

# Fluglärm im Kreis Stormarn



*vermeiden !*

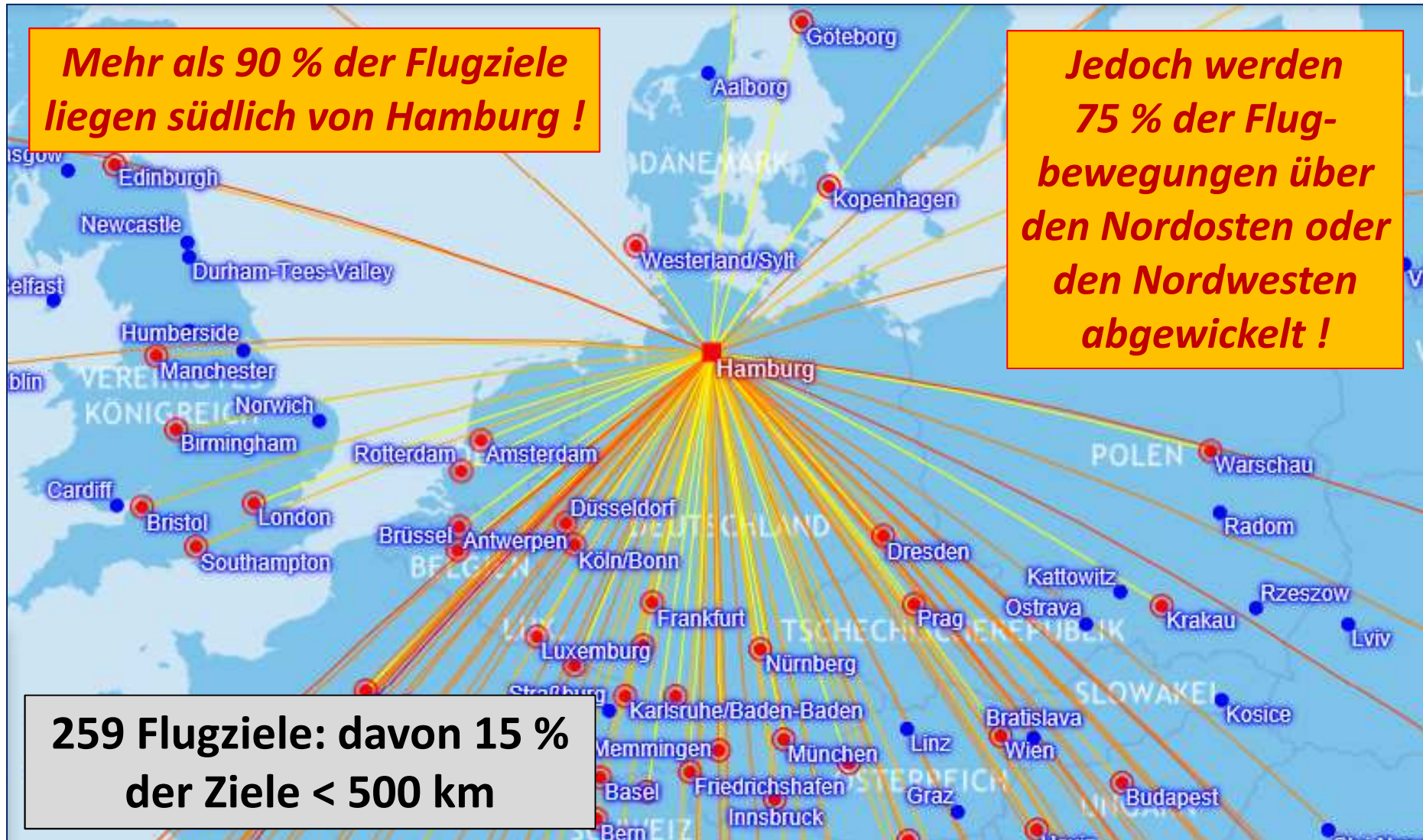
*vermindern !*

*begrenzen !*

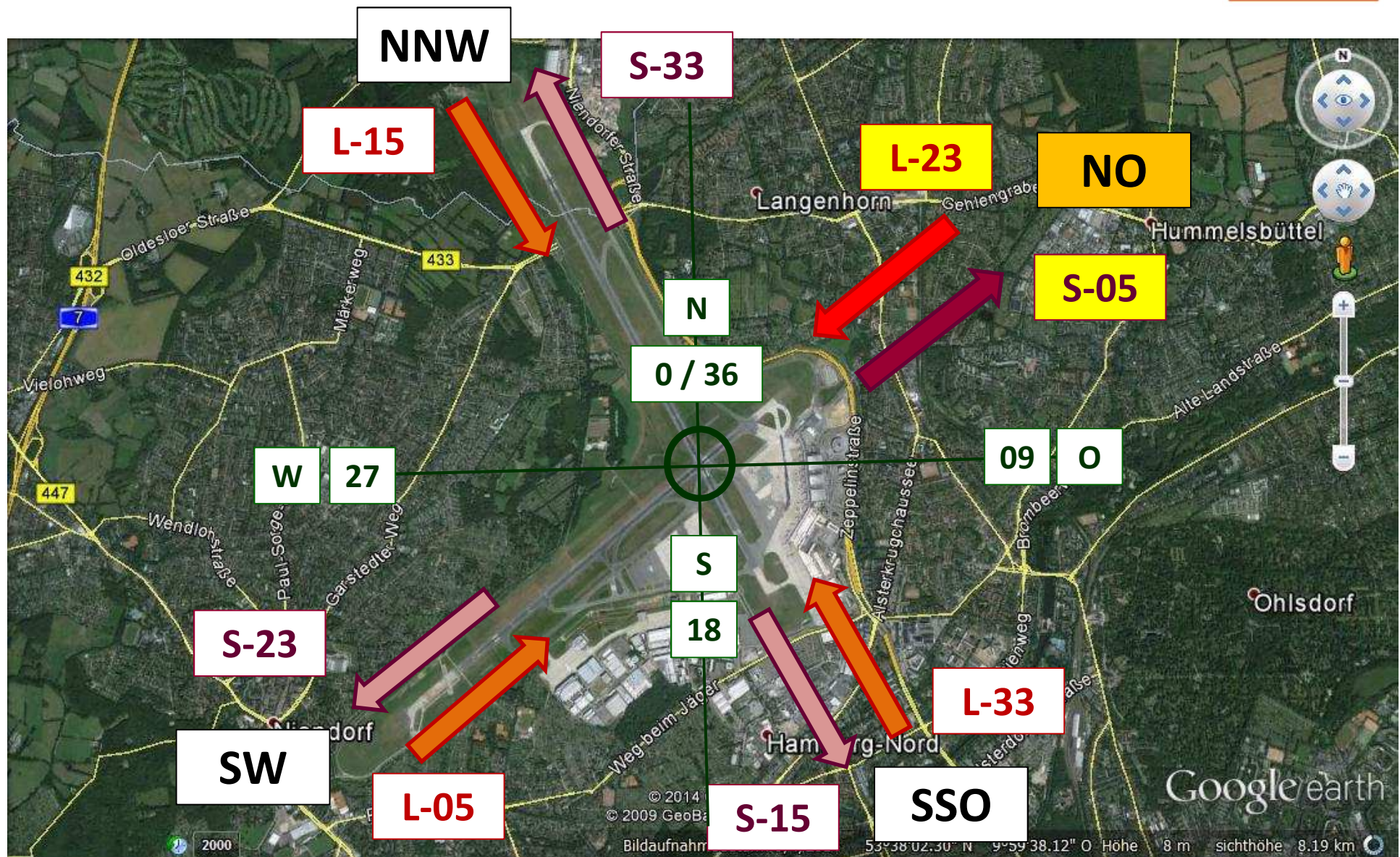
*ausgleichen !*



# Fliegen von und nach Hamburg



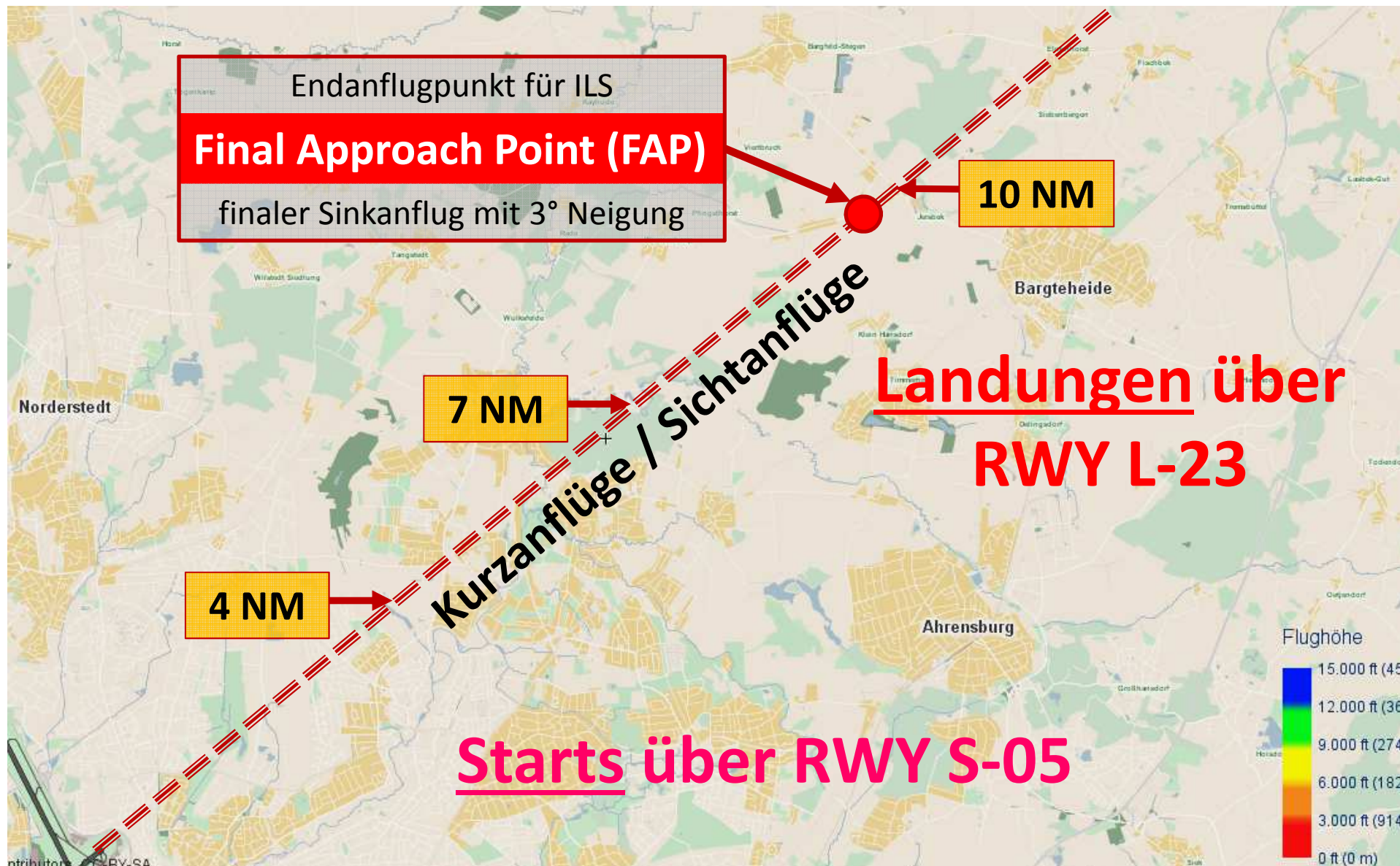
# Start- (S) und Landebahnen (L) - RWY



# Centerline & Final Approach Point



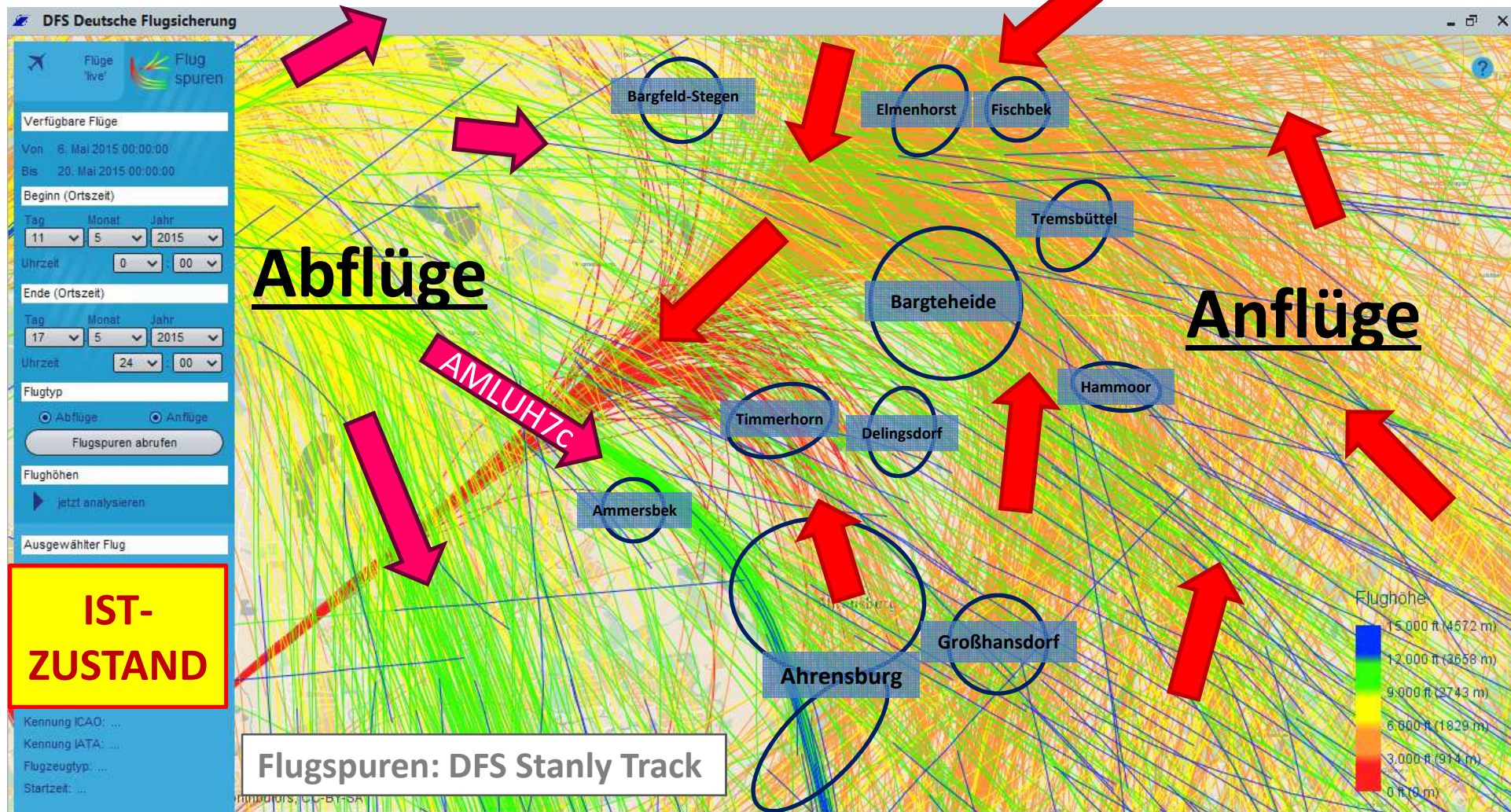
Topographie: DFS Stanly Track



# Flugspuren (Kreis Stormarn)



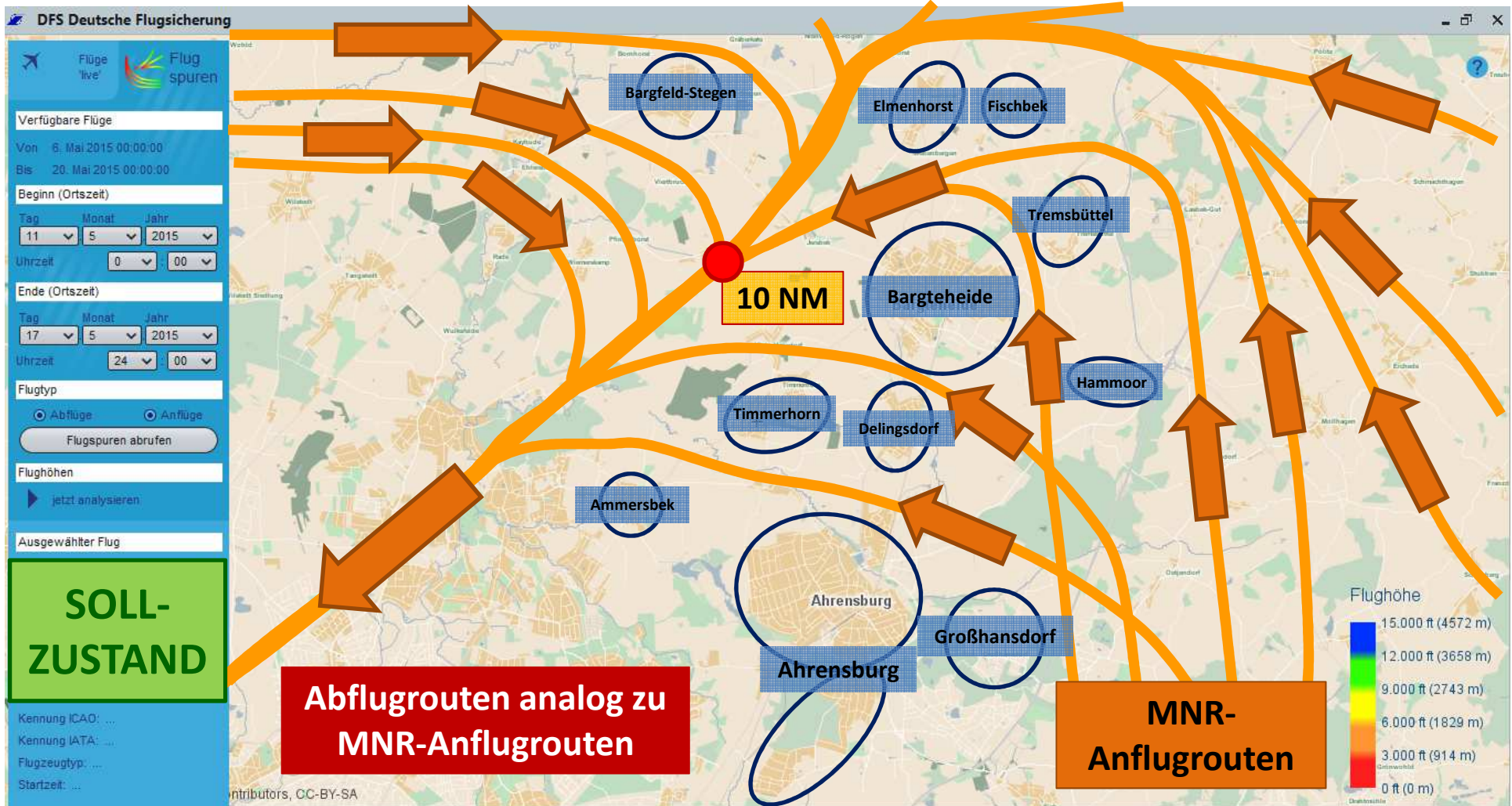
**Bestehender Missstand: Auf dicht besiedelte Ortschaften wird bei den An- und Abflügen keine Rücksicht genommen !**



# Satellitengestütztes Anflugsystem (GBAS)

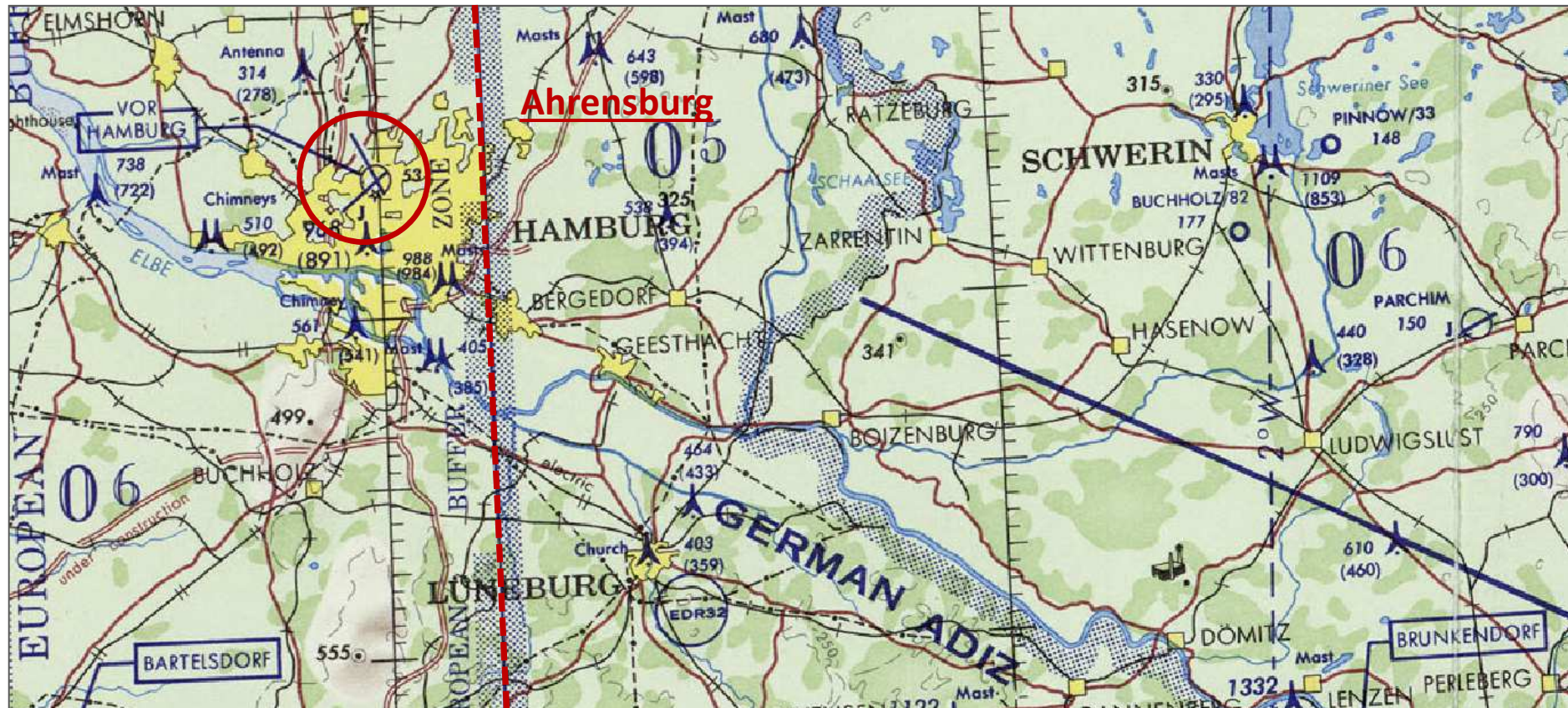


**Ziel: Reduzierung der Anzahl an Fluglärmbeeinträchtigten ohne wesentliche neue Beeinträchtigungen zu schaffen !**



# Luftraumüberwachungszone (ADIZ)

Die Air Defense Identification Zone (ADIZ) erstreckte sich bis 1989 entlang der deutsch-deutschen Grenze. Sie galt gleichermaßen für Instrumenten- und Sichtflüge.



Die ADIZ wurde von der NATO eingerichtet, um bei absichtlichen oder versehentlichen Annäherungen an die deutsch-deutsche Grenze rechtzeitig eingreifen zu können. **Abgesehen von speziellen Korridoren, durfte die Zone nur mit vorher abgegebenem Flugplan und unter Luftverkehrskontrolle befliegen werden. Abweichungen vom Flugplan waren unzulässig.**

