

F L U G L Ä R M S C H U T Z K O M M I S S I O N

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSFÜHRUNG -

IB 222 / BF Duv

18.04.2017

FLSK vor Ort in Duvenstedt am 28.03.2017 Bürgerfragestunde zum Fluglärm

Kurzbericht

Ort: Max-Kramp-Haus, Duvenstedter Markt 8, 22397 Hamburg
 Zeit: 18.00 bis 21.00 Uhr
 Teilnehmer: Bürgerinnen und Bürger, Mitglieder der Fluglärmenschutzkommission (FLSK), Vertreter der Genehmigungsbehörde und der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) und Geschäftsführerin der FLSK

Zum dritten Mal fand eine öffentliche Ausschuss-Sitzung der FLSK statt, um Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit zu bieten, Fragen zum Fluglärm zu stellen, ihre Sorgen, Beschwerden und Wünsche vorzutragen sowie den Dialog mit Vertretern der FLSK aufzunehmen. Aus der Region im Nordosten von Hamburg gehen bei der Dienststelle der Fluglärmenschutzbeauftragten seit Jahren zahlreiche Beschwerden über Fluglärm ein. Ziel dieser Veranstaltungsreihe ist der gegenseitige Informationsaustausch, der zu größerem Verständnis für die jeweils andere Seite führen kann. Die Positionen der Bevölkerung und ausführlich dargelegte individuelle Wahrnehmungen geben den Vertretern der FLSK die Möglichkeit, ihre so gewonnenen Eindrücke und Erkenntnisse in den folgenden Sitzungen zu diskutieren. So lassen sich Lösungswege für behebbare Probleme suchen und die Transparenz der Arbeit der FLSK weiter stärken.

Termin und Ort waren durch zahlreiche Pressemitteilungen und Ankündigung im Internet bekanntgegeben worden. Insgesamt nahmen etwa 75 Personen an der Veranstaltung teil.

Die Sitzung wurde vom Vorsitzenden der FLSK, Herrn Harald Rösler (Bezirksamtsleiter Hamburg-Nord) geleitet. Nach der Begrüßung durch Herrn Knut Reher (2. Vorsitzender der Vereinigung Duvenstedt e. V.), der den Saal zur Verfügung gestellt hatte, erklärte der Moderator Herr Daniel Luchterhandt (Büro Luchterhandt), den vorgesehenen Ablauf des Abends und wies auf die von der Dienststelle der FLSB aktuell zusammengestellten „Zehn häufigsten Fragen zum Fluglärm am Hamburger Flughafen und die Antworten darauf“ hin, die für die Teilnehmer als Printprodukt zum Mitnehmen ausgelegt waren.

(Link zum Internet: <http://www.hamburg.de/contentblob/8425368/04f826cf06ce66280ee59e08eaaff0e7/data/d-faq-fluglaerm.pdf>)

Herr Rösler stellte die anwesenden Mitglieder der FLSK vor. Er wies auf das Spannungsfeld hin, das sich aus dem gekreuzten Bahnsystem des Hamburger Flughafens ergäbe, das immer wieder Umverteilungswünsche hervorrufen würde. Er beschrieb das Ziel der Kommissionsarbeit, vermeidbaren Fluglärm zu vermeiden und betonte, dass dies zusammen mit der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) unter größtmöglicher Transparenz angestrebt werde. Im Anschluss gab die FLSB, Frau Dr. Pieroh-Joußen einen Überblick über die Maßnahmen, die zum Schutz vor Fluglärm in Hamburg getroffen werden (Anlage 1). Sie ging insbesondere

auf die Abflugrouten und Anflugwege im Hamburger Nordosten ein und erläuterte auch den 16-Punkte-Plan gegen Fluglärm der Hamburger Bürgerschaft. Danach stellte Herr Mosel als Vertreter der Bürgerinitiative für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein (BAW) die Lage aus Sicht der Betroffenen dar (Anlage 2). Anschließend erklärte Herr Schmidt, Kommissionsmitglied der FHG, wie durch den Einsatz von moderner Triebwerkstechnik die Emissionen dieser Quelle gemindert werden können (Anlage 3). Da die detaillierte Darstellung dieser komplizierten Zusammenhänge Unmut im Publikum hervorrief, appellierte Herr Luchterhandt an den gegenseitigen Respekt, der erforderlich sei, um erfolgreiche Bürgerinformation durchzuführen.

In der anschließenden Diskussion wurden Fragen der Bürgerinnen und Bürger beantwortet. Dabei zeichneten sich insbesondere folgende Themenschwerpunkte ab:

1. Kraniche über Duvenstedt
2. „Verspätungsregelung“ (Nachtflugbeschränkungen)
3. störende „Querflüge“ insbesondere über Sasel und Lemsahl-Mellingstedt
4. Empörung über so genannte „Billigairlines“
5. Hubschrauberflüge über Niendorf
6. Schallschutzprogramme

1 Kraniche über Duvenstedt: Verschiedene Anwesende teilten ihre Beobachtungen über Kraniche im Raum Duvenstedt mit. Es wäre zu sehen, wie sich die Vögel in der Einflugschneise spiralförmig nach oben schraubten und man hätte die Sorge, dass sie damit sich selbst und die landenden Maschinen gefährden könnten. Dazu um Stellungnahme gebeten, berichtete der Vertreter des Flughafens, dass auf dem Flughafengelände die Vergrämung von Vögeln u. a. mit Hilfe eines Falkners durchgeführt würde, außerhalb des Flughafengeländes jedoch keinerlei Maßnahmen möglich wären und auch nicht in der Zuständigkeit der FHG lägen. Für die Luftsicherheit ist grundsätzlich die BWVI zuständig und für den Artenschutz die BUE. Die Frage nach möglichen Kollisionen mit Kranichen soll geprüft und das Thema in der FLSK behandelt werden.

2 Verspätungsregelung (Nachtflugbeschränkungen): Es gab starke Kritik wegen der Verspätungsregelung. Nach Auffassung der Bevölkerung wären nicht die oft genannten Schlechtwetterlagen und technischen Probleme der Grund für Verspätungen, sondern eine schlechte Konzeption bei der Aufstellung des Flugplans. Die FLSB erläuterte, dass die Airlines bis zur Mitte des Folgemonats erklären müssten, warum eine verspätete Landung zwischen 23.00 und 24.00 Uhr unvermeidbar gewesen wäre (geplante Ankunft, tatsächliche Landung, Gründe). Dies würde von ihrer Dienststelle geprüft und im Zweifelsfall ein Verfahren nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz eingeleitet, das die Verhängung und Durchsetzung von Bußgeldern ermöglichen würde. Nach 24.00 Uhr dürfte nur mit erteilter Einzelausnahmegenehmigung gelandet oder gestartet werden. Sie hätte die Luftfahrtgesellschaften gebeten, die Gründe nicht nur pauschal als „Umlaufprobleme“ oder „Wetter“ anzugeben, sondern genauer zu benennen. Sie stellte klar, dass sie jedoch nur im Rahmen der gültigen Rechtslage handeln könne, auch wenn dies nicht immer zu befriedigenden Ergebnissen führen würde. Gleichwohl wurde die Forderung erhoben, nicht reaktiv, sondern präventiv einzugreifen und verspätete Starts und Landungen zu vermeiden.

3 Störende „Querflüge“ insbesondere über Sasel und Lemsahl-Mellingstedt: Mehrfach wurde beklagt, dass in letzter Zeit geänderte Flugbahnen beobachtet worden seien und Maschinen, die früher „parallel“ geflogen wären, jetzt „kreuz und quer“ fliegen würden. Der Vertreter der DFS erläuterte dazu, dass immer nur gegen den Wind gestartet und gelandet werden könnte, die Landung auf dem Instrumentenlandeleitstrahl erfolgte, während der Abflug ausgenommen vom flachen Anfangsbereich durch die Piloten selbst gestaltet werden könnte. An diesen Prinzipien hätte sich nichts geändert. Die FLSB ergänzte, dass das Thema bereits in der FLSK behandelt worden sei, aber wie die Diskussion gezeigt hätte, noch nicht optimal geklärt sei und deshalb nochmals aufgegriffen werden sollte.

4 Empörung über so genannte „Billigairlines“: Es wurde wiederholt Kritik an den so genannten „Billigairlines“ geäußert und die Forderung erhoben, dass diese nicht am Flughafen Hamburg, sondern z. B. in Lübeck stationiert sein sollten. Wer billig fliegen wolle, müsse eben weitere Anfahrtswege in Kauf nehmen. Dies wies der FLSK-Vorsitzende als diskriminierend zurück und betonte, dass die FLSK nicht die Aufgabe hätte, den Flugbetrieb aus Hamburg zu entfernen, sondern möglichst die durch ihn entstehenden Belastungen der Bevölkerung zu senken. Außerdem verfügten diese Airlines bisweilen über modernere und leisere Maschinen als die traditionellen Fluggesellschaften. Der Vertreter der FHG erklärte, dass der Flughafen verpflichtet sei, allen Fluggesellschaften zur Verfügung zu stehen, die sich um Slots bewerben würden.

5 Hubschrauberflüge über Niendorf: Ein Bürger, der seit 14 Jahren in Niendorf lebt, beschwerte sich darüber, dass mittlerweile bis zu 50 Hubschrauberflüge am Tag zu zählen seien und beklagte, dass sich die Lage dort drastisch geändert hätte. Diese Behauptung konnte vom Vertreter der FHG nicht bestätigt werden, er verwies jedoch auf die 223. FLSK-Sitzung, die das Thema erst im Oktober 2016 behandelt hatte. Daraufhin verfügte der FLSK-Vorsitzende, dass die entsprechenden Informationen als Anlage zum Kurzbericht aufgenommen werden sollten (Anlage 4).

