



# Stellungnahme

der Bürgerinitiativen für Fluglärmenschutz  
in Hamburg und Schleswig-Holstein (BAW)

an die

**BÜRGERSCHAFT  
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG**

**zur Drucksache 21/10688  
vom 17.10.2017**

*Jährlicher Bericht  
der Fluglärmenschutzbeauftragten  
über die Entwicklung der Fluglärmsituation  
in Hamburg und über ihre Tätigkeit*

*und*

*Jährlicher Bericht des Senats  
zu dem Ersuchen der Bürgerschaft  
aus Drucksache 20/14334 (16-Punkte-Plan)  
gemäß Drucksache 21/4209*

Hamburg / Ahrensburg,  
5. November 2017

## **Inhalt**

	Seite
Regierender Senat und Lärmschutzbeauftragte bagatellisieren das Fluglärmproblem .....	3
Flugbewegungen, Nachtflüge und Fluglärmkontingent .....	3
Verspätungsregelung vor unvermeidbarer Reform.....	5
Fluglärmbeschwerde als berechtigter Protest.....	6
Senat verschließt sich vor wirksamen Schutzmaßnahmen.....	7
Lärmoptimierte An- und Abflüge .....	7
„Lex Lufthansa“ .....	8
Fazit.....	8

## **ANHANG**

Kritikpunkte an der Senatsdrucksache 21/10688 .....	10
Impressum .....	18

## **Regierender Senat und Lärmschutzbeauftragte bagatellisieren das Fluglärmproblem**

Der Hamburger Senat und die Hamburger Fluglärmschutzbeauftragte sind zum Ende des Jahres 2017 endlich ihrer Verpflichtung zur jährlichen Berichterstattung über die Entwicklung der Fluglärmsituation nachgekommen und haben die Bürgerschaft mit der Drucksache 21/10688 über ihre Sicht der Dinge informiert. In der kommenden Sitzung der Bürgerschaft am 08.11.17 wird der Senat die Drucksache vorlegen und bittet die Abgeordneten um bloße Kenntnisnahme.

Beim Lesen der Drucksache wird rasch deutlich, dass der Hamburger Senat weiterhin versucht das Fluglärmproblem möglichst zu bagatellisieren. Er verschließt Ohren und Augen vor den objektiv wachsenden und emotional eskalierenden Problemen des Luftverkehrs, verursacht durch den Betrieb des innerstädtisch gelegenen Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ sowie die Produktionsstätten von Airbus in Finkenwerder. Von einer wertschätzenden Anerkennung der besonderen Betroffenheit von offiziell 55.000 Bürgerinnen und Bürgern, inoffiziell jedoch mindestens 100.000, ist in der Drucksache nichts zu erkennen. Welche geringe Wertigkeit der einvernehmlich beschlossene Auftrag der Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft über den sogenannten „16-Punkte-Plan“ beim regierenden Hamburger Senat hat, zeigt sich bereits in der deutlich verspäteten Vorlage des jährlichen Berichts für das Jahr 2016: Der Senat bleibt seiner abweisenden und verharmlosenden Linie treu. Mit keiner Silbe werden die sich weiter deutlich verschärfenden Belastungskennzahlen des Jahres 2017 erwähnt. Bereits heute wissen wir jedoch, dass das laufende Jahr das lauteste Fluglärmjahr seit der Jahrtausendwende wird!

## **Flugbewegungen, Nachtflüge und Fluglärmkontingent**

Für den Hamburger Senat und seine Fluglärmschutzbeauftragte gibt es bei der dramatischen Entwicklung von Flugbewegungen, Anzahl der Passagiere und des Lärmanstiegs angeblich keinen Zusammenhang und deshalb auch keinen Anlass zur Sorge. Dem Betreibermärchen einer Entkoppelung von Passagierzuwachs und Fluglärm wird allzu gerne weiter gehuldigt. Fakt ist jedoch, dass in den Jahren 2013 bis 2016 die Anzahl an Passagieren um 20,2 Prozent zugenommen hat, zugleich die Anzahl der Passagiere pro Flugbewegung dagegen „nur“ um 6,7 Prozent. Aus diesem Ungleichgewicht kann geschlossen werden, dass auch die Anzahl an gewerblichen Flugbewegungen zugenommen haben muss: Es sind 12,2 Prozent.

Die Anzahl an nächtlichen Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr ist zwischen 2011 und 2016 nahezu kontinuierlich um insgesamt 40 Prozent gestiegen. Außerhalb der offiziellen Betriebszeit, nach 23 Uhr, hat die Anzahl an nächtlichen Flugbewegungen

zwischen 2011 und 2016 um 33 Prozent zugenommen. Im Jahr 2016 wurde in 292 Nächten den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern vom Fluglärm der Schlaf geraubt, nur in 74 Nächten fanden nachweislich keine Flugbewegungen nach 23 Uhr statt; d.h. in vier von fünf Nächten fand das offizielle Betriebsende von 23 Uhr keine Beachtung. Mit Beginn der sogenannten „Pünktlichkeitsoffensive“ von Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften im April 2016 hat dann insbesondere die Anzahl an Starts nach 23 Uhr sprunghaft zugenommen, aber auch die Anzahl an regelwidrigen Landungen nach 23 Uhr ist weiter angestiegen. Genau das Gegenteil von dem, was von einer „Pünktlichkeitsoffensive“ erwartet werden darf!

