

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / BF5

18.06.2015

Ergebnisvermerk

über die 5. **Bürgerfragestunde** Fluglärm
für den Flughafen Hamburg
am 12.06.2015

Teilnehmer: Bürgerinnen und Bürger, Fluglärmschutzkommission (FLSK)

Der Vorsitzende der FLSK begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Fragestunde. Die Fragen werden dann in der Reihenfolge des Eingangs bei der Geschäftsstelle von den jeweils durch den Vorsitzenden dazu gebetenen Experten beantwortet.

Frage 1 (Frau Wagner, Poppenbüttel):

„Laut Lärmaktionsplan Hamburg von 2013 sind folgende Gebiete als ruhig eingestuft:

Duvenstedter Brook Bahn 23
Wohldorfer Wald Bahn 23
Raakmoor Bahn 23

Ansonsten:

Volksdorfer Teichwiesen
Waldfriedhof Volksdorf
Volksdorfer Wald
Niendorfer Gehege

Allein drei der ruhigen Gebiete wie der Duvenstedter Brook, der Wohldorfer Wald und das Raakmoor werden täglich über die Bahn 23 mit Lärm belästigt. D.h. dass der ungebremste Flugverkehr die ruhigen Gebiete (außerdem Naturschutzgebiete) zu lauten Gebieten gemacht hat, ohne dass die DFS in den vielen Jahren bis heute Maßnahmen dagegen ergriffen hat.

47 d des LAP:

(2) Die Lärmaktionspläne haben den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. **Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.**

Wie ist diese Zunahme des Lärms wieder rückgängig zu machen?

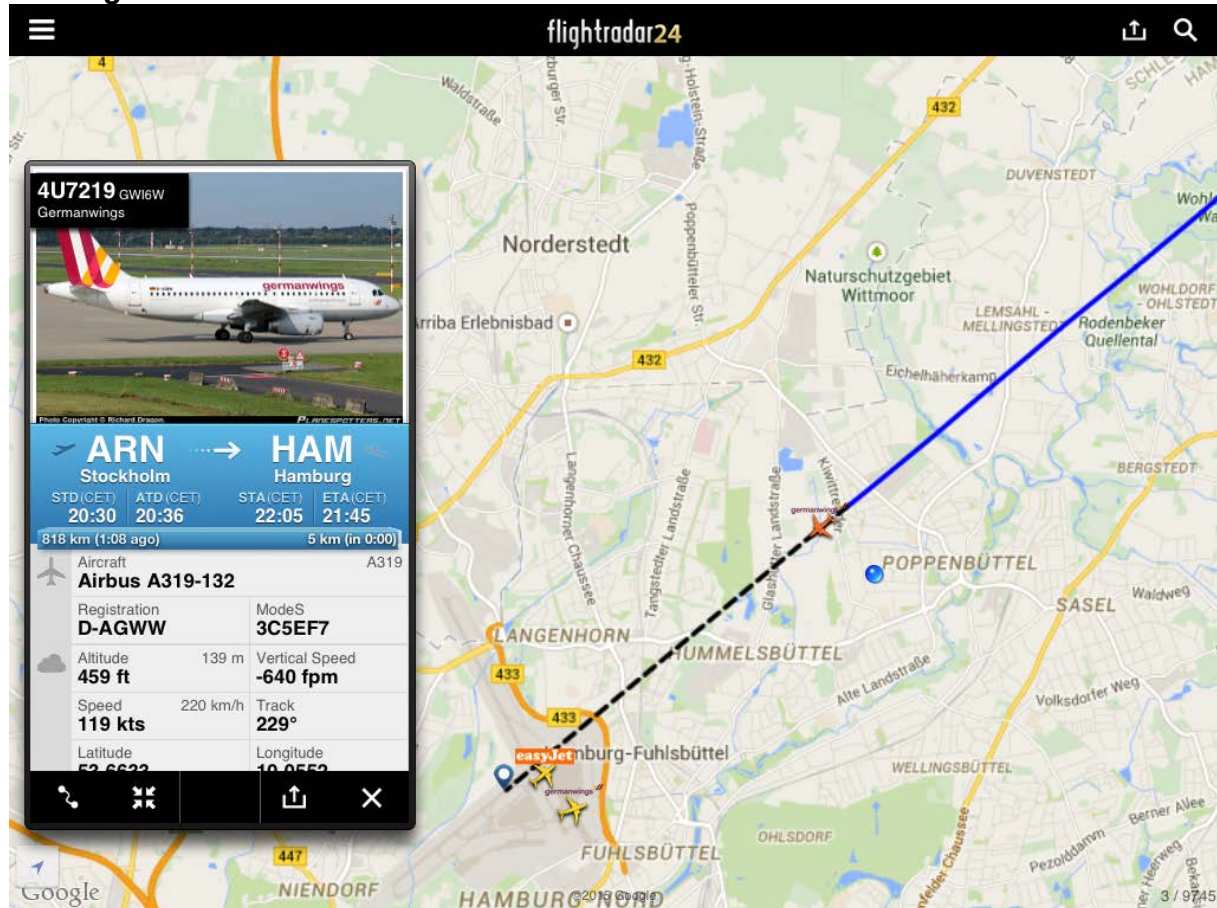
Erhöhung der Flugbewegungen von 1960 bis 2014

