

# Arbeitsgruppe Luftverkehr

---

## Hamburg & Schleswig-Holstein



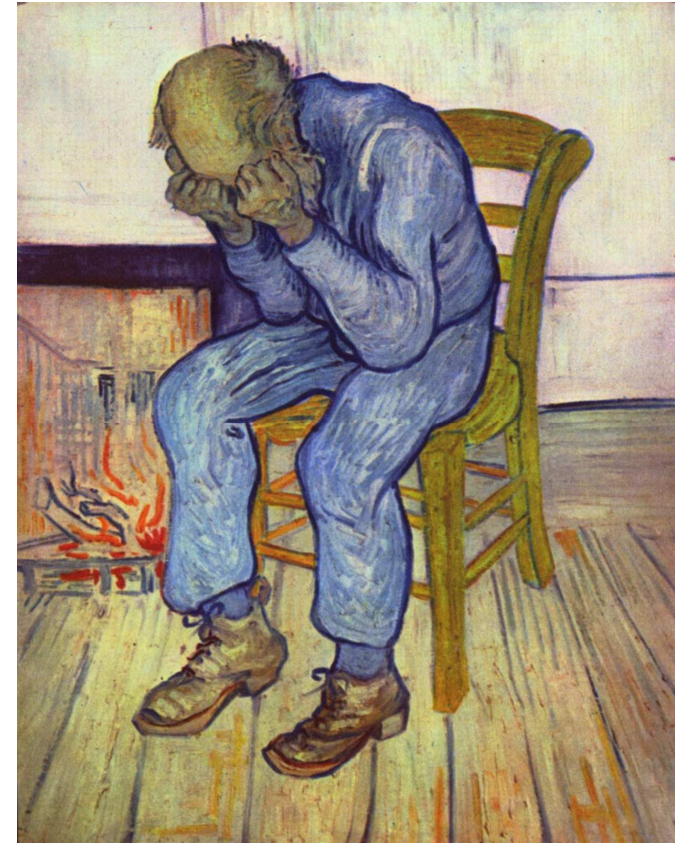
**Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger Hamburg e.V.  
Arbeitsgruppe Fluglärmschutz Jersbek  
Fluglärmgeplagte Gemeinde Elmenhorst  
BAW Hamburg | Schleswig-Holstein**

# Stadt- und Umlandverträglichkeit

---



Der **Betrieb** des innerstädtisch gelegenen **Hamburger Verkehrsflughafens** „Helmut Schmidt“ - inmitten einer dicht besiedelten **Metropolregion** - bedingt die umfassende **Rücksichtnahme** auf die vom **Fluglärm und Flugdreck** betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowohl im **Nahbereich** um den Flughafen als auch in den **An- und Abflugschneisen** bis weit in das **Umland** hinaus.



Die strikte Einhaltung der gesetzlich festgeschriebenen **Schutzbestimmungen für die Bevölkerung** ist hierfür eine zwingende Grundvoraussetzung!

# Veraltete Betriebsgenehmigung (1967)



## FREIE UND HANSESTADT HAMBURG BEHORDE FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR

AMT FÜR HAFEN, SCHIFFFAHRT UND VERKEHR  
- VT/764.530-3 -

G.-Z.  
(Bei Beantwortung bitte angeben)

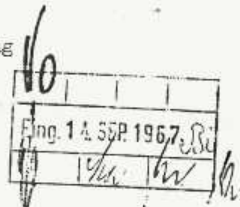
Behörde für Wirtschaft und Verkehr, 2 Hamburg 11, Postfach 2109

Hamburg, den 21. August 1967  
Fernsprecher 34 91 2 517 (Durchwahl)  
Behördennetz 41 "

Genehmigung v. 21. 8. 1967

An die  
Hamburger Flughafen-Verwaltung  
GmbH

2 H a m b u r g 63  
Flughafen



Betr.: Genehmigung gem. § 6 LuftVG

Der Hamburger Flughafen-Verwaltung GmbH, Hamburg-Fuhlsbüttel, wird gemäß § 6 LuftVG genehmigt, den Flughafen Hamburg als Verkehrsflughafen der Kennziffer A des ICAO-Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt unter folgenden Voraussetzungen zu betreiben:

1. Die Anlage des Flughafens muß insbesondere den folgenden, technischen Angaben entsprechen:

a) Lage und Grenzen des Flughafens ergeben sich aus der in <sup>†</sup> der Anlage beigelegten Karte 1 : 10 000, die Teil dieser Genehmigung ist,

b) Geographische Lage des Flughafenbezugspunktes und seine Höhe über NN:

