

Die Flugtönenden Repliken

Jahresrückblick 2018

Fluglärmfakten statt Betreibermärchen

Die **Bürgerinitiativen für Fluglärmenschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein (BAW)** setzen sich bundesländerübergreifend für eine nachhaltige Reduzierung der luftverkehrsbedingten Belastungen (Fluglärm und Flugdreck) – verursacht durch den Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ – ein. Sie übernehmen damit überparteilich und un-

abhängig Kontrollfunktionen, die im Grunde durch die zuständigen Fachverwaltungen (BWVI & BUE) hauptamtlich zu leisten sind, jedoch von diesen (bisher) nur unzureichend erbracht werden. **Fluglärm ist aktiv zu bekämpfen, nicht nur passiv zu verwalten! Und: Nicht die sich zu Recht beschwerenden Bürgerinnen und Bürger stellen das Problem dar.**

Misstände und Fehlentwicklungen aufzeigen

Mit den „**Flugtönenden Repliken 2018**“ zeigen wir die gravierenden Misstände und die dramatischen Belastungsfehlerentwicklungen des vergangenen Jahres auf. **Sie stellen ein wichtiges Korrektiv gegenüber den bestehenden, zumeist luftverkehrsnahen medialen Berichterstattungen dar.** Ehrenamtlich setzen sich in diesem Zusammenhang zahlreiche Bürgerinnen und Bürger für einen tragfähigen Interessensausgleich ein – Monat für Monat.





Martin Mosel
Sprecher der BAW | Bürgerinitiativen für Fluglärmschutz
in Hamburg und Schleswig-Holstein
Mitglied des Beratenden Ausschusses nach § 32a LuftVG

Mensch, bleib mal auf dem Boden!

Noch nie gab es an den deutschen Flughäfen derart viele Verstöße, Missachtungen und Umgehungen der geltenden Nachtflugverbote. Die Anzahl der nächtlich verspäteten Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeiten haben sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich mehr als verdoppelt.

Viele Hunderttausende Menschen in den An- und Abflugschneisen bis weit in das Umland werden allnächtlich um ihren Schlaf gebracht. Der überproportionale nächtliche Fluglärmstieg ist alarmierend!

Durch die gewinngetriebenen Fliehkräfte ist der Luftverkehr regulatorisch völlig aus den Fugen geraten. Die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Bürgerinnen und Bürger wird den betriebswirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrswirtschaft und einer fehlgeleiteten Wirtschafts- und Standortpolitik bedingungslos untergeordnet. Die gesundheitspolitischen Schutzaspekte werden dabei bewusst ausgeblendet.

Zusammen mit den Umweltverbänden, den Gremien des Fluglärm-

schutzes und den Entscheidungsträgern in Politik, Verwaltung und Wirtschaft wollen wir die bestehenden Schutzvorschriften im Sinne der Betroffenen massgeblich verbessern und fortentwickeln. Die substantiierte Kernforderung bleibt das konsequente Nachtflugverbot in der gesetzlich definierten Zeit der Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr.

Der Sommer 2018 hat uns eindringlich gezeigt, wie weit der Klimawandel fortgeschritten ist. Das Fliegen gehört zur klimaschädlichsten Form der Mobilität. Fakt ist, dass der Luftverkehr in immer größer werdendem Ausmaß Mensch und Umwelt schädigt. Jede Hamburgerin und jeder Hamburger (vom Säugling bis zum Greis) unternimmt pro Jahr durchschnittlich vier Flüge.

Wir sind in Verantwortung und Pflicht gegenüber der uns nachfolgenden Generation. Wir müssen erkennen, wer heute fliegt, ist ein Teil des Problems - wer fliegt, schädigt Umwelt und Klima!

Ihr



Januar 2018

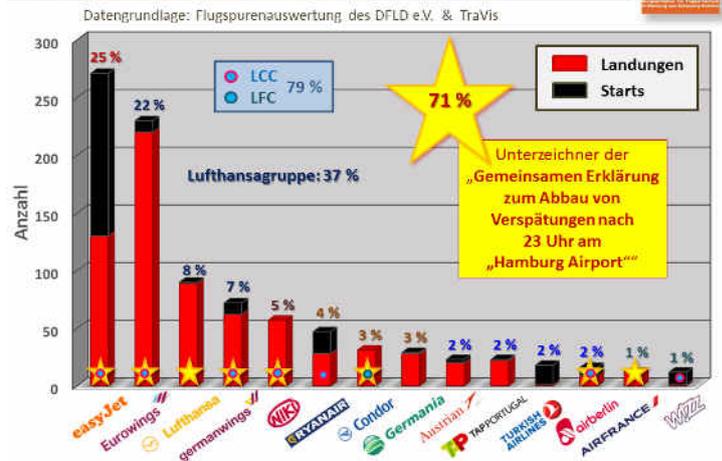
Amtshilfe

Veröffentlicht am 20. Januar 2018

Der **Zeit**-Redakteur Frank Drieschner fasst in seinem eindringlichen Artikel „**Unter Dach und Krach**“ vom 08. Januar 2018 den nicht länger hinnehmbaren gravierenden Missstand um den regelwidrigen Betrieb des innerstädtisch gelegenen „Helmut Schmidt-Airports“ derart zusammen: „*Vielleicht ist es übertrieben, den Hamburger Flughafen einen rechtsfreien Raum zu nennen. Aber wenn es um das Thema Fluglärm geht, kommt das der Sache nahe*“. Der Staatsrat der Hamburger Wirtschaftsbehörde, Andreas Rieckhof (SPD), sieht dies (erwartungsgemäß) völlig anders. Er hält das bestehende Verspätungsdebakel – welches unmittelbare Folge der unzureichenden inhaltlichen und rechtlichen Vorgaben in der bestehenden Betriebsgenehmigung ist – als „Ausdruck eines (angeblich) angemessenen Interessensausgleichs zwischen den verkehrlichen Belangen und

dem notwendigen Schutz der Anwohner“. Empathie und Mitgefühl? Fehlanzeige!

Anzahl und Anteil der verspäteten Nachtflüge zwischen 23 Uhr und 06 Uhr am „Helmut Schmidt-Airport“ 2017



Regelverstöße mit System – Anzahl und Anteil verspäteter Nachtflüge ausgewählter Fluggesellschaften am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ im Jahr 2017

<http://www.noflyham.de/2018/01/20/amtshilfe>

Flughafen Hamburg

Unter Dach und Krach

Der citynahe Flughafen ist ein Glücksfall für Touristen und Geschäftsreisende. Und ein Albtraum für die Anwohner. Hintergründe eines Dilemmas.

Von **Frank Drieschner**

8. Januar 2018, 4:50 Uhr ZEIT Hamburg Nr. 2/2018, 4. Januar 2018



Alarm

Veröffentlicht am 18. Februar 2018

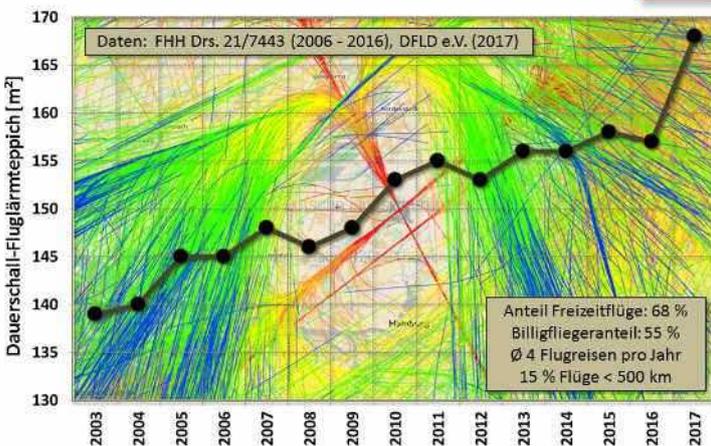
Die europäische Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm fordert von den Mitgliedstaaten, die Schallbelastung der Bevölkerung anhand von strategischen Lärmkarten zu ermitteln und deren Ergebnisse zu veröffentlichen. Hamburg ist dieser Verpflichtung im vergangenen Jahr nachgekommen. Demnach sind in der Hansestadt – eine gemeinsame Darstellung mit den gleichsam betroffenen Kreisen Pinneberg, Segeberg und Stormarn in Schleswig-Holstein ist (obwohl inhaltlich dringend geboten) nicht vorgesehen – offiziell insgesamt 57.900 Bürgerinnen und Bürger von gesundheitsschädigendem Fluglärm betroffen. Speziell auf den Nachtzeitraum (d.h. von 22 Uhr bis 6 Uhr) betrachtet sind es 9.700 Menschen.

