



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Ministerium für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
des Landes Schleswig-Holstein



Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Hamburg Fuhlsbüttel

Protokoll

Tagesordnung

Moderation: Margit Bonacker, konsalt GmbH

17.30 Uhr Einlass

18.00 Uhr Begrüßung

Thomas Bosse, Baudezernent Stadt Norderstedt

I. Information

Zielsetzung und Ablauf der Veranstaltung

Margit Bonacker, konsalt GmbH

Stand der Aktionsplanung und Ausgangssituation in Hamburg

Hans-Heinrich Wendland, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg

Stand der Aktionsplanung und Ausgangssituation in Schleswig-Holstein

Johannes Grützner, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein

Nachfragen und Diskussion

II. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Handlungsfelder und Maßnahmen im Rahmen der Aktionsplanung gegen Fluglärm - Diskussion

Moderation: Margit Bonacker, konsalt GmbH

Zielvereinbarungen, weiteres Vorgehen

Schlusswort

Johannes Grützner, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein

1. Begrüßung

Herr Bosse, Baudezernent der Stadt Norderstedt, begrüßt die ca. 100 anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die Referenten Herrn Wendland (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg) und Herrn Grützner (Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein) sowie Herrn Schmidt, den Umweltschutzreferenten des Flughafens Hamburgs und Herrn Albrecht (Deutsche Flugsicherung GmbH).

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie ist gem. § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein Lärmaktionsplan für den Flughafen Hamburg Fuhlsbüttel aufzustellen. Dieser hat die Aufgabe, Lärmprobleme und Lärmbelastungen zu regeln. Die Federführung für den Lärmaktionsplan liegt bei der Freien und Hansestadt Hamburg / Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU). Die heutige Veranstaltung setzt die bisherigen Aktivitäten in Hamburg zur Aktionsplanung fort. Hierdurch zeigt sich, dass Hamburg und Schleswig-Holstein konkret zusammen arbeiten.

Im bereits vorliegenden Lärmaktionsplan der Stadt Norderstedt wurde das Thema Fluglärm nicht bearbeitet, da die Handlungsmöglichkeiten seitens der Stadt in diesem Bereich sehr gering sind. Die Stadt setzt sich aber nachhaltig dafür ein, dass die Probleme und Lösungsansätze bzgl. des Fluglärms in den Aktionsplan aufgenommen werden. In der heutigen Veranstaltung ist der Rahmen dafür geschaffen, mögliche Lösungen voran zu bringen und an Entscheidungsträger heran zu tragen.

Frau Bonacker (konsalt GmbH), Moderatorin der Veranstaltung, erläutert die formal-rechtlichen Gründe für die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung. Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit sind wesentliche Bestandteile der Aktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie (§§ 8 und 9 URL).

Frau Bonacker berichtet über den Beteiligungsprozess im Rahmen des Lärmforum Hamburgs. Sie beschreibt das Verfahren, nennt die Vielzahl der beteiligten Akteure und zieht ein Resümee zur Beteiligung. Es fand ein intensiver Informationsaustausch in Hamburg statt, der nun mit Schleswig-Holstein fortgesetzt wird.

Frau Bonacker beschreibt Ablauf und Ziel der heutigen Veranstaltung, die einen informativen Charakter haben soll, und legt die Diskussionsregeln fest (Melden, Rednerliste, kurze Beiträge).

2. Stand der Aktionsplanung und Ausgangssituation in Hamburg

Herr Wendland, Abteilungsleiter in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und Fluglärmbeauftragter, stellt die Ausgangssituation und das Vorgehen bei der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in Hamburg vor. Herr Wendland erläutert zunächst die Ziele der EG-Umgebungslärmrichtlinie und die rechtlichen Grundlagen der Lärmaktionsplanung (vgl. Präsentation). Die Rechtsgrundlage für die Schutzgewährung bildet das Luftverkehrsgesetz.

Zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein existiert eine bilaterale Vereinbarung zur Definition des Ballungsraums Hamburg. Dem haben sich 14 Gemeinden Schleswig-Holsteins angeschlossen (Randgemeinden, die direkt an Hamburg angrenzen).

