

Projekt	Fluglärmenschutzkommission (FLSK) vor Ort
Gegenstand	Kurzbericht
Datum	25.06.2019 von 18:00 bis 21:00 Uhr
Ort	Artur-Grenz-Saal (Comenius-Schule), Am Freibad 7, 25451 Quickborn
Teilnehmer	<ul style="list-style-type: none"> • Gebhard Kraft, Vorsitz der Fluglärmenschutzkommission (FLSK) • Axel Schmidt, Flughafengesellschaft (FHG) • Thomas Köppl, Bürgermeister der Stadt Quickborn • Bernhard Brummund, Bürgermeister der Gemeinde Hasloh • Dr. Judith Reuter, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Hamburg • Dr. Uwe Schacht, Behörde für Umwelt und Energie Hamburg (BUE) • ca. 120 Bürgerinnen und Bürger • Daniel Luchterhandt, Büro Luchterhandt (Moderation), Isabell Bartosch, Büro Luchterhandt (Protokoll)

FLSK vor Ort Kurzbericht

Die Veranstaltung „FLSK vor Ort“ in Quickborn am 25.06.2019 war die sechste Veranstaltung ihrer Art und diente der Information und dem Austausch der verschiedenen Positionen aller Beteiligten zum Thema Fluglärm rund um den Hamburger Flughafen. Die FLSK hat betroffene und interessierte Bürgerinnen und Bürger dazu eingeladen, in einen gemeinsamen Dialog über die aktuelle Situation zum Thema Fluglärm insbesondere im Raum Quickborn zu treten.

Verlauf der Veranstaltung

Nach der Begrüßung durch Herrn Köppl, Bürgermeister der Stadt Quickborn, erläutert der stellvertretende Vorsitzende der Fluglärmenschutzkommission (FLSK), Herr Kraft, die Aufgabe der Kommission und stellt die anwesenden Mitglieder der Fluglärmenschutzkommission vor. Anschließend erklärt Herr Luchterhandt als Moderator der Veranstaltung Ablauf und Regeln der Veranstaltung.

Einführung

Zunächst führt Herr Dr. Schacht in Vertretung für die erkrankte Fluglärmenschutzbeauftragte, Frau Dr. Pieroh-Joußen, in die Hintergründe und aktuelle Fluglärmsituation insgesamt ein und erläutert in dem Zusammenhang die seit 1967 gültigen Bahnbenutzungsregeln unter besonderer Berücksichtigung des Raums Quickborn. Er geht insbesondere auf die Nachtflugbewegungen ein, die 2018 einen Rekordwert erreicht hätten, hauptsächlich in der Zeit zwischen 22.00 und 23.00 Uhr. Aber auch die Anzahl der Verspätungen 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 nennen.

Fragen- und Diskussionsteil

Es wird die Frage gestellt, inwieweit der Kreis Pinneberg betroffen sei. Vertreter der FLSK erläutern, dass der Kreis Pinneberg stark betroffen sei, weshalb vor einem Jahr in Hasloh die FLSK mit einer vergleichbaren Veranstaltung vor Ort gewesen sei.

Die Frage, warum besonders viele Flüge in der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr verkehrten, wird durch die FLSK mit einer gerade zu dieser Zeit sehr großen Nachfrage begründet, weshalb sich die Flüge in dieser Stunde konzentrierten.

Durch Daten aus dem Internet ergeben sich für einen Tag zwischen 21:00 und 22:00 Uhr 19 geplante Landungen, zwischen 21:00 Uhr und 23:00 Uhr 20 geplante Landungen und um 22:05 sechs geplant Landungen. Auf die sich daraus ergebende Frage nach den Kapazitäten des Flughafens insgesamt stellt Herr Schmidt von der Flughafengesellschaft dar, dass es sich bei dem Hamburger Flughafen um einen vollkoordinierten Flughafen mit Stundeneckwerten von 48 Starts und Landungen über den Tag verteilt handele. Die Zeitfenster der An- und Abflüge werden dabei vom Flugplankoordinator in Frankfurt vergeben und von dort aus verteilt. Dabei wird in der Regel immer ein Sicherheitsabstand von ein bis eineinhalb Minuten bei den Landungen eingehalten, da Mindestabstände von aufeinander folgenden Flugzeugen eingehalten werden müssen.

