

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 196
22.04.2010

Niederschrift

über die 196. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 26.03.2010

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Nach der Begrüßung erklärt der Vorsitzende, dass die spät eingereichten Anträge FLSK-Drs. 01/10 und 02/10 sowie eine Tischvorlage FLSK-Drs. 03/10 unter dem TOP 5 Sonstiges behandelt werden sollen. Die Kommission ist beschlussfähig.

TOP 1

Beschlussfassung über die Niederschrift der 195. FLSK-Sitzung am 11.12.2009

Der Vertreter der Stadt Quickborn wünscht, dass folgende Formulierung in TOP 12 (Änderung von Abflugrouten) zusätzlich aufgenommen wird:

"Der Vertreter der Stadt Quickborn gibt zu Protokoll, dass er ausdrücklich gegen die Flugroutenänderung ist."

Mit dieser Ergänzung stimmt die Kommission der Niederschrift zu.

TOP 2

Wahl der stellvertretenden Vorsitzenden

Neben Herrn Reimer Lange (Kreis Pinneberg) und Herrn Gebhard Kraft (Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)), stellt sich - verspätet eingetroffen - Herr Dr. Claus Schülke (BVF) zur Wahl. Nach kurzer Vorstellung der Kandidaten wird in geheimer, schriftlicher Wahl das Ergebnis ermittelt. Von 23 Wahlberechtigten, die je 2 Stimmen abgeben dürfen, werden 43 Stimmen abgegeben. Herr Lange wird mit 18 Stimmen als erster stellvertretender Vorsitzender gewählt, Herr Kraft erhält 13 Stimmen und wird zweiter stellvertretender Vorsitzender. Herr Dr. Schülke erhält 12 Stimmen. Herr Lange und Herr Kraft nehmen die Wahl an. Der Vorsitzende dankt Herrn Saalfeld für seine langjährige Arbeit als stellvertretender Vorsitzender und würdigt seine Verdienste um die Fluglärmenschutzkommission.

TOP 3

Entwicklung der nächtlichen Flugbewegungen

Der Fluglärmenschutzbeauftragte erläutert den deutlichen Rückgang der nächtlichen Flugbewegungen im Laufe der letzten Jahre (vgl. FLSK-Drs. 04/10). Der Grund für die 177 verspäteten Flüge bereits im 1. Quartal 2010 ist das lang andauernde extrem schneereiche Winterwetter. Es mussten daher bis Mitte März 2010 schon 27 Einzelausnahmegenehmigungen fast ausschließlich zur Vermeidung wesentlicher Störungen im Luftverkehr erteilt werden, während im Jahr 2009 insgesamt nur 23 Einzelausnahmegenehmigungen gegeben wurden (vgl. FLSK-Drs. 05/10).

Ein Mitarbeiter des Fluglärmenschutzbeauftragten gibt einen Überblick über die Nachtflüge im Jahr 2009, insbesondere im Hinblick auf die Anzahl und die Bewegungsrichtung (vgl. FLSK-Drs. 06/10). Dabei ist bemerkenswert, dass die Zahl der Flüge nach dem Einbruch, der durch den 11. September 2001 bewirkt wurde und einem Anstieg zwischen 2003 und 2007 im Jahr 2009 durch die weltweite

Wirtschaftskrise wieder auf den Stand von 2001 gesunken ist. Außerdem ist ein Rückgang der Nutzung der Richtungen Norderstedt und Langenhorn zu Lasten von Niendorf und Alsterdorf festzustellen. Die Gründe hierfür ergeben sich aus einer längeren Baumaßnahme, die zu zeitweiligen Bahnsperren führte (graded portion) sowie aus der Berücksichtigung von Höhenwinden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Aktualisierung der Geschäftsordnung

Die Geschäftsordnung der FLSK Hamburg, die am 15.02.1972 in Kraft getreten ist, bedarf einer Aktualisierung. Die Vertreterin der BWA erläutert, dass die BWA als zuständige Genehmigungsbehörde der Geschäftsordnung zustimmen muss. Es wird eine Arbeitsgruppe (AG) eingerichtet, in der die 3 Vorsitzenden der FLSK sowie die BSU und die BWA mitwirken. Weitere Meldungen von Kommissionsmitgliedern zur Mitarbeit werden von der Geschäftsstelle entgegengenommen. Die AG erarbeitet einen Entwurf, den sie der Kommission vorstellt.

Die Kommission stimmt dieser Vorgehensweise zu.

TOP 5

Sonstiges

5.1 Beteiligung des Flugverkehrs am Klimaschutz (FLSK-Drs. 01/10)

Ein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm stellt dar, wie aus seiner Sicht der Flughafen Hamburg zum CO₂-Anstieg in der Atmosphäre beiträgt (vgl. FLSK-Drs. 07/10) und fordert daher eine Beteiligung an Gegenmaßnahmen. Nach einer längeren, kontroversen Debatte über Inhalt und Formulierung des Antrages wird vorgeschlagen, den Antrag umzuformulieren (s. Beschluss). Daraufhin wird der Antrag bei einigen Enthaltungen angenommen.

Damit wird folgender **Beschluss** gefasst:

- 1.) Die Kommission stellt fest, dass auch der in Hamburg-Fuhlsbüttel abgewinkelte Flugverkehr bestmöglich zum Schutz des Klimas beitragen muss.**
- 2.) Die FHG wird gebeten, dazu weitere Maßnahmen zu erarbeiten und der Kommission zu berichten.**

5.2 Aufhebung der automatischen Genehmigungsfiktion für die Verspätungsregelung für Starts (FLSK-Drs. 02/10)

In einer lebhaften Diskussion über die Verspätungsregelung wird darauf hingewiesen, dass die außerordentlich seltenen nächtlichen Starts (63 im Jahr 2009) weitere Umlaufverzögerungen und Staus am nächsten Morgen verhindern. In der 192. FLSK-Sitzung am 12.12.08 wurde darüber berichtet, dass alle Fluggesellschaften mit kreativer Aufgeschlossenheit in Gesprächen zugesagt hätten ihre Flugplanung zu überprüfen und technische und betriebliche Optimierungsmöglichkeiten nutzen wollten, um die verspäteten Flüge in den Nachtstunden zu reduzieren. Als Ergebnis dieser Strategie konnte der Fluglärmschutzbeauftragte in der 195. FLSK-Sitzung am 11.12.09 über einen deutlichen Rückgang der Verspätungen gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum in den Jahren 2007 und 2008 (vgl. FLSK-Drs. 13/09) berichten. Der Vertreter der FHG hebt hervor, dass der Fluglärmschutzbeauftragte, die FHG und die Fluggesellschaften fortlaufend weitere Verbesserungen anstreben werden. Ein Vertreter der BVF erwähnt die geplante Änderung des § 29b LuftVG (vgl. FLSK-Drs. 08/10), die weitaus größere Dimensionen der nächtlichen Lärmbelastungen auslösen könnte und betont die derzeit privilegierte Situation von Hamburg. Der Vertreter der FHG unterstreicht, dass der Flughafen Hamburg jetzt und auch zukünftig kein Interesse an der Öffnung der Nachtflugzeiten hat. Er wird bei der Geschäftsführung und im Aufsichtsrat um eine verbindliche Aussage hierfür nachsuchen. Als Ergebnis der ausführlichen Debatte stellt der Antragsteller seinen Antrag zurück.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

5.3 Tischvorlage zu Anflügen auf den Flughafen Hamburg von Flugzeugen, die bei Airbus hergestellt werden (FLSK-Drs. 03/10)

Es wird diskutiert, ob tiefe Anflüge, Durchstartmanöver und Landungen/Starts von Flugzeugen der Airbus Industries vom Sonderflugplatz Hamburg-Finkenwerder rechtmäßig sind. Eine Auswertung der Airbusflüge der letzten zwei Monate ergab 15 Ereignisse dieser Art. Probeflüge finden vorwiegend über der Nordsee statt. Start und Landung müssen zwingend an verschiedenen Verkehrsflughäfen mit Instrumentenlandesystem (ILS) erprobt werden. Überflüge und Testanflugverfahren sind zulässig. Der Antrag wird vertagt, um der BWA zu ermöglichen, den Sachverhalt zu klären und in der nächsten Sitzung ausführlich zu berichten.

5.4 Weitere Anmerkungen

Der Vertreter der FHG verteilt eine Übersicht über die Ergebnisse der Messstellen der Fluglärmmessanlage der Jahre 2002 bis 2009 (vgl. FLSK-Drs. 09/10).

Auf Nachfrage des Vertreters der Stadt Quickborn sagt der Vertreter der DFS für die nächste Sitzung einen Kurzbericht über den Einsatz des CDA-Verfahrens in Hamburg zu.

Es wird angeregt, zukünftig Anträge so rechtzeitig zu stellen, dass sie in die TO aufgenommen werden können und eine entsprechende Vorbereitung für die jeweils zuständigen Stellen möglich ist.

Für die Niederschrift:

gez.

Antje Wilkens

Genehmigt:

gez.

