

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

11. Dezember 2023

Niederschrift  
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2023/4  
für den Flughafen Hamburg  
am 01.12.2023

## Teilnehmende:

Fevyal **Berber** (FHG), Eckart **Boege** (Kreis Stormarn), Sonja **Böseler** (HH-Eimsbüttel), Alexander **Brückner** (MEKUN SH), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bünger** (MWVATT SH), Kai **Gerullis** (Handelskammer), Uwe **Hummert** (DFS), Holger **Junghans** (Stadt Quickborn), Dr. Ines **Köhler** (LH), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Reinhard **Kunde** (HH-Nord), Dennis **Lührs** (BWI), Stefan **Mundt** (BSW), Hans **Niebergall** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Dr. Judith **Reuter** (BWI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Horst **Rühle** (Gem. Hasloh), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Johannes **Scharnberg** (FHG), Hendrik **Schrenk** (Kreis Segeberg), Dr. René **Schwartz** (BVF), Sigrid **Thumm** (BUKEA), Dr. Stefanie **von Berg** (HH-Altona), Matthias **Wallner** (TUlfly), Monika **Weidner** (BUKEA)

**Gäste zu TOP 1:** Sven **Meier** (HH-Harburg), Ralf **Neubauer** (HH-Mitte), Dr. Michael **Schiwek** (HH-Mitte)

## Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt die Teilnehmenden der FLSK-Sitzung, insbesondere den Bezirksamtsleiter aus Hamburg-Mitte, Herrn Neubauer mit seinem Kollegen Herrn Dr. Schiwek und Herrn Meier als Vertreter des Bezirks Hamburg-Harburg, die als Gäste zu TOP 1 eingeladen worden waren. In diesem Zusammenhang weist sie kurz darauf hin, dass in der heutigen Sitzung lediglich über die noch offenen Optionen 1a und 3 diskutiert werden sollte. Die Arbeit der zu diesem Thema eingerichteten Arbeitsgruppe und die intensive Beschäftigung des Gremiums mit den dort zu einer möglichen Flugroutenänderung erarbeiteten Ergebnissen haben dazu geführt, dass sowohl die ursprüngliche Option 1 als auch 2 haben verworfen werden müssen.

Der Bitte des Vertreters der BVF auf Vertagung des zur Sitzung gestellten Antrags auf Änderung des Protokolls der FLSK-Sitzung vom 8. September 2023 wird entsprochen. Weitere Änderungen zur Tagesordnung gibt es nicht.

Das Gremium ist beschlussfähig.

Mit Dank an den Flughafen für die weihnachtliche Ausgestaltung eröffnet die Vorsitzende die Sitzung und bittet zu TOP 1 zunächst einen Vertreter der DFS um eine kurze Zusammenfassung der bisherigen Arbeits- und Diskussionsergebnisse zum Thema RAMAR.

## TOP 1 Diskussion Route RAMAR gemäß Beschluss vom 8.9.2023

Ausgehend vom ursprünglichen Antrag Altonas fasst ein Vertreter der DFS die bisher zu diesem Thema erarbeiteten und geprüften Möglichkeiten zusammen. Dabei schildert er zum einen, welche Gründe dazu geführt haben, die ursprüngliche Option 1 zu verwerfen und berichtet zum anderen noch einmal von der durchgeführten Simulation zur Option 2, die eine Umsetzung aus betriebstechnischer Sicht der DFS jedoch nicht zulasse (s.a. Protokoll FLSK 2023-3). Obwohl die Option 1 in ihrer umfassenden Version bereits verworfen worden sei, habe die Simulation auch ergeben, dass es möglich sei, eine zeitlich

begrenzte Variante der Option 1, die sogenannte Option 1a, anzubieten und nach einem entsprechenden Beschluss der FLSK in einem Probetrieb zu testen. Hierbei sei es in der Zeit von 6 – 7.30 Uhr möglich, einen Teil der über die Piste 23 stattfindenden Abflüge statt mit einer Rechtskurve über die RAMAR mit einer Linkskurve über die bereits bestehende Route AMLUH zu führen, da zu dieser Tageszeit kaum Anflüge aus dieser Richtung zu verzeichnen seien. Diese Option sei seitens der DFS zeitlich ohne förmliches Verfahren umsetzbar und ein möglicher Probetrieb ebenso schnell wieder rückgängig zu machen. Der Vertreter der DFS wies in diesem Zusammenhang noch einmal daraufhin, dass die vom Piloten zu nutzende Route seitens der DFS nicht verpflichtend vorgeschrieben werden könne. Die Öffnung der AMLUH für Abflüge stelle daher lediglich ein Angebot an die Piloten dar; dabei bliebe offen, ob diese Möglichkeit tatsächlich genutzt werde. Der Vertreter der DFS bestätigte auf Nachfrage, dass die RAMAR auch weiterhin für Flüge Richtung Südosten nutzbar bleibe und somit beide Bereiche von Lärm betroffen seien. Ausgehend von der Anzahl der RAMAR-Abflüge in der Zeit von 6 - 7.30 Uhr innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate Mai – Oktober 2023 spreche man von durchschnittlich 3,5 Flüge pro Tag, die auf die AMLUH verlagert werden können.

In der sich anschließenden, teilweise sehr kontrovers geführten Diskussion werden die unterschiedlichen Standpunkte der FLSK-Mitglieder deutlich. Einige sehen mit der Einführung der Option 1a die Chance, im Rahmen des FLSK-Auftrags für Entlastungen zu sorgen und mit einem Probetrieb die Möglichkeit der Evaluation der tatsächlichen Auswirkungen zu erhalten. Die Maßnahme sei zeitnah umsetzbar und ggf. ebenso zeitnah widerrufbar. Andere geben zu bedenken, dass von der Öffnung der AMLUH, wie bei der ursprünglichen Option 1, weiterhin alle Abflugrichtungen betroffen und entsprechende Auswirkungen zu erwarten seien. Da keine Prognose möglich sei, bliebe offen, ob die „Umleitung“ einer sehr begrenzten Anzahl von möglichen Abflügen über die AMLUH tatsächlich zu einer signifikanten Verbesserung der Lärmsituation in Altona führe. Es stehe eher zu befürchten, dass es anderen Orts lauter werde. Durch ein probeweises Einführen und die ggf. erforderliche Rücknahme werde Unruhe in ein etabliertes System gebracht, die lange nachhallen werde.

Die Vorsitzende dankt dem Vertreter der DFS für seinen Beitrag und dem Gremium für die angeregte Diskussion. Bevor sie um Abstimmung über die verbliebenen Optionen 1a und 3 (Beibehalten des Status quo) bittet, fasst die Vorsitzende die Diskussion zusammen und betont die mit der Option 1a verbundene Hoffnung, zumindest für eine begrenzte Zeit eine gewisse Entlastung zu erreichen, verstehe aber auch, dass es mit dieser Maßnahme nicht zu schaffen sei, im Sinne des ursprünglichen Antrags aus Altona, unter der RAMAR für verlässliche Ruhe zu sorgen.

Das Gremium entscheidet mit 10 Nein-Stimmen, bei 5 Ja-Stimmen und 6 Enthaltungen gegen die Option 1a.

Die Vorsitzende schließt TOP1 mit dem Resümee, dass leider keine der angedachten und überprüften Optionen das gewünschte Ergebnis erbracht habe. Sie werde dennoch weiter dafür kämpfen, dass ab 23 Uhr Ruhe herrsche und die Flugzeuge leiser werden. Die Vorsitzende verabschiedet die Gäste aus Hamburg-Mitte und Hamburg-Harburg mit Dank für ihre Teilnahme und guten Wünschen für die Feiertage und das kommende Jahr.

