

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / BF1

16.06.2014

## Ergebnisvermerk

über die **1. Bürgerfragestunde** Fluglärm  
für den Flughafen Hamburg  
am 13.06.2014

Teilnehmer: Bürgerinnen und Bürger, Fluglärmschutzkommission (FLSK)

Der Vorsitzende der FLSK begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Fragestunde, indem er die geplante Vorgehensweise, die Rechtsgrundlagen sowie die Funktion und Zusammensetzung der FLSK erläutert (<http://www.hamburg.de/fluglaermschutzkommission/>). Außerdem holt er die Zustimmung zu Aufzeichnungen durch Presse, Funk und Fernsehen ein und klärt, wer nicht im Bild erscheinen möchte. Anschließend werden die Fragen in der Reihenfolge des Eingangs bei der Geschäftsstelle von den jeweils durch den Vorsitzenden dazu gebeten Experten beantwortet.

**Frage 1 (Herr Saleskat, Quickborn, Rathausstieg 3):** Wie ist die heutige Bahnbenutzungsregelung begründet?

**AW 1 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI):** Grundlage für die in den 1960er Jahren getroffene Regelung war die Überlegung, dass möglichst wenige Menschen durch Fluglärm belastet werden sollen und damit die Flugbewegungen hauptsächlich über den weniger besiedelten Nordwesten und nicht über die Hamburger Innenstadt geführt werden sollten.

<http://www.hamburg.de/bahnbenutzung-start/1720514/bahnbenutzung-start.html>

Dies wird erreicht durch die Anwendung der Bahnbenutzungsregeln.

<http://www.hamburg.de/contentblob/143640/data/bahnbenutzungsregeln.pdf>

Positiv rechtlich unterstützt wird das Verfahren durch die seit 2002 gültige Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm – Umgebungslärmrichtlinie (ULR). Eine unterschiedliche Gewichtung oder Bewertung der Betroffenen, die der Bevölkerung in Hamburg mehr Anrecht auf Schutz zuwies, ist nicht beabsichtigt, Kriterium ist allein die Anzahl der Betroffenen.

**Ergänzung Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF):** Das Prinzip der Verteilung des Lärms nach Besiedlungsdichte wird nicht konsequent verfolgt, da 30.000 Betroffenen in Alsterdorf 23.000 Betroffene in Niendorf gegenüberstehen. Bei der Bahnbenutzungsregel werden also vorrangig die beiden Richtungen mit den wenigsten und meisten Betroffenen berücksichtigt.

**Frage 2 (Herr Köpcke, Fuhlsbüttel-Nord):** ...Außerdem kann ich auch nicht verstehen, warum beim Landeanflug gerade der große Emirates-Flieger über der Flughafenstraßenbrücke wieder durchstarten muss. Warum wird dem Piloten nicht früher der Befehl zum Durchstarten gegeben?...

...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 unsere Häuser „Im Ring“. Viele Flugzeuge kommen nicht richtig hoch und sind für uns besonders lautstark beim Start, wie vorher schon beschrieben. ...

**AW 2 TUIfly - Stationskapitän:** Wenn die für die sichere Landung maßgeblichen Parameter, wie z. B. Geschwindigkeit, vertikales Sinken der Maschine, Ausrichtung zur Landebahn nicht korrekt zutreffen, muss aus Sicherheitsgründen durchgestartet werden, unabhängig von der Entfernung zum Aufsetzpunkt. In den meisten Fällen sind die Gründe wetterbedingt. Ebenso sind spezifische Wetterereignisse, wie z. B. sommerliche Wärmegewitter im Umland, die umflogen werden müssen, der Grund für geringfügige Abweichungen von den vorgeschriebenen Abflugstrecken. Dies geschieht nur aus Sicherheitsgründen, da sich die Piloten der Fluglärmbelastung für die Umgebung bewusst sind und sie verantwortungsvoll damit umgehen.

