

Projekt	Fluglärmenschutzkommission (FLSK) vor Ort
Gegenstand	Kurzbericht
Datum	26.03.2018 von 18:00 bis 21:00 Uhr
Ort	Landhaus Schadendorf, Kieler Straße 34, 25474 Hasloh
Teilnehmer	<ul style="list-style-type: none"> - ca. 95 Bürgerinnen und Bürger - Mitglieder der Fluglärmenschutzkommission (FLSK) - Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) - Vertreter der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) - Vertreter der Flughafengesellschaft (FHG) - Vertreter des Kreises Segeberg - Bürgermeister der Gemeinde Hasloh - Vertreter des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung, Schleswig-Holstein - Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Schleswig-Holstein - Vertreter der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Hamburg - Vertreter der Behörde für Umwelt und Energie Hamburg (BUE) - büro luchterhandt: Daniel Luchterhandt (Moderation), David Senger (Protokoll)

FLSK vor Ort Kurzbericht

Die Veranstaltung „FLSK vor Ort“ in Hasloh am 26.03.2018, war die fünfte Veranstaltung ihrer Art und diente zum Austausch der verschiedenen Positionen aller Beteiligten zum Thema Fluglärm. Die FLSK hatte betroffene und interessierte Bürgerinnen und Bürger dazu eingeladen, in einen gemeinsamen Dialog zu treten. Grund hierfür war der vermehrte Eingang von Beschwerden aus dem Raum Hasloh gegen den Fluglärm der in Fuhlsbüttel startenden und landenden Flugzeuge.

Verlauf der Veranstaltung

Nach der Begrüßung durch Herrn Brummund, dem Bürgermeister der Gemeinde Hasloh erläutert der stellvertretende Vorsitzende der Fluglärmenschutzkommission (FLSK) Herr Kraft kurz die Aufgabe der Kommission und stellt die anwesenden Mitglieder vor. Anschließend erklärt der Moderator Herr Luchterhandt den vorgesehenen Ablauf des Abends.

Vortrag der FLSB

Es beginnt Frau Dr. Pieroh-Joußen, Fluglärmenschutzbeauftragte in der Behörde für Umwelt und Energie Hamburg, mit der Darstellung der Fluglärmsituation insgesamt, der Erklärung der seit 1967 gültigen Bahnbenutzungsregeln und besonderer Berücksichtigung des Raums Hasloh (Anlage 1). Sie geht insbesondere auf die Nachtflugbewegungen ein, die 2017 einen Rekordwert erreicht hätten, hauptsächlich in der Zeit zwischen 22.00 und 23.00 Uhr. Aber auch die Anzahl der Verspätun-

gen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr habe stark zugenommen. Daher lasse sich die BUE für jeden verspäteten Flug die Gründe für die Verspätung durch die jeweilige Airline benennen. Es fehle hierfür jedoch leider eine verpflichtende Regelung, die auch den Namen des Piloten einschließen müsse, damit Sanktionierungen möglich seien. Grundsätzlich bedauere sie die Belastung durch Fluglärm, stelle aber fest, dass Beschwerden hinsichtlich der Flugverläufe teilweise nicht mit den Aufzeichnungen der DFS übereinstimmten und die FLSK deshalb gekommen sei, um die Situation zu erläutern und Fragen zu klären.

Verständnisfrage

Es wird die Rückfrage gestellt, aus welcher Quelle die im Rahmen der Präsentation vorgestellten Daten kämen. Die Vertreter der DSF erläutern, dass die Daten von den GPS-Daten der Flugsicherung stammten.

Diskussion

Dem Vortrag folgt die allgemeine Diskussionsrunde, in welcher insbesondere die folgenden Fragen und Statements erörtert werden:

Zunahme der Flugbewegungen insgesamt und Zunahme der verspäteten Landungen

Es wird von mehreren Bürgern vorgebracht, dass die Zahl der Flugbewegungen insgesamt und insbesondere die verspätet (in der Zeit zwischen 23 Uhr und 00 Uhr) landenden Flugzeuge im Bereich Hasloh und Quickborn angestiegen sei. Flugzeuge landeten zeitweise im Minutentakt, z. B. morgens ab 06.00 Uhr. 2017 sei bisher das schlimmste Jahr gewesen und man habe das Gefühl, dass der meiste Fluglärm zu Lasten von Hasloh gehe. Es wird auch die Forderung nach einem generellen Nachtflugverbot in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr und einem rigoroseren Vorgehen gegenüber den Airlines erhoben.

Herr Kraft führt dazu aus, dass eine Verschiebung der Belastung hin zu späteren Tageszeiten zu beobachten sei und dass es eine Zunahme von größeren und damit tendenziell lauterer Flugzeugen gäbe. Er weist darauf hin, dass die Lage in Langenhorn, das viel dichter am Flughafen liege als Hasloh, deutlich schlimmer wäre. Frau Dr. Pieroh-Joußen ergänzt, dass die gültige Betriebszeit des Hamburger Flughafens bis 23.00 Uhr nicht zu ändern sei, aber die Verspätungen nach 23.00 Uhr abnehmen sollten. Herr Schmidt (FHG) bekräftigt dieses Ziel und erläutert, dass die Anflüge in der Tendenz auch auf die Richtung Langenhorn/Lemsahl verlagert worden seien, wie die Radardaten (TRAVIS) zeigten.

