

# FLUGLÄRMREPORT 2017



Belastungsentwicklung am innerstädtisch  
gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen  
„Helmut Schmidt“

## **BUND-Fluglärmreport 2017** - Belastungsentwicklung am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“

Hamburg, März 2018

### **Datengrundlagen**

Allen nachfolgenden Aus- und Bewertungen der luftverkehrsbedingten Belastungsentwicklungen am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ sind die jeweiligen Datengrundlagen bzw. Informationsquellen zugeordnet. Hierbei handelt es sich um:

- Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft (FHH)
- Monats-/Jahresberichte der Flughafen Hamburg GmbH (FHG)
- Pressemitteilungen/Internetveröffentlichungen der Behörde für Umwelt und Energie (BUE)
- Flugspurenauswertungen des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD e. V.)
- STANLY\_Track - Flugbewegungsinformationsdienst der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS)
- TraVis - Fluglärminformationsdienst der Flughafen Hamburg GmbH (FHG)
- Low Cost Monitor (LCC) des Instituts für Flughafenwesen und Luftverkehr (DLR)

### **Impressum:**

BUND-Landesverband Hamburg e. V.  
Arbeitskreis Luftverkehr  
Lange Reihe 29  
20099 Hamburg  
E-Mail: [luftverkehr@bund-hamburg.de](mailto:luftverkehr@bund-hamburg.de)



### Zitation:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (2018): Fluglärmreport 2017 - Belastungsentwicklung am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“. BUND, Hamburg, 38 S.

Titelbild: picture alliance / dpa

# Inhalt

<b>VORWORTE</b> .....	<b>4</b>
<b>1 EINLEITUNG</b> .....	<b>7</b>
<b>2 GRUNDLAGEN</b> .....	<b>9</b>
<b>3 LÄRMZUWACHS</b> .....	<b>13</b>
3.1 Räumliche Ausdehnung des Fluglärmteppichs .....	<b>15</b>
3.2 Flugzeug-Lärmklassenanteile .....	<b>17</b>
3.3 Fluglärm-Dauerschallpegel .....	<b>19</b>
<b>4 NÄCHTLICHER VERSPÄTUNGSZUWACHS</b> .....	<b>22</b>
4.1 Nachtflugbewegungen .....	<b>23</b>
4.2 Missachtung der Nachtflugbeschränkungen .....	<b>25</b>
4.3 Fluggesellschaften und -verbindungen .....	<b>29</b>
<b>5 ZUSAMMENFASSUNG</b> .....	<b>32</b>
<b>6 AUSBLICK</b> .....	<b>36</b>



Manfred Braasch  
Geschäftsführer  
BUND-Landesverband Hamburg e. V.

# VORWORTE

**Der BUND Hamburg** setzt sich bundesländerübergreifend für eine nachhaltige Reduzierung der luftverkehrsbedingten Belastungen ein. Mit dem **Fluglärmreport 2017** werden die gravierenden Missstände und die Belastungsentwicklungen, verursacht durch den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens, detailliert aufgezeigt. Im Zentrum der diesjährigen Auswertungen stehen die erhebliche Steigerung der Anzahl von Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit sowie die wesentliche Fluglärmzunahme insbesondere in der Nachtzeit.

Im April 2014 befand die **Bürgerschaft der Freien und Hansestadt** einvernehmlich, dass die Belastungen, die vom „Helmut-Schmidt-Airport“ ausgehen, deutlich zu reduzieren sind. Insbesondere die Einhaltung der geltenden Betriebszeit stand im Fokus. Wörtlich heißt es hierzu im sogenannten 10-Punkte-Plan: „Der Senat wird ersucht, eine **sehr** strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen und gegenüber den Fluglinien auf eine **weitere** Reduzierung der Verspätungen und Ausnahmen hinzuwirken“. Es folgten der 16-Punkte-Plan, die sogenannte Pünktlichkeitsoffensive und schließlich eine neue Entgeltordnung mit höheren Beträgen bei nächtlichen Verspätungen. Trotz allem ist die Belastungssituation nicht besser, sondern schlechter geworden.

Im Frühjahr 2017 hat der BUND eine **Volkspetition** für ein konsequentes Nachtflugverbot ab 22 Uhr gestartet. Mit großem Erfolg - auch dank der breiten ehrenamtlichen Unterstützung bei der Sammlung der Unterschriften. Knapp 13.000 Hamburger\*innen haben für „Nachts ist Ruhe!“ unterzeichnet und damit diesem wichtigen Anliegen Gesicht gegeben. Kurz nach Erscheinen dieses Fluglärmberichtes wird nun die Hamburgische Bürgerschaft darüber entscheiden, ob grenzenloses Wachstum am innerstädtischen Flughafen und Wirtschaftsinteressen von Billigfliegern wichtiger sind als der nachhaltige Schutz der Bevölkerung.



Martin Mosel  
Sprecher des Arbeitskreises Luftverkehr  
BUND-Landesverband Hamburg e. V.

**Acht von zehn Hamburger\*innen** nutzen den Verkehrsflughafen in Fuhlsbüttel, ohne selbst von den Negativfolgen des Flughafenbetriebes betroffen zu sein. Leider ist ein Teil der Nutzer\*innen nicht bereit, Eigenverantwortung dahingehend zu übernehmen, die gesetzlich vorgeschriebene Nachtruhe einzuhalten und auf diese Weise einen hinreichenden Ausgleich zwischen ihrem **Partikularinteresse** (Mobilität) und dem **Wohl der Allgemeinheit** (körperliche und seelische Unversehrtheit) zu erzielen - dies zeigen die immer weiter steigenden Flugbuchungszahlen in den Tagesrandzeiten deutlich auf. Anscheinend mangelt es an Empathie und Mitgefühl für die Bürger\*innen, die jeden Tag und einen großen Teil der Nacht - d. h. an 365 Tagen im Jahr bis zu 18 Stunden am Stück - eines maßgeblichen Teils ihrer Lebensqualität durch den überbordenden Flughafenbetrieb beraubt werden. Fest steht, dass ein Grundrecht auf körperliche und seelische Unversehrtheit besteht, aber kein Recht auf Mobilität zu jeder Tages- und Nachtzeit!

In einer Stadt, in der die eine Regierungspartei sich **soziale Gerechtigkeit** groß auf die Fahnen schreibt und die zweite Regierungspartei ihre Kernkompetenz im Bereich der **Umweltgerechtigkeit** sieht, sollte das Ergebnis der bürgerchaftlichen Befassung eindeutig ausfallen. Es sei denn, das jeweilige Gerechtigkeitsstreben endet dort, wo Wirtschaftslobbyismus umfassend bedient werden will. Daher stellt sich die Kernfrage: Wie viele gesunde Lebensjahre der betroffenen Bürger\*innen in den An- und Abflugschneisen ist der Hamburger Senat bereit, für sein umstrittenes Wachstumsstreben zu opfern?



# Nachts ist Ruhe

Fair für alle, gut für Hamburg

# 1 EINLEITUNG

Es ist allgemein anerkannt, dass Fluglärm Mensch und Tier schadet. Fluglärm wird wegen seiner starken Intensität, der hohen Frequenzen und der stoßförmigen Wiederholung von Spitzenschallpegeln als besonders störend empfunden. Werden Fluglärmwirkungen sinnhafterweise am Gesundheitsbegriff der **Weltgesundheitsorganisation (WHO)** gemessen, sind die von Flugzeugen emittierten Schalldruckpegel als ernste Beeinträchtigung der Gesundheit aufzufassen.

Das **Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit** (Art. 2 Abs. 2 GG) schützt nicht nur als subjektives Abwehrrecht gegen staatliche Eingriffe; vielmehr folgt aus seinem objektiv-rechtlichen Gehalt die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die in Art. 2 Abs. 2 GG genannten Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen von Seiten Dritter zu bewahren. Wird der Begriff der körperlichen Unversehrtheit mit dem der Gesundheit im WHO-Sinne - d. h. als Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens und nicht nur das Freisein von Krankheit und Gebrechen - in Verbindung gesetzt, ist Fluglärm nicht nur wegen seiner somatischen, sondern bereits aufgrund seiner das psychische und soziale Wohlbefinden beeinträchtigenden Auswirkungen effektiv zu bekämpfen, d. h. quellenah zu vermeiden, zu vermindern und zu begrenzen.

Die **gesetzliche Nachtruhe** beginnt in Deutschland um 22 Uhr. Für den innerstädtisch gelegenen „Helmut-Schmidt-Airport“ wurde im Jahr 1971 abweichend festgelegt, dass die dortige Betriebszeit bis 23 Uhr andauert. Sehr zum Leid der betroffenen Bürger\*innen sowohl im Nahbereich um den Flughafen als auch weit in das Umland hinaus darf jedoch sogar bis 24 Uhr gestartet und gelandet werden, sofern es im Laufe eines Tages irgendwann, irgendwo im Luftraum über Europa eine „*Störung im Betriebsablauf*“ gibt. Diese „*Verspätungserlaubnis*“ ist (derzeit noch) pauschal erteilt, sofern eine Begründung nachgereicht wird bzw. die nächtliche Verspätungsquote einer Flugverbindung unterhalb von 30 % liegt.

Die Auswertungen im vorliegenden Fluglärmreport legen die Vermutung nahe, dass nicht zuletzt aufgrund fehlender Überprüfungen der Begründungen bzw. nicht vorgenommener Nachsteuerungen bei nachweisbaren Missachtungen die Fluggesellschaften Starts und Landungen bis weit nach offiziellem Betriebsende gewinnsteigernd einplanen: Die über die Anhänge der Betriebsgenehmigung des „Helmut-Schmidt-Airports“ verbindlich festgelegten Nachtflugbeschränkungen werden in fünf von sechs Nächten missachtet.

Eine völlige **Umkehr des Regel-Ausnahme-Verhältnisses!**

Seitens der **Luftverkehrslobbyisten** wird in der Fluglärm-/Verspätungsdebatte häufig angeführt, dass das „*Mobilitätsbedürfnis*“ der Bevölkerung in den vergangenen Jahren stark zugenommen hat, was zu einer gesteigerten Nachfrage führt. Die Luftverkehrswirtschaft sei daher unschuldig am Belastungszuwachs. Ein Bedürfnis hat jedoch eine intrinsische (d. h. sich selbst generierende) Relevanz. Beispiele hierfür sind Hunger, Durst und Müdigkeit. Hieraus entstehen die Bedürfnisse zu essen, zu trinken und zu schlafen. Im Gegensatz dazu ist das bloße Interesse an etwas zu sehen. Dieses wird gesteuert durch eine individuelle Veranlagung in Kombination mit gesellschaftlicher Prägung und maßgeblich gelenkt durch äußere Stimulationen (z. B. Werbung, Preisgestaltung). Es ist daher kein „*wachsendes Mobilitätsbedürfnis*“, sondern das **preisgetriebene Mobilitätsinteresse** einer zunehmend eventorientierten Gesellschaft, welches am „Helmut-Schmidt-Airport“ kurzzeitig befriedigt wird und dabei zum Belastungsanstieg führt.

Während sich außerdem die Umweltauflagen bei vergleichbaren Lärmemitteln (z. B. PKW/LKW, Industrieanlagen) in den vergangenen zwei Jahrzehnten wesentlich verschärft haben, fanden beim Fluglärm bis heute keinerlei derartige Nachbesserungen statt. Der Fluglärm wird - obwohl er wesentlich belastender ist (s. u.) - maßgeblich gegenüber anderen Lärmquellen bevorteilt.

Der **Sachverständigenrat für Umweltfragen** (SRU) kommt in diesem Zusammenhang auch zu dem Schluss, dass der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm im geltenden Luftverkehrsrecht völlig unzureichend geregelt ist. Er zeigt auf, dass Flugverkehr und Fluglärm vom geltenden Recht in nicht mehr zeitgemäßer Weise privilegiert werden und die gesetzliche Regelung der Fluglärmproblematik im Luftverkehrsrecht unterentwickelt ist. Es besteht dringender Handlungsbedarf!

Fest steht, dass die Bekämpfung des Fluglärms nicht nur nach wissenschaftlichen Erkenntnissen im Interesse der körperlichen Integrität der Bürger\*innen, sondern auch aus gesellschaftspolitischen Abwägungen strikt geboten ist. Die **Fluglärmbekämpfung** ist eine grundrechtliche Pflicht, deren Erfüllung nicht ausschließlich davon abhängen darf, welche Maßnahmen gegenwärtig technisch machbar oder wirtschaftlich opportun sind. Maßgebliches Kriterium kann in einer am Wohl des Menschen orientierten Rechtsordnung letztlich nur sein, was unter Abwägung widerstreitender Interessen an Schädigungen und Gefährdungen maximal dauerhaft zugemutet werden darf, ohne dass die Gesundheit der Betroffenen nennenswert darunter leidet. Um es deutlich zu sagen: Der jetzige Zustand stellt ein dramatisches Belastungsübermaß dar!

## 2 GRUNDLAGEN

**Schlaf** ist ein Zustand der äußeren Ruhe. Gesichert ist, dass Menschen schlafen müssen, um zu überleben. Das individuelle Schlafbedürfnis eines Erwachsenen schwankt zwischen sechs und zehn Stunden. Es folgt ungefähr einer Normalverteilung, d. h., dass die meisten Menschen acht Stunden pro Nacht benötigen. Ein extremes Schlafbedürfnis tritt bei Säuglingen auf, bei denen täglich 14 bis 17 Stunden Schlaf für ihre gesunde Entwicklung erforderlich sind. Bedeutsam ist, dass das persönlich unterschiedlich ausgeprägte Schlafbedürfnis konstitutionell vorgegeben ist, mithin nicht willentlich ausgeschaltet oder längerfristig ignoriert werden kann, ohne dass der Organismus Schaden erleidet. Als Schlafmangel bezeichnet man den kumulativen Effekt von zu wenig Schlaf. Schlafmangel kann zu mentaler oder physischer Müdigkeit führen und entsprechend die Leistungsfähigkeit reduzieren. Schlafentzug ist das gewollte oder ungewollte Verhindern des Schlafens. Schlafmangel und Schlafentzug beeinträchtigen das Immunsystem und beeinflussen den Stoffwechsel negativ. Erholsamer Schlaf in genügender Quantität und Qualität ist essentiell, d. h. lebensnotwendig.

