



Die 10 häufigsten Fragen zum Fluglärm am Hamburger Flughafen und die Antworten darauf

1. Warum wird der Fluglärm immer mehr?

Bis Ende der 90er Jahre verkehrten am Hamburger Flughafen Flugzeuge, die lediglich den Anforderungen des Anhang 16, Band I, Teil II, Kapitel 2 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, das so genannte Chicagoer Abkommen, entsprachen. Diese waren um ein vielfaches lauter als heutige Flugzeuge. Nach der Ausmusterung dieser Flugzeuge wurde die lärmbelastete Fläche um etwa ein Drittel kleiner. Seitdem ist die Lärmbelastung, von kleineren Ausschlägen nach oben oder unten abgesehen, relativ konstant. Sofern mit „Fluglärm“ die Anzahl der Flugbewegungen gemeint ist, lässt sich feststellen, dass das Maximum an Flügen im Jahr 2007 bei knapp 174.000 lag. Bis 2013 gab es konjunkturell bedingt einen erheblichen Rückgang (auf 144.000), seitdem steigt die Zahl der Flugbewegungen wieder an, liegt aber noch unter dem Niveau von 2007.

2. Warum werden die Nachtflüge nicht weniger?

Grundsätzlich ist der Luftraum in Deutschland 24 Stunden offen. Nachtflugbeschränkungen sind lokale Regelungen, die in den einzelnen Genehmigungen der Flughäfen festgelegt sind. In Hamburg gehört die erste Nachtstunde von 22 – 23 Uhr zur regulären Betriebszeit des Flughafens. Nachgewiesen unvermeidbar verspätete Flüge dürfen auch noch bis Mitternacht starten und landen. Die Nutzung dieser Verspätungsregelung ist ein verbrieftes Recht der Fluggesellschaften und stellt keinen Verstoß gegen geltende Vorschriften dar.

Es ist allerdings ein erklärtes Ziel des Hamburger Senats, die Verspätungen, mithilfe verschiedener Maßnahmen, so weit wie möglich zu reduzieren. Im April 2016 wurde die so genannte „Pünktlichkeitsoffensive“ ausgerufen und in 2017 eine deutliche Erhöhung der Verspätungszuschläge nach 23 Uhr in der Entgeltordnung des Flughafens festgelegt. Seit September 2017 wurden gegen die Fluggesellschaften bei übermäßiger Nutzung der Verspätungsregelung Ordnungswidrigkeitsverfahren mit Gewinnabschöpfung eingeleitet und seit Juli 2018 wird eine Verwaltungsgebühr für jede Verspätung zwischen 23 und 24 Uhr erhoben.

Bei zwei Luftverkehrsgipfeln in Hamburg haben Vertreter aus Politik und Wirtschaft unter Leitung des Bundesverkehrsministeriums luftfahrtübergreifende Maßnahmen beschlossen, um die Verspätungen insgesamt zu verringern. Dazu gehören eine Verbesserung der Abläufe bei den Kontrollen und Abfertigungen auf den Flughäfen, eine Anpassung der Flugpläne auf Verbindungen mit häufigen Verspätungen, eine Erhöhung der Zahl der Fluglotsen und Fluglotsinnen sowie ein besseres Management des deutschen und europäischen Luftraums.

Ein deutlicher Rückgang der Verspätungszahlen ist nun seit 2019 zu beobachten, es wird jedoch weiterhin angestrebt die Zahl der Verspätungen zu reduzieren.

3. Warum wird der Flugverkehr nicht gerecht verteilt?

Das Ziel der in Hamburg geltenden Bahnbenutzungsregeln ist nicht die gleichmäßige Verteilung des Fluglärms, sondern der Schutz dichtbesiedelter Gebiete. Die An-/Abflugrichtung Alsterdorf-Hamm soll wegen der hohen Besiedlungsdichte nach Möglichkeit nicht genutzt werden. Starts sollen in

Richtung Norderstedt geleitet werden, weil dort die Besiedlungsdichte besonders niedrig ist. Zwischen 22 – 7 Uhr soll nach Möglichkeit auch aus dieser Richtung gelandet werden. Die Bahnbenutzungsregeln wurden auch schon in Gerichtsverfahren bestätigt.

4. Warum werden die Bahnbenutzungsregeln nicht eingehalten?

Die Regeln enthalten konkrete Abweichungstatbestände (Wind, Sicht, Pistenbedingungen), die der Deutschen Flugsicherung (DFS) unter bestimmten Bedingungen erlauben, eine andere Piste zu wählen als in den Bahnbenutzungsregeln vorgesehen. Ausnahmen sind unvermeidbar, weil es für Start und Landung bestimmte Richtwerte für die Windgeschwindigkeit und - richtung sowie die Sicht bei Landungen gibt. Pistenarbeiten können zu Abweichungen führen, ebenso wie bestimmte Verkehrslagen.

Aufgrund der in Hamburg vorherrschenden Westwind-Wetterlagen ist die Zahl der Ausnahmen unterschiedlich hoch. Ein Gerichtsurteil des OVG Hamburg von September 2019 bestätigte jedoch die Notwendigkeit von Abweichungen von den Vorgaben bei bestimmten Konstellationen.

Die Bahnbenutzungsregeln werden insofern eingehalten.

Die für die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln zuständige DFS untersteht darüber hinaus dem Bundesverkehrsministerium sowie dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und nicht der Freien und Hansestadt Hamburg.