Geographische Breite: 53° 37' 55" Nord

Geographische Länge : 09° 59' 22" Ost

Entfernung zur Schwelle 23: 945 m südwestlich

Höhe über NN: 11 m

c) Rechtweisende Richtung der Start- und Landebahnen:

05/23 rechtweisende Richtung 050°/230°

16/34 rechtweisende Richtung 153°/333°

d) Länge der Start- und Landebahnen:

05/23 Länge 3250 m

16/34 Länge 3665 m

<sup>†</sup>geänd. d. Besch. v. 13. 11. 61

e) Breite der Start- und Landebahnen: 45,8 m

f) Tragfähigkeit der Start- und Landebahnen: 100 LCN

g) Länge und Breite der Start- und Landeflächen:

05/23 Länge 3370 m

Breite 300 m

16/34 Länge 3785 m

Breite 150 m

h) Länge und Breite der Sicherheitsflächen vor und seitlich der Start- und Landeflächen:

aa) 05/23

Länge seitlich 3370 m

Breite seitlich 350 m

Länge vor Kopf beider Flächen 1000 m

Breite vor Kopf beider Flächen 1000 m

bb) 16/34

Länge seitlich 3785 m

Breite seitlich 350 m

Länge vor Kopf der Fläche 34 555 m

Länge vor Kopf der Fläche 16 1000 m

Breite vor Kopf beider Flächen 850 m

i) Geographische Lage der Startbahnbezugspunkte und ihre Höhe über NN:

05/23 1425 m von Schwelle 23

Höhe über NN 12,2 m

16/34 1610 m von Schwelle 34

Höhe über NN 11,0 m

# Unausgewogene Planfeststellung (1998)



## FREIE UND HANSESTADT HAMBURG WIRTSCHAFTSBEHÖRDE

Amt Häfen, Dienstleistungen und Wirtschaftsinfrastruktur

### Planfeststellungsbeschuß

#### Flughafen Hamburg

für die Erweiterung des Vorfeldes 2

auf 23 Abfertigungspositionen

sowie für weitere Infrastrukturmaßnahmen

und für den Bau eines Vorfeldes 3 für die allgemeine Luftfahrt

## 140 EINWENDUNGSKOMPLEXE

2.2.8.1	Abkoppelung der zweiten Lärmschutzhalle .....	50
2.2.8.2	Wirtschaftsbehörde als Gesellschafterin der Antragstellerin .....	50
2.2.8.3	Wechsel des Flughafenbetreibers .....	50
2.2.8.4	Prüfung der Unterlagen auf Vollständigkeit .....	50
2.2.8.5	Fehlendes Unrechtsbewußtsein .....	50
2.2.8.6	Antrag unvollständig .....	50
2.2.8.7	Auslegungsende .....	50
2.2.8.8	Keine Kopiermöglichkeit .....	50
2.2.8.9	Ortstermin .....	53
2.2.8.10	Verlängerung der Ausschußfrist .....	53
2.2.8.11	Erörterungstermin .....	54
2.3.3.5.1	Ausbau in Stufen .....	91
2.3.3.5.2	Antragszeitraum bis 2010 .....	92
2.3.3.5.3	Entwicklung der Bewegungszahlen .....	92
2.3.3.5.4	Ausreichende Abfertigungskapazitäten .....	93
2.3.3.5.5	Höhere Produktivität der Abfertigungspositionen .....	93
2.3.3.5.6	Flughafen Kaltenkirchen .....	94
2.3.3.5.7	Verkehrspolitik .....	94
2.3.3.5.8	Gesellschaftliches Interesse am Flugverkehr .....	95
2.3.3.5.9	Rentabilität des Vorhabens .....	95
2.3.3.5.10	Dimensionierung nach dreißigsthöchster Stunde .....	95