Das dem Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ zugewiesene Lärmkontingent von 20,4 km<sup>2</sup> stammt aus dem Jahr 1998. Im Kern lautet der Ansatz, dass es nicht lauter werden darf als im Referenzjahr 1997. Wider besseren Wissens wurde das Lärmkontingent seinerzeit im Übermaß erteilt. Bei der Festlegung wurden die sehr lauten „Chapter II-Flugzeuge“ bei der Berechnung bewusst eingepreist, obwohl damals lange bekannt war, dass diese Flugzeuge spätestens im Jahr 2002 nicht mehr in Hamburg starten und landen durften. Derartige Strahlflugzeuge haben ihre Musterzulassung vor dem 6. Oktober 1977 erhalten. Dies bedeutet, dass das heutige Fluglärmkontingent den technischen Umweltstandard der 1970er widerspiegelt.

Das als wirksamer Deckel gepriesene Fluglärmkontingent entfacht heutzutage keinerlei Schutzwirkung mehr. Im Gegenteil, legalisiert es sogar eine Lärmbevorratung von ca. 90.000 zusätzlichen Flugbewegungen pro Jahr! Seit Beginn des Jahrtausends sorgt diese unzulässige Genehmigungsbevorratung dafür, dass es faktisch keine wirksame Lärmobergrenze gibt. Der Senat und die Fluglärmenschutzbeauftragte wissen dies und preisen dennoch das Lärmkontingent als angebliche Schutzmaßnahme für die Bevölkerung an.

Als „Fluglärmteppich“ wird die Ausdehnung der 62 dB(A)-Leq<sub>3</sub>-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 km<sup>2</sup>. Im Jahr 2016 waren es 14,0 km<sup>2</sup>, mithin eine Zunahme um 25 Prozent.

Im vom Senat und der Fluglärmenschutzbeauftragten herangezogenen Beispieljahr 2007, dem bis 2016 lautesten Flugjahr, wurde der damalige Lärmteppich durch 173.500 Flugbewegungen verursacht. Im Jahr 2016 reichten zirka 12.150 Flugbewegungen weniger, um ein neues Fluglärmmaximum zu markieren. Dies bedeutet, dass auch die einzelnen Flugbewegungen im Durchschnitt lauter geworden sind. Das lässt sich ebenso bei der Zunahme der einzelschallbasierten Fluglärmsumme mit einer Steigerung von 2013 zu 2016 von 23 Prozent ablesen.

Die Belastungskennzahlen des Jahres 2016 stellen jedoch nur die Wegbereitung für die weitergehend katastrophale Entwicklung im Jahr 2017 dar. Die quantitativen und qualitativen Missachtungen des offiziellen Betriebsendes um 23 Uhr hat der Arbeitskreis „Luftverkehr“ des BUND-Landesverbandes Hamburg zum Anfang Oktober veröffentlicht: Von insgesamt 273 Nächten im Zeitraum Januar bis September 2017 fanden lediglich in 48 Nächten keine Flugbewegungen – verursacht durch Linien- und Touristikflieger – statt. Dies entspricht einer Einhaltungquote der Nachtflugbeschränkungen von nur 17,6 Prozent. Anders ausgedrückt: In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurden in acht von zehn Nächten die Nachtflugbeschränkungen umgangen. Besonders alarmierend ist, dass es in den vergangenen drei Monaten nur in zwei Nächten (4. Juli und 4. September) keine Starts und Landungen nach 23 Uhr gegeben hat! Das Regel- / Ausnahmeverhältnis steht (weiterhin) Kopf. Die zutreffende Gleichung lautet daher: Mehr Passagiere erzeugen mehr Fluglärm und mehr Flugdreck und führen zu mehr Regelverstößen!

## **Verspätungsregelung vor unvermeidbarer Reform**

Aus Sicht des kommerziellen Flughafenbetreibers (FHG) wird die bestehende Verspätungsregelung zwischen 23 Uhr und 24 Uhr – als Teil der offiziell „regressiv“ anzuwendenden Nachtflugbeschränkung – nahezu beliebig der offiziellen Betriebszeit zugeschlagen. Die Verspätungslage wird dort so gesehen: *„Am Hamburg Airport gilt eine Verspätungsregelung zwischen 23 und 24 Uhr: In dieser Zeit ist es regelmäßigen Linien- und Touristikflügen erlaubt zu starten oder zu landen, wenn für die Verspätung unvermeidbare Gründe vorliegen“*. Dazu zählen aus Sicht der mehrheitlich im städtischen Besitz befindlichen Betreibergesellschaft unter anderem technische oder wetterbedingte Probleme, aber auch starke Verzögerungen im Tagesumlauf, die sogenannte Tagesrotation eines Flugzeugs. Laut FHG haben im laufenden Jahr 58 Prozent aller Flüge nach 23 Uhr die Verspätungsregel in Anspruch genommen, weil sie *„Verzögerungen in der Tagesrotation“* nicht mehr ausgleichen konnten.