## **TOP 2 – Verspätungssituation**

Die FLSB zeigt anhand der Quartals- und Monatsübersichten die aktuell vorliegenden Verspätungszahlen (FLSK-Drs. Nr. 2/2023-4). Insgesamt habe es in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr bisher 732 Verspätungen gegeben. Dabei sei es im Juni und September zu relativ wenig Verspätungen gekommen, hier müsse allerdings die jeweilige 15tägige Flughafenschließung ab 23 Uhr berücksichtigt werden. Ohne diese Schließung sei in beiden Monaten von deutlich mehr Verspätungen auszugehen. Rechne man die „üblichen“ monatlichen Verspätungen hoch, erreiche man schon jetzt den Jahreswert von 2022. Maßgeblich für die deutlich schlechteren Monate Mai und Juli seien besonders im Mai die Probleme bei der Sicherheitskontrolle am Flughafen, im Juli dagegen überwiegend wetterbedingte Störungen gewesen. Mit Bezug auf die zeitliche Verteilung der verspäteten Flüge nach 23 Uhr betont die FLSB nochmals nachdrücklich, dass für sie vor allem die hohe Zahl von Starts nicht hinnehmbar sei und plädiert erneut für eine entsprechende Anpassung der Verspätungsregelung. Dem Wunsch des Gremiums zur Darstellung der verspäteten Flugverbindungen in Relation zur Gesamtzahl der jeweiligen Flüge werde im Jahresrückblick im Februar 2024 entsprochen. Hinsichtlich der ebenfalls in der letzten Sitzung gewünschten Auswertung zur Wirksamkeit der Anschreiben von Airlines bei Überschreiten der sogenannten 25%-Quote zeige sich, dass hiermit die Möglichkeit geschaffen worden sei, mit den Airlines ins Gespräch zu kommen, für eine Sensibilisierung des Themas zu sorgen und Anregungen für Gegenmaßnahmen zu geben. Dies habe bereits dazu geführt, dass zeitliche Anpassungen bei Bodenzeiten und/oder Abflug-

zeiten bis hin zu Flugstreichungen vorgenommen worden seien. Sanktionsmöglichkeiten für diese Vorgabe des 21-Punkte-Plans sind schwierig, dennoch werden sie als FLSB weiter an diesem Vorgehen festhalten.

Mit Bezug auf die Frage eines Gremiumsmitgliedes nach einem gemeinsamen Lärmaktionsplan (LAP) der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein für den Flughafen Hamburg erläutert die FLSB die Entscheidung der EU, die kein Erfordernis eines gesonderten LAPs für Fluglärm sehe, wenn dieser bereits in einem Gesamt-LAP, wie dem Hamburgs, enthalten sei.

Mehrere Mitglieder zeigen in der folgenden Diskussion großes Unverständnis über die hohen Verspätungszahlen. Diese Situation sei ihrer Auffassung nach nicht hinnehmbar, zumal die Flughafenschließung ab 23 Uhr zeige, dass ein Betrieb ohne Flüge nach 23 Uhr möglich sei. In diesem Zusammenhang stelle sich neben der Frage, warum als Referenzjahr das Jahr 2019 herangezogen werde, auch die Frage nach der Kennzahl von 550 Verspätungen. Die Vertreterin der BWI erläutert hierzu, dass wegen des pandemiebedingten massiven Einbruchs bei den Flugbewegungen im Jahr 2020 das Referenzjahr 2019 mit Bezug auf die Gesamtlärmbelastung im Hamburger Koalitionsvertrag<sup>1</sup> festgeschrieben worden sei. Bei der Kennzahl von 550 Verspätungen handele es sich um eine Haushaltskennzahl, nach der notwendige Personal- und Sachressourcen in der BUKEA geplant werden.

### TOP 3 Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Der Vertreter des Flughafens schildert zunächst die Entwicklung der Flugbewegungs- und Passagierzahlen des laufenden Jahres, die weiterhin unter dem Niveau von 2019 liegen. Insgesamt habe es bislang 129.308 Flugbewegungen mit etwa 12,5 Mio. Passagieren gegeben. Im Vergleich zu 2019 liege man damit bei etwa 73% der Flugbewegungen bzw. 77% der Passagierzahlen und rechne bis zum Ende des Jahres mit insgesamt ca. 13,7 Mio. Passagieren. Unter Lärmgesichtspunkten interessant sei der sogenannte Sitzladefaktor, der mit 80-90% insbesondere im Sommer eine hohe Auslastung der Flugzeuge zeige. Der zum 1. Oktober gestartete Winterflugplan (WFP) umfasse ein deutlich geringeres Verkehrsangebot als der Sommerflugplan (SFP). Hier sei insbesondere bei der Kurzstrecke, also dem überwiegend innerdeutschen Verkehr, eine deutliche Verlagerung auf andere Verkehrsträger zu beobachten, was sich an den Passagierzahlen ablesen lasse, die im WFP im Vergleich zu 2019 aktuell nur noch bei etwa 56% liegen.

Hinsichtlich der Verspätungszahlen berichtet der Vertreter des Flughafens von einer geänderten Darstellung der Zahlen auf der Internetseite der FHG. Neu sei ein Überblick über die Gesamtflugbewegungen zwischen 23 – 6 Uhr und die Monatsberichte seien in einer kompakteren Übersicht zusammengefasst worden. Eine Erläuterung anlassbezogener Verspätungsgründe ergänze die Übersichten.

In Bezug auf die Messstellen M03 und die Neuaufstellung Niendorf/Sootbörn berichtet der Vertreter des Flughafens von den bislang noch fehlenden Genehmigungen in Quickborn bzw. den Schwierigkeiten des unter Denkmalschutz stehenden Künstlerhauses in Niendorf und stellt deren Umsetzung für das Frühjahr 2024 in Aussicht. Dagegen sei die Installation der mobilen Messstelle C01 im Hebbelring in Henstedt-Ulzburg abgeschlossen.

Zu der in der letzten Sitzung geäußerten Bitte des Gremiums nach Informationen zu den beim Endanflug einiger Flugzeuge auftretenden Walgeräuschen erläutert eine weitere Vertreterin des Flughafens, dass diese vor allem bei leiseren Flugzeugtypen wie der Airbus neo-, Boeing 737 Max- und Embraer E2-Familie hörbar seien, die alle über sogenannte Turbofan Triebwerke (GTF<sup>2</sup>) verfügen. Das als Walgesang wahrgenommene Störgeräusch sei ein kurzzeitig markanter Brennkammerton, der abhängig sei von der Triebwerksleistung und vor allem bei geringen Geschwindigkeiten durch Resonanzen und damit einhergehenden Vibrationen bei Pratt & Whitney-Triebwerken der 1000G-Serie auftrete, die überwiegend in kleineren Maschinen eingesetzt werden. Pratt & Whitney selbst habe bisher keine ausreichende Erklärung für das Auftreten des Geräuschs, forsche derzeit aber intensiv daran, dies zu beseitigen.

Im Anschluss an beide Vorträge wird die unter TOP 2 zurückgestellte Frage eines BVF-Vertreters nach der Anzahl der aufgrund von Baumaßnahmen umgeleiteten Flüge und die Frage, in welcher Form winterliche Bedingungen im Flugplan Berücksichtigung finden, an den Flughafen gerichtet.

<sup>1</sup> „Die Koalitionspartner streben an, die vom Flughafen ausgehenden [...] Lärmemissionen zu reduzieren. Es soll für diese Legislaturperiode darauf hingewirkt werden, dass auch bei einem erneuten Anstieg des Flugaufkommens die Gesamtlärmbelastung [...] das Niveau des Jahres 2019 möglichst nicht übersteigen“ – Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft zwischen der SPD, Landesorganisation Hamburg und Bündnis 90/Die Grünen, Landesverband Hamburg

<sup>2</sup> Geared TurboFan - Mantelstromtriebwerk

Hierzu gebe es am Flughafen keine belastbaren Zahlen, so der Vertreter des Flughafens, da diesem nicht bekannt gegeben werden, ob die Flugplanung der Airlines bei im Voraus bekannten Flughafensperrungen gleich andere Destinationen vorsehe und/oder bestimmte Flüge gar nicht erst durchgeführt werden. Hinsichtlich der Frage nach der Berücksichtigung winterlicher Bedingungen im Flugplan wurde nochmals auf die insgesamt weniger enge Taktung des WFP hingewiesen. Da auch dies eher eine Frage an die Fluggesellschaften sei, könne der Flughafen hier keine konkrete Aussage treffen.

Mit Bezug auf die Ermittlung konkreter Zahlen zu umgeleiteten Flügen bittet die Vorsitzende den Flughafen nochmals um Prüfung und schließt dann diesen TOP:

#### **TOP 4 Bürgerdialog 2024, Ideensammlung und Themenvorschläge**

Vor dem Hintergrund der insgesamt geringen Bürgerbeteiligung am Bürgerdialog im April 2023 bittet die Vorsitzende das Gremium um Ideen bzw. eine Einschätzung dazu, ob das bisherige Format noch das Richtige sei. Hier stelle sich die Frage, ob eine rein digitale Veranstaltung mehr Resonanz bringe.

Ein rein digitales Format wird aus dem Gremium heraus nicht befürwortet. Möglicherweise sei dies bei übergeordneten Themen eine Option, konkrete Themen zu Betroffenheiten vor Ort sollten jedoch weiterhin als Präsenzveranstaltung angeboten werden. Zu bedenken sei auch, dass sich in einigen der in der FLSK vertretenen Kommunen eine gewisse Resignation hinsichtlich des Themas Fluglärm abzeichne. Ein Vorschlag hierzu war, Veranstaltungen ggf. mit und über die jeweiligen (Orts-)Bürgermeister durchzuführen.

