

Referat am 31.05.2010
im
Dialogforum
Flughafen Leipzig/Halle
Lärmbelastung
durch An- und Abflugrouten
(im Auftrag der Stadt Leipzig)

Referent: Dieter Faulenbach da Costa, Dipl.-Ing. Freier Architekt (AKH)
fdc Airport Consulting , Tulpenhofstr. 1, 63067 Offenbach
Tel. 069-800-2623/2685, Fax 069-800-1877
Email: dieter.faulenbach@fdc-airport.de / www.fdc-airport.de

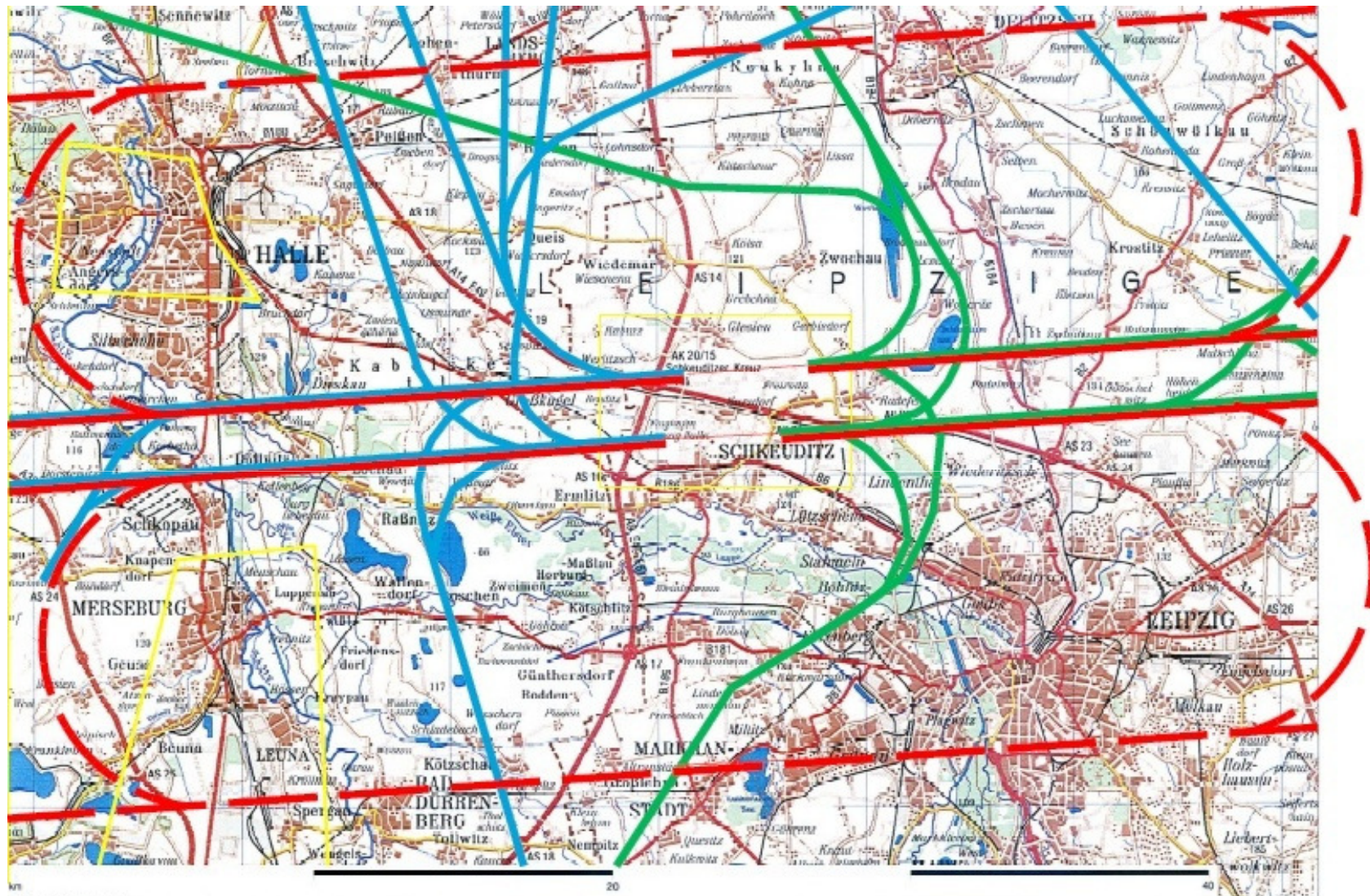
Vorbemerkung

- Bei den folgenden Ausführungen geht es nicht um die Frage:
 - ➡ Wer ist der bessere Planer?
 - ➡ BAF/DFS haben für die Aufgaben der Flugroutenplanung mit Sicherheit das qualifizierteste Personal in Deutschland.
 - ➡ Folglich stellt sich Frage anders: Nutzen BAF/DFS ihre Qualifikation kreativ zum Nutzen der Flughafennachbarn?

