

Die Flugtönenden Repliken

Jahresrückblick 2017

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 -dreck) – verursacht durch den Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ – ein. Sie übernehmen damit überparteilich und unabhängig

Kontrollfunktionen, die im Grunde durch die zuständigen Fachverwaltungen (BWVI & BUE) hauptamtlich zu leisten sind; jedoch von diesen (bisher) nur unzureichend erbracht werden. **Fluglärm ist jedoch 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 2017**“ werden die gravierenden Misstände und die dramatischen Belastungsfehlerentwicklungen im vergangenen Jahr aufgezeigt. **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

Ein ereignisreiches Jahr 2017 ist abgeschlossen und eine Vielzahl von Aktivitäten haben

wir auf den Weg bringen können. Mit großem Engagement haben wir die **Volkspetition des BUND für ein konsequentes Nachtflugverbot in der Zeit der gesetzlichen Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr** begleitet und gemeinsam mit den Vereinen und weiteren Initiativen des Fluglärmschutzes in Hamburg und Schleswig-Holstein konnten wir im September 2017 zusammen mit dem BUND fast 15.000 Unterschriften an das Rathaus überreichen. Bürgerschaft und Senat sind nun in der Pflicht der Forderung nachzukommen: **Nachts ist Ruhe!**

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 Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ – 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 Abflugschneisen bis weit in das Umland hinaus!

Auf ein erfolgreiches Jahr 2018...

Ihr



Januar 2017

Fluglärm spaltet

Acht von zehn Hamburgerinnen und Hamburgern nutzen den Flughafen in Fuhlsbüttel, ohne selbst von den Negativfolgen des Flughafenbetriebes betroffen zu sein. Ein großer Teil hiervon ist nicht bereit, auch nur im Ansatz Eigenverantwortung dahingehend zu übernehmen, die gesetzlich vorgeschriebene Nachtruhe einzuhalten und auf diese Weise einen hinreichenden Ausgleich zwischen ihrem Partikularinteresse (Mobilität) und dem Wohl der Allgemeinheit (körperliche und seelische Unversehrtheit) zu erzielen! – **Es fehlt offensichtlich an Empathie und Mitgefühl für die Bürgerinnen**

und Bürger, die jeden Tag und einen großen Teil der Nacht – d.h. an 365 Tagen im Jahr bis zu 18 Stunden am Stück – eines wesentlichen Teils ihrer Lebensqualität durch den überbordenden Flughafenbetrieb beraubt werden. Jeder Flugreisende kann mit seinem / ihrem Handeln entscheiden, Teil des Problems oder Teil der Lösung zu sein: Bedenken Sie, dass Flugbewegungen vor 7 Uhr und nach 22 Uhr besonders belastend sind für die Anwohnerinnen und Anwohner in den An- und Abflugschneisen sowie im Umfeld des Flughafens!

www.noflyham.de/2017/01/08/fluglaerm-spaltet

Nachhaltige Belastungsreduzierung

Der Stellenwert des aktiven Lärm- / Schallschutzes – das heißt, die Durchführung von Maßnahmen, die geeignet sind, den Fluglärm an der Quelle zu reduzieren – fristet in Hamburg ein Schattendasein. Der rücksichtslosen Gewinnmaximierung der Airlines wird immer häufiger Vorrang vor Gesundheitsschutz gegeben – sehr zum Leidwesen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger. **Fest steht jedoch, dass vermeidbarer Fluglärm unzumutbar ist, Fluglärm auf das technisch machbare Minimum zu reduzieren ist und dass der Fluglärm zwingend auf ein dauerhaft verträgliches Maß zu begrenzen ist!** Ziel muss es daher sein, den Fluglärm nachhaltig zu reduzieren.



Nachhaltig bedeutet dauerhaft ökologisch, ökonomisch und sozial verträglich.

www.noflyham.de/2017/01/15/nachhaltige-belastungsreduzierung/

Flughafen-„Pünktlichkeitsoffensive“ gescheitert!

Die gesetzliche Nachtruhe beginnt in Deutschland um 22 Uhr. Am innerstädtisch gelegenen Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt“ ticken die Uhren leider anders. Im Jahr 1971 wurde festgelegt, dass die dortige Betriebszeit bis 23 Uhr geht. Sehr zum Leid der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowohl im Nahbereich um den Flughafen als auch weit in das Umland hinaus ist jedoch nicht einmal die „23 Uhr-Schallgrenze“ verbindlich. **Gibt es im Laufe eines Tages irgendwann, irgendwo im Luftraum über Europa eine „Störung im Betriebsablauf“, darf in Hamburg munter bis 24 Uhr wei-**

ter gedonnert werden. Dies hat sich bei den Fluggesellschaften lange herumgesprochen, mit der Folge, dass Starts und Landungen bis weit nach offiziellem Betriebsende gewinnsteigernd eingeplant sind. **Von Beginn der „Pünktlichkeitsoffensive“ im Mai 2016 bis Ende desselben Jahres wurde die bestehende Nachtflugbeschränkung nur an 33 von 244 Tagen eingehalten. Dies entspricht einer Einhaltungquote von minimalen 13,5 %.** Ein völliges auf den Kopf stellen von Regel und Ausnahme!

www.noflyham.de/2017/01/21/verspaetungsoffensive-helmut-schmidt/

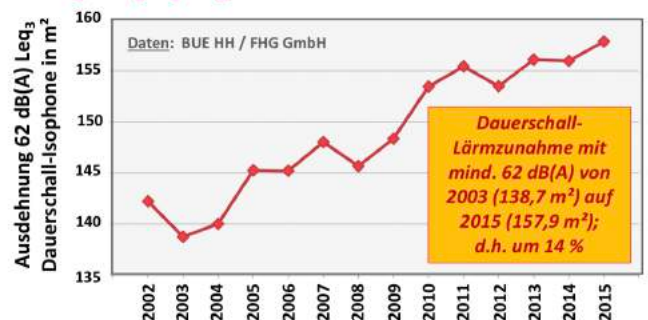
Fluglärmkennzahlen für das Jahr 2016

Das Jahr 2016 war mit einem Lärmteppich von 14 km² das lauteste Flugjahr seit Beginn des Jahrtausends; sowohl die Anzahl an nächtlichen Flugbewegungen nach 22 Uhr mit 7.235 Starts und Landungen (d.h. durchschnittlich 19,8 pro Nacht) als auch die Flugbewegungen außerhalb der offiziellen Betriebszeiten (953 Starts und Landungen zwischen 23 Uhr und 6 Uhr, d.h. durchschnittlich 2,6 pro Nacht) weisen ein Maximum seit mindestens 2011 auf. **Der durchschnittliche Lärmteppich je Flugbewegung ist von 2003 mit 139 m² auf 157 m² im Jahr 2016 nahezu kontinuierlich angestiegen.** Kurz gesagt: Es wird immer lauter und die Be-

Fluglärmausbreitung



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.

lastungen verschieben sich zunehmend in die besonders sensiblen Nachtzeiten.

www.noflyham.de/2017/01/29/fluglaermkennzahlen-2016/



Februar 2017

Senatsmeinung zur Belastungssituation

Der Hamburger Senat ist der (irrigen) Meinung, dass „mit strengen Nachtflugbeschränkungen, Lärmkontingentierung, dem lärmabhängigen Landeentgelt, dem Bau der Lärmschutzhalle für Probeläufe großer Flugzeuge, mit lärmoptimierten An- und Abflugrouten, festgelegten Bahnbenutzungsregeln und durch immer weitere Reduzierung von lautem Fluggerät, aber auch durch bestimmte betriebliche Regelungen für Abläufe am Boden es dem Senat gelingt, **den Fluglärm zu begrenzen**“. Fakt ist hingegen, dass bestehende Regeln zum Schutz der Bevölkerung immer häufiger umgangen werden, ohne dass hieraus Konsequenzen für die Regelbrecher entstehen. Und auf den Airbus-Neo als „Heilsbringer“ zu setzen, heißt Warten auf Godot. Insbesondere die immense Zunahme

der nächtlichen Flugbewegungen erweist sich als besonders belastend für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger.