Es wird nachgefragt, ob das vorhandene Instrumentarium der Regelungen zur Begrenzung von verspäteten Flügen bereits ausgeschöpft sei und von einem Bürger ein einklagbares Recht auf Nachtruhe gefordert. Die FLSB erklärt, man verfolge das Ziel einer Reduzierung der verspäteten Flugbewegungen und habe dazu eine sogenannte „Pünktlichkeitsoffensive“ erarbeitet. Es gäbe die verpflichtende Regelung, dass die Airlines die Gründe für jede verspätete Flugbewegung angeben müssten. Diese würden von der FLSB für jede verspätete Flugbewegung abgefragt. Es sei jedoch in manchen Fällen nicht möglich, die Gründe zeitnah zu bekommen, da die Airlines unterschiedlich schnell auf die Anfragen reagierten und teilweise mehrfache Nachfragen der FLSB erforderlich sei.

In diesem Kontext stellt Frau Dr. Pieroh-Joußen dar, dass es teilweise sehr schwer zu erkennen sei, ob eine Verspätung durch eine Airline verschuldet sei. Es gäbe aber bestimmte Airlines, bei denen sich Verspätungen häuften, die durch die FLSB bereits mehrfach angemahnt worden seien.

Generell würden für verspätete Landungen Bußgelder erhoben. Von einem Bürger wird gefordert, die Bußgelder zu erhöhen, um einen größeren Druck auf die Airlines auszuüben.

Von einem Bürger wird angeregt, dass die Fluglotsen ab einer bestimmten Zeit keine Start- und Landeerlaubnis mehr erteilen sollten, um die verspäteten Flugbewegungen zu reduzieren. Von den Vertretern der DFS wird dargelegt, dass es die Aufgabe der Fluglotsen sei, eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des gesamten Flugverkehrs zu gewährleisten. Die Fluglotsen erteilen den Piloten eine Empfehlung und wiesen auf die Betriebszeiten des Flughafens hin, letztlich dürfe aber der jeweilige Pilot selbst entscheiden, ob er eine pünktliche Landung noch einhalten könne. Die Flüge innerhalb Europas würden über das Center von Eurocontrol in Brüssel gesteuert und es wird ein beispielhafter Einzelfall dargestellt, in dem wegen der fehlenden nächtlichen Landeerlaubnis in Hamburg im Vorwege deswegen keine Starterlaubnis in Frankfurt für den Flug nach Hamburg erteilt worden sei.

Weiter wird von Bürgern angeführt, dass die Ausnahmen für Verspätungen auf Grund von schweren Luftverkehrsstörungen unglaublich erschienen. Frau Dr. Pieroh-Joußen erläutert, dass grundsätzlich Störungen in den Bereichen Flugumlauf, Technik und Wetter (z. B. schwere Unwetter oder Enteisungsarbeiten) zu etwa je einem Drittel zu Verspätungen führten. Sie habe daher begonnen, eine Gewinnabschöpfung bei verspäteten Starts zu erheben und als Folge hätten bereits fünf Airlines ihre Flugpläne umgestaltet, so dass hinsichtlich der Vermeidung möglicher Verspätungen durch Rotationsstörungen erste Erfolge zu verzeichnen seien.

Letztlich sprechen sich mehrere Bürger dafür aus, die Betriebserlaubnis des Flughafens anzupassen, um auf die Begrenzung von Nachtflügen einzuwirken. Frau Dr. Pieroh-Joußen verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass die FLSK nur eine beratende Funktion habe und die Betriebsgenehmigung nicht ändern könne.

Flugroute und Abdrehpunkte im Bereich Hasloh Quickborn

Es wird von Bürgern vorgetragen, dass es häufiger zu Abweichungen von den festgelegten Flugrouten käme. Es sei zu beobachten, dass Flugzeuge über Hasloh oder aber sehr nah an Hasloh und Quickborn flögen. Möglicherweise würden die vorgesehenen Abdrehpunkte nicht eingehalten. Manchmal gäbe es sogar nachts Flüge über das Ortsgebiet von Hasloh.

Die Vertreter der Flugsicherung führen aus, dass für das Abbiegen zwischen Hasloh und Quickborn bei der dortigen Fluggeschwindigkeit der Flugzeuge nur ein sehr begrenztes räumliches Zeitfenster bestehe. Dieses würden die Piloten bestmöglich befliegen. Aus unterschiedlichen Gründen (z. B. Windverhältnisse) sei es aber nicht immer exakt möglich, wodurch sich Abweichungen ergeben könnten. Weiter wird von der DFS vorgebracht, dass das Ziel einer Bündelung der Flugrouten erfolgreich verfolgt werde und eine höhere Spurtreue erreicht werden konnte. Eine Streuung würde zu einer deutlich größeren Belastung der Bevölkerung führen, es sei letztlich immer eine Frage der Verteilung des Lärms. Die Verständigung auf die nach der Überprüfung in den 90er Jahren festgelegten Abdrehpunkte aus dem Jahr 1999 gelte, man sei aber gern bereit diese erneut in der FLSK zu erörtern. Die optimale Flugroute gäbe es nicht, es seien jeweils Kompromisse notwendig und in der Anwendung gäbe es Spielraum des Piloten in Abhängigkeit vom Flugzeugtyp und der jeweiligen Flughöhe. Zu beachten sei auch, dass die Empfindung des Bürgers beim Blick nach oben zur Einschätzung der Route von der tatsächlich geflogenen Route stark abweiche, weil ein direkter Bezugspunkt fehle.