1960	53951
1970	89788
1980	100279
2014	153876

Das ist ein Zuwachs ab 1960 bis heute von beinahe 100 000 Flugbewegungen mehr.

Was wird die FLSK der DFS raten, um einen spürbaren Abbau des Lärms in der dicht besiedelten Stadt zu erreichen?

Tiefflieger



Warum ist das Flugzeug an dieser Stelle nur 459 ft hoch - das ist wie oftmals viel zu tief und somit lauter als es sein müsste?“

AW Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB): Im Rahmen der bisherigen Lärmaktionsplanung wurden mit dem Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2) Vorschläge für ruhige Gebiete, die nach § 47d (2) BImSchG gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind, tabellarisch aufgeführt und in einer Karte dargestellt. Diese vorläufigen Vorschläge werden jetzt im Auftrag der BSU von einem Gutachter vertieft untersucht und sollen nach anschließender Abstimmung mit den Trägern Öffentlicher Belange zu einer Festsetzung von ruhigen Gebieten in Hamburg führen. Ob die in der Frage genannten Flächen schließlich zu den festgesetzten ruhigen Gebieten gehören werden, lässt sich gegenwärtig noch nicht beantworten.

AW Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und Flughafen Hamburg GmbH (FHG): Zur Frage der Flughöhe des Fluges Stockholm – Hamburg ist zu beachten, dass die Darstellungen in „Flightradar“ oft Fehler enthalten, weil z. B. Luftdruck und Temperatur nicht in die Berechnungen einbezogen sind und somit ungenaue Daten übermittelt werden. Die Systeme Stanly Tracks oder TraVis geben verlässlichere Auskünfte.

Frage 2 (Frau Hüniche, Neversdorf):

Die Fragestellerin ist nicht anwesend, daher werden ihre vorher schriftlich eingereichten Fragen nicht beantwortet.

Frage 3 (Herr Kapp, Poppenbüttel):

„Sehr geehrte Damen und Herren der FLSK, bei Landungen auf der Bahn 23 werden viele Flüge lärmtechnisch nicht erfasst und finden deshalb in den daraus folgenden Statistiken keine Beachtung mehr. Wie viele solcher Flüge gab es im Jahr 2014 und wie viele im ersten Quartal 2015, aufgeschlüsselt in folgende Gruppen?

1. Durchstarter, die die Landung abgebrochen haben
2. Airbus-Testflüge vom A318 bis A380
3. andere z.B.: Awacsflüge, Militärflüge, Hubschrauberflüge entlang der Bahn 23, Messflüge usw.
4. wie oft sind die Messwerte von der M7 aus meteorologischen Gründen (z.B. Windgeschwindigkeiten über 8,3 m/s) oder sonstigen Gründen (Ausfallzeiten) bei Überflügen nicht berücksichtigt worden?“

AW FHG: Durchstarter werden nicht gezählt. Airbus-Testflüge und Militärflüge sind nicht im Flugplan enthalten und deshalb nicht zu korrelieren. Bei einer zu großen Windlast von >8,3 m/sec sind keine validen Messergebnisse möglich, diese Bedingungen werden daher in der Statistik nicht berücksichtigt.

