

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE

I 2106

18. November 2021

Niederschrift über die  
Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2021/3  
für den Flughafen Hamburg  
am 24. September 2021

## Teilnehmende:

Alexander **Brückner** (MELUND SH), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Jens **Dittmer** (HH-Eimsbüttel), Christian **Durak** (MWVATT SH), Gunnar **Eisold** (HH-Nord), Werner **Hansen** (HH-Wandsbek), Klaus-H. **Hensel** (Quickborn), Dr. Philipp **Henze** (HK), Dr. Ines **Köhler** (Dt. Lufthansa), Timo **Kranz** (HH-Nord), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Martin **Mosel** (BVF), Stefan **Mundt** (BSW), Gerrit **Niemann** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Dr. Judith **Reuter** (BWI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Michael **Sarach** (Kreis Stormarn), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Dr. Uwe **Schacht** (BUKEA), Johannes **Scharnberg** (FHG), Axel **Schmidt** (FHG) bis 10:45 Uhr, Dr. René **Schwartz** (BVF), Dr. Stefanie **von Berg** (HH-Altona), Monika **Weidner** (BUKEA), Torsten **Wagner** (BUKEA), Thorsten **Wolf** (Kreis Segeberg), Tim **Zippel** (Hasloh)

## Begrüßung/Anträge/Beschlussfähigkeit

### Antrag von Herrn Kranz - Änderung des Protokolls der FLSK 2021/2

Frau Roeder eröffnet die Sitzung mit der Begrüßung aller Teilnehmenden, insbesondere der neuen Mitglieder Frau Dr. von Berg für den Bezirk Hamburg-Altona sowie Herrn Eisold für Hamburg-Nord und stellt die Beschlussfähigkeit der Kommission fest.

Zunächst bittet sie das Gremium um Zustimmung, die Verabschiedung von Herrn Axel Schmidt als langjähriges Mitglied der FLSK (TOP 6) vorziehen zu dürfen und begrüßt in diesem Zusammenhang Herrn Johannes Scharnberg (FHG) als dessen Nachfolger. Das Gremium stimmt dieser Änderung der Tagesordnung zu.

Frau Roeder verliest noch einmal die von Herrn Kranz gewünschte Änderung des Protokolls (s. FLSK Drs. Nr. 1/2021-3) und bittet um Abstimmung. Diese wird mit 2 Gegenstimmen und 8 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

In diesem Zusammenhang weist Frau Roeder noch einmal darauf hin, dass es sich bei dem Protokoll der FLSK, anders als in Gremien der Bezirksverwaltung, nicht um ein Wort-, sondern lediglich um ein Ergebnisprotokoll handele. Die Kritik von Herrn Dr. Schwartz, Frau Roeder entscheide allein über das Protokoll und versende eine nicht abgestimmte Fassung, weist diese entschieden zurück. Das Protokoll wurde und werde, wie seit langem üblich, elektronisch abgestimmt, Einwände dazu in der folgenden Sitzung geklärt. Aufgrund der jetzt beschlossenen Änderung bittet Frau Roeder noch einmal um Abstimmung über das (geänderte) Gesamtprotokoll der FLSK 2021/2. Dieses wird ohne Gegenstimmen bei 3 Enthaltungen ebenfalls mehrheitlich angenommen.

## 1 Verabschiedung von Herrn Schmidt

Mit Hinweis auf die aktuelle Umwelterklärung des Flughafens, die Herr Schmidt ausgelegt habe, leitet Frau Roeder zu dessen Verabschiedung aus der FLSK über. Mit den besten Wünschen für die Zukunft spricht Frau Roeder Herrn Schmidt besonderen Dank und Anerkennung für die in 32 Jahren Mitgliedschaft in der FLSK geleistete Arbeit aus. Die Zusammenarbeit sei stets von fachlichem Sachverständnis, Kollegialität und großem Engagement geprägt gewesen. Frau Dr. Pieroh-Joußen schließt sich diesen

Worten an und dankt Herrn Schmidt persönlich für die fachkompetente und zuverlässige Zusammenarbeit.

## **2 Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen**

Herr Scharnberg stellt sich kurz in seiner neuen Funktion als Mitglied der FLSK vor und schildert die krisenbedingt weiterhin schwierige Lage am Flughafen Hamburg. Man habe den Betrieb zwar über die gesamte bisherige Pandemiezeit so gut wie möglich aufrechterhalten und durch Kurzarbeit sowie Altersteilzeitregelungen bei etwa 200 Stellen 90% der Belegschaft des Flughafens halten können, dennoch bewege man sich im Jahresvergleich insgesamt eher auf dem Niveau von 2020 als 2019. So habe es im Zeitraum Januar bis August 2021 bei den Passagierzahlen ein Minus von 78 % und bei den Flugbewegungen ein Minus von 65 % gegenüber 2019 gegeben. Die Auslastung der Flugzeuge sei mit 61 % einigermaßen gut, eine langfristige Planung von Flügen derzeit jedoch nicht möglich. Die Airlines reagierten sehr flexibel auf die aktuellen Gegebenheiten und man wisse teilweise erst ca. 2 – 3 Wochen vorher, ob ein geplanter Flug tatsächlich stattfindet oder nicht. Ein „Durchfliegen“ von Sommer- und/oder Winterflugplänen gebe es aktuell nicht. Für die Zukunft werde ein niedriges aber stabiles Aufkommen an Flugbewegungen erwartet und man plane derzeit mit etwa 11 Mio. Passagieren für 2022. Im Jahr 2023 hoffe man, 80 % des Verkehrsaufkommens von 2018 zu erreichen und wieder Gewinne zu generieren. Insgesamt gehe die FHG davon aus, das vorpandemische Niveau auch 2025 noch nicht wieder erreicht zu haben. Abhängig von der Einführung einer möglichen Kerosin- und Beimischungssteuer sowie eines verteuerten Zertifikatehandels und dem Ziel, Emissionen weiter zu reduzieren, rechne man in den nächsten Jahren mit starken Veränderungen im Luftverkehr.

Frau Roeder dankt Herrn Scharnberg für seinen Vortrag und bittet darum, die gezeigten Folien zu Protokoll zu geben. (s. FLSK-Drs. Nr. 2/2021-2)

Herr Dr. Schwartz merkt an, man habe in Hamburg bereits jetzt 1,7 Grad durchschnittliche Erwärmung gegenüber des Ziels aus dem Pariser Klimaschutzabkommen von 1,5 Grad erreicht. Unter diesen Bedingungen sei ein Vergleich bzw. ein Anstreben des Flugaufkommens von 2019 nicht erstrebenswert. Fliegen sei die klimaschädlichste Art der Fortbewegung und seit langem viel zu billig. 2019 könne und dürfe nicht der Maßstab sein, an dem das zukünftige Flugaufkommen bemessen werde. Er wundere sich auch über die Berichterstattung des Abendblattes, das sich über die möglichen Kosten von 1.000 Euro für einen Hin- und Rückflug nach Kreta entrüste, die Entrüstung darüber, dass dieser Flug bisher 60 Euro gekostet habe, jedoch ausbliebe.

Da es keine weiteren Wortmeldungen oder Fragen gibt, bittet Frau Roeder um den Vortrag der FLSB zu Top 3.

## **3 Verspätungen und Beschwerden**

Frau Dr. Pieroh-Joußen erläutert die bis einschließlich 17. September 2021 ermittelten Verspätungszahlen und vergleicht diese anhand einer Monats- und Quartalsübersicht mit den Vormonaten bzw. -jahren. (s. FLSK-Drs. Nr. 3/2021-3). Insgesamt liege die Zahl an verspäteten Flügen bei derzeit 55. Im Vergleich zu 2020 mit insgesamt 65 Verspätungen sei das schon jetzt relativ hoch. Dennoch seien diese Zahlen angesichts der noch immer sehr geringen Gesamtauslastung in keiner Weise mit den Vorjahren vergleichbar. Für 2020 sei festzuhalten, dass die Verspätungen zwar primär in den ersten Monaten vor Beginn der Pandemie entstanden seien, im Vergleich zu den Vorjahresmonaten jedoch eher gering ausfielen. Hier zeige sich der Erfolg der zur Verringerung der Verspätungen ergriffenen Maßnahmen. Mit dem kurzfristigen Anstieg des Flugverkehrsaufkommens im Sommer dieses Jahres habe es eine relevante Anzahl an Verspätungen in den Monaten Juli und August gegeben. Insbesondere auch von der Lufthansa, die sich dieses Themas jedoch bereits angenommen habe. Weit auffälliger sei dagegen die Anzahl an Verspätungen der WizzAir, die bis August 2021 auf insgesamt vierzehn Verspätungen kommt. In diesem Zusammenhang erläutert Frau Dr. Pieroh-Joußen noch einmal die Umstände, die am 6. Juli 2021 zu der letztendlich in Amtshilfe für die Bundespolizei erteilten Ausnahmegenehmigung für den WizzAir Flug nach Tirana geführt haben. Der Vorfall sei mittlerweile in mehreren Gesprächen mit allen Beteiligten aufgearbeitet worden. Hier habe man seitens der FLSB klar herausgestellt, dass man ein derartiges Vorgehen der Polizei als äußerst kritisch ansehe. Diese Situation müsse ein absoluter Einzelfall bleiben und zukünftige Zwischenfälle anderweitig gelöst werden.

Frau Roeder dankt Frau Dr. Pieroh-Joußen für Ihren Bericht und gibt Gelegenheit für Wortmeldungen und Fragen aus dem Gremium.

Auf Nachfrage von Herrn Mosel zu einem möglichen Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die WizzAir erläutert Frau Dr. Pieroh-Joußen, dass dies nach Vorlage aller Verspätungsgründe wie üblich geprüft werde. In diesem Zusammenhang wird der Vorschlag von Herrn Dr. Schwartz diskutiert, ob die Vorlage der Verspätungsgründe und deren Beurteilung in vermeidbar/unvermeidbar nicht durch einen Kriterienkatalog standardisiert werden könne, der Teil der Betriebsgenehmigung für den Flughafen werde. Hier weist Herr Scharnberg darauf hin, dass es sich bei dieser Prüfung um ein reines Verwaltungsverfahren zwischen Airline und BUKEA handele und der Flughafen nicht Adressat der Regelung sei.

Hinsichtlich der Vorfälle vom 6. Juli 2021 äußert Herr Dr. Schwartz seine Verwunderung darüber, dass weder vom Flughafen noch von der Polizei Anzeige erstattet worden sei, obwohl 16 Funkstreifenwagen eingesetzt werden mussten, um die Situation in den Griff zu bekommen und verweist dazu auf die Senatsdrucksache 22/5173 vom 16.07.21. Man habe die Situation eher entschärfen und durch Strafanzeigen nicht noch zu einer möglichen Verschärfung beitragen wollen, so Herr Scharnberg.

Frau Roeder stellt für das gesamte Gremium noch einmal deutlich heraus, dass ein derartiger Vorfall wie der vom 6. Juli 2021 absolute Ausnahme bleiben müsse! Es mache sie sprachlos, dass die Polizei die Situation offenbar nicht im Griff gehabt habe und alle Lärmbetroffenen darunter zu leiden gehabt hätten.

Zur Beschwerdesituation fragt Herr Kranz nach, ob in der BUKEA vermehrt Beschwerden zu Kleinflugzeugen eingingen, da ihm aus dem Bereich Hohenfelde verstärkt Beschwerden über Sportflugzeuge zgetragen werden. Herr Dr. Schacht bestätigt diesen Eindruck und erläutert hier noch einmal, dass das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) keine Handhabe dagegen biete. Bei Einhalten einer Mindesthöhe von 400ft (ca. 122 m) sei das Überfliegen der Stadt mit Kleinflugzeugen jederzeit möglich.

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit unterbricht Frau Roeder die Sitzung um 11:30 für eine Viertelstunde und zieht die Pause vor.

**PAUSE von 11.30 – 11:45 Uhr**

#### **4 Überprüfung der Flugroute RAMAR – Antrag des Bezirks Altona (TOP 7 FLSK 2021/1)**

Mit Bezug auf die im Antrag des Bezirksamts Altona (s. FLSK-Drs. Nr. 5/2021-1) geäußerte Bitte an die DFS, zu überprüfen, ob Flugziele im Südosten Deutschlands/Europas mehr über die AMLUH geleitet werden können, um Anwohnende im Bereiche der RAMAR zumindest teilweise vom Lärm zu entlasten (s. FLSK-Drs. Nr. 4/2021-3) habe die DFS zunächst geprüft, welche Möglichkeiten es gebe, dieser Bitte zu entsprechen. Ausgehend von der konkreten Bitte sei dies zunächst die Verlagerung lediglich eines Teils der Abflüge weg von der RAMAR hin zur AMLUH. Darüber hinaus sei eine gesamte Umgestaltung der Abflugroute RAMAR denkbar und selbstverständlich auch das Beibehalten des Status quo.