- Beschreibung der Ist-Situation
- Folgen eines weiteren Verkehrswachstums
- Planfeststellung versus Flugroutenplanung
- Fluglärm versus Lärm aus Linienquellen
- Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes
- Einflussmöglichkeiten der Betroffenen
- Ergebnis

Ist-Situation 2009

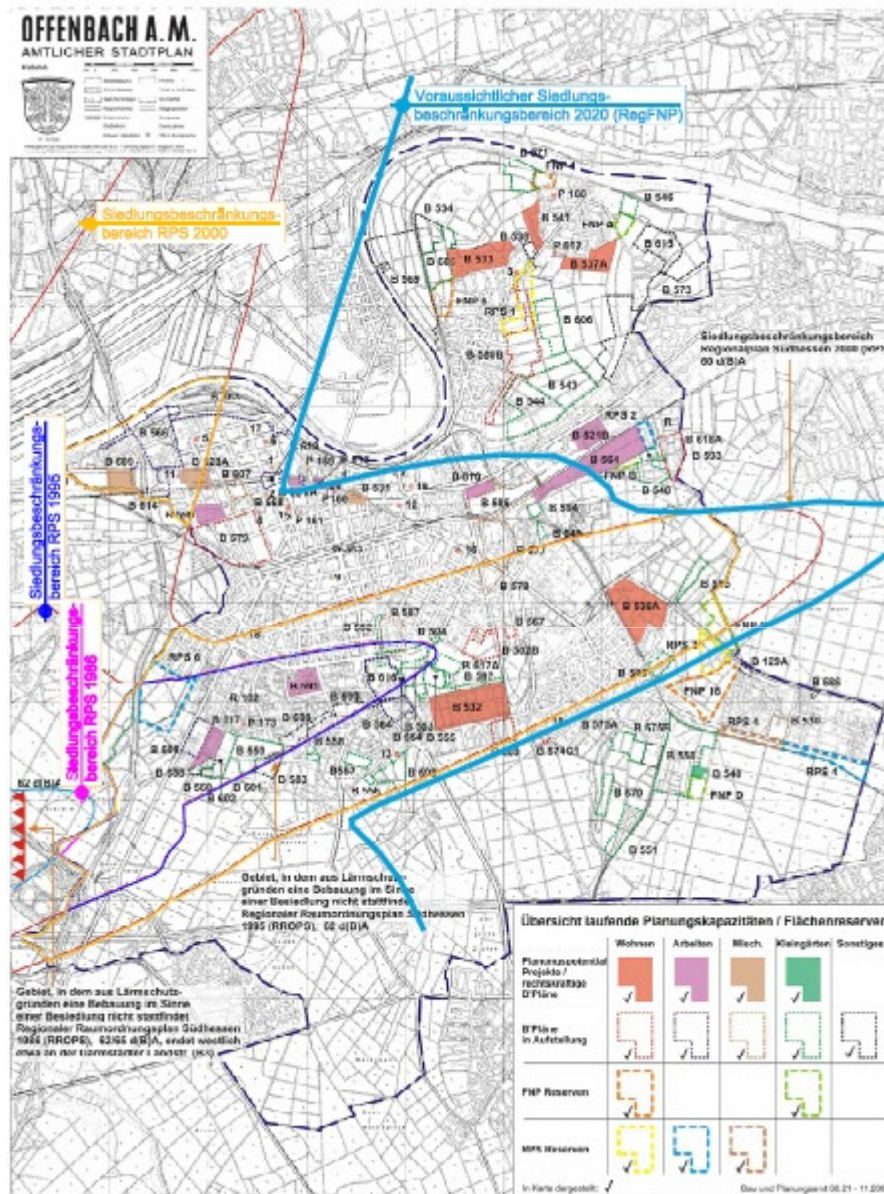
- Verkehrszahlen 2009:
 - rd. 60.000 Fbw/a
- **Planbare Kapazität / geplante Kapazität**
 - Lt. Planfeststellung beträgt im Jahr 2020 die **geplante Kapazität in LEJ rd. 96.500 Fbw/a** (44.400 Pax, 37.720 Cargo, 17.400 sonstige Fbw).
 - Lt. ICAO und IATA beträgt die **planbare Kapazität in LEJ rd. 560.000 Fbw/a** (110 Fbw/h x 14h x 365 = 562.100 Fbw/a)



Folgen eines weiteren Verkehrswachstums

- **Legendenbildung:**

Kommunen sind selber Schuld! Warum planen und bauen sie ausgerechnet in den An- und Abflugbereichen des Flughafens?