**Nachfrage:** Warum kommt ein Drittel der Maschinen nicht so schnell hoch wie die übrigen?

**AW Deutsche Flugsicherung (DFS):** In Hamburg ist der Abflug ab Bahnmitte nicht erlaubt. Auf die Steiggeschwindigkeit hat die DFS keinen Einfluss, weil sie vom jeweiligen Flugzeugmuster und auch der Beladung abhängig ist. Beim Start Richtung 05 (Langenhorn) fliegt jedes Flugzeug grundsätzlich zunächst 7 km nach Nordosten und würde nur im Ausnahmefall (starke Gewitter im Umland) früher abkurven. Dies betrifft jedoch nicht ein Drittel der Flüge. Die DFS bietet an, beobachtete Einzelfälle bei ihr zu melden, damit sie überprüft werden können.

**Frage 3 (Frau Hartl-Sorkin, in Vertretung für Frau Bandelow, Poppenbüttel, Am Bronzehügel 60):** ...Wohngrundstück Am Bronzehügel 60 liegt ca. 6 KM Luftlinie (ca.3,3 NM) vom Aufsetzpunkt der Landebahn 23 entfernt. Es liegt unmittelbar außerhalb, an der Grenze zur Lärmschutzzone 2. Hier sollte der Fluglärm nicht mehr als max. 60 dB sein. Bis vor etwa 2 Jahren fanden die Flugbewegungen mittig dieser Lärmschutzzone statt. Heute müssen wir feststellen, dass landende Flugzeuge direkt über unser Grundstück in die Lärmschutzzone einfliegen und startende Maschinen die Lärmschutzzone, in Höhe unseres Grundstücks, diese bereits wieder verlassen. Die Lärmbelastung liegt dadurch über den 60 dB (etwa bei 70-75 dB).

1. Warum fliegen die Flugzeuge nicht mittig in der Lärmschutzzone? (Nur dann macht sie Sinn)
2. Wurde der Anflugwinkel zur Bahn 23 in den letzten Jahren verändert? Wenn ja, warum und wer hat es veranlasst?
3. Warum dürfen die Flugzeuge seitlich, erst bei 3,3 NM, in die Lärmschutzzone einfliegen und ausfliegen?
4. Warum steht die Messstelle 13 in Poppenbüttel nicht dort, wo die Hauptlast der Flugbewegungen tatsächlich stattfindet?
5. Hat die Lärmschutzzone 2 überhaupt eine rechtliche Grundlage oder kann die DFS sie nach Belieben ignorieren?

**AW 3.1 DFS:** Die Lärmschutzzonen nach Fluglärm-Schutz-Gesetz stehen nicht in direktem Zusammenhang mit den Abflugrouten. Die letzten 18 km vor der Landung fliegen die Maschinen in gerader Richtung auf den Aufsetzpunkt zu und weichen höchstens minimal (weniger als 100 m) seitlich ab.

**Ergänzung Flughafengesellschaft Hamburg (FHG):** Berechnungen von Abweichungen von Wohnstandorten im Hinblick auf die Mittellinie der Lärmschutzzonen sind von der FHG nicht zu leisten.

**Ergänzung BSU:** Zur Feststellung der Fragestellerin, sie sei mit 70 dB belastet, während die Karten der Fluglärm-Schutzzonen niedrigere Werte ausweisen, ist zu beachten, dass darin



Dauerschallpegel und somit gemittelte Werte angegeben sind, die auch Ruhephasen berücksichtigen. Daher sind sie erheblich niedriger als Einzelereignisse von Überflügen.

**AW 3.2 DFS:** Der Anflugwinkel zur Bahn 23 wurde in den letzten Jahren nicht verändert.

**AW 3.3 FHG:** Es gibt keinen seitlichen Einflugwinkel.

**Ergänzung TUIfly – Stationskapitän:** In einer Entfernung von 15 – 20 km vom Flughafen fliegen die Maschinen bereits auf dem Leitstrahl zum Endanflug. Nur bei gutem Wetter ist in Abstimmung mit der DFS Sichtanflug möglich aus einer Höhe von mindestens 2000 Fuß (ca. 700 m) und 6 NM (ca. 10 km) Entfernung. Stetes Eindrehen findet nicht statt, ist in den Flugbetriebshandbüchern der Airlines nicht erlaubt und würde Strafen nach sich ziehen.

