

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / BF3
27.02.2015

Ergebnisvermerk

über die 4. **Bürgerfragestunde** Fluglärm
für den Flughafen Hamburg
am 20.02.2015

Teilnehmer: Bürgerinnen und Bürger, FluglärmSchutzkommission (FLSK)

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

Frage 1 (Frau Hartl-Sorkin, Langenhorn):

„Fragen an die FLSK - w. 3. Bürgerfragestunde 12.12.14

Frage zu lärmmedizinischen Erkenntnissen der FLSK

Unabhängig von Betriebsgenehmigung und Planbeschluss ist die FLSK in Anbetracht der neuen lärmmedizinischen Erkenntnisse (s. Anlage) zu fragen:

Erkennt die FLSK diese Studien, die beträchtliche Gesundheitsgefahren für die Menschen belegen, generell und auch für Hamburg an?

Wo ist - in lärmmedizinischer Hinsicht - die Grenze des am Hamburger Stadtflughafen für die Betroffenen im Flughafenumfeld zumutbaren Fluglärms erreicht hinsichtlich Lautstärke und Pegelhäufigkeit bzw. deckt sich diese Grenze mit der Begrenzung durch den Lärmdeckel? Wäre es nicht an der Zeit, dass die FLSB eine lärmmedizinische Studie für den weiter wachsenden Hamburger Stadtflughafen in Auftrag gibt?

Nachfrage zu meiner Frage in 2. Bürgerfragestunde

Ich hatte in der 2. Bürgerfragestunde vom 5.9.14 (Frage 2) gefragt, welche effiziente Möglichkeiten es zur Fluglärmreduzierung gebe in stark Fluglärm betroffenen Wohngebieten wie z.B. Langenhorn, Siemershöhe, gegen intensive Dauerbeschallung. Der Flughafenvertreter bestätigte zwar mehrfach, dass die Gegend in Langenhorn der am stärksten durch Fluglärm belastete Bereich ist, sah aber keine weiteren Möglichkeiten zum Schutz gegen Fluglärm. Meine Nachfrage dazu jetzt:

Ist die FLSK, also die gesamte Kommission, auch dieser Meinung? Wenn ja, warum empfiehlt sie dort keine weiteren Lärm mindernden Maßnahmen, z. B. durch aktiven FluglärmSchutz? Wenn nein, wann werden entsprechende Empfehlungen zu besserem FluglärmSchutz vorbereitet?

Frage zu "best-practise-Vergleich"

In der Stellungnahme des Senats zum 10-Punkte-Maßnahmenplan ist zu lesen, dass ein sog. "best-practice-Vergleich" mit den Flughäfen FFM, Hannover, Kassel gemacht wurde.

Warum Hannover, das keine Nachtflugeinschränkung hat, warum der Geisterflughafen Kassel und warum nicht z.B. Zürich, Amsterdam, London City hinsichtlich Fluglärm-schutz sicherlich besser vergleichbar wären?

Frage zu Flughafenausbau

Der geplante und genehmigte Ausbau des Flughafens durch ein neues Parkhaus hat zum Ziel, eine schnellere Abfertigung der Flugzeuge zu ermöglichen und somit die Flughafenkapazität zu erhöhen, auch wenn sie noch nicht genutzt wird.

Hat die Kommission geprüft, ob die entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nur für die Region südlich der Pier-Süd sondern für alle Flugschneisen gemacht worden sind?

Wieviel mehr Flugbewegungen in allen Flugschneisen werden durch den Ausbau ermöglicht bzw. wieviel mehr Flugzeuge können dann pro Tag in welchem Zeitabstand abgefertigt werden?

Die Behörde hat die Aus- und Umbaupläne genehmigt, obwohl durch die Ermöglichung von höherer Kapazität die Anwohner in den Flugschneisen betroffen sind.