#### **TOP 5 Anträge der BVF**

1. Berichtigung des Protokolls vom 14.09.2023 zur Sitzung der FLSK 2023/3 am 08.09.2023, in der Fassung der Mailversendung vom 24.10.2023

Der Bitte um Vertagung wurde bereits zu Beginn der Sitzung entsprochen.

Die Vorsitzende zeigt sich verwundert über die Unterzeichnung des Antrags durch ein Mitglied der BVF, das nicht an der Sitzung am 08.09.23 teilgenommen habe und bittet um Erläuterung. Der BVF-Vertreter erklärt dazu, dass Anträge regelmäßig als Gesamtgremium gestellt werden.

2. Vorab-Versendung oder Tischvorlage von Präsentationen der Berichterstatter in der Kommission

Da die in der Sitzung gezeigten Präsentationen häufig nicht lesbar seien, bitte die BVF dringend um eine annehmbare Lösung. Hinsichtlich des Vorschlags von Tischvorlagen gibt die Vorsitzende zu bedenken, dass die FLSK-Geschäftsführung hierbei auf die rechtzeitige Zulieferung aller Vortragenden angewiesen sei, werde aber versuchen, der Bitte im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten nachzukommen. Eine Abstimmung zu diesem Punkt erfolgt nicht.

3. Prüf-, Genehmigungs- bzw. Ablehnungsprozess für einen Flugbetrieb in der Zeit der Nachtflugbeschränkung von 23 bis 6 Uhr

Dem Wunsch der BVF nach einer detaillierteren Darstellung des Prozesses wird diesem Antrag, mit Ausnahme des letzten Absatzes, ohne Abstimmung durch die Vorsitzende entsprochen und auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung genommen. Hinsichtlich der Einschränkung des Antrags weist die Vorsitzende darauf hin, dass der letzte Absatz in den Bereich der Rechtsberatung falle, die für Verwaltungsbehörden unzulässig sei und bittet um Verständnis, dass die BUKEA hierzu keine Aussage treffen werde.

4. Aktueller Stand der Fluglärmschutzprogramme

Ebenfalls ohne Abstimmung nimmt die Vorsitzende auch diesen Punkt auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung und bittet den Vertreter des Flughafens um entsprechende Vorbereitung. Die FHG sagt dies zu.

#### **TOP 6 Sonstiges**

Der Vertreter der BVF fragt an, ob es zur 250. FLSK-Sitzung, die seiner Zählung nach demnächst erreicht werde, eine Pressemitteilung mit entsprechendem Rückblick der Gremienarbeit geben werde. Die Vorsitzende dankt der BVF für diese Anregung und sagt die Überprüfung der Sitzungsanzahl zu.

Ein Vertreter der DFS weist daraufhin, dass die für den 21. Juni 2024 geplante FLSK-Sitzung zwischen zwei EM-Spielen liegen werde und regt im Hinblick auf eine zu treffende Nachtflugregelung an, den Termin vorzuziehen.

Der Vertreter des Kreises Pinneberg erinnert an den noch ausstehenden Bericht der Vorsitzenden/des stv. Vorsitzenden bezüglich der mit den Fraktionsvorsitzenden zur Anpassung der Verspätungsregelung geführten Gespräche. Sowohl der erste stellvertretende Vorsitzende als auch sie selbst seien kontinuierlich mit den politischen Vertretern im Gespräch, so die Vorsitzende. Aktuell gebe es dazu jedoch keine berichtenswerten Neuigkeiten, nehme das aber für die nächste Sitzung auf.

Ein weiterer Vertreter der BVF berichtet, dass die Messstelle des Flughafens in der APP zur Luftqualität als „not available“ dargestellt werde. Hierzu erläutert der Vertreter des Flughafens, dass es sich gemäß BImSchG nicht um eine offizielle Messstelle handele, da sie auf dem umzäunten FHG-Gelände nicht frei zugänglich sei. Dies sei jedoch Voraussetzung für die Aufnahme in entsprechende Portale.

Die Vorsitzende dankt allen Teilnehmenden für die angeregten Diskussionen und schließt die Sitzung um 13.30 Uhr mit den besten Wünschen für eine schöne Weihnachtszeit und ein gesundes neues Jahr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

Elke Christina Roeder

#### **Terminvorschau 2024**

16. Februar 2024	FLSK 2024/1
<i>April 2024 (22.-26.4.)</i>	<i>Bürgerdialog</i>
21. Juni 2024	FLSK 2024/2
27. September 2024	FLSK 2024/3
6. Dezember 2024	FLSK 2024/4

FLSK Drs. Nr. 1-2023/4/4

# FLSK Hamburg TOP 1 – RAMAR-SID

Hamburg, 1. Dezember 2023



**DFS** Deutsche Flugsicherung

# Einleitung

Antrag Bezirk Hamburg Altona, FLSK-Drs. Nr. 5/2021-1

*„Die DFS wird gebeten zu überprüfen, ob mehr Flugzeuge mit Flugzielen im Südosten Deutschland bzw. Europas über Hamburger Gebiet bei Start Richtung Südwest der Abflugroute AMLUH folgen und damit die Anwohner im Bereich der RAMAR damit zumindest zum teil vom Lärm entlasten werden können.“*





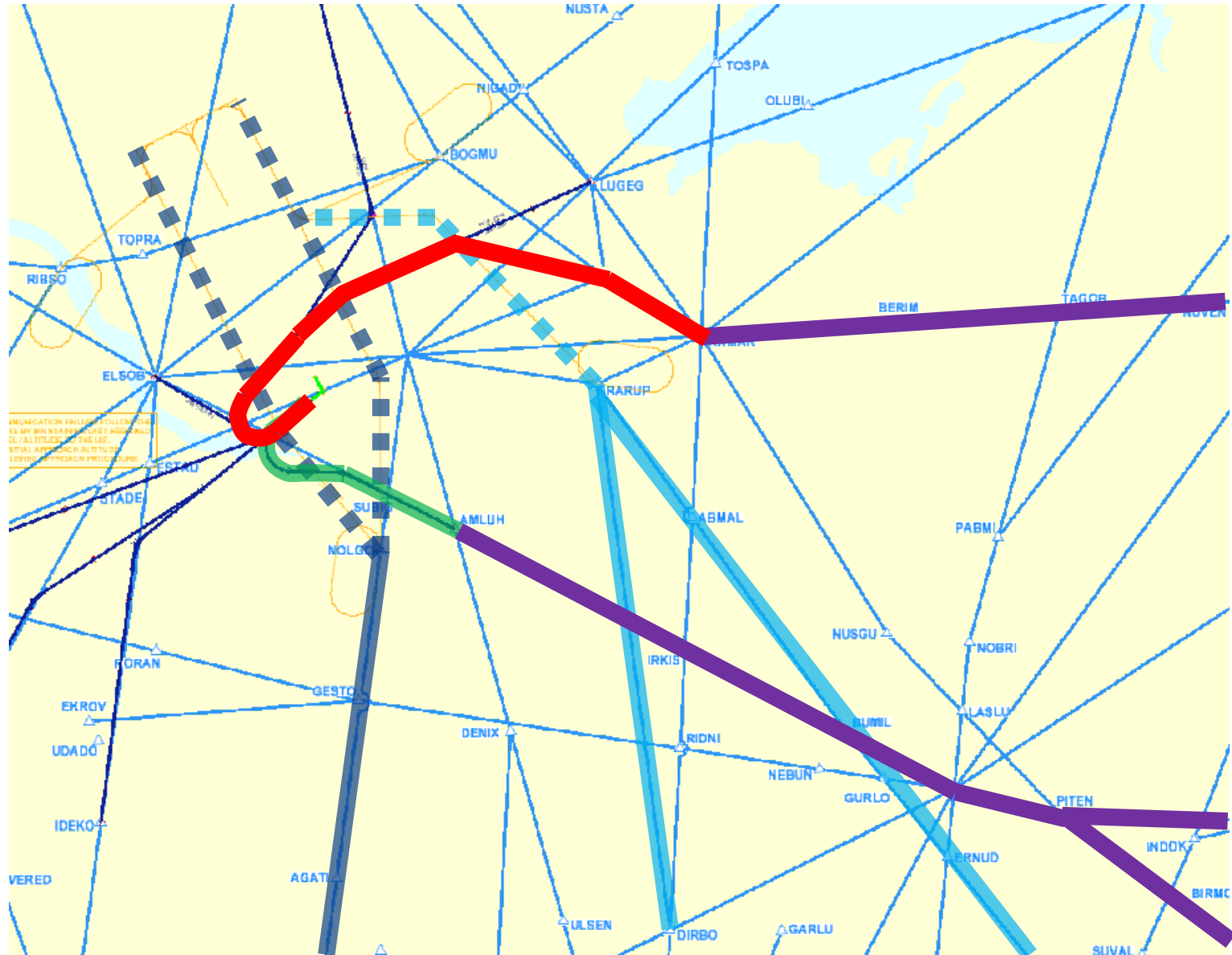
# Vorgestellte bzw. diskutierte Optionen

