



Bürgerinitiative Alstertal/Walddörfer/Ahrensburg  
für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein

---

Fluglärm:

Vermeiden, Vermindern,

Begrenzen, Ausgleichen

Fluglärmschutzaktionsplanung (FLAP) 2015

---

## **Impressum**

- Titel:** Fluglärm: Vermeiden, Vermindern, Begrenzen, Ausgleichen  
Fluglärmaktionsplan (FLAP) 2015
- Herausgeber:** BAW Bürgerinitiative Alstertal/Walddörfer/Ahrensburg  
für Fluglärm in Hamburg und Schleswig-Holstein  
Postfach 65 82 05  
22374 Hamburg
- Stand:** 28. Februar 2015 (V3.3)

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	4
2	Fluglärm: Vermeiden, Vermindern, Begrenzen, Ausgleichen.....	6
3	Betriebszeiten .....	7
3.1	Verspätungen .....	7
3.2	Begrenzungen .....	8
3.3	Sanktionen .....	10
4	Bahnbenutzungsregeln .....	11
4.1	Landungen.....	13
4.2	Starts.....	16
5	Flughafenentgelte und Anreizsysteme .....	18
6	Schlussfolgerungen .....	20
7	Forderungskatalog .....	21

## 1 Einleitung

**Flugverkehr** stellt eine der größten Umweltbelastungen weltweit dar. Lärmbedingte Krankheiten sind im Umfeld von Flughäfen sowie im Bereich der Start- und Landekorridore signifikant erhöht. Als **Fluglärm** werden Schallemissionen von Luftfahrzeugen - insbesondere von Flugzeugen - bezeichnet. Fluglärm stellt ein gravierendes Umweltproblem dar und ist durch den immensen Zuwachs an Flugbewegungen seit den 1970er Jahren stark angestiegen. Durch Fluglärm können erhebliche gesundheitliche Belastungen hervorgerufen werden. Hierzu zählen insbesondere Herz-Kreislauferkrankungen, Bluthochdruck, Herzinfarkte und Schlaganfälle<sup>1</sup>. Aus diesem Grund sind effektive Maßnahmen zur Vermeidung von Fluglärm zu treffen, die sowohl den aktiven als auch den passiven Schallschutz umfassen. Durch Gesetze wie das deutsche Fluglärmgesetz, Verordnungen und Richtlinien sollen diese Maßnahmen gefördert und durchgesetzt werden, um die Bevölkerung vor den schädlichen Folgen von Fluglärm zu schützen.

Der **Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel** wurde 1911 als kleiner Flugplatz am damaligen Stadtrand - heute jedoch mitten im dichten Siedlungsgebiet befindlich - angelegt und zu Lasten der Wohnbebauung und der Bevölkerung immer weiter ausgebaut. Er ist der einzige innerstädtische Großflughafen in Deutschland.



Abb. 1: Flugfeld Hamburg um 1917

<sup>1</sup> Studie der Unimedizin Mainz: Fluglärm macht krank, Prof. Dr. Münzel, 22.08.2014

Der **Flughafen Kaltenkirchen** wurde in den 1960er Jahren als gemeinsamer Großflughafen für Hamburg und Schleswig-Holstein geplant. Er sollte den innerstädtisch gelegenen Flughafen Fuhlsbüttel spätestens dann ersetzen, wenn die Passagierzahlen die Grenze von 4,0 Millionen überschreiten. Das war bereits 1980 mit rund 4,5 Millionen Passagieren und rund 100.000 Flugbewegungen der Fall. Heute (2014) verzeichnet der innerstädtische Flughafen Hamburg ein Aufkommen von 14,8 Millionen Passagieren und rund 154.000 Flugbewegungen pro Jahr. Die Prognosen für das Jahr 2020 sehen - selbst unter Berücksichtigung unterschiedlicher Szenarien - ein Passagieraufkommen von rund 18 Millionen, mit einer entsprechenden Anzahl an Starts und Landungen, vor.

Der **Stellenwert des aktiven Lärmschutzes/Schallschutzes**, das heißt von Maßnahmen, die geeignet sind, den Fluglärm an der Quelle zu reduzieren, führt in Hamburg ein Schattendasein. Der Wirtschaftlichkeit (d.h. Gewinnmaximierung) wird immer häufiger Vorrang vor Lärmschutz gegeben - zum Leidwesen der vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger.

Die **Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)**, die **Flughafen Hamburg GmbH**, die zuständigen **Fachbehörden** (BWVI, BSU) sowie die Fluggesellschaften und konkret die handelnden Piloten werden aufgefordert, dem aktiven Schallschutz kategorisch Vorrang vor der Gewinnmaximierung zu geben.

## 2 Fluglärm: Vermeiden, Vermindern, Begrenzen, Ausgleichen

Im Gegensatz zum passiven Lärmschutz erlangt der aktive Lärmschutz bisher eine wesentlich zu geringe Beachtung, insbesondere bei den Lärmschutzaktionsplänen. Der **aktive Fluglärm-Schallschutz** (d.h. Lärmschutzmaßnahmen, die geeignet sind, den Fluglärm an der Quelle zu reduzieren) umfasst hauptsächlich Maßnahmen wie z.B. die Einhaltung von festgeschriebenen Bahnbenutzungsregeln, Flugweegeinhaltung veröffentlichter Flugstrecken, Flugwege-Optimierung (Siedlungsschwerpunkte umfliegen), Nutzung lärmärmer Anflug- und Abflugrouten, steilere An- und Abflüge (durch raschen Höhengewinn und -verlust den Schalldruck mindern), höher fliegen (im Eindrehbereich, im Gegenanflug und im Endanflug), leiser fliegen (weniger Schub und Geschwindigkeitsreduzierung bei An- und Abflügen), Einsatz leiserer Flugzeuge (muss für den innerstädtischen Großflughafen höchste Priorität haben!), Reduzierung des Bodenlärms und Einhaltung/Erweiterung von Nachtflugverboten.

**Vermeidbarer Fluglärm** ist unzumutbar. Aus diesem Grund sind alle wirksamen und verhältnismäßigen Maßnahmen umzusetzen, die Fluglärm vermeiden. Hierzu zählt insbesondere das Umfliegen dicht besiedelter Bereiche. Ziel ist, dass der Fluglärm bei möglichst wenig Bürgerinnen und Bürgern wirksam wird. Eine möglicherweise geringfügig verkürzte Flugzeit stellt keine tragende Begründung für das unnötige Überfliegen von Ortschaften und größeren Gemeinden im Hamburger Umland dar. Innerhalb des Hamburger Stadtgebietes ist die Anzahl der sogenannten „Querflieger“ (s.u.) drastisch zu reduzieren.

**Unvermeidbarer Fluglärm** ist auf das technisch machbare Minimum zu reduzieren. Der Einsatz von lärmärmeren Flugzeugmustern ist konsequent zu fördern und der von lärmintensiveren Flugzeugmustern gezielt zu mindern. Entsprechende Entgeltsysteme sind zu entwickeln, einzuführen und kontinuierlich fortzuschreiben.

**Fluglärm** ist zwingend zu **begrenzen**. Da der Flughafen Hamburg seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm vom Juni 2007 wesentlich baulich erweitert wurde (z.B. Umbau und Erweiterung der Terminals 1 und 2 sowie Neubau der Airport Plaza, direkter S-Bahn-Anschluss) und noch weiter vergrößert wird (wesentliche Erweiterung/Neubau des Luftfrachtzentrums), sind in der **Tag-Schutzzone 1 maximal 60 dB(A)**, in der **Tag-Schutzzone 2 maximal 55 dB(A)** und in der **Nacht-Schutzzone maximal 50 dB(A) äquivalenter Fluglärm-Dauerschallpegel ( $L_{Aeq}$ )** - sowie maximal 6 mal 53 dB(A) Einzelereignispegel ( $L_{Amax}$ ) zulässig. Die strikte Einhaltung dieser Werte ist kontinuierlich zu erfassen und umfassend zu dokumentieren. Etwaige Verstöße haben eine unmittelbare Ursache/Wirkungsanalyse zur Folge, verbunden mit der Entwicklung und Umsetzung konkreter Gegensteuerungsmaßnahmen. Sollten die entsprechenden Fluglärm-Schallpegel nicht eingehalten werden, sind die betroffenen Bürgerinnen und Bürger angemessen finanziell **auszugleichen**. Die Fluglärm-Entschädigung ist jährlich zu entrichten, die Höhe ist mit der Überschreitungsdauer überproportional zu steigern.

## 3 Betriebszeiten

„Der räumlichen Lage des Flughafens wird bereits durch **einschneidende Nachtflugbeschränkungen<sup>2</sup>** (im Vergleich zu den meisten anderen Flughäfen) sowie eine **restriktive Handhabung von Ausnahmegenehmigungen<sup>2</sup>** Rechnung getragen. Flugbewegungen dürfen zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr geplant werden (für besonders laute Flugzeuge seit 1998 nur zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr bei Starts bzw. 07:00 Uhr und 21:00 Uhr bei Landungen). Das bedeutet, in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr - die nach der amtlichen Definition zur Nachtzeit gehört - findet regulärer Flugbetrieb statt. Darüber hinaus dürfen verspätete Linienmaschinen und verspätete Flugzeuge im regelmäßigen Pauschalreiseverkehr noch bis Mitternacht ohne Einzelausnahmegenehmigung starten und landen (sogenannte Verspätungsregelung)“.

Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

### 3.1 Verspätungen

Die Anzahl an nächtlichen Flügen am Flughafen Hamburg befindet sich auf einem Sechsjahreshoch. Im Jahr 2014 fanden über 6.500 Flugbewegungen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr statt. **Seit 2005 hat es noch nie derart viele Flugbewegungen zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr gegeben!** Es ist daher ein Sofortprogramm zur deutlichen Reduzierung von nächtlichen Flugbewegungen - insbesondere bzgl. der „geplanten“ Verspätungen zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr - aufzulegen. Bei der Erstellung der Flugpläne ist strikt darauf zu achten, dass mögliche Verspätungsursachen bereits im Vorwege bei der Zeitplanung eingepreist werden. Steht kurz nach dem Start bereits fest, dass die 22:00 Uhr Grenze in Hamburg nicht eingehalten werden kann, ist der Flug konsequent auf einen benachbarten Flughafen der Metropolregion (Lübeck, Bremen, Hannover) umzuleiten. **Die besonders konfliktträchtigen Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten sind am Hamburger Flughafen drastisch einzuschränken.** Die eingeleiteten Maßnahmen sind regelmäßig auf ihre nachhaltige Wirksamkeit zu prüfen und hierüber Bericht zu erstatten.

---

<sup>2</sup> Die derzeitigen Nachtflugbeschränkungen sind weder absolut noch relativ als „einschneidend“ zu bezeichnen. Die Handhabung der Ausnahmegenehmigungen ist nicht „restriktiv“ sondern lasziv.

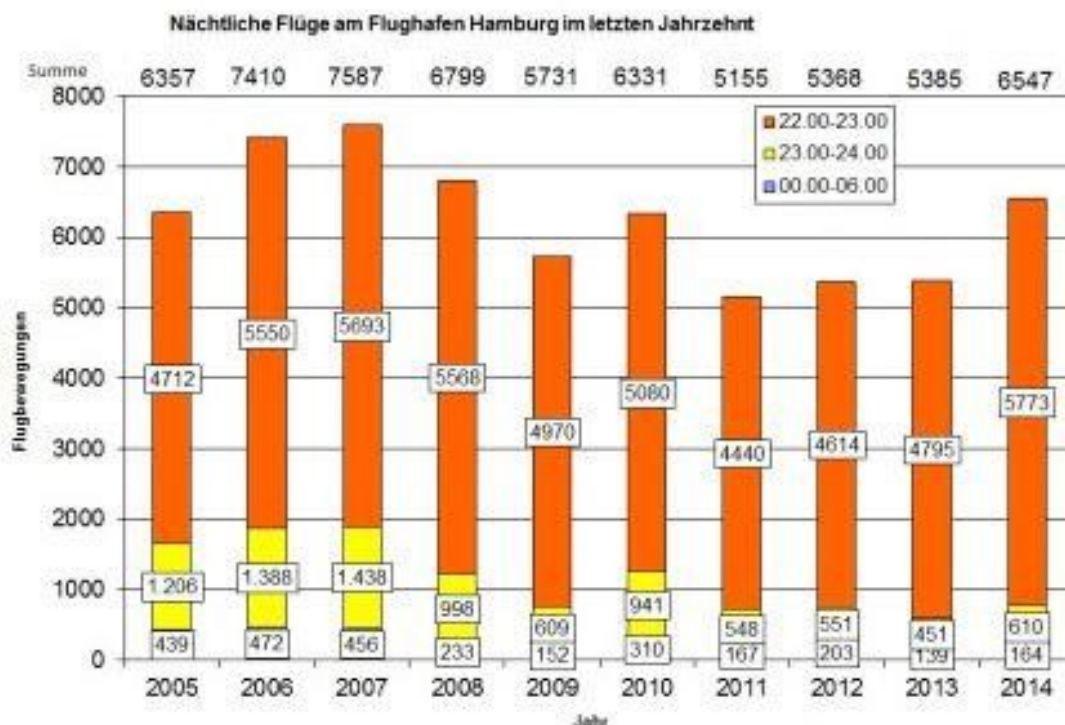


Abb. 2: Verspätungsaufkommen der Jahre 2005 bis 2014

Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Der Unsitte der „geplanten“ Verspätungen als betriebswirtschaftliches Mittel der Airlines muss konsequent entgegen gewirkt werden. Dies gilt insbesondere auch für Flugzeuge, die über Nacht in Hamburg stationiert sind; diese dürfen keine Sonderrechte in Anspruch nehmen. Umläufe sind entsprechend zu planen.

### 3.2 Begrenzungen

Die **Betriebszeiten** des Flughafens Fuhlsbüttel sind auf die Legaldefinition der Nachtzeit zu begrenzen, d.h. auf die Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr. In diesem Zeitrahmen dürfen Flugbewegungen geplant und vollzogen werden. Außerhalb dieses Zeitfensters entscheidet die Fluglärmbeauftragte, ob eine tragend begründete Verspätung vorliegt. Andernfalls wird zwingend ein entsprechendes Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet. In jedem bewilligten Einzelfall ist der schriftliche Nachweis zu führen, dass der Start bzw. die Landung unvorhersehbar sowie unvermeidbar war. Starts und Landungen ab 23:00 Uhr sind kategorisch auszuschließen. Für **Flugbewegungen** nach 22:00 Uhr gelten bereits heute grundsätzlich erhöhte Entgelte. Die Höhe und Staffelung der tageszeitabhängigen Entgelte sind jedoch derart auszugestalten, dass sich eine zielführende Wirkung (Vermeidung von Fluglärm insbesondere in den Tages-



randzeiten) entfaltet. Anzustreben ist der vollständige Ausschluss von Flugbewegungen nach 22:00 Uhr.

Die **automatische Genehmigungsfiktion**<sup>3</sup> für die Verspätungsregelung muss aufgehoben werden. Starts und Landungen nach 23:00 Uhr sind dann nicht mehr zulässig. Zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen von besonderem öffentlichen Interesse können durch den Flugplatzkontrolldienst im begründeten Einzelfall Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Diese Ausnahmegenehmigungen bedürfen zwingend der Freigabe durch die Fluglärmbeauftragte. Die Anträge müssen bis spätestens 30 Minuten vor dem Start bzw. der Landung gestellt werden. Eine nachträgliche Genehmigung ist ausgeschlossen. Die Genehmigungen unterliegen einer gesonderten nochmals erhöhten Entgeltspflicht. **Ungenehmigte Starts und Landungen sind zukünftig verboten.** Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) ist in jedem Fall an die Genehmigungen des Flugplatzkontrolldienstes und der Fluglärmbeauftragten gebunden. Ohne Vorliegen einer schriftlichen Genehmigung ist nach 23:00 Uhr keine Start- oder Landefreigabe zu erteilen.

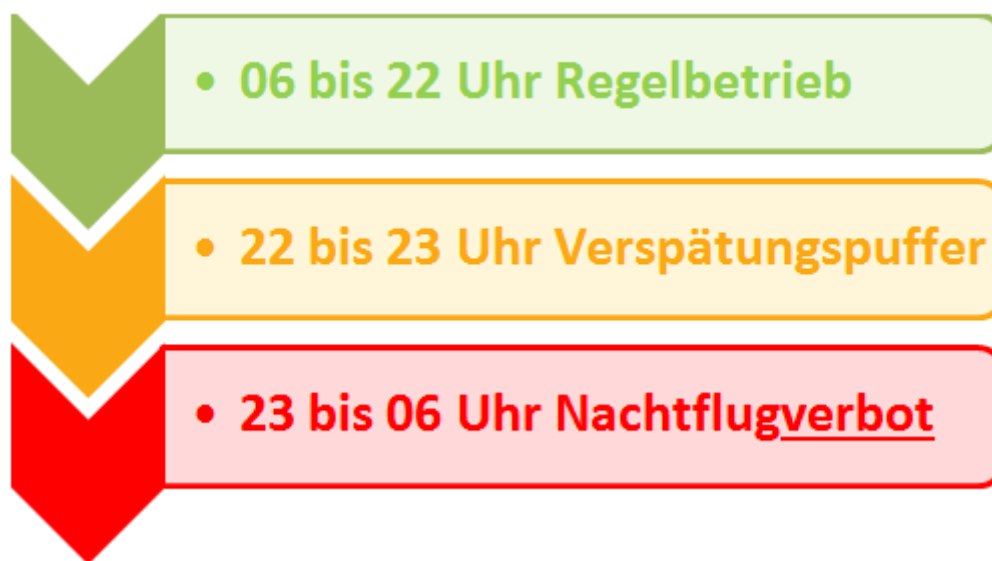


Abb. 3: Einzuhaltende Betriebszeiten

Ausgenommen von der **Begrenzung der Betriebszeiten** sind Flüge, die sich im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such-, Rettungs- oder dringenden polizeilichen oder militärischen Einsatz befinden sowie die nachweisbar aus besonderen meteorologischen, technischen oder maßgeblichen Sicherheitsgründen den Flughafen Hamburg als Ausweich- oder Notflughafen benutzen müssen.