2.3.5.6.1	Einwendungen zum lärmphysikalischen Gutachten Fluglärm .....	168
2.3.5.6.1.1	260.000 Flugbewegungen .....	168
2.3.5.6.1.2	Typenmix .....	168
2.3.5.6.1.3	Sechs verkehrsreichste Monate .....	169
2.3.5.6.1.4	Monatlicher Dauerschallpegel .....	169
2.3.5.6.1.5	Zeitbewertung slow .....	170
2.3.5.6.1.6	Privatflugverkehr nicht berücksichtigt .....	171
2.3.5.6.1.7	Hubschrauberlandeplatz .....	171
2.3.5.6.1.8	Falsche Bahnverteilung im Gutachten .....	171
2.3.5.6.1.9	Zahl der Betroffenen .....	172
2.3.5.6.1.10	Lärmkataster .....	173
2.3.5.6.1.11	Unterschiedliche Lärmquellen .....	173
2.3.5.6.1.12	Politische Ziele .....	174
2.3.5.6.1.13	Fluglärmschutzgesetz .....	174
2.3.5.6.1.14	Rahmenvereinbarung .....	174
2.3.5.6.1.15	Sachverständige .....	175
2.3.5.6.1.16	Kontingenz .....	175
2.3.5.6.1.17	Bahnverteilung .....	176
2.3.5.6.1.18	Nachfrage .....	178
2.3.5.6.1.19	Flugzeuge .....	179
2.3.5.6.1.20	Flugbewegungen .....	179
2.3.5.6.2	Einwendungen zum lärmmedizinischen Gutachten .....	180
2.3.5.6.2.1	Gutachten nicht vollständig .....	181
2.3.5.6.2.2	Lärmpsychologisches Gutachten .....	182
2.3.5.6.2.3	Maximalpegel in den Zeitbereichen 1, 3 und 4 .....	182
2.3.5.6.2.4	Untersuchungsgebiet $L_{Aeq(3)} = 60$ Isophone zu klein .....	183
2.3.5.6.2.5	Schädigung der Gesundheit .....	184
2.3.5.6.2.6	Zeitbereich 6.00 bis 8.00 Uhr erforderlich .....	185
2.3.5.6.2.7	Handlungsbedarf .....	185
2.3.5.6.2.8	Zumutbarkeitswert 55 dB(A) innen .....	186
2.3.5.6.2.9	Einschlafstörungen .....	186
2.3.5.6.2.10	Falsche Sachverhaltsermittlung .....	187
2.3.5.6.2.11	Lärmempfindliche Nutzungen .....	187
2.3.5.6.2.12	Gutachten folgt der Prämisse der Antragstellerin .....	188
2.3.5.6.2.13	Lärm im Freien .....	188
2.3.5.6.2.14	Lärmschutz nicht sachgerecht berücksichtigt .....	189
2.3.5.6.2.15	Empfindliche Personen .....	189
2.3.5.6.2.16	Handlungsbedarfsindex .....	189
2.3.5.6.2.17	Technischer Schallschutz .....	190

**Ablehnungsquote: 100 %**

# „Großvaterrechte“ als Bestandsflughafen



Dauerschallpegel für **neue oder wesentlich baulich erweiterte** zivile Flugplätze im Sinne § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

Tag-Schutzzone 1:

L(tief)Aeq Tag = 60 dB(A),

Tag-Schutzzone 2:

L(tief)Aeq Tag = 55 dB(A),

Nacht-Schutzzone

a) bis zum 31. Dezember 2010:

L(tief)Aeq Nacht = 53 dB(A),

L(tief)Amax = 6 mal 57 dB(A),

b) ab dem 1. Januar 2011:

L(tief)Aeq Nacht = 50 dB(A),

**Hamburg**

**65 dB(A)**

**60 dB(A)**

**55 dB(A)**

**6 mal**

**57 dB(A)**

## § 3 Ermittlung der Lärmbelastung

(1) Der äquivalente Dauerschallpegel L(tief)Aeq Tag für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der äquivalente Dauerschallpegel L(tief)Aeq Nacht und der Maximalpegel L(tief)Amax für die Nacht-Schutzzone werden unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs nach der Anlage zu diesem Gesetz ermittelt.

# Nichtbeachtung OVG-Urteil aus 2001 (3E 32/98 P)

---



Gemäß **OVG HH** gelten für den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens nach Maßgabe der Genehmigung jeweils die im Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland aufgeführten örtlichen **Flugbeschränkungen**:

- Für Landungen von Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Landegewicht von mehr als 200.000 kg ist RWY 05 oder RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- Für Starts ist RWY 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- **Von 22 Uhr bis 7 Uhr ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner aus Gründen der Luftverkehrssicherheit, wenn die Bahnverhältnisse dazu zwingen und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.**