Wolfgang Kopitzsch

Anwesenheitsliste 196. Sitzung der Fluglärmschutzkommission am 26.03.2010

(M) = Mitglied, (S) = Stellvertreter

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
1 Bezirk Hamburg-Nord				
Kopitzsch (M)	Wolfgang	X	42804.2234	Wolfgang.kopitzsch@hamburg-nord.hamburg.de
Dittmann (S)	Karl-Heinz		42804.4000	Karl-heinz.dittmann@hamburg-nord.hamburg.de
Grube (M)	Detlev	X	5213873	dgrube@wtnet.de
Glage (S)	Michael		597768	michael.glage@alice-dsl.net
Helms (M)	Eckard	X	598037	eckhardhelms@kabelmail.de
Vogel (S)	Steffen		50090389	mail@steffen-vogel.de
Röder (M)	Helga			hc_roeder@hotmail.com
Nielsen (S)	Karin	X	593216	nielsen.karin@web.de
2 Bezirk Eimsbüttel				
Dr. Mantell (M)	Jürgen		42801.2001	Juergen.Mantell@eimsbuettel.hamburg.de
Brucker (S)	Hans-Peter			HansPeter.Brucker@eimsbuettel.hamburg.de
Schneede (M)	Lieselotte	X	5602958	lieselotteschneede@t-online.de
Schwartau(S)	Pia			Pia.Schwartau@gmx.de
Schemmel (M)	Marc	X		marcschemmel@aol.com
Düvel (S)	Wolfgang			wolfgang-duevel@web.de
Achilles(M)	Bernd	X		Bernd.achilles@gal-eimsbuettel.de
Gallun(S)	Hans-Dieter		38900714	d.gallun@gallun.de
3 Bezirk Wandsbek				
Seier (M)	Heinz			info@hseier.de
Wendt(S)	Gudrun	X	6016904	gudrun.wendt@gmx.de
4 Bezirk Altona				
Langbehn (M)	Jürgen	X	42811.2803	Juergen.Langbehn@altona.hamburg.de
Kaeser (S)	Wolfgang			Wolfgang.kaeser@altona.hamburg.de
5 Stadt Norderstedt				
Grote (M)	Hans-Joachim	X	5359.5306	Hj.Grote@wtnet.de
Borchardt (S)	Hauke		5359.5300	hauke.borchardt@Norderstedt.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	<u>E-Mail Adresse</u>
6 Gemeinde Hasloh				
Brummund (M)	Bernhard	X	04106.2582	gemeinde@hasloh.de
Walther (S)	Jürgen			gemeinde@hasloh.de
7 Stadt Quickborn				
Radowitz (M)	Jürgen	X	04106.9998022	j-radowitz@web.de
Köppl (S)	Thomas			thomas.koeppl@quickborn.de
8 Kreis Segeberg				
Dr. Hoffmann (M)	Georg	X	04551.951439	georg.hoffmann@Kreis-Segeberg.de
Schröder (S)	Matthias			matthias.schroeder@kreis-segeberg.de
9 Kreis Pinneberg				
Lange (M)	Reimer	X	04101.3052.0	R.Lange@gawron24.de
Matthies (S)	Erwin			
10 Bundesvereinigung gegen Fluglärm				
Kraft (M)	Gebhard	X	42831.1380	misterkraft@web.de
Wiederhold (S)	Herwart		5206781	hwwa@wtnet.de
Saalfeld (M)	Hans	X	5203795	U.Saalfeld@hotmail.de
Schwarz (S)	Hans		5231122	NIG-Fluglaermschutz@wtnet.de
Dr. Schülke (M)	Claus	X	3860.3530	Clausschuelke@koethercollegen.de
von Lany (S)	Eberhard		04106.3485	lqflugnord@aol.com
11 Deutsche Lufthansa AG / Lufthansa Technik				
Dr. Köhler (M)	Ines	X	069.696.28309	Ines.Koehler@dlh.de
Dietz (S)	Michael			
12 TUfly.com				
Budig (M)	Rudolf	X	0511.9727-245	Rudolf.budig@tuifly.com
Büntgen (S)	Sabine			Sabine.buentgen@tuifly.com
13 Deutsche Flugsicherung GmbH				
Schwarze (M)	Michael	X	0421.5372.440	Michael.schwarze@dfs.de
Albrecht (S)	Karsten		507117240	Karsten.Albrecht@dfs.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	<u>E-Mail Adresse</u>
14 Flughafen Hamburg GmbH				
Schmidt (M)	Axel	X	5075.1597	Aschmidt@ham.airport.de
Budde-Steinacker (S)	Volker		5075.2869	vbudde@ham.airport.de
15 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt				
Bönnighausen (M)	Günter		42840-8272	Guenter.boennighausen@bsu.hamburg.de
Dr. Berghausen (S)	Maja	X	42840-8271	Maja.Berghausen@bsu.Hamburg.de
Dr. Schacht (M)	Uwe	X	42840-2412	Uwe.schacht@bsu.hamburg.de
16 Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein				
Krause (M)	Timo	X	0431-988.4696	Timo.krause@wimi.lansh.de
Andresen (S)	Mona			Mona.andresen@wimi.lansh.de
17 Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein				
Grützner (M)	Johannes	X	0431-988.7362	Johannes.Gruetzner@mlur.landsh.de
Brückner (S)	Alexander		0431-702.6230	Alexander.Brueckner@llur.landsh.de
18 Handelskammer Hamburg				
Beine (M)	Christine		3613.8314	Christine.Beine@hk24.de
Seibl (S)	Felix			felix.seibl@hk24.de
19 Behörde für Wirtschaft und Arbeit				
Zandke-Schaffhäuser	Birgit	X	42841.1362	Birgit.zandke-schaffhaeuser@bwa.hamburg.de
20 Fluglärmschutzbeauftragter / Geschäftsführung FLSK				
Wendland	Hans-Heinrich	X	42840.2380	Hans-heinrich.wendland@bsu.hamburg.de
Wilkins	Antje	X	42840.2411	Antje.wilkins@bsu.hamburg.de
Gäste				
Wagner	Torsten	X	42840.2387	Torsten.wagner@bsu.hamburg.de
Schumacher	Arne	X	5296569	a.schumacher@wtnet.de

BUNDESVEREINIGUNG GEGEN FLUGLÄRM
NOTGEMEINSCHAFT DER FLUGHAFEN-ANLIEGER HAMBURG E.V.

Mitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
Holitzberg 120 - 22417 Hamburg -Tel. 040/520 41 80 - Telefax 040/530 51 250
1. Vorsitzender Gebhard Kraft 2. Vorsitzender Hans Saalfeld
<http://www.fluglaerm.de/hamburg> * email: hamburg@fluglaerm.de

FLSK-Drs. 01/10

An den

Vorsitzenden der Fluglärmenschutzkommission für den Flughafen Hamburg
über den Fluglärmenschutzbeauftragten

via Fax 5075-2349

Antrag zur 196. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission

Beteiligung des Flugverkehrs am Klimaschutz

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat im Zuge der City Climate Conference 2009 eine Selbstverpflichtung zum Klimaschutz abgegeben. In der gemeinsamen Erklärung heißt es:
„Deshalb

müssen die Städte der Industrieländer ihren Treibhausgasausstoß bis 2050 um mindestens 80% verringern, damit das weltweite Ziel von 50% erreicht wird.

“ Der Flugverkehr von und nach Hamburg-Fuhlsbüttel stellt die größte Einzelemittentengruppe klimaschädlicher Emissionen dar.

Die FLSK möge beschließen:

1. Die Fluglärmenschutzkommission stellt fest, dass auch der Flugverkehr von und nach Hamburg-Fuhlsbüttel seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten muss.
2. Der Flughafen Hamburg erarbeitet einen Stufenplan, mit dem die klimaschädlichen Emissionen des Flugverkehrs jährlich um 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr verringert werden. Dabei ist der Lärmschutz zu berücksichtigen. Als Maßnahmen kommen **beispielsweise** in Betracht:
 1. Benutzervorteile für Fluggerät, das mit regenerativen Energieträgern arbeitet

und für das Klimaschutzbilanzen vorgelegt werden

2. Vorlage einer Klimaschutzprüfung für neu beantragte Flugverbindungen, die die Emissionen an Klima belastenden Stoffen bilanziert und die getroffenen und beabsichtigten Klimaschutzmaßnahmen darstellt.
 3. Nach einer Übergangsfrist von 5 Jahren Vorlage von Klimabilanzen für alle Flugverbindungen, die jeweils einen Maßnahmenplan zur Reduzierung der Klimabelastungen durch diese Flugverbindung enthalten.
 4. Streichung des besonders Umwelt belastenden Nachtflugverkehrs
 5. Reduzierung des Kurzstrecken-Flugverkehrs
 6. Vermeidung der Anwerbung von „low quality carriers“
3. Die Umsetzung des Stufenplans wird regelmäßig evaluiert, der Fluglärmschutzkommission wird berichtet.

Gebhard Kraft

Hans Saalfeld

BUNDESVEREINIGUNG GEGEN FLUGLÄRM
NOTGEMEINSCHAFT DER FLUGHAFEN-ANLIEGER HAMBURG E.V.

Mitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
Holitzberg 120 - 22417 Hamburg -Tel. 040/520 41 80 - Telefax 040/530 51 250
1. Vorsitzender Gebhard Kraft 2. Vorsitzender Hans Saalfeld
<http://www.fluglaerm.de/hamburg> * email: hamburg@fluglaerm.de

FLSK-Drs. 02/10

An den

Vorsitzenden der Fluglärmenschutzkommission für den Flughafen Hamburg
über den Fluglärmenschutzbeauftragten

via Fax 5075-2349

Antrag zur 196. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission

Aufhebung der automatischen Genehmigungsfiktion für die Verspätungsregelung für Starts

Immer wieder kommt es zu vermeidbarem Fluglärm durch verspätet startende Maschinen. Am Mittwoch, 24. Februar 2010 startete eine Maschine der Fluggesellschaft Easyjet unter Ausnutzung der Automatik der Verspätungsregelung um 23:37 nach London, obwohl es – außer Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen – keine Gründe für den Start und die damit verbundene Nachtruhestörung und Gesundheitsgefährdung gab. Die Maschine war zuvor verspätet aus London angekommen und hätte problemlos über Nacht in Hamburg bleiben können.

