Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

FLUGLÄRMREPORT 2016

Nachts ist Ruhe.
Fair für alle, gut für Hamburg

GLIEDERUNG:

1	Einleitung	3
2	Fluglärmkennwerte	4
	2.1 Fluglärmschutzgesetz	4
	2.2 Fluglärmemissionen	6
	2.3 Fluglärmklassen	7
3	Störung der Nachtruhe	10
	3.1 Nachtflugbeschränkung	10
	3.2 Nachtflüge	12
4	Kernproblem: Billigflieger	16
5	Zusammenfassung	18
6	Ausblick und Forderungen	20

MAXIME

Der Betrieb eines innerstädtischen Flughafens inmitten einer dicht besiedelten Metropolregion bedingt die umfassende Rücksichtnahme auf die vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowohl im Nahbereich um den Flughafen als auch in den An- und Abflugkorridoren bis weit in das Umland hinaus.

Hamburg, März 2017

1 EINLEITUNG

Das Umweltbundesamt (UBA) bescheinigt: Zu viel Schall - in Stärke und Dauer - kann gesundheitliche Beeinträchtigungen und irreparable Schäden beim Menschen hervorrufen. **Schall wirkt auf den gesamten Organismus, indem er körperliche und seelische Stressreaktionen auslöst.** Dies kann schon bei niedrigeren, nicht akut gehörschädigenden Schallpegeln geschehen. Verkehrslärm bildet in diesem Zusammenhang die Hauptbelastungsquelle.

Im Gegensatz zu Schienen- und vor allem Straßenlärm ist Fluglärm weniger allgegenwärtig. Er tritt geballt im Nahbereich der Flughäfen sowie der An- und Abflugkorridore auf. Dort wird die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Fluglärm jedoch als besonders hoch wahrgenommen. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) listet in ihrer Studie „Gesundheitsrelevante Umweltungleichheit in der Europäischen Region" unter wohnungsbezogenen Ungleichheitsindikatoren die Lärmexposition als für Deutschland besonders relevant auf. Plakativ gesagt: **Arm wohnt laut!**

In Hamburg belasten diverse Lärmtypen jeweils Teile der Bevölkerung; Straßen- und Schienenlärm, Fluglärm, (Hafen-) Industrielärm und Eventlärm sind herausragend zu nennen. **Bezüglich des Fluglärms ist festzuhalten, dass acht von zehn Hamburgerinnen und Hamburger den Flughafen in Fuhlsbüttel nutzen, ohne selbst von den Negativfolgen des Flughafenbetriebes betroffen zu sein.** Dies führt dazu, dass das Fluglärmproblem seitens der politischen Entscheidungsträger über Jahrzehnte als weniger dringlich erachtet wurde. Erst in den vergangenen Jahren hat ein Umdenken begonnen: Im Koalitionsvertrag des regierenden Senats wurde dem Thema „Reduzierung des Fluglärms" ein deutliches Gewicht beigemessen.

Die angestrebten Belastungsreduzierungen finden allerdings bisher leider weitgehend nur auf dem Papier statt. Obwohl sich die relevanten Lärmparameter in den vergangenen Jahren deutlich in die falsche Richtung entwickeln, wird nur halbherzig gegengesteuert. Schlimmer noch: Am Hamburger Flughafen wird weiterhin allein auf quantitatives Wachstum gesetzt. Alljährliche Zuwachsraten beim Passagiertransport von fast einer Million sind Zeugnis davon. Insbesondere die Fehlentwicklungen hinsichtlich der Überhand nehmenden Billigfliegeranteile, fallen negativ ins Gewicht. **Die Forderung des BUND lautet daher, dass die vielfältigen, durch den Luftverkehr verursachten Belastungen nachhaltig zu reduzieren sind.** Nachhaltig bedeutet dauerhaft ökologisch, ökonomisch und sozial verträglich.

Der **Fluglärmreport 2016** des länderübergreifenden Arbeitskreises Luftverkehr im BUND Landesverband Hamburg befasst sich intensiv mit der Entwicklung der Fluglärmkennwerte am innerstädtisch gelegenen Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt", geht ausführlich auf die Vielzahl der nächtlichen Ruhestörungen - verursacht durch den Flugverkehr - ein und stellt das Problemfeld „Billigflieger" als besonders relevant heraus. Abschließend werden Wege für ein gedeihliches Miteinander von Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften einerseits sowie Betroffenen andererseits aufgezeigt.

2 FLUGLÄRM-KENNWERTE

2.1 FLUGLÄRMSCHUTZGESETZ

Zweck des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz 2007) ist der Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm. Hierzu wird der durch den Betrieb eines Flugplatzes generierte Lärmbereich nach dem Ausmaß der Belastungen in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht gegliedert. Schutzzonen sind jeweils diejenigen Gebiete, in denen der durch den Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel „L(tief)Aeq" sowie bei der Nacht-Schutzzone zusätzlich der fluglärmbedingte Maximalpegel „L(tief)Amax" jeweils bestimmte Messwerte übersteigen.

In Hamburg leben nach offiziellen Angaben ca. 55.000 Menschen in den ausgewiesenen Fluglärmschutzzonen. In diesen Wohnbereichen erhalten die Anwohner unter bestimmten Rahmenbedingungen einen Zuschuss für passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Fenster, Belüftung), mehr nicht. Aktive Lärmminderungsmaßnahmen (d.h. Maßnahmen, die geeignet sind, den Lärm am Entstehungsort zu reduzieren) - denen deutlich Vorzug gegenüber passiven zu geben sind - finden dagegen kaum Anwendung. Anstelle dessen wird Ablasshandel seitens des Zustandsstörers (Flughafen Hamburg GmbH) und der Handlungsstörer (Fluggesellschaften) betrieben.

Außerhalb der Fluglärmschutzzonen wohnen weitere ca. 45.000 Menschen, die einem fluglärmbedingten Dauerschallpegel von mindestens 50 dB(A) ausgesetzt sind. Wird ein fluglärmbedingter Dauerschallpegel von 42,5 dB(A) als Bemessungsgrundlage herangezogen - dies ist die Wirkschwelle bei der ca. 25 % der Befragten anführen, dass sie der Fluglärm sehr stört - sind in Hamburg und Schleswig-Holstein zusammen ca. 250.000 Menschen vom Betrieb des „Helmut Schmidt"-Flughafens betroffen. Insbesondere die vielfache Störung der Nachtruhe fällt hierbei negativ ins Gewicht.

Eine Besonderheit des Fluglärmschutzgesetzes ist, dass – inhaltlich nicht nachvollziehbar – zwischen neuen Flugplätzen und wesentlich baulich erweiterten Altflugplätzen einerseits sowie baulich unveränderten Altflugplätzen andererseits unterschieden wird. Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne des Fluglärmschutzgesetzes sind Flugplätze, für die ab dem 7. Juni 2007 eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung für ihre erstmalige Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erteilt wurde bzw. wird. Eine „sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes" ist dann als wesentlich zu erachten, wenn sie zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels „L(tief)Aeq Tag" an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels

„L(tief)Aeq Nacht" an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt.

Konsequenz dieser kryptischen Regelung ist, dass in Hamburg (als angeblich seit 2007 nicht wesentlich baulich erweiterter Flugplatz) **die fluglärmbedingten Dauerschallpegel mindestens 5 dB(A) höher sein dürfen, als es der Stand der Lärmbelastungsforschung für verträglich erachtet.** Zur Erinnerung: Eine Schallpegelerhöhung um 3 dB(A) entspricht einer Verdoppelung der Schallleistung.

Der direkte Vergleich offenbart die Rückständigkeit beim Fluglärmschutz in Hamburg gegenüber der bundesgesetzlichen Regel: Während der maximal zulässige Dauerschallpegel der Tag-Schutzzone 1 bei neuen Flugplätzen und wesentlich baulich erweiterten Altflugplätzen bei 60 dB(A) liegt, beträgt dieser Wert in Hamburg 65 dB(A). Für die Tagschutzzone 2 sind es 55 dB(A) bei den neuen Flugplätzen und wesentlich baulich erweiterten Altflugplätzen, in Hamburg dagegen 60 dB(A). In der Nacht-Schutzzone sind es maximal 50 dB(A) für neue Flugplätze und wesentlich baulich erweiterte Altflugplätze, der Hamburger Bevölkerung werden 57 dB(A) zugemutet. Laut Fluglärmschutzgesetz zwar „nur" sechs Mal pro Nacht, das durch den Flughafenbetreiber bereitgestellte online-Informationsinstrument „TraVis" sowie die Auswertungen des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD e.V.) zeigen jedoch wesentlich mehr derartige Schallereignisse; auch weit außerhalb der aktuell bestehenden Nacht-Schutzzone.