Überflüge 2005:

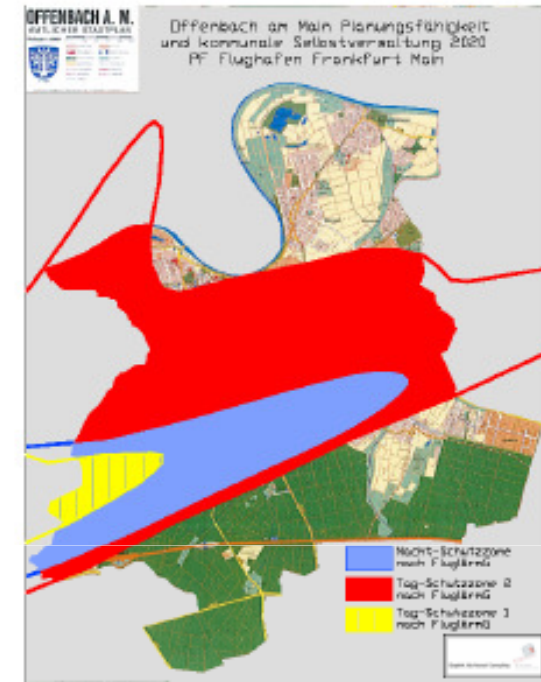
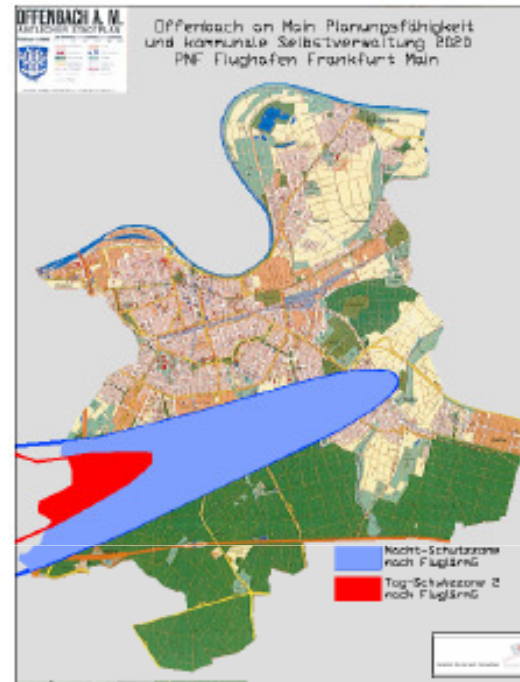
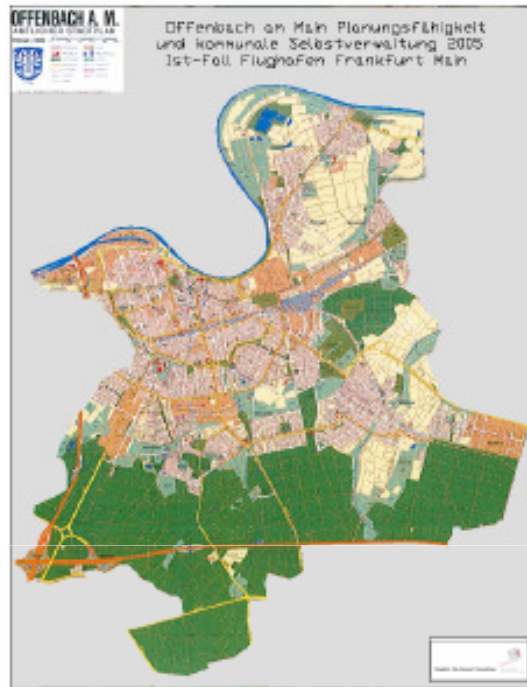
Anflüge	186.000
Tag	163.000
Nacht	23.000
Abflüge	36.000
Tag	32.000
Nacht	4.000
Total 2005	222.000
Tag	195.000
Nacht	27.000

Geplant 2020:

Anflüge	265.000
Tag	240.000
Nacht	25.000
Abflüge	52.000
Tag	47.000
Nacht	5.000
Total 2020	317.000
Tag	287.000
Nacht	30.000

- **Wahrheit:**
Nicht die Kommunen wachsen auf den Flughafen zu, der Flughafen wächst über die Kommunen hinaus!

Betroffenheit der Stadt Offenbach in der kommunalen Planungsfähigkeit und der kommunalen Selbstverwaltung durch den Flughafen
Ist Situation 2005 Mögliche Entwicklung im Planungsnullfall Prognostizierte Entwicklung im Planfall



	Einschränkung
Baugenehmigungen	keine
Kitas	keine
Schulen	keine
Senioren Anlagen	keine
Krankenhäuser	keine
Betroffene Einwohner	keine
Betroffene Wohnungen	keine
Kommunale Selbstverwaltung	keine
Kommunale Planung	keine