<sup>3</sup> Ziffer 1.3.2 der "Örtlichen Flugbeschränkungen" im Luftfahrthandbuch Deutschland AD 2 EDDH 1-10

Sowohl zur verlässlichen Einhaltung des zukünftigen **Nachtflugverbotes** als auch um weitere Verstöße der Bahnbenutzungsregeln am Hamburger Flughafen einzudämmen, bedarf es einer engen **Kooperation der norddeutschen Flughäfen** mit Lübeck, Bremen und Hannover. Außerdem ist eine angemessene **Fluglärmabgabe** zur Finanzierung der zusätzlichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zu etablieren. Hiermit beteiligt sich jeder Flugreisende an den durch seinen Flug verursachten Umwelt- und Gesundheitskosten.

### 3.3 Sanktionen

Ungenehmigte und unentschuldig verspätete Starts und Landungen nach 23:00 Uhr unterliegen neben dem erhöhten Landeentgelt einer besonderen Strafzahlung. Diese durch die jeweiligen Airlines zu entrichtenden **Strafzahlungen sind in ihrer Höhe an die EU Fluggastrechte-Verordnung<sup>4</sup> zu koppeln**. Diese besagt, dass - je nach Flugstrecke und Anzahl der Passagiere - sich der Betrag wie folgt staffelt:

- **250,- Euro pro Person für eine Strecke bis zu 1.500 km**
- **400,- Euro pro Person für eine Strecke bis zu 3.500 km oder längere Strecken, wenn diese innerhalb der EU liegen**
- **600,- Euro pro Person für eine Strecke größer als 3.500 km, wenn diese nicht nur innerhalb der EU liegt**

Nach § 17 Abs. 4 OWiG (Gesetz über Ordnungswidrigkeiten) soll bei der Festsetzung einer Geldbuße für eine Ordnungswidrigkeit der durch diese erlangte Vorteil die Untergrenze der Bemessung sein. Dem Verursacher (Airlines) dürfen nicht nur aus der Tat keine wirtschaftlichen Vorteile verbleiben, sondern darüber hinaus soll er noch eine Einbuße hinnehmen müssen (**Gewinnabschöpfung**). Insofern ist die Kopplung der monetären Sanktionen für erheblich verspätete Flüge an die EU Fluggastrechte-Verordnung sowohl sach- als auch ermessensgerecht. Darüber hinaus entfaltet diese Strafmaßnahme eine unmittelbar positive Wirkung im Hinblick auf den aktiven Fluglärmenschutz.

---

<sup>4</sup> Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.02.2004

## 4 Bahnbenutzungsregeln

*„Grund für die Bahnbenutzungsregeln ist ebenso wie für die Festlegung von Abflugrouten der Versuch, möglichst wenig Menschen mit dem Fluglärm zu belasten. Richtung Norden ist vor allem der Nahbereich des Flughafens, in dem die Schallpegel besonders hoch sind, kaum besiedelt. Deshalb sollen die besonders lärmintensiven Starts in diese Richtung erfolgen. Bei der Vorschrift, nachts aus Richtung Norden zu landen, steht im Hintergrund, dass die von Landungen betroffene nächstgelegene dichte Besiedlung sich dort in ca. 10 km Entfernung befindet (Quickborn), während die anderen Bahnrichtungen praktisch bis an den Flughafenzaun dicht besiedelt sind. Zwangsläufige Folge dieser Lärmkonzentration ist, dass die betroffenen Menschen einer überdurchschnittlichen Lärmbelastung ausgesetzt sind und sich entsprechend ungerecht behandelt fühlen“.*

Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Die im Luftfahrthandbuch Deutschland<sup>5</sup> festgeschriebenen **Bahnbenutzungsregeln** lauten, wie folgt:

- (1) Regel 2.1: Für Starts ist RWY<sup>6</sup> 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen**
- (2) Regel 2.2: Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse dazu zwingen**
- (3) Regel 2.3: Von 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen von (2) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen**
- (4) Regel 2.4: Weitere Ausnahmen von den Regelungen unter (2) bis (3) kann der Flugplatzkontrolldienst im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde zulassen**

<sup>5</sup> Luftfahrthandbuch Deutschland, AD 2 EDDH 1-9, Stand 30. Juli 2009

<sup>6</sup> RWY = Runway, Start-/Landebahn

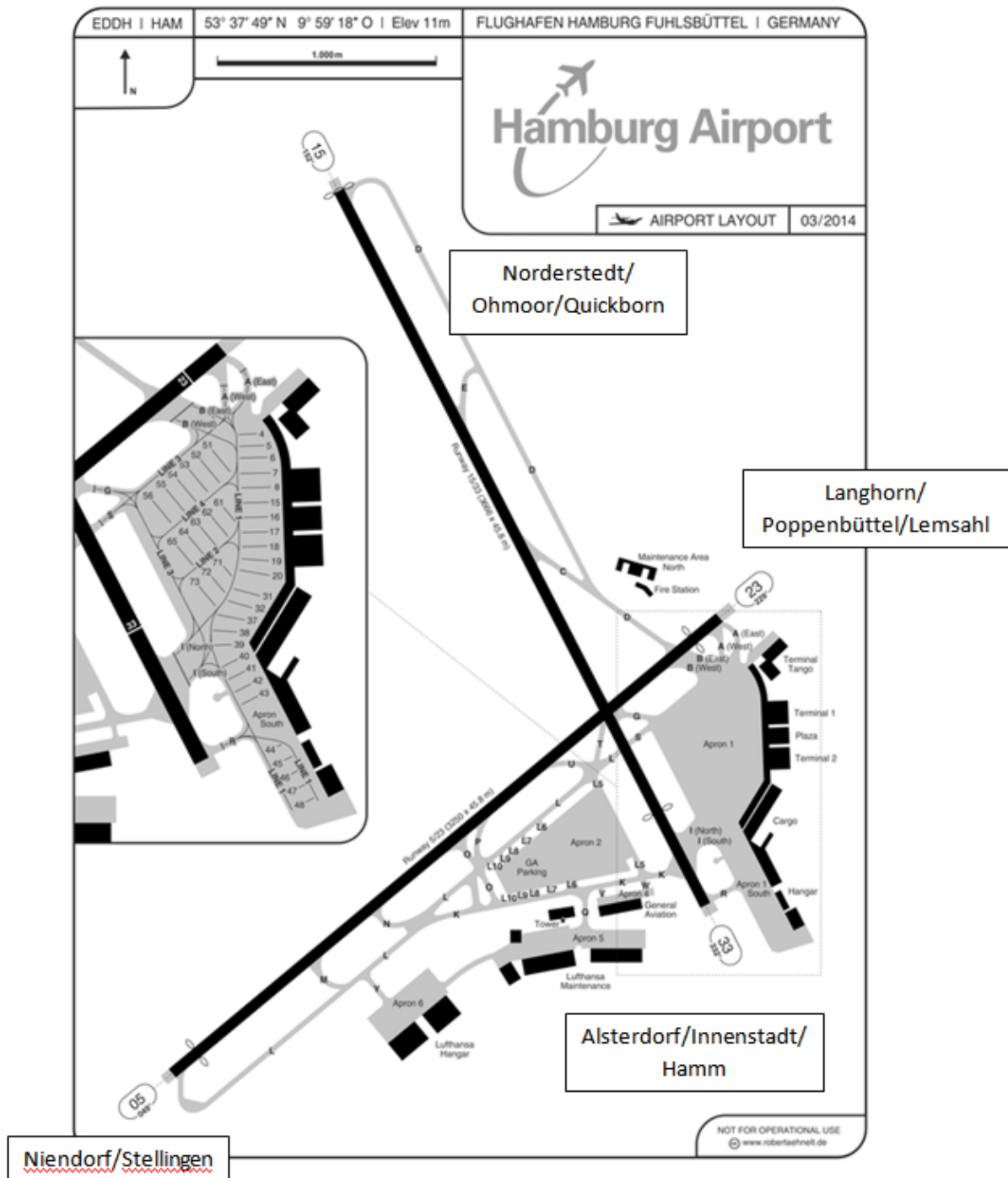


Abb. 4: Bahnbezeichnungen am Hamburg Airport

Quelle: Flughafen Hamburg GmbH

Mittels Flugspurenauswertung (Stanly-Tracks) ist zu erkennen, dass die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln derzeit mangelhaft bis ungenügend erfolgt. Insofern besteht die unbedingte Forderung:

***Strikte Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln des Luftfahrthandbuchs für Landungen und Starts sowie umfassende Dokumentation jeder Abweichung mit schriftlicher Begründung und Berichterstattung an die Fluglärmbeauftragte.***

## 4.1 Landungen

*„Die Landungen erfolgen überwiegend (51 % im langfristigen Durchschnitt) aus Richtung Lemsahl/Langenhorn. Gut ein Viertel (26 %) kommt aus Richtung Quickborn/Ohmoor und 18 % aus Blankenese/Niendorf. Über die Richtung Hamm/ Alsterdorf erfolgen 4 % der Landungen. Flüge über diese An-/Abflugschneise sind nur zulässig, wenn die Witterungs- oder Bahnbedingungen es erfordern“.*

Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Aus der Diskussion um das bürgerschaftliche Ersuchen „10-Punkte-Plan“ (nunmehr interfraktioneller 16-Punkte-Plan<sup>7</sup>) hat sich die Forderung nach einem standardisierten Landeanflug über mindestens 10 Nautische Meilen (NM) auf den Hamburger Nordosten manifestiert. Sowohl die Fluglärmenschutzkommission (FLSK) als auch der Hamburger Senat sind in ihren Stellungnahmen<sup>8</sup> dieser Forderung bisher jedoch nicht gefolgt und haben sich anstelle dessen auf einen **lärmträchtigen Kurzanflug** bei lediglich 7 Nautischen Meilen festgelegt.

