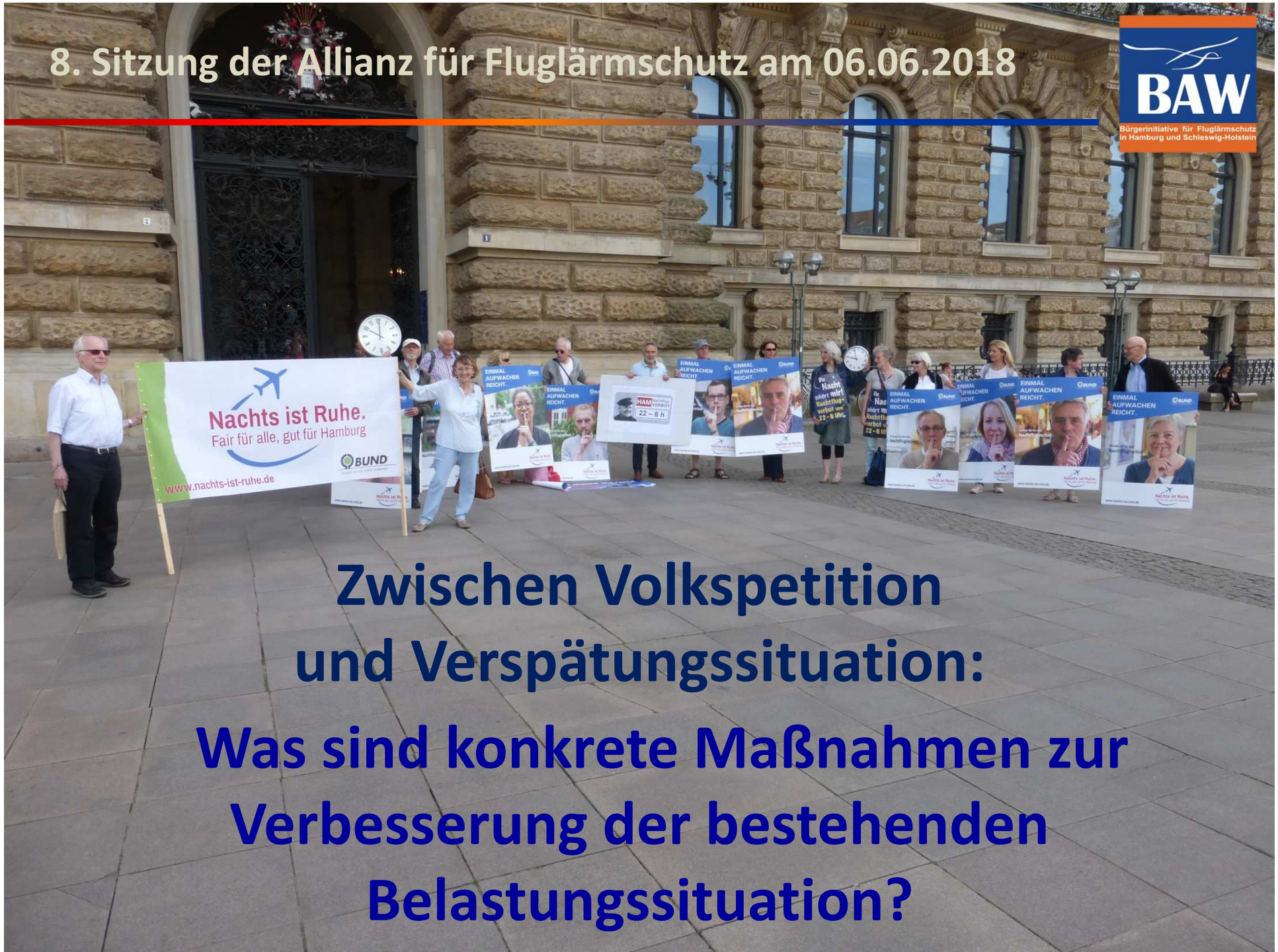


8. Sitzung der Allianz für Fluglärmschutz am 06.06.2018



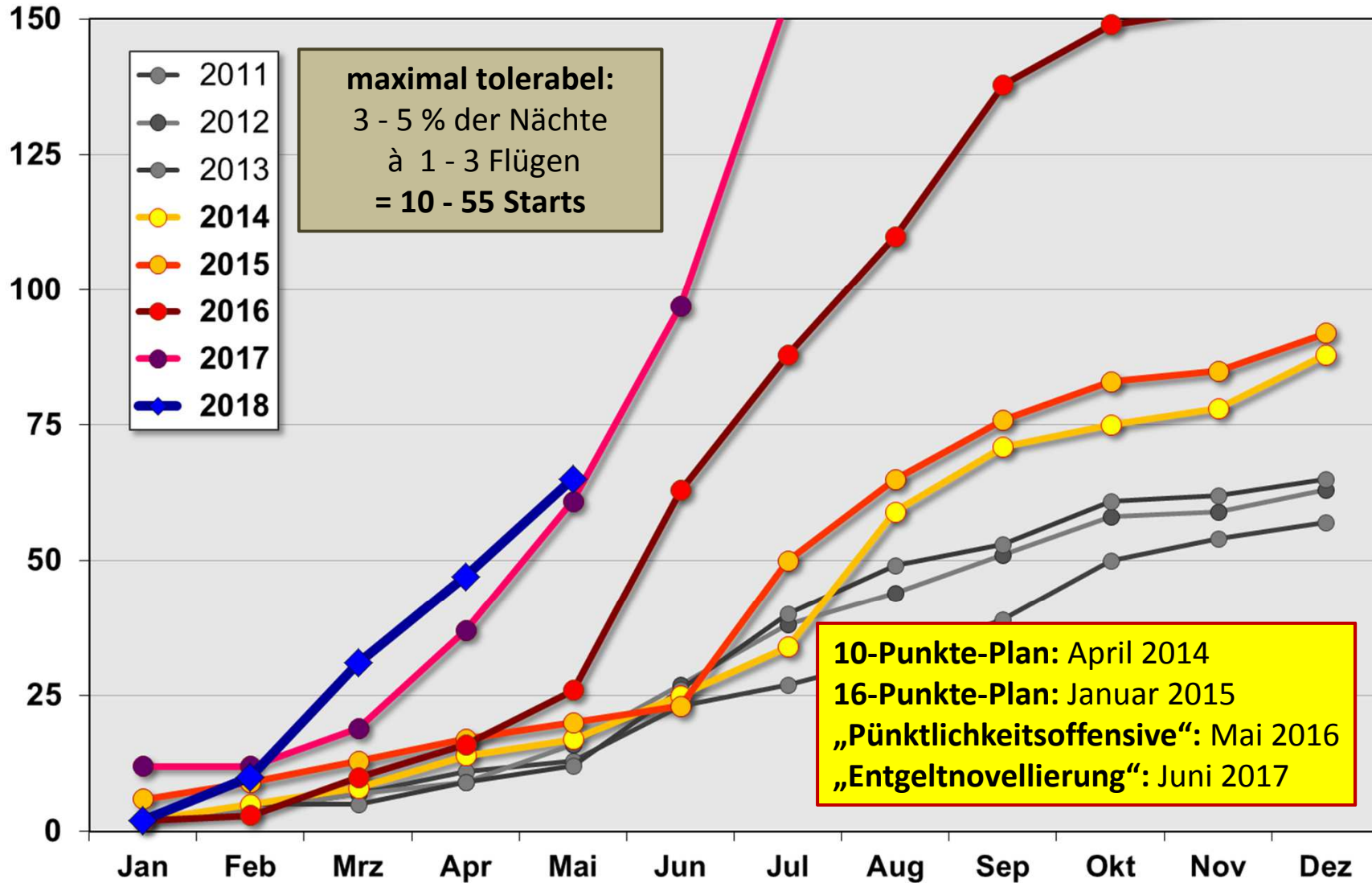
**Zwischen Volkspetition
und Verspätungssituation:
Was sind konkrete Maßnahmen zur
Verbesserung der bestehenden
Belastungssituation?**

Summenkurven verspäteter Nachtflüge außerhalb der offiziellen Betriebszeit (Starts)



Anzahl

Daten: FHH Drs. 21/7460, DFLD e.V.