Gegenüber den Werten aus dem „Lärmaktionsplan Hamburg 2013“ ist eine Steigerung bzgl. der Gesamtbetroffenheit um 1.900 Menschen (+ 3,4 %) und des Nachtzeitraumes um 5.200 Menschen (+ 115 %) festzustellen!

Zu diesen Angaben ist anzumerken, dass die Anzahl an erheblich vom Fluglärm belästigten Menschen deutlich größer ist. Dies liegt daran, dass Fluglärm als wesentlich störender wahrgenommen wird als beispielsweise Straßen- oder Schienenlärm (vgl. NORAH-Studie). **Würde ein Fluglärm-Tages-Dauerschallpegel von 45 dB(A) sowie ein Fluglärm-Nacht-Dauerschallpegel von 30 dB(A) als Bemessungsgrundlage gelten (s.u.), stiege die Betroffenenanzahl auf ca. 250.000 Bürgerinnen und Bürger – allein in Hamburg.** Eine derartige Betrachtung ist nicht nur angemessen, sondern fachlich dringend geboten – jedoch politisch nicht gewollt.

Wie stellt sich die Fluglärm-Belastungsentwicklung im Einzelnen dar? Anhand welcher Parameter kann ein Belastungsanstieg (oder zukünftig hoffentlich auch ein Belastungsrückgang) abgebildet werden? Wann und wo haben sich die stärksten Veränderungen in den vergangenen Jahren ergeben? Auf diese Fragen gibt der NoFlyHAM-Blogbeitrag „Alarm“ umfassend Antworten:

„Helmut Schmidt-Airport“: Räumliche Ausdehnung der 62 dB(A)-Dauerschallisophone je Einzelflug



Durchschnittliche räumliche Ausdehnung der 62 dB(A)-Dauerschallisophone je Einzelflug am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2003 bis 2017

<http://www.noflyham.de/2018/02/18/alarm>



März 2018

Wohl der Allgemeinheit

Veröffentlicht am 18. März 2018

Der Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafens hat das dauerhaft erträgliche Maß für die betroffenen Bürger*innen sowohl im Flughafennahbereich als auch in den An- und Abflugschneisen mittlerweile bei weitem überschritten.

Dennoch bleibt es für die von den luftverkehrsbedingten Belastungen betroffenen Bürger*innen schwer, angemessen auszudrücken, was der permanente Raub der Stille bedeutet – insbesondere gegenüber denjenigen, die den Flughafen nutzen, jedoch selbst nicht unter Fluglärm zu leiden haben.

Am 22. März 2018 findet im Ausschuss für Umwelt und Energie der Hamburgischen Bürgerschaft eine öffentliche Expertenanhörung zu den Möglichkeiten der Eindämmung der Luftverkehrsbelastungen am „Helmut Schmidt-Airport“ statt. Hierbei wird es insbesondere um die **BUND-Volkspetition für ein konsequentes Nachtflugverbot** (werktags von 22 Uhr bis 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 22 Uhr bis 8 Uhr) gehen. Im Anschluss werden in der Hamburgischen Bürgerschaft entscheidende Weichen dahingehend gestellt, ob der grenzenlos ausufernden Zunahme von Billigflügen oder dem nachhaltigen **Schutz der Bevölkerung** mehr Gewicht gegeben werden soll.

Im April 2014 befand die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt einvernehmlich, dass die Belastungen – verursacht durch den Be-

trieb des „Helmut Schmidt-Airports“ – deutlich zu reduzieren sind. Insbesondere die **Einhaltung der geltenden Betriebszeit** stand im Fokus.



„Ein besseres Hamburg für alle: **Wer seine Stadt liebt, der engagiert sich für sie – und für die Menschen, die dort leben**“, so lautet der Leitsatz der Patriotischen Gesellschaft zu Hamburg von 1765. Einen passenderen Ort für die Fluglärm-Expertenanhörung des Umweltausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft am 22. März 2018 gibt es kaum.

<http://www.noflyham.de/2018/03/18/wohl-der-allgemeinheit>



April 2018

BUND-Fluglärmreport

Veröffentlicht am 2. April 2018

Mit der Veröffentlichung des ersten Fluglärmreports im März 2017 hat der BUND Hamburg Neuland betreten – mit dem nunmehr vorliegenden **zweiten Fluglärmreport** wird die fachliche Expertise fortgeschrieben.



Der länderübergreifende Arbeitskreis „Luftverkehr“ des BUND Hamburg setzt sich bundesländerübergreifend für eine nachhaltige Reduzierung der luftverkehrsbedingten Belastungen ein. Mit dem Fluglärmreport 2017 werden die gravierenden Missstände und die Belastungsentwicklungen, verursacht durch

den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens, detailliert aufgezeigt.

Im Zentrum der diesjährigen Auswertungen stehen die erhebliche Steigerung der Anzahl von Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit sowie die wesentliche Fluglärmzunahme insgesamt und insbesondere in der Nachtzeit

Bisher oblag es allein der kommerziellen Flughafenbetreibergesellschaft (Flughafen Hamburg GmbH – FHG), die Entwicklungen am „Helmut Schmidt-Airport“ (aus ihrer Sicht) darzustellen. Als Folge lag der Schwerpunkt der Auswertungen zumeist bei der sektoralen Betrachtung einzelner Nutzungsaspekte bei gleichzeitig weitgehender Außerachtlassung der externen Umweltkosten.

Bei der Erstellung des BUND-Fluglärmreports wurde großer Wert darauf gelegt, die jeweils besten öffentlich verfügbaren Daten zu verwenden. Allen Aus- und Bewertungen der luftverkehrsbedingten Belastungsentwicklungen am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ sind im **BUND-Fluglärmreport** die jeweiligen Datengrundlagen bzw. Informationsquellen zugeordnet.

<http://www.noflyham.de/2018/04/02/bund-fluglaermreport>



April 2018

Deutungshoheit

Veröffentlicht am 15. April 2018

Nachdem das vergangene **Jahr 2017 das lauteste Flugjahr** am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen seit Beginn des Jahrhunderts und gleichzeitig **das Flugjahr mit den meisten nächtlich verspäteten Starts und Landungen** von Linien- und Touristikflügen seit Beginn der kommerziellen Passagierluftfahrt an diesem Standort war (vgl. **BUND-Fluglärmreport**), stellt sich die Frage, wie sich die Belastungskennzahlen im aktuellen Jahr entwickeln:

Der länderübergreifende Arbeitskreis „Luftverkehr“ des BUND-Hamburg hat die Anzahl an nächtlich verspäteten Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit nach 23 Uhr am „Helmut Schmidt-Airport“ für die ersten drei Monate des Jahres 2018 ausgewertet. **Im Gegensatz zu den Monatsbe-**

richten des kommerziellen Flughafenbetreibers (FHG), der allzu gern die stetige Belastungszunahme dadurch zu relativieren versucht, dass die aktuellen Zahlen lediglich mit den Vorjahresmonaten verglichen werden (vgl. „Shifting Baseline Syndrom“), greift der BUND auf einen mehrjährigen Vergleichszeitraum zurück. Außerdem leitet er eine maximal tolerable Anzahl an jährlichen Starts und Landungen nach 23 Uhr ab, die maßstabbildend sind. Im **Hamburger Abendblatt** wird zu den unterschiedlichen Sichtweisen ausführlich berichtet: **„Neuer Lärm-Rekord: Wieder deutlich mehr verspätete Flüge“** sowie **„Fast doppelt so viele Nachtflüge über Hamburg“**.