**Ergänzung DFS:** Es wird bestätigt, dass Flugzeuge nicht kürzer als 4 NM eindrehen, auch nicht im Ausnahmefall. Minimale Abweichungen durch Wind sind unvermeidbar, d. h., dass der Pilot 50 – 60 m Spielraum zum Ausgleichen zur Verfügung hat.

**Ergänzung FLSK-Mitglied:** Berichtet über mehrmalige Ausnahmefälle im Jahr bei Quickborn.

**Ergänzung FLSK-Mitglied:** Es ist möglich, die Flugspuren mit Hilfe der Stanly Tracks

[http://www.dfs.de/dfs\\_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Flugverl%C3%A4ufe%20online/Hamburg/](http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Flugverl%C3%A4ufe%20online/Hamburg/) zu überprüfen, um subjektives Empfinden auszuschließen.

**AW 3.4 FHG:** Die Messstelle 13 (Poppenbüttel, Alfred-Jahnke-Ring) liegt in dem Bereich von ca. 52 % aller Anflüge und wird direkt überflogen. Für den südwestlichen Rand Poppenbüttels wird ein Zuschlag von +3 dB gerechnet, woraus sich am Kiwittredder etwa 59 dB(A) ergeben. Dies ist im Onlinedienst des Flughafens bereits veröffentlicht und soll auch im nächsten Fluglärmreport erscheinen. Diese Angabe von zwei Messstellenwerten für Poppenbüttel beendet die jahrelange Debatte um die Verlegung der Messstelle 13.

**Ergänzung Bürger:** Die Werte wurden im Fluglärmreport 27 noch nicht veröffentlicht, daher wird von der Verlegung der Messstelle ausgegangen. Die Messstelle wird nicht überflogen sondern liegt ca. 330 m neben der Anfluglinie, während das hoch belastete Gebiet Kiwittredder etwa 800 m entfernt ist.

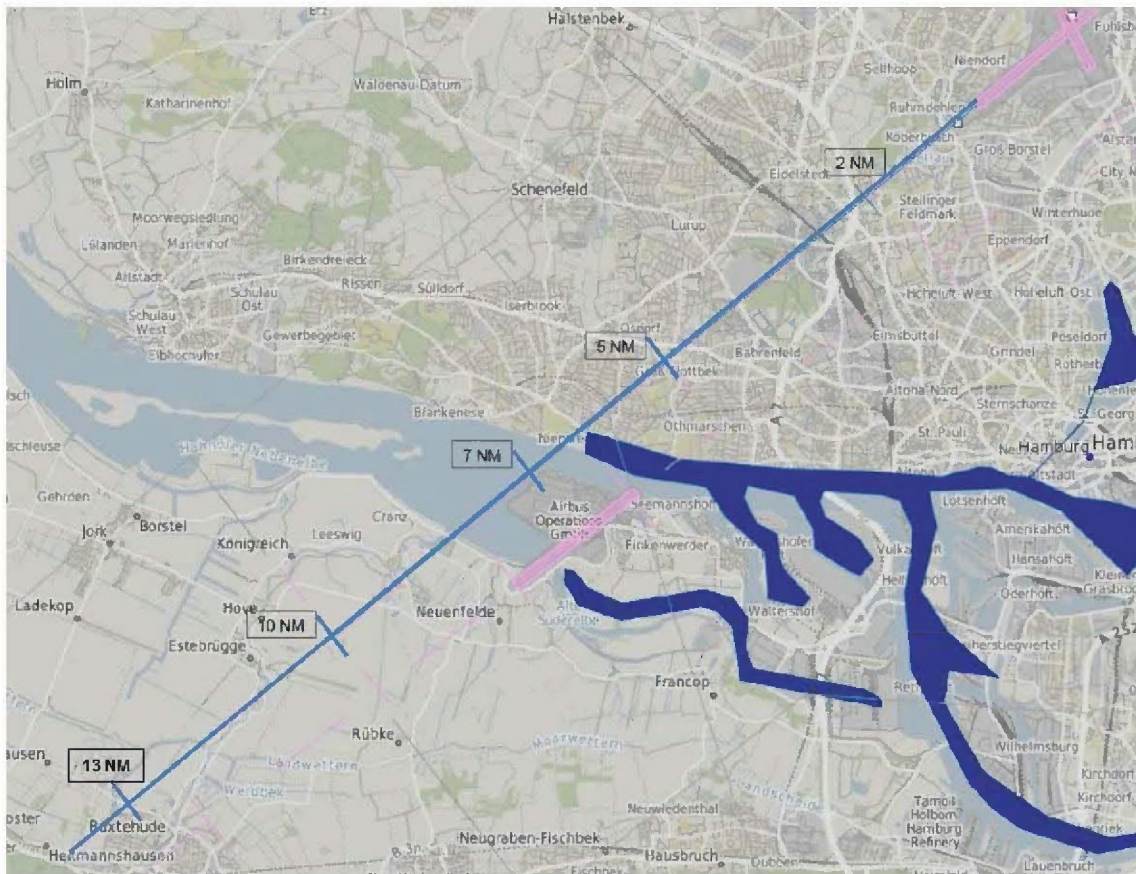
**AW 3.5 FLB:** Die Rechtsgrundlage für die Lärmschutzzonen ist das Fluglärmgesetz von 2007 [http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/flul\\_rmg/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/flul_rmg/gesamt.pdf) Regeln und Vorgaben für die DFS sind darin nicht enthalten.