Die Lärmkartierung ist in Hamburg weitestgehend abgeschlossen. Straßenlärm, Industrie- und Gewerbelärm, Fluglärm und private Schienenstrecken sind kartiert und an die EU gemeldet. Die Daten zum Schienenlärm der Strecken der Deutschen Bahn liegen derzeit noch nicht vollständig vor, die Zuständigkeit dafür liegt beim Eisenbahnbundesamt (EBA).

Zur Berechnung des Fluglärms gibt es zwei Berechnungsmethoden: Nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie werden künftig die Parameter L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Index) und L_{Night} (Nachtlärmindex) als maßgebliche Indizes zur Beurteilung der Lärmimmission herangezogen. Der Tag-Abend-Nacht-Index ist der über 24 h gemittelte äquivalente Dauerschallpegel, wobei für die Abend- und Nachtstunden ein Malus von 5 bzw. 10 dB(A) eingerechnet wird (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen - VBUF). Eine andere Berechnungsmethode ist die nach der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen - 1. FlugLSV). Für Fluglärm entspricht dieses Verfahren dem in der Bundesrepublik Deutschland üblichen Verfahren zur Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegel L_{eq} am Tage und in der Nacht. Dieses Verfahren lässt eine Vergleichbarkeit mit der VBUF nur eingeschränkt zu (Beurteilungszeit, Prognose, Gewichtung). In Hamburg sind nach Berechnung nach der 34. BImSchV ca. 43.000 Menschen in Hamburg vom Fluglärm betroffen (über 55 dB(A) Dauerschallpegel). Durch nächtlichen Flugverkehr sind durch das Nachtflugverbot die Betroffenen deutlich niedriger (ca. 5000 Menschen). In Norderstedt, Hasloh und Quickborn sind es deutlich weniger Betroffene.

Für die Lärmaktionsplanung sind in Hamburg zwei Stufen vorgesehen: zum einen die gesamtstädtische Ebene, über die im Rahmen des Hamburger Lärmforums gesprochen wurde, zum anderen die bezirkliche Ebene, für die anschließend Minderungsmaßnahmen für lokale, innerhalb der Bezirke liegende Lärmquellen erarbeitet werden sollen. Derzeit befindet sich der gesamtstädtische Aktionsplan zur Abstimmung im Hamburger Senat.

Im Hamburger Lärmforum wurde eine Vielzahl an Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms vorgeschlagen, die in die strategische Aktionsplanung einfließen. Die Maßnahmenvorschläge werden die Grundlage der folgenden Diskussion darstellen (vgl. 4.).

Weitere Informationen zum Thema Lärm, zu den Lärmkarten und zur Lärmaktionsplanung können unter <http://www.hamburg.de/laerm/> abgerufen werden.

➤ **vgl. Anhang 1: Präsentation Herr Wendland**

Nachfragen

Frage:

Woher stammen die Zahlen zu den Betroffenen in den einzelnen Gemeinden?

Antwort Herr Wendland:

Die Zahlen wurden aufgrund der Auskünfte der Städte und Gemeinden geschätzt. Herr Brückner (Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein) ergänzt, dass die Städte einzeln angeschrieben und die Daten angefordert wurden. Auf dieser Grundlage wurden die Lärmkarten berechnet. Herr Grützner schlägt vor, in der Pause die Zahlen bei Bedarf genauer zu erklären.

Frage:

Die Argumentation, über Hamburg würde weniger geflogen, weil es dort ansonsten mehr Betroffene gäbe, sei ungerecht. Es darf nicht nur die Quantität zählen.

Antwort Herr Wendland:

Das Thema der Flugroutenverteilung wurde auch beim Hamburger Lärmforum angesprochen und wird im späteren Verlauf der heutigen Veranstaltung nochmals aufgegriffen.

