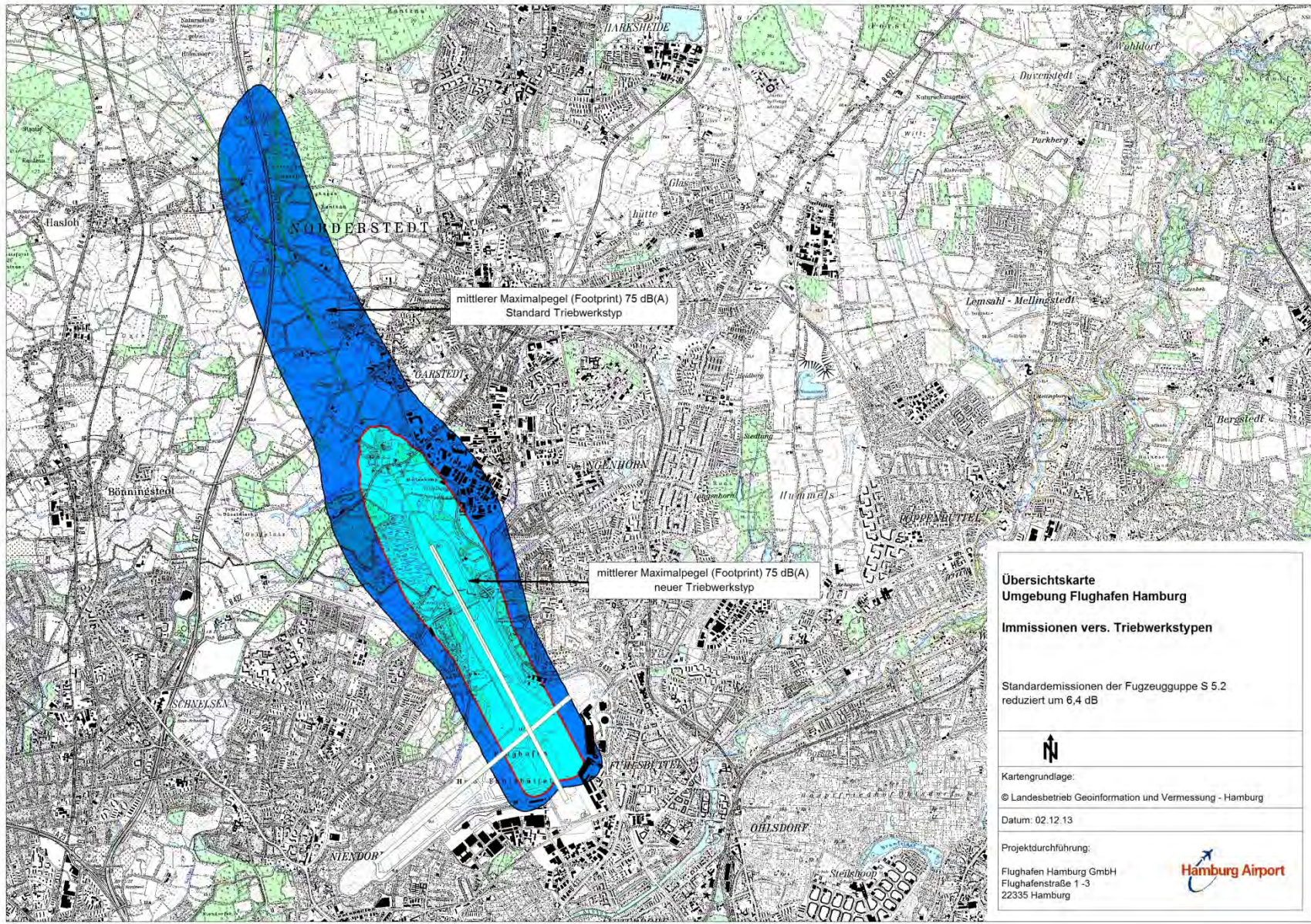
- Fewer stages / LLPs
- Fewer parts
- Lower temperatures
- Lower costs



PurePower PW1000G Engine Benefits

Fuel Burn		-15%	
CO ₂ /NOx		-3,600 tonnes/ CAEP6-50%	
Noise		-15 to -20 dB to Stage 4	
Maintenance cost		stages/ airfoils/ LLPs	FAA Aircraft Noise Standard von 2003
Schedule		Earliest EIS	

(source: PW/MTU)





PW1000G applications





Airbus A320neo



Key facts

- 3 models:
A319neo/ A320neo/ A321neo
- 138/ 168/ 199 seats (1-class, 32")
- 6-abreast cabin
- up to 4,200 nm range
- Two PW1100G/ LEAP-X (24-33k)
- Launch December 2010
- EIS Oct 2015

▶ 2380 firm aircraft orders (1090 options, 3470 total)



PW1500G Type Certificate

February 20, 2013:

Transport Canada issues the

Type Certificate for the PW1500G

(CSeries) engine models ...

PW1519G

PW1521G &

PW1524G





CSeries Flight Test

September 16, 2013:

First Flight of CS100
marks the start of the
Bombardier CSeries
flight test program



(source: Bombardier)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!





Lufthansa Technik

More mobility for the world



Vorfeldsanierung der LHT 2014
Lärmschutzhalle: 22. April- 31. Mai 2014

Agenda

Begründung der Vorfeldsanierung mit Einbeziehung der Lärmschutzhalle

Übersicht der geplanten Bauaktivitäten

Prognose der Leistungskontrollläufe im 2. Quartal 2014

Genehmigungsvoraussetzungen und Ablaufschema Bodenlärm

Simulationen von Lärmkarten für Maximalwerte von Standläufen



Betriebsbedingungen LSH

Durchführung von Leistungskontrollläufen in der LSH



Nutzungsverpflichtung gemäß des Öffentlich rechtlichen Vertrags (BWVI / LHT)

Sukzessive Erweiterung der EO131834
(NOISE SUPPRESSION HANGAR OPERATION LIMITS FOR HAM)

Stand 2014: Genx-2B → Max. 80% N1 PP

Leistungseinschränkungen LSH :

1. Bau und Instandsetzungsarbeiten

2. Wind: → > 8 kn / 180 °(tail wind)
→ > 3 kn / 180° JT9

Begründung für Sanierungsvorhaben

Alkalische Kieselsäure Reaktion



Zerstörte Oberfläche auf Vorfeld 6

Chemische Reaktion zwischen dem basischem Zement (CaOH_2) und dem verwendeten Kies (Silikate), die zu einem „flüssigem Silikatgel „ führt
→ die Betonplatten dehnen sich aus.
→ druckbedingte Zerstörung der Oberfläche.

Bedeutung für LHT: Das gesamte Vorfeld 6 muss sukzessive ersetzt werden.

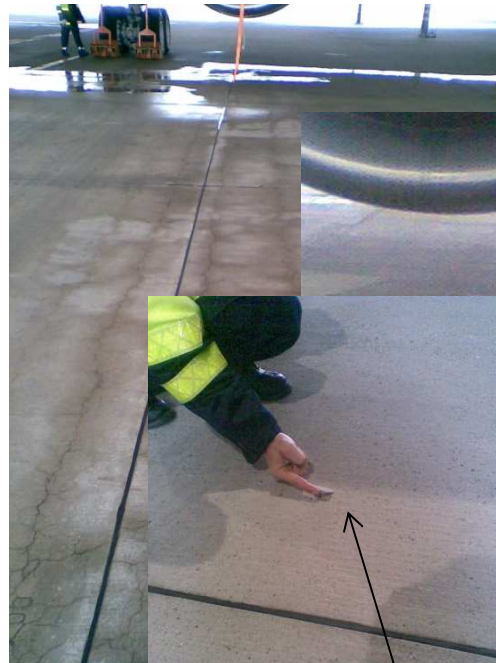


Die Lärmschutzhalle wird für ca. 6 Wochen nicht für Standläufe (R/U`s) zur Verfügung stehen.