„Mit strengen Nachtflugbeschränkungen, Lärmkontingentierung, dem lärmabhängigen Lande(s)entgelt, dem Bau der Lärmschutzhalle für Probeläufe großer Flugzeuge, mit lärmoptimierten An- und Abflugrouten, festgelegten Bahnbenutzungsregeln und durch immer weitere Reduzierung von lautem Fluggerät, aber auch durch bestimmte betriebliche Regelungen für Abläufe am Boden gelingt es dem Senat, den Fluglärm zu begrenzen“

Außer der (leicht korrigierten) Rechtschreibung stimmt am obigen Absatz inhaltlich nahezu nichts!

Dabei ist allgemein bekannt, wie wichtig Schlaf in hinreichender Quantität und Qualität für die Gesunderhaltung des Menschen ist.

www.noflyham.de/2017/02/04/ansichtssache/

Nachtruhe sichern!

Erholsamer Schlaf in genügender Quantität und Qualität ist essentiell. Bereits die bestehende Betriebszeit des Flughafens „Helmut Schmidt“ von täglich 17 Stunden führt dazu, dass tausende Bürgerinnen und Bürger systematisch ein Schlafdefizit aufgebracht bekommen. Infolge der Verspätungsoffensive der Airlines – mit (betriebswirtschaftlich gewinnbringenden) Flugbewegungen bis 24 Uhr – reduziert sich die Schlafphase auf maximal sechs Stunden.

Dies schädigt die Gesundheit der Betroffenen wesentlich.

Die gleichsam zielführende wie verhältnismäßige Maßnahme, dieses Missverhältnis nachhaltig zu beheben, stellt die unmittelbare Einführung und nachfolgend konsequente Umsetzung eines echten Nachtflugverbotes von 22 Uhr bis 6 Uhr dar. Alles andere ist unsozial.

www.noflyham.de/2017/02/18/schicht-im-schacht/

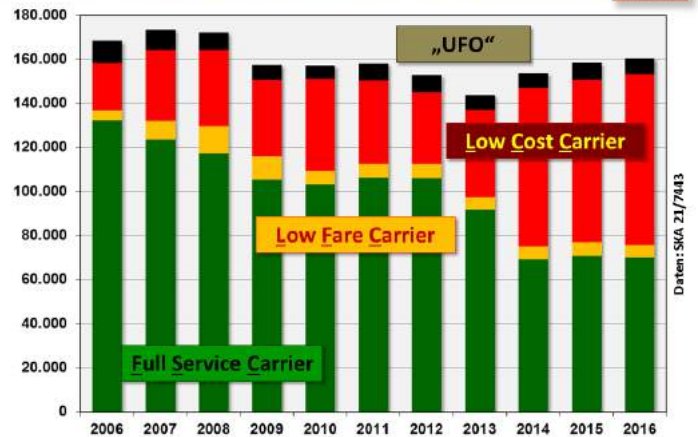
Regelverstöße als Geschäftsmodell

Über die Macht der Billigflieger und deren Negativfolgen lässt sich nicht streiten. **Ryanair-Chef O’Leary ist sich sicher, dass „ihr Deutschen noch nackt über Glasscherben kriechen würdet, um endlich billig fliegen zu können“.** Soziale Gerechtigkeit und Umweltschutz sind ihm zuwider: „Die Beschäftigten sind unser größter Kostenblock und viele sind so faul, dass wir sie ständig in den Hintern treten müssen. Umweltschützer ärgern wir wo immer wir können. Eigentlich müsste man die erschießen“.

In sechs von sieben Nächten wird das Be-

23 Uhr gehen auf deren Konto. Im Kern geht es bei der Billigfliegerei darum, mit radikal

Flugbewegungen (EDDH/HAM)



Nachtflugbewegungen nach 23 Uhr

EDDH / HAM „Helmut Schmidt“

Abfl.	Flugnummer	Flugart	Flugzeit	Flugnummer	Flugart	Flugzeit	Flugnummer	Flugart	Flugzeit	Flugnummer	Flugart	Flugzeit	Flugnummer	Flugart	Flugzeit	Flugnummer	Flugart	Flugzeit	Flugnummer	Flugart	Flugzeit	
01.06.2016	01	01	01:07:00	01	01:07:00	01	01:07:00	01	01:07:00	01	01:07:00	01	01:07:00	01	01:07:00	01	01:07:00	01	01:07:00	01	01:07:00	01

Erhebungszeitraum: Mai - Dezember 2016
 Datengrundlage: TraVis (<http://www.travis.hamburg-airport.de/>)

etriebsende von 23 Uhr am „Helmut Schmidt“-Flughafen nicht eingehalten.

Für die Anwohnerinnen und Anwohner in den An- und Abflugkorridoren sowie im Nahbereich des Flughafens besonders negativ ins Gewicht fallend ist, dass die Billigflieger weit überdurchschnittlich häufig Verspätungen generieren. Drei von vier verspäteten Starts oder Landungen nach

niedrigen Preisen Fliegen einem Massenpublikum aufzudrängen – zu Lasten Dritter.

Am innerstädtisch gelegenen Flughafen in Hamburg Fuhlsbüttel wurde die Büchse der Pandora (Kobern der Billigflieger mit Rabattprogrammen) mit Hilfe des Senats im Jahr 2005 geöffnet.

Es ist gleichsam wichtige wie dringliche Aufgabe der Landes-, Bundes- und Europapolitik, diese ungezügelten Auswüchse wesentlich zu mindern und in nachhaltige Bahnen zu lenken. Bereits jetzt ist es Pflicht der Verwaltung, auf die strikte Einhaltung bestehender Regeln zum Schutz der Bevölkerung (z.B. der Betriebszeiten) zu achten und Missverhalten deutlich spürbar zu ahnden.