Dauerschallpegel für **neue oder wesentlich baulich erweiterte** zivile Flugplätze im Sinne § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

			Hamburg
Tag-Schutzzone 1:			
L(tief)Aeq Tag	=	60 dB(A),	**65 dB(A)**
Tag-Schutzzone 2:			
L(tief)Aeq Tag	=	55 dB(A),	**60 dB(A)**
Nacht-Schutzzone			
a) bis zum 31. Dezember 2010:			
L(tief)Aeq Nacht	=	53 dB(A),	**55 dB(A)**
L(tief)Amax	=	6 mal 57 dB(A),	**6 mal 57 dB(A)**
b) ab dem 1. Januar 2011:			
L(tief)Aeq Nacht	=	50 dB(A),	

§ 3 Ermittlung der Lärmbelastung

(1) Der äquivalente Dauerschallpegel L(tief)Aeq Tag für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der äquivalente Dauerschallpegel L(tief)Aeq Nacht und der Maximalpegel L(tief)Amax für die Nacht-Schutzzone werden unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs nach der Anlage zu diesem Gesetz ermittelt.

Quelle: Fluglärmschutzgesetz (2007 / 2010)

Abb. 1: Dauerschall-Lärmgrenzwerte (Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie Nacht-Schutzzone) für neue oder wesentlich erweiterte Flugplätze gemäß Fluglärmschutzgesetz (2007) im Vergleich zu den derzeit geltenden Regelungen am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt"

Der Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger Flughafens „Helmut Schmidt" in seiner heutigen Form fußt auf veralteten Genehmigungen und Regeln. In den 1950er bis 1970er Jahren wurden maßgebliche Entscheidungen getroffen, die weder seinerzeit noch heutzutage auf ihre Umweltverträglichkeit überprüft wurden. Hinzu kommen zahlreiche umfangreiche Neu- und Ausbauprogramme (Terminal 1 und 2, AirportPlaza, S-Bahn-Anschluss, Luftfrachtzentrum, Vorfelderweiterung), die z.T. nach 2007 realisiert wurden und zu einer erheblichen Kapazitätserhöhung geführt haben. **Der Vergleich der Flughafeninfra- und -suprastruktur der Jahre 2007 zu 2017 belegt eindrucksvoll, dass der Flughafen „Helmut Schmidt" als wesentlich baulich erweitert anzusehen ist.** Allein die unterlassenen Planfeststellungsverfahren - alle obigen Bauprogramme wurden von der Genehmigungsbehörde jeweils schlank als Plangenehmigungsverfahren ohne Öffentlichkeitsbeteiligung und ohne Umweltverträglichkeitsprüfung „durchgewinkt" - führen dazu, dass der „Flugplatz Helmut Schmidt" formal (noch) nicht als wesentlich erweitert im Sinne des Fluglärmschutzgesetzes gilt.

2.2 FLUGLÄRMEMISSIONEN

Das dem Flughafen „Helmut Schmidt" zugewiesene **Lärmkontingent von 20,4 km²** stammt aus dem Jahr 1998. Seinerzeit dachte man seitens der Politik, hierdurch ein Instrument geschaffen zu haben, um dem Anwachsen des Fluglärms entgegenwirken und Lärmexzesse verhindern zu können. Im Kern lautet der Ansatz, dass es nicht lauter werden darf als im Referenzjahr 1997. Klingt zunächst gut, erweist sich aber bei näherer Betrachtung als äußerst problematisch: Im Referenzjahr war der Anteil sehr lauter Flugzeuge mit Musterzulassungen aus den frühen 1970er Jahren noch groß. Bereits zwei Jahre später landeten und starteten kaum noch derart alte Flugzeuge in Hamburg. **Im Resultat führt dies dazu, dass das als wirksamer Lärmdeckel gepriesene Lärmkontingent heutzutage keinerlei Schutzwirkung mehr entfacht.** Im Gegenteil legalisiert es sogar eine Lärmbevorratung von ca. 90.000 zusätzlichen Flugbewegungen pro Jahr!

Dies bedeutet, dass das Lärmkontingent (d.h. der Grad der dauerhaften Lärmverschmutzung) seinerzeit – wider besseren Fachwissens – im Übermaß erteilt wurde. Bei der Festlegung wurden die sehr lauten„Chapter II-Flugzeuge" bewusst eingepreist, obwohl bereits lange bekannt war, dass solche Flugzeuge spätestens im Jahr 2002 nicht mehr in Hamburg starten und landen dürfen. Seitdem sorgt diese unzulässige Genehmigungsbevorratung dafür, dass es faktisch keine wirksame Lärmobergrenze gibt. Der Senat weiß dies und preist dennoch das Lärmkontingent als Schutzmaßnahme für die Bevölkerung an.

Als „Fluglärmteppich" wird die Ausdehnung der 62 dB(A)-Leq3-Dauerschallisophone, verursacht durch die Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres, bezeichnet. Aus der Entwicklung des Fluglärmteppichs der letzten 14 Jahre (Betrachtungszeitraum 2003 bis 2016) wird deutlich, dass es zu einem wesentlichen Lärmzuwachs gekommen ist. Im Jahr 2003 betrug der Fluglärmteppich 11,2 km²; 2016 waren es 14,0 km², mithin eine Zunahme um 25 %. Im bisher lautesten Flugjahr (2007) wurde der damalige Lärmteppich durch 173.500 Flugbewegungen verursacht. Im Vergleich dazu reichten im Jahr 2016 ca. 12.150 Flugbewegungen weniger, um ein neues Fluglärmmaximum zu markieren. Dies bedeutet, dass auch die einzelnen Flugbewegungen im Durchschnitt lauter geworden sind.

Rückblickend über die vergangenen 18 Jahre bilden 2015 und 2016 zwei der drei lautesten Jahre insgesamt!

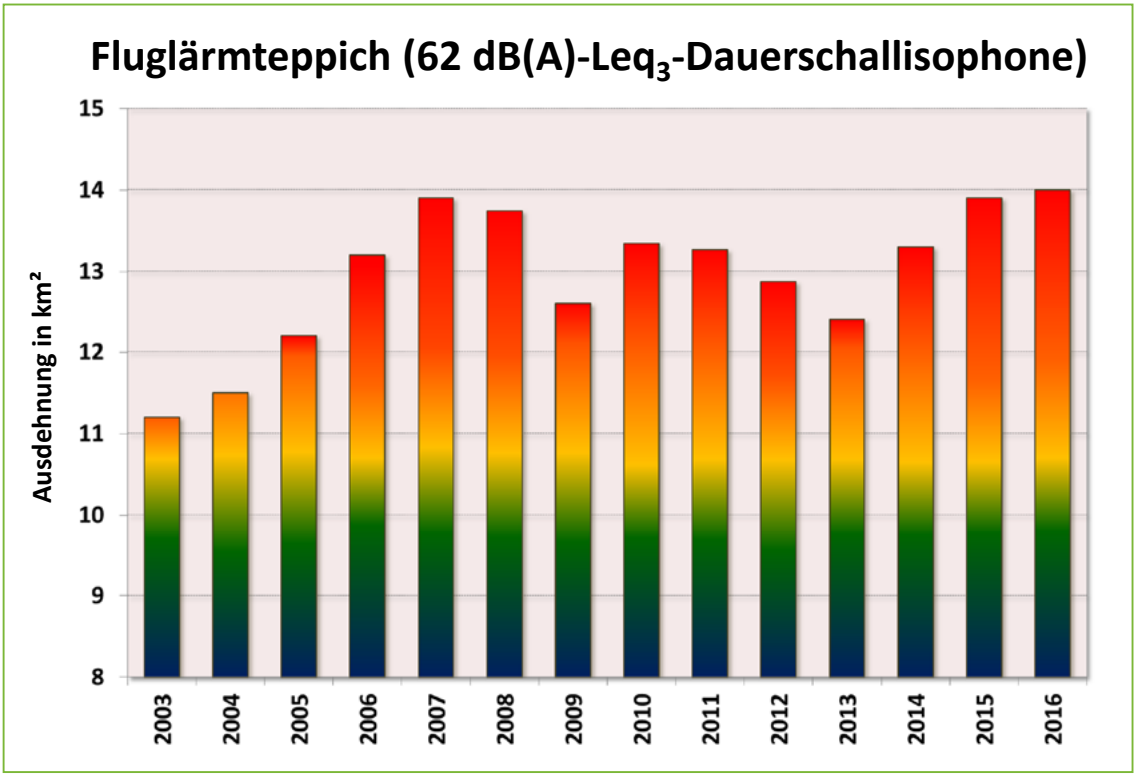


Abb. 2: Entwicklung der Ausdehnung des „Fluglärmteppichs" am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt" in den Jahren 2003 bis 2016 (Daten: BUE Hamburg)

2.3 FLUGLÄRMKLASSEN

Jedes Flugzeug wird anhand seiner durchschnittlichen Lärmemissionen einer Lärmklasse zugeordnet. **Mengenmäßig relevant sind am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt" die Klassen 1 bis 4. Diese decken zusammen ca. 96 % aller Flugbewegungen ab.** Die meisten Flugzeuge, die in Hamburg starten und landen, fallen in die Lärmklasse 4 mit einem Standard-Lärmpegel von 78,0 dB(A) bis 80,9 dB(A), gefolgt von der Lärmklasse 3 mit einem Standard-Lärmpegel von 75,0 dB(A) bis 77,9 dB(A). **Auffällig ist, dass sich der Anteil der weniger lauten Flugzeuge (Lärmklassen 1 und 2) von 2006 mit zusammen 31 % bis zum Jahr 2016 nahezu halbiert hat.** Im Gegenzug ist der Anteil der Lärmklasse 3-Flugzeuge von 16 % im Jahr 2006 auf 34 % im Jahr 2016 angestiegen. Dies spiegelt sich auch in der Entwicklung der durchschnittlichen Lärmklasse wider.