Gegenüber der Fluglärmschutzbeauftragten haben die Fluggesellschaften die Unvermeidbarkeit ihrer nahezu täglichen Verspätungen nachzuweisen. Obwohl die Beweislast beim Verursacher liegt, müssen die Fluggesellschaften diese jedoch nicht unverzüglich angeben, sondern erst nach einer generösen Überlegungszeit von bis zu sechs Wochen, manchmal auch noch länger. Es gibt Fluggesellschaften, die Auskünfte mit dem Vorwand von angeblichen Sicherheitsaspekten, vorgeschobenen Datenschutzbestimmungen oder nicht nachvollziehbaren Betriebsgeheimnissen sogar gänzlich verweigern.

Einen Durchsetzungsanspruch für das Auskunftersuchen hat die Fluglärmschutzbeauftragte nicht. Auch die Nachvollziehbarkeit der mutmaßlichen Unvermeidbarkeit von Verspätungen ist mangels einer rechtssicheren Interpretation des Begriffs häufig nicht ge-

geben. Im Ergebnis sind - entgegen der Einschätzung der Flughafenbetreibergesellschaft, ausgedrückt über die Senatsmitteilung - sieben von zehn Verspätungen vermeidbar und aus ordnungsrechtlichen Betrachtungen mit einem Bußgeld sowie der Einziehung der eingesparten Gebühr für die Ausnahmegenehmigung zu behaften. Permanente Verzögerungen im Tagesumlauf basieren auf schlechtem Management. Sie sind daher alles andere als unvermeidbar!

Diesen gravierenden Missstand hat mittlerweile auch die Fluglärmenschutzbeauftragte erkannt und es gibt ihrerseits erste Überlegungen die bestehende Verspätungsregelung zu reformieren. Sowohl die „Selbstgenehmigung“ (Genehmigungsfiktion) als auch die zeitliche Geltungsdauer stehen auf dem Prüfstand. Eine Kehrtwende ist dringend erforderlich, da sind sich alle Protagonisten einig. Über das Wie und Wann, streiten sich die Teilnehmer der verschiedenen Gremien und/oder Interessensgemeinschaften jedoch vehement. Die damit verbundenen kritischen Diskussionspunkte sucht man in der Senatsmitteilung leider vergeblich.

Fest steht, dass solange der Begriff der Unvermeidbarkeit seitens des Luftfahrthandbuchs (oder durch Rechtsprechung) nicht operationalisierbar bestimmt ist, besteht bei Fortbestand der derzeitigen Verspätungsregelung keine Aussicht auf ein erfolgreiches Vorgehen gegen die selbstverständliche Ausnutzung der „erweiterten Betriebszeit“ durch gewinnmaximierende Fluggesellschaften. Die Forderung, damit das Betriebsende von 23 Uhr zukünftig wieder sicher eingehalten wird, muss daher lauten, dass die Genehmigungsfiktion ersatzlos gestrichen wird.

## **Fluglärmbeschwerde als berechtigter Protest**

Jede Beschwerde über unzumutbaren Fluglärm ist ein berechtigter Protest und spiegelt das Übermaß der Belastung durch den Luftverkehr in Hamburg und dem Umland wider. Weiterhin ist das Beschwerdemanagement bei der Fluglärmenschutzbeauftragten nur sehr unzufriedenstellend gelöst. Die Berichtsführung der Fluglärmenschutzbeauftragten zu diesem Punkt ist tendenziös und schließt eine Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr aus: Die ermittelten Daten der Beschwerdeführer werden erst seit dem 13.07.16 erfasst, gleichzeitig aber mit der Anzahl der Beschwerden des ganzen Jahres verschnitten. Das ist rechnerisch und statistisch unzulässig und führt zu einer gewollt unrichtigen Schlussfolgerung.

Hinzu tritt, dass die von der Fluglärmenschutzbeauftragten genannte Anzahl der Beschwerdeführer insgesamt unvollständig ist und nicht die Gesamtheit der Beschwerden ausweist. Diejenigen Beschwerdeführer, die sich aus berechtigten Gründen dazu entschieden haben nicht ihren vollständigen Namen und ihre genaue Adresse zu benennen (im Sinne der Senatsdrucksache werden diese als anonyme Beschwerdeführer gelistet),

werden insgesamt lediglich als ein einziger Beschwerdeführer gewertet. Wie groß ihr tatsächlicher Anteil an den Beschwerdeführern ist, kann daher nicht beziffert werden.