<http://www.noflyham.de/2018/04/15/deutungshoheit>

Hamburger Abendblatt

FLUGHAFEN HAMBURG 13.04.18
Neuer Lärm-Rekord: Wieder deutlich mehr verspätete Flüge



Landeanflug über den Wohnhäusern an der Straße Beim Schäferhof in Hamburg Fuhlsbüttel

Foto: Andreas Iablo / HA

Hamburger Abendblatt

HAMBURG 14.04.18
Fast doppelt so viele Nachtflüge über Hamburg



Bürgerinitiativen für mehr Lärmschutz äußern harsche Kritik. Stabile Passagierzahlen





Mai 2018

Flugplankoordination

Veröffentlicht am 10. Mai 2018

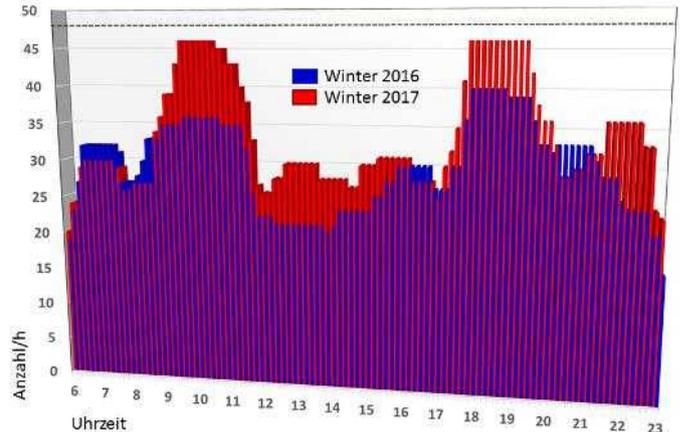
Seit März 2016 werden die Starts und Landungen am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ vollkoordiniert vergeben.

Dies bedeutet, dass die sogenannte Airport-Slotvergabe zentral durch den Flugplankoordinator (FHKD) bzw. die Flughafenkoordination Deutschland GmbH (FLUKO) in Frankfurt am Main erfolgt. Damit steht bereits Monate im Voraus fest, welche Fluggesellschaft vom „Helmut Schmidt-Airport“ wann, wohin fliegen bzw. wann – woher auch immer – in Hamburg landen will. Was die Beweggründe des kommerziellen Flughafenbetreibers (Flughafen Hamburg GmbH – FHG) sind, dennoch keinen Flugplan mit konkreten Start- und Landezeiten (mehr) zu veröffentli-

Airport-Slot-Koordination: Vergleich der Anzahl geplanter Flüge am „Helmut Schmidt-Airport“ (06 - 23 Uhr)



Daten: Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland - FHKD



chen, bleibt unbeantwortet (vgl. NoFlyHAM-Blogbeiträge „Vollkoordiniert Planlos“ sowie „Ersatzflugplan“).

<http://www.noflyham.de/2018/05/10/flugplankoordination/>

No Compliance

Veröffentlicht am 27. Mai 2018

Am vergangenen Donnerstag, den 24.05.18 fand im Hamburger Rathaus eine Senatsbefragung zur **Fluglärmbelastung in Hamburg und Schleswig-Holstein** statt. Mit Entsetzen mussten die zahlreich anwesenden Bürgerinnen und Bürger miterleben, wie der kommerzielle Flughafenbetreiber (Flughafen Hamburg GmbH – FHG) als Belastungsverursacher (Zustandsstörer) lang und breit stellvertretend FÜR DEN SENAT auf die Fragen der Abgeordneten antwortete. **Ein äußerst fragwürdiges Verständnis von Compliance, die der Senat und die FHG hier offenbaren.**

Insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass die luftverkehrsbedingten Belastungen in den vergangenen Jahren – trotz Punkteplänen und freiwilligen Selbstverpflichtungen sowie einer Entgeltnovellierung – wesentlich weiter angestiegen sind.

Oder war dies gar **keine Senatsbefragung, sondern eine Plauderstunde** der Flughafen-Haupteigentümerin (FHH-HGV)?

<http://www.noflyham.de/2018/05/27/no-compliance>



Juni 2018

Wege zur Belastungsreduzierung

Veröffentlicht am 10. Juni 2018

Der **kapitale Stromausfall am Hamburger Stadtflughafen „Helmut Schmidt“** hat das vollbracht, was sich die in den An- und Abflugschneisen lebenden (leidenden) Bürger*innen sehnlichst wünschen: **Endlich Ruhe** (vgl. taz & HA). Zugegeben, eine dauerhafte Schließung des Verkehrsflughafens können sich (bisher) nur wenige vorstellen.

Dabei ließe sich mit dem ca. 570 ha großen, nahezu unbebauten Gelände ein komplett neuer (ökologisch verträglicher) Stadtteil entwickeln. Zum Vergleich: Hamburg-Horn ist ca. 590 ha groß. Dort leben derzeit ca. 38.500 Einwohner*innen ...

Die Belastungsentwicklungen sind eindeutig: Es finden immer mehr nächtlich verspätete Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit nach 23 Uhr am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ statt. Die Fluglärmdauerschallpegel (Tag & Nacht) kennen nur eine Tendenz – es wird immer unerträglicher!

<http://www.noflyham.de/2018/06/10/wege-zur-belastungsreduzierung>



Hamburger Abendblatt

taz 07.06.18 - Aus der Wohnung vertrieben





Juni 2018

Ruhe, jetzt!

Veröffentlicht am 17. Juni 2018

Am 11. Juni 2018 fand im Terminal 1 des Frankfurter Verkehrsflughafens die 250. Montagsdemonstration des Bündnisses der Bürgerinitiativen (BBI) gegen den bestehenden gravierenden Fluglärmüberschuss statt. **Martin Mosel**, Sprecher des länderübergreifenden **BUND Arbeitskreises „Luftverkehr“** sowie der **Bürgerinitiativen für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein (BAW)** war einer der geladenen Vortragenden. Hier seine ermutigende Rede:

*Sehr geehrte Damen und Herren, zunächst danke ich Ihnen, dass Sie mir die Gelegenheit geben, hier zu Ihrer beeindruckenden **250. Montagsdemo** zu sprechen.*

*Im Jahre 1910 schrieb **Robert Koch**: „Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest“. 1963 veröffentlichte die ZEIT zu diesem Zitat in einem eindringlichen Artikel folgendes: „Die Prophezeiung des großen Bakterienforschers hat sich erfüllt – **Lärmschäden an Leib und Seele** nehmen in alarmierender Weise zu. Vorerst erscheint der Kampf gegen die Lärmquellen ebenso aussichtslos wie zu Kochs Zeiten der Kampf gegen die Infektionskrankheiten.“ Heute, im Jahr 2018, hat sich der Protest gegen den Lärm manifestiert. Seit Jahren und Jahrzehnten kämpfen die Menschen gegen das Lärmübermaß und gegen Lärm-Ungerechtigkeit. Seit mehr als sechs Jahren protestieren Sie hier am Frankfurter Flughafen in beeindruckender*



*Weise Montag für Montag gegen die bestehende **Arroganz der Macht**. Sie protestieren gegen den **Machtmissbrauch der Fraport**, stellvertretend für die gesamte Luftverkehrswirtschaft, die die fatalen negativen Auswirkungen des Fliegens auf Mensch und Umwelt ignoriert und die Fliegen mehr und mehr zu einer **Alltagsmobilität** machen will. Zu Lasten Dritter. Zu Ihren Lasten, zu unser aller Lasten! ...*

Lesen Sie hier weiter ...

<http://www.noflyham.de/2018/06/17/ruhe-jetzt/>



Kein Recht im Unrecht

Veröffentlicht am 24. Juni 2018

Die Anzahl an nächtlich verspäteten Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit (d.h. nach 23 Uhr) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ hat sich von 2013 (590) bis 2017 (1.229) mehr als verdoppelt (+ 108 %). Die Anzahl an Flugbewegungen insgesamt ist in diesem Zeitraum dagegen „nur“ von 143.802 im Jahr 2013 auf 159.780 im Jahr 2017 angestiegen. Während der prozentuale Anstieg der Flugbewegungen 11 % beträgt, ist der der nächtlich verspäteten Flüge zehn Mal stärker angestiegen (vgl. **BUND-Fluglärm-report**). In diesem Zusammenhang stellen sich unmittelbar die Fragen: *Wer ist Verursacher dieses weit überproportionalen Belastungsanstiegs?* Und: *Wem obliegt die Verantwortung dafür, dass das vorherrschende Belastungsübermaß eingedämmt wird?*

Der kommerzielle Flughafenbetreiber (Flughafen Hamburg GmbH – FHG) versucht sich aus der Verantwortung für das Verspätungsdebakel zu stehlen, indem er angibt, er sei lediglich für 3 % der nächtlich verspäteten Starts und Landungen verantwortlich (vgl. **NDR vom 12.06.18**). Dreist gibt die Flughafensprecherin sogar an, dass *die Hansestadt* – nicht etwa die FHG – ein minderschwerer Verspätungstreiber sei. Ein Blick in die entsprechenden Textpassagen im **HAM-Planfeststellungsbeschluss** (1998), das **HAM-Oberverwaltungsgerichtsurteil** (2001) sowie die



hauseigene **Flughafenordnung** (2017) belegt jedoch eindeutig, dass mit dem im Jahr **1967** erteilten Recht, einen Verkehrsflughafen zu betreiben, auch die Pflicht einhergeht, diesen Betrieb ordnungsgemäß – d.h. nach geltendem Recht – durchzuführen. Hierzu zählt unzweifelhaft auch die strikte Beachtung der Schutzbestimmungen für die Bevölkerung. Es ist daher die unmittelbare Aufgabe der FHG, für die Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen Sorge zu tragen ...

