

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / BF2  
08.09.2014

## Ergebnisvermerk

über die **2. Bürgerfragestunde** Fluglärm  
für den Flughafen Hamburg  
am 05.09.2014

Teilnehmer: Bürgerinnen und Bürger, Fluglärmschutzkommission (FLSK)

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

### Frage 1 (Herr Mosel, Lemsahl):

*1.1 Warum findet der vorgesehene Bahnwechsel um 22:00 Uhr nach der Bahnbenutzungsregel nicht regelmäßig statt, z. B. am 13.08.14?*

*1.2 Warum durften folgende Flugzeuge am 13.08.14 nach 23.00 Uhr landen:*

*Flugnummer AB 7633 aus Palma de Mallorca (Air Berlin) um 23:20 Uhr und Flugnummer EZY3402 aus Athen (EasyJet) um 23:40 Uhr?*

**AW 1.1 Deutsche Flugsicherung (DFS):** Am 13.08.14 herrschte ein Bodenwind aus 310 Grad mit 18 Knoten. Deshalb konnte der Bahnwechsel nicht vorgenommen werden und die Maschinen landeten auf Bahn 23.

**AW 1.2 Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB):** Nach der Verspätungsregelung sind unter bestimmten Voraussetzungen Landungen bis 24.00 Uhr erlaubt. Die nachgefragten Zeiten wurden Ankündigungen der Flughafengesellschaft Hamburg (FHG) aus dem Internet entnommen und waren tatsächlich aber nicht zutreffend. Die Maschine aus Palma landete tatsächlich um 23.01 Uhr und die Maschine aus Athen um 23.37 Uhr. Die Verspätung ergab sich aus einem unvermeidbaren Grund, nämlich der notwendigen Begleitung eines Passagiers durch das Deutsche Rote Kreuz, das nicht pünktlich zur Stelle sein konnte. Zu der Zeit, als Herr Mosel bereits vorab telefonisch nach dem Verspätungsgrund gefragt hatte, lag diese explizite Begründung bei der FLSB noch nicht vor.

**Frage 2 (Frau Hartl-Sorkin, Langenhorn):** *„...Fragen betreffend intensiver Dauerbeschallung: Dauerfluglärm, regelmäßig über 90 dB(A). Was rät die Kommission den Verantwortlichen, um hier eine effiziente Linderung zu erwirken und was rät sie mir und den vielen Betroffenen? Meine Nachbarn z.B. haben kleine Kinder, die doch auch mal draussen sein müssen!“*

**AW 2 FHG:** Die Gegend in Langenhorn, in der Frau Hartl-Sorkin lebt, ist der am stärksten durch Fluglärm belastete Bereich, der mit hohen Einzelpegeln von 80 - 90 dB(A) und von ca. 50 % der Landungen betroffen ist. Neben den Maßnahmen zum passiven Schallschutz nach den früheren freiwilligen Schallschutzprogrammen des Flughafens und dem heutigen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) werden keine weiteren Möglichkeiten zur Lärmminderung gesehen.

**Ergänzung FLSK-Mitglied:** Wenn die Bahn 33 mehr für Landungen geöffnet würde, ergäbe sich eine andere Verteilung des Lärms.

**Frage 3 (Herr Fischer, Lemsahl, Am Bronzehügel):** „Der Flugverkehr wird seit geraumer Zeit fächerartig über die gesamte Breite der Taglärmschutzzone geführt und damit fast ständig vom Landeleitstrahl (entweder 300m nordöstl. oder 300m südöstl. - Anflug Langenhorn) auf der Höhe Harksheider Straße abgewichen.“

1) Welche politischen, rechtlichen oder flugtechnischen Grundlagen sind dafür relevant? Sofern keine o.g. Vorgaben zwingend sind, ergeht folgende Anschlussfrage.

1.1) Liegt es der Entscheidung der DFS anheim, den Landeflugverkehr statt über gering besiedelte Flächen oder Gewerbegebiete auch vermehrt über verdichtete Wohngebiete zu führen, ohne dass hierfür zwingende Gründe der Flugsicherheit gegeben sind?

Wenn ja, Anschlussfrage:

1.2) Gibt es ggf. andere Aspekte, die es rechtfertigen, immer breitere Bevölkerungsteile im Alstertal mit gesundheitsschädlichem Fluglärm zu überziehen und diesen Schutz geringer zu gewichten?