Oberflächenzerstörung im Bereich der LSH



Betonfläche vor der LSH

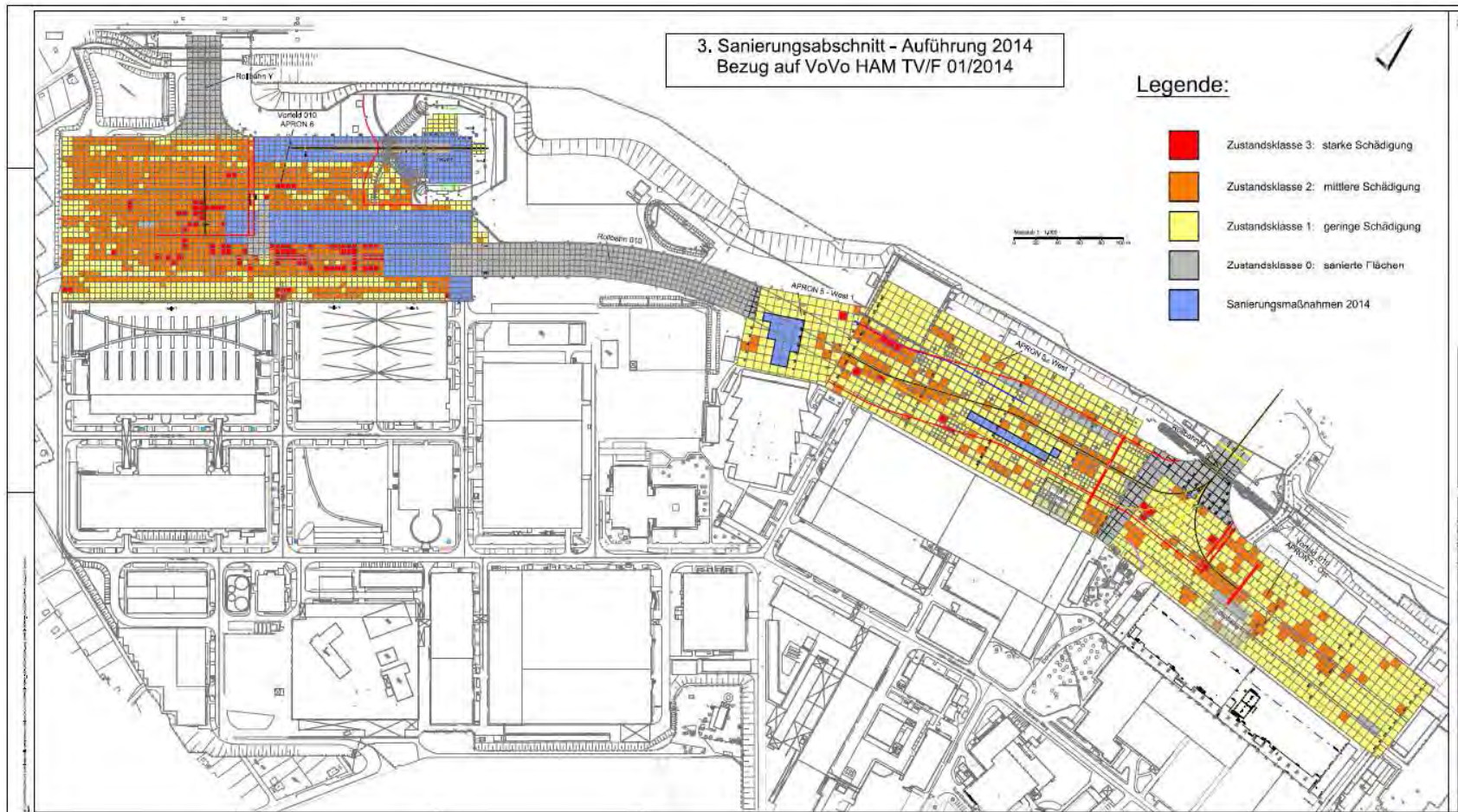


ausgebrochenes Beton/Kieselobjekt

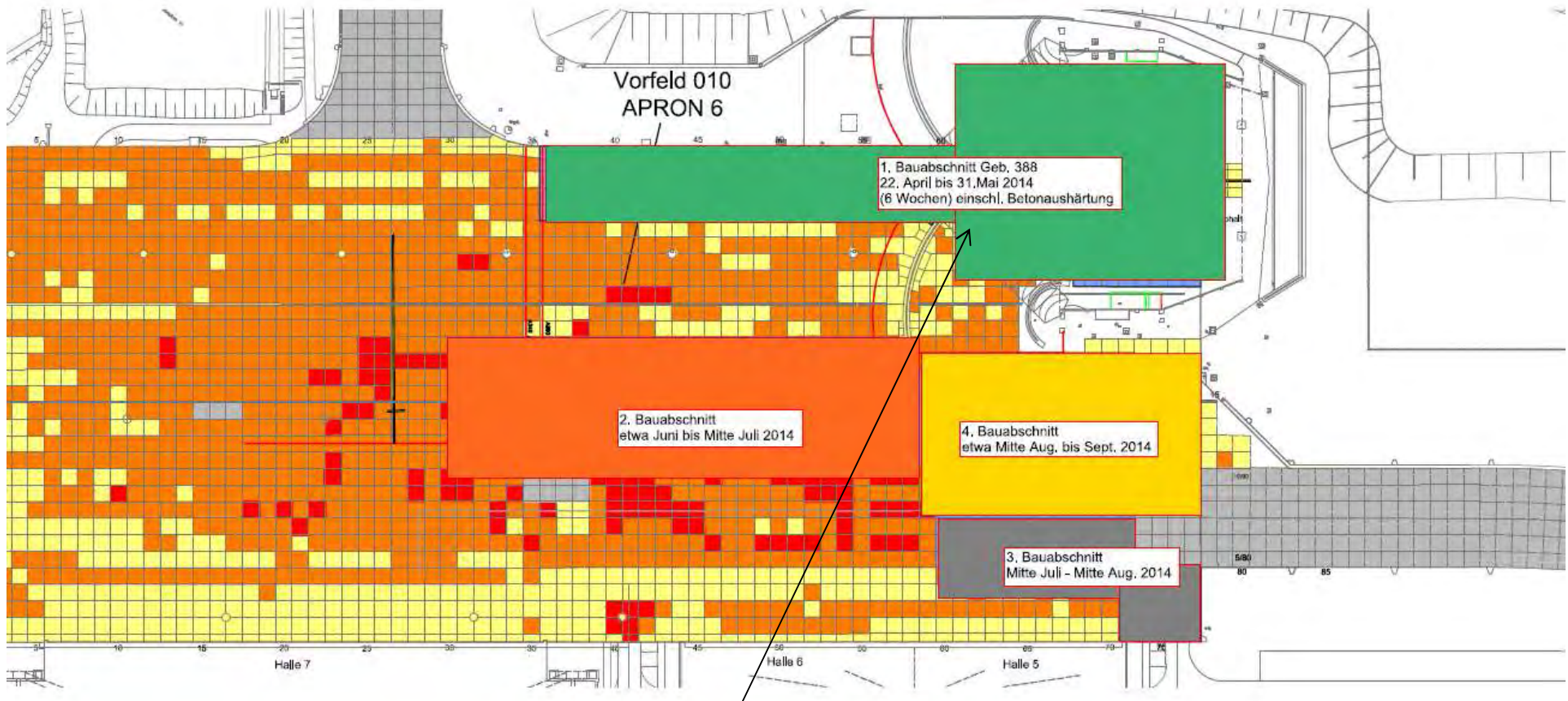


**ausgebesserte Betonfläche
innerhalb der LSH**

Sanierungskonzept der Vorfelder 5 und 6 der LHT HAM

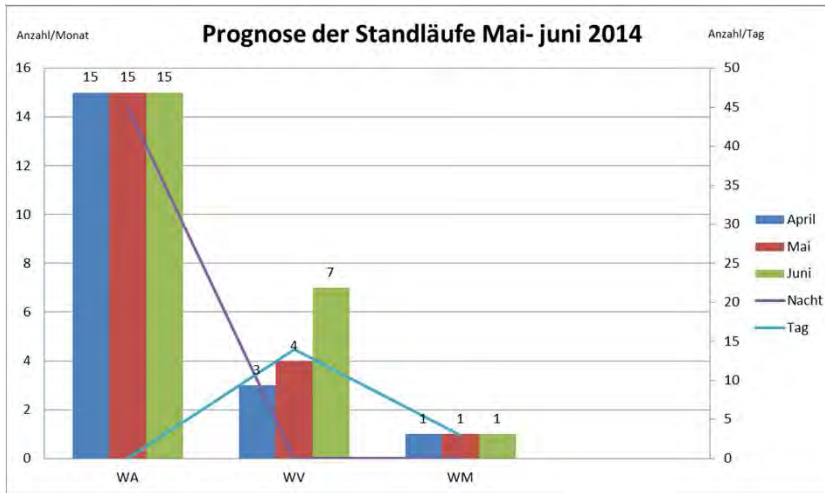


Sanierungskonzept Vorfeld 6 / LSH



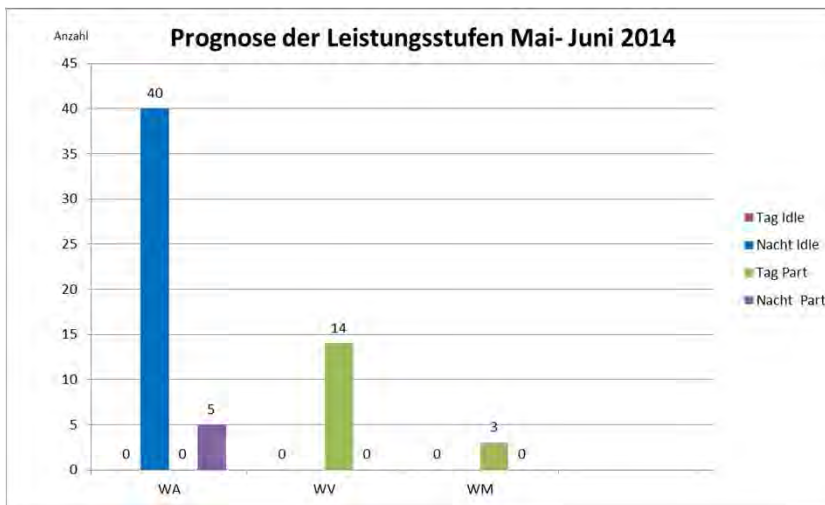
Geplantes Zeitfenster für LSH- Sanierung: 22. April bis 31. Mai 2014

Prognosen der LHT-Standläufe im Sanierungszeitraum



Prognose der Standläufe (R/U's) April-Mai 2014

	WA	WV	WM
April	15	3	1
Mai	15	4	1
Juni	15	7	1
Nacht	45	0	0
Tag	0	14	3



Prognose der Standläufe (R/U`s) April-Mai-Juni 2014

	WA	WV	WM
Tag Idle	0	0	0
Nacht Idle	40	0	0
Tag Part	0	14	3
Nacht Part	5	0	0

Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des LHT Betriebes

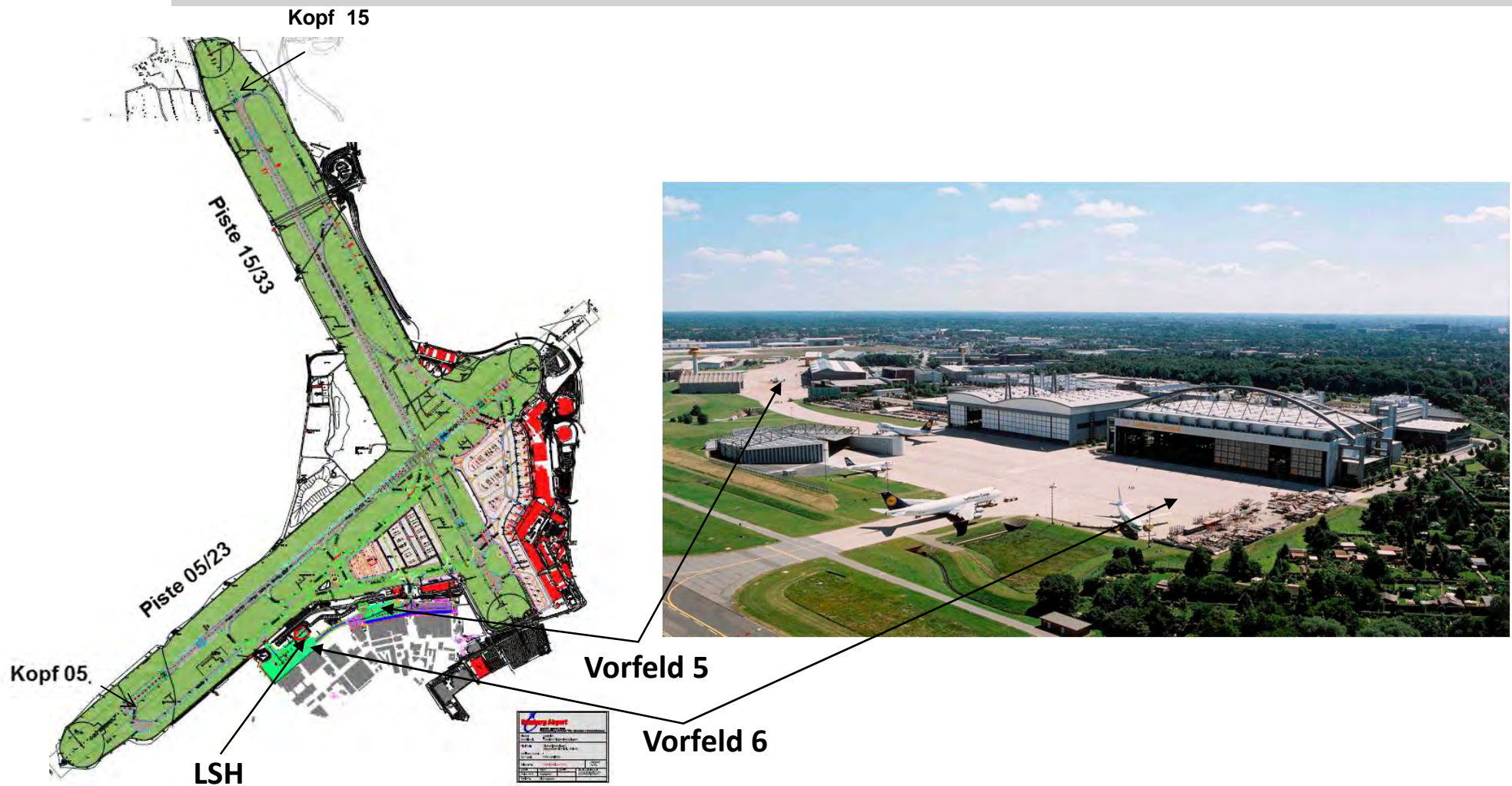
1. Beantragung einer Generalgenehmigung für Standläufe der Wartung (WA)

Startzeit: ab 05:00 Uhr → betrifft Bereitstellung 05:30 Uhr
Standort: Idle → Vorfeld 5 / Part Power /PP) + Take Off (TO) → Kopf 15
Maßnahme: Umleitung aller planmäßigen Wartungsevents
→ Verbleib der AOG`s und A/C`s ab HAM

2. Beantragung von Einzelgenehmigungen für Standläufe von WM und WV

geplante Events: 7
Zeitfenster: 06:00 Uhr- 22:00 Uhr
Standort: Idle → Vorfeld 6 / PP + TO → Kopf 15

Übersicht des FHG und LHT- Geländes



Vorfeldsanierung inklusive LSH der LHT in 2014

Schlag WD/Q

FLSK am 04.04..2014

Ablaufschema für flugzeuggebundene Bodenlärmprozesse für LHT in HAM

Lufthansa Technik

Ablaufschema für Außenstandläufe, APU- Einsatz und Kompensierungen in HAM

Ausgabe Nr. 10
14.03.2014

inhaltlich geändert überprüft und unverändert weiterhin gültig

1. Antrag auf Genehmigung eines Außenstandlaufs ab Flight Idle mit Begründung bei der Behörde, telefonisch und ! per E-Mail an a und Kopie b → s.u., falls möglich 24 h vorab. Als Absender immer Schichtleitermailbox verwenden.	2. Anzeige von APU – Lauf inklusive Ground Idle	3. Anzeige für Kompensierungslauf (mit APU)
<p>Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI):</p> <p>a) Tel: 42841-1518 Harry Denz b) Tel: 42841-1223 Tim Wuehrmann c) Tel: 5075-2599 Luftaufsicht / Mobile s. Pkt. 2 (→ zuständig außerhalb der Dienstzeiten von a u. b) FAX → BWVI: 042841-2879</p>	<p>Nur von 06:00 Uhr-22:00 Uhr sonst Lärmschutzhalle (LSH) Luftaufsicht per Telefon vorab informieren: Tel: 5075-2599</p>	<p>Achtung: schriftliche Antragstellung bei der FHG erforderlich → für den Standorte eines Kompensiervorganges für Luftfahrzeuge, per Fax. Min. 2 h vorab beim VvD! → Anlage 1 Begründung: gem. BAO-F-01/12 → Anlage 2 Telefonische Anmeldung vorab bei: FHG: Zentrale Vorfeldkontrolle: 5075-2571 DFS: Tower HAM: 507117-200</p>
<p style="text-align: center;">Genehmigung erteilt → vorbehaltlich der Zustimmung der FHG</p>	<p>Mobiltelefonnummer des MA mit Bereitschaftsdienst wird auf Band genannt.</p>	<p>Bei Kompensierungsläufen nach 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr muss der zuständige LHT-Schichtleiter die BWA, mit Angabe einer Begründung, schriftlich informieren → E-Mail s. Pkt. 1</p>
<p>Behörde sendet die Genehmigung per Mail an 1. LHT Antragsteller-Schichtleitermailbox, 2. Luftaufsicht, 3. WD/U und per Fax: 5075-1236 an die zentrale Vorfeldkontrolle.</p> <p>LHT Antragsteller informiert FHG telefonisch: Tel: 5075-2571 (zentrale Vorfeldkontrolle) Tel: 5075-1110 (Verkehrsleiter v. Dienst → VvD) Tel: 5075-2566 (H. Schultz) Tel: 5075-2812 (H. Bumstedt, FA-FV) falls nicht erreichbar → Tel: 5075-2194 (Kontrollwagen-Fahrer, KW) (FHG koordiniert den Standort mit der Deutsche Flugsicherung - DFS) Zentrale Vorfeldkontrolle informiert: 1. LHT, 2. Luftaufsicht und 3. Fluglärmbeauftragten (BSU) über Standlauf und Standort. Durchführung des Standlaufs nach Informationen von der FHG. E-Mail Adressen: luftaufsicht.hamburg@bwvi.hamburg.de Vorname.nachname@bwvi.hamburg.de</p>	<p>Falls kein Kontakt zustande kommen sollte: Zentrale Vorfeldkontrolle informieren über: Tel.: 5075-2571</p>	<p>Zentrale Vorfeldkontrolle informiert: 1. LHT über Kompensierstandort 2. Luftaufsicht und 3. Fluglärmbeauftragten (BSU) über APU Lauf.</p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px;"> <p>Bei Zeitüberschreitung muss LHT die: - zentrale Vorfeldkontrolle und - Tower HAM (DFS) informieren!</p> </div>