6 Schallschutzprogramme: Es wurde die Frage gestellt, ob 30 Jahre alte Schallschutzfenster im Rahmen eines neuen Schallschutzprogramms des Flughafens erneuert werden könnten. Darauf antwortete der Vertreter der FHG, dass ein neues freiwilliges Programm des Flughafens für den Nahbereich in Planung sei. Duvenstedt liege jedoch nicht im Bereich der Schutzzonen und könnte daher keine Förderung erhalten.

Am Schluss der Veranstaltung um 21.00 Uhr fasste der Moderator zusammen, dass Kritik geäußert und den FLSK-Mitgliedern viele Anliegen dargelegt werden konnten, die die Probleme nun bearbeiten und in den politischen Raum eintragen würden. Der FLSK-Vorsitzende bedankte sich für den lebhaften Dialog, der rechtliche und technische Rahmenbedingungen verdeutlicht habe und nannte nochmals das Ziel, den vermeidbaren Lärm u. a. durch robustere Flugpläne zu vermeiden.

Fluglärmschutz in Hamburg

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen

**Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Umwelt und Energie
-Fluglärmschutzbeauftragte-**

Fluglärmschutzkommission vor Ort am 28.3.17 in Duvenstedt



Hamburg

Hamburger Flughafen Luftbild und Lage



Herausforderung Fluglärmschutz

- Spezielle Bahnbenutzungsregeln zum Schutz dichtbesiedelter Gebiete
- Nachtflugbeschränkungen (23 Uhr – 6 Uhr)
- Lärmoptimierte Abflugrouten
- Lärmschutzhalle für Probeläufe
- Betriebsvorschriften gegen Bodenlärm
- Schallschutzfensterprogramme
- Lärmabhängige Landeentgelte

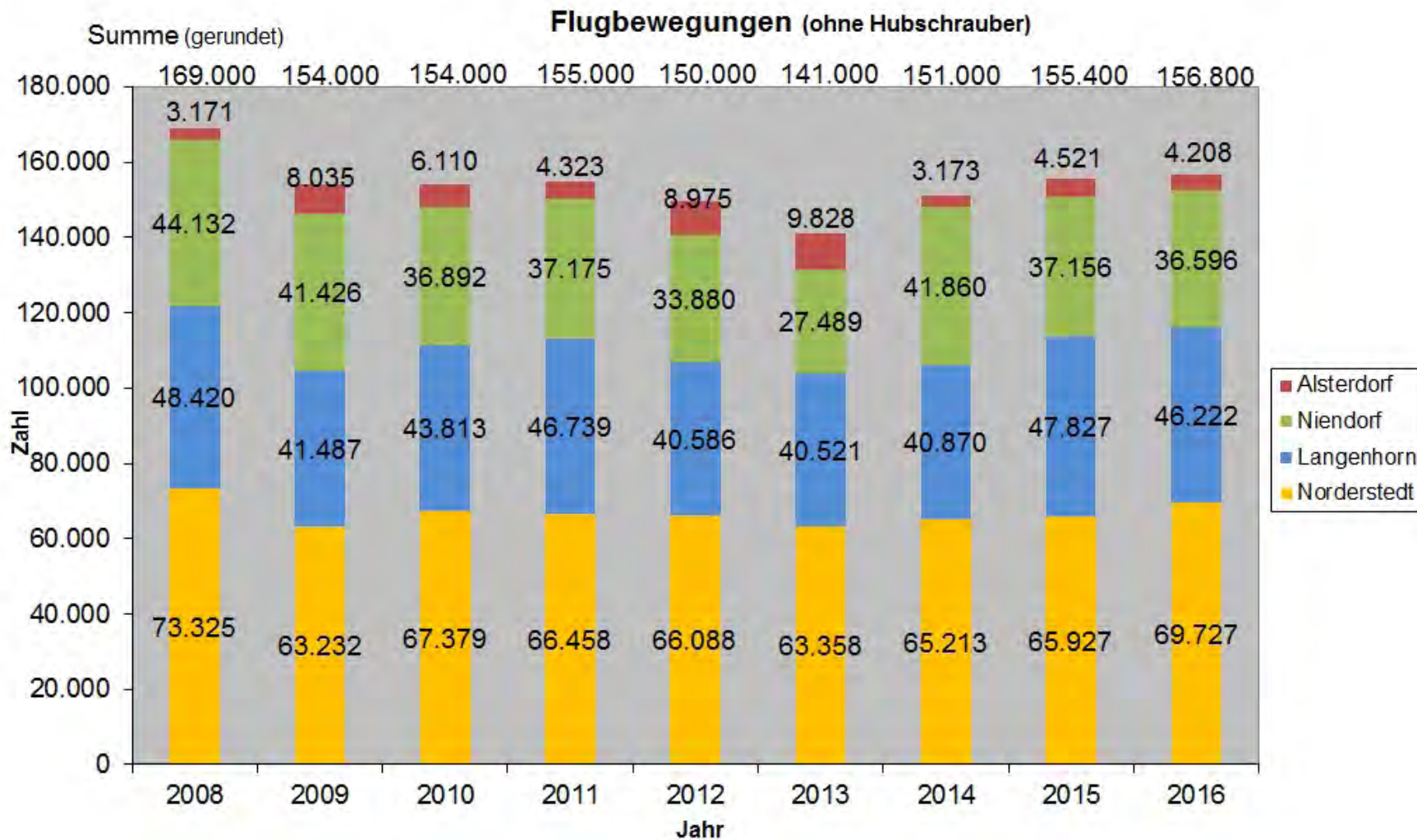
Bahnbenutzungsregeln*

- Starts nach Möglichkeit in Richtung Nordwesten (Befolgung ca. 60 %)
- Zwischen 22 und 7 Uhr auch Landungen aus Richtung Nordwesten (Befolgung ca. 40 %)
- Keine Starts und Landungen in/aus Richtung Südosten (Befolgung 94 – 97 %)

Die Bahnbenutzungsregeln helfen, die Betroffenenanzahlen zu minimieren.

* Von den Regeln sind Abweichungen zulässig, wenn Sicherheitsgründe (z.B. Witterungs- und Bahnbedingungen) oder die Verkehrslage dazu zwingen

Verteilung der Flugbewegungen 2008 - 2016



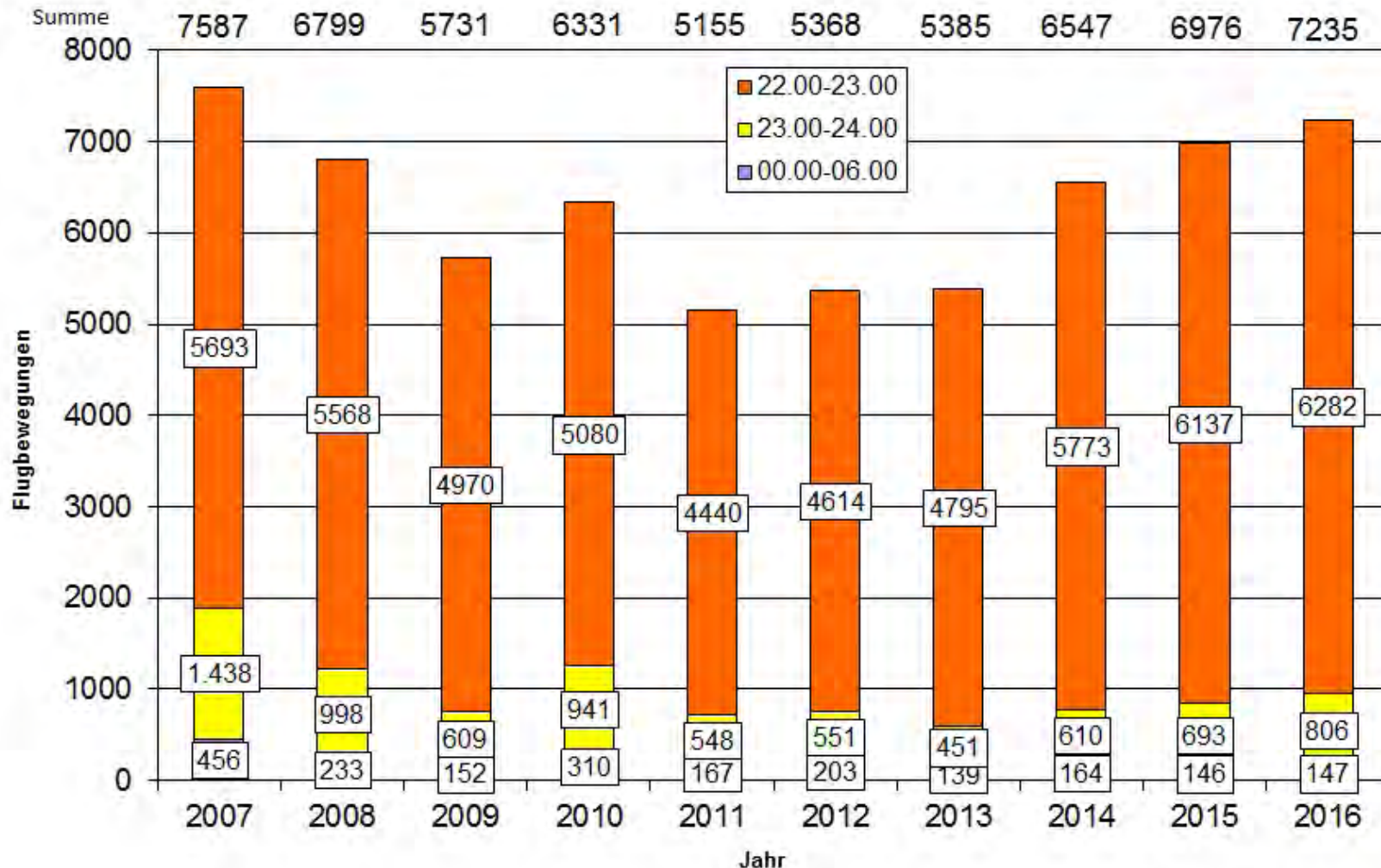
Nachtflugbeschränkungen Flughafen Hamburg