Gestützt wird diese Entscheidung auf ein durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) vorgelegtes und durch die Stellungnahme des Hamburger Senats vom 04.11.2014 **„abgesegnetes“ Kartenmaterial**, das sich im Nachhinein jedoch als eindeutig falsch erwiesen hat. Die dort eingezeichneten Wegepunkte von 4, 7 und 10 Nautischen Meilen sind in zu kurzen Abständen zum Flughafen eingezeichnet. Die markierten Punkte weichen um rd. 0,6 Nautische Meilen (1,12 km) vom tatsächlichen Abstandspunkt ab. Durch das vorverlegte Ende der 10 NM-Marke entsteht jedoch der Eindruck, als würden Flugzeuge, die bei 10 Nautischen Meilen auf den Landestrahle einschwenken, direkt über Bargteheide fliegen. Damit wurde auf falschen Grundlagen eine Betroffenheitsdiskussion geführt, die so nicht vorhanden ist. **Bei „echten“ 10 Nautischen Meilen würde - bis auf einen kleinen Randbereich von Bargteheide - die Stadt vollständig umflogen werden.**

<sup>7</sup> Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 20/14334 Bericht des Umweltausschusses

<sup>8</sup> Niederschrift über die 215. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission für den Flughafen Hamburg am 26.09.2014 sowie Drs. 20/13531 Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 07.05.2014

Der Senat und die Fluglärm(schutz)kommission haben mit diesem „gezinkten“ Kartenmaterial bei den Nachbargemeinden in Stormarn, insbesondere Ahrensburg und Bargteheide, ein Schreckensszenario aufgebaut, das letztlich zu einer Ablehnung der Verlängerung des Anflugs auf 10 Nautische Meilen durch die Umlandbürgermeister geführt hat. Die unbestritten korrekte **Centerline** (d.h. die gradlinige Verlängerung der Start- und Landebahn) - bestätigt auch von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt - stellt sich wie folgt dar:



Abb. 5: Centerline mit korrekter Verortung der 4, 7 und 10 Nautischen Meilen

Der korrekte Einfädelpunkt bei **10 Nautischen Meilen** liegt bei Jersbek auf der Höhe „Alte Landstraße“. Mit einer Verschiebung der Landeanflug-Einfädelerung auf die Centerline bei 11 Nautischen Meilen, ist die entlastende Auswirkung auf den Raum Bargteheide deutlich erkennbar. Damit bestätigt sich die von der BAW erarbeitete Anfluglösung über „**10 Nautische Meilen Plus**“, die nicht nur zu keiner Verschlechterung bzw. Erhöhung von Betroffenheiten im Bereich Bargteheide führt, sondern im Gegenteil eine deutliche Fluglärm-entlastung für mehrere tausend Bewohnerinnen und Bewohner erbringt. Aus diesem Grund wird die strikte Einhaltung des Anfluges über mindestens 10 Nautische Meilen auf die Landebahn 23 über die gesamte Betriebszeit mit Nachdruck gefordert.

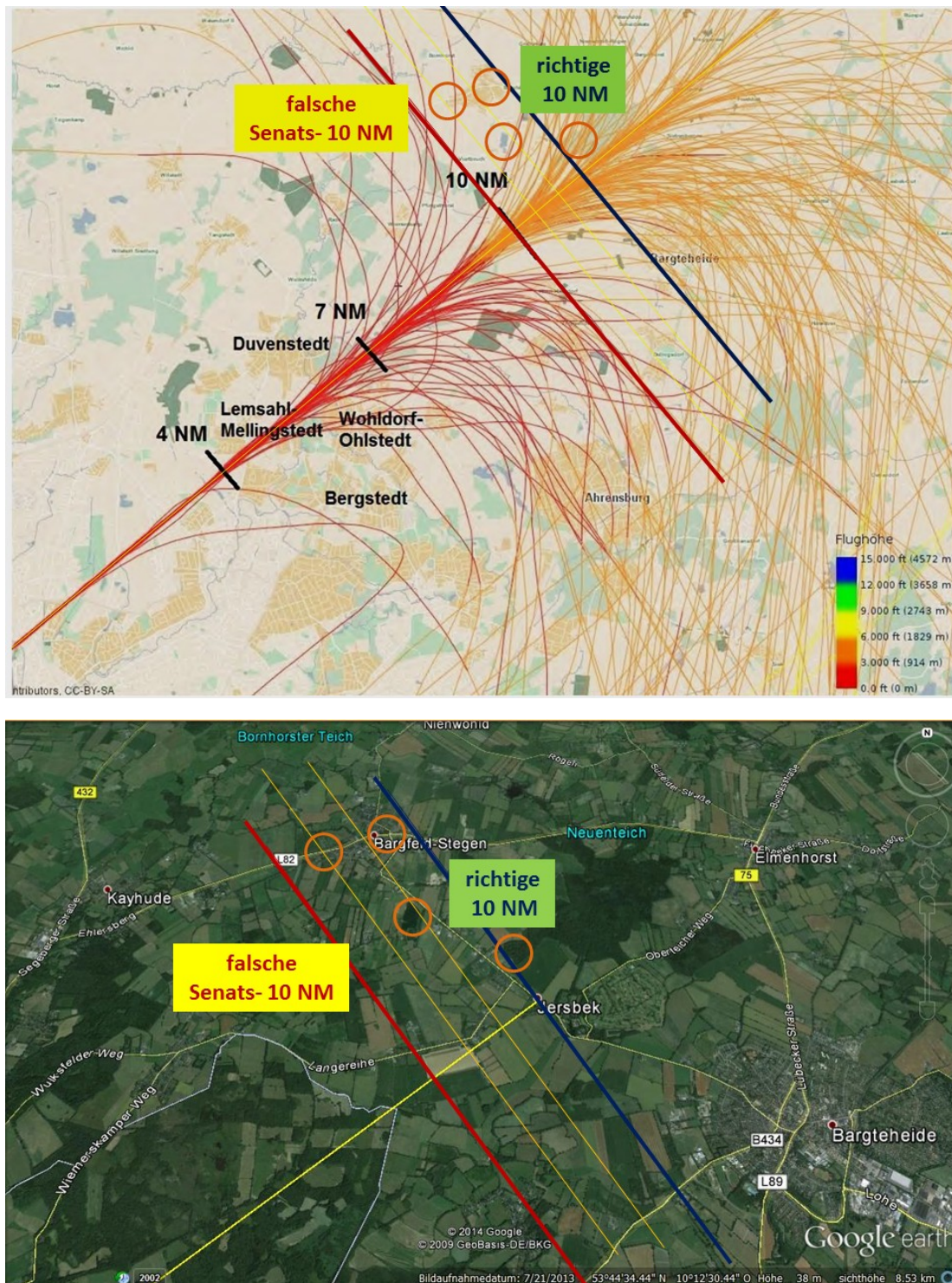


Abb. 6: Differenzdarstellung der „Senats-10-Nautische-Meilen“ zu den „realen 10-Nautische-Meilen“

Erläuterung: Die rote Querlinie markiert die Position der falschen 10 NM aus der Senatsdrucksache, die blaue Querlinie markiert die der „echten“ 10 NM. Die gelben Querlinien dienen als Hilfe zur sicheren Verortung markanter topographischer Punkte (orange Kreise).

## 4.2 Starts

In der bürgerschaftlichen Diskussion (**Umweltausschusssitzungen der Hamburger Bürgerschaft vom 13.11.2014, 11.12.2014, 13.01.2015**)<sup>9</sup> blieben die Starts als gravierende Fluglärmbelastung weitgehend unbeachtet. Insbesondere im Jahr 2014 haben sich die Starts über die Runway 05 als zusätzliches erhebliches Problem entwickelt. Vor allem die sogenannten **Einzelfreigaben** sind hier negativ hervorzuheben. Die Einzelfreigaben der DFS GmbH sind ein Instrument des Flugverkehrsleiters. Der Pilot eines startenden Luftfahrzeugs hat die Möglichkeit, sich über Funk eine Einzelfreigabe vom verantwortlichen Lotsen im Kontrollzentrum erteilen zu lassen. Grundsätzlich ist eine solche Freigabe für strahlgetriebene Luftfahrzeuge ab einer Flughöhe von 5.000 ft (1.500 Meter) möglich (für propellergetriebene Luftfahrzeuge ab 3.000 ft). Nach der Erteilung der Einzelfreigabe und den Anweisungen des Lotsen ist der Pilot nicht mehr an die veröffentlichten Abflugrouten gebunden, sondern darf und muss die ihm jetzt vorgegebenen abweichenden Flugwege nutzen, d.h. er bekommt einen Flugkurs oder einen festen Punkt im Luftraum (z.B. Intersection) genannt. Die Initiative zur Nutzung der Einzelfreigabe kann auch vom Lotsen ausgehen. Das Verfahren der Einzelfreigabe kann aus Sicherheitsgründen, betrieblichen Vorgaben oder anderen Auflagen notwendig sein und ist i. S. d. §26 LuftVO (Luftverkehrs-Ordnung) zulässig.

