

■ Neuer Standard für Landeanflüge festgelegt Nicht nachvollziehbare Widersprüche

Die Fluglärmenschutzkommission (FLSK) hat sich in den vergangenen Wochen in mehreren Sitzungen mit dem 10-Punkte Plan der Bürgerschaft befasst und nun ihre Empfehlungen abgegeben. U.a. ist beabsichtigt, die Anflüge bei 7 NM (Nautische Meilen) verbindlich als neuen Standard festzuschreiben.

Dr. Andreas Dressel, Chef der SPD Bürgerschaftsfraktion, begrüßt den Kompromiss der FLSK: „Dass in lärmsensiblen Zeiten am Wochenende die 10-Nautische-Meilen-Anflüge nun Standard werden, ist ein erster deutlicher Schritt in Richtung auf die Bürgerinitiative. Positiv ist auch, dass die Anflughöhe generell um mehr als 150 Meter angehoben wurde. Inwieweit darüber hinaus ein weitergehender 10-NM-Anflug-Probetrieb durchsetzbar ist, werden wir weiter auch mit unseren nördlichen Nachbarn erörtern müssen.“

Auch die GRÜNEN begrüßen die vergleichsweise zügige Prüfung des Bürgerschaftsbeschlusses, kritisieren aber, dass die Empfehlungen teilweise nicht nachvollziehbar sind und widersprüchlich bleiben. „Leider hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) bisher keine überzeugenden Zahlen vorgelegt, wie oft in der Realität vom Standardanflug abgewichen wird. Eine fünftägige Stichprobe ermöglicht keine Aussage über die allgemeine Entwicklung“, kritisiert Dr. Anjes Tjarks, parlamentarischer Geschäftsführer der Grünen Bürgerschaftsfraktion die Entscheidung der FLSK. „Entscheidend wird sein, dass die FLSK erklären kann, warum sie ab **November 2014** an Wochenenden und Feiertagen eine Ausweitung des Regelanflugs mit über 10 Nautischen Meilen empfiehlt und gleichzeitig feststellt, dass eine solche Regelung den Hamburger Wohngebieten keine Verbesserung



Foto: DFS

Tower Hamburg mit Flughafen

bringen kann. Das ist ein nicht nachvollziehbarer Widerspruch“, so Tjarks weiter.

Die Bürgerschaft hatte am 7. Mai mit den Stimmen von SPD, CDU, Grünen und FDP einen Zehn-Punkte-Plan verabschiedet, mit dem die Fluglärmbelastung in Hamburg gesenkt werden soll. Zentral war dabei die Forderung, eine lärmminimierende Optimierung der Landeanflüge insbesondere im Hamburger Nordosten zu erreichen. Verkürzte Anflüge oder Sichtanflüge sollen demnach bis auf absolute Ausnahmefälle nicht genehmigt werden. Entsprechende Versuche sollten ausgewertet und nach Möglichkeit ausgeweitet werden. Senat, FLSK und Flugsicherung wurden aufgefordert zu prüfen, inwieweit die Anflüge auf den Hamburger Flughafen regelhaft als standardisierte ILS-Anflüge (ILS = Instrumentenlandesystem), also als Anflüge über mindestens 10 nautische Meilen, durchgeführt werden können.

Die Duvenstedter Bürgerinitiative für Fluglärmenschutz (BAW) kritisiert die FLSK-Entscheidung heftig: „Sie bezieht sich im Wesentlichen auf Messdaten einer vorübergehenden Messsta-

tion in Duvenstedt aus dem Jahr 2013. Allein auf der Grundlage dieser nicht repräsentativen Messdaten wird angenommen, dass es bei einer Verlängerung der Anflüge keinen bedeutsamen Unterschied in der Fluglärmsituation in Hamburg insgesamt geben wird. Es ist ein Skandal, wie sprichwörtlich über die Köpfe der betroffenen Bürger - auch im Kreis Stormarn - eine derart gravierende Entscheidung getroffen wird.“ Eine gemeinsame Lösung dieses Problems der Anflüge über Ahrensburg und Bargeheide ist die verbindliche Festlegung des Mindestabstandes beim Einschwenken auf den Landestrahle zum Hamburger Flughafen bei 10 NM, fordert die BAW. Dies entspricht auch dem Standard, der an anderen Flughäfen in Deutschland (und weltweit) bereits praktiziert wird. Die BAW fordert, die Entscheidung der FLSK zurückzunehmen und eine unabhängige Arbeitsgruppe einzurichten, die auf der Grundlage eines echten Probetriebs zur Umsetzung der Bürgerschaftlichen Forderungen des „10-Punkte-Plans“ eine Lösung für lärmoptimierte Anflüge und Abflüge findet.

Bis zum Vorliegen der Ergebnisse soll für den Flughafen während des Probetriebs ein striktes Verbot von jedweden verkürzten An- und Abflügen sowie von Sichtanflügen gelten. Außerdem fordert die BAW u.a. nur noch ILS-Standardanflüge von mindestens 10 NM zu genehmigen und die strikte Einhaltung der Betriebszeiten mit der Umsetzung eines echten Nachtflugverbotes. Nach Abschluss dieses Probetriebs und der Vorlage des Abschlussberichtes der Arbeitsgruppe soll ergebnisoffen über die Folgewirkung öffentlich diskutiert werden.

„Wir als DFS können die Menge an Flugbewegungen und damit den Fluglärm im Bereich des Endanfluges nicht reduzieren“, macht hingegen DFS-Presse Sprecher Axel Raab deutlich. „Wir können ihn nur anders verteilen, schaffen damit aber neue Betroffenheiten.“ Grundsätzlich ist die Möglichkeit, ein Flugzeug kürzer als die standardisierten zehn Seemeilen auf den Endanflug zu führen, für die Fluglotsen ein wichtiges Mittel, den anfallenden Flugverkehr sicher und flüssig abwickeln zu können. Darüber hinaus müsse man sich im Klaren sein, dass der Lärm lediglich verschoben wird, wenn die Anflüge länger geführt werden. Mehr Infos: www.baw-fluglaerm.de und www.dfs.de. (du)

WUZ-Info:

Nautische Meile (NM) ist der englische Begriff für Seemeile (sm). Sie setzte sich nach dem 2. Weltkrieg auch im Flugverkehr durch (1 sm = 1852 m). Der Landeanflug sollte nach Meinung der Ini bei 10NM beginnen (das sind 18,52 km, etwa bei Jersbek; 7 NM liegen etwa über dem Wohldorfer Wald).