	Einschränkung
Bauverbot für Whg	in NSZ
Bauverbot in	TGZ2
Bauverbot in	TGZ 2
Bauverbot in	TGZ 2 und NSZ
Bauverbot in	TGZ 2 und NSZ
	> 20.000 von > 117.000
	> 9.500 von > 56.000
	keine Baugen. in TGZ2 und NSZ
	akzeptable

	Einschränkung
Bauverbot für Whg	inTGZ 1+ NSZ
Bauverbot	TGZ 1 und TGZ 2
Bauverbot in	TGZ 1 und TGZ 2
Bauverbot in	TGZ 1, TGZ 2 und NSZ
Bauverbot in	TGZ 1, TGZ 2 und NSZ
	> 86.000 von > 117.000
	> 41.000 von > 56.000
	keine Baugen. in TGZ 1, TGZ 2 und NSZ
	nicht akzeptable

Passiver Schallschutz: Betreiber schutzbedürftiger Einrichtungen 85 Mio. €, Immobilienbesitzer 196 Mio. €

Wertverlust: für Immobilienbesitzer ca. 960 Mio. €

Planfeststellung versus Flugroutenplanung

- In der Planfeststellung werden Flugrouten und deren Belegung benötigt (Auswirkung).
- Mit Flugrouten werden die Schutzzonen nach FlugSchG und Siedlungsbeschränkungen in der Raumordnung festgelegt:
 - ➡ Ausweisungsverbot neuer Siedlungsflächen (Raumordnung)
 - ➡ Entschädigungsansprüche (FlugSchG)
 - ➡ TGZ 1 und NSZ: Bauverbote für Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen. Passiver Lärmschutz durch den Flughafenbetreiber (FlugSchG),
 - ➡ TGZ 2: Bauverbote für schutzbedürftige Einrichtungen. Passiver Lärmschutz durch die Immobilienbesitzer / Betreiber (FlugSchG)

- Flugrouten sind nicht Teil der Planfeststellung!
- Flugroutenplanung nach ICAO Annex 6 und PansOPS (gelten in Deutschland. Ausnahmen sind möglich).
- LuftVO fordert: Starts und Landungen gegen den Wind!
- Sicherheit oberste Priorität!
 - Aber auch Totschlagargument (alle nach PansOPS geplanten Routen sind sicher).
 - Lage der Route im Hindernisfreibereich hat keinen Einfluss auf Sicherheit.

- **Wirtschaftlichkeit und Flüssigkeit**

- ist Kapazitätserhöhend,
- ist kein öffentlicher Belang,
- muss sich gegen Ruhebedürfnisse der Anwohner durchsetzen.

- **Klage gegen Flugrouten**

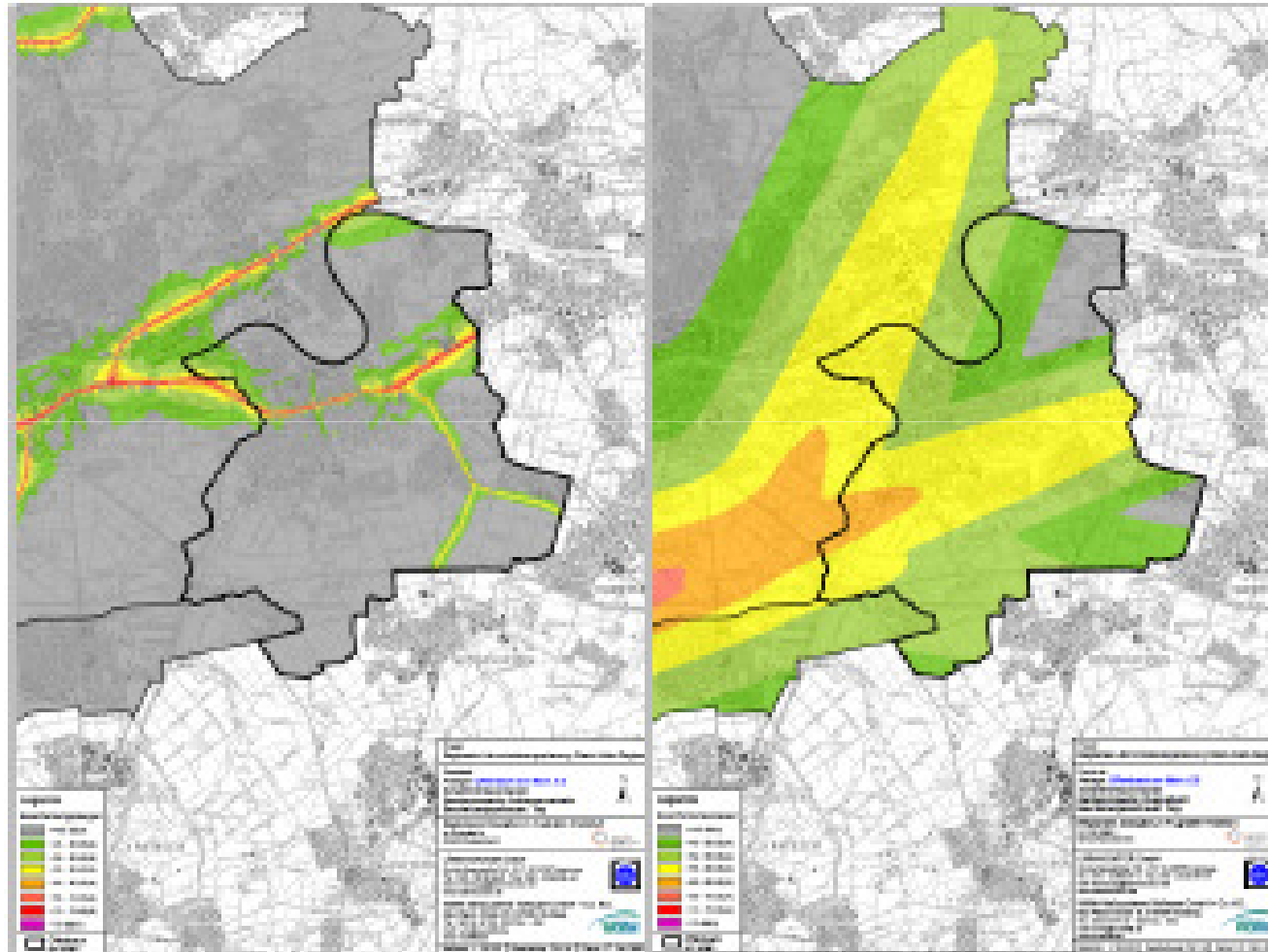
- Durch Planfeststellung erwächst kein Abwehranspruch.
- Klagen sind schwierig (FluglSchG, ungeklärt, ob Verkehrsweg oder kein Verkehrsweg - VGH Kassel).
- Trotzdem sollten Klagen schließlich zur Änderung der Entscheidungen bei den Gerichten führen (siehe Jansen-Kriterium).