<http://www.noflyham.de/2018/06/24/kein-recht-im-unrecht>



Juli 2018

Es war einmal ...

Veröffentlicht am 8. Juli 2018

Märchen erzählen ist als **Immaterielles Kulturerbe** in Deutschland offiziell **anerkannt**. Charakteristisch für Märchen ist unter anderem das Erscheinen phantastischer Elemente in Form von sprechenden und wie Menschen handelnden Tieren, von Zaubereien, Riesen und Zwergen, Geistern und Fabeltieren. Gleichzeitig tragen viele Märchen sozialrealistische oder sozialutopische Züge und sagen viel über die gesellschaftlichen Bedingungen, z.B. über Herrschaft und Knechtschaft, Armut und Hunger oder auch Famili-

enstrukturen zur Zeit ihrer Entstehung, Umformung oder schriftlichen Fixierung aus (**Wikipedia**).

Die Antworten des Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafen Hamburg GmbH (FHG), Michael Eggenschwiler, im Interview mit dem Hamburger Abendblatt (HA) vom 04.07.18 weisen wesentliche Elemente eines Märchens auf ...

<http://www.noflyham.de/2018/07/08/es-war-einmal/>



Jacob und Wilhelm Grimm, vereint auf dem 1.000 DM-Geldschein – hier als Zerrbild der zahlreichen **Märchen der Wirtschaftslobby** zu sehen, die der Bevölkerung tagtäglich aufgetischt werden. Banknote der Deutschen Bundesbank, Frankfurt am Main, Deutschland (gemeinfrei)



Juli 2018

Gegen alle Regeln?

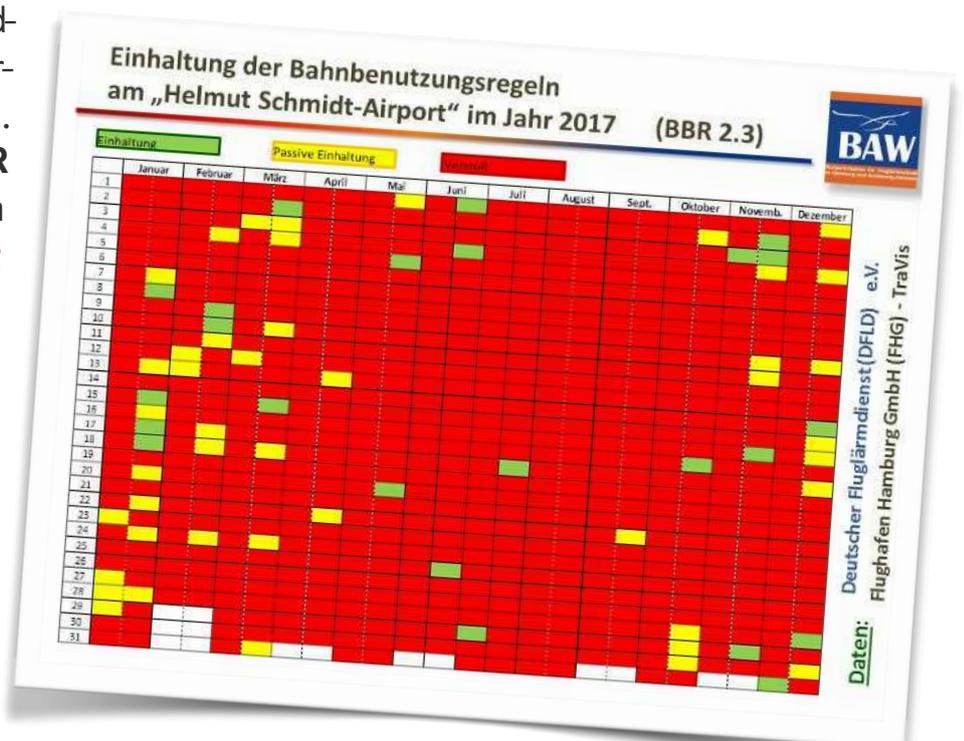
Veröffentlicht am 21. Juli 2018

Aus der **Mitteilung 317/57** des **Hamburger Senats an die Bürgerschaft vom Oktober 1957** zur Frage eines möglichen Ausbaus des Verkehrsflughafens in Hamburg-Fuhlsbüttel im Zusammenhang mit der in dieser Zeit anstehenden Umstellung der Luftverkehrswirtschaft auf Turbinen-Luftstrahl-Triebwerke (Strahlflugzeuge) ist im Hinblick auf die Lärmproblematik zu entnehmen, dass es unbedingt notwendig sei, alle Maßnahmen zu ergreifen, durch die der Lärm verringert oder gar beseitigt werden kann. Unvermeidliche Lärmentwicklungen in den Flugschneisen seien durch **betriebliche Maßnahmen** zu verringern. Eine dieser Maßnahmen war (und ist) die Festlegung der vorzugsweisen Benutzung einer bestimmten An- und Abflugrichtung – die Geburtsstunde der Bahnbenutzungsregeln (BBR) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“. Die erste Fassung der BBR wurde im August 1959 vom Senat mit der **Mitteilung 129/59** der Hamburgischen Bürgerschaft unterbreitet. Eindeutig geht es hierbei um grundlegende Zielsetzungen zum Schutz der Bevölkerung: Fluglärm ist demnach wirksam zu vermeiden, zu vermindern

und zu begrenzen (siehe auch NoFlyHAM-Blogbeitrag „**Ein erhellender Blick zurück**“).

Wenn im Juli 2018 die Sprecherin der Hamburger Wirtschaftsbehörde (**BWVI**), **Susanne Meinecke**, im Hamburger Abendblatt (**HA, 12.07.18**) vorträgt, dass sich die Bahnbenutzung in erster Linie Sicherheitserwägungen unterordne und erst in zweiter Linie Überlegungen des Lärmschutzes folge, dann möchte man dies „für voll“ nehmen. Die überlaute Realität ist jedoch, dass zumindest Teile der BBR nahezu an jedem Betriebstag allein aus Kapazitätsgründen missachtet werden (siehe auch NoFlyHAM-Blogbeitrag „**Regelkunde**“).

<http://www.noflyham.de/2018/07/21/gegen-alle-regeln/>





August 2018

Bedingter Vorsatz

Veröffentlicht am 12. August 2018

Der **bedingte Vorsatz** (Eventualvorsatz) ist eine Form des strafrechtlichen Tatbestandsvorsatzes. Hierbei hält der Täter die Verwirklichung eines Tatbestandes ernsthaft für möglich, ignoriert jedoch bewusst das **Risiko**. Abzugrenzen ist der **bedingte Vorsatz** von der Verschuldensform der **bewussten** (groben) **Fahrlässigkeit**. Bei der bewussten Fahrlässigkeit kennt der Täter ebenfalls die Möglichkeit der Tatbestandsverwirklichung, rechnet aber glaubhaft nicht damit, dass sie eintreten wird. **Beim Eventualvorsatz** nimmt der Täter die Verwirklichung des Tatbestandes dagegen wider **besseres Wissen billigend in Kauf** (vgl. Ernstnahme-, Wahrscheinlichkeits-, Risiko-, Gleichgültigkeitstheorie ([Wikipedia](#))).

Bezüglich der permanenten Missachtungen der Nachtflugbeschränkung am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ ist in den meisten Fällen von **Eventualvorsatz** der Fluggesellschaften mit ihren Piloten **auszugehen**, da bereits beim Start „*in Ir-gendwo*“ feststeht, dass die 23 Uhr-Grenze in Hamburg nicht zu halten sein wird. **Mangelhafte Umlaufplanung ist vermeidbar**. Hier sind **Dispatcher** gefragt, die sich nicht allein der Gewinnmaximierung ergeben, sondern die regionalen Schutzbestimmungen für die Bevölkerung umfassend beachten.