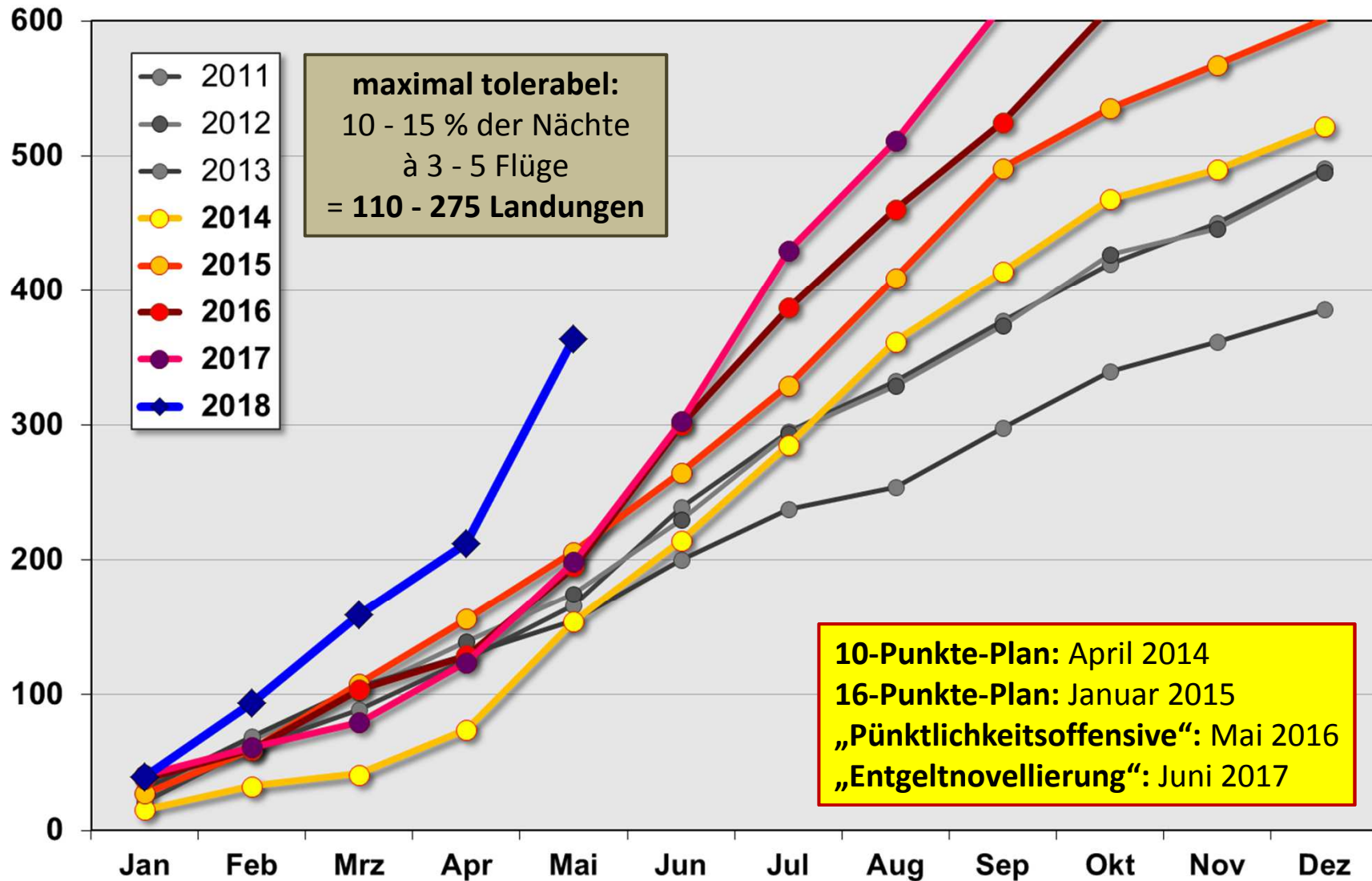
Linien- und Touristikflüge, 23 Uhr bis 6 Uhr

Summenkurven verspäteter Nachtflüge außerhalb der offiziellen Betriebszeit (Landungen)



Anzahl

Daten: FHH Drs. 21/7460, DFLD e.V.