- Option 1: Öffnung der Route L619 AMLUH – PITEN
- Option 2: Umgestaltung der Abflugroute RAMAR 23
- Option 3: Beibehaltung des Status-quo

# Option 1

## Öffnung ATS-Route

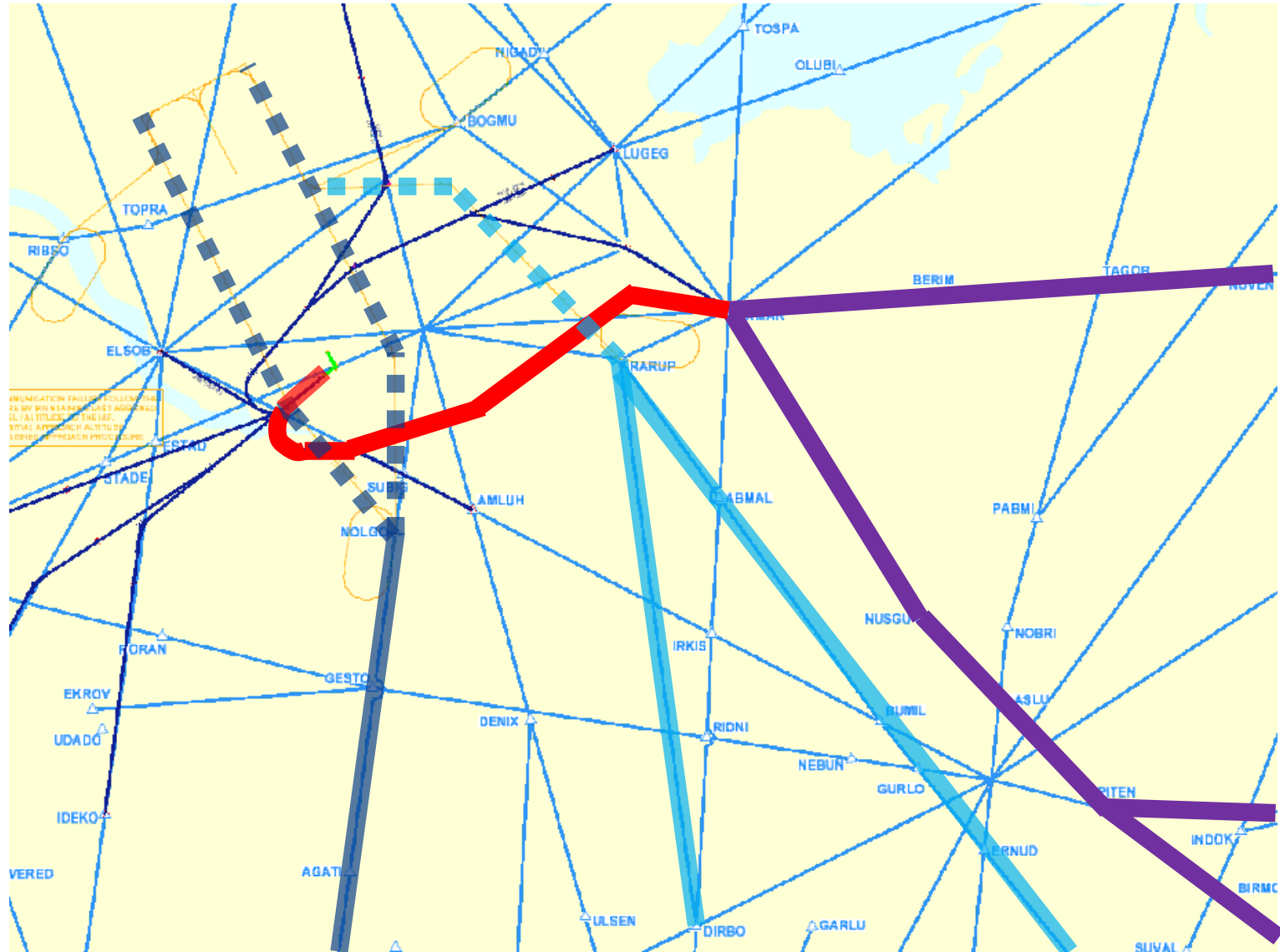
- RAMAR 5B Abflugroute
- AMLUH 2B Abflugroute
- ATS-Routen
- Anflüge nach Hamburg aus Süden/Südosten via RARUP
- Anflüge nach Hamburg aus Süden via NOLGO
- Betrifft alle Startrichtungen



# Option 2

## Änderung der RAMAR 23

- Neufestlegung der Abflugroute RAMAR 23
- Würde nur die Abflüge von der Piste 23 betreffen.
- Die hier dargestellte Route stellt KEINEN konkreten Vorschlag dar, sondern dient nur als Platzhalter!



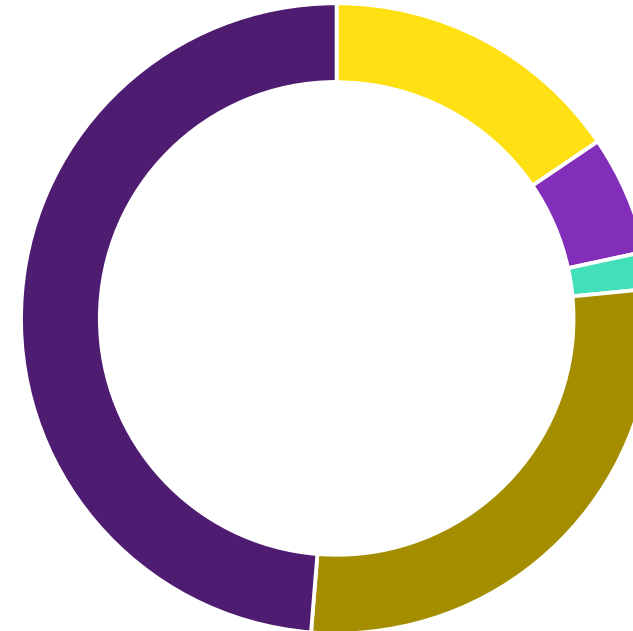
# Ergebnisse der betrieblichen Untersuchungen

- Die Optionen 1 & 2 führen grundsätzlich zu einer kritischen Erhöhung von Kreuzungspunkten zwischen An- und Abflügen und werden daher **aus betrieblicher Sicht nicht befürwortet**.
- **Denkbar wäre allerdings eine zeitlich befristete Anwendung der Option 1 in der anflugarmen Zeit morgens bis jeweils 07:30 Uhr (Option1a). Eine zeitlich befristete Öffnung des Airways ist möglich, würde aber auch für alle Betriebsrichtungen gelten.**
- Standardvorlauf für Option 1a ca. sechs Wochen, in dringenden Fällen 24 Stunden. Probetrieb denkbar.

# Ergänzende Informationen

Verteilung Mai – Oktober 2023

Mai – Oktober 2023:		von 0600 bis 0730 Uhr
33096 Abflüge		4745
RAMAR	5127	641
LUGEG	2004	103
EKERN	622	29
<hr/>		
Gesamt	7753	773
AMLUH	9193	1388
Andere	16150	2584



■ RAMAR ■ LUGEG ■ EKERN ■ AMLUH ■ Andere

641 morgendliche RAMAR-Abflüge in 6 Monaten entsprechen durchschnittlich 3,5 Flügen pro Tag, die auf die AMLUH verlagert werden könnten.

Ca. 31% aller Starts nutzen lt. BUKEA die Piste 23 durchschnittlich im langjährigen Mittel.

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!



