

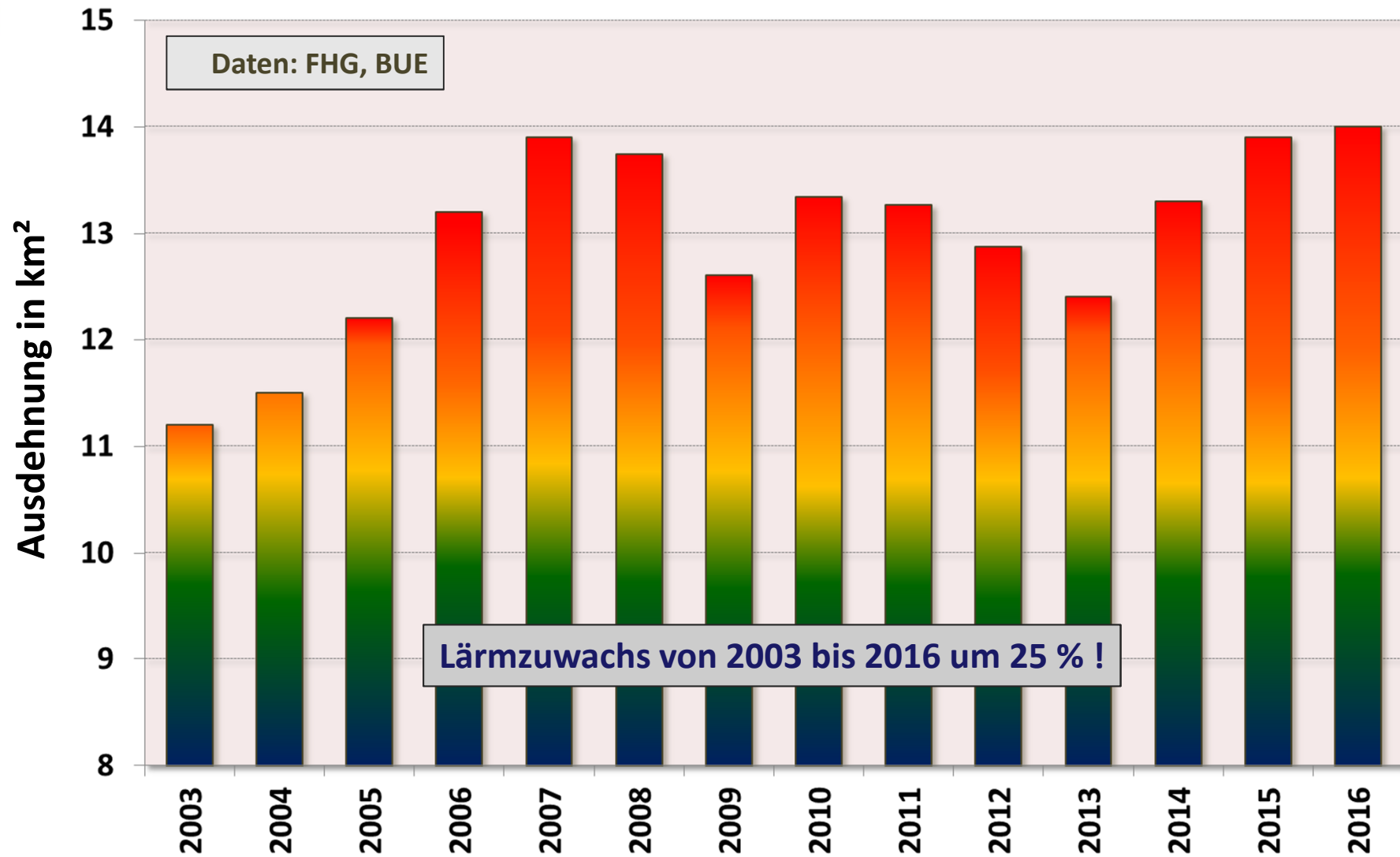
Zusatzbelastungen der Bevölkerung durch den Fehlbetrieb des Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“