Die FLSK möge beschließen:

1. Die Fluglärmenschutzkommission stellt fest, dass es Sache der Fluggesellschaften und nicht der Anwohner ist, die Folgen von Verspätungen zu tragen.
2. Die Automatische Verspätungsregelung für nächtliche Starts soll gestrichen werden. Ziffer 1.3.2 der "Örtlichen Flugbeschränkungen" im Luftfahrthandbuch ist entsprechend anzupassen.

Gebhard Kraft

Hans Saalfeld

WOLF • SCHÜLKE • JACOBI • HENDRIKMAN VERSTEGEN
RECHTSANWÄLTE

Wolf u. Coll. • Notkestraße 9 • D-22607 Hamburg

Unser Zeichen: S/he
Sekretärin: Frau Helfrich
Telefon-Durchwahl: 040 / **38 60 35-30**
e-mail: ClausSchuelke@WolfCollegen.de

ANDREAS WOLF
RECHTSANWALT
FACHANWALT FÜR ARBEITSRECHT
DR. CLAUS SCHÜLKE
RECHTSANWALT
VEREIDIGTER BUCHPRÜFER
L. BREUSTEDT
RECHTSANWÄLTIN
MATTHIAS JACOBI
RECHTSANWALT
FRED H.
HENDRIKMAN VERSTEGEN
RECHTSANWALT
NOTKESTRASSE 9
D-22607 HAMBURG
TELEFON 040 386035-0
TELEFAX 040 386035-88
GERICHTSFACH 318

24. März 2010

TISCHVORLAGE

für die

Kommissionssitzung am 26. März 2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit beantrage ich im Namen der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V., die Kommission möge auf ihrer 196. Sitzung am 26. März 2010 wie folgt beschließen:

- 1. Die DFS wird gebeten, der Kommission bis zur nächsten Sitzung schriftlich Auskunft über die Zahl von auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel abgewickelten tiefen Anflügen (low approaches), tiefen Vorbeiflügen (low passes), Durchstartmanövern (touch and go) und Landungen/Starts von Flugzeugen der Airbus Industries für die Zeit ab dem 1. Januar 2007 bis heute zu erteilen, die vom Sonderflugplatz Hamburg-Finkenwerder gestartet und nach dort zurückgekehrt sind.**
- 2. Die Behörde für Wirtschaft und Arbeit wird ersucht, Regelungen zu treffen bzw. die Einhaltung getroffener Regelungen zu überwachen, wonach die für auf dem Werksgelände von Airbus Industries in Hamburg-Finkenwerder hergestellte und/oder von dort an Kunden auszuliefernde Flugzeug-Neubauten erforderlichen**

Prüf , Kontroll- und Übergabeflüge nicht unter Nutzung des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel, sondern im Bereich des eigenen Werftflugplatzes oder anderenorts stattzufinden haben.

B e g r ü n d u n g:

Es ist am Montag, 22. März 2010, nachmittags ein mit der livery der Fluggesellschaft Frontier Airlines (siehe Foto anbei) versehenes Flugzeug der Baureihe A 319 bei einem low approach auf rwy 23 (Höhe über Grund max. 5 bis 10 m), einem anschließenden Durchstarten mit voller Leistung, sodann mindestens einem Vollkreis über HAM VOR und sodann einem nahen Vorbeiflug zurück zum Flugplatz Hamburg-Finkenwerder beobachtet worden.

Frontier Airlines ist eine ausschließlich auf dem nordamerikanischen Kontinent operierende Airline. Sie bezieht von Airbus Industries Flugzeuge der Baureihen 318 bis 320, die in Finkenwerder hergestellt und von dort ausgeliefert werden.

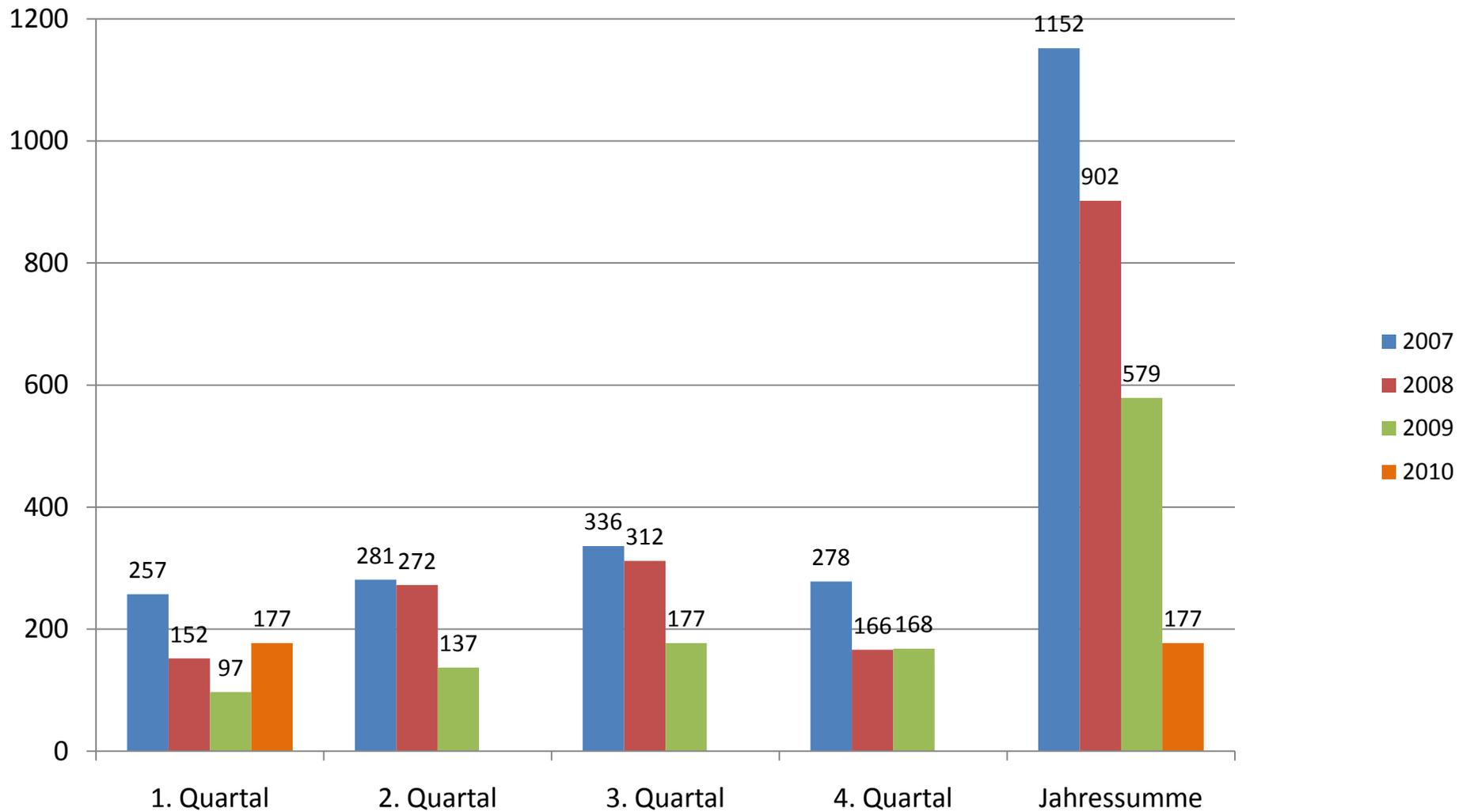
Aus Gründen der Vermeidung unnötigen Fluglärms halten wir derlei Verfahren, die mit der Widmung des internationalen Verkehrsflughafens Hamburg-Fuhlsbüttel nicht in Einklang zu bringen sind, für nicht vertretbar. Sie sind zu untersagen.

Mit freundlichen Grüßen



- Dr. Claus Schülke -

Anzahl der verspäteten Flüge 23 - 24 Uhr, Stand Februar 2010



Einzelausnahmegenehmigungen* von den Nachtflugbeschränkungen im laufenden Jahr					
Nr.	Datum	Uhrzeit	Flugart	Flugzeugtyp	Grund
1	9.1.10	1:18	Landung	A330	Luftverkehrsstörung
2	12.1.10	0:12	Landung	A321	Luftverkehrsstörung
3	18.1.10	0:21	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
4	27.1.10	0:25	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
5	30.1.10	0:12	Landung	CRJ	Luftverkehrsstörung
6	30.1.10	0:19	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
7	30.1.10	0:29	Landung	A319	Luftverkehrsstörung
8	30.1.10	1:02	Landung	A320	Luftverkehrsstörung
9	30.1.10	1:05	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
10	2.2.10	0:13	Landung	A321	Luftverkehrsstörung
11	2.2.10	0:17	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
12	2.2.10	23:13	Start	ATR42	Luftverkehrsstörung
13	3.2.10	0:15	Landung	CRJ	Luftverkehrsstörung
14	3.2.10	0:22	Landung	CRJ7	Luftverkehrsstörung
15	11.2.10	0:25	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
16	12.2.10	0:04	Landung	A321	Luftverkehrsstörung
17	12.2.10	0:37	Landung	A321	Luftverkehrsstörung
18	12.2.10	0:45	Landung	A319	Luftverkehrsstörung
19	12.2.10	2:48	Landung	B757	Luftverkehrsstörung
20	22.2.10	0:08	Landung	A321	Luftverkehrsstörung
21	28.2.10	0:21	Landung	A321	Luftverkehrsstörung
22	6.3.10	0:47	Landung	CRJ7	Luftverkehrsstörung
23	6.3.10	0:57	Landung	A320	Luftverkehrsstörung
24	6.3.10	0:58	Landung	A320	Luftverkehrsstörung
25	7.3.10	0:12	Landung	A321	Luftverkehrsstörung
26	7.3.10	0:15	Start	DA50	Öffentliches Interesse
27	12.3.10	0:40	Landung	A321	Luftverkehrsstörung