Sicherheitsvorkehrungen bei R/U auf Kopf 15

IQ MOVE
FLUGHAFEN FÜR QUALITÄTSSICHERHEIT

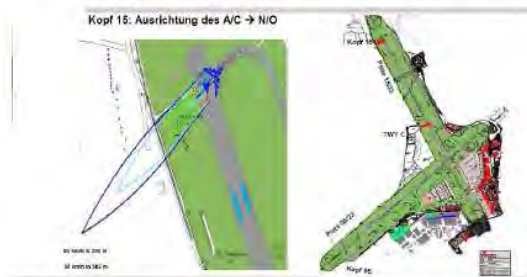
Lufthansa Technik

Ablaufschema für Außenstandläufe, APU- Einsatz und
Kompensierungen in HAM

Ausgabe Nr. 9
03.07.2013

Verhaltensregelung für High-Power R/U auf Bahnanfang Piste 15 und
Ausrichtung des AC → NO (und WSW → trifft nur bei Hallensperrung zu)

Standort für Außenstandlauf

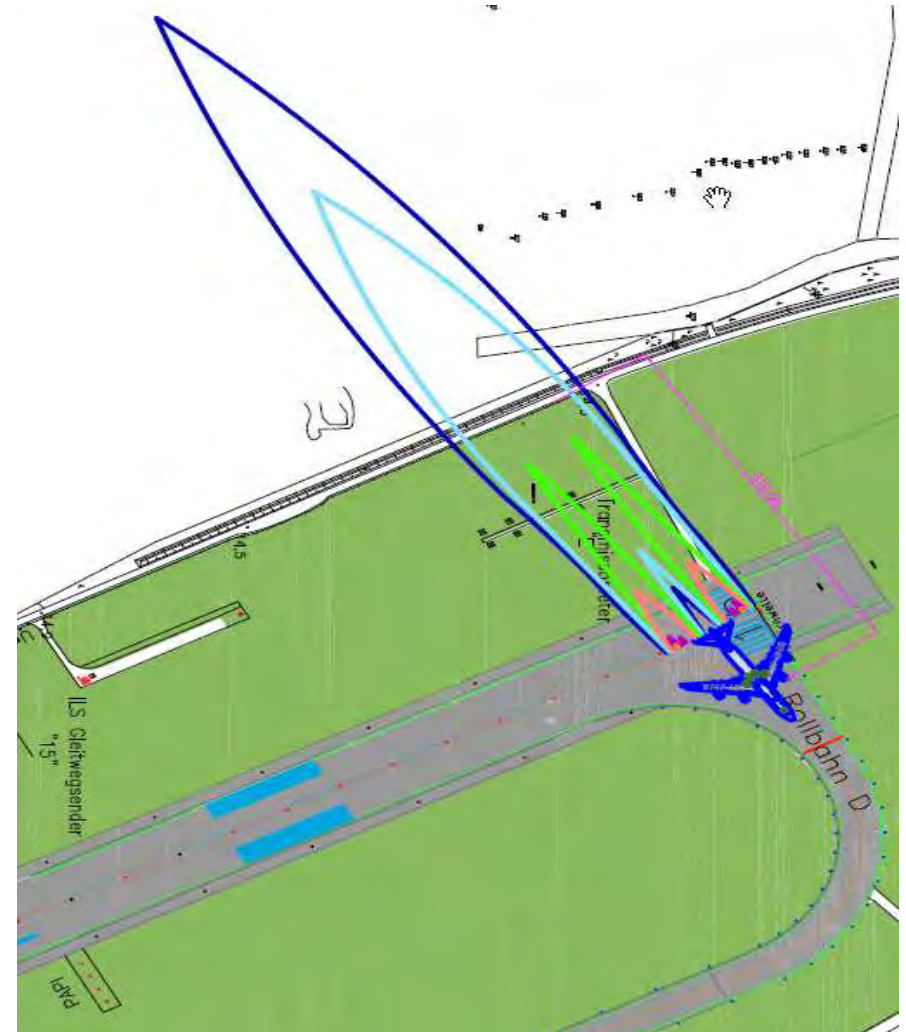


Bei High Power Leistungskontrollläufen der Abgasstrahl der Triebwerke auf das öffentliche Gelände hinter der Absperrung.
Um mögliche Personengefährdungen auszuschließen wurde, mit den Hamburger Behörden und der zuständigen Polizeidienststelle Norderstedt, folgender Ablauf vereinbart:

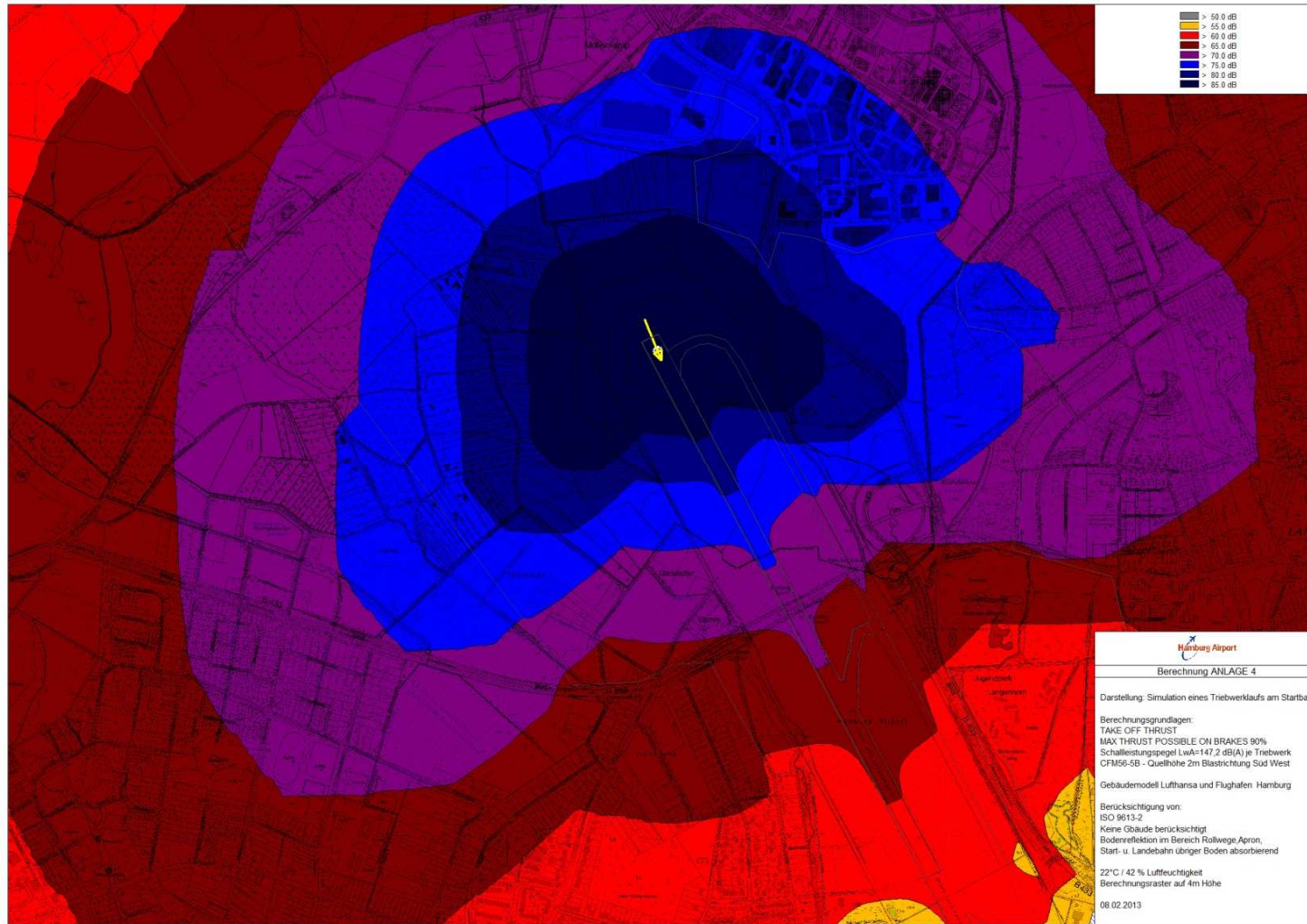
1. Zuständiger SL informiert Herrn Pahl bzw. dessen Vertreter, telefonisch und per E-Mail, von einem genehmigten High-Power-Leistungskontrolllauf auf der o.g. Position.

Ulf Pahl: Telefon: 040 52806-0
Durchwahl: 040 52806-201
Außerhalb der Dienstzeiten und am Wochenende: 040 52806-212 oder -213
Fax to Mail: 0431 9886345092
ulf.pahl@polizei.landsh.de
norderstedt.prev@polizei.landsh.de
2. Zuständiger SL informiert LHT Personal (Werkschutz und/oder eigene Mitarbeiter →) Diese durchsuchen den Gefahrenbereich nach Personen und sperren das betroffene Gelände weiträumig ab.
3. Sollten Personen sich von LHT Personal nicht am Betreten des Geländes hindern lassen wollen, informiert der zuständige SL die Polizeidienststelle Norderstedt unter o.g. Telefonnummer und bittet um Amtshilfe, um diese Personen am Betreten zu hindern.

Für den Inhalt verantwortlich: HAM WD/Q-4 / Frau Schlag
Seite 2 von 2
Aus IQ MOVE ausgedruckte Dokumente unterliegen nicht der Revision