1.3) Sollte meine Eingangsfeststellung zur Verkehrsführung angezweifelt werden (Verweis auf Stanly Track = untaugliches Mittel sowie keine Aufzeichnung von Einzelflugereignissen durch DFS) wäre die Frage von Belang, welche beweiskräftigen Aufzeichnungen zur tatsächlichen Flugverkehrsführung überhaupt existieren?

1.4) Um den Fluglärm näher zu verifizieren und subjektive Wahrnehmungen der Bewohner Am Bronzehügel auszuschließen, wird angefragt, ob eine mobile Fluglärm-Messstelle im Bereich bzw. auf dem Gelände des Hünengrabs auf Höhe Hausnummer 104 positioniert werden kann?“

**AW 3 DFS:** In der letzten Bürgerfragestunde wurde bereits erläutert, dass die Straße Am Bronzehügel etwa 4 nautische Meilen (NM) vom Flughafen entfernt liegt und sich das Flugzeug - bereits konfiguriert - in gerader Richtung zum Aufsetzpunkt im Endanflug befindet; es sind nur sehr geringe seitliche Abweichungen möglich.

**Ergänzung FHG:** Die Bevölkerung fühlt sich zunehmend durch Fluglärm belastet, jedoch findet bereits eine Verteilung auf 4 Bahnen statt. Die Frage ob eine Konzentration oder Verteilung des Lärms vorzuziehen ist, wird auch auf Bundesebene diskutiert und ist nicht abschließend zu beantworten. „Gesundheitsschädlicher“ Fluglärm ist im Alstertal bei durchschnittlichen Pegeln von 50 dB(A) nicht gegeben.

**Ergänzung BSU:** Die BSU als Beschwerdestelle bedient sich des Hilfsmittels der Stanly Tracks aus Überzeugung.

**Ergänzung DFS auf Nachfrage,** ob es eine bessere Methode als Stanly Tracks gäbe: Nein, es gibt nichts Besseres. Es werden die Originalflugspuren verwendet, Abweichungen betragen 200 m im Geradeausflug und 400 m in Kurvenflügen.

**Ergänzung FHG zu 3.1.4:** Es wird zugesagt, dort für einige Monate eine mobile Messstelle aufzustellen, aber gleichzeitig darauf hingewiesen, dass Starts und Landungen unterschiedliche Lärmauswirkungen haben. Die FHG bittet darum, dies bei Fragestellungen genau zu beachten.

**Frage 4 (Frau Wagner, Poppenbüttel):** „1. Was für Nachteile hat die vom Lärm betroffene Bevölkerung von den umfangreichen Neu- und Umbauarbeiten des Flughafens zu erwarten hinsichtlich Fluglärm und Straßenverkehrsbelastung in den flughafennahen Wohngebieten, denn es soll auf dem Vorfeld Platz geschaffen werden für die Möglichkeit, acht Großflugzeuge gleichzeitig abfertigen zu können? Denn dieses bedeutet, dass der Flughafen eine wesentliche Steigerung des Luftverkehrs erwartet, der sich zwangsläufig über den Hamburger Wohngebieten abspielen wird.“

2. Sind die Verantwortlichen sich klar darüber, dass diese Großflugzeuge in den Hamburger Wohngebieten im Flughafenumfeld deutlich lauter sind als alle anderen Maschinen, da die Einzelschallpegel über einer Stadt viel zu hoch sind? Wir Menschen hören nur die Einzelschallpegel, nicht aber die Dauerschallpegel, die in Diskussionen und Statistiken stets genannt werden. Die Einzelschallpegel in den Wohngebieten sind aber schon heute viel zu hoch und höchst schädlich.



3. Wo ist die Grenze dessen, was die Kommission für die Menschen als zumutbaren Fluglärm annimmt und was empfehlen Sie gegen dieses immer Mehr und immer Lauter?
4. Was gibt es für Pläne, die Überbelastung der Bahn 23 mit dem meisten Landeverkehr (über 50%) - das sind von 6 - 23 Uhr 17 Stunden Lärm – zu reduzieren? Eine zusätzliche Verschärfung der Belastung ist außerdem, dass um 22 Uhr die Bahn entgegen den Vorschriften des Luftfahrthandbuchs grundsätzlich nicht gewechselt wird.
5. Kann die Kommission vorschlagen, dass die ungerechte Belastung der Bahn 23 verringert wird durch eine gerechtere Verteilung der Flüge auf alle vier Bahnen?
6. Ist es möglich, die Bürgerfragestunde in Zukunft wegen der Berufstätigen auf den Abend zu verlegen?“