* Der Fluglärmschutzbeauftragte kann im Einzelfall insbesondere dann Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

Einzelausnahmegenehmigungen* von den Nachtflugbeschränkungen im Jahr 2009					
Nr.	Datum	Uhrzeit	Flugart	Flugzeugtyp	Grund
1	6.1.09	00:16	Landung	A330	Luftverkehrsstörung
2	23.2.09	00:20	Landung	A320	Luftverkehrsstörung
3	27.2.09	23:27	Start	YK40	Öffentliches Interesse
4	25.5.09	23:10	Start	CL62	Öffentliches Interesse

5	11.6.09	23:19	Start	B737	Luftverkehrsstörung
6	4.7.09	00:02	Landung	A320	Luftverkehrsstörung
7	5.7.09	00:14	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
8	5.7.09	00:24	Landung	A320	Öffentliches Interesse
9	12.7.09	01:04	Start	B737	Öffentliches Interesse
10	18.7.09	23:25	Start	B737	Luftverkehrsstörung
11	31.7.09	00:01	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
12	12.8.09	00:19	Start	CRJ	Öffentliches Interesse
13	21.8.09	00:20	Landung	A321	Luftverkehrsstörung
14	21.8.09	00:35	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
15	6.10.09	23:15	Start	B757	Luftverkehrsstörung
16	18.11.09	00:28	Landung	A320	Luftverkehrsstörung
17	19.12.09	00:01	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
18	19.12.09	00:10	Landung	RJ1	Luftverkehrsstörung
19	19.12.09	00:16	Landung	A320	Luftverkehrsstörung
20	19.12.09	00:30	Landung	CRJ	Luftverkehrsstörung
21	21.12.09	00:08	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
22	21.12.09	01:11	Landung	B737	Luftverkehrsstörung
23	24.12.09	00:25	Landung	B737	Luftverkehrsstörung

* Der Fluglärmenschutzbeauftragte kann im Einzelfall insbesondere dann Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.



Nachtflüge 2009

Dr. Uwe Schacht

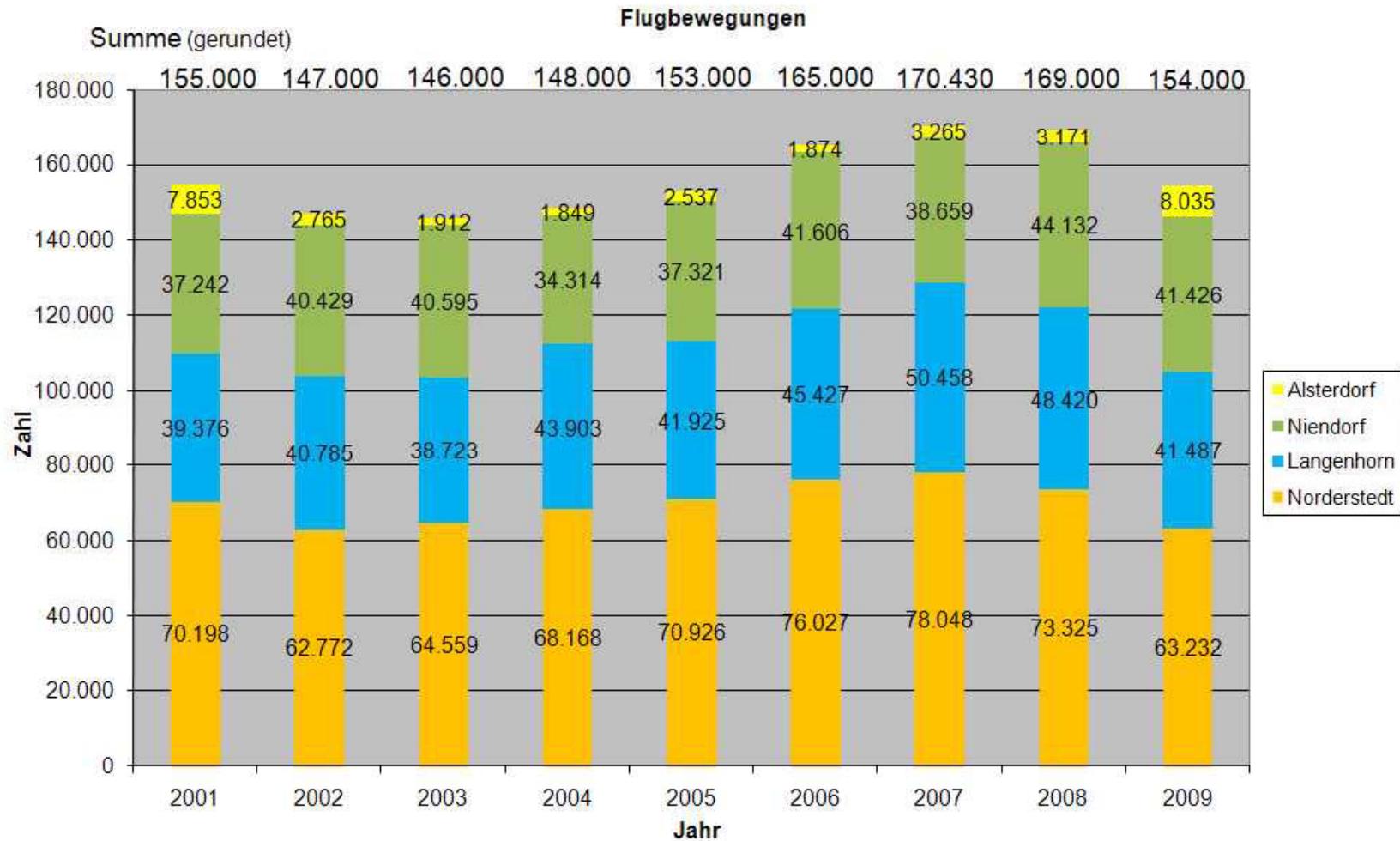
**Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Immissionsschutz und Betriebe (IB)**



Hamburg

FLSK-Drs. 06/10

Flugbewegungen nach Richtung, Rückblick



Besonderheiten:

- Flugbewegungen wieder auf den Stand von 2001, Maximum in 2007
- Rückgang der Nutzung der Richtungen Norderstedt (2007: 46 %, 2009: 41 %) und Langenhorn (2007: 29 %, 2009: 27 %) zu Lasten von Niendorf und Alsterdorf

Gründe: Bauarbeiten, Meteorologie

Nachtflüge 2009

Nächtliche Flüge (22 Uhr – 6 Uhr) in den letzten 10 Jahren

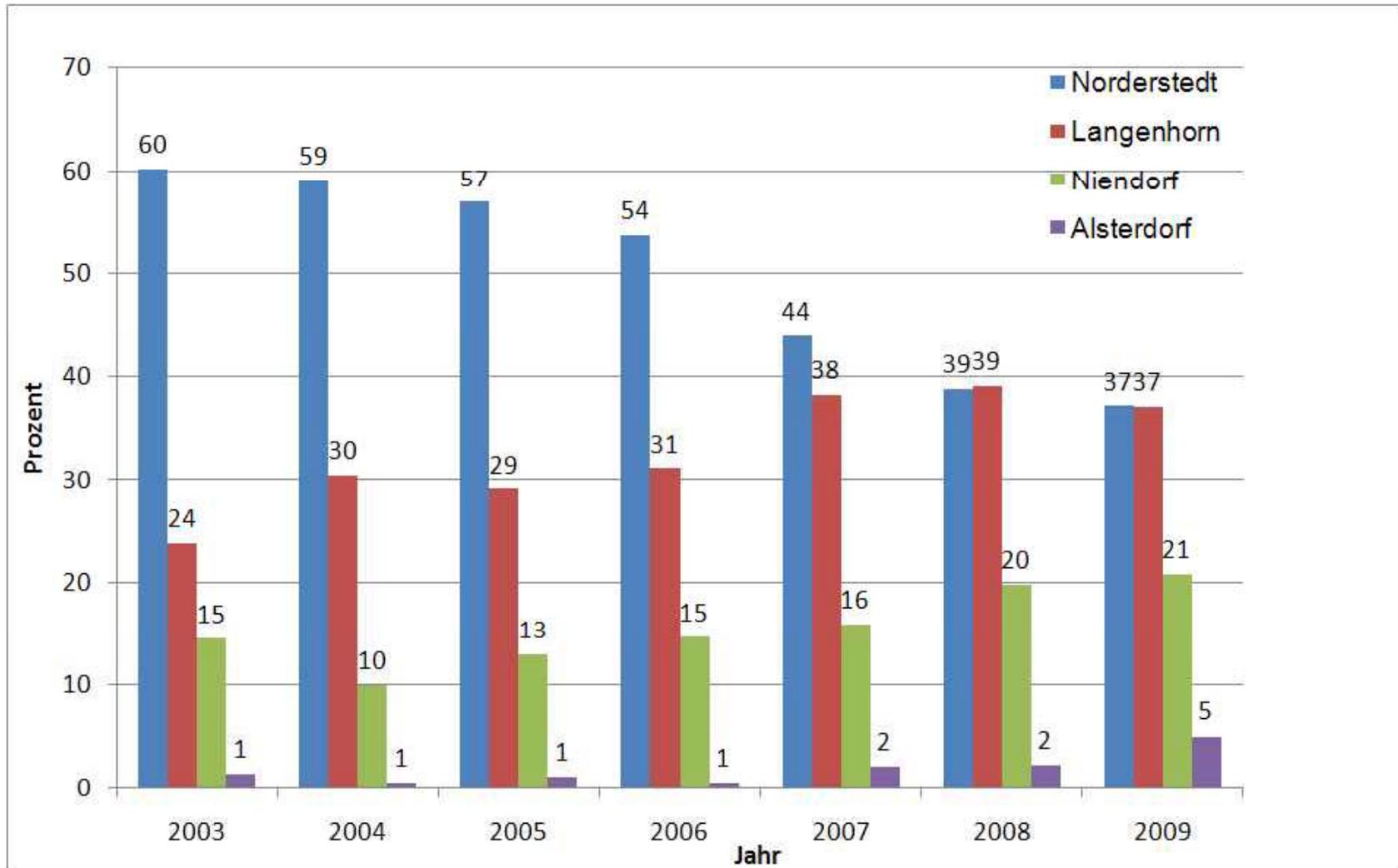


Besonderheiten:

