

# Initiativkreis **Fluglärm**

## Hamburg & Schleswig-Holstein







# Ersatz-Genehmigungsurkunde (1956)

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG  
BEHORDE FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR

AMT FÜR VERKEHR - Luftamt - 1. Juli 1956

FERNSPRECHER, 34 10 17 } App. 639  
BEHÖRDENNETZ, 34 }

Genehmigungsurkunde für den Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel

I.

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 Aenderung und Ergänzung des Luftverkehrsgesetzes vom 27.9.1938 (RGBl. I S. 1246) sowie des 4. Gesetzes zur Aenderung 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 Aenderungsverordnungen 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. I S. 302) die Genehmigung zum Betrieb des Flughafens Fuhlsbüttel.

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, 34 10 17 } App. 639  
BEHÖRDENNETZ, 34 }

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-Besugspunkt hat die geographischen Koordinaten: geographische Breite 53° 37' 55" Nord, geographische Länge 9° 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 Aenderungen 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]*  
(Kersten)  
Baurat

Anschrift: (24) Hamburg 24, Große Bleichen 23-27, Drahtanschrift: Mauerbehoerde, Fernschreiber: 021 1100, Geldüberweisungen an Amtskasse der Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Kassenzustunden montags bis freitags 9-12 Uhr, sonntags 9-12 Uhr, Bankkonten: Hamburgische Landesbank, Glacisstraße, Konto-Nr. 335, Landesratsbank, Kto.-Nr. 2/1631, Hamburger Sparcasse von 1827, Kto.-Nr. 80/2300, Neue Sparcasse v. 1864, Kto.-Nr. 1/499, Postcheckkonto: Hamburg Nr. 02 11

# Betriebsgenehmigung (1967)



**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 AMT FÜR HAFEN, SCHIFFFAHRT UND VERKEHR  
 - VT/764.530-3 -

C.-Z.  
(Bei Beantwortung bitte angeben)  
 Behörde für Wirtschaft und Verkehr, 2 Hamburg 11, Postfach 2109

Hamburg, den 21. August 1967  
 Fernsprecher 34 01 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  
 Flughäfen

14. SEP 1967  
 1/11

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:

- Die Anlage des Flughafens muß insbesondere den folgenden, technischen Angaben entsprechen:
  - Lage und Grenzen des Flughafens ergeben sich aus der in der Anlage beigefügten Karte 1 : 10 000, die Teil dieser Genehmigung ist,
  - 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
  - Rechtweisende Richtung der Start- und Landebahnen:  
 05/23 rechtweisende Richtung 050°/230°  
 16/34 rechtweisende Richtung 153°/333°

- d) Länge der Start- und Landebahnen: †) gemäß d. Besch. v. 13.11.61  
 05/23 Länge 3250 m  
 16/34 Länge 3665 m
- 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    |





## 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:

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.

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 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 2b) 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 2b) 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	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 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	Kontingentierung	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 %**



# Fluglärmschutzgesetz (2007)

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.