Fluglärm versus Lärm aus Linienquellen

Welche Wirkung haben Flug-/Schienenlärm?

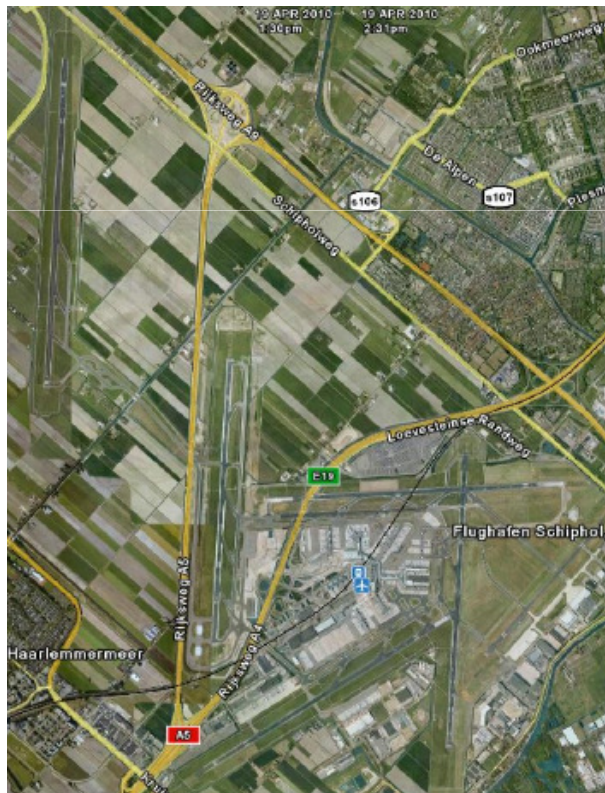
Schiene 2005:
Hauptverbindung:
FFM-Hamburg
FFM-Berlin
FFM-MUC
Pax/a: ca. 60 Mio.

Flughafen 2005:
An-Abflug
(Überflug OF)
Pax/a: ca. 26 Mio.