Der Begriff „**Lärm**“ stammt von „Alarm“, welches auf das italienische „all'arme“ zurückgeht. Als Lärm werden Geräusche (Schall) bezeichnet, die durch ihre Struktur (Lautstärke und Frequenz) auf die belebte Umwelt (Menschen, Tiere) belastend bis gesundheitsschädigend wirken. Unter Umweltverschmutzung wird die Belastung des natürlichen Lebensumfelds des Menschen bezeichnet. Im Vordergrund steht die Umweltbelastung mit Abfällen bzw. Emissionen stofflicher und nichtstofflicher Art. Lärm stellt eine nichtstoffliche Umweltverschmutzung dar. Entscheidende Fluglärm-Belastungskriterien sind physische und psychische Schädigungen (z. B. Bluthochdruck, Depressionen), Beeinträchtigungen der schulischen und beruflichen Leistungsfähigkeit, Schlafstörungen, Auslösen von Erschrecken und Furchtassoziationen sowie Verursachung von Nervosität und Aggressivität. Fluglärm stellt eine herausragende Belastungsform dar, da er ungefiltert von allen Seiten (unmittelbar als auch reflektiert) in das gesetzlich besonders geschützte private Wohn- und Lebensumfeld eindringt. Als gesundheitlich-soziale Störquelle ist Fluglärm auch deswegen einzustufen, weil er zu einem deutlich beeinträchtigten Erholungswert des Zuhauses führt, was insgesamt im Verlust an Lebensqualität mündet

**- Fluglärm raubt gesunde Lebensjahre!**

Unter Umweltgerechtigkeit ist der nachhaltige Ausgleich verschiedener Interessenslagen im Schnittfeld von Umwelt-, Sozial- und Gesundheitspolitik zu verstehen. Im Zentrum steht die Frage, wie es einer Gesellschaft gelingt, dass einzelne soziale Gruppen Umweltbelastungen nicht im Übermaß ausgesetzt werden. Als Maß der Umweltgerechtigkeit kann der Index des nachhaltigen wirtschaftlichen Wohlstands (Index of Sustainable Economic Welfare - ISEW) bzw. der **Indikator echten Fortschritts** (Genuine Progress Indicator - GPI) dienen. Der GPI bemisst, ob ein (betriebs-) wirtschaftliches Wachstum tatsächlich zu steigendem Wohlstand und Wohlbefinden führt oder ob das Wachstum zu Lasten Dritter geht. Ein geringer GPI besagt in diesem Zusammenhang, dass durch offene oder verdeckte externe Kosten wie Umweltschäden oder abnehmende Gesundheit ein Übermaß an produzierten Waren sowie Dienstleistungen vorliegt.

In einer Gesellschaft können unterschiedliche Interessen aufeinanderstoßen, die zu Konflikten führen. Als Prämisse bei der **Konfliktbewältigung** gilt: Das Wohl der Allgemeinheit steht über Partikularinteressen. Uneingeschränkte Freiheit für jeden Einzelnen kann es nicht geben - die persönliche Freiheit endet dort, wo das Recht eines anderen beginnt. Um das gedeihliche Miteinander von Menschen mit unterschiedlichen Interessenslagen

in einer Gesellschaft zu ermöglichen, bedarf es Regeln. Regeln formulieren Grenzen, die einen nachhaltigen Ausgleich zwischen divergierenden Bestrebungen herstellen. Regeln bilden allgemein anerkannte Grundsätze; sie sind daher wertbildend. Meist bedingt die Lebenswirklichkeit, dass sich nachvollziehbare Ausnahmen von bestehenden Regeln herausbilden. Als (gesetzliche) Regelung festgeschrieben bilden Regeln zusammen mit ihren Ausnahmen einen verbindlichen Rahmen für das gewogene Verhalten aller Mitglieder einer Gesellschaft, beispielsweise eines (Stadt-) Staates.

Bei der **Justierung von Regel und Ausnahme** kommt es auf das quantitative und qualitative Verhältnis zueinander an. Die juristische Methodenlehre beschreibt mit dem Grundsatz „singularia non sunt extendenda“ (lat.), dass Ausnahmeregelungen eng auszulegen sind. So ist sowohl dem Wortsinn und der systematischen Einordnung, als auch dem historischen Hintergrund und dem Zweck einer Regelung nach darauf zu achten, dass ein Sachverhalt genau die Voraussetzungen der Ausnahme erfüllt, um als solche behandelt zu werden. Der gesunde Menschenverstand ergänzt, dass Ausnahmen nach Art und Umfang deutlich geringer als der Regelfall ausfallen müssen, um Ausnahmen im eigentlichen Sinn zu bleiben - anderenfalls würden sie an die Stelle der Regel treten.

Aus der **Mitteilung 317/57 des Hamburger Senats** an die Bürgerschaft vom Oktober 1957 zur Frage eines möglichen Ausbaus des Verkehrsflughafens in Hamburg-Fuhlsbüttel im Zusammenhang mit der in dieser Zeit anstehenden Umstellung der Luftverkehrswirtschaft auf Turbinen-Luftstrahl-Triebwerke (Strahlflugzeuge) ist im Hinblick auf die Lärmproblematik zu entnehmen, dass es unbedingt notwendig sei, alle Maßnahmen zu ergreifen, durch die der Lärm verringert oder gar beseitigt werden kann. Unvermeidliche Lärmentwicklungen in den Flugschneisen seien durch betriebliche Maßnahmen zu verringern.

Die politischen Diskussionen um den damaligen Flughafenausbau beinhalteten auch grundlegende Zielsetzungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm. Unter der Überschrift „**Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms**“ wurde besonders der aktive Lärmschutz hervorgehoben. Die Flugzeuge sollten entsprechend der Zusagen der Flugzeughersteller und Luftverkehrsgesellschaften mit geräuschkämpfenden Einrichtungen versehen werden. Ferner war die Vorgabe, alle betrieblichen Möglichkeiten zur Verringerung des Fluglärms auszuschöpfen: (1) Erhöhung des Abflug- bzw. Einflugwinkels, (2) Vermeidung besonders hoher Spitzenbelastungen des Flughafens durch zweckmäßige Flugplangestaltung, (3) Festlegung bevorzugter Start- und Landebahnen, (4) Festlegung der vorzugsweisen Benutzung einer bestimmten An- und Abflugrichtung. Als bereits umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen wurden (5) der Bau der

Lärmschutzhalle, (6) zeitliche Beschränkungen für Schul- und Reklameflüge, (7) die Heraufsetzung der Mindestflughöhen sowie (8) Beschränkungen des Flughafens für bestimmte, besonders laute Flugzeugtypen herausgestellt.

Seinerzeit verwies der Senat darauf, dass eine Bündelung der Starts in nordwestlicher Richtung (Startbahn II in Richtung Norderstedt [RWY 33]) durch Auflagen der Luftfahrtbehörde erreicht werden kann. Starts auf der Startbahn II in südöstlicher Richtung (Richtung Alsterdorf/Innenstadt [RWY 15]) sollten nach Möglichkeit vermieden werden. Begründet wurden diese erstmaligen **Vorgaben zur bevorzugten Bahnbenutzung** mit der Bevölkerungsdichte im unmittelbar vom Lärm der startenden (und landenden) Flugzeuge betroffenen Siedlungsbereich. Dass diese Schutzmaßnahmen die Kapazität und Leistungsfähigkeit des Flughafens einschränken würden, wurde in den damaligen Planungen offen thematisiert. Eine wesentliche inhaltliche Bestätigung der obigen Regelungen und formale Festsetzung fand im Jahr 1971 statt. Aus Gründen des Lärmschutzes wurden konkrete Regeln zur Benutzung der Start- und Landebahnen festgelegt. Ergänzend wurde zu dieser Zeit eine Nachtflugbeschränkung eingeführt, die in ähnlicher Form bis heute fortbesteht. Sie besagt, dass Luftfahrzeuge zwischen 23 Uhr und 6 Uhr am Hamburger Flughafen **nicht** starten und landen dürfen. Etwaige Ausnahmen von dieser Regel bilden „planmäßig“ verspätete Linien- und Touristikflüge zwischen 23 Uhr und 24 Uhr.

Spätestens mit Beginn der 1960er Jahre stellt die Lärmbelastung - verursacht durch den Betrieb des innerstädtisch gelegenen Verkehrsflughafens in Hamburg-Fuhlsbüttel - ein gravierendes Problem dar. Bereits damals wurde politisch vorgegeben, dass ein Teil der Hamburger Bevölkerung - zu Lasten Dritter - weitgehend vom Fluglärm verschont werden soll. Seit 1971 gibt es (zumindest auf dem Papier) eine Nachtflugbeschränkung. Außerdem gilt seit dieser Zeit die Regel, dass Starts und Landungen im Zeitraum zwischen 22 Uhr und 7 Uhr in und aus Richtung Norderstedt, d. h. über die nordwestlich-südöstliche Bahn [RWY 33/15], zu erfolgen haben. Abweichungen davon sind nur unter bestimmten, eng zu fassenden Voraussetzungen zulässig. In Einzelfällen können bestehende Ausnahmegründe wie die Luftverkehrssicherheit unter

Hervorhebung der Witterungs- und Bahnverhältnisse sowie das Vorliegen von außergewöhnlichen Verkehrslagen Einfluss auf die Betriebsrichtung nehmen. Das **Regel-Ausnahme-Verhältnis** muss jedoch eindeutig zu Gunsten der Regeleinhaltung ausfallen - dementsprechend sind die technischen und administrativen Rahmenbedingungen zu gestalten.

Im Weiteren stellt sich die Frage, wie sich der aktive Fluglärmschutz in den vergangenen sechs Jahrzehnten am „Helmut-Schmidt-Airport“ weiterentwickelt hat und wie es mit der Regeleinhaltung bzgl. der Nachtflugbeschränkungen steht.

Auf diese Fragen gibt der **BUND-Fluglärmreport 2017** umfassend Auskunft.

### 3 LÄRMZUWACHS

Die europäische Richtlinie 2002/49/EG über die **Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm** fordert von den Mitgliedstaaten, die Schallbelastung der Bevölkerung anhand von strategischen Lärmkarten zu ermitteln und deren Ergebnisse zu veröffentlichen. Hamburg ist dieser Verpflichtung im vergangenen Jahr nachgekommen. Demnach sind in der Hansestadt - eine gemeinsame Darstellung mit den gleichsam betroffenen Kreisen Pinneberg, Segeberg und Stormarn in Schleswig-Holstein ist (obwohl inhaltlich dringend geboten) nicht vorgesehen - offiziell insgesamt 57.900 Bürger\*innen von gesundheitsschädigendem Fluglärm betroffen. Speziell auf den Nachtzeitraum (d. h. von 22 Uhr bis 6 Uhr) betrachtet sind es 9.700 Menschen. Gegenüber den Werten aus dem „Lärmaktionsplan Hamburg 2013“ ist eine Steigerung bzgl. der Gesamtbetroffenheit um 1.900 Menschen (+ 3,4 %) und des Nachtzeitraumes um 5.200 Menschen (+ 115 %) festzustellen!

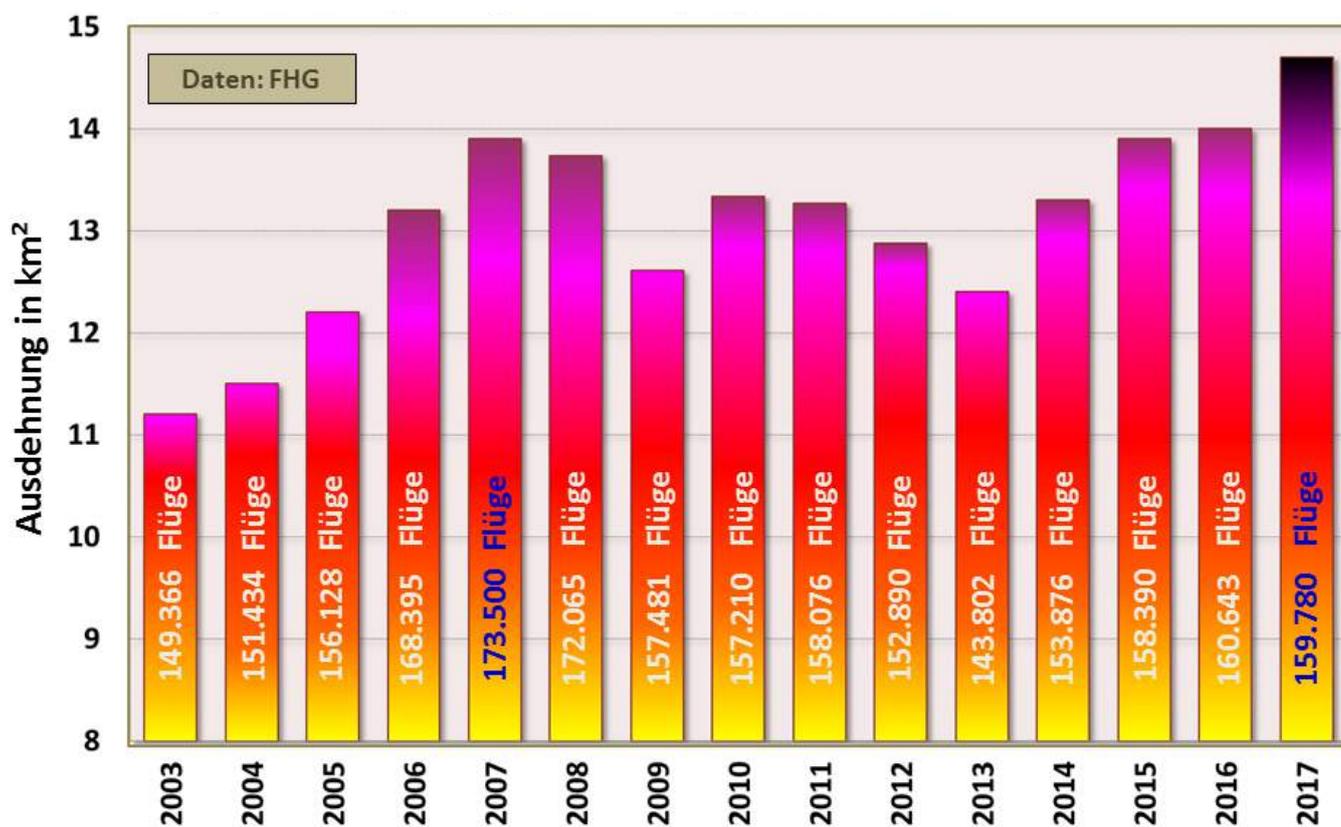
Zu diesen Angaben ist anzumerken, dass die Anzahl an erheblich vom Fluglärm belästigten Menschen

deutlich größer ist. Dies liegt daran, dass Fluglärm als wesentlich störender wahrgenommen wird als beispielsweise Straßen- oder Schienenlärm (vgl. **NORAH-Studie**, s. o.). Würde ein Fluglärm-Tages-Dauerschallpegel von 45 dB(A) sowie ein Fluglärm-Nacht-Dauerschallpegel von 30 dB(A) als Bemessungsgrundlage gelten (s. u.), stiege die Betroffenenanzahl auf ca. 250.000 Bürger\*innen - allein in Hamburg. Eine derartige Betrachtung ist nicht nur angemessen, sondern fachlich dringend geboten - jedoch politisch nicht gewollt (vgl. FHH Drs. 21/5610 und 21/5807).