# Allianz für Fluglärm(schutz)

## Präambel:

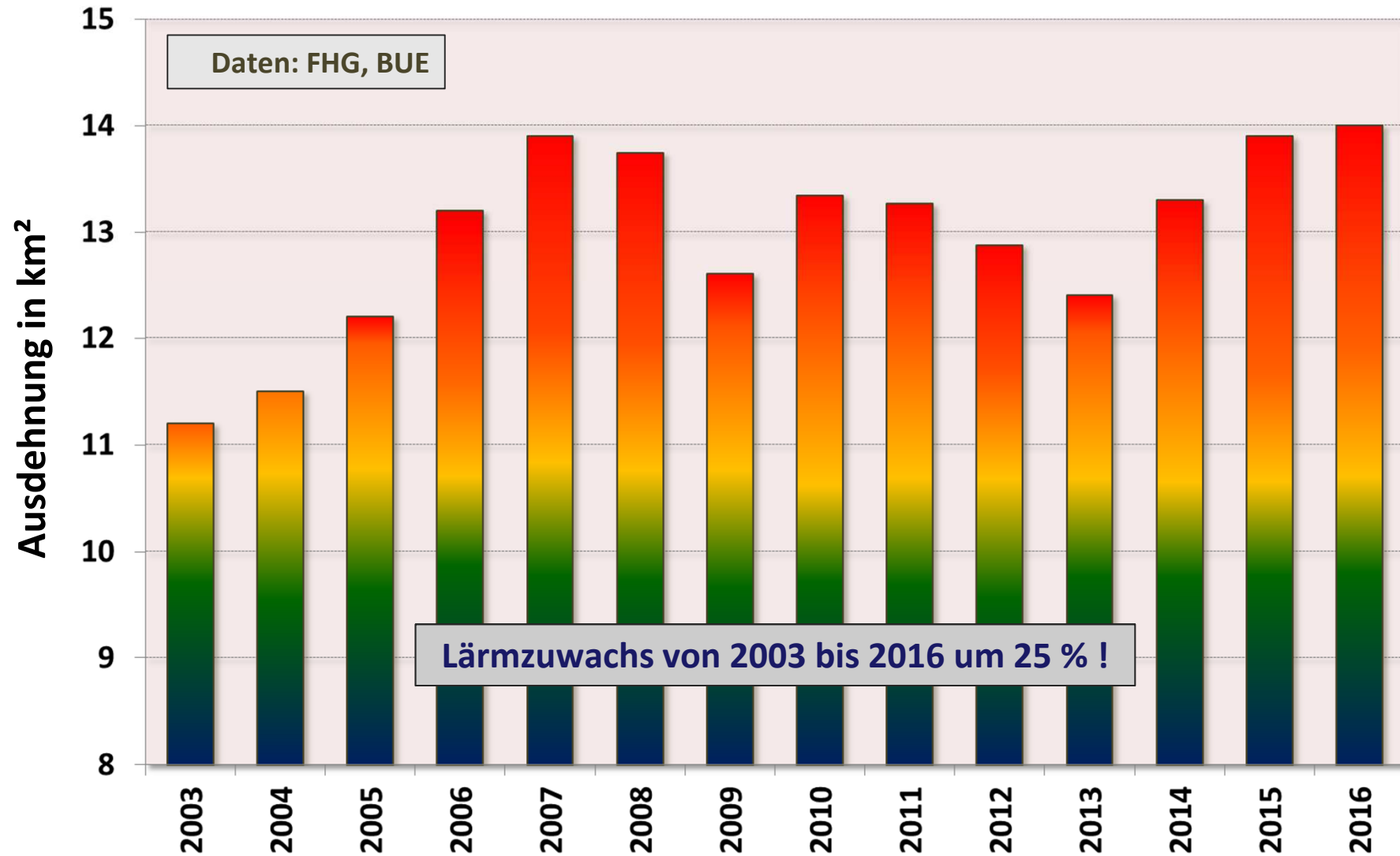
Die „Allianz für den Fluglärmschutz“ soll dazu beitragen, den Flugverkehr im Einklang mit den Interessen der Fluglärm-betroffenen und den Nutzern zu einem **stadtverträglichen Flughafen** auszugestalten und **Fortschritte im Bereich des aktiven und passiven Fluglärmschutzes** zu erzielen. Sie stellt 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 Fluglärmschutz“ ist es, einen <b>Beitrag zur nachhaltigen Fluglärmreduzierung und zur Verbesserung des aktiven und passiven Fluglärmschutzes</b> zu leisten.	Ziel der „Allianz für den Fluglärmschutz“ ist es, - <b>unter Berücksichtigung der <u>Entwicklungsziele des Flughafens</u>, der bestehenden Betriebsgenehmigung und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten</b> - einen gemeinsamen Beitrag zur nachhaltigen Verbesserung des aktiven und passiven Fluglärmschutzes zu leisten. Möglichkeiten der Reduzierung des Fluglärms sollen fortlaufend geprüft werden.