Warum verzichtet die Behörde auf ein Planfeststellungsverfahren, obwohl die Anwohner dieses Stadtflughafens von dieser Kapazitätserweiterung durchaus betroffen sind?“

Neuere wissenschaftliche Studien zu Gesundheitsschädigungen durch Fluglärm

auf der Internetseite der FLK Frankfurt eine kleine Übersicht:

Universitätsklinik Mainz, Prof. Dr. med. Thomas Münzel

http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/01004/-/Uniklinik_Mainz_stellt_weitere_Fluglaermstudie_vor.html

dort als pdf verfügbar:

Mainzer Fluglärmstudie v. 22.8.2014 in Clinical Research in Cardiology

v. Prof. Thomas Münzel u.a.

[http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2014-aktuelles/mainzer_studie_aug._2014__nighttime_aircraft_noise_impairs_endothelial_function_and_increases_blood_pre](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2014-aktuelles/mainzer_studie_aug._2014__nighttime_aircraft_noise_impairs_endothelial_function_and_increases_blood_pressure_in_patients_with_or_at_high_risk_for_coronary_artery_disease.pdf)

[ssure_in_patients_with_or_at_high_risk_for_coronary_artery_disease.pdf](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2014-aktuelles/2014-08-22_pmflug_risiko_final.pdf)

PM Uniklinik Mainz zur Fluglärmstudie v. 22.8.2014

http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2014-aktuelles/2014-08-22_pmflug_risiko_final.pdf

Präs. auf PK von Prof. Thomas Münzel v. 22.8.2014

http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2014-aktuelles/2014-08-22_pmflug_risiko_final.pdf

Präs. auf PK Dr. Frank Schmidt, Mainz v. 22.8.2014

http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2014-aktuelles/praes._auf_pk_von_dr._frank_schmidt__22.8.2014.pdf

Neue Studie beweist: Fluglärm kann Gefäßschäden verursachen v. 2.7.2013
veröffentlicht in European Heart Journal

[http://www.unimedizin-mainz.de/index.php?](http://www.unimedizin-mainz.de/index.php?id=3908&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=2912&cHash=14ab56ebbafe6be938da29410604c8f)

[id=3908&no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=2912&cHash=14ab56ebbafe6be938da29410604c8f](http://www.unimedizin-mainz.de/index.php?id=3908&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=2912&cHash=14ab56ebbafe6be938da29410604c8f)

Fluglärmwirkungen auf das Herz-Kreislaufsystem:

http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/918/-/Fluglaermwirkungen_auf_das_Herz-Kreis%20ADlauf-Sys%20ADtem.html

Erhöhtes Herzinfarkt- und Schlaganfallrisiko in Flughafennähe:
aus Brit. Ärzteblatt v. 8.10.2013

<http://www.bmj.com/content/347/bmj.f5561>

Zusammenfassung bzw. Verweis auf Deutsches Ärzteblatt v.9.10.2013

<http://www.aerzteblatt.de/nachrichten/56109/Fluglaerm-als-Herzinfarkt-und-Schlaganfallrisiko>

Entwicklung des kindlichen Gehirns verzögert durch Fluglärm:

<http://www.norah-studie.de/publikationen.epl>

Fluglärm macht krank - Deutsche Herzstiftung fordert striktes Nachtflugverbot

<http://www.herzstiftung.de/pdf/presse/fluglaerm.pdf>

UBA-Studie: "Fluglärmwirkungen" v. Jens Ortscheid und Heidemarie Wende, v. Umweltbundesamt v. 2000

<http://www.dflid.de/Downloads/UBA-Studie1.pdf>

Neuere wiss. Studien zu Gesundheitsschädigungen durch Fluglärm , Seite 2

Presseinformation des Arbeitskreises "Ärzte gegen Fluglärm" v. 10.10.2014

durch Dr. Jürgen Hoffart, Vorsitzender der Bundesärztekammer, Prof. Dr. Thomas Münzel, Direktor

der 2. medizinischen Klinik der Universität Mainz, Dr. Henning Thole, Arbeitskreis "Ärzte gegen