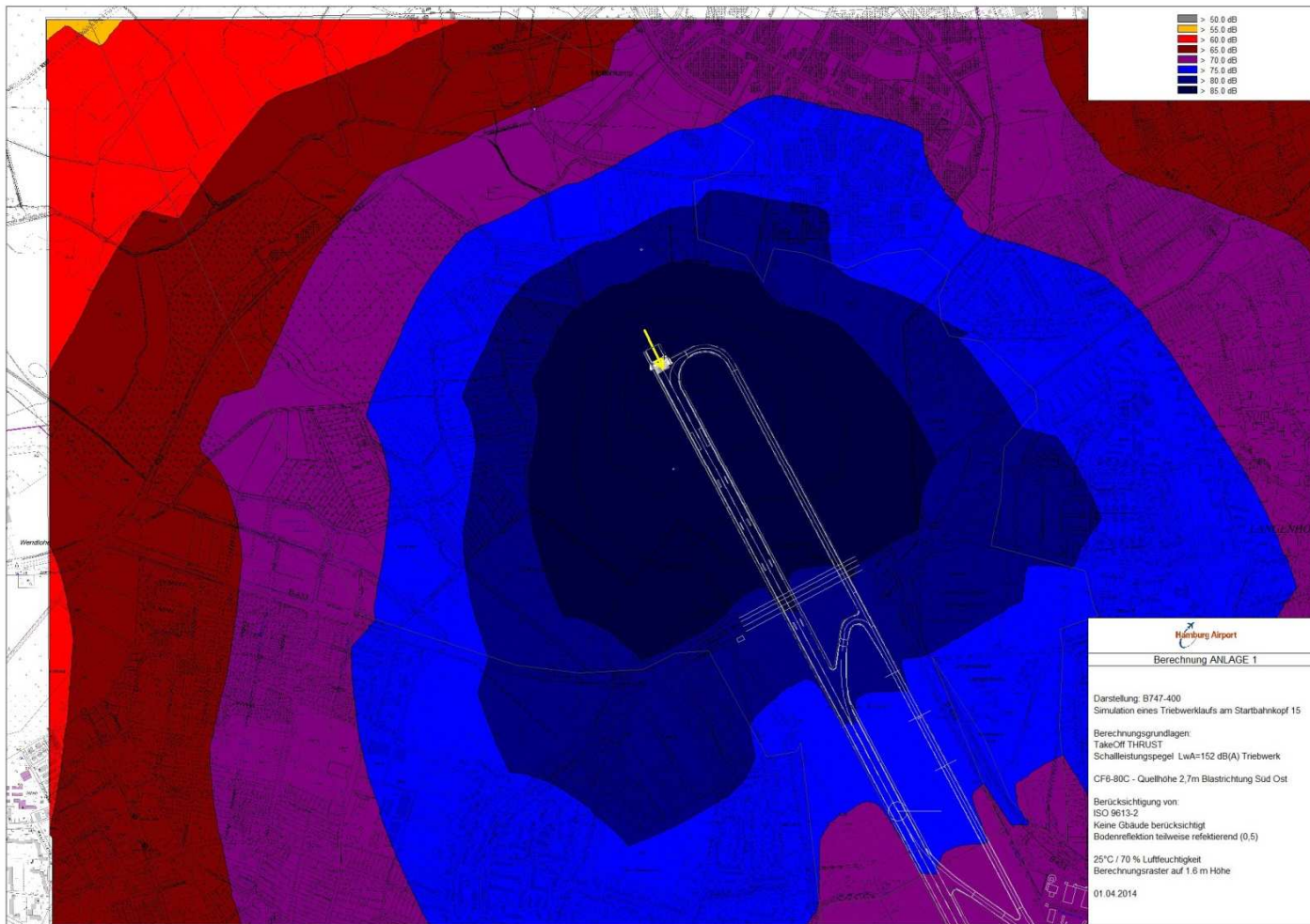


Lärmkarte für Standlauf der Wartung auf Kopf 15



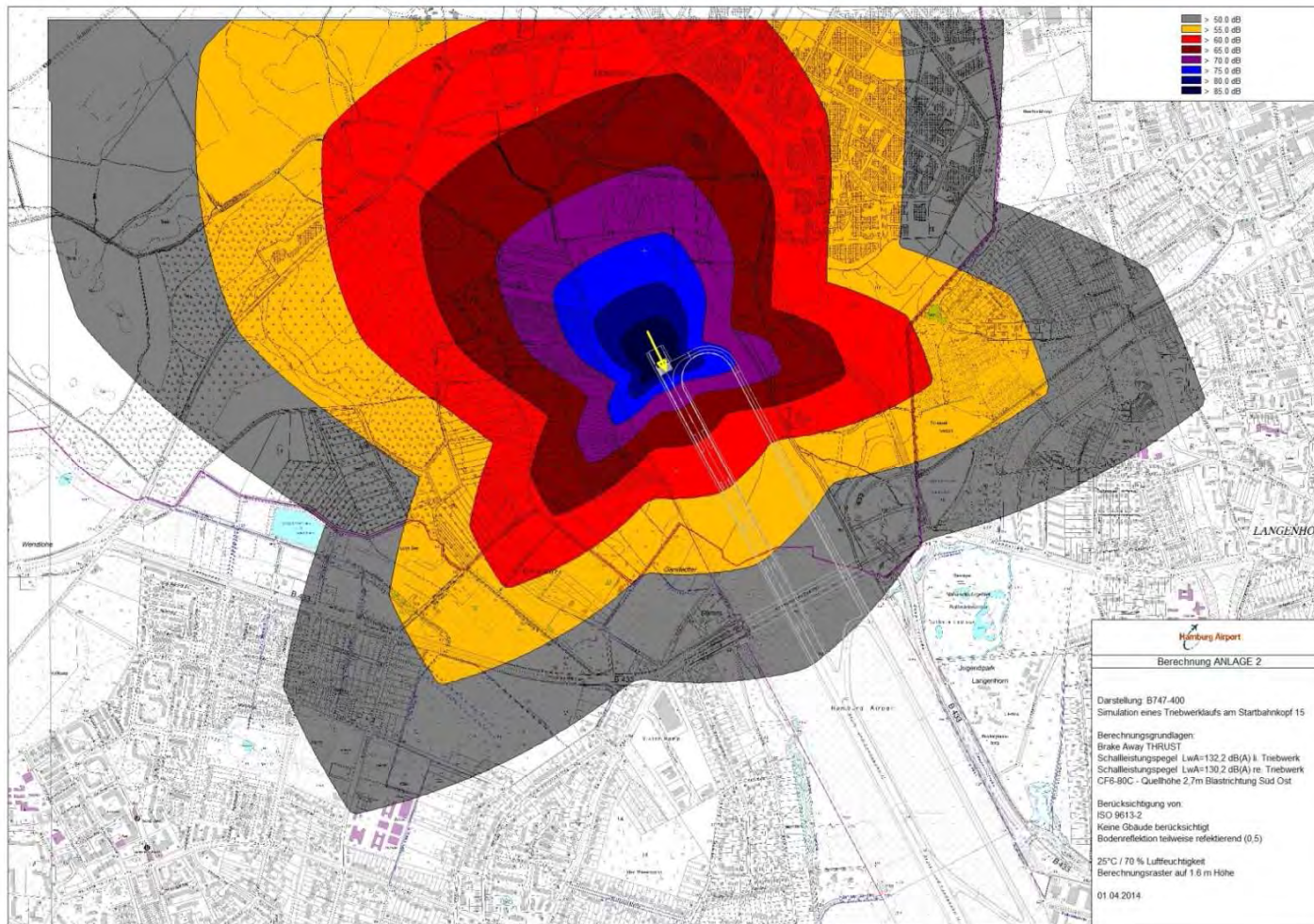
Kopf 15
A320 /CFM-56
Leistungsstufe TO

Lärmkarte für Standlauf einer 747 auf Kopf 15



**Kopf 15
747 /CF6-80
Leistungsstufe TO**

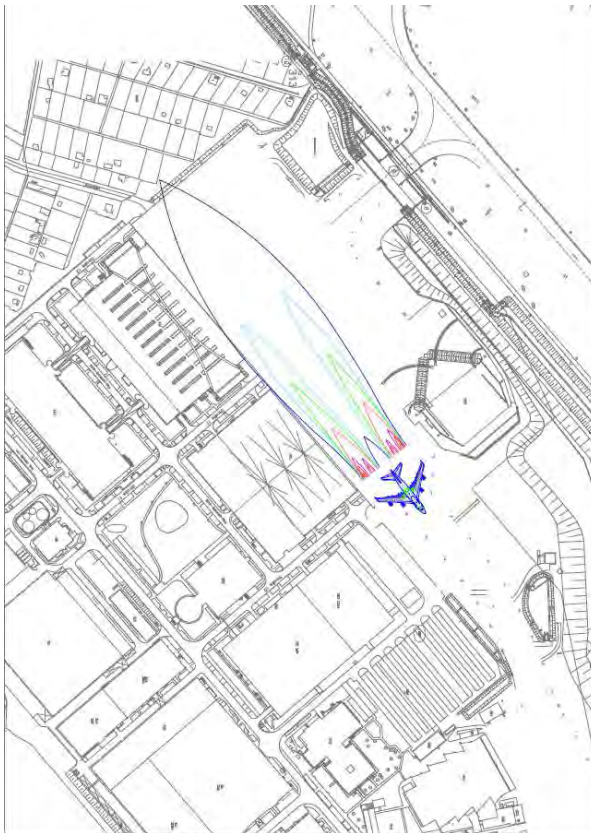
Lärmkarte für Standlauf einer 747 auf Kopf 15



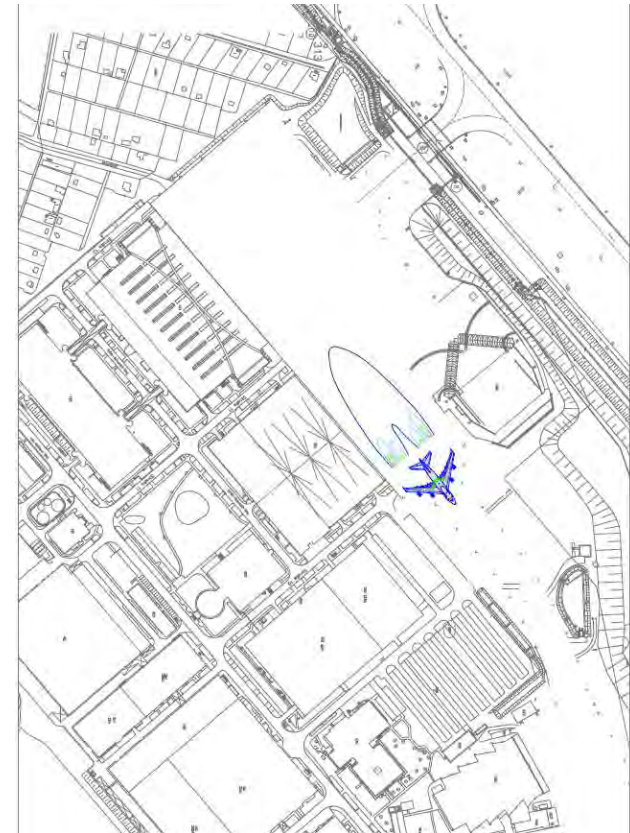
Kopf 15
747 /CF6-80
Leistungsstufe PP

Standortbegründung für Standläufe auf Kopf 15

Die Durchführung von R/U's auf den Vorfeldern der LSH ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich



Simulation eines R/U in TO auf dem Vorfeld 6 der LHT



Simulation eines R/U in PP auf dem Vorfeld 6 der LHT

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit





Fluglärmsituation 2013

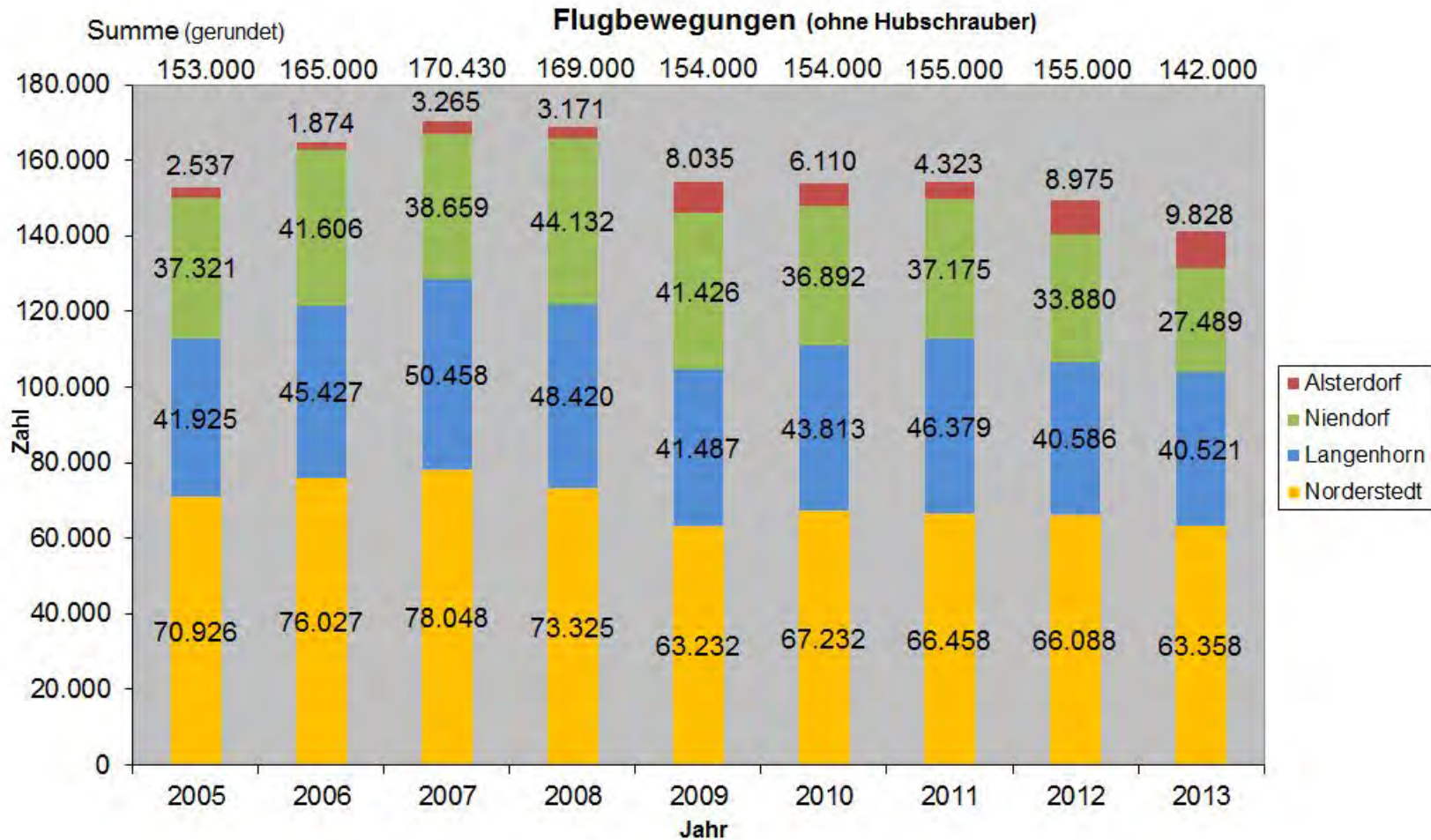
Dr. Uwe Schacht

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



Hamburg

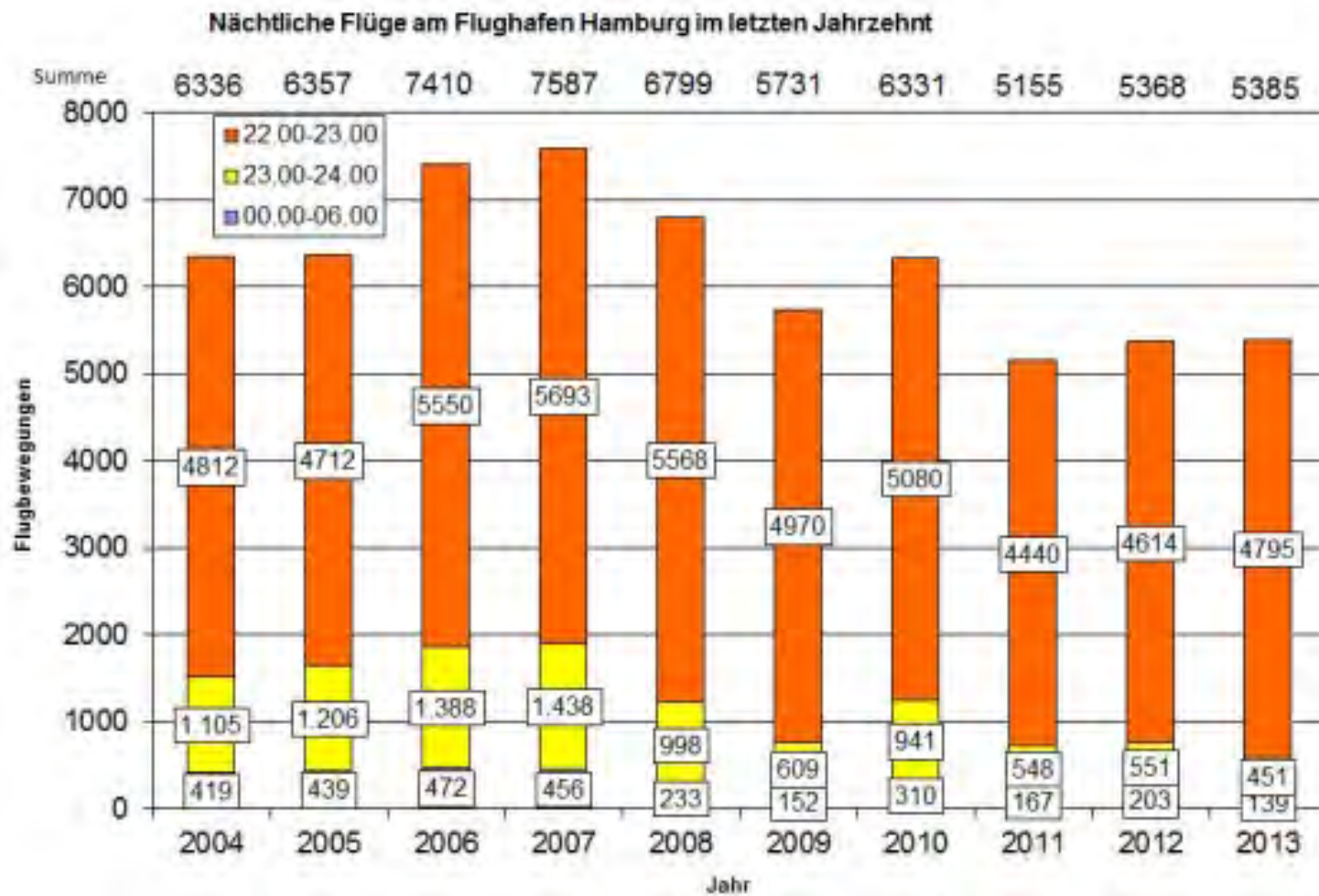
Flugbewegungen nach Richtung, Rückblick 2005 - 2013



