

Projekt	Fluglärmenschutzkommission (FLSK) vor Ort
Gegenstand	Kurzbericht
Datum	02.06.2016, 18:00–21:00 Uhr
Ort	Ganztagszentrum Bargteheide, Am Markt 2, 22941 Bargteheide
Teilnehmer	ca. 60 Bürgerinnen und Bürger, Mitglieder der Fluglärmenschutzkommission (FLSK), Fluglärmenschutzbeauftragte, Vertreter Bürgerinitiativen, Daniel Luchterhandt (Moderation), Michelle Godon (Protokoll)

FLSK vor Ort Kurzbericht

Die Veranstaltung „FLSK vor Ort“ in Bargteheide am 02.06.2016 war die zweite Veranstaltung ihrer Art und diente zum Austausch der verschiedenen Positionen aller Beteiligten zum Thema „Fluglärm in Bargteheide“, im Kreis Stormarn und darüber hinaus. Da die Anzahl der Beschwerden gegen den Fluglärm der in Fuhlsbüttel landenden Flugzeuge in letzter Zeit rasant gestiegen war, hat die Fluglärmenschutzkommission betroffene und interessierte Bürger sowie Politiker eingeladen, in einen Dialog zu treten. Ziel der Veranstaltung war es nicht, Beschlüsse zu fassen, sondern sich gegenseitig zu informieren und einen Austausch der Akteure zu ermöglichen.

Verlauf der Veranstaltung

Nach der Begrüßung und einleitenden Worten durch den Vorsitzenden der Fluglärmenschutzkommission (FLSK), Herrn Harald Rösler, informiert Frau Pieroh-Joußen als Fluglärmenschutzbeauftragte über die gegenwärtige Situation in Sachen Fluglärm und Fluglärmenschutz bezogen auf Bargteheide und die anderen östlich des Hamburger Flughafen gelegenen Bereiche.

Frau Pieroh-Joußen erklärt, dass sich der Flughafen Hamburg teilweise auf Flächen des Landes Schleswig-Holstein befinde und die Wohnbebauung der umliegenden Gemeinden dicht an den Flughafen heranreiche. Die Betriebszeit des Flughafens sei zwischen 6 und 23 Uhr festgelegt und reiche somit eine Stunde in die gesetzlich vorgeschriebene Nachtzeit hinein, die um 22 Uhr beginne. Des Weiteren stellt Frau Pieroh-Joußen Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastungen, wie beispielsweise den Einbau von Lärmschutzfenstern, vor. Sie erläutert außerdem, dass der ehemalige 10-Punkte Plan auf Empfehlung der Bürgerschaft zu einem 16-Punkte Plan weiterentwickelt wurde und der Landeanflug seit Herbst 2014 von vier auf sieben bis zehn nautische Meilen geändert wurde. (Anlage 1: Präsentation)

Nachfragen

Eine Bürgerin aus Jersbek möchte wissen, wie man in das Schallschutzfensterprogramm aufgenommen werde. Frau Pieroh-Joußen erwidert, dass der Bereich um den Flughafen in Tag- und Nachtschutzzonen eingeteilt ist. Ob Anspruch auf die Förderung von Schallschutzmaßnahmen besteht, hängt von der Entfernung der Wohnung vom Flughafen ab. Ein Antrag könne beim Bezirk gestellt werden. Da sich Jersbek allerdings außerhalb der Schutzzone befindet, bestehe für die Bürgerin kaum Aussicht auf eine Förderung von Schallschutzmaßnahmen.

Der Bürgerin ist ferner der Verwendungszweck der aus den Verspätungen erlösten Entgelte, die von den Airlines bezahlt werden müssen, unklar. Ein Mitarbeiter der Flughafen Hamburg GmbH, stellt dar, dass ein Großteil des Entgelts (ca. 60%) direkt in Lärmschutzprojekte fließe.

Statements von Bürgerinitiativen

Im Anschluss zu den Verständnisfragen folgte ein zehnmütiges Statement der Bürgerinitiative Ahrensburg durch einen Vertreter der BI mit Präsentation (Anlage 2). Er schildert den Umstand, dass die Fluglärmbelastung seit der Regelungsänderung bezüglich der nautischen Meilen zugenommen habe und welche Missstände für die Bürger dadurch herrschen. Er kritisiert die Flugtätigkeiten des Hamburger Flughafens und stellt die Frage, warum der Großteil der Landeanflüge von Norden her durchgeführt werde und somit einen Bogen über Stormarn fliege, auch wenn doch fast alle Flugzeuge aus südlicheren Regionen kommen. Daraus leitet er die Schlussfolgerung ab, dass drei Viertel des durch Hamburg entstehenden Fluglärms absichtlich auf Schleswig-Holstein gelegt werden. Er beteuert, dass sein Ziel nicht das „Hin- und Herschieben von Lärm und Dreck“ sei, sondern eine nachhaltige Fluglärmreduzierung für alle. Zur Konsensfindung schlägt er einen bürgerverträglicheren Flughafenbetrieb vor, der die Bürger im Nord-Osten Hamburgs entlastet.

Folgende Maßnahmen schlägt er u. a. vor:

- Anpassung der Betriebszeiten an die gesetzliche Nachtzeit (22-6 Uhr)
- verringerte Flugtätigkeit am Wochenende und zu Feiertagen
- Landeanflüge auch aus Süden durchzuführen, ohne einen Bogen über Stormarn zu fliegen

Der Sprecher der Bürgerinitiative Elmenhorst schließt sich den Aussagen an.

Diskussion

Führung der Landeanflüge

Es wird der Gedanke geäußert, dass die Flugzeuge beim Landeanflug nicht jedes Mal in der gleichen Schneise fliegen sollten, sondern immer leicht versetzt und der Leitstrahl aufgefächert wird, um die Emissionen auf breiterer Fläche zu verteilen und die betroffenen Personen zeitweise zu entlasten. Den Bürgern ist es zudem unklar, wieso die Flugzeuge genau über die besiedelten Gebiete schweben, wenn es zwischen den Siedlungen auch unbewohnte Flecken gibt.

Eine Möglichkeit, die Belastung auf dem Leitstrahl zu senken, ist der sogenannte „segmented approach“. Dabei wird der Leitstrahl von der Seite angefliegen, um dichter besiedelte Gebiete zu entlasten. Am Flughafen Frankfurt am Main existiert dieses Verfahren bereits, eine Anwendung ist allerdings wegen Kapazitätsproblemen nur in verkehrsarmen Zeiten möglich.

Ein im Publikum sitzender Pilot erklärt zudem, dass dem Leitstrahl eine 2-Grad-Toleranz beigemessen werde und dies vom Boden aus gesehen gelegentlich nach einer starken

Abweichung vom Leitstrahl anmute – obwohl exakt der gleiche Kurs geflogen werde. Darüber hinaus werden während des Landeanfluges die Landeklappen gesetzt, was zu einer Veränderung der Schallfrequenz führe, die vom menschlichen Ohr als lauterer Geräusch wahrgenommen werde. Die Umsetzung der Vorschläge sei kaum möglich, erläutert der Pilot weiter. Da der Landeanflug ein sehr sensibles Unterfangen sei, müsse man genaue Kriterien einhalten, um eine sichere Landung zu garantieren und dazu gehöre unter anderem die exakte Einhaltung des Leitstrahls, dessen Verlauf in gleicher Flucht wie die Landebahn liege.

Weiter wird aus dem Kreise der Kommission klargestellt, dass Kurvenflüge doppelt so viel Lärm erzeugen wie Geradeausflüge, was gegen die Flugkurve über dem Bereich Stormarn spräche. Mit Blick auf die konkrete Flugroutenwahl wird dargelegt, dass man die Innenstadt Hamburgs nicht mit noch mehr Emissionen belasten wolle, als sie diesen ohnehin schon ausgesetzt sei. Des Weiteren müsse man sich bei Start und Landung an der Windsituation orientieren, und diese war im vergangenen Jahr vorherrschend aus Süd-Westen.

Ein Bürger erklärt, dass eine Veränderung des Geräuschpegels in ländlicheren Regionen viel deutlicher wahrgenommen werde, als in der Stadt, und die Stadtbewohner durch einen Überflug weniger betroffen seien, als die Landbewohner in den Gemeinden Ahrensburg, Stormarn, Jersbek usw..

Zur genauen Lärmüberwachung schlägt ein Bürger aus Bargteheide den Aufbau eines mobilen Lärmmessnetzes vor, welches von Privatleuten aus dem gesamten Bereich geführt werden sollte. Auf diese Weise sei eine verfeinerte Fluglärmaufnahme gewährleistet. Dem wird entgegnet, dass bereits umfangreiche Messungen im Kreis Stormarn stattfanden.

Frau Pieroh-Joußen weist darauf hin, dass diese Messungen mit DIN-gerechten Geräten durchgeführt werden und dass eine Messung durch Privatleute mit semi-professionellem Material ungenau wäre. Insgesamt seien 13 feste Messstellen installiert und drei weitere mobil im Einsatz. Die mobilen Messstellen messen jeweils über einige Monate an einer Stelle Maximalpegel, Startpegel und Mittelungspegel. Ein Vertreter der BI Ahrensburg zweifelt die Verlässlichkeit der flughafeneigenen Messungen an.

Regelungsänderung zur Anfluglänge in nautischen Meilen

Die Änderung des Anfluges von vier nautischen Meilen auf sieben bis zehn nautische Meilen ist für mehrere Bürger nicht nachvollziehbar. Somit entfielen niedrige Anflüge über dem Hamburger Stadtgebiet. Im gleichen Zuge wurde die Mindestüberflughöhe über Ahrensburg auf 3000 Fuß angehoben, um diesen Bereich zu entlasten. Es wird deutlich, dass der Entschluss, die Anflüge auf den Hamburger Flughafen mit weniger als sieben nautischen Meilen abzuschaffen, ohne Vertreter der Stormarner Politik beschlossen wurde.

Die Änderung der Anflugregelung wurde seitens der FLSK damals als positive Entscheidung deklariert. Nun – im Nachhinein – wird eingeräumt, dass die Emissionsentwicklung nicht den Erwartungen entspreche und man damals einfach nicht mit so viel zusätzlichem Fluglärm für den Bereich Stormarn gerechnet habe.

Dieses Thema soll in der FLSK und in Gesprächen mit politischen Vertretern aus dem Kreis Stormarn vertiefend erörtert werden.

Flugtätigkeit

Einige Bürger sind sich einig darüber, dass die Flugtätigkeit, vornehmlich am Wochenende und um die Feiertage zugenommen und die Flughöhe insgesamt abgenommen habe. Exemplarisch nennen sie das Pfingstwochenende. Eine gewollte Flughöhenreduzierung kann seitens der FLSK nicht bestätigt werden und soll daher noch mal geprüft werden. Es wird erklärt, dass die tatsächliche Flughöhe auch immer im individuellen Ermessen des Piloten liege. Worin die subjektive Wahrnehmung der Wochenend-Flugtätigkeit begründet sei, scheint den Sachverständigen allerdings unklar. Jedoch sei eine Landung nach 23 Uhr um 300% teurer als eine Landung zwischen 6 und 22 Uhr.

Ein Bürger stellt fest, dass die Flugzeuge im Jahr 2016 ungewöhnlich oft in Richtung Nordosten gestartet seien. Die Anzahl der Gesamtflüge habe sich allerdings nicht erhöht. Frau Pieroh-Joußen erläutert, dass die vermehrten Flugstarts in Richtung Nord-Osten durch die ungewöhnliche Windsituation, die 2016 herrschte, bedingt seien.

Expansionsvorhaben

Auf Expansionsvorhaben des Hamburger Flughafens reagieren die Bürger gereizt. Sie hoffen auf eine Kapazitätsverringerung des Flughafens. Mit der geplanten Ausweitung der Reiseziele und den damit verbundenen höheren Passagierzahlen, gehen nach Meinung der Bürger eine stärkere Flugtätigkeit und höhere Lärmbelastung einher. Ein Sachverständiger entgegnet, dass das nicht der Fall sei. Bei höheren Passagierzahlen würde die Flugtätigkeit gleich bleiben, nur die Größe der Flugzeuge würde anwachsen. Dabei verweist er auf den Airbus A320neo, der in naher Zukunft eingesetzt werden soll und weniger Lärmemissionen verursachen soll. Ein Vertreter der BI Ahrensburg erläutert daraufhin, dass die Erfahrung zeige, dass daraus keine Entkopplung zwischen Passagierzahlen und Fluglärm resultiere. Dem Flughafen Hamburg wird vorgeworfen, den Flughafen Lübeck „kannibalisiert“ zu haben und die von dort verkehrenden Airlines mit billigeren Angeboten „geködert“ zu haben. Es wird entgegnet, dass es sich die Hamburger Flughafen GmbH mit Blick auf die anderen großen Airlines nicht erlauben könne, entsprechende Köderangebote zu verhandeln.

Ferner wird über eine signifikante Veränderung der Flotte (Ersatz durch Airbus A320neo) und den damit verbundenen Lärminderungseffekten spekuliert. Spätestens im August dieses Jahres sei mit weiteren Informationen zum neuen Flugzeug zu rechnen.

Pünktlichkeit

Ein weiteres Thema des Abends ist die Pünktlichkeit der Flüge. Der Sprecher der BAW berichtet, dass im Mai 2016 über 80 Flugzeuge noch in der Zeit zwischen 23 Uhr und 0.45 Uhr gelandet sind. Jedoch fallen ca. 75% der Flugverspätungen in die erste halbe Stunde nach Ende der Betriebszeit. Er wertet die Pünktlichkeitsoffensive als Marketing-Maßnahme, die bislang ohne Folgen geblieben sei. Seitens der FLSK wird darum gebeten, den Airlines bei der Umsetzung der Pünktlichkeitsoffensive die Zeit zu geben, die für ein fundiertes Urteil über tatsächliche Effekte erforderlich sei.

FLSK Kompetenzen und Kooperationen

Auf Vorwürfe der Bürger gegen die FLSK, diese würde sich nicht ausreichend für die Belange der Bürger einsetzen und der Frage danach, was die FLSK gegen die Erweiterungspläne des Hamburger Flughafens unternahme, mahnt Harald Rösler zur Vernunft. Er betont, dass es der Plan der FLSK sei, Unpünktlichkeit zu minimieren und einen Kompromiss zwischen der Lautstärke des Flughafenbetriebs und der Nachfrage nach Flügen zu finden. Er weist darauf hin, dass der Flughafen auch ein Wirtschaftsfaktor der Region sei und erinnert die Bürger daran, auch die wirtschaftlichen Aspekte zu sehen. Er stellt heraus, dass die FLSK eine beratende Funktion innehat, aber über keine Entscheidungskompetenzen verfüge. Er betont, dass die FLSK gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern zu einer verbesserten, gerechten Gesamtsituation gelangen möchte.

Herr Hans-Werner Harmuth, Kreispräsident Stormarn, betont, dass eine Verlagerung von Emissionen das Problem nicht löse, sondern nur auf andere Regionen verlagere.

Abschließend wird festgehalten, dass weiterer Gesprächsbedarf zum Fluglärm in Bargteheide und Umland bestehe und der Dialog fortzusetzen sei. Alle Beteiligten wünschen sich weitere Gespräche in dieser Runde – dann auch im Beisein von Politik und Verwaltung des Landes Schleswig-Holstein.