Regelverstöße dürfen sich betriebswirtschaftlich nicht lohnen!

www.noflyham.de/2017/02/25/kernproblem-billigflieger/



März 2017

Nachtflugverbot



Auf dem Papier herrscht in der Bürgerschaft, im regierenden Senat sowie beim Flughafenbetreiber und bei den Fluggesellschaften große Einigkeit dahingehend, dass die Belastungen für die Bevölkerung durch den Betrieb des innerstädtischen Flughafens in Hamburg-

Fuhlsbüttel zu reduzieren sind und insbesondere die Nachtruhe zu sichern ist. **Die Reduzierung der täglichen Betriebszeit am Flughafen „Helmut Schmidt“ um eine Stunde (d.h. 6 %) stellt ein gleichsam ziel führendes wie verhältnismäßiges Instrument dar, um einen nachhaltigen Interessensausgleich zwischen dem Flughafenbetreiber und den Fluggesellschaften einerseits sowie den Betroffenen andererseits zu erreichen.** Wie es sich mit den Arbeitsplätzen bei der Einführung eines echten Nachtflugverbotes verhält, erfahren sie im NoFlyHAM-Blogbeitrag „Gute Nacht, Helmut“.

www.noflyham.de/2017/03/05/gute-nacht-helmut/

Stadtverlärmung

In Hamburg belasten diverse Lärmtypen jeweils Teile der Bevölkerung; Straßen- und Schienenlärm, Fluglärm, (Hafen-)Industrielärm und Eventlärm sind herausragend zu nennen. Bezüglich des Fluglärms ist festzuhalten, dass acht von zehn Hamburgerinnen und Hamburger den Flughafen in Fuhlsbüttel nutzen, ohne selbst von den Negativfolgen des Flughafenbetriebes betroffen zu sein. Dies führt dazu, dass das Fluglärmproblem seitens der zuständigen Fachbehörden sowie der politischen Entscheidungsträ-

ger über Jahrzehnte als weniger dringlich erachtet wurde. Erst in den vergangenen Jahren hat ein Umdenken begonnen: **Im Koalitionsvertrag des regierenden Senats wurde dem Thema „Reduzierung des Fluglärms“ ein deutliches Gewicht beigemessen.** Ein Ergebnis stellt das Fluglärmschutzbeauftragten-gesetz aus dem Jahr 2016 dar. Bis der Flughafenbetrieb Nachhaltigkeitskriterien erfüllt, ist es jedoch noch ein (sehr) weiter Weg.

www.noflyham.de/2017/03/26/mass-und-uebermass/

April 2017

Planlos

Wie reagiert der kommerzielle Betreiber des Hamburger Flughafens darauf, dass ihm nunmehr deutlich auf die Finger geschaut wird? Die Antwort finden Sie im NoFlyHam-Beitrag „Planlos“. Für den Sommerflugplan 2017 zieht es die Flughafen Hamburg GmbH vor, nur noch tageweise anzugeben, welche Flugziele angesteuert werden. Konkrete Abflug- und Ankunftszeiten? Fehlanzeige! Diese gezielte Minderinformation wird als „überschaubar und kompakt“ angepriesen. Die Flughafenbetreiber von München, Köln/Bonn, Stuttgart, Düsseldorf, Nürnberg, Saarbrücken, Hannover, Leipzig und Dresden haben eine derartige Trickserie „Desinformation“ nicht nötig. In deren



Sommerflugplänen 2017 erhalten die Leser schneller und komfortabler die gewünschten Auskünfte ...

www.noflyham.de/2017/04/01/planlos/

BUND-Fluglärmreport

„Es gibt ein Grundrecht auf körperliche und seelische Unversehrtheit, aber kein Recht auf Mobilität zu jeder Tag- und Nachtzeit“, bringt es der BUND-Landesgeschäftsführer Manfred Braasch anlässlich des Beginns der Volkspetition zur Einführung eines echten Nachtflugverbotes am innerstädtisch gelegenen Regionalflughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel auf den Punkt. Mit der Veröffentlichung des ersten BUND-Fluglärmreports hat der große (streiterfahrene) Umweltverband nunmehr begonnen, Position für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu beziehen. Gut so!

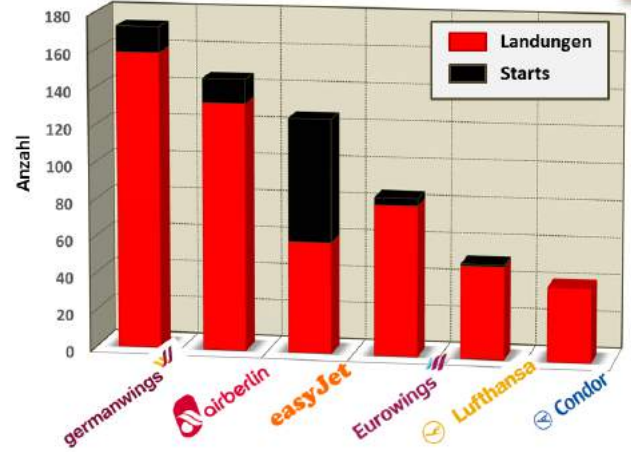


www.noflyham.de/2017/04/08/fluglaermreport/

Malusflieger 2016

Vor fast genau einem Jahr gingen Vertreter mehrerer Fluggesellschaften (Lufthansa, Germanwings, Eurowings, Condor, Air Berlin, easyJet) zusammen mit dem Flughafenbetreiber (FHG) eine freiwillige Selbstverpflichtung ein, „so selten wie möglich“ nach 23 Uhr – d.h. nach offiziellem Betriebsende – am innerstädtisch gelegenen Regionalflughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel zu starten und zu landen. Mittels detaillierter DFLD-Flugspuren- auswertungen kann ermittelt werden, wie die Bilanz im ersten Jahr der sogenannten „Pünktlichkeitsoffensive“ ausfällt: **Die Rang- liste der Verspätungsflüge im Jahr 2016 führt Germanwings mit 159 Landungen und 14 Starts in der zweiten Nachtstunde zwischen 23 Uhr und 24 Uhr an, gefolgt von Air Berlin mit 133 Landungen und 13**

Nachtflüge (23 - 24 Uhr) im Jahr 2016



Starts in diesem Zeitraum. Auffällig ist, dass bei easyJet, mit insgesamt 126 verspäteten Nachtflügen, die hohe Anzahl an Starts besonders negativ ins Gewicht fällt.

www.noflyham.de/2017/04/16/malusflieger/

Verspätungsmaschinerie

In den ersten vier Monaten des Jahres 2017 hat es mehr nächtliche Flugbewegungen zwischen 23 Uhr und 24 Uhr gegeben (n = 147) als Nächte (n = 110). **Angeführt wird die Verspätungsliste von easyJet, die allein für 19 % der bisherigen Störungen der Nachtruhe Verantwortung zu tragen haben. Wie bereits im vergangenen Jahr handelt es sich in der Hälfte der Fälle um Starts; dies zeigt, dass kein aktives Gegensteuern stattfindet.** Zusätzlich zu den bisherigen Malus-Fluggesellschaften sowie der Deutschen Lufthansa und Condor fallen mit TAP Portugal, Ryanair, Niki Luftfahrt und WizzAir vier neue Kandidaten auf, die es mit der Regelkunde wenig genau nehmen. Ryan-



air und WizzAir scheinen das gewinnbringende Geschäftsmodell mit den verspäteten Starts erkannt zu haben und beginnen dieses – sehr zum Leid der betroffenen Bevölkerung – zu kopieren.