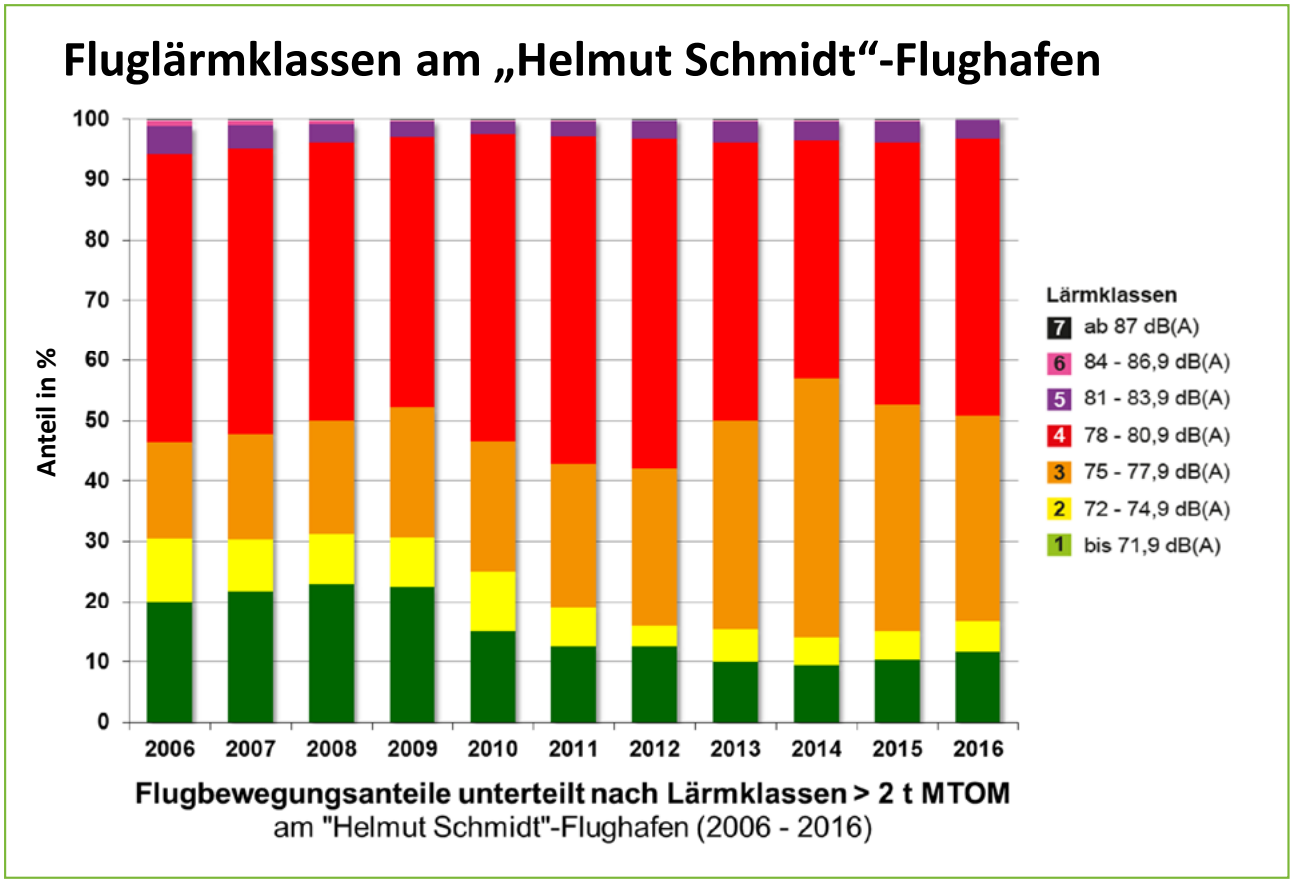


Abb. 3: Entwicklung der Lärmklassenanteile am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt" in den Jahren 2006 bis 2016

Die durchschnittliche Flugzeug-Lärmklasse am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt" reicht in den vergangenen elf Jahren von 2,96 im Jahr 2009 bis 3,31 im Jahr 2012. Das gewichtete Mittel (Summe der Jahrdurchschnittswerte multipliziert mit der jeweiligen Flugbewegungsanzahl, dividiert durch die Gesamtzahl an Flugbewegungen im Betrachtungszeitraum) liegt bei 3,15. Auch anhand dieses Kennwertes zeigt sich, dass die Flugjahre 2011 bis 2016 überdurchschnittlich laut waren. **Es gibt keinen Trend hin zum Einsatz weniger lauter Flugzeuge, wie medial vom Flughafenbetreiber (Flughafen Hamburg GmbH) und von der Hauptteigentümerin (Freie und Hansestadt Hamburg) immer wieder gerne vorgetragen wird.**

Der Anteil moderner Flugzeuge wie dem Airbus A320 NEO, der Boeing 737 MAX sowie der Bombardier CS 300 beträgt in Hamburg aktuell nur ca. 1 %. Eine nennenswerte Erhöhung des Anteils weniger lauter Flugzeuge ist nicht abzusehen.

JAHR	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ø	3,08	3,03	2,99	2,96	3,13	3,26	3,31	3,26	3,21	3,24	3,22

Tab. 1: Entwicklung der durchschnittlichen Flugzeug-Lärmklasse am Flughafen „Helmut Schmidt" (Daten: BUE Hamburg)

Ein Grund, weshalb der Einsatz weniger lauter Flugzeuge am „Helmut-Schmidt"-Flughafen derart rückständig ist, liegt in der Entgeltordnung. **Die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte sind derart gestaltet, dass sie lediglich Flugzeuge der Lärmklassen 6 und 7 spürbar beaufschlagen.** Diese Flugzeuge verursachen aber weniger als 1 % der Flugbewegungen in Hamburg. **Lärmzuschläge von 5,50 Euro bis 61,– Euro je Flugbewegung können nicht ernsthaft als wirksame Maßnahme für den aktiven Fluglärmschutz angesehen werden!** Es ist zu bezweifeln, dass von der für 2017 geplanten Änderung der Entgeltordnung eine höhere Steuerungswirkung ausgeht.

LÄRMKLASSEN						
1	2	3	4	5	6	7
bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
5,50 €	13 €	29 €	61 €	181 €	610 €	1.840 €

Tab. 2: Lärmzuschlag auf Start- und Landeentgelte am Flughafen „Helmut Schmidt" (Quelle: Flughafen Hamburg GmbH)

Resultat der mangelhaften bis ungenügenden Steuerung hin zum vermehrten Einsatz weniger lauter Flugzeuge am „Helmut Schmidt"-Flughafen ist, dass der durchschnittliche Lärmteppich einer einzelnen Flugbewegung seit 2003 von 139 m² auf 157 m² im Jahr 2016 nahezu kontinuierlich angestiegen ist. **Dies bedeutet, dass ein Überflug vor knapp eineinhalb Jahrzehnten im Mittel 11,5 % leiser war als heute!**

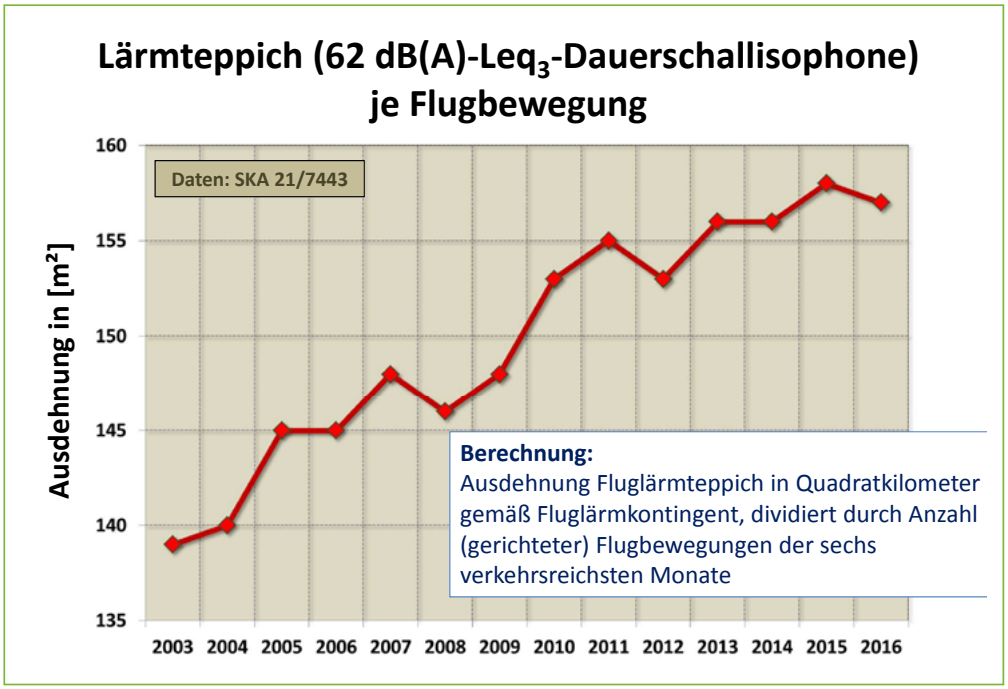


Abb. 4: Entwicklung der durchschnittlichen Dauerschall-Lärmausbreitung eines Einzelflugereignisses am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt" in den Jahren 2003 bis 2016