Der Zweck von Abflugrouten bestehe in der Anbindung von Flughäfen an sogenannte ATS-Routen („Luftstraßen“). Durch ein erhöhtes Flugverkehrsaufkommen, insbesondere der aus Süden kommenden Anflüge nach Hamburg, habe sich die DFS 2009 gezwungen gesehen, Abflüge in Richtung Süden/Süd-westen von der AMLUH auf die neu geschaffene RAMAR umzuleiten, um ein Aufeinandertreffen von An- und Abflügen an Kreuzungspunkten zu vermeiden. Dieses Problem bestehe aktuell nicht mehr, da sich durch Veränderungen bei den Flugzeugtypen und der Flugzeugführung inzwischen andere Flughöhen ergeben und die damaligen Kreuzungspunkte heute so nicht mehr zum Tragen kommen. Allerdings sei mit der Einführung der RAMAR eine Teilspernung der AMLUH als Abflugroute erforderlich gewesen, die bei einer möglichen Entscheidung für die erste Variante wieder aufgehoben werden müsse.

Herr Niemann gab zu bedenken, dass sich die Option 1 auf Abflüge von allen vier Startrichtungen beziehe und nicht für eine Abflugrichtung allein angeordnet werden könne. Eine Umsetzung dieser Option sei ohne Öffentlichkeitsbeteiligung durch Bekanntgabe der DFS innerhalb weniger Wochen möglich.

Die zweite Variante bestehe in der Umgestaltung der Abflugroute RAMAR ausschließlich für den Abflug in Startrichtung Südwest (Piste 23). Eine derartige Routenänderung sei von der Verfahrensplanung der DFS unter Beteiligung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) und des Umweltbundesamt (UBA) durchzuführen. Hier sei planmäßig mit einer Bearbeitungszeit von 84 Wochen zu rechnen, realistisch gehe man derzeit von etwa 2 Jahren Vorlaufzeit aus.

Die dritte Möglichkeit bestehe im Beibehalten des Status quo. Herr Niemann schließt seine Ausführung mit dem Hinweis darauf, dass die DFS keine Präferenzen für eine der vorgestellten Möglichkeiten habe. Das weitere Vorgehen sei allein von der Entscheidung/dem Beschluss der FLSK mit entsprechendem Auftrag an die DFS abhängig.

Herr Dr. Schacht macht im Anschluss noch einmal deutlich, dass man sich bei den bisherigen Überlegungen eng an die im Antrag von Herrn Langbehn geäußerte Bitte gehalten und zunächst nur ermittelt habe, wie sich die Verlagerung von Flügen weg von der RAMAR hin zur AMLUH insbesondere mit Blick

auf die Betroffenzahlen auswirke. Ausgangspunkt sei gewesen, die damalige Einführung der RAMAR rückgängig zu machen. Daher sei man zunächst nur von einer Änderung der Routenführung bei Starts über die Piste 23 ausgegangen und habe anhand von jeweils drei Immissionspunkten auf beiden Routen die sich dort tagsüber ergebenden Dauerschallpegel bis 40 dB(A) berechnet. Danach zeige sich, dass die Verlagerung von Starts über die RAMAR keine signifikante Verringerung des Dauerschallpegels bewirke. Dagegen sei die Bevölkerungsdichte der Gebiete, über die dann vermehrt gestartet werde, schon jetzt erheblich höher und werde in Zukunft weiter anwachsen. (s. FLSK Drs. Nr. 5/2021-3)

Herr Dr. Schwartz kritisiert die von Herrn Niemann vorgestellte Option 1 scharf, da sie zu einer massiven Belastungsverschiebung führe; insbesondere wirke sich dies auf die Verteilung von Abflügen über die RWY33 nach Osten bzw. Westen aus. Einen derartigen Vorschlag ohne vorbereitende Unterlagen in die Sitzung der FLSK einzubringen sei inakzeptabel. Er fordere deshalb, dass nunmehr alle An- und Abflug-routen der vier Start- und Landebahnrichtungen auf ihre Belastungen hinsichtlich Lärm und Klima zu bewerten seien. Als fachlicher Maßstab für mögliche Flugroutenänderungen seien die diesbezüglichen Empfehlungen des Umweltbundesamtes heranzuziehen. Für ihn sei klar, dass der Lärmschutz im Flughafennahbereich bis 10 NM das höhere Schutzgut vor dem Klimaschutz darstelle.

Die vorgestellten Varianten werden im Gremium kritisch und kontrovers diskutiert, zumal die Veränderung an einer Abflugroute deutlich größere Auswirkungen habe als bisher angenommen. Der Antrag aus Altona sowie die dazu von der DFS vorgestellten Optionen seien daher nur als Impuls für die FLSK zu verstehen, die möglichen Auswirkungen eines solchen Eingriffs in das bestehende System zu diskutieren, um dann zu entscheiden, ob und in welche Richtung die Prüfung erfolgen soll. Darüber hinaus sei zu klären, welche Faktoren dabei zu berücksichtigen seien, um bei der Entscheidung für eine Änderung zu einer möglichst gerechten Verteilung der belastenden Auswirkungen zu kommen.

Eine Betrachtung/Berechnung aller möglichen Optionen und ihrer Auswirkungen ohne Konkretisierung des Antrags sei nicht leistbar.

Die Diskussion zeige, dass es größeren Gesprächsbedarf zu diesem Thema gebe und die bisher erarbeitete Datenbasis für eine endgültige Entscheidung allein nicht ausreiche. Frau Roeder schlägt daher vor, zu diesem Thema eine Sondersitzung einzuberufen. Welche Daten dazu zur Verfügung gestellt werden können, werde im Nachgang zu dieser Sitzung mit den beteiligten Behörden/FHG geklärt.

Die Kommission nimmt diesen Vorschlag einstimmig an.

## **5 Bericht von der ADF**

Angesichts der fortgeschrittenen Zeit schlägt Frau Roeder vor, den Bericht der FLSB hierzu lediglich zu Protokoll zu nehmen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

*(Anmerkung: Der o. g. Bericht bezog sich auf die ADF-Tagung im Juni 2021. Da am 30.09.21 bereits eine weitere ADF-Tagung stattfand, wird, abweichend zum Protokoll, über beide Tagungen in der FLSK 2021/4 berichtet werden.)*

## **6 Sonstiges**

Hinsichtlich der von Herrn Kranz erbetenen Protokolländerung merkt Herr Quade an, dass die inhaltliche Aussage zu den Bahnbenutzungsregeln (BBR) im Protokoll der FLSK 2021/2 nicht richtig sei. Es gebe keine Normenhierarchie zwischen LuftVG und BBR. Herr Quade bitte daher um Klarstellung in der nächsten Sitzung.

Frau Roeder nimmt diesen Wunsch für die nächste Sitzung auf und schließt die Sitzung um 13:21.

Für die Niederschrift:

genehmigt:

gez. Monika Weidner

gez. Elke Christina Roeder

**Terminvorschau 2021/2022**

10.12.2021	FLSK 2021/4
<b>25.02.2022</b>	FLSK 2022/1
<b>24.06.2022</b>	FLSK 2022/2
<b>28.10.2022</b>	FLSK 2022/3

An die  
Fluglärmenschutzkommission für den Flughafen Hamburg  
Die Vorsitzende  
Über Geschäftsstelle

## Antrag: Änderung des Protokolls der Sitzung der FLSK 2021/2 vom 30.4.2021

In der oben genannten Sitzung wurde unter TOP 3 die Bewegungsverteilung 2020 am Flughafen Hamburg diskutiert. Insbesondere ging es um die Priorität zwischen Bahnbenutzungsregeln (BBR) und Verkehrsabwicklung, wobei sich herausstellte, dass im Zweifel die Abwicklung des Verkehrs Vorrang genießt.

Um hier Missverständnissen vorzubeugen, habe ich in der Sitzung dies noch einmal explizit nachgefragt und dazu auch darum gebeten, sowohl Frage als auch Antwort deutlich im Protokoll festzuhalten. **Beides ist im ersten Protokollentwurf nicht umgesetzt worden.**

Erst nach Intervention wurde meine Frage inzwischen in den Protokollentwurf aufgenommen. Bezüglich der Antwort der Deutschen Flugsicherung (DFS), die meine Frage klar mit "Ja" beantwortete und somit den Vorrang der Verkehrsabwicklung ggü. den BBR bestätigte, schreibt die Geschäftsstelle der FLSK, dass die "Aufzeichnungen" dieses klare "Ja" nicht wiedergeben würden. **Wohlgemerkt, nachdem ich in der Sitzung deutlich um Protokollierung gebeten habe.** Stattdessen ist im Protokoll keine eindeutige Antwort auf meine Frage festgehalten.

Mehrere Mitglieder der FLSK haben mir gegenüber die klare Antwort der DFS inzwischen bestätigt. Deshalb beantrage ich:

### **Petitum**

Im Protokoll der Sitzung der FLSK vom 30.4.2021 auf Seite 2, 5. Zeile von unten:

Änderung von

"Herr Hückelkempken betont nochmals, dass sich die DFS ..."

in

"Herr Hückelkempken *bestätigt dies und* betont nochmals, dass sich die DFS ...".