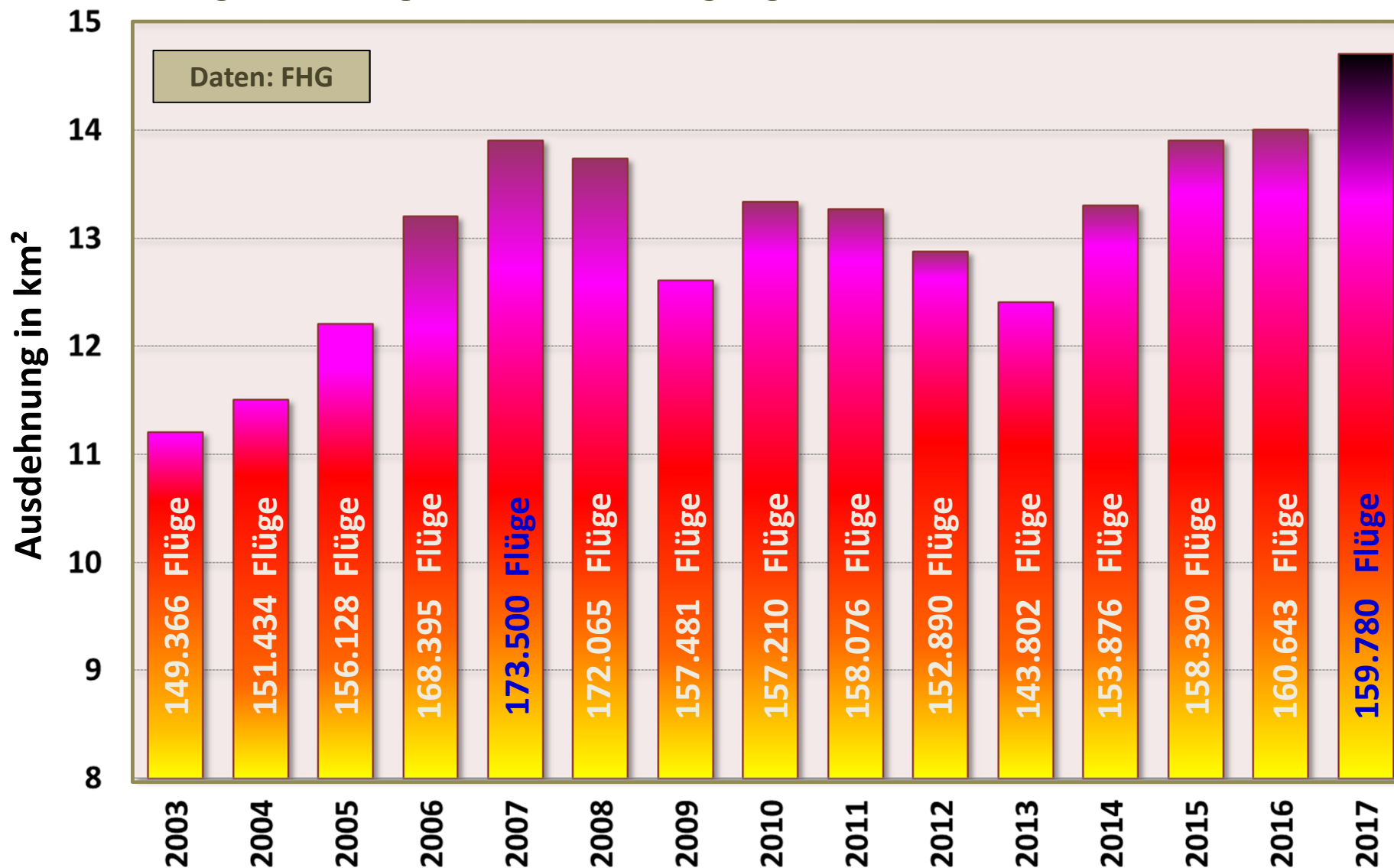


Linien- und Touristikflüge, 23 Uhr bis 6 Uhr

Fluglärmteppich (62 dB(A)-Leq₃-Dauerschallisophone) am innerstädtisch gelegenen „Helmut Schmidt-Airport“