- Nur noch ca. 5700 Nachtflüge in 2009, niedrigster Stand seit 1997
- Besonders starker Rückgang seit 2007 (-76 %) im Zeitraum 23 Uhr bis 6 Uhr

Gründe: Wegfall Postmaschine, weniger Verspätungen, Krise im Luftverkehr

Entwicklung der nächtlichen Bahnnutzung



Analyse – Vergleich 2003 und 2009

22 - 23 Uhr	Starts	davon Bahn 33	%	Landungen	davon Bahn 15	%
2003	459	301	65	4433	2589	58
2009	643	418	65	4327	1422	32

Zwischen 10 und 11 Abends wird seltener über Norderstedt gelandet

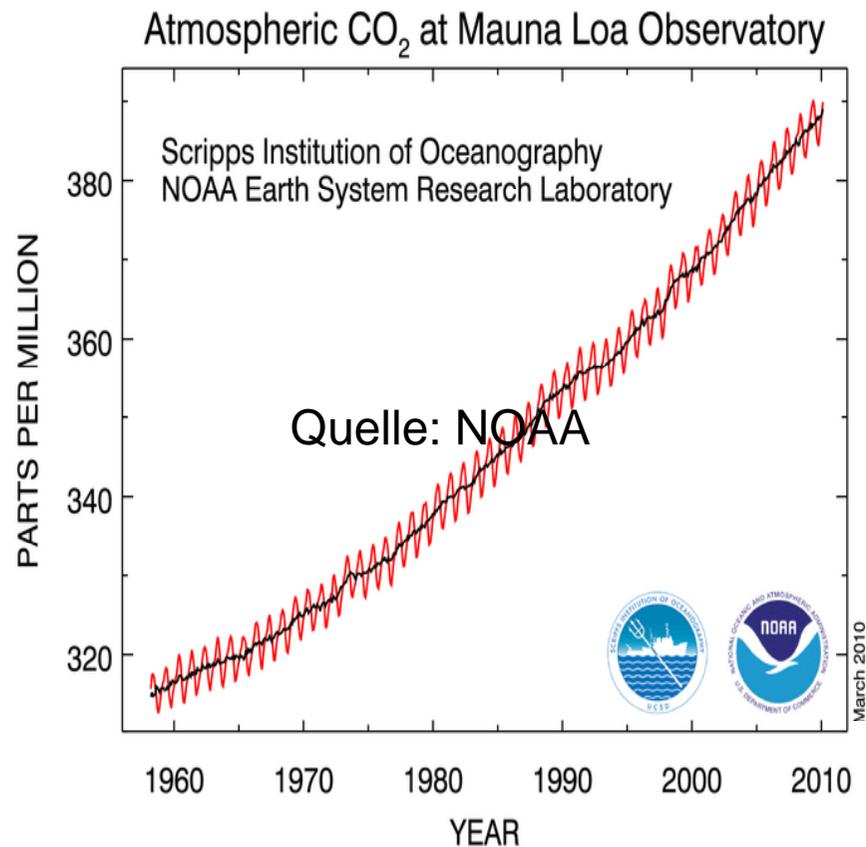
23 - 6 Uhr	Starts	davon Bahn 33	%	Landungen	davon Bahn 15	%
2003	423	313	74	1041	605	58
2009	153	84	54	608	194	31

Zwischen 11 und 6 Uhr macht sich der Wegfall der Postmaschinen bemerkbar

Klimaschutz Hamburg

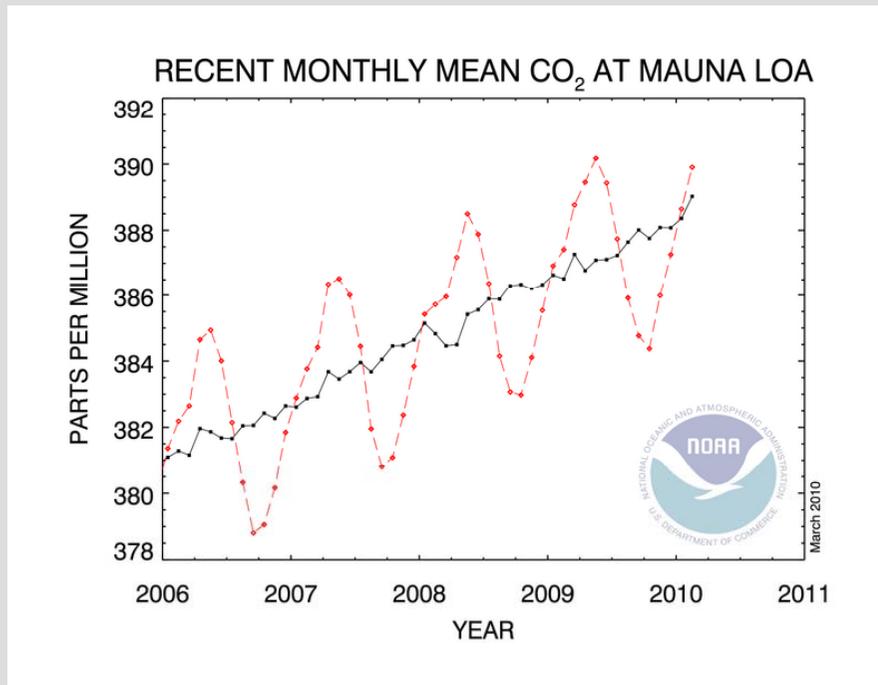
Luftverkehr und Klima
Gebhard Kraft
Bundesvereinigung

Luftverkehr und Klima



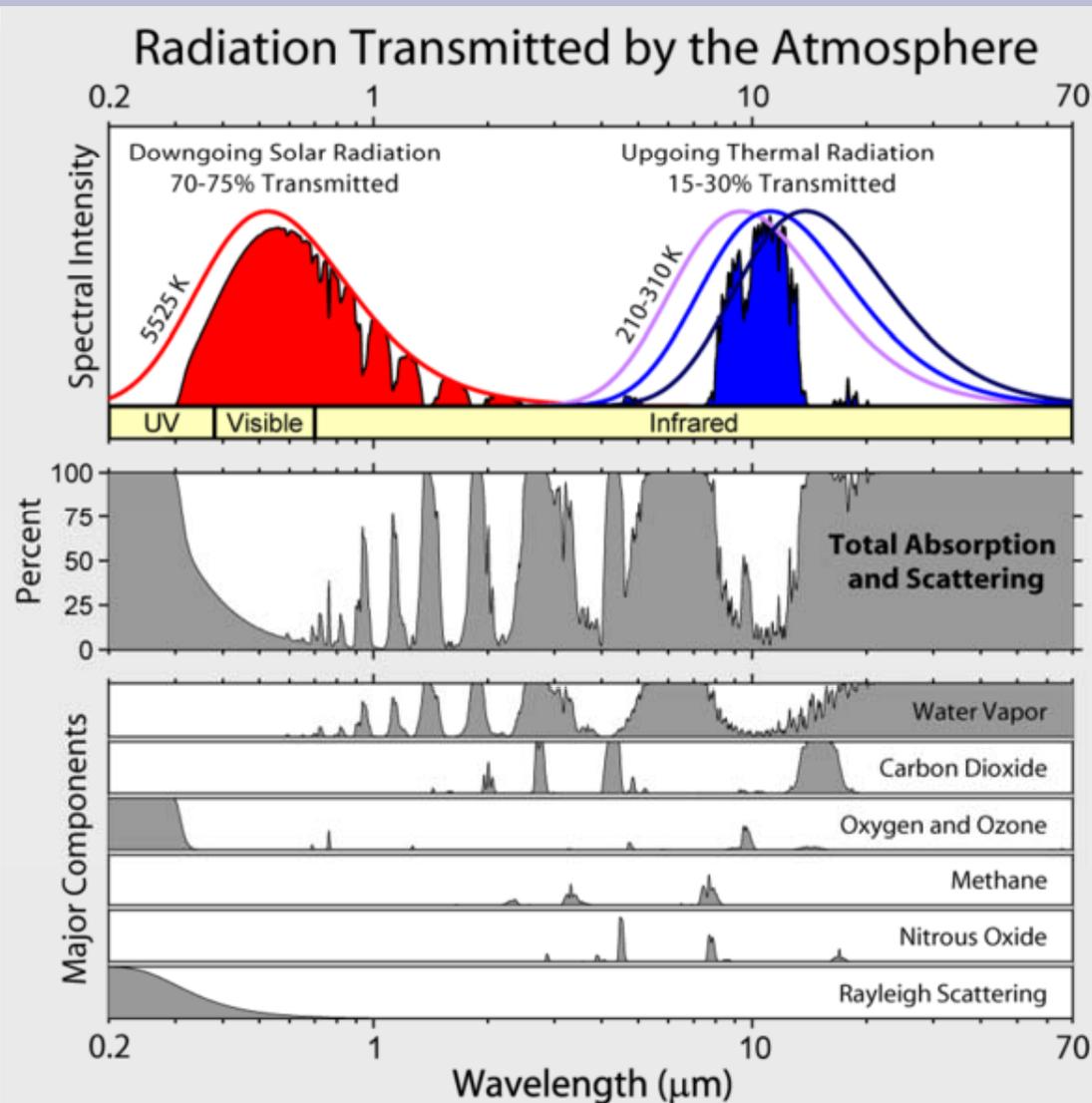
- CO₂-Anstieg
- Eiszeit bis Antike:
200 -> 280 ppm
- Antike bis 1850:
+- 10 ppm
- Seit 1958:
310-> 389 ppm

Luftverkehr und Klima



- Aktuell:
- Spitzenwerte erreichen 390 ppm
- Trend ungebrochen
- Bankenkrise nur geringe Abschwächung des Anstiegs

Luftverkehr und Klima



- Treibhauseffekt:
- Sonnenstrahlung führt zur Wärmeabstrahlung
- CO_2 und Wasserdampf absorbieren
- Die Absorptionsbereiche ergänzen sich.