5. Warum wurden die Flugrouten verändert?

Die Ab- und Anflugrouten wurden in den letzten Jahrzehnten nicht zum Nachteil des Hamburger Nordostens verändert. Für Abflüge wurde 2010 die Route RAMAR eingeführt. Diese ist im Bereich Langenhorn, Poppenbüttel, Lemsahl, Duvenstedt deckungsgleich mit den vorher geltenden Routen. Erst im Kreis Stormarn verläuft diese Route anders, wodurch Ahrensburg seit 2010 weniger Überflüge bei Starts in diese Richtung hat. Seit 2013 nutzen Fluggesellschaften zunehmend das „Flachstartverfahren“, bei dem die erste Reduzierung des Schubs (Cut-Back) schon bei 1.000 Fuß (ca. 300 m) statt wie vorher bei 1500 Fuß (ca. 500 m) vorgenommen wird. Durch die Aufnahme einer Empfehlung in das Luftfahrthandbuch, den Cut-Back erst bei 1.500 Fuß vorzunehmen, sollen die Fluggesellschaften motiviert werden, zum vorherigen Verfahren zurück zu kehren.

Bei Landungen wurde Ende 2014 die Mindest-Anfluglänge von 4 nautischen Meilen (NM) auf 7 NM verlängert. In der Praxis fliegen mittlerweile sogar 70 % der Anflüge über 10 NM. Bei der Verlängerung der Anfluglänge handelte es sich um eine Forderung des 10 Punkte-Plans der Hamburgischen Bürgerschaft. Sie hat zu erheblichen Verschiebungen des Fluglärms im Kreis Stormarn geführt. Der Landeanflugwinkel von 3° ist seit Jahrzehnten unverändert.

6. Was bezwecken Punkte-Pläne gegen Fluglärm?

Der 16-Punkte-Plan wird unter den Rahmenbedingungen der einschlägigen Rechtsetzung umgesetzt. Das Ziel des Plans ist nicht die Reduzierung der Anzahl der Flugbewegungen, sondern die Umsetzung einer Reihe von Einzelmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und die Erhöhung der Transparenz zu den einzelnen für den Bürger interessanten Themen zum Flugverkehr am Flughafen Hamburg. Die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens sollen mit dem Schutzbedürfnis der Anwohner in Einklang gebracht werden.

Der Plan kann und soll nicht dazu führen, dass bestimmte Gebiete von Flugverkehr verschont werden (siehe dazu 4) oder überhaupt keine Nachtflüge mehr stattfinden. Wesentliche Ziele sind eine Reduzierung der Nachtflüge (Pünktlichkeitsoffensive, Anhebung der Nachtzuschläge) und eine

Förderung des Einsatzes neuer, leiserer Flugzeugmuster. Die Umsetzung des Plans ist eine Daueraufgabe des Hamburger Senats.

Am 26. September 2018 hat die Hamburgische Bürgerschaft außerdem ein weiteres bürgerschaftliches Ersuchen zum Fluglärm beschlossen. Mit dem sogenannten 21-Punkte-Plan wird der Senat ersucht, wirksame Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, eine deutliche Reduzierung der Verspätungen am Hamburger Flughafen im Vergleich zum Jahr 2017 zu erreichen.

7. Warum gibt es kein Nachtflugverbot ab 22 Uhr?

Der Flughafen besitzt eine gültige Betriebsgenehmigung für Flugbetrieb bis 23 Uhr. Bei der Reduzierung der Betriebszeit um eine Stunde werden wirtschaftliche Nachteile für den Flughafen (Mindereinnahmen), aber auch für Hamburg und die Metropolregion erwartet (Erreichbarkeit, Verbindungen zum internationalen Luftverkehrsnetz, Mobilitätsbedürfnis der Bürger).

8. Warum gibt es immer noch Kurzabflüge?

Formal gesehen darf eine Freigabe zum Direktflug bereits ab Erreichen der Sicherheitsmindesthöhe erfolgen. Die DFS hat jedoch als interne Regel, dass Jets bis 5.000 Fuß (ca. 1.500 m) und Turbopropflugzeuge bis 3.000 Fuß (ca. 1.000 m) die vorgeschriebenen Abflugstrecken befolgen sollen. Von dieser Regel kann die DFS jedoch für einzelne Flüge Einzelfreigaben im Luftverkehr erteilen, damit diese die Abflugstrecke bei Erreichen der relevanten Höhe verlassen können. Bei Vorliegen eines triftigen Grundes, zum Beispiel bei Gewitter oder einer Problemsituation, kann auch vorher eine Einzelfreigabe erteilt werden. Dieses Instrument dient zur Abwicklung eines sicheren, geordneten und flüssigen Luftverkehrs und soll auch in Zukunft weiterhin angewendet werden. Kleinflieger sind an die vorgeschriebenen Abflugstrecken nicht gebunden.

9. Wie hoch ist die Schadstoffbelastung durch den Luftverkehr?

Gemäß Hamburger Luftreinhalteplan sind die Emissionen des Luftverkehrs für die Belastung der Hamburger und der umliegenden Regionen vernachlässigbar. Lediglich 2 % der Stickoxidemissionen und nur 0,3 % des Feinstaubes stammen aus dem Luftverkehr. Im Gegensatz zu bestimmten Kfz-Motoren ist die Verbrennung des Kraftstoffs in Flugzeugantrieben sehr schadstoffarm.

10. Was sagen gesundheitliche Studien zum Luftverkehr?

Es gibt verschiedene Untersuchungen zur Schädlichkeit des Fluglärms. Vor allem nächtlicher Flugverkehr scheint Herz-/Kreislaufkrankungen zu begünstigen. Die groß angelegte NORAH-Studie, die an vier großen deutschen Flughäfen durchgeführt wurde, zeigte vor allem die starke Belästigungswirkung des Fluglärms auf, die um Größenordnungen über der Störwirkung anderer Verkehrsträger (Straße, Schiene) liegt.