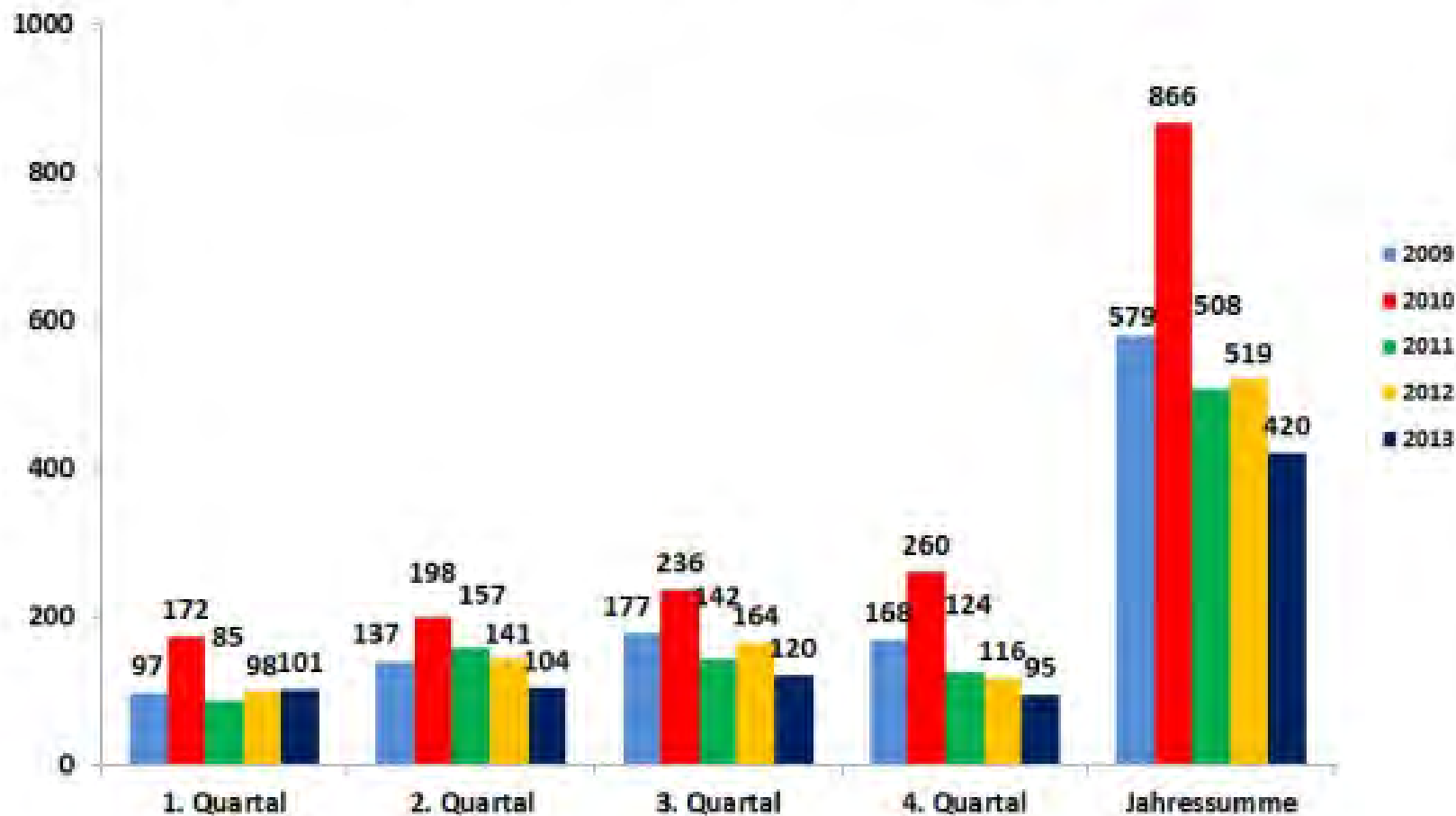
Besonderheiten:

- Gesamtanzahl Flugbewegungen seit 2007 rückläufig, 2012/13 besonders auffällig.
- Passagierzahlen 2013 nur geringfügig weniger
- Anteil Alsterdorf/Hamm 2013 sehr hoch.
Sperrung Anflug 05 vom 8.4.13 – 10.9.13
- 15 Tage Komplettsperrung 05/23
- Dadurch sehr viel weniger Bewegungen im Einflussbereich Niendorf Blankenese
- Relativ viele Abflüge im Bereich Langenhorn/Lehmsahl

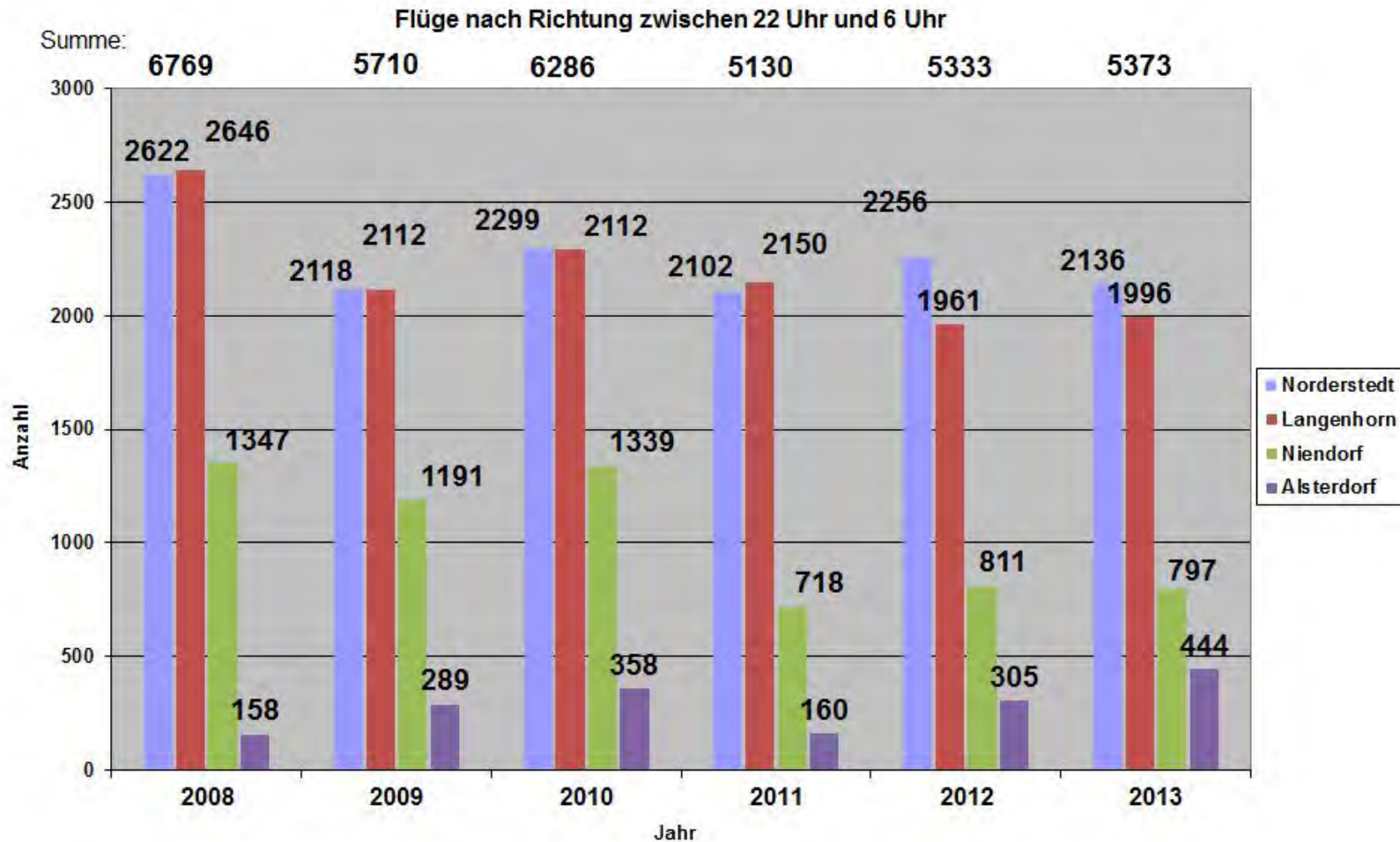
Nachtflugbewegungen 2004- 2013



Anzahl der verspäteten Flüge 23 - 24 Uhr, Stand 31.12.2013



Nächtliche Flüge (22 Uhr – 6 Uhr) nach Richtung



Kommentar

- Nachtflüge seit 2007 ebenfalls rückläufig, kein Anstieg in 2013 gegenüber 2012
- Verteilung 2013 anders: wesentlich weniger zwischen 23 – 6 Uhr (2012: 754, 2013: 590)
- Verspätungssituation nochmals rückläufig (-100)
- 2013 nur 16 Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen
- Nur noch 40 % Nachtflüge über Norderstedt/Quickborn (vor 2005: 60 % Anteil)
- Seit 2009 starker Anstieg Alsterdorf, bedeutender Rückgang Niendorf

Weitere Informationen

Weitere Informationen zum Thema Fluglärm in Hamburg erhalten Sie unter:

www.hamburg.de/fluglaerm

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



Beschwerdesituation 2013

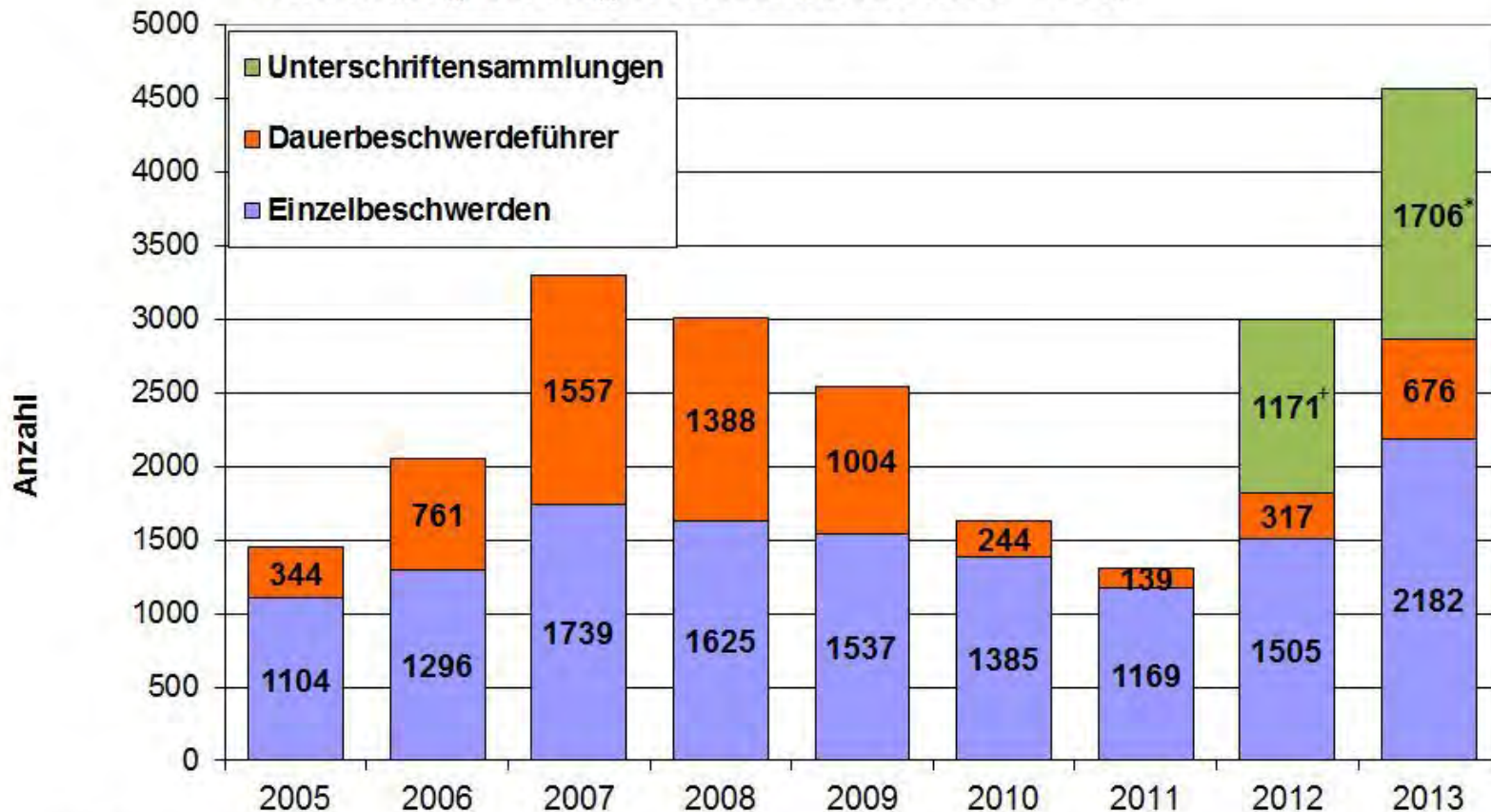
Dr. Uwe Schacht

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



Hamburg

Entwicklung der Fluglärmbeschwerden 2005 - 2013



*1650 Unterschriften für strengere Nachtflugbeschränkungen und Bewegungskontingent Alsterdorf, 56 Unterschriften gegen Kleinflieger über der Innenstadt