Fluglärm":

<https://www.fluglaerm-fakten.de/presse-infos/34-ak-aerzte-gegen-fluglaerm>

4 sehr interessante lärmmedizinische Fachvorträge, die an der Uni Mainz am 24.06.14 im Rahmen

eines Vortragsabends der "Stiftung Mainzer Herz" gehalten wurden:

<http://www.youtube.com/watch?v=e6uHRVlpK0s> (Dr. Henning Thole, Berlin: " Auswirkungen von Fluglärm

auf die Entwicklung von Kindern")

<http://www.youtube.com/watch?v=SlEQ6NHJD4> (Prof. Dr. Beutel: "Lärm u. psychische Erkrankungen")

<http://www.youtube.com/watch?v=jJzLFYzFio> (Prof. Dr. Thomas Münzel: "Fluglärm: der neue Herz-

Kreislauf-Risikofaktor")

<https://www.youtube.com/watch?v=krYx1IjReBw> (Dr. Jürgen Hoffart: "Bemühungen der Landesärztekammer

Rheinland-Pfalz und des Deutschen Ärztetages gegen Fluglärm")

Hbg, 4.12.2014

BIG Fluglärm Hamburg e.V.

Dachverband der Bürgerinitiativen gegen Fluglärm e.V.

Zu dem gesamten Fragenkatalog antworten verschiedene FLSK-Mitglieder und Behördenvertreter in dieser Reihenfolge:

AW zweiter stellvertretender Vorsitzender: Die FLSK sieht die Studien zur Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm als wichtig an und wird sie in ihrer Arbeit berücksichtigen.

AW Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB): Durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) von 2007 werden Lärmschutzbereiche eingerichtet, die definierte Schutzzonen in der Umgebung von Flugplätzen begrenzen. Die daraus resultierenden Prüfungen für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen werden von der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) derzeit vorgezogen bearbeitet. Das 1998 eingeführte Lärmkontingent (Fläche des Dauerschallpegels von 62 dB(A) Leq₃, die 20,4 km² nicht übersteigen darf) wird jährlich überprüft, hat aber keinen direkten Bezug zum FluLärmG.

AW FLSK-Mitglied: Da die heute eingesetzte Flugzeugflotte um ca. 3 dB(A) leiser geworden ist, könnte entsprechend der Lärmkontingentierung die doppelte Menge an Flugbewegungen, also etwa 250.000 pro Jahr abgewickelt werden. **Man hat also damals einen wertlosen Lärmdeckel eingerichtet.**

AW zweiter stellvertretender Vorsitzender: Hinsichtlich der starken Fluglärmbelastung an der Siemershöhe ist auf den 16-Punkte-Plan des Senats gegen Fluglärm zu verweisen, wobei die Stadtlage des Flughafens problematisch bleibt. **Da die Möglichkeiten zum passiven Schallschutz begrenzt sind, wurden auch aktive Maßnahmen vorgesehen, z. B. eine Erhöhung der Landeentgelte. Allerdings reichen diese Schritte bisher nicht aus.**

AW FLSB: Im Rahmen des 10-Punkte-Plans des Senats gegen Fluglärm wurden die Aktionen mit anderen Flughäfen verglichen und dies soll fortgesetzt werden (Best-Practice-Vergleich).

AW FLSK-Mitglied: Der Lärm durch Starts und Landungen auf der Bahn 23 könnte durch die Nutzung der Bahn 15/33 reduziert werden. Die Landeentgelte sind in neun Lärmklassen gestaffelt, wobei die Erhöhung der Landentgelte insbesondere die Klassen 7 – 9 betrifft, die nur sehr selten in Hamburg starten und landen. So entfaltet die Erhöhung des Entgelts keine Lenkungswirkung für die Tagesrandzeiten, die eigentlich gewünscht war.