6 - 23 h	23 - 24 h	0 - 6 h	6 - 23 h
	nur verspätete Flugzeuge im Linien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr	nur Notfälle und medizinische Hilfsflüge, Flüge mit Ausnahmegenehmigung	
6 - 23 h	23 - 24 h	0 - 6 h	6 - 23 h

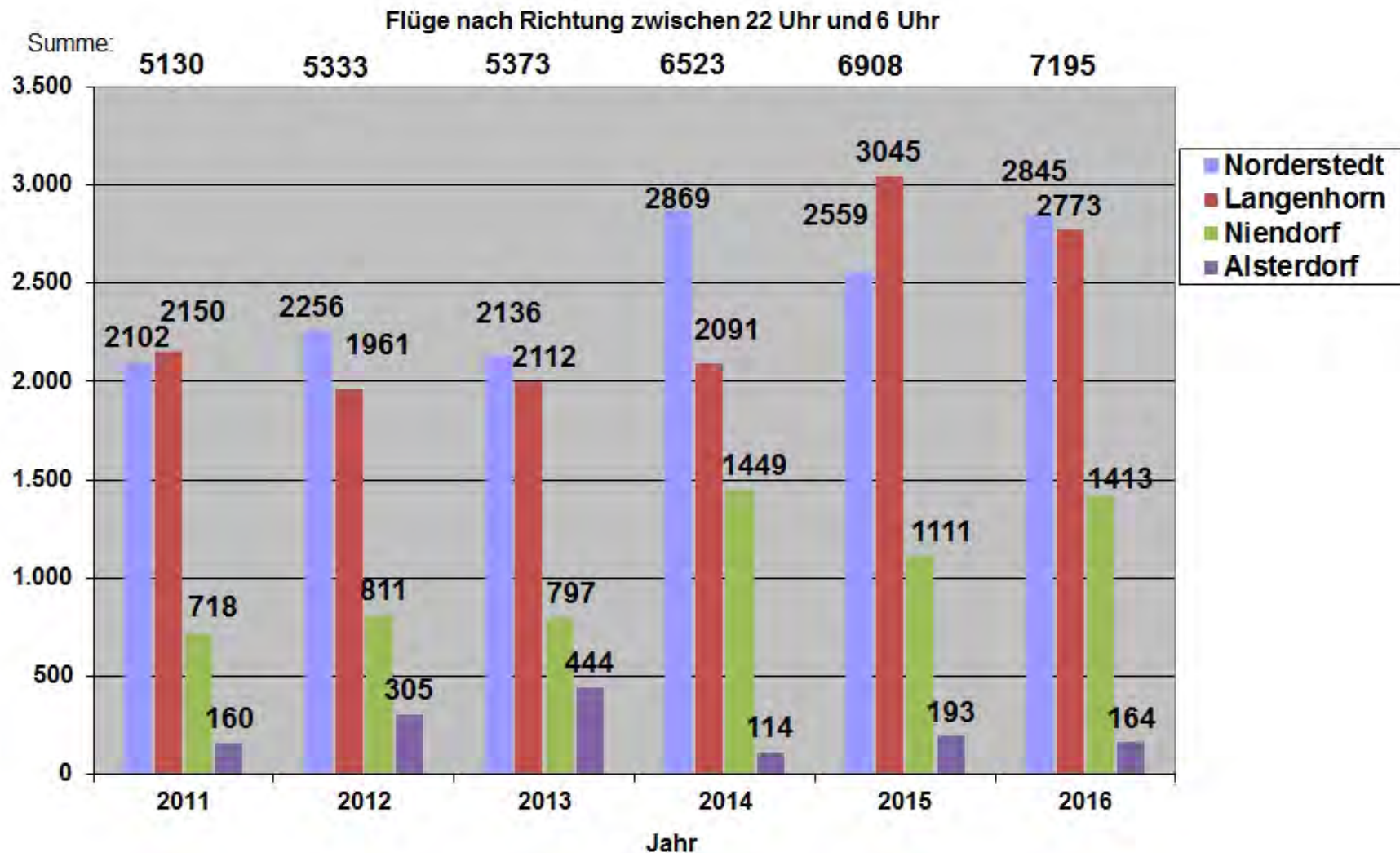
Nachtflugsituation 2016: 161.000 Flüge insgesamt, davon 7.200 Nachts (4,5 %). Davon ca. 6.300 in der Zeit 22-23 Uhr

Nachtflüge der letzten 10 Jahre

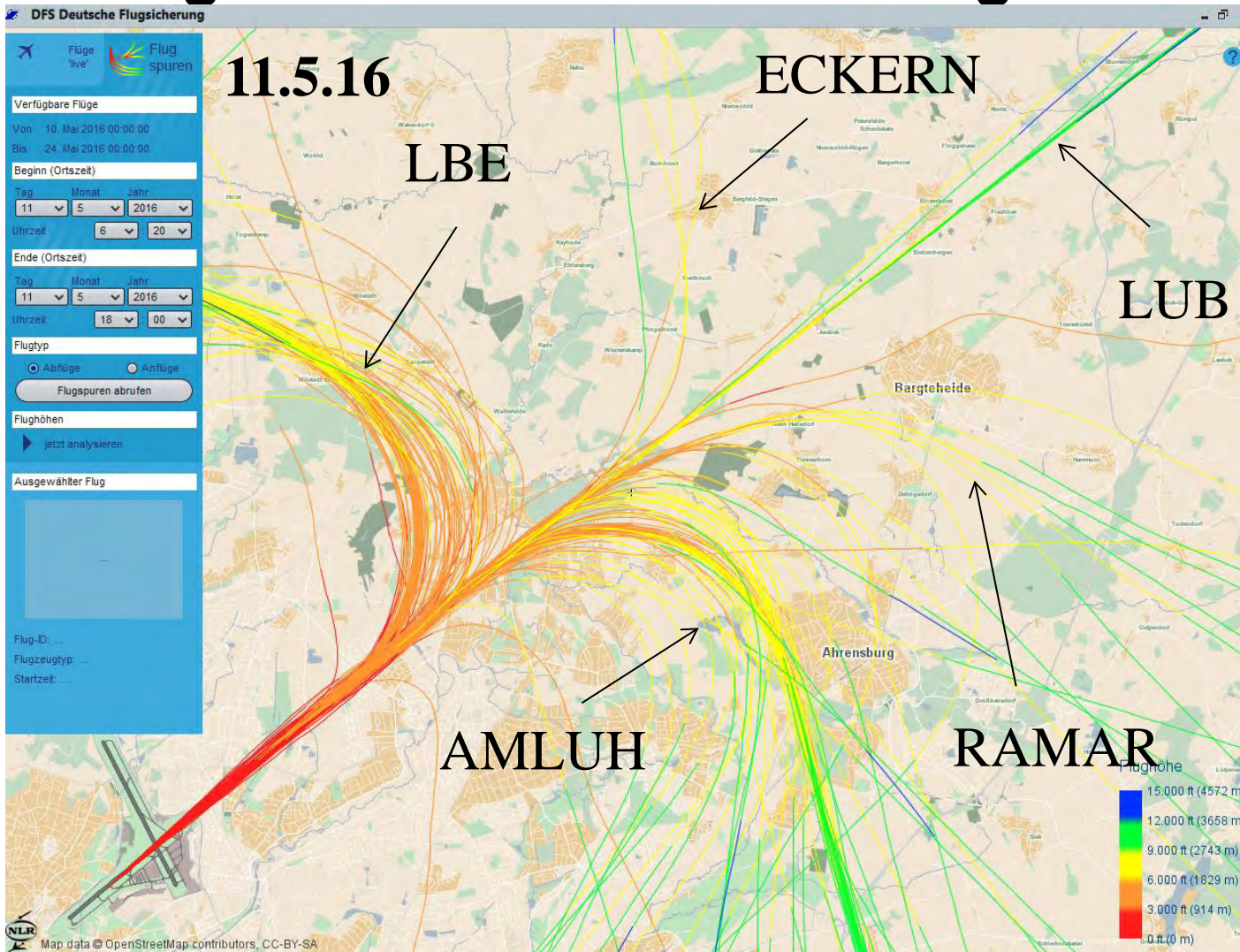
Nächtliche Flüge am Flughafen Hamburg im letzten Jahrzehnt