# Fluglärmenschutzallianz (FLSA)

## Präambel:

Die „Allianz für den Fluglärmenschutz“ soll dazu beitragen, den Flugverkehr im Einklang mit den Interessen der Fluglärm-betroffenen und den Nutzern zu einem **stadtverträglichen Flughafen** auszugestalten und **Fortschritte im Bereich des aktiven und passiven Fluglärm-schutzes** zu erzielen. Sie stellt auch eine **Dialogplattform** für eine konstruktive Verständigung zwischen den Fluglärm-betroffenen, den Nutzern und den Entscheidungsträgern dar und bietet dazu ein **Forum** für den **Austausch zu Problemen** und über **Verbesserungsvorschläge**.

## Aufgabe und Ziel:

<u>Betroffene</u>	<u>Verursacher</u>
Ziel der „Allianz für den Fluglärm-schutz“ ist es, einen <b>Beitrag zur nachhaltigen Fluglärm-reduzierung</b> und zur Verbesserung des aktiven und passiven Fluglärm-schutzes zu leisten.	Ziel der „Allianz für den Fluglärm-schutz“ ist es, - <b>unter Berücksichtigung der Entwicklungsziele des Flughafens</b> , der bestehenden Betriebsgenehmigung und im Rahmen der <b>rechtlichen Möglichkeiten</b> - einen gemeinsamen Beitrag zur nachhaltigen Verbesserung des aktiven und passiven Fluglärm-schutzes zu leisten. Möglichkeiten der Reduzierung des Fluglärms sollen fortlaufend geprüft werden.