Beteiligung der Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein an der Flughafengesellschaft

Es wird von einem Bürger der Wunsch vorgebracht, dass ein Teil der Bußgelder auch den betroffenen Gemeinden zukommen müsse – also auch ein Teil des Geldes an Hasloh gehen müsse, um Maßnahmen zum passiven Schallschutz zu finanzieren. Herr Schmidt (FHG) legt dar, dass das Land Schleswig-Holstein sämtliche Anteile an der Flughafengesellschaft verkauft habe und heute 49 % einem kanadischen Rentenfonds und 51 % der Stadt Hamburg gehörten. Er erklärt, dass die FHG freiwillige Schallschutzprogramme durchführe und der östliche Teil von Hasloh inbegriffen sei, man könne einen Antrag auf Förderung stellen.

Kommunikation über das Beschwerdeportal

Es wird von einem Bürger beklagt, dass er bisher aus dem Beschwerdeportal ausschließlich automatisierte Antworten erhalten habe. Frau Dr. Pieroh-Joußen führt aus, dass eine sehr große Anzahl von Anfragen über das Beschwerdeportal eingereicht würde. Grundsätzlich werde jedem Hinweis nachgegangen. Insbesondere alle Beschwerden über Abweichungen von Flugrouten und Verspätungen würden verfolgt. Es sei aber sehr wichtig, dass Fragen konkret gestellt würden, um sinnhaft antworten zu können. In manchen Fällen könne eine Frage nicht beantwortet werden, wenn z. B. eine Airline die Gründe für eine Verspätung nicht darlege.

Abschluss

Um 21:00 Uhr wird die Diskussion beendet und der stellvertretende Vorsitzende der FLSK bedankt sich für den offenen Austausch, die disziplinierte Diskussion und die zahlreichen Informationen. Es wird nochmals betont, dass die FLSK ein reines Beratungsgremium sei, dem keine Entscheidungsbefugnis zustehe. Frau Dr. Pieroh-Joußen verweist erneut auf das Online-Beschwerdeformular, das verwendet werden könne, um eine schnelle Antwort zu bekommen. Ein Vertreter der DFS bekräftigt die Offenheit für Diskussionen über Veränderungen und sagt zu, dass das Thema in der FLSK vertieft werden solle. Herr Luchterhandt fasst zusammen, dass die Lage noch nicht befriedigend sei, die FLSB und die FLSK jedoch nicht die Entscheidungsgewalt besäßen, aber der Dialog fortgesetzt werden sollte.

Für das Protokoll
David Senger
(büro luchterhandt)

Hamburg, 26. März 2018

Anlage 1

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

VOR ORT IN HASLOH

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen – Fluglärmschutzbeauftragte
Behörde für Umwelt und Energie