Von den bisher 212 Nächten des Jahres 2018 (**Stand: 31. Juli**) wurde am „Helmut



Schmidt-Airport“ lediglich in 29 Nächten die seit Jahrzehnten bestehende Nachtflugbeschränkung eingehalten. Dies entspricht einem minimalen Einhaltungsgrad von nur 13,7 %. Anders ausgedrückt: **Lediglich in jeder siebten Nacht hat es keine flugverkehrsbedingte Störung der Nachtruhe nach 23 Uhr gegeben!** Dagegen fanden in 177 von 212 Nächten (d.h. 83,5 % der Nächte) noch Starts und Landungen durch Linien- und Touristikflieger nach Betriebsende statt. Dazu kommen noch 6 Nächte (2,8 %), in denen zwar kein Linien- und Touristikflieger die Nachtruhe zerrissen hat, jedoch ein „sonstiger Flug“. In 11 Nächten des Betrachtungszeitraumes donnerten die Linien- und Touristikflieger sogar noch nach Mitternacht. Außerdem gab es in 21 Nächten „sonstige Flüge“ zwischen 24 Uhr und 06 Uhr.

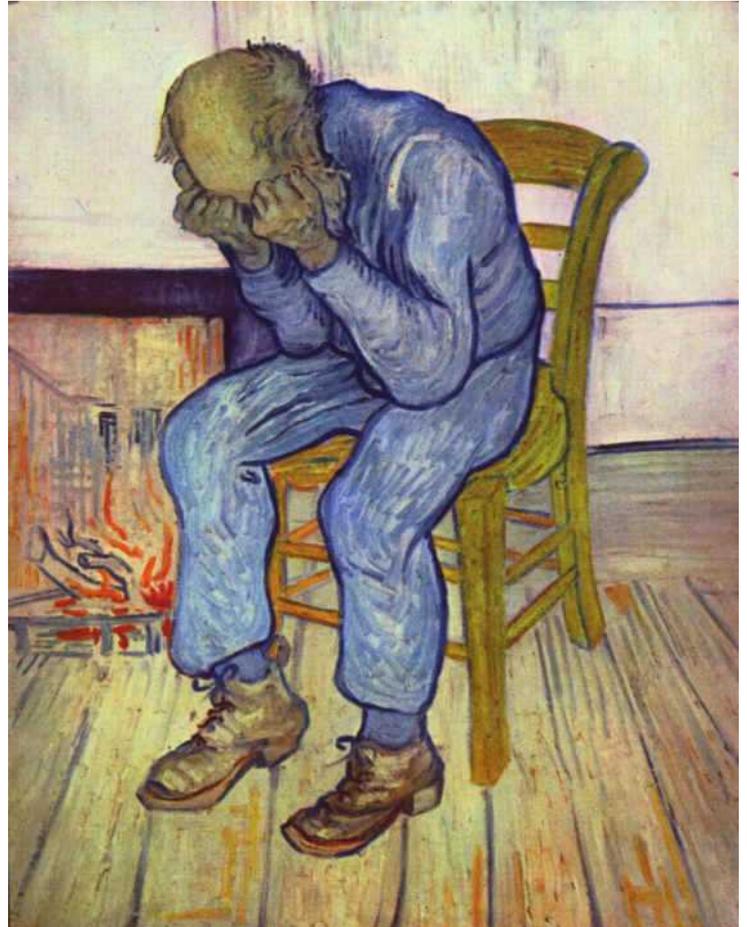
<http://www.noflyham.de/2018/08/12/bedingter-vorsatz>

Eingepreister Regelbruch

Veröffentlicht am 19. August 2018

Aus gutem Grund gibt es in Deutschland die allgemeine **Nachtruhe** von 22 Uhr bis 6 Uhr. Diese Vorgabe gewährleistet der Bevölkerung die Möglichkeit auf gesunderhaltenden **Schlaf** in hinreichender Dauer und Tiefe. **Mangelhafter Schlaf erhöht die Wahrscheinlichkeit menschlichen Versagens, die Fehlerhäufigkeit** (z.B. im Beruf, Verkehr, Haushalt) **nimmt drastisch zu**. Andauernder Schlafentzug führt zu schwereren Symptomen wie **Apathie, Depressionen** und **Somnolenz**.

Mit einer fadenscheinigen Begründung („Hamburg liegt so weit im Norden, da sind die Flugwege aus dem Süden länger“) wurde am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen das offizielle Betriebsende auf 23 Uhr festgelegt – als ob die Menschen im Norden weniger Schlaf bräuchten. Zu allem Übel gibt es dann auch noch eine **Verlängerungsklausel**, die aufgrund ihrer inhaltlichen und formalen Unbestimmtheit dem (systematischen) Missbrauch Tür und Tor öffnet: Bei „nachweisbar unvermeidbaren Verspätungen“ dürfen sogar noch Starts und Landungen bis Mitternacht durchgeführt werden. Alles pauschal „geregelt“ mittels **Genehmigungsfiktion**. **Kein Wunder, dass als Folge dieses massiven Regelungsmissstandes im laufenden Jahr in sechs von sieben Nächten das offizielle Betriebsende am „Helmut Schmidt-Airport“ nicht eingehalten wurde** (vgl. NoFly-HAM-Beitrag „**Bedingter Vorsatz**“).



Nun zu der spannenden Frage, wer es am „Helmut Schmidt-Airport“ bezüglich der Missachtung der Nachtflugbeschränkung tolldreist treibt: Im Jahr 2016 waren die **Malusflieger** Germanwings und Air Berlin (Stichwort: der Regelbruch steht vor der Pleite). **Im vergangenen Jahr** (2017) haben sich easyJet und Eurowings am wenigsten an die 23 Uhr-Grenze gehalten. Nachfolgend die (vorläufige) Auswertung für den laufenden **Sommerflugplan 2018:**

<http://www.noflyham.de/2018/08/19/ingepreister-regelbruch/>

Pyrrhussieg

Veröffentlicht am 9. September 2018



Ein **Pyrrhussieg** ist ein zu teuer erkaufter (Schein-)Erfolg in einer Streitangelegenheit. Hierbei geht der Sieger aus dem Konflikt ähnlich geschwächt hervor wie der Besiegte und kann auf dem (vermeintlichen) Sieg für die Zukunft nicht aufbauen. Genau so wird es dem kommerziellen Betreiber des innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ (Flughafen Hamburg GmbH – FHG) ergehen, nachdem es ihm gelungen ist, die rot-grüne Mehrheit des Umweltausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft auf seine Seite zu ziehen, um die BUND-Volkspetition „**Nachts ist Ruhe – Fair für alle, gut für Hamburg**“ abzulehnen (Berichterstattung siehe HA vom 07.09.18 sowie NDR vom 06.09.18).

Offiziell heißt es, die Volkspetition sei nicht „**abhilfefähig**“. Warum dies aus mehreren Gründen abwegig ist, dazu später ...

Der **BUND Hamburg** – vertreten durch seinen Landesgeschäftsführer Manfred Braasch sowie den Sprecher des länderübergreifenden **Arbeitskreises „Luftverkehr“** Martin Mosel – kritisiert: „*Was Rot-Grün heute vollmundig als Verbesserung des Lärmschutzes am Hamburger Flughafen verkauft hat, ist ein Kniefall vor den Interessen der Fluggesellschaften und der Unternehmensleitung des Flughafens.*“

<http://www.noflyham.de/2018/09/09/pyrrhussieg/>



September 2018

Die magische Zahl

Veröffentlicht am 23. September 2018



Zielwerte scheren den Chef der Flughafen Hamburg GmbH (FHG), **Michael Eggenschwiler**, wenig bis gar nicht.

Frei nach dem **Credo** „Pünktlichkeit ist reine Hexerei“ erfindet er jetzt „**die magische Zahl**“ von maximal 1.000 Flugbewegungen von Linien- und Touristikfliegern am „Helmut Schmidt-Airport“ zwischen 23 Uhr und 06 Uhr pro Jahr.