# Langjährige prozentuale Bahnverteilung

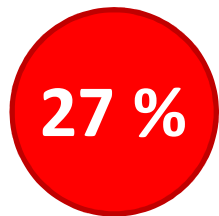
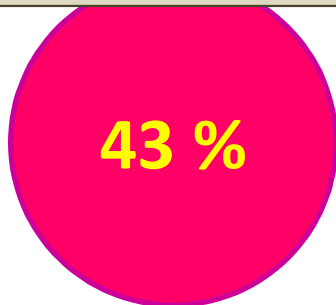


Daten: BUE Hamburg

## Nordwesten:

**S33: 58 %**

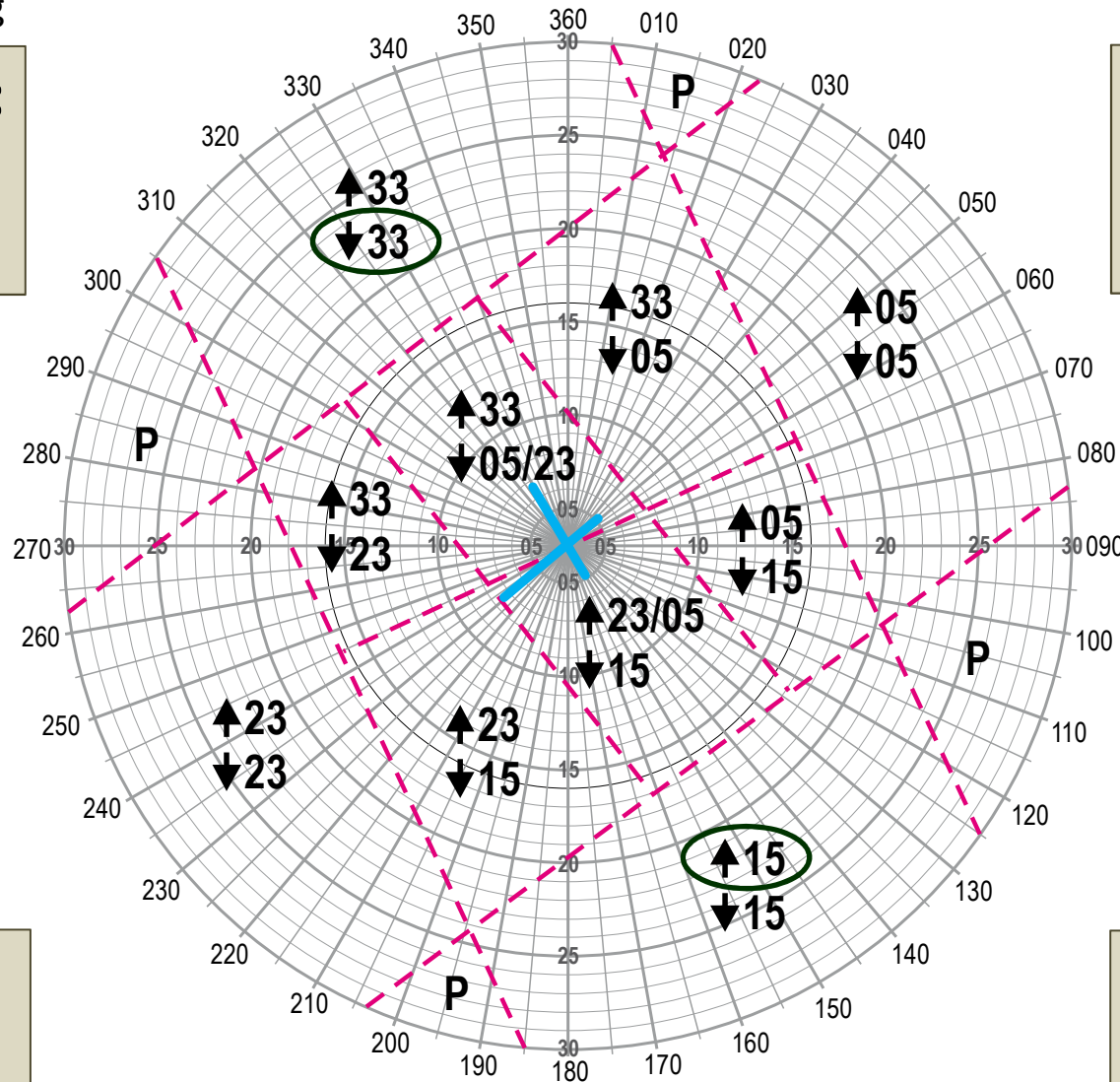
**L15: 28 %**



## Südwesten:

**S23: 30 %**

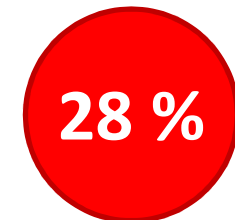
**L05: 24 %**



## Nordosten:

**S05: 11 %**

**L23: 45 %**



## Südosten:

**S15: 1 %**

**L33: 3 %**

> 90 % der Flugziele liegen im Süden von Hamburg !

# Bürgerverträglicher Flughafenbetrieb

---

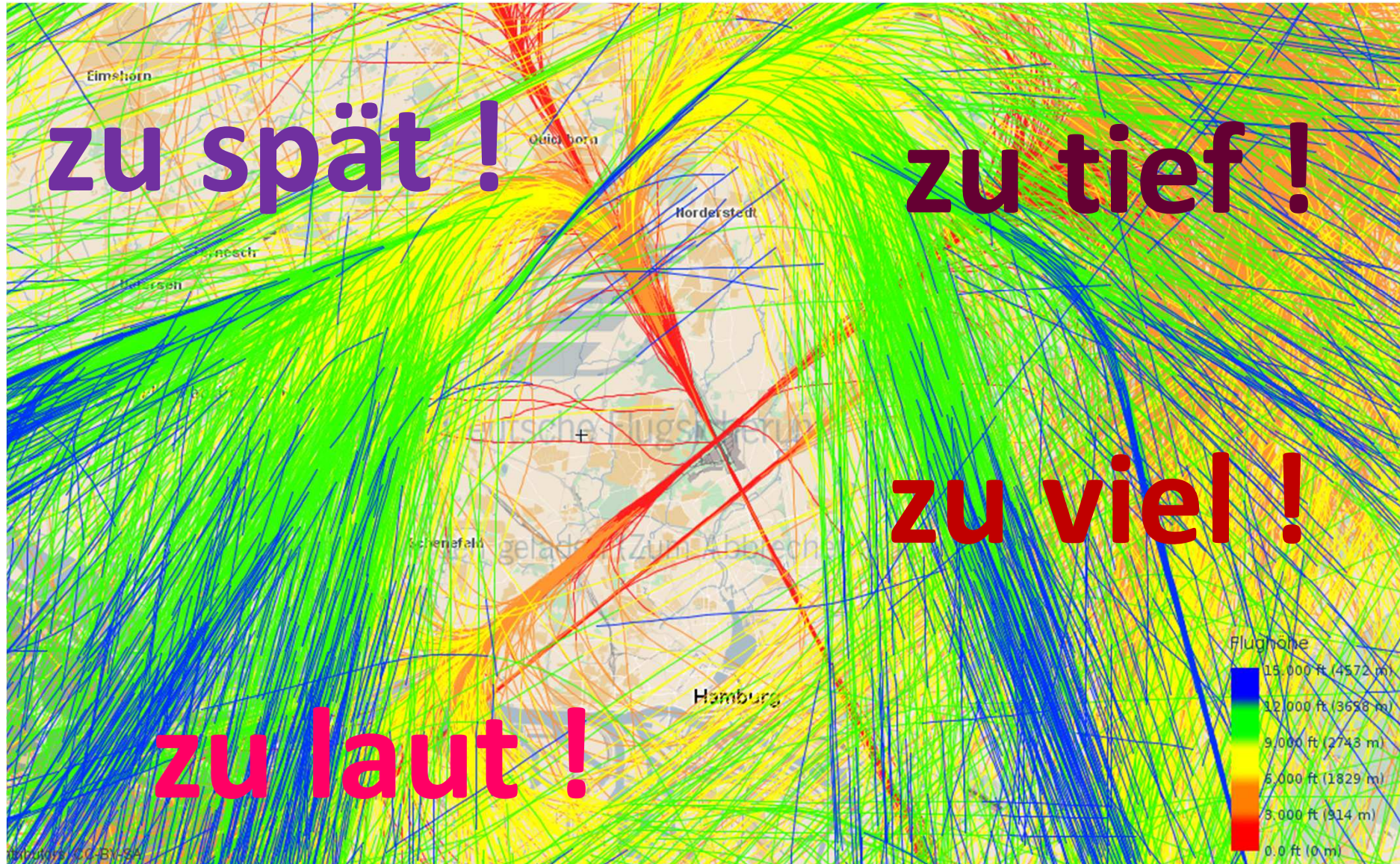


- Wer als Eigentümer und Betreiber die **Vorteile eines innerstädtischen Flughafens** inmitten einer **dicht besiedelten Metropolregion** nutzen will, muss die **Nachteile** (umfassende Betriebseinschränkungen zum Schutz der Bevölkerung) **vollumfänglich akzeptieren**, d.h. besondere Rücksicht auf die vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger nehmen !
- Die **Interessen** des **Haupteigentümers** sowie der **Genehmigungs- und Kontrollbehörde** der Flughafen Hamburg GmbH - **die** der **FHH** - müssen zukünftig von getrennten staatlichen Stellen wahrgenommen werden, statt wie bisher, ausschließlich durch die Hamburger Wirtschaftsbehörde (BWVI). Nur auf diese Weise lässt sich die **Besorgnis von Interessenskonflikten** und **mangelhafter Konfliktbewältigung** sowie **Abwägungsfehlern zu Lasten der Bevölkerung** effektiv vermeiden.

# Anhang



Flugspuren: DFS Stanly Track



# Zuständigkeiten

---



**Recht auf eine gute Verwaltung** (Grundrecht gemäß Artikel 41 der EU-Charta; Teil II zum Vertrag über eine Verfassung für Europa)

- **M. Sarach** ([michael.sarach@ahrensburg.de](mailto:michael.sarach@ahrensburg.de)) - Stormarner Vertreter in der Fluglärmschutzkommission (FLSK)
- **H. Harmuth** ([h.harmuth@kreis-stormarn.de](mailto:h.harmuth@kreis-stormarn.de)) - Mitglied in der „Allianz für Fluglärmschutz“
- **A. Brückner** ([alexander.brueckner@melur.landsh.de](mailto:alexander.brueckner@melur.landsh.de)) - Referent (Luftverkehr) im MELUR Schleswig-Holstein
- **G. Pieroh-Joussen** ([gudrun.pieroh-joussen@bue.hamburg.de](mailto:gudrun.pieroh-joussen@bue.hamburg.de)) - Fluglärmschutzbeauftragte (BUE Hamburg)
- **H. Rösler** ([harald.roesler@hamburg-nord.hamburg.de](mailto:harald.roesler@hamburg-nord.hamburg.de)) - Vorsitzender Fluglärmschutzkommission (FLSK)
- **A. Wächter** ([Andrea.Waechter@dfs.de](mailto:Andrea.Waechter@dfs.de)) - DFS GmbH, Tower Hamburg
- **C. Schierhorn** ([Christine.schierhorn@dfs.de](mailto:Christine.schierhorn@dfs.de)) - DFS GmbH, Anflugkontrolle Bremen
- **A. Schmidt** ([aschmidt@ham.airport.de](mailto:aschmidt@ham.airport.de)) - Umweltbeauftragter der Flughafen Hamburg GmbH