# Dauerhafter Fluglärmteppich



**Fluglärmkontingent: 20,4 km<sup>2</sup> (festgelegt 1998)**



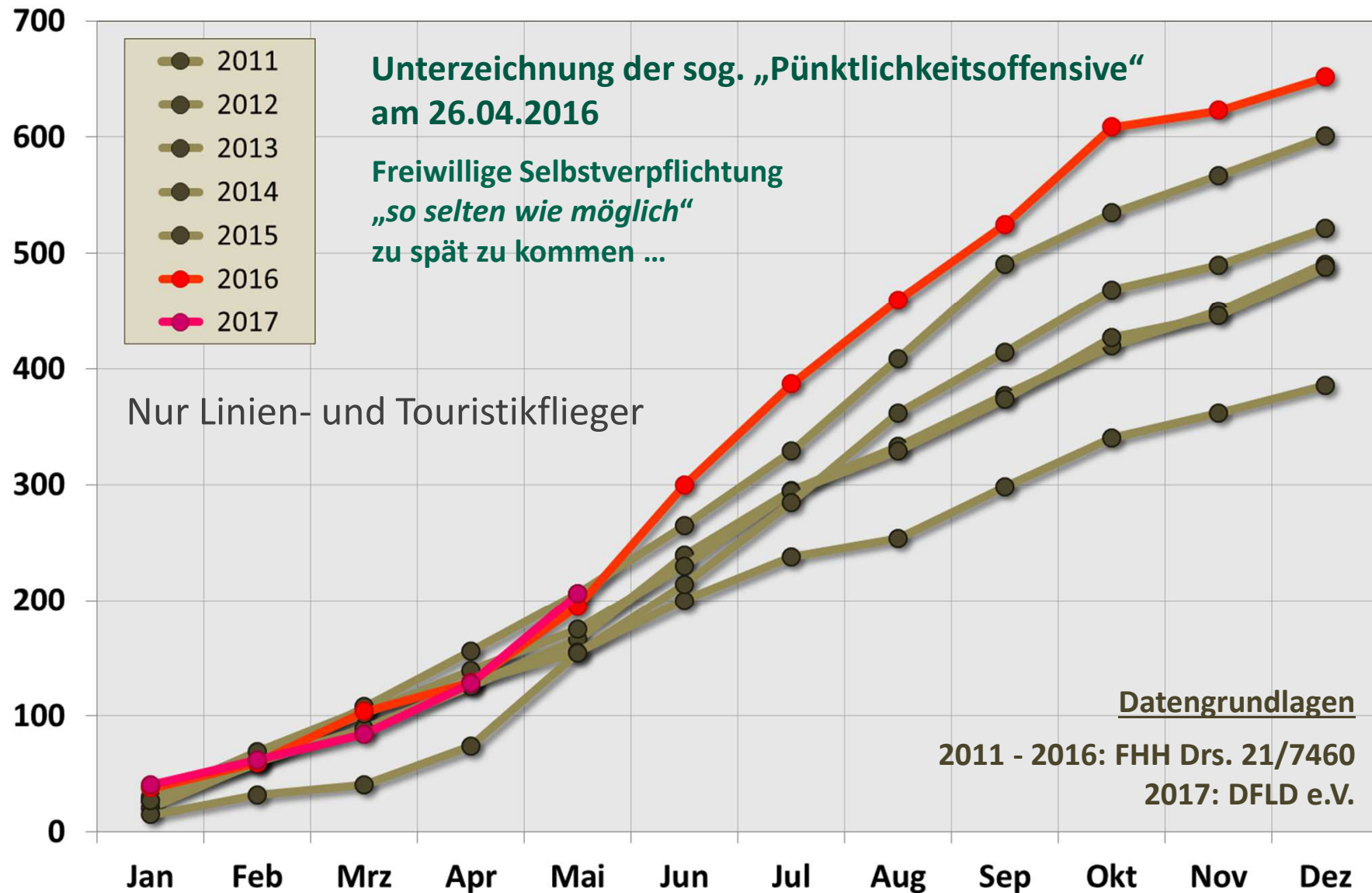
# Störung der Nachtruhe



Tag	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Tag
1	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	1
2	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	2
3	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	3
4	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	4
5	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	5
6	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	6
7	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	nein	ja	7
8	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	8
9	nein	nein	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	9
10	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	10
11	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	11
12	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	12
13	nein	nein	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	13
14	nein	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	14
15	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	15
16	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	16
17	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	17
18	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	18
19	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	19
20	ja	nein	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	20
21	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	21
22	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	22
23	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	23
24	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	24
25	ja	nein	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	25
26	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	26
27	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	nein	nein	27
28	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	28
29	nein	ja	ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja	ja	nein	ja	29
30	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	30
31	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	31
	20 J / 11 N	14 J / 15 N	27 J / 4 N	19 J / 11 N	28 J / 3 N	29 J / 1 N	29 J / 2 N	29 J / 2 N	27 J / 3 N	30 J / 1 N	16 J / 14 N	24 J / 7 N	