www.noflyham.de/2017/04/22/verspaetungsmaschinerie/

Pünktlichkeitsdefensive Entgelt(un)ordnung

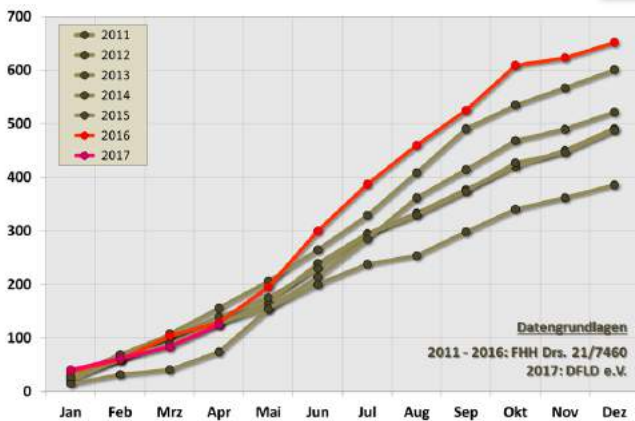
Dass die sog. Pünktlichkeitsoffensive von Flughafenbetreiber und mehreren Fluggesellschaften allenfalls medial ein Erfolg ist, real jedoch ein großer Flop, belegen die BAW-Auswertungen: Seit mindestens sieben Jahren hat es in den ersten fünf Monaten eines Jahres noch nie so viele verspätete nächtliche Starts und Landungen wie im Jahr 2017 gegeben.

www.noflyham.de/2017/05/01/summationseffekt/

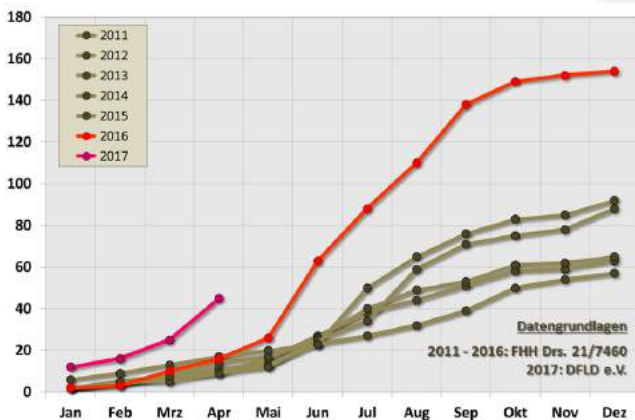
Auch die neue Entgeltordnung wird keine heilende Funktion ausüben: Lediglich bei 0,4 % der Flugbewegungen werden die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte nennenswert angehoben; und der Entgeltanteil für nächtliche Verspätungsflüge steigt im Durchschnitt von bisher 4,20 Euro pro Passagier auf 8,51 Euro p.P. – wahrlich ein Quantensprung.

www.noflyham.de/2017/05/06/entgeldordnung/

Anzahl Nachtflüge (Landungen)



Anzahl Nachtflüge (Starts)



EDDH/HAM-Entgelttabelle 2015

(Gewichts-, Lärm-, Nachtzuschläge - je Start und Landung)



Grundlagen: „Airport Hamburg“-Entgeltordnung vom 15.01.2015; DFLD e.V.

Typ	Passagiere (max.)	MTOM [t]	Gewichts-entgelt [€]	Lärm-klasse	Lärm-zuschlag [€]	Gesamt [€]	Nacht-zuschlag I 22-23 Uhr [€]	Nacht-zuschlag II 23-06 Uhr [€]
A318	132	68	166,60	3	29,00	195,60	293,40	586,80
A319	156	75	183,75	3	29,00	212,75	319,13	638,25
A320	180	78	191,10	4	61,00	252,10	378,15	756,30
A321	236	93	227,85	4	61,00	288,85	433,28	866,55
AT43	50	16	39,20	1	5,50	44,70	67,05	134,10
B734	188	68	166,60	5	181,00	347,60	521,40	1042,80
B738	189	79	193,55	4	61,00	254,55	381,83	763,65
B753	295	122	298,90	5	181,00	479,90	719,85	1439,70
C425	7	3	7,35	1	5,50	12,85	19,28	38,55
C55B	13	6	14,70	1	5,50	20,20	30,30	60,60
C560	11	7	17,15	3	29,00	46,15	69,23	138,45
CRJ9	90	36	88,20	3	29,00	117,20	175,80	351,60
DH8D	86	29	71,05	1	5,50	76,55	114,83	229,65
E145	50	21	51,45	2	13,00	64,45	96,68	193,35
GL5T	17	41	100,45	2	13,00	113,45	170,18	340,35
LJ45	9	9	22,05	1	5,50	27,55	41,33	82,65

EDDH/HAM-Entgelttabelle 2017

(Gewichts-, Lärm-, Nachtzuschläge - je Start und Landung)



Grundlagen: „Airport Hamburg“-Entgeltordnung vom 14.06.2017; DFLD e.V.

Typ	Gewichts-entgelt [€]	Lärm-zuschlag [€]	Gesamt [€]	22:00-22:59 Uhr [€]	23:00-23:14 Uhr [€]	23:15-23:29 Uhr [€]	23:30-23:44 Uhr [€]	23:45-23:59 Uhr [€]	00:00-05:59 Uhr [€]
A318	190,40	58,00	248,40	372,60	869,40	993,60	1117,80	1366,20	1738,80
A319	210,00	58,00	268,00	402,00	938,00	1072,00	1206,00	1474,00	1876,00
A320	218,40	122,00	340,40	510,60	1191,40	1361,60	1531,80	1872,20	2382,80
A321	260,40	122,00	382,40	573,60	1338,40	1529,60	1720,80	2103,20	2676,80
AT43	44,80	11,00	55,80	83,70	195,30	223,20	251,10	306,90	390,60
B734	190,40	362,00	552,40	828,60	1933,40	2209,60	2485,80	3038,20	3866,80
B738	221,20	122,00	343,20	514,80	1201,20	1372,80	1544,40	1887,60	2402,40
B753	341,60	362,00	703,60	1055,40	2462,60	2814,40	3166,20	3869,80	4925,20
C425	8,40	11,00	19,40	29,10	67,90	77,60	87,30	106,70	135,80
C55B	16,80	11,00	27,80	41,70	97,30	111,20	125,10	152,90	194,60
C560	19,60	58,00	77,60	116,40	271,60	310,40	349,20	426,80	543,20
CRJ9	100,80	58,00	158,80	238,20	555,80	635,20	714,60	873,40	1111,60
DH8D	81,20	11,00	92,20	138,30	322,70	368,80	414,90	507,10	645,40
E145	58,80	26,00	84,80	127,20	296,80	339,20	381,60	466,40	593,60
GL5T	114,80	26,00	140,80	211,20	492,80	563,20	633,60	774,40	985,60
LJ45	25,20	11,00	36,20	54,30	126,70	144,80	162,90	199,10	253,40

Ersatzflugplan

SK 650	Kopenhagen	16:15
EK 060	Dubai	16:20
AB 6307	München	16:25
AB 6661	Stuttgart	16:30
BGA 183	Finkenwerder	16:30
EZY3310	Venedig	16:30
EZS1026	Basel	16:35
AB 3264	Mallorca	16:45
BA 975	London/LHR	16:55