Nächtliche Verteilung der Flüge



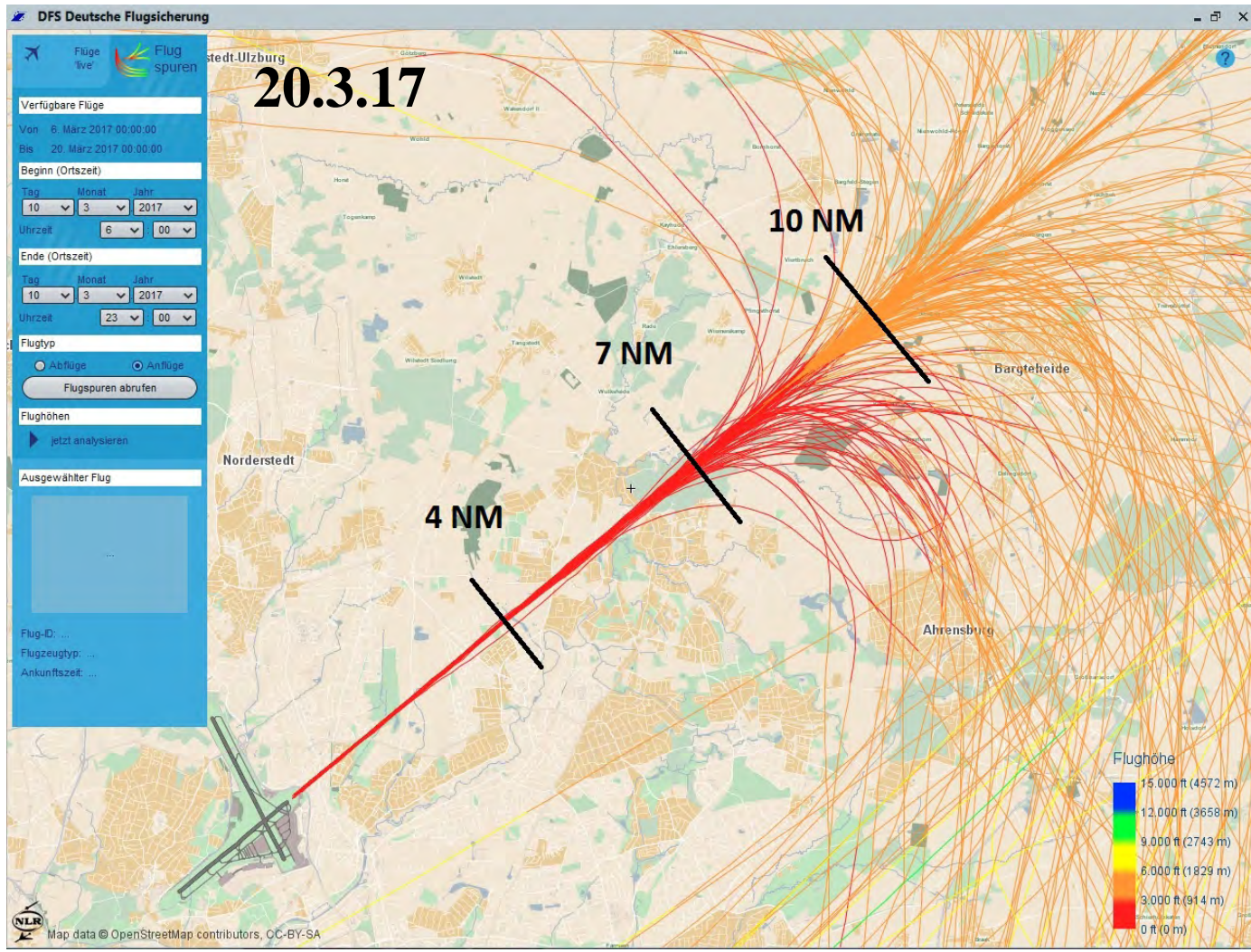
Abflugrouten bei Start Richtung Nordost



Abflugroute:
Bis 5000 Fuß
(ca. 1500 m)
für Jets, bis
3000 Fuß
(ca. 1000 m)
für Turboprop
verbindlich

Keine Vorgabe
für den
Steigwinkel!

Anflugwege Hamburger Nordosten



**Anflugwinkel
3° verbindlich
(ab Beginn
Endanflug)**

**Mindest-
anfluglänge
7 nautische
Meilen**

**22:30 – 6 Uhr
10 nautische
Meilen**

**Verteilung ca.
70 % > 10 NM**

16-Punkte-Plan der Hamburger Bürgerschaft

- Verlängerung der Mindest-Anfluglänge von 4 NM auf 7 NM
- Verkehrsarme Zeiten: 10 NM
- Prüfung leiserer Anflugverfahren (CDO und 3,2 °-Winkel)
- Änderung Luftfahrthandbuch – Verzicht Flachstartverfahren (Cut-Back wieder ab 1.500 Fuß)
- Pünktlichkeitsoffensive – neue Entgeltordnung 2017
- Förderung leiser Flugzeugmuster (Airbus A320neo u.a.)
- Bußgeldverfahren bei nicht unvermeidbaren Verspätungen
- Berichterstattung Bahnbenutzungsregeln 22 Uhr – 7 Uhr
- Fluglärmschutz-Beauftragten-Gesetz
- Bessere Information Betroffener (Internet, Veranstaltungen)
- Mobile Fluglärmmessungen auf Bürgerwunsch

Zum Nachlesen

Weitere Informationen zum Thema Fluglärm unter
www.hamburg.de/fluglaerm

Flugverläufe unter
www.travis.hamburg-airport.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



„Fairness und Respekt, Vertrauen und Ehrlichkeit“

**Rede von Martin Mosel anlässlich der FLSK vor Ort
am 28. März 2017 im „Max-Kramp-Haus“ in Hamburg Duvenstedt**
(es gilt das gesprochene Wort)

Guten Abend meine Damen und Herren,

Fairness und Respekt, Vertrauen und Ehrlichkeit müssen die Voraussetzung unserer Zusammenarbeit sein. Das Vertrauen der Betroffenen und deren Vertreter in Vereinen und Initiativen ist durch die Berichterstattung in den Medien in erheblichem Maße erschüttert. Nicht nur das Initiativenvertreter durch gezielte Medienkampagnen in Misskredit gebracht werden, es gab zwischenzeitlich auch konkrete Angriffe auf diese Personen mit dem parlamentarischen Instrument der Senatsanfrage in der Bürgerschaft. **Das ist unerträglich, in unserem Umgang unzulässig und es ist schlicht unanständig!**

Die Initiativen und Vereine fordern nichts Unmögliches. **Wir fordern ein verfassungsmäßiges Recht.**

„Es gibt ein Grundrecht auf körperliche und seelische Unversehrtheit, aber kein Recht auf Mobilität zu jeder Tag- und Nachtzeit“

Das hat **Manfred Braasch, Landesgeschäftsführer des BUND** in Hamburg, anlässlich des Starts der Kampagne **für ein konsequentes Nachflugverbot** in der Zeit von 22 bis 6 bzw. 8 Uhr gesagt.

Seit nunmehr fast einem halben Jahrhundert gelten unverändert die mehr oder weniger strengen Nachtflugbeschränkungen in Hamburg. Der Flughafen hat aus seiner Historie heraus eine tägliche Betriebszeit von morgens 6 bis 23 Uhr. Darüber hinaus sind Verspätungen unter bestimmten Bedingungen ausnahmsweise zulässig. **Es sollte sich um Ausnahmen handeln. Etwas, das mal vorkommen kann, das wirklich unvermeidlich ist.** Doch sind 12 Stunden vorher angekündigte Umlaufprobleme mit einem verspäteten Start um 23:30 tatsächlich unvermeidlich? Das ist gerade erst vor ein paar Tagen so vorgekommen.

Das **subjektive Meinungsbild des Flughafens propagiert ein bis zwei Flüge pro Nacht**, also jährlich rund 550 Flüge zwischen 23 und 24 Uhr. Objektiv, **tatsächlich sind es 2016 jedoch mit 953 Flügen 74 Prozent mehr** gewesen als uns Herr Eggenschwiler weismachen will.

Die **sogenannte „Pünktlichkeitsoffensive“** von Flughafen, Wirtschaftsbehörde und Umweltbehörde zusammen mit einer Handvoll Fluggesellschaften **ist eine einzige Farce und ist in aller Deutlichkeit gescheitert.**

So richtig glauben mag nur noch einer daran und das ist der Flughafenchef Michael Eggenschwiler. In gewohnter Manier veranstaltet er im Zusammenspiel mit den allzu unkritischen Medien und auch dem Hamburger Senat sein Zahlenpuzzle. Sein Betrachtungswinkel ist genauso eng wie der Flugbetrieb in Fuhlsbüttel und endet um 24 Uhr. **Die störenden und gleichermaßen belastenden Flugbewegungen nach 24 Uhr blendet er einfach aus, sie finden nicht statt.**

So ist es denn kein Wunder, dass bei diesen deutlich reduzierten Zahlen eine **nachweisliche Steigerung von 31 Prozent** sich in eine Belastungsminderung von 13 Prozent verkehrt. Hiermit konfrontiert schweigt sich der Schweizer gerne aus, vergisst dabei aber nicht die Anweisung in seinem Unternehmen zu geben auf keine kritischen Anfragen zu reagieren.

Auch Michael Eggenschwiler macht sich bei einer kritischen Befassung rar und **schlägt Einladungen aus und lässt Verabredungen grundlos platzen.**

Die Probleme in Fuhlsbüttel sind hausgemacht. Der Gier nach mehr und mehr wird zudem von der Politik völlig willenslos mitgetragen, als wenn es einen bürgerschaftlichen Auftrag zur Reduzierung der Belastungen aus Fluglärm und Flugdreck nicht geben würde. Noch heute fast 16 unerfüllte Punkte.

Mit immer mehr **Billigfliegern** wird das einstige Renommee des kleinen aber feinen Businessflughafens Hamburg-Fuhlsbüttel vollständig zerstört.

Die Belastungen durch diese einseitige Ausrichtung sind insbesondere in den Verspätungen abzulesen. **Acht von zehn Flugbewegungen in der Zeit nach 23 Uhr sind Billigflieger.**

Und in der Jahresnachbetrachtung seit 2011 gab es noch nie so eine hohe Belastung wie im Jahr 2016, insbesondere bei den besonders lauten Starts.

Waren es 1972 noch die Charterflüge, sind die Geißel des Luftverkehrs heute die Billigflieger mit Ihren ausufernden und **fast grenzenlosen Belastungen für die Fluglärm-betroffenen und das Personal der Fluggesellschaften.**

Noch immer wird den Betroffenen ein subjektives Belastungsbild vorgeworfen. Ganz aktuell in der Sitzung der FLSK am 02.12.2016 zur Frage der Doppelbelastungen insbesondere hier in Duvenstedt und Lemsahl aus den Starts über Norderstedt verbunden mit den Landungen über Lemsahl, teils zeitgleich als „**Fluglärmsandwich**“.