Fluglärmschutz in Hamburg

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen

**Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Umwelt und Energie
-Fluglärmschutzbeauftragte-**

Fluglärmschutzkommission vor Ort am 2.6.16 in Bargteheide



Hamburg

Hamburger Flughafen Luftbild und Lage



Herausforderung Fluglärmschutz

- Spezielle Bahnbenutzungsregeln zum Schutz dichtbesiedelter Gebiete
- Nachtflugbeschränkungen (23 – 6 Uhr)
- Lärmoptimierte Abflugrouten
- Lärmschutzhalle für Probeläufe
- Betriebsvorschriften gegen Bodenlärm
- Schallschutzfensterprogramme
- Lärmabhängige Landeentgelte

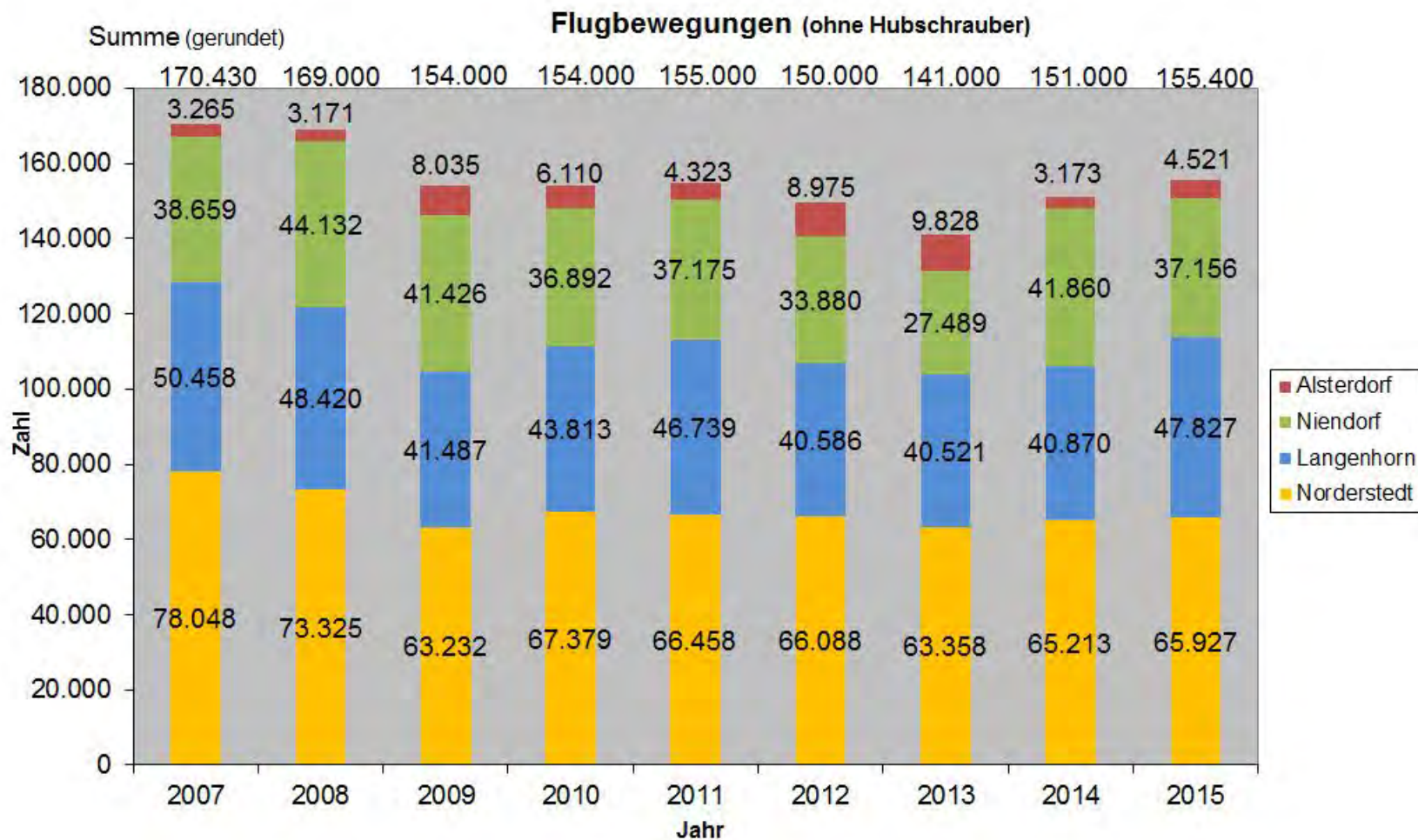
Bahnbenutzungsregeln*

- Starts nach Möglichkeit in Richtung Nordwesten (Befolgung ca. 60 %)
- Zwischen 22 und 7 Uhr auch Landungen aus Richtung Nordwesten (Befolgung ca. 40 %)
- Keine Starts und Landungen in/aus Richtung Südosten (Befolgung 94 – 97 %)

Die Bahnbenutzungsregeln helfen, die Betroffenenanzahlen zu minimieren.

* Von den Regeln sind Abweichungen zulässig, wenn Sicherheitsgründe (z.B. Witterungs- und Bahnbedingungen) oder die Verkehrslage dazu zwingen

Verteilung der Flugbewegungen 2007 - 2015



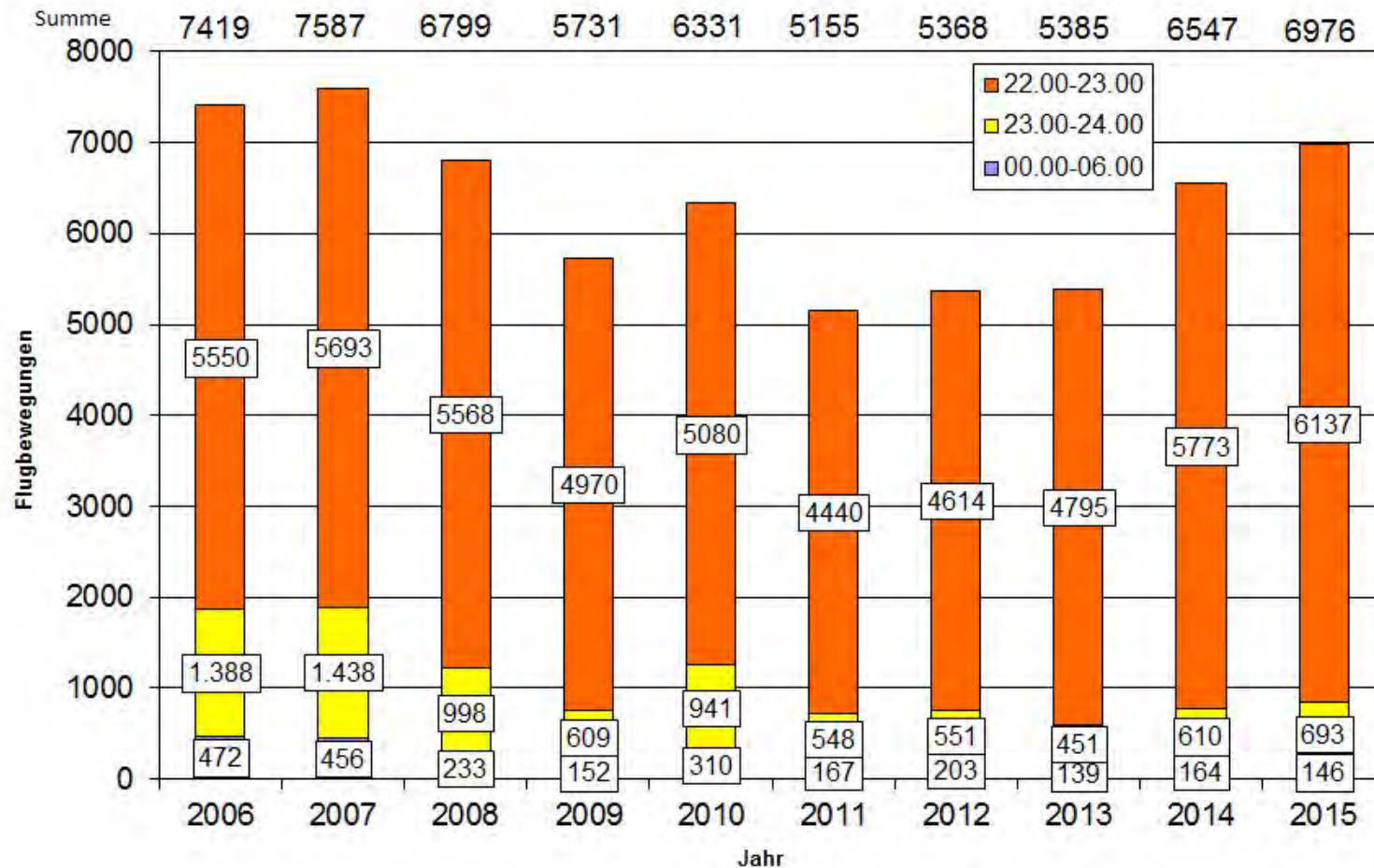
Nachtflugbeschränkungen Flughafen Hamburg

6 - 23 h	23 - 24 h	0 - 6 h	6 - 23 h
	nur verspätete Flugzeuge im Linien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr	nur Notfälle und medizinische Hilfsflüge, Flüge mit Ausnahmegenehmigung	
6 - 23 h	23 - 24 h	0 - 6 h	6 - 23 h

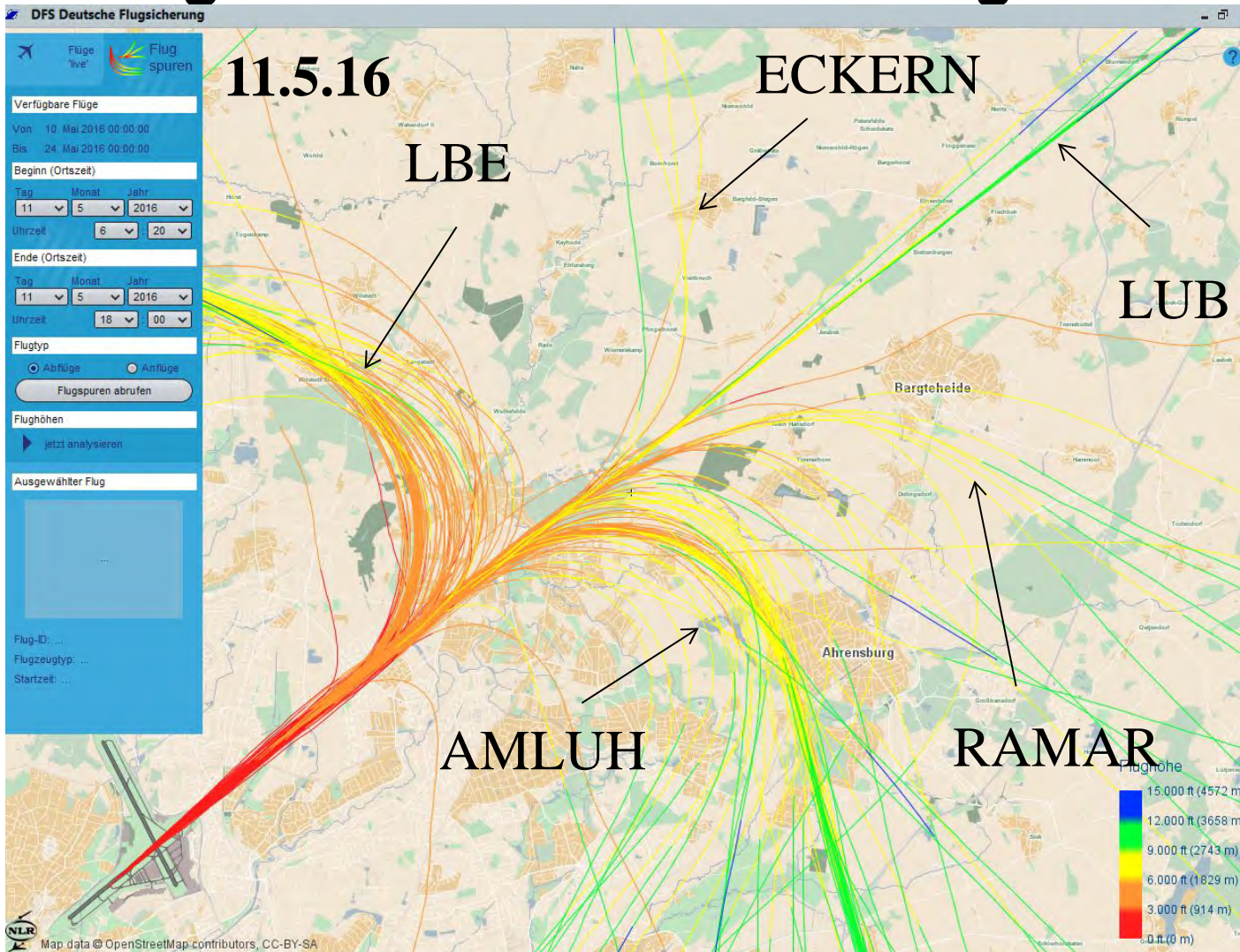
Nachtflugsituation 2015: 158.000 Flüge insgesamt, davon 7.000 Nachts (4,4 %). Davon ca. 6.100 in der Zeit 22-23 Uhr

Nachtflüge der letzten 10 Jahre

Nächtliche Flüge am Flughafen Hamburg im letzten Jahrzehnt



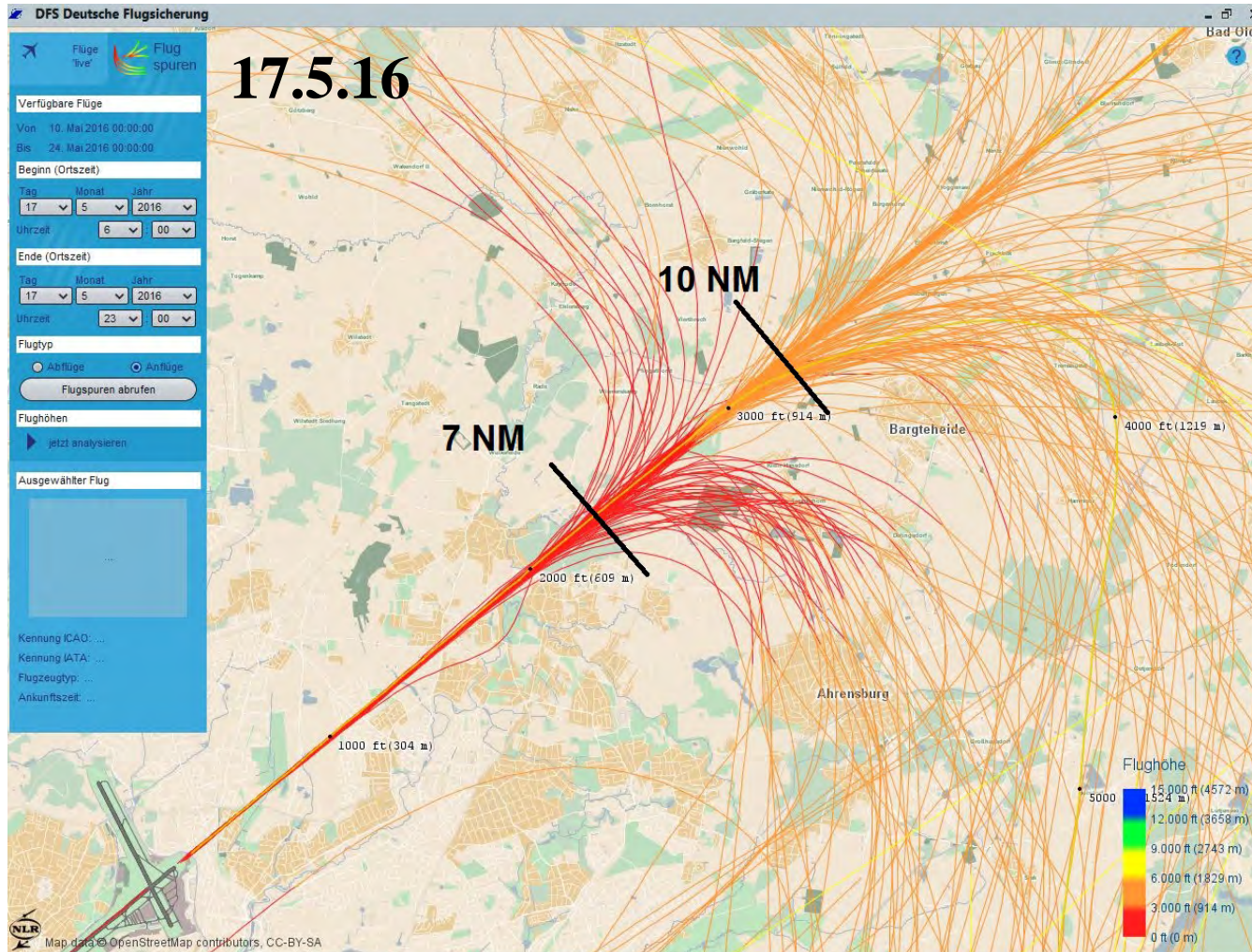
Abflugrouten bei Start Richtung Nordost



Abflugroute:
Bis 5000 Fuß
(ca. 1500 m)
für Jets, bis
3000 Fuß
(ca. 1000 m)
für Turboprop
verbindlich

Keine Vorgabe
für den
Steigwinkel!