Wie stellt sich die **Fluglärm-Belastungsentwicklung** im Einzelnen dar? Anhand welcher Parameter kann ein Belastungsanstieg (oder zukünftig hoffentlich auch ein Belastungsrückgang) abgebildet werden? Wann und wo haben sich die stärksten Veränderungen in den vergangenen Jahren ergeben?

Diese Fragen werden nachfolgend beantwortet.

**Fluglärmkontingent: 20,4 km<sup>2</sup>** - festgelegt im Jahr 1998



**Abb. 1: Ausbreitung des Fluglärmteppichs** - d. h. der räumlichen Ausdehnung der 62 dB(A) Dauerschallisophonie- sowie Anzahl der Flugbewegungen am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2003 bis 2017

### 3.1 Räumliche Ausdehnung des Fluglärmteppichs

Im Zusammenhang mit der zuletzt planfestgestellten Flughafenerweiterung im Jahr 1998 wurde ein **Fluglärm-Belastungskontingent** festgelegt. Dieses besagt, dass die räumliche Ausdehnung der 62 dB(A)-Fluglärm-Dauerschallisophone nicht größer als 20,4 km<sup>2</sup> sein darf. Unstreitig ist mittlerweile, dass das Fluglärmkontingent seinerzeit weit im Übermaß erteilt wurde. Hintergrund hierfür ist die „Einpreisung“ besonders lauter Chapter-II-Flugzeuge, die jedoch bereits wenige Jahre nach Kontingent-Festsetzung aus Lärmschutzgründen nicht mehr in Hamburg starten und landen durften. Seitdem wurde das „Belastungszertifikat“ wider besseren Fachwissens nicht angepasst. Resultat hieraus ist, dass Jahr für Jahr zwischen 34.000 bis 66.400 Flugbewegungen als Belastungsreserve vorgehalten werden.

In den vergangenen 15 Jahren ist die Ausbreitung des Fluglärmteppichs - d. h. der räumlichen Ausdehnung der 62 dB(A) **Fluglärm-Dauerschallisophone** - von ursprünglich 11,2 km<sup>2</sup> im Jahr 2003 auf 14,7 km<sup>2</sup> im Jahr 2017 angestiegen (Abb. 1). Dies entspricht einer prozentualen

Zunahme von 31 %. Von 2013 bis 2017 ist ein kontinuierlicher Lärmanstieg zu verzeichnen.

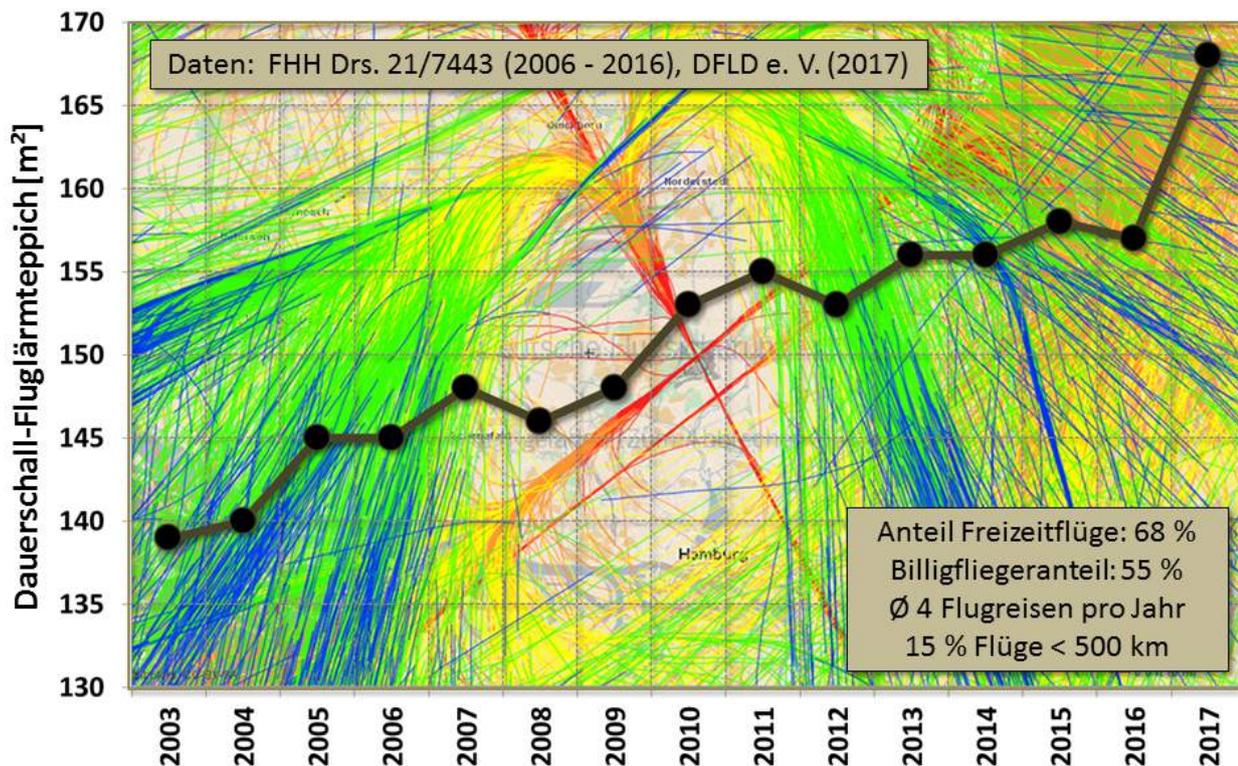
Dennoch verweist der kommerzielle Flughafenbetreiber (FHG) Jahr für Jahr auf das 1998 festgelegte „Fluglärmkontingent“ von 20,4 km<sup>2</sup>. Aus Sicht des Arbeitskreises Luftverkehr des BUND stellt dies jedoch aus den o. g. Gründen eine unzulässige Bevorratungserlaubnis dar. Das Mittel des Fluglärmkontingents entfaltet keinerlei schützende Steuerungswirkung und ist daher dringend an die heutigen Lärmschutzstandards anzupassen!

Besonders auffällig ist, dass im Jahr 2007 - dem mit insgesamt 173.500 Starts und Landungen (bisher) flugverkehrsreichsten Jahr am „Helmut-Schmidt-Airport“ - der **Fluglärmteppich** 13,9 km<sup>2</sup> betrug. Im Jahr 2017 fanden zwar knapp 14.000 Flugbewegungen weniger als 2007 statt, der Fluglärmteppich weist mit 14,7 km<sup>2</sup> jedoch eine deutlich größere Ausdehnung auf.

**Kurz gesagt: Weniger Flüge haben mehr Lärm erzeugt.**

Der Fluglärmteppich wird berechnet aus den Flugbewegungen der sechs flugverkehrsreichsten Monate eines Jahres. Mit der Kenntnis der Flugbewegungsanzahl in diesem Zeitraum lässt sich die durchschnittliche räumliche Ausdehnung der 62 dB(A)-Fluglärm-Dauerschallisophone je Einzelflug ermitteln (Abb. 2). Es zeigt sich ein eindeutiger Trend: Seit dem Jahr 2003 wird ein Überflug im Mittel immer lauter. Besonders dramatisch ist die sprunghafte **Lärmzunahme** im Jahr 2017. Betrafen die Auswirkungen eines einzelnen Überflugs für ein gesamtes Jahr (!) 2016 noch 157 m<sup>2</sup>, beträgt dieser Wert ein Jahr später 168 m<sup>2</sup> [1]. Dies bedeutet eine durchschnittliche Lärmzunahme je Überflug von 7 % allein im letzten Jahr! Wird dann noch bedacht, dass 68 % der Starts und Landungen

am „Helmut-Schmidt-Airport“ durch Freizeitflüge („Spaßreisen“) generiert und hierbei mittlerweile zu 55 % **Billigflieger** mit ihren prekären Arbeitsbedingungen, kombiniert mit ihren weit überdurchschnittlichen Regelverstößen, (s. u.) genutzt werden, wird die Verärgerung und Wut bei den betroffenen Bürger\*innen noch größer. Auch könnten mindestens 15 % des Fluglärms allein dadurch vermieden werden, dass Kurzstreckenflüge < 500 km unterblieben. Derzeit unternimmt jede(r) Nutzer\*in des Hamburger Flughafens im Durchschnitt vier Flugreisen pro Jahr. Das Flugzeug entwickelt sich - entgegen aller Nachhaltigkeitsziele - immer mehr zum alltäglichen Transportmittel, obwohl es der mit Abstand umweltschädlichste Verkehrsträger ist.



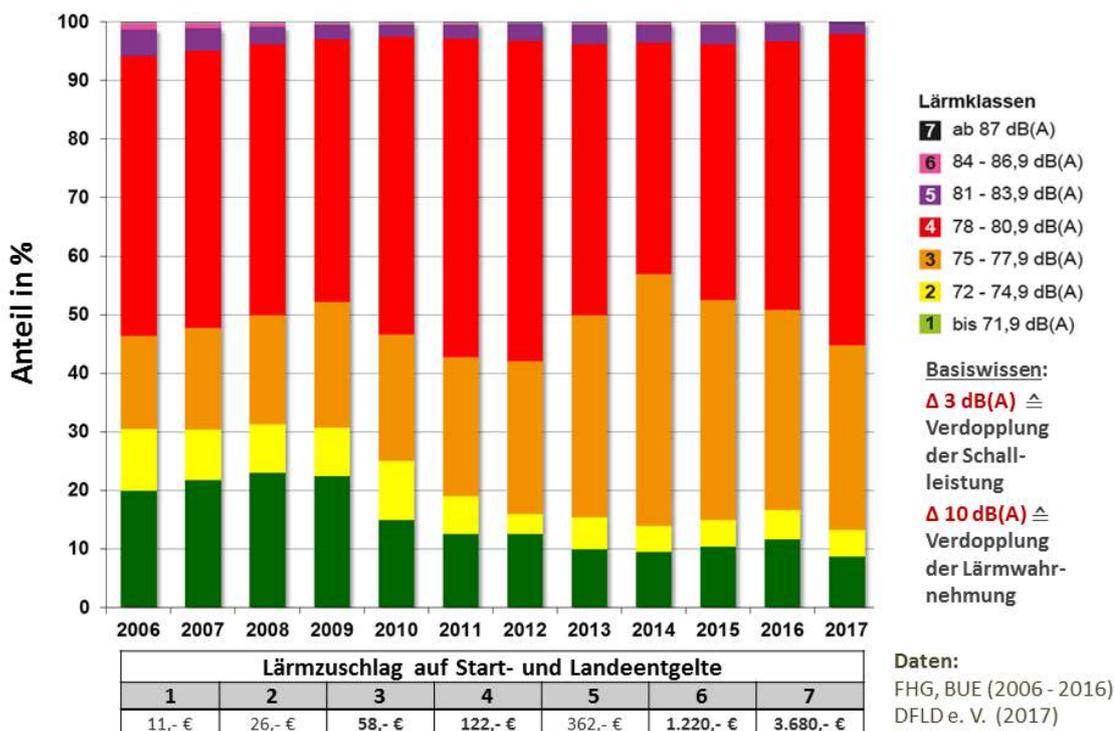
**Abb. 2: Durchschnittliche räumliche Ausdehnung der 62 dB(A)-Dauerschallisophone je Einzelflug** am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2003 - 2017

## 3.2 Flugzeug-Lärmklassenanteile

Die Einteilung der verschiedenen **Flugzeugtypen** (sog. „Muster“) nach dem Lärmausmaß beim Start sowie bei der Landung dient im Wesentlichen der Berechnung der an den Flughafenbetreiber zu entrichtenden lärmabhängigen Entgelte. Unterschieden werden insgesamt sieben Lärmklassen. Die Spanne der Lärmzuschläge reicht von 11,- Euro in der Lärmklasse 1 bis 3.680,- Euro in der Lärmklasse 7. In den beiden derzeit am Hamburger Flughafen (mit Abstand) häufigsten Lärmklassen 3 und 4 beträgt der Zuschlag 58,- Euro bzw. 122,- Euro.

Die Entwicklung der Flugzeug-Lärmklassenanteile am „Helmut-Schmidt-Airport“ der letzten Jahre zeigt eindeutig in Richtung Belastungszunahme (Abb. 3). Betrug der Anteil weniger lauter Flugzeuge der Lärmklassen (LK) 1 und 2 bis zum Jahr 2009 noch 31 %, hat sich dieser Anteil bis zum Jahr 2017 auf nur noch 13 % mehr als halbiert. Im Gegenzug ist der Anteil der deutlich lauterer Flugzeuge der

LK 3 und LK 4 im selben Zeitraum von 66 % auf 85 % angestiegen. Der Anteil der extrem lauten Flugzeuge (LK 5 - 7) ist in den vergangenen acht Jahren mit ca. 3 % annähernd gleich geblieben. Im Zusammenhang mit den im Januar 2015 sowie Juni 2017 stattgefundenen **Start- und Landeentgelt-Novellierungen** muss daher festgestellt werden, dass diese keine positive Wirkung im Hinblick auf eine Belastungsreduzierung erbracht haben. Eine nähere Betrachtung der Lärmzuschläge zeigt, dass zwischen den LK 1 - 2 sowie LK 3 - 4 nur wenige zehn Euro Differenz bestehen. Umgerechnet auf einen einzelnen Passagier ergibt sich daher ein Zusatzbetrag deutlich unterhalb von einem Euro. Es ist somit nachvollziehbar, dass hierdurch keine Belastungsreduzierung erreicht werden kann - auch wenn die Vertreter\*innen des aktuell regierenden Hamburger Senats dies (erwartungsgemäß) anders sehen (vgl. FHH Drs. 21/7505).