Jetzt wurde eine Messstelle hier in Duvenstedt aufgestellt und wir können diese **sogenannten „subjektiven Belastungen“ visualisiert und objektiv ablesen**. Aus einem Grundrauschen von rund 40 dbA wird beim Überflug ein **Fluglärmereignis von mehr als 60 dbA**.

Um einen nachhaltigen Interessenausgleich zu erreichen und die Akzeptanz des Flughafens in Hamburg zu erhalten, bedarf es eines fairen und respektvollen Miteinanders.

Die **Reduzierung der täglichen Betriebszeit** des innerstädtischen Großflughafens Hamburg Fuhlsbüttel um eine Stunde, **in den Rahmen der gesetzlichen Ruhezeit ab 22 bis 6 Uhr, stellt einen wesentlichen Beitrag für diesen nachhaltigen Interessenausgleich dar.**

Nur wenn wir die **sozialen Aspekte, Umweltaspekte und berechtigte wirtschaftliche Interessen verträglich, gerecht und verhältnismäßig gestalten**, kommen wir dem hohen Anspruch der Nachhaltigkeit im Luftverkehr ein kleines Stück näher.

„Die nachhaltige Zielbestimmung ist das Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Nachts ist Ruhe. Das ist fair für uns alle und das ist gut für Hamburg!“

Seien Sie Teil unserer Kampagne und unterstützen Sie uns mit Ihrer Unterschrift für die Volkspetition **für eine konsequente Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr!**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Fairness und Respekt.

**Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel (HAM)
- ein innerstädtischer Großflughafen**

FLSK vor Ort - Duvenstedt, 28.03.2017



Fairness und Respekt.
Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel (HAM)
- ein innerstädtischer Großflughafen



„Es gibt ein Grundrecht auf körperliche und seelische Unversehrtheit, aber kein Recht auf Mobilität zu jeder Tag- und Nachtzeit“

Manfred Braasch
BUND-Landesgeschäftsführer

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

19. Jahrgang

Frankfurt (Main), 14. Oktober 1971

Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg

Hamburg, den 15. September 1971
VT/764.530-3/3

Für den Flughafen Hamburg gelten folgende neue örtliche Flugbeschränkungen:

23 Uhr bis 6 Uhr

1. Luftfahrzeuge dürfen von 2200 bis 0500 MGZ weder starten noch landen.

Dies gilt nicht für die Fälle, in denen der Flughafen Hamburg als Not- und Ausweichflughafen benutzt wird sowie — nach näherer Bestimmung durch die Genehmigungsbehörde — für den Nachtluftpostdienst der Deutschen Bundespost.

Bei Verspätungen gilt eine Ausnahmegenehmigung vom Nachtflugverbot als erteilt, wenn Landung oder Start vor 2300 MGZ abgewickelt werden können.

Das Amt für Hafen, Schifffahrt und Verkehr (Telefon: 591 00 348 — Durchwahl) kann im Einzelfall darüber hinaus insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

2. Für die Benutzung der Start- und Landebahnen gelten folgende Bestimmungen:

Von 0600 bis 2100 MGZ:

7 Uhr bis 22 Uhr

- a) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand dieser Startbahn, dazu zwingen. Kann auf Grund der Verkehrslage Bahn 34 nicht benutzt werden, ist auf Bahn 05 oder 23 auszuweichen.

- b) Für Landungen ist Bahn 34 nicht zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand der Landebahnen 05/23 dazu zwingen.

Von 2100 - 0600 MGZ:

22 Uhr bis 7 Uhr

- c) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur unter den Voraussetzungen der Ziffer 2b) zulässig.
- d) Für Landungen ist Bahn 16 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das Instrumentenanflugverfahren zur Landebahn 16 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen der Ziffer 2b) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrs- und Betriebslagen.



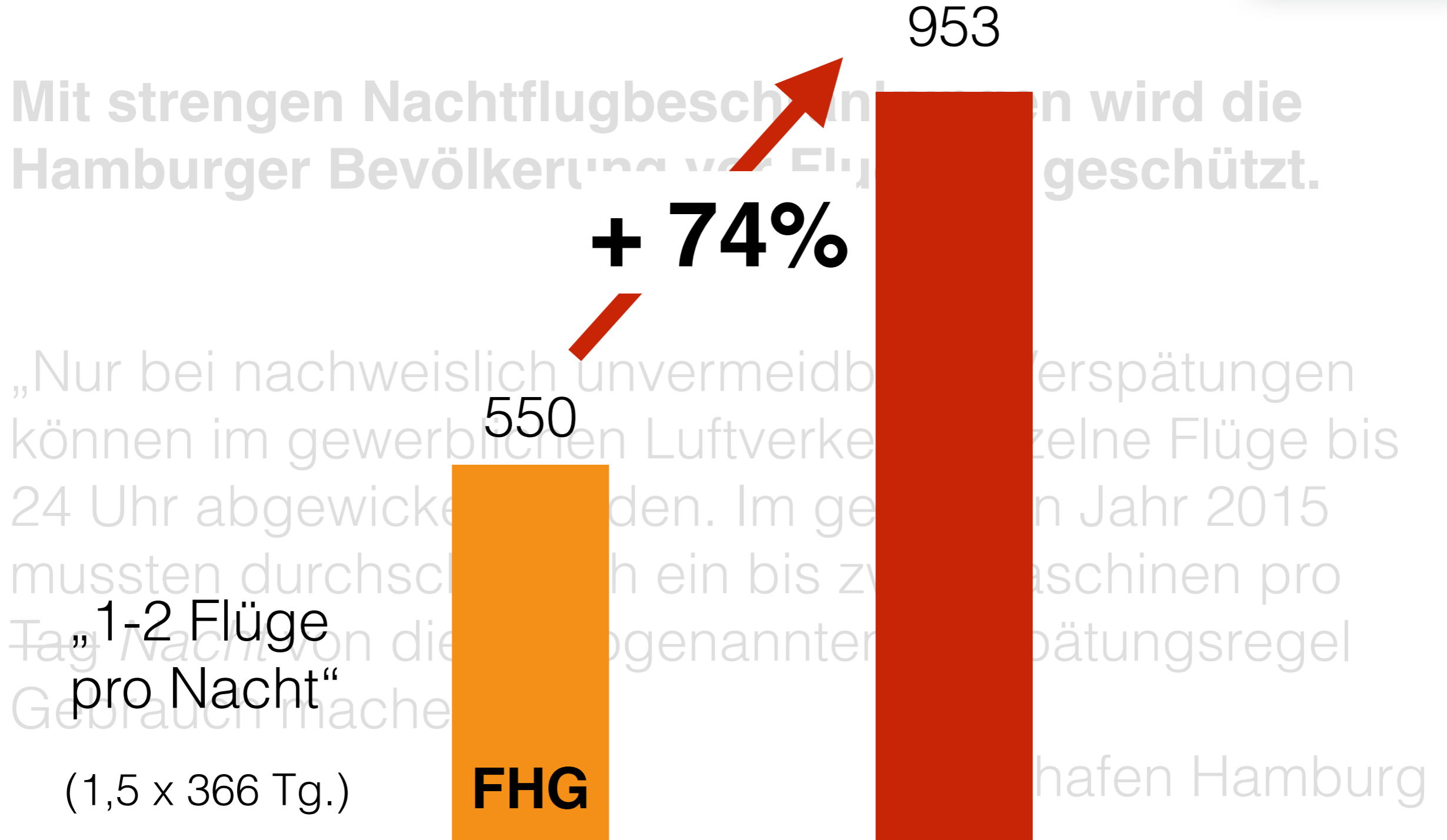
Fairness und Respekt.
Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel (HAM)
- ein innerstädtischer Großflughafen



Mit strengen Nachtflugbeschränkungen wird die Hamburger Bevölkerung vor Fluglärm geschützt.

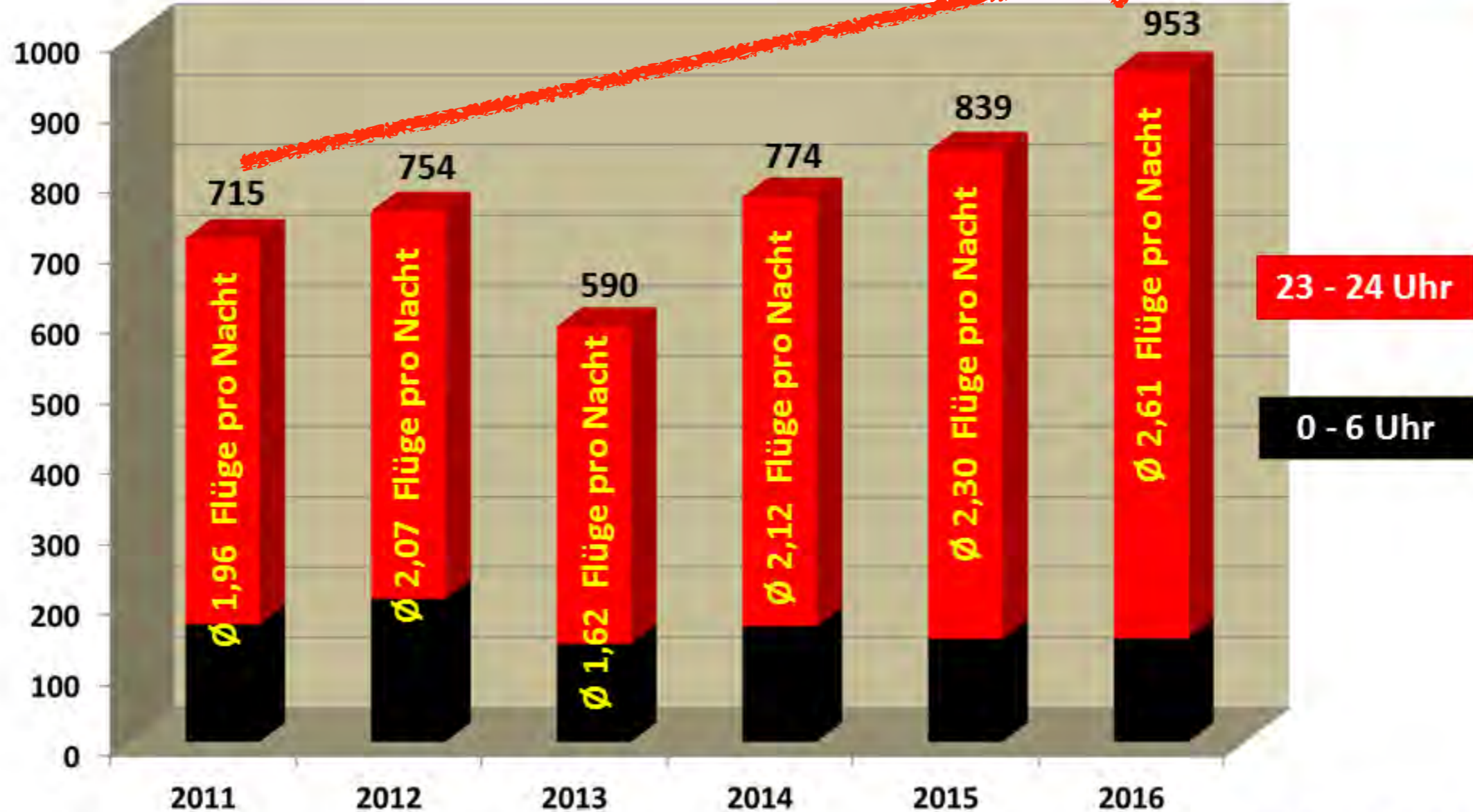
„Nur bei nachweislich unvermeidbaren Verspätungen können im gewerblichen Luftverkehr einzelne Flüge bis 24 Uhr abgewickelt werden. Im gesamten Jahr 2015 mussten durchschnittlich ein bis zwei Maschinen pro *Tag Nacht* von dieser sogenannten Verspätungsregel Gebrauch machen.“