**Timo B. Kranz**  
Hamburg-Nord

24. September 2021

FLSK



2,47 Mio.  
Passagiere  
- 78 %

11.696 t  
Flugzeug-  
Fracht



- 35 %

Jan. – Aug.  
2021

61 %  
Auslastung



36.655  
Flugbewegungen



- 64 %



(Vorläufige) Zahlen im Vergleich zum Jahr 2019

69 t  
MTOM /  
Bewegung

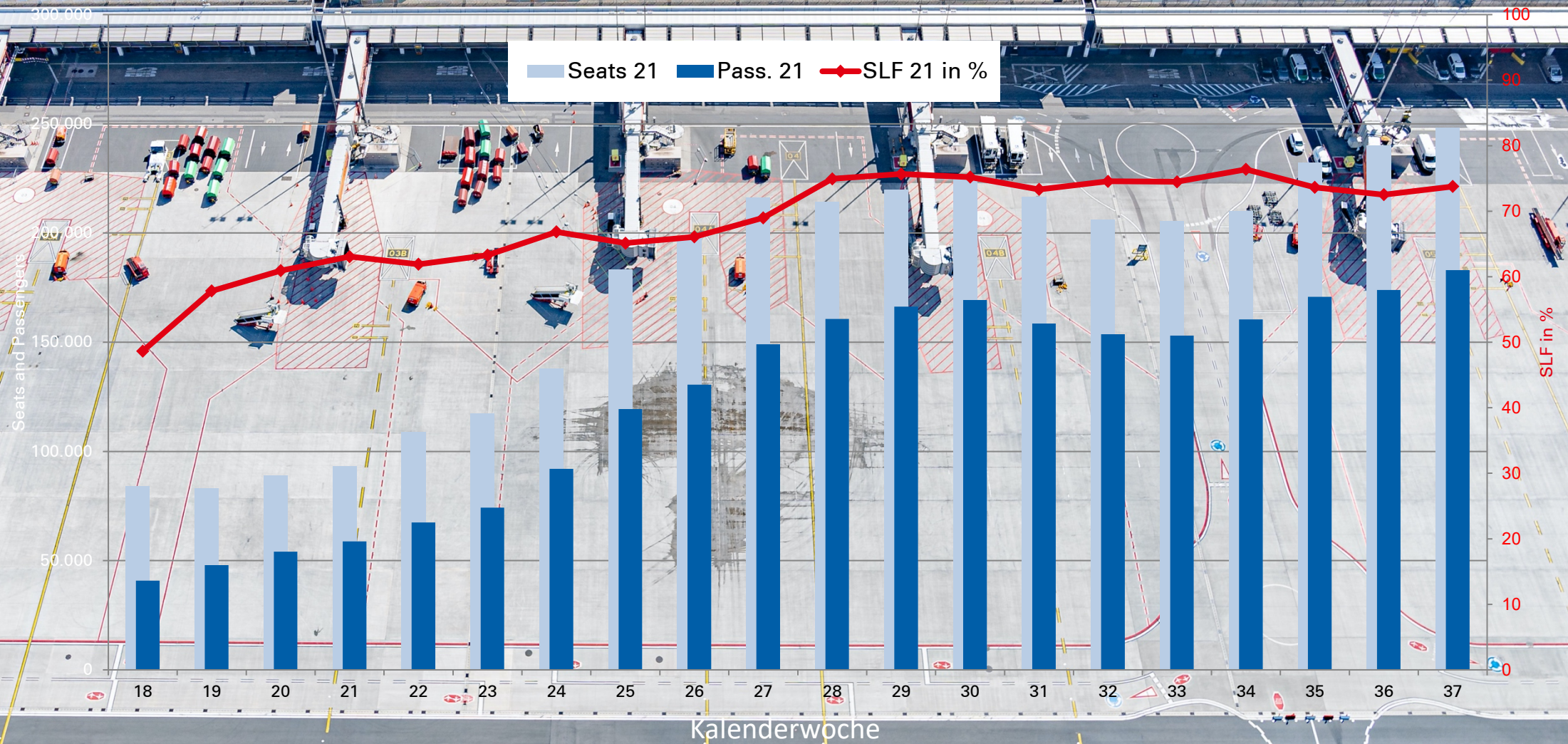
- 6 %

Verkehrszahlen liegen  
aufgrund von Corona  
weit unter der  
Prognose



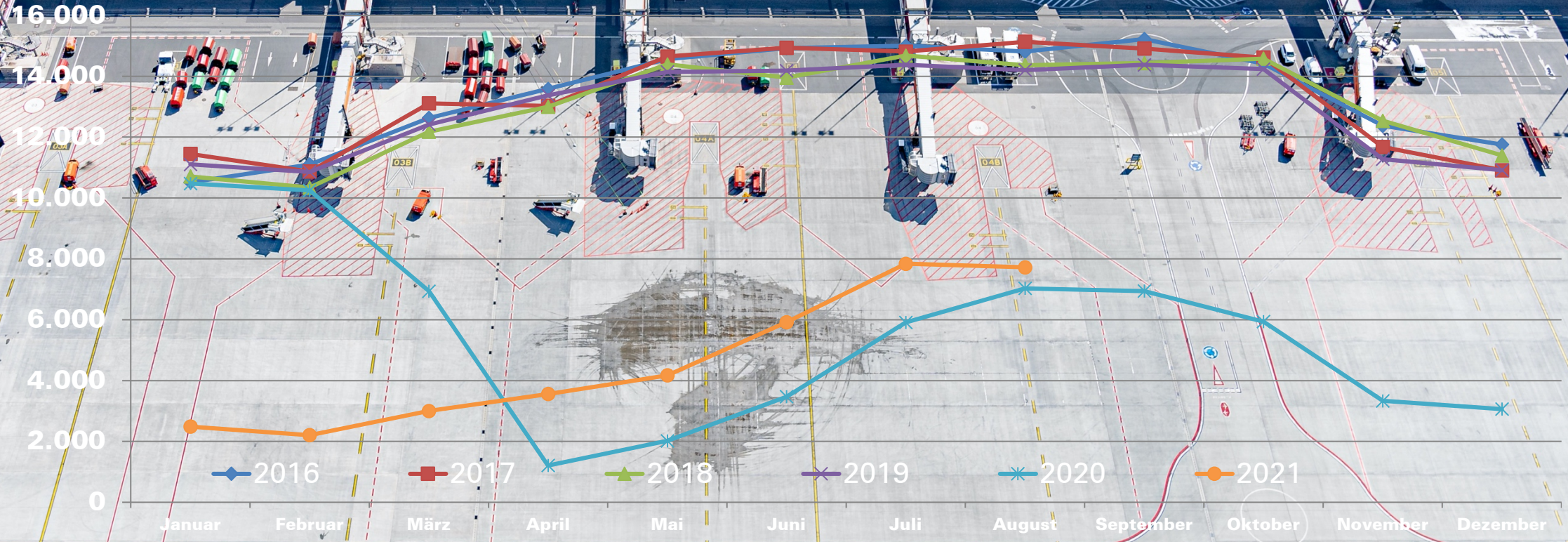
# Verkehrsentwicklung 2021

Hamburg Airport



# Flugbewegungen 2016 bis 2021

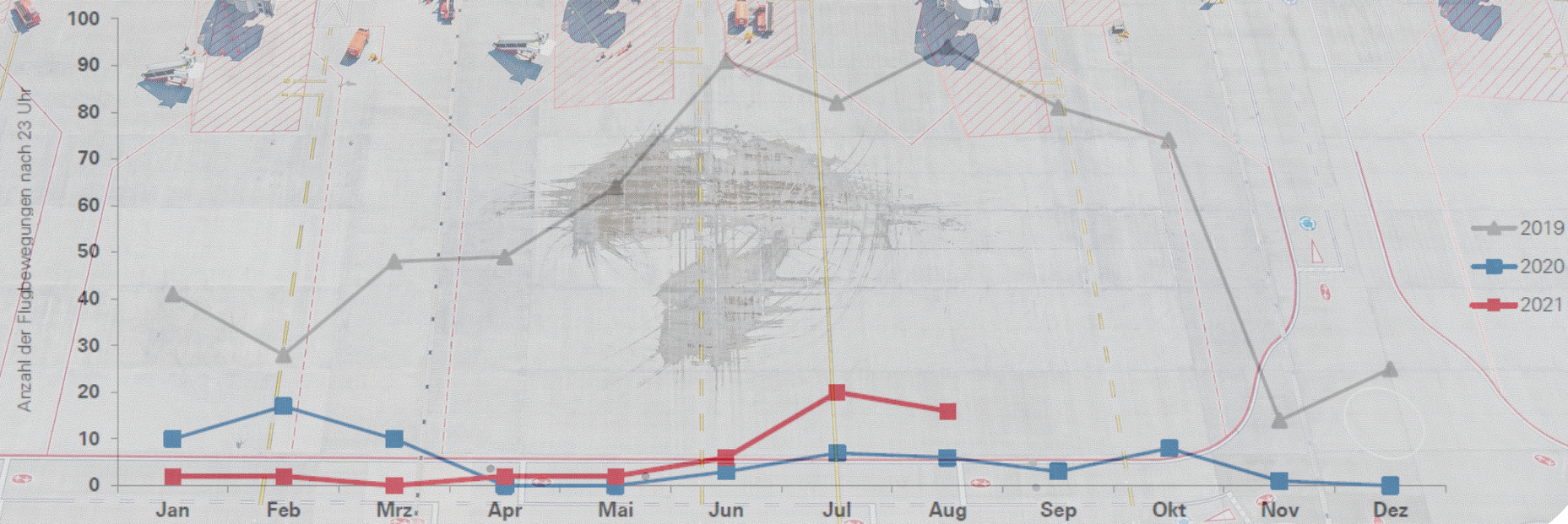
## Flugbewegungen gesamte Monat



# Verspätungen zwischen 23-24 Uhr

Anzahl der verspäteten Flugzeugbewegungen (Linien- & Touristikverkehr) zwischen 23-24 Uhr

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jahr
2019	41	28	48	49	64	91	82	94	81	74	14	26	691
2020	10	17	10	0	0	3	7	6	3	8	1	0	65
2021	2	2	0	2	2	6	20	16					50



# Nachtflüge



Flüge nach 24 Uhr

■ 2019 ■ 2020 ■ 2021

# Ausblick

Hamburg Airport

- Flugangebot seit den Sommerferien auf niedrigem aber stabilen Niveau
- Touristische Verkehr werden sich schneller als Geschäftsreisen erholen.
- Corona bedingte Prozessveränderungen am Flughafen werden weiter anhalten
- Für 2021 werden nur ca. 32% der Passagiere von 2019 erwartet
- 2023 nach heutiger Sicht etwa 80% und 2025 etwa 85% der Passagiere von 2019 erwartet
- „Green Deal“ der EU (Kerosinsteuer, Beimischungsquoten, EU-ETS, ....) wird sich erheblich auf die Luftfahrt auswirken

# VERSPÄTUNGEN: AKTUELLE SITUATION

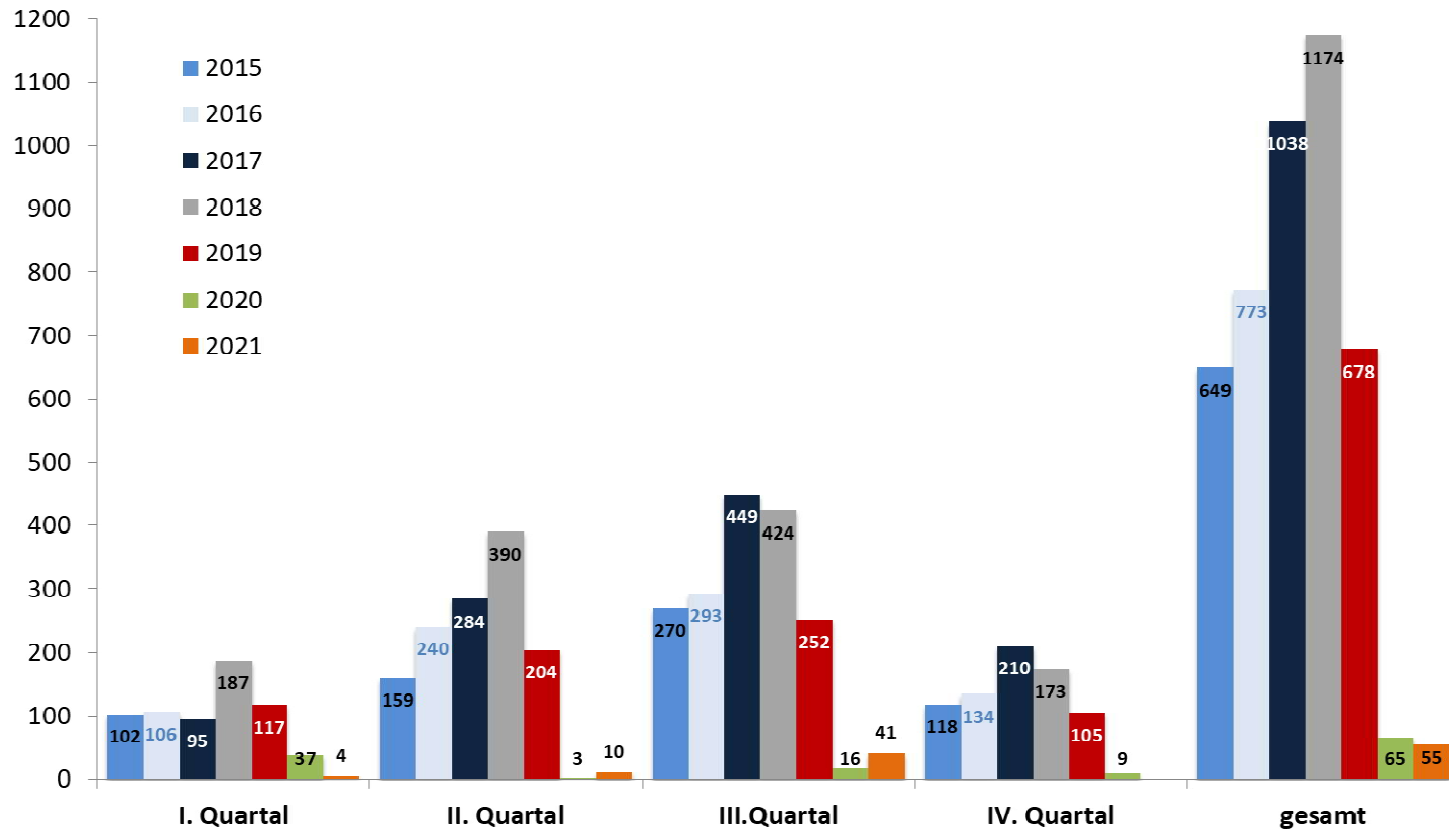
Sitzung 2021/3 der  
Fluglärmschutzkommission