FLSK vor Ort in Hasloh am 26.04.2018



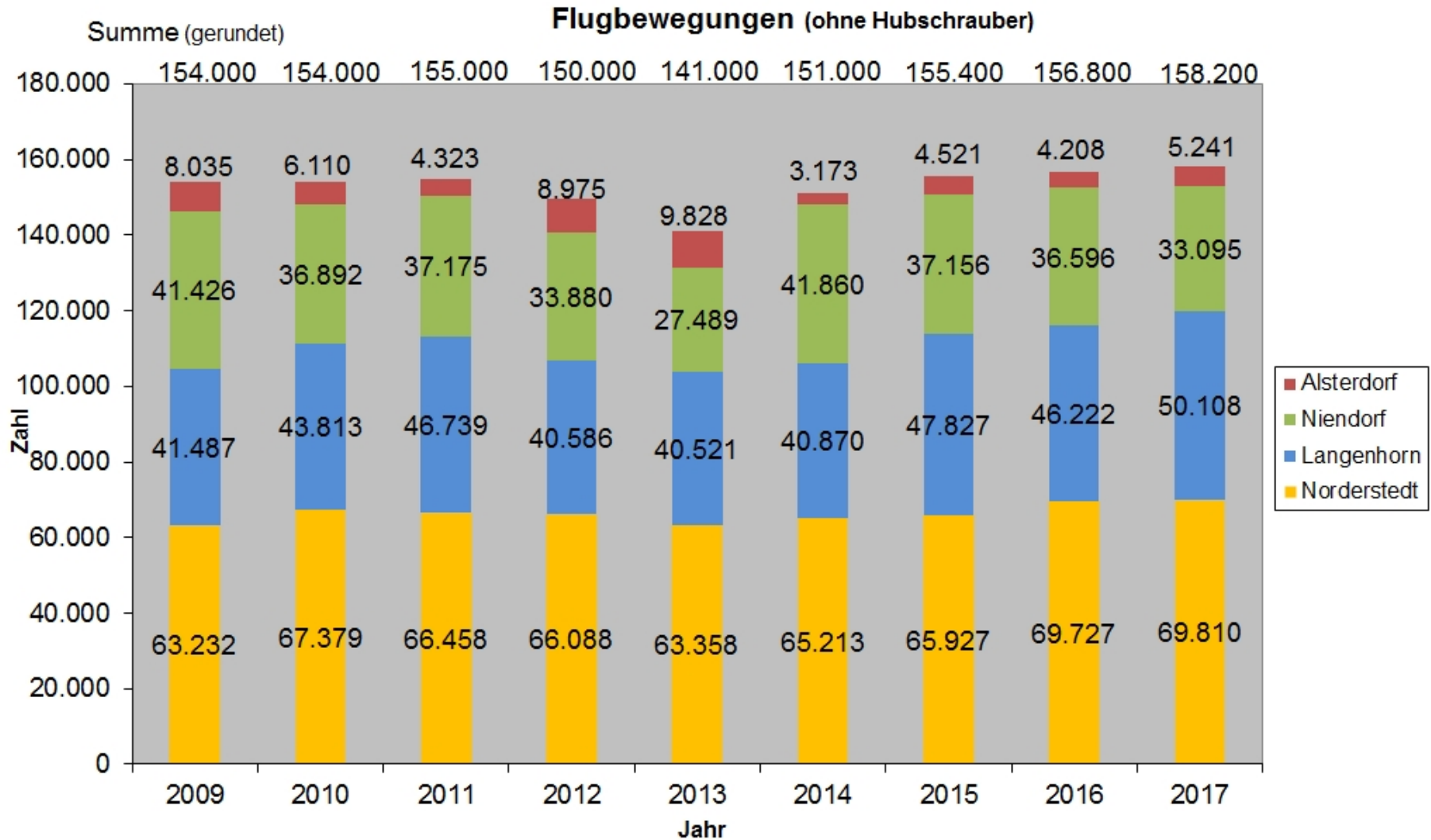
- Nachtflugbeschränkungen (23 – 6 Uhr)
- Spezielle Bahnbenutzungsregeln zum Schutz dichtbesiedelter Gebiete
- Lärmoptimierte Abflugrouten
- Lärmschutzhalle für Probeläufe
- Betriebsvorschriften gegen Bodenlärm
- Schallschutzfensterprogramme
- Lärmabhängige Landeentgelte

- Starts nach Möglichkeit in Richtung Nordwesten
- Zwischen 22 und 7 Uhr auch Landungen aus Richtung Nordwesten
- Keine Starts und Landungen in/aus Richtung Südosten

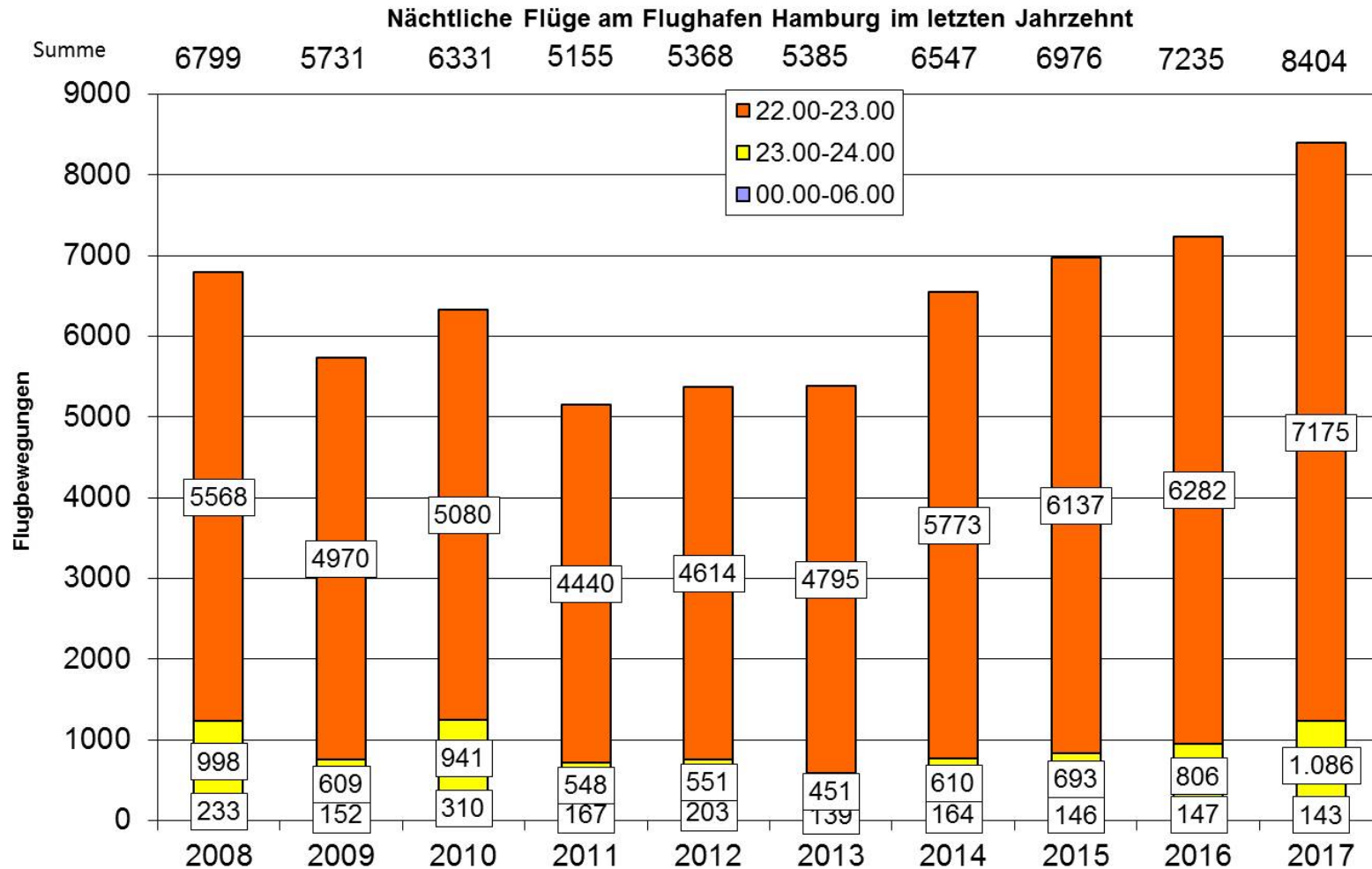
Die Bahnbenutzungsregeln helfen, die Betroffenenanzahlen zu minimieren. Für die Bewohner von Norderstedt, Hasloh und Quickborn bedeuten sie allerdings einen höheren Anteil an Flügen