Fluglärmkontingent: 20,4 km² - festgelegt im Jahr 1998



Entwicklung der Fluglärm-Tag-Dauerschallpegel am innerstädtisch gelegenen „Helmut Schmidt-Airport“



Daten: Flughafen Hamburg GmbH - FHG

L_{eq} Tag [dB(A)]	2013	2014	2015	2016	2017	Delta
2 - Norderstedt (Harkshörn)	42,0	42,8	43,6	42,8	43,8	1,8
9 - Quickborn (Heide)	47,5	47,4	48,2	48,3	49,0	1,5
4 - Norderstedt (Altes Rathaus)	50,7	49,7	50,6	50,8	52,7	2,0
8 - Niendorf (Empfängerstation)	52,7	53,0	53,4	54,7	53,7	1,0
3 - Quickborn (Schule)	54,9	55,8	55,2	55,2	54,1	-0,8
1 - Hasloh	55,1	55,3	55,6	55,7	55,5	0,4
13 - Poppenbüttel	54,8	54,8	55,9	55,6	56,3	1,5
12 - Groß Borstel	55,1	56,5	57,1	56,4	56,9	1,8
10 - Stellingen (Wasserwerk)	59,3	61,2	60,4	60,8	60,5	1,2
11 - Norderstedt (Ohlenhoff)	60,0	59,9	60,6	60,9	61,3	1,3
5 - Langenhorn	60,7	60,9	60,4	60,7	60,7	0,0
7 - Fuhlsbüttel (Kortenkamp)	63,0	62,8	64,0	63,8	64,8	1,8

< 35	35 - 39,9	40 - 44,9	45 - 49,9	50 - 54,9	55 - 59,9	60 - 64,9	≥ 65
< - 0,5	-0,49 - 0	0 - 0,49	0,50 - 0,99	1 - 1,49	1,5 - 1,99	2,0 - 2,49	≥ 2,5

Entwicklung der Fluglärm-Nacht-Dauerschallpegel am innerstädtisch gelegenen „Helmut Schmidt-Airport“



Daten: Flughafen Hamburg GmbH - FHG

L_{eq} Nacht [dB(A)]	2013	2014	2015	2016	2017	Delta
2 - Norderstedt (Harkshörn)	23,4	25,7	25,3	26,2	28,5	5,1
9 - Quickborn (Heide)	33,8	33,1	34,5	35,4	35,6	1,8
4 - Norderstedt (Altes Rathaus)	33,2	31,3	32,8	35,1	37,7	4,5
8 - Niendorf (Empfängerstation)	38,4	35,9	39,6	39,9	39,8	1,4
12 - Groß Borstel	37,9	38,4	39,6	40,4	42,9	5,0
1 - Hasloh	42,2	43,3	42,9	43,5	43,9	1,7
13 - Poppenbüttel	45,4	45,4	47,7	46,7	48,5	3,1
11 - Norderstedt (Ohlenhoff)	46,6	47,3	47,2	48,2	49,0	2,4
3 - Quickborn (Schule)	47,6	49,0	48,6	48,4	47,7	0,1
10 - Stellingen (Wasserwerk)	49,2	51,7	50,4	51,6	50,8	1,6
5 - Langenhorn	49,8	49,7	51,2	50,5	52,2	2,4
7 - Fuhlsbüttel (Kortenkamp)	54,1	54,2	56,1	55,2	57,1	3,0