Auf die von Herrn Dr. Schacht genannten, inzwischen eingestellten Fluglärmschutzprogramme angesprochen, erläutert Herr Schmidt, dass es ein weitergeführtes Lärmschutzprogramm bis 2022 gebe, das sog. „Schallschutzprogramm 8“, welches für den Bereich Quickborn jedoch ausgelaufen sei. Norderstedt indessen hat beispielsweise weitere Programme (Schallschutzprogramme 8+ und 8++) auf den Weg gebracht. Diese zusätzlichen Programme beteiligen sowohl die Kommune als auch den Eigentümer an den Kosten.

Aus den Erläuterungen zur Verteilung der Richtungen für Landungen und Starts ergibt sich die Frage, warum diese bezogen auf ihre Richtung ungleich verteilt seien. Herr Dr. Schacht erläutert, dass sich diese Verteilung durch die Bahnbenutzungsregeln ergebe. Dabei spiele das Ziel eine große Rolle, die Zahl der betroffenen Bürgerinnen und Bürger möglichst gering zu halten. Eine Abwicklung der Flüge über dicht besiedelte Bereiche, wie Barmbek oder Hamm, würden dem widersprechen. Es werde daher versucht, den Lärm bestmöglich zu bündeln. (Konzentration der Abflüge auf einer „Idealroute“).

Ein Bürger äußert seine Verwunderung darüber, dass es einen Abflug südlich von Quickborn, von dem er selbst betroffen gewesen sei, gegeben habe, obwohl laut verfügbarer Informationen es zu dieser Zeit aber keinen Abflug gebe. Ein anderer Bürger berichtet ergänzend, dass die abgebildete Flugroute eines von ihm beobachteten Fluges nicht der Flugroute in der Realität entsprochen habe und an vielen Tagen generell von der geplanten Route abgewichen werde. Auch seien die Flugschneisen viel breiter als dargestellt und würden nicht eingehalten werden. Herr Dr. Schacht erläutert, dass aufgrund von Schlechtwetterlagen von der Route abgewichen werden kann. Einzelne Flüge können so also von der gezeigten Route abweichen, regelmäßig sei dies aber nicht der Fall. Die gezeigte Grafik der Flugrouten könne durch die Wahrnehmung in der Realität (Betrachtungswinkel) anders wirken, als es die Planzeichnung, die auf GPS-Daten basiert und automatisch erzeugt wird, darstellt.

Aus der Beobachtung, dass trotz Nachtflugverbots ab 0 Uhr gelegentlich doch Flugbewegungen durchgeführt werden, ergibt sich die Frage, auf welcher Grundlage die Entscheidungen getroffen werden, diese Flüge zur Landung in Hamburg zuzulassen. Es wird erläutert, dass es sich stets um eine spezifische Ermessensentscheidung und Einzelfallbetrachtung des diensthabenden Mitarbeiters der BUE (FLSB) handele. Beim angesprochenen Fall der Emirates-Maschine wurde die Entscheidung zugunsten eines Starts getroffen, weil am Standort nicht hinreichend Hotelbetten zur Verfügung gestanden hätten.

Mit Blick auf die Abbildung der Anflugroute soll erläutert werden, warum diese genau über diesem Ort geführt werde. Diese lange lineare Anflugroute liege in der Zeit begründet, die benötigt werde, um das Flugzeug für die Landung zu konfigurieren. In der Regel sei dafür eine Anfluglänge von mindestens sieben nautischen Meilen erforderlich.