Was der Flughafenbetreiber verheimlichen möchte, deckt die BAW auf:

Seit Inkrafttreten des Sommerflugplans gibt es keine Übersicht mehr mit konkreten Start- und Landezeiten. Nächtliche Verspätungen lassen sich auf diese Weise wesentlich leichter „kaschieren“. Zum Vergleich: Der deutlich größere Münchener Flughafen hat ein derartiges Versteckspiel nicht nötig. Vielleicht liegt es daran, dass es sich hierbei um einen gut geführten, modernen Flughafen handelt ...

www.noflyham.de/2017/05/13/ersatzflugplan/

Flughafenerweiterung durch die Verwaltungshintertür

Da beantragt das Aufsichtsratsmitglied der kommerziellen Flughafenbetreibergesellschaft Harald Rösler beim Bezirksamtsleiter Harald Rösler den Bau von 27 neuen Abfertigungsgates am innerstädtisch gelegenen Hamburger Flughafen. Dieser bittet dann den Vorsitzenden der Fluglärmschutzkommission, Herrn Harald Rösler, um eine fachliche Einschätzung, ob durch den Ausbau mit zusätzlichen Belastungen für die Bevölkerung zu rechnen ist.



Dieser verneint knapp, woraufhin der Bezirksamtsleiter freudig dem Aufsichtsratsmitglied verkündet: „Das ziehen wir glatt“.

Alles aus einer Hand, wie man in der Hamburger Verwaltung gerne zu sagen pflegt, bekommt durch diesen Vorgang eine neue Bedeutung ...

Flughafeninfrastruktur (2025)



www.noflyham.de/2017/05/27/flughafenerweiterung-durch-die-verwaltungshintertuer/

Das Fluglärm-Trilemma

Es ist festzustellen, dass der bestehende gravierende Missstand hinsichtlich Ausmaß und Verteilung der luftverkehrsbedingten Belastungen (Lärm und Dreck) – verursacht durch den innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen – auf drei Säulen baut: **Arroganz der Macht, Ignoranz der Masse und Apathie der Betroffenen.** Im Zentrum dieser „Dreifaltigkeit“ steht die **Billigfliegerei.** Tragen Sie zur Konfliktlösung bei! Bitte werden Sie aktiv, um einen echten Interessensausgleich zwischen direkten und indirekten Belastungsverursachern einerseits und betroffenen Bürgerinnen und Bürgern andererseits zu bewirken. Ziel ist eine nachhaltige Belastungsreduzierung. Nachhaltig im Sinn von dauerhaft ökologisch, ökonomisch, sozial und kulturell verträglich.



ererseits zu bewirken. Ziel ist eine nachhaltige Belastungsreduzierung. Nachhaltig im Sinn von dauerhaft ökologisch, ökonomisch, sozial und kulturell verträglich.

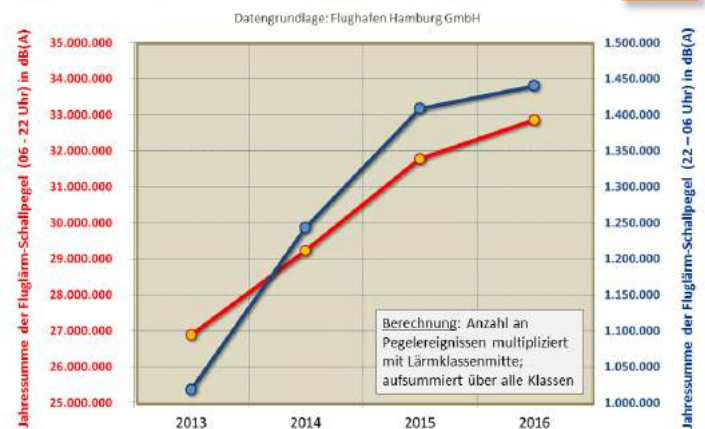
www.noflyham.de/2017/06/03/das-fluglaerm-trilemma/

Objektiver Lärmzuwachs

Nun ist es amtlich: Anhand der flughafeneigenen Lärm-Messstellen weist die BAW nach, dass die luftverkehrsbedingten Belastungen in den Jahren 2013 bis 2016 – standortabhängig – zwischen 13 % und 51 % zugenommen haben. Der Betreiberchef, Herr Eggenschwiler, verbreitet jedoch weiterhin das Märchen, dass die Lärmbelastung in den vergangenen Jahren „sehr stabil geblieben sei“ ...

Das „subjektive Lärmempfinden“ der Betroffenen wird daher eindeutig gestützt durch objektive Datenauswertungen!

Entwicklung der Lärmsummen (Tag vs. Nacht)



www.noflyham.de/2017/06/25/objektiver-laerm-zuwachs/

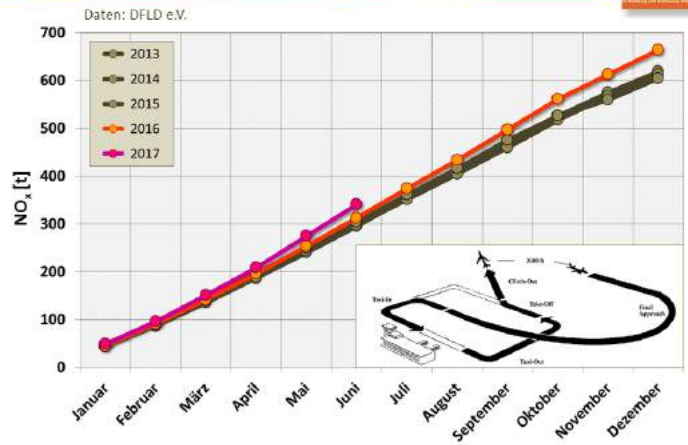


Juli 2017

Luftverschmutzung nur so zum Spaß!

Hamburg hat seit Jahren ein massives Luftstickoxidproblem. Hieran sterben Menschen. Der Flugverkehr trägt dazu (stetig zunehmend) bei. **Anstatt jedoch maßregelnd auf den luftverkehrsbedingten Schadstoffausstoß einzuwirken – so wie es der Luftreinhalteplan vorschreibt – werden die Wachstumsgelüste der Betreibergesellschaft grenzenlos bedient.** Damit die Zahlen nicht allzu erschreckend daherkommen, wird einfach der Prognosezeitraum halbiert und am Rechner zielführend simuliert. Wie es zu diesem Skandal gekommen ist, lesen Sie im vorliegenden NoFlyHAM-Blogbeitrag ...

Luftverkehrsbedingter NO_x-Ausstoß am Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“



www.noflyham.de/2017/07/22/luftreinhaltung/

Wenn Ausnahmen zur Regel werden

Die Bahnbenutzungsregeln sind fester Bestandteil 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 ersten Teil der Bahnbenutzungstrilogie geht es um die

Nachtflugbeschränkungen (1971)



NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER TEIL I

Herausgegeben von der Bundesanstalt für Flugverkehrskontrollen

19. Jahrgang

Frankfurt (Main), 14. Oktober 1971

Aenderung 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:

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 Nachtluftpostdienst 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 öffentlicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

23 Uhr bis 6 Uhr

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 der Landebahnen 05/23 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 2b) zulässig.