## **Senat verschließt sich vor wirksamen Schutzmaßnahmen**

Der regierende Hamburger Senat zeigt mit seinem vorgelegten "Fortschrittsbericht", dass er der eigentliche Flaschenhals auf dem Weg zu einer verursachergerechten Lösung ist. Damit stellt er einen wesentlichen Teil des Problems dar. Der Bericht des Senats offenbart in eindrücklicher Weise den Stillstand und teilweise sogar Rückschritt beim aktiven Fluglärmschutz. Dabei zeigen sich auch wesentliche Fehlinterpretationen, die entweder von Unwissen und Unkenntnis oder aber von Unwillen zeugen und damit auch den mangelnden Respekt gegenüber den Betroffenen und deren ehrenamtlich tätigen Vertretern aus den Initiativen und Vereinen offenbaren.

Der Senat verweist auf einen Bürgerdialog, der entweder gar nicht stattfinden kann (die Betroffenen sind von der Beratung der Fluglärmschutzkommission ausgeschlossen), der hinter verschlossenen Türen unter Ausschluss der Betroffenen und Initiativen mit Vertretern der Umlandgemeinden oder in einer Allianz für den Fluglärmschutz stattfindet, die seit Anbeginn mit einem gravierenden Dissens der Aufgabenstellung und Zielsetzung zu kämpfen hat: Auf der einen Seite die Senatspolitik mit angeschlossener Verwaltung und Luftverkehrswirtschaft als Verfechter eines nachrangigen Fluglärmschutzes hinter den quantitativen Entwicklungszielen des Flughafens und auf der anderen Seite die Betroffenen und Vertreter der Initiativen und Vereine mit einer klaren Ausrichtung zu einer nachhaltigen Reduzierung von Fluglärm und Flugreck in Hamburg und dem Umland.

## **Lärmoptimierte An- und Abflüge**

Der Senat legt dar, dass eine Entlastung der Bevölkerung von vermeidbarem Fluglärm bei den Starts und Landungen durch Änderungen im Luftfahrthandbuch (AIP) für Hamburg umgesetzt wurde. Für Landungen wurde das sogenannte CDO-Verfahren (Continuous Descent Operations / kontinuierlicher Sinkflug) in das aktuelle Luftfahrthandbuch aufgenommen. Bei diesem Verfahren sinkt das Flugzeug mit minimaler Turbinenleistung, bestenfalls im Leerlauf, unter weitestgehender Vermeidung von Horizontalflugphasen. Das CDO-Verfahren kann laut Deutscher Flugsicherung GmbH jedoch nur zur Anwendung kommen, wenn die Verkehrslage gering ist. Dies bedeutet folglich, dass während der Hauptbelastungszeit zusätzlich lärm mindernde Anflugverfahren nicht durchgeführt werden können. Der Fluglärm steigt deshalb in diesen Phasen überproportional an.

Seit 2012 wird am Hamburger Verkehrsflughafen von zahlreichen Fluggesellschaften von dem sogenannten „Flachstartverfahren“ intensiv Gebrauch gemacht. Bei diesem

Startverfahren bleiben die Flugzeuge beim Aufstieg deutlich länger nah über dem Boden - was eine erhebliche zusätzliche Lärmbelastung zur Folge hat. Betroffene und die Initiativen haben frühzeitig auf die veränderte Lärmsituation bei den Starts hingewiesen. Vertreter von Flughafen, Luftverkehrswirtschaft und auch die Fluglärmenschutzbeauftragte, im Gleichklang mit Senat und Mitgliedern der Regierungsparteien, attestierten den Betroffenen jedoch Sinnestäuschungen oder gar ein mutwillig überhöhtes subjektives Hörempfinden.

Eine Beurteilung des „Flachstartverfahrens“ hat die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) seit längerem vorgenommen: Sie empfiehlt beim Überfliegen von dicht besiedeltem Siedlungsgebiet aus Lärmschutzgründen das „Steilstartverfahren“. Auch nach den Aussagen der Experten vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) eignet sich das „Flachstartverfahren“ nicht für besiedelte Gebiete.

## **„Lex Lufthansa“**

Auf Druck der Betroffenen wurden vergleichende Lärmmessungen durchgeführt, die letztlich die erhöhten Fluglärmbelastungen durch das „Flachstartverfahren“ bestätigt haben. Im geltenden Luftfahrthandbuch (AIP) für Hamburg wurde deshalb festgehalten, dass - nach Möglichkeit - auf das Flachstartverfahren aus Lärmschutzgründen verzichtet werden soll. Die Deutsche Lufthansa AG (Gruppe) hat sich jedoch von dieser Vorgabe freischreiben lassen und für sich die Nichtanwendbarkeit in das Luftfahrthandbuch (AIP) für Hamburg eintragen lassen. Der eigentliche Adressat dieser Regelung stellt weiter Gewinnmaximierung vor Lärmschutz!

## **Fazit**

Mit dem einvernehmlichen Beschluss der Hamburgischen Bürgerschaft, dass der Senat ersucht wird, eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen sicherzustellen und gegenüber den Fluggesellschaften auf eine weitere Reduzierung der Verspätungen und Ausnahmen hinzuwirken (Drs. 20/11593), wurden im April 2014 mittels 10-Punkte-Plan klare Bewertungsmaßstäbe gesetzt. Über den 16-Punkte-Plan zur Belastungsreduzierung (Drs. 20/14334) vom Januar 2015 wurden inhaltliche Punkte ergänzt bzw. bestehende präzisiert. Das Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz vom Juli 2016 gehört zu den Errungenschaften. Hierin ist festgehalten, dass der Fluglärm zu bekämpfen ist.