Monatlich kumulierte Anzahl an Starts und Landungen außerhalb der Betriebszeit* am „Helmut Schmidt-Airport“



* = Linien- und Touristikflieger zwischen 23 Uhr und 06 Uhr

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Jan	23	29	32	17	33	40	53	41
Feb	65	70	74	37	68	63	73	104
Mrz	96	109	111	49	121	114	99	190
Apr	137	148	138	88	173	145	161	259
Mai	179	191	167	171	226	221	260	429
Jun	262	257	226	239	288	363	400	589
Jul	322	332	278	319	379	475	584	761
Aug	365	373	303	421	474	570	707	889
Sep	416	425	351	485	567	663	845	
Okt	470	485	401	543	618	758	937	
Nov	504	505	424	568	652	775	982	
Dez	548	551	451	610	693	806	1.060	

Datenquellen: DFLD - Deutscher Fluglärmdienst e.V., FHG - Flughafen Hamburg GmbH (TraVis)

Eine Verdopplung der maßgeblichen Belastungsgröße „Anzahl an nächtlich verspäteten Starts und Landungen außerhalb der offiziell-

len Betriebszeit“ gegenüber der des Senats, stellt eine Halbierung des Schutzanspruches für die Bevölkerung dar. **Dies ist ein Paradebeispiel, wie mit der mutwilligen Verschiebung einer Kennlinie (Stichwort: Shifting Baseline) ein gravierender Misstand „klein gemacht“ werden soll.**

Anzahl und Anteil unvermeidbarer und vermeidbarer nächtlicher Flugbewegungen am „Helmut Schmidt-Airport“



„Verspätungsgründe“ für Starts und Landungen zwischen 23 Uhr und 24 Uhr
Auswertungszeitraum: Januar bis August 2018

unvermeidbar	Anzahl	Prozent	vermeidbar	Anzahl	Prozent
Wetter	59	6,8	Flugkoordination	316	36,1
Technik	47,5	5,4	Umlaufverspätung	150	17,1
Sicherheit	19	2,2	Wetter	59	6,8
Streik	3,5	0,4	Technik	47,5	5,4
			Crew	68	7,8
			Abfertigung	53	6,1
			Streik	3,5	0,4
			sonstiges	50	5,7
Summe	129	14,8	Summe	747	85,4

Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH (FHG), zitiert in HA vom 20.09.18

Unabhängig davon, dass 1.000 Starts und Landungen nach 23 Uhr am „Helmut Schmidt-Airport“ bei weitem keinen hinreichenden Interessenausgleich zwischen den Fluglärmprofiteuren und den Leidtragenden darstellen, stellt sich die Frage, ob von den bisher seitens der FHG für das laufende Jahr ausgewiesenen 876 nächtlich verspäteten Flugbewegungen (s.o.) alle die auflösende Bedingung „**nachweisbar unvermeidbar**“ (besser: **nachgewiesenermaßen unvermeidbar**) erfüllen.

<http://www.noflyham.de/2018/09/23/die-magische-zahl>



Oktober 2018

Büchse der Pandora

Veröffentlicht am 3. Oktober 2018

Stellungnahme des **Initiativkreises „Fluglärm“** zur **Ablehnung der BUND-Volkspetition „Nachts ist Ruhe – Fair für alle, gut für Hamburg“** durch die regierende rot-grüne Mehrheit in der Hamburgischen Bürgerschaft und zum rot-grünen **21 Punkte-Plan** anlässlich der 9. Sitzung der **Allianz für Fluglärmschutz** am 27.09.18 in der Verwaltungszentrale der Flughafen Hamburg GmbH (FHG):

Der **10 Punkte-Plan** stammt aus dem Jahr 2014. Er bekundet die politisch überfraktionell getroffene Zusage an die Bevölkerung: **„Wir erkennen das bestehende Belastungsübermaß an und wir kümmern uns“**. Ein Jahr später folgte der **16 Punkte-Plan**. **Wiederum ein einvernehmliches politisches Signal, dass der Schutz der Bevölkerung besonders wichtig ist**. Insbesondere die Einhaltung der mittels **Betriebsgenehmigung, Planfeststellungsbeschluss** und **Flughafenbenutzungsordnung** verbindlich festgelegten Schutzbestimmungen – d.h. konkret die Nachtflugbeschränkungen und die Bahnbenutzungsregeln – wurden hervorgehoben.

Seit den Punkteplänen haben die **Nichteinhaltungen der Schutzbestimmungen am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“** jedoch nicht nur nicht abgenommen, sondern dramatisch zugenommen:

- Die Anzahl an **Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit** hat sich seit 2013 verdreifacht (vgl. NoFlyHAM-Blogbeitrag **„Pyrrhussieg“**)

- Mittlerweile wird nur noch in jeder achten Nacht die **23 Uhr-Grenze** eingehalten (vgl. NoFlyHAM-Blogbeitrag **„Bedingter Vorsatz“**)
- Bei der **Beachtung der Bahnbenutzungsregeln** sieht es noch schlechter aus: Hier wird „Rosinenpickerei“ betrieben. Während eine Regel nahezu sklavisch eingehalten wird, wird eine andere Regel kategorisch missachtet (vgl. NoFlyHAM-Blogbeitrag **„Gegen alle Regeln“**)

Die fachlich unbegründete rot-grüne **Ablehnung der BUND-Volkspetition** zur Belastungsreduzierung im Hamburger Umweltausschuss am 06.09.18 sowie in der Hamburgischen Bürgerschaft am 26.09.18 stellt den bisherigen **Gipfel der Ignoranz** gegenüber den berechtigten Bedürfnissen der vom Fluglärm und Flugdreck betroffenen Bevölkerung dar.

Wir treten nunmehr in die offene Konfliktphase – mit allen Konsequenzen!

<http://www.noflyham.de/2018/10/03/buechse-der-pandora>

Oktober 2018

Punkt, Punkt, Komma – Strich ...

Veröffentlicht am 14. Oktober 2018



Am Freitag, den **5. Oktober 2018** traf sich die Fluglobby **Luftverkehrswirtschaft in Hamburg**, um über das bestehende **Flugchaos zu debattieren**. Hehres Ziel war es, die Zuverlässigkeit des Flugverkehrs wieder auf ein akzeptables Niveau zu bringen – zum Wohl (Bequemlichkeit) der Passagiere und zur Verlustminimierung der Fluggesellschaften. Um die verspätungsbedingten Zusatzbelastungen der Menschen in den An- und Abflugschneisen sowie im Flughafennahbereich ging es nicht. Ebenso wenig darum, wie klimaschädlich Fliegen ist. Dies erklärt, warum

keine Bundesvertreter*innen von Umweltschutzorganisationen oder der Fluglärm Betroffenen eingeladen waren.

Auf die einfache Frage des Hamburger Abendblattes: „**Glauben Sie, dass die Flugzeuge nach dem Luftfahrtgipfel pünktlicher landen?**“ antworteten 1.918 von 2.131 Befragten, d.h. 90 %, mit einem klaren „**NEIN!**“ – Noch deutlicher kann ein Ergebnis (**Misstrauensvotum**) kaum ausfallen!

<http://www.noflyham.de/2018/10/14/punkteplaene/>



November 2018

Allerheiligen

Veröffentlicht am 1. November 2018



„Hamburger Pilot fliegt Emirates-Airbus A380 nach Hause“, titelte das Hamburger Abendblatt (HA) am 22. Oktober 2018 – noch **pathetischer** geht es kaum. Dass laut HA der „Mega-Jumbo in Hamburg einschweben wird“, stellt einen **Euphemismus** dar. Im (Standard-) Anflug wirken bei diesem übergroßen Passagierflugzeug in einer Entfernung von 2 km vom Aufsetzpunkt und einer Restflughöhe von 120 m auf ein Empfängerrohr am Boden zehn Sekunden lang mindestens 98 Dezibel ein. Ein derartiger **Lärm** wird im Allgemeinen als unerträglich wahrgenommen.

Heutzutage wird der Ankunft eines Großflugzeuges (A380) gehuldigt, als ob es einen seligmachenden Status hätte. So ändern sich die Zeiten ...

Zur Aufnahme des Emirates-Linienflugbetriebes mit einem A380 von Dubai nach Hamburg-Fuhlsbüttel am 29. Oktober 2018 beantwortet sich das **HA** selbst gestellte Fragen: **Wann wird das Flugzeug in Hamburg zu sehen sein? Wie häufig war das Flugzeug schon zu Besuch? Wie hat sich der Flughafenbetreiber „auf die Niederkunft“**

vorbereitet? Was kostet der Spaß und wie bequem habe ich es dann? Wie viel „Lokalkolorit“ steckt im Flugzeug – zusätzlich zum Piloten (s.o.)? Daneben werden noch Kennwerte zur Länge, Breite, Höhe, Startgewicht und Sitzaufteilung angeboten. Konkrete Fragen und Antworten zur Umweltbelastung (z.B. Lärmemission, Kerosinverbrauch, Schadstoffausstoß, Klimabilanz) werden vergebens gesucht. Einzig der Hinweis auf die **Wirbelschleppenproblematik** ist zu finden.