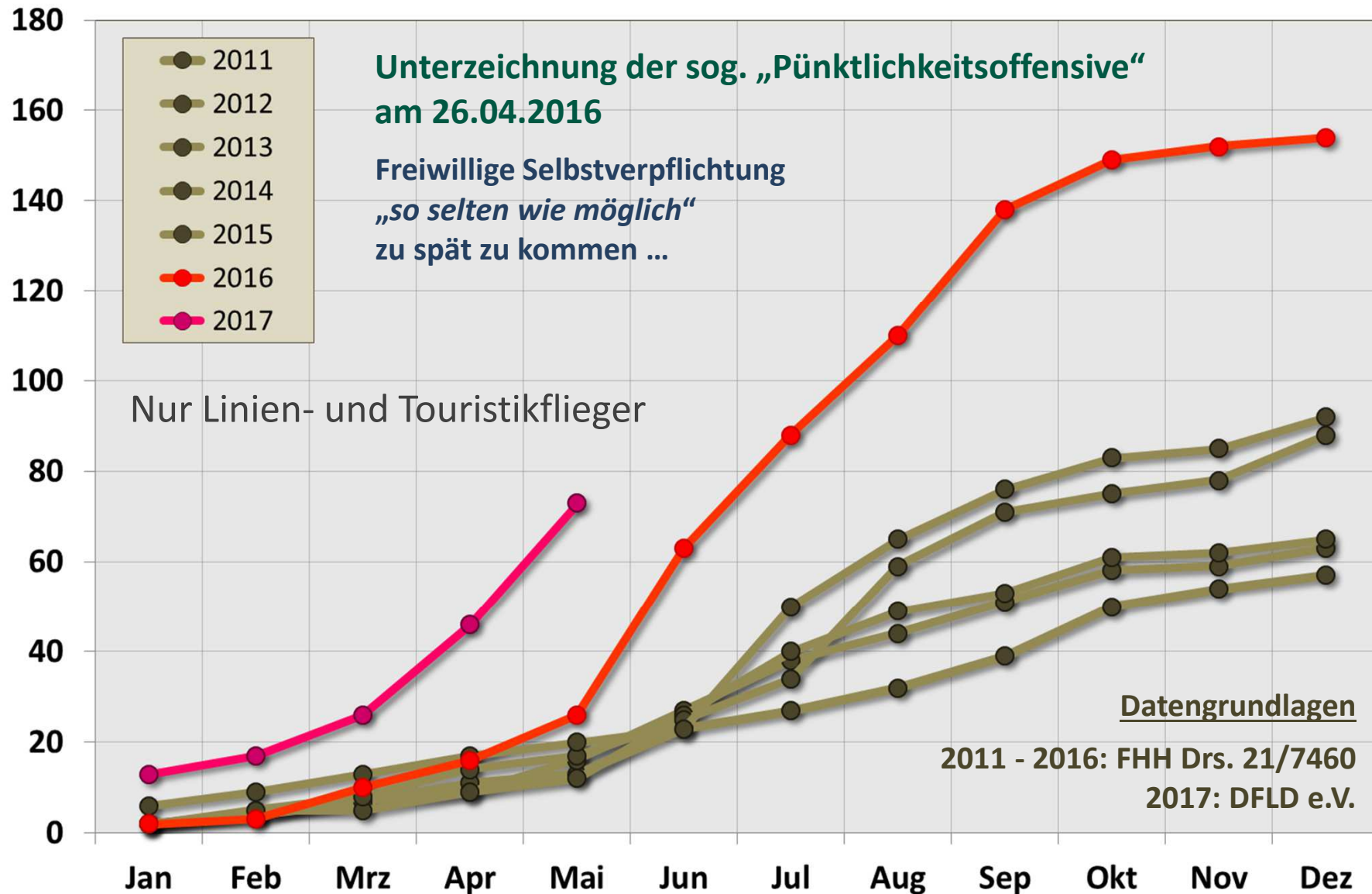
In 292 Nächten wurde im Jahr 2016 den betroffenen Bürgerinnen und Bürger vom Fluglärm der Schlaf geraubt. In vier von fünf Nächten fand das offizielle Betriebsende von 23 Uhr keine Beachtung - **Regeleinhaltung von nur 20 % !**