Der vorliegende Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten sowie des regierenden Senats zum Umsetzungsstand des 10-Punkte-Plans sowie des 16-Punkte-Plans (Drs. 21/10688) folgt in seinem Tenor jedoch der Hofberichtserstattung der Drs. 21/4209



vom April 2016, in welcher die bestehende Belastungssituation verharmlosend dargestellt wurde und die Beschwerdeführer als das eigentliche Problem des Senats ausgemacht wurden. Auch im vorliegenden Fortschrittsbericht versucht der Senat mit Bezügen auf inhaltlich veraltete Bewertungsmaßstäbe das bestehende Belastungsübermaß zu relativieren. Ein Fluglärmkontingent, welches technisch auf den 1970er Jahren beruht, darf keinen ernst zu nehmenden Bewertungsmaßstab im Jahr 2017 darstellen.

Ebenso bezeichnend ist, dass sich seit 2014, d.h. dem Beschluss zum 10-Punkte-Plan, die Anzahl an nächtlich verspäteten Starts und Landungen nach 23 Uhr wesentlich weiter erhöht hat. Dies zeigt überdeutlich, dass die bisherigen Versuche eine Belastungsreduzierung zu erzielen weitgehend wirkungslos sind. Dass der Senat mit seiner Fluglärmenschutzbeauftragten diesen Missstand nicht klar benennt und Wege zur Eindämmung aufzeigt, sondern anstelle dessen weiterhin sich im Auszählen der Beschwerdeführer verliert, zeugt davon, dass beide eindeutig Teil des Fluglärmproblems sind.

Die Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft sind daher aufgefordert, dem Bericht des Senats und der Fluglärmenschutzbeauftragten nicht bloß zur Kenntnis zu nehmen, sondern eindeutig festzuhalten, dass die Umsetzung der Bürgerschaftlichen Ersuchen (10-Punkte-Plan und 16-Punkte-Plan) bisher mangelhaft bis ungenügend ist. Der Senat und die Fluglärmenschutzbeauftragte sind aufzufordern, endlich wirksame Maßnahmen zur Belastungsreduzierung umzusetzen. Hierzu zählt insbesondere die deutliche Reduzierung der nächtlichen Linien- und Touristikflüge außerhalb der offiziellen Betriebszeit.

Und am Beginn und Ende aller Bemühungen muss die wertschätzende Anerkennung der besonderen Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger stehen. Dies ist ein maßgeblicher Akt der sozialen Gerechtigkeit! Empathie und Mitgefühl sind Senat und Fluglärmenschutzbeauftragten jedoch fremd.

## **ANHANG**

### **Kritikpunkte an der Senatsdrucksache 21/10688**

**„Jährlicher Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten  
über die Entwicklung der Fluglärmsituation  
in Hamburg und über ihre Tätigkeit“**

sowie

**„Jährlicher Bericht des Senats  
zu dem Ersuchen der Bürgerschaft  
aus Drucksache 20/14334  
(16-Punkte-Plan)  
gemäß Drucksache 21/4209“:**

- **S. 1:** „Außerdem wird das Flugbewegungsmaximum der Jahre 2007 und 2008 nach wie vor bei weitem nicht erreicht“

Stimmt so nicht: 2007 waren es 173.500 Flugbewegungen, 2016 waren es 161.000 Flugbewegungen; d.h. **92,8 % der Flugbewegungsanzahl des bisherigen Maximaljahres**. **Achtung:** Trotzdem war 2016 das bisher lauteste Flugjahr seit Beginn des Jahrtausends, d.h. mit ca. 12.500 Flugbewegungen weniger wurde das bisherige Fluglärmrekordjahr übertroffen. Dies bedeutet, dass jeder einzelner Flug durchschnittlich lauter wurde. Siehe BUND-Fluglärmreport Abb. 4 auf S. 9

- **S. 1:** „Damit fiel der Anstieg der Anzahl an Starts und Landungen deutlich geringer aus als der Anstieg der Passagierzahlen“

Die Anzahl an Starts und Landungen allein betrachtet sagt nur bedingt etwas über die Zunahme des Fluglärms aus. Der Einsatz größerer, schwererer und stärker ausgelasteter Flugzeuge bedingt einen überproportionalen Lärmanstieg

- **S. 1:** „Das Fluglärmkontingent von 20,4 km<sup>2</sup>, welches sich auf die Ausdehnung der 62 dB(A)-Isophone unter Zugrundelegung der Flüge der sechs verkehrsreichsten Monate bezieht, wurde 2016 mit einem Wert von 13,96 km<sup>2</sup> sicher eingehalten“

Das Fluglärmkontingent wurde 1998 im Übermaß erteilt. Es preist die sehr lauten Chapter-II-Flugzeuge bei der Berechnung mit ein. Diese durften jedoch bereits 2002 in Hamburg nicht mehr starten und landen. **Chapter II Flugzeuge haben ihre Musterzulassung für Strahlflugzeuge vor dem 6. Oktober 1977 erhalten.** Dies bedeutet, dass das heutige Fluglärmkontingent den technischen Umweltstandard der 1970er Jahre widerspiegelt. Sich dann hier über eine sichere Einhaltung des völlig veralteten Standards zu freuen, ist ein Armutszeugnis.

