



Appell an die Hamburger Politik

Beschlüsse zur Verringerung der luftverkehrsbedingten Belastungen müssen konsequent umgesetzt werden

Die Bekämpfung des Fluglärms ist nicht nur nach wissenschaftlichen Erkenntnissen im Interesse der körperlichen Integrität der Bürgerinnen und Bürger strikt geboten, sondern auch aus gesellschaftspolitischen Abwägungen. Die Fluglärmbekämpfung ist eine grundrechtliche Pflicht, deren Erfüllung nicht ausschließlich davon abhängen kann, welche Maßnahmen gegenwärtig technisch machbar oder wirtschaftlich opportun sind. Maßgebliches Kriterium kann in einer am Wohl des Menschen orientierten Rechtsordnung letztlich nur sein, was unter Abwägung widerstreitender Interessen an Schädigungen und Gefährdungen maximal dauerhaft zugemutet werden darf, ohne dass die Gesundheit der Betroffenen nennenswert darunter leidet.

„Der Senat wird ersucht, eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen“

Im April 2014 befand die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt erstmals einvernehmlich, dass die Belastungen – verursacht durch den Betrieb des innerstädtisch gelegenen Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ – deutlich zu reduzieren sind. Insbesondere die Einhaltung der geltenden Betriebszeit stand im Fokus. Wörtlich heißt es hierzu im sogenannten 10-Punkte-Plan: „Der Senat wird ersucht, eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen und gegenüber den Fluglinien auf eine weitere Reduzierung der Verspätungen und Ausnahmen hinzuwirken“.

„Es wird gebeten, die Aufträge des Ersuchens umzusetzen“

Ein Dreivierteljahr nach Beschluss des 10-Punkte-Plans, im Januar 2015, wurde in der Hamburgischen Bürgerschaft der sogenannte 16-Punkte-Plan zur Belastungsreduzierung, ebenso partiübergreifend konsensual, beschlossen. Wörtlich heißt es dort: „Vor dem Hintergrund der notwendigen Akzeptanz für den innerstädtischen Flughafen in Fuhlsbüttel werden alle mit der Umsetzung dieses Ersuchens befassten Stellen gebeten, die Aufträge des Ersuchens umzusetzen.“ Sowohl den Zielen des 10-Punkte-Plans als auch den neuen Aspekten des 16-Punkte-Plans ist Rechnung zu tragen. Im Hinblick auf die Einhaltung der Nachtruhe wird der Senat ersucht – gemeinsam mit der Flughafen Hamburg GmbH (FHG), der Fluglärmkommission

(FLSK) und der Deutschen Flugsicherung (DFS GmbH) – die zugesagte Dokumentation der Verspätungen vorzulegen und auszuwerten sowie darzustellen, welche Maßnahmen jeweils mit welchem Erfolg ergriffen wurden, um die Verspätungen zu reduzieren.

„Das Nachtflugverbot gilt“

Auch der aktuelle Senat ist sich der Belastung eines Teils der Bevölkerung durch den Flughafenbetrieb bewusst. Im Koalitionsvertrag mit dem Titel „Zusammen schaffen wir das moderne Hamburg“ findet sich daher der Passus: *„Der Flughafen Hamburg muss gerade als großer stadtnaher Flughafen im Einklang mit betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern stehen. Hierfür wird der von der Bürgerschaft beschlossene 16- Punkte-Plan konsequent umgesetzt, und es wird permanent nach Möglichkeiten gesucht, den Lärmschutz weiter zu verbessern: Das Lärmkontingent für den Flughafen Fuhlsbüttel ist festgeschrieben und gedeckelt. Das Nachtflugverbot gilt. Leisere Flugzeuge werden durch Landetarife begünstigt, laute und verspätet landende Flugzeuge stärker gebührenbelastet. Alle Belange des Fluglärmschutzes und der Entwicklung des Flughafens sollen zukünftig auch in einer vom Flughafen initiierten Allianz für den Lärmschutz besprochen werden.“*

Die Entwicklung der gesamten Belastungssituation, verursacht durch den Betrieb des innerstädtisch gelegenen Verkehrsflughafens in Hamburg-Fuhlsbüttel, steht im gänzlichen Widerspruch zu den politischen Absichtsbekundungen

Die über die Anhänge der Betriebsgenehmigung des „Helmut Schmidt-Airports“ verbindlich festgelegten Nachtflugbeschränkungen werden in vier von fünf Nächten missachtet. Von Januar bis Juli 2017 mussten mit 431 Landungen von Linien- und Touristikfliegern nach 23 Uhr bereits mehr Regelverstöße festgestellt werden als im gesamten Jahr 2013. Hinsichtlich der nächtlich verspäteten Starts ist die Entwicklung noch dramatischer. Bereits im Mai 2017 war mit 60 Starts die Jahressumme der Vergleichsjahre 2011 bis 2013 erreicht bzw. überschritten. Im Juni 2017 wurde dann das Jahresniveau von 2014 und 2015 „getoppt“ und im Juli sogar das des bisherigen Malusjahres 2016.