AW FLSK-Mitglied: Es ist das Dilemma der FLSK, dass sie wegen der dafür fehlenden Zuständigkeit solche Flüge nicht beeinflussen kann.

Nachfrage Herr Kapp: Da der Lärm aber erzeugt wird, sollte er trotzdem erfasst und korreliert werden, schließlich liegen die Radardaten vor und es ist ein wichtiges Anliegen der Betroffenen.

AW FHG: Eine Korrelation zum Flugplan ist nicht möglich und weitere Überprüfungen würden einen unverhältnismäßig hohen Aufwand bedeuten, der nicht leistbar ist.

Frage 4 (Frau Harms, Duvenstedt):

„FLSK 12.6.2015 Fragen an FLSK

a) Die extreme Komprimierung sämtlicher Flüge inklusive der Querflüge, Airbus-Testflüge etc. im Nordosten ist eine absolute Benachteiligung. Auch, dass wir in der FLSK für so ein großes Gebiet mit dem hauptsächlichem Lärmanteil dermaßen unterrepräsentiert sind, passt nicht zu der eklatanten Betroffenen-situation. Stellen Sie für uns einen Antrag auf Aufstockung der Besetzung in der FLSK analog zu Eimsbüttel?

b) Verteilung des Fluglärms nach dem Verursacher-Prinzip. Wer fliegt, sollte auch den Lärm ertragen. Die Flüge müssen endlich auch für den Nordosten insgesamt reduziert werden. Die Bewohner der Innenstadt nutzen den Flughafen zahlenmäßig mehr und müssten anteilig belastet werden. Was wird konkret getan für eine sofortige Entlastung des Nordostens?

c) Die gesetzliche Nachtruhe beginnt um 22 Uhr. Die Tagesrandzeiten sind derart beansprucht, dass man einen Dauerlärm von 21 Uhr bis oft weit nach 23 Uhr ertragen muss. Inzwischen bekommen wir ganztägig auch alle Landungen bei Nordwest Wind, d.h. beinahe 100 Prozent aller Landungen gehen über den Nord Osten. davon gehören viele Landungen schlicht und einfach auf eine andere Bahn.

Was unternimmt die FLSK, um die Anzahl der Flüge in den Tagesrandzeiten entsprechend des Frankfurter Urteils zu reduzieren?

BVerw-Urteil vom 4.4.20124C.09

"... zu beachten, dass die Nachtrandstunden nicht als bloße Verlängerung des Tagflugbetriebes angesehen werden dürfen. Selbst im Falle eines nahezu vollständigen Flugverbots in den Kernstunden der Nacht bleibt die Verhältnismäßigkeit nur gewahrt, wenn das Konzept eines zum Kern der Nacht hin abschwellenden und danach wieder ansteigenden Flugverkehrs auch in diesem Zeitsegment durchgehalten und durch geeignete Vorkehrungen effektiv und konkret begrenzt wird. Absehbare tagähnliche Belastungsspitzen in den einzelnen Nachtrandstunden oder in längeren, insbesondere kernzeitnahen Zeitabschnitten müssen deswegen in den jeweils betroffenen Überfluggebieten vermieden werden."

d) Die Kooperation mit den anderen Flughäfen in Norddeutschland muss gefördert werden zur Entlastung des innerstädtischen Flughafens. Was unternimmt die FLSK, um die Umlandflughäfen in den täglichen Flugverkehr Hamburgs einzubeziehen?

e) *Warum stellen Sie nicht unabhängige Messstellen in Duvenstedt und Lemsahl am Leitstrahl auf? Die vorliegenden Zahlen sind nur errechnet und haben mit der Realität nichts zu tun. Der Lärm ist wesentlich höher als vom Flughafen angegeben. Die Standorte sollten mit den Betroffenen gemeinsam festgelegt werden.“*

AW Vorsitzender zu a): Die FLSK ist bereits ein sehr großes Gremium und Wandsbek ist mit seinem Mitglied sowie Vertreter darin gut aufgestellt.