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

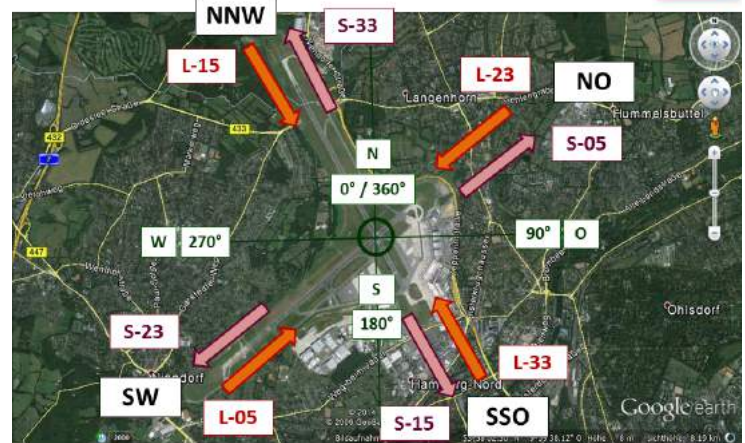
Entstehung der derzeit heiß diskutierten Schutzregelung.

www.noflyham.de/2017/07/29/ein-erhellender-blick-zurueck/

Regelkunde

Im zweiten Teil der Bahnbenutzungsstrategie wird auf die allzu häufige Regelmissachtung umfassend eingegangen: **Bereits vor mehr als einem halben Jahrhundert war den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung klar, dass der Betrieb eines Flughafens inmitten eines dicht besiedelten Wohnumfeldes die umfassende Rücksichtnahme auf die vom Fluglärm und -druck betroffenen Bürgerinnen und Bürger erfordert.** Bis heute folgten jedoch keinerlei einschneidende Schritte der aktiven Vermeidung und Verminderung sowie Begrenzung der Belastungen, sondern lediglich „Ablasshandel“ in Form von Zuschüssen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen. Letztendlich wird hierdurch nur die flugbetriebsbedingte Belastung legalisiert, mit der Negativeffekte, dass die Bewohner (w/m) aus den Frei-

Ausrichtung des Start- (S) und Landebahnsystems (L) am Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“



räumen in die (leidlich) geschützten Häuser gezwungen werden. So sieht technischer Umweltschutz auf dem inhaltlichen Niveau der 1970er bis 1990er Jahre aus! – **Vorsorgender (integrierter) Umweltschutz geht anders.**

www.noflyham.de/2017/08/06/regelkunde/

Recht und Ordnung

Im dritten Teil der Bahnbenutzungsstrategie wird aufgezeigt, dass es zur sicheren Einhaltung der Regelung notwendig ist, die Anzahl an Flugbewegungen in der ersten und letzten Betriebsstunde deutlich abzusenken: **Sowohl die Nachtflugbeschränkungen als auch die Bahnbenutzungsregelung** (in der aktuell gültigen Fassung vom 30.05.2013 – Luftverkehrshandbuch Deutschland (AIP)) **sind verbindlich.** Dies ist zwischen den direkten bzw. indirekten Belastungsverursachern und

den Betroffenen unstrittig. Zumindest zwischen Bürgerschaft, Umweltbehörde und Betroffenen wird ebenso einvernehmlich die Erkenntnis geteilt, dass die Regeleinhaltung durch den Zustandsstörer (Flughafen Hamburg GmbH – FHG) und die Handlungsstörer (Fluggesellschaften, Deutsche Flugsicherung GmbH – DFS) mangelhaft bis ungenügend ist. **Es stellt sich daher die Frage nach Art und Weise der Störerhaftung.**

www.noflyham.de/2017/08/12/recht-und-ordnung

Das Nachtflugverbot gilt! Oder doch nicht?

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. Umfangreiche Auswertungen zu den verspäteten Nachtflügen außerhalb der offiziellen Betriebszeit finden Sie im NoFlyHAM-Blogbeitrag.

www.noflyham.de/2017/08/20/so-selten-wir-moeglich/

„Einhaltung“ der Nachtflugbeschränkungen am Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ (Jan. - Jun. 2017)



Daten: DFLD e.V., DFS TraVis

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli
1	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
2	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
3	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
4	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
5	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
6	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
7	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
8	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
9	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
10	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
11	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
12	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
13	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
14	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
15	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
16	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
17	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
18	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
19	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
20	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
21	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
22	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
23	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
24	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
25	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
26	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
27	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
28	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
29	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
30	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge
31	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge	keine Flüge

Bezugszeitraum (23 Uhr bis 6 Uhr) gemäß aktuellem Anhang der geltenden Betriebsgenehmigung aus dem Jahr 1967 (Luftverkehrshandbuch AIP 2013)

keine Flüge
sonstige Flüge
Linien-/Touristikflüge
nach 0 Uhr
○ sonstiger Flug
● Linien-/Touristikflug



September 2017

Appell an die Hamburgische Bürgerschaft

Im April 2014 befand die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt einvernehmlich, dass die Belastungen – verursacht durch den Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger 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 sollten noch der 16-Punkte-Plan (2015), die sogenannte Pünktlichkeitsoffensive (2016) und die Entgeltnovellierung (2017) folgen. **Alles Zusagen an die Bevölkerung, dass der Fluglärm zurückgehen soll – Versprechen gebrochen!**

www.noflyham.de/2017/09/03/appell-an-die-hamburgische-buergerschaft/



Schwarze Schafe

Während die aufsichtführende Fachbehörde (BUE) der Auffassung ist, dass „der räumlichen Lage des Flughafens bereits durch einschneidende Nachtflugbeschränkungen sowie eine restriktive Handhabung von Ausnahmegenehmigungen Rechnung getragen wird“, zeigen die Flugspurenauswertungen des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD e.V.), dass das vorgegebene Betriebsende immer häufiger missachtet wird. Es stellt sich daher die Frage, wer die schwarzen Schafe unter den

ca. 60 am Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ tätigen Fluggesellschaften sind, denen das Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürger in den An- und Abflugschneisen derart wenig bedeutet, dass sie durch ihre (unzureichende) Flugplanung die nächtlichen Verspätungen mindestens billigend in Kauf nehmen, wenn nicht sogar vorsätzlich (zur eigenen Gewinnmaximierung) herbeiführen.

www.noflyham.de/2017/09/16/schwarze-schafe/

Zahltag

„Fliegen sei das neue Öko“ hieß es in einer peinlich dreist-dummen Werbung der Luftverkehrsbranche. Zum Glück wurde dieser Blödsinn mittlerweile durch seriöse Arbeiten in Gänze widerlegt. Fakt ist, dass der Luftverkehr in immer größer werdendem Maße Mensch und Umwelt schädigt. **Beispielsweise verursacht ein Hin- und Rückflug zwischen Hamburg und Palma de Mallorca im Durchschnitt 1.200 kg CO2 pro Passagier (!).** Dies entspricht der Hälfte des jährlichen CO2-Budgets eines klimaschutzbewussten Menschen.