# Kreis Stormarn: Einwohnerzahl & -dichte



# Fluglärmpegel (Kreis Stormarn)



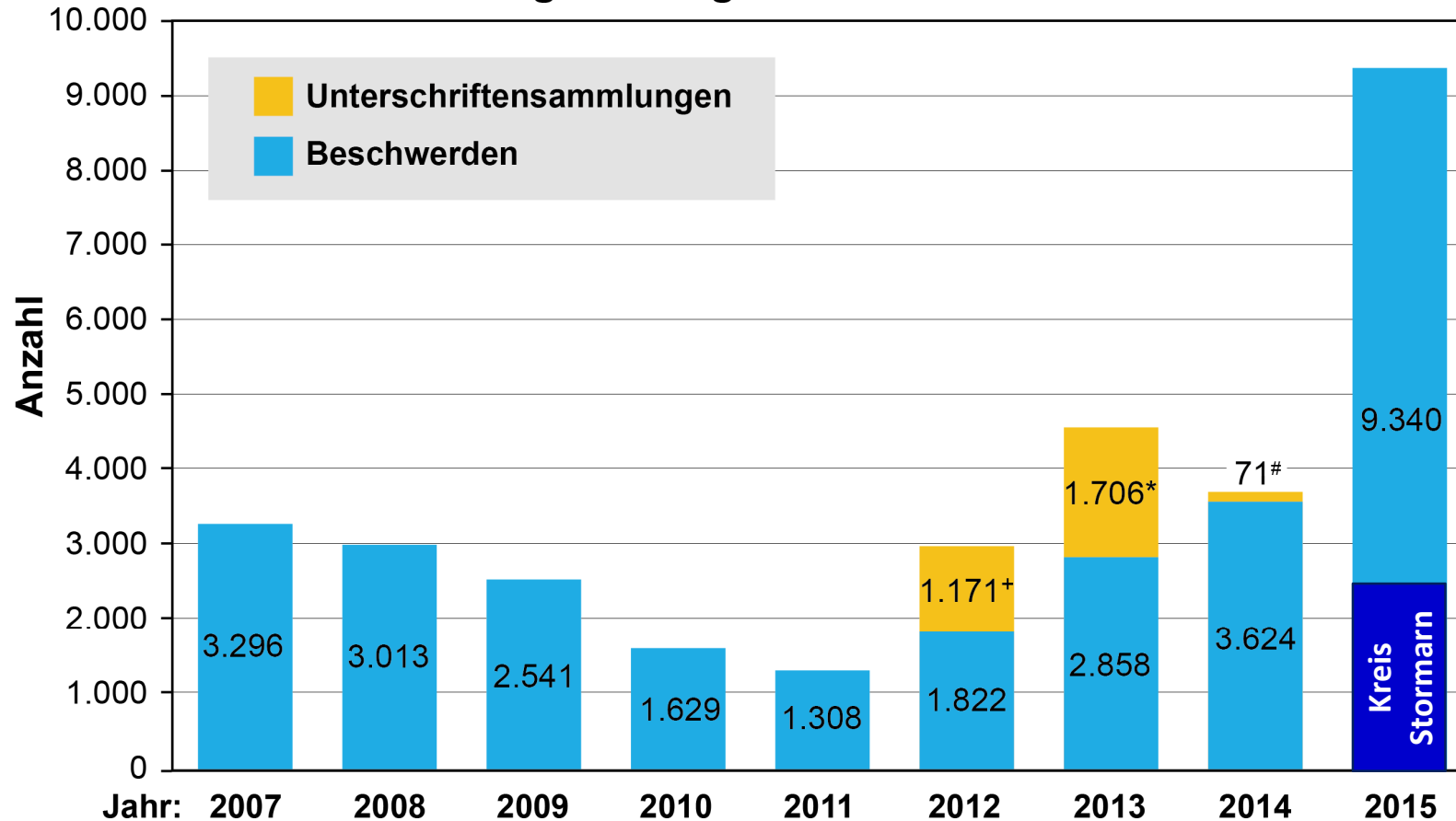
Daten: Mobile Messstationen der Flughafen Hamburg GmbH

Station	Zeitraum	< 59 dB(A)	< 64 dB(A)	< 69 dB(A)	< 74 dB(A)	< 79 dB(A)	< 84 dB(A)
Ahrensburg (Rathaus)	12/14 - 03/15		36,8 %	<b>46,7 %</b>	13,7 %	2,3 %	0,5 %
Ahrensburg (Hamburger Str.)	01/15 - 02/15	19,4 %	<b>48,1 %</b>	27,1 %	4,7 %	0,8 %	
Bargteheide (Am Krögen)	03/15 - 07/15	10,3 %	<b>44,3 %</b>	35,2 %	9,9 %	0,2 %	
Elmenhorst (Erlenweg)	07/15 - 08/15	13,8 %	<b>38,6 %</b>	34,5 %	12,8 %	0,3 %	
Elmenhorst (Schulstr.)	03/15 - 06/15	15,4 %	<b>45,3 %</b>	35,4 %	3,7 %	0,1 %	
Jersbek (Langereihe)	05/15 - 06/15	3,8 %	23,5 %	<b>48,9 %</b>	23,6 %	0,1 %	
Jersbek (Timmerhorn)	06/15 - 08/15	10,5 %	35,2 %	<b>44,1 %</b>	9,9 %	0,3 %	

# Fluglärmbeschwerden



Entwicklung der Fluglärmbeschwerden 2007 - 2015



<sup>+</sup> Unterschriftensammlung Walddörfer gegen Sichtanflüge

<sup>\*</sup> 1650 Unterschriften für strengere Nachtflugbeschränkungen und Bewegungskontingent Alsterdorf, 56 Unterschriften gegen Kleinflieger über der Innenstadt

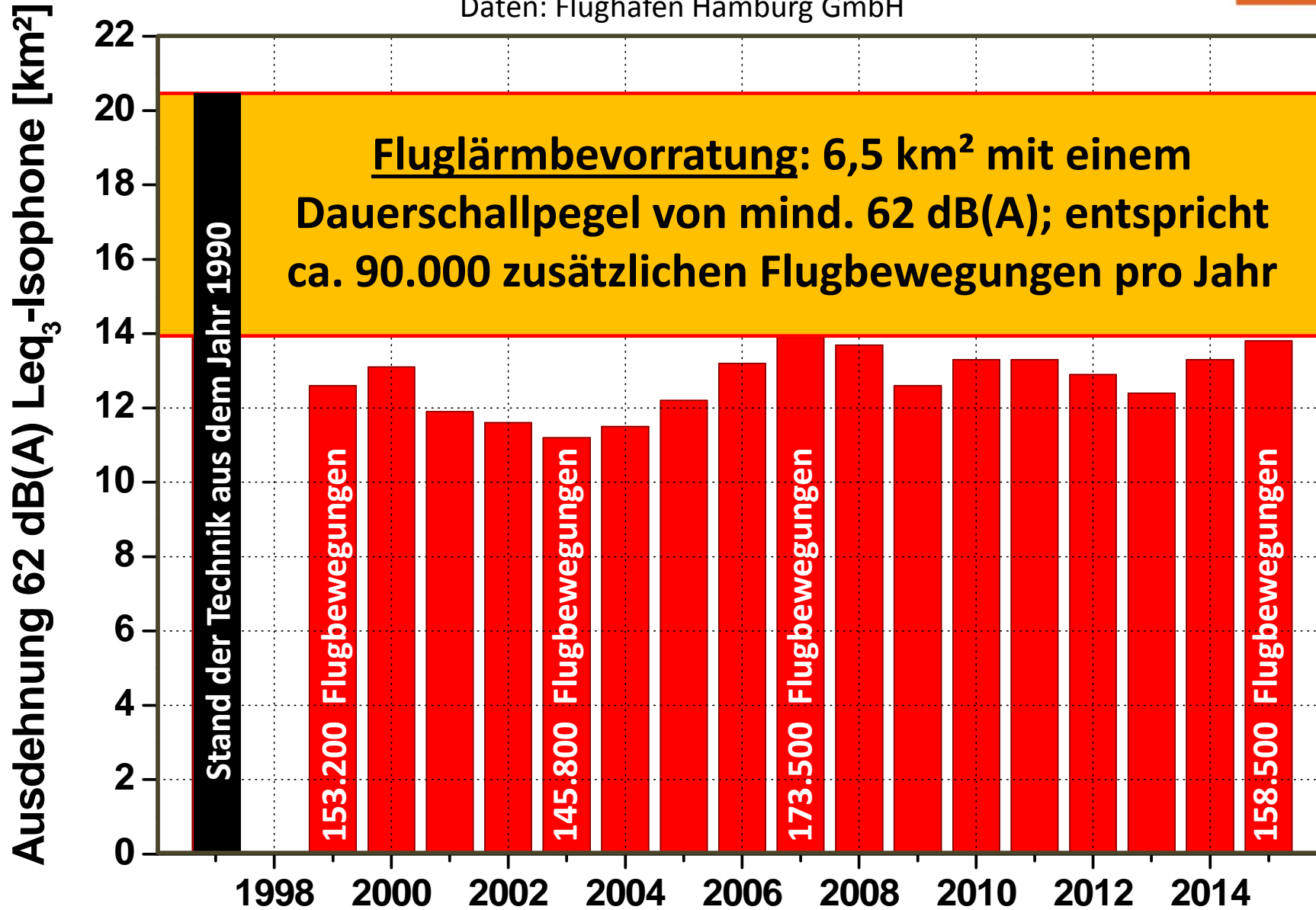
<sup>#</sup> Unterschriftensammlung Langenhorn-Siemershöhe gegen Fluglärm

Daten: BUE HH

# Fluglärmkontingent



Daten: Flughafen Hamburg GmbH



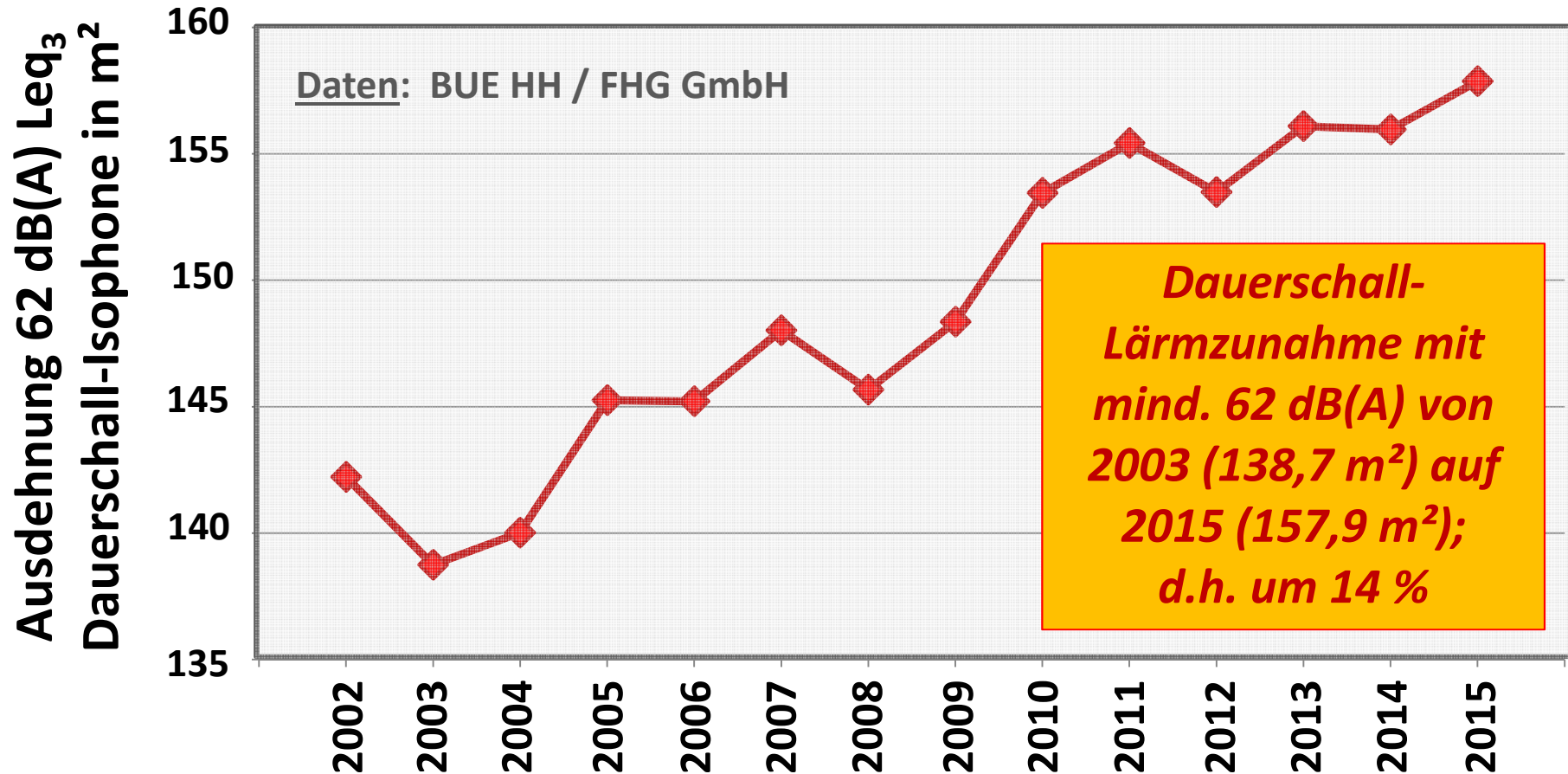
Daten: BUE HH / FHG GmbH



# Fluglärm ausbreitung



Je Flugbewegung steigt die dauerhaft belärmte Fläche drastisch an !