Ergänzung Frau Hartl-Sorkin: Im Hinblick auf die Fragen zum Flughafenausbau war nicht nur das Parkhaus sondern die Gesamtheit der Maßnahmen zum Vorfeld und der Luftfrachtsteigerung gemeint.

AW zweiter stellvertretender Vorsitzender: Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde eine Abschätzung zur Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

AW Flughafen Hamburg GmbH (FHG): Grundlage für den Betrieb des Flughafens ist der Planfeststellungsbeschluss vom Mai 1998. Eine Bewegungsobergrenze wurde nicht festgelegt. Die Prognose für das Jahr 20xx behandelte schon damals 190.000 gewerbliche Flugbewegungen (FB), die bisher nicht erreicht wurden (2013: 141.000 FB, 2014: 151.000 FB). Der Grund für den geplanten Umbau (Pier Süd) ist nicht eine gewünschte Erhöhung der Flugbewegungen - vor einigen Jahren gab es bereits 173.000 Bewegungen - sondern der Komfort der Fluggäste und der Druck der Fluggesellschaften, die eine Abfertigung innerhalb von 30 – 45 Minuten wünschen, um die Maschinen optimal zu nutzen. Durch das Heranrücken der Pierpositionen (6 neue Abfertigungsfinger) wird Zeit gespart. Da das Vorfeld stellenweise mehr als 60 Jahre alt ist, wird dann unter laufendem Betrieb die notwendige Sanierung vorgenommen.

AW FLSK-Mitglied: Die rückwärtige Verlagerung von Pierpositionen lässt den Verdacht aufkommen, dass größere und ggfs. Frachtflugzeuge an der Vorderseite abgefertigt werden sollen.

AW FHG: Derzeit sind keine zusätzlichen, reinen Frachtflugzeuge geplant oder prognostiziert. Es handelt sich um eine Modernisierung der Frachtanlagen, die auch den Lkw-Ersatzverkehr betrifft.

AW Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI): Mit den zugelassenen Vorhaben ist keine Kapazitätserhöhung verbunden, so gab es keine juristisch zwingende Veranlassung, Planfeststellungsverfahren durchzuführen, vielmehr war die Durchführung von Plangenehmigungsverfahren ausreichend. Die Umweltbelange wurden auch im Rahmen dieser Plangenehmigungsverfahren entsprechend der rechtlichen Vorgaben geprüft.

Die Fragesteller 2 und 3 Herr Mosel und Frau Wittmann sind nicht anwesend, daher werden ihre vorher schriftlich eingereichten Fragen nicht beantwortet.

Frage 4 Herr Koslowski, Sasel:

„1. Wurden die Hamburger Wohngebiete in das Kartenwerk der DFS zwischenzeitlich integriert? (Information/ Ankündigung erfolgte im Rahmen des Umweltausschusssitzung vom 13.11.2014)

2. Was sind die Gründe für die vermehrte Nutzung veränderter Flugrouten und Flughöhen für Überflüge sowie Starts/ Landeanflüge in den Monaten Oktober/November die über dem Stadtteil Sasel führten?

3. Werden die gem. „Minimum Noise Routings“ (SID) definierten Sperrgebiete bei der Disposition von An-/ Abflügen sowie Überflügen außer Acht gelassen? Was wären die Gründe dafür?

Beispiel: Steigflüge vom 17.11.2014 und Überflüge vom 24. und 26.11.2014 über dem Stadtteil Sasel

4. Wann wird das gemeinsam genutzte „Stanley-Tracking“ alle Flugbewegungen einschl. Überflüge die in Verbindung mit Starts und Landungen über die Pisten Norderstedt und Niendorf sowie Finkenwerder stehen, transparent anbieten?