# Selektive Beachtung der Bahnbenutzungsregeln



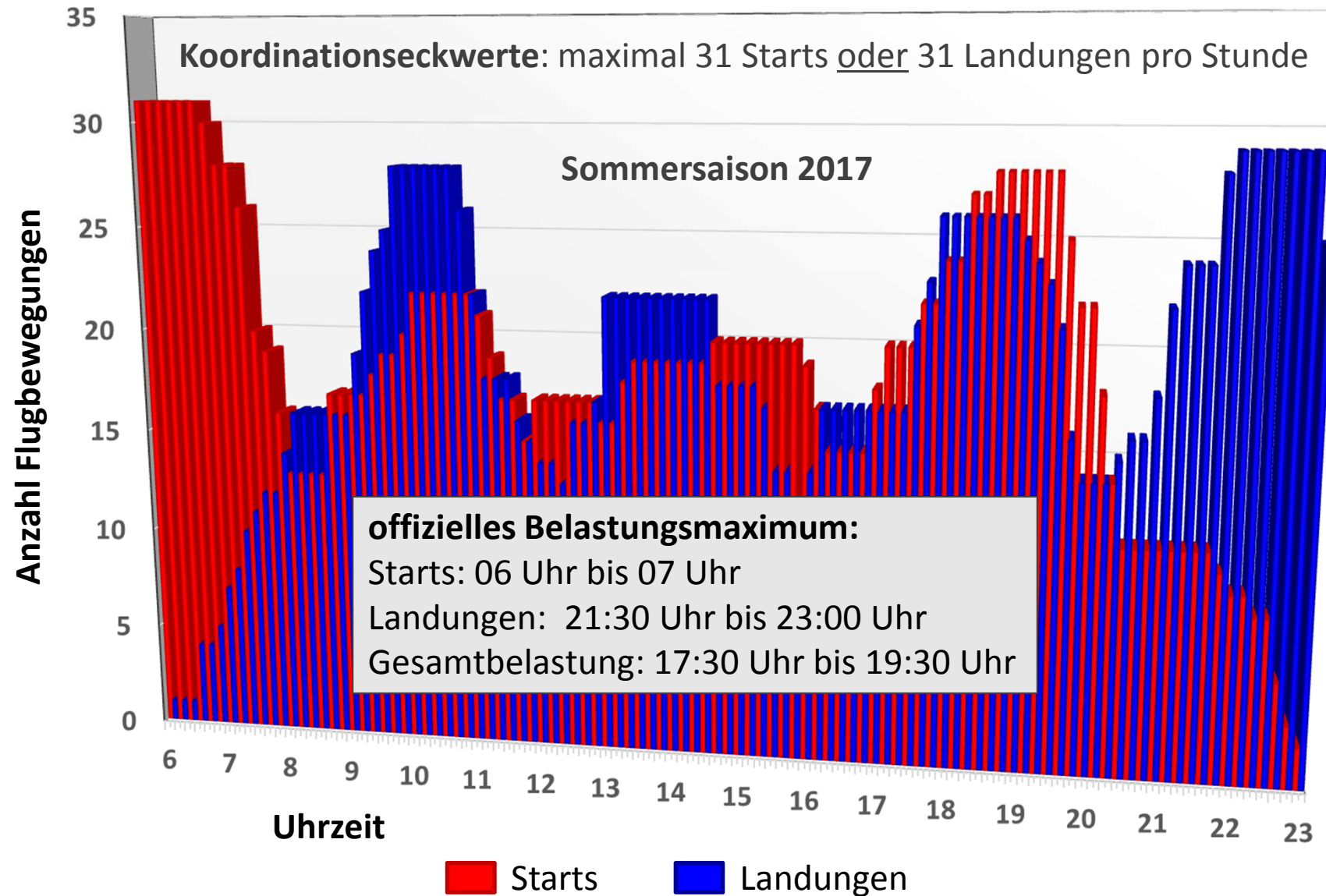
	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oktober	November	Dezember
1	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
2	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green
3	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
4	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow
5	Yellow	Green	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Yellow	Red	Green	Red
6	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Grey	Green	Green
7	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Red	Green	Green	Grey	Green	Green
8	Green	Green	Green	Green	Yellow	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
9	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
10	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Red	Red
11	Green	Red	Green	Green	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Red	Red
12	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Red
13	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
14	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Yellow
15	Green	Green	Red	Red	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
16	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
17	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green
18	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
19	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
20	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
21	Green	Red	Green	Red	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
22	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
23	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
24	Green	Red	Green	Green	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
25	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
26	Green	Green	Green	Green	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
27	Green	Yellow	Green	Green	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
28	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
29	Green	White	Green	Green	Green	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green
30	Red	Green	Green	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green
31	Green	Green	Red	White	Red	White	Green	Green	Green	Green	Green	Green

Einhaltung der Bahnbenutzungsregel 2.2 (Süd-Ost) am „Helmut Schmidt-Airport“ im Jahr 2017