Auf die Frage, wie die zukünftige Planung des Flughafens aussehe, erläutert Herr Schmidt von der Flughafengesellschaft, dass der Flughafen in Hamburg eine wichtige Rolle als Flughafen des Nordens innehave. Die gesamten Flugbewegungen seien dabei Schwankungen unterworfen, wobei die Passagierzahl insgesamt gestiegen sei und laut Prognosen weiter moderat steigen werde. Dabei müsse man zwischen Passagierzahl und Flugbewegungen differenzieren. Konkret gebe es ein Terminalentwicklungskonzept für den Flughafen, welches eine Ertüchtigung des Pier-Bereichs-Süd, ein Bus-Shuttle-Gate sowie eine neue Gepäckanlage als infrastrukturelle Maßnahmen für die nächsten Jahre vorsieht.

Hinsichtlich des Betriebs am Boden strebt der Flughafen Klimaneutralität an. Herr Kraft erklärt als stellvertretender Vorsitzender der FLSK hierzu, dass der Flugverkehr von und nach Fuhlsbüttel entsprechend den Vorgaben der Bundesregierung für 2020 auf die CO₂-Emissionen von 1990 (minus 40%) beschränkt werden müsse, was in etwa einer Reduzierung des Flugverkehrs auf die Hälfte entspreche.

Ein Bürger, der selbst in der Flugzeugherstellung tätig war, stellt den zuvor in der Präsentation genannten Anflugwinkel von 3° in Frage. Er erklärt, dass der Anflugwinkel viel steiler sein könne, was zu weniger Fluglärmbelastung führen würde. Herr Schmidt entgegnet, dass durch die Änderung des Anflugwinkels kein Mehrgewinn für den Nahbereich entstehe und nur in der jetzigen Form ein gesicherter Landevorgang gewährleistet sei. Er geht zudem auf die Abhängigkeit von Anfluggeschwindigkeit, Kurvenflug und Auftriebsverhalten erläuternd ein. Zudem erklärt er, dass diese Thematik im Zuständigkeitsbereich der Deutschen Flugsicherung liege. (Ein/e Vertreter/-in der Flugsicherung war bei der Veranstaltung wegen Termenschwierigkeiten leider nicht zugegen).

Da die FLSK nicht öffentlich tagt, wird die Frage gestellt warum die FLSK keine Gäste zulasse? Dazu wird nachgefragt, ob ein/e neue/r Vorsitzende/r gewählt worden sei und wenn ja, wie diese/r gewählt wurde?

Durch einen Beschluss der Kommission ist festgelegt worden, dass diese nicht-öffentlich tage. Das liege unter anderem in dem seiner Eigenschaft als Fachgremium begründet, welches bewusst kein politisches Gremium sei. Der Versuch, eine Bürgerfragestunde einzuführen, sei nach mehreren durchgeführten Terminen innerhalb der FLSK gescheitert. Daher finden die Veranstaltungen „FLSK vor Ort“ statt. Zudem seien die Protokolle der Sitzungen öffentlich verfügbar. Der Vorsitzende der FLSK werde von der Kommission gewählt. In der Vergangenheit handelte es sich dabei um den Leiter des Bezirksamts Hamburg-Nord.

Da unter anderem die Thematik der Flüge nach 22:00 Uhr im Fokus der Diskussion liegt, wird die Frage nach der Verwendung der Strafgelder, welche bei Landungen nach 22:00 Uhr anfallen, gestellt. Herr Schmidt erläutert, dass die meisten verspäteten Flüge zwischen 22:00 und 23:00 Uhr landeten und von diesen ein lärmabhängiges Landeentgelt verlangt werde. Dieses Entgelt staffele sich nach der Uhrzeit. Der erlöste Betrag werde für die Infrastruktur des Flughafens, für Schallschutzanlagen, den Umweltschutz und CO₂-Minderungen verwendet. Durch das erhöhte Entgelt werde der Fluggesellschaft ein Anreiz gegeben, Verspätungen zu vermeiden.