Das Übermaß an Ignoranz übt jedoch Hamburgs Erster Bürgermeister, Dr. med. Peter Tschentscher, aus, der sich in der These versteift, dass die kostenlosen Kitaplätze in seiner Stadt dem Luftverkehr – und damit verbunden auch der regelmäßigen A380-Niederkunft – zu verdanken sind. Dass **Fluglärm** nachgewiesenermaßen der Lernentwicklung und Gesundheit von Kindern schadet, interessiert den **Doktor der Medizin** nicht. Ebenso wenig wie ihn tangiert, dass seinen **Punkteplänen** zur Flugverkehrsregulierung kaum einer Glauben schenken mag.

Neun von zehn befragten Personen sind der Überzeugung, dass derartige „Bemühungen“ keine Belastungsreduzierung bewirken ...

Foto: Emirates

<http://www.noflyham.de/2018/11/01/allerheiligen/>



November 2018

Wer die Nachtruhe stört ...

Veröffentlicht am 18. November 2018

„**Eurowings soll wieder pünktlich fliegen**“ titelt das Hamburger Abendblatt (HA) am 14. November 2018. Dies ist auch zwingend notwendig, denn diese Billigfluggesellschaft produziert mit Abstand die meisten Missachtungen der Nachtflugbeschränkung am „Helmut Schmidt-Airport“. Von den im Zeitraum Januar bis Oktober 2018 stattgefundenen 1.112 nächtlich verspäteten Starts und Landungen nach 23 Uhr – d.h. außerhalb der in der Betreiber genehmigung festgeschriebenen Betriebszeit – gehen 348 (entsprechend 31 %) auf das Konto von Eurowings; zusammen mit der Kernmarke „Deutsche Lufthansa“ sind es sogar 43 %. easyJet folgt in diesem Negativranking mit 100 Missachtungen der Nacht-

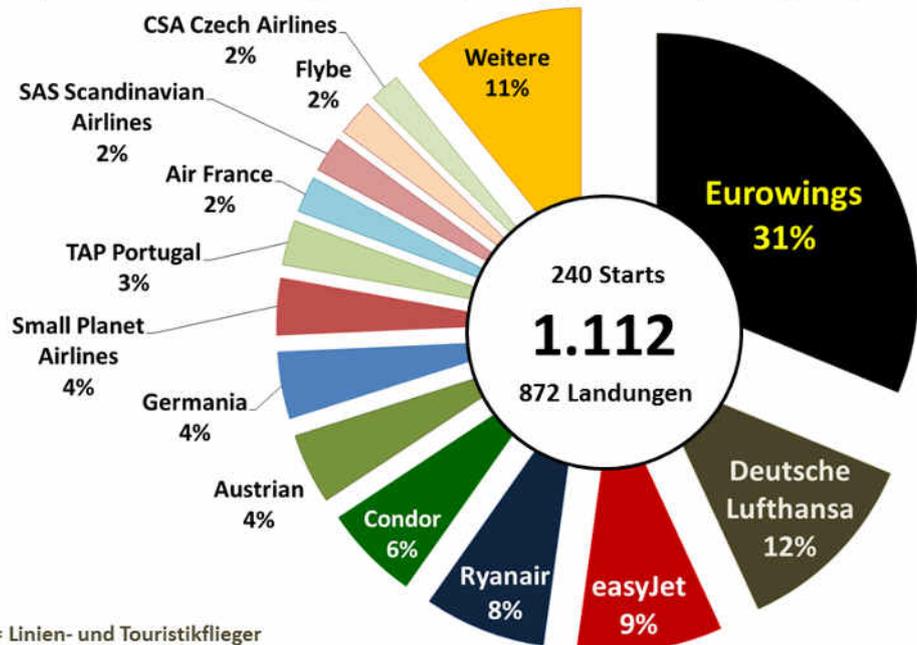
flugbeschränkung. Dieser Billigheimer hat sich rausgenommen, sogar 69 Mal noch nach 23 Uhr zu starten. Die im **Luftfahrthandbuch** geforderte „Unvermeidbarkeit“ für derartiges Handeln ist nicht zu erkennen. Es sei denn, die zuständigen Aufsichtsbehörden (**BWVI** und **BUE**) sehen diese Praxis der Gewinnmaximierung zu Lasten Dritter als „unvermeidbar“ an. Ryanair steht easyJet in Punkto Regelmässigkeit nur wenig nach; allenfalls, dass diese Discountairline es mit den nächtlich verspäteten Starts (noch) nicht so toll dreist treibt.

<http://www.noflyham.de/2018/11/18/wer-die-nachtruhe-stoert>

Fluggesellschaften mit den meisten nächtlich verspäteten Starts und Landungen nach 23 Uhr (Jan. - Okt. 2018)



Datenquellen: DFLD - Deutscher Fluglärmdienst e.V., FHG - Flughafen Hamburg GmbH (TraVis)



Rangliste der unzuverlässigsten Fluggesellschaften bzgl. der Einhaltung der Nachtflugbeschränkung am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen im Zeitraum Januar bis Oktober 2018



November 2018

Parallelwelt

Veröffentlicht am 24. November 2018



Am Freitag, den 23. November 2018, tagte der **Gemeinsame Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein (GA)** in Norderstedt. Ziel dieser seit November 2016 bestehenden regelmäßigen politischen Zusammenkunft ist es, länderübergreifend relevante Fragestellungen und Herausforderungen nicht nur vom eigenen Standpunkt aus zu betrachten, sondern in einem **Dialog** die Sichtweise der anderen Seite aufzunehmen und bestenfalls zu verstehen ...

Die jeweils elf Abgeordneten des GA aus **Bürgerschaft** und **Landtag** sollen für ihre Landesparlamente Entscheidungen zu bestimmten Sach- und Fachthemen vorbereiten. So war es auch zum Thema „**Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel und Maßnahmen zum Lärmschutz**“ geplant.

Hierzu sollte ursprünglich lediglich der Vorsitzende der kommerziellen Flughafen-Betreiber-gesellschaft (FHG), **Michael Eggenschwiler**,

ausführlich berichten. Um dem Grundsatz des Ausschusses – gemeinsame Erarbeitung einer umfassenden Informationslage – zu folgen, wurde wenige Tage vor der Sitzung zusätzlich ein Sprecher aus dem Kreis der vom Fluglärm und Flugdreck betroffenen Bürgerinnen und Bürger eingeladen. Dies passte jedoch einigen Ausschussmitgliedern nicht, so dass lediglich 48 Stunden vor Sitzungsbeginn der Tagesordnungspunkt überraschend in Gänze gestrichen wurde. **Offensichtlich sollte nicht umfassend, sondern einseitig über das „Wohl und Weh des Flughafenbetriebes“ berichtet werden. Manipulation statt Information!**

Fluglärmfakten statt Betreibermärchen:
Unabhängig und überparteilich - zum Allgemeinwohl



<http://www.noflyham.de/2018/11/24/parallelwelt>



Dezember 2018

Fader Beigeschmack

Veröffentlicht am 9. Dezember 2018

Am 7. Dezember 2018 meldete das Hamburger Abendblatt „**Fluglärm: Senat informierte falsch – mit gravierenden Folgen**: Im Mai 2018 befasste sich der Umweltausschuss mit der Petition. Dabei sagte Umweltstaatsrat Michael Pollmann ausweislich des Wortprotokolls, die Stadt könne die Betriebsgenehmigung gar nicht ändern. „Das kann man nicht machen“, so Pollmann. Bei einer Sitzung am 6. September empfahl der Umweltausschuss der Bürgerschaft auf Grundlage dieser Aussage, die Volkspetition als „nicht abhilfefähig“ abzulehnen. Erst eine Woche danach und mehr als drei Monate nach seiner Aussage räumte Umweltstaatsrat Pollmann in einem **Brief** an die Ausschussvorsitzende Birgit Stöver (CDU) ein, dass seine Einschätzung „so nicht zutreffend“ gewesen sei. Die Stadt könne eine Betriebsgenehmigung sehr wohl wi-

derrufen. *Er bedauere seine „unzutreffende“ Aussage und wolle sich dafür „ausdrücklich entschuldigen“*, so Pollmann. Obwohl also der Umweltausschuss die Ablehnung der Petition aufgrund einer zentralen Fehlinformation empfohlen hatte, folgte die Bürgerschaft ihm – und wies die Volkspetition zum Schutz gegen Fluglärm am 26. September zurück.“

Am selben Tag meldet der NDR „**Petition gegen Fluglärm vorschnell abgelehnt?** – Fluglärm-Gegner fordern, dass über die bereits abgelehnte Petition für ein Nachtflugverbot am Hamburg Airport erneut beraten wird. Der Senat habe vorher falsch informiert.“

<http://www.noflyham.de/2018/12/09/fader-beigeschmack>

Hamburger Abendblatt

Fluglärm: Senat informierte falsch – mit gravierenden Folgen

Jens Meyer-Wellmann



Der Fluglärm am Hamburger Flughafen bleibt so oder so ein Thema der politischen Debatte.