Anflugwege Kreis Stormarn



**Anflugwinkel
3° verbindlich
(ab Beginn
Endanflug)
Mindest-
anfluglänge
7 nautische
Meilen
22:30 – 6 Uhr
10 nautische
Meilen
Verteilung ca.
70 % > 10 NM**

Empfehlungen der Fluglärmschutzkommission zum 16-Punkte-Plan der Hamburger Bürgerschaft (215. FLSK)

- Einen generellen Anflug von mindestens 10 nautischen Meilen (NM) lehnt die Fluglärmschutzkommission ab.
- Die Verlängerung des Anfluges von 4 auf 7 NM für Sicht- und Instrumentenanflüge wird empfohlen
- Dabei sollen stärker besiedelte Areale im Kreis Stormarn nach Möglichkeit umflogen werden
- Am Wochenende bis 10 Uhr und nach 20 Uhr soll über 10 NM angefliegen werden
- Die Mindestflughöhe über Ahrensburg bei Landungen wird auf 3000 Fuß (916 m) angehoben

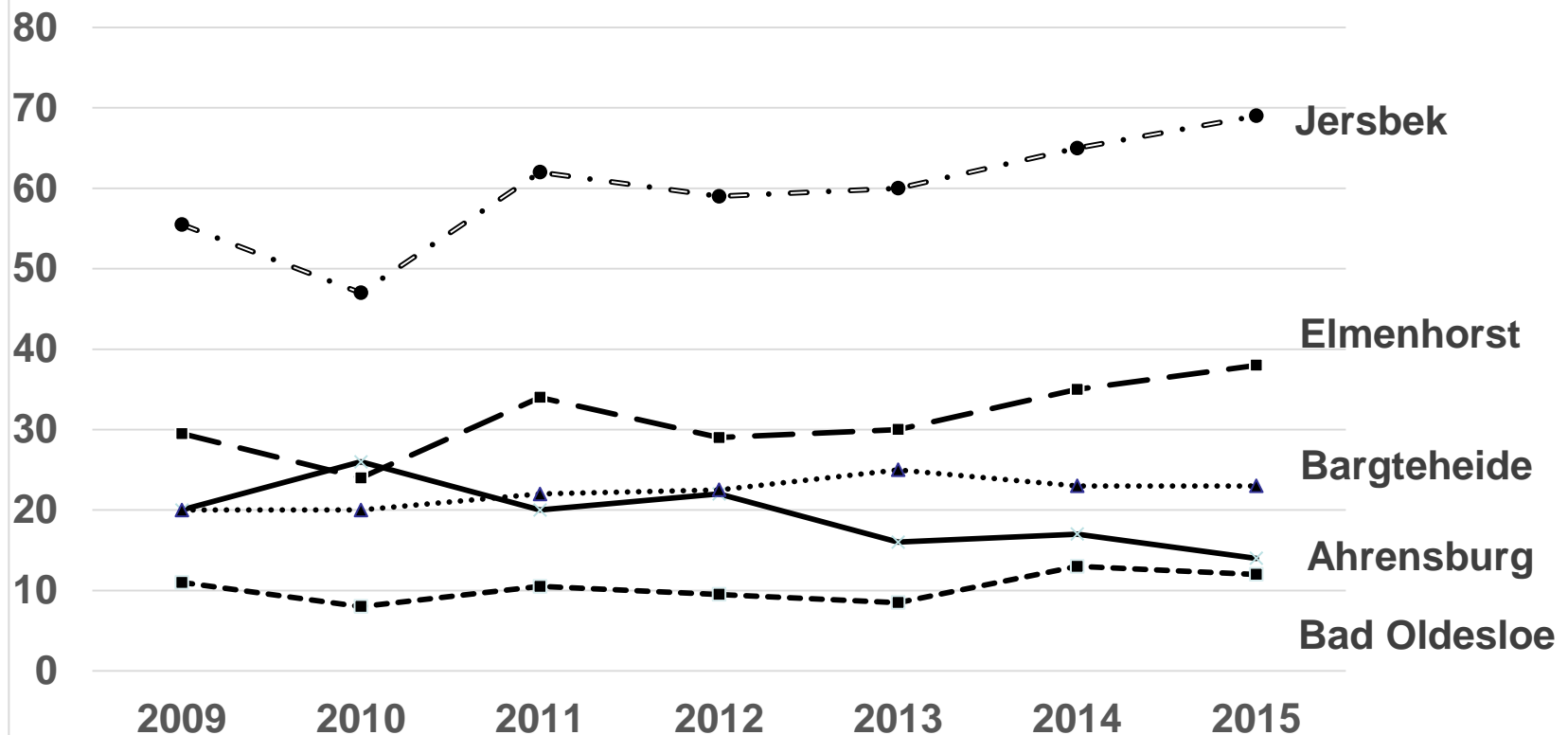
Zum Nachlesen

Weitere Informationen zum Thema Fluglärm unter
www.hamburg.de/fluglaerm

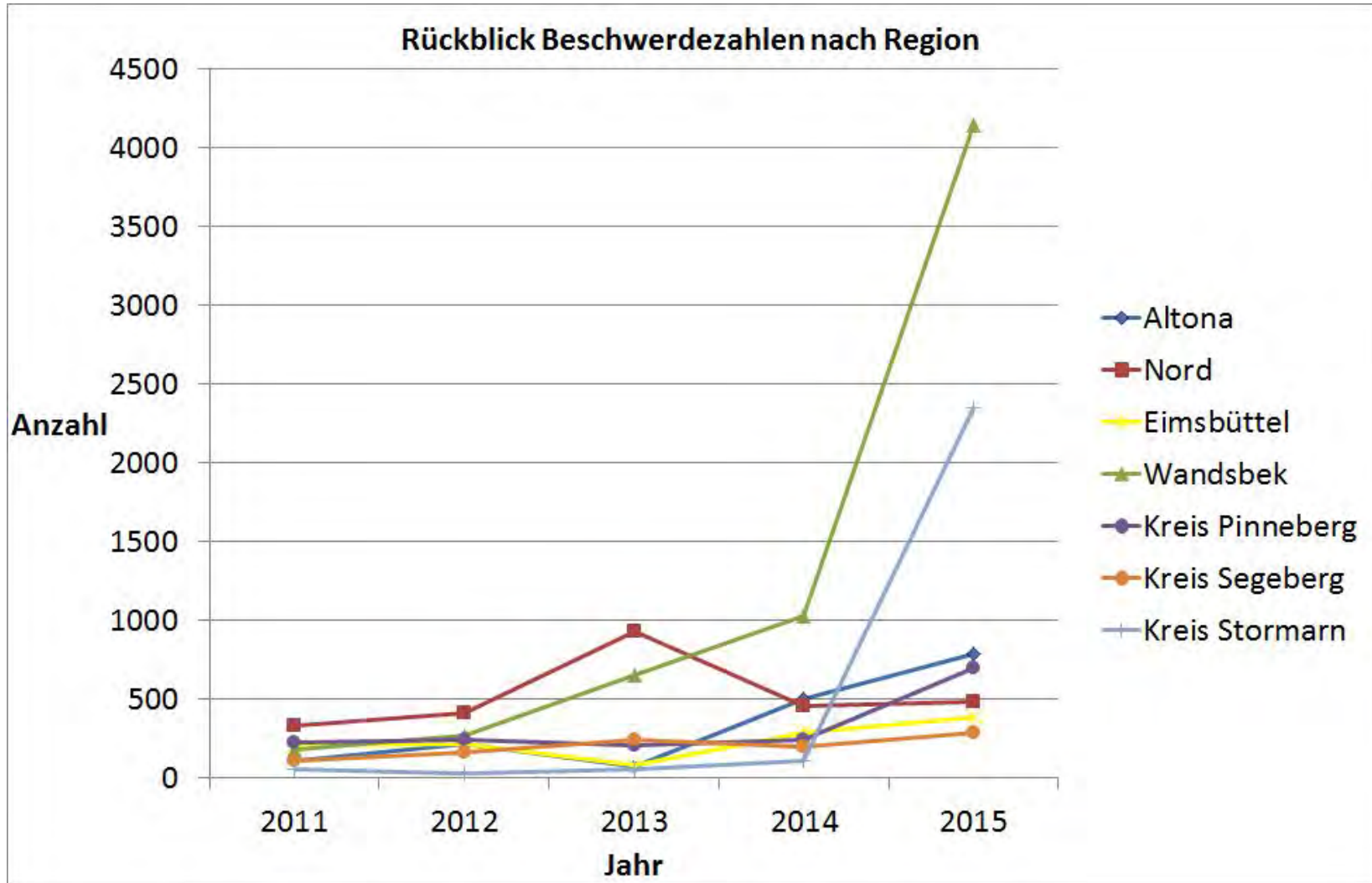
Flugverläufe unter
www.travis.hamburg-airport.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Entwicklung der Überflughäufigkeiten Kreis Stormarn in %



Entwicklung Beschwerdezahlen 2011 - 2015



Pünktlichkeitsoffensive (Air Berlin, Condor, easyjet, Germanwings, Lufthansa, Hamburg Airport):

- Flugplanung (Pufferzeiten)
- Operationelle Reserven
- Sprinter-Flüge
- Pünktlichkeitsmanagement (schnellere Abfertigung etc.)
- Prozessoptimierung

- Selbstverpflichtung der Luftfahrtunternehmen der FLSB die Verspätungsgründe zur Prüfung mitzuteilen

Fluglärm im Kreis Stormarn



vermeiden !

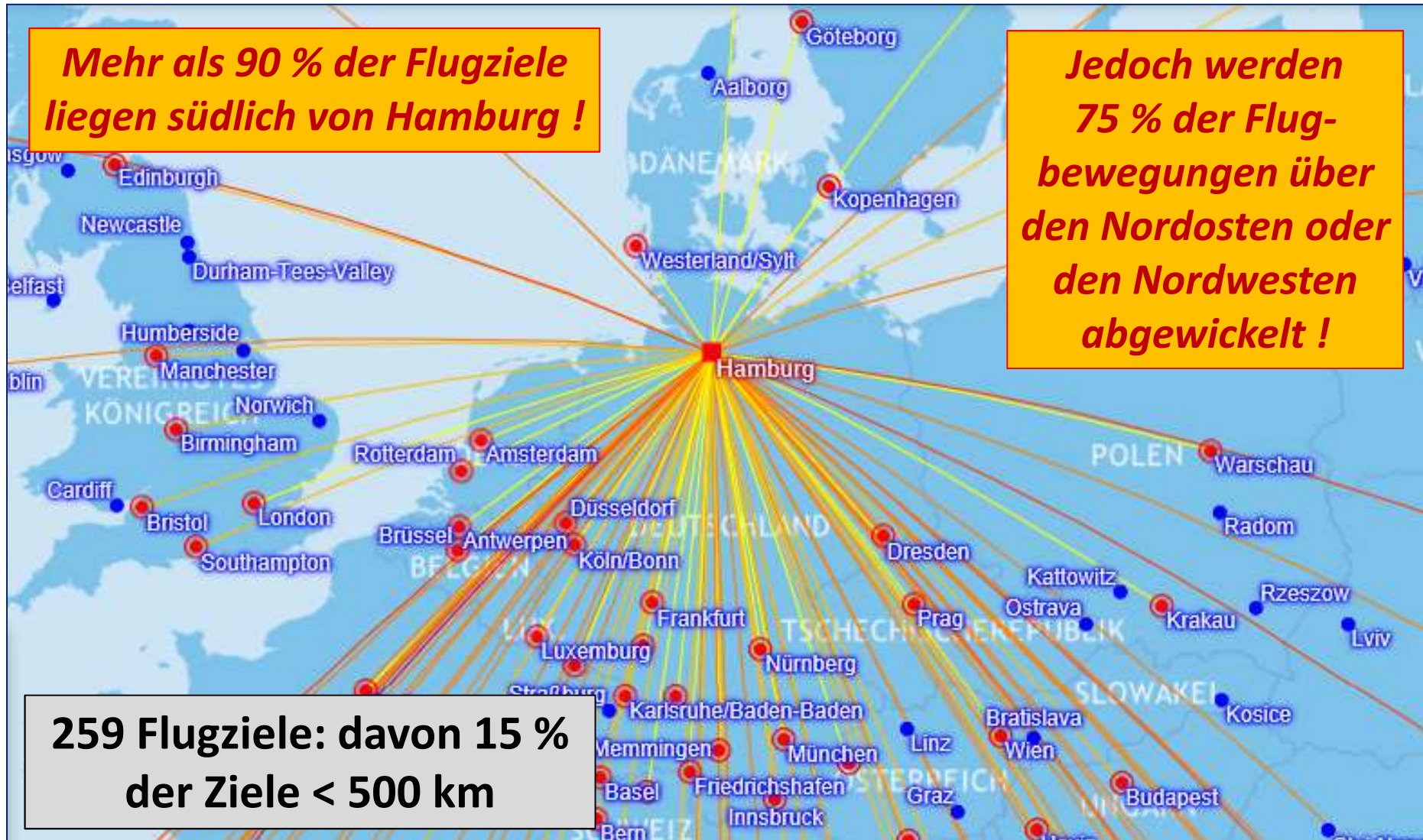
vermindern !

begrenzen !