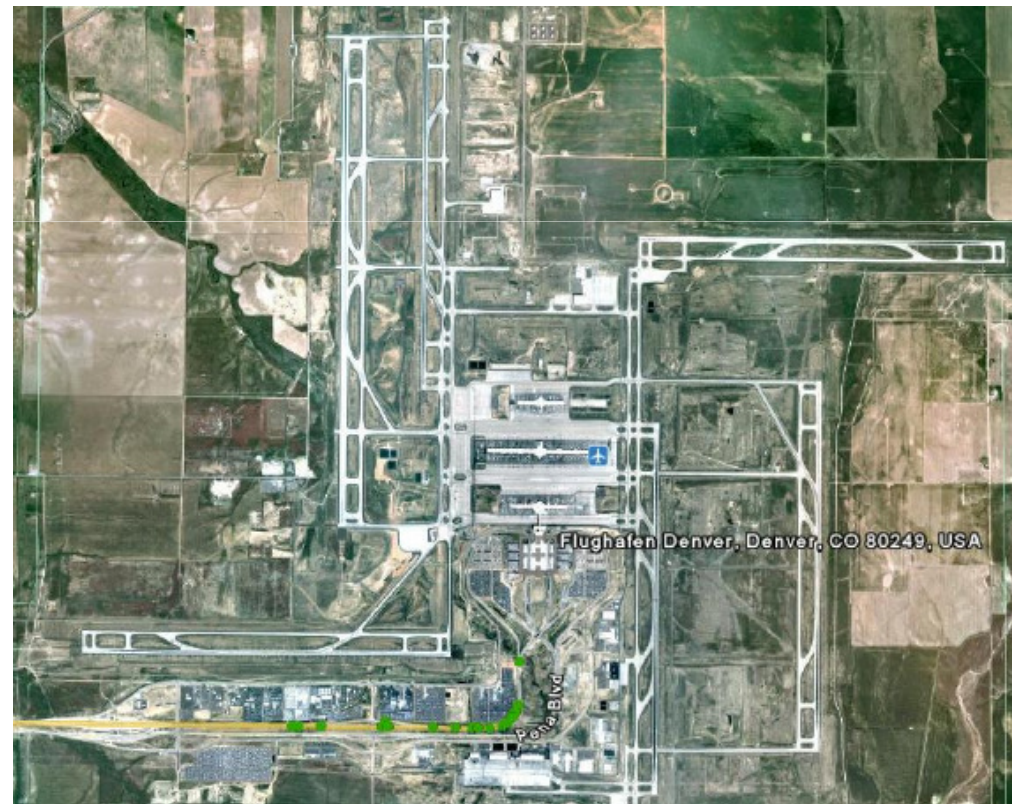
Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes

- Konvergierende Pisten
Amsterdam



Montag, 31. Mai 2010

Denver



fdc Airport Consulting
Dieter Faulenbach da Costa

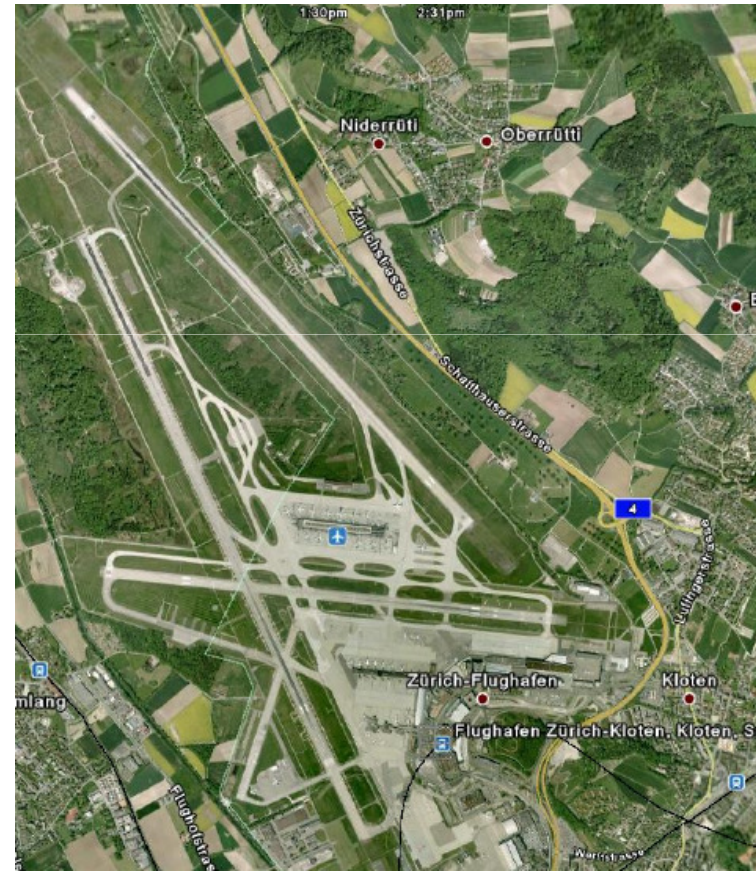
14

Wien



Montag, 31. Mai 2010

Zürich



fdc Airport Consulting
Dieter Faulenbach da Costa

15

- Lage im Raum
Madrid (Stadttrand)



Dubai (Wüste)