* Von den Regeln sind Abweichungen zulässig, wenn Sicherheitsgründe (z.B. Witterungs- und Bahnbedingungen) oder die Verkehrslage dazu zwingen. Für die Anwendung der Regeln ist die Deutsche Flugsicherung (DFS) verantwortlich, Aufsichtsbehörde ist das Bundesamt für Flugsicherung (BAF)

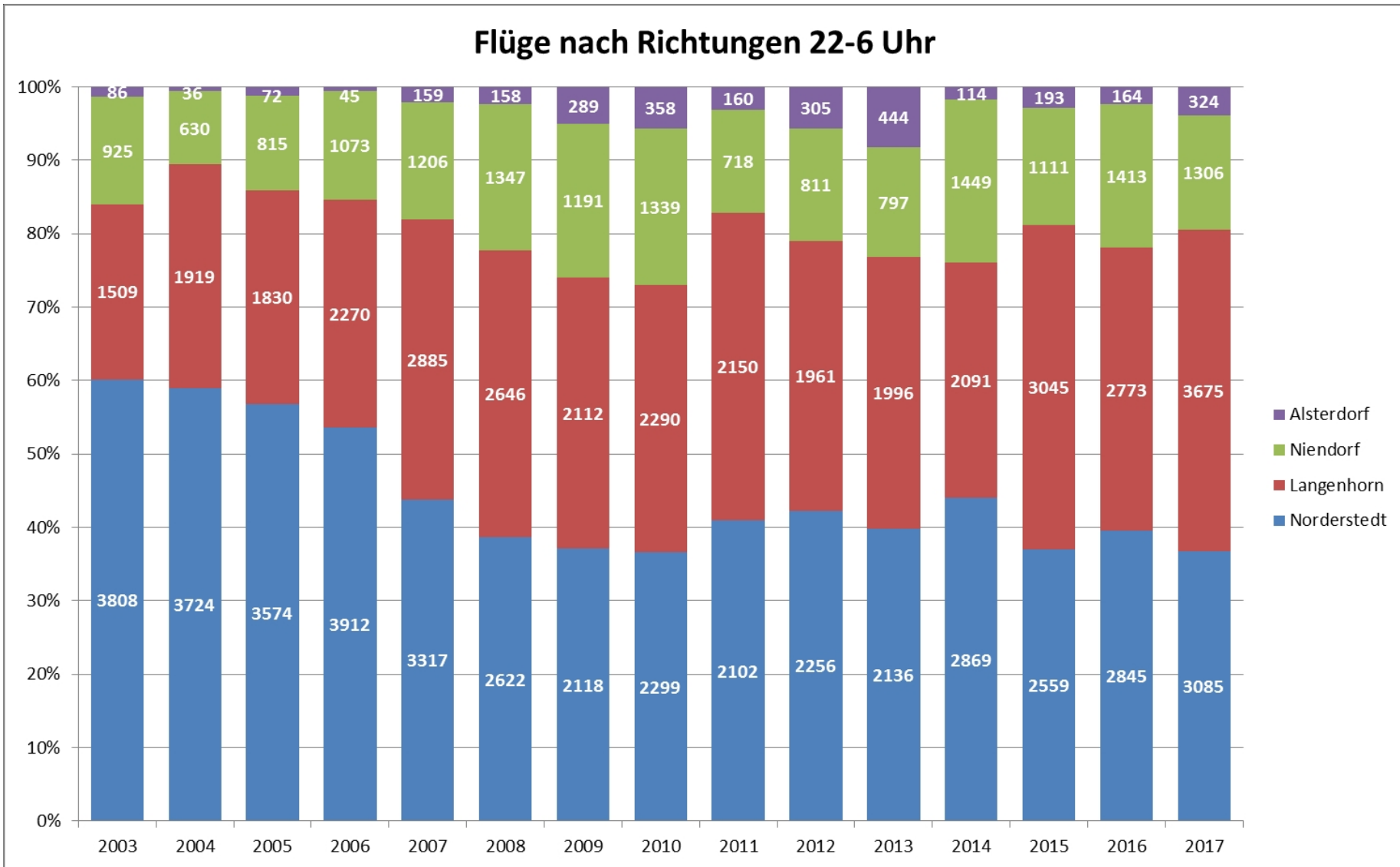
Flugbewegungen nach Richtungen (ohne Helikopter)