Luftverkehr und Klima



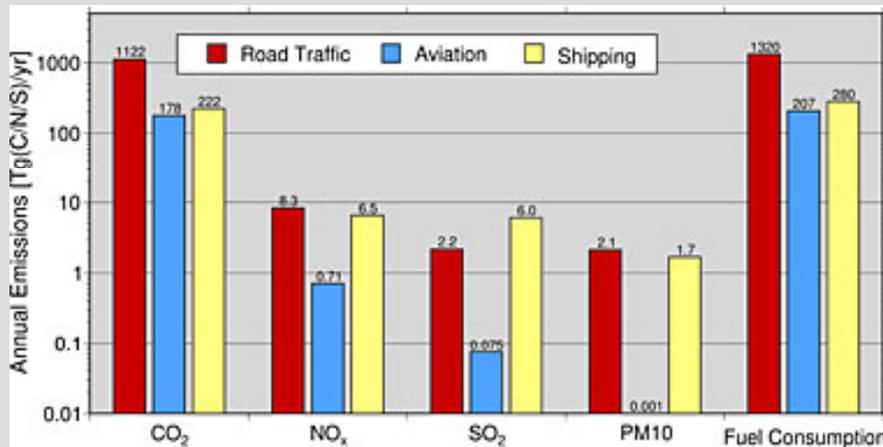
- Flugzeuge produzieren
- Primär CO_2 , Wasser, NO_x
- Sekundär O_3

Luftverkehr und Klima



- Emissionen des Luftverkehrs
- 510 Tg CO₂ = 510 Mio t / a +
- Großteil > 1km Höhe
- Emission nicht nur am Boden -> 1 l Kerosin aus Jets so schädlich wie 3-5 l Diesel aus Autos

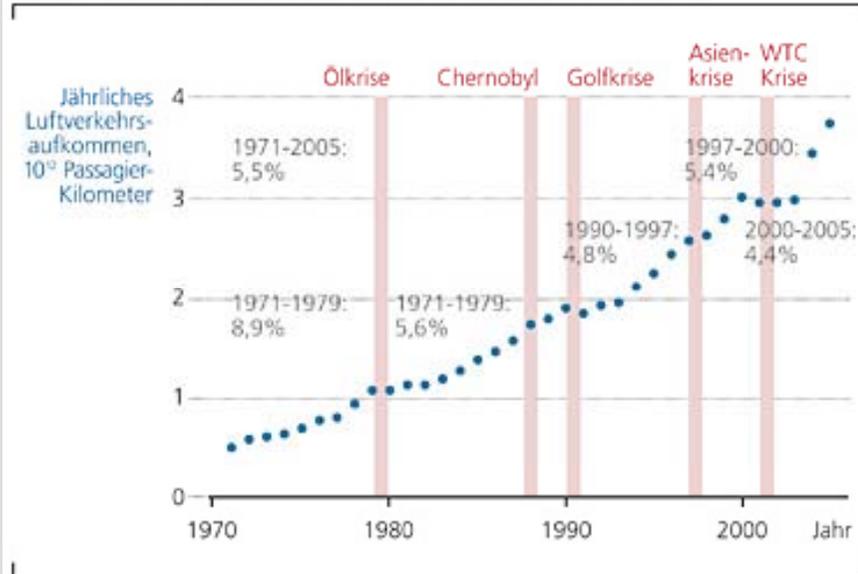
Luftverkehr und Klima



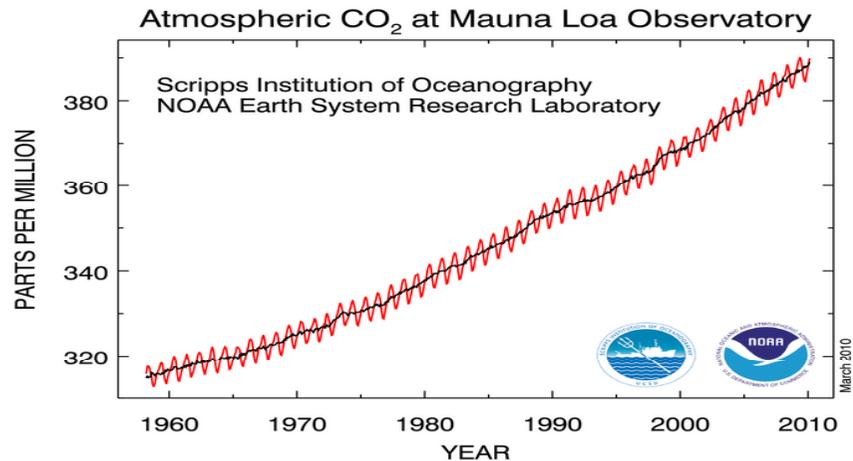
- Treibstoffverbrauch Flugverkehr: ~ 20% des gesamten Straßenverkehrs.
- Klimaschaden des Flugverkehrs: ~50-100% des Straßenverkehrs

Luftverkehr und Klima

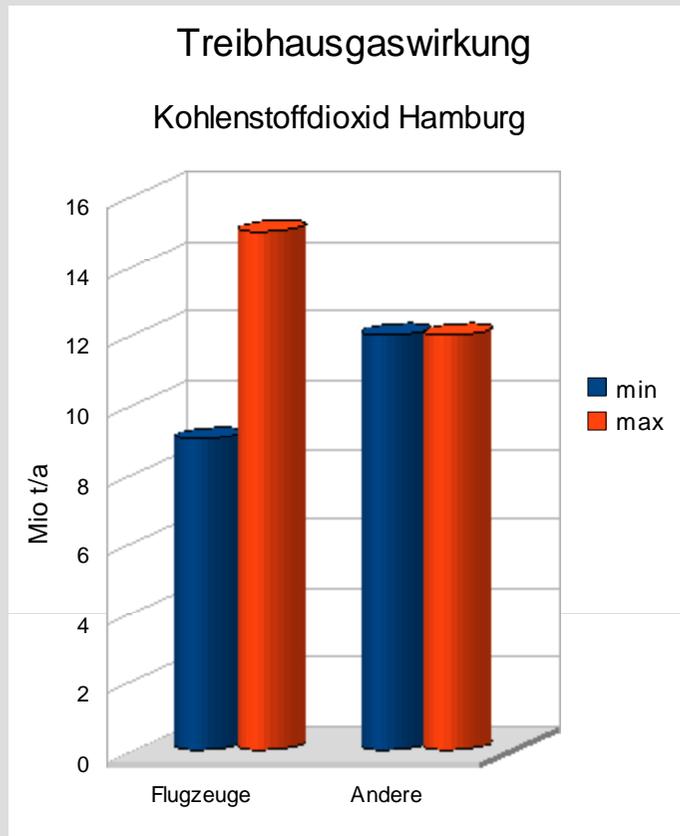
Entwicklung der Verkehrsleistung im Linienpassagierverkehr von 1971 bis 2005 auf der Basis von Daten der International Civil Aviation Organisation (U. Schumann, DLR).



- Problem: Anstieg des Flugverkehrs
- UBA: CO₂-Anstieg durch Flugverkehr
- 2005: 25,4 Mio t
- 2020: 42,1 Mio t



Luftverkehr und Klima



- Flughafen Hamburg: ca. 8% des deutschen Luftverkehrs
- Derzeit ~ 3 Mio t CO₂
- Klimaschaden ~ 9-15 Mio t
- Übriges Hamburg insgesamt: 12 Mio t (Industrie, Gewerbe, Haushalte, Straße, Bahn)
- => Ohne einen Beitrag des Luftverkehrs kann Hamburg das Klimaschutzziel nicht erreichen!

Luftverkehr und Klima

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

Nachtruhe schützen – keine Änderung des § 29b Luftverkehrsgesetz!

seit Jahren nimmt die Zahl der Flugbewegungen am Tag und in der Nacht an den großen deutschen Flughäfen drastisch zu. Die sich daraus entwickelnde Fluglärmbelastung trifft mittlerweile in unterschiedlichem Ausmaß allein in Deutschland rund 10 Millionen Menschen.

Der Luftverkehr dient einer zunehmend auf Mobilität ausgerichteten Gesellschaft, ihm kommt auch in wirtschaftlicher Hinsicht eine wichtige Bedeutung zu. Demgegenüber stehen die Interessen der von Fluglärm z. T. massiv betroffenen Bevölkerung. Gesundheit und Lebensqualität sind unbedingt zu achten, deshalb ist vor allem die Nachtruhe in besonderem Maße zu schützen.

Im Koalitionsvertrag hat sich die neue Bundesregierung das Ziel gesetzt, die Bestimmungen zum Nachtflugbetrieb im Luftverkehrsgesetz zu „präzisieren“. Die nachfolgenden Hinweise sollen über die Hintergründe und die Probleme der beabsichtigten Gesetzesänderung informieren.

Wie urteilen die Gerichte über die Nachtruhe?