[†]Unterschriftensammlung Walddorfer gegen Sichtanflüge

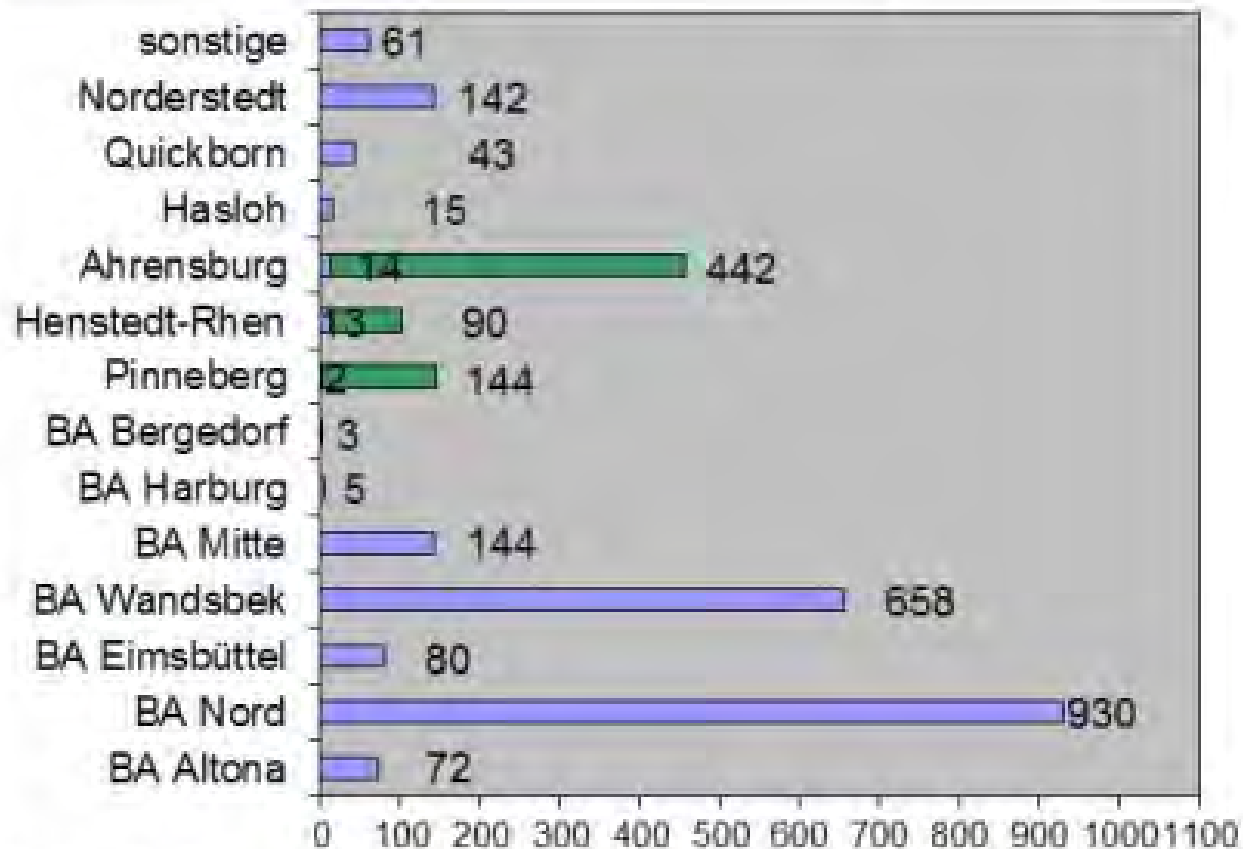
Jahr

Beschwerdezahl steigt 2013 deutlich an,
Gründe

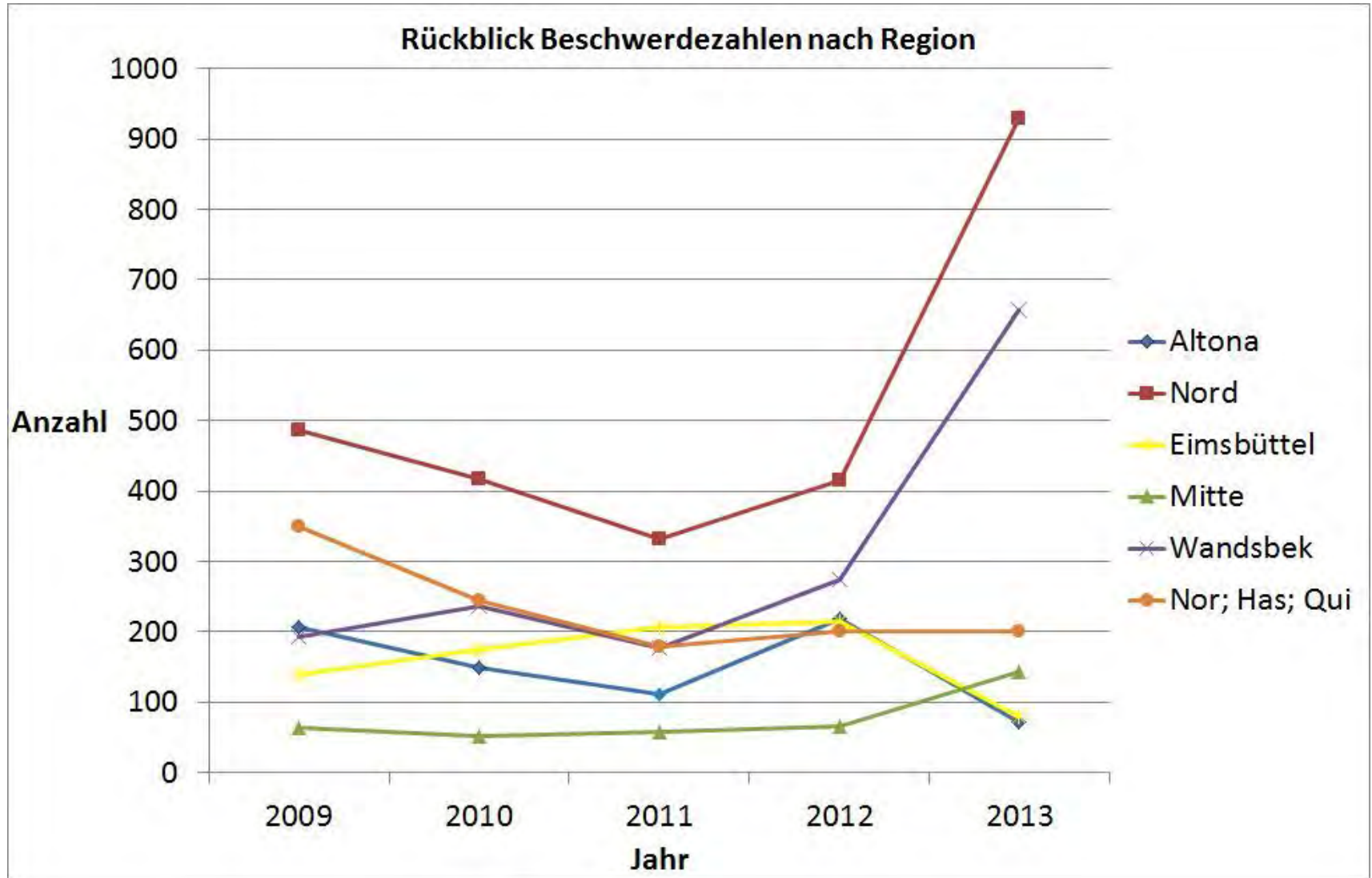
- Monatelanger Flugbetrieb Alsterdorf/Hamm
- Aktivitäten der Initiative Walddörfer
- Diskussion durch die Politik
- Steigende Sensibilität der Anwohner
- Neue Betroffenheit durch Zuzug in Flugschneisen
- Mehr Berufstätigkeit vom Wohnort
- Andere Klangspektren moderner Flugzeuge (?)

Beschwerden nach regionaler Verteilung für das Jahr 2013

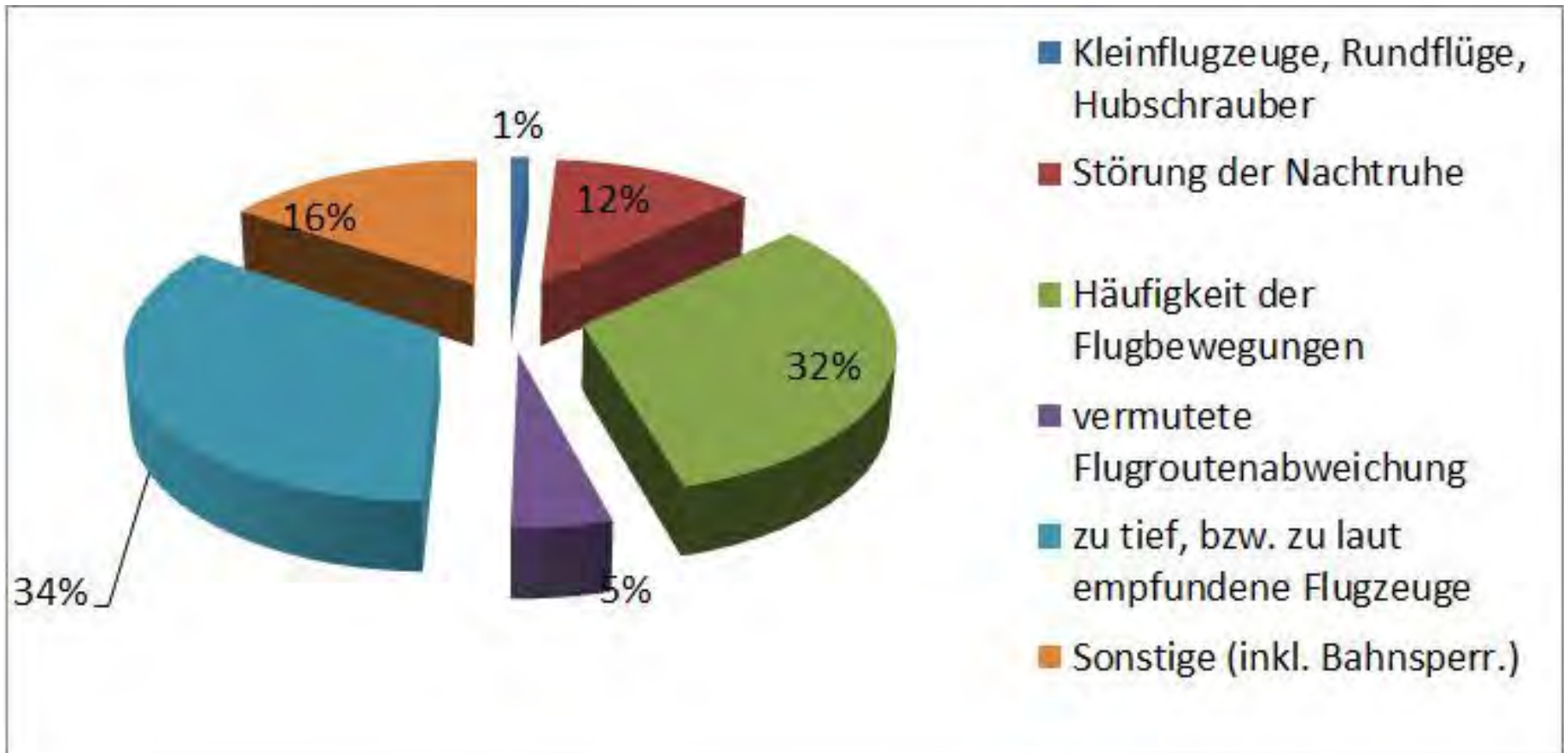
■ Einzelbeschwerden ■ Dauerbeschwerdeführer



