

Pressemitteilung

03.03.2015

Fluglärm: Vermeiden, Vermindern, Begrenzen, Ausgleichen Fluglärmschutzaktionsplanung (FLAP) 2015

Der Betrieb des innerstädtischen Großflughafens Hamburg-Fuhlsbüttel führt zu erheblichen Lärmbelastungen bei der betroffenen Bevölkerung. Einvernehmliches oberstes Ziel aller Verantwortlichen (Deutsche Flugsicherung, Fluglinien, Piloten, Flughafenbetreiber, Lärmschutzbeauftragte sowie der Politik und Behörden) muss daher sein, die gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen so gering wie irgend möglich zu halten. Vermeidbarer Fluglärm ist unzumutbar; der Prämisse „Sicherheit“ und „Lärmschutz“ vor „Gewinnmaximierung“ ist Tag und Nacht unstreitig zu folgen.

Als Resultat auf das dominant auf betriebswirtschaftlichen Maximalnutzen ausgerichtete Handeln, gab es im Jahr 2014 derart viele Beschwerden über Fluglärm, wie noch nie. Die Bürgerinitiative Alstertal/Walddörfer/Ahrensburg für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein (BAW) hat dies zum Anlass genommen, eine Fluglärmschutzaktionsplanung (FLAP) 2015 zu entwickeln. Hierbei zeigte sich, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen bisher eine wesentlich zu geringe Beachtung finden.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind geeignet den Fluglärm in seiner Ausprägung bei den Betroffenen wirksam zu reduzieren. Hierzu zählen z.B. der Einsatz leiserer Flugzeuge, die Flugwege-Optimierung (Siedlungsschwerpunkte umfliegen), Lärmreduziertes Fliegen (weniger Schub und Geschwindigkeitsreduzierung bei An- und Abflügen, höher Fliegen) aber auch die strikte Ausweisung eines echten Nachtflugverbotes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr.

Die Anzahl an nächtlichen Flügen befindet sich am Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel auf einem Sechsjahreshoch. Im Jahr 2014 fanden über 6.500 Flugbewegungen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr statt. Seit 2005 hat es noch nie derart viele Flugbewegungen zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr gegeben! - Die BAW fordert daher, die besonders konfliktträchtigen Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten drastisch einzuschränken.

Ungenehmigte und unentschuldig verspätete Starts und Landungen nach 23:00 Uhr unterliegen bereits heute - neben dem erhöhten Landeentgelt - einer gesonderten Strafzahlung. Leider sind diese Steuerungsmechanismen nicht hinreichend genug, um eine nachhaltige Reduzierung der nächtlichen Flugbewegungen zu erzielen. Die BAW fordert daher, dass die durch die jeweiligen Fluglinien zu entrichtenden Strafzahlungen in ihrer Höhe an die EU Fluggastrechte-Verordnung zu koppeln sind.



**Bürgerinitiative Alstertal/Walddörfer/Ahrensburg
für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein**

Das Ordnungswidrigkeitengesetz besagt, dass bei der Festsetzung einer Geldbuße der durch die Fehlhandlung erlangte Vorteil die Untergrenze der Bemessung sein soll. Dem Verursacher (Fluglinien) dürfen nicht nur aus der Tat keine wirtschaftlichen Vorteile verbleiben, sondern darüber hinaus soll er noch eine Einbuße hinnehmen müssen (Gewinnabschöpfung). Die Kopplung der monetären Sanktionen für erheblich verspätete Flüge an die EU Fluggastrechte-Verordnung ist somit sowohl sach- als auch ermessensgerecht. Darüber hinaus entfaltet diese Strafmaßnahme eine unmittelbar positive Wirkung im Hinblick auf den aktiven Fluglärmschutz.

Die Flughafenentgeltordnung beinhaltet als Anreizsystem ein Rabatt- und Wachstumsprogramm. Dieses System steht in völligem Widerspruch zum Fluglärmschutzprogramm „16-Punkte-Plan“ der Bürgerschaft. Sämtliche finanzielle Anreizsysteme (Rabatt- und Wachstumsprogramme mit Entgeltnachlässen von bis zu 100 %) für Fluggesellschaften, noch mehr Flugziele am innerstädtischen Großflughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel anzubieten oder mehr Passagiere ab/an Hamburg zu transportieren müssen daher sofort in Gänze gestrichen werden und auf Dauer gestrichen bleiben. Die BAW fordert die Etablierung eines „Fluglärmuro“, der von jedem Passagier je Start und Landung zu entrichten ist. Der Betrag ist von den Fluggesellschaften gebührenfrei zu erheben und gesondert als „Beitrag für den Fluglärmschutz“ auf den Flugtickets auszuweisen. Die auf diese Weise generierten Einnahmen sind zu 100 % in aktive Fluglärmschutzmaßnahmen zu investieren.