3. Stand der Aktionsplanung und Ausgangssituation in Schleswig-Holstein

Herr Grützner (Referatsleiter Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein), zuständig für die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Schleswig-Holstein, berichtet über den aktuellen Stand der Lärmaktionsplanung, für die in Schleswig-Holstein die Gemeinden zuständig sind.

In der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung werden in Schleswig-Holstein zunächst die Ballungsräume Hamburg und Kiel betrachtet. Der Ballungsraum Lübeck folgt in der zweiten Stufe.

Der Lärm des Flughafens Hamburg betrifft sowohl Hamburg als auch Schleswig-Holstein und trägt relevant zur Belastung in beiden Ländern bei. Auch wenn laut den Lärmkarten nicht alle Einwohner in Norderstedt, Hasloh und Quickborn von Fluglärm belastet sind, ist natürlich das ganze Stadtgebiet vom Fluglärm betroffen. Wenn man aber versucht, die Daten vergleichbar zu machen, ist es eindeutig, dass für Hamburg aufgrund der höheren Einwohnerdichte höhere Betroffenenzahlen herauskommen. Bezogen auf den Einzelnen stellt Lärm aber natürlich eine große Belastung dar, die nicht mit Zahlen auszudrücken ist. Dies ist auch ein Hinweis, der in den Aktionsplan aufgenommen werden sollte.

Die meisten Betroffenen gibt es in Schleswig-Holstein insgesamt durch Straßenverkehrslärm, nicht durch Fluglärm. In Schleswig-Holstein sind ca. 220 Gemeinden von Lärm betroffen und müssen Aktionspläne aufstellen. 25% davon sind aktuell bereits abgeschlossen, 31% haben Entwürfe erarbeitet, ca. 9% haben die Aktionsplanung aus den unterschiedlichsten Gründen vorläufig zurückgestellt und von 35% der Gemeinde ist noch keine Rückmeldung eingegangen. Lärmaktionsplanung ist aber nicht mit der Abgabe der Aktionspläne beendet, sondern ein fortwährender Prozess. Es ist auch der Start eines Kommunikationsprozesses zwischen Betroffenen und Verwaltung, denn die Sichtweise zwischen diesen beiden Gruppen unterscheidet sich häufig.

Aus Sicht des Landes ist die Besonderheit des Aktionsplans Fluglärm die grenzüberschreitende Wirkung des Lärms. Lösungen dafür können nur im Verbund gefunden werden. Das haben auch alle aufgrund des Anwendungsbereiches der Umgebungslärmrichtlinie beteiligten Gemeinden in Schleswig-Holstein (Hasloh, Norderstedt, Quickborn) so bewertet und die Bereitschaft erklärt, sich in eine Erarbeitung eines Lärmaktionsplans für den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel unter Federführung Hamburgs einzubringen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Hamburg aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen für die Erarbeitung eines Aktionsplans für die Metropole Hamburg ein anderes Vorgehen mit der Erarbeitung eines zunächst nur strategischen Aktionsplans und damit auch anderes zeitliches Vorgehen gewählt hat. Dieses Vorgehen ist auch aus Sicht Schleswig-Holstein plausibel und unschädlich, da auch in der Ver-

gangenheit bereits zahlreiche Bemühungen zur Lärminderung im Umfeld des Flughafens nicht zuletzt durch Aktivitäten der Lärmschutzkommission beim Flughafen erfolgreich waren. Herr Grützner sieht mit der EG-Umgebungslärmrichtlinie aber die neuerliche Chance, festgefahrene Positionen erneut zu überdenken und gegebenenfalls etwas zu bewegen. Die Bereitschaft, das Thema zu diskutieren, ist auf jeden Fall, auch seitens des Landes, vorhanden. Insofern sollte der Prozess von allen Beteiligten optimistisch begleitet werden; auch wenn vielen, die mit der Materie seit Jahren vertraut sind, klar ist, dass bestimmte weitgehende Forderungen seitens der Betroffenen (z.B. Verlegung des Flughafens) rein rechtlich nicht durchsetzbar sind.