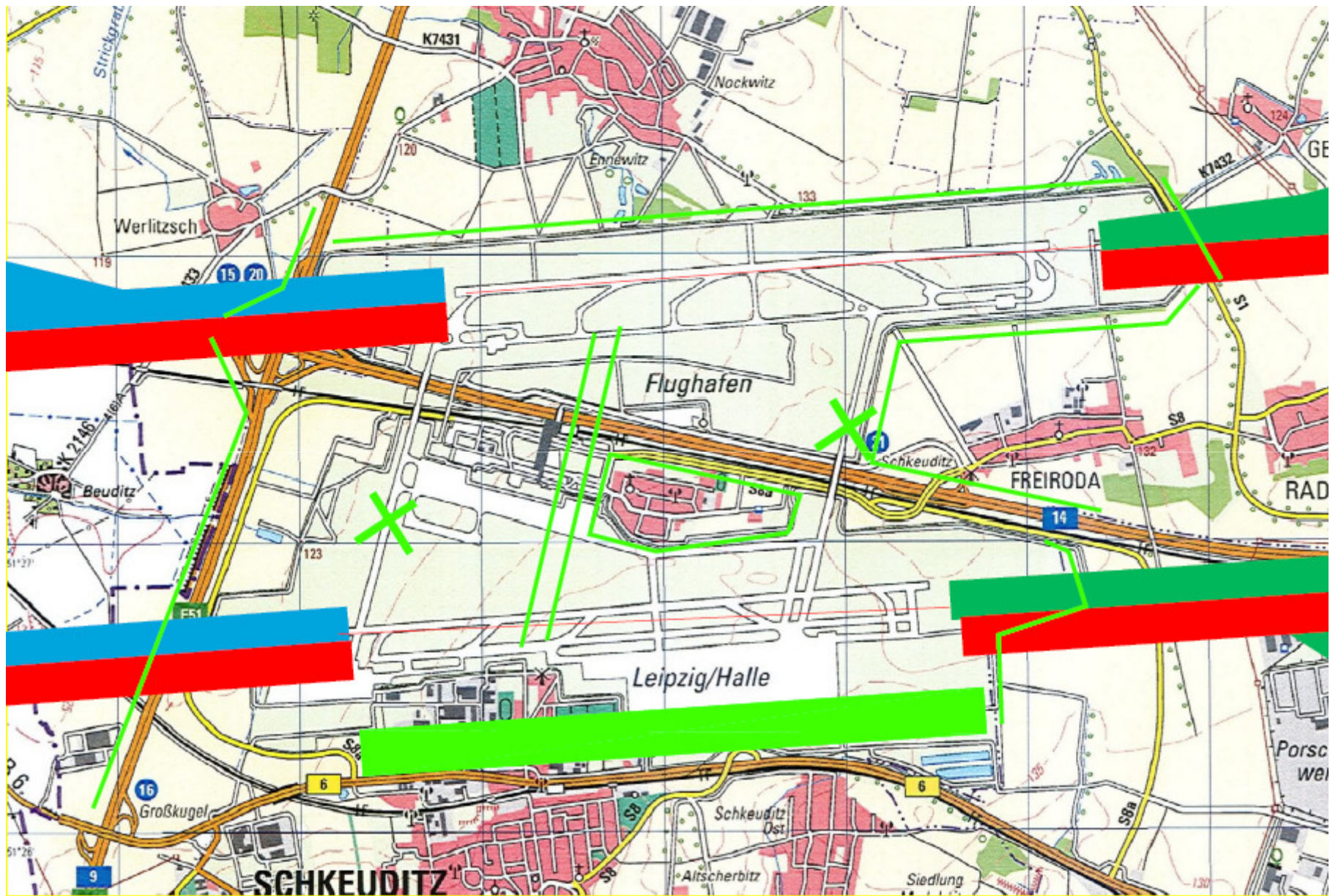
Anflug

- ➡ versetzte Landeswellen: je 300m + 15 m Überflughöhe
- ➡ 2.100 m Landstrecke für alle Flugzeuge ausreichend

Abflug

- ➡ versetzte Startschwellen: größere Überflughöhen, keine Reduzierung der Startstrecken
- ➡ Konvergierende Pisten
- ➡ Lärmschutzwände (siehe Plan)
- ➡ Lage der Verbindungsrollwege (siehe Plan)
- ➡ Positionierung der Flugzeuge (Positionsart)
- ➡ Rollbewegungen (schleppen)
- ➡ Bodenstromversorgung (Pflicht)





Montag, 31. Mai 2010

fdc Airport Consulting
Dieter Faulenbach da Costa

19

- **Dedicated RWY Operation**
 - ➡ Das Verkehrsaufkommen lässt die Abwicklung des Verkehrs (An- und Abflug) über eine Piste/Schwelle zu.
- **Lärmbündelung im Raum, Lärmverteilung in der Zeit (An- und Abflug)**
 - ➡ Pisten und Flugrouten werden im Uhrzeigersinn benutzt. Ermöglicht Tage-/Nächteweise fluglärmfreie Zeiträume
- **Anhebung Anflugwinkel von 3 auf 3,5 Grad**
 - ➡ Fraport hat Umfrage bei Herstellern gemacht:
Alle Flugzeuge können 3,5 Grad fliegen
 - ➡ An 86 Airports in Europa:
Anflugwinkel steiler als 3 Grad