**AW 4 FHG:** Auch im Hinblick auf Großflugzeuge gilt es, den Unterschied zwischen Einzelschallpegel und Dauerschallpegel zu beachten. Gleichwohl ist noch keine Aussage über Emissionsänderungen nach der Renovierung des Vorfeldes 1 möglich. Bereits heute werden Großflugzeuge abgefertigt, der Anteil beträgt weniger als 4 %. Es ist zukünftig lediglich eine Position für den Typ A 380 vorgesehen. Eine Verschlechterung der Situation wird nicht erwartet, zumal neue große Flugzeuge nicht zwangsläufig lauter als gegenwärtig genutzte Maschinen sein müssen. Hinsichtlich des neuen Frachtzentrums sind nicht zusätzliche Frachtflieger und mehr Fluglärm zu erwarten sondern eher zusätzliche Lkw, da die Fracht über die Straße zu anderen Standorten gelangen soll.

**Ergänzung FLSK-Mitglied:** Da der Umbau die Organisation und Effektivität verbessern soll, könnte doch zusätzlicher Flugverkehr angezogen werden. Deshalb hätte in der Umweltverträglichkeitsprüfung eine prognostizierte Auswirkung auf den Fluglärm berücksichtigt werden sollen. Es wird die grundsätzliche Verteilung auf vier Flugbahnen empfohlen sowie eine neue abendliche Regelung, die den Betrieb bis 22.00 Uhr vorsieht und generelle Ausnahmen ab 22.00 Uhr sowie Einzelausnahmegenehmigungen ab 23.00 Uhr.

**Ergänzung FLSK-Mitglied:** Da der Flughafen in der Stadt liegt, ist der Lärm kaum besser zu verteilen. Ziel muss es sein, mehr Zufriedenheit für alle Betroffenen zu erreichen, indem man für dieses schwierige Problem gemeinsame Regelungen findet.

**Ergänzung FLSK-Mitglied:** Der Flugverkehr soll nicht anders verteilt sondern reduziert werden. Dafür kann jedoch die FLSK nicht sorgen.

**Ergänzung FHG:** Eine Reduzierung des Flugverkehrs ist problematisch, aber bei der Reduzierung des Fluglärms wurde in den letzten 20 Jahren viel erreicht, da deutlich mehr leisere Flugzeugmuster eingesetzt werden.

**Ergänzung DFS:** Die Bahnbenutzungsregelung obliegt der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen (BWVI), aber Windrichtung und -stärke müssen berücksichtigt werden. Daher wird die Bahn 23 zu mehr als 50 % für Landungen genutzt.

**Ergänzung BWVI:** Die Bahnbenutzungsregeln sind und bleiben gültig.

**Ergänzung Vorsitzender zu Frage 4.6:** Über eine mögliche Terminverschiebung soll erst nach Ablauf der einjährigen Probephase der Bürgerfragestunde entschieden werden. Bisher ist eine gute Beteiligung feststellbar.

Da der Fragesteller 5, Herr Schubert aus Barmbek-Süd nicht anwesend ist (und auch kein Vertreter für ihn), werden seine Fragen von der BSU im direkten Dialog beantwortet werden.

**Frage 6 (Herr Köpcke, Langenhorn):** „In Ergänzung zu meinem Schreiben vom 23.04.2014 habe ich noch folgende Frage. Warum gehen die meisten Flugzeuge im steilen Winkel beim Start nach oben aber einige andere Flugzeuge kommen beim Start nicht richtig hoch, haben also einen minimal Winkel, und machen deshalb sehr viel Lärm? Warum starten nicht alle Flugzeuge im steilen Winkel? Dann wäre die Belastung wesentlich geringer. Uns hier in Fuhlsbüttel-Nord und Langenhorn betrifft es besonders stark, wenn in Richtung Nord-Ost gestartet wird. Die Nord-Ost Landebahn und z. Teil auch Startbahn befindet sich 500 – 600 m entfernt von meinem Grundstück. Meine Beschwerde über zuviel Fluglärm beschränkt sich deshalb hauptsächlich über die windbedingten Starts Nord-Ost bei Ostwind und Windstille oder aus technischen Gründen (Überholung der Flugbahnen). Über ein Drittel dieser Starts hinterlassen einen starken knallenden Lärm-Teppich auf Haushöhe. Dieses gute Drittel der startenden Flugzeuge hält die Startbahn nicht ein, sondern weicht nach