Das [Bundesverwaltungsgericht](#) hat den Wert der Nachtruhe für die Gesundheit der relevant von Fluglärm betroffenen Menschen erkannt und entsprechend in seinen Entscheidungen zu den Planfeststellungsverfahren Berlin-Schönefeld und Leipzig/Halle geurteilt:

„Die Kläger haben (...) zutreffend darauf hingewiesen, dass Schutzgegenstand des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht der Nachtschlaf, sondern die Nachtruhe ist. Der Begriff der Nachtruhe indiziert, dass der durch die übliche Geschäftigkeit verursachte Taglärm verstummen und sich durch eine Lärmpause die Nacht vom Tag unterscheiden soll.“ (BVerwG, Ur. V. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 75)



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

Welche Ziele verfolgt die Luftverkehrswirtschaft?

Die **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)** hat sich daraufhin im März 2007 zum Ziel gesetzt, solche Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zukünftig durch eine Änderung bzw. „Klarstellung“ des § 29b Abs. 1 Satz 2 zu verhindern:

„Herr Mäder (Flughafen Dresden, d. Verf.) weist darauf hin, dass infolge jüngerer Urteile des BVerwG (...) ein generelles Nachtflugverbot für alle Flughäfen droht, die eine Planfeststellung anstreben und den Nachweis eines dringenden Bedarfs an Nachtflugverkehr nicht gerichtsfest führen können. Dies ist ein Paradigmenwechsel der Rechtsprechung, dem die ADV entgegenwirken muss. Dazu wären Anforderungen an einen qualifizierten Bedarfsnachweis für Nachtflüge festzulegen und auf eine Änderung bzw. Klarstellung des § 29b LuftVG hinzuwirken (...).

Herr Lurz (Flughafen Frankfurt, d. Verf.) weist darauf hin, dass insbesondere klargestellt werden muss, was unter Nachtruhe zu verstehen ist. Nachtruhe muss mit ‚ungestörtem Schlaf‘ gleichgesetzt werden, nicht mit absoluter Nachtruhe im Außenbereich.“ (Protokoll der 55. Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen vom 22./23.03.2007)

Gesetzesänderung im Sinne der ADV?

Im Januar 2009 schließlich hat die ADV ein Positionspapier veröffentlicht, das vor allem folgende Forderungen enthält:

„Flughafen-Infrastruktur muss im nachfragegerechten und operationell notwendigen Umfang auch nachts genutzt werden können. Ein Ausbau der Infrastruktur unter der Bedingung einer Beschränkung des Flugbetriebs in der Nacht darf nicht zur Regel werden.“ (ADV-Positionspapier: Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!, S. 3, 16.01.2009)

Die ADV lässt damit zum wiederholten Male den Eindruck entstehen, als ob das Bundesverwaltungsgericht in seinen Entscheidungen Nachtflugbetrieb in den letzten Jahren grundsätzlich verhindert hätte. Dies ist nicht der Fall. Tatsächlich sieht das Gericht lediglich die Kernzeit der Nacht zwischen 0.00 und 5.00 Uhr, also nur 5 Stunden, als besonders schützenswert an. Und selbst in dieser Kernzeit erfolgt heute



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

an einigen Flughäfen eine hohe Zahl von Nachtflügen z. B. in Köln-Bonn, Leipzig Halle und Frankfurt/Main. Außerhalb dieser Kernzeit sind z. B. am Flughafen Frankfurt gemäß Planfeststellungsbeschluss in der gesetzlichen Nacht von 22.00 – 23.00 Uhr und von 05.00 – 06.00 Uhr zusammen immerhin noch 133 Flugbewegungen möglich! Nach heutiger Rechtslage sind nach der Rechtsprechung auch in Ausbauverfahren noch Nachtflüge in der Kernzeit zulässig – aber eben nur dann, wenn nachgewiesen wird, dass die Flüge aus verkehrlichen Gründen zu diesem Zeitpunkt erfolgen müssen. Rein betriebswirtschaftliche Erwägungen z. B. der bei Ticketpreisen chronisch unterkalkulierten Touristikflüge hat das BVerwG als Begründung für Flüge in der Kernzeit nicht gelten lassen. Genau an dieser Stelle will die ADV ansetzen, in dem der Vorrang des Nachtschutzes in der Kernzeit der Nacht nach heutiger Gesetzeslage gegenüber allein betriebswirtschaftlichen Erwägungen aufgegeben werden soll.

„Ein Nachtflugverbot hemmt die wirtschaftlichen Entwicklungschancen des Standortes Deutschland und gefährdet Arbeitsplätze weit über die Luftverkehrswirtschaft hinaus.“ (ADV-Positionspapier: Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!, S. 4, 16.01.2009)

Die ADV bleibt in ihrem Positionspapier den Nachweis schuldig, in welcher Weise denn Arbeitsplätze gefährdet und wirtschaftliche Entwicklungschancen beeinträchtigt sein könnten. Tatsächlich hätte man offensichtlich gerne weitreichende Genehmigungen für den Nachtflugbetrieb „auf Vorrat“. Gegenwärtig kann aber nur an ganz wenigen Flughäfen ein entsprechender Bedarf mit relevanter wirtschaftlicher Bedeutung aufgezeigt werden. Gerade diese ‚Nachweisschwäche‘ veranlasst ja die Verwaltungsgerichte dazu, dem Nachtruhebedürfnis der Bevölkerung zumindest für wenige Stunden Vorrang vor einer beliebigen Nutzung in der Kernzeit der Nacht zu geben.

Fenster zu und ‚gute Nacht‘?

„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“ (ADV-Positionspapier: Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!, S. 6, 16.01.2009)



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

Mit dieser Positionierung lässt die ADV erkennen, dass für sie der Schutz der Nachtruhe grundsätzlich auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes reduziert werden soll. Hierzu ist anzumerken, dass passiver Schallschutz, also verstärkte Fenster und einfache Lüfter für den Schlafraum, die durch den Nachtflugbetrieb ausgelöste Belästigung nur unzureichend mindert.

Insbesondere in den Sommermonaten sind die Betroffenen daran gehindert, Kühlung durch das Öffnen der Fenster und Querlüftung zu erreichen. Die einfachen Einblas-Lüfter stellen in lufthygienischer Hinsicht ein Problem dar und stören zudem durch ihr Eigengeräusch den Nachtschlaf.

Die Öffnung des Fensters stellt im Sommer ein natürliches und nachvollziehbares Bedürfnis dar – unter den Bedingungen uneingeschränkter Nachtflugbetriebs leidet die Schlafqualität, und vermutlich infolge auch die Gesundheit, erheblich.

Hinzu kommt, dass sowohl das im Jahr 2007 beschlossene Fluglärmschutzgesetz als auch die dazugehörigen Verordnungen z. T. erhebliche Schutzdefizite aufweisen, sodass von „umfangreichen Maßnahmen des passiven Schallschutzes“ in keiner Weise gesprochen werden kann.

ADV die besseren Richter?

Die ADV ist sich in ihrem Positionspapier auch nicht zu schade, in rüder Weise Richterschele zu üben:

„Die Flughäfen fordern daher (...) mit einer klarstellenden Formulierung im Luftverkehrsgesetz die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG wieder auf die Grundlagen des Gesetzes zurückzuführen.“

(ADV-Positionspapier: Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!, S. 6, 16.01.2009)

In ausgeprägter Überheblichkeit nimmt die ADV somit für sich in Anspruch, den ‚Geist‘ des Gesetzes besser als das Gericht zu kennen. Daher bedürfe es lediglich einer Klarstellung im Wege einer Gesetzesänderung, um dem Bundesverwaltungsgericht seine bislang ‚fehlerhafte‘ Interpretation des Gesetzes vor Augen zu führen und dieses zukünftig Urteile im Sinne der Flughafenbetreiber (‚des Gesetzes‘) sprechen lassen zu können.

Die ADV verkennt hier, dass sich das Bundesverwaltungsgericht in den letzten Jahren fachlich sehr intensiv mit der Fluglärmpolitik befassen konnte und den Aspekt ‚Nachtruhe‘ im Sinne des bestehenden Gesetzes unter Hinzuziehung lärmmedizinischer Erkenntnisse abgeleitet hat.



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

Mit einer Änderung des Gesetzes im Sinne der Luftverkehrswirtschaft verlöre die auf Gesundheitsschutz zielende Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts seine Grundlage. Eine Auseinandersetzung vor dem Bundesverfassungsgericht zur Klärung der Frage, ob die Nachtruhe alleine durch passiven Schallschutz gewährleistet werden könne, erschiene daher unvermeidlich.

Wie lautet der Änderungsvorschlag der ADV?

Die ADV schlägt dem Gesetzgeber in ihrem Positionspapier auch gleich vor, wie er das Luftverkehrsgesetz zu ändern habe, damit die gewünschte ‚Klarstellung‘ sichergestellt werden kann:

Den bisherigen § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG:

„Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.“

will die ADV wie folgt „ergänzen“:

„Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist bei Durchführung von Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden im besonderen Maße Rücksicht zu nehmen.“

(ADV-Positionspapier: Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!, S. 7, 16.01.2009)

Die ergänzende ‚Klarstellung‘ bei „*Durchführung von Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden*“ bedeutet schlicht und einfach, dass Flugverkehr nachts stattfindet. Weder die Genehmigungsbehörden der Länder noch das Bundesverwaltungsgericht könnten also zukünftig über das ‚Ob‘ nächtlichen Flugbetriebs entscheiden. Die ‚Rücksichtnahme‘ kann sich somit nur noch auf die qualitativ hinreichende Ausstattung mit passivem Schallschutz oder das Verbot von besonders lauten Flugzeugen in der Nacht beziehen. Mit der von der ADV vorgeschlagenen Änderung des § 29b Absatz 1 Satz 2 sind folglich jeglichen



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

nächtlichen Betriebsbeschränkungen, die auf die Begrenzung der Zahl von Flugbewegungen abzielen, die Rechtsgrundlage entzogen. Dies gilt auch dann, wenn die Nachtruhe gemäß gängiger Rechtsprechung nur stundenweise geschützt werden soll.