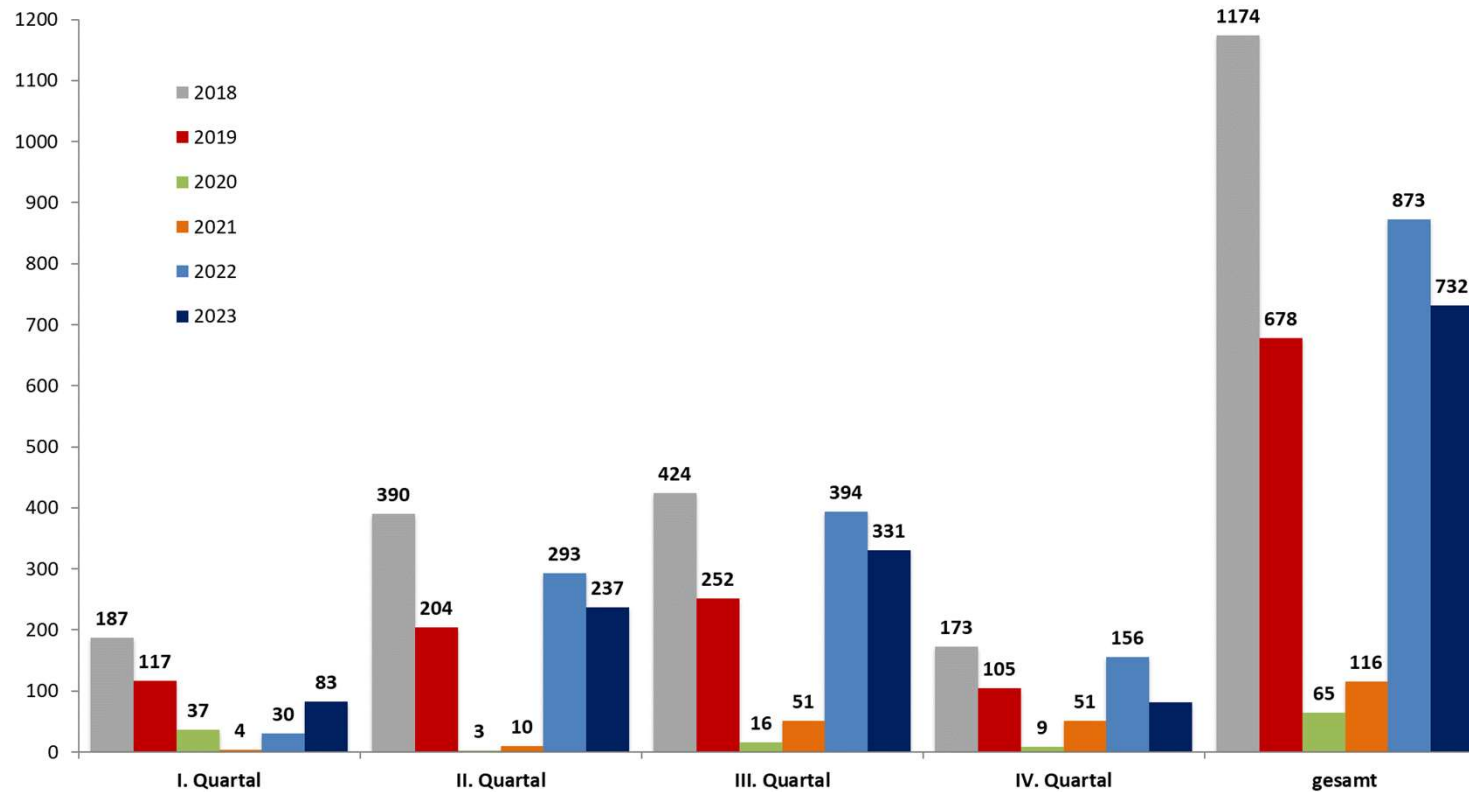
# VERSPÄTUNGEN: AKTUELLE SITUATION

Sitzung 2023/4 der  
Fluglärmschutzkommission

[www.mediaserver.hamburg.de](http://www.mediaserver.hamburg.de) / Maxim Schulz

1. Dezember 2023 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte

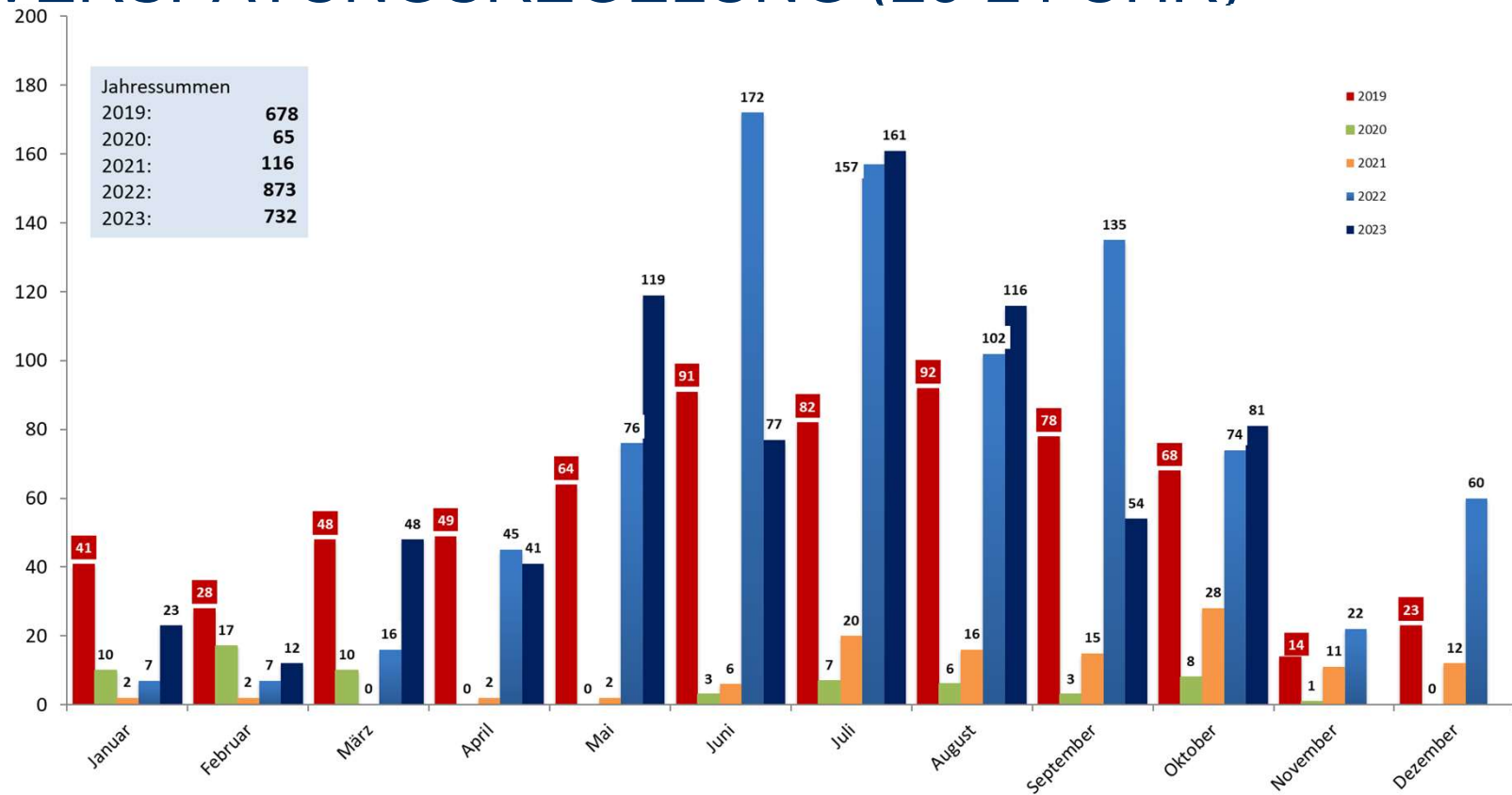
# VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR)



vorläufiges Ergebnis; vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.10.2023