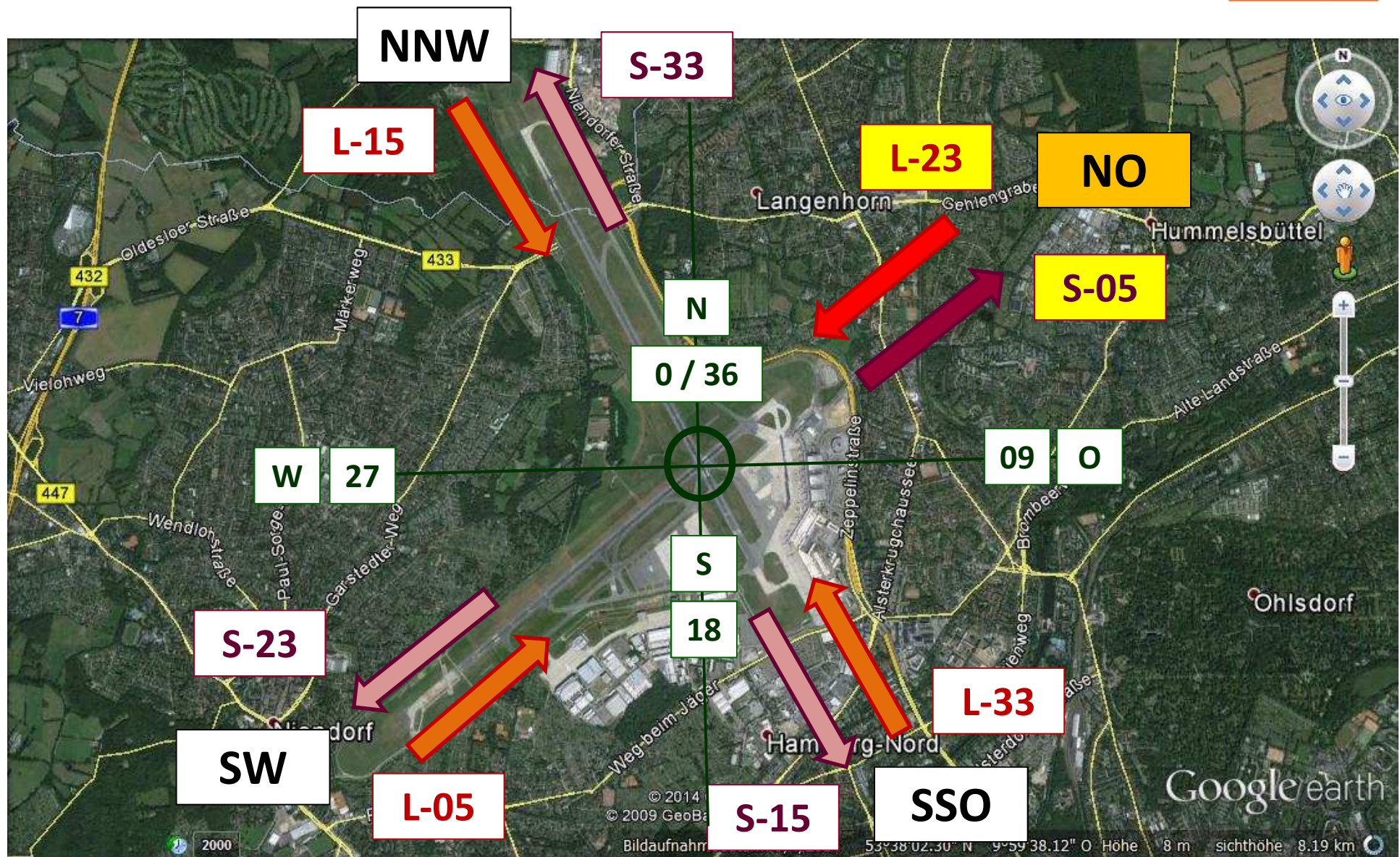
ausgleichen !



Fliegen von und nach Hamburg



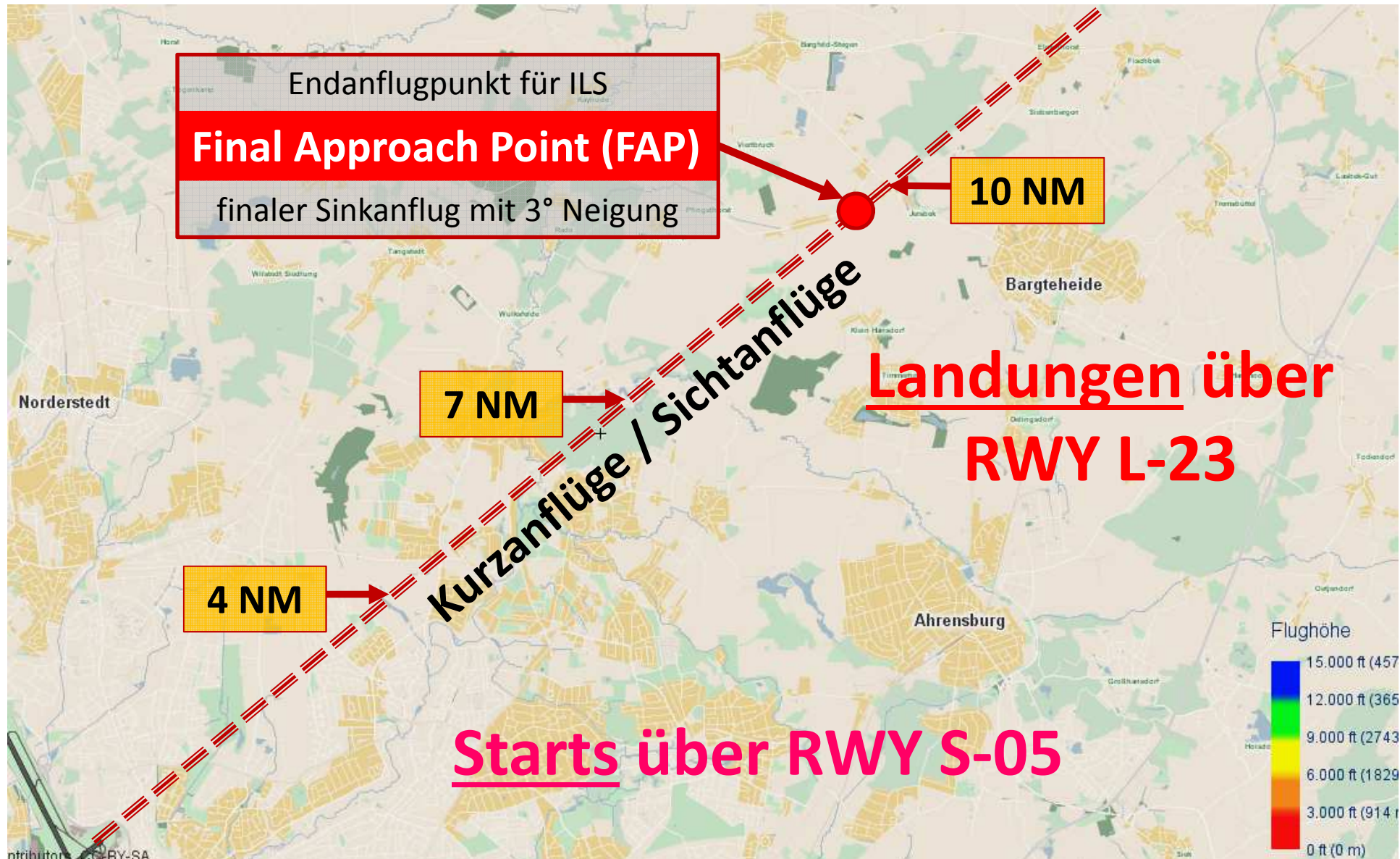
Start- (S) und Landebahnen (L) - RWY



Centerline & Final Approach Point



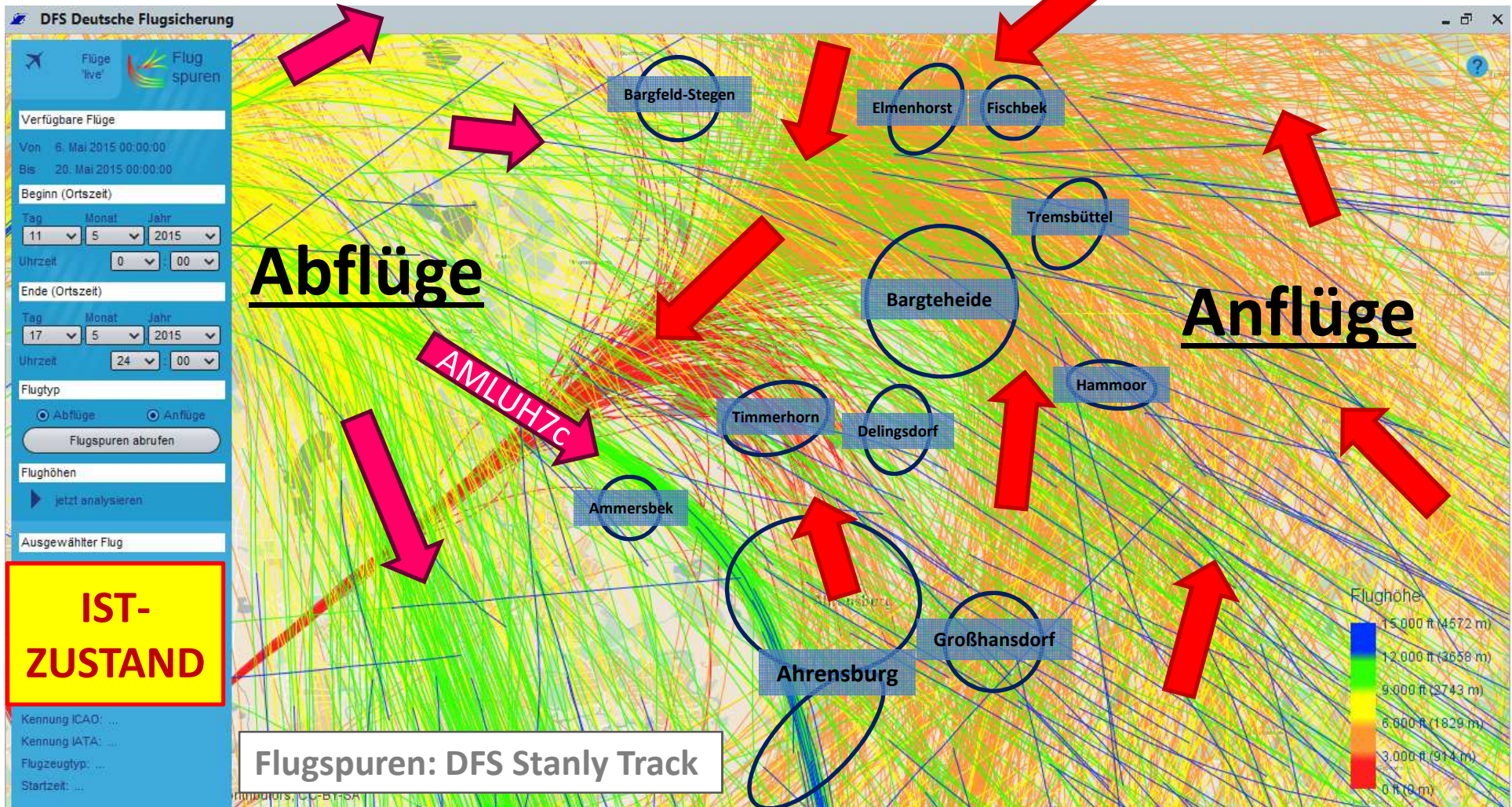
Topographie: DFS Stanly Track



Flugspuren (Kreis Stormarn)



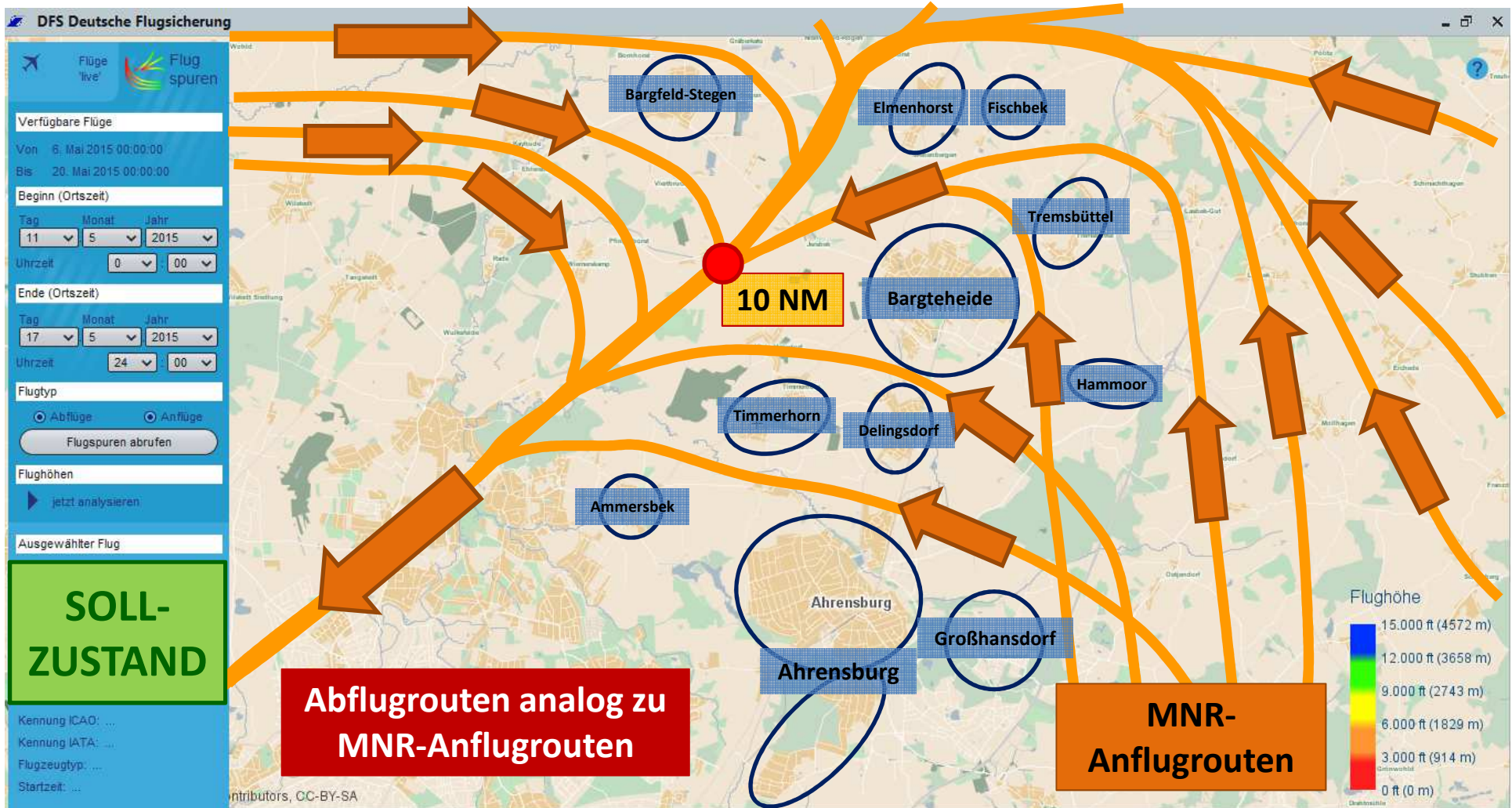
Bestehender Missstand: Auf dicht besiedelte Ortschaften wird bei den An- und Abflügen keine Rücksicht genommen !