➤ **vgl. Anhang 2: Präsentation Herr Grützner**

Nachfragen und Diskussion

Frage:

Gibt es eine Prognose, was in den nächsten zehn Jahren passieren wird? In den 60er Jahren, als der Flughafen Fuhlsbüttel jährlich 1,6 Millionen Fluggästen beförderte, hieß es in einem Beschluss, dass damit die Grenze erreicht sei und ein neuer Flughafen gebaut werde. Heute gibt es bereits 16 Millionen Fluggäste und ein neuer Flughafen steht nicht zur Diskussion. Wann ist die Grenze der Ausdehnung tatsächlich erreicht?

Antwort Herr Grützner:

Herrn Grützner ist dieser Beschluss nicht bekannt und kann deshalb keine Aussage treffen.

Antwort Herr Schmidt:

Herr Schmidt korrigiert zunächst die jährliche Fluggastzahl auf 13 Millionen.

Die jährlichen Steigerungen der Flugbewegungen liegen bei ca. 1-1,5%, bei den Passagieren bei ca. 3 bis 3,5% pro Jahr. Genaue Prognosen sind sehr schwierig, in den nächsten zehn Jahren wird mit einer ca. 15-20%-igen Steigerung der Flugbewegungen und einer 35%-igen Steigerung der Passagierzahlen gerechnet.

Bezüglich der Verlagerung des Flughafens nach Kaltenkirchen gibt es keine konkreten Pläne. Die Flughäfen München und Frankfurt/Main sind die großen Verkehrsknotenpunkte in Deutschland, weitere Flughäfen, so auch Hamburg, stehen derzeit nicht zur Diskussion.

Der Flughafen Hamburg konnte in der Vergangenheit mit Lärmschutzmaßnahmen die Lärmbelastung verringern, wenn auch nicht ganz vermeiden. Die Lärmschutzhalle hat vor allem für die Norderstedter eine Erleichterung gebracht, da die Probeläufe nun in der Halle stattfinden. Die spätabendlichen Verkehre wurden gemindert. Ab 23 Uhr sind ca. 1.000 Flugbewegungen weggefallen, stündlich finden ab 23 Uhr 3-4 Bewegungen statt (täglich). Ab 0 Uhr sind es monatlich 12 bis 14 Bewegungen.

Frage:

Ein Teilnehmer hinterfragt die Prognose von 1,5%-Steigerung, da er von einer höheren Prognose gehört hat.

Antwort Herr Albrecht:

Herr Albrecht (Deutsche Flugsicherung) bestätigt die 1,5%, da die Prognosen für die Steigerungen aufgrund der derzeitigen Finanzkrise zurückgeschraubt wurden.

Frage:

Für welche Maßnahmen wird das Geld ausgegeben, das der Flughafen durch lärmabhängige Entgelte von den Airlines erhält?

Antwort Herr Schmidt:

Jährlich fließen ca. 4 bis 4,5 Millionen Euro in den Umweltbereich, darin enthalten sind aber nicht nur Maßnahmen für den Lärmschutz, sondern auch Maßnahmen zur Lärmreduktion für die direkte Umgebung am Flughafen. Es wurden zum Beispiel Systeme zur Energielieferung beschafft, damit die lauten Systeme der Flugzeuge abgeschafft werden können.

Im vor zwei Wochen verabschiedeten Umweltbericht spricht sich der Flughafen dafür aus, freiwillige Lärmschutzprogramme auch weiterhin durchzuführen.

Frage aus dem Publikum:

Der Mittelungspegel L_{DEN} ist ein lärmphysikalischer Begriff, die Lärmmedizin sagt etwas anderes: drei Lärmereignisse pro Nacht reichen aus, um den Menschen krank zu machen. Über die Zeit gewichtet, fallen drei Lärmereignisse kaum ins Gewicht. Wenn einem ein Geräusch das Trommelfell zerplatzen lässt und dann 24 Stunden Ruhe herrscht, ist der gemittelte Lärm vergleichbar mit dem Singen einer Meise. Daran sieht man, wie unrealistisch der Mittelungspegel ist.