# Anzahl nächtlich-verspäteter Landungen (23 Uhr bis 06 Uhr)





# Anzahl nächtlich-verspäteter Landungen (23 Uhr bis 06 Uhr)



# Malusflieger 2016



Bildquelle:  
Wikipedia;  
Ken Fieldinig

1. Rang: AB7633  
73 Nachtflüge zwischen 23 - 24 Uhr



Bildquelle:  
Wikipedia;  
Alen Wilson

**easyJet**



2. Rang: EZY5346  
50 Nachtflüge zwischen 23 - 24 Uhr

Bildquelle: Wikipedia; Alec Wilson

**Air Berlin**

**Eurowings**



3. Rang: EW4349  
34 Nachtflüge zwischen 23 - 24 Uhr



# Verspätungsüberschuss

---

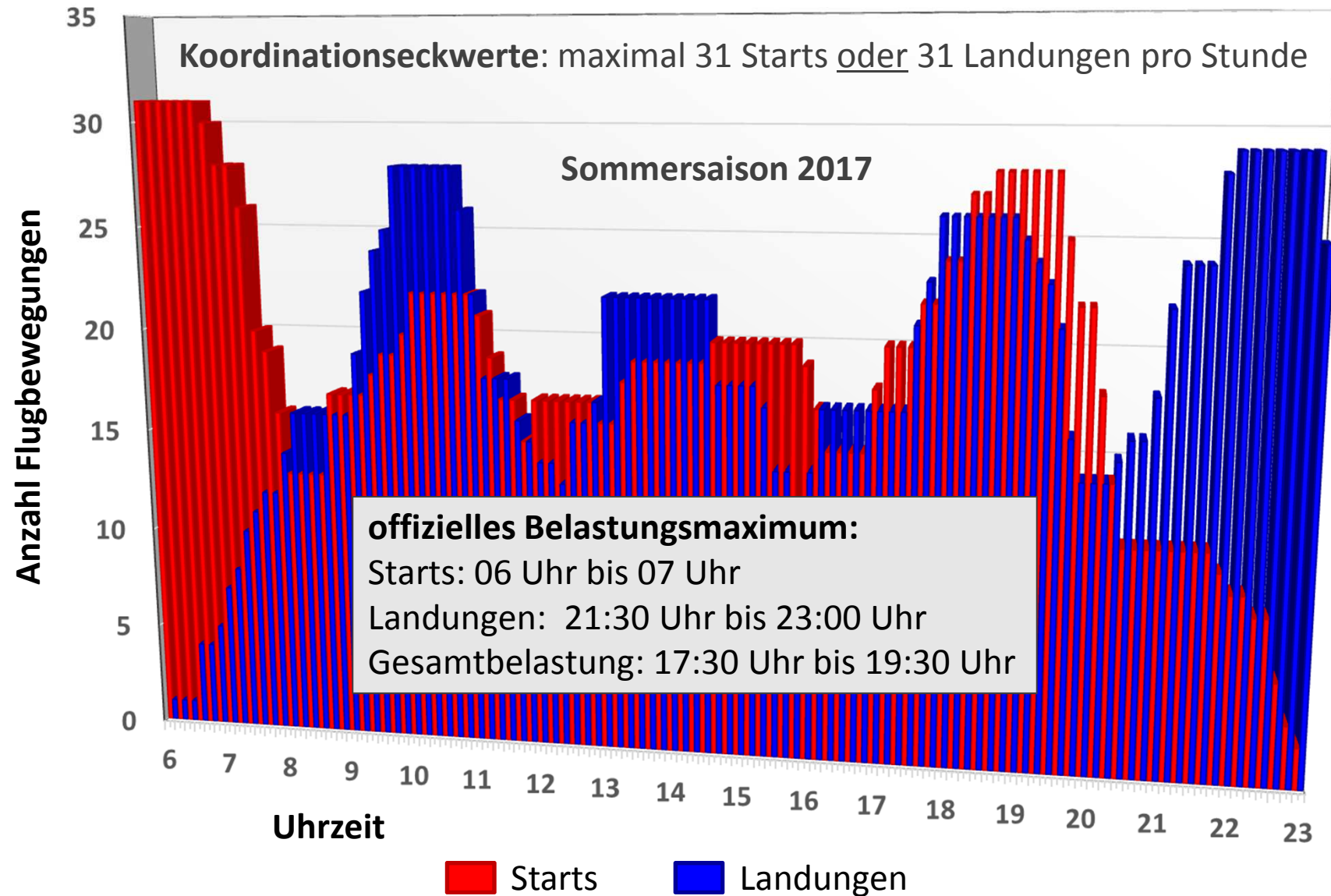


Vergleich der prozentualen Gesamtflugbewegungsanteile ausgewählter Fluggesellschaften mit deren prozentualen Anteilen an Nachtflügen zwischen 23 Uhr und 24 Uhr am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt“