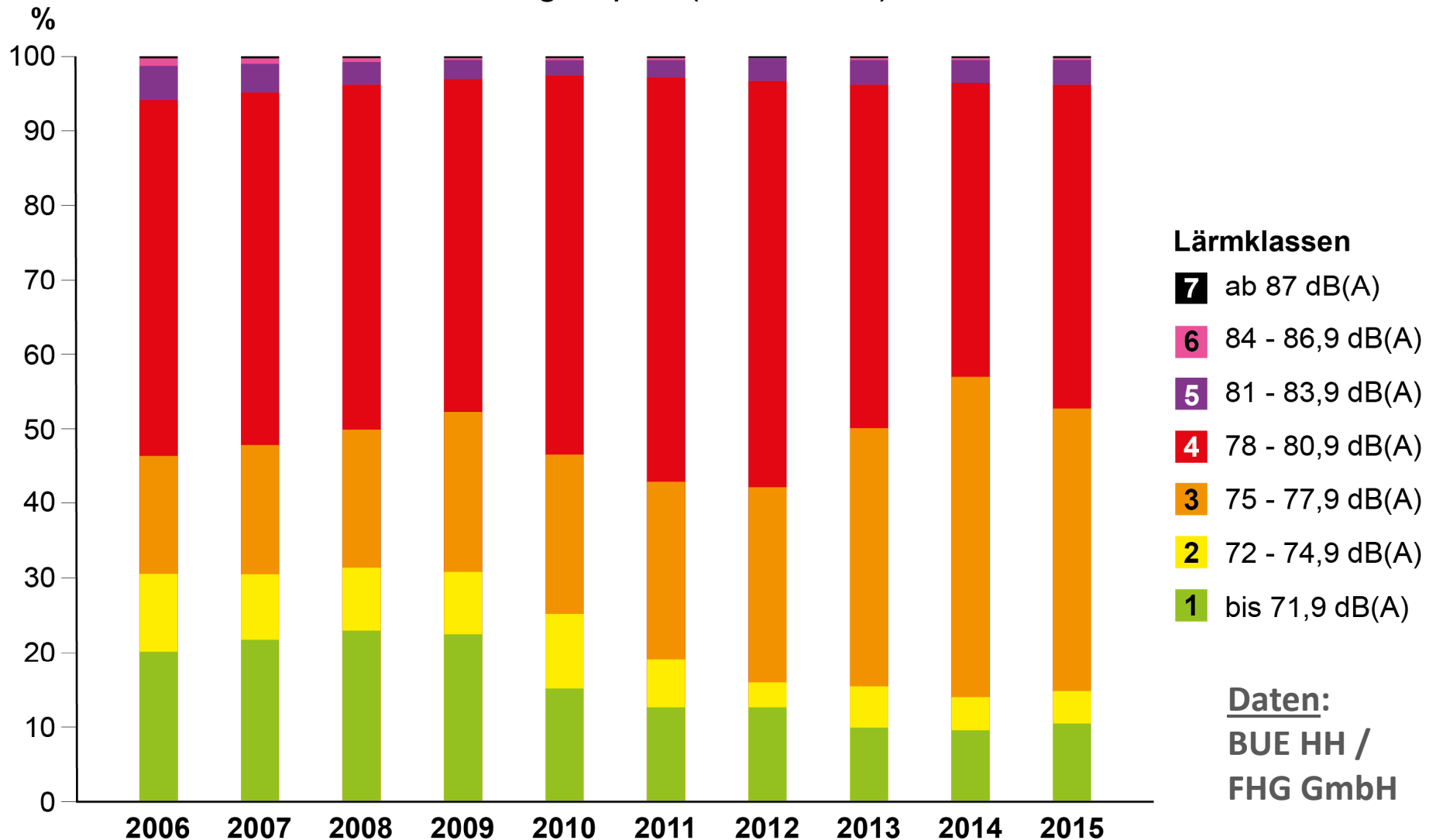


**Berechnung:** Ausdehnung Fluglärmteppich in Quadratkilometer gemäß Fluglärmkontingent, dividiert durch die Anzahl (gerichteter) Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate

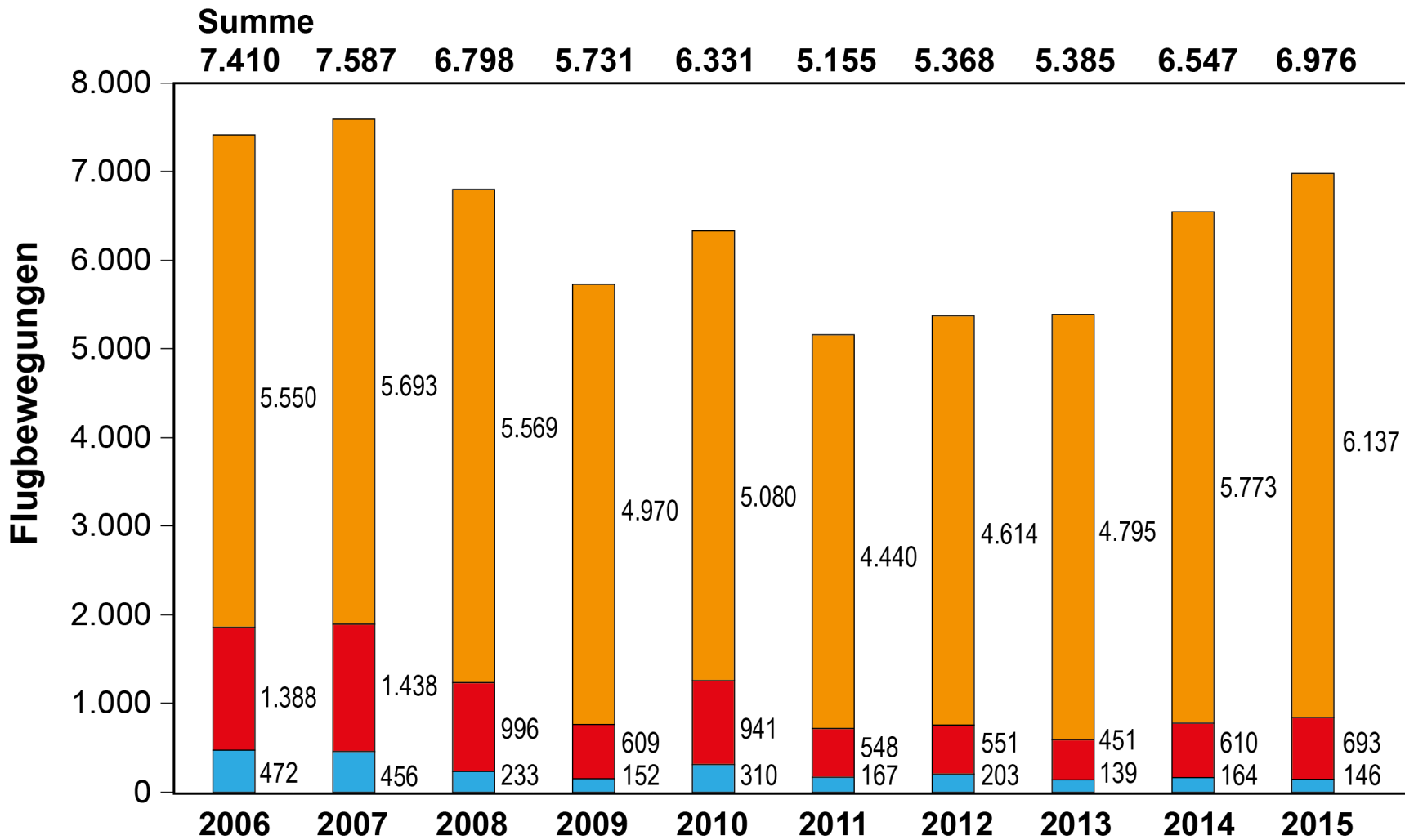
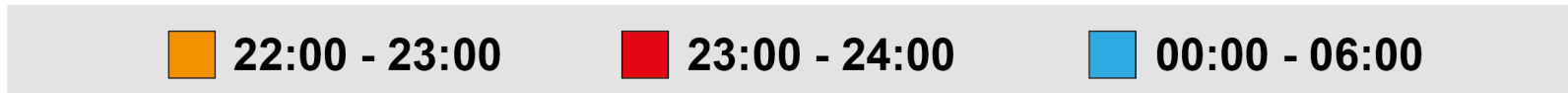
# Flugzeug-Lärmklassenentwicklung



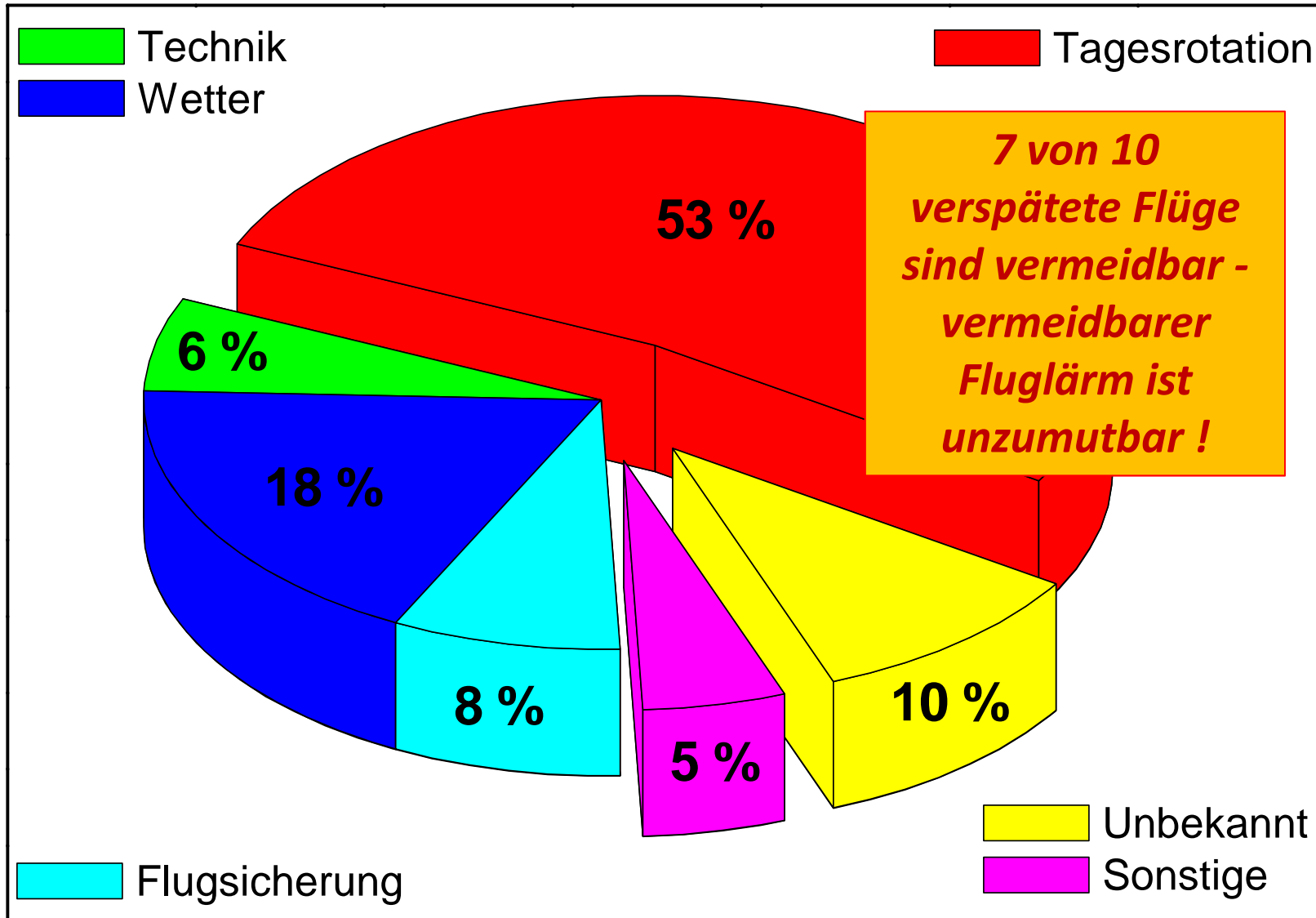
## Flugbewegungen nach Lärmklassen > 2 t MTOM am Hamburg Airport (2006-2015)