3 STÖRUNG DER NACHTRUHE

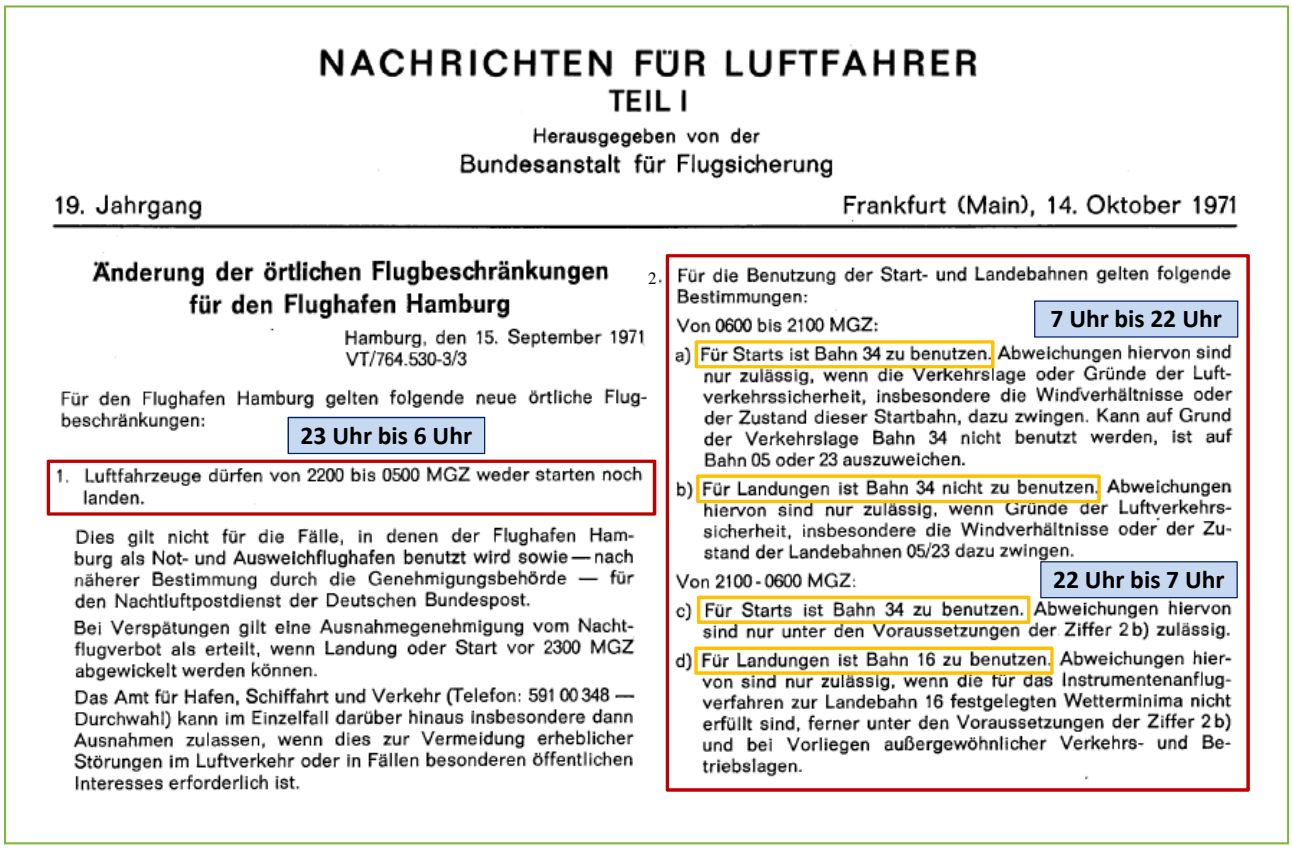
3.1 NACHTFLUGBESCHRÄNKUNG

Die in Deutschland gesetzlich besonders geschützte Nachtruhe reicht von 22 Uhr bis 6 Uhr. Erholsamer Schlaf in genügender Quantität und Qualität ist essentiell. Die Betriebszeitenregelung des innerstädtisch gelegenen Hamburger Flughafens „Helmut Schmidt" - angeblich einer der modernsten in Europa - stammt aus dem Jahr 1971; sie wurde trotz ansonsten maßgeblich gestiegener Umwelt- und Gesundheitsschutzanforderungen, deutlich verbesserter Kenntnisse der Lärmfolgeforschung sowie einem infolge der insgesamt wesentlich zugenommenen allgemeinen Belastungsformen (Arbeitsverdichtung, Freizeitstress, Werteverfall) gestiegenden Ruhebedürfnis der Bevölkerung bis heute nicht entsprechend angepasst. **Im Kern besagt die fast ein halbes Jahrhundert alte Regelung, dass Luftfahrzeuge in der Zeit von 23 Uhr bis 6 Uhr weder starten noch landen dürfen.** Hieraus resultiert eine maximale Ruhezeit für die betroffene Bevölkerung von nur sieben Stunden je Nacht.

Bereits die bestehende Betriebszeit des Flughafens „Helmut Schmidt" von täglich 17 Stunden führt dazu, dass die Nachtruhe von zehntausenden Bürgerinnen und Bürgern vielfach durch Fluglärm maßgeblich gestört wird. Infolge der „Verspätungsoffensive" der Fluggesellschaften (s. Kap. 3.2) - mit (betriebswirtschaftlich gewinnbringenden) Flugbewegungen bis 24 Uhr - reduziert sich die Schlafphase auf maximal sechs Stunden. Dies schädigt die Gesundheit der Betroffenen erheblich.

Sehr zum Leid der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowohl im Nahbereich um den Flughafen als auch weit in das Umland hinaus ist jedoch nicht einmal die „23 Uhr-Schallgrenze" verbindlich. **Gibt es im Laufe eines Tages irgendwann, irgendwo im Luftraum über Europa eine Störung im Betriebsablauf, wird in Hamburg „munter bis 24 Uhr weiter geflogen".** Dies hat sich bei den Fluggesellschaften lange herumgesprochen, mit der Folge, dass Starts und Landungen - auch aufgrund der minimalen finanziellen Sanktionen (Stichwort: Entgeltordnung ohne hinreichende Schutzwirkung) - bis weit nach offiziellem Betriebszeitenende gewinnsteigernd eingeplant sind.

Eine Ausnahme vom obigen „Nachtflugverbot" gilt pauschal als erteilt, wenn die Landung oder der Start einer „planmäßigen" Flugverbindung vor 24 Uhr abgewickelt werden kann. Und selbst damit ist noch nicht Schluss: Das damalige Amt für Hafen, Schiffahrt und Verkehr (heutzutage ist es die Behörde für Umwelt und Energie) kann noch weitergehende Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung **erheblicher** Störungen im Luftverkehr oder in Fällen **besonderen** öffentlichen Interesses aus ihrer Sicht erforderlich ist. **Alle Ausnahmen zusammen lassen aus dem ursprünglich gedachten strengen Nachtflugverbot eine lockere Nachtflugbeschränkung werden!**



NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

19. Jahrgang — Frankfurt (Main), 14. Oktober 1971

Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg

Hamburg, den 15. September 1971
VT/764.530-3/3

Für den Flughafen Hamburg gelten folgende neue örtliche Flugbeschränkungen:

23 Uhr bis 6 Uhr

1. Luftfahrzeuge dürfen von 2200 bis 0500 MGZ weder starten noch landen.

Dies gilt nicht für die Fälle, in denen der Flughafen Hamburg als Not- und Ausweichflughafen benutzt wird sowie — nach näherer Bestimmung durch die Genehmigungsbehörde — für den Nachtluftpostdienst der Deutschen Bundespost.

Bei Verspätungen gilt eine Ausnahmegenehmigung vom Nachtflugverbot als erteilt, wenn Landung oder Start vor 2300 MGZ abgewickelt werden können.