Einleitung

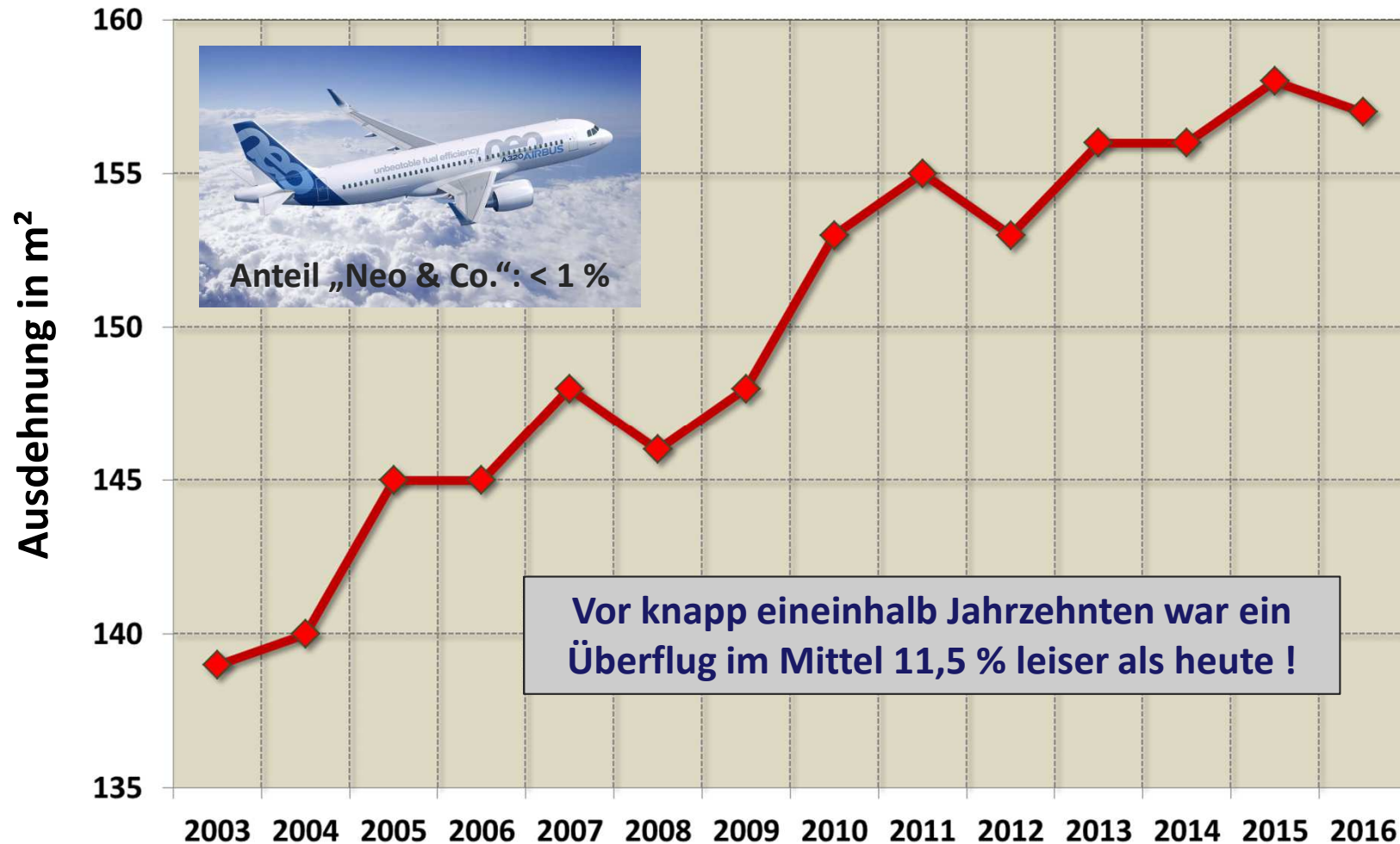
- **Flugverkehr** stellt eine der größten **Umweltbelastungen** weltweit dar. Neben dem Anheizen des **Klimawandels** und dem Ausstoß von **Luftschadstoffen** verantwortet der Flugverkehr über seine **Lärmemissionen** einen unmittelbaren Eingriff in die Lebensqualität vieler Menschen. Lärmbedingte **Erkrankungen** 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.
- 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.
- Der Hamburger Flughafen wird auf Dauer nur eine weitere **Akzeptanz in der Bevölkerung** erreichen, wenn es ein **faies Miteinander** von Flugbetrieb und Betroffenen gibt.