<b>2016</b>	<b>Gesamtflugbewegungsanteile</b>	<b>Nachtfluganteile</b>
Germanwings	15,9 %	<b>22,3 %</b>
Deutsche Lufthansa	13,7 %	6,6 %
Air Berlin	12,4 %	<b>18,8 %</b>
Eurowings	9,6 %	<b>10,9 %</b>
easyJet	6,3 %	<b>16,2 %</b>
Condor	2,0 %	<b>5,1 %</b>
<b>Σ</b>	<b>59,9 %</b>	<b>79,9 %</b>

Datengrundlage: Bürgerschaftsdrucksache 21/7443, Deutscher Fluglärmdienst – DFLD e.V.

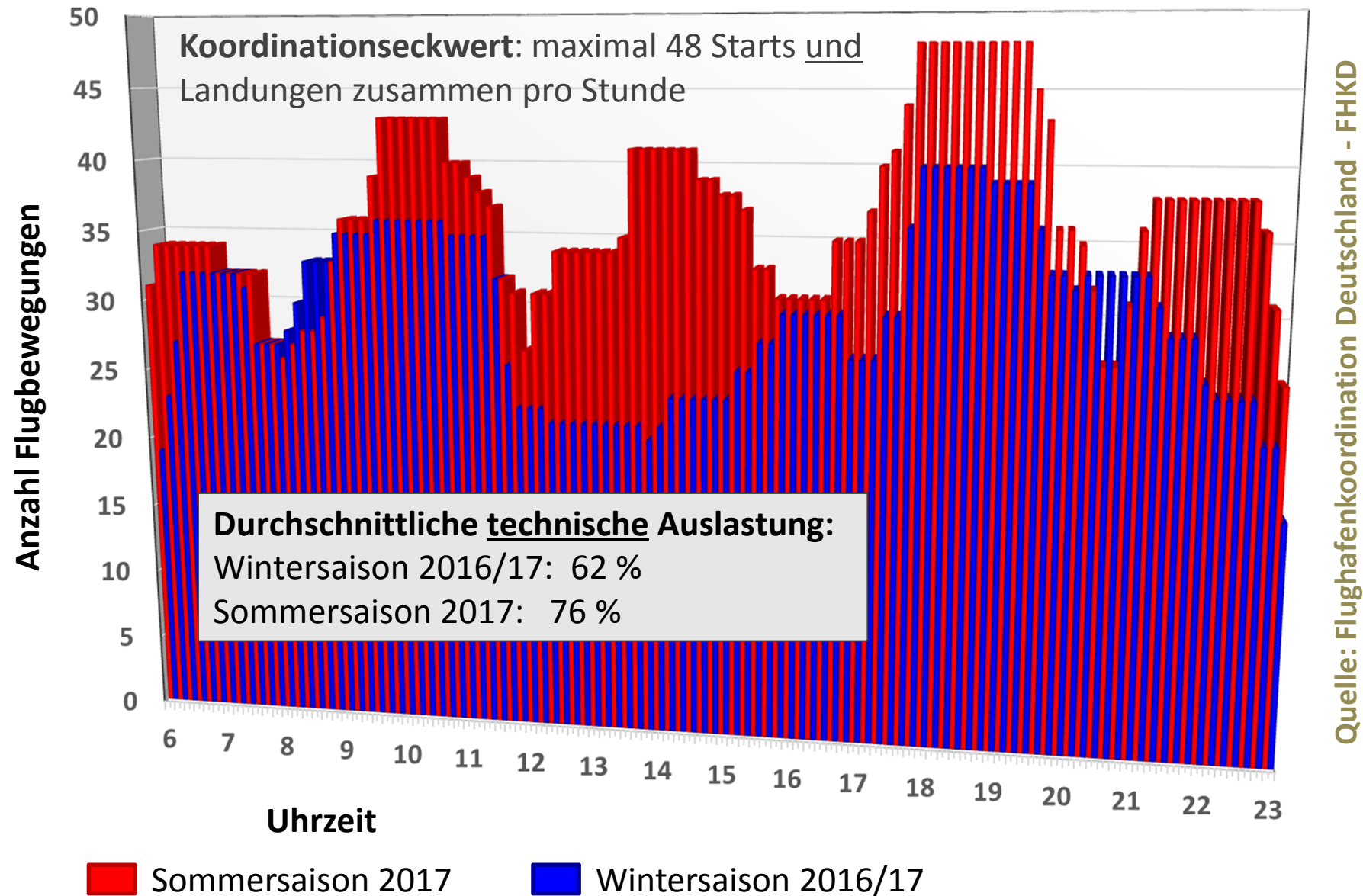
# Starts und Landungen während der Betriebszeit