Das Amt für Hafen, Schiffahrt und Verkehr (Telefon: 591 00 348 — Durchwahl) kann im Einzelfall darüber hinaus insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

2. Für die Benutzung der Start- und Landebahnen gelten folgende Bestimmungen:

Von 0600 bis 2100 MGZ: **7 Uhr bis 22 Uhr**

a) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand dieser Startbahn, dazu zwingen. Kann auf Grund der Verkehrslage Bahn 34 nicht benutzt werden, ist auf Bahn 05 oder 23 auszuweichen.

b) Für Landungen ist Bahn 34 nicht zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand der Landebahnen 05/23 dazu zwingen.

Von 2100 - 0600 MGZ: **22 Uhr bis 7 Uhr**

c) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur unter den Voraussetzungen der Ziffer 2 b) zulässig.

d) Für Landungen ist Bahn 16 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das Instrumentenanflugverfahren zur Landebahn 16 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen der Ziffer 2 b) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrs- und Betriebslagen.

Abb. 5: Rechtliche Grundlage der bestehenden Nachtflugbeschränkung am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt" aus dem Jahr 1971

3.2 NACHTFLÜGE

Unmittelbare Folge der laxen Betriebszeitenregelung in Verbindung mit den minimalen finanziellen Anreizen ist, dass die Anzahl an Nachtflugbewegungen (d.h. Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) von 2011 mit 5.155 auf 7.235 Nachtflüge im Jahr 2016 angestiegen ist - dies entspricht einem Anstieg von 40 %. **Umgerechnet auf eine Schlafphase von durch die WHO empfohlenen acht Stunden (22 Uhr bis 6 Uhr) wurde diese im Jahr 2011 durchschnittlich 14,1 Mal durch nächtliche Flugbewegungen gestört; 2016 ist diese wichtige Kennzahl sogar auf 19,8 angestiegen!**

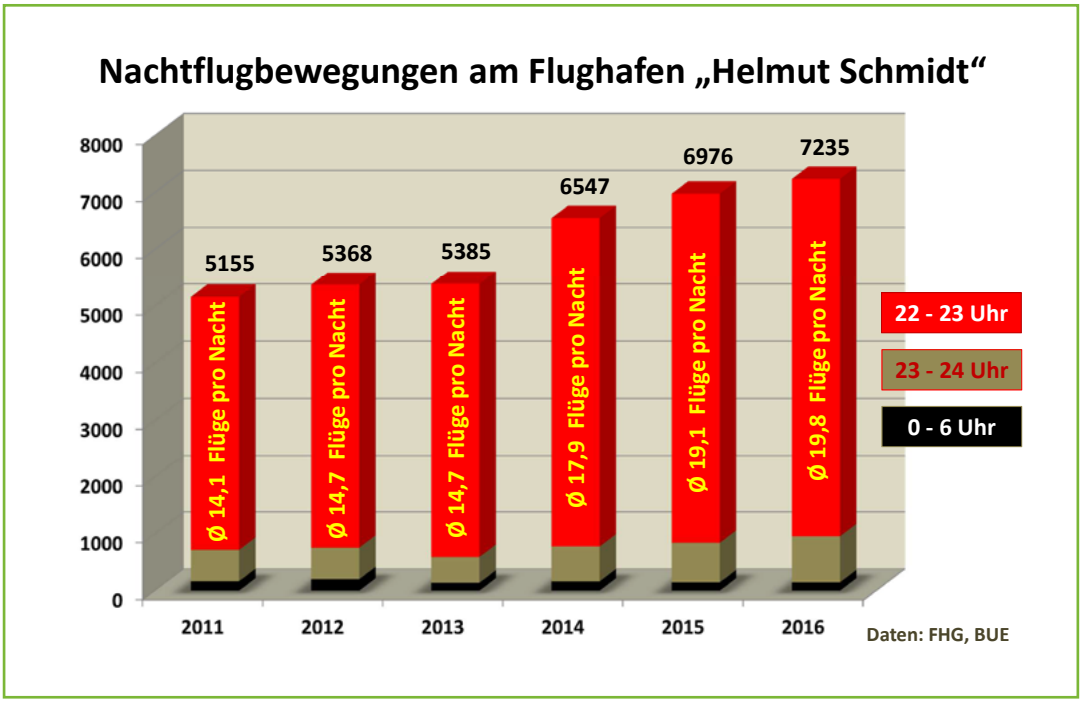


Abb. 6: Anzahl der Nachtflugbewegungen am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2011 bis 2016

Auch die Anzahl an Flugbewegungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit hat sich von 2011 mit 715 Flügen auf 953 in 2016 wesentlich erhöht (Anstieg um 33 %). Waren es Anfang des Jahrzehnts noch durchschnittlich 1,96 Flüge in der Zeit von 23 Uhr bis 6 Uhr, sind es nunmehr 2,61. **Das Geschäftsmodell „Spätankünfte in Hamburg mitten in der Nacht“ ist offensichtlich hoch lukrativ. Hier muss der Senat zwingend massiv gegensteuern.**

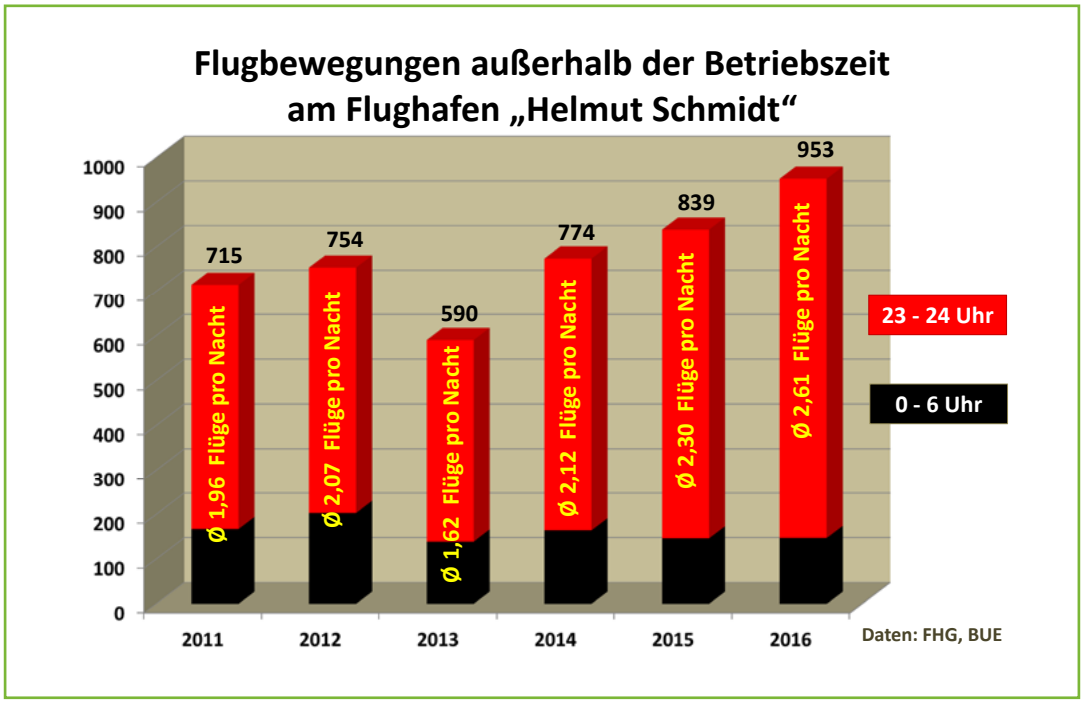


Abb. 7: Anzahl der Nachtflugbewegungen außerhalb der Betriebszeit am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2011 bis 2016

Die inhaltliche Diskrepanz der nachfolgenden Stellungnahmen zu der Vielzahl an verspäteten Flugbewegungen verdeutlicht, warum zu Recht von einem mangelhaften Problembewusstsein der Verantwortungsträger in Politik und Verwaltung sowie beim Betreiber gesprochen werden muss:

- „Wir konzentrieren uns mit den Airline-Partnern darauf, die letzten Flugzeuge eines Tages, die bis 23 Uhr geplant sind, auch pünktlich in Hamburg starten oder landen zu lassen. Das ist von großer Bedeutung für die Anwohner in Hamburg und in Schleswig-Holstein“, erklärt **Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Hamburg GmbH (FHG).** „Die Betriebszeiten am Hamburger Flughafen sind täglich von 6 bis 23 Uhr, danach gibt es sehr strenge Nachtflugbeschränkungen. Verspätete Flugzeuge dürfen nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen bis 24 Uhr starten und landen. Unser Ziel ist es daher, die Bevölkerung bestmöglich vor Fluglärm zu schützen - ohne dabei die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes zu gefährden.“