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

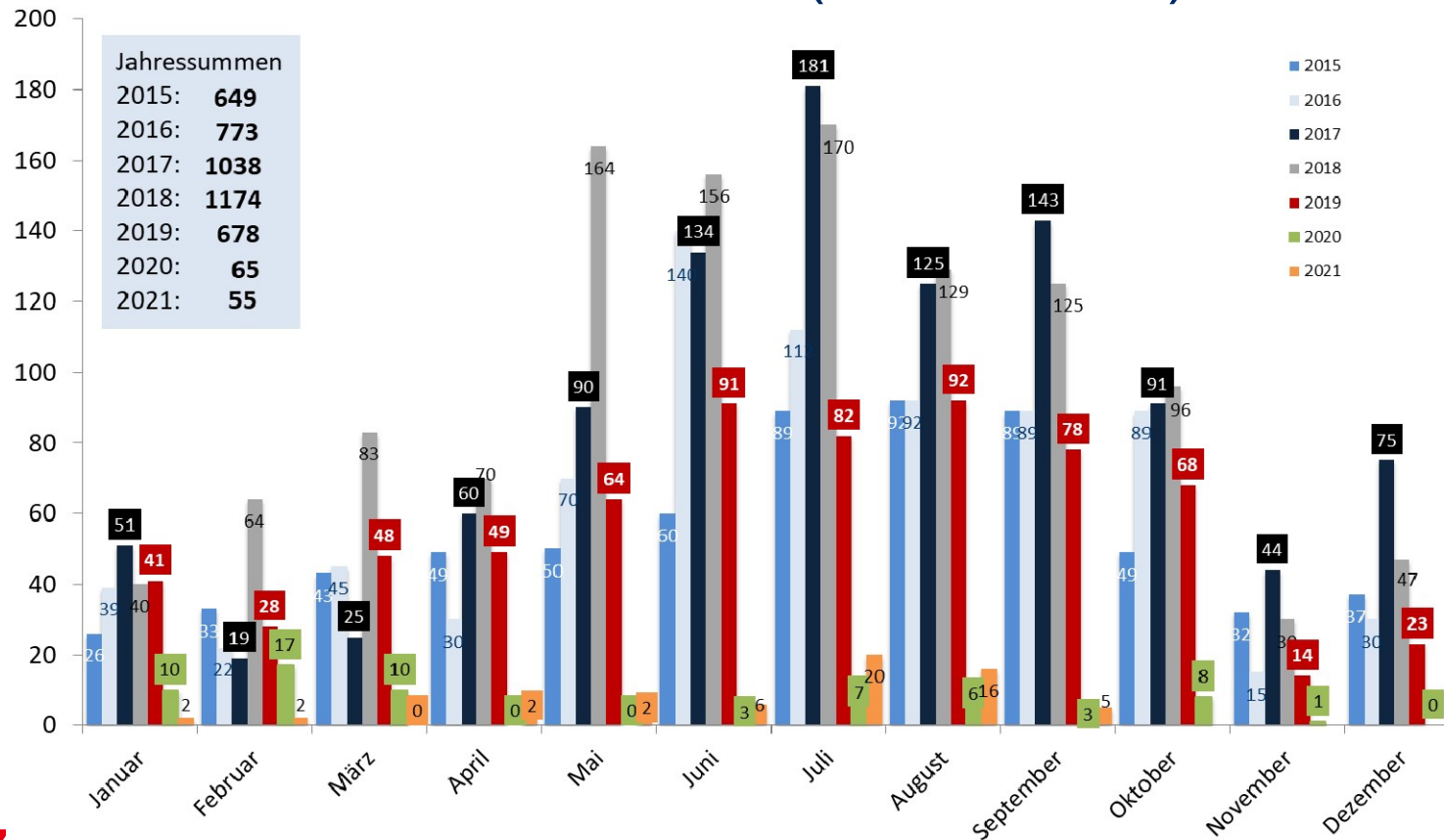
24. September 2021 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte

# VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) quartalsweise



vorläufiges Ergebnis; vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 17.09.2021

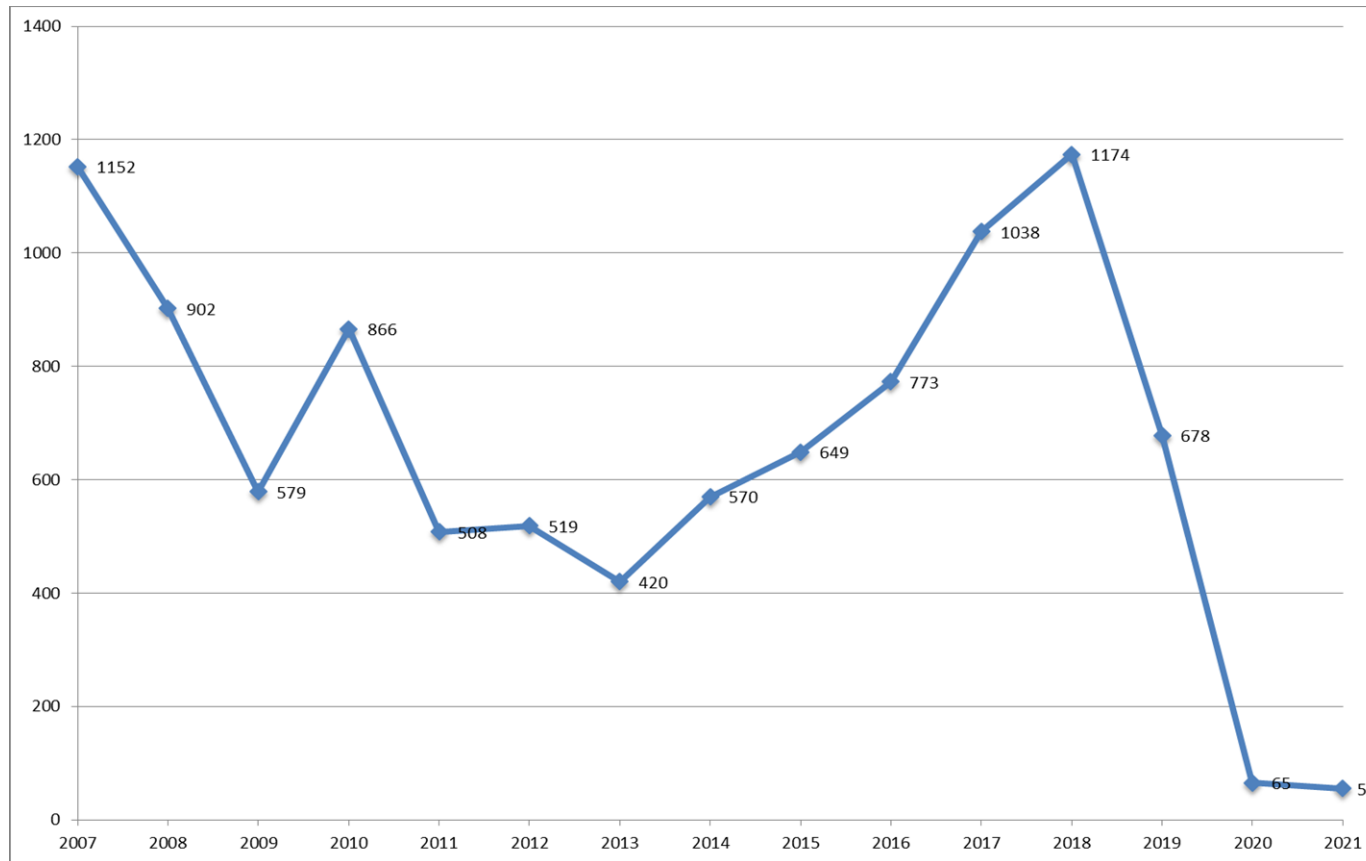
# VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) monatlich



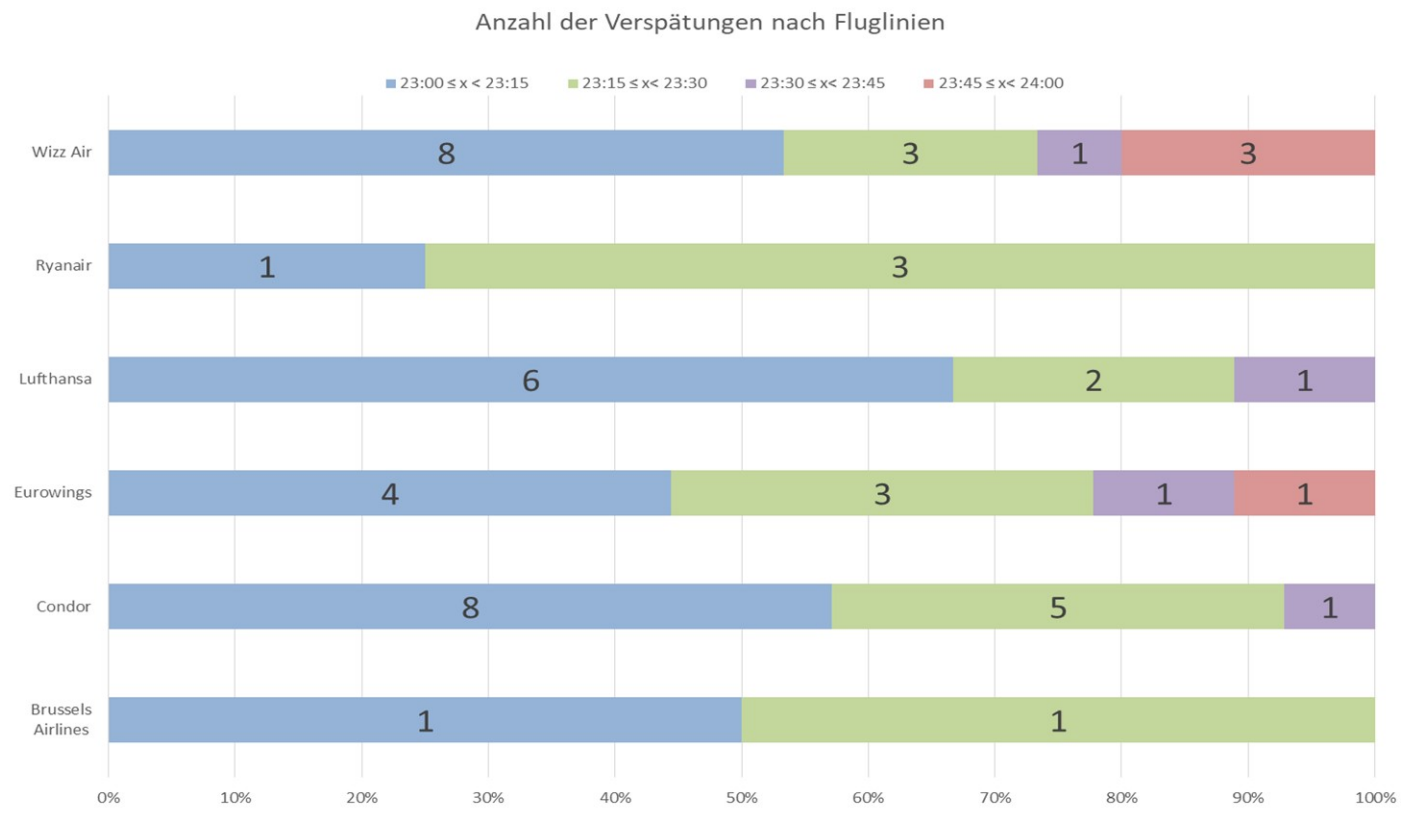
vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand: 17.09.2021



# VERSPÄTUNGSREGELUNG JAHRESVERGLEICH



# ANZAHL DER VERSPÄTUNGEN NACH FLUGLINIEN



Stand: 17. September 2021

VIELEN DANK  
FÜR IHRE  
AUFMERKSAMKEIT



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

# Abflüge Piste 23 via RAMAR

Sitzung der Fluglärmschutzkommission Hamburg,  
24. September 2021



# Inhalt

- 1) Einleitung
- 2) Option 1 – Verlagerung des Verkehrs
- 3) Option 2 – Umgestaltung der RAMAR-Abflugroute
- 4) Option 3 – Status-Quo
- 5) Zusammenfassung