AW Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) zu b): Die Bahnbenutzungsregeln für den Flughafen Hamburg sind gültig (Urteil OVG Bf III. 10/89) und maßgeblich für die BWVI. Trotzdem wurden und werden weitere mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung geprüft und durchgeführt.

AW FLSK-Mitglied: Der Nordosten ist nicht stärker belastet als der Südwesten. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm will seit Jahren für eine gerechte Verteilung von Fluglärm sorgen sowie für Nachtruhe ab 22.00 Uhr und damit Vorverlegung der Zeitgrenze für Ausnahme genehmigungen um eine Stunde. Der Flughafenbetreiber könnte die Betriebszeiten selbst reduzieren.

AW FHG: Die FHG wird ihre Betriebszeiten nicht reduzieren, weil ca. 15 Maschinen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr noch heimkehren müssen und den Flughafen wegen seiner Lage im hohen Norden von Deutschland nicht früher erreichen können.

AW BWVI zu c): Das Urteil vom 04.04.2012 gilt für den Flughafen Frankfurt und die dortigen Bedingungen. Urteile sind nicht einfach übertragbar sondern an die jeweiligen spezifischen Konditionen geknüpft.

Ergänzung Frau Wagner: Der Verkehr in der Tagesrandzeit soll abschwellen und dies trifft für den Flughafen Hamburg nicht zu.

AW FLSK-Mitglied: Durch die Erhöhung der Landeentgelte zu Beginn dieses Jahres könnte es demnächst zu einer Lenkungswirkung hinsichtlich der Flüge ab 22.00 Uhr kommen.

AW Vorsitzender zu d): Das Norddeutsche Luftverkehrskonzept sieht vor, die Zusammenarbeit der 5 norddeutschen Länder zu stärken und insbesondere zu Spitzenzeiten Kooperationen mit anderen norddeutschen Flughäfen anzustreben. Es soll kein endgültiges Konzept darstellen, sondern über viele Jahre durch Standortbestimmungen und Definition weiterer gemeinsamer Maßnahmen regelmäßig und transparent für alle Beteiligten fortgeschrieben werden. Der Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

AW FLSK-Mitglied: Die Kooperation mit dem Flughafen Lübeck sollte gestärkt werden, ggfs. durch Ankauf des Flughafens.

AW FHG zu e): Mit den 3 mobilen Messstellen der FHG wird jeder zusätzliche Bedarf abgedeckt, sodass eine Ausweitung der festen Messstellen nicht notwendig ist. Sämtliche Messstellen sind transparent im Internet einsehbar:

<http://www.hamburg-airport.de/de/laermschutz.php>

Frage 5 (Frau Hartl-Sorkin, Langenhorn):

„Fragen an die FLSK - w. Bürgerfragestunde 12.06.2015

1. Frage zu Umsetzung des 16-Punkte-Maßnahmenplanes

Fluglärm und Flugbewegungen über den Tag sowie in der Nacht sind seit letztem Jahr erheblich gestiegen, wir fühlen deutlich zunehmenden Fluglärm, während beim Fluglärmschutz keine entsprechend steigenden Aktivitäten für uns erkennbar sind.

- *Welche Fortschritte macht die FLSK gemeinsam mit dem Senat, den 16-Punkte-Maßnahmenplan umzusetzen? Bitte die Punkte nennen.*
- *Wo sind angesichts des seit letztem Jahr erheblich zugenommenen Fluglärms überhaupt Aktivitäten zur Fluglärmreduzierung bei den fraglichen Stellen wie FLSK, Politik, BSU, DFS, Flughafen erkennbar?*

2. Frage zur Fortführung der Bürgerfragestunde

Aus dem letzten Protokoll der FLSK ist zu entnehmen, dass die Bürgerfragestunde zwar weiter geführt, aber einem Ausschuss überlassen werden soll.