*rechts nach Osten ab (200- 600 m) schon auf Höhe Flughafenstraßenbrücke über die Orts-umgehung. Die von Frau Schierhorn gemachten Angaben bezweifle ich. Sie sagte bei der letzten Besprechung die Flugzeuge würden nur ca. 100 m von der Flugbahn abweichen und dann 7 nautische Meilen geradeaus fliegen. Wenn unsere Häuser 600 m von der Start- und Landebahn Nord-Ost entfernt sind und die Flugzeuge über unsere Häuser im Ring starten stimmt die Angabe von Frau Schierhorn einfach nicht. Bei Ostwind jedenfalls wird stark abgewichen. Dies stellte ich 02.08., am 03.09. und am 04.09.2014 fest. Meine seit Jahren gemachten Beschwerden beim Lärmschutzbeauftragten haben keine Wirkungen gezeigt und keine Verbesserungen der Lärmbelastungen für uns bei Starts Nord-Ost gebracht. Es ist für uns Anwohner ein großer Unterschied ob die Flugbahn Nord-Ost eingehalten wird, oder ob dieses Drittel der Flugzeuge 200 – 500 m nach rechts in Richtung Osten auf der Höhe Flughafenstrassenbrücke bereits abweichen. Manchmal fliegen beim Start die Flugzeuge direkt über unser Häuser „Im Ring“. Viele Flugzeuge kommen nicht richtig hoch und sind für uns besonders lautstark beim Start, wie vorher schon beschrieben. Am 05. September 2014 werde ich beim Treffen der Lärmschutzkommission zugegen sein, und bitte diese Themen noch mal aufzugreifen.“*

**AW 6 BSU:** Steigwinkel beim Start sind nicht verbindlich vorgeschrieben. Grundsätzlich werden Starts von der Intersection, die eine zusätzliche Lärmbelastung in Langenhorn bewirken könnten, jedoch kritisch gesehen. Die Stanly Tracks sind ein geeignetes Mittel, um zu beweisen, dass keine Abweichungen von den vorgeschriebenen Abflugrouten stattfinden, obwohl es vom Boden aus gesehen, manchmal so scheinen mag.

**Ergänzung DFS:** Es gibt in Hamburg keinen verbindlich vorgeschriebenen Steigwinkel. Die Performance und das Gewicht des Flugzeugs sind maßgeblich.

**Ergänzung Pilot:** Der Steigwinkel beim Start richtet sich insbesondere nach dem Flugzeugtyp, der Beladung und dem Wetter. Ein anderer Aspekt ist der gesetzlich vorgegebene Minimumsteigwinkel bei der Zulassung der Maschinen, der für jedes Flugzeug individuell berechnet wird. Starts von der Intersection werden wegen der Zeitersparnis gern durchgeführt, haben aber keine Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung, weil sie nur für kleine, leichte Maschinen geeignet sind.

**Frage 7 (Herr und Frau Wagner, Hummelsbüttel, Kuhlenwisch 4): Doppelbelastung durch Fluglärm: 7.1 Fluglärm Fuhlsbüttel: Bitte um finanzielle Unterstützung zum Einbau von Lärmschutzfenstern und 7.2 Fluglärm Finkenwerder: Starker Fluglärm durchs Tests der Notstromaggregate beim Anflug auf Finkenwerder (Airbus).**

**AW 7 FHG:** 7.1 Da sich das Grundstück nicht in einer Schutzzone des Lärmschutzbereichs nach §4 FluglärmG befindet, können keine Aufwendungen für baulichen Schallschutz erstattet werden. 7.2: Das Notstromaggregat Ram-Air-Turbine (RAT) gewinnt aus dem Fahrtwind mechanische Energie und muss zwingend im Anflug auf Finkenwerder getestet werden, weil dort die technischen Voraussetzungen für möglicherweise notwendige Reparaturen vorhanden sind. Dass das starke, heulende Geräusch, das die RAT verursacht, beim Endanflug auf Bahn 23 in Finkenwerder abrupt auftritt, ist nicht zu ändern. Es ist technisch nicht möglich, die RAT während des Fluges wieder einzufahren. Die Frage, ob es andere Möglichkeiten zur Erprobung des Notstromaggregats gibt, soll von den zuständigen Stellen untersucht werden.

Der Vorsitzende schließt die Fragestunde um 11.15 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Harald Rösler