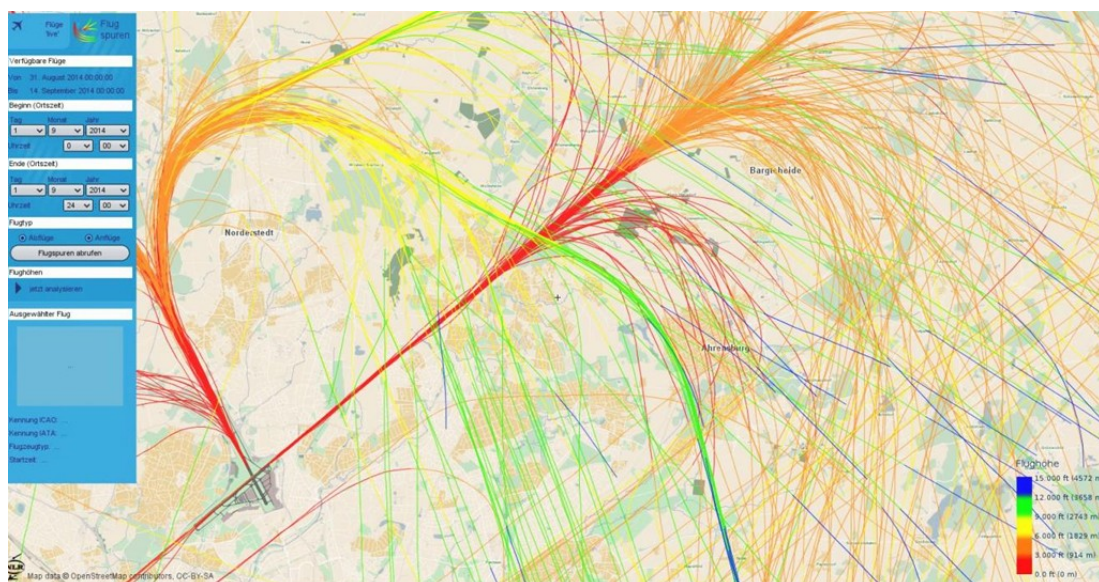


Abb. 7: Beispielhafte Flugspurendarstellung (Starts und Landungen)

Quelle: DFS GmbH (Stanly Track)

<sup>9</sup> Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 20/14334 Bericht des Umweltausschusses



Durch die Abweichung von den bekannten Flugkorridoren bei Einzelfreigaben sind auch Bevölkerungsteile von Fluglärm betroffen, über deren Häuser - nach dem **Gebot des Minimum Noise Routing (MNR)** - keine Flugzeuge fliegen sollten. Auch im Flughafennahbereich beklagen nunmehr Anwohner, die bisher Unbeteiligte waren, zu Recht unnötigen Fluglärm. Die Entscheidung, nach welchen fachlichen und sachlichen Kriterien Einzelfreigaben erteilt werden, ist intransparent und damit verbunden für Dritte nicht nachvollziehbar.

Es wird daher ein regulierender Eingriff in die Abwicklung von Starts am Flughafen Hamburg, insbesondere in das Standardinstrument „Einzelfreigabe“ mit Nachdruck gefordert:

- (1) Ausnahmsloses Verbot von „Einzelfreigaben“ (bei Erreichen von 5.000 ft)**
- (2) Verlassen des MNR (Minimum Noise Routing) erst bei 8.000 ft sowie Begrenzung des MNR (Minimum Noise Routing) auf eine Breite von 0,5 NM**
- (3) Verlassen der Abflugroute SID/MNR frühestens nach 10 NM und erst nach Erreichen einer Höhe von mindestens 8.000 ft**
- (4) Die derzeitigen Abflugrouten sind im Hinblick auf die tatsächlichen Lärmbetroffenheiten unabhängig zu überprüfen. Auch aus Sicherheitsgründen ist das dicht besiedelte Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg auf kürzestem Weg zu verlassen; bei der weiteren Flugroute sind bewohnte Gebiete (Ortschaften) konsequent zu umfliegen**
- (5) Das querende Überfliegen der Stadt ist - sowohl aus Lärmschutz- als auch aus Sicherheitsgründen - zu unterlassen.**

Über die konsequente Einhaltung der oben aufgeführten Punkte 1 bis 5 ist im Rahmen des Fortschrittberichtes des interfraktionellen 16-Punkte-Plans zum Fluglärm jährlich zu berichten. Falls erforderlich sind entsprechende maßregelnde Schritte bei Missachtungen zu verhängen.

## 5 Flughafenentgelte und Anreizsysteme

*„Rabattprogramm - Zielsetzung für die Förderung neuer Strecken ist es, das Gesamtangebot am Flughafen Hamburg für die Reisenden noch attraktiver zu gestalten. Das ist vor allem durch die Einführung neuer Nonstop-Ziele möglich. Mit dem Rabattprogramm für neue Strecken unterstützt die Flughafen Hamburg GmbH die Fluggesellschaften in der kostenintensiven Startphase neuer Verbindungen, um ein **nachhaltiges Wachstum** am Hamburg Airport herbeizuführen.“*

*Streckenbezogenes Wachstumsprogramm (SWP) - Zielsetzung für das streckenbezogene Wachstumsprogramm (SWP) ist es, **nachhaltiges Passagierwachstum** am Flughafen Hamburg zu fördern. An diesem Programm können alle Fluggesellschaften teilnehmen, die im Förderungsjahr (=n) mindestens 2000 Passagiere auf der zu fördernden Strecke ab Hamburg befördern. Die Förderung bezieht sich auf einzelne Strecken. Gefördert wird jeder zusätzliche Einsteiger im Vergleich zum Förderungsjahr minus zwei Jahre (=Basisjahr / n-2). Die Höhe der Prämie unterscheidet sich deutlich nach der Art des Wachstums: Das absolute Wachstum auf einer Strecke wird höher gefördert als das isolierte Wachstum einer Airline zu Lasten eines auf derselben Strecke aktiven Wettbewerbers.“*

Quelle: Flughafen Hamburg GmbH, Flughafenentgelte Teil I, Stand 15. Januar 2015

**Nachhaltigkeit** ist ein Handlungsprinzip zur Ressourcen-Nutzung, bei dem die Bewahrung der wesentlichen Eigenschaften, der Stabilität und der natürlichen Regenerationsfähigkeit des jeweiligen Systems im Vordergrund steht. Übertragen auf den Flughafenbetrieb bedeutet dies, dass der Aspekt des Fluglärm-schutzes gleichrangig neben den Interessen des Streckenangebotes bzw. des Passagieraufkommens zu beachten ist. Die Bewahrung der **wesentlichen Eigenschaften des Flughafens** wird auch ohne neue Flugziele und ohne ständig neue Passagierrekorde gewährleistet, d.h. die **Stabilität** wird auch ohne weiteres Wachstum sichergestellt. Die **natürliche Regenerationsfähigkeit** hingegen wird begrenzt durch die Anzahl der dauerhaft verträglichen Flugbewegungen. Der sprunghafte Anstieg der Fluglärm-beschwerden im Jahr 2014 belegt eindeutig, dass 150.000 Flugbewegungen im Jahr nicht nachhaltig sind, im Gegenteil. **Ein nachhaltiger Flughafenbetrieb erfordert eine deutliche Absenkung der Anzahl an Flugbewegungen.**

Sämtliche finanzielle Anreizsysteme (Rabatt- und Wachstumsprogramme mit Entgelt-nachlässen von bis zu 100 %) für Fluggesellschaften, noch mehr Flugziele am innerstädtischen Großflughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel anzubieten oder mehr Passagiere ab/an Hamburg zu transportieren müssen daher sofort in Gänze gestrichen werden und auf Dauer gestrichen bleiben. Im Gegenteil ist ein „**Fluglärmmeuro**“ von jedem Passagier je Start und Landung zu entrichten. Der Betrag ist von den Fluggesellschaften gebührenfrei zu erheben und gesondert als „**Beitrag für den Fluglärm-schutz**“ auf den Flugtickets auszuweisen. Dieser Beitrag ist nicht gleichzusetzen mit dem Lärmschutzentgelt gemäß

Punkt 10 der Flughafenentgeltordnung. Die auf diese Weise generierten Einnahmen sind **zu 100 % in aktive Fluglärmenschutzmaßnahmen** zu investieren (Vgl. Punkt 2, Seite 6).