- *Da der Sinn der FLSK ist, dass sie den Fluglärmschutz der Hamburger Politik kompetent nahe bringt, um den Betroffenen einen angemessenen Schutz vor Fluglärm zu ermöglichen, wird gefragt, ob die Kommission durch Verschieben der Bürgerfragestunde in einen Ausschuss die Fragen der Bürger und damit auch die Fluglärm Betroffenen als weniger wichtig*

bewertet und ob nicht dadurch die Interessen der Lärmverursacher damit automatisch vorgezogen werden.

• Sollte die Kommission nicht eher der Auffassung sein, dass die Bürgerfragestunde gerade deswegen für die Bürger so wichtig ist, weil durch das Angesprochensein der gesamten Kommission die Bürgerfragen erst ihr seitens der Fragesteller gewolltes Gewicht erhalten?

3. Frage zu Sicherheit der Anwohner bei Sturm

Die unermüdliche Fliegerei mit ihren zahlreichen Fehlanflügen bei den heftigen Orkanen im Frühjahr hat nicht nur mehr Fluglärm verursacht sondern auch die Erkenntnis gebracht, dass weder DFS noch Flughafen noch Wirtschaftsbehörde sich zuständig fühlen, entsprechende Schritte zu unternehmen, den Flugverkehr bei diesen Sturmweatherlagen einzuschränken bzw. zu unterbrechen. Es sollen allein die Piloten entscheiden, ob sie in derartigen Ausnahmesituationen starten oder landen.

Wir wissen nun auch, dass schon zwei Unregelmäßigkeiten ausreichen, um eine Katastrophe herbei zu führen, und auch, dass Piloten auch nur Menschen sind, die auch krank sein oder unter sonstigem Druck stehen können, (s. z.B. Scheinselbständigkeit der Ryanair-Piloten), dass weder auf sie noch auf Fliegerärzte oder das BAF, bei der Überprüfung von Piloten Verlass ist. Wir meinen, es gibt für das spezielle Großunternehmen Flughafen durchaus eine besondere Verkehrssicherungspflicht gegenüber den Anwohnern.

• Wie, in welchem Maße und mit welchem Sicherheitskonzept sind wir Anwohner, die unter den dann sehr abenteuerlich einfliegenden Flugzeugen leben müssen, bei diesen Sturmweatherlagen besser zu schützen vor Unfallrisiken und auch erhöhtem Fluglärm? Wer bzw. welche Person hat hier uns gegenüber die besondere Verantwortung für die Sicherheit des Flugverkehrs?“

AW FLSB zu 1: Der 16-Punkte-Plan wird vom Senat kontinuierlich bearbeitet. Wenn die Ergebnisse vorliegen, wird mit einer Senats- und Bürgerschaftsdrucksache darüber berichtet werden. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen längerfristig eine spürbare Entlastung erreichbar ist.

AW Vorsitzender zu 2: Die Bürgerfragestunde zum Fluglärm war ein Pilotversuch, der nach Auswertung der gesammelten Erfahrungen nun optimiert werden soll. Bedingungen und Auswirkungen für Bürger und FLSK-Mitglieder sind dabei zu beachten. Da ein großer Anteil der FLSK-Mitglieder aus beruflichen Gründen mitwirkt, war zunächst ein Termin während der üblichen Bürozeiten getestet worden. Eine Verlegung in den Abend muss Arbeitszeitregelungen berücksichtigen. Die Bezeichnung „Ausschuss“ soll nicht eine geringere Wertschätzung oder Qualität beschreiben sondern ist ein Ausdruck für eine repräsentative Delegation unter Berücksichtigung regulärer Arbeitszeiten. Das derzeit diskutierte Modell der „FLSK vor Ort“ in den Abendstunden hat zum Ziel, zu einer verbesserten Lösung zu gelangen, die dem Anliegen der vom Fluglärm belasteten Bevölkerung gerecht wird.

