

PRESSEMITTEILUNG

Pressesprecher

Dirk Hundertmark

Landeshaus, 24105 Kiel

Telefon 0431-988-1440

Telefax 0431-988-1444

E-mail: info@cdu.ltsh.de

Internet: <http://www.cdu.ltsh.de>

Es gilt das gesprochene Wort

Wirtschaftspolitik

Manfred Ritzek zu TOP 20: Fluglärmbelastungen sind vor Ort zu regeln

Die FDP übernimmt eine Forderung aus Bönningstedt vom 24. Mai 2006 an die Fluglärmschutzkommission für den Airport Hamburg fast wörtlich, tauscht lediglich die Namen „Hasloher Gemeindevertretung“ mit der Bezeichnung „Schleswig-Holsteinischer Landtag“ aus und glaubt, damit die gerechtere Fluglärmverteilung in der Region des Airport Hamburg zu erreichen.

Das Problem wird bei jeder Sitzung der Lärmschutzkommission, die in der letzten Woche die 185. Sitzung hatte, behandelt. Nicht immer kommen alle eingeladenen kommunalen Vertreter.

Der Airport Hamburg hat die Verpflichtung, die Lärmbelastung unter den verschiedensten Voraussetzungen erträglich zu gestalten. Die Flugbewegungen und der daraus resultierende Lärm wie auch der Bodenlärm müssen für Menschen der Region tragbar und beherrschbar bleiben, gesetzliche Rahmenbedingungen zum Schutz gegen Lärm müssen aber so bestimmt werden, dass diese auch für die Flugplätze tragbar bleiben, das wird eine der Anforderungen an die Novellierung des Fluglärmgesetzes von 1971 sein.

Die Lärmbelastung von etwa 160.000 Flugbewegungen pro Jahr wird nur teilweise - und dann auch zeitlich pro Tag sehr unterschiedlich - als Problem im Umfeld des Flughafens empfunden.

- Einen Flughafen zu wollen,
- ein sich entwickelndes Flugverkehrsaufkommen zu akzeptieren,
- die Siedlungsstruktur als gegeben hinzunehmen
- und dann Flugrouten zu suchen, die nicht stören, dieser Konflikt ist nicht lösbar.

Wir müssen die Lösung der Fluglärmverteilung dort belassen, wo diese am besten umgesetzt werden kann, mit höchstem Sachverstand über die Einflussfaktoren auf Flugbewegungen und auf die Sicherheit, nämlich in der Fluglärmschutzkommission, zu der ja alle betroffenen Kommunen gehören.

Die Lärmschutzkommission hat bereits große Erfolge vorzuweisen. So wurde ein Lärmschutzprogramm zur Fensterisolierung vor ca. 20 Jahren begonnen, an dem sich Eigentümer mit etwa 1.600 Wohneinheiten beteiligten. Die Zahl der Teilnehmer zum Einbau schalldämmender Fenster hätte höher sein können, so die Verantwortlichen des Flughafens.

Ganz aktuell hat die Lärmschutzkommission auf ihrer Sitzung am letzten Freitag entschieden, als Nachförderung für die 1.600 WE kurzfristig eine Fensterüberprüfung vorzunehmen, um in der Zwischenzeit entstandene Material-Schallschutzprobleme zu erkennen und zu beheben.

Auch die Fertigstellung der Triebwerkshalle im Jahre 2004 war ein Projekt der Lärmschutzkommission. Seit der Fertigstellung sind keine genehmigungspflichtigen Triebwerksversuche mehr außerhalb dieser Halle vorgenommen worden.

Ferner hat sich die Zahl der startenden und landenden lauten Flugzeuge wegen der zusätzlich vom Flughafen erhobenen „Lärmabgabe“ deutlich reduziert wie auch generell durch veränderte Triebwerke und Konstruktionsverbesserungen der Fluglärm pro Einzelmaschine deutlich gesenkt werden konnte.

Die Flugroutenauswahl erfordert eine sichere, geordnete, flüssige (kapazitätsabhängige) Verkehrsabwicklung und das Hinwirken auf Lärmschutz bzw. Lärmvermeidung. Die Sicherheit hat dabei oberste Priorität.

Neben der Anzahl der Starts und Landungen in den vier Flugkorridoren von Hamburg sind von entscheidender Bedeutung auch die Flugzeiten. Beschwerden kommen vornehmlich wegen der Verletzung des Nachtflugverbots von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr morgens. Nachtflugverbot bedeutet jedoch keineswegs Null-Flugbewegungen.

Auch hier hat sich der Airport Hamburg um Reduzierungen der nächtlichen Flugbewegungen bemüht. Gab es im Jahre 1999 noch fast 1.500 Flugbewegungen zwischen 23.00 Uhr und 24.00 Uhr, so waren es im Jahre 2004 nur noch 1.100. Die Zahl der Flugbewegungen zwischen 00.00 Uhr und 06.00 Uhr morgens sank in den vergleichbaren Jahren von 649 auf 419 Flugbewegungen, also auf etwas mehr als einen Flieger pro Nacht.

Die Flüge nach 19.00 Uhr und besonders die Nachtflüge werden als überaus störend empfunden. Letztere werden sich nicht auf Null reduzieren lassen, da die Mehrzahl der Einzelausnahmegenehmigungen mit Störungen im Luftverkehr begründet wird, wesentlich weniger wegen des öffentlichen Interesses.

- Abhängigkeiten von luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen,
- Bahnbenutzungsregelungen,
- Berücksichtigung der Bevölkerungsdichte mit stark bebauten und weniger stark bebauten Gebieten innerhalb von Gemeindegrenzen,
- Wetterbedingungen,
- Rücksichtnahme auf Kleinflieger,
- Rückenwind- und Seitenwindkomponenten,
- kritische Toleranzwerte für Lärmbelästigung,

alles das und vieles mehr wird in den Sitzungen der Lärmschutzkommission hart und fair diskutiert, um zu einer Verbesserung der Lärmbelastigung in der Region zu kommen.

Dort sollen und müssen die Entscheidungen getroffen werden – nicht im Landtag.