Satellitengestütztes Anflugsystem (GBAS)

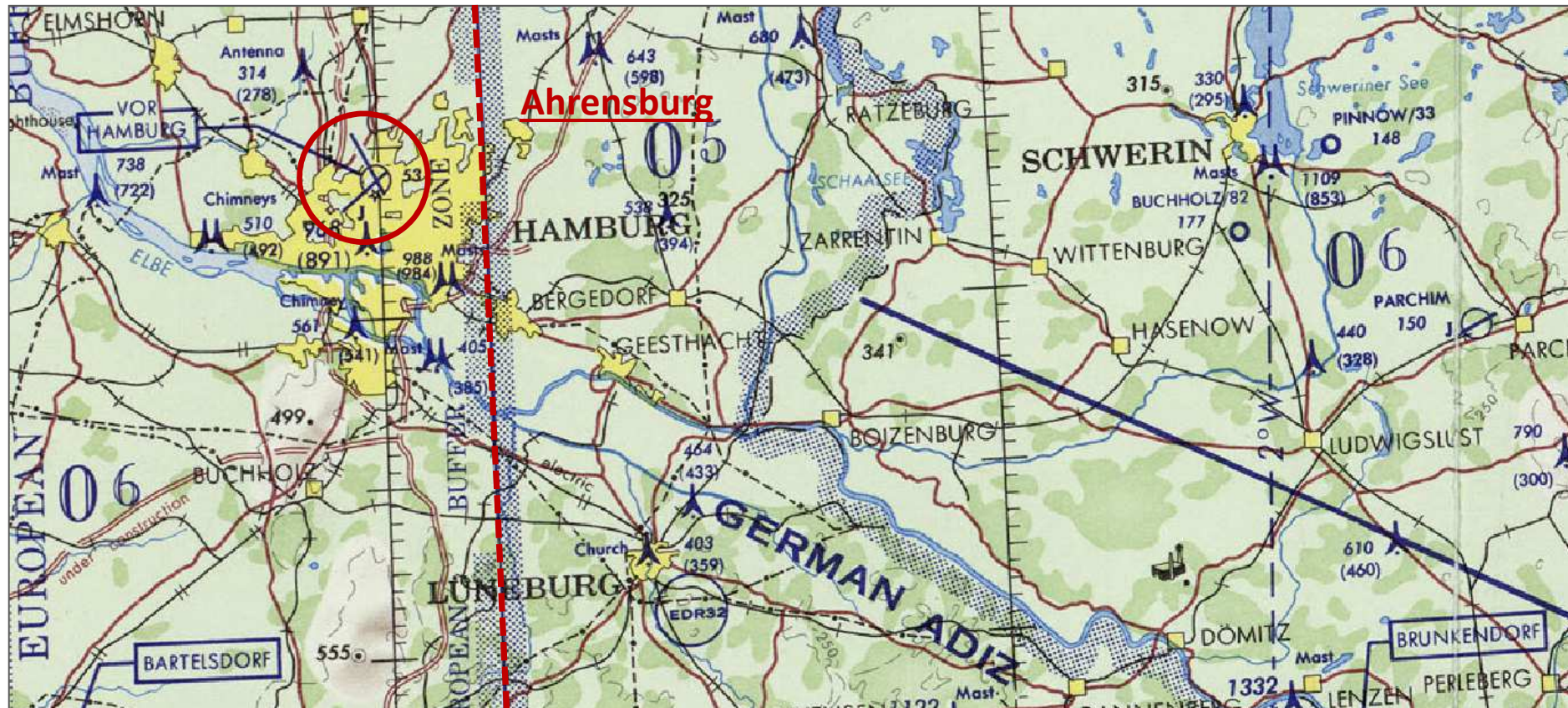


Ziel: Reduzierung der Anzahl an Fluglärmbeeinträchtigten ohne wesentliche neue Beeinträchtigungen zu schaffen !



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.**

FluglärmSchutzallianz (FLSA)

Präambel:

Die „Allianz für den FluglärmSchutz“ soll dazu beitragen, den Flugverkehr im Einklang mit den Interessen der FluglärmBetroffenen 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 FluglärmBetroffenen, 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 Beitrag zur nachhaltigen Fluglärmreduzierung und zur Verbesserung des aktiven und passiven FluglärmSchutzes zu leisten.	Ziel der „Allianz für den FluglärmSchutz“ ist es, - unter Berücksichtigung der Entwicklungsziele des Flughafens , der bestehenden Betriebsgenehmigung und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten - einen gemeinsamen Beitrag zur nachhaltigen Verbesserung des aktiven und passiven FluglärmSchutzes zu leisten. Möglichkeiten der Reduzierung des Fluglärms sollen fortlaufend geprüft werden.

Langjährige prozentuale Bahnverteilung

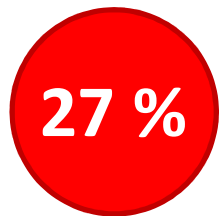
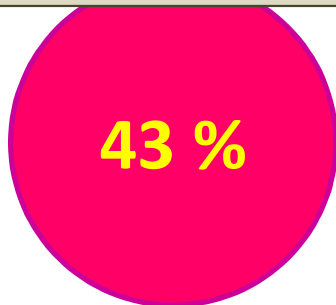


Daten: BUE Hamburg

Nordwesten:

S33: 58 %

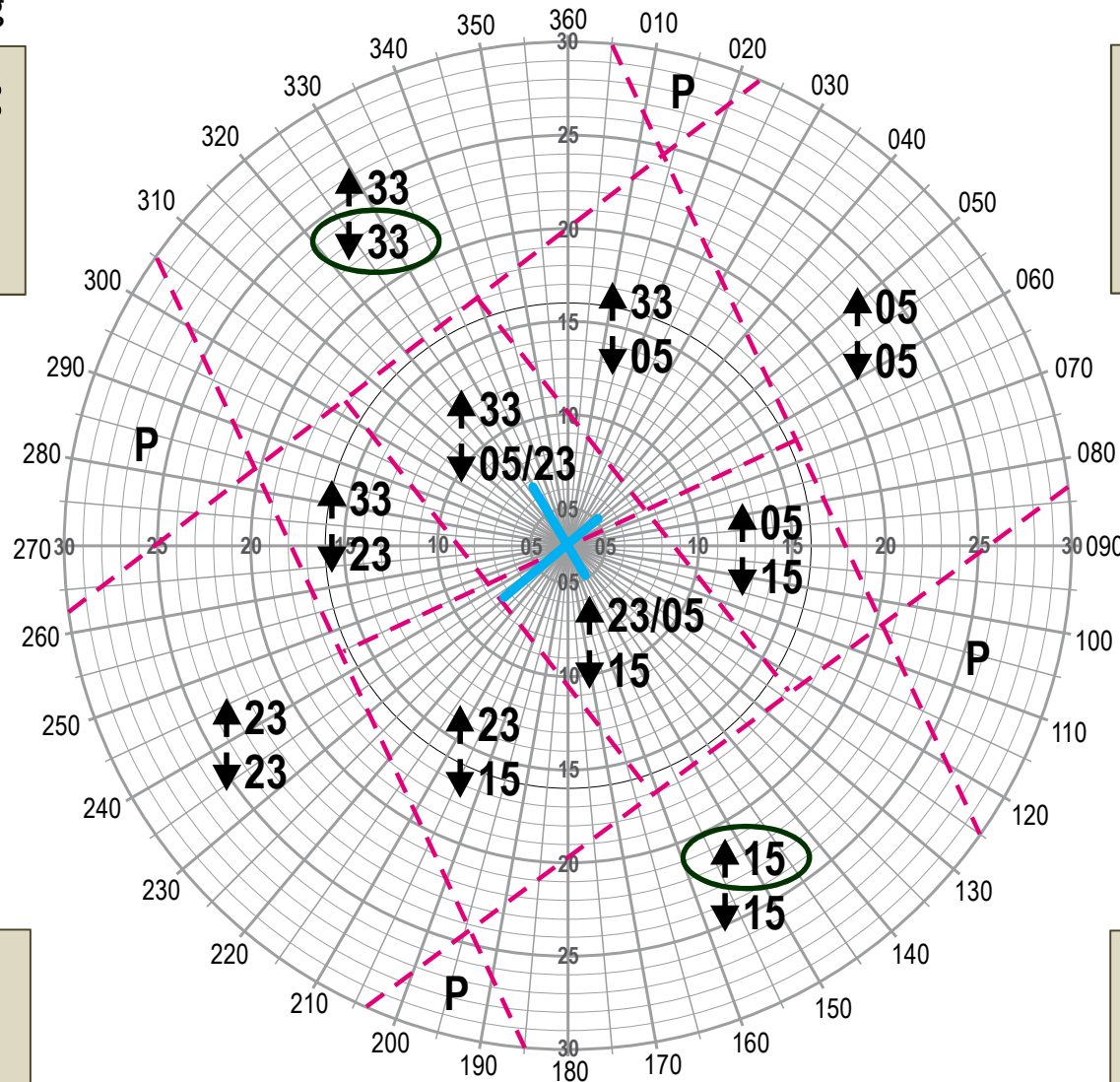
L15: 28 %



Südwesten:

S23: 30 %

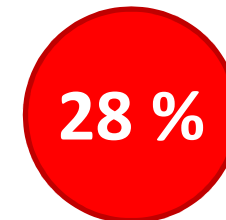
L05: 24 %



Nordosten:

S05: 11 %

L23: 45 %



Südosten:

S15: 1 %

L33: 3 %

> 90 % der Flugziele liegen im Süden von Hamburg !

Bürgerverträglicher Flughafenbetrieb

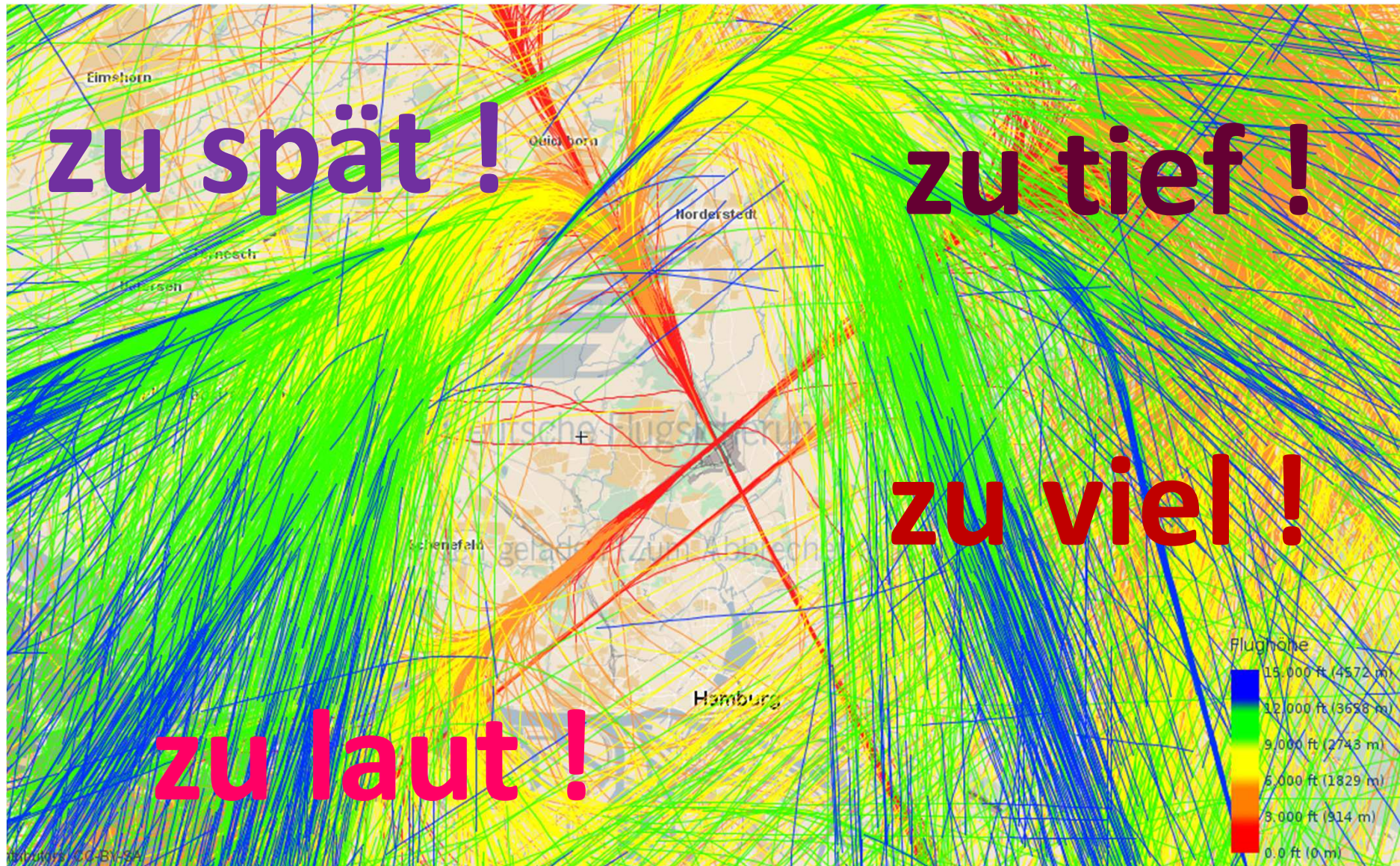


- Wer als Eigentümer und Betreiber die **Vorteile eines innerstädtischen Flughafens** inmitten einer **dicht besiedelten Metropolregion** nutzen will, muss die **Nachteile** (umfassende Betriebseinschränkungen zum Schutz der Bevölkerung) **vollumfänglich akzeptieren**, d.h. besondere Rücksicht auf die 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) - Stormarner Vertreter in der Fluglärmschutzkommission (FLSK)
- **H. Harmuth** (h.harmuth@kreis-stormarn.de) - Mitglied in der „Allianz für Fluglärmschutz“
- **A. Brückner** (alexander.brueckner@melur.landsh.de) - Referent (Luftverkehr) im MELUR Schleswig-Holstein
- **G. Pieroh-Joussen** (gudrun.pieroh-joussen@bue.hamburg.de) - Fluglärmschutzbeauftragte (BUE Hamburg)
- **H. Rösler** (harald.roesler@hamburg-nord.hamburg.de) - Vorsitzender Fluglärmschutzkommission (FLSK)
- **A. Wächter** (Andrea.Waechter@dfs.de) - DFS GmbH, Tower Hamburg
- **C. Schierhorn** (Christine.schierhorn@dfs.de) - DFS GmbH, Anflugkontrolle Bremen
- **A. Schmidt** (aschmidt@ham.airport.de) - Umweltbeauftragter der Flughafen Hamburg GmbH