Hauptgrund für die im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) festgeschriebenen Bahnbenutzungsregeln ist, möglichst wenig Menschen mit Fluglärm zu belasten. Am innerstädtischen Großflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel ist für Starts daher die Bahn „RWY 33“ grundsätzlich zu benutzen. Außerdem ist für Landungen in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 07:00 Uhr die Bahn „RWY 15“ zu nutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn bestimmte Wetterminima nicht erfüllt sind. In diesem Zusammenhang fordert die BAW, dass die Landebahn „RWY 15“ technisch dahingehend aufgerüstet wird, dass ein automatisierter Instrumenten-Landeanflug sicher möglich ist. Hierzu ist die Installation eines CAT III-Systems durch die Flughafen GmbH erforderlich. Fluglärmschutz darf nicht an der mangelhaften technischen Ausrüstung des Flughafens scheitern!

Für den Flughafen hat die letzte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Jahr 1997 stattgefunden. Seitdem wurden umfassende Aus- und Umbauten vollzogen (z.B. Terminal 1, Terminal 2, Airport Plaza, S-Bahn-Anschluss, Luftfrachtzentrum), ohne dass eine neuerliche Prüfung der Verträglichkeit für Mensch und Umwelt stattgefunden hat. Die BAW fordert daher, dass - auch auf Basis des Fluglärmschutzgesetzes von 2007 - der Flughafen und sein Betrieb auf seine jetzige Umweltverträglichkeit umfassend zu prüfen ist. Hierzu zählt insbesondere auch die Überprüfung und ggf. Neufestlegung der Lärmschutzzonen. Als Maßstab für die Berechnung sind die im Fluglärmschutzgesetz festgelegten Dauerschallpegel (55 dB(A) bzw. 45 dB(A)) heran zu ziehen.



Für den Landeanflug aus Richtung Nordosten („RWY 23“) fordert die BAW eine konsequente Umfliegung dicht bewohnter Siedlungsbereiche. Hierzu zählen vor allem Ahrensburg sowie Bargteheide aber auch Großhansdorf, Delingsdorf und Elmenhorst. Aufgrund der im Kreis Stormarn noch vorhandenen siedlungsarmen landwirtschaftlich geprägten Zwischenbereiche sind hier verbindliche Anflugkorridore - nach dem Gebot des Minimum Noise Routing - festzulegen und dauerhaft zu nutzen.

Die BAW fordert die Neuausrichtung der Fluglärmschutzbeauftragten als echte Fluglärmschutzstelle, mit Fachkompetenz besetzt und ausreichender Legitimation sowie Sanktionierungsmöglichkeiten - vergleichbar mit der Einrichtung des Datenschutzbeauftragten - unabhängig von Behördenstrukturen, unabhängig von der aktuellen Politik und wirtschaftlichen Zwängen. Außerdem wird die Etablierung eines „Fluglärm-schutzforums auf Augenhöhe“ - zusätzlich zur wirtschaftsdominierten Fluglärmschutzkommission (FLSK) - unter Beteiligung der Bürgerinitiativen, Politiker, Wissenschaftler (z.B. Mediziner), Vertretern der Gesundheits- und Umweltbehörde, Wirtschaftsbehörde, Deutsche Flugsicherung, Bundesamt für Flugsicherheit, Luftfahrt-Bundesamt und vor allem den Fluggesellschaften mit ihren Piloten gefordert. Die Leitung muss durch einen unabhängigen Moderator erfolgen.

Fazit: Mit aktuell ca. 150.000 Flugbewegungen pro Jahr ist die maximal verträgliche Belastbarkeit der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung wesentlich überschritten. Die Anzahl an Flugbewegungen am innerstädtischen Großflughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel darf jedoch nicht durch die technische Machbarkeit bestimmt werden, sondern muss sich der Akzeptanz bei der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung unterordnen. Es ist daher konsequent das bestehende Übermaß an Fluglärmbelastung nachhaltig - d.h. ohne neue Fluglärmbeeinträchtigungen an anderer Stelle zu erzeugen - zu verringern. Hierbei sind insbesondere die Maßnahmen des aktiven Fluglärmschutzes zu beachten.

Die Fluglärmschutzaktionsplanung der BAW dient diesem Zweck.

Pressekontakt:

Martin Mosel | Sprecher
BAW Bürgerinitiative Alstertal/Walddörfer/Ahrensburg
für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein

Mobil 0151.44201021

info@fluglaerm-alstertal-walddoerfer.de

www.baw-fluglaerm.de

www.facebook.com/bawfluglaerm

www.twitter.com/baw_fluglaerm