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oktober	Novemb.	Dezember
1	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
2	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
3	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
4	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
5	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
6	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
7	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
8	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
9	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
10	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
11	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
12	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
13	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
14	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
15	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
16	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
17	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
18	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
19	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
20	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
21	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
22	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
23	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
24	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
25	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
26	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
27	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
28	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
29	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
30	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
31	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green

(Nicht-) Einhaltung der Bahnbenutzungsregel 2.3 (Nord-Ost) am „Helmut Schmidt-Airport“ im Jahr 2017

# Belastungspeaks in den Betriebsrandzeiten



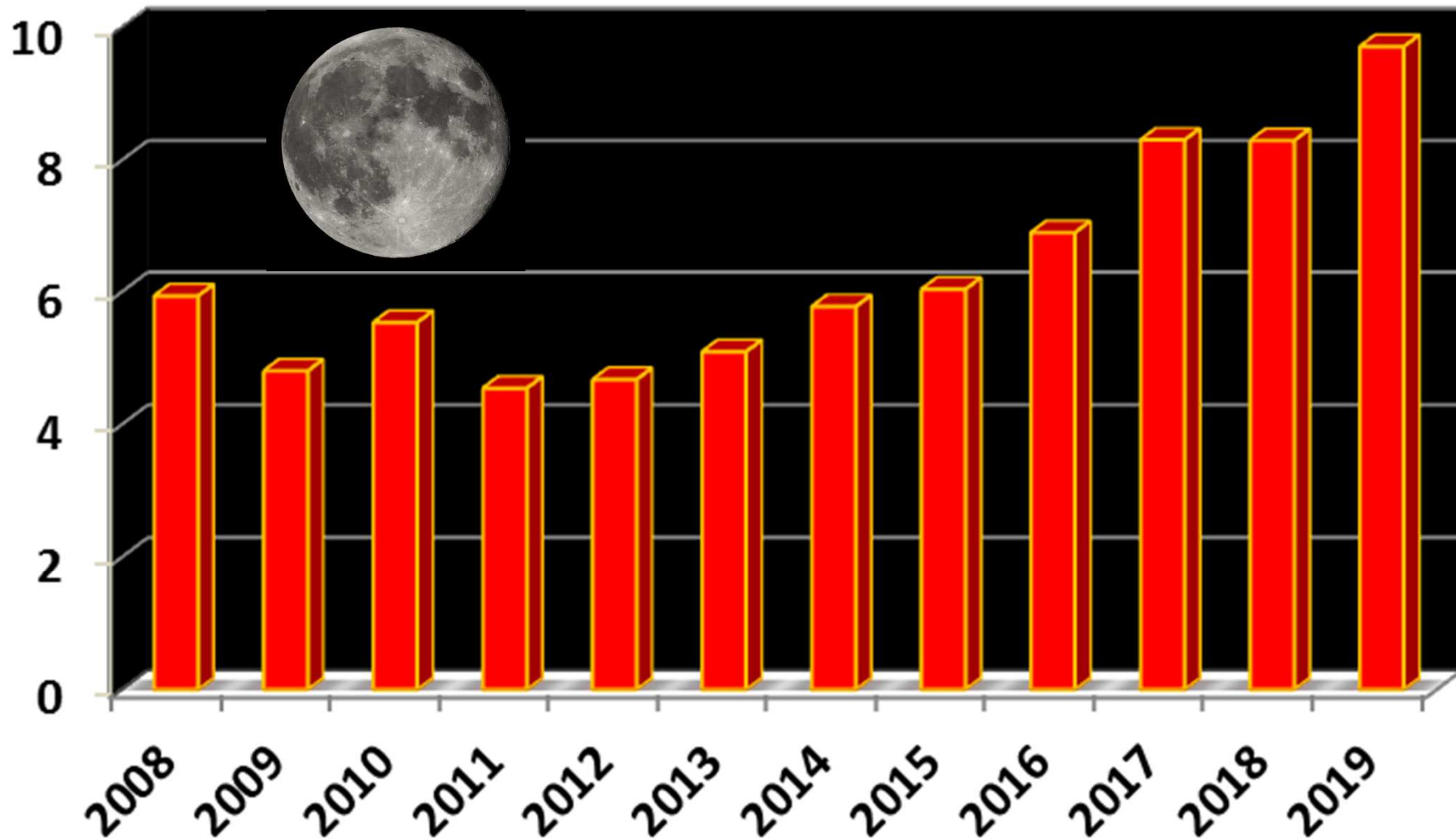


# Zerstörung der Nachtruhe



Daten: Flughafen Hamburg GmbH - FHG

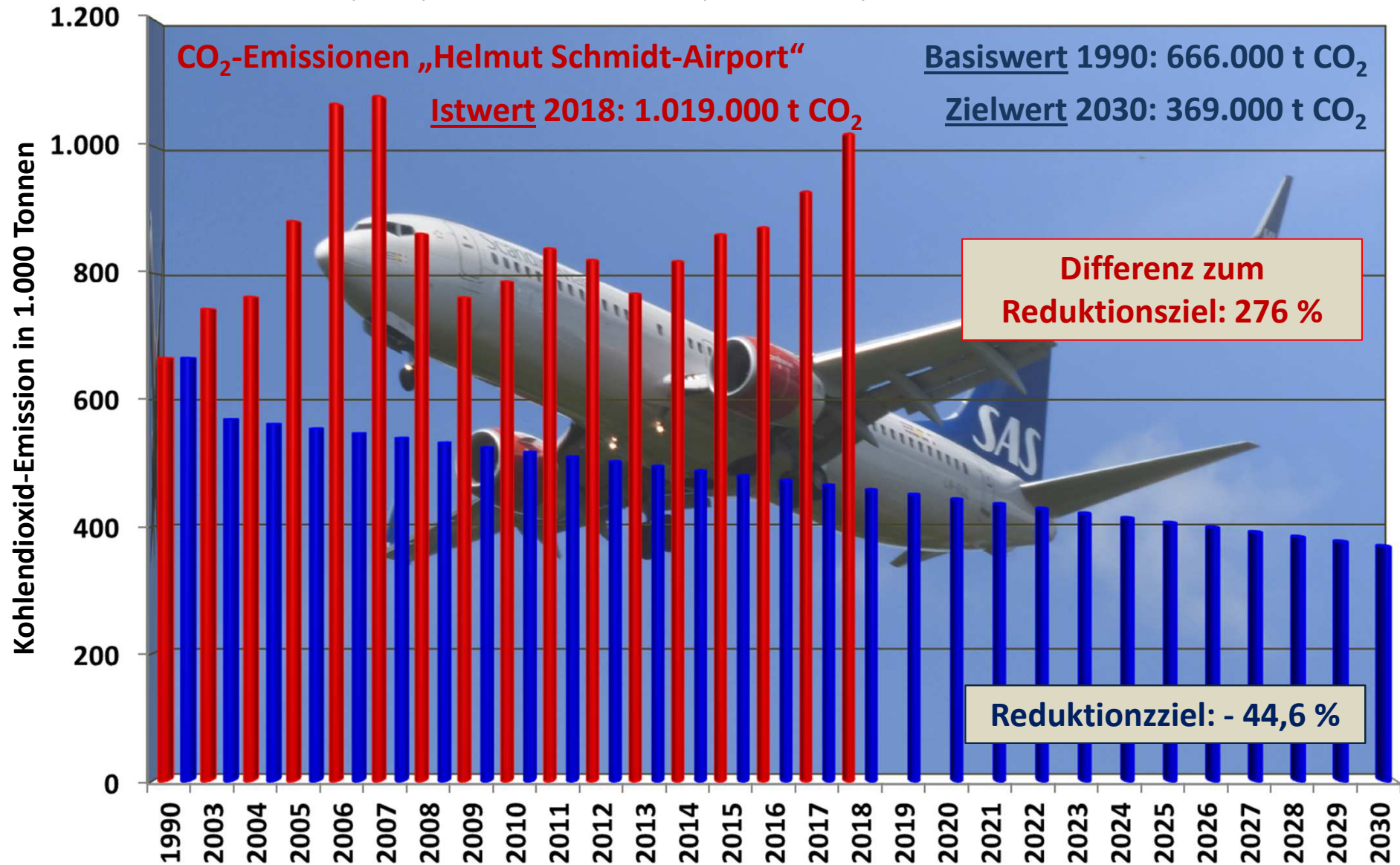
[km<sup>2</sup>]