Flughafen Hamburg



Flugbewegungen außerhalb der Betriebszeit

+ 34%



Alternative Fakten oder doch nur Fake News ?



Michael Eggeschwiler - FHG

Hamburger  Abendblatt

07.03.2017

„Von November bis Ende
Februar **sank die Zahl
der verspäteten Flüge
um 13 Prozent** – im
Februar gab es an
17 von 28 Tagen **keine
einzige Landung** nach
23 Uhr.“

Pünktlichkeitsoffensive. Ein Erfolg?

Monat / Jahr	Anzahl	Verteilung
November 2016	26	16 vor 24 Uhr und 10 nach 0 Uhr
Dezember 2016	36	32 vor 24 Uhr und 4 nach 0 Uhr
Januar 2017	67	53 vor 24 Uhr und 14 nach 0 Uhr
Februar 2017	34	24 vor 24 Uhr und 10 nach 0 Uhr

Pünktlichkeitsoffensive. Ein Erfolg?

Monat / Jahr	Anzahl	Verteilung
November 2016	26	14 vor 24 Uhr und 10 nach 0 Uhr
Dezember 2016	36	32 vor 24 Uhr und 4 nach 0 Uhr
Januar 2017	67	53 vor 24 Uhr und 14 nach 0 Uhr
Februar 2017	34	24 vor 24 Uhr und 10 nach 0 Uhr

+ 31%

- 13%



Nächtliche Flugbewegungen 23-24 Uhr

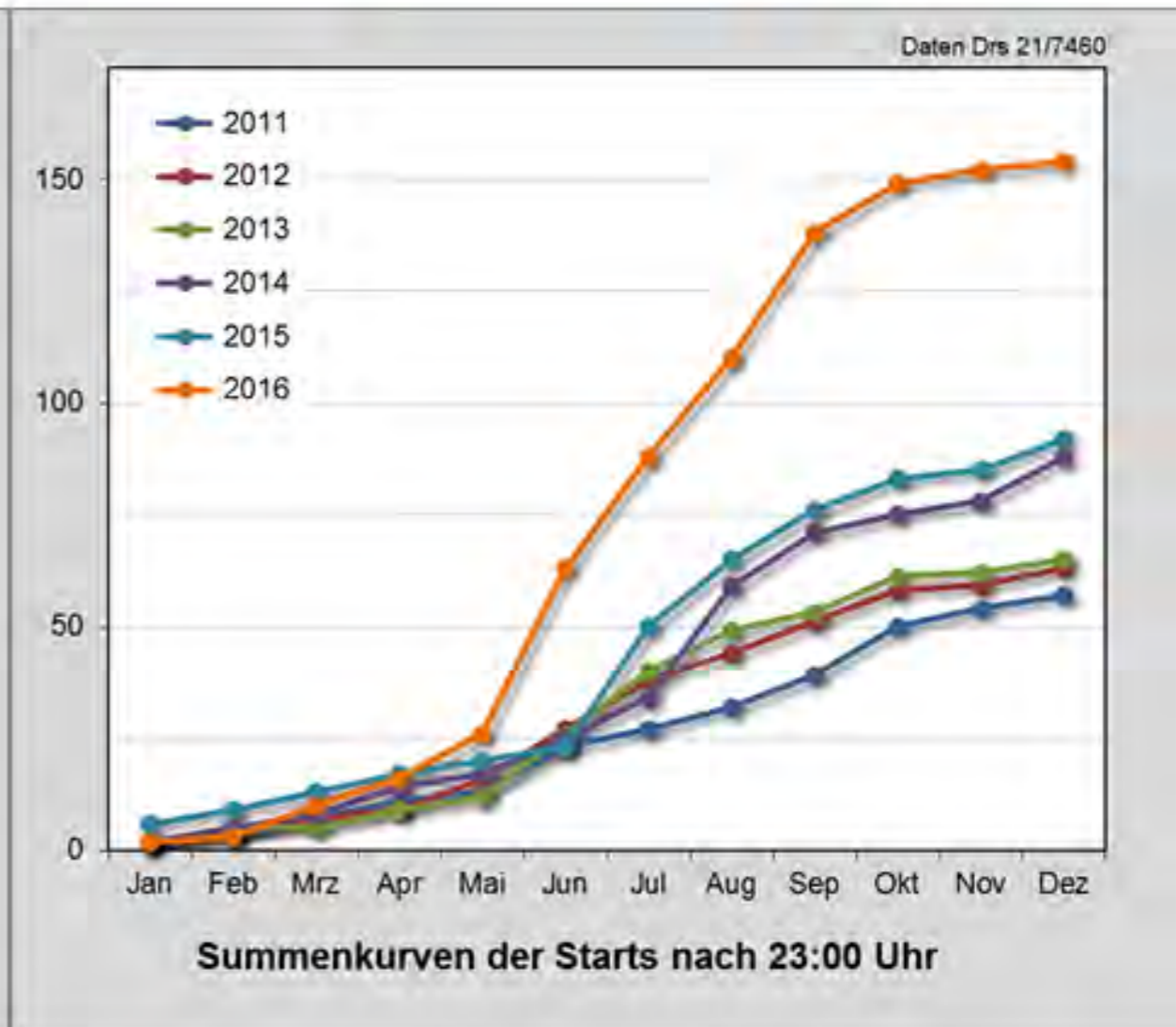
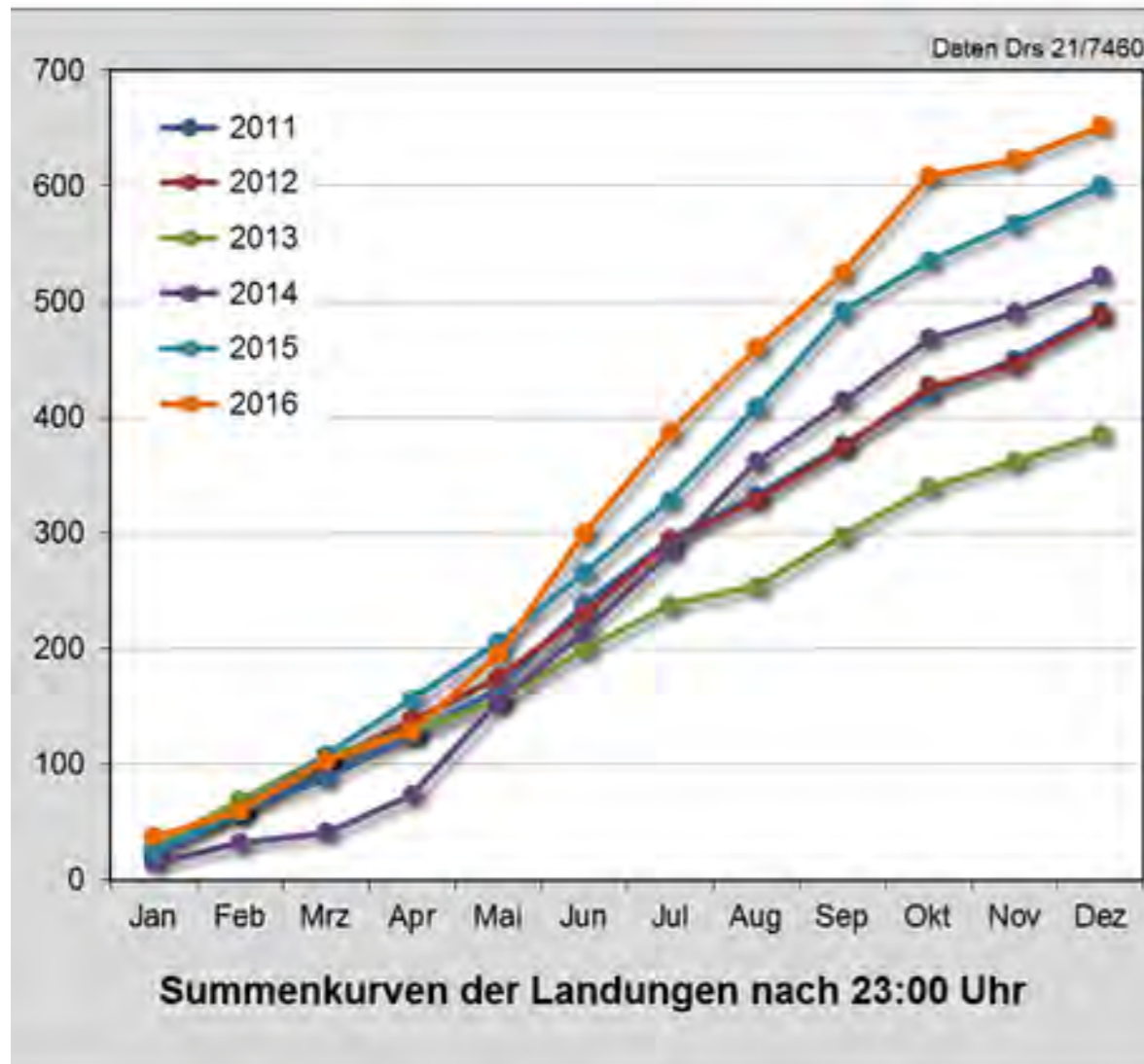
2016	Starts	Landungen	Gesamt	Anteil Billigflieger
Mai	10	66	76	71 %
Juni	37	105	142	75 %
Juli	25	87	112	80 %
August	22	73	95	81 %
September	28	65	93	78 %
Oktober	11	84	95	68 %
Σ bzw. Ø	133	480	613	75,5 %