- Dazu ergänzt **Staatsrat Andreas Rieckhof, Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)**: „Wir begrüßen die Offensive des Flughafens und der Airlines sehr. Für die Akzeptanz des Luftverkehrs ist es unerlässlich, dass es nach 23 Uhr so wenig Verspätungen wie möglich gibt.“

- **Michael Pollmann, Staatsrat der Behörde für Umwelt und Energie (BUE)**, erklärt: „Wir sind uns bewusst, dass ein innerstädtischer Flughafen Lärmbelastungen mit sich bringt, wissen aber auch um die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens. Vor diesem Hintergrund ist es besonders wichtig, den Lärmschutz Schritt für Schritt zu verbessern. Dafür ist die Pünktlichkeitsoffensive ein wichtiger Erfolg. Jetzt geht es darum, Verspätungen nach 23 Uhr so weit wie irgend möglich zu vermeiden.“

Im Mai 2016 berichtete das Hamburger Abendblatt euphorisch, dass der Flughafenbetreiber (FHG) in Verbindung mit Air Berlin, Condor, EasyJet, Eurowings/Germanwings sowie Lufthansa eine sogenannte „Pünktlichkeitsoffensive" startet. Mit dieser Erklärung **verpflichteten** sich Flughafen und Airlines, Verspätungen aktiv entgegenzuwirken und so selten wie möglich zu spät zu kommen. Damit sei der Luftfahrtstandort Hamburg bundesweit Vorreiter für die Zusammenarbeit von Flughafen und Fluggesellschaften bei der Reduzierung von Verspätungen.

Spätestens seit diesem Zeitpunkt hätte die Anzahl an Nachtflugbewegungen nach 23 Uhr spürbar zurückgehen müssen - so lautete zumindest der offizielle Plan. Die Realität zeigt genau das Gegenteil: **Seit mindestens 2011 gab es nicht so viele Flugbewegungen nach 23 Uhr wie im Jahr 2016.** Insbesondere der mit Beginn der „Pünktlichkeitsoffensive" sprunghafte Anstieg der Starts nach 23 Uhr ist ein Skandal, da diese noch besser planbar sind als Landungen.

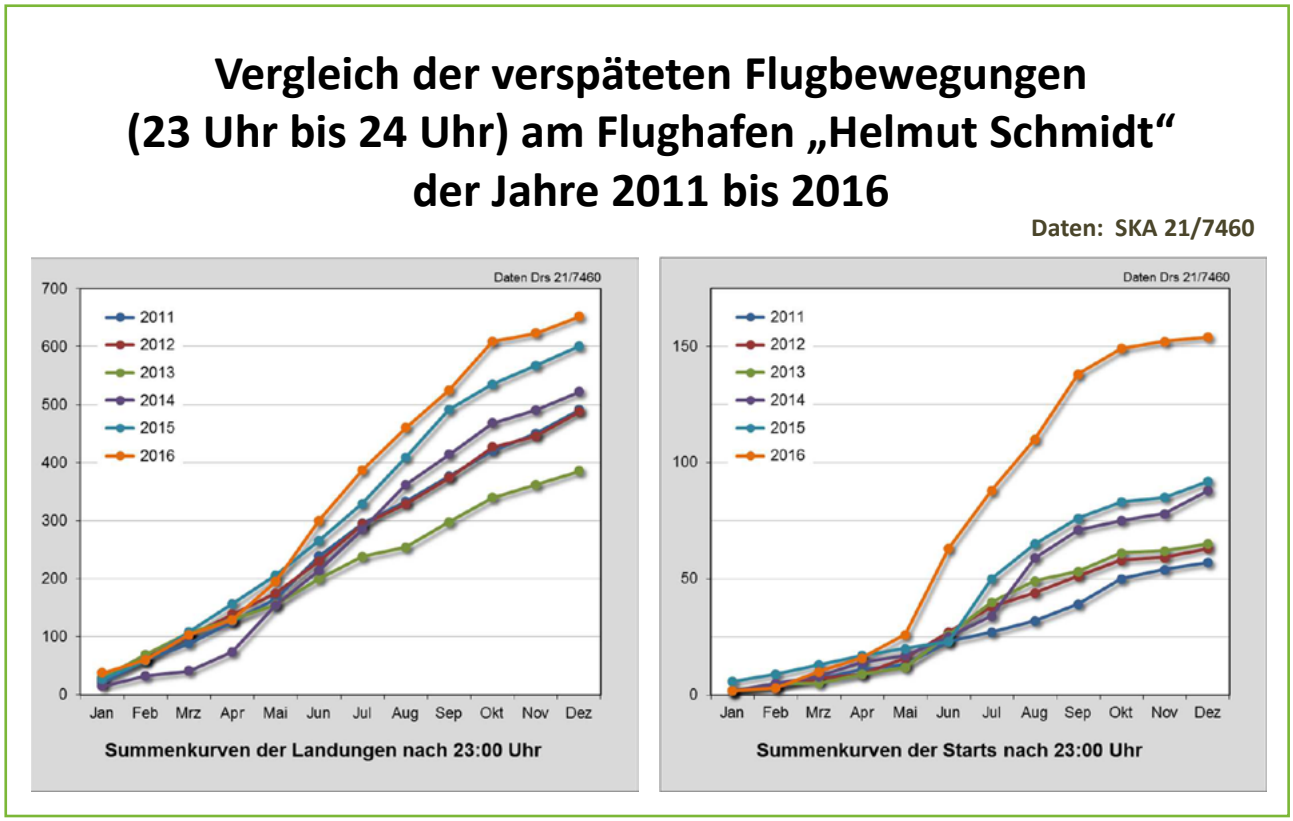


Abb. 8: Entwicklung der verspäteten Flugbewegungen (23 Uhr bis 24 Uhr) am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt" in den Jahren 2011 bis 2016

Eine Ausnahme hat sich der Regel unterzuordnen, nicht umgekehrt. Demzufolge dürfte es - trotz der bestehenden Ausnahmetatbestände von der Betriebszeitenregelung - in der deutlichen Mehrzahl der Nächte zu keiner Flugbewegung zwischen 23 Uhr und 6 Uhr des Folgetages kommen. Das Gegenteil ist jedoch der Fall: **Im Jahr 2016 fanden in lediglich 74 Nächten keine Störungen der Nachtruhe statt. In den sechs flugverkehrsreichsten Monaten (Mai bis Oktober) des Jahres 2016 wurde nur in 12 der 184 Nächte das festgelegte Betriebszeitenende von 23 Uhr beachtet.** Dies bedeutet, dass in diesem Zeitraum lediglich in einer von zehn Nächten die betroffenen Bürgerinnen und Bürger ohne Fluglärm schlafen konnten.

Nachtflugbewegungen im Jahr 2016 (23 Uhr bis 6 Uhr)

Tag	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Tag
1	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	1
2	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	2
3	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	3
4	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	4
5	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	5
6	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	6
7	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	nein	ja	7
8	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	8
9	nein	nein	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	9
10	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	10
11	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	11
12	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	12
13	nein	nein	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	13
14	nein	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	14
15	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	15
16	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	16
17	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	17
18	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	18
19	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	19
20	ja	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	20
21	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	21
22	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	22
23	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	23
24	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	24
25	ja	nein	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	25
26	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	26
27	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	nein	nein	27
28	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	28
29	nein	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja	ja	nein	ja	29
30	nein		ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	30
31	ja		ja		nein		ja	ja		ja		nein	31
	20 J / 11 N	14 J / 15 N	27 J / 4 N	19 J / 11 N	28 J / 3 N	29 J / 1 N	29 J / 2 N	29 J / 2 N	27 J / 3 N	30 J / 1 N	16 J / 14 N	24 J / 7 N	

Daten: DFLD e.V.

Abb. 9: Nachtflugbewegungen im Jahr 2016 zwischen 23 Uhr und 6 Uhr des Folgetages

Eine maximale Ausnahmequote von der Regel-Betriebszeit von 10 %, d.h. 36 Nächte pro Jahr, kann noch als solche angesehen werden. Alles andere stellt eine unzumutbare zusätzliche Belastung der betroffenen Bevölkerung dar. **Das Instrument der Wahl zur Verringerung der** (verursacherseitig fahrlässig oder billigend in Kauf genommenen, ggf. betriebsintern sogar standardmäßig eingeplanten) **Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung stellt eine gewinnabschöpfende Gebührenordnung für verspätete Flieger ab 23 Uhr dar.** Aufgrund der extrem niedrigen Beachtungsquote des offiziellen Betriebsendes ist es mehr als geboten, dass zukünftig alle Flugbewegungen im Nachtzeitraum bei der Fluglärmschutzbeauftragten der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) beantragt und entsprechend mit einer angemessenen Gebühr belegt werden müssen. „Pauschalgenehmigungen" ohne Gebührentatbestand und ohne vorherige Prüfung durch die zuständige Fachbehörde (BUE) darf es nicht mehr geben.