< 25	25 - 29,9	30 - 34,9	35 - 39,9	40 - 44,9	45 - 49,9	50 - 54,9	≥ 55
< - 0,5	-0,49 - 0	0 - 0,49	0,50 - 0,99	1 - 1,49	1,5 - 1,99	2,0 - 2,49	≥ 2,5

Einführung und Umsetzung eines Nachtflugverbotes



- **BUND-Volkspetition „Nachts ist Ruhe - Fair für alle, gut für Hamburg“** fordert die Einführung und Umsetzung eines echten **Nachtflugverbotes: werktags von 22 Uhr bis 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 22 Uhr bis 8 Uhr**
- Die Umsetzung dieser Forderung bedingt eine **Änderung der Betriebsgenehmigung** der Flughafen Hamburg GmbH (FHG). Hierzu bedarf es eines Antrages der Genehmigungsinhaberin (FHG)
- Am **Luftverkehrsstandort Hamburg arbeiten ca. 27.500 Frauen und Männer** (davon ca. 20.000 weitgehend unabhängig von den Betriebszeiten des Verkehrsflughafens: **12.500 bei Airbus, 7.500 bei Lufthansa Technik**). Dies entspricht einem Anteil von 73 %. Beim Betreiber des Verkehrsflughafens (**FHG**) arbeiten ca. **2.000 Frauen und Männer, davon ca. 1.000 bei den Bodenverkehrsdiensten**. Zusätzlich arbeiten am Luftverkehrsstandort noch ca. **800 Frauen und Männer für Luftfahrtunternehmen** sowie ca. **600 in Behörden**. Außerdem werden noch ca. **4.200 „andere Jobs“** unspezifisch angegeben
- Die **Anzahl an Arbeitsplätzen**, die von einem Nachtflugverbot **gefährdet** wären, schwankt zwischen **1.000 (Senat)** und **250 (BUND)**, d.h. 3,6 % - 0,9 %.
- Eine **Reduzierung der Betriebszeit um 6 %** ist als zielführend und verhältnismäßig anzusehen

Umsetzung der Empfehlungen der Hamburger Fluglärmschutzkommission (FLSK)



- **Aufgabe der FLSK** ist es, die für den Verkehrsflughafen zuständige Genehmigungsbehörde (BWVI) sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle (DFS) bei **Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen** durch Luftfahrzeuge fachlich zu beraten
- In der **228. FLSK-Sitzung** (Dezember 2017) wurde mit großer Mehrheit eine fachliche Empfehlung beschlossen, zur **Eindämmung der nächtlich verspäteten Starts und Landungen** zukünftig keine Verspätungsregelung für Starts nach 23:00 Uhr und für Landungen nach 23:30 Uhr mehr zuzulassen. Nächtlich verspätete Landungen zwischen 23 Uhr und 23:30 Uhr sollten nur bei Nachweis einer tatsächlichen Unvermeidbarkeit einzeln genehmigt werden
- Im Jahr **2017** gab es ca. **1.200 nächtlich verspätete Starts und Landungen** außerhalb der offiziellen Betriebszeit zwischen 23 Uhr und 06 Uhr. Davon entfallen ca. **300** auf **Starts** und ca. **800** auf **Landungen** in der Zeit zwischen 23 Uhr und 24 Uhr. Von den 800 Landungen entfallen **ca. 75 %** (600 Stück) auf den Zeitraum von 23 Uhr bis 23:30 Uhr
- Bei ca. **160.000 Flugbewegungen** im Jahr 2017 würde die FLSK-Empfehlung 300 Starts und 600 Landungen (Summe: **900 Flugbewegungen**) betreffen. Dies entspricht einem **Anteil von 0,6 %** - ein äußerst moderater Vorschlag

Eindeutige Festsetzung des Kriteriums „Unvermeidbarkeit“ sowie Entzug der „Pauschalgenehmigung“