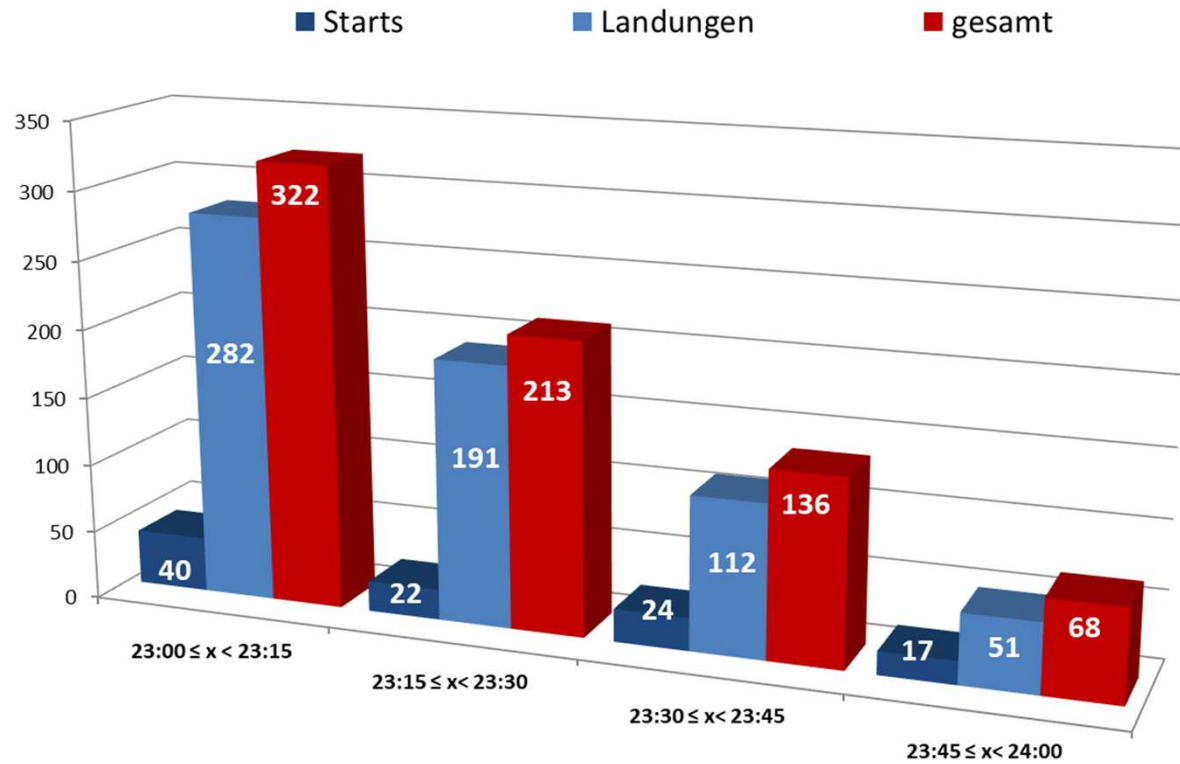


# VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR)



vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafen Hamburgs; Stand: 31.10.2023

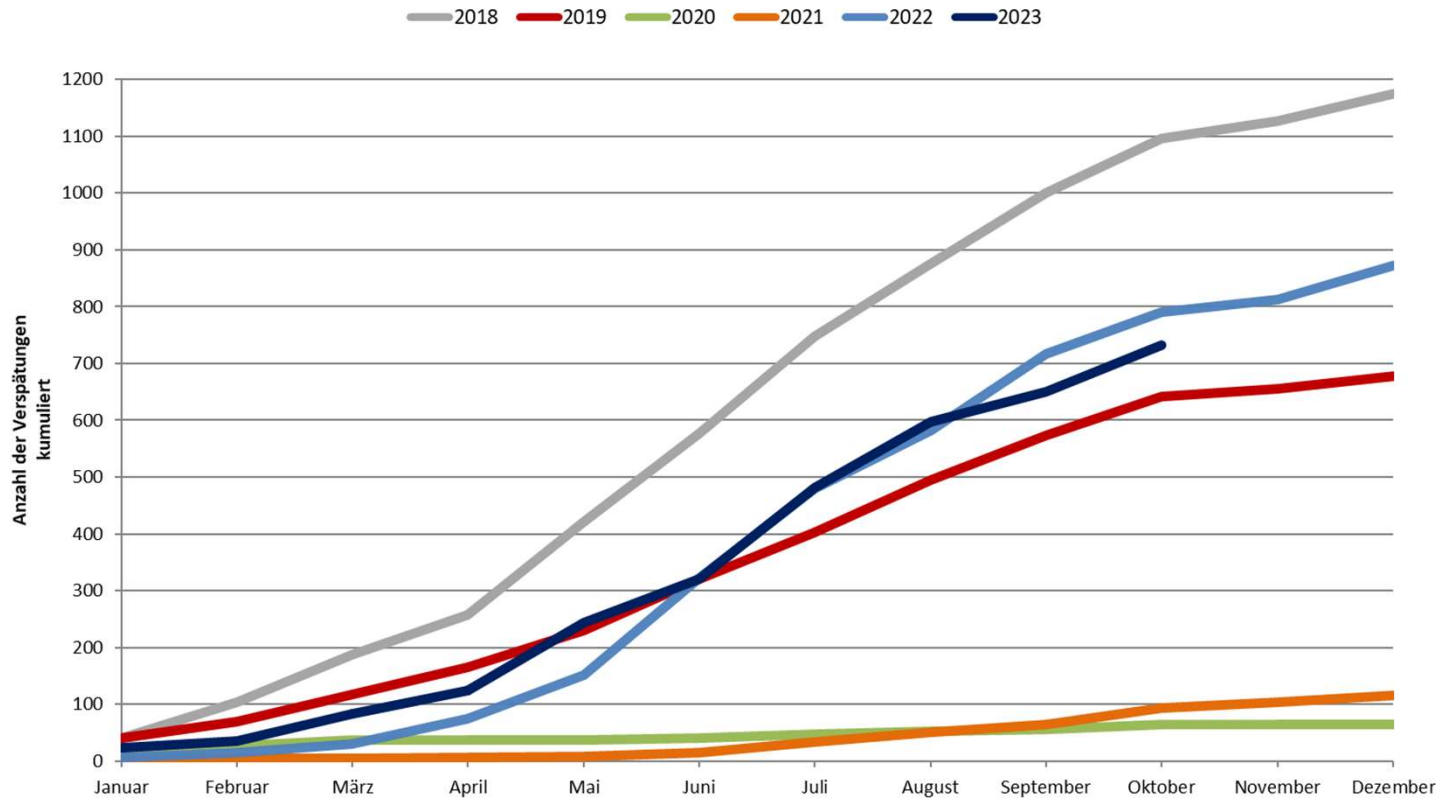
# VERTEILUNG DER VERSPÄTUNGEN BIS 24 UHR\*



\*ohne Gesundheitsflüge/med. Notfälle/Militärverkehr

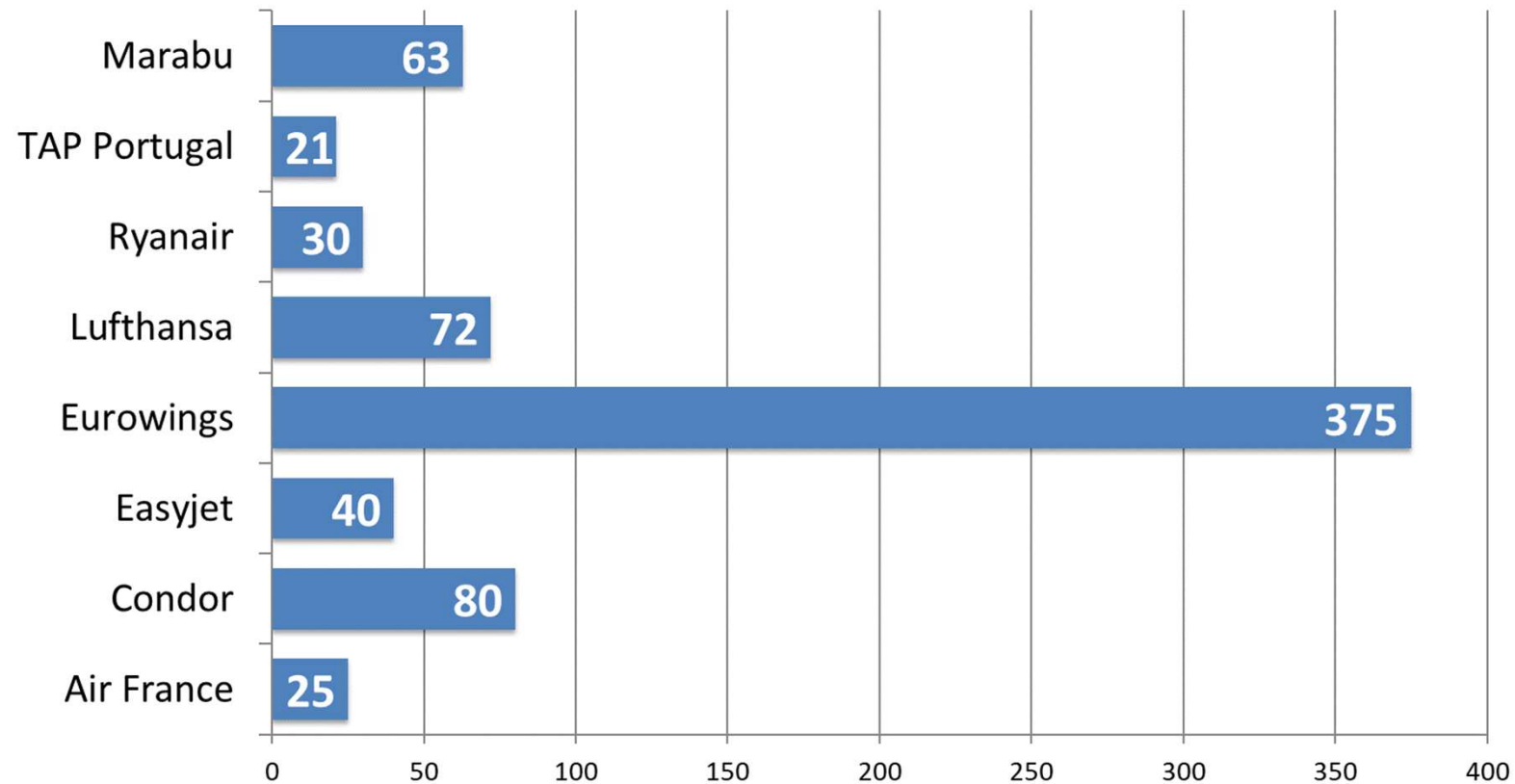
Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.10.2023