Quelle: Flughafenkoordination Deutschland - FHKD



# Gesamt-Flugbewegungen während der Betriebszeit



# Flughafenerweiterung durchs Verwaltungshinterzimmer

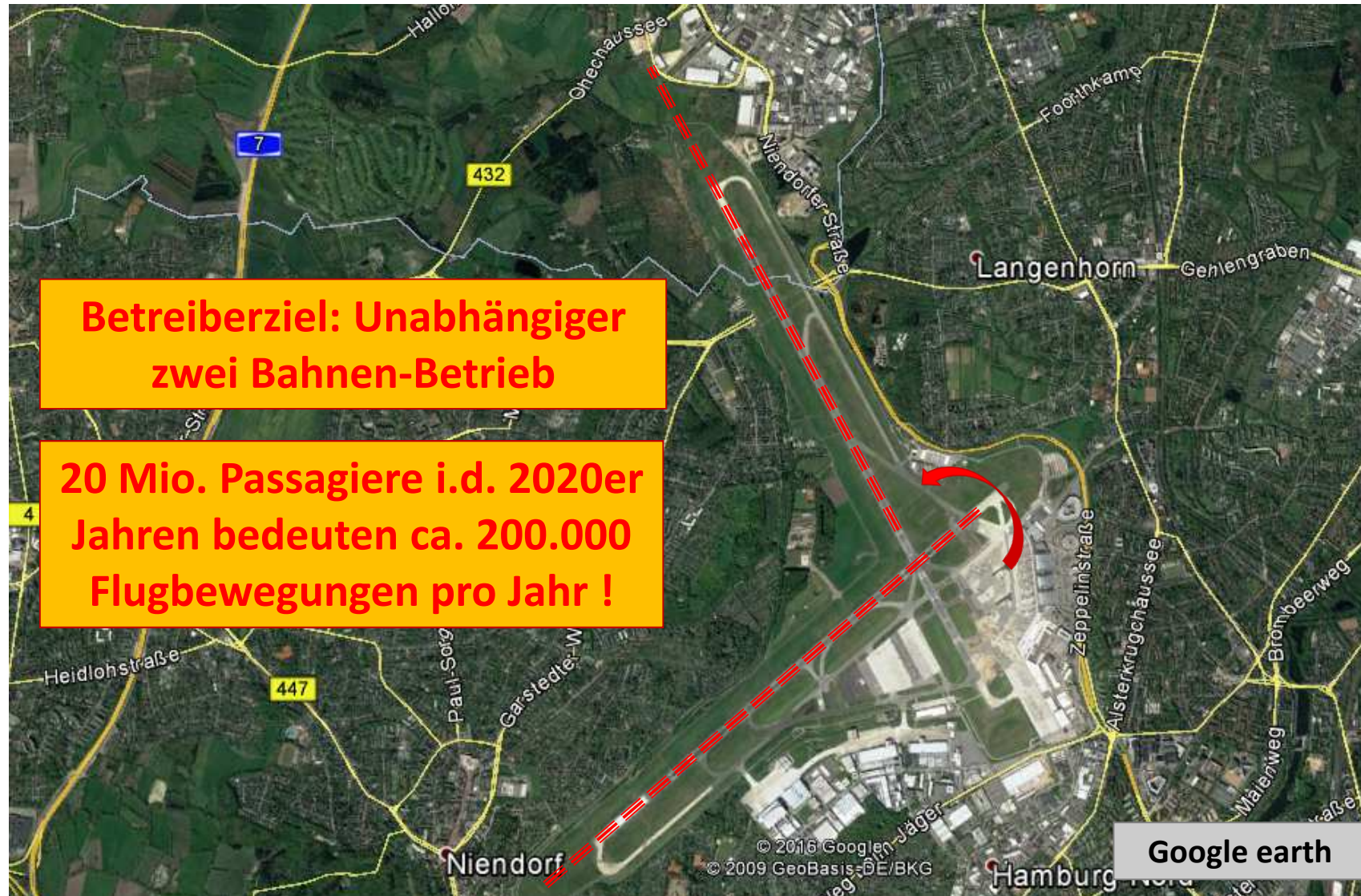


Quelle: BWVI-Olympiamobilitätskonzept (2015)

	2015	2025	Zuwachs
<b>Kontaktpositionen</b>	17	25	8
<b>Bus Gates</b>	22	35	13
<b>Flugzeugpositionen</b>	53	59	6
<b>Koordinationseckwert</b>	48	53	<b>max. 31.000 Flugbewegungen pro Jahr !</b>



# „Entkreuzung“ der Start- und Landebahnen





# Fluglärmfakten statt Betreibermärchen

---

- Der **Fluglärmteppich**, d.h. die räumliche Ausbreitung der 62 dB(A)-Leq3-Dauerschallisophone, hat sich von 2003 bis 2016 um 25 % vergrößert
- Der **Anteil weniger lauter Flugzeuge** (Klasse 1 und 2) ist in den vergangenen 10 Jahren von 31 % auf 16 % gesunken
- Die **Anzahl an nächtlichen Flugbewegungen** (22 Uhr bis 6 Uhr) ist seit 2011 nahezu kontinuierlich um insgesamt 40 % gestiegen
- Die Anzahl an nächtlichen Flugbewegungen außerhalb der offiziellen **Betriebszeit** (23 Uhr bis 6 Uhr) hat seit 2011 um 33 % zugenommen
- Im Jahr 2016 wurde in 292 Nächten den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern vom Fluglärm der Schlaf geraubt, d.h. in vier von fünf Nächten fand das **offizielle Betriebsende** von 23 Uhr keine Beachtung
- Trotz „**Pünktlichkeitsoffensive**“ ist die Anzahl der nächtlichen Landungen zwischen 23 Uhr und 24 Uhr unverändert sehr hoch und die Anzahl an nächtlichen Starts hat sich weiter wesentlich erhöht