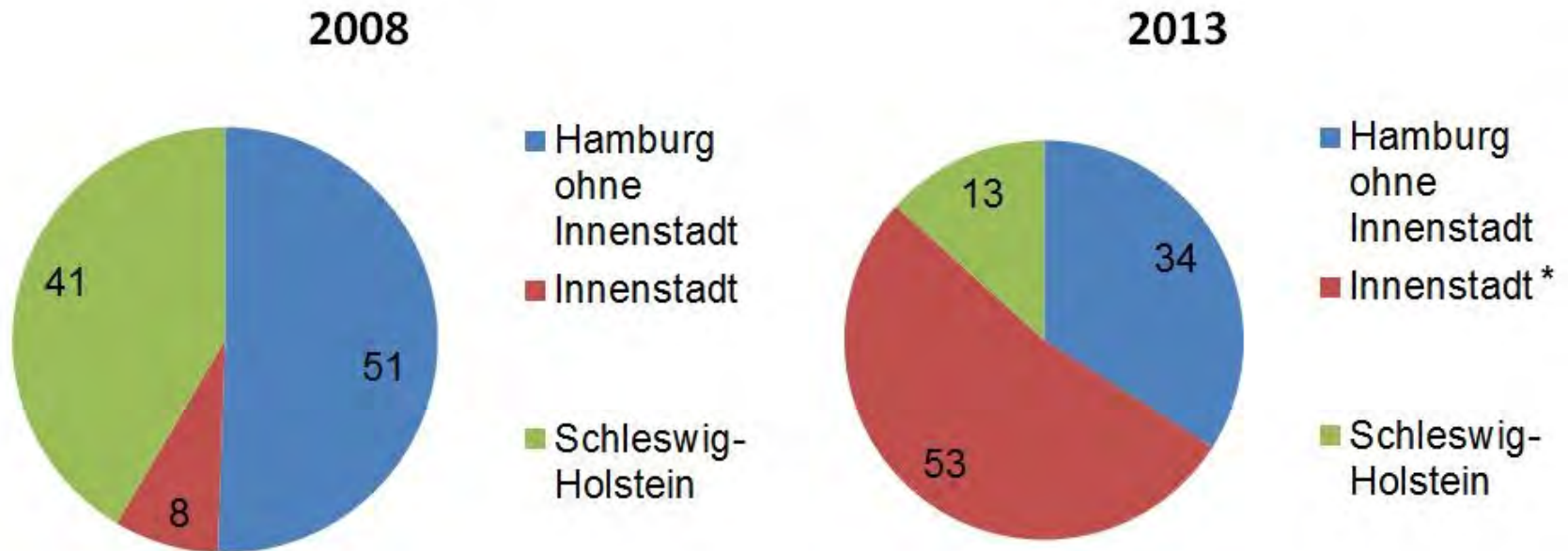
Anzahl Beschwerden



Genannte Beschwerdegründe 2013



Änderung der Beschwerdeherkunft 2008/2013



Innenstadt = Alsterdorf, Winterhude, Barmbek, Eilbek, Hamm

Besonderheiten:

- 53 % der Einzelbeschwerden aus Alsterdorf/Hamm
- Deutlicher Rückgang im Bereich Niendorf/Blankenese (je unter 100)
- Schleswig-Holstein konstant
- Regional weitere starke Zunahme, insbesondere in Bereich Lehmsahl/Walddörfer und Poppenbüttel
- Beschwerdegründe: Nachtflüge nur noch 12 % (2010: 21%)

Weitere Informationen

Weitere Informationen zum Thema Fluglärm in Hamburg
erhalten Sie unter:

www.hamburg.de/fluglaerm

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Baumaßnahmen 2014

Ausgangssituation und PR-Maßnahmen

Stand: 14. März 2014



Inhalt

- 1. Ausgangssituation Start-und Landebahn 05/23 (Langenhorn/Niendorf)**
 - 1.1 Bahnverteilung und Baulärm während Bauarbeiten
 - 1.2 Zeitplan
 - 1.3 PR-Maßnahmen für Tagesbaustelle 05/23
 - 1.4 Gebiete f. Advertorials während Bauzeit an 05/23
- 2. Ausgangssituation Start-und Landebahn 15/33 (Alsterdorf/Norderstedt)**
 - 2.1 Bahnverteilung und Baulärm während Bauarbeiten
 - 2.2 Zeitplan
 - 2.3 PR-Maßnahmen für Tagesbaustelle 15/33
 - 2.4 Gebiete f. Advertorials während Bauzeit an 15/33

1. Ausgangssituation Start- und Landebahn 05/23 (Langenhorn/Niendorf)



- An der Start- und Landebahn 05/23 werden Mitte Juni (vor den Sommerferien) bis Anfang Juli 2014 die alljährlich wiederkehrenden wichtigen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten durchgeführt.
- Die Bahn 05/23 wird dieses Jahr in einer Tagesbaustelle saniert. An den Tagesrandzeiten von 6 bis 9 Uhr, ab 16 Uhr sowie an den Wochenenden finden keine Bauarbeiten statt und die Bahn steht für den Flugbetrieb voll zur Verfügung.
- Sanierungsarbeiten werden teilweise auch in Nachtarbeit gemacht.
- Belastung durch Baulärm tagsüber wie nachts nur geringfügig, da Arbeiten hauptsächlich in der Nähe des Pistenkreuzes durchgeführt werden.

1.1 Bahnverteilung und Baulärm während Bauarbeiten



- Das Flugaufkommen über **Alsterdorf/Innenstadt** Mitte **Juni bis Anfang Juli** wird durch das Konzept der Tagesbaustelle an der **05/23** niedrig gehalten.
- Die Bauarbeiten an der Bahn **05/23** werden in die „Arbeitszeit“ gelegt. **Vorteil:** Diese Start- und Landebahn steht für den Flugbetrieb in den Tagesrandzeiten von 6 bis 9 Uhr, ab 16 Uhr sowie an den Wochenenden voll zur Verfügung.
- Nur geringe Veränderung der üblichen Bahnverteilung gemäß der Bahnbenutzungsregeln während Instandhaltungsarbeiten an der **05/23**.
- Bei den Sanierungsarbeiten entsteht **wenig Baulärm**, der für die Anwohner hörbar ist, weil Arbeiten in der Nähe des Pistenkreuzes stattfinden.
Der vorgeschriebene Immissionsrichtwert für Nacharbeiten von 35 dB(A) wird voraussichtlich eingehalten.

1.2 Zeitplan

→ Ca. 16. Juni - 03. Juli: Tagesbaustelle 05/23



Sobald der Planer feststeht, können die Newsletter-Themen festgelegt werden.

1.3 PR-Maßnahmen für Tagesbaustelle 05/23

Für Bau- und Fluglärm Betroffene

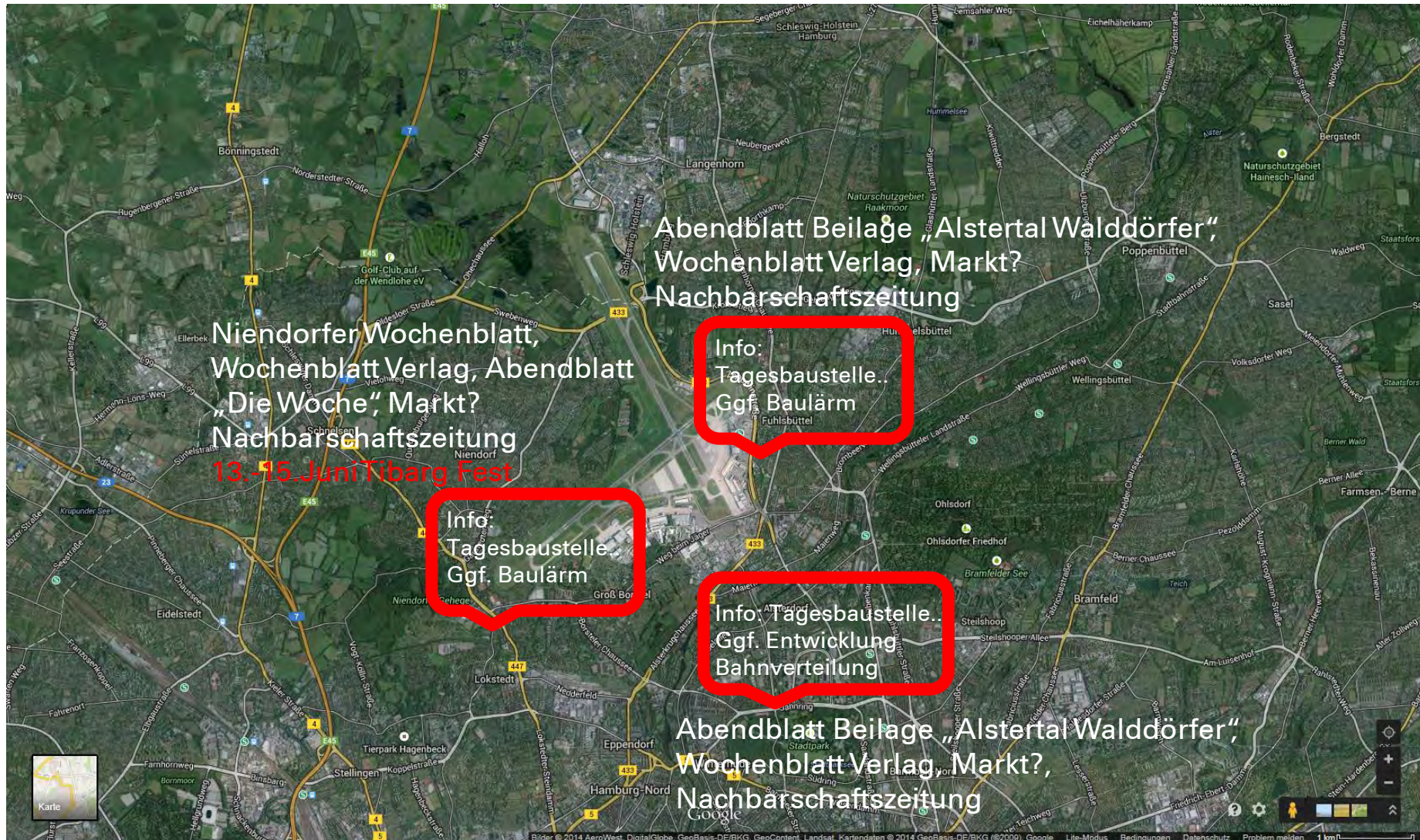
Was	Ziel	Zeitpunkt
aktuelle Informationen auf der Homepage: zugeordnet im Bereich Nachbarschaft und prominent auf der Startseite	Transparenz: Was passiert auf der Baustelle? Ansprechpartner	Ende Mai, Anfang Juni 2014
Bau-Newsletter	Transparenz sowie Termine & Information über Baulärm/Flugaufkommen	Ende Mai, Anfang Juni 2014
Advertorial-Kampagne und Redaktionsgespräche mit Nachbarschaftsmedien (Gebiete siehe Folie 7)	Offenheit/ Transparenz	Ende Mai, Anfang Juni 2014
Podcast mit Bildern der Baumaßnahme, Scharnberg/Zinnitsch beantworten häufige Fragen	Offenheit/ Transparenz	Mitte Juni 2014
Vor-Ort-Termine Team Nachbarschaftsarbeit (bestenfalls bereits gebuchte Events)	Offenheit/ Transparenz/Ansprechpartner	Mitte Juni- Anfang Juli 2014

1.3 PR-Maßnahmen für Tagesbaustelle 05/23

Öffentlichkeits- und Medienarbeit

Was	Ziel	Zeitpunkt
Erste Pressemitteilung über Baumaßnahmen 2014	Erste Info, damit sich Anwohner/Betroffene einstellen können.	Januar 2014
Allgemeine Pressemitteilung mit Hinweis auf Newsletter/ Homepage/Social Media	Ankündigung inkl. genauen Terminen Baumaßnahmen mit Newsletter-Abonnenten generieren	Mai 2014
Advertorial-Kampagne und Redaktionsgespräche mit Nachbarschaftsmedien (Gebiete siehe Folie 7)	Offenheit/Transparenz	Ende Mai, Anfang Juni 2014
Podcast und/oder Footage-Material	Offenheit/Transparenz	Ende Mai, Anfang Juni 2014
Vor-Ort-Termine Team Nachbarschaftsarbeit (bestenfalls bereits gebuchte Events)	Offenheit/Transparenz/Ansprechpartner	Mitte Juni-Anfang Juli 2014
Abschluss-PM bei Beendigung der Bauarbeiten		Anfang Juli

1.4 Gebiete f. Advertorials/Events während Bauzeit an 05/23



Inhalt

1. Ausgangssituation Start-und Landebahn 05/23 (Langenhorn/Niendorf)
 - 1.1 Bahnverteilung und Baulärm während Bauarbeiten
 - 1.2 Zeitplan
 - 1.3 PR-Maßnahmen für Tagesbaustelle 05/23
 - 1.4 Gebiete f. Advertorials während Bauzeit an 05/23
- 2. Ausgangssituation Start-und Landebahn 15/33 (Alsterdorf/Norderstedt)**
 - 2.1 Bahnverteilung und Baulärm während Bauarbeiten
 - 2.2 Zeitplan
 - 2.3 PR-Maßnahmen für Tagesbaustelle 15/33
 - 2.4 Gebiete f. Advertorials während Bauzeit an 15/33

2. Ausgangssituation Start-und Landebahn 15/33 (Alsterdorf/Norderstedt)



- Die Bahn 15/33 wird während der Hochbauarbeiten mit Kran am neuen Luftfrachtzentrum **Mitte September bis Anfang Oktober 2014 14 Tage voll gesperrt**, um Instandhaltungsarbeiten durchzuführen.
- Arbeiten werden **nur tagsüber** durchgeführt.
- Baulärm kann ggf. in kurzen Phasen auftreten.
- Mit Beginn der Hochbauarbeiten am LFZ **Mitte August**, ist ein **Anflug über die 33 (Innenstadt) nicht mehr möglich**.