**Frage 4 (Herr Köpp, Buxtehude):** ...Ich wohne in Buxtehude und möchte gerne wissen, warum landende Flugzeuge bei Ostwindwetterlagen ausgerechnet das Stadtgebiet (40.000 Ew.) überfliegen müssen, um auf den Landepfad einzuschwenken.

Warum geht das nicht hinter Buxtehude?

**AW DFS (zu Protokoll):** Die Festlegung der Start- und Landerichtung erfolgt grundsätzlich durch die DFS. Dies geschieht anhand diverser Parameter; der wichtigste ist der Wind. Flugzeuge starten und landen grundsätzlich gegen den Wind. Als Betriebspiste wird also grundsätzlich diejenige Piste gewählt, deren Verlauf sich der Windrichtung am stärksten nähert. Die genannten Landungen auf Piste 05, die über Buxtehude anfliegen, sind also in der Regel durch die Wetterlage begründet.

Buxtehude ist 13 nautische Meilen (24km) vom Aufsetzpunkt der Landebahn 05 entfernt und liegt genau auf der verlängerten Anfluggrundlinie.



An allen großen Verkehrsflughäfen werden anfliegende Maschinen ab einer bestimmten Position und Flughöhe von den Fluglotsen direkt zu den Leitstrahlen des Instrumentenlandesystems (ILS) geführt. Die Luftverkehrsordnung (LuftVO) ermächtigt die Lotsen, den Flugverlauf - insbesondere den Flugweg und die Flughöhe - individuell festzulegen. Die anfliegenden Maschinen müssen nach gesetzlich vorgegebenen Kriterien gestaffelt werden. Dies geschieht horizontal (Mindestabstände hintereinander), vertikal (Mindestabstand übereinander) und mittels Anweisung, bestimmte Geschwindigkeiten zu fliegen. Im so genannten Eindrehbereich ist es dann die Aufgabe des verantwortlichen Lotsen, die Flugzeuge störungsfrei und geordnet auf das Instrumentenlandesystem zu führen. Dieser letzte Teil des Anfluges findet auf einer geraden Linie, dem sogenannten Endanflug (Final Approach), statt.