Kreis Stormarn: Einwohnerzahl & -dichte



Fluglärmpegel (Kreis Stormarn)



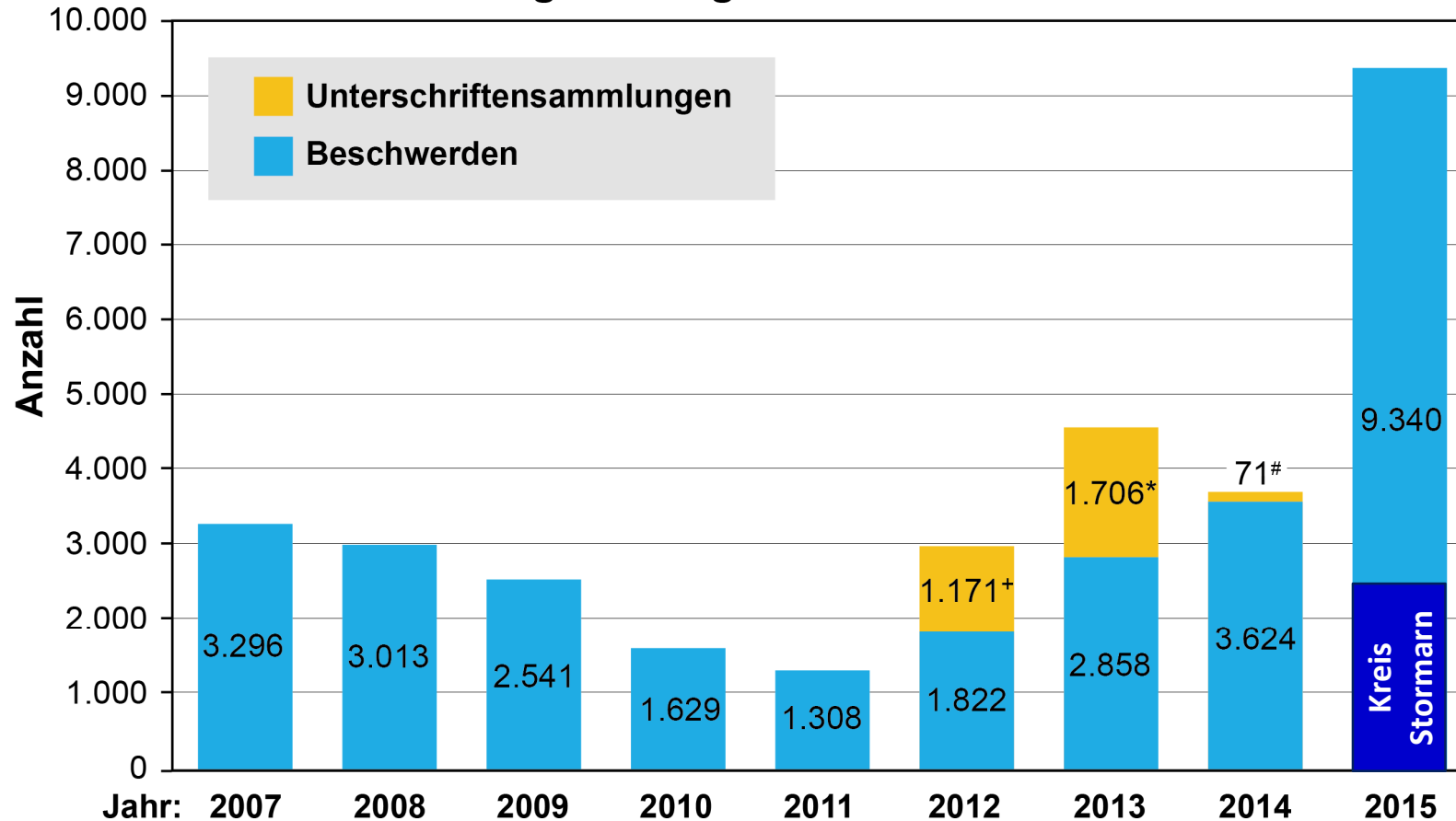
Daten: Mobile Messstationen der Flughafen Hamburg GmbH

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 %	46,7 %	13,7 %	2,3 %	0,5 %
Ahrensburg (Hamburger Str.)	01/15 - 02/15	19,4 %	48,1 %	27,1 %	4,7 %	0,8 %	
Bargteheide (Am Krögen)	03/15 - 07/15	10,3 %	44,3 %	35,2 %	9,9 %	0,2 %	
Elmenhorst (Erlenweg)	07/15 - 08/15	13,8 %	38,6 %	34,5 %	12,8 %	0,3 %	
Elmenhorst (Schulstr.)	03/15 - 06/15	15,4 %	45,3 %	35,4 %	3,7 %	0,1 %	
Jersbek (Langereihe)	05/15 - 06/15	3,8 %	23,5 %	48,9 %	23,6 %	0,1 %	
Jersbek (Timmerhorn)	06/15 - 08/15	10,5 %	35,2 %	44,1 %	9,9 %	0,3 %	

Fluglärmbeschwerden



Entwicklung der Fluglärmbeschwerden 2007 - 2015



⁺ Unterschriftensammlung Walddörfer gegen Sichtanflüge

^{*} 1650 Unterschriften für strengere Nachtflugbeschränkungen und Bewegungskontingent Alsterdorf, 56 Unterschriften gegen Kleinflieger über der Innenstadt

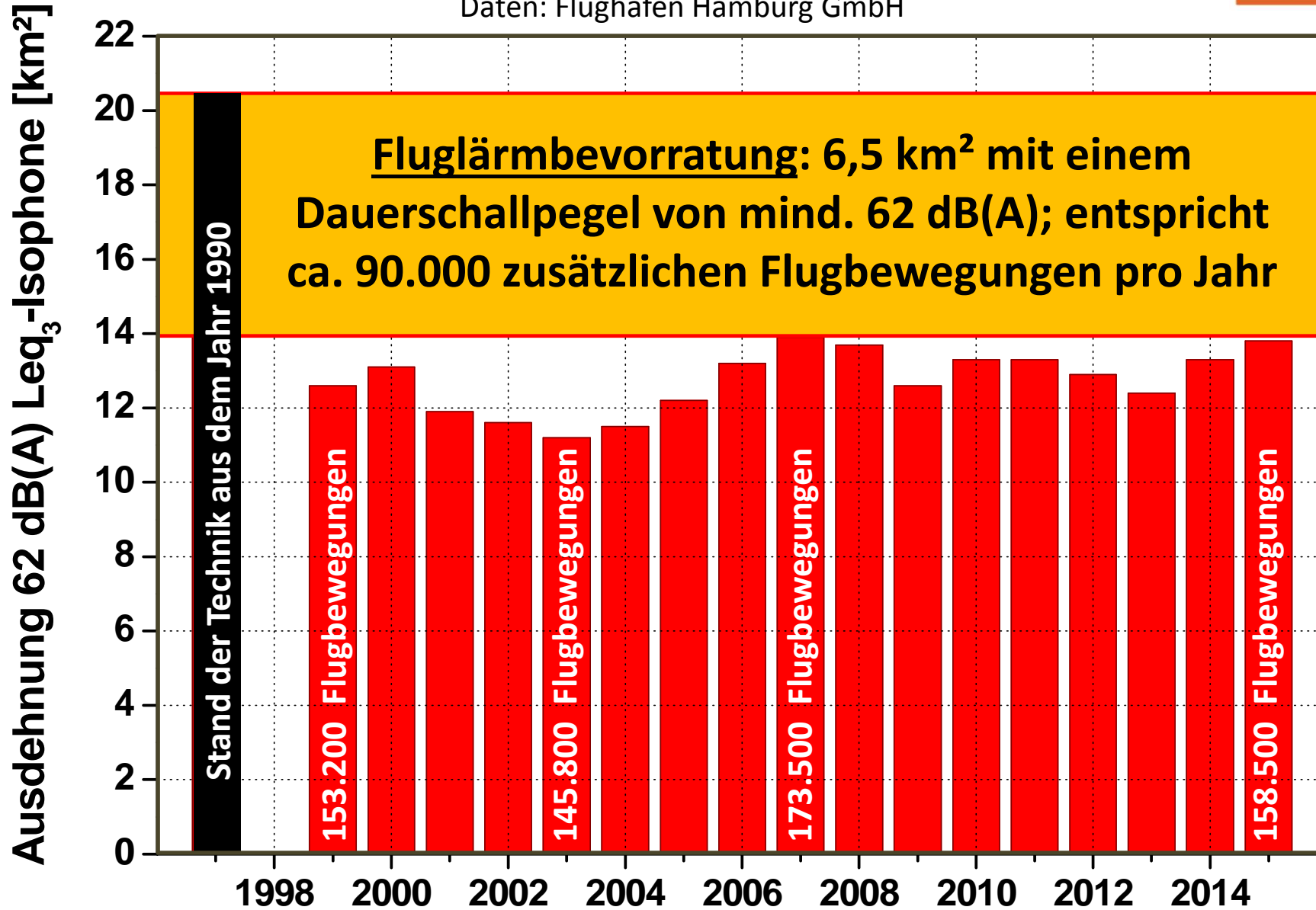
[#] Unterschriftensammlung Langenhorn-Siemershöhe gegen Fluglärm

Daten: BUE HH

Fluglärmkontingent



Daten: Flughafen Hamburg GmbH

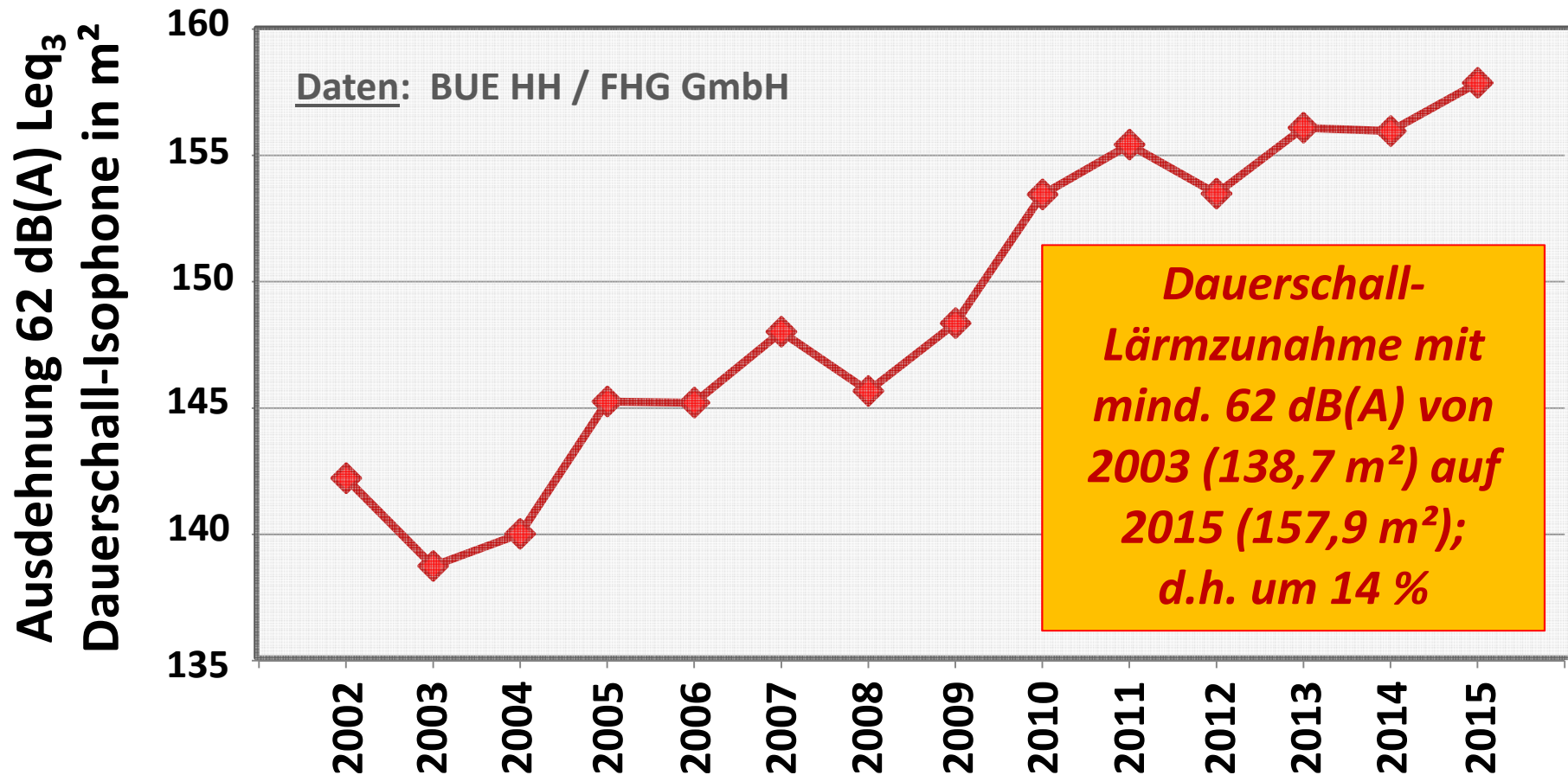


Daten: BUE HH / FHG GmbH

Fluglärmausbreitung



Je Flugbewegung steigt die dauerhaft belärmte Fläche drastisch an !