Antwort Herr Grützner:

Die angewandten Berechnungs- und Ermittlungsmethoden sind wissenschaftlich begründet und werden in ähnlicher Form überall in der Welt für Fluglärm herangezogen. Sie sind in vergleichbarer Form auch im Fluglärmgesetz verankert, wenngleich ein direkter Vergleich auch aus rechtlichen Gründen nicht statthaft ist. Eine bessere Methode, Lärmbelastungen zu ermitteln und einer Bewertung zuzuführen, wird zwar immer wieder gefordert. Bislang gibt es dazu jedoch keine wirklich überzeugenden neuen Ansätze. Im Übrigen werden gerade im neuen Fluglärmgesetz den Einzellärmereignissen in der Nacht durch separate Regelungen besonders Rechnung getragen.

4. Diskussion – Handlungsfelder und Maßnahmen im Rahmen der Aktionsplanung gegen Fluglärm

Bevor die Diskussion der einzelnen Maßnahmen erfolgt, betont Herr Grützner den Stellenwert der heutigen Veranstaltung. Herr Grützner weist erneut darauf hin, dass es keine realistische Forderung sei, den Flugverkehr ganz zu vermeiden. Aber es könne heute erreicht werden, sich darüber auszutauschen, was getan werden kann und welche Richtung eingeschlagen werden sollte. Dabei können auch kleine Schritte helfen und es sind immer auch Abwägungsprozesse

mit anderen Interessen und Belangen nötig. Die Lärmaktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie sei ein guter Ansatz, den Lärmschutz in Europa zu verbessern.

In der folgenden Diskussion wird die Liste der vorgeschlagenen Maßnahmen aus den Hamburger Lärmforen diskutiert und die Zuständigkeiten, Probleme und Konflikte sowie der aktuelle Stand und das weitere Vorgehen festgehalten. Aufgrund der Vielzahl der Maßnahmen und des begrenzten Zeitrahmens konnten nicht alle Maßnahmen diskutiert werden. Eine Übersicht über die Maßnahmen findet sich in der folgenden Tabelle (*nicht diskutierte Maßnahmen sind kursiv dargestellt*):

Maßnahmen	Zuständigkeit	Probleme/ Konflikte	Weiteres Vorgehen
1. Vermeidung nächtlicher Flugbewegungen	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)		Gespräche laufen z.Zt. mit Fluggesellschaften und Flughafen
2. <i>Verschärfung der Verspätungsregelung</i>	BSU		
3. <i>Restriktive Ausnahmeregelungen</i>	BSU		
4. <i>Gebührenerhöhung Ausnahmegenehmigungen</i>	BSU		
5. <i>Einführung emissionsabhängiger Landeentgelte</i>	Behörde für Wirtschaft und Arbeit		
6. <i>Anpassung der lärmabhängigen Landeentgelte nach tatsächlich ermittelten Schallmesswerten</i>	Behörde für Wirtschaft und Arbeit		
7. Optimierung der Start- und Landeverfahren	Luftfahrtbundesamt / DFS	Seitens der Betroffenen wird die Vermutung geäußert, dass die vorhandene Verfahren nicht ausreichend/richtig optimiert seien	Prüfung (Schleswig-Holstein leitet ein)
8. <i>Prüfung einer „gerechten“ Bewegungsverteilung</i>			
9. Optimierung der Flugrouten	Flughafen, Deutsche Flugsicherung (DFS)	Seitens der Betroffenen wird die Vermutung geäußert, dass die Flugrouten nicht ausreichend/richtig optimiert seien	Prüfung (BSU leitet ein)
10. <i>Verminderung des Bodenlärms</i>	Flughafen / BSU		
11. <i>Triebwerksprobeläufe nur in Lärmschutzhalle</i>	Flughafen / Lufthansa- werft / BSU		
12. <i>Kontingentierung der Flugbewegungen</i>	Flughafen / BWA		
13. <i>Festlegung von Lärmschutzbereichen, Einführung Planungszonen, Siedlungsbeschränkung</i>	BSU		