Fluglärmteppich (62 dB(A)-Leq₃-Dauerschallisophone)



Fluglärmkontingent: 20,4 km² (festgelegt 1998)

Fluglärmteppich je Flugbewegung (62 dB(A)-Leq₃-Dauerschallisophone)



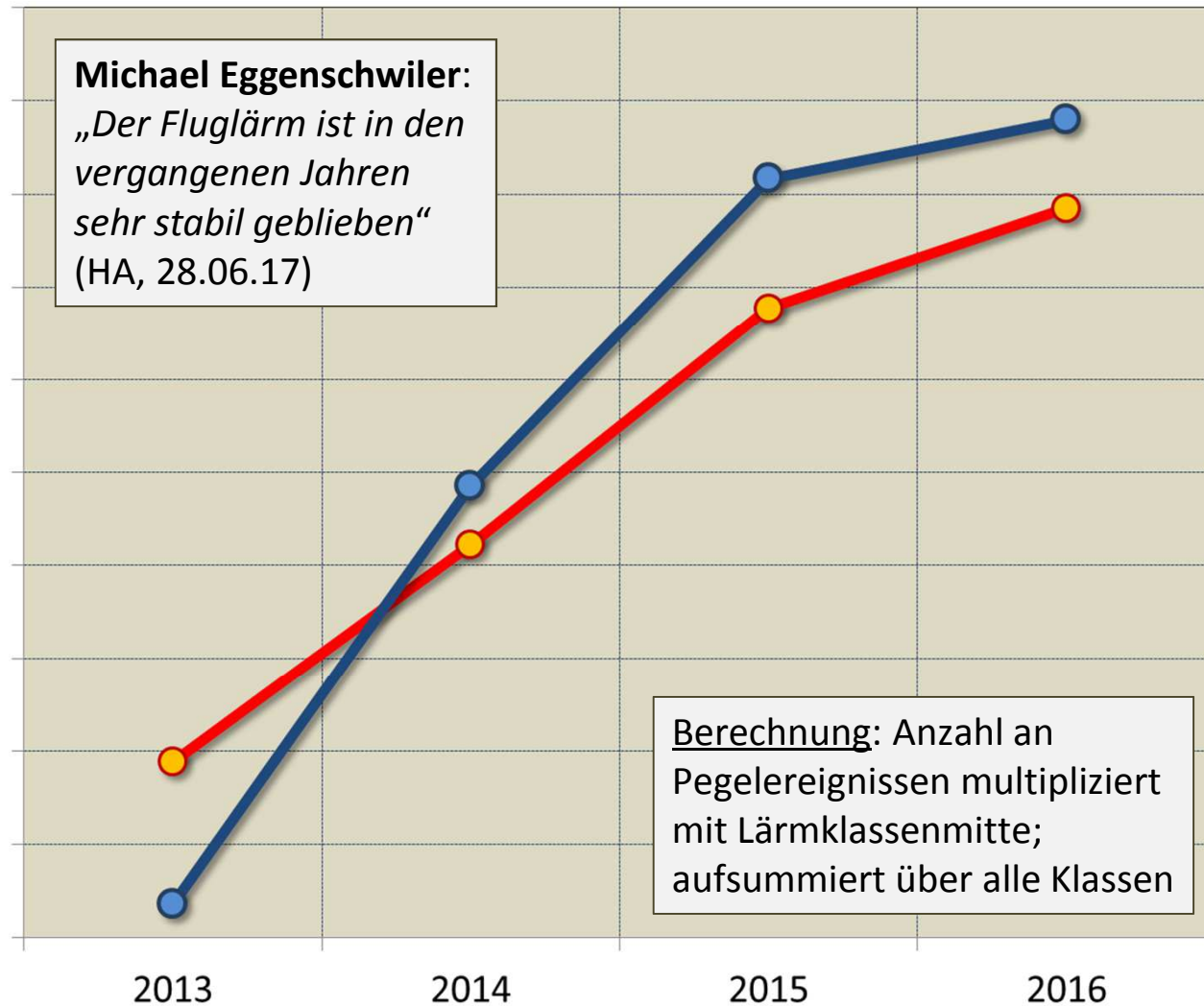
Daten: FHG, BUE; Photo: Airbus