Nachtflugbewegungen 2008-2017



Nachtflüge nach Richtung 22 – 6 Uhr



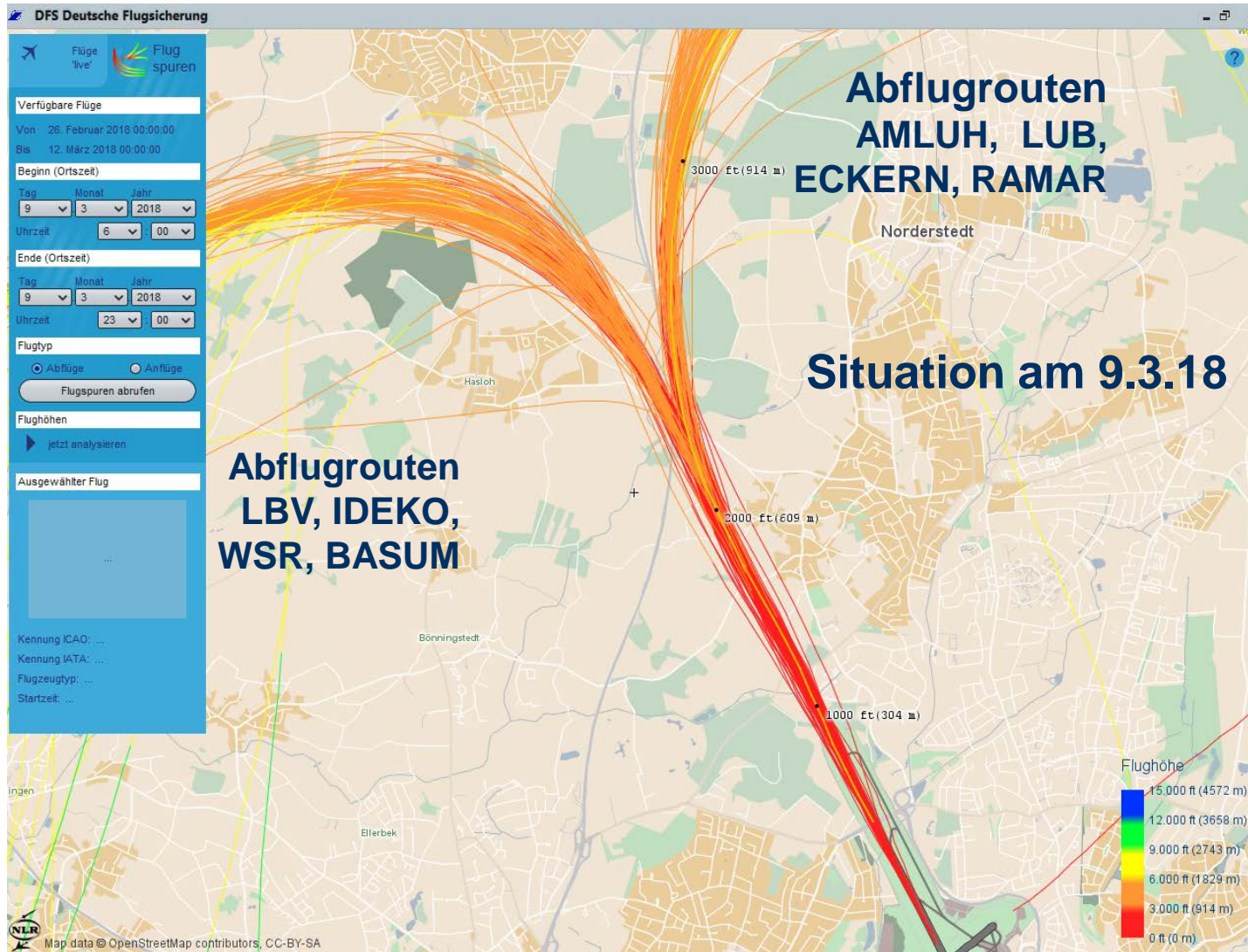
- Anzahl Flugbewegungen war maximal in 2007 (173.000), danach konjunkturbedingter Einbruch und Wiederanstieg
- Neuer Rekordwert für die Nachtflüge
- Höchste Zahl Verspätungen (1038) seit 2007
- Wenig Nachtflüge zwischen 0 – 6 Uhr
- Nur noch 36,7 % Nachtflüge über Hasloh (vor 2005: 60 % Anteil), weil Bahnbenutzungsregeln nachts seltener angewendet werden.
- Vor 2008 eine, vor 2003 zwei nächtliche Postmaschinen, überwiegende An-/Abflugrichtung Nordwest