In Anbetracht der neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und der Lärmmedizin würde die Initiative der Luftverkehrswirtschaft zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes einen unvermeidbaren Rückschritt beim Schutz der Gesundheit vor Fluglärm bedeuten. Es bliebe den Ländern kein Gestaltungsspielraum mehr, auf ein angemessenes Verhältnis zwischen unabdingbarem Nachtflugbetrieb und Nachtruhe hinzuwirken.

Was plant die Bundesregierung?

Die Forderungen der ADV haben offenkundig die neue **Bundesregierung** erreicht, denn die Wünsche der Luftverkehrswirtschaft finden sich bereits im Koalitionsvertrag wieder:

„Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen. Die Wahrung des öffentlichen Erschließungsinteresses der Bundesrepublik Deutschland ist dabei zu gewährleisten.“ (Koalitionsvertrag, 2009)

Die aus dem Koalitionsvertrag zitierte Zielstellung gleicht leider in hohem Maße den Forderungen der ADV. „International wettbewerbsfähige Betriebszeiten“ seien sicherzustellen und hierfür sei eine „Präzisierung“ des Luftverkehrsgesetzes „erforderlich“. Offenkundig hat die ADV den Koalitionspartnern erfolgreich vermitteln können, dass das Bundesverwaltungsgericht das Luftverkehrsgesetz bislang falsch verstanden habe.

Im Koalitionsvertrag wird eine „gleichberechtigte Nachhaltigkeitsabwägung“ zwischen den wirtschaftlichen Interessen und dem Bemühen um Lärmschutz gefordert. Dabei wird Folgendes verkannt:



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“

Quelle: ADV Positionspapier

Gibt es nachhaltige Formen des Lärmschutzes?

Die sinnvollste und nachhaltigste Form des Schutzes vor Fluglärm ist der **aktive Schallschutz**.

Aktiver Schallschutz hat drei Ebenen:

1. Technologische Maßnahmen am Luftfahrzeug, die dazu führen, dass der durch das Flugzeug erzeugte Lärm geringer wird.
2. Operative Maßnahmen durch veränderte Flugprofile, Flugverfahren, Routen o. ä., die dazu führen, dass die Höhe und/oder Wirkung des erzeugten Fluglärms reduziert und/oder der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort erhöht wird.
3. Operationelle Maßnahmen durch Beschränkungen des Verkehrs in der Menge und/oder Nutzungszeit.

Die unter Ziffer 3 genannten beschränkende Maßnahmen sollten zur Sicherstellung einer hinreichend bemessenen Nachtruhe Anwendung finden. Die Rechtsgrundlage hierfür bildet der § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG.

Für die unter Ziffer 1 und 2 genannten technischen und flugbetrieblichen Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes fehlt derzeit leider eine klare Rechtsgrundlage. Daher entfaltet die Flugzeugindustrie nur äußerst geringe Innovationskraft. Forschungserkenntnisse wie z. B. die Studien des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) zum ‚Leisen Flugverkehr‘ münden nicht in Umrüstungsprogramme oder in die Anpassung der Serienproduktion von Flugzeugen.

Die unter Ziffer 2 genannten, optimierbaren An- und Abflugverfahren können häufig nicht zur Anwendung kommen, weil eine auch noch so geringe rechnerische Erhöhung des Risikos im Rahmen einer Sicherheitsbewertung seitens der Genehmigungsstellen nicht akzeptiert wird. Sollen derlei Verfahren jedoch aus Kapazitätsgründen eingeführt werden, dann stellt eine Risikoerhöhung kein Hinderungsgrund dar.

Die Beispiele zeigen, dass es gegenwärtig tatsächlich an einer „gleichberechtigten Nachhaltigkeitsabwägung“ fehlt. Allerdings stellt sich dieses Defizit nicht zum Vorteil der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung dar, sondern zugunsten der Luftverkehrswirtschaft, die in den letzten Jahrzehnten keine relevanten Anstrengungen zur Vermeidung bzw. Minderung von Fluglärm unternommen musste.



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

Gerade unter dem Eindruck fehlender Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes gemäß Ziffer 1 und 2 erscheint gegenwärtig das Mittel der Nachtflugbeschränkung als einzig geeignetes, um eine hinreichende Nachtruhe zur Kompensation der hohen Taglärmbelastung und zur Sicherstellung gesunden Nachtschlafes zu bewirken.

Vernachlässigt das Bundesverwaltungsgericht die Wirtschafts- und Mobilitätsinteressen?

- Das Bundesverwaltungsgericht lässt Nachtflüge außerhalb der Kernzeit zwischen 0.00 und 05.00 Uhr regelmäßig zu.
- Das Bundesverwaltungsgericht orientiert seine Entscheidungen zu Flügen in der Kernzeit der Nacht daran, ob an den jeweiligen Flughäfen „standortspezifische Nachtflugbedarfe“ bestehen. Wird diesbezüglich der Nachweis erbracht, lässt das Gericht Nachtflüge in der Kernzeit zu.

Nachtflüge werden also im benötigten Umfang zugelassen.

Welchen Wettbewerbsnachteil haben deutsche Flughäfen im Vergleich zu den europäischen Nachbarn?

Im internationalen Vergleich stellen sich die Nachtflugregelungen in Deutschland nicht restriktiver als in den maßgeblichen europäischen Ländern mit Großflughäfen dar, die als ‚Wettbewerber‘ um Flugbewegungsanteile angesehen werden können.

Vielmehr zeigt ein europäischer Vergleich, dass Deutschland mit seinen Nachtfluganteilen – auch im Vergleich mit den wichtigen Industrieländern Frankreich und England – im Durchschnitt liegt. An fast allen großen Verkehrsflughäfen Europas, nicht zuletzt die bedeutendsten London-Heathrow, Paris Charles de Gaulle oder Amsterdam, gibt es nächtliche Betriebsbeschränkungen mit strengen Kontingenten. So dürfen z. B. in Heathrow nur durchschnittlich ca. 16 von 23:30-6 Uhr und in Amsterdam nur ca. 34 Flüge zwischen 23-6 Uhr stattfinden. Tendenziell steigen die Anforderungen an den Nachtschutz in Europa, was sich z. B. auch an den vor einigen Jahren neu eingeführten Regelungen zu Betriebsbeschränkungen und zu operationellem aktiven Schallschutz in Paris Charles de Gaulle zeigt.



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“

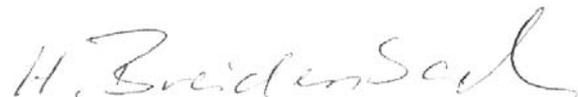
Quelle: ADV Positionspapier

Was sollte die Bundesregierung im Interesse eines fairen Interessenausgleichs veranlassen?

1. Schutz der Kernzeit der Nacht zur Gewährleistung gesunden Nachtschlafs.
Daher: **Keine Änderung des § 29b Absatz 1 Satz 2!**
2. Zur Bewertung des Schutzbedarfes der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung sind dringend systematisch und interessensneutral geeignete Studien zu beauftragen, die die Wirkungen des Fluglärms auf den Organismus hinreichend untersuchen.
3. Es sind verstärkt Forschungen zu initiieren, die geeignet sind, den Lärm an der Quelle (am Flugzeug) zu reduzieren sowie lärmarme An- und Abflugverfahren zu etablieren.
4. Die bestehenden Rechtsgrundlagen für passiven Schallschutz und Entschädigung sind durch die gesetzliche Verankerung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu ergänzen.



Thomas Jube
Vorsitzender der
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen



Helmut Breidenbach
Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

ÄQUIVALENTE DAUERSCHALLPEGEL LEQ 3

	Messstelle	2002	2003	2004	2005	2006*	2007	2008	2009	2008/2009 Veränderung
1	Hasloh, Alter Kirchweg **	51,6	53,1	51,3	51,8	50,1	55,4	55,3	54,7	-0,6
2	Norderstedt, Grundschule Harkshörn	50,5	49,6	47,2	48,0	47,8	48,8	47,1	46,3	-0,8
3	Quickborn Schule	54,5	54,2	54,6	54,6	54,2	53,7	53,9	53,8	-0,1
4	Norderstedt, Altes Rathaus Garstedt	54,7	55,2	53,1	52,8	51,3	52,4	52,3	50,9	-1,4
5	Langenhorn, Kohrswort	60,3	59,6	60,3	60,2	60,3	59,9	59,8	59,6	-0,2
7	Langenhorn, Kortenkamp	62,2	62,3	63,7	63,7	63,8	63,8	63,8	62,3	-1,5
8	Empfängerstation Niendorf	57,8	56,1	56,1	56,2	56,0	55,6	56,4	55,9	-0,5
9	Quickborn Heide	46,8	50,0	50,1	50,2	50,5	48,9	48,1	46,5	-1,6
10	Stellingen, Wasserwerk	61,2	60,5	59,9	60,2	59,9	60,2	60,5	59,8	-0,7
11	Norderstedt, Ohlenhoff	59,2	59,0	59,9	61,0	59,8	60,3	60,0	58,7	-1,3
12	Groß Borstel Altenheim	57,4	56,8	56,3	56,1	56,4	55,6	55,7	55,9	0,2
13	Poppenbüttel, Alfred-Jahnke-Ring	54,3	54,1	54,8	55,0	55,1	55,4	55,3	53,8	-1,5

* alle LEQ - Werte für das Jahr 2006 wurden mit 0,3 dB(A) beaufschlagt. Nach einer Überprüfung im Eichamt Dortmund wurde diese Abweichung am Kalibriadapter festgestellt.

** Neuer Standort ab Januar 2007, vorher Schule Hasloh