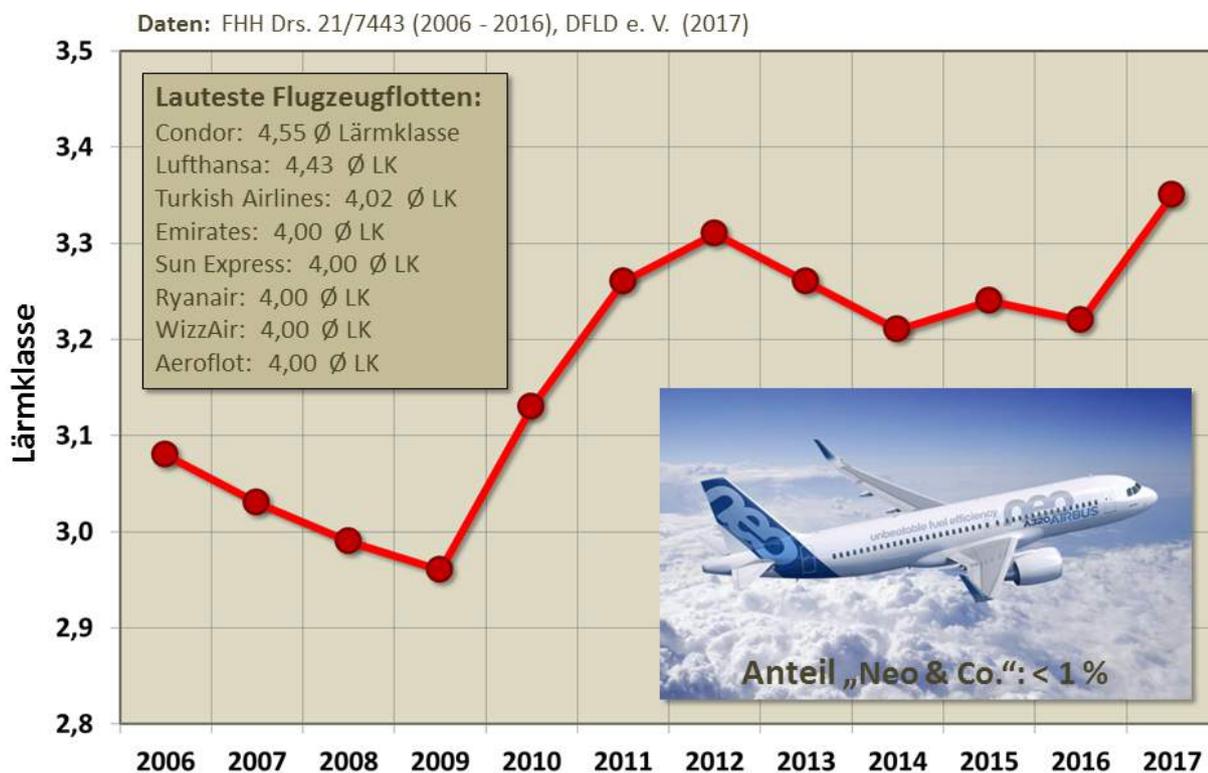


**Abb. 3: Entwicklung der Flugzeug-Lärmklassenanteile** am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2006 bis 2017 sowie lärmabhängige Zuschläge auf die Start- und Landeentgelte

Aus den Anteilen der jeweiligen Flugzeug-Lärmklassen am Gesamtflugverkehrsaufkommen lässt sich jahresweise die durchschnittliche Flugzeug-Lärmklasse berechnen (Abb. 4). Während in den Jahren 2006 bis 2009 ein positiver Trend zu weniger lauten Flugzeugen zu verzeichnen war, kehrte sich diese Entwicklung in den nachfolgenden Jahren um: Der Belastungskennwert stieg deutlich an. Im Jahr 2012 wurde ein bisheriger Maximalwert von 3,31 erreicht. Dieser wurde nunmehr überschritten. Im vergangenen Jahr stieg die **durchschnittliche Flugzeug-Lärmklasse** von 3,22 auf 3,35 an.

Die lautesten Flugzeugflotten, die am „Helmut-Schmidt-Airport“ regelmäßig starten und landen sind die der Fluggesellschaften Condor (Ø LK = 4,55),

Lufthansa (Ø LK = 4,43) sowie Turkish Airlines (Ø LK = 4,02). Gemein mit Emirates, Sun Express, Ryanair, WizzAir und Aeroflot beeinträchtigen diese Fluggesellschaften die Bewohner\*innen der An- und Abflugschneisen weit über Gebühr. Besonders erwähnenswert - weil in der medialen Berichterstattung gerne falsch dargestellt - ist, dass der **Anteil weniger lauter Flugzeugtypen** wie z. B. aus der AirbusNeo-, BoeingMax- oder Bombardier CS-Baureihe weiterhin unterhalb von 1 % liegt. Es ist daher - entgegen der Prognosen des Flughafenbetreibers - nicht anzunehmen, dass der Fluglärm in absehbarer Zeit durch einen erhöhten Anteil dieser moderneren Flugzeugtypen nennenswert reduziert werden kann.

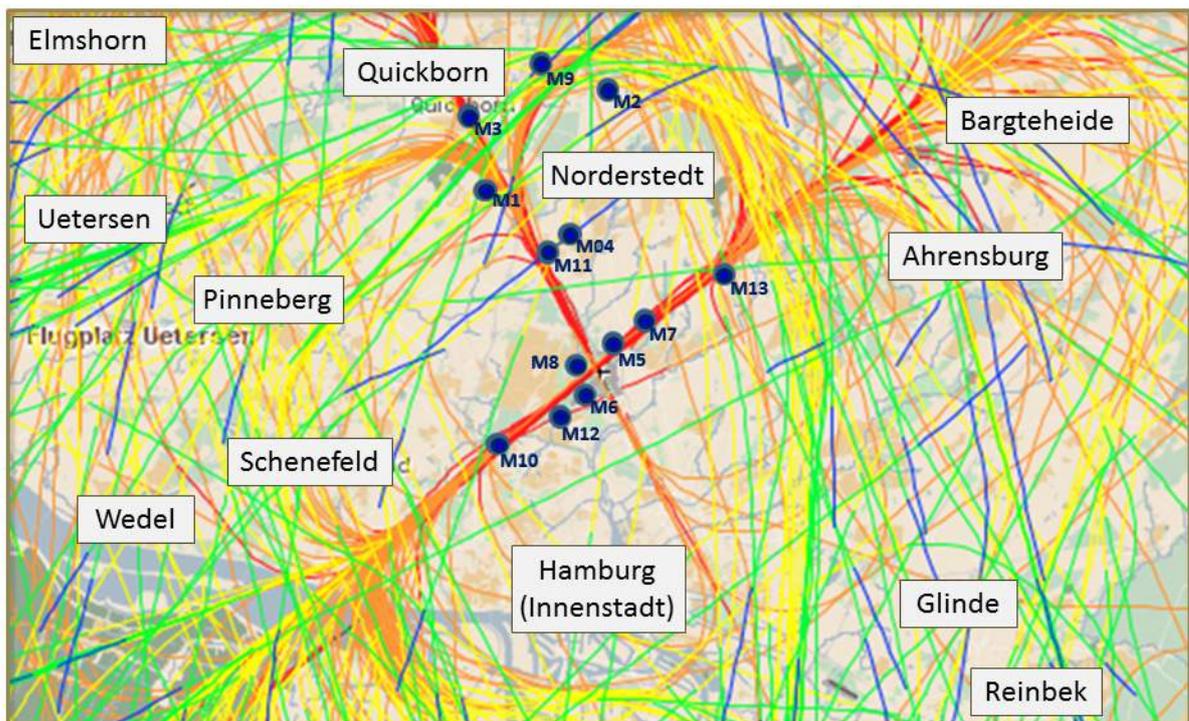


**Abb. 4: Entwicklung der durchschnittlichen Flugzeug-Lärmklasse** am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2006 - 2017.

### 3.3 Fluglärm-Dauerschallpegel

Der kommerzielle Flughafenbetreiber (Flughafen Hamburg GmbH - FHG) ist gemäß Fluglärmenschutzgesetz verpflichtet, ein **Fluglärm-Messnetz** einzurichten und dauerhaft zu betreiben. Im Umfeld des „Helmut-Schmidt-Airports“ existieren demzufolge zwölf FHG-Messstellen (Abb. 5). An diesen Punkten wird die Vielzahl der Fluglärm-Schallereignisse einzeln aufgezeichnet und - bereinigt um den Anteil des Umgebungslärms - in Bezug auf allgemein anerkannte Fluglärm-Parameter ausgewertet.

Kartengrundlage: Deutsche Flugsicherung GmbH (STANLY\_Track); Flughafen Hamburg GmbH (FHG)



**Abb. 5: Lage der Fluglärmmessstellen** der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) in Hamburg und Schleswig-Holstein

Bei der räumlichen Verteilung der zwölf FHG-Messstellen stand nicht die repräsentative Erfassung der Fluglärmbelastung im Vordergrund. Vielmehr ging es darum, die Einhaltung vereinbarter **An- und Abflugkorridore** nachweisen zu können. Außerdem dienen die Ergebnisse der Messstelle 11 der Lärmerfassung bei Startabflügen und die der Messstelle 7 der Lärmerfassung bei Landeanflügen im Hinblick auf die Zuordnung der flugzeugtypabhängigen Lärmzuschläge (s. o.).

Abb. 6 stellt die Entwicklung der **Fluglärm-Dauerschallpegel** an den FHG-Fluglärm-Messstellen im Einflussbereich des „Helmut-Schmidt-Airports“ für den Zeitraum 2013 bis 2017 dar. Der  $L_{eq}$  Tag bildet den äquivalenten Dauerschalldruckpegel innerhalb des Tag-Zeitraums (d. h. Fluglärm-Ereignisse zwischen 6 Uhr und 22 Uhr) ab. Deutlich wird zweierlei: Die an den FHG-Messstellen festgestellte Fluglärmbelastung ist - obwohl die Stationen überwiegend **nicht** unmittelbar im Nahfeld der direkten Ab- und Anfluglinien („Centerline“) gelegen sind - erheblich. Insbesondere die Stationen „10 - Stellingen (Wasserwerk)“, „11 - Norderstedt (Ohlenhoff)“, „5 - Langenhorn“ sowie „7 - Fuhlsbüttel (Kortenkamp)“ weisen kritisch hohe Tages-Dauerschallpegel z. T. weit über 60 dB(A) auf. Aber auch der Blick auf die Lärmzunahme (Delta dB(A)) der vergangenen fünf Jahre offenbart die gravierende Belastungszunahme an diesen Standorten. An der Station „4 - Norderstedt (Altes Rathaus)“ ist der Dauerschallpegel ( $L_{eq}$  Tag) im Betrachtungszeitraum um 2,0 dB(A) angestiegen. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass eine Erhöhung um 3,0 dB(A) bereits eine Verdoppelung der Schallleistung darstellt und durch das Fluglärmschutzgesetz als erhebliche Lärmzunahme gewertet wird.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass es - bis auf die Station „3 - Quickborn (Schule)“ sowie Station „5 - Langenhorn“ - an allen Fluglärmmessstellen in den vergangenen Jahren (z. T. deutlich) lauter geworden ist. Ein Fakt, der (bisher) medial nicht verbreitet wurde. Die behördlicherseits in der **Fluglärmdebatte** vorgebrachte „subjektive Wahrnehmung der Fluglärm-Betroffenen“ wird damit anhand der betreiber-eigenen Messwerte **objektiv** bestätigt.

Daten: Flughafen Hamburg GmbH - FHG

<b><math>L_{eq}</math> Tag [dB(A)]</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>Delta</b>
<b>2 - Norderstedt (Harkshörn)</b>	42,0	42,8	43,6	42,8	43,8	1,8
<b>9 - Quickborn (Heide)</b>	47,5	47,4	48,2	48,3	49,0	1,5
<b>4 - Norderstedt (Altes Rathaus)</b>	50,7	49,7	50,6	50,8	52,7	2,0
<b>8 - Niendorf (Empfängerstation)</b>	52,7	53,0	53,4	54,7	53,7	1,0
<b>3 - Quickborn (Schule)</b>	54,9	55,8	55,2	55,2	54,1	-0,8
<b>1 - Hasloh</b>	55,1	55,3	55,6	55,7	55,5	0,4
<b>13 - Poppenbüttel</b>	54,8	54,8	55,9	55,6	56,3	1,5
<b>12 - Groß Borstel</b>	55,1	56,5	57,1	56,4	56,9	1,8
<b>10 - Stellingen (Wasserwerk)</b>	59,3	61,2	60,4	60,8	60,5	1,2
<b>11 - Norderstedt (Ohlenhoff)</b>	60,0	59,9	60,6	60,9	61,3	1,3
<b>5 - Langenhorn</b>	60,7	60,9	60,4	60,7	60,7	0,0
<b>7 - Fuhlsbüttel (Kortenkamp)</b>	63,0	62,8	64,0	63,8	64,8	1,8

< 40	40 - 44,9	45 - 49,9	50 - 54,9	55 - 59,9	60 - 64,9	65 - 69,9	≥ 70
< - 0,5	-0,49 - 0	0 - 0,49	0,50 - 0,99	1 - 1,49	1,5 - 1,99	2,0 - 2,49	≥ 2,5

**Abb. 6: Entwicklung der Tages-Fluglärm-Dauerschallpegel ( $L_{eq}$  Tag)** - dargestellt anhand der zwölf offiziellen Fluglärmmessstellen der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) - verursacht durch den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2013 bis 2017



Der **L<sub>eq</sub> Nacht (Nachtlärmindex)** bezieht sich auf die acht gesetzlich besonders geschützten Nachtstunden von 22 Uhr bis 6 Uhr, die aus Sicht der Gesundheitsvorsorge (Vermeidung von Schlafstörungen) besonders bedeutsam sind. Abb. 7 verdeutlicht auf eindrucksvolle Weise, wie sehr der Fluglärm in den An- und Abflugschneisen des „Helmut-Schmidt-Airports“ während der Nachtzeit in den vergangenen fünf Jahren zugenommen hat. Die höchsten Dauerschall-Pegelzunahmen von 5,0 dB(A) bzw. 5,1 dB(A) treten an den Stationen „2 - Norderstedt (Harkshörn)“ und „12 - Groß Borstel“ auf. Die Stationen mit den höchsten Nachtlärmindizes sind: „7 - Fuhlsbüttel (Kortenkamp)“ mit L<sub>eq</sub> Nacht = 57,1 dB(A), „5 - Langenhorn“ mit 52,2 dB(A) sowie „10 - Stellingen (Wasserwerk)“ mit 50,8 dB(A). Aber auch an den meisten anderen Stationen ist es im Hinblick auf eine für einen gesunden Schlaf benötigte Nachtruhe wesentlich zu laut! Zu befürchten ist, dass sich dieser Negativtrend weiter (ggf. sogar noch verstärkt) fortsetzen wird, da insbesondere die Billigfluggesellschaften eine Ausdehnung ihrer Betriebszeit in die Nacht anstreben.