AW DFS zu 3: Die DFS ist für die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs zuständig. Durch die Staffelung (Abstand zwischen zwei Luftfahrzeugen) von Luftfahrzeugen im Luftraum und auf dem Rollfeld eines Flugplatzes stellt sie sicher, dass es zu keinen Zusammenstößen kommt. Im Rahmen der Landung erteilt sie die Landefreigabe, welche neben der Erlaubnis auf einer bestimmten Landebahn zu landen auch eine Information zur Windrichtung und -geschwindigkeit enthält. Die DFS informiert weiterhin über Wetterdaten. Der Luftfahrzeugführer ist für die Sicherheit seines Luftfahrzeugs verantwortlich. Er hat das Entscheidungsrecht über das Luftfahrzeug und hat während des Fluges, bei Start und Landung sowie während des Rollens die aus Gründen der Sicherheit notwendigen Maßnahmen zu treffen.

Über die Einleitung z. B. eines Fehlanflugverfahrens wegen kritischer Windverhältnisse entscheidet alleine der Luftfahrzeugführer. Die DFS informiert lediglich über die aktuellen Windverhältnisse. Sollte eine Landung aufgrund der Witterungsverhältnisse dem Luftfahrzeugführer nicht möglich sein, steht diesem ein sogenannter „Alternate Airport“ zur Verfügung, der eine Landemöglichkeit darstellt, falls eine Landung auf dem Zielflugplatz als nicht sicher eingeschätzt wird.

Frage 6 (Herr Schwarz, Norderstedt):

„Die Norderstedter Verwaltung hatte am 21.Mai über das örtliche Fernsehen NOA4 verkünden lassen, dass man sich dafür einsetzen wolle für Reduzierung von Abflügen auf Bahn 33 abends und sonntags.

Wie ist das rechtlich und technisch überhaupt durchsetzbar, frage ich.“

AW FLSK-Mitglied: Tatsächlich hat sich die Norderstedter Verwaltung nicht gegenüber der Presse geäußert. Es handelt sich um die Aussage eines Ausschussmitglieds als Einzelmeinung.

Frage 7 (Frau Wagner, Poppenbüttel):

„3. Bürgerfragestunde Ergebnisvermerk über die 3. Bürgerfragestunde Fluglärm für den Flughafen Hamburg am 12.12.2014

Teilnehmer: Bürgerinnen und Bürger, Fluglärmschutzkommission (FLSK)

Fragen dazu in blau markiert!

Auszug:

Frage 6 (Frau Wagner, Poppenbüttel):

. . . selbst wenn die Bahn 23 nicht mehr durch Starts belastet würde, wie es das Luftfahrthandbuch eindeutig vorgibt, haben wir im Nord Osten immer noch den Löwenanteil aller Landungen. Das hat ein solches Ausmaß erreicht, dass wir zum großen Teil von 6 Uhr bis 23 Uhr (17 Stunden) an fünf Tagen der Woche ununterbrochenen Fluglärm zu ertragen haben weil es zwischen den Flügen keine Pause mehr gibt. Die Regel, einen Bahnwechsel ab 22 Uhr durchzuführen damit wir wenigstens eine Stunde früher unsere Ruhe haben, wird so gut wie nicht mehr praktiziert trotz ständiger Beschwerden. In dieser schon ausweglos erscheinenden Situation müsste alles dafür getan werden, die Menge der Flüge drastisch zu reduzieren.

AW 6.1 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Von den Bahnbenutzungsregeln darf abgewichen werden, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit (insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnissen) und des Vorliegens außergewöhnlicher Verkehrslagen dies erfordern. Entscheidend sind hierbei insbesondere die Windverhältnisse (hier vor allem auch die Höhenwinde). Nach diesen Prämissen im Luftfahrthandbuch AIP handelt die DFS.

AW 6.2 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Auch beim Landen gehen Ausschlussgründe (z.B. Witterungsverhältnisse) der Regelanwendung vor.