# Einleitung

# Einleitung

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

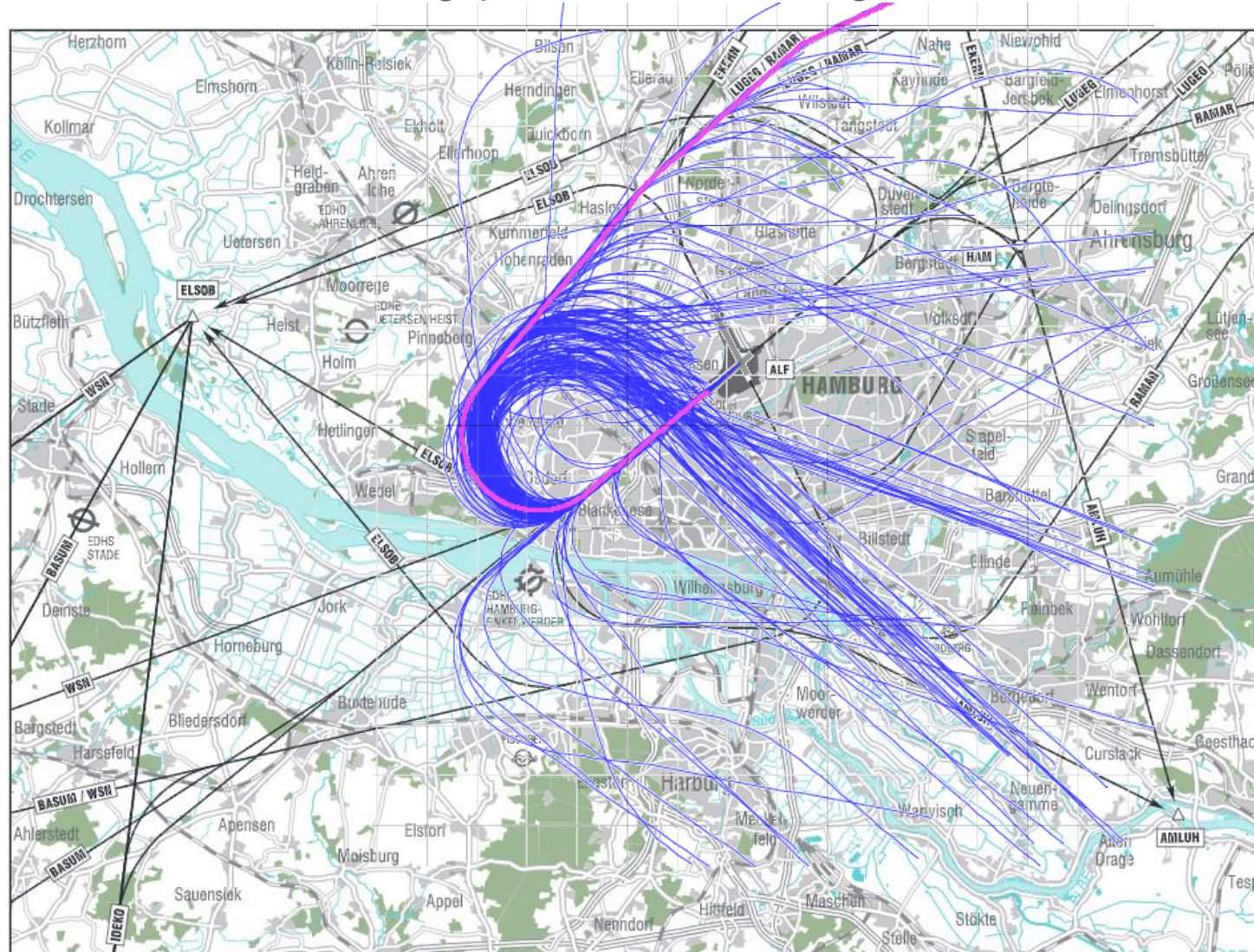
*Die DFS wird gebeten zu überprüfen, ob mehr Flugzeuge mit Flugzielen im Südosten Deutschland bzw. Europas über Hamburger Gebiet bei Start Richtung Südwest der Abflugroute AMLUH folgen und damit die Anwohner im Bereich der RAMAR damit zumindest zum teil vom Lärm entlasten werden können.*





# Einleitung

Abflugroute RAMAR 4B von der Piste 23 – Flugspuren 01. bis 24. August 2021



Darstellung unterhalb von 13.500 Fuß (4.100m), in magenta die Verfahrensgrundlinie



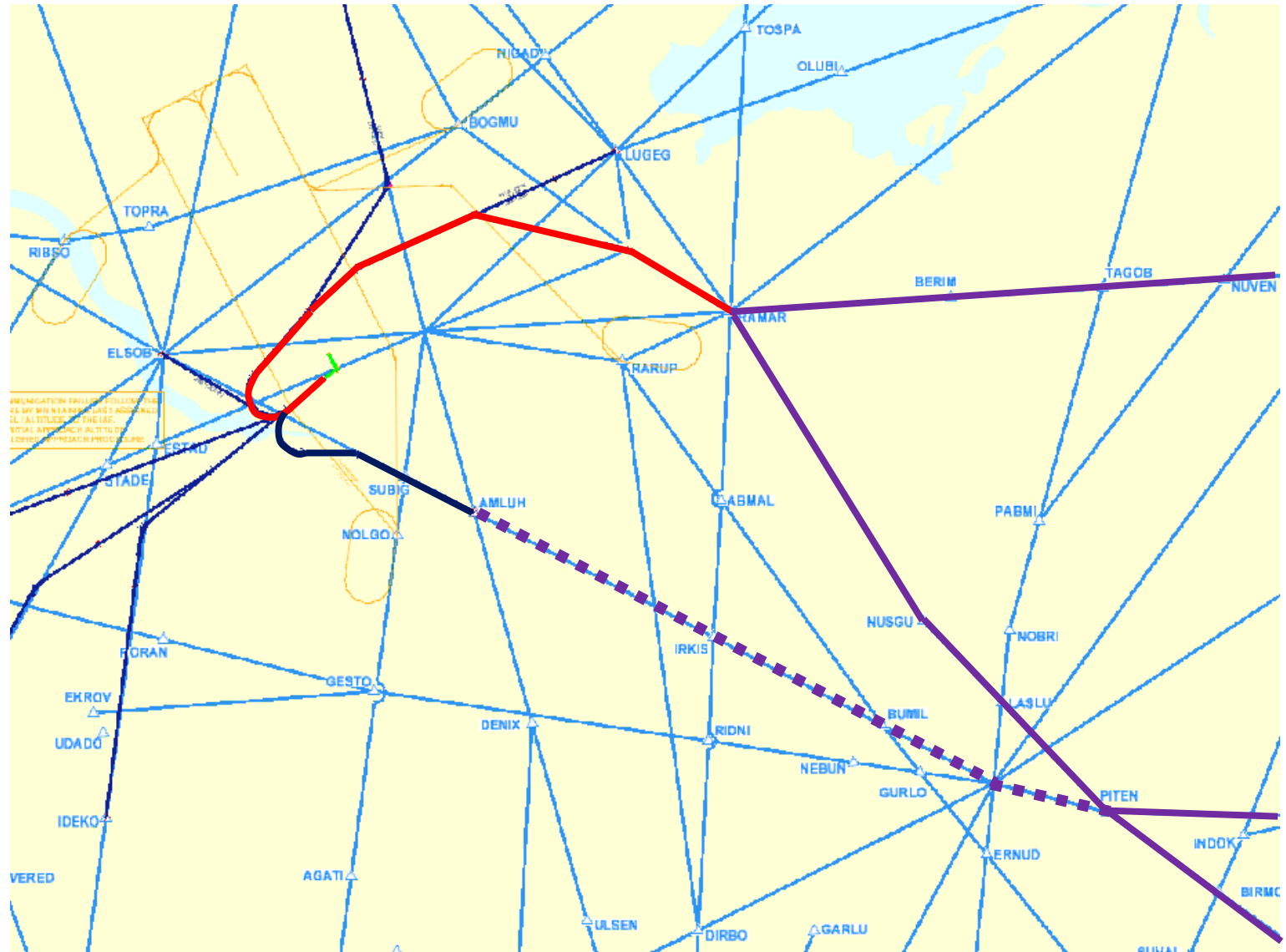


# Option 1 – Verlagerung des Verkehrs



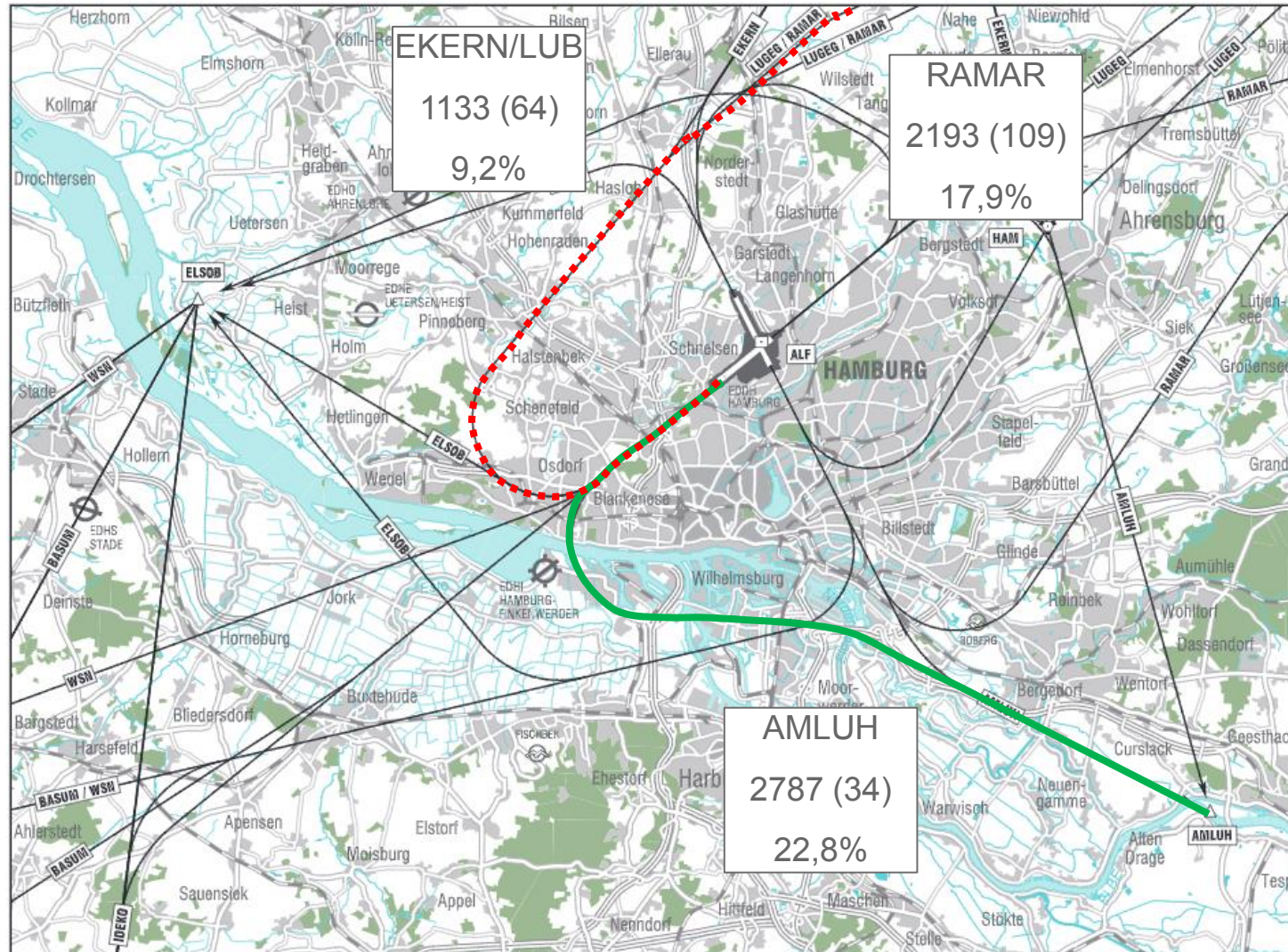
# Option 1 – Verlagerung des Verkehrs

- Öffnung der ATS-Route von AMLUH nach PITEN
- Flüge Richtung Südosten würden voraussichtlich die AMLUH-Route nutzen
- Verbindung von RAMAR nach PITEN könnte ergänzend gesperrt werden.
- Flüge Richtung Osten würden weiterhin über RAMAR fliegen