# Anzahl Nachtflüge



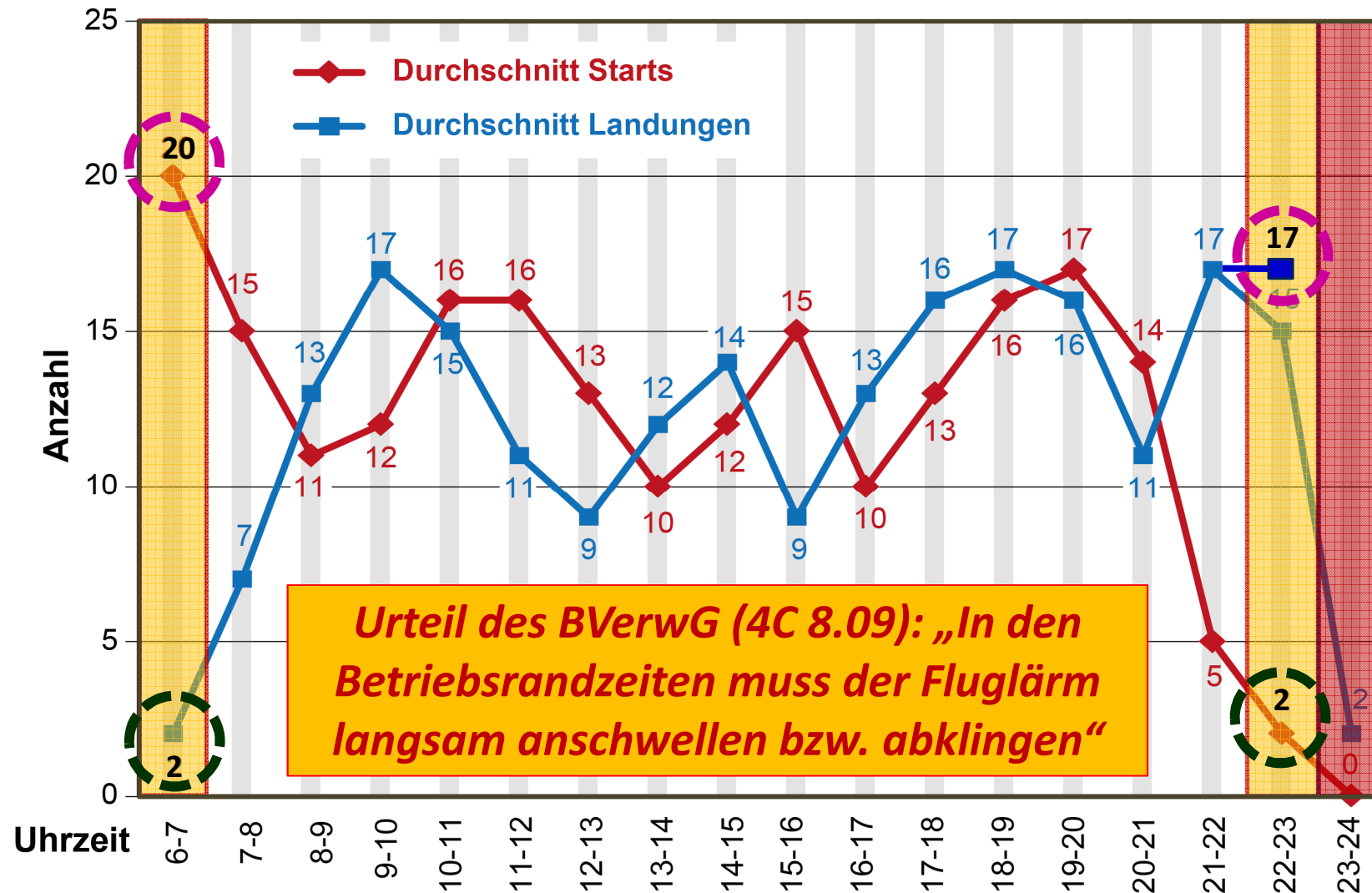
# Verspätungsgründe



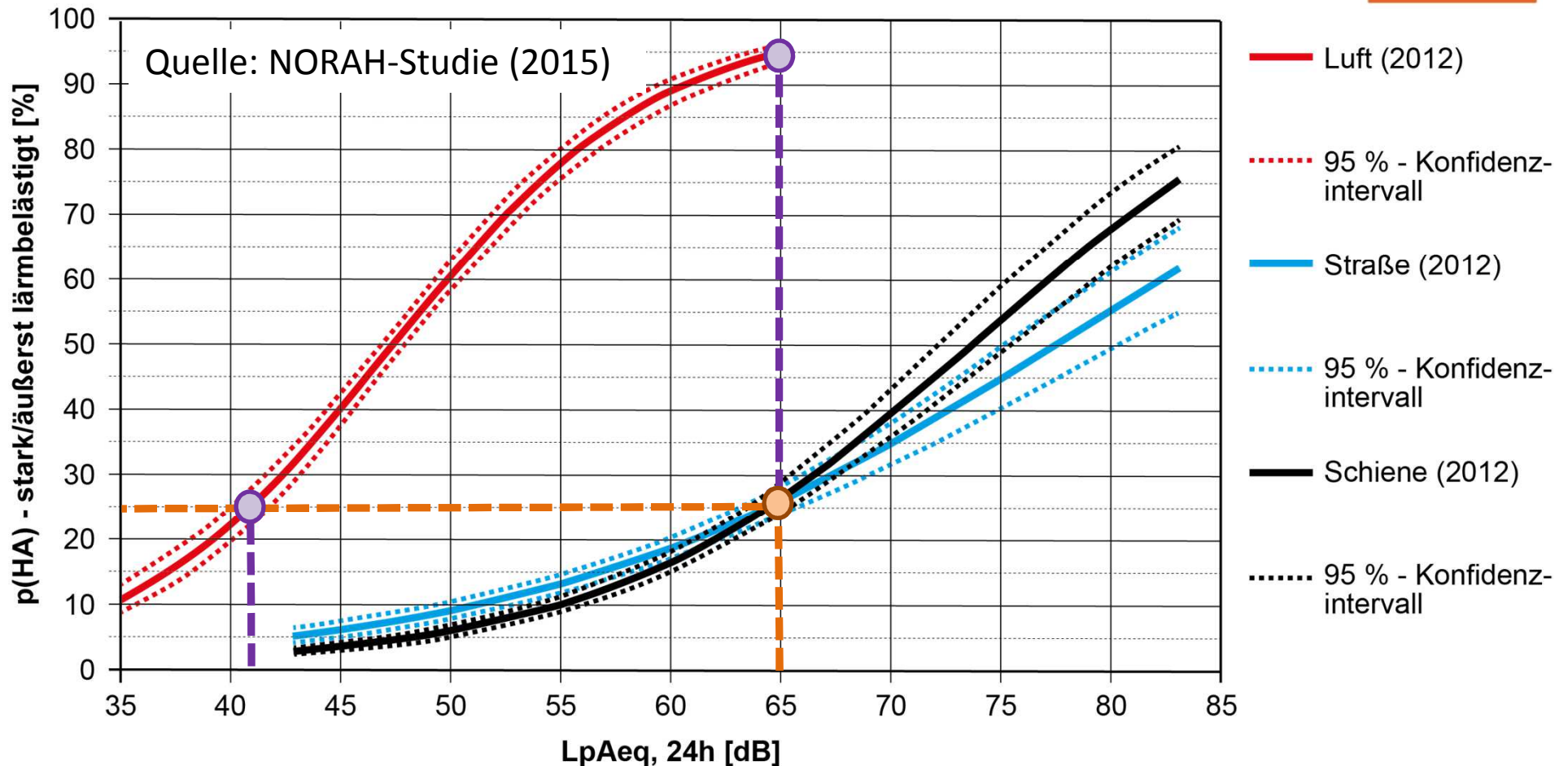
Daten: BUE HH

# Hauptbelastungszeiten

Durchschnittliche Zahl an Flügen pro Betriebsstunde, basierend auf Gesamtjahr 2015

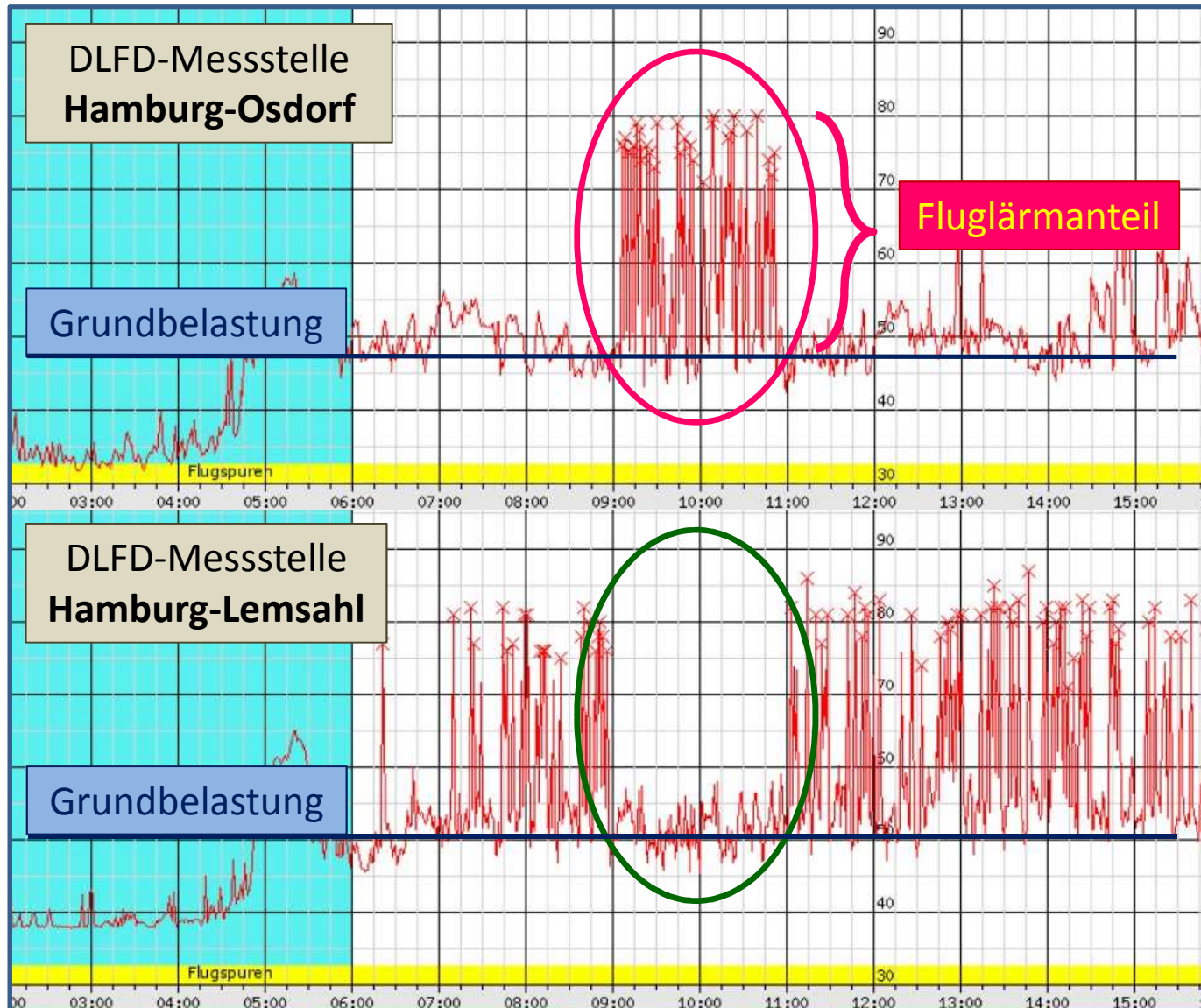


# Lärmbelastungsvergleich



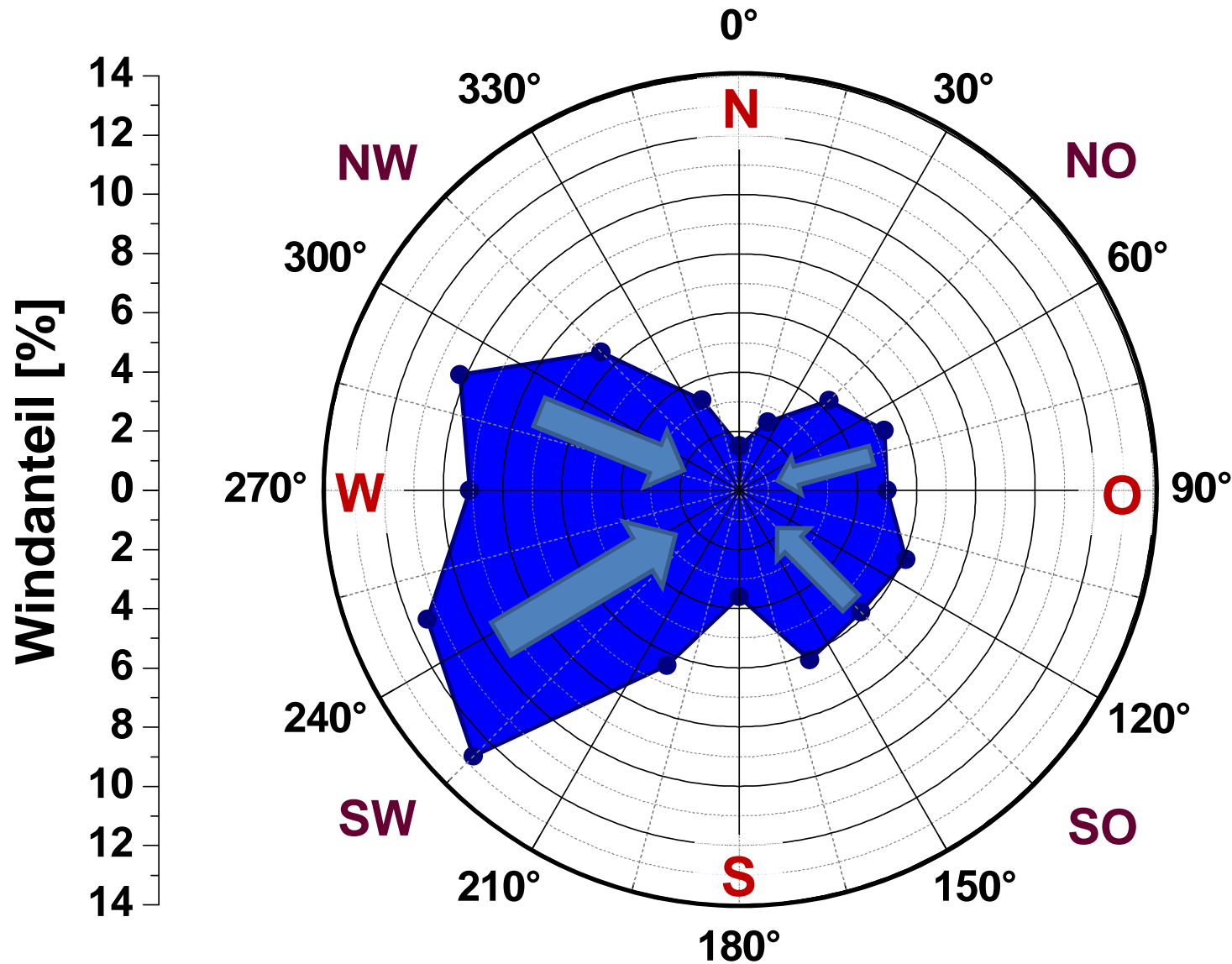
**Im Vergleich zu Straßen und Schienenlärm wird Fluglärm als wesentlich störender wahrgenommen ! – Bei 65 dB(A) Dauerschallpegel erachten „nur“ 25 % Straßen- und Schienenlärm als stark bzw. äußerst belästigend, jedoch 95 % den Fluglärm. Um ein vergleichbares Belastungsniveau abzubilden, reichen beim Fluglärm bereits 42,5 dB(A) aus !**

# Flugverkehrsbedingter Lärmanstieg



Die **Lärmzunahme** (delta dB(A)) durch die Flugbewegungen beträgt an beiden Standorten ca. **30 dB(A)**. Dies entspricht einer **Verachtfachung der Lautstärke** sowie einer **Verdreißigfachung der Schalleistung**. Laut Bundesimmissionschutzverordnung (**BImSchV**) ist eine **Lärmzunahme** dann **wesentlich**, wenn der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens **3 dB(A)** zunimmt.