Berechnung: Ausdehnung Fluglärmteppich in Quadratkilometer gemäß Fluglärmkontingent, dividiert durch Anzahl (gerichteter) Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate

Entwicklung der Lärmsummen (Tag vs. Nacht)

Jahressumme der Fluglärm-Schallpegel (06 - 22 Uhr) in dB(A)

35.000.000
34.000.000
33.000.000
32.000.000
31.000.000
30.000.000
29.000.000
28.000.000
27.000.000
26.000.000
25.000.000



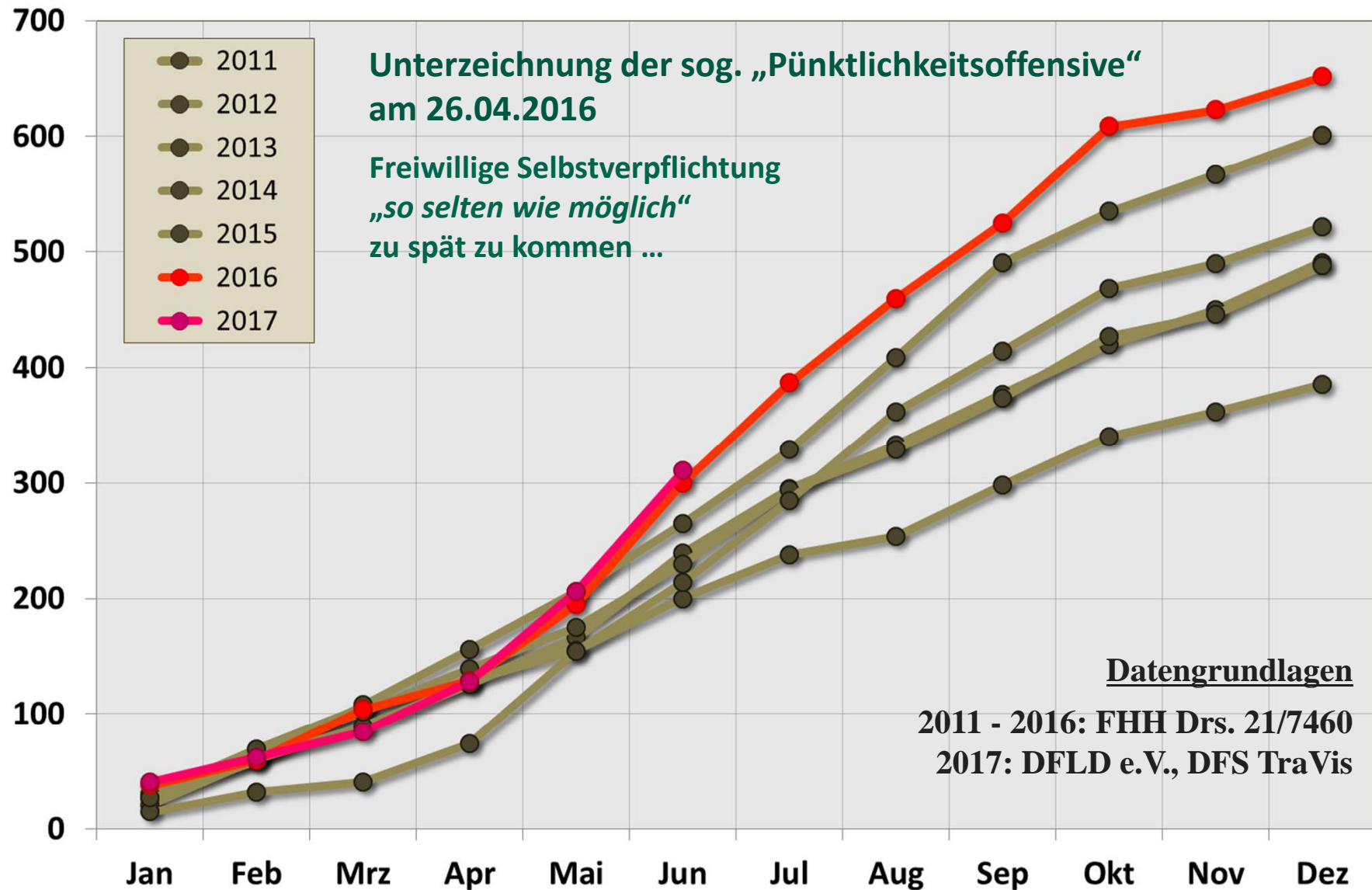
Michael Eggenschwiler:
„Der Fluglärm ist in den vergangenen Jahren sehr stabil geblieben“
(HA, 28.06.17)