Anmerkung Frau Wagner: Vorliegen von Ausnahmegründen war nicht gemeint, auch wenn diese nicht vorliegen, wird entgegen der Bahnbenutzungsregel geflogen.

Bei allen vorgetragenen Beschwerden ging es nicht um besondere Witterungsverhältnisse oder außergewöhnliche Verkehrslagen und auch nicht um gefährliche Höhenwinde! - Die Vektorrechnung beherrsche ich gut und die geltenden Flugverkehrsregeln sind mir vertraut. Ich erwarte daher, dass meine berechtigten Beschwerden Beachtung finden. Ausweichende Beschwichtigungen und z.T. fachlich unzutreffende Rückmeldungen missachten meine Bürgerrechte auf eine gute Verwaltung.

AW Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Die Vorgehensweise der DFS gemäß Vorgaben im AIP hat sich in den letzten Jahren nicht geändert.

Die Auslegung der DFS GmbH der Bahnbenutzungsregeln hat sich in den vergangenen Monaten immer weiter von deren inhaltlichen Kern "Fluglärmschutz" entfernt. Für den Hamburger Nord Osten beginnt der Fluglärm zumeist um 6 Uhr früh und endet erst spät in der Nacht zwischen 23 und 24 Uhr; d.h. es findet eine unzumutbare Belärmung von bis zu 18 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche, 365 Tage im Jahr statt. Die Grenze des Erträglichen ist weit überschritten.

Ergänzung FLSK-Mitglied: Der Anstieg der Flugbewegungen, insbesondere auch der Starts nach 22 Uhr, kann zu Aufweichungen der Bahnbenutzungsregeln führen (Landung auf RWY 15 setzt voraus, dass Start auf RWY 33 frei ist).

RW33 ist ab 22 Uhr grundsätzlich frei, da die letzten Starts spätestens gegen 22:15 Uhr beendet sind. Die einzige Bahn, über der um diese späte Zeit noch geflogen wird, ist zu 90% die Bahn 23. Alle anderen Bahnen sind zu dieser Zeit unbenutzt. Das heißt die diesbezüglich geltende Bahnbenutzungsregel 2.3:

Regel 2.3:

Von 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IRF Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wettermi-

nima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen von (2) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.

müsste zwingend eingehalten werden

Ergänzung FLSK-Mitglied: Es wird vorgeschlagen, die Flugbewegungen im letzten Jahr diesbezüglich zu analysieren.

Ergänzung FLSK-Mitglied (Dienststelle Fluglärmschutzbeauftragte): Die Befolgung der Bahnbenutzungsregeln war in der Vergangenheit (vor 2007) strenger. Flugbewegungen nach Richtungen für den Zeitraum 22 Uhr bis 6 Uhr liegen der Dienststelle vor und werden hinsichtlich der Starts nach 22 Uhr ausgewertet.

Der Grad der Einhaltung der vier wesentlichen Bahnbenutzungsregeln variiert sehr. Während die Regel 2.2 zu annähernd 100% eingehalten wird, beträgt die tägliche Einhaltungsquote der Regel 2.3 lediglich ca. 10%.

Diesem groben Missstand muss die FLSK auf den Grund gehen und sich unverzüglich für dessen Beseitigung aktiv einsetzen. Belege für die Missachtung habe ich mit den Beschwerden in den vergangenen Monaten zuhauf gesendet.

Es ist die Aufgabe der FLSK - sich unabhängig von den Angaben der DFS GmbH - hierzu ein eigenes (fundiert begründetes) Bild zu machen.

- (1) Regel 2.1: Für Starts ist RWY⁶ 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen**
- (2) Regel 2.2: Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse dazu zwingen**
- (3) Regel 2.3: Von 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen von (2) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen**
- (4) Regel 2.4: Weitere Ausnahmen von den Regelungen unter (2) bis (3) kann der Flugplatzkontrolldienst im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde zulassen**

Kommentar Vorsitzender: Dieser Beitrag enthält keine Fragen sondern Statements aus Sicht einer Betroffenen, die gleichwohl in die Dokumentation aufgenommen werden sollen.