Die Bahnbenutzungsregeln sind ebenso Teil der Betriebsgenehmigung. Ihr Zweck ist es, dass möglichst wenige Menschen vom Fluglärm in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt werden. Die Einhaltung der umfassenden Bahnbenutzungsregelung (d.h. der gesamten Regeln und

Ausnahmen) ist noch schlechter als die der Nachtflugbeschränkungen. Im gesamten ersten Halbjahr 2017 wurde lediglich in zwei Nächten nicht gegen die Bahnbenutzungsregeln verstoßen (jeweils eine Nacht im Januar und im März). Die Vielzahl der Regelverstöße zeigt zugleich die katastrophal schlechte Einhaltung der Gesamtregelung.

Im Gegensatz zu der Behauptung des Chefs der kommerziellen Flughafenbetreibergesellschaft (FHG), Michael Eggenschwiler, hat der Fluglärm in den An- und Abflugschneisen sowie im Nahbereich des Flughafens in den vergangenen Jahren zwischen 6 Uhr und 22 Uhr um 22 % zugenommen. Der besonders störende Nachtlärm (22 Uhr bis 23 Uhr) ist in diesem Zeitraum sogar um 42 % angestiegen. Es hat sich daher nicht – wie gerne von Luftverkehrslobbyisten und Fluglärmrechtfertigern (w/m) in Verwaltung und Politik vorgebracht – das „subjektive Lärmempfinden“ der Betroffenen geändert, sondern es ist seit 2013 **objektiv** wesentlich lauter geworden.

Anstieg des luftverkehrsbezogenen NO_x-Ausstoßes gegenüber 2014 um 56 %

Über die Entwicklung der flugverkehrsbedingten Schadstoffbelastung der Luft (z.B. NO_x, Ultrafeinstaub, BTEX, Kerosin-Additive) wird bisher von offizieller Seite fast gar nicht berichtet. Dabei hat die Hamburger Umweltbehörde sicherzustellen, dass aufgrund der unzureichenden Luftqualität im Stadtgebiet Minderungsmaßnahmen gegen alle Emittenten zu richten sind. Nur der Luftverkehr ist (anscheinend) davon ausgenommen. Wie ist sonst zu verstehen, dass innerhalb von nur drei Jahren der Zuwachs an krankmachendem NO_x – mit behördlichem Segen – fast 20 % betragen darf?! Bis zum Jahr 2025 ist in Hamburg sogar mit einem Anstieg des luftverkehrsbezogenen NO_x-Ausstoßes gegenüber 2014 von 56 % zu rechnen!

Umsetzung eines echten Nachtflugverbotes

Wenn Schutzregeln penetrant missachtet werden, bedarf es eines strikten Verbotes. Mit der Einführung und Umsetzung eines echten Nachtflugverbotes (werktags von 22 Uhr bis 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 22 Uhr bis 8 Uhr) wird – im Gegensatz zur jetzigen lockeren Nachtflugbeschränkung – die Bevölkerung vor vermeidbarem und damit verbunden unzumutbarem Fluglärm wirksam geschützt. Diese Maßnahme des aktiven Fluglärm-schutzes ist gleichsam wirksam wie verhältnismäßig. Sie steht sowohl im Einklang mit den Zielen der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie (2002/49/EG) als auch der EG-Betriebseinschränkungsrichtlinie (EU/598/2014).

Es gibt kein Recht auf Billigflieger, jedoch eines auf körperliche und seelische Unversehrtheit

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. Hierzu sind zwingend die bereits vor Jahrzehnten festgelegten Schutzregeln strikt einzuhalten. Notfalls ist die Anzahl an zulässigen Flugbewegungen pro Stunde (Koordinationseckwerte) derart abzusenken, dass die Regeln sicher eingehalten werden können.

Setzen Sie sich als gewählte Repräsentanten der Hamburger Politik und als Angehörige der Hamburger Verwaltung aktiv dafür ein, dass die parteiübergreifend gemeinsam getroffenen Beschlüsse zur Verringerung der luftverkehrsbedingten Belastungen konsequent umgesetzt werden.

Es geht um unsere Gesundheit und Ihre politische Glaubwürdigkeit!

Hamburg, 3. September 2017



BAW | Bürgerinitiative für Fluglärmschutz
in Hamburg und Schleswig-Holstein

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Martin Mosel', written in a cursive style.

Martin Mosel | Sprecher

**BAW Bürgerinitiative für Fluglärmschutz
in Hamburg und Schleswig-Holstein**

Fon 040.81971300
Fax 040.81971350
Mobil 0151.44201021

Bilenbarg 21 | 22397 Hamburg