14. Freiwillige Lärmschutzprogramme	Flughafen	trotz Maßnahmen keine Besserung	Laufend - Flughafen prüft auch zukünftige Lärmschutzprogramme über neuem Fluglärmschutzgesetz hinaus
15. Einführung eines Lärmfonds zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen	BSU / Finanzbehörde / Flughafen		
16. Einführung der Kerosinsteuer	Bund		
17. Verlagerung bestimmter Flugverkehre auf andere Flughäfen	Flughafen / Bund		
18. Verlagerung des Flughafens	Länder Schleswig-Holstein / Hamburg		
(neu) 19. Lärmkarten: weitere Isophon-Darstellung	Flughafen, BSU		BSU HH /Flughafen erstellt erweitertes Kartenmaterial

Frage:

Die vorgegebenen Flugkorridore werden von den Flugzeugen häufig nicht eingehalten. Teilt man das dem Beschwerdetelefon der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt mit, erhält man die Auskunft, dass alle Flüge ordnungsgemäß verlaufen sind. Wer kontrolliert eigentlich die Flugrouten der Flugzeuge und an wen kann man sich für solche Auskünfte am besten wenden?

Antwort Herr Wendland:

Das Beschwerdetelefon der BSU ist im ersten Schritt der richtige Ansprechpartner. Die Recherche der Flugbewegungen ist oft nicht ganz einfach, gerade wenn es um Flugabweichungen geht. Wenn erhebliche Abweichungen ausgemacht werden, wird das mit der Deutschen Flugsicherung besprochen.

Frage:

In Ferienzeiten fliegen sehr viele Flugzeuge über Rehn (nördlich von Norderstedt). Wenn keine Ferien sind, fliegen dort gar keine Flugzeuge. Woran liegt das, wenn doch die Flugkorridore eigentlich genau festgelegt sind? Gibt es Strafen, wenn Flugzeugen vom vorgegebenen Korridor abweichen?

Antwort Herr Albrecht:

Es gibt keine Korridore. Es gibt Strecken, die festgelegt sind, auf denen die Flugzeuge abfliegen sollen. Diese sind, abhängig von der Art des Abflugverfahrens, punktgenau definiert. Je nach Verfahren entstehen Ungenauigkeiten, z.B. durch das Wetter. Aus diesen Ungenauigkeiten definiert sich ein Flugerwartungsgebiet, das ist das, was im Allgemeinen als Flugkorridor verstanden wird. Wenn die Flugzeuge von diesen Flugerwartungsgebieten abweichen, wird es überprüft. Bei Abweichungen wird zunächst geprüft, warum der Pilot abgewichen ist, zum Beispiel aus Wetter- oder Sicherheitsgründen. Wenn kein ausreichender Grund für die Abweichung vorliegt, wird ein Bußgeldverfahren eingeleitet.

Auch bei einer hohen Flugfrequenz wird das Flugerwartungsgebiet nicht aufgefächert. Die Flugrouten sind festgelegt und vom Luftfahrtbundesamt genehmigt. Flugzeuge dürfen ab einer bestimmten Höhe abweichen, liegen sie unterhalb dieser Grenze, dürfen sie es ausschließlich aus Sicherheitsgründen, z.B. bei Gewittern.

Bei Anflügen gibt es keine vorgegebenen Korridore.

Statement aus dem Publikum:

Der Norden ist durch die starken Flugbewegungen (Starts) stark belastet. Das ist ungerecht.

Antwort Herr Albrecht:

Im Luftfahrthandbuch ist festgelegt, dass bei Starts immer die sicherste Route geflogen werden muss. Das hat nichts mit Lärm zu tun, sondern es steht allein die Sicherheit im Vordergrund. Da immer gegen den Wind gestartet wird und es hier in Hamburg i.d.R. westliche Winde gibt, gehen die Starts in Richtung Norderstedt.

Frage:

An der Ohechaussee sieht man morgens alle 60 bis 90 Sekunden ein Flugzeug starten. Im Jahr 1990 flogen die Flugzeuge weiter östlich über der Autobahn, seitdem kommen sie immer dichter an die Ohechaussee. Das ist unnötig und sollte vermieden werden.