Fairness und Respekt.

Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel (HAM)
- ein innerstädtischer Großflughafen



Bürgerinitiative für Fluglärmschutz
in Hamburg und Schleswig-Holstein



Daten: Senatsdrucksache der Hamburger Bürgerschaft (SKA 21/7460)

1972: Charterflug

Heute: Billigflieger



SPIEGEL ONLINE



Scheinselbstständigkeit beim Billigflieger

Ryanairs Pilotenproblem

Ryanair schickt sich an, Europa zu erobern - von Deutschlands größtem Flughafen aus. Der Angriff auf Lufthansa und Co. könnte aber noch vor Beginn scheitern: am Umgang des Billigfliegers mit seinen Piloten.



Von *Claus Hecking* ▼

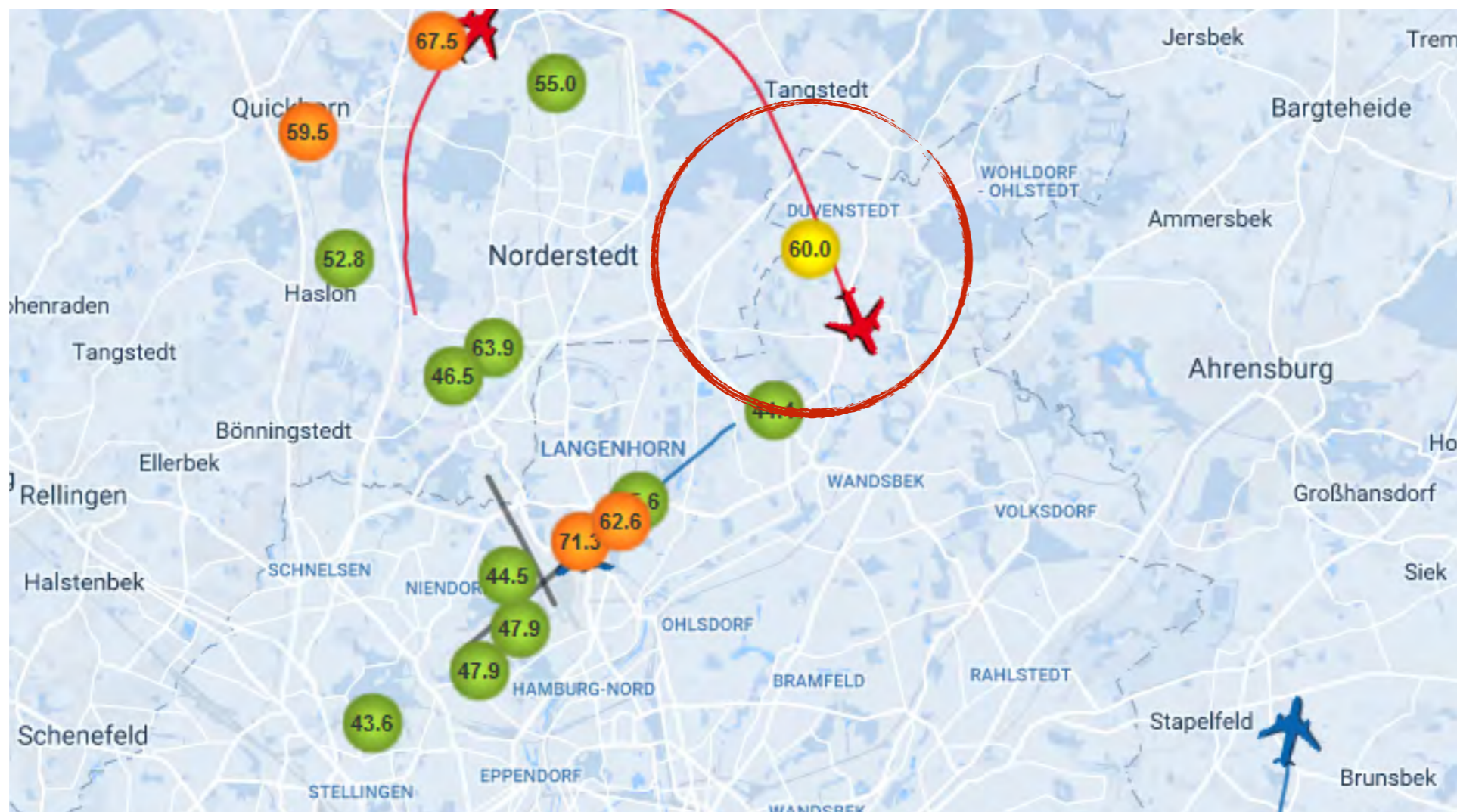


Subjektive Wahrnehmung oder realistisches Lärmbild?



Daten: Travis

Subjektive Wahrnehmung oder realistisches Lärmbild?



Daten: Travis

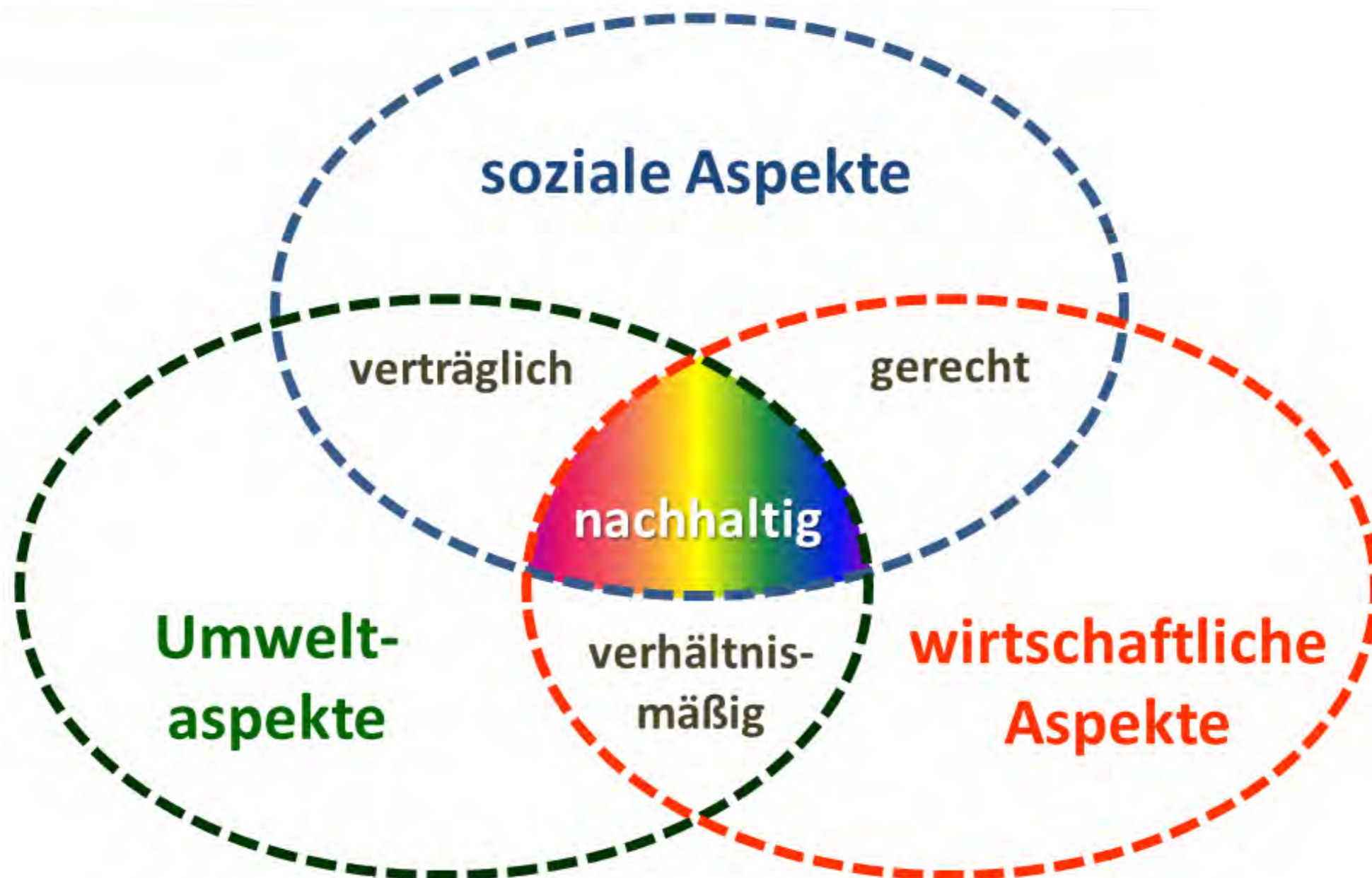



Nachhaltiger Interessenausgleich

Der Hamburger Regionalflughafen „Helmut Schmidt“ wird auf Dauer nur eine weitere Akzeptanz in der Bevölkerung erreichen, wenn es ein **fares Miteinander von Flugbetrieb und Betroffenen** gibt.