***Umweltverträgliches Fliegen ist mit Rabatt- und Wachstumsprogrammen unmöglich!***

Daher gilt die Forderung:

- (1) Ausnahmslose Abschaffung von Rabatt- und Wachstumsprogrammen**
- (2) Verbot von „Kopf- oder Fangprämien“ zur Steigerung des Passagieraufkommens**
- (3) Einführung des „Euro für den Fluglärmenschutz“ für jeden Passagier je Start und Landung**

## 6 Schlussfolgerungen

Der **Betrieb des innerstädtischen Großflughafens** Hamburg-Fuhlsbüttel führt zu erheblichen Lärmbelastungen bei der betroffenen Bevölkerung. Einvernehmliches oberstes Ziel aller Verantwortlichen (Deutsche Flugsicherung, Fluglinien, Piloten, Flughafenbetreiber, Lärmschutzbeauftragte sowie der Politik und Behörden) muss daher sein, die gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen so gering wie irgend möglich zu halten. Vermeidbare Lärmbelastungen sind strikt auszuschließen. Der **Prämisse „Sicherheit“ und „Lärmschutz“ vor „Gewinnmaximierung“** ist unstreitig Tag und Nacht zu folgen.

Die Anzahl an Flugbewegungen darf nicht durch die technische Machbarkeit (maximal 48 Starts und Landungen pro Stunde, d.h. maximal 768 Flugbewegungen pro Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) bzw. maximal 280.320 Flugbewegungen pro Jahr) bestimmt werden, sondern muss sich der Akzeptanz bei der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung unterordnen. **Mit aktuell ca. 150.000 Flugbewegungen pro Jahr ist die maximal verträgliche Belastbarkeit wesentlich überschritten.** Es ist daher konsequent das bestehende Übermaß an Fluglärmbelastung nachhaltig - d.h. ohne neue Fluglärmbeeinträchtigungen an anderer Stelle zu erzeugen - zu verringern.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) ist für die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs zuständig. Diese Aufgabe wird zumeist in verantwortungsvoller und zuverlässiger Weise erfüllt. Das Sicherheitsniveau ist hoch. Die DFS muss sich aber auch an anderen Leistungskriterien messen lassen. Zusätzlich zu der Kernaufgabe „Sicherheit“ hat sie insbesondere auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm aktiv hinzuwirken. Die Definition von „Zumutbarkeit“ obliegt jedoch nicht allein der DFS. **Vermeidbarer Fluglärm ist unstreitig als unzumutbar anzuerkennen.**

Ebenso ist eine einseitige „Interpretation“ der Bahnbenutzungsregeln durch die DFS GmbH unzulässig. Die **Bahnbenutzungsregeln** wurden seinerzeit zum Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Lärm beschlossen. Nunmehr diese allein zur Gewinnmaximierung auszuhebeln (laut DFS zu „interpretieren“), verstößt gegen alle Normen des gedeihlichen Miteinanders. **Die DFS hat die Verpflichtung, Flugrouten derart zu wählen, dass möglichst wenige Menschen von Fluglärm betroffen sind.** Im Flughafen-Nahbereich muss Lärminderung stets Priorität vor einer direkten Route haben. Verlässlichkeit und Verantwortung zum Wohl der Bevölkerung muss bei allen Verantwortlichen wieder in den Vordergrund ihres Handelns treten. **Der regierende Senat ist dem Wohl der Allgemeinheit verpflichtet, d.h. Schaden (hier Fluglärm) von der Bevölkerung effektiv abzuhalten.**

Bestehende **Anreizsysteme zur Steigerung des Luftverkehrs- und Passagieraufkommens sind in Gänze zu streichen.** Umweltverträgliches Fliegen ist mit Rabatt- und Wachstumsprogrammen **unmöglich!**

## 7 Forderungskatalog

**Die Fluglärmsituation im Hamburger Nordosten sowie in Ahrensburg hat sich in den vergangenen fünf Jahren drastisch verschlechtert.** Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger können dies eindrucksvoll bestätigen. Seitens der zuständigen Stellen in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) wird dieser Fakt jedoch bisher bestritten.

Die meisten Hamburger und Schleswig-Holsteiner Bürgerinnen und Bürger (er)trugen den innerstädtischen und damit verbunden lärmintensiven Großflughafen lange Zeit ohne Klagen, Aufbegehren und Protestieren. Der Flugverkehr wurde weitgehend akzeptiert, da die DFS ihre veröffentlichten Flugwege zumindest in der Vergangenheit im Nahbereich einigermaßen „erträglich“ gestaltet und verbindlich genutzt hat. Zumindest so lange, wie noch in Hamburg direkt am Flughafen die Anflugkontrolle der DFS ansässig war. Nach der Übergabe der Anflugkontrolle zum DFS NL Center Bremen wurde der Hamburger und Schleswig-Holsteiner Luftraum über die Jahre sukzessive in vergleichsweise niedriger Flughöhe für beliebig viele kurze und direkte Wege und eine erheblich zunehmende Anzahl von Streckenvarianten (aus)genutzt. Der „**Lärmgürtel**“ zog sich immer enger und tiefer um die Stadt Hamburg herum und bis in die Stadt hinein. Damit verbunden stieg die Anzahl an Fluglärmbeeinträchtigungen signifikant an.

Ein besonderes Problem stellt die Vielzahl an „**Querfliegern**“ dar, die insbesondere den Hamburger Nordosten zusätzlich belärmen. Hierbei handelt es sich zum einen um Flugzeuge, die infolge einer Einzelfreigabe nach dem Start quer über das gesamte Stadtgebiet fliegen und um solche, die zur Erreichung der zugewiesenen Landebahn mitten über das Stadtgebiet abkürzen. Beides erzeugt vermeidbaren, d.h. inakzeptablen Lärm. Vor allem wenn auf der RWY 15 gelandet oder über die RWY 33 gestartet wird, treten im Hamburger Nordosten die lärmträchtigen „Querflieger“ auf.

Im Sinne einer **guten fliegerischen Praxis** stellen die lärmarmen An- und Abflugkorridore (MNR) lediglich geringfügige Flugzeitverlängerungen dar, zumeist deutlich unter 1 % der gesamten Flugdistanz. Dementsprechend trägt auch das Argument der CO<sub>2</sub>-Einsparung bei den verkürzten - jedoch lärmintensiven - An- und Abflügen nicht. Wäre dies entscheidend, dann müsste die prozentuale Bahnbenutzung wesentlich geändert werden und die Starts über die RWY 15 bzw. die RWY 23 sowie die Landungen über die RWY 33 bzw. RWY 05 dominieren, da die übergroße Mehrzahl der Ziel-/Startflughäfen im Südosten bzw. Südwesten von Hamburg gelegen sind.

Grundsätzlich wird daher die **Wiedereinführung der Flugwege vor Umsetzung der 194. Sitzung der FLSK aus 2009 und Rücknahme der Änderungen der "zweiten Verordnung zur Änderung des zweihundertzweiundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung" aus 2009** gefordert, wenn diese Änderungen der Luftfahrtstraßen 2009 zu einem Nachteil für die Bevölkerung gegenüber dem Zustand vor 2009 geführt haben. Eine Begründung, dass die Steigerung der Fluglärmbelastung nicht mit diesen Entscheidungen einhergeht, fehlt seitens der BSU bisher.

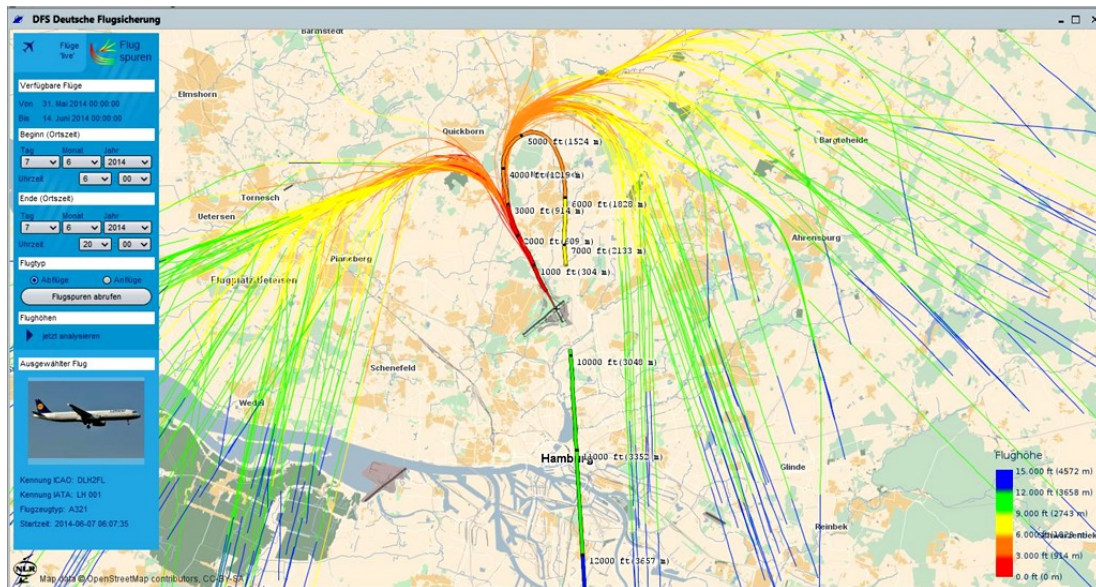


Abb. 8: Startende „Querflieger“ nach Einzelfreigaben belärmen den gesamten Hamburger Nordosten

Quelle: DFS GmbH (Stanly Track)



Abb. 9: Landende „Querflieger“ missachten völlig das Gebot der Lärmminimierung (Minimum Noise Routing)

Quelle: DFS GmbH (Stanly Track)

Ebenso wird gefordert zu prüfen, ob es zu einer geänderten Gewichtung bei der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) dahingehend gekommen ist, dass **Fluglärmvermeidung nachrangig zur Wirtschaftlichkeit** (Gewinnmaximierung) erachtet wird. Die gesteigerten Lärmbelastungen gehen zeitlich einher mit dem Wechsel der Zuständigkeit vom DFS Tower Hamburg zur DFS Leitstelle Bremen.