Grundsätzlich soll der Endanflug 10 NM betragen. In Hamburg erlauben die örtlichen Regelungen auch ein kürzeres Eindrehen auf den Endanflug. Seit dem letzten Jahr hat die DFS sich dazu verpflichtet, dass der Endanflug für ILS-Anflüge nicht kürzer als 7 NM ist. Um ihrem gesetzlichen Auftrag gem. § 27c Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), den Flugverkehr sicher geordnet und flüssig abzuwickeln, nachzukommen, nutzen die Fluglotsen den zur Verfügung stehenden Luftraum, um die Luftfahrzeuge gestaffelt auf den Endanflug zu führen. Dadurch ergibt sich eine gewisse Streuung des Verkehrs, so dass einige Anflüge früher, einige in größerer Entfernung eingefädelt werden.





**Frage 5 (Herr Möller, Nienstedten, Christian-August-Weg):** Besteht die Möglichkeit, die Landeanflüge mehr über die benachbarten Stadtteile aufzufächern, damit nicht nur immer Nienstedten betroffen ist?

**AW 5 BWVI:** Es wird auf die Bahnbenutzungsregeln verwiesen, vgl. AW 1.

**Ergänzung DFS:** Wenn ein Bürger in 6 NM (11 km) Entfernung zum Endanflug Bahn 05 wohnt, liegt sein Haus genau unter der Einflugschneise und es gibt keine Ausweichmöglichkeit.

**Frage 6 (Frau Wagner, Poppenbüttel):**

**6.1: Tagesrandzeit**

Warum wird die Tagesrandzeit, bei der sich die meisten Menschen in ihren Wohnungen befinden, grundsätzlich nicht beachtet? Wieso kommt es beinahe täglich von 21:00 Uhr bis 23:00 Uhr zu einer regelrechten rush hour, bei der kein Mensch zur Ruhe kommt? Und warum wird für Landungen zwischen 22 und 23 Uhr die Regel nicht angewendet, über wenig besiedelte Gebiete zu fliegen?

**AW 6.1 DFS:** Zwischen 21.00 und 23.00 Uhr kehren die Flugzeuge zu ihrem Heimatflughafen zurück. Dabei geben die Bahnbenutzungsregeln die Bahnverteilung vor, von der nur aus Sicherheitsgründen abgewichen werden darf. In erster Linie ist dafür der Wind maßgeblich, z. B. sind mehr als 5 Knoten Rückenwind ein Ausschlussgrund für eine Bahn und führt dazu, dass eine andere Landebahn gewählt werden muss.



## 6.2 Entzerrung

Warum werden bei besonders belasteten Gebieten während der Tageszeit auf Grund des ständigen Landens - alle 1 1/2 bis 2 Minuten - nicht Entzerrungsmaßnahmen angeordnet in Form einer gerechteren Verteilung auf mehrere Bahnen?

**AW 6.2 DFS:** Eine Entzerrung im zeitlichen Takt kann nicht vorgegeben werden, weil die Bahnbenutzungsregeln anzuwenden sind.

**Ergänzung FLSK-Mitglied:** Bereits in den 1990er Jahren war die Entzerrung besonders in den Tagesrandzeiten gefordert worden, konnte aber bisher nicht erreicht werden. Es bleibt Aufgabe der FLSK diese Problematik weiter zu verfolgen.

## 6.3 Billig Airlines

Warum werden in dieser angespannten Großstadtsituation auch noch Billig Airlines eingesetzt, die den Flugverkehr zusätzlich erhöhen?

**AW 6.3 FHG:** Die so genannten „Low Coster“, z. B. Easy Jet oder Air Berlin haben andere Konzepte als die herkömmlichen Fluggesellschaften und damit z. B. Lufthansa zum Teil verdrängt. Da sie aber gleiche Maschinen haben, gleiche Bedingungen und Gebühren gelten, gibt es für die FHG keinen Grund zur Ablehnung, wenn sich Gesellschaften im Konkurrenzkampf behaupten.

## 6.4 Gerechtigkeit

Wie können wir zu einer überzeugenden Gerechtigkeit in Hamburg kommen bei der zur Zeit bestehenden Selektion von drei Start- und Landebahnen bei Nichtnutzung der vierten Bahn? Können Flüge ausgelagert werden auf andere Flughäfen, damit ein vollwertiger Ersatz für die Alsterdorfer Bahn geschaffen wird?