Daten: Flughafen Hamburg GmbH - FHG

L <sub>eq</sub> Nacht [dB(A)]	2013	2014	2015	2016	2017	Delta
2 - Norderstedt (Harkshörn)	23,4	25,7	25,3	26,2	28,5	5,1
9 - Quickborn (Heide)	33,8	33,1	34,5	35,4	35,6	1,8
4 - Norderstedt (Altes Rathaus)	33,2	31,3	32,8	35,1	37,7	4,5
8 - Niendorf (Empfängerstation)	38,4	35,9	39,6	39,9	39,8	1,4
12 - Groß Borstel	37,9	38,4	39,6	40,4	42,9	5,0
1 - Hasloh	42,2	43,3	42,9	43,5	43,9	1,7
13 - Poppenbüttel	45,4	45,4	47,7	46,7	48,5	3,1
11 - Norderstedt (Ohlenhoff)	46,6	47,3	47,2	48,2	49,0	2,4
3 - Quickborn (Schule)	47,6	49,0	48,6	48,4	47,7	0,1
10 - Stellingen (Wasserwerk)	49,2	51,7	50,4	51,6	50,8	1,6
5 - Langenhorn	49,8	49,7	51,2	50,5	52,2	2,4
7 - Fuhlsbüttel (Kortenkamp)	54,1	54,2	56,1	55,2	57,1	3,0

< 25	25 - 29,9	30 - 34,9	35 - 39,9	40 - 44,9	45 - 49,9	50 - 54,9	≥ 55
< - 0,5	-0,49 - 0	0 - 0,49	0,50 - 0,99	1 - 1,49	1,5 - 1,99	2,0 - 2,49	≥ 2,5

**Abb. 7: Entwicklung der Nacht-Fluglärm-Dauerschallpegel (L<sub>eq</sub> Nacht)** - dargestellt anhand der zwölf offiziellen Fluglärmmessstellen der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) - verursacht durch den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2013 bis 2017

## 4 NÄCHTLICHER VERSPÄTUNGSZUWACHS

Fluglärm ist gesundheitsschädigend. Insbesondere nächtlicher Fluglärm ist belastend. Aus diesem Grund hat die damalige Hamburger Behörde für Wirtschaft und Verkehr bereits bei der Erteilung der Betriebsgenehmigung am 21. August 1967 betriebliche Einschränkungen und Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung festgeschrieben. Demnach gelten die im Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland (AIP) aufgeführten örtlichen Flugbeschränkungen. Diese lauten hinsichtlich des täglichen Betriebsendes wie folgt: „Starts und Landungen sind in der Zeit von 23 Uhr bis 6 Uhr unzulässig“. Lediglich bei nachweisbar (besser: nachgewiesenermaßen) unvermeidbaren Verspätungen von Linien- und Touristikflügen gilt eine Ausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen bis spätestens 24 Uhr als erteilt. Es verwundert daher nicht, dass sich im **Koalitionsvertrag** von SPD und Bündnis 90/Die Grünen aus dem Jahr 2015 für die aktuelle 21. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft im (Unter-)Kapitel „Stadtverträglicher Flughafen“ der Passus findet, dass das Nachtflugverbot gilt. Die Realität zeigt sich leider unbeeindruckt von Betriebsgenehmigung und Koalitionsvertrag:

Um allen Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung das Übermaß hinsichtlich des besonders belastenden Nachtflugverkehrs am „Helmut-Schmidt-Airport“ darzustellen, wurden die nächtlich verspäteten Starts und Landungen nach 23 Uhr des

vergangenen Jahres 2017 sowie der Vorjahre umfassend ausgewertet. Hierzu wurden auch die Daten des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD e. V.) verwendet. Im **Flughafen-Schadbereich** existieren mittlerweile zehn unabhängig betriebene Lärmmessstationen; sechs davon befinden sich in Hamburg und vier in Schleswig-Holstein. Auf Basis dieses länderübergreifenden Fluglärm-Messnetzes werden (möglichst) alle Flugbewegungen vom und zum „Helmut-Schmidt-Airport“ registriert. Wesentliche zu erhebende Kenndaten sind hierbei: Datum und Uhrzeit der Flugbewegung, Bewegungsart (Start oder Landung), Pistennutzung, Fluggesellschaft, Flugverbindung und Flugnummer, Flugzeugtyp sowie Schadstoffemission. Für das Jahr 2017 konnten auf diese Weise 151.723 der 159.780 stattgefundenen Flugbewegungen durch den DFLD e. V. qualifiziert werden. Dies entspricht einem Anteil von 95 %. Aufgrund dieser sehr hohen Aufzeichnungsquote sind die nachfolgenden Auswertungen als gesichert zu betrachten. Zu beachten ist lediglich, dass - da nicht alle Flugbewegungen durch den DFLD e. V. festgestellt werden konnten - die tatsächlichen Zahlen sogar leicht über den hier aufgeführten Auswertungen liegen.

Die Ergebnisse belegen eindeutig, dass hinsichtlich der über die **Flughafen-Betriebserlaubnis** verbindlich festgeschriebenen Nachtflugbeschränkungen eine (systematische) Regelmissachtung stattfindet:

## 4.1 Nachtflugbewegungen

Das **Bundesverwaltungsgericht** hat im Jahr 2012 - stellvertretend für den Verkehrsflughafen in Frankfurt (Main) - geurteilt, dass örtlich bestehende Nachtflugbeschränkungen nicht abrupt enden dürfen, sondern es zu einem langsamen An- und Abschwellen des Flugverkehrs kommen soll (vgl. BVerwG-Urteil 4C 8.09). Übertragen auf die Verhältnisse am Hamburger „Helmut-Schmidt-Airport“ bedeutet dies, dass spätestens ab 22 Uhr der Flugverkehr abzunehmen hat. Außerdem darf der Fluglärm ab 6 Uhr auch nicht schlagartig beginnen. Die Realität zeigt das Gegenteil. Die **Anzahl an Nachtflugbewegungen** (d. h. Starts und Landungen

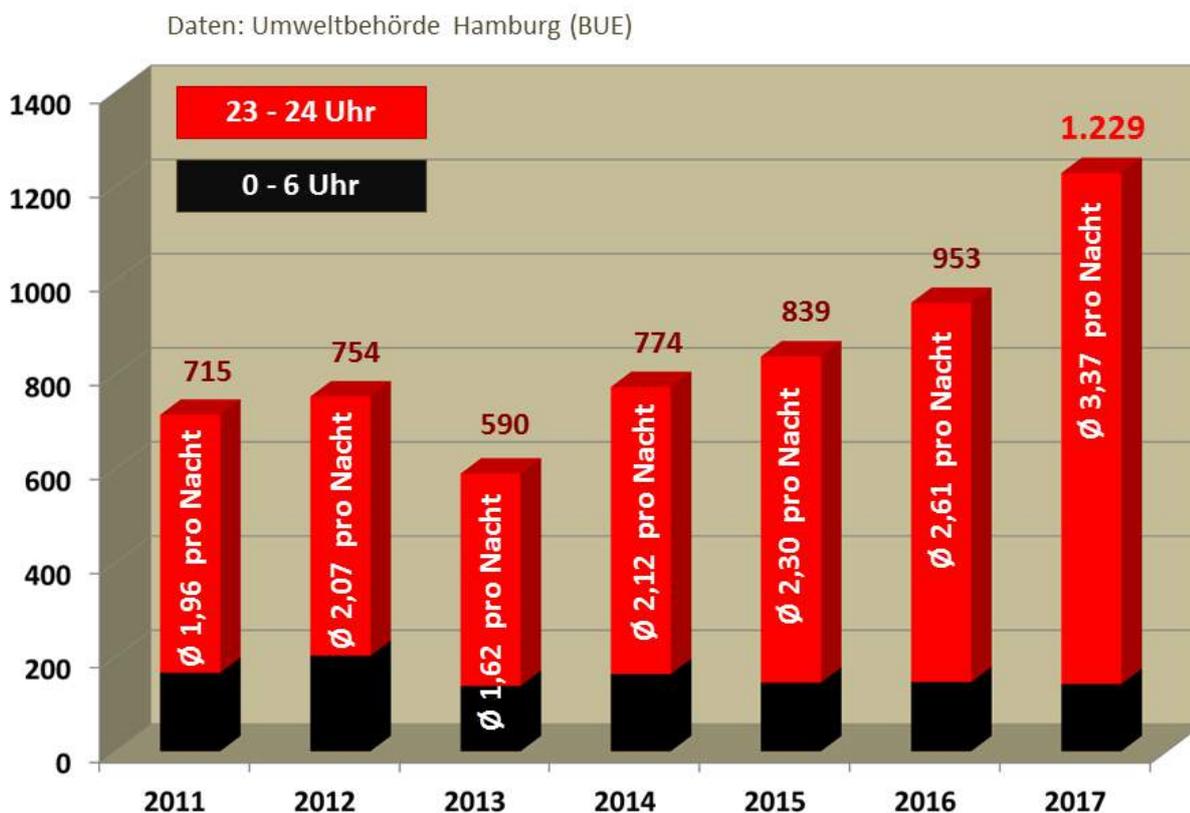
während der gesetzlichen Nachtruhe zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ hat in den Jahren 2011 bis 2017 stark zugenommen (Abb. 8). Waren es 2011 noch 5.155 Nachtflüge, weisen diese besonders belastenden Flugbewegungen bis zum Jahr 2017 eine Steigerungsrate von 63 % auf 8.404 Nachtflüge auf. Heruntergebrochen auf eine Durchschnittsnacht wurde diese 2011 von 14,1 Nachtflügen unterbrochen. Diese wichtige Belastungskennzahl hat sich im Jahr 2017 auf 23,0 Flüge pro Nacht deutlich erhöht.



**Abb. 8: Anzahl der Nachtflugbewegungen** (22 Uhr bis 6 Uhr) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2011 - 2017

Auch die Anzahl der Nachtflugbewegungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit (d. h. Starts und Landungen zwischen 23 Uhr und 6 Uhr) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ hat in den Jahren 2011 bis 2017 erheblich zugenommen (Abb. 9). In diesem Betrachtungszeitraum stellt das Jahr 2013 mit 590 Starts und Landungen nach 23 Uhr das Jahr mit den „wenigsten“ Verstößen gegen die Nachtflugbeschränkungen dar. Bis zum Jahr 2017 hat sich diese Belastungskennzahl auf 1.229 mehr als verdoppelt

(+ 108 %). Es zeigt sich, dass die Fluggesellschaften „die Nacht zum Tage machen möchten“; hierbei werden Verstöße gegen die seit Jahrzehnten zum Schutz der Bevölkerung bestehenden **Nachtflugbeschränkungen** mindestens billigend in Kauf genommen. Aufgrund der Ungleichverteilung der Regelverstöße zwischen den einzelnen Fluggesellschaften drängt sich der Verdacht auf, dass hierbei sogar z. T. vorsätzlich, d. h. willentlich und wissentlich, gegen die Nachtflugbeschränkungen verstoßen wird (s. u.).



**Abb. 9: Anzahl der Nachtflugbewegungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit**

(23 Uhr und 6 Uhr) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2011 - 2017

## 4.2 Missachtung der Nachtflugbeschränkungen

Das geltende **Recht** bezeichnet die Gesamtheit aller generellen Verhaltensregeln, die von einer Gesellschaft gewährleistet werden. Derartige Verhaltensnormen entstehen entweder als Gewohnheitsrecht durch fortdauerndes Befolgen von Regeln, die von der Gesellschaft als verbindlich akzeptiert werden, oder als gesetztes Recht, welches von staatlichen oder überstaatlichen Gesetzgebungsorganen oder von satzungsgebenden Körperschaften geschaffen wurde. In modernen Gesellschaften fußt das Recht auf einer umfassenden Rechtsordnung. Grundbausteine dieser Rechtsordnung sind Rechtsvorschriften, d. h. Verhaltensgebote, die zu einem bestimmten Tun oder Unterlassen verpflichten, und Rechtsentstehungsnormen, d. h. Regeln darüber, wer auf welche Weise generelle Vorschriften und konkrete Pflichten begründen kann.

Als **öffentliche Ordnung** wird die Gesamtheit der ungeschriebenen Regeln für das Verhalten des Einzelnen in der Öffentlichkeit bezeichnet. Das Bundesverfassungsgericht versteht unter öffentlicher Ordnung die Gesamtheit der ungeschriebenen Regeln, deren Befolgung nach den jeweils herrschenden sozialen und ethischen Anschauungen als unerlässliche Voraussetzung eines geordneten menschlichen Zusammenlebens innerhalb einer Gesellschaft angesehen wird. Als Ordnungstörung wird ein rücksichtsloses Verhalten bezeichnet, welches die öffentliche Ordnung ungerechtfertigt stört. Als rücksichtslos kann ein

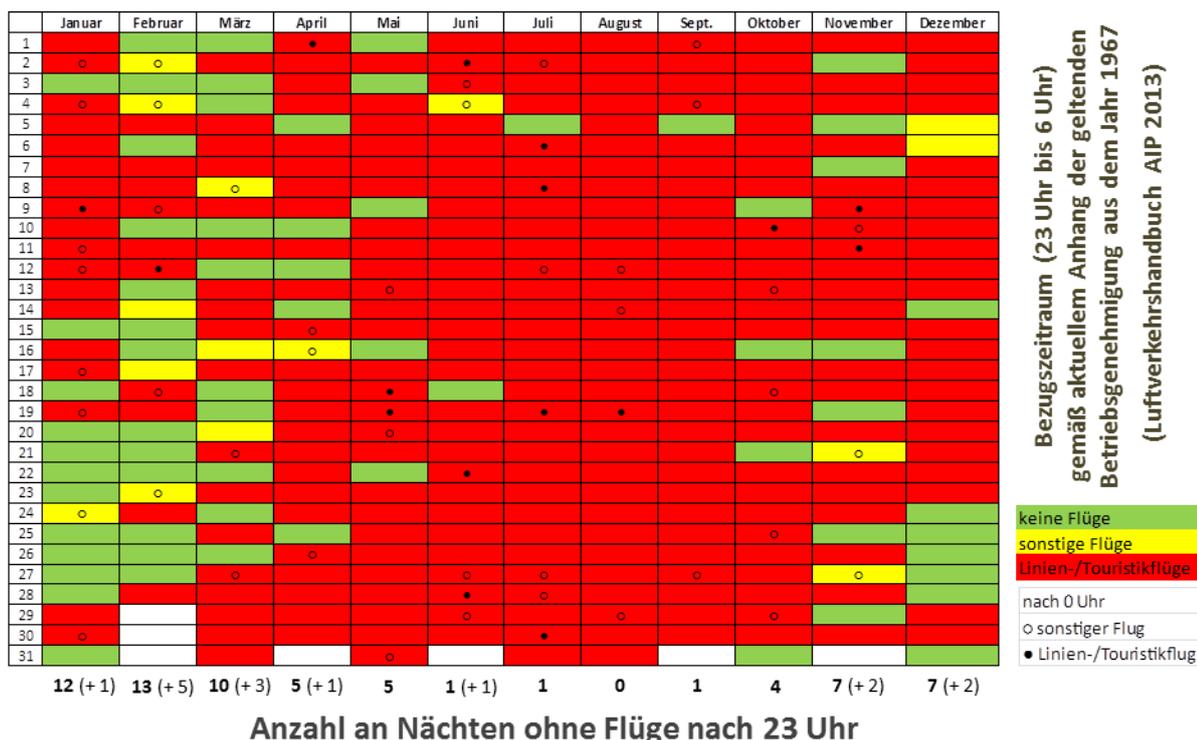
Verhalten bezeichnet werden, das die im Zusammenleben erforderliche Rücksichtnahme auf berechnete Interessen der Mitmenschen vermissen lässt. Der öffentliche Friede ist ein Begriff aus dem deutschen Strafgesetzbuch. Er bezeichnet den Zustand eines von der Rechtsordnung gewährleisteten, frei von Furcht voreinander verlaufenden Zusammenlebens der Bürger und das Vertrauen in der Bevölkerung, mindestens einer nicht unbedeutenden Personenzahl, in das Fortdauern dieses Zustandes.