5. Wurden lärmintensive Test-/ Probe- und Übungsflüge über Hamburger Stadtgebiet zugelassen?

6. *Ist eine Erweiterung der Lärmmessstellen im Nordosten und Osten des Stadtgebietes geplant? Welche Standorte sind vorgesehen und ab wann werden diese Daten liefern können?“*

AW zu 4.1 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Ja und auch Ahrensburg und Bargtheide.

AW zu 4.2 DFS: Ein Flugverfahren im Raum Hamburg wurde zuletzt 2010 geändert, dies betraf aber eine größere Entfernung vom Flughafen.

AW zu 4.3 DFS: „Sperrgebiete“ gibt es in diesem Zusammenhang nicht. Der Pilot muss das jeweilige Flugverfahren einhalten. Flugverfahren gelten als eingehalten, wenn sich das Flugzeug innerhalb des Flugerwartungsgebietes befindet. Abweichungen sind nur nach Freigabe durch den Lotsen gestattet. Eine Auswertung der FANOMOS-Plots ergab, dass am 17.11.14 220 Starts über die Bahnen 05 und 23 erfolgten und Sasel dabei umflogen wurde. Am 24.11.14 wurde auf Bahn 33 gestartet und auf Bahn 23 gelandet. Dabei wurde Sasel von Starts überflogen, allerdings in Höhe von 9 – 10.000 Fuß. Am 26.11.14 fand wegen einer notwendigen Kalibrierung (Flugvermessung) die Überfliegung von Sasel in geringer Höhe statt und es gab Anflüge von Südosten über Sasel.

Ergänzung AW FLSK-Mitglied: Es sollte überlegt werden, ob die für die Nacht beschlossene spätere Abweichung von der „Flugroute“ in größerer Höhe auch am Tag ermöglicht werden kann.

AW zu 4.4 DFS: Es wurden dazu Gespräche mit der Firma Airbus geführt, aber es bestehen dort noch Bedenken gegen die Veröffentlichung. Die Darstellung wäre möglich.

AW zu 4.5 BWVI: Nein.

Ergänzung AW FLSK-Mitglied: Es waren wohl die Ram-Air-Turbine (RAT)-Anflüge gemeint, ein Notfallsystem für Strahlflugzeuge, das aus dem Fahrtwind mechanische Energie gewinnt zur Aufrechterhaltung der Bordelektronik. Die RAT muss in Finkenwerder getestet werden und verursacht ca. 10 dB(A) mehr mit einem typischen heulenden Geräusch.

AW BWVI: Die angesprochenen Flüge mit Verwendung der Ram-Air-Turbine sind grundsätzlich zugelassene Flüge, die keiner gesonderten Einzelgenehmigung bedürfen. Dementsprechend wurden auch keine Ausnahmegenehmigungen erteilt.

AW zu 4.6 FHG: Derzeit sind 3 mobile Messstellen im Einsatz im Hamburger Nordosten. Neue stationäre Messstellen sind nicht geplant.

Zusatzfrage von Herrn Koslowski: Wenn der Pilot sich für eine Route entscheidet, kann dann die DFS schützend eingreifen?

AW DFS: Der Pilot wählt die Standard Instrument Departure (SID) selbst und mit Einhaltung des Flugerwartungsgebietes gilt das Verfahren als eingehalten. Der Pilot darf nicht selbstständig abweichen sondern muss bei der DFS anfragen, wenn er dies z. B. aus Wettergründen für notwendig hält. Der Lotse muss den Verkehr entflechten, um ihn sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Dazu nutzt er regelmäßig Einzelfreigaben.

Die Fragestellerin 5 Frau Schoch ist nicht anwesend, daher werden ihre vorher schriftlich eingereichten Fragen nicht beantwortet.

Frage 6 Herr Kapp, Poppenbüttel:

„Sehr geehrte Damen und Herren der FLSK,

am 13.08.2014 war abends/nachts ein Anflug-Funkfeuer für Landungen auf der Bahn 33 ausgefallen.