Foto: imago stock / imagoWaldineller



Stand: 07.12.2018 13:32 Uhr - Lesezeit: ca. 2 Min.

Fluglärmgegner fordern neue Volkspetition

Eigentlich hat die Hamburgische Bürgerschaft die Volkspetition zum Fluglärm bereits zu den Akten gelegt. Jetzt aber fordern Fluglärmgegner und die Umweltschutzorganisation BUND, dass darüber erneut beraten wird - weil der Senat falsch informiert hat.



Dezember 2018

Flaschenhals

Veröffentlicht am 16. Dezember 2018

„Der Kampf um Hamburgs Flughafen“ titelt das Hamburger Abendblatt theatralisch bis martialisch. Während Michael Eggenschwiler (FHG) als Begründung für den Flughafenausbau vorschreibt, dass die Passagiere mehr Komfort und Service erwarten, erwidert der Präsident des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften, Ralf Teckentrup, dass es **keinen Bedarf für den Ausbau im vorgesehenen Ausmaß** gibt. Jens Kerstan, Hamburger Umweltsenator, meint, dass dieser Plan aus seiner Sicht die Anzahl der Flüge nicht erhöht. Nur bei mehr Flügen und damit auch mehr Lärmbelastung würde sich seine Behörde das genauer angucken. Außerdem sei dies eine Entscheidung aus der vergangenen Legislaturperiode. Stefan Jersch, wirtschaftspolitischer Sprecher der Linken, weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der angestrebte Passagierzuwachs von 26 Mio. im Jahr 2035 unzureichend kommuniziert wurde. Dies bestätigt Dennis Thering, wirtschaftspolitischer Sprecher der CDU. Er betont, dass der Senat beim Flughafenausbau intransparent handelt. Der Geschäftsführer des BUND-Hamburg, Manfred Braasch, wirft Michael Eggenschwiler vor, sich mit dem Prestigeflughafen ein persönliches Denkmal setzen zu wollen und fordert seine Abberufung. Dies möchte der Hamburger Wirtschaftssenator, Michael Westhagemann, nicht. **Sein Standpunkt sei immer vor den (Menschen) Managern**; der Flughafen sei wichtiger Bestandteil der Mobi-

lität. An die flugverkehrsbedingten Umweltbelastungen sowie das Leid der Menschen in den An- und Abflugschneisen sowie im Flughafennahbereich denkt er nicht – fällt auch nicht in sein Ressort.



Die FHG-seitig angestrebte „Modernisierung“ Erweiterung führt zu einer wesentlichen Steigerung des Flugverkehrs – verbunden mit einer entsprechenden Zusatzbelastung für Mensch und Umwelt. **Folglich handelt es sich bei dem heftig kritisierten Flughafen-Entwicklungsplan um einen planfeststellungspflichtigen Vorgang und nicht um ein schlichtes Plangenehmigungsverfahren** (vgl. BVerwG 4 C 36.13). Es liegt demnach ein massiver **Verfahrensfehler** vor, den es zwingend zu beheben gilt. Bis dahin sind die baulichen Tätigkeiten zu stoppen.

<http://www.noflyham.de/2018/12/16/flaschenhals/>



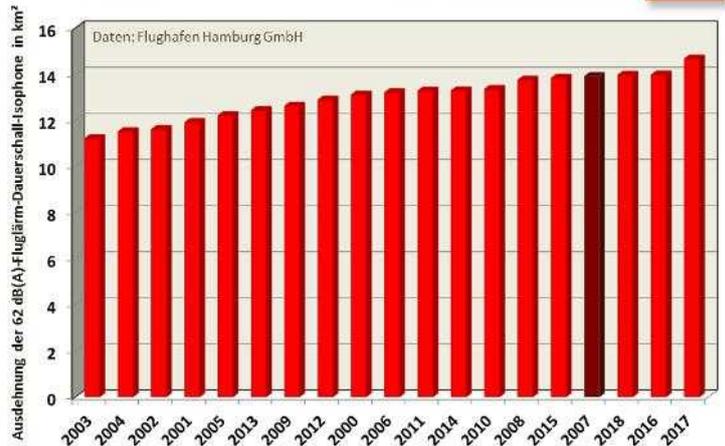
Dezember 2018

Bezugsebene

Veröffentlicht am 31. Dezember 2018

Die Angaben zur Entwicklung des Fluglärmteppichs am „Helmut Schmidt-Airport“ entstammen dem **November-Monatsbericht** der Flughafen Hamburg GmbH (FHG). **Abgesehen davon, dass sowohl die Berechnung des (theoretischen) Fluglärmteppichs des Jahres 1975 methodisch sehr fraglich ist, verbietet sich eine Darstellung der Zeitachse, bei der die Jahre 1975, 1989, 1997, 1999, 2008 und Folgejahre direkt nebeneinander stehen.** Eine derartige mehrfache Achsenunterbrechung ist hochgradig unseriös. Sie dient einzig dem Zweck der Manipulation.

Größe des Fluglärmteppichs am „Helmut Schmidt-Airport“ der Jahre 2000 - 2018 in aufsteigender Reihung



Ausbreitung des Fluglärmteppichs am „Helmut Schmidt-Airport“: Welche Vergleiche sind zulässig, welche sinnhaft?



Aus der Reihung des jährlichen Fluglärmteppichs wird deutlich, dass – entgegen der Falschbehauptung der FHG, es bestände eine annähernd konstante Lärmkontur, da die Fluggäste in immer modernere und leisere

Flugzeuge steigen würden – zu Beginn des Jahrtausends (2001 – 2004) die Größe des Fluglärmteppichs mit 11,2 – 11,9 km² wesentlich kleiner war als in den drei letzten Jahren. **Die Jahre 2016 – 2018 stellen mit einem Fluglärmteppich von 14,0 – 14,7 km² die (bisher) drei lautesten Jahre des Jahrtausends dar.** Dieses Missverhältnis zeigt sich auch darin, als dass selbst das Jahr 2007 – das mit 173.500 Starts und Landungen bisher flugverkehrsreichste Jahr – erst an vierter Stelle der Lärmrangliste steht. Dies bedeutet, dass vor 10 Jahren mit deutlich mehr Flugbewegungen (15.000 – 16.500 zusätzliche Starts und Landungen) weniger Fluglärm produziert wurde.

<http://www.noflyham.de/2018/12/31/bezugsebene/>



In der Ruhe liegt die Kraft !

Das Gegenteil hiervon raubt gesunde Lebensjahre.

Wir entziehen den Belastungsverursachern ihre scheinbare Berechtigung, uns weit über Gebühr zu belästigen. Stück für Stück.

Gemeinsam gegen Fluglärm und Flugdreck in 2019!



In der Ruhe liegt die Kraft.



Impressum

Herausgeber

**BAW | Bürgerinitiativen für Fluglärm
in Hamburg und Schleswig-Holstein**

Bilenbarg 21 | 22397 Hamburg

Mail	info@baw-fluglaerm.de
Web	www.baw-fluglaerm.de
Blog	www.noflyham.de
Facebook	www.facebook.com/bawfluglaerm
Twitter	www.twitter.com/baw_fluglaerm

Fon	040.81971300
Fax	040.81971350
Mobil	0151.50893239

© Hamburg, Januar 2019

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Presseanfragen bitte an den Herausgeber.