- **Weitere Nachtflugrestriktionen**

- **Interkontinentale Passagierlinienflüge kommen in Deutschland ohne Nachtflugbetrieb aus (Lage in den Zeitzonen). Kein Bedarf in LEJ**
- **Für den regionalen Luftverkehr (Europa) sind Nachtflugbeschränkungen an einzelnen Standorten kein Hindernis (Flugzeug als mobile Produktionsanlage).**
- **Beim Frachtverkehr bestimmt die Umlaufplanung die Abflugzeit und nicht die Nachfrage.**
- **Express-Fracht wird nicht schneller transportiert als normale Fracht! Nach Praia, CV 5 Tage, nach Jaunde, Kamerun 6 Tage (DHL Internet-Anfrage)**
- **Ein First- oder Business-Class Passagier fliegt nicht „schneller“ als ein Economy-Class Passagier. Die First- oder Business-Class Passagiere haben nur kein „gelbes Mäntelchen“ an!**

Fragen: Beim Nachtflugverbot fordert die Luftverkehrswirtschaft internationale Konkurrenzfähigkeit!

 **Konkurrenzflughäfen in Deutschland?**

 **Konkurrenzflughäfen in Europa?**

Wie verändern sich bei einem anderen Flughafen die Transportzeiten?

 **Interkontinentale Konkurrenzfähigkeit?**

Mit Flughäfen in der Wüste?

Mit Flughäfen in feudalistischen oder autoritären Staaten?

Mit Flughäfen die frühestens 2030 ihre Kapazitäten zur Verfügung stellen wollen?

Einflussmöglichkeiten der Betroffenen

(auch im Luftverkehr gelten die Gesetze der Physik)



Fluglärmkommission

(ein Gremium von Laien, „beraten“ durch Experten)

FLK nur Beratungsorgan.

Möglichkeiten begrenzt.

Nachvollziehbarkeit der Luftraumplanung.



Forum

Dialogform, konfliktmindernd.

Ergebnisse ungewiss, da nur konsensual möglich.

Herstellung der „Waffengleichheit“ dringend erforderlich.



Öffentlicher Protest / Initiativen

Mobilisierung der Öffentlichkeit.

Wichtig aber als einziges Mittel untauglich.

Gefahr der Zersplitterung durch unterschiedliche Interessenlage. Konflikte vorprogrammiert sobald man glaubt besser zu sein als BFA/DFS.

Gesundheitsgutachten auch im Interesse der Luftverkehrswirtschaft.



Gutachten

Gesundheitsstudie (CGN, Greiser). Niemand bestreitet, dass Fluglärm krank macht (siehe FlugSchG). Es stellt sich somit nur die Frage: ab wann macht Fluglärm krank?

An der Klärung dieser Frage müssen verantwortliche Politiker interessiert sein!

An der Klärung dieser Frage müssen auch die verantwortlichen der Luftverkehrswirtschaft interessiert sein!

Klage



Ja, aber immer nur als letztes Mittel.

Kosten!

„Waffengleichheit“ nur schwer herstellbar.

BAF/DFS, Flughäfen, Luftverkehrsgesellschaften und Luftfahrtbehörden schöpfen aus unerschöpflichen Quellen (personell und finanziell).

Ergebnis

- Fehlinformationen durch Art der Genehmigung (Flugrouten?).
- Mit der Genehmigung ist nach geltender Rechtsprechung jeglicher zukünftiger Verkehr genehmigt; unabhängig von dem in der Genehmigung unterstellten Verkehr.
- Flugrouten haben eigene Genehmigungsverfahren.

- Zukünftige Entwicklung wird nicht antizipiert.
- Neue/andere Betroffenheit.
Flugrouten, Schutzbereiche und Siedlungsbeschränkungen verändern sich mit zunehmendem Verkehrsaufkommen.
- Aufgabe BAF/DFS Luftverkehrswirtschaft
Möglichkeiten der Normen und Regeln zum Vorteil der Nachbarn nutzen.
- Lärmverteilung
Bündelung im Raum, Verteilung in der Zeit, konvergierende Pisten, Nutzungsoptimierung.
- Nachtflugbeschränkungen
am Flughafen LEJ, auf den An- und Abflugrouten (Nachtflugrouten)
- Partizipation ist mehr als nur Information

- Herstellung der „Waffengleichheit“
- Beständige Öffentlichkeitsarbeit kann Meinungsbild verändern
- Die Konfliktlösung der Zumutbarkeit führt in die falsche Richtung. Sowohl für die Betroffenen als auch für die Flughäfen und deren Nutzer.
- Konzentration auf wenige Standorte in Deutschland, verbunden mit der Absiedlung betroffener Siedlungsbereiche.