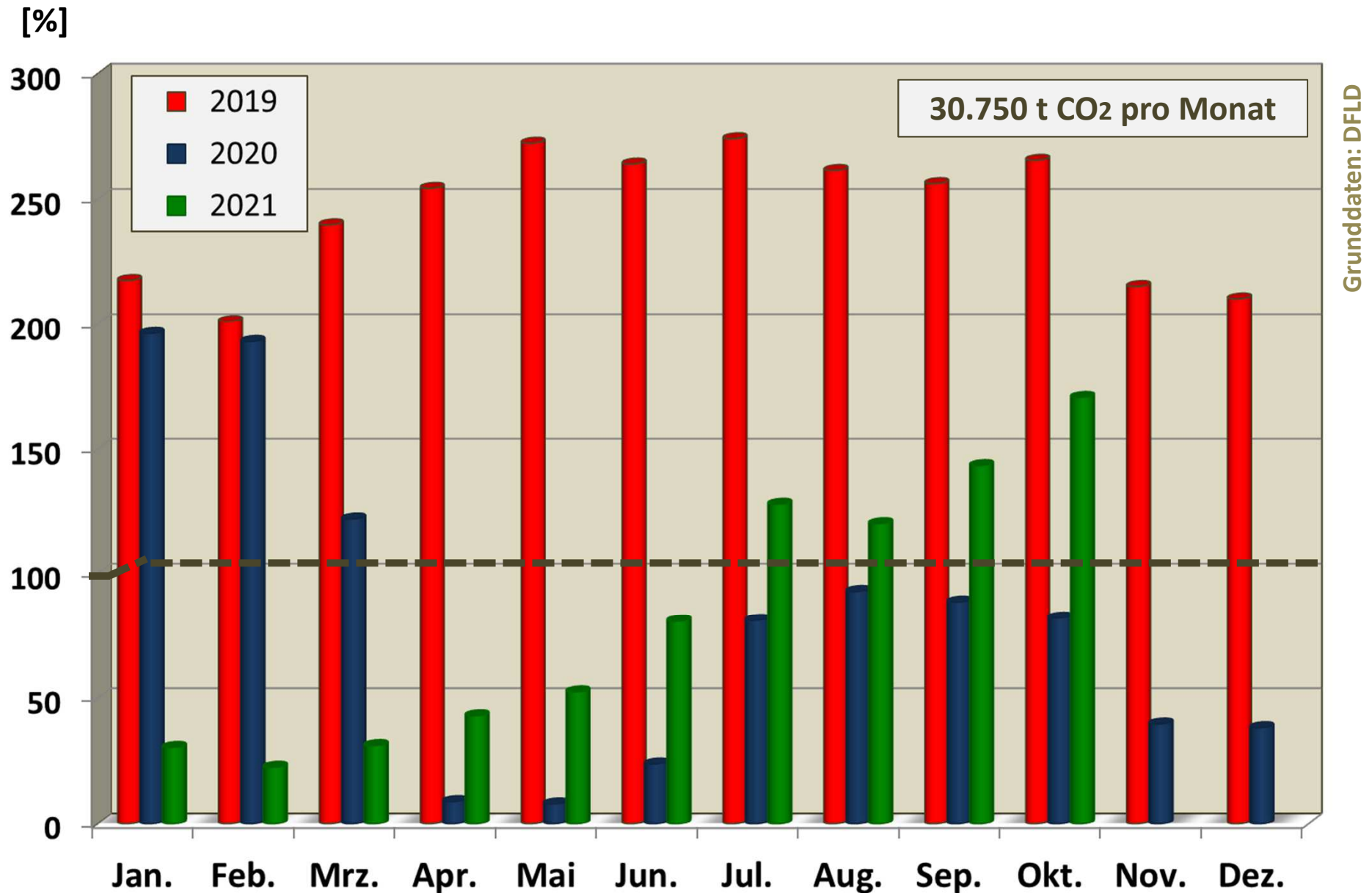
# Nichtbeachtung des Hamburger Klimaplanes



Quellen: FHH (2019) & Statistikamt Nord (2003 - 2018)