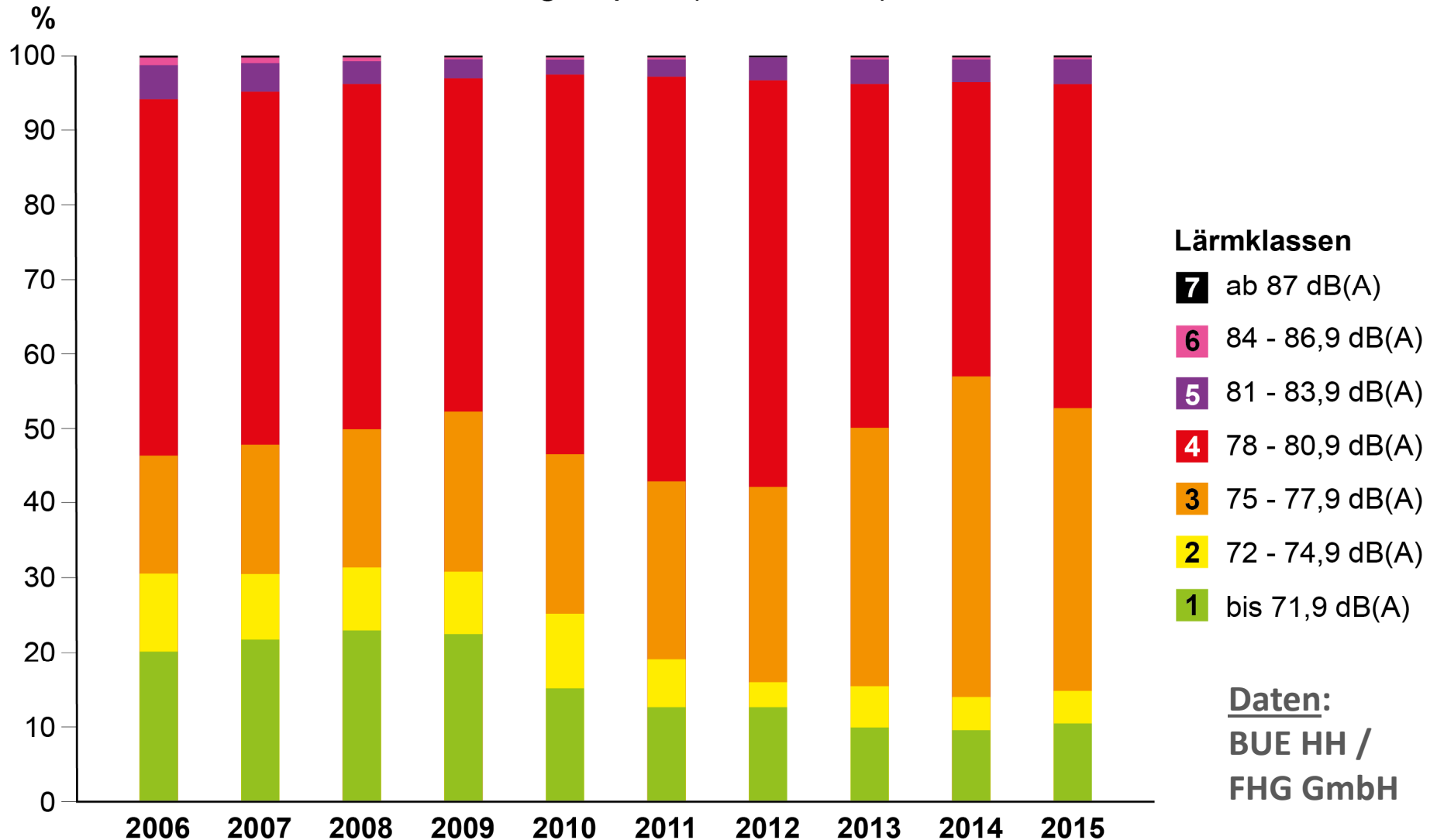


Berechnung: Ausdehnung Fluglärmteppich in Quadratkilometer gemäß Fluglärmkontingent, dividiert durch die Anzahl (gerichteter) Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate

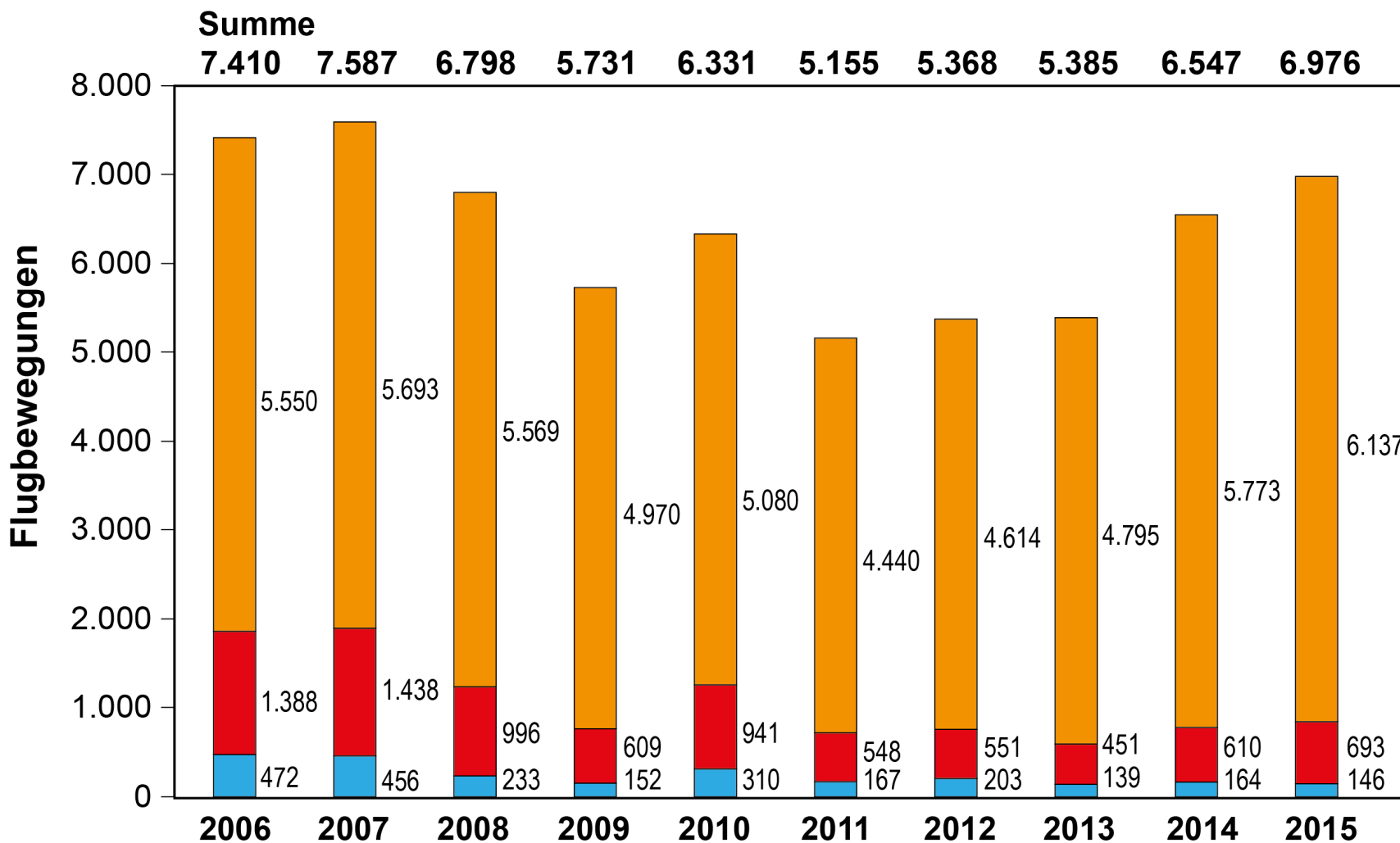
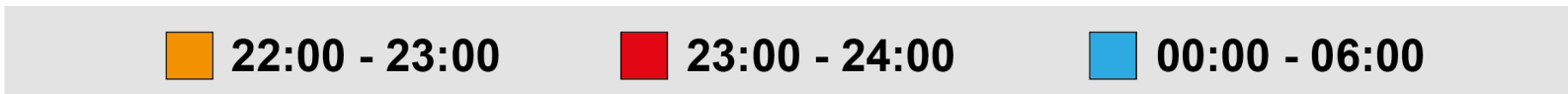
Flugzeug-Lärmklassenentwicklung



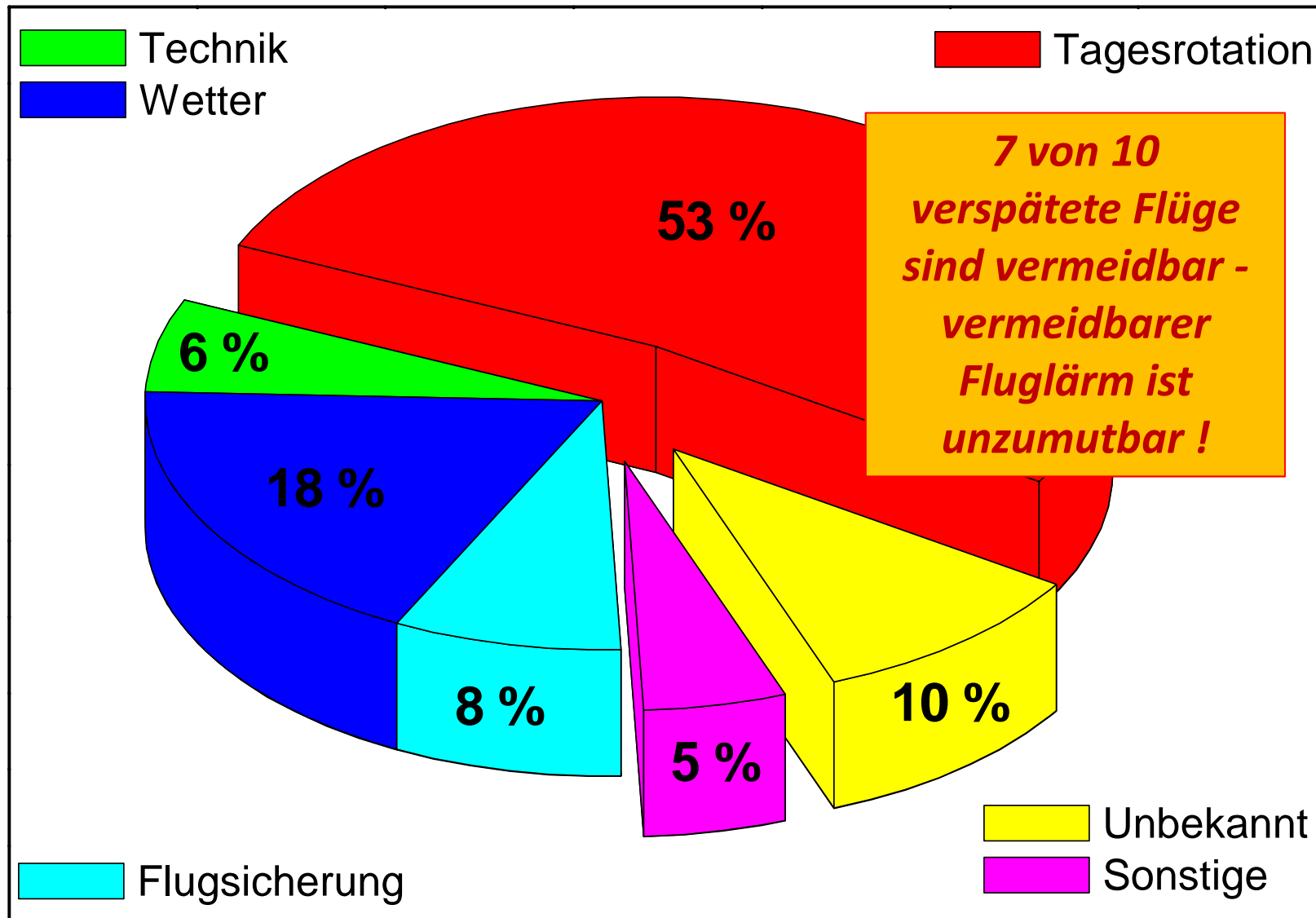
Flugbewegungen nach Lärmklassen > 2 t MTOM am Hamburg Airport (2006-2015)



