

Hamburger Lärmaktionsplan: Enttäuschung für Fluglärm Betroffene!

Die Überprüfung der Resultate des Hamburger Lärmaktionsplans bei der Fluglärm-Entwicklung kommt zu einem düsteren Ergebnis.

Der Lärmaktionsplan, 2013 von der Stadt Hamburg aufgrund der EU- Umgebungs-lärm-Richtlinie erstellt, ist jetzt von der EU zur Überprüfung aufgerufen worden.

In Hamburg besteht erheblicher Handlungsbedarf hinsichtlich besonderer Lärmbelastung durch den Stadtflughafen Hamburg. Durch die zahlreichen Starts und Landungen von mehr als **158.000 Flugbewegungen pro Jahr, teilweise im Minutentakt, werden die Empfehlungen der WHO (Weltgesundheitsorganisation) für Siedlungsgebiete um mehr als 100.000% (Faktor 1000) bezogen auf die Schallenergie überschritten.**

Beispielsweise lag der Lärmwert beim Landeanflug eines regelmäßigen Ferienfliegers um 22.48 Uhr, also in der besonders zu schützenden Nachtzeit mit 90 dB an der Messstelle M7 am Kortenkamp, Langenhorn, um mehr als **30 dB über den WHO-Richtlinien**, die in Siedlungsgebieten maximal 60 dB Spitzenschall und 45 dB LAeq erlauben! In den näher am Flughafen liegenden Wohngebieten wurde der von der WHO empfohlene Spitzenschallpegel sogar um ca. 50 dB übertroffen – bezogen auf die Schallenergie ist das **eine Überschreitung um 10.000.000%** (Sie haben richtig gelesen – zehn Millionen Prozent). Dieses ist Hamburgs alltägliche Realität.

In Hamburg finden täglich ca. 100 Nachtflüge (bezogen auf die notwendige Nachtruhe von Kindern) statt, die die WHO-Empfehlungen ähnlich drastisch überschreiten, davon ca. 20 in der gesetzlichen Nachtruhezeit ab 22 Uhr.

Bei Sturm und Orkan wird es noch lauter mit Einzelschallpegeln von z.T. 95 dB(A), wenn Piloten Vollgas geben, um ihr Fluggerät zu stabilisieren oder durchzustarten, um die Passagiere nicht zu gefährden. Bei derartigen Wetterlagen würde eine verantwortungsvolle Aufsichtsbehörde den Stadtflughafen schon aus Sicherheitsgründen schließen und die Flugzeuge zu sicheren Flughäfen umleiten.

Nicht so in Hamburg!

Auch tagsüber ist es in Hamburg wesentlich lauter als die WHO empfiehlt, nämlich um ca. 15 dB, abends 17 dB, nachts 13 dB! Die Überschreitungen des zuträglichen Lärms für Kinder sind teilweise noch erheblich höher.

Der Senat hat mit jedem Bebauungsplan „gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ zugesichert. Doch mit seiner Luftverkehrspolitik macht er diese zunichte.

Es ist noch nicht lange her, da verkündete der Flughafenchef Eggenschwiler, keine Billigflieger nach Hamburg zu locken. Heute verlärmern nicht nur Easyjet, Emirates, Vueling,

Germanwings und Eurowings Hamburg zunehmend, nun expandiert auch noch Ryanair (das ist die Fluglinie mit dem schießwütigen Chef). Der Massentourismus mit den Billigfliegern soll für Hamburg zum Geschäftsmodell werden – und dieses mit einem Stadtflughafen in Wohngebieten! Dabei resultieren für den Flughafen die Gewinne nicht vorrangig von den Billigfliegern sondern es müssen die Geschäfte am Flughafen die Gewinn bringenden Umsätze machen. Der Massentourismus soll die Geschäfte am Flughafen füllen und wird somit mit aller Kraft und ohne Rücksicht auf die Lärmbetroffenen angepeitscht.

Neue Fluglinien werden mit **Rabatten** angeworben – nicht etwa auf die Grundentgelte, sondern ausgerechnet **auf die lärmabhängigen Landeentgelte**, die eigentlich für leisere Flugzeuge sorgen sollten. Dabei ist auch für den Hamburger Senat und den Flughafenbetreiber klar, dass das Fluggerät der Low Cost Carrier für Tiefflüge unter 300 m in Stadtgebieten, wie es die Starts und Landungen nun einmal sind, völlig ungeeignet ist.

Das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Gesundheitsschutz vor Fluglärm ist bei den staatlichen Stellen und den verantwortlichen Entscheidern in Politik und Wirtschaft noch deutlich entwicklungsbedürftig. **So weigern sich die Hamburger Wirtschaftsbehörde und der Flughafen bislang, überhaupt das Ziel einer aktiven Lärminderungspolitik zum Schutz der Wohnbevölkerung in Hamburg anzuerkennen!**

Insgesamt ist der Ansatz der EU-Umgebungslärmrichtlinie zwar zu begrüßen, weil es damit gelungen ist, die Lärmgebiete als solche durch den Lärmaktionsplan zu definieren. Das, was man in diesem Rahmen als Lärminderung deklarierte, waren alles Aktionen, die zwangsläufig aufgrund der zähen Forderungen aus der Bevölkerung erfolgten, keineswegs aber aus den Ergebnissen des Lärmaktionsplanes entstanden sind. Im Lärmaktionsplan sind die Belange der Fluglärm Betroffenen sträflich vernachlässigt worden. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie hat in Hamburg nicht zur notwendigen Entlastung geführt, sondern noch Raum für eine Verschlechterung der Lärmsituation in Hamburg gelassen, weil sie zu unverbindlich ist und keine wirksamen Handlungsanweisungen gibt.

Was wir brauchen, ist

- eine Festlegung klarer Grenzwerte für Siedlungsgebiete aufgrund der WHO-Empfehlungen,
- Priorität des aktiven Lärmschutzes,
- Berücksichtigung der besonderen Schutzbedürftigkeit von Kindern, kranken und alten Menschen,
- unabhängige staatliche Instanzen zur Sicherstellung des Gesundheitsschutzes,
- die Pflicht zur ständigen Lärminderung.

Hbg, 29.4.2016 gk/mhs

BIG Fluglärm-Hamburg e.V.

Dachverband der Bürgerinitiativen gegen Fluglärm e.V.