Beide Forderungen gilt es nachvollziehbar, transparent und plausibel zu verifizieren oder zu falsifizieren. Sollte Letzteres zutreffend sein, sind die tatsächlichen Gründe für die Mehrbelastungen umfassend darzulegen. Außerdem ist die Möglichkeit einer **Rückführung der Zuständigkeit zum DFS Tower Hamburg** - auch im Hinblick auf eine Verbesserung des Fluglärm-schutzes - zu prüfen und über das Ergebnis ebenfalls Bericht zu erstatten.

Da die **Grenze der Erträglichkeit von Fluglärm im Großraum Hamburg** seit längerem weit überschritten ist, besteht seitens der DFS GmbH die Verpflichtung, keine Abkürzungen, keine Direktführungen und vor allem keine beliebig vielen Streckenvarianten bzw. Flugwege mehr zu nutzen, die im Laufe der Zeit aus den ausreichenden, veröffentlichten Haupt-Flugstrecken gebildet wurden und die teilweise erheblich von den ursprünglich veröffentlichten vier **IFR- Standardanflugstrecken STARs (BOGMU, NOLGO, RARUP, RIBSO)** und den fünf **IFR- Standardabflugstrecken SIDs (LBE, EKERN, LUB, RAMAR, AMLUH)** abweichen.

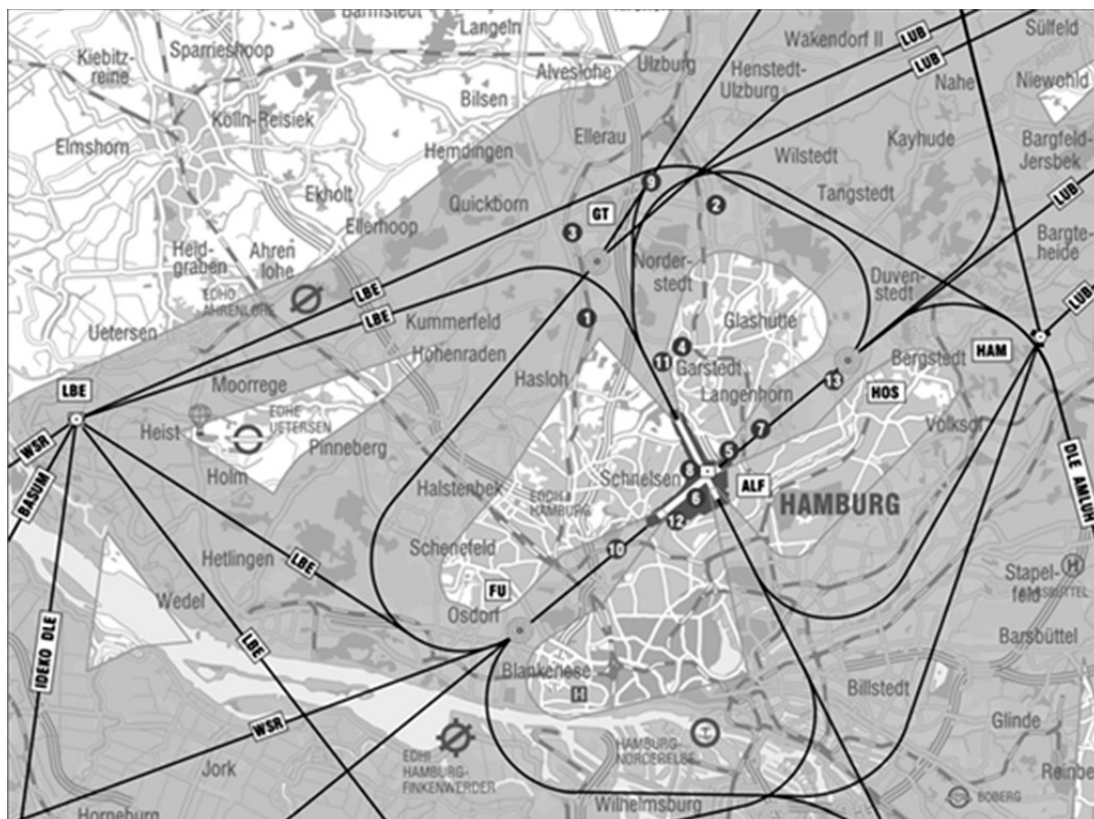


Abb. 10: Minimum Noise Routings Hamburg (SID)

Quelle: DFS GmbH

Bei **Anflügen** existieren inzwischen sehr viele unveröffentlichte, ungenehmigte und damit verbunden unzulässige Streckenvarianten, über die Flugzeuge auf den Endanflug geführt werden und die nicht einmal mehr annähernd den ursprünglich idealen und lärmarmen Streckenführungen folgen. Dadurch sind un(v)erträgliche Lärmkorridore vom dicht besiedelten stadtnahen Umland bis an die Einflugschneisen heran entstanden. In der Folge hat sich ein **unkontrollierter Lärmteppich** gebildet, der über dem Nordosten der Stadt bis über die Stadtgrenze in die Hamburger Umlandgemeinden (insbesondere Ahrensburg und Bargteheide) hineinreicht. Es ist festzustellen, dass ein Großteil des Hamburger Stadtgebietes und der nordöstlich gelegenen stadtnahen Umlandgemeinden zu einer nahezu beliebigen Streckenvariante der ursprünglich veröffentlichten Streckenführung geworden ist. Diese vielen stadtnahen und innerstädtischen Streckenvarianten widersprechen jedoch dem Auftrag der DFS, die Flugrouten derart zu wählen, dass möglichst wenige Menschen von Fluglärm betroffen sind (Minimum Noise Routing). Um die **Umfliegung der Ortschaften** und größeren Gemeinden sicher zu stellen, ist in den Dienstanweisungen der DFS verbindlich festzuhalten, dass diese Bereiche dauerhaft auf den Bildschirmen der Towerlotsen sichtbar sind.

Flugzeuge sind zum **Landeanflug mittels dem Transition-to-Final Verfahren** zu führen. Durch Anwendung dieser Verfahren wird u.a. eine Reduzierung des Sprechfunkverkehrs sowie eine optimierte, auf realistischen Flugwegdaten basierende Flugführung im Anflugbereich ermöglicht. Das Eindrehen zum Endanflug erfolgt zur beschleunigten Verkehrsabwicklung bzw. aus Staffellungsgründen in der Regel durch Radarführung, d.h.: digitalisierte Radarführung basierend auf der Nutzung von GPS, Ersatz der konventionellen Kursführung via Sprechfunk durch den Lotsen. Im Sinne „**guter fliegerischer Praxis**“ ist im Anflug der Gleitpfad konsequent einzuhalten. Übersteuerungen, das sog. Überschießen, Abkürzungen beim Einschwenken in den Gleitpfad und Abweichungen vom präzisen ILS-Landekurs auf dem Endanflug sind auszuschließen. Entsprechendes Fehlverhalten in diesem Bereich ist als Ordnungswidrigkeit zu erfassen und entsprechend zu ahnden.

**Die übergeordnete Verpflichtung lautet, dass im Flughafen-Nahbereich die Lärmminimierung stets Priorität vor einer direkten Route hat.** Hierzu gehört auch, dass den abkürzenden „Querfliegern“ dringend Einhalt geboten werden muss. Für alle vier Start- und Landebahnen sind gleichermaßen verbindliche Festlegungen für eine „gute fliegerische Praxis“ festzuschreiben. **Oberste Maxime bildet hierbei das Gebot der minimalen Fluglärm- und Lärm-Exposition, d.h. eine möglichst geringe Anzahl an Fluglärm-betroffenen in der Bevölkerung.**

Die begründet geforderte **Verminderung, Vermeidung und Einstellung von Abkürzungen, Direktführungen und Einzelfreigaben** (sogenannten "Querflügen") in der täglichen flugbetrieblichen Praxis über dem Hamburger Stadtgebiet darf nicht zu einer kurzfristigen Verschiebung der Flugwege und des Lärmgürtels zu Lasten der angrenzenden und ebenfalls dicht besiedelten Umlandgemeinden wie z.B. Ahrensburg und Bargteheide führen. Dies würde eine zusätzliche Betroffenheit erzeugen. Die Bewohner dieser Ortschaften sind bereits durch die jetzige Situation - d.h. die südlichen Anflüge (7 NM/10 NM) zur RWY 23 - betroffen.