# Option 1 – Verlagerung des Verkehrs

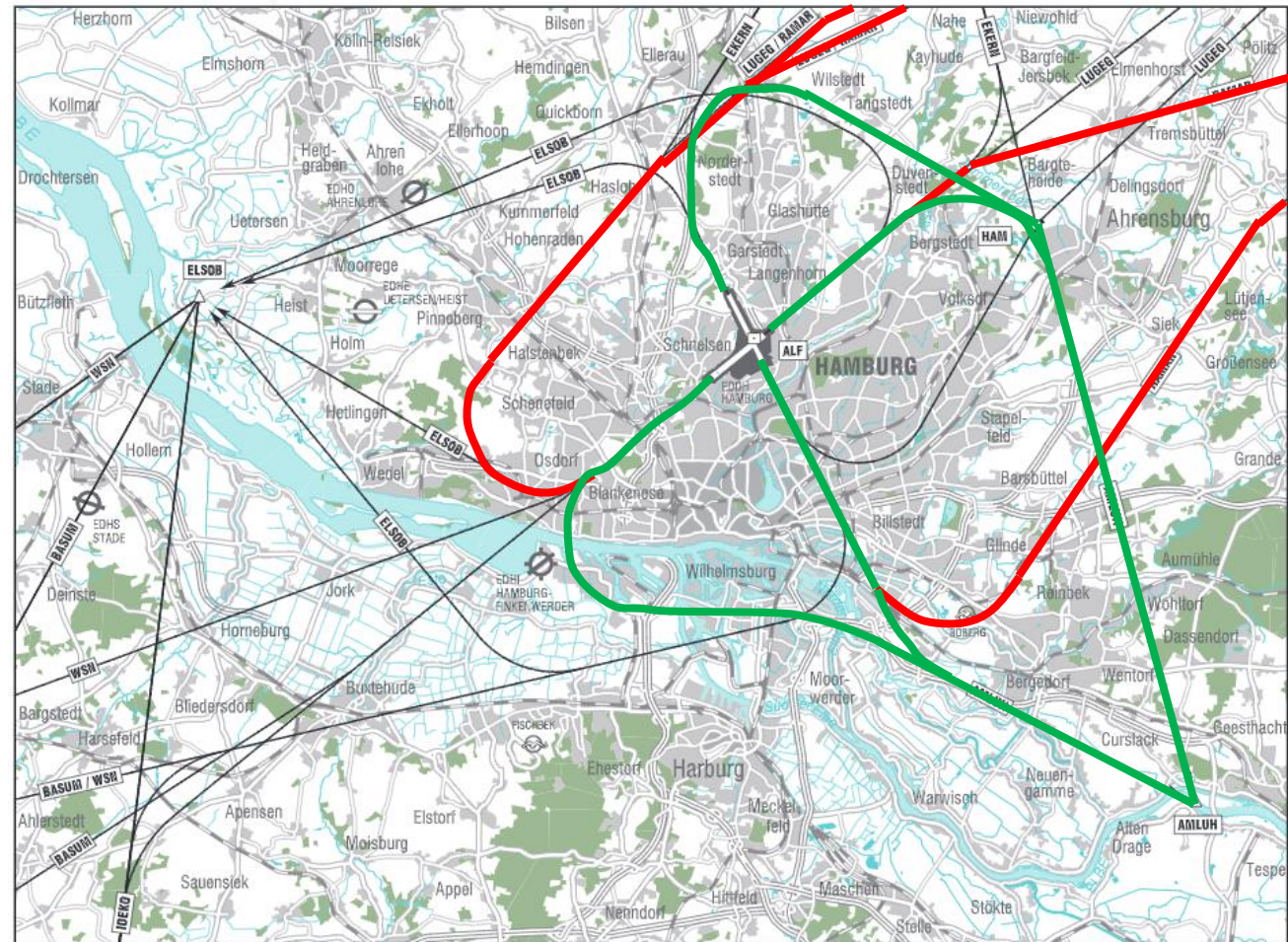
Mai – Oktober 2019:  
12249 Abflüge von Piste 23  
(davon 417 bei Nacht)



# Option 1 – Verlagerung des Verkehrs

## Zusammenfassung

- Öffnung der ATS-Route von AMLUH nach PITEN
- Nötiger Vorlauf sechs Wochen zu einem AIRAC-Termin.
- Könnte mit gleichem Vorlauf auch wieder zurückgezogen werden.
- Würde alle Startrichtungen betreffen.



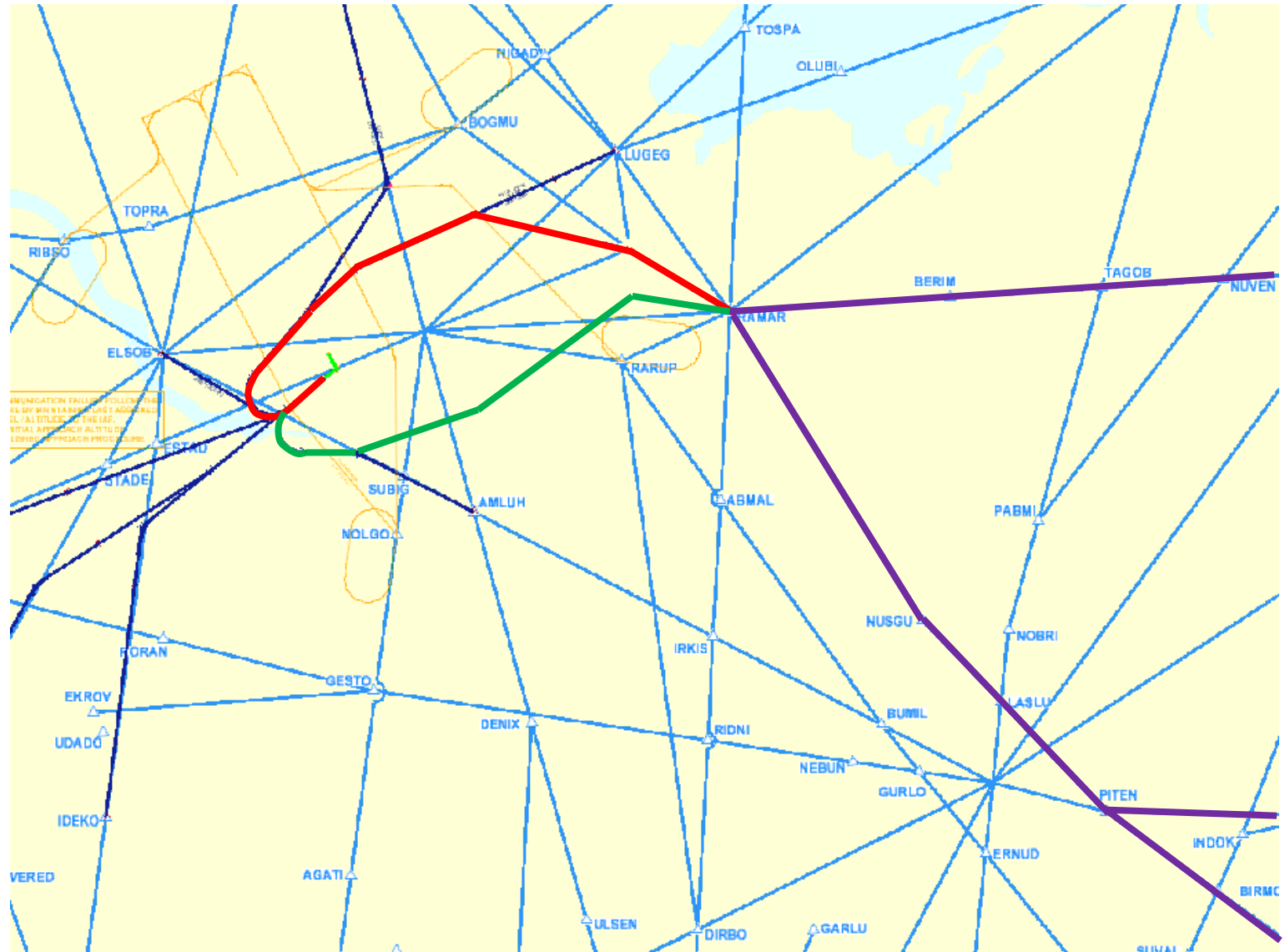
# Option 2 – Umgestaltung der RAMAR-Abflugroute





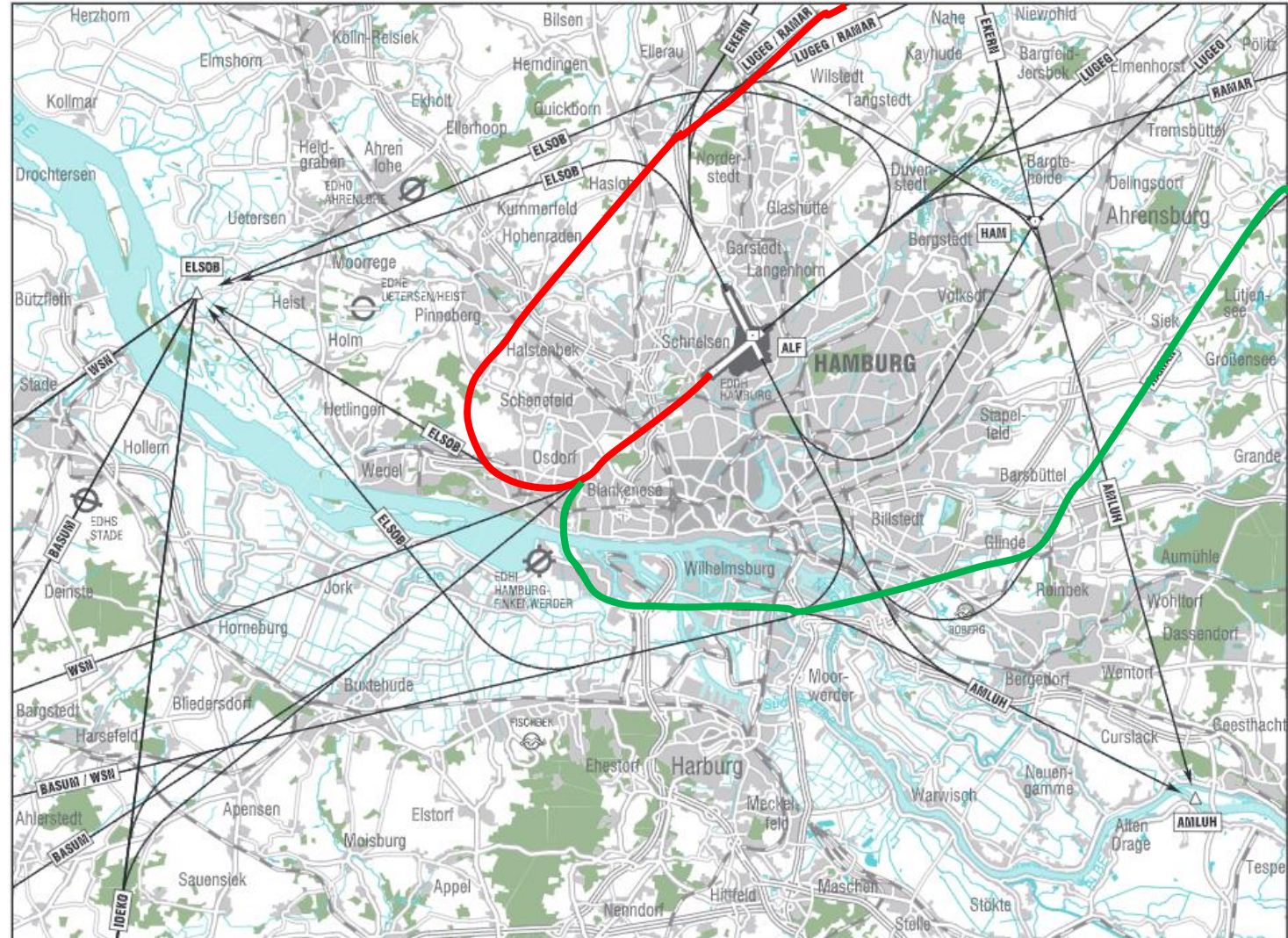
## Option 2 – Umgestaltung der RAMAR-Abflugroute

- Routenverlauf hier nur beispielhaft angedeutet!
- Interaktion zwischen umgestalteter Route und anderem Verkehr, insbesondere mit Anflügen via RARUP und NOLGO müsste geprüft werden.



## Option 2 – Umgestaltung der RAMAR-Abflugroute

- Routenverlauf hier nur beispielhaft angedeutet!
- Interaktion zwischen umgestalteter Route und anderem Verkehr, insbesondere mit Anflügen via RARUP und NOLGO müsste geprüft werden.