Das **öffentliche Recht** ist derjenige Teil der Rechtsordnung, der das Verhältnis zwischen Trägern der öffentlichen Gewalt (dem Staat) und einzelnen Privatrechtssubjekten (insbesondere den Bürgern) regelt. Es umfasst die Rechtsbeziehungen der Verwaltungsträger untereinander sowie das die Organisation und Funktion des Staats betreffende Staatsorganisationsrecht, wie beispielsweise die Zuständigkeit der einzelnen Behörden und Gerichte oder Regelungen über das Dienstverhältnis der Beamten. Daneben umfasst das öffentliche Recht das allgemeine und besondere Verwaltungsrecht sowie das verwaltungsrechtliche Prozessrecht. Ein Verwaltungsverfahren im Sinne des öffentlichen Rechts ist die nach außen wirkende Tätigkeit der Behörden, die auf die Prüfung der Voraussetzungen, die Vorbereitung und den Erlass eines Verwaltungsaktes oder auf den Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages gerichtet ist.

Erteilt eine Behörde eine zweckgebundene Genehmigung, Erlaubnis oder Bewilligung, ist sie verpflichtet, deren Einhaltung zu kontrollieren und bei etwaigen Verstößen gegen bestimmte **Auflagen** und/oder **Bedingungen**, diese angemessen zu

ahnden sowie im Wiederholungsfall die Genehmigung, Erlaubnis bzw. Befugnis zu entziehen. Derartige Verstöße gegen die in der Betriebsgenehmigung festgelegten Nachtflugbeschränkungen sind am „Helmut-Schmidt-Airport“ gehäuft festzustellen:

Daten: DFLD e. V., FHG TraVis



**Abb. 10: (Nicht-) Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen** am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ im Jahr 2017

Bereits der erste Blick auf die nächteweise (qualitative) Auswertung der **(Nicht-) Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen** zeigt überdeutlich, wie missachtend mit den Schutzrechten der in den An- und Abflugschneisen lebenden Bürger\*innen umgegangen wird. Lediglich in 66 von 365 Nächten fanden im zurückliegenden Jahr keine Starts und Landungen nach 23 Uhr statt (Abb. 10). Dies entspricht einer Regeleinhaltung von nur 18,1 %. Umgekehrt ausgedrückt: In 81,9 % der Nächte wurde am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen im Jahr 2017 noch nach

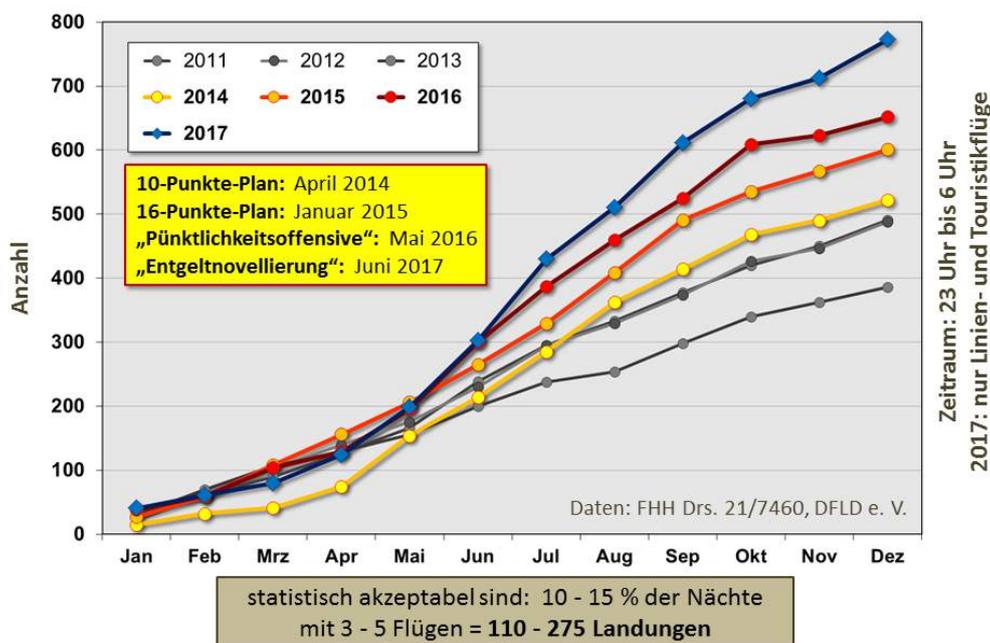
Betriebsende gestartet und/oder gelandet. Statistisch gesehen wurde die 23 Uhr-Grenze nur in jeder sechsten Nacht eingehalten. Rund 4 % der Nichteinhaltungen wurden dabei durch „sonstige“ Flüge (s. u.) verursacht. Auffällig ist außerdem, dass die **Regelverstöße** gehäuft in den Sommermonaten auftreten. Während im Januar und Februar wenigstens in 12 bzw. 13 Nächten des jeweiligen Monats das Betriebsende eingehalten wurde, waren es in den Monaten Juni, Juli, August und September zusammen (!) nur drei Nächte ohne Starts und Landungen nach 23 Uhr.

Dieser Zusammenhang macht überdeutlich, dass die Regeleinhaltung im Kern eine Frage der Flugbewegungsichte und nicht der vorherrschenden Wetterbedingungen ist. Hieraus ist die Notwendigkeit abzuleiten, dass der Koordinationseckwert (d. h. die maximal zulässige Anzahl von Starts und Landungen pro Stunde) derart abzusenken ist, dass die Regel (Einhaltung Betriebsende ab 23 Uhr) quantitativ eindeutig über die Ausnahme (fortgesetzter Flugbetrieb nach 23 Uhr) dominiert.

Insgesamt wurden im Jahr 2017 vom DFLD e. V. am „Helmut-Schmidt-Airport“ zwischen 23 Uhr und 6 Uhr 1.184 Flugbewegungen registriert, davon entfallen allein 204 **nächtlich verspätete Starts und Landungen** auf den Juli. Aber auch die Monate Juni und September (jeweils 148 Flugbewegungen nach 23 Uhr) sowie August (n = 130), Mai (n = 113) und Oktober (n = 101) fallen besonders negativ ins Gewicht. Bemerkenswert ist außerdem, dass in insgesamt 59 Nächten sogar die 24 Uhr Grenze nicht eingehalten wurde.

Davon waren in 16 Nächten Linien- und Touristikflüge (inkl. Überführungs-/Leerflüge) verursachend sowie in 43 Nächten „sonstige“ Flüge (z. B. Frachtflüge, Privatflüge, Militärflüge, Polizeiflüge, Regierungsflüge, Rettungsflüge).

Aus der Entwicklung der Summenkurven der nächtlich verspäteten Landungen nach 23 Uhr - d. h. außerhalb der offiziellen Betriebszeit - der Jahre 2011 bis 2017 wird deutlich, dass sich die Belastung für die Bevölkerung immer weiter erhöht hat (Abb. 11). Waren in den Jahren 2011 bis 2013 noch 386 bis 491 **verspätete Nachtlandungen** zu verzeichnen - was seinerzeit auch durch die Hamburgische Bürgerschaft bereits als wesentlich zu viel anerkannt wurde - hat sich diese Anzahl in den nachfolgenden Jahren immer weiter gesteigert. Im Jahr 2017 wurden insgesamt 789 nächtlich verspätete Landeanflüge registriert. Dies alles trotz 10-Punkte-Plan, 16-Punkte-Plan, „Pünktlichkeitsoffensive“ und Entgeltnovellierung.

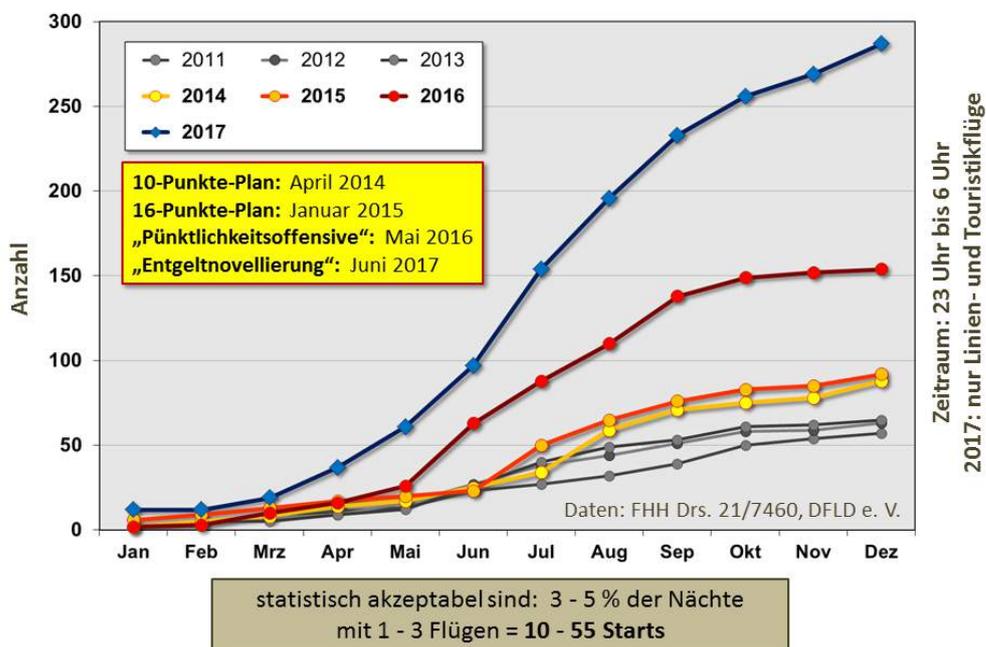


**Abb. 11: Jahres-Summenkurven verspäteter Nachtflüge** außerhalb der offiziellen Betriebszeit (**Landungen**) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2011 bis 2017

In diesem Zusammenhang sind als **Zielvorgabe** maximal in 10 - 15 % der Nächte ausnahmsweise Landungen nach 23 Uhr aufgrund tatsächlicher Unvermeidbarkeit (dann mit 3 - 5 Flugbewegungen) akzeptabel. Dies ergibt 110 bis 275 Landungen pro Jahr. Eine Anzahl, die in den 1980er und 1990er Jahren am Hamburger Verkehrsflughafen Standard war. An diesem Maßstab ist daher der Erfolg oder Misserfolg des Handelns der Verantwortungsträger in Politik und Verwaltung zu messen.

Bezüglich der maximal akzeptablen **Anzahl an Starts nach 23 Uhr** ( $n = 10 - 55$ ) kann festgehalten werden, dass diese Zielgröße in den Jahren 2011 bis 2013 annähernd eingehalten wurde. In den Folgejahren hat sich jedoch Maßgebliches

geändert: Insbesondere die beiden letzten Jahre (2016 mit 154 nächtlich verspäteten Starts und 2017 mit 310) offenbaren mit ihren sprunghaften Zunahmen, dass sich hier systematische (d. h. geplante) Veränderungen ergeben haben (Abb. 12). Die Steigerung einer tatsächlichen Unvermeidbarkeit in diesem Ausmaß ist denkbar unrealistisch. Die nachfolgenden detaillierten Auswertungen zu den Fluggesellschaften und Flugverbindungen mit den meisten Starts und Landungen nach 23 Uhr werden diese Annahme belegen (s. u.). Hervorzuheben ist, dass es im Juli 2017 mit 62 Starts nach 23 Uhr mehr Starts innerhalb nur eines Monats gegeben hat als im Vergleichszeitraum (2011 - 2013) jeweils während des gesamten Jahres!



**Abb. 12: Jahres-Summenkurven verspäteter Nachtflüge** außerhalb der offiziellen Betriebszeit (**Starts**) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2011 bis 2017

### 4.3 Fluggesellschaften und -verbindungen

Aufbauend auf dem Prinzip, dass **Geld der Nerv aller Dinge** ist, sollte mit Einführung einer novelierten Entgeltordnung ab Mitte Juni 2017 das bestehende Übermaß an nächtlich verspäteten Starts und Landungen eingedämmt werden. Leider wurden die „*monetären Daumenschrauben*“ bisher unzureichend angezogen: Nach aktueller Entgeltordnung erhöht sich beispielsweise der an die Betreibergesellschaft (Flughafen Hamburg GmbH - FHG) zu entrichtende Spätflieger- und Verspätungsablass beim Einsatz eines Airbus A320 mit 180 Passagieren an Bord ab 22 Uhr gegenüber dem Zeitraum von 6 Uhr bis 21:59 Uhr um 2,84 Euro pro Passagier (p. P.). Ab 23 Uhr erhöht sich dieser Betrag dann im Viertelstundentakt bis 23:59 Uhr von 6,62 Euro p. P. über 7,56 Euro p. P. und 8,51 Euro p. P. auf 10,40 Euro p. P. Ziel der Steigerungsrate ist, dass seitens der Fluggesellschaften „*so selten wie möglich*“ von der derzeit (noch) bestehenden Verspätungsregelung Gebrauch gemacht wird - zum „*bestmöglichen*“ Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem (und damit verbunden) unzumutbarem nächtlichen Fluglärm. Bei den im Beispiel genannten Lärmzuschlägen ist es jedoch äußerst fraglich, ob dieses Instrument eine zielgerichtete Wirkung entfaltet.

Die Fluggesellschaft mit den meisten Regelverstößen hinsichtlich der Einhaltung des offiziellen Betriebsendes von 23 Uhr am „Helmut-Schmidt-Airport“ ist der Billigflieger **easyJet** mit insgesamt 130 nächtlich verspäteten Landungen und 141 nächtlich verspäteten Starts im Jahr 2017.

Insgesamt ist easyJet für jede vierte Flugbewegung außerhalb der Betriebszeit verantwortlich (Abb. 13). Besonders anzumerken ist, dass sie ein Gründungsmitglied der sogenannten „Pünktlichkeitsoffensive“ sind. Offenbar reichen freiwillige Selbstverpflichtungen nicht aus; notwendig sind festgeschriebene, wirksame Regelungen, die nicht umgangen werden können.

Neben easyJet ist es insbesondere die **Lufthansa-gruppe** (Eurowings, Lufthansa, germanwings), welche die Nachtruhe der Bevölkerung in den An- und Abflugschneisen über Gebühr stört. Zusammen betrachtet sind diese Fluggesellschaften für 37 % der nächtlich verspäteten Starts und Landungen verantwortlich.