**Zusätzlich ist Ahrensburg durch die lärmintensiven Abflüge von der RWY 33 und RWY 05 über die AMLUH SID außerordentlich belastet.** Eine noch stärkere Nutzung dieser Flugrouten ist daher kategorisch auszuschließen. Die **weiträumige Umfliegung in größerer Höhe** ist sicher zu stellen. Statt der bisherigen AMLUH SID ist die **Prüfung, Realisierung und verbindliche Festschreibung einer (neuen) lärmarmen Abflugroute auf Basis des MNR-Ansatzes** über unbesiedeltem bzw. lediglich dünn besiedeltem Gebiet zu forcieren.

### **Technische Nachrüstung:**

Sichere Landeanflüge, insbesondere bei widrigen Sichtverhältnissen, benötigen technische Hilfsmittel. Die Landebahn 33 verfügt jedoch derzeit nur über ein **Nichtpräzisionsanflugverfahren (LOC/DME)**. Um auf allen vier Bahnen die gleichen technischen Voraussetzungen vorzufinden und diese auch im Sinne des aktiven Fluglärm schutzes nutzen zu können, bedarf es der **ILS-Aufrüstung (CAT-III)** sowie der Einrichtung von festgelegten Gleitwegen. Diese technische Nachrüstung stellt daher eine zwingend zu erbringende Infrastrukturmaßnahme durch die Airport GmbH dar und ist mit ca. 3 – 4 Mio. Euro (bei einem Jahresgewinn von über 30 Mio. Euro) gleichsam zielführend und verhältnismäßig. Dies ist schnellstmöglich zu realisieren - effektiver Fluglärm schutz darf nicht an der technischen Ausstattung scheitern.

## **Die BAW fordert den Senat und die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg auf, sich für die Umsetzung nachfolgender Punkte bei den zuständigen öffentlichen Stellen und privaten Gesellschaften mit Nachdruck einzusetzen:**

### **I Betriebszeiten**

- Konsequente Anwendung der vom Senat beschlossenen Entgelterhöhungen sowie eine weitere relevante Erhöhung der Entgelte für Starts- und Landungen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr
- Starts und Landungen ab 23:00 Uhr sind bis auf schriftlich genehmigte Ausnahmefälle kategorisch auszuschließen. Für ungenehmigte und unentschuldig verspätete Starts und Landungen ab 23:00 Uhr Neuansatz des zu entrichtenden Entgeltes in Analogie zur Fluggastrechte-Verordnung, d.h. mindestens in Höhe von 250,- Euro pro Fluggast, zusätzlich zu den erhöhenden Standard-Landeentgelten; hierzu sind die Erfahrungen des Flughafens Paris CDG konsequent zu nutzen
- Es ist ein Sofortprogramm zur deutlichen Reduzierung von Verspätungen durch den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel aufzulegen; die erzielten Ergebnisse sind unverzüglich zu veröffentlichen.
- Ersatzlose Streichung des Punktes 1.6.3 des Luftfahrthandbuchs („Postmaschinen-Privileg“)

### **II Landungen**

- Strikte Einhaltung der bestehenden Bahnbenutzungsregeln für Landungen; Dokumentation jeder Abweichung mit umfassender Begründung durch die DFS und Meldung an die BSU
- Strikte Einhaltung des Anfluges über mindestens 10 Nautische Meilen über dem Nordosten
- Kein Überfliegen, sondern Umfliegen von den dicht besiedelten Städten Ahrensburg und Bargteheide (jetzt Überflughöhe von 3.000 ft/914 m)
- Dauerhafte Kenntlichmachung der überflugsensiblen Bereiche auf den Radarschirmen der Fluglotsen in Verbindung mit der dienstlichen Anordnung, dies aus Gründen der Fluglärmvermeidung stets zu beachten
- Anhebung der Gegenanflüge (BR 23) auf 6.000 ft südlicher Gegenanflug (jetzt 3.000 ft/914 m)
- „Eindrehfenster“ (Merge Point) nördlich von Bargteheide mit min. 4.000 ft (1.200 m) einrichten

- Kontinuierliches Sinkflugverfahren CDO bis zum Erfliegen des Leitstrahls des Instrumentenlandesystems (ILS) zumindest in schwächeren Verkehrszeiten
- Strikte Einhaltung des Gleitpfades/Gleitweges: kein Übersteuern/Überschießen/Abkürzen beim Einflug auf den Gleitpfad, kein Abweichen vom präzisen ILS-Landekurs auf dem Endanflug
- Führung der Flugzeuge zum Landeanflug/Endanflug mittels Transition-to-Final Verfahren, d.h.: digitalisierte Radarführung basierend auf der Nutzung von GPS, Ersatz der konventionellen Kursführung via Sprechfunk durch den Lotsen

### **III Starts**

- Strikte Einhaltung der bestehenden Bahnbenutzungsregeln für Starts, Dokumentation jeder Abweichung mit umfassender Begründung durch die DFS und Meldung an die BSU
- Ausnahmsloses Verbot von „Einzelfreigaben“ (bei Erreichen von 5.000 ft)
- Verlassen des MNR (Minimum Noise Routing) erst bei 8.000 ft sowie Begrenzung des MNR (Minimum Noise Routing) auf eine Breite von 0,5 NM
- Begrenzung der Steigflug-Geschwindigkeit der Flugzeuge zur Lärmminde- rung bei der Abflugstrecke 05 auf den ersten neun Nautischen Meilen (ca. 16,5 Kilometer) auf eine maximale Fluggeschwindigkeit von 215 Knoten (400 km/h), was durch Schubrücknahme bei 1.500 ft (457 m) und Tempo- limit ab 215 Knoten (Autopilot) erreicht wird und zu schnellerem und stei- lere-rem Flughöhengewinn und zu weniger Bodenschall führt
- Verlassen der geraden Abflugstrecke bzw. Abdrehen aus dem geraden Steigflug bei der Abflugstrecke 05 frühestens nach 10 NM und erst nach Erreichen einer Höhe von mindestens 8.000 ft
- Die derzeitigen Abflugrouten sind im Hinblick auf die tatsächlichen Flug- lärm-betroffenheiten unabhängig zu überprüfen. Auch aus Sicherheits- gründen ist das dicht besiedelte Gebiet der Freien und Hansestadt Ham- burg auf kürzestem Weg zu verlassen; bei der weiteren Flugroute sind bewohnte Gebiete (Ortschaften) konsequent zu umfliegen
- Das querende Überfliegen der Stadt ist - sowohl aus Lärmschutz- als auch aus Sicherheitsgründen - zu unterlassen

### **IV Beachtung von Windverhältnissen und Lage der Ziel-/Startflughäfen**

- Stärkere Beachtung der (südlichen) Lage von Start- und Zielflughäfen bei der Wahl der Start- und Landebahn, auch in Abhängigkeit der vorherr- schenden Winde

## **V Probetriebe mit neuen lärmindernden Verfahren**

- Bei Landungen steilere Anflugwinkel bei kontinuierlichem Sinkflug (3,2°)
- Führung der Flugzeuge zum Landeanflug mittels Transition-to-Final Verfahren
- Satellitennavigation zum Umfliegen dicht besiedelter Gebiete
- Einrichtung eines Point-Merge-Systems für Anflüge nach Hamburg
- Die Probephasen sind durch unabhängige Sachverständige zu begleiten und über die Ergebnisse frühzeitig öffentlich zu berichten

## **VI Flughafenentgelte und Anreizsysteme**

- Ausnahmslose Abschaffung von Rabatt- und Wachstumsprogrammen
- Verbot von „Kopf- oder Fangprämien“ zur Steigerung des Passagieraufkommens
- Einführung des „Euro für den Fluglärm“ für jeden Passagier je Start und Landung

## **VII Runder Tisch**

- Etablierung eines "Fluglärmforums auf Augenhöhe" zusätzlich zur FLSK unter Beteiligung der BI, Politiker, Wissenschaftler (z.B. Mediziner) Gesundheitsbehörde, DFS, Behörden, BAF, Airlines; Federführung durch einen unabhängigen Moderator
- Öffnung der FLSK für Bürger und Presse, zumindest aber für eine zugelassene Anzahl von 10 - 15 Bürgern aus den betroffenen Gemeinden, die als Gäste ihrer jeweiligen FLSK- Beauftragten den FLSK- Sitzungen ohne Rederecht beiwohnen können

## **VIII Fluglärmbeauftragte**

- Neuausrichtung als echte Fluglärmzustelle, mit Fachkompetenz besetzt und ausreichender Legitimation sowie Sanktionierungsmöglichkeiten - vergleichbar mit der Einrichtung des Datenschutzbeauftragten - unabhängig von Behörden, unabhängig von Politik und Wirtschaft
- Abschaffung der Kategorie „Dauerbeschwerdeführer“; jede Beschwerde ist - unabhängig von der Person - als solche zu beachten und zu bearbeiten sowie (statistisch) zu werten