Warum auf Basis dieser mittlerweile allgemein bekannten Tatsachen jedoch am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen jeder Passagieranstieg durch die kommerzielle Betreibergesellschaft (Flughafen Hamburg GmbH – FHG) großspurig medial bejubelt wird, wirft Fragen auf.

Bereits der einfache Vergleich von Passagiermenge und Anstieg der Belastungsparameter „Fluglärm“ und „Flugdreck“ verdeutlicht, dass bei einer Bewertung der Passagierzahlen zwingend die externen Umweltkosten zu beachten sind. Alles andere ist Willkür!

www.noflyham.de/2017/09/24/unverhaeltnismaessig/



Entwicklung der Passagieranzahl und der Passagiere pro Flug am „Helmut-Schmidt-Airport“

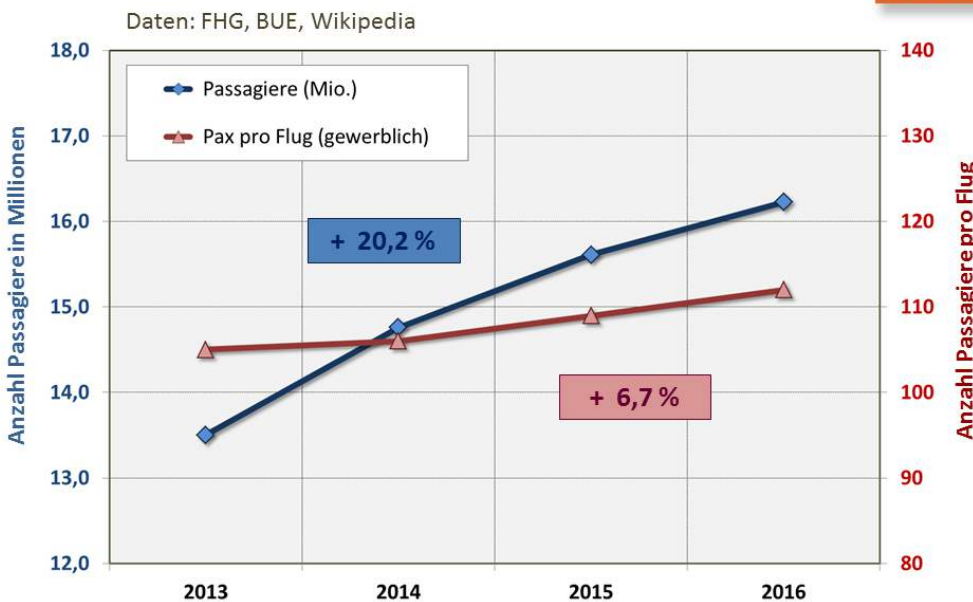


Bild: Peter Gericke/GraPicDesign



Oktober 2017

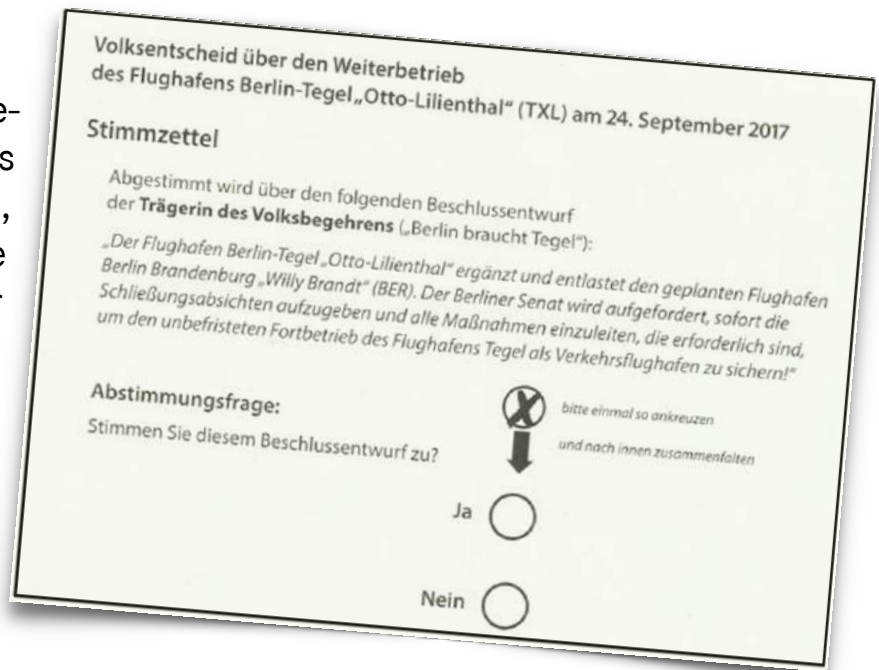
Diktat der Masse

Für die vom Fluglärm und Flugdreck betroffenen Bürgerinnen und Bürger ist es schwer, angemessen auszudrücken, was der permanente Raub der Stille bedeutet; insbesondere gegenüber denjenigen, die häufig gerne billig hin und her fliegen, jedoch selbst nicht unter der zumeist sinnarmen privaten Vielfliegerei zu leiden haben.

Am Beispiel des Volksentscheids über den Weiterbetrieb des Verkehrsflughafens in Berlin-Tegel wird umfassend aufgezeigt, wie Luftverkehrslobbyismus manipulierend eingreift. Besonders problematisch ist, dass mit der „Volksentscheidung“ eben keine übergeordnete inhaltliche und formale Abwägung mit Interessensausgleich vorgenommen, sondern das Kreuz zumeist rein nach Individualbelangen gesetzt wird.



Das an oberster Stelle stehende tragende Argument der vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger, der Gesundheitsschutz



(d.h. das Grundrecht auf körperliche und seelische Unversehrtheit), betrifft unmittelbar nur eine zahlenmäßig vergleichsweise kleine Teilmenge der Abstimmungsberechtigten. Beim Volksentscheid werden persönliche Güterabwägungen getroffen. Schadet oder nützt mir das Ziel der Befragung? Auf diese Weise kann kein hinreichender Interessensausgleich erzielt werden!

In der Minderheit finden sich im vorliegenden Konfliktfall annähernd 300.000 Menschen, die unter den ca. 500 Flugbewegungen zu leiden haben. Auf der anderen Seite stehen rund 2.500.000 Wahlberechtigte, von denen die meisten TXL nutzen, die die gravierenden Nachteile des Flughafenbetriebes jedoch nicht am eigenen Leib erfahren müssen.

Soll so eine Gesellschaft funktionieren?

www.noflyham.de/2017/10/03/gesellschaft-mit-beschaenkter-haltung/

Nachts ist Ruhe – oder doch nicht?



zur Missachtung des offiziellen Betriebsendes von 23 Uhr dar: **Von insgesamt 273 Nächten im Zeitraum Januar bis September 2017 fanden lediglich in 48 Nächten keine Flugbewegungen – verursacht durch Linien- und Touristikflieger – statt.** Dies entspricht einer Einhaltungquote der Nachtflugbeschränkungen von nur 17,6 %. Anders ausgedrückt: In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurden in acht von zehn Nächten die Nachtflugbeschränkungen umgangen.