Kommentar DFS: Die Bahnbenutzungsregeln werden grundsätzlich eingehalten. Wenn das Wetter oder besondere Verkehrssituationen es erfordern, muss jedoch davon abgewichen werden.

Nachfrage Frau Wagner: Wie lassen sich die täglichen Ausnahmen erklären, die durch die im Internet erhältlichen Wetterdaten nicht nachvollziehbar sind?

AW DFS: Der DFS stehen umfangreiche zusätzliche Wetterdaten, z. B. Höhenwinde vom Deutschen Wetterdienst zur Verfügung und sie hat so die Möglichkeit für eine umfassende Einschätzung der Situation. Allein die Auswertung aller maßgeblichen Daten lässt die zutreffende Beurteilung der Lage zu.

Kommentar Frau Wagner: Insbesondere ab 22.00 Uhr wird auf der Bahn 23 regelmäßig gelandet, so dass der Nordosten von Hamburg seit einem Jahr hauptsächlich von Fluglärm betroffen ist. Dies ist nicht mehr zu ertragen.

AW FLSK-Mitglied: Die Statistik von 2014 widerspricht diesem Eindruck, denn in 180 Fällen wurde nachts über Quickborn gelandet und nur in 123 Nächten über Duvenstedt.

Frage 8 (Frau Lindner):

„Warum wird den Anwohnern in den Lärmschutzzonen, die einen Antrag auf Lärmschutz gestellt haben, dieser verweigert?“

Warum werden seitens des Flughafens, nämlich der Abteilung Lärmschutz, Antragsteller auf Lärmschutz dauerhaft durch Nichtbeantwortung von Anfragen abgewimmelt? Warum drückt sich der Flughafen auf diese miese Weise um seine Lärmschutzverpflichtung?“

Ich möchte gern wissen, wie viele Antragsteller, wie z. B. ich, auf diese Weise abgewimmelt wurden?“

AW FHG: Frau Lindner bekommt eine schriftliche Antwort der FHG.

Zusätzliche AW FHG nachträglich zu Protokoll: Dem Grunde nach hat jeder Eigentümer in einer Lärmschutzzone (Tag-Schutzzone 1 und Nachtschutz-Zone) Anspruch auf die gutachterliche, bauakustische Überprüfung seines Eigentums. Auf dieser Basis wird seitens des Flughafens, so regelt es das Fluglärmschutzgesetz, verbesserter Schallschutz dann umgesetzt - oder auch nicht, wenn die Immobilie schon ausreichend Schallschutz hat. So kommt es, dass nach einer Antragstellung zusätzlicher Schallschutz auch verweigert werden kann und wird.

Der Flughafen Hamburg hat nach Veröffentlichung der Lärmschutzzonen in 2012 und nach einer Aufarbeitung für die Umsetzung in 2013 sofort mit der praktischen Umsetzung von baulichen Schallschutzmaßnahmen in der Nachbarschaft begonnen, ohne gesetzliche Übergangsfristen von 6 Jahren auszunutzen. Viele Freiwillige Schallschutzprogramme wurden vor dem gesetzlichen Pflichtprogramm abgewickelt. Die Aktenlage im Fall Lindner war quasi mit Begutachtung und Bewertung abgeschlossen. Nachfragen blieben in der Abteilung Lärmschutz leider unbeantwortet, hierfür hat es bei Familie Lindner noch während der FLSK-Sitzung eine Entschuldigung seitens des Flughafens gegeben und einen Ortstermin wenig später, bei dem Sachfragen erörtert wurden.

Von über 1000 bearbeiteten Anträgen gab es eine „Hand voll“ Widersprüche, die alle bearbeitet und geklärt wurden. Der Fall „Lindner“ ist ein Einzelfall. Ein „Abwimmeln“ gibt es nicht, der Flughafen ist sich seiner Verantwortung in der Umsetzung des Lärmschutzes bewusst.

Um 11.15 Uhr beendet der Vorsitzende die Bürgerfragestunde.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Harald Rösler