

BIG Fluglärm-Hamburg e.V.

Dachverband der Bürgerinitiativen gegen Fluglärm e.V.

Kommunalverein von 1889 in Groß Borstel e.V. • Wohngemeinschaft Teinstücken e.V. Eidelstedt
Bürgerinitiative „Wohnort Groß Borstel“ • Bürger- und Heimat-Verein Stellingen von 1882 e.V.
Heimgarten e.V. Poppenbüttel • VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. LV Hamburg
Initiative gegen Fluglärm in Niendorf (IFN)



www.fluglaerm.de/big

neu: <http://www.big-fluglaerm-hamburg.de>

BIG Fluglärm-Hamburg e.V., Willersweg 23, 22415 Hamburg

Hamburg, den 21.04.2016

Auszug aus dem Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen in der 21. Legislaturperiode mit Kommentierung von BIG Fluglärm-Hamburg e.V.:

(1) „Der Flughafen Hamburg muss gerade als großer stadtnaher Flughafen im Einklang mit betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern stehen“.

Unser Kommentar:

Was das konkret bedeutet, also eine Definition von Stadtverträglichkeit des Flughafens Hamburg, ist aber nicht erläutert. Dieses muss mit den Betroffenen zusammen geschehen.

Die Betroffenen erwarten hier mindestens eine Beachtung der WHO-Richtlinien.

(2)“Hierfür wird der von der Bürgerschaft beschlossene 16-Punkte-Plan konsequent umgesetzt“

Unser Kommentar:

Aber Umsetzungserfolge sind auch nach 15 Monaten nicht in Sicht. Die Verzögerung der Senatsantwort ist offensichtlich gewollt, um das Wirtschaftsunternehmen der FHG weiter zu fördern

(3-4) und es wird permanent nach Möglichkeiten gesucht, den Lärmschutz weiter zu verbessern: Das Lärmkontingent für den Flughafen Fuhlsbüttel ist festgeschrieben und gedeckelt.

Unser Kommentar:

Dass und wo nach Verbesserung von Lärmschutz gesucht wird, ist nicht erkennbar. Konkrete Ziele von verbessertem Fluglärmschutz sollten für jeden erkennbar formuliert werden. Das Lärmkontingent für den Flughafen Hamburg ist bekanntlich rein technisch nie erreichbar. Wer sich auf die Lärmdeckelung in Hamburg beruft, negiert jegliche aktuelle Lärmbelastung mit der Begründung, rein rechtlich und technisch sei noch sehr viel mehr Fluglärm möglich, weil das Lärmkontingent jetzt noch lange nicht ausgeschöpft sei. Bei Erstellung des Lärmkontingentes ist die Umweltkapazität und die krankmachende Wirkung von Fluglärm in keiner Weise berücksichtigt worden. Die Berufung auf den Hamburger Lärmdeckel ist eine unehrlich, mindestens aber eine sehr ignorante Ausrede.

../2

Willersweg 23, 22415 Hamburg, Tel. 5322174, Vorstand: Margarete Hartl-Sorkin, Gebhard Kraft, Harald Scheel

www.fluglaerm.de/big, neu: <http://www.big-fluglaerm-hamburg.de>,

www.facebook.com/pages/BIG-Fluglaerm-Hamburg-eV, email: big-fluglaerm@web.de,

Wir sind gemeinnützig i.S. des EStG und freuen uns über jede Spende

Vereinskonto: Dachverband BIG-Fluglärm e.V., IBAN: DE12 2001 0020 0016 8812 03, BIC: PBNKDEFF

(5) „Das Nachtflugverbot gilt“.

Unser Kommentar:

Schön, aber es gibt in Hamburg kein Nachtflugverbot sondern nur eine Nachtflugeinschränkung. Die Nacht beginnt um 22 Uhr. Nach 22 Uhr gibt es lt. Flugplan noch zahllose Flüge. Ab 21.30 Uhr ist bekanntlich Hauptverkehrszeit am Flughafen Hamburg. Die Betriebsgenehmigung des Flughafens erlaubt Flüge bis 23 Uhr. Danach wird aber auch noch häufig so laut geflogen, dass die Menschen nicht schlafen können. 8 Stunden Nachtruhe ist ein gesundheitliches Mindestgebot.

(6) „Leisere Flugzeuge werden durch Landetarife begünstigt, laute und verspätet landende Flugzeuge stärker gebührenbelastet“.

Unser Kommentar:

Die Anpassung der Landetarife und Gebühren hat keine Steuerungswirkung entfaltet, was wir bereits im Januar 2015 prophezeit hatten. Eine Revision ist jetzt geboten.

(7) „Alle Belange des Fluglärmschutzes und der Entwicklung des Flughafens sollen zukünftig auch in einer vom Flughafen initiierten Allianz für den Lärmschutz besprochen werden“.

Unser Kommentar:

Diese Allianz ist nicht vom Flughafen sondern von den Fluglärminitiativen bzw. der Bürgerschaft im 16-Punktemaßnahmenplan initiiert worden. Die Federführung und Organisation durch den Flughafen sind bis jetzt nicht gelungen. Gespräche allein über Fluglärmschutz angesichts der explosionsartigen Luftverkehrsentwicklung z.B. gerade auf dem Billigflugsektor können keine Lärminderung ergeben und würden die Betroffenen nur als Betrogene vorführen. Dass es bis jetzt keine Einigung bzgl. der Zielformulierung der Fluglärminitiativen nach "Fluglärmreduzierung" gegeben hat, zeigt, dass Senat, Wirtschaftsbehörde und Luftverkehrswirtschaft NICHT wirklich an einer Verbesserung der Fluglärmsituation interessiert sind.

(8) „Das von den fünf norddeutschen Ländern gemeinsam verabschiedete "Norddeutsche Luftverkehrskonzept" sieht vor, dass die norddeutschen Flughäfen den in den nächsten Jahrzehnten zu erwartenden Flugverkehr an den bisherigen Standorten bewältigen“.

Unser Kommentar:

Das norddeutsche Luftverkehrskonzept ist allein auf die Wünsche der Luftverkehrswirtschaft ausgerichtet und berücksichtigt weder die gesamten Infrastrukturmöglichkeiten noch die berechtigten Gesundheitsinteressen der von Fluglärm Betroffenen in der dicht besiedelten Region Hamburg und Umland. Es ist allein der Lobbyarbeit der Luftverkehrswirtschaft zuzuschreiben. Soziale, medizinische, Aspekte einer bürgerfreundlichen Stadtentwicklung und biologisch verträglichen Umweltkapazität wurden ausgelassen und ausgeblendet. Die Kannibalisierung von Fluglinien (Ryanair aus Bremen, Wizz-Air aus Lübeck) durch den Hamburger Flughafen widerspricht in Gänze dem Tenor des Miteinanders der norddeutschen Flughäfen.

BIG Fluglärm-Hamburg e.V.

Dachverband der Bürgerinitiativen gegen Fluglärm e.V.