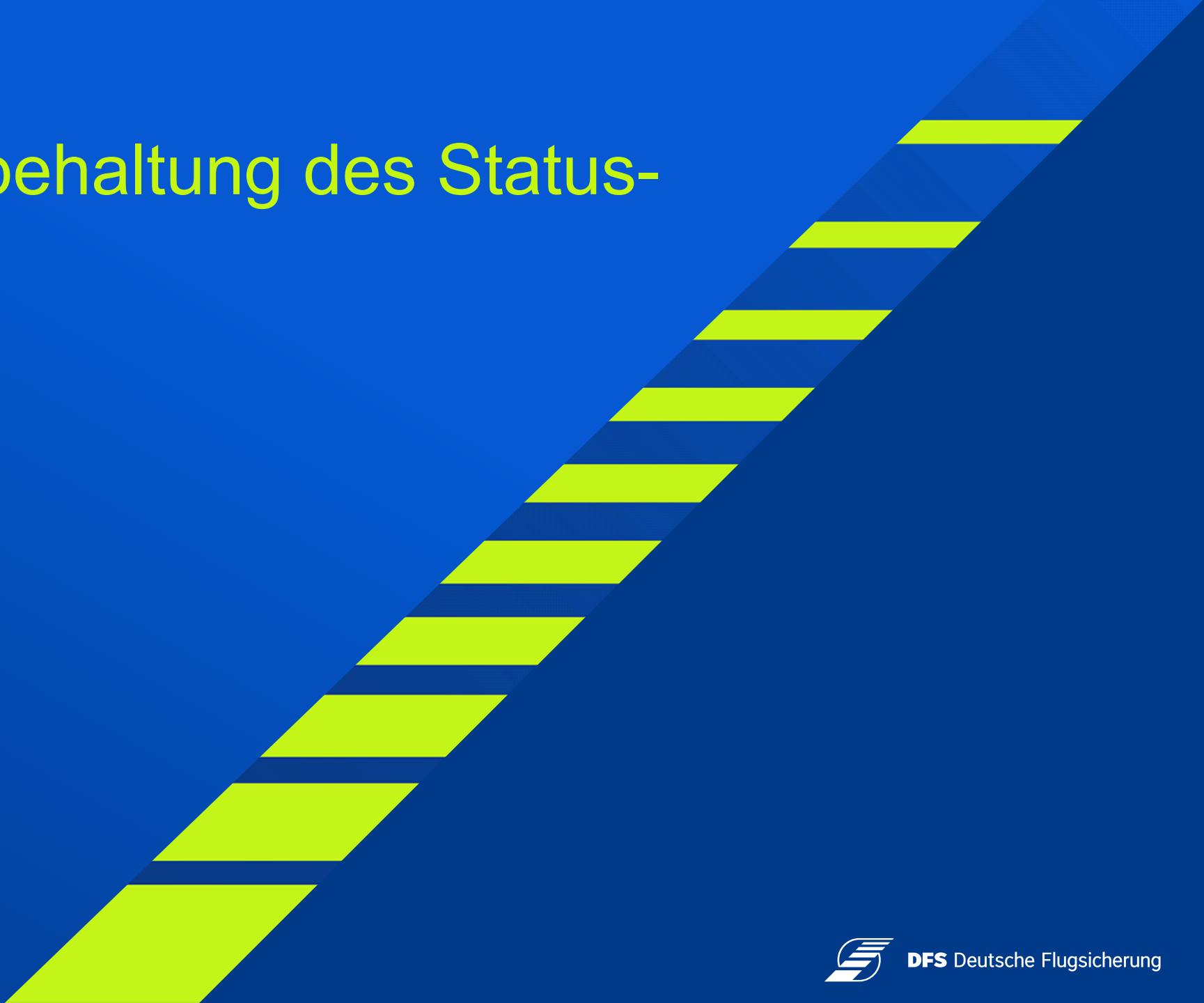


# Option 2 – Umgestaltung der RAMAR-Abflugroute

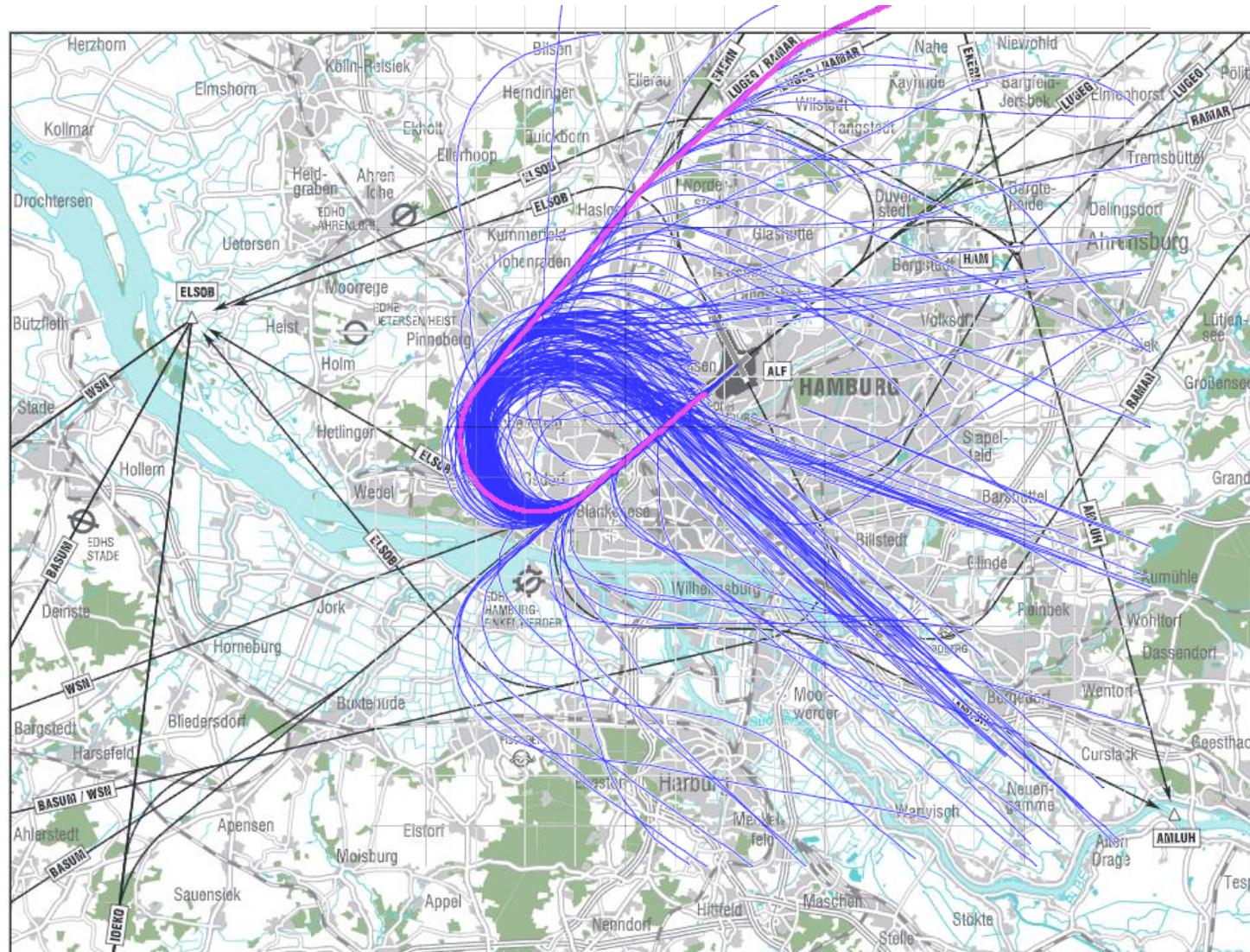
## Zusammenfassung

- Umgestaltung der Abflugroute RAMAR 4B
- Standard-Bearbeitungsprozess 84 Wochen
- Realistischerweise mindestens zwei Jahre, da limitierte Kapazitäten bei Verfahrensplanung, Bundesaufsichtsamt und Umweltbundesamt.
- Würde nur die Abflüge der Piste 23 betreffen, dort aber alle Abflüge via RAMAR.

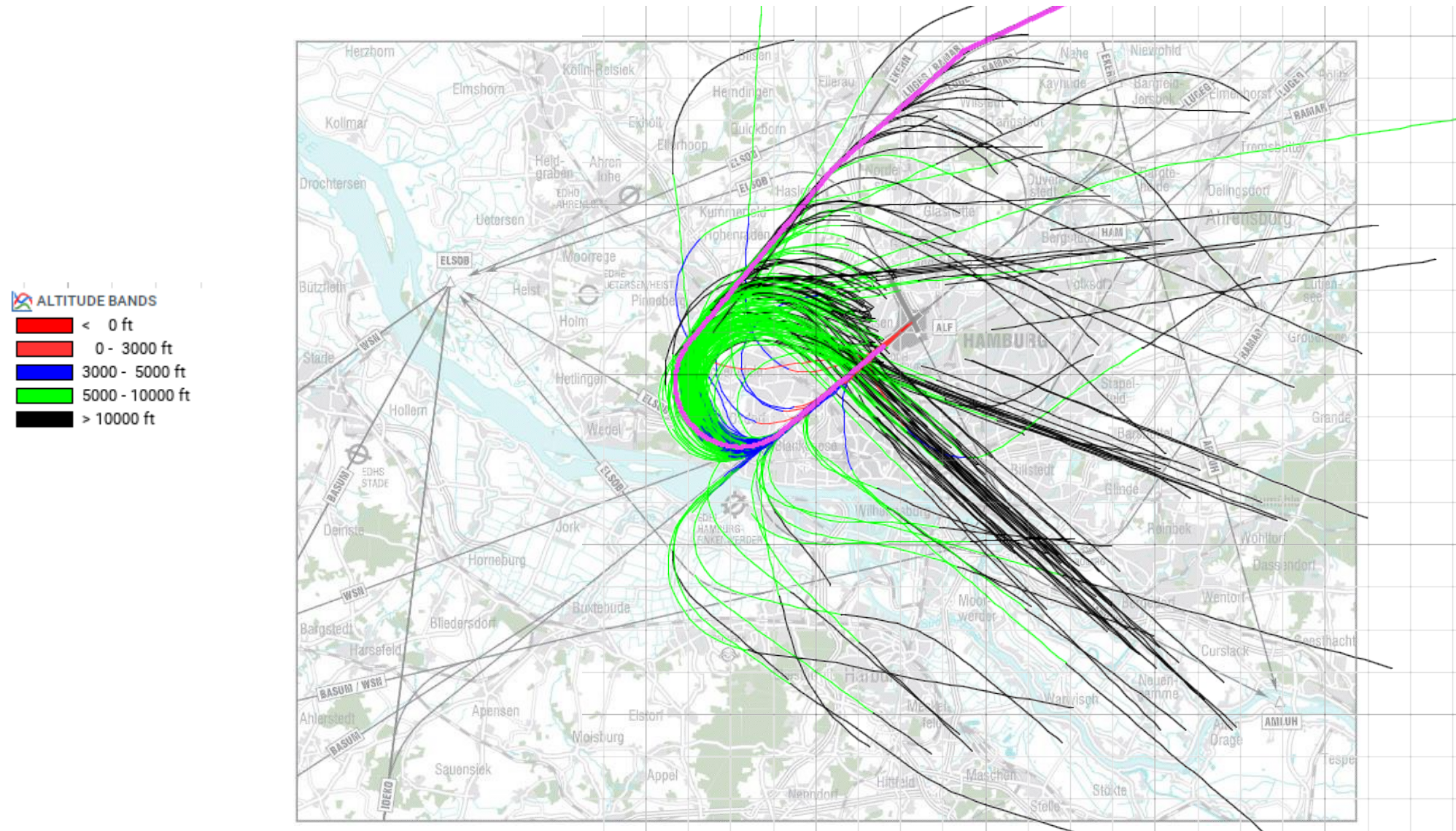
# Option 3 – Beibehaltung des Status-quo



# Option 3 – Beibehaltung des Status-quo



# Option 3 – Beibehaltung des Status-quo



# Option 3 – Beibehaltung des Status-quo

## Zusammenfassung der gültigen Regeln

- Keine freigegebenen Abweichungen von Abflugroute unterhalb der Radarführungsmindesthöhe 1800/2000 Fuß (550/610 Meter)
- Abweichungen nur aus Sicherheitsgründen unterhalb von 5000 Fuß (1500m für Jets) bzw. 3000 Fuß (900m für Props) über Grund.
- Zwischen 22:30 und 06:00 Uhr grundsätzlich keine Abweichungen unter 10000 Fuß (3050m) bzw. 15 NM (28km) vom Flughafen entfernt. Ausnahmen gelten für Notfälle, Ambulanz- und Rettungsflüge, Staatsflüge, wetterbedingt und für Flüge auf den Geradeausabflugrouten (HAM-SIDs, dann nur ohne Überflug des Stadtgebietes).