Anzahl Nachtflüge



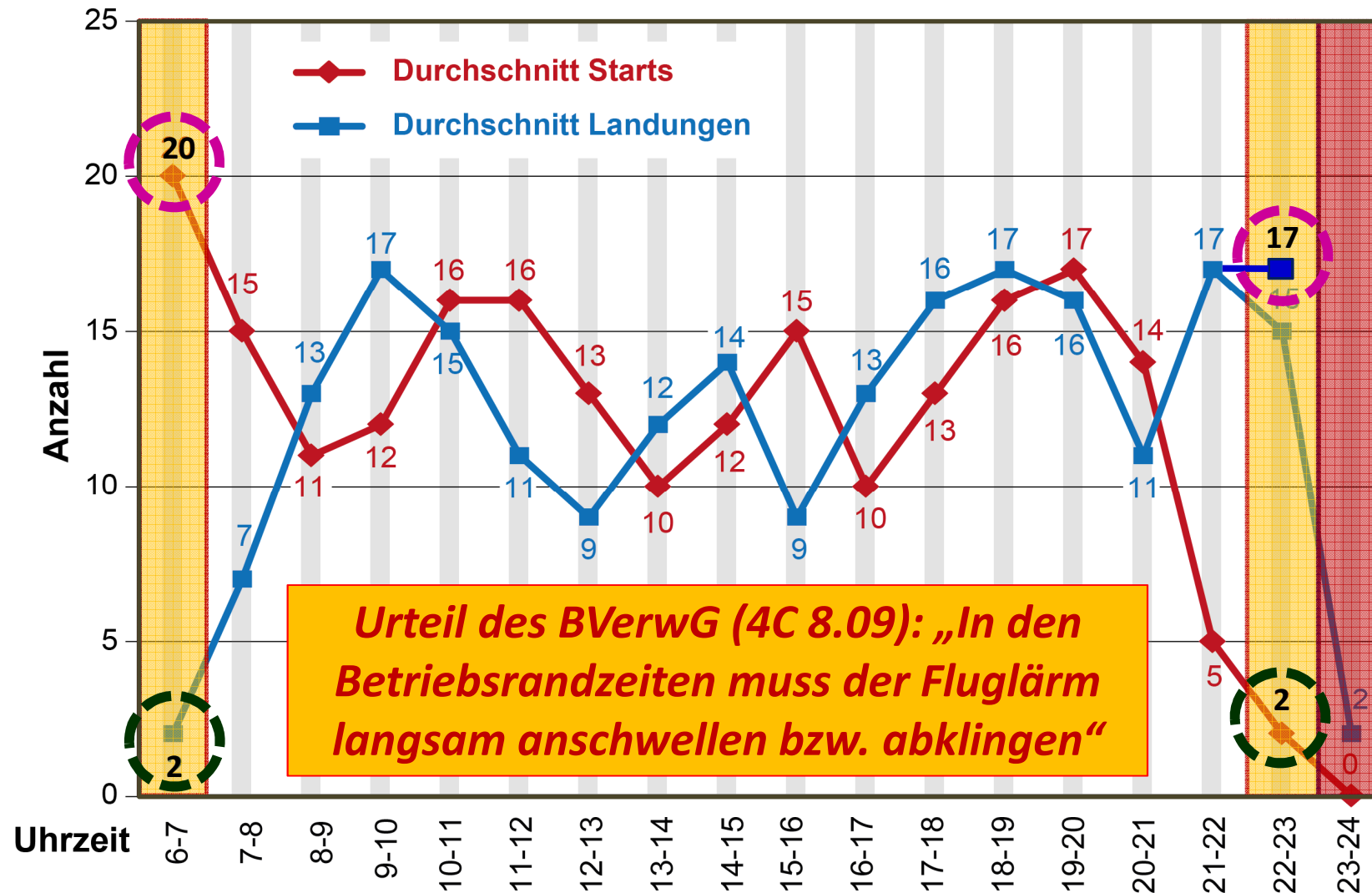
Verspätungsgründe



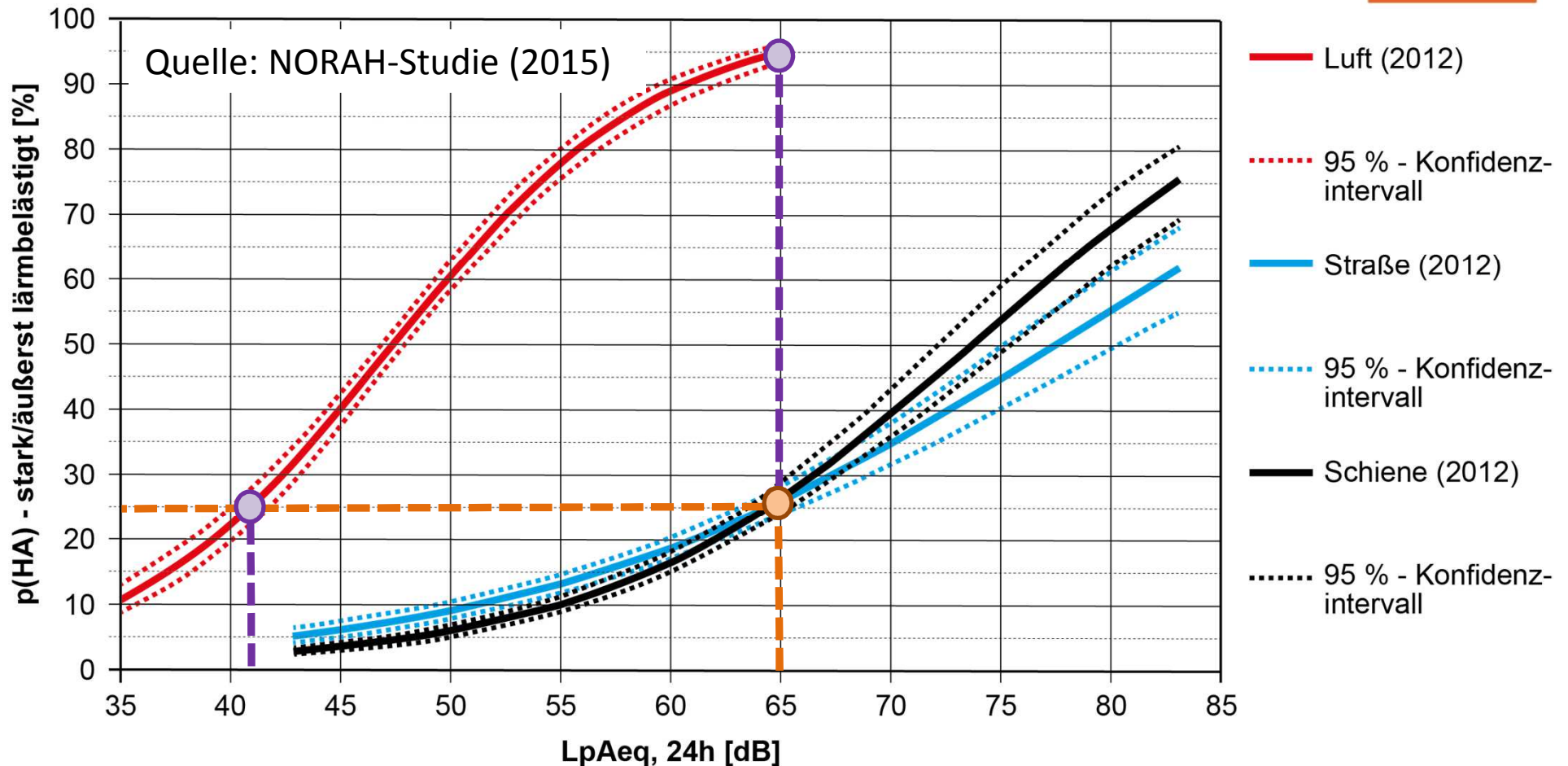
Daten: BUE HH

Hauptbelastungszeiten

Durchschnittliche Zahl an Flügen pro Betriebsstunde, basierend auf Gesamtjahr 2015

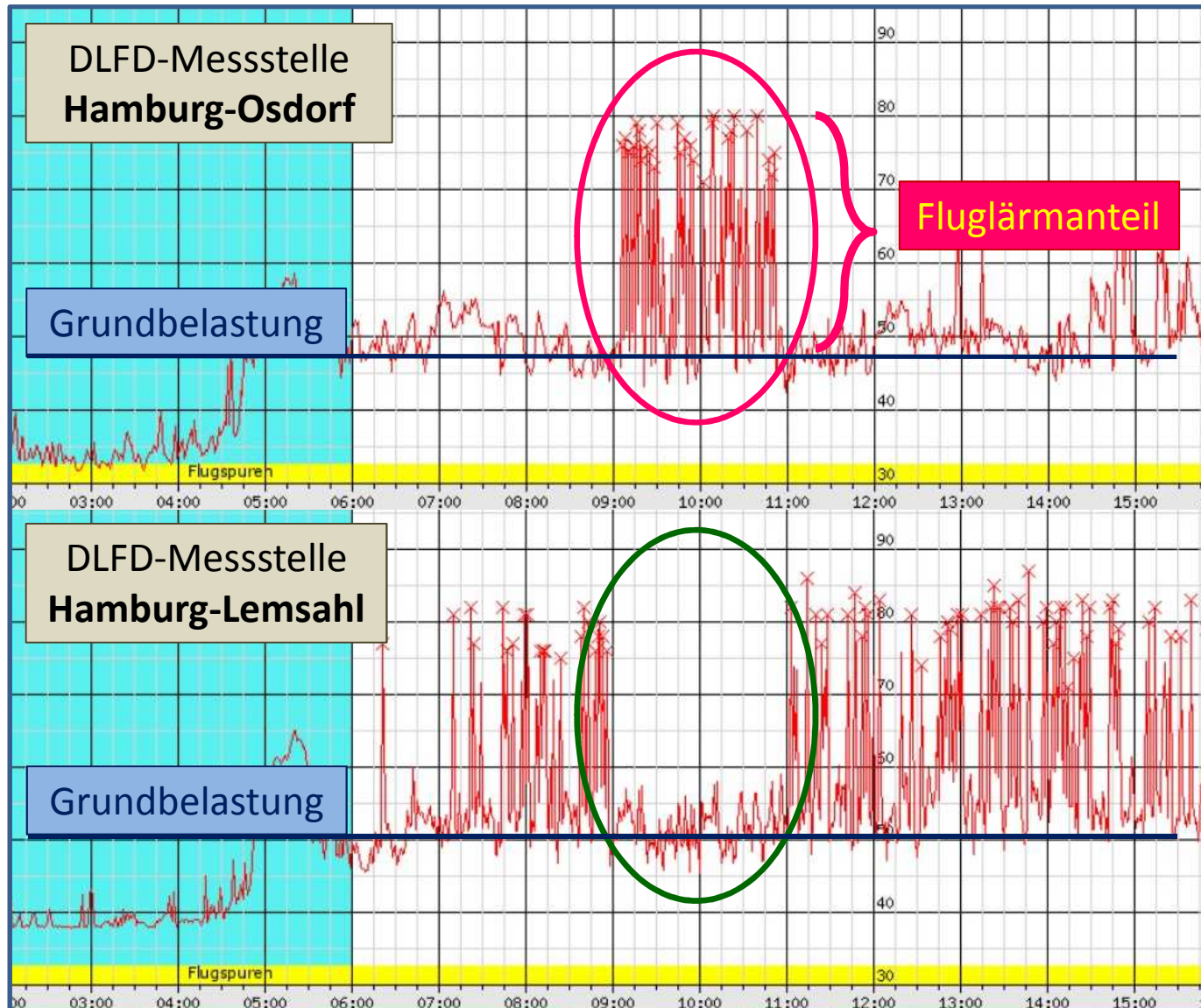


Lärmbelastungsvergleich



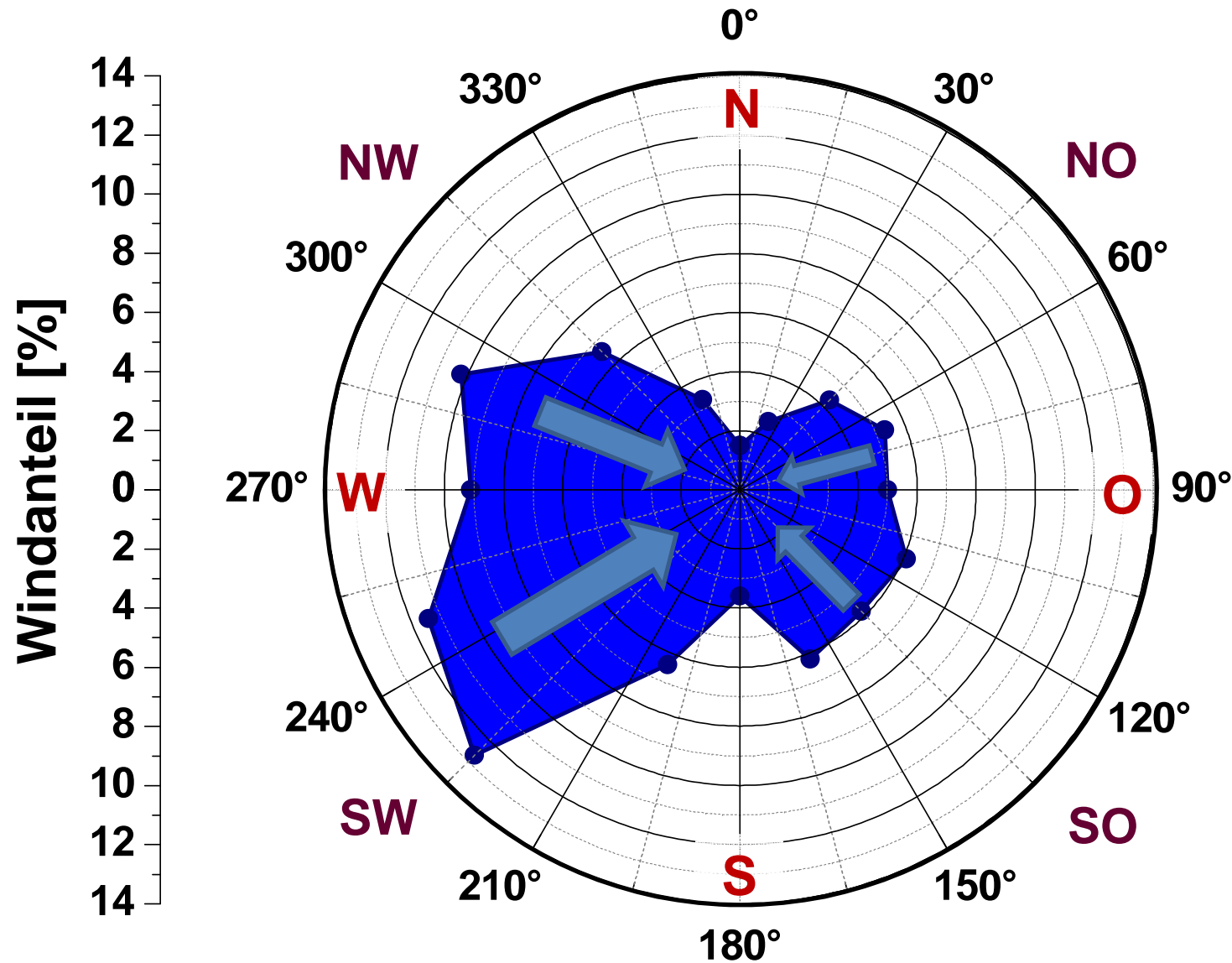
Im Vergleich zu Straßen und Schienenlärm wird Fluglärm als wesentlich störender wahrgenommen ! – Bei 65 dB(A) Dauerschallpegel erachten „nur“ 25 % Straßen- und Schienenlärm als stark bzw. äußerst belästigend, jedoch 95 % den Fluglärm. Um ein vergleichbares Belastungsniveau abzubilden, reichen beim Fluglärm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

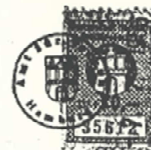
4. Die Pflichten des Flughafenunternehmers ergeben sich aus den §§ 32, 33 d. LVO.
5. Die Aufsicht über den Flughafen obliegt der Behörde für Wirtschaft und Verkehr - Amt für Verkehr - nach § 34 LVO.
6. Der Rollfeld-Bezugspunkt hat die geographischen Koordinaten: geographische Breite 53° 37' 55" Nord,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

[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."

ab 19.12.61
mo.

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)

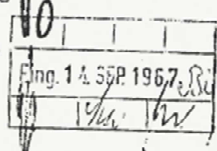
Behörde für Wirtschaft und Verkehr, 2 Hamburg 11, Postfach 2109

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	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	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:

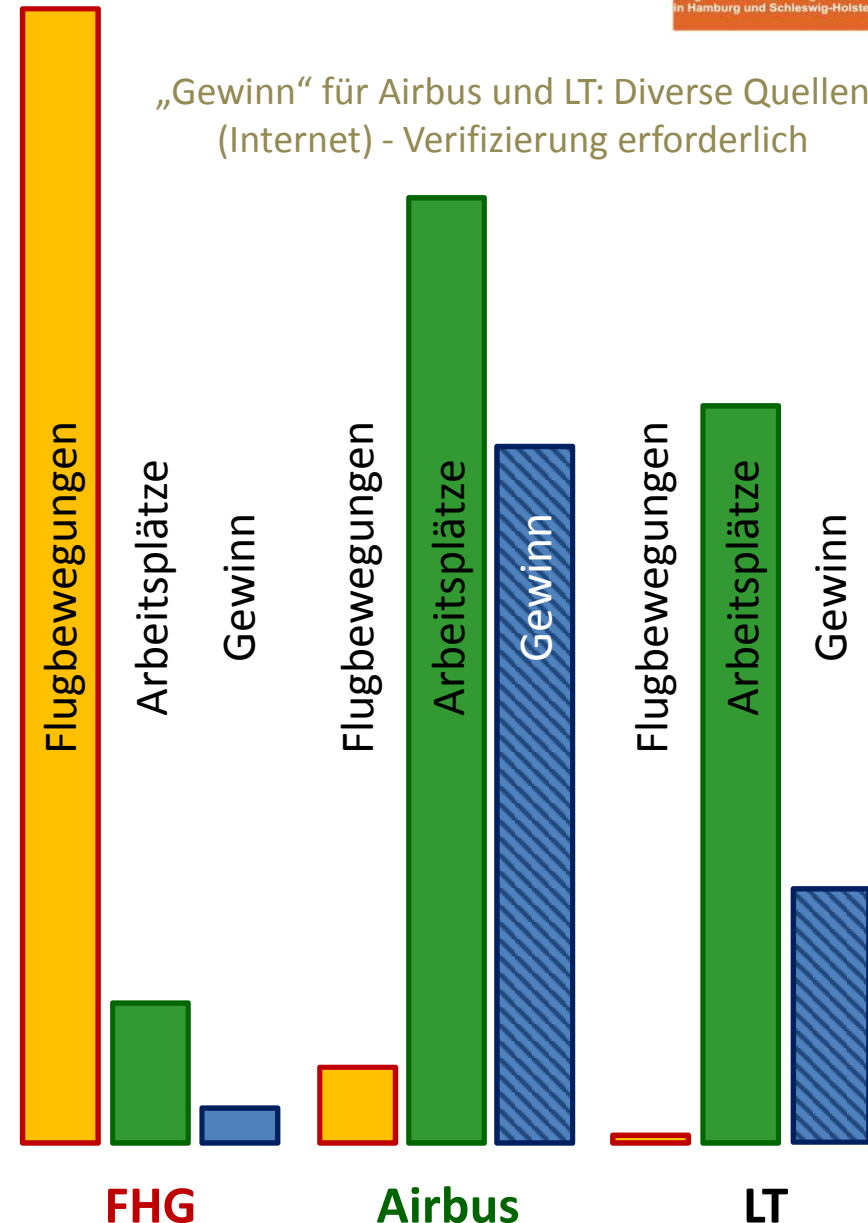
- ca. 1.850 Arbeitsplätze (Rang 43)
- mind. 150.000 Flugbewegungen pro Jahr
- 46 Mio. Euro Gewinn in 2015

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