# VERSPÄTUNGSREGELUNG (23 - 24 UHR) kumuliert



vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.10.2023

# ANZAHL VERSPÄTETER FLÜGE NACH 23 UHR



Quelle eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs, Stand: 31.10.2023

# 25%-VERS PÄTUNGSQUOTE

- Politischer Auftrag aus dem 21-Punkte-Plan aus 2018
- Monitoring von Flugverbindungen
- Anschreiben bei Verspätungen einer Flugverbindung von 25% pro Monat bei mind. 3 wöchentlichen Verbindungen seit 2018
- Die 25%-Regelung erweist sich als gutes Instrument um anlassbezogen zeitnah mit den Fluggesellschaften in den Austausch zu kommen
- In der Regel reagieren die Fluggesellschaften innerhalb der gesetzten Antwortfrist von 4 Wochen

# 25%-VERSPÄTUNGSQUOTE

## Von den Airlines ergriffene Maßnahmen:

- ✓ Verlängerung der Bodenzeiten
- ✓ Optimierung der Tagesrotationen
- ✓ Optimierung der Crewumläufe, Bereitstellung von Reservecrews
- ✓ Zeitliche Anpassung der Abflugzeiten

## Die Regelung bzw. die Schreiben zeigen Wirkung!

2018: 10 Flugverbindungen



2019: 3 Flugverbindungen

2022: 13 Flugverbindungen



2023: 9 Flugverbindungen

## ÜBERSICHT VERSPÄTUNGEN AB 20% (BEI 12FLÜGEN/MONAT)

Luftfahrt- unternehmen	Abflug-/ Zielflughafen	Jan 23	Feb 23	Mrz 23	Apr 23	Mai 23	Jun 23	Jul 23	Aug 23	Sep 23	Okt 23
Condor	Antalya					45%		26%		Keine Überschreitung	22%
Easyjet	Gatwick							73%	24%		
Eurowings	Budapest					33%		38%	36%		
Eurowings	Mailand					27%	25%	56%	35%		
Eurowings	München					20%			30%		
Eurowings	Nizza							24%			
Eurowings	Stockholm							23%			
Eurowings	Zürich							25%	22%		26%
Lufthansa	Frankfurt							33%	37%		20%
Lufthansa	München								20%		
Marabu	Heraklion					25%					
Marabu	Hurghada					31%	28%				
TAP Portugal	Lissabon	29%	21%								20%

# ORDNUNGSWIDRIGKEITENVERFAHREN 2023

**Prüfung aller Verspätungsgründe**

**Rückwirkende Betrachtung**

**Vermeidbare Verspätungen werden geahndet**

**11 eingeleitete Verfahren**

**4 Verfahren nach Anhörung eingestellt**



# LÄRMAKTIONSPLANUNG (LAP)

- **Überprüfung des Lärmaktionsplanes (3. Stufe) von 2021**
- **Öffentlichkeitsbeteiligung vom 3. – 31. Mai 2023**
- **Interne und externe Abstimmung**
- **1. Senatsbefassung Januar 2024**
- **Öffentlichkeitsbeteiligung Februar 2024**
- **2. Senatsbefassung Mai 2024**
- **Frist LAP 18. Juli 2024**

VIELEN DANK  
FÜR IHRE  
AUFMERKSAMKEIT

Hamburg Airport

Helmut Schmidt

[www.mediaserver.hamburg.de](http://www.mediaserver.hamburg.de) / Andreas Vallbracht

**Antrag zur Sitzung 2023/4 der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 01.12.2023**

**Antragsteller:**

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)  
Martin Mosel, Gebhard Kraft, Dr. René Schwartz

**Thema:**

**Berichtigung des Protokolls vom 14.09.2023 zur Sitzung der FLSK 2023/3 am 08.09.2023, in der Fassung der Mailversendung vom 24.10.2023**

In der Sitzung 2023/3 am 08.09.2023 hat der Vertreter des Flughafens unter TOP 1 zur aktuellen Lage am Hamburger Flughafen vorgetragen. Unter anderem auch zur Entwicklung der Verspätungszahlen. Im Protokollentwurf in der Fassung der Mailversendung vom 09.10.2023 wird dazu unter TOP 1 im 2. Absatz wie folgt zutreffend ausgeführt:

***Die Kommission kritisiert in der sich anschließenden Diskussion, dass die Informationen des Flughafens nicht erkennen lassen, welche konkreten Maßnahmen zur Verringerung der hohen Verspätungszahlen unternommen werden. Insbesondere stelle sich die Frage, warum es bei Pistensperrungen oder flughafenseitig erforderlichen Betriebsbeschränkungen mit der Nachtruhe ab 23 Uhr funktioniere, diese aber nicht in den Regelbetrieb überführbar sei. Hier appelliert das Gremium an die FHG, mehr Initiative hinsichtlich eines bestimmungsgemäßen Gebrauchs der Verspätungsregelung durch die Airlines zu zeigen.***

In der Protokollabstimmung kritisierte der Vertreter des Flughafens diese Protokollierung als nicht sachgerecht und erbittet Streichungen, Änderungen und Ergänzungen. Daraufhin wurde dieser Teil für das Protokoll in der Fassung vom 24.10.2023 wie folgt gefasst:

***In der sich anschließenden Diskussion wird kritisiert, dass die Informationen des Flughafens nicht erkennen lassen, welche konkreten Maßnahmen zur Verringerung der hohen Verspätungszahlen unternommen werden. Hier appelliert das Gremium an die FHG, mehr Initiative hinsichtlich des Gebrauchs der Verspätungsregelung durch die Airlines zu zeigen. Insbesondere stelle sich die Frage, warum es bei Pistensperrungen oder flughafenseitig erforderlichen Betriebsbeschränkungen mit der Nachtruhe ab 23 Uhr funktioniere, diese aber nicht in den Regelbetrieb überführbar sei. Der Vertreter des Flughafens führt dazu aus, dass eine vorübergehende Betriebsbeschränkung aufgrund von Baumaßnahmen an ca. 30 Tagen im Jahr ohne die Möglichkeit von Verspätungen zu ganz anderen Folgen für die Umlaufplanung von Airlines führe, als wenn dies in gleicher Weise für 365 Tage im Jahr gelte. Kein Verkehrsträger komme ohne Betriebsregelungen aus, die auch ein gewisses Maß an Verspätungen ermöglichen.***

Wir bestreiten die nachgeschobene mutmaßliche Äußerung des Vertreters des Flughafens zum Verhältnis von vorübergehenden Betriebsbeschränkungen zum Regelbetrieb. Diese Äußerung hinsichtlich des Unterschieds von 30 Tagen Bahnsperre und 365 Tagen Verspätungen hat es nicht gegeben. Vielmehr wurde der Vertreter des Flughafens auch von mir konkret gefragt, warum die Fluggesellschaften ohne Verspätungen einen Flugbetrieb während der Bahnsperre bis 23 Uhr realisieren können und im Regelbetrieb nicht.