# Zusammenfassung





# Zusammenfassung

- Option 1: Verlagerung des Verkehrs
  - Option 2: Umgestaltung der Abflugroute
  - Option 3: Status-quo
- 
- Option 1: Vorlauf sechs Wochen zu AIRAC, z.B. 4. November, 2. Dezember 2021. Rücknahme mit demselben Vorlauf möglich. Würde nicht alle Flüge via RAMAR, aber ggf. alle Pisten betreffen, optional mit oder ohne Schließung der ATS-Route RAMAR-PITEN
  - Option 2: Vorlauf mind. ca. zwei Jahre. Würde nur die Abflüge von der Piste 23, aber alle Flüge via RAMAR betreffen. Betriebliche Prüfung erforderlich.
  - Option 3: keine Änderung

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!

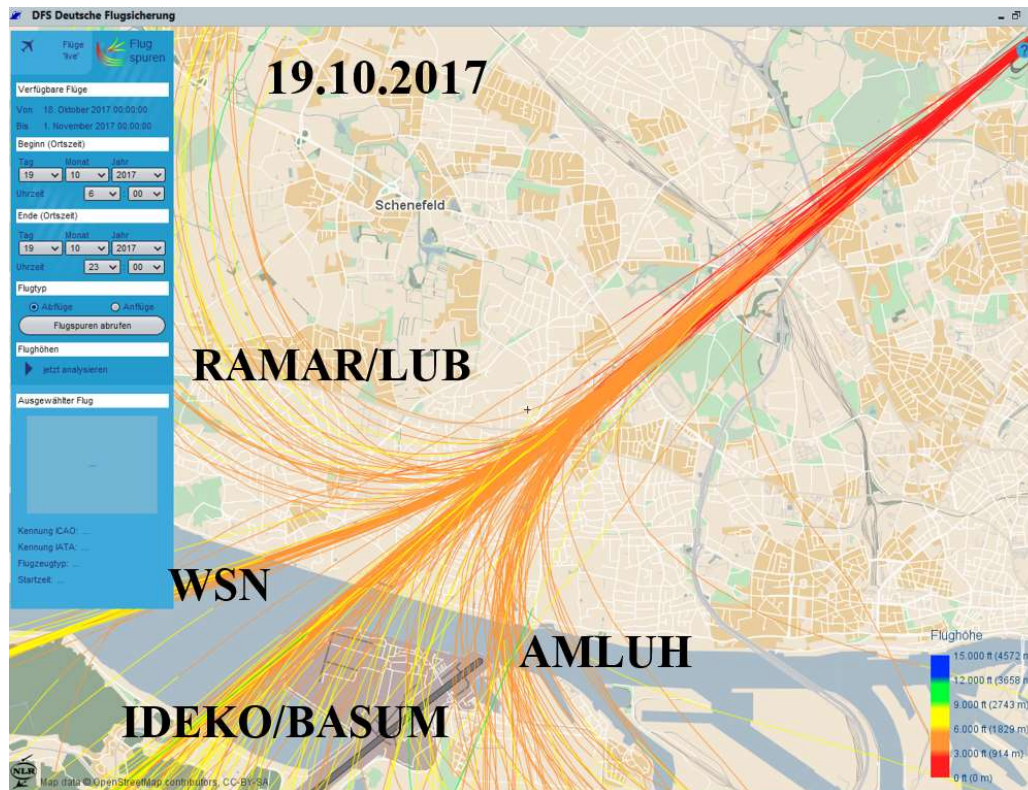




**IMMISSIONSPUNKTBERECHNUNG UND  
BEVÖLKERUNGSDICHTE**

**FLUGBEWEGUNGSVERTEILUNG AMLUH / RAMAR**

# Flugverfahren Abflug Piste 23



Beispieltag Abflüge vor Corona-Epidemie.  
Hinweis:  
Entlassung aus dem Flugverfahren möglich ab 5000 Fuß für Jets, ab 3000 Fuß für Turboprop-Maschinen

- Aktuelle Betrachtung: unveränderte Routenbelegung - alle Abflugverfahren Richtung 23
- Umverteilte Betrachtung: von RAMAR 3b auf AMLUH 9b - alle Abflugverfahren Richtung 23
- Basisjahr 2019 – sechs verkehrsreichste Monate (12354 Abflüge Piste 23)
- Bevölkerungsdichte in Kacheln von 1 km<sup>2</sup>
- Betrachtung von Dauerschallpegeln
- Keine Betrachtung der Nachtsituation, da lediglich 419 Abflüge stattfanden (109 über RAMAR)

## Flugbewegungen zur Berechnung

Flugverfahren Piste 23 im Betrachtungszeitraum			Berechnete Variante	
	AMLUH	2755	4840	
	RAMAR	2085		
	LUB	832	832	
	ECKERN	333	333	
	BASUM	1325	1325	
	IDEKO	2636	2636	
	WSN	1777	1777	
	keines davon	611	611	
	Summe	12354	12354	

# Geobasiskarte 1:30.000

rote Flugroute: RAMAR  
grüne Flugroute: AMLUH

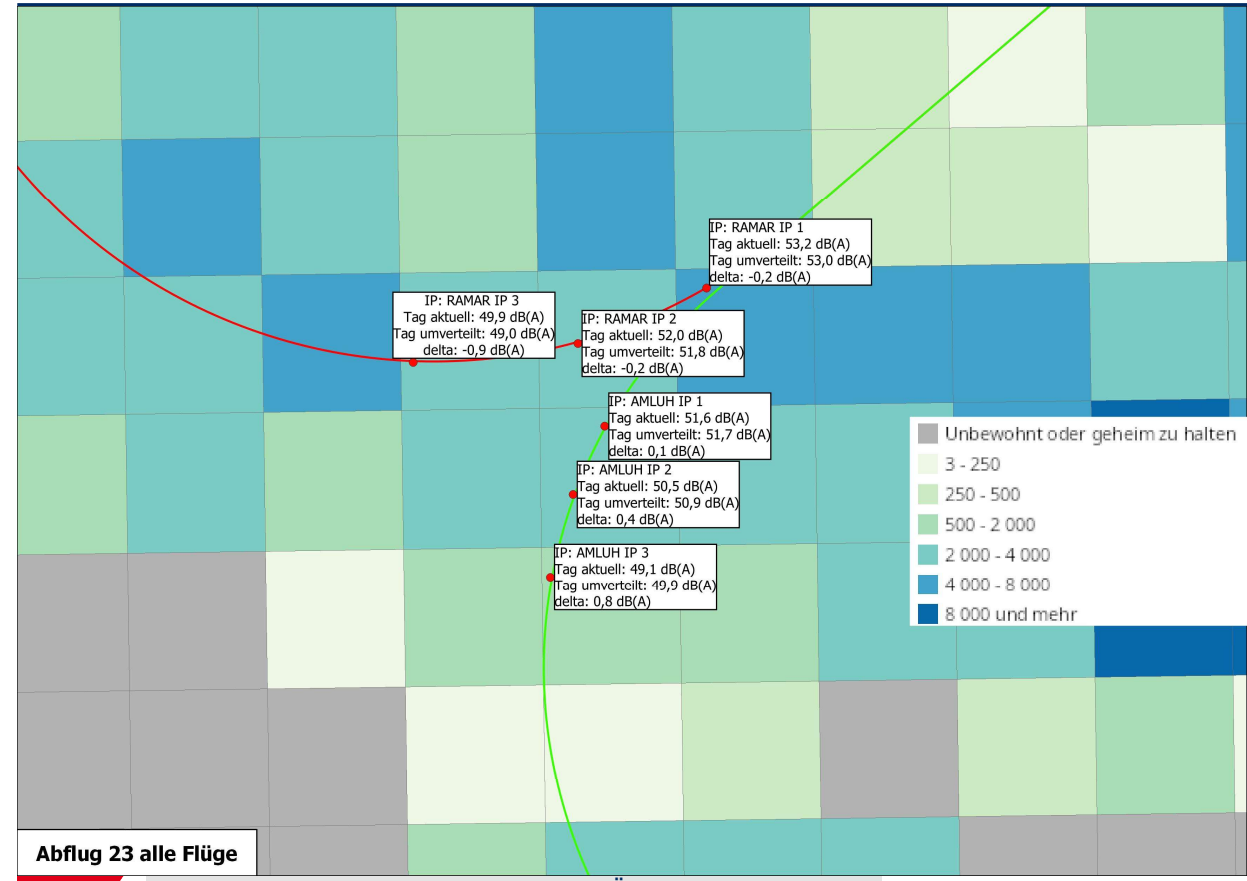


Abflug 23 alle Flüge

IMMISSIONSPUNKBERECHNUNG UND BEVÖLKERUNGSDICHTE

# Bevölkerungsdichte

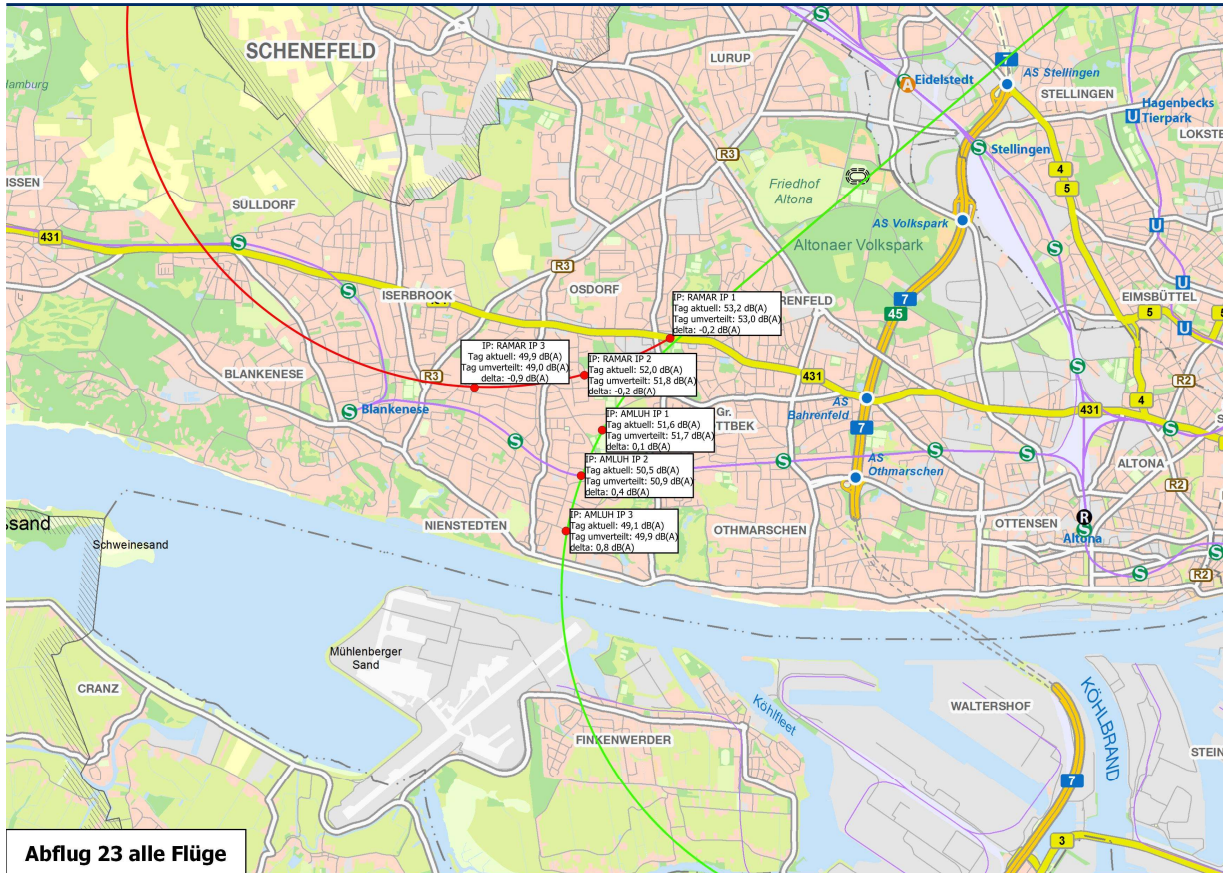
rote Flugroute: RAMAR  
grüne Flugroute: AMLUH





# Geobasiskarte 1:45.000

rote Flugroute: RAMAR  
grüne Flugroute: AMLUH



Abflug 23 alle Flüge

IMMISSIONSPUNKBERECHNUNG UND BEVÖLKERUNGSDICHTE