Ein Bürger stellt die Frage, wie die Slots für Landungen vergeben werden, da immer mehr Landungen auch in der Verspätungszeit und eine gleichbleibende Slot-Anzahl nicht zusammenpassen. Zudem bemängelt er die fehlende Statistik über die Flüge nach 23:00 Uhr.

Die Koordinierung der Slots finde, so die FLSK, im Verspätungszeitraum nicht statt. Nach 00:00 Uhr könne eine Landung ohnehin nur mit Ausnahmegenehmigung der Behörde erfolgen. Für die Flüge zwischen 23:00 und 00:00 Uhr gebe es keine detaillierte einsehbare Statistik. Die Flüge

nach 00:00 Uhr werden allerdings auf der Homepage der Umweltbehörde mit einer kurzen Begründung aufgeführt.

Vor dem Hintergrund der Argumentation, dass eine Landerlaubnis bis 00:00 Uhr nur dann erteilt werde, wenn eine Verspätung nachweislich „unvermeidbar“ gewesen sei, wird um eine Präzisierung des Begriffs „unvermeidbar“ gebeten.

Die FLSK erläutert dazu, dass mögliche Aspekte von „Unvermeidbarkeit“ z. B. technische Probleme, eine fehlende Crew oder Schlechtwetterlagen seien. Auch wenn die verspäteten Flüge aufgrund hoher Entschädigung durch die Fluggastrechte zurückgegangen seien, wünschte man sich seitens der FLSK weiterhin eine strengere Regelung. Grundsätzlich liege aber die Entscheidung bei Flügen zwischen 23:00 und 00:00 Uhr im Ermessen des Piloten. Frau Dr. Reuter von der BWVI erklärt ebenfalls, dass die Verspätungszahlen signifikant zurückgegangen seien und eine Task-Force, die sich explizit mit den verspäteten Flügen befasst, eingerichtet wurde. Herr Dr. Schacht ergänzt, dass Verspätungen zu prüfen und zu hinterfragen seien, und bei regelmäßigen Verspätungen von Fehlplanungen der Airlines ausgegangen werde.

Weiter wird zu den Flügen in der Nacht gefragt, wie es möglich sein könne, dass ein absehbar nach 00:00 Uhr landendes Flugzeug überhaupt eine Starterlaubnis am Abflugort bekomme. Bei solchen Flügen, so die FLSK, werden nach Abwägung besondere Einzelgenehmigungen erteilt. Der Abflug finde erst nach Erteilung der Genehmigung statt.

Ein Bürger erkundigt sich danach, wie die zukünftige Lärmentwicklung des Flughafens eingeschätzt werde und ob eine Änderung der Bahnbenutzungsregeln vorgesehen sei. Die FLSK erläutert, dass es grobe Prognosen zur Lärmentwicklung gebe. Aufgrund jeweiliger Wind- und Wettersituationen könne keine eindeutige Prognose getroffen werden. Die Bewegungsverteilung auf die einzelnen Bahnen bleibe stabil. Eine Planung zur Änderung der Bahnbenutzungsregeln sei nicht bekannt.

Da der Fluglärm in der Wahrnehmung in den letzten fünf Jahren zugenommen habe, wird die Frage gestellt, wer die Zeiten des Nachtflugverbots festsetze, da schon der Fluglärm morgens ab 06:00 Uhr beginne und als Belastung wahrgenommen wird. Es wird dargestellt, dass die Lufthöhe bei der Deutschen Flugsicherung liege; die Behörden aus Schleswig-Holstein und Hamburg haben darauf keinen Einfluss. Zudem gebe es heute keine minutengenaue Planung mehr. Immer mehr Flüge verschoben sich vom Tag in die Tagesrandzeiten, da vor allem durch Lowcost-Carrier diese Randzeiten ausgereizt werden würden.