2.1 Bahnverteilung und Baulärm während Bauarbeiten



- Aufgrund der 14-tägigen Vollsperrung der 15/33 (Alsterdorf/Norderstedt) wird von **Mitte September bis Anfang Oktober 2014** der Flugverkehr 14 Tage über die 05/23 (Langenhorn/Niendorf) geführt.
- Grund für durchgehende Sperrung im Gegensatz zur Tagebaustelle 05/23: Arbeiten am Taxiway R(omeo) greifen direkt in die Piste ein. Durchgehender Einbau von Unterflurfeuern auf der Piste 15/33
- Ggf. in kurzen Phasen **kann Baulärm** für Anwohner hörbar auftreten.

2.2 Zeitplan

- Ca. 15. September - 04. Oktober
Vollsperrung für Wartungsarbeiten 15/33



Sobald der Planer feststeht, können der Newsletter-Aussand fixiert die Themen festgelegt werden.

2.3 PR-Maßnahmen für Baustelle 15/33

Für Bau- und Fluglärm Betroffene

Was	Ziel	Zeitpunkt
aktuelle Informationen auf der Homepage: zugeordnet im Bereich Nachbarschaft und prominent auf der Startseite	Transparenz: Was passiert auf der Baustelle? Ansprechpartner	Ende Mai, Anfang Juni 2014
Bau-Newsletter	Transparenz sowie Termine & Information über Baulärm/Flugaufkommen/Hintergrundinfos Bau am Flughafen kommunizieren	Ende Mai, Anfang Juni 2014
Advertorial-Kampagne und Redaktionsgespräche mit Nachbarschaftsmedien (Gebiete siehe Folie 16)	Offenheit/ Transparenz	Anfang September
Podcast mit Bildern der Baumaßnahme, Scharnberg/Zinnitsch beantworten häufige Fragen	Offenheit/ Transparenz	Mitte- Ende September 2014
Vor-Ort-Termine Team Nachbarschaftsarbeit (bestenfalls bereits gebuchte Events)	Offenheit/ Transparenz/Ansprechpartner	Mitte- Ende September 2014

2.3 PR-Maßnahmen für die Baustelle 15/33

Öffentlichkeits- und Medienarbeit

Was	Ziel	Zeitpunkt
Erste Pressemitteilung über Baumaßnahmen 2014	Erste Info, damit sich Anwohner/Betroffene einstellen können.	Januar 2014
Allgemeine Pressemitteilung mit Hinweis auf Newsletter/ Homepage/Social Media	Ankündigung inkl. genauen Terminen Baumaßnahmen mit Newsletter-Abonnenten generieren	Anfang September 2014
Advertorial-Kampagne und Redaktionsgespräche mit Nachbarschaftsmedien (Gebiete siehe Folie 16)	Offenheit/Transparenz	Mitte- Ende September 2014
Podcast und/oder Footage-Material/Social Media	Offenheit/Transparenz	Mitte- Ende September 2014
Vor-Ort-Termine Team Nachbarschaftsarbeit (bestenfalls bereits gebuchte Events)	Offenheit/Transparenz/Ansprechpartner	Mitte- Ende September 2014
Abschluss-PM bei Beendigung der Bauarbeiten		Anfang Oktober 2014

2.4 Gebiete für Advertorials/Events während Vollsperrung 15/33



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Sachstand Sicht- und Kurzanflüge

212. FLSK Hamburg

04.04.2014



Änderung der Vorschrift für Sicht- und Kurzanflüge

Seit dem 01.07.2013 gelten folgende geänderte Vorschriften:

„Allgemein gilt, dass Kurz- und Sichtanflüge an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 06:00 Uhr bis 08:00 Uhr lokal zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm nicht zu genehmigen sind.“ *

„Anflüge sind grundsätzlich über das Final Approach Fix (FAF) für die betreffende Piste zu führen, und sollen nicht unter A3000ft/MSL freigegeben werden. Ausnahmen für Kurz- und Sichtanflüge sind mit dem Hamburg Tower individuell zu koordinieren.“

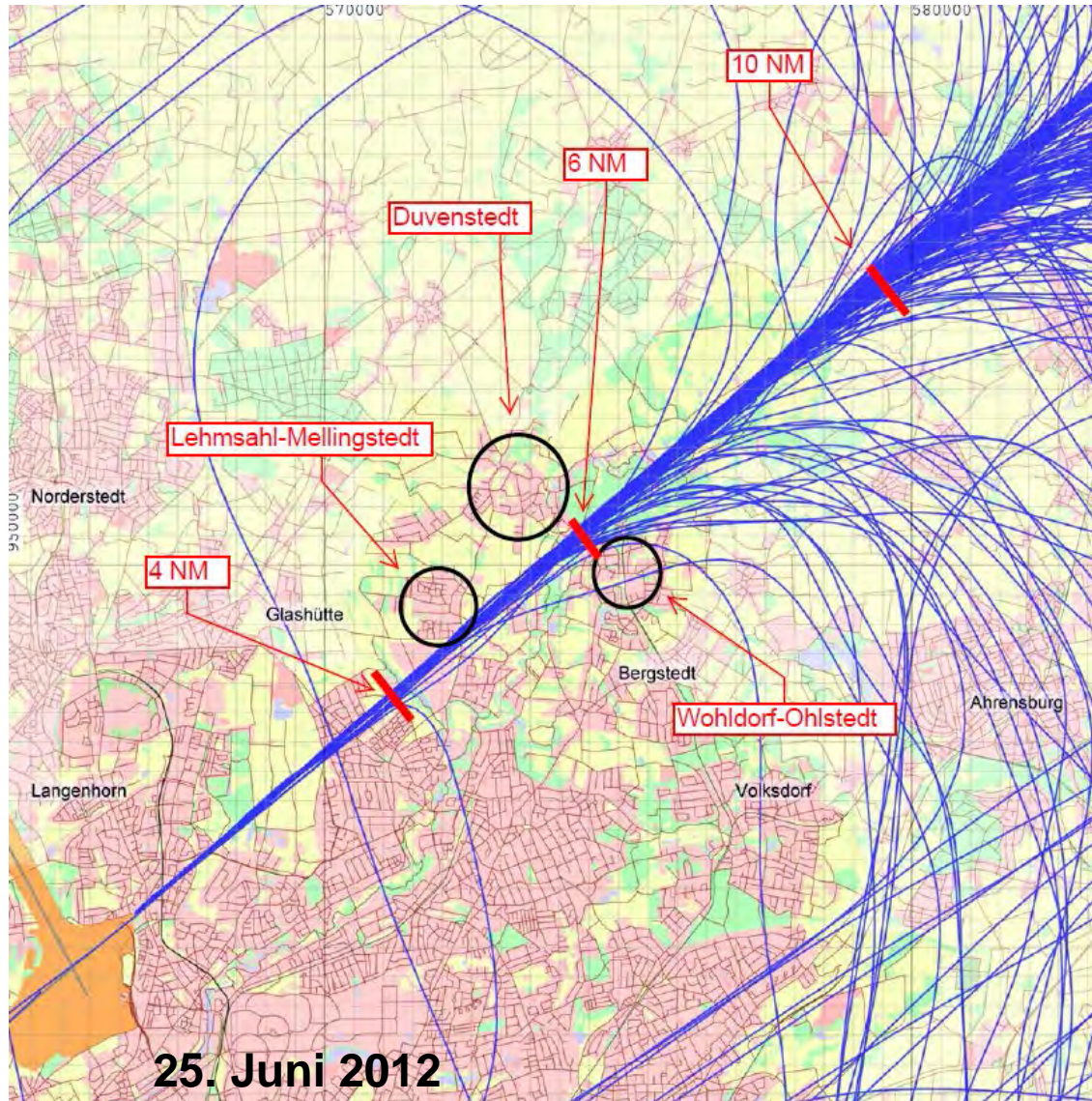
Im Rahmen eines **Probetriebs** wurde folgendes festgelegt:

„Individuell koordinierte Kurzanflüge sind so durchzuführen, dass der Endanflug mindestens 7 NM beträgt.“ *

(* Ausnahmen hiervon sind zulässig für Notfälle, Ambulanzflüge, Ausfall von Navigationshilfen, signifikantes Wetter)



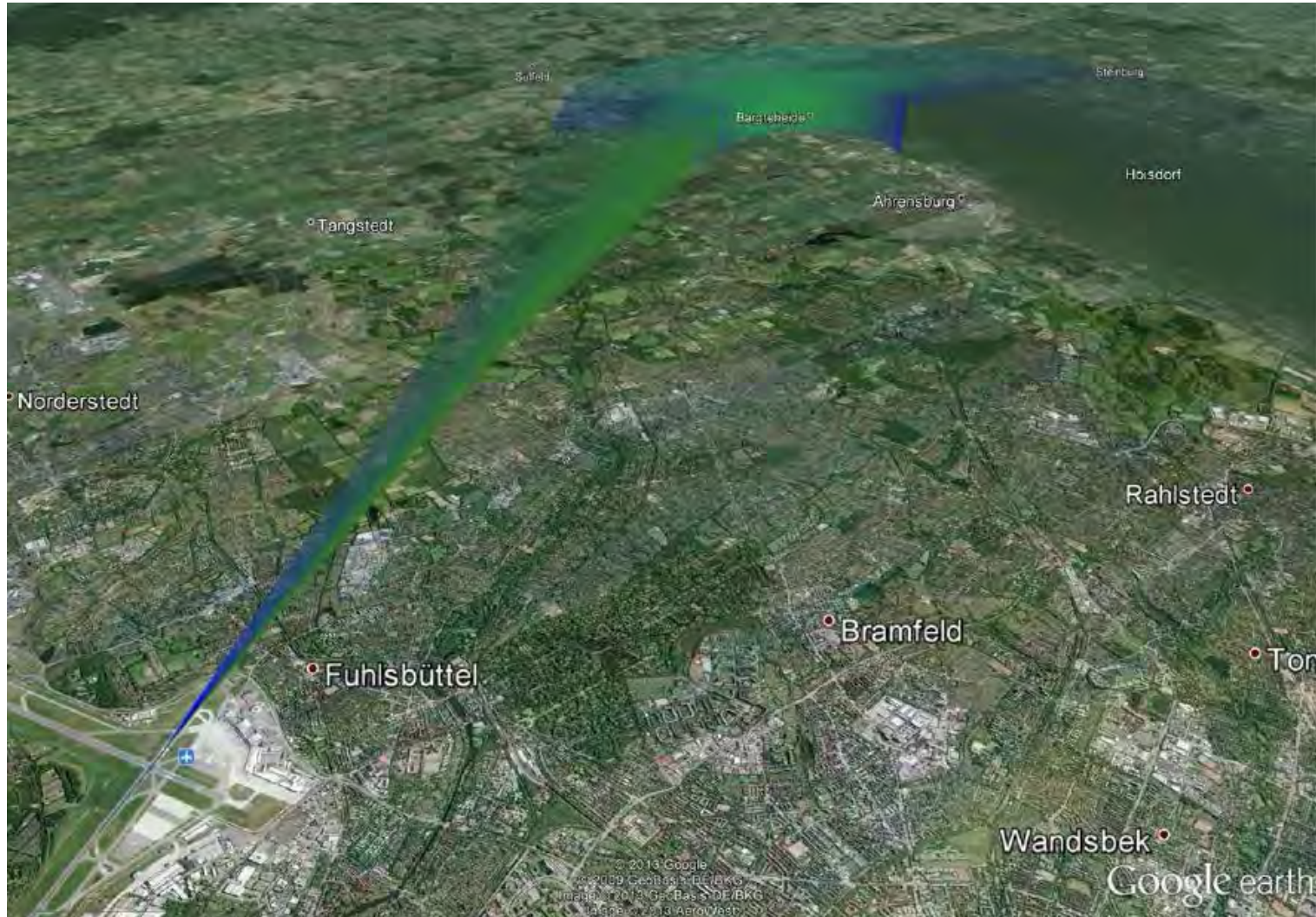
Flugspuren Anflüge RWY 23 vor dem Probebetrieb



Landungen via 4NM Endanflug



Landungen via 7NM Endanflug



Landungen via 10NM Endanflug



Umweltausschuss der Bürgerschaft

Der Umweltausschuss setzt sich für eine „weitere lärmindernde Optimierung der Landeanflüge insbesondere im Hamburger Nordosten“ ein, in dem „besondere verkürzte oder Sichtanflüge bis auf absolute Ausnahmefälle vermieden werden.“

→d.h. alle Anflüge sollen über 10NM erfolgen

„Entsprechende Versuche sind auszuwerten und nach Möglichkeit auszuweiten.“

Auswertung des Probebetriebs

Die FLSK wird gebeten, in der 213. FLSK die Dauer des Probebetriebs festzulegen sowie Kriterien zu definieren, anhand derer der Probebetrieb ausgewertet werden soll.

Sieht die FLSK Möglichkeiten für eine Ausweitung des Probebetriebs?

Problem:

Es liegen keine Lärmpegel aus dem Bereich Duvenstedt aus der Zeit vor dem Probebetrieb vor, da die mobile Lärm-Messstelle C02 (Poppelbütteler Chaussee) erst seit August in Betrieb ist.

Konsequenz durch Verzicht auf Sichtanflüge

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

Dadurch schafft man neue Betroffenheiten in Schleswig Holstein *

* nicht vertreten in FLSK

Gibt es noch Fragen?