- **S. 2:** „Die Zahl der Nachtflüge ab 22.00 Uhr zeigt eine **ähnliche Entwicklung**. Auch hier steigen die Zahlen seit einigen Jahren an, sind aber noch unter dem Niveau von 2007“

Gegenüber dem Vergleichsjahr 2007 hat die Anzahl an Flugbewegungen in der letzten offiziellen Betriebsstunde von 5.693 auf 6.282 im Jahr 2016 zugenommen. Seit 2011 ist sowohl ein absoluter als auch relativer Zuwachs (verglichen mit der jeweiligen Jahres-Flugbewegungsanzahl) zu verzeichnen. Fanden 2011 noch 3,3 % der Flugbewegungen nach 22 Uhr statt, sind es 2016 bereits 4,5 %

- **S. 2:** „Von 23.00–24.00 Uhr gilt die sogenannte „Verspätungsregelung“, nach der planmäßige Passagierflüge bei **nachweisbar unvermeidbarer Verspätung ohne spezielle Ausnahmegenehmigung der Fluglärmschutzbeauftragten auch noch bis Mitternacht am Hamburger Flughafen starten und landen dürfen**“

Die transparente Nachweiserbringung sollte bei den Airlines liegen. Diese melden die (angeblichen) Verspätungsgründe häufig jedoch erst nach Wochen. Eine tatsächliche Überprüfung des Wahrheitsgehaltes durch die FLSB ist daher nicht möglich.

- **S. 2:** „Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen wird **im Nachhinein geprüft** und kann bei Nichtbestätigung durch Ordnungswidrigkeitsverfahren geahndet werden“

**Fragen:** Wie sieht die Plausibilitätsprüfung im Einzelnen konkret aus? Welche externen Quellen (z.B. Deutscher Wetterdienst, Deutscher Fluglärmdienst) werden heran gezogen?

- **S. 2:** „Es ist erklärtes Ziel des Hamburger Senats, diese Zahl auf ein **unvermeidbares Maß** zu reduzieren“

Im Jahr 2016 entfielen 53 % der Verspätungen auf schlechte Umplanung (Tagesrotation). **Schlechtes Management ist vermeidbar!** Weitere 15 % haben als Begründung „sonstiges“ oder „unbekannt“ angegeben. Dies bedeutet, dass 68 % der Verspätungen vermeidbar waren. Anders ausgedrückt: **Sieben von zehn verspäteten Nachtflügen hätten gemäß geltender Verspätungsregel weder starten noch landen dürfen.**

- **S. 3:** „*Ein Vergleich der Daten zeigt deutlich, dass die Zahl der Fluglärmbeschwerden von 86.120 erheblich über der Zahl der Beschwerdeführer von insgesamt 751 liegt*“

Ein solcher Vergleich verbietet sich aus mehreren Gründen: (1) **Der Erfassungszeitraum der Fluglärmbeschwerden umfasst 12 Monate des Jahres 2016; der Erfassungszeitraum der Beschwerdeführer jedoch nur 5 ½ Monate!** (2) Alle Beschwerdeführer\*innen, die nicht ihren vollständigen Namen und genaue Wohnanschrift preisgeben möchten, werden zusammen als lediglich ein „anonymer“ Beschwerdeführer gezählt. Daher die Frage: Wie groß ist die Anzahl der sogenannten „anonymen“ Beschwerdeführer\*innen?

- **S. 3:** „*Eine Analyse zur Herkunft der Beschwerdeführer und zum Beschwerdezeitpunkt ergibt folgendes Ergebnis*“

**Frage:** Wie erklärt sich der Senat, dass die mit Abstand meisten Fluglärmbeschwerden aus Regionen außerhalb der Fluglärmschutzzonen stammen? Wie passt dies zusammen, mit der Aussage, dass angeblich unterhalb von 55 dB(A) Dauerschallpegel Fluglärm nicht mehr als störend wahrgenommen wird? Wie wird der Senat darauf reagieren, dass die Fluglärmbelastungen sich offensichtlich bis 30 km Entfernung negativ ausprägen?

- **S. 4:** „*Der Senat wird ersucht, den Dialog mit den von Fluglärm betroffenen Umlandgemeinden (den legitimierten Vertretern und der Bevölkerung/den Initiativen) weiter zu intensivieren*“

Im Jahr 2016 hat im Kreis Stormarn lediglich eine Informationsveranstaltung (FLSK vor Ort) stattgefunden, im Jahr 2017 gar keine. Im Gegenzug hat es aber bereits vier „Geheimtreffen“ mit Vertretern der Betreibergesellschaft, den Senatsfraktionsvorsitzenden, der Wirtschafts- und Umweltbehörde mit Bürgermeistern **unter Ausschluss der Initiativen und der Öffentlichkeit** gegeben. Transparenz schafft Vertrauen, hier wird genau das Gegenteil praktiziert.