Antwort Herr Grützner:

Die Flugsicherung und der Flughafen haben sich nach dem Luftfahrthandbuch zu richten. Alle angesprochenen Punkte werden aber als Prüfauftrag mitgenommen (unter Punkt 7 der Maßnahmenliste).

Frage:

Woher hat das Luftfahrtbundesamt die Daten zur Festlegung der Korridore? Werden die Routen gemeinsam mit den Bundesländern erarbeitet?

Antwort Herr Albrecht:

Die (internationalen) Flugverkehrsstrecken sind definiert, jeder internationale Flughafen muss eine Anbindung haben. Dadurch ergibt sich für das Luftfahrtsbundesamt die Notwendigkeit der Festlegung von Strecken. Die Bundesländer sind an der Festlegung beteiligt, aber letztendlich nicht die Entscheidungsträger.

Frage:

Auf den Lärmkarten sind die Konturen der Korridore anscheinend aufgrund alter Berechnungen verzeichnet. Diese Lärmkonturen sind in Quickborn seit ca. 10 Jahren bekannt, als sich der Flugverkehr nur auf bestimmte Teile Quickborns begrenzte. Im Jahr 2006 wurden die Flugerwartungsgebiete komplett über Quickborn ausgebreitet, die Lärmkontur hat sich aber nicht geändert. Wie wurden die Daten erhoben?

Antwort Herr Wendland:

Bei der Ermittlung der Lärmbelastung handelt es sich um ein Berechnungsverfahren. In diese Berechnung fließen unterschiedliche Parameter ein (Flugrouten, Flugzeugklassen, Anzahl der Bewegungen) ein. Als Ergebnis hat man eine flächenhafte Darstellung der Emissionen der Flugbewegungen. Berechtigt ist die Frage, ob die Eingangsdaten korrekt und plausibel sind. Das zu überprüfen ist relativ schwierig.

Frage Herr Brüning (Stadt Norderstedt):

Kann die Darstellung der Lärmkarten nicht zwei Pegelklassen tiefer dargestellt werden, damit auch die zwar geringere, aber immer noch vorhandene Lärmbelastung um die Korridore herum auf diese Weise veranschaulicht wird? Das würde beim Bürger mehr Transparenz erzeugen.

Antwort Herr Schmidt:

Rund um den Flughafen wird an 13 Messstellen der Lärm gemessen, das ist aber nicht die Kartengrundlage, sondern die Karten sind aufgrund der Lärmdaten der Flugzeughersteller, Flugbewegungen usw. berechnet.

Es ist richtig, dass Lärm natürlich auch außerhalb der in den Karten markierten Korridore wahrgenommen wird. Die laut Umgebungslärmrichtlinie zu kartierenden Isophone und daraus zu berechnende Flächen, Wohnungen und Belastete sind aber im Moment rechtlich so festgelegt. Der Vorschlag, weitere Isophone mit geringeren Lärmbelastungen darzustellen, wird aufgenommen und geprüft (vgl. Tabelle, Punkt 19).

Frage:

Werden bei den Berechnungen die Windverhältnisse berücksichtigt?

Antwort Herr Schmidt:

Nein.

Statement:

Das Berechnungsverfahren ist ein theoretisches Modell, das so gut ist im Ergebnis wie die Annahmen richtig sind.

Antwort Herr Grützner:

Bestätigt das Statement. Er weist darauf hin, dass diese Grundlagen mit Sorgfalt ermittelt werden und überprüfbar sind. Auch die Städte und Gemeinden sind bei der Grundlagenermittlung immer wieder eingebunden. Die Betroffenenzahlen werden anhand der vorliegenden statistischen Daten ermittelt. Herr Grützner bietet angesichts der Komplexität der Verfahren an, die Berechnungen näher zu erläutern und lädt Interessierte ein, sich bei ihm zu melden, um die Grundlagen erläutert zu bekommen und kritisch überprüfen zu können.