Es herrschte gegen 22:00 ein Bodenwind von 18 ktn aus 310°, Landungen auf der Bahn 23 waren also nur unter Verletzung der ICAO 15 ktn-Seitenwindkomponenten-Vorschrift möglich. Der Flughafen wurde nicht geschlossen, obwohl keine geeignete Bahn zur Verfügung stand.

Meine Frage: Wie lange dauerte der Ausfall des Funkfeuers und wie oft kommen solche

Ausfälle vor?“

AW DFS: Der Localizer (Funkfeuer) ist noch außer Betrieb, weil er nicht reparabel ist und noch überlegt wird, welcher Ersatz beschafft werden soll. Solche Ausfälle sind sehr selten.

Der Sender war bei der Flugvermessung (vgl. Frage 2) „durchgefallen“, also außerhalb der zulässigen Toleranzen.

Durch andere technische Hilfsmittel ist die Landebahn trotzdem nutzbar.

Der zweite stellvertretende Vorsitzende regt an, das Thema Senderaustausch auf der nächsten FLSK-Sitzung im Juni zu behandeln.

Frage 7 Herr Balzen, Groß Borstel:

„An die Fluglärmschutzkommission stelle ich weitere Fragen, um deren Beantwortung ich auf der Sitzung am 20. Februar bitte:

1. *Welches sind die Gründe dafür, dass die Erstellung einer Beschlussvorlage und deren Abstimmung, ein Nachtflugverbot in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 morgens betreffend, bisher nicht zustande kam?*
2. *Mit welcher Begründung wird eine Veröffentlichung des Abstimmverhaltens der in der Fluglärmschutzkommission vertretenen Parteien, Behörden oder sonstigen Organisationen auch dann abgelehnt, wenn mit Auswirkungen auf den Gesundheitsschutz von Fluglärm betroffenen gerechnet werden muss?*
3. *Welches sind die Gründe für das Nicht-Tätigwerden der Fluglärmschutzkommission, die Entzerrung der Tagesrandzeiten gemäß BVerwG-Urteil 4 C 809 vom 4.4.12 betreffend?“*

AW zu 7.1 BWVI: Die geltenden Betriebszeiten sind Teil der Betriebsgenehmigung. Wenn der Betreiber keinen Änderungsantrag stellt, gibt es auch keinen Grund zur Behandlung des Themas in der FLSK.

Ergänzung AW FLSK-Mitglied: Es gab vor ca. 7 – 10 Jahren einen Beschluss der FLSK zur Änderung der Betriebszeiten, der aber ohne Konsequenzen blieb, da die FLSK nur eine beratende Funktion hat.

Ergänzung AW FLSK-Mitglied: Zu beachten ist, dass 51% der FHG der Stadt Hamburg gehört und daher ein entsprechender Antrag von der Stadt gestellt werden könnte. Allerdings müsste es hinsichtlich geänderter Betriebszeiten vorher möglicherweise einen **Senatsbeschluss** geben.

AW zu 7.2 zweiter stellvertretender Vorsitzender: Formal ist die FLSK ein Verwaltungsausschuss und kein Parlament, daher gelten andere Regeln und der Datenschutz ist insbesondere zu beachten. Allerdings steht die FLSK in Hamburg bundesweit vorn in der Transparenz und Veröffentlichung von Verhandlungsinhalten und ist bestrebt, dies fortzusetzen. Auch hätten die personenbezogenen Daten für die Sache nicht so unmittelbare Auswirkungen, dass die Namen veröffentlicht werden müssten.

AW zu 7.3 BWVI: Die hiesige Regelung steht im Einklang mit dem Urteil.

Ergänzung AW FLSK-Mitglied: Es wurden mehrfach Beschlüsse in der FLSK zu den Tagesrandzeiten gefasst, die aber nicht umgesetzt worden sind.

Um 11.20 Uhr beendet der zweite stellvertretende Vorsitzende die Bürgerfragestunde.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Gebhard Kraft