**AW 6.4 BWVI:** Es gelten die Bahnbenutzungsregeln (vgl. Antwort zu Frage 1).

**Nachfrage/Anregung:** Wenn es rechtlich keine andere Möglichkeit gibt, braucht es eine „gute Idee“, um für Gerechtigkeit zu sorgen. Wie kann durch Umdenken ermöglicht werden, dass nicht nur drei sondern alle vier Bahnen genutzt werden?

**Ergänzung FLSK-Mitglied:** Es gibt aktuell das Norddeutsche Luftverkehrskonzept

<http://www.schleswig-hol->

[stein.de/MWAVT/DE/Service/Presse/PI/PDF/2013/130826\\_Luftverkehrskonzept\\_blob=publicationFile.pdf](http://www.schleswig-holstein.de/MWAVT/DE/Service/Presse/PI/PDF/2013/130826_Luftverkehrskonzept_blob=publicationFile.pdf) und es sollte überlegt werden Flüge an andere Flughäfen zu verlagern.

**Ergänzung Vorsitzender:** Diese Diskussion wird bereits auch auf Bundesebene geführt

<http://www.bdl.aero/download/1118/vorschlaege-des-bdl-fur-ein-luftverkehrskonzept-fur-deutschland.pdf> und muss in Berlin mit entschieden werden.

**Frage 7 (Herr Tome, Klein Borstel):** ...Weshalb ist seit nun 3¼ Jahren Klein Borstel die Flugzielscheibe Hamburgs 6 lärmende Flugrouten, davon 5 auf engstem Raum über Klein Borstel !... Weshalb diese Konzentration von 6 lärmenden Flugrouten auf engstem Raum ?????

**AW 7 DFS:** Von den festgelegten An- und Abflugrouten führt keine „Flugroute“ über Klein Borstel. Allerdings können Flugzeuge in Höhen über 5000 Fuß Klein Borstel überfliegen. Es wird eine genauere Einzelfallprüfung an konkreten Beispielen angeboten.

**Ergänzung BSU:** Es wird auf den Landeverkehr zur Anflugrichtung Quickborn in 1200 m Höhe hingewiesen und auf die Gepflogenheit der DFS Flugzeuge von den festgelegten Abflugrouten in der vorgeschriebenen Höhe von 5000 Fuß zu entlassen, so dass diese auf der Höhe von Tangstedt wenden und quer über die Stadt fliegen – allerdings in größerer Höhe. So könnten sich „inoffizielle Flugrouten“ in Höhe von über 2000 m ergeben. Dies ist rechtmäßig, da der Luftraum frei zur Benutzung ist.

**Ergänzung FLSK-Mitglied:** An dieser Frage wird deutlich, dass Fluglärm nicht nur mit dem Flughafen Hamburg in Fuhlsbüttel zusammenhängt sondern auch andere Faktoren eine Rolle spielen, wie z. B der Airbusverkehr und eine Hubschrauberhauptflugrichtung von und zum Klinikum-Nord / AK Heidberg. Hoffnung gibt die ULR, die zum Ziel hat, die Lärmauswirkungen auf den Bürger zu berücksichtigen und zu vermindern.

**Nachfrage:** Wie ist es möglich, dass über Klein Borstel gestartet und längs dem Alsterwanderweg geflogen wird?

**AW DFS:** Ein Start im Nahbereich auf Bahn 05 ist dabei auszuschließen, es kann sich nur um Überflüge in größerer Höhe handeln.

**Ergänzung FLSK-Mitglied:** Es wird nochmals empfohlen, mittels der Stanly Tracks (vgl. AW 3.3) das subjektive Empfinden mit den aufgezeichneten Flugspuren zu überprüfen.

Der Vorsitzende teilt mit, dass die vorgesehene Verlängerungszeit der Fragestunde bereits überschritten ist und kündigt an, dass die übrigen Fragen in der nächsten Bürgerfragestunde behandelt werden sollen. Er schließt die Fragestunde um 11.30 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Harald Rösler