Statement:

Daten sind leicht zu manipulieren. Lärmschutzmaßnahmen werden seitens des Flughafens häufig nicht unterstützt. Es wird oft zu Gunsten des Verursachers heruntergerechnet.

Antwort Herr Grützner:

Wenn das so wäre, hätte der Flughafen kein freiwilliges Programm für Lärmschutzmaßnahmen. Diese Aussage ist daher nicht nachvollziehbar. Sicherlich ist es richtig, dass es bei allen Unterstützungen zum Lärmschutz irgendwo Abschneidekriterien geben muss, wo noch unterstützt wird und wo nicht mehr.

Antwort Herr Schmidt:

Das 8. Lärmschutzprogramm wurde mit dem Land Schleswig-Holstein und den Gemeinden Hasloh, Quickborn und Norderstedt „verhandelt“. Bei diesem speziellen Programm wurde sich auf eine finanzielle Aufteilung 1/6 Land, 1/6 Kommune, 1/6 der Eigentümer und 3/6 der Flughafen geeinigt. Gefördert wird der Einbau von Schallschutzfenstern für Wohnzimmer, Schlafzimmer und Kinderzimmer in baurechtlich genehmigten Wohnhäusern mit einfachverglasten Fenstern oder alten Isolierglasfenstern < 30 dB Schalldämmmaß. Zudem werden Schalldämmlüfter in baurechtlich genehmigten Wohnhäusern, in Schlaf- und Kinderzimmern angeboten, die dann kostenlos für den Eigentümer eingebaut werden.

Frage:

Wie sieht es mit den Maßnahmen der Vorschlagsliste aus, die heute nicht angesprochen werden konnten? Wird es ein weiteres Treffen geben, um alle Punkte zu diskutieren?

Antwort Herr Wendland:

Die Punkte der Liste sind alles Prüfaufträge, die auf jeden Fall aufgenommen werden. Ein weiteres Treffen in diesem Rahmen ist zunächst nicht geplant, die Diskussion wird aber weiter fortgesetzt.

Antwort Herr Brüning:

Die Stadt Norderstedt würde für eine weitere Veranstaltung die notwendigen Rahmenbedingungen wiederum bereitstellen.

5. Schlusswort

Herr Grützner bedankt sich bei der Stadt Norderstedt für die zur Verfügungsstellung der Räumlichkeiten und die Bewirtung.

Seine Befürchtungen, dass eine sachliche Diskussion nicht möglich sei, habe sich nicht bestätigt. Er bedankt sich daher insbesondere bei den Anwesenden für die fast ausnahmslos faire Diskussion und die konstruktiven Beiträge. Insbesondere auch die Beiträge seitens der Vertreter der Flugsicherung und des Flughafens haben dazu beigetragen, die Fragestellungen in

Kenntnis der wichtigen fachlichen Rahmenbedingungen abzuarbeiten. Gemeinsam haben alle das Ziel, zu einer Verbesserung beizutragen.

Das Land Schleswig-Holstein dankt Hamburg für die bereits erarbeiteten Maßnahmenvorschläge, die seitens Schleswig-Holsteins begrüßt werden und laut der BSU auch so in den Entwurf des Aktionsplans aufgenommen werden sollen. Er weist darauf hin, dass der Aktionsplan am Ende nicht alle Maßnahmen beinhalten kann, die vorgeschlagen worden sind. Maßnahmen, die von den für die Umsetzung zuständigen Behörden und Einrichtungen nicht mitgetragen werden können (aus fachlichen oder/und rechtlichen Gründen), fallen im Abstimmungsprozess heraus. Soweit es die noch offenen Punkte angeht, die bislang nicht diskutiert werden konnten, wird Schleswig-Holstein sich mit Hamburg kurz schließen, ob und wie der Diskussionsprozess sinnvoll weitergeführt werden kann.

Ende: 21.30 Uhr

Anhang

Anhang 1: Präsentation Herr Wendland

Anhang 2: Präsentation Herr Grützner

Protokoll: B. Bachmeier, konsalt GmbH