- **S. 5:** „Nach wie vor werden zwei Drittel aller Landeanflüge über 10 nautische Meilen geführt, um die dicht-besiedelten Städte Ahrensburg, Bargteheide und Bad Oldesloe im Rahmen des Möglichen vor Überflügen zu schonen“

**Dargestellt werden ausschließlich die Überflughäufigkeiten durch Landungen. Überflüge durch Starts werden dagegen nicht dargestellt.** Dies verzerrt jedoch das Belastungsbild erheblich. Die Abflugroute AMLUH7c verläuft z.B. direkt über das Stadtgebiet von Ahrensburg. Diese Belastung wird jedoch in der Senatsdarstellung in Gänze ausgeklammert.

- **S. 5:** „Dieser lärmoptimierte Anflug kann daher immer nur dann angewendet werden, wenn die Verkehrslage dies zulässt“

Dies bedeutet, dass, wenn die Flugverkehrsbelastung aufgrund der Anzahl an Flugbewegungen hoch ist, lärmärmere Anflugverfahren nicht mehr durchgeführt werden (können). **Dies führt daher zu einer überproportionalen Belastungszunahme, die zwingend zu vermeiden ist.** Hieraus leitet sich ab, dass zwingend ein bürgerverträgliches maximales Flugbewegungsaufkommen je Zeiteinheit festgelegt werden muss, welches deutlich unter dem jetzigen Aufkommen liegen muss.

- **S. 6:** „Von Bürgerinnen und Bürgern, die sich über Fluglärm beschwerten, wird immer wieder vorgebracht, dass sie sich vom sogenannten „Flachstartverfahren“ **besonders stark belastet fühlen**“

Es geht hier nicht um Befindlichkeiten der Betroffenen („*fühlen*“), sondern darum, dass die Airlines, um ein paar Promille Kerosin auf ihrem Flug einzusparen, die Bevölkerung unnötig / vermeidbar zusätzlich belärmen. **Vermeidbarer Fluglärm ist jedoch unzumutbar!**

- **S. 6:** „Es ist von großer Bedeutung vorab zu klären, ob ein steilerer Landeanflug zu einer höheren Lärmbelästigung im Nahbereich führt“

**Frage:** Wie lautet das Ergebnis der Prüfung? Wann wurde das Ergebnis in der Fluglärmschutzkommission vorgestellt? Mit welchem Ergebnis wurde es dort diskutiert?

- **S. 6:** „Die zum 1. Januar 2015 wirksam gewordene Entgeltordnung des Flughafens wurde auf ihre Anreizwirkung evaluiert“; „Die BWVI hat den Antrag genehmigt, die neue Entgeltordnung ist am 14. Juni 2017 in Kraft getreten“

Bereits jetzt zeigt sich, dass weder die Entgelterhöhung aus 2015 noch aus 2017 eine verbesserte Schutzwirkung für die Bevölkerung erzielt hat. Dies belegen die neuen Verspätungsrekorde des Jahres 2017 eindrucksvoll. **In Hamburg ist Fluglärm – insbesondere in der Nacht – weiterhin billig zu haben!**

- **S. 7:** „Allein die Lufthansa führte vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2016 insgesamt 1.630 Flugbewegungen mit dem A320neo am Hamburg Airport durch“; „Da im laufenden Jahr 2017 die Auslieferung weiterer A320neo bevorsteht, ist zu erwarten, dass der Einsatz dieses modernen Flugzeugtyps auch bei anderen Fluggesellschaften weiter steigen wird“

Bei 160.904 Flugbewegungen macht dies exakt 1 % der Flugbewegungen aus!  
**Frage:** Wie hat sich der prozentuale Anteil von Airbus-Neo-Maschinen in 2017 in Hamburg entwickelt?

- **S. 7:** „Neben dem zunehmenden Einsatz leiserer Flugzeugtypen ist zu beobachten, dass das Fliegen insgesamt immer effizienter wird“

**Seit 2008 ist die durchschnittliche Lärmklasse am Hamburger Flughafen von 2,99 bis zum Jahr 2016 auf 3,22 angestiegen.** Es mag daher vielleicht weniger laute Flugzeuge auf dem Markt geben, sie werden nur nicht in Hamburg eingesetzt! (vgl. BUND-Fluglärmreport Tab. 1 auf S. 8)

- **S. 7:** „Die Entkopplung des Passagierwachstums von der Anzahl an Flugbewegungen ist am Hamburg Airport klar zu beobachten“

Dies ist eine **dreiste Lüge:** Seit 2013 ist die Passagiermenge um 22 % angestiegen. Gleichzeitig waren hierfür jedoch 7 % mehr Flugbewegungen nötig. Diese haben – auch aufgrund schlechter fliegerischer Praxis (s. Flachstartverfahren) – 20 % mehr Fluglärm erzeugt. Richtig lautet die Gleichung daher: **Mehr Passagiere bedingen mehr Fluglärm!**