# (Nicht-) Einhaltung des sektoralen Klimabudgets



# „Gerechte“ Belastungsverteilung ?



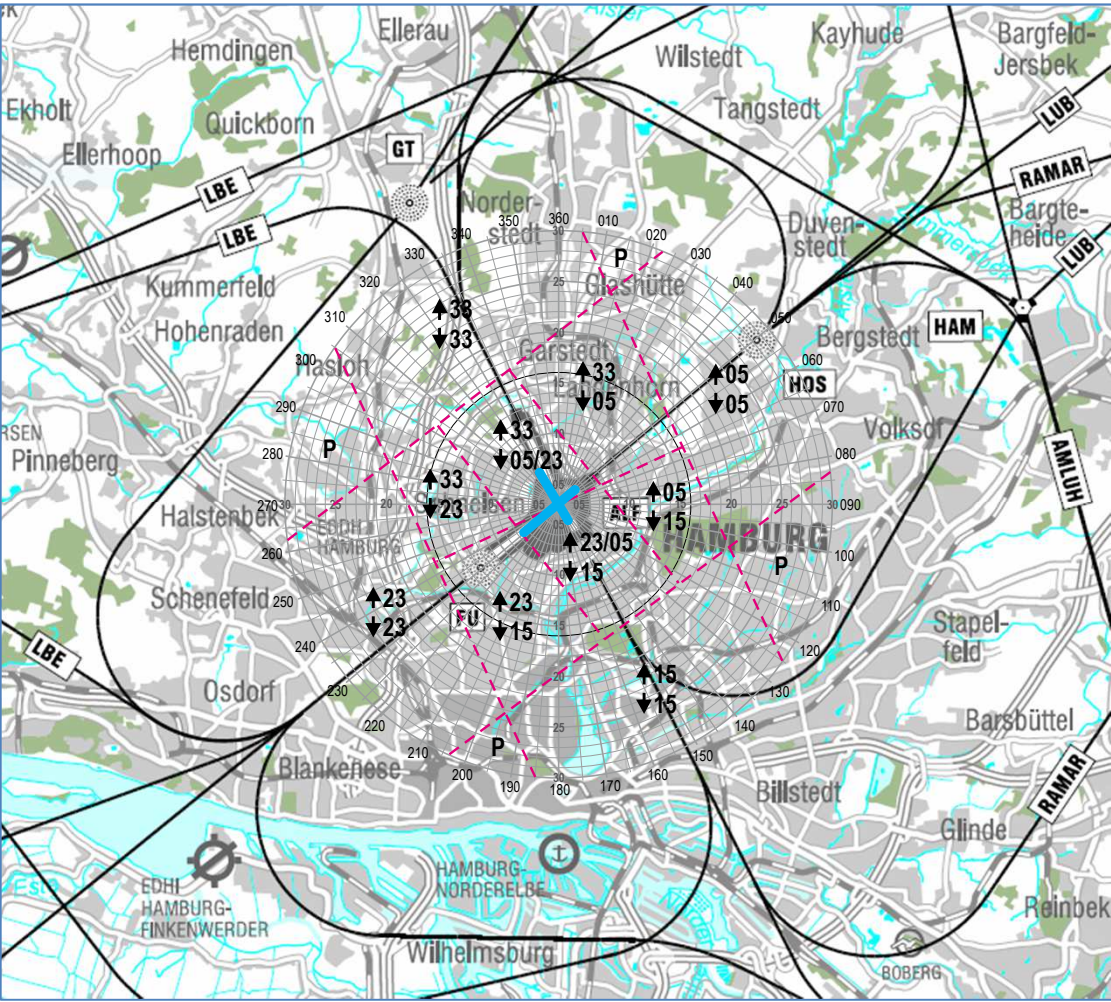
## Lärmindex, Verursacher- und Vorteilsprinzip

**Nordwesten:**  
**S33: 58 %**  
**L15: 28 %**

**43 %**

**27 %**

**Südwesten:**  
**S23: 30 %**  
**L05: 24 %**



**Nordosten:**  
**S05: 11 %**  
**L23: 45 %**

**28 %**

**2 %**

**Südosten:**  
**S15: 1 %**  
**L33: 3 %**

> 90 % der Flugziele liegen im Süden von Hamburg !

# Ende der Flughafen-Privilegien !



**Direkte Vertretung der vom Fluglärm und Flugdeck betroffenen Bürger:innen in den Gremien / Organen der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement (HGV), Hamburg Marketing GmbH (HMG) und Flughafen Hamburg GmbH (FHG)**

**Beantwortung von Senatsanfragen durch die FLSB, nicht durch die FHG**

**Beenden der Medienpartnerschaft mit NDR und Hamburger Abendblatt**



# No more Greenwashing, please ...

---



- **CO<sub>2</sub>-Neutralität im Luftverkehr ungleich Klimaneutralität** (RFI-Faktor 2,71)
- **Ablasshandel** (CORSA: < 5 Euro/Tonne CO<sub>2</sub>; EU-ETS: 85 % der Klima-Verschmutzungszertifikate werden an die Airlines verschenkt)
- **Scheinlösungen** („nachhaltige“ Kraftstoffe (SAF, H<sub>2</sub>, PtL): bis 2025 nur 2 % Beimischung; bis 2030 nur 6 %)
- Flugzeug-Effizienzsteigerung nur 1,5 % pro Jahr, angestrebtes **Luftverkehrswachstum** jedoch 4 - 5 % pro Jahr
- 1 % der **Vielflieger:innen** verursachen 50 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen
- **H<sub>2</sub>-Flugzeuggeneration** frühestens 2035 am Markt, d.h. Marktdurchdringung frühestens 2050
- **Elektrisches Fliegen** frühestens 2050 marktreif