Ein Bürger erläutert, dass seine Beschwerde über die Homepage der Stadt Quickborn auch nach 25 Tagen nicht beantwortet worden sei. Daher stellt sich hier die Frage des Beschwerdemanagements der Gemeinde. Herr Dr. Schacht schildert, dass pro Jahr ca. 100.000 Beschwerdemails ankämen. Da die Ressourcen begrenzt seien, können nicht alle Fragen beantwortet werden. Zudem werden nur konkrete Fragen beantwortet, reine Beschwerden erhalten in der Regel keine Antwort. Als Informationsquelle weist Herr Dr. Schacht auf das Portal TRAVIS (www.travis.hamburg-airport.de) hin, in dem alle verspäteten Flüge sowie Informationen zum Lärmpegel abgerufen werden können.

Ein Anwesender aus dem Umweltausschuss der Gemeinde Hasloh beschreibt, dass versucht wurde, Bürger zu mobilisieren und die Beschwerden zu erhöhen. Dabei zeigten sich viele Bürger resigniert gegenüber dem Thema Fluglärm. Er stellt fest, dass sich auch immer mehr Bewohner außerhalb der Schutzzonen vom Fluglärm belästigt fühlten. Er schließt die Frage an, wie die Schutzzonen festgelegt werden würden und ob das Schutzprogramm wieder aufgesetzt werde. Die Lärmschutzzonen werden, so die FLSK, berechnet und nicht nach Messungen ausgewiesen. Dabei werde zur Berechnung die Durchschnittsverteilung der Flüge für die Berechnung zukünftiger

Bewegungen angesetzt. Im Jahr 2012 wurden die Schutzzonen bis zum Jahr 2020 berechnet und festgelegt. Alle Bewohner, die in der Tagschutz-Zone 1 und in der Nachtschutzzone wohnen, haben einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Erneut wird das hohe Aufkommen der abendlichen Fluglärmbelastungen aufgegriffen und das fehlende strikte Durchgreifen gegen den Fluglärm bemängelt; das wirtschaftliche Interesse schein hier im Vordergrund zu stehen.

Vertreter der FLSK erklären, dass der Flughafen, der selbstverständlich eine gültige Betriebsgenehmigung hat, ein wichtiger Wirtschaftsstandort in Europa sei und daher komplexen wirtschaftlichen Zusammenhängen unterliege. Zudem stelle es sich als große Herausforderung dar, in der aktuellen Prioritätenfolge aus Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Lärmschutz den letzteren in seiner Bedeutung vor wirtschaftlichen Erwägungen einzuordnen. Hierfür ist vor allem auch Unterstützung aus der Politik und politischer Druck notwendig.

Herr Brummund, Bürgermeister der Gemeinde Hasloh, beschreibt, dass die Lärmbelastung in den kommenden Jahren ansteigen werde. Die Bahnbenutzungsregeln aus den 1960er Jahren seien vor dem Hintergrund der steigenden Anzahl an Starts und Landungen nicht mehr aktuell und in Zukunft so nicht mehr akzeptabel. Die Maßstäbe von damals dürften heute nicht mehr zugrunde gelegt werden. Der Schutz der dicht besiedelten Bereiche dürfe nicht das einzige Argument sein. Die individuelle Belastung durch den Fluglärm müsse insgesamt gesehen werden.

Abschluss

Um 20:45 Uhr schließt Herr Luchterhandt die Diskussion und fasst die Inhalte der Diskussion zusammen. Aus den Reihen der Bürger wird das Bedauern geäußert, dass keine Politiker anwesend gewesen seien. Herr Kraft bedankt sich für den offenen Austausch, die disziplinierte Diskussion und die zahlreichen Informationen. Herr Köppl begrüßt ausdrücklich die offene Diskussion zwischen den unterschiedlichen Positionen und bedankt sich bei allen Teilnehmenden für den informativen und anregenden Austausch.

Für das Protokoll
Isabell Bartosch, Daniel Luchterhandt
(Büro Luchterhandt)