Im Übrigen gilt, dass bereits jetzt abzusehen ist, dass die medial groß angekündigte **Entgeltanhebung des Flughafenbetreibers** - die zum Herbst 2017 eingeführt werden soll - **eine wirkliche Entlastung vom bestehenden gravierenden Missstand nicht zu leisten vermag.**

4

KERNPROBLEM: BILLIGFLIEGER

4 KERNPROBLEM: BILLIGFLIEGER

Das Prinzip der Billigfluggesellschaften stammt aus den USA und wurde dort von Southwest Airlines 1971 eingeführt. Innerhalb Europas übernahm Ryanair dieses Geschäftsmodell im Jahr 1991. **Es gibt keine allgemeingültige Definition einer Billigfluggesellschaft, jedoch zahlreiche Merkmale, die auf einen Billigflieger hinweisen:**

- Aggressive Preispolitik, verbunden mit penetranter Werbung
- Lockangebote mit sittenwidrigen Preisen unterhalb der Kostenschwelle
- Geringer Organisationsgrad der Mitarbeiter in Gewerkschaften
- Umgehung von Tarifverträgen
- Unterdurchschnittliche Bezahlung der Angestellten
- Grenzüberschreitendes Sozialdumping und Vermeidung von Sozialabgaben
- Überdurchschnittlicher Anteil an saisonalen und atypischen Beschäftigungsverhältnissen
- Überdurchschnittlicher Anteil an Scheinselbstständigen
- Überdurchschnittliche Arbeitsdichte und Ausweitung ungeregelter Arbeitszeiten
- Besatzung nur in der gesetzlich geforderten Mindeststärke
- Manuelle Gepäckverladung (Ablehnung von Rollcontainern)
- Direkter Passagierein- und -ausstieg (Ablehnung von Passagierbrücken)
- Minimale Standzeiten ohne Puffer, kaum Pausenzeiten für die Besatzung
- Gepäckaufgabe sowie Essen und Trinken nur gegen Bezahlung
- Sitzplatzreservierung nur gegen Aufpreis
- Verweigerung von Regressansprüchen
- Überhöhte Stornogebühren
- Missachtung regionaler Standards zum aktiven Lärmschutz

Im Kern geht es bei der Billigfliegerei darum, mit radikal niedrigen Preisen Fliegen einem Massenpublikum anzubieten – zu Lasten Dritter. Am innerstädtisch gelegenen Flughafen in Hamburg Fuhlsbüttel hat der Hamburger Senat 2005 den Weg zum Billigflughafen bereitet (vgl. dazu die Drucksachen 18/2937 und 18/5544 der Hamburger Bürgerschaft). Seinerzeit ging der Senat davon aus, dass pro einer Million zusätzlicher Fluggäste circa eintausend direkt damit verbundene Arbeitsplätze entstehen würden. Dies ist nachweislich nicht eingetreten. Trotz des erheblich angestiegenen Passagiertransportvolumens ist die Anzahl der Beschäftigen bei den Bodenverkehrsdiensten in den letzten Jahren annähernd unverändert geblieben.

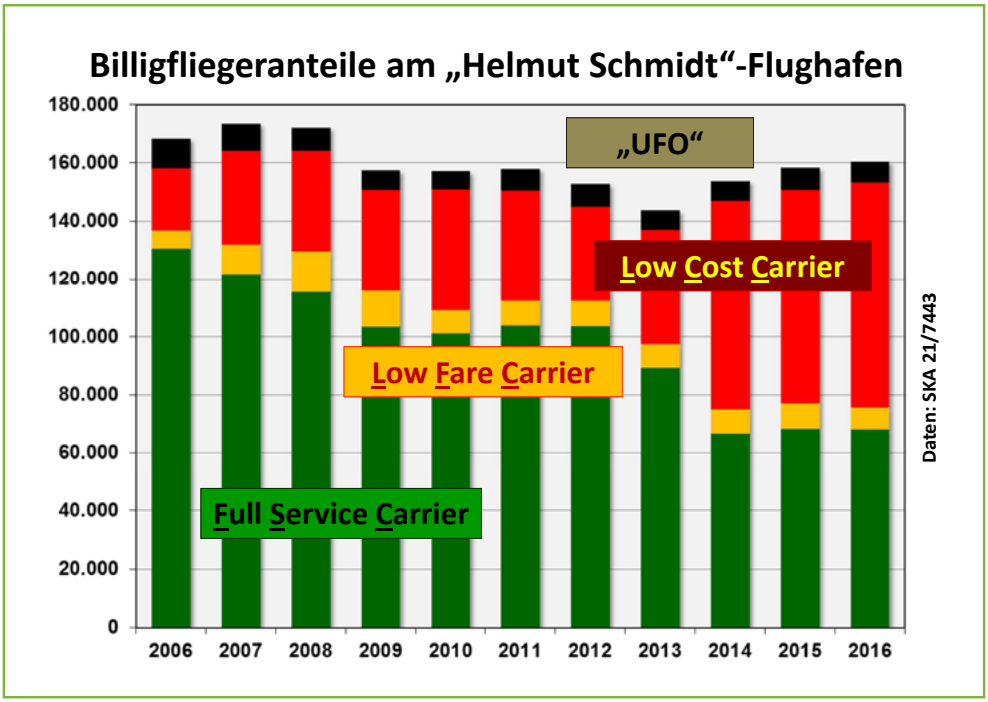


Abb. 10: Entwicklung der Flugbewegungsanteile von „Billigfliegern“ am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2006 bis 2016

Seit dem Jahr 2006 ist sowohl die absolute Anzahl als auch der relative Anteil der Flugbewegungen traditioneller Fluggesellschaften (Full Service Carrier) wie z.B. Lufthansa, British Airways, Air France, SAS, KLM erheblich zurück gegangen. Nahezu im proportionalen Verhältnis hat der Anteil an Billigheimer-Fluggesellschaften (Low Fare Carrier und Low Cost Carrier) wie z.B. Ryanair, EasyJet, Eurowings/Germanwings, Air Berlin zugenommen. **Mittlerweile ist am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt“ jede zweite Flugbewegung dem Billigsegment zuzuordnen.**

Starts und Landungen am Flughafen „Helmut Schmidt“ zwischen 23 Uhr und 24 Uhr und der Anteil der Billigflieger daran

2016	Starts	Landungen	Gesamt	Anteil Billigflieger
Mai	10	66	76	71 %
Juni	37	105	142	75 %
Juli	25	87	112	80 %
August	22	73	95	81 %
September	28	65	93	78 %
Oktober	11	84	95	68 %
∑ bzw. Ø	**133**	**480**	**613**	**75,5 %**

Daten: SKA 21/7443, SKA 21/7460, DFLD e.V.

Die flugverkehrsreichste Zeit eines Jahres bilden in Hamburg traditionell die Monate Mai bis Oktober. In diesem Zeitraum hat es im Jahr 2016 insgesamt 613 Flugbewegungen - davon 480 Landungen sowie 133 Starts - zwischen 23 Uhr und 24 Uhr gegeben. Für die Anwohnerinnen und Anwohner in den An- und Abflugkorridoren sowie im Nahbereich des Flughafens besonders negativ ins Gewicht fallend ist, dass die Billigflieger weit überdurchschnittlich häufig Verspätungen verursachen. Drei von vier verspäteten Starts oder Landungen nach 23 Uhr gehen auf deren Konto. Dies liegt offensichtlich daran, dass die vorgegebenen Betriebszeiten maximal ausgenutzt werden, hierbei jedoch jede der über den Tag viel zu knapp bemessenen Standzeiten am Ende des Tages zwangsläufig zu einer „unvorhergesehen“ Nicht-Einhaltung der 23-Uhr-Grenze führt. **Billigfluggesellschaften verspäten sich nachweislich deutlich häufiger als die traditionellen Fluggesellschaften!**

Abb. 11: Anzahl von Starts und Landungen zwischen 23 Uhr und 24 Uhr am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt“ im Jahr 2016 und der Anteil der Billigflieger daran

ZUSAMMEN-FASSUNG

5

5 ZUSAMMENFASSUNG

Flugverkehr stellt eine der größten Umweltbelastungen weltweit dar. Neben dem Anheizen des Klimawandels und dem Ausstoß von Luftschadstoffen verantwortet der Flugverkehr über seine Lärmemissionen einen unmittelbaren Eingriff in die Lebensqualität vieler Menschen. **Lärmbedingte Erkrankungen sind im Umfeld von Flughäfen sowie im Bereich der Start- und Landekorridore signifikant erhöht.**

Zumindest auf dem Papier herrscht in der Hamburger Bürgerschaft, im regierenden Senat sowie beim Flughafenbetreiber und bei den Fluggesellschaften große Einigkeit darüber, dass die Belastungen für die Bevölkerung durch den Betrieb des innerstädtischen Flughafens in Hamburg-Fuhlsbüttel zu reduzieren sind und insbesondere die Nachtruhe zu sichern ist. Um dies der Öffentlichkeit zu dokumentieren, wurden einvernehmlich der 10-Punkte-Plan (Bürgerschaftsdrucksache 20/11593), der 16-Punkte-Plan (Bürgerschaftsdrucksache 20/14334) sowie die sogenannte „Pünktlichkeitsoffensive" verabschiedet und jeweils medienwirksam präsentiert.