Berechnung: Anzahl an Pegelereignissen multipliziert mit Lärmklassenmitte; aufsummiert über alle Klassen

Jahressumme der Fluglärm-Schallpegel (22 - 06 Uhr) in dB(A)
1.500.000
1.450.000
1.400.000
1.350.000
1.300.000
1.250.000
1.200.000
1.150.000
1.100.000
1.050.000
1.000.000

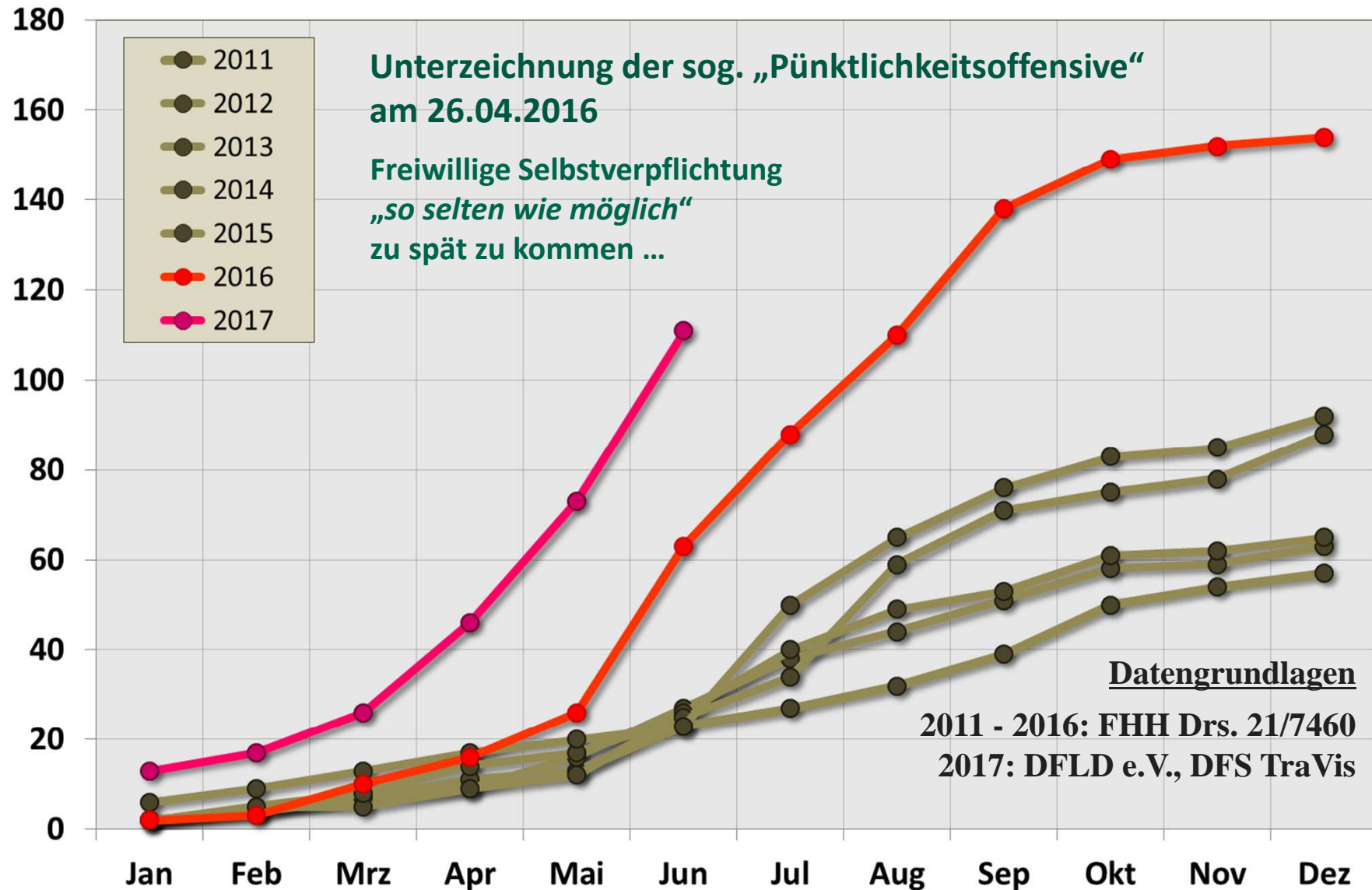
Datengrundlage: Fluglärm-Messnetz der Flughafen Hamburg GmbH

Anzahl nächtlich-verspäteter Landungen (23 Uhr bis 06 Uhr)



Nur Linien- und Touristikflieger

Anzahl nächtlich-verspäteter Starts (23 Uhr bis 06 Uhr)