- Insbesondere die (bewusst?) **uneindeutigen Formulierungen im Luftfahrthandbuch (AIP)** öffnen dem (systematischen) Missbrauch Tür und Tor
- Es bedarf der **Beweislastumkehr**: Hierzu ist die Formulierung „**nachweisbar unvermeidbar**“ in „**nachgewiesenermaßen unvermeidbar**“ zu ändern
- Außerdem sind die **Tatbestände der Unvermeidbarkeit** umfassend (d.h. abschließend) festzulegen
- **Starts nach 23 Uhr sind kategorisch vermeidbar**
- Eine „**unvermeidbare Verspätung**“ bei einer Landung kann anerkannt werden, wenn diese aus dem letzten Tagesumlauf stammt und sie **(1)** aus Extremwittersituationen, **(2)** medizinischen Notfällen, **(3)** unvorhersehbaren Technikversagen oder **(4)** kurzfristigen Flugsicherungsgründen herrührt
- Als „**vermeidbare Verspätung**“ bei einer Landung sind insbesondere **(1)** Umlaufverspätungen aufgrund zu kurz disponierter Standzeiten, **(2)** Technikversagen an Verschleißteilen, **(3)** Verzögerungen im Luftverkehr aufgrund von hohem Flugverkehrsaufkommen, **(4)** Verzögerungen im Betriebsablauf aufgrund von Bodenverkehrsdiensten oder **(5)** mobilitätseingeschränkten Personen oder Personen mit einem besonderen Betreuungsbedarf zu werten

Einbeziehung der externen Umweltkosten bei der Entgeltfestsetzung



- **Flughafenentgelte müssen kostendeckend sein**, sie dürfen nur in diesem Rahmen „erzieherischen Vorgaben“ (z.B. für den Einsatz etwas weniger lauter Flugzeuge oder der Vermeidung von nächtlich verspäteten Start und Landungen) dienen
- Die aktuelle **Entgeltordnung** für den „Helmut Schmidt-Airport“ umfasst sowohl **Gewichts-** als auch **Lärm- und Zeitzuschläge**. Die Zeitzuschläge beziehen sich monetär auf die Gewichts- und Lärmzuschläge. Sie betragen zwischen **22 Uhr und 22:59 Uhr 150 %**, 23 Uhr und 23:14 Uhr 350 %, 23:15 Uhr und 23:29 Uhr 400 %, 23:30 Uhr und 23:44 Uhr 450 %, 23:45 Uhr und 23:59 Uhr 550 % sowie **0 Uhr und 5:59 Uhr 700 %**
- Umgerechnet auf einen (vollbesetzten) Airbus A320 beträgt der **variable Entgeltanteil** bei einer Landung zwischen 23:30 Uhr und 23:44 Uhr seit Juni 2017 **8,51 Euro pro Passagier**; vor der Entgeltnovellierung waren es 4,20 Euro pro Passagier
- Gänzlich unbeachtet bleiben bisher die **externen Umweltkosten** bei der Entgeltfestlegung: Fluglärm raubt gesunde Lebensjahre, Fluglärm lässt Kinder und Jugendliche schlechter lernen, Fluglärm mindert den Wert des Eigentums
- **Zukünftig sind die externen Umweltkosten bei den Entgelten „einzupreisen“**

- Der Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ - 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 Abflugschneisen bis weit in das Umland hinaus
- Das Jahr 2017 war das **lauteste Flugjahr** am „Helmut Schmidt-Airport“ seit Beginn des Jahrhunderts und das Jahr mit den **meisten nächtlich verspäteten Starts und Landungen von Linien- und Touristikfliegern** seit Beginn des kommerziellen Flughafenbetriebes
- Lediglich in **66 von 365 Nächten** wurde das geltende **Betriebsende von 23 Uhr** im vergangenen Jahr beachtet. Dies entspricht einer Regelbeachtung von minimalen 18,1 %. Die **Bahnbenutzungsregel 2.3** wurde im vergangenen Jahr in **364 von 365 Nächten nicht** eingehalten
- Es bedarf **konkreter Maßnahmen**, um einen **nachhaltigen Interessenausgleich** zwischen dem Flughafenbetreiber und den Fluggesellschaften einerseits und den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern andererseits herzustellen.
- **Das bestehende Belastungsübermaß ist nicht mehr (er-)tragbar!**