Anfang Oktober veröffentlichte der Arbeitskreis „Luftverkehr“ des BUND-Landesverbandes Hamburg seine Auswertungen über die Belastungsentwicklung – verursacht durch den Betrieb des „Helmut Schmidt-Airports“ – im laufenden Jahr 2017. Kernpunkte stellen die quantitativen und qualitativen Ergebnisse

Besonders alarmierend ist, dass es in den Monaten Juli bis September 2017 nur in zwei Nächten keine Starts und Landungen nach 23 Uhr gegeben hat! **Das Regel- / Ausnahmeverhältnis steht (weiterhin) Kopf.**

www.noflyham.de/2017/10/22/richtigstellung/

Ablasshandel

Mit Geld lässt sich in dieser Welt scheinbar alles regeln: Wird die Nachtflugbeschränkung am „Helmut Schmidt-Airport“ durch eine Fluggesellschaft umgangen, reicht ein bisschen **Ablas** (zeitabhängige Start- und Landeentgelte) an den kommerziellen Flughafenbetreiber und schon wird die (angebliche) **Unvermeidbarkeit** durch die



aufsichtführende Behörde (BUE) – in Vertretung der Haupteigentümerin (Freie und Hansestadt Hamburg) **und damit verbunden der monetären Empfängerin des Ablasses – attestiert.** Mittelalter und Spaßgesellschaft

Hand in Hand.

www.noflyham.de/2017/10/31/reformationsbedarf

November 2017

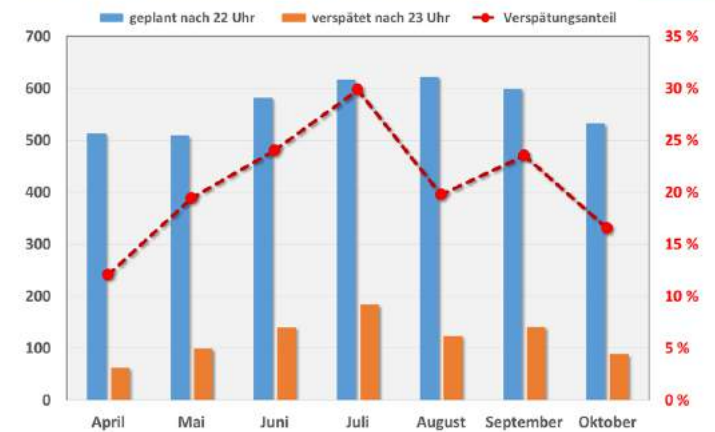
Pecunia nervus rerum

Wer als Linien- und Touristikfluggesellschaft am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ außerhalb der offiziellen Betriebszeit nach 23 Uhr mit seinen Flugzeugen noch starten oder landen möchte, braucht nur etwas Geld.

Dank einer mehr als großzügigen Verspätungsregelung darf bei (angeblich) unvermeidbaren Verspätungen (derzeit) noch bis 23:59 Uhr weiter gestartet und gelandet werden. Den „Nachweis“ können die Fluggesellschaften formlos selbst erbringen, auch mit mehrwöchiger Verzögerung. Zumeist wird eine Störung im Betriebsablauf, die zu einer Verzögerung in der Tagesrotation geführt hat – welche dann zeitlich nicht mehr aufgeholt werden konnte – als

Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ (EDDH/HAM)
Sommerflugplan 2017 – Letzte Betriebsstunde

Datenquellen: Flughafen Hamburg GmbH, Deutscher Fluglärmdienst e.V.



Ausrede vorgetragen. Eine Kontrolle des Wahrheitsgehaltes der Angaben ist für die zuständige Aufsichtsbehörde (Behörde für Umwelt und Energie – BUE) faktisch unmöglich...

www.noflyham.de/2017/11/12/wer-zu-spaet-fliegt/

Mobilitätsbedürfnis?

Ein Bedürfnis hat eine intrinsische (d.h. sich selbst generierende) Relevanz. Beispiele hierfür sind Hunger, Durst und Müdigkeit. Hieraus entstehen die Bedürfnisse zu essen, zu trinken und zu schlafen. Im Gegensatz dazu ist das bloße Interesse an etwas zu sehen. Dieses wird gesteuert durch eine individuelle Veranlagung in Kombination mit gesellschaftlicher Prägung und maßgeblich gelenkt durch äußere Stimulationen (z.B. Werbung, Preisgestaltung). **Es ist daher kein „wachsendes Mobilitätsbedürfnis“, sondern das preisgetriebene Mobilitätsinteresse einer zu-**



nehmend eventorientierten Gesellschaft, welches am „Helmut Schmidt-Airport“ kurzwährend befriedigt wird.

www.noflyham.de/2017/11/19/mailand-oder-madrid-hauptsache-italien/



Dezember 2017

Kein Quantum Ruhe!

Die Fluglärmenschutzkommission (FLSK) für den Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ hat in ihrer 228. Sitzung am 01.12.2017 mehrheitlich eine Empfehlung zur Veränderung der geltenden Verspätungsregelung beschlossen.

Die Änderung zielt darauf ab, zukünftig keine pauschale Verspätungsregelung für Starts nach 23:00 Uhr und für Landungen nach 23:30 Uhr mehr zuzulassen. Sofort stellt sich die Frage, ob diese vorgeschlagene Neuregelung in der Lage ist, das bestehende Verspätungsdebakel wirksam einzudämmen. Hierzu folgende Ableitung: Bis zum Jahresende ist mit insgesamt ca. 1.100 nächtlich verspäteten Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit von 23 Uhr zu rechnen. Davon entfallen ca. 315 der Flugbewegungen auf Starts nach 23 Uhr. Diese würden komplett unter die empfohlene FLSK-Neuregelung fallen, d.h. sie bedürften zukünftig einer Einzelfreigabe. Bei den Landungen nach 23 Uhr sieht dies hingegen anders aus. Von den ca. 775 nächtlich verspäteten Landungen nach 23 Uhr entfallen lediglich 25 % auf den Zeitraum nach 23:30 Uhr; entsprechend ca. 195 Flugbewegungen. Nur für diese müssten zukünftig Einzelfreigaben eingeholt werden, für den großen Rest hingegen bliebe alles beim Alten, d.h. der pauschalen Genehmigungsfiktion.

In Summe würde die Neuregelung daher lediglich ca. 510 gewerbliche Linien- und Touristikflüge betreffen. Bei einer zu erwartenden Gesamtanzahl an Linien- und Touristikflügen im Jahr 2017 von ca. 147.500 Flugbewegungen beträfe der FLSK-Vorschlag demnach nur 0,3 % aller entsprechenden Flugbewegungen. Ein äußerst moderater (wirtschaftshöriger)



Vorschlag, der daher auch nur sehr bedingt Anklang bei den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern findet.

Die Luftverkehrslobby hingegen betreibt Panikmache und sieht den gesamten norddeutschen Wirtschaftsstandort gefährdet...

www.noflyham.de/2017/12/30/kein-quantum-ruhe/



Impressum

Herausgeber

**BAW | Bürgerinitiativen für Fluglärm
schutz
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 0151.44201021

© Hamburg im Januar 2018

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.