Nur Linien- und Touristikflieger

Störung der Nachtruhe durch Linien- und Touristikflieger

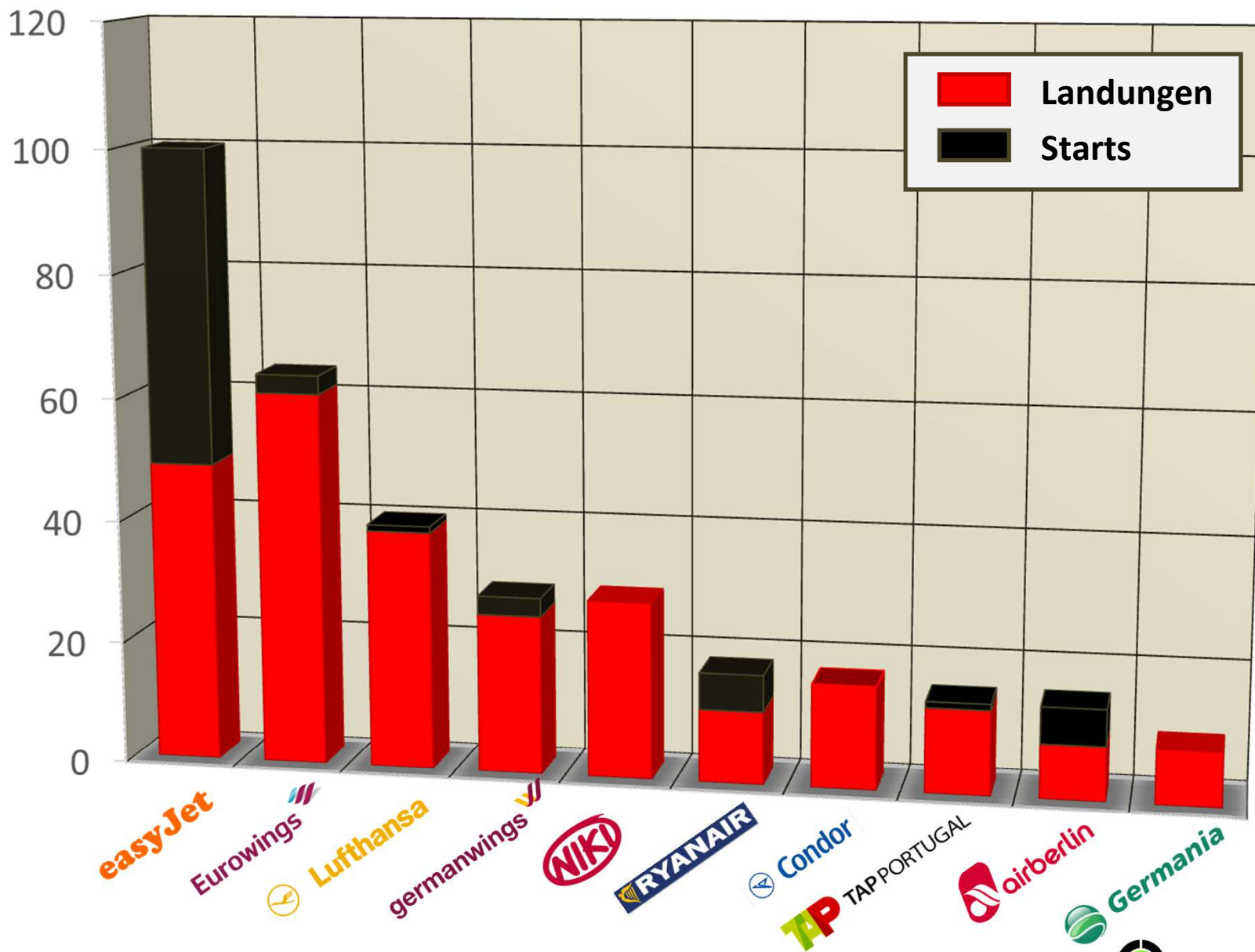
Tag	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Tag
1	ja	nein	nein	ja	nein	ja							1
2	ja	andere	ja	ja	ja	ja							2
3	nein	nein	nein	ja	nein	ja							3
4	ja	andere	nein	ja	ja	andere							4
5	ja	ja	ja	nein	ja	ja							5
6	ja	nein	ja	ja	ja	ja							6
7	ja	ja	ja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

In 125 von bisher 181 Nächten des Jahres 2017 wurde das offizielle Betriebsende von 23 Uhr durch verspätete Linien- und Touristikflieger nicht eingehalten – Dies entspricht einer Einhaltungquote von nur 27 % !

