

# Neue Fluglärm-Klage

Wirbelschleppen und Proteste. Wird es eng für den **FLUGHAFEN?**



Bei Landeanflügen über Alsterdorf sind die Flugzeuge nur noch rund 150 Meter über dem Boden. Die Folge: Lärm und die Gefahr von Wirbelschleppen Fotos: ho



„Die Wirtschaftsbehörde drückt sich als zuständige Luftverkehrsbehörde vor ihrer eigenen Verantwortung“, sagt der Alsterdorfer Anwalt Rainer Köncke, Vorsitzender des Vereins Fluglärmschutz

**ALSTERDORF** Nach der steigenden Zahl der Nachtflüge und den von Wirbelschleppen zerstörten Dächern in Alsterdorf kommt jetzt eine Klage der Fluglärmgegner, die es in sich haben könnte: Es fehle eine aktuelle Betriebserlaubnis für den Flughafen, wodurch das Planfeststellungsverfahren von 1998 ungültig sei.

VON HOLGER HOLLMANN

Trotz Hochbetriebs durch die Ferienzeit läuft es derzeit nicht gut für den Airport Hamburg – jedenfalls nicht an der Fluglärmfront. Denn die BIG, der Dachverband der Bürgerinitiativen gegen

Fluglärm, hat jetzt Klage beim Hamburger Obergericht eingereicht. Das Ziel ist eine Überprüfung der Bahnbenutzungsregeln am Hamburger Flughafen sowie ihre strikte Einhaltung in Zukunft per Urteil. So soll der Flugverkehr normalerweise möglichst über dünn besiedeltem Gebiet abgewickelt werden, um Bewohner im Hamburger Stadtgebiet vor Lärm zu schützen. Die Bahnbenutzungsregeln legen dazu fest, welche Start- und Landebahn genutzt werden muss, um dies sicherzustellen. Gestartet werden soll gen Nordwesten, während in Richtung Südosten keine Flugzeuge abheben sollen. Landungen sollen zudem nach

22 Uhr aus Richtung Nordwesten erfolgen. Nur aus wichtigen Gründen wie ungünstigen Wind- und Wetterlagen darf davon abgewichen werden.

Die Lärmgegner haben zuletzt jedoch gezeigt, dass diese Regeln vom Airport Hamburg unzureichend beachtet werden. Die Alsterdorfer, Barmbeker und Winterhuder (Südost-Richtung) mussten im vergangenen Jahr den Lärm von rund 1.450 Starts

und knapp 3.800 Landungen ertragen. Die Wirtschaftsbehörde geht unterdessen von einer gültigen Betriebserlaubnis aus und davon, dass die Bahnbenutzungsregeln Teil der jeweils gültigen Betriebserlaubnis seien. Wie Gerichte urteilen, ist bekanntlich ungewiss. So verlor der Flughafen Frankfurt vor einigen Jahren die Möglichkeit, nachts hindurch Flüge abzuwickeln, weil Anwohner erfolgreich bis zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gegen die Nachtflüge geklagt hatten. Für Hamburg wollen die Fluglärmgegner ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr erwirken, gegen das sich Stadt und Flughafen wehren.