Die Fakten zeigen jedoch genau in die andere Richtung:

- Das Jahr 2016 war mit einem Lärmteppich von 14 km² das lauteste Flugjahr seit Beginn des Jahrtausends.
- Die nächtlichen Flugbewegungen nach 22 Uhr steigen seit 2011 deutlich an.
- Die Quote weniger lauter Flugzeuge beträgt in Hamburg aktuell lediglich ca. 1 %.
- In den sechs flugverkehrsreichsten Monaten des Jahres 2016 wurde nur in 12 der 184 Nächte das festgelegte Betriebszeitenende von 23 Uhr eingehalten, dies entspricht einer Regel-Beachtung von lediglich 6,5 %.
- Flüge der Billigfluglinien machen mittlerweile mehr als 50 % der Starts und Landungen am Hamburger Flughafen aus. Ihr Anteil an den verspäteten Flugzeugen in der Nacht liegt bei 75 % - Dies bedeutet, dass die Billigflieger nicht nur für den Klimaschutz ein Problem darstellen, sondern sie verantworten überproportional die Störung der Nachtruhe.
- Trotz erheblicher Kapazitätserweiterungen und zahlreicher Baumaßnahmen gilt der Hamburger Flughafen als „Bestandsflughafen mit Altrechten". Der hieraus abgeleitete 5 dB(A)-Dauerschall-Aufschlag für Hamburg führt zu einer deutlichen Unterschätzung der Anzahl der Fluglärmbetroffenen.
- Das im Jahr 1998 festgelegte Fluglärmkontingent hat keinerlei Schutzwirkung. Im Gegenteil, es legalisiert sogar eine „Lärmbevorratung" von ca. 90.000 zusätzlichen Flugbewegungen pro Jahr!

AUSBLICK UND FORDERUNGEN

6

6 AUSBLICK UND FORDERUNGEN

Der Hamburger Flughafen wird auf Dauer nur eine weitere Akzeptanz in der Bevölkerung erreichen, wenn es ein faires Miteinander von Flugbetrieb und Betroffenen gibt. Die Reduzierung der täglichen Betriebszeit am Flughafen „Helmut Schmidt" um eine Stunde (d.h. 6 %) stellt ein gleichsam zielführendes wie verhältnismäßiges Instrument dar, um einen nachhaltigen Interessensausgleich zwischen dem Flughafenbetreiber und den Fluggesellschaften einerseits sowie den Betroffenen andererseits zu erreichen. **Der BUND Hamburg hält es daher für unerlässlich, die Rahmenbedingungen für das Fliegen und konkret für den Hamburger Flughafen weiterzuentwickeln:**

FLUGLÄRM VERMEIDEN Die effektivste Maßnahme der Lärmvermeidung ist eine Reduzierung der Anzahl an Flugbewegungen. Wirksamstes Mittel hierfür ist eine Anhebung der Flugpreise auf ein Niveau, welches Nachhaltigkeitsansprüchen genügt. Dazu ist es in einem ersten maßgeblichen Schritt erforderlich, dass eine Energiesteuer auf das Kerosin eingeführt wird und Steuern auf grenzüberschreitende Flüge erhoben werden. Sämtliche Anreiz- und Rabattsysteme für neue Flugverbindungen („City Pairs") sowie für Kapazitätssteigerungen („Streckenbezogenes Wachstumsprogramm - SWP") sind am „Helmut Schmidt"-Flughafen ersatzlos zu streichen.

Außerdem müssen alle anfallenden Kosten der DFS GmbH (Flugsicherungsleistungen) in voller Höhe an die Fluggesellschaften weitergereicht werden. Jeder Passagier muss sich anteilig an den durch sein Konsumverhalten entstanden Lärm- und Klimakosten beteiligen. Diese Umweltabgaben sind auf dem Flugticket gesondert auszuweisen, um das Problembewusstsein bei den Reisenden zu vergrößern. Flugstrecken unterhalb von 500 km dürfen sich finanziell nicht lohnen; d.h. zur Verfügung stehende, deutlich umweltfreundlichere Verkehrsmittel (z.B. die Bahn) sind entsprechend zu fördern.

FLUGLÄRM VERMINDERN Der Einsatz weniger lauter Flugzeuge vermindert effektiv die Lärmemission je Flugbewegung. In Hamburg sind die Anteile der Flugzeuge mit einer geringen Lärmklasse 1 oder 2 jedoch von über 30 % seit Mitte der 2000er Jahre auf unter 20 % Mitte der 2010er Jahre zurückgegangen (Lärmklassenentwicklung). Es bedarf zwingend einer Steuerung dahingehend, dass der Anteil moderner, weniger lauter Flugzeuge in kurzer Zeit wesentlich zunimmt. Dieses sollte jedoch nicht mit einem Rabatt-, sondern mit einem Malussystem vollzogen werden. Laut muss für die Lärmverursacher (zu) teuer werden!

FLUGLÄRM BEGRENZEN Die EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie (2014) besagt, dass auf Flughäfen mit besonderen Lärmproblemen wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen erforderlich sind. Sofern der Fluglärm nur unzureichend aktiv vermieden und vermindert werden kann, bedarf es der Einführung bzw. Verschärfung von Betriebseinschränkungen. Konkret sind dies für Hamburg die Festschreibung und konsequente Durchsetzung eines echten Nachtflugverbotes; werktags zwischen 22 Uhr und 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 22 Uhr bis 8 Uhr.

Um ein weiteres Ansteigen des Fluglärmteppichs zu verhindern, ist das Lärmkontingent auf das Ausmaß des Jahres 2007 mit 13,9 km² zu begrenzen. In diesem Jahr trat das Fluglärmschutzgesetz in Kraft. In Ergänzung sind dem neuen Fluglärmkontingent ein Verschlechterungsverbot und ein Verbesserungsgebot rechtlich verbindlich beizufügen. Dies bedeutet, dass die Belastungssituation gegenüber 2007 nicht nur nicht weiter ansteigen darf, sondern eine kontinuierliche Verbesserung angestrebt werden muss.

Flugzeuge ab der Lärmklasse 4 sind zukünftig vom „Helmut Schmidt"-Flughafen zu verbannen, d.h. konkret, dass sie planmäßig nicht mehr in Hamburg starten und landen dürfen. Starts und Landungen außerhalb der Betriebszeit dürfen keinen Gewinn abwerfen. Im Gegenteil: Die zeit- und lärmabhängigen Start- und Landeentgelte sind derart zu gestalten, dass die Fluggesellschaften freiwillig einen hinreichenden Verspätungspuffer einbauen, damit das (noch) bestehende Betriebszeitenende von 23 Uhr sicher eingehalten werden kann. Außerdem ist der 5 dB(A)-Dauerschall-Aufschlag für den Hamburger Flughafen abzuschaffen.

FLUGLÄRM AUSGLEICHEN Vorrangiges Ziel muss es sein, die Anzahl an Betroffenen so gering wie möglich zu halten. Für den Kreis der Bürgerinnen und Bürger, die trotz Umsetzung aller wirksamen Maßnahmen der aktiven Lärmvermeidung unvermeidbar durch Fluglärm belastet werden, ist ein großzügiger dauerhafter Nachteilsausgleich zu gewähren. In Hamburg sind offiziell 55.000 Menschen von Fluglärm betroffen; inoffiziell sind es in Hamburg und Schleswig-Holstein zusammen ca. 100.000 Menschen - die große Differenz ist Folge einer „Hamburgensie" (s. Kap. 2.1). Zur Finanzierung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist ein „Fluglärmschutzeuro" einzuführen. Hiernach muss jeder Passagier je Start und Landung einen Euro in einen zweckgebundenen Stiftungsfonds einzahlen. Ein minimaler Beitrag für jeden einzelnen, der jedoch im vergangenen Jahr 32 Mio. Euro eingebracht hätte!

Abb. 12: Start der Volkspetition „Nachts ist Ruhe" zur Einführung eines echten Nachtflugverbotes am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt" in der Zeit von werktags 22 Uhr bis 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 22 Uhr bis 8 Uhr am 1. März 2017 im Terminal 1

Abb. 13: Mitglieder des länderübergreifenden Arbeitskreises „Luftverkehr" im BUND

NACHTS-IST-RUHE.DE

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

BUND

FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Impressum:

BUND-Landesverband Hamburg e.V.
Arbeitskreis Luftverkehr
Lange Reihe 29
20099 Hamburg

E-Mail: bund.hamburg@bund.net

Zitation: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (2017): Nachts ist Ruhe - Fair für alle, gut für Hamburg (Fluglärmreport 2016). BUND, Hamburg, 24 S.

Titelbild: Pablo Scapinachis / shutterstock.com