# Woher der Wind weht ...





# Genehmigungslage & Ausbauprogramme

---



- **Genehmigungsurkunde** für den Flughafenbetrieb **(1956)**
- Weitgehende **Sperrung** der „**Alsterdorfbahn**“ für Starts und Landungen **(1961)**
- **Betriebsgenehmigung** für die Flughafen Hamburg GmbH **(1967)**
- Festsetzung der **Nachtflugbeschränkungen** sowie eines Teils der **Bahnbenutzungsregeln** **(1971)**
- **Planfeststellungsbeschluss** für die Erweiterung des Vorfeldes 2 und den Bau des Vorfeldes 3 sowie weiterer Infrastrukturmaßnahmen **(1998)**
- Erneuerung / Erweiterung / Neubau des **Terminals 1 & 2** **(2005)**, der **AirportPlaza** **(2008)**, des **S-Bahn-Anschlusses** **(2008)**, des **Luftfrachtzentrums** **(2015)**, des **Hauptvorfeldes** **(2016)** - **alles ohne Umweltverträglichkeitsprüfung !**

# Genehmigungsurkunde (1956)



## FREIE UND HANSESTADT HAMBURG BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR

AMT FÜR VERKEHR - Luftamt -

1. Juli 1956

FERNSPRECHER, 24 10 17 } App. 639  
BEHÖRDENNETZ, 26 }

### Genehmigungsurkunde für den Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel

1. Die Behörde für Wirtschaft und Verkehr - Amt für Verkehr - erteilt hiermit der Hamburger Flughafen-Verwaltung (Hamburger Luftschiffhallen-Gesellschaft GmbH im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr nach Ziffer 17 über die Abgrenzung der Verwaltungsbefugnisse zwischen Bund und Ländern auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.8.1936 (RGBl. I S. 633) und des Gesetzes zur Änderung und Ergänzung des Luftverkehrsgesetzes vom 27.9.1938 (RGBl. I S. 1246) sowie des 4. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 26.1.1945 (RGBl. I S. 69) und § 30 der Verordnung über Luftverkehr in der Fassung vom 21.8.1936 RGBl. I S. 659) und der Änderungsverordnungen vom 31.3., 12.7. und 15.12.1937 (RGBl. I S. 432, 815, 1387), vom 30.9.1938 (RGBl. I S. 1327), vom 21.8.1951 (BGBl. I S. 749) und vom 5.11.1954 (BGBl. S. 302) die Genehmigung zum Betrieb des Flughafens Fuhlsbüttel.
2. Die Genehmigung wird für alle Luftfahrzeuge des gewerblichen und nicht-gewerblichen Luftverkehrs, soweit es die Ausmaße und die Belastung der Start- und Landebahnen gestatten, erteilt.
3. Gemäß § 31 (1) LVO ist eine Flughafen-Benutzungsordnung entsprechend den Vorschriften über die Anlage und den Betrieb von Flughäfen (Anlage A, §§ 10, 11 zur LVO, §§ 26 - 34) der Genehmigungsbehörde vorzulegen und der Nachweis der Haftpflichtdeckung von mindestens 1 Million DM für Personen- und 500.000,- für Sachschäden (§ 31 (2)), zu erbringen. Die weiteren Paragraphen 1 - 6 über die Anlage und den Betrieb von Flughäfen finden entsprechende Anwendungen und werden ergänzt durch die Richtlinien des Anhanges 14 des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt.

AMT FÜR VERKEHR - Luftamt -

FERNSPRECHER, 24 10 17 } App. 639  
BEHÖRDENNETZ, 26 }

II. Blatt

zur

### Genehmigungsurkunde für den Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel

vom 7.12.1944 und das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23.3.1953 (BGBl. I S. 70).

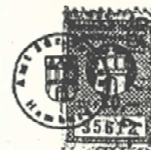
4. Die Pflichten des Flughafenunternehmers ergeben sich aus den §§ 32, 33 d. LVO.
5. Die Aufsicht über den Flughafen obliegt der Behörde für Wirtschaft und Verkehr - Amt für Verkehr - nach § 34 LVO.
6. Der Rollfeld-Bezugspunkt hat die geographischen Koordinaten: geographische Breite 53° 37' 55" Nord, geographische Länge 09° 59' 22" Ost.

II.

1. Diese Genehmigung tritt an die Stelle der nach dem Luftverkehrsgesetz vom 1.8.1920 nach § 7 erteilten gemeinsamen Genehmigungen der Reichsregierung und der zentralen Landesbehörde, deren Ausfertigung durch Kriegsfolgen in Verlust geraten ist.
2. Werden im künftigen Luftverkehrsgesetz und Luftverkehrsordnung und den hierzu zu erlassenden Durchführungsbestimmungen Änderungen getroffen, so treten die dann gültigen gesetzlichen Bestimmungen an die Stelle der in diesem Vertrag genannten Paragraphen.

Gegen diesen Bescheid ist nach § 4 des Gesetzes über die Befugnisse der Luftfahrtbehörden bei Ausübung der Luftaufsicht vom 1.2.1939 in Verbindung mit §§ 45 und 49 der Mil.Reg.VO Nr. 165 vom 15.9.1948 die Beschwerde an den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg zulässig. Sie ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides beim Amt für Verkehr einzulegen und zu begründen. Auf den Ausschluß des Klagerechts nach Ablauf der 6-Monatsfrist (§ 48 Mil.Reg.VO Nr. 165) wird hingewiesen.

Gebühr DM 50,-



- In Vertretung

*[Handwritten Signature]*  
(Kapitän)  
Baurat

# Sperrung RWY-S15/L33 (1961)



Anlage 7  
zum VT 11-Schreiben  
vom 18.8.1975

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zugang schriftlich oder zur Niederschrift bei der Behörde für Wirtschaft und Verkehr - Amt für Verkehr

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Wirtschaft und Verkehr  
- Amt für Verkehr -

- V 5 - 764.520-92  
34 91 2- 512

15. Dezember 1961

An die Mit Post-Zustellungsurkunde  
Hamburger Flughafen-Verwaltung GmbH

Hamburg-Fuhlsbüttel  
Flughafen

Betr.: Änderung der Genehmigungsurkunde vom 1.7.1956

Hiermit wird die Ihnen erteilte Genehmigung zum Betrieb des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel vom 1. Juli 1956 gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom 10.1.19 (BGBl. I S. 9) wie folgt geändert:

"Die Genehmigung wird für alle Luftfahrzeuge des gewerblichen und nicht-gewerblichen Luftverkehrs mit folgenden Einschränkungen erteilt:

- a) Luftfahrzeuge, die nicht über ein betriebsbereites Flugfunkwechsellsprechgerät verfügen, dürfen Hamburg nur anfliegen, wenn ihnen das Amt für Verkehr - Außenstelle Flughafen (Luftaufsicht) - im Einvernehmen mit dem Flugsicherungskontrolldienst eine Ausnahmegenehmigung erteilt hat.
- b) Die Bahn 16 darf nicht zum Start, die Bahn 34 nicht zur Landung benutzt werden. Ausnahmen hiervon kann das Amt für Verkehr - Außenstelle Flughafen (Luftaufsicht) - allgemein oder in Einzelfällen genehmigen.

Diese Genehmigung gilt als erteilt:

- aa) für Flugzeuge mit einem maximalen Startgewicht bis zu 12.000 kg, wenn die Seitenwindkomponente auf der Startbahn I mehr als 10 Knoten beträgt,
- bb) für Flugzeuge mit einem maximalen Startgewicht von mehr als 12.000 kg, wenn die Seitenwindkomponente auf der Startbahn I mehr als 15 Knoten beträgt."

Anlage 8  
zum VT 11-Schreiben  
vom 18.8.1975

BFS bei Radarführung die Flugzeuge nördlich um den Krankenhauskomplex herumleiten. Im übrigen sollen die Flugzeuge zukünftig erst nach Erreichen des outer markers (Süd-West) nach links abbiegen.

Die von den Krankenanstalten beabsichtigte Anbringung von peripher in Dreiecksform schräg nach oben angeordneten beleuchteten roten Kreuzen zusammen mit einer Dachmarkierung wird wahrscheinlich psychologisch positive Auswirkungen haben.

Ziff. 6 - 8

Hierzu wurde auf die neugetroffene Regelung hingewiesen, wonach auf Bahn 16 nur gelandet und auf Bahn 34 nur gestartet werden darf. Starts auf Bahn 16 und Landungen auf Bahn 34 können nur mit besonderer Erlaubnis durchgeführt werden, die als erteilt gilt, wenn bestimmte Seitenwindkomponenten Starts und Landungen auf der Bahn 05/23 erschweren.

Starts auf Bahn 34 sollen mit der Maßgabe erfolgen, daß der Rechtsabflug nicht über Garstedter Gebiet führt.

## II. VFR-Verfahren

Die Einführung von VFR-Anflugverfahren erscheint für Hamburg noch verfrüht. Die Anzahl der nach VFR anfliegenden Flugzeuge ist recht gering. Nach Ansicht der BFS-Dienststelle Hamburg reicht die Landeanflugkarte für leichte Flugzeuge vorläufig noch aus.

# 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)

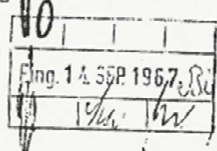
Behörde für Wirtschaft und Verkehr, 2 Hamburg 11, Postfach 2109

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

Genehmigung v. 24.8.

An die  
Hamburger Flughafen-Verwaltung  
GmbH

2 Hamburg 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 der Anlage beigegefügte 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

+) gemäß d. Besch. v. 13.11.66

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

# Nachtflugbeschränkungen (1971)



## NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER TEIL I

Herausgegeben von der  
Bundesanstalt für Flugsicherung

19. Jahrgang

Frankfurt (Main), 14. Oktober 1971

### Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg

Hamburg, den 15. September 1971  
VT/764.530-3/3

Für den Flughafen Hamburg gelten folgende neue örtliche Flugbeschränkungen:

**23 Uhr bis 6 Uhr**

1. Luftfahrzeuge dürfen von 2200 bis 0500 MGZ weder starten noch landen.

Dies gilt nicht für die Fälle, in denen der Flughafen Hamburg als Not- und Ausweichflughafen benutzt wird sowie — nach näherer Bestimmung durch die Genehmigungsbehörde — für den Nachluftpostdienst der Deutschen Bundespost.

Bei Verspätungen gilt eine Ausnahmegenehmigung vom Nachtflugverbot als erteilt, wenn Landung oder Start vor 2300 MGZ abgewickelt werden können.

Das Amt für Hafen, Schifffahrt und Verkehr (Telefon: 591 00 348 — Durchwahl) kann im Einzelfall darüber hinaus insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

2. Für die Benutzung der Start- und Landebahnen gelten folgende Bestimmungen:

Von 0600 bis 2100 MGZ:

**7 Uhr bis 22 Uhr**

- a) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand dieser Startbahn, dazu zwingen. Kann auf Grund der Verkehrslage Bahn 34 nicht benutzt werden, ist auf Bahn 05 oder 23 auszuweichen.

- b) Für Landungen ist Bahn 34 nicht zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand der Landebahnen 05/23 dazu zwingen.

Von 2100-0600 MGZ:

**22 Uhr bis 7 Uhr**

- c) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur unter den Voraussetzungen der Ziffer 2 b) zulässig.
- d) Für Landungen ist Bahn 16 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das Instrumentenanflugverfahren zur Landebahn 16 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen der Ziffer 2 b) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrs- und Betriebslagen.