Die **Reduzierung der täglichen Betriebszeit** um eine Stunde (d.h. 6 %) stellt ein gleichsam zielführendes wie verhältnismäßiges Instrument dar, um einen **nachhaltigen Interessenausgleich** zwischen dem Flughafenbetreiber und den Fluggesellschaften einerseits sowie den Betroffenen andererseits zu erreichen.

Schnittmengenlehre Nachhaltigkeit





Fairness und Respekt.
Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel (HAM)
- ein innerstädtischer Großflughafen



BAW

Bürgerinitiative für Fluglärmschutz
in Hamburg und Schleswig-Holstein

**Nachhaltige Zielbestimmung:
das Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr!**



Nachts ist Ruhe.
Fair für alle, gut für Hamburg



www.nachts-ist-ruhe.de



BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Fairness und Respekt.

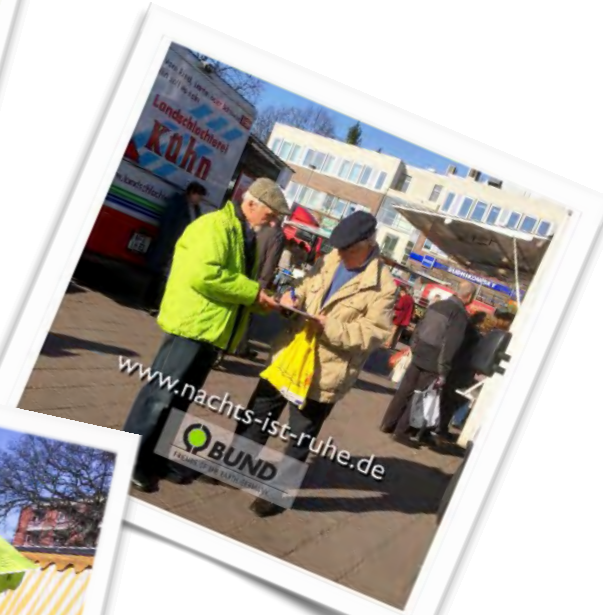
Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel (HAM)
- ein innerstädtischer Großflughafen



Bürgerinitiative für Fluglärmschutz
in Hamburg und Schleswig-Holstein



Nachts ist Ruhe.
Fair für alle, gut für Hamburg



www.nachts-ist-ruhe.de



**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit.**



Fairness und Respekt.
Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel (HAM)
- ein innerstädtischer Großflughafen

www.nachts-ist-ruhe.de



BAW | Bürgerinitiative für Fluglärmschutz
in Hamburg und Schleswig-Holstein
Bilenbarg 21 | 22397 Hamburg
www.baw-fluglaerm.de
info@baw-fluglaerm.de

Quellen:
Flughafen Hamburg GmbH
Behörde für Umwelt und Energie (BUE)
BAW Recherche
Blog - noflyham.de

Anlage 3

**Hamburg Airport**



FLSK vor Ort – Lärmquellen am Flugzeug

23.03.2017

Axel Schmidt
Flughafen Hamburg GmbH

www.hamburg-airport.de



UNIVERSITÄT DER BUNDESWEHR MÜNCHEN
Fakultät für Luft- und Raumfahrt
Lehrstuhl für Thermodynamik, Prof. Dr. rer. nat. M. Pfitzner

Haupt-Lärmquellen am Flugzeug

Triebwerk

**Interaktion
Fahrwerk/
Klappen**

Fahrwerk



Vorflügel

Wing Tip

**Klappen/
Strömungs-
führungskanten**

Die ursächlich größte Lärmquelle eines Flugzeuges stellen die Triebwerke dar, heutzutage in der Bauform von **Mantelstromtriebwerken**.

Der Begriff leitet sich von dem durch den FAN erzeugten kalten Luftstrom ab, der das Triebwerk außen umströmt und sich am Ende mit der heißen Triebwerksluft vermischt.

Heute werden rund 85% des Schubes durch den FAN erzeugt, der Rest wird zum Betrieb des Triebwerks selbst gebraucht, das dann den FAN und verschiedene Geräte, z.B. Pumpen oder Generatoren, antreibt.

Die nachfolgenden Seiten geben Einblick in die derzeit technologisch fortschrittlichsten Triebwerke, die auch am Flughafen Hamburg vertreten sind und zukünftig verstärkt zum Einsatz kommen werden.

Namentlich sind dies der PWA Gear Fan sowie der CFMI Leap, Einsatzzweck für beide Triebwerke ist der A320neo und zum Ende des Jahres der CFMI Leap für die 737max, die ausschließlich mit diesem Motor ausgestattet werden kann.

Beide Typen dieser modernen Motorengeneration bieten neben einer Lärmreduktion einen um 15 Prozent gesenkten Kraftstoffbedarf.

Eine kurze Gegenüberstellung beider Systeme

CFMI Leap

Die Leap-Engine beinhaltet eine Vielzahl neuer Technologien und Entwicklungen, beispielsweise thermodynamisch optimierte Konstruktionen.

PWA Gear FAN

sticht sofort das Getriebe hervor, das den Niederdruck-Kompressor und die Niederdruck-Turbine trennt, d.h. der FAN dreht langsamer und damit im wirtschaftlich effizientesten Bereich.

Hier



UNIVERSITÄT DER BUNDESWEHR MÜNCHEN
Fakultät für Luft- und Raumfahrt
Lehrstuhl für Thermodynamik, Prof. Dr. rer. nat. M. Pfitzner

- Optimierung Flugbetrieb
- Erhöhung Nebenstromverhältnis (Fanlärm)
- längerer Einlauf / umfangreichere Dämmung (Fanlärm)
- aktive Lärmreduktion (Fanlärm)
- Vollgondel / intern gemischtes Triebwerk (Strahl-, Fanlärm)
- Mischung des Abgasstrahls - Mischer (Strahlärm)
- Auslegung für minimalen Turbinenlärm (Schaufelzahl, cut-off)
- Optimierung Klappen / Bürstendichtungen
- Fahrwerk (z.B. Verkleidung)

Technologien für Reduktion von Fluglärm

MULTIPLE PROVEN CUTTING EDGE TECHNOLOGIES



1. Hohes Bypass Verhältnis
2. Aerodynamisch optimierte Fan-Schaufeln aus Kevlar
3. Anti-Erosionsformung der Kompressorschaukeln
4. High-Tech Kompressor
5. Brennkammertechnik der neuesten Generation
6. Keramik Bauteile, Kühlung und Aerodynamik
7. Leichte Werkstoffe (Verbundwerkstoffe)

Revolutionary Engine Design

Incorporating Advanced Technologies Throughout

The PurePower® PW1000G Engine



In the PurePower PW1000G engine, the fan drive gear system allows the engine's fan to operate at slower speeds than the low-pressure compressor and turbine, increasing bypass ratio and resulting in significantly lower fuel consumption, emissions and noise.

Superior Propulsive Efficiency

- First ultra-high bypass ratio turbofan engine
- Light-weight, low-pressure fan design
- Composite fan case

Efficient Fan Drive Gear System (FDGS)

- Durable light weight design
- Reliable reduction gear system
- Proven efficiency
- No life-limited parts

Advanced Technology HPC

- Eight-stage design
- Advanced aerodynamics
- Tied-shaft rotor
- Integrally-bladed rotors (IBRs) with 10 on-wing blend locations

TALON™ X Combustor

- Reduced NOx emissions
- More than 50% margin to CAEP6

High-Speed LPC and LPT

- Higher speed increases efficiency of the LPC and LPT
- Reduced LPC and LPT stages
- Reduced parts count for maintenance cost savings
- Proven operability and performance

High-Efficiency Advanced HPT

- Advanced aerodynamics
- Advanced sealing and cooling
- Advanced materials for durability
- Reduced airfoil count

5-Stufen-Planetengetriebe zur Reduktion der Drehzahl vom FAN

Zu Thema 5: **Hubschrauberflüge über Niendorf**

Es gibt zwei Heliports am Flughafen, den touristisch genutzten Helipad 24 Hamburg am GAT und den Landeplatz für die Polizei auf Vorfeld 4.

Sind die Helikopter-Rundflüge kontingentiert?

AW: Nein.

Gibt es zeitliche Einschränkungen?

AW: Es gelten die Betriebszeiten des Flughafens. Nachts finden keine Hubschrauberrundflüge statt.

In welcher Mindesthöhe (außerhalb des Flughafengeländes) finden die Rundflüge statt?

AW: Abflughöhe: 100 - 200 m, Rundflughöhe: 300 – 450 m.

Welche Auflagen zur Lärmvermeidung gibt es?

AW: Keine.

Sind bestimmte Flugwege / Einflugschneisen vorgesehen, ggf. welche?

AW: Ja.

Gibt es Messungen zum Helikopter-Lärm?

AW: Ja, 68 – 80 dB (A) Maximalpegel beim Überflug.

Ist eine Ausweitung der Helikopterflüge oder eine Ansiedlung weiterer Unternehmen geplant?

AW: Nein.

Quelle: Niederschrift über die 223. Sitzung der Fluglärmschutzkommission für den Flughafen Hamburg am 07.10.2016