Insgesamt ist festzustellen, dass 71 % aller Flugbewegungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit den Unterzeichnern der „gemeinsamen Erklärung zum **Abbau von Verspätungen** nach 23 Uhr am Hamburg-Airport“ - der sogenannten „Pünktlichkeitsoffensive“ - zuzuordnen sind. Im Jahr 2017 wurden 79 % aller nächtlich verspäteten Starts und Landungen durch Billigflieger verursacht. Diese machen jedoch „nur“ 55 % aller Flugbewegungen von und zum „Helmut-Schmidt-Airport“ aus. Erneut wird deutlich, dass insbesondere die Billigflieger sich unzureichend an langjährig bestehende Schutzbestimmungen halten. Gewinnmaximierung steht bei den Billigfliegern weit vor Regeleinhaltung!

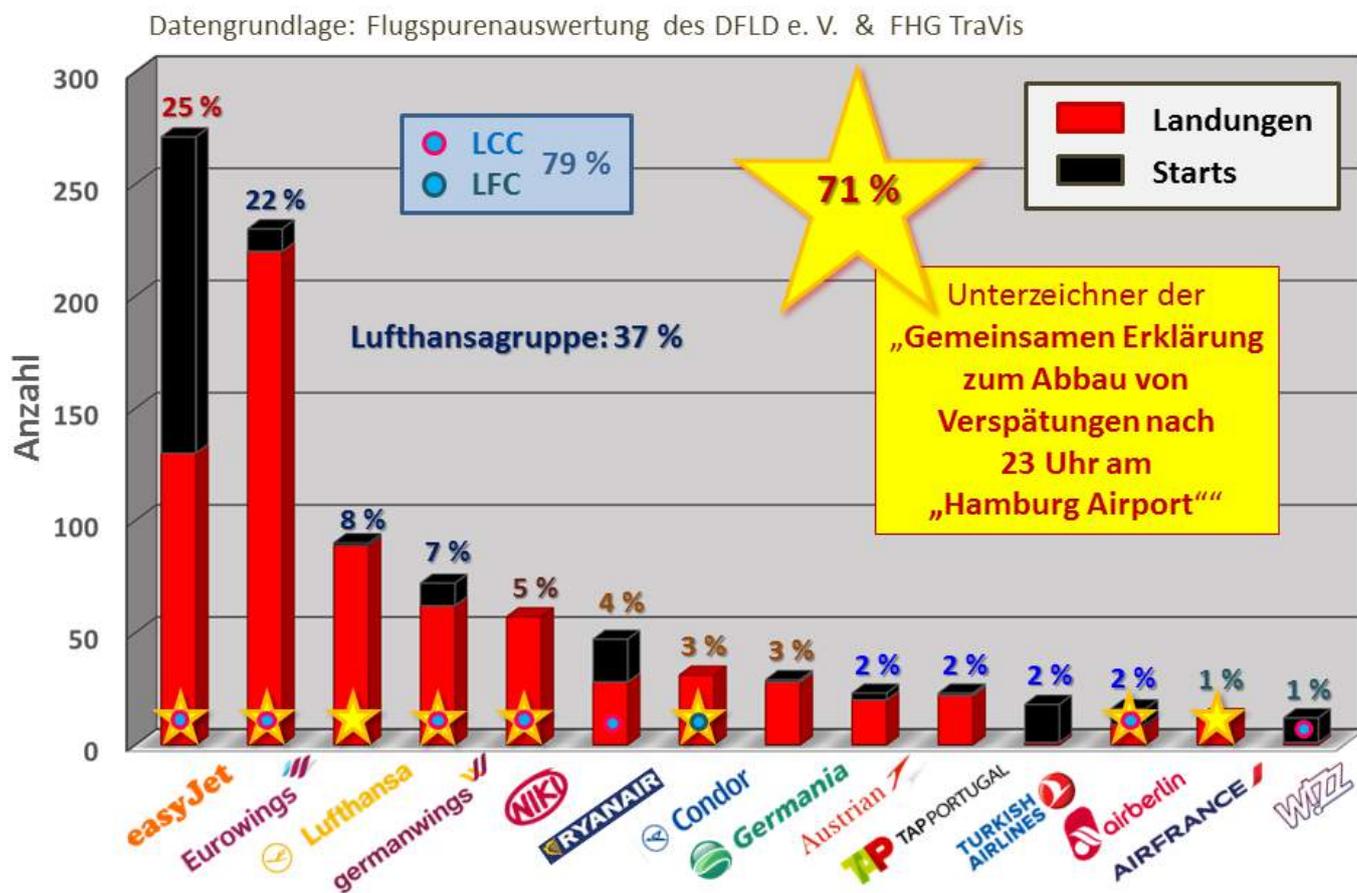


Abb. 13: Anzahl und Anteil verspäteter Nachtflüge ausgewählter Fluggesellschaften am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ im Jahr 2017

Wichtig zu wissen ist, dass seit 2005 mit jeweiligem Senatssegen am Verkehrsflughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel gezielt um Billigflieger geworben wird und entsprechende monetäre Anreize mittels **Rabatt- und Wachstumsprogrammen** (vgl. FHH Drs. 18/2937 sowie 18/5544) geschaffen wurden.

Betrachtet man bezüglich der Starts und Landungen nach 23 Uhr die einzelnen Flugverbindungen, so zeigt sich, dass von den 30 auffälligsten Flugverbindungen allein zehn auf den Billigflieger **easyJet** entfallen (Abb. 14). Sie stellen mit den Verbindungen „EZY8346“ nach London (Gatwick), „EZY6932“ nach Edinburgh und „EZY2324“ nach London (Luton) drei der vier am häufigsten nächtlich verspäteten Flugverbindungen. Da es sich bei allen drei Verbindungen um Starts handelt, können diese Flugbewegungen nicht als „unvermeidbar“ angesehen werden. Eine tatsächliche Unvermeid-

barkeit wäre aber nach geltender Betriebserlaubnis die einzige tragende Begründung. Offenbar reichen freiwillige Selbstverpflichtungen nicht aus; notwendig sind wirksame Regelungen, die nicht umgangen werden können.

Auch bei den Einzelverbindungen fällt auf, dass mit Austrian Airlines, Germania, Turkish Airlines und TUIfly die Fluggesellschaften, die (bisher) nicht die „Pünktlichkeitsoffensive“ unterzeichnet haben, deutlich in der Minderheit sind. Zudem sind nur sechs der 30 am häufigsten nächtlich verspäteten Starts und Landungen keiner Billigfluggesellschaft zuzuordnen. Jeder und jedem Flugreisenden muss bei der Buchung klar sein, wie sehr die Mitbürger\*innen in den An- und Abflugschneisen zusätzlich belastet werden, wenn das Betriebszeitende nicht eingehalten wird. **Vermeidbarer Fluglärm ist unzumutbar!**

Rang	Fluggesellschaft	Mitzeichner	Billigflieger	Flugnummer	von / nach	Typ	Anzahl
1	easyJet	JA	JA	EZY8346	London (Gatwick)	Start!	55
2	Eurowings	JA	JA	EW7827	Mailand	Landung	43
3	easyJet	JA	JA	EZY6932	Edinburgh	Start!	35
4-5	easyJet	JA	JA	EZY2324	London (Luton)	Start!	30
4-5	Deutsche Lufthansa	JA	NEIN	LH2086	München	Landung	30
6	Deutsche Lufthansa	JA	NEIN	LH034	Frankfurt	Landung	20
7 - 8	Niki Luftfahrt	JA	JA	HG3393	Teneriffa	Landung	18
7 - 8	Eurowings	JA	JA	EW7049	Stuttgart	Landung	18
9 - 10	easyJet	JA	JA	EZY3406	Catania	Landung	16
9 - 10	easyJet	JA	JA	EZY3498	Krakau	Landung	16
11 - 12	Niki Luftfahrt	JA	JA	HG3265	Palma de Mallorca	Landung	15
11 - 12	Austrian Airlines	NEIN	NEIN	OS167	Wien	Landung	14
13 - 14	easyJet	JA	JA	EZY1845	Manchester	Landung	14
13 - 14	easyJet	JA	JA	EZY3449	Mailand	Start!	14
15 - 17	easyJet	JA	JA	EZY3492	Alicante	Landung	12
15 - 17	Germanwings	JA	JA	4U7827	Mailand	Landung	12
15 - 17	Eurowings	JA	JA	EW7765	Zürich	Landung	11
18 - 20	Germania	NEIN	NEIN	ST1991	Tel Aviv	Landung	11
18 - 20	Eurowings	JA	JA	EW7407	Paris	Landung	11
18 - 20	Eurowings	JA	JA	EW7461	London (Heathrow)	Landung	10
21 - 22	Condor	JA	(JA)	DE1439	Arrecife	Landung	10
21 - 22	easyJet	JA	JA	EZY3452	Zürich	Landung	10
23 - 24	easyJet	JA	JA	EZY3496	Rom	Landung	9
23 - 24	Germanwings	JA	JA	4U7345	Manchester	Landung	9
25 - 30	Turkish Airlines	NEIN	NEIN	TK1660	Istanbul	Start!	8
25 - 30	Air France	JA	NEIN	AF1610	Paris	Landung	8
25 - 30	Eurowings	JA	JA	EW5705	Pristina	Landung	8
25 - 30	Eurowings	JA	JA	EW7045	Stuttgart	Landung	8
25 - 30	Germanwings	JA	JA	4U7219	Stockholm	Landung	8
25 - 30	TUIfly	NEIN	(JA)	X32157	Las Palmas	Landung	8

**Datengrundlage:**  
 Flugpurenauswertung des DFLD e. V. & FHG TraVis  
 Sommerflugplan (26.03. - 28.10.2017 = 216 Nächte)

**Abb. 14: Flugverbindungen mit den häufigsten Verspätungen nach 23 Uhr** am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ im Jahr 2017

## 5 ZUSAMMENFASSUNG

Der Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ hat das dauerhaft erträgliche Maß für die betroffenen Bürger\*innen sowohl im Flughafennahbereich als auch in den An- und Abflugschneisen mittlerweile bei weitem überschritten. Dennoch bleibt es für die von den luftverkehrsbedingten Belastungen betroffenen Bürger\*innen schwer, angemessen auszudrücken, was der permanente **Raub der Stille** bedeutet - insbesondere gegenüber denjenigen, die den Flughafen nutzen, jedoch selbst nicht unter Fluglärm zu leiden haben.

Mit der Veröffentlichung des ersten Fluglärmreports im März 2017 hat der BUND Hamburg Neuland betreten - mit dem nunmehr vorliegenden zweiten Fluglärmreport wird die fachliche Expertise fortgeschrieben. Bisher oblag es allein der kommerziellen Flughafenbetreibergesellschaft (Flughafen Hamburg GmbH - FHG) die Entwicklungen am „Helmut-Schmidt-Airport“ (aus ihrer Sicht) darzustellen. Als Folge lag der Schwerpunkt der Auswertungen zumeist bei der sektoralen Betrachtung einzelner Nutzungsaspekte bei gleichzeitig weitgehender Außerachtlassung der externen Umweltkosten. Im Rahmen der aktuellen Debatte über Umwelt- und soziale Gerechtigkeit wird die volkswirtschaftliche Gegenrechnung „**Gewinn an gesunden Lebensjahren** durch die Einführung eines echten Nachtflugverbotes“ (Indikator echten Fortschritts - GPI) bisher weder in der Verwaltung noch der Politik vollzogen. Allein auf Basis dieser vollständigen Nutzen-/Kostenbetrachtung kann jedoch eine transparente, tragfähige Entscheidung über die Einführung eines Nachtflugverbotes am „Helmut-Schmidt-Airport“ getroffen werden. Alles andere grenzt an Willkür!

Mittels **10-Punkte-Plan** aus dem Jahr 2014 zur Reduzierung der Belastungen - verursacht durch den Betrieb des „Helmut-Schmidt-Airport“ - hat sich die Hamburgische Bürgerschaft einvernehmlich positioniert. In diesem Zusammenhang liegen folgende Stellungnahmen vor:

- Dr. Andreas Dressel (SPD): *„Wir sollten keinen Parteienstreit um unseren Stadtflughafen führen, hier geht es nur mit einem vernünftigen Interessenausgleich“*
- Birgit Stöver (CDU): *„Die CDU spricht sich in der Konsequenz für eine Veränderung der Prioritäten-  
setzung aus, der Schutz der Anwohner muss vor wirtschaftlichen Belangen stehen, denn Lärm macht krank“*
- Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE): *„Entscheidend ist, dass der Senat auf eine strenge Einhaltung der Betriebszeiten hinwirkt“*
- Dr. Kurt Duwe (FDP): *„Mit optimierten Landeanflügen und den bereits avisierten leiseren Flugzeugen ist zu erwarten, dass auch die Vorgaben der Europäischen Lärmschutzrichtlinie erfüllt werden können“.*

Auf diese Zusagen verlassen sich die betroffenen Bürger\*innen zu Recht; „gutes Regieren“ bemisst sich an der Umsetzung dieser Punkte. Trotz der eindrucksvollen fraktionsübergreifenden politischen Bekenntnisse verzeichnet das Flugjahr 2017 gleich zwei **Negativrekorde**:

- Das Jahr 2017 ist das lauteste Flugjahr seit Beginn des Jahrhunderts
- Das Jahr 2017 ist das Flugjahr mit den meisten nächtlich verspäteten Starts und Landungen von Linien- und Touristikflügen außerhalb der offiziellen Betriebszeit seit Beginn der kommerziellen Passagierluftfahrt an diesem Standort

Konkret belegen die vorliegenden Auswertungen, dass

- der Fluglärmteppich seit Beginn des Jahrhunderts noch nie so groß wie im vergangenen Jahr war,
- der vermehrte Einsatz größerer, lauterer und auch älterer Flugzeuge wie der MD-82 bzw. B737-300 dazu führt, dass ein Überflug die Bevölkerung im Mittel immer mehr belastet, wie die Zunahme der durchschnittlichen Fluglärmklassen zeigt,
- der Einsatz modernerer, etwas weniger störender Flugzeuge wie aus der AirbusNeo-, BoeingMax- bzw. Bombardier CS-Baureihe weit hinter den Prophezeiungen zurückbleibt und
- der Fluglärm sowohl am Tag als auch vor allem in den Nachtstunden objektiv wesentlich zugenommen hat - nachgewiesen über die Anstiege der Fluglärm-Dauerschallpegel an den flughafeneigenen Fluglärm-Messstellen.

Wer als Linien- oder Touristikfluggesellschaft am „Helmut-Schmidt-Airport“ außerhalb der offiziellen Betriebszeit nach 23 Uhr mit seinen Flugzeugen noch starten oder landen möchte, braucht offenbar nur etwas Geld: Nach der aktuell bestehenden Verspätungsregelung darf bei unvermeidbaren Verspätungen ausnahmsweise auch außerhalb der offiziellen Betriebszeit bis 23:59 Uhr weiter gestartet und gelandet werden. Den „Nachweis“ der (angeblichen) Unvermeidbarkeit können die Fluggesellschaften formlos selbst erbringen, auch unvollständig (z. B. ohne Pilotennennung) und mit mehrwöchiger Verzögerung. Als häufigste „Begründung“ wird eine Störung im Betriebsablauf, die zu einer Verzögerung in der Tagesrotation geführt hat - welche dann zeitlich nicht mehr aufgeholt werden konnte - genannt.