- **S. 7:** „*Damit liegt das Lärmkontingent 2016 32 Prozent unter der zulässigen Grenze von 20,39 km<sup>2</sup>. Gegenüber 1997 zeigt sich eine dauerhafte Reduzierung um rund ein Drittel*“

Das Fluglärmkontingent wurde 1998 weit im Übermaß erteilt (s.o.). Die Lärmreduzierung erfolgte allein aufgrund der gesetzlich vorgegebenen Ausmusterung der überlauten Chapter-II-Flugzeuge zu Beginn des Jahrtausends. **Fakt ist, dass seit 2000 der Fluglärm nahezu kontinuierlich angestiegen ist und dass das Jahr 2016 das seitdem lauteste Flugjahr darstellt.** Übertroffen jedoch (voraussichtlich) durch das laufende Jahr 2017, welches dann das lauteste Flugjahr seit 2000 darstellen wird.

- **S. 9:** „*Aus gegebenem Anlass wird noch einmal darauf hingewiesen, dass die Bahnbenutzungsregeln keine strikte Handlungsanweisung darstellen“; „Das bedeutet, dass die DFS, die einem Piloten oder einer Pilotin aus Gründen der Luftverkehrssicherheit eine andere als die im Idealfall vorgesehene Start- und Landebahn vorschlägt, sich damit im Rahmen der Bahnbenutzungsregeln bewegt“*

Umgekehrt darf die Ausnahme jedoch nicht zur Regel werden. In 2017 gab es nur in 17,6 % der Nächte keine Flugbewegungen nach 23 Uhr und die Bahnbenutzungsregelung wurde an lediglich 2 Nächten (einmal im Januar und einmal im März) eingehalten. Hier liegt daher eine systematische Missachtung von Schutzbestimmungen vor, die Teil der Betriebserlaubnis sind. Mit anderen Worten: **Am Flughafen wird nahezu an jedem Betriebstag gegen die eigene Betriebserlaubnis verstoßen, ohne dass die zuständigen Fachbehörden – die um den Missstand wissen – hinreichend eingreifen.**

- **S. 10:** „die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung und Bürgerinformation in Lärmschutzfragen weiter auszubauen (mit Information im Internet über die Gegenstände dieses Ersuchens und seiner Beantwortung) und insbesondere an der Öffnung der Fluglärmschutzkommission festzuhalten sowie weitere Möglichkeiten der Öffnung und Beteiligung zu ergreifen

**Die zweimal im Jahr stattfindenden FLSK-Sitzungen vor Ort können und dürfen die Bürgerfragestunde nicht ersetzen.** Diese wurde jedoch gestrichen. Bei vier Bahnrichtungen findet daher nur alle 2 Jahre eine FLSK-Sitzung vor Ort für die jeweils Betroffenen statt. Echte Bürgerbeteiligung sieht anders aus.



- **S. 10:** „Die Allianz für den Fluglärm hat ihre Arbeit auf Grundlage der verbindlichen Grundsätze der Zusammenarbeit intensiv fortgesetzt“

In der Allianz für Fluglärm prallen die unterschiedlichen Interessen der direkten und indirekten Belastungsverursacher mit denen der Betroffenen direkt aufeinander. **Es gibt in der Allianz für Fluglärm daher massiven inhaltlichen Dissens.** Während die Betreibergesellschaft und die Fluglobby weiteres Wachstum als Prämisse ausgeben, fordern die Betroffenen zu Recht eine nachhaltige Belastungsreduzierung. Die Allianz daher als Erfolg darzustellen, stellt die tatsächlichen Verhältnisse auf den Kopf.

- **S. 11:** „Die Bürgerschaft wird gebeten, von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen“

Nein, **die Bürgerschaft muss ob des mangelhaften Berichtes protestieren und weitergehende Maßnahmen zum wirksamen Schutz der Bevölkerung vor den erheblichen Belastungen des Luftverkehrs (Fluglärm und Flugdeck) einfordern** (und dann auch gemeinschaftlich beschließen). **Mit der Berichterstattung der Fluglärmbeauftragten zur Belastungssituation insgesamt und des Senats speziell zur Umsetzung des 16-Punkte-Plans** (und damit verbunden auch des 10-Punkte-Plans) **wird deutlich, dass beide weiterhin Teil des Problems und nicht der Lösung sind!**

## **Impressum**

### **Herausgeber**

### **BAW | Bürgerinitiativen für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein**

Bilenbarg 21 | 22397 Hamburg

Mail            [info@baw-fluglaerm.de](mailto:info@baw-fluglaerm.de)  
Web            [www.baw-fluglaerm.de](http://www.baw-fluglaerm.de)  
Blog            [www.noflyham.de](http://www.noflyham.de)  
Facebook      [www.facebook.com/bawfluglaerm](http://www.facebook.com/bawfluglaerm)  
Twitter        [www.twitter.com/baw\\_fluglaerm](http://www.twitter.com/baw_fluglaerm)

Fon            040.81971300  
Fax            040.81971350  
Mobil          0151.44201021