# Planfeststellungsbeschluss (1998)



## FREIE UND HANSESTADT HAMBURG WIRTSCHAFTSBEHÖRDE

Amt Häfen, Dienstleistungen und Wirtschaftsinfrastruktur

### Planfeststellungsbeschluss

#### 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	
2.2.8.4	Prüfung der Unterlagen auf Vollständigkeit	
2.2.8.5	Fehlendes Unrechtsbewußtsein	
2.2.8.6	Antrag unvollständig	
2.2.8.7	Auslegungsende	
2.2.8.8	Keine Kopiermöglichkeit	
2.2.8.9	Ortstermin	53
2.2.8.10	Verlängerung der Ausschlussfrist	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	Flugweg	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 %**

# Planfeststellungsbeschluss (1998)



2.3.6.8.1 Fuel-Dumping .....	206	2.3.10.3.1 Raumplanung der Stadt Norderstedt .....	252
2.3.6.8.2 Untersuchung aller Schadstoffe .....	206	2.3.10.3.2 Bauleitplanung in Hamburg .....	254
2.3.6.8.3 Blockheizkraftwerk .....	207	2.3.10.3.3 Flughafen im Wohngebiet .....	255
2.3.6.8.4 Ungenügende Datenbasis .....	207	2.3.10.3.4 Fluglärm in der Stadt Quickborn .....	256
2.3.6.8.5 Umweltverschmutzung durch Abgase .....	208	2.3.10.3.5 Planung von Gewerbegebieten .....	257
2.3.6.8.6 Gasrückführungstechnik .....	208	2.3.11.4.1 S-Bahn .....	268
2.3.6.8.7 Geruch von Kerosin .....	209	2.3.11.4.2 Stellplätze .....	269
2.3.7.4.1 Anregungen aus dem Scoping-Verfahren nicht berücksichtigt .....	219	2.3.11.4.3 7.900 Stellplätze .....	269
2.3.7.4.2 Kenntnislücken .....	219	2.3.13.7.1 Bestehende bauliche Anlagen .....	275
2.3.7.4.3 Verschärfung des europäischen Umweltrechts und ökologische Risikoanalyse .....	220	2.3.13.7.2 Grundsteuern .....	275
2.3.7.4.4 Pflanzen und Tiere nur ein Schutzgut .....	220	2.3.13.7.3 Katasterpläne .....	276
2.3.7.4.5 Untersuchungsgebiet zu klein .....	220	2.3.13.7.4 Wertminderung .....	276
2.3.7.4.6 Untersuchungszeitraum .....	221	2.3.13.7.5 Eingeschränkte Nutzungen .....	277
2.3.7.4.7 Elektrosmog .....	221	2.3.13.7.6 Schäden an Gebäuden .....	277
2.3.7.4.8 Faunistische Untersuchung vor Scoping festgelegt .....	221	2.3.13.7.7 Vergleichszeitraum .....	278
2.3.7.4.9 Schutzgut Tiere unzureichend bearbeitet .....	222	2.3.13.7.8 Grundriss .....	278
2.3.7.4.10 Zugvögel .....	223	2.3.13.7.9 Zusätzliche Maßnahmen .....	278
2.3.7.4.11 Vegetationsbestimmung .....	223	2.3.13.7.10 Bedeutung des Flughafens .....	279
2.3.7.4.12 Pflanzengesellschaften .....	223		
2.3.7.4.13 Widersprüche .....	224		
2.3.7.4.14 Daten nicht geprüft .....	224		
2.3.7.4.15 Tierartengruppen .....	224		
2.3.7.4.16 Lärmwirkung auf Tiere .....	224		
2.3.7.4.17 Naturdenkmale .....	224		
2.3.7.4.18 Gefährdete Arten .....	224		
2.3.7.4.19 Untersuchungsraum Boden .....	227		
2.3.7.4.20 Bodenbeschreibung .....	228		
2.3.7.4.21 Schmutz über Bodenpfad .....	228		
2.3.7.4.22 Vorbelastung der Böden .....	229		
2.3.7.4.23 Hintergrundwerte .....	229		
2.3.7.4.24 Grenzwerte .....	229		
2.3.7.4.25 Schutzgut Wasser .....	230		
2.3.7.4.26 Untersuchungsraum Wasser .....	230		
2.3.7.4.27 Beurteilungsklassen Wasser .....	231		
2.3.7.4.28 Enteisungsmittel .....	231		
2.3.7.4.29 Tarpenbek .....	232		
2.3.7.4.30 Bodensanierung auf der Lufthansa-Werft .....	232		
2.3.7.4.31 Schutzgut Klima nicht behandelt .....	233		
2.3.7.4.32 Kleinklima .....	233		
2.3.7.4.33 Stratosphäre/Makroklima .....	233		
2.3.7.4.34 Schutzgut Landschaft .....	234		
2.3.7.4.35 Kultur- und sonstige Sachgüter .....	234		
2.3.7.4.36 Wechselwirkungen .....	234		

**Ablehnungsquote: 100 %**

## 8 ANTRÄGE

2.3.13.8.1 Umweltverträglichkeitsuntersuchung .....	281
2.3.13.8.2 Verfahren .....	281
2.3.13.8.3 Lärmmedizinisches Gutachten .....	282
2.3.13.8.4 Bahnverteilung .....	284
2.3.13.8.5 Fluglärmmessung/-prognose .....	284
2.3.13.8.6 Besonders schutzbedürftige Einrichtungen .....	286
2.3.13.8.7 Luftschadstoffe .....	286
2.3.13.8.8 Sonstiges .....	286

## TENOR (Planfeststellungsbehörde)

**„Die Bewertung der zu erwartenden Umweltauswirkungen ergibt, dass diese der Zulässigkeit des Vorhabens nicht entgegen stehen. Die Maßnahme ist vorrangig vor dem Eingriff in Natur und Landschaft“**

# Fluglärmschutzgesetz (2007)



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

Tag-Schutzzone 1:

$$L(\text{tief})A_{\text{eq Tag}} = 60 \text{ dB(A)},$$

Tag-Schutzzone 2:

$$L(\text{tief})A_{\text{eq Tag}} = 55 \text{ dB(A)},$$

Nacht-Schutzzone

a) bis zum 31. Dezember 2010:

$$L(\text{tief})A_{\text{eq Nacht}} = 53 \text{ dB(A)},$$

$$L(\text{tief})A_{\text{max}} = 6 \text{ mal } 57 \text{ dB(A)},$$

b) ab dem 1. Januar 2011:

$$L(\text{tief})A_{\text{eq Nacht}} = 50 \text{ dB(A)},$$

**Hamburg**

**65 dB(A)**

**60 dB(A)**

**55 dB(A)**

**6 mal**

**57 dB(A)**

## § 3 Ermittlung der Lärmbelastung

(1) Der äquivalente Dauerschallpegel  $L(\text{tief})A_{\text{eq Tag}}$  für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der äquivalente Dauerschallpegel  $L(\text{tief})A_{\text{eq Nacht}}$  und der Maximalpegel  $L(\text{tief})A_{\text{max}}$  für die Nacht-Schutzzone werden unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs nach der Anlage zu diesem Gesetz ermittelt.



# EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie (2014)



VERORDNUNG (EU) Nr. 598/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 16. April 2014

über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG

## Balanced Approach der ICAO

### Resolution A33-7, 33. ICAO-Vollversammlung

- Verfahrenskonzept zur Bekämpfung von Fluglärm
- 4 Hauptelemente:
  - Reduzierung des Fluglärms an der Quelle
  - Flächennutzungsplanung im Flughafenumland
  - Lärm mindernde Betriebsverfahren
  - Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen

Auf Flughäfen mit besonderen Lärmproblemen sind - mit Verweis auf „ausgewogenen Ansatz der ICAO -Balanced Approach“ - Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastigungen erforderlich. Dies trifft in Hamburg zu !

# Lasten- / Nutzenvergleich



## Flughafen Hamburg GmbH - FHG:

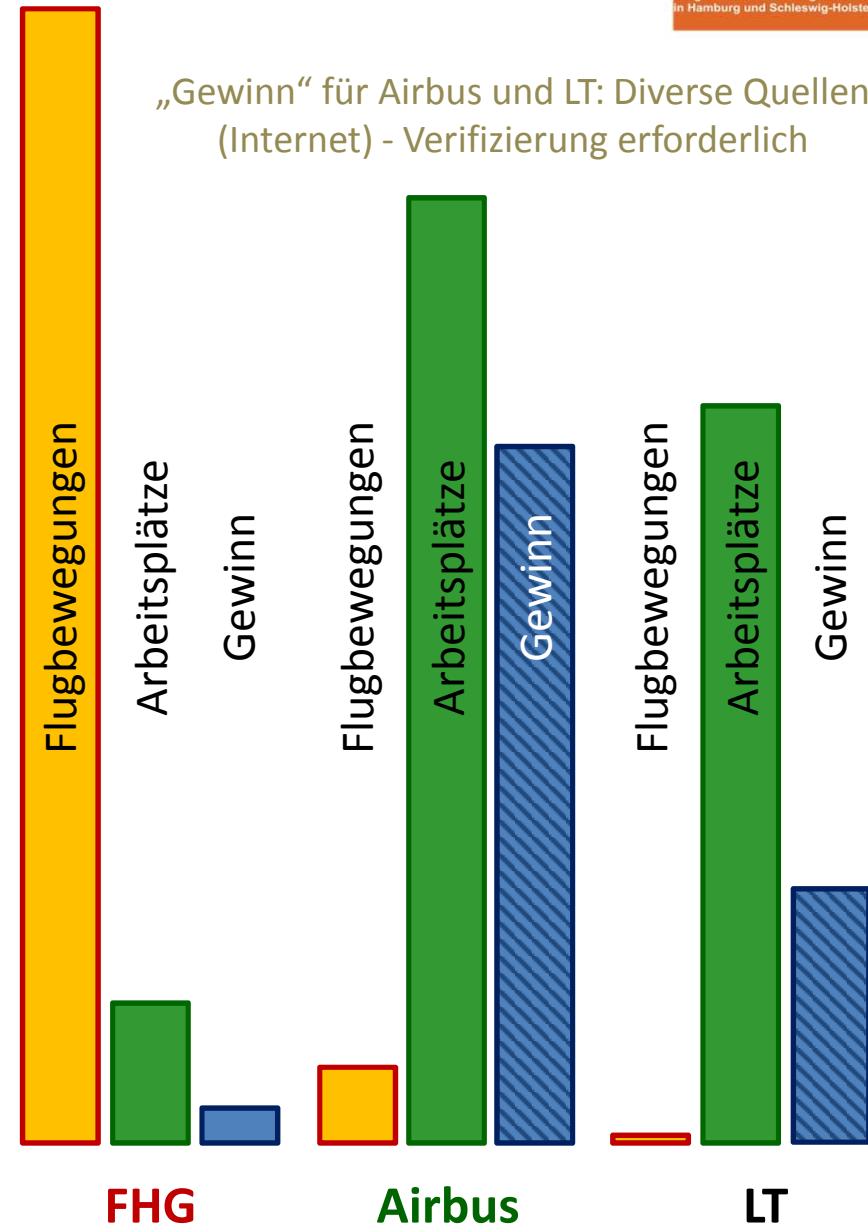
- ca. 1.850 Arbeitsplätze (Rang 43)
- mind. 150.000 Flugbewegungen pro Jahr
- 46 Mio. Euro Gewinn in 2015

## Airbus Hamburg GmbH:

- ca. 12.500 Arbeitsplätze (Rang 1)
- max. 10.000 Flugbewegungen pro Jahr
- 921 Mio. Euro Gewinn allein im dritten Quartal 2015 für die Airbus S.A.S.

## Lufthansa Technik GmbH - LT:

- ca. 9.750 Arbeitsplätze (Rang 4)
- max. 1.000 Flugbewegungen pro Jahr
- 335 Mio. Euro Gewinn in 2015  
(Spanne von 318 Mio. - 445 Mio. Euro)



# Forderungskatalog (I)

- **Umweltverträglichkeitsprüfung** nach dem heutigen Stand des Wissens und der heutigen Rechtsprechung
- **Einführung** eines echten **Nachtflugverbotes** in der Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr (werktags) sowie 22 Uhr und 8 Uhr (Sonn- und Feiertags)
- Festlegung von verbindlichen **MNR-Anflug- und -Abflugkorridoren** für den Kreis Stormarn



# Forderungskatalog (II)

- Weitere deutliche **Erhöhung** der lärm- sowie zeitabhängigen **Start- / Landengebühren**
- **Neuausweisung der Fluglärmschutzzonen** mit  $Z1_{Leq} = 60$  dB(A),  $Z2_{Leq} = 55$  dB(A) und  $Z-Nacht_{Leq} = 50$  dB(A)
- **Verbot** des sog. „**Flachstartverfahren**“
- Festsetzung eines „**Fluglärm**schutzeuro“ je Start / Landung
- **Ächtung sittenwidriger Flugpreise** und Streichung sämtlicher finanzieller Anreizsysteme