Zusätzlich fanden in 10 weiteren Nächten Flugbewegungen nach 23 Uhr durch "andere" (z.B. Frachtflüge, Militärflüge, Privatflüge, Hilfsflüge) statt

Malus-Fluggesellschaften (Jan. - Juni 2017)

Anzahl der Nachtflüge zwischen 23 Uhr und 06 Uhr



Datengrundlage: Flugspurenauswertung des DFLD e.V., DFS TraVis

Malus-Flugverbindungen im Sommerflugplan 2017

Rang	Fluggesellschaft	Mitzeichner	Billigflieger	Flugnummer	von / nach	Typ	Anzahl
1	EasyJet	JA	JA	EZY8346	London (Gatwick)	Start!	20
2 + 3	EasyJet	JA	JA	EZY6932	Edinburgh	Start!	14
2 + 3	Eurowings	JA	JA	EW7827	Mailand	Landung	14
4	Deutsche Lufthansa	JA	NEIN	LH034	Frankfurt	Landung	10
5 + 6	Niki Luftfahrt	JA	JA	HG3265	Palma de Mallorca	Landung	9
5 + 6	Deutsche Lufthansa	JA	NEIN	LH2086	München	Landung	9
7 + 8	EasyJet	JA	JA	EZY2324	London (Luton)	Start!	8
7 + 8	EasyJet	JA	JA	EZY1845	Manchester	Landung	8
9 - 12	Eurowings	JA	JA	EW7049	Stuttgart	Landung	7
9 - 12	EasyJet	JA	JA	EZY3492	Alicante	Landung	7
9 - 12	Condor	JA	(JA)	DE1439	Arrecife	Landung	7
9 - 12	Niki Luftfahrt	JA	JA	HG3393	Teneriffa	Landung	7
13-16	EasyJet	JA	JA	EZY3498	Krakau	Landung	5
13-16	Air France	JA	NEIN	AF1610	Paris	Landung	5
13-16	EasyJet	JA	JA	EZY3406	Catania	Landung	5
13-16	Germanwings	JA	JA	4U7827	Mailand	Landung	5

Datengrundlage: Flugspurenauswertung des DFLD e.V., DFS TraVis

Zusammenfassung

- Trotz **10-Punkte-Plan** und **16-Punkte-Plan** zur Belastungsreduzierung stellt **2016 das lauteste Flugjahr** seit Beginn des Jahrtausends dar. Es zeichnet sich bereits jetzt ab, dass **2017 diesen Negativrekord nochmals toppen** wird! **Seit 2013** hat der an den zwölf offiziellen Messstellen registrierte **Fluglärm** standortabhängig **um 13 % bis 51 % zugenommen**. Der **Anteil moderner Flugzeuge** wie dem Airbus A320 NEO, der Boeing 737 MAX sowie der Bombardier CS 300 beträgt in Hamburg weiterhin nur **ca. 1 %**.
- Die sog. „**Pünktlichkeitsoffensive**“ von Flughafenbetreiber und mehreren Fluggesellschaften ist ein Flop. Die Anzahl an **nächtlich verspäteten Landungen** außerhalb der offiziellen Betriebszeit hat sich gegenüber dem bisherigen Malusjahr (2016) in 2017 **nicht verbessert** und die Anzahl an **nächtlich verspäteten Starts** außerhalb der offiziellen Betriebszeit sich nochmals **dramatisch verschlechtert**.
- **In drei von vier Nächten** kommt es zu einer **Störung der Nachtruhe** zwischen 23 Uhr und 06 Uhr, verursacht durch verspätete Linien- und Touristikflieger.
- **Hauptverursacher** der Regelverstöße (75 %) sind **Billigflieger**; allen voran easyJet. Diese Firma erlaubt es sich sogar noch häufig nach 23 Uhr zu starten - und die zuständigen Fachbehörden (BUE & BWVI) schreiten nicht ein.
- Alle **Fluggesellschaften der 16 am häufigsten verspäteten Verbindungen** sind **Mitzeichner der sog. „Pünktlichkeitsoffensive**. Ernst nehmen diese Vertreter ihre freiwillige Selbstverpflichtung „*so selten wie möglich zu spät zu kommen*“ nicht.

BUND-Volkspetition zum Nachtflugverbot



„Helmut Schmidt“-Flughafen, Terminal 1, 01. März 2017