- Die (heimlichen) **Ausbaupläne des Flughafensbetreibers sowie des Senats** werden zu einer erheblichen zusätzlichen Belastung führen



# Nachhaltige Belastungsreduzierung

---

**Fluglärm vermeiden:** Reduzierung der Anzahl an Flugbewegungen; Anhebung der Flugpreise auf ein Niveau, welches Nachhaltigkeitsansprüchen genügt; Energiesteuer auf Kerosin einführen; Steuern auf grenzüberschreitende Flüge erheben; Streichung sämtlicher Anreiz- und Rabattsysteme

**Fluglärm vermindern:** Laut muss für die Lärmverursacher (zu) teuer werden - Einführung eines Malussystems für alte (laute) Flugzeuge; Starts und Landungen außerhalb der Betriebszeit dürfen keinen Gewinn für die Fluggesellschaften abwerfen - Steuerung über zeit- und lärmabhängige Start- und Landeentgelte sowie über entsprechende Gebührentatbestände

**Fluglärm begrenzen:** Reduzierung des Lärmkontingentes auf 13,9 km<sup>2</sup> (inkl. Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot); Verbannung von Flugzeugen ab der Lärmklasse 4

**Fluglärm ausgleichen:** Vorrangiges Ziel ist, Anzahl und Ausmaß an Betroffenheit so gering wie möglich zu halten; Finanzierung der aktiven und zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen mittels „Fluglärmschutzeuro“ (zweckgebundener Stiftungsfond) - Entrichtung von jedem Passagier je Start und Landung; großzügiger dauerhafter Nachteilsausgleich



# Appell zur Unterstützung der Volkspetition



„Helmut Schmidt“-Flughafen, Terminal 1, 01. März 2017