Die von mir notierte Anmerkung dazu lautet: „Herr Scharnberg ist ratlos, kann die Frage nicht beantworten und müsste mal die Fluggesellschaften fragen. Die Vorsitzende bittet Herrn Scharnberg dies mit den Fluggesellschaften zu klären und dazu in der nächsten Sitzung vorzutragen.“

Der Vertreter des Flughafens wünscht ebenso die Änderung des Appells des Gremiums. Die vom Vertreter des Flughafens gewünschte Streichung des Wortes „bestimmungsgemäß“ beim Gebrauch der Verspätungsregel ist jedoch nicht sachgerecht. Der Appell der Vorsitzende erfolgte unter Verwendung dieser Ergänzung. Nur so ergibt der Appell auch Sinn. In der jetzt geänderten Fassung durch Streichung des „bestimmungsgemäß“ verliert der Appell Sinn und Bedeutung:

***Hier appelliert das Gremium an die FHG, mehr Initiative hinsichtlich des Gebrauchs der Verspätungsregelung durch die Airlines zu zeigen.***

In dieser Version des Appells soll der Flughafen mehr Initiative gegenüber den Airlines zeigen die Verspätungsregel zu gebrauchen? Also noch mehr zu gebrauchen als aktuell?

Mit den vorgenommenen Streichungen und Ergänzungen wurde sinnentstellend und einseitig den Forderungen des Flughafenvertreters entsprochen.

Die Protokolle der FLSK sollen zutreffend die Debatte in der Kommission widerspiegeln. Die einseitig vorgenommenen Streichungen, Änderungen und Ergänzungen zum Thema Pisten-sperrung und Verspätungen widersprechen diesem Anspruch.

#### **Wir beantragen,**

1. die Protokollierung zu TOP 1 im 2. Absatz im Appell wie folgt zu ändern:

*„Hier appelliert das Gremium an die FHG, mehr Initiative hinsichtlich eines bestimmungsgemäßen Gebrauchs der Verspätungsregelung durch die Airlines zu zeigen.“*


2. Die Ergänzung

*„Der Vertreter des Flughafens führt dazu aus, dass eine vorübergehende Betriebsbeschränkung aufgrund von Baumaßnahmen an ca. 30 Tagen im Jahr ohne die Möglichkeit von Verspätungen zu ganz anderen Folgen für die Umlaufplanung von Airlines führe, als wenn dies in gleicher Weise für 365 Tage im Jahr gelte. Kein Verkehrsträger komme ohne Betriebsregelungen aus, die auch ein gewisses Maß an Verspätungen ermöglichen.“*

zu streichen.

3. Die Kommission bittet Vorsitz und Geschäftsführung sicherzustellen, dass die Protokolle vor dem Hintergrund des gesetzlichen Beratungsauftrages und der Transparenz zutreffend die Debatten in der Kommission widerspiegeln.

Für die Antragsteller:



Martin Mosel

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)

**Antrag zur Sitzung 2023/4 der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 01.12.2023**

**Antragsteller:**

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)  
Martin Mosel, Gebhard Kraft, Dr. René Schwartz

**Thema:**

**Vorab-Versendung oder Tischvorlage von Präsentationen der Berichterstatter in der Kommission**

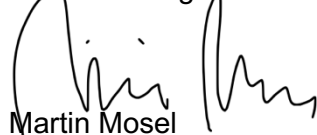
In den Sitzungen der FLSK wird regelhaft die Berichterstattung von Flughafen, DFS und Fluglärmenschutzbeauftragte von Präsentationen begleitet.

In der letzten Zeit werden diese Präsentationen immer unleserlicher und das dargestellte Zahlenmaterial immer unkenntlicher. Eine sachgerechte Befassung ist dadurch zum Teil nicht möglich. Aufgrund der weitgespreizten Sitzungsfolge verlieren Nachfragen in der nächsten Sitzung ihren aktuellen Bezug und ihre Bedeutung. Individuelle direkte Nachfragen außerhalb der Sitzungen entsprechen nicht der erforderlichen Transparenz und dem gesetzlichen Beratungsauftrag. Zudem sind diese Nachfragen in ihrer Beantwortung unprotokolliert. Die Präsentationen stehen aktuell auch erst mit der Übersendung eines abgestimmten Protokolls zur Verfügung. Anzuerkennen ist, dass aufgrund der teils erforderlichen Aktualität der Berichterstattung eine Vorversendung mit der Einladung nicht praktikabel ist. Zwischen Einladung und Sitzungstermin wäre aber eine Versendung wünschenswert.

**Wir beantragen:**

Die Kommission bittet die Berichterstatter in der Kommission, ihre Präsentationen künftig rechtzeitig den Mitgliedern der Kommission für eine Vorbefassung zu übermitteln, spätestens aber am Sitzungstag eine Tischvorlage zur Verfügung zu stellen.

Für die Antragsteller:



Martin Mosel  
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)

## **Antrag zur Sitzung 2023/4 der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 01.12.2023**

### **Antragsteller:**

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)  
Martin Mosel, Gebhard Kraft, Dr. René Schwartz

### **Thema:**

#### **Prüf-, Genehmigungs- bzw. Ablehnungsprozess für einen Flugbetrieb in der Zeit der Nachtflugbeschränkung von 23 bis 6 Uhr**

Die Fluglärmenschutzbeauftragte kontrolliert die nächtlichen Flugbewegungen und kann für Starts- und Landungen von nicht-regelmäßigen Flügen ab 23 Uhr und (allen) Flügen ab 24 Uhr benötigte Einzelausnahmegenehmigung erteilen.

Für Passagierlinienflüge und für Flüge des Pauschalreiseverkehrs gilt in der Zeit von 23 bis 24 Uhr die sogenannte „Verspätungsregelung“. Für diese Flüge liegt bei nachweisbar unvermeidbarer Verspätung eine Genehmigungsfiktion für Starts und Landungen bis Mitternacht vor. Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen wird im Nachhinein geprüft und kann bei Nichtbestätigung durch Ordnungswidrigkeitsverfahren geahndet werden.

Im Jahr 2022 lag die Zahl dieser verspäteten Flüge mit 873 um 29 % über dem Niveau aus 2019. Nach dem Jahresbericht der Fluglärmenschutzbeauftragten wurden alle nach 23 Uhr verspäteten Flüge aus 2022 erfasst und überprüft. Für acht dieser Verspätungen aus dem Jahr 2022 konnte die Vermeidbarkeit nicht nachgewiesen werden, und dementsprechend wurden Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet. Für alle weiteren Flüge soll demnach die Unvermeidbarkeit der Verspätung nachgewiesen worden sein.

Zum besseren Verständnis des Prüf-, Genehmigungs- und ggf. Ablehnungsprozesses wird die Fluglärmenschutzbeauftragte gebeten der Kommission darzustellen und zu erläutern, wie sich dieser Prozess für Flüge, die der Verspätungsregel von 23 bis 24 Uhr unterliegen und wie sich dieser für Flüge mit erforderlichen Einzelausnahmegenehmigung darstellt. Es wird gebeten dieses jeweils auch mit (fiktiven) Beispielen für Landungen und Starts zu erläutern.

Für die Flüge innerhalb der Verspätungsregel muss die Verspätung nachweisbar unvermeidbar sein. In welcher Form erfolgt dieser Nachweis und durch wen? Wie wird die Unvermeidbarkeit überprüft und auf welcher rechtlichen Grundlage findet eine Abwägung zwischen vermeidbar und unvermeidbar statt?

Welche Möglichkeiten oder Rechtsmittel hat ein durch diesen Genehmigungsprozess von Fluglärm belasteter Mensch eine erteilte Einzelausnahmegenehmigung oder die mutmaßlich nachgewiesene Unvermeidbarkeit einer Verspätung überprüfen zu lassen?

### **Petitum:**

Die Kommission bittet die Fluglärmenschutzbeauftragte zu berichten.

Für die Antragsteller:



Martin Mosel  
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)

**Antrag zur Sitzung 2023/4 der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 01.12.2023**

**Antragsteller:**

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)  
Martin Mosel, Gebhard Kraft, Dr. René Schwartz

**Thema:**

**Aktueller Stand der Fluglärmenschutzprogramme**

In der Vergangenheit gab es städtische Förderprogramme zum passiven Schallschutz im Fluglärmenschutzbereich und das 9. Lärmschutzprogramm des Flughafens. Beide Programme sind bereits 2022 und früher ausgeschöpft oder ausgelaufen.

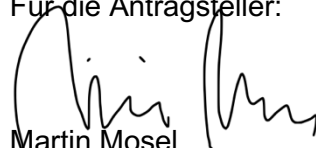
Welche aktuellen Förderprogramme gibt es für von Fluglärm betroffene Menschen, um in den Genuss von passiven Schallschutz vor Fluglärm zu kommen?

Welche Planung gibt es für neue Fluglärmenschutzprogramme?

**Petition:**

Die Kommission bittet die Fluglärmenschutzbeauftragte und den Vertreter des Flughafens zu berichten.

Für die Antragsteller:



Martin Mosel  
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)