Eine Kontrolle des Wahrheitsgehaltes der Angaben ist für die zuständige Aufsichtsbehörde (Behörde für Umwelt und Energie - BUE) faktisch unmöglich. Auch findet bei wiederholten „**Problemen in der Tagesrotation**“, die zu häufigen Überschreitungen der 23 Uhr-Grenze derselben Flugverbindung führen, selten eine zielführende Nachsteuerung statt. In diesem Zusammenhang bleibt abzuwarten, ob der aktuell von der BUE gestartete Sanktionsversuch der Gewinnabschöpfung konkret Früchte trägt, sprich die Fluggesellschaften Zahlung leisten und ihr Fehlverhalten entsprechend ändern.

Als Folge der unzureichenden Kontrolle und Ahndung von Verstößen gegen die bestehende Schutzbestimmung fanden im zurückliegenden Jahr 2017 lediglich in 66 von 365 Nächten keine Starts und Landungen nach 23 Uhr statt. Dies entspricht einer **Regeleinhaltung** von nur 18,1 %. Allein innerhalb der letzten fünf Jahre (2013 bis 2017) hat die Anzahl an nächtlich verspäteten Flugbewegungen (Starts und Landungen) um 108 % zugenommen, d. h. sich mehr als verdoppelt - und das, obwohl der Hamburger Senat bereits die damalige Anzahl an nächtlichen Verspätungen als deutlich zu hoch angesehen hat.

Für die Anwohner\*innen in den An- und Abflugschneisen sowie im Nahbereich des Flughafens besonders negativ ins Gewicht fallend ist, dass die Billigflieger (sog. Low Cost bzw. Low Fare Carrier) mit drei von vier verspäteten Starts oder Landungen nach 23 Uhr weit überdurchschnittlich nächtliche Verspätungen zu verantworten haben. Das preisgetriebene **Mobilitätsinteresse** der Bevölkerung zu Lasten Dritter wird zunehmend zum Problem. Besonders auffällig ist, dass die Regelverstöße gehäuft in den Sommermonaten auftreten: Während im Januar und Februar wenigstens in 12 bzw. 13 Nächten des jeweiligen Monats das Betriebsende eingehalten wurde, waren es in den Monaten Juni, Juli, August und September zusammen (!) nur drei Nächte ohne Starts und Landungen nach 23 Uhr. Dieser Zusammenhang macht überdeutlich, dass die Regeleinhaltung bzgl. der Nachtflugbeschränkungen eine bloße Frage der Flugbewegungsdichte ist.

Die **Fluglärmenschutzkommission** (FLSK) des „Helmut-Schmidt-Airports“ hat in ihrer 228. Sitzung Anfang Dezember 2017 mit großer Mehrheit eine Empfehlung zur Veränderung der geltenden Verspätungsregelung beschlossen. Die Änderung zielt darauf ab, zukünftig keine (pauschale) Verspätungsausnahme für Starts nach 23 Uhr und für Landungen nach 23:30 Uhr zuzulassen. Sofort stellt sich die Frage, ob diese vorgeschlagene Neuregelung in der Lage ist, die bestehende sehr hohe Verspätungsanzahl wirksam einzudämmen: In Summe würde die Neuregelung lediglich ca. 510 gewerbliche Linien- und Touristikflüge betreffen.

Bei einer Gesamtanzahl an Linien- und Touristikflügen im Jahr 2017 von ca. 147.500 Flugbewegungen beträfe der FLSK-Vorschlag daher nur 0,3 % aller entsprechenden Flugbewegungen. Ein äußerst moderater Vorschlag, der deshalb nur sehr bedingt Anklang bei den betroffenen Bürger\*innen fand. Ganz anders die Reaktionen auf der Wirtschaftsseite: Dort wird befürchtet, dass jede Einschränkung „negative Auswirkungen für die Erreichbarkeit der Metropole sowie für die Mobilität und Arbeitsplätze der Menschen in der Region“ hätte und deshalb „nicht angezeigt“ sei. Demzufolge hat die Hamburger Genehmigungs- und Kontrollbehörde (BWVI) den FLSK-Vorschlag zunächst abgelehnt.

In der 229. FLSK-Sitzung Mitte Februar 2018 wurde seitens der BWVI dann allerdings überraschend zu Protokoll gegeben: „Der **Hamburger Senat** nimmt die Herausforderung, den für den gesamten norddeutschen Raum zentralen Verkehrsflughafen Hamburg mit den Schutzbedürfnissen der von diesem betroffenen Bevölkerung in einen verträglichen Ausgleich zu bringen, sehr ernst. In die Erwägungen des Senats wird auch die Anregung der Fluglärmenschutzkommission einbezogen werden. Die Prüfung (der fachlichen Empfehlung der FLSK, s. o.) erfolgt daher eingehend und ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Eine abschließende Stellungnahme kann und wird vor diesem Hintergrund erst im Rahmen einer der nächsten Sitzungen der Fluglärmenschutzkommission erfolgen“.

**Fazit:** Auf dem Papier herrscht in der Bürgerschaft, im regierenden Senat sowie beim Flughafenbetreiber und bei den Fluggesellschaften große Einigkeit dahingehend, dass die Belastungen für die Bevölkerung durch den Betrieb des innerstädtischen Flughafens in Hamburg-Fuhlsbüttel auf ein dauerhaft verträgliches Maß zu reduzieren sind und hierbei insbesondere die Sicherung der Nachtruhe im Vordergrund steht. Die Realität hingegen gestaltet sich in Gänze anders. In diesem Zusammenhang stellt die **Reduzierung der täglichen Betriebszeit** am „Helmut-Schmidt-Airport“ um eine Stunde (d. h. 6 %) ein gleichsam zielführendes wie verhältnismäßiges Instrument dar, um einen nachhaltigen Interessensausgleich zwischen dem Flughafenbetreiber und den Fluggesellschaften einerseits sowie den Betroffenen andererseits zu erreichen.

## 6 AUSBLICK

Der Stellenwert des aktiven Lärm-/Schallschutzes - d. h. die Durchführung von Maßnahmen, die geeignet sind, den Fluglärm an der Quelle zu reduzieren - fristet in Hamburg ein Schattendasein. Der auf Kosten der Bevölkerung vorgenommenen Gewinnmaximierung der Fluggesellschaften wird immer häufiger Vorrang vor **Gesundheitsschutz** gegeben - sehr zum Leidwesen der betroffenen Bürger\*innen sowie entgegen fachlicher Empfehlungen. Fest steht jedoch, dass vermeidbarer Fluglärm unzumutbar ist, Fluglärm auf das technisch machbare Minimum zu reduzieren und Fluglärm zwingend auf ein dauerhaft verträgliches Maß zu begrenzen ist! Ziel muss es sein, den Fluglärm nachhaltig zu verringern. Nachhaltig bedeutet dauerhaft ökologisch, ökonomisch und sozial verträglich.

Unbestritten ist, dass bereits die bestehende Betriebszeit des „Helmut-Schmidt-Airports“ von täglich 17 Stunden zu einem systematischen Schlafdefizit für Tausende Bürger\*innen in Hamburg und Schleswig-Holstein führt. Infolge der faktischen „**Verspätungsoffensive**“ der Fluggesellschaften mit weit über 1.000 Flugbewegungen im letzten Jahr bis nach 24 Uhr reduziert sich die erholsame Schlafphase auf maximal sechs Stunden. Dies schädigt die Gesundheit der Betroffenen erheblich. Die gleichsam zielführende wie verhältnismäßige Maßnahme, dieses Missverhältnis nachhaltig zu beheben, stellt die unmittelbare Einführung und nachfolgend konsequente Umsetzung eines echten Nachtflugverbotes dar (s. o.).

Sowohl die Nachtflugbeschränkungen als auch die Bahnbenutzungsregelung (in der jeweils gültigen Fassung des Luftfahrthandbuchs Deutschland (AIP)) sind verbindlich. Zu diesem Sachverhalt besteht zwischen den direkten bzw. indirekten Belastungsverursachern und den Betroffenen Einvernehmen. Zumindest zwischen Bürgerschaft, Umweltbehörde und Betroffenen wird ebenso einvernehmlich die Erkenntnis geteilt, dass die Regeleinhaltung durch den Zustandsstörer (Flughafen Hamburg GmbH - FHG) und die Handlungsstörer (Fluggesellschaften, Deutsche Flugsicherung GmbH - DFS) mangelhaft bis ungenügend ist. Es stellt sich daher die Frage nach Art und Weise der **Störerhaftung**.

Dass die seit Juli 2017 geltenden lärmabhängigen Bestandteile der Entgeltordnung eine unzureichende Steuerungswirkung im Hinblick auf den Einsatz weniger lauter Flugzeuge (insbesondere in den besonders sensiblen Tagesrand- und Nachtzeiten) aufweisen, belegen die obigen Auswertungen eindringlich. Insbesondere der überproportionale nächtliche Fluglärmanstieg ist alarmierend! Einmal mehr zeigt sich, dass **freiwillige Selbstverpflichtungen** vereint mit halbherzigen formalen Vorgaben - deren Einhaltung zudem nur mangelhaft kontrolliert und bei Fehlverhalten unzureichend sanktioniert wird - allein den Belastungsverursachern dienen.

Die ZEIT fasst den nicht länger hinnehmbaren gravierenden Missstand um den regelwidrigen Betrieb des „Helmut-Schmidt-Airport“ derart zusammen: *„Vielleicht ist es übertrieben, den Hamburger Flughafen einen rechtsfreien Raum zu nennen. Aber wenn es um das Thema Fluglärm geht, kommt das der Sache nahe“.*

Weder freiwillige Selbstverpflichtungen („**Pünktlichkeitsoffensive**“) noch die novellierte Entgeltordnung haben es vermocht, das bestehende Belastungsübermaß spür- und messbar zu reduzieren - im Gegenteil (s. o.). Zudem wird jeder Passagierzuwachs von den aktuellen Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung unreflektiert positiv bewertet, als ob es keine direkte oder zumindest indirekte Beziehung von Passagiertransport, Fluglärm und Grad der Regelmissachtung gäbe.

Setzt sich die derzeit bestehende ablehnende Haltung der Genehmigungs- und Kontrollbehörde (BWVI) zur Einführung eines echten Nachtflugverbotes (s. o.) dauerhaft durch, bleiben aus Sicht des BUND Hamburg zwei Möglichkeiten, um dem bestehenden gravierenden Missstand hinsichtlich der Missachtung bestehender Schutzvorkehrungen am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ entgegenzuwirken:

- Die **Reduzierung der Koordinationseckwerte** (d. h. der maximal zulässigen Anzahl an Starts und Landungen) in der letzten (22 - 23 Uhr) und ersten (6 - 7 Uhr) Betriebsstunde von derzeit 48 Stück pro Stunde auf zukünftig 18 - 24 Stück pro Stunde. Kapazitätssteuernde Vorgabe ist die Durchführung eines sicheren und zuverlässigen Gegenanflugbetriebes von 22 Uhr bis 7 Uhr, in Abhängigkeit der Wechselhäufigkeit von Starts und Landungen über die Piste RWY 33/15.
- **Entzug der Betriebsgenehmigung** des kommerziellen Flughafensbetreibers (FHG), da dieser entweder nicht Willens oder/und nicht in der Lage ist, einen ordnungsgemäßen - d. h. regelkonformen - Flugbetrieb zu gewährleisten; das bestehende Missmanagement gefährdet die öffentliche Ordnung (s. o.).

Einhergehend mit dem Entzug der Betriebsgenehmigung steht die Gründung einer gemeinnützigen Flughafenbetreibergesellschaft (gGmbH) bzw. einer Anstalt öffentlichen Rechts (AöR), welche die Geschäftsführung des Flughafens unter der **Prämisse der Stadtverträglichkeit** übernimmt.

Dazu gehören aus Sicht des BUND:

- Einführung und Umsetzung eines echten **Nachtflugverbotes** werktags zwischen 22 Uhr und 6 Uhr, an Sonn- und Feiertagen zwischen 22 Uhr und 8 Uhr
- Erstellung einer „Weißliste“ mit weniger lauten Flugzeugtypen (bisherige Lärmklassen 1 bis 3), die in Hamburg starten und landen dürfen
- Festschreibung eines Koordinationseckwertes ganztägig von 20 Starts und Landungen pro Stunde - dies entspricht einem Flugbewegungskontingent von maximal 115.000 Flugbewegungen pro Jahr.

**Fazit:** In Deutschland besteht eine **Sozialpflichtigkeit des Eigentums**; die Freie und Hansestadt Hamburg ist Mehrheitseigentümerin der Flughafenbetreibergesellschaft. Der Gebrauch ihres Eigentums darf daher dem Gemeinwohl nicht nur nicht zuwiderlaufen, er muss ihm zugutekommen. Preisgetriebene Vielfliegerei unterliegt mit Sicherheit nicht dem Gemeinwohl - ganz im Gegensatz zur körperlichen und seelischen Unversehrtheit der Bürger\*innen in den An- und Abflugschneisen! Fest steht, dass der Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ - inmitten einer dicht besiedelten Metropolregion - die umfassende Rücksichtnahme auf die vom Fluglärm betroffenen Bürger\*innen sowohl im Nahbereich um den Flughafen als auch in den An- und Abflugschneisen bis weit in das Umland hinaus bedingt. Der jetzige gravierende Missstand ist nicht länger tragbar!



**Nachts ist Ruhe.**  
Fair für alle, gut für Hamburg

**EINMAL  
AUFWACHEN  
REICHT.**



Lothar ist für das  
**Nachtflugverbot**



[www.nachts-ist-ruhe.de](http://www.nachts-ist-ruhe.de)

**EINMAL  
AUFWACHEN  
REICHT.**



Najuma ist für das  
**Nachtflugverbot**



[www.nachts-ist-ruhe.de](http://www.nachts-ist-ruhe.de)

**EINMAL  
AUFWACHEN  
REICHT.**



Heike ist für das  
**Nachtflugverbot**



[www.nachts-ist-ruhe.de](http://www.nachts-ist-ruhe.de)

**EINMAL  
AUFWACHEN  
REICHT.**



Yannick ist für das  
**Nachtflugverbot**



[www.nachts-ist-ruhe.de](http://www.nachts-ist-ruhe.de)



# Nachts ist Ruhe

## Fair für alle, gut für Hamburg

BUND-Landesverband Hamburg e. V.  
Arbeitskreis Luftverkehr  
Lange Reihe 29  
20099 Hamburg  
E-Mail: [luftverkehr@bund-hamburg.de](mailto:luftverkehr@bund-hamburg.de)