Berechnungsergebnisse 2017

L_{DEN} in dB(A)	> 55-60	> 60-65	> 65-70	> 70-75	$\Sigma > 55$
Insgesamt	45.700	13.500	3.900	200	63.300
Hamburg	41.100	12.800	3.800	200	57.900
Norderstedt	2.600	700	100	-	3400
Hasloh	1.000	-	-	-	1.000
Quickborn	1.000	-	-	-	1000
L_{NIGHT} in dB(A)	> 50-55	> 55-60	> 60-65	> 65-70	$\Sigma > 50$
Insgesamt	8.100	1.600	200	-	9.900
Hamburg	7.900	1.600	200	-	9.700
Norderstedt	200	-	-	-	200
Hasloh	-	-	-	-	-

L_{DEN} = Lärmindex (Day-Evening-Night) L_{night} = Lärmindex Nachts (22 – 6 Uhr)

Die Berechnungsgrundlagen nach Umgebungslärmrichtlinie unterscheiden sich von denen des Fluglärmschutzgesetzes



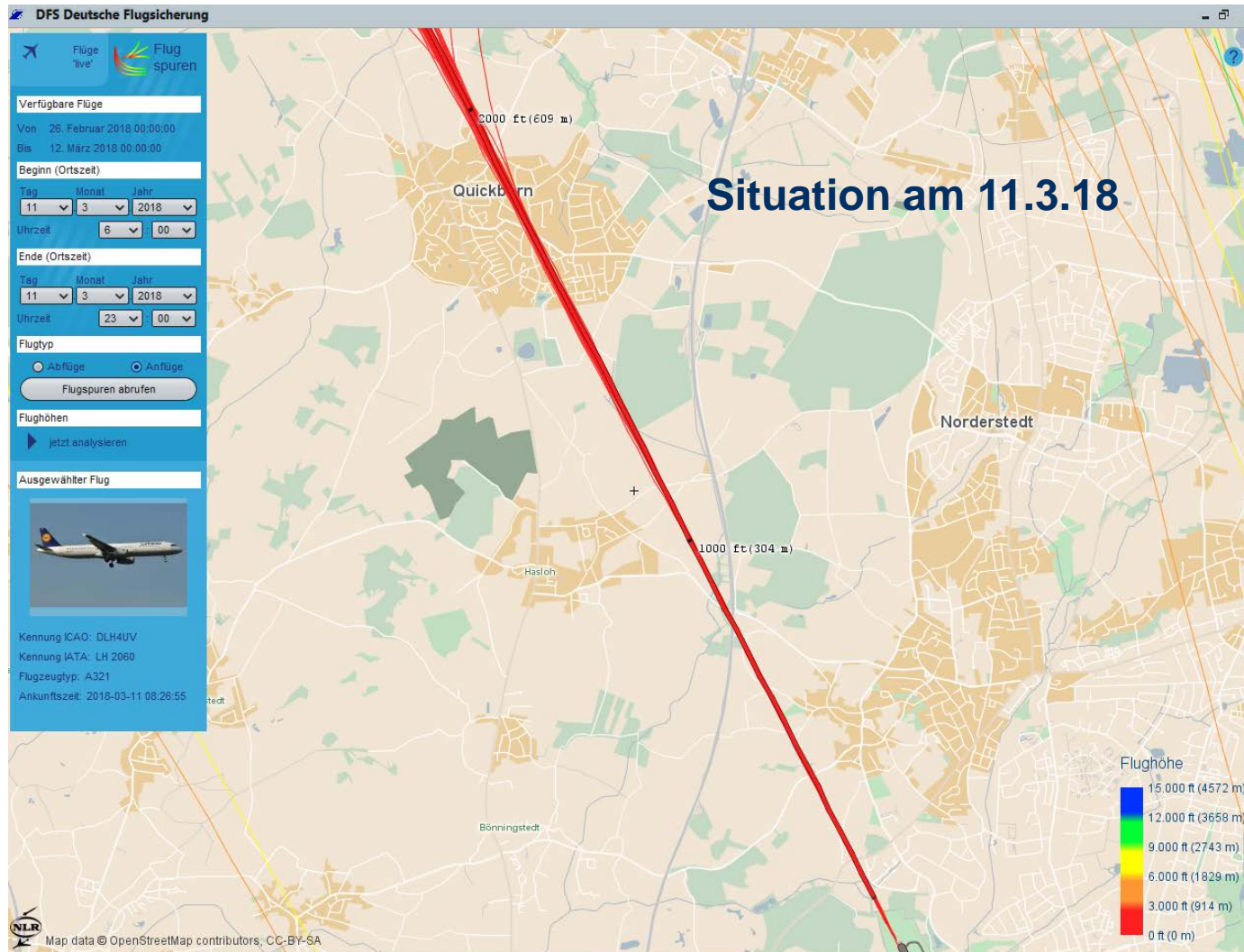
Abflugrouten bis 5000 Fuß (ca. 1500 m) für Jets, bis 3000 Fuß (ca. 1000 m) für Turboprop verbindlich
Vorgabe für den Steigwinkel nicht verbindlich

- Festlegung durch Bundesamt für Flugsicherung (BAF), nach dem Prinzip Reduzierung Anzahl belasteter Personen
- Flüge nach Osten: Nordkurs 3 nautische Meilen (NM, = 5,6 km) nach Abflug, Ostschwenk 5 NM (9,25 km) nach Abflug
- Flüge nach Westen: Linkskurve 4 NM (7,4 km) nach Abflug

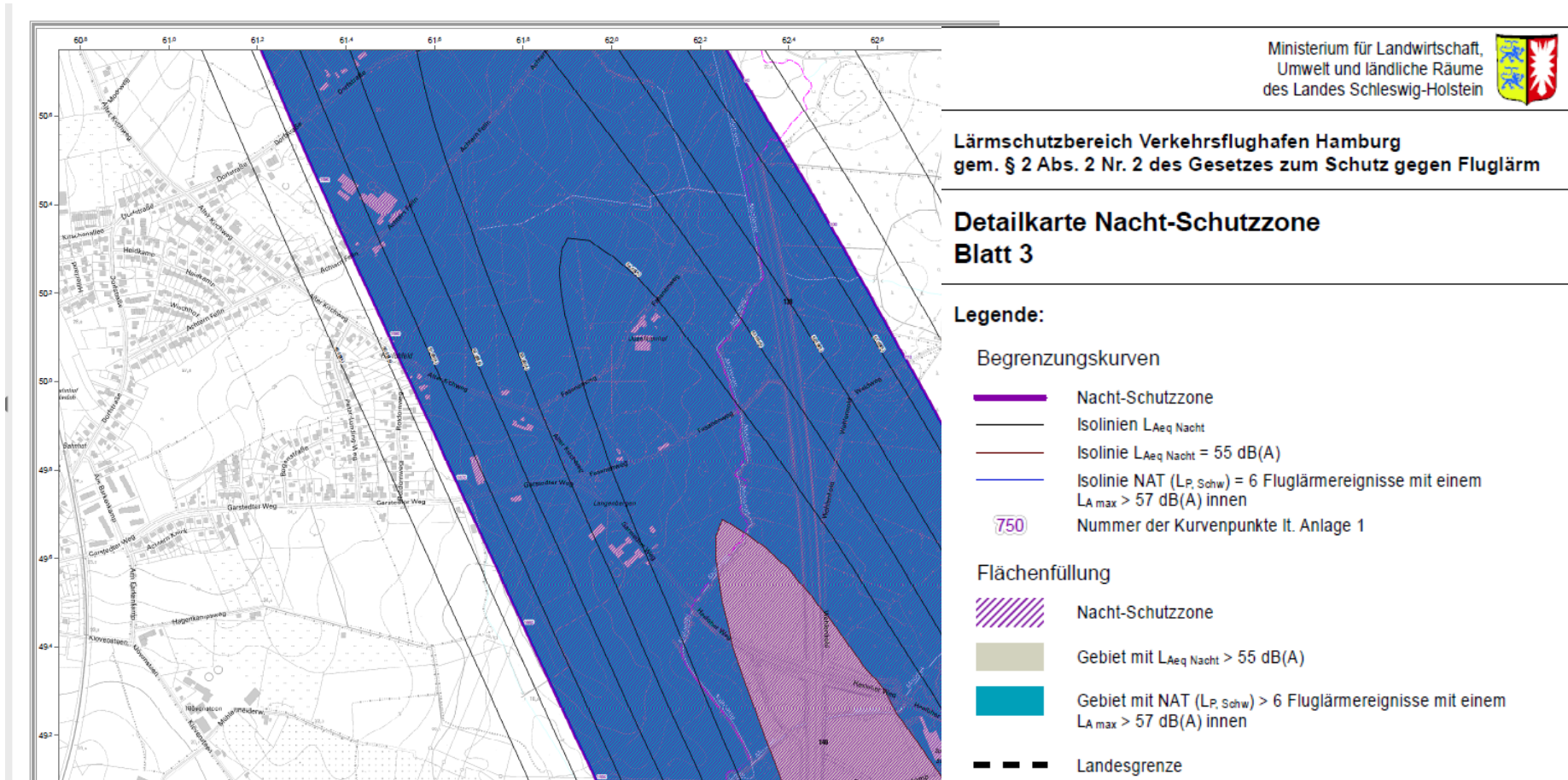
Die Lage der Abkurvpunkte wurde zwischen 1998 und 1999 mehrere Male verändert, um Verbesserungen zu erreichen. Folge waren massive Bürgerproteste zunächst in Quickborn und Ellerau, danach in Hasloh.

Die heutige Lage ist ein Kompromiss, der Ende 1999 festgelegt wurde aus den damaligen Erkenntnissen.

Anflugschneise im Raum Hasloh



**Anflugwinkel
3° verbindlich**
(ab Beginn
Endanflug)
300 m Über-
flughöhe quer
von Hasloh
**Mindest-
anfluglänge**
7 nautische
Meilen (seit
November
2014)



Nachtschutzzone nach Fluglärmschutz-Gesetz: 55 dB(A) nachts (wird in Haslosh nicht erreicht) oder 6 Überflüge > 72 dB(A) Spitzenpegel pro Nacht (nur östlicher Ortsrand). Bundesregierung ist verantwortlich für das Fluglärmschutzgesetz



VIELEN DANK FÜR IHRE

AUFMERKSAMKEIT

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen - Fluglärmschutzbeauftragte
Behörde für Umwelt und Energie

Fluglärmschutzkommission vor Ort in Hasloh am 26.03.2018