

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

## FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2102  
25. November 2022

Niederschrift  
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2022/4  
**Schwerpunktsitzung mögliche Änderung der Flugroute RAMAR**  
für den Flughafen Hamburg  
am 28.10.2022

### Teilnehmende:

Eckart **Boege** (Kreis Stormarn), Alexander **Brückner** (MELUND SH), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bünger** (MWVATT SH), Johannes **Gerdemann** (HH-Eimsbüttel), Lothar **Galka** (BVF), Christoph **Schütte** (HH-Wandsbek), Klaus-H. **Hensel** (Quickborn), André **Hückelkempken** (DFS), Uwe **Hummert** (DFS), Dr. Ines **Köhler** (Dt. Lufthansa), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Corinna **Lange** (BWI), Martin **Mosel** (BVF), Andreas **Müller** (HK), Stefan **Mundt** (BSW), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Dr. Judith **Reuter** (BWI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Horst **Rühle** (Gemeinde Hasloh), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Dr. Uwe **Schacht** (BUKEA), Johannes **Scharnberg** (FHG), Dr. Stefanie **von Berg** (HH-Altona), Torsten **Wagner** (BUKEA), Matthias **Wallner** (TUfly), Michael **Werner-Boelz** (HH-Nord), Thorsten **Wolf** (Kreis Segeberg)

### Begrüßung/Anträge/Beschlussfähigkeit

Die Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 10 Uhr.

Zu Beginn der Sitzung wird den Verdiensten des im August 2022 verstorbenen langjährigen Vertreter des Kreises Pinneberg in der FLSK, Herrn Reimer Lange, im Rahmen einer Schweigeminute gedacht. Die Vorsitzende weist darauf hin, dass es bezüglich TOP1 einen Antrag zur Tagesordnung von der BVF gibt und bittet insgesamt darum, die Anträge vor der Diskussion und Abstimmung noch einmal kurz vorzustellen.

Der Vertreter der FHG betont, dass die FHG mit der Pressemitteilung zur Verspätungssituation, die im Nachgang der letzten FLSK-Sitzung erfolgte, nicht einverstanden ist und bittet darum, Texte für Pressemitteilungen im Namen der FLSK künftig vorab mitzuteilen.

### TOP 1 - Aktuelle Verspätungssituation und Antrag zur Änderung der Verspätungsregelung

Die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) stellt die Zahlen zur aktuellen Verspätungssituation vor (FLSK Drs. Nr. .1/2022-4) und weist in einleitenden Worten auf die schwierige Situation im Sommer am Flughafen infolge Personalengpässen und Problemen bei der Sicherheitskontrolle und der Gepäckabfertigung hin, die zu einer angespannten Verspätungslage führte. Die Anzahl der Verspätungen nach 23 Uhr lag mit Stichtag 24. Oktober 2022 mit 777 sehr hoch. In den Monaten Juni und September erfolgten sogar mehr Verspätungen als im schwierigen Jahr 2018. Insbesondere im 2. und 3. Quartal erfolgte ein starker Anstieg der Verspätungen, obwohl das Niveau des Luftverkehrs erst bei ca. 70% der Vor-Corona-zeiten lag. Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass die gegenwärtige Verspätungsregelung am Flughafen Hamburg bei schwierigen Randbedingungen zu hohen Verspätungszahlen führt.

Vor dem Hintergrund der Aussagen im Koalitionsvertrag zur Reduzierung von Fluglärm sieht die FLSB den starken Anstieg der Verspätungen, insbesondere im 2. und 3. Quartal 2022, auch unter Berücksichtigung der angespannten Personalsituation und der Ukraine-Krise, sehr kritisch. In diesem Zusammenhang führe gerade die derzeit geltende Verspätungsregelung zu hohen Verspätungszahlen. Gemäß des im 21-Punkte-Plan festgeschriebenen Monitorings werden Fluggesellschaften angeschrieben, die das 25% Kriterium (mind. 3 Flüge/Woche) überschreiten und um Mitteilung der angeordneten Änderungsmaßnahmen gebeten. Dieses Vorgehen zeige in einigen Fällen bereits Wirkung und habe zur Streichung und/oder Vorverlegen von Flügen geführt. Dennoch sei der Umfang der Verspätungen zwischen 23 und 24 Uhr, die bereits jetzt das Niveau von 2019 und in einigen Monaten auch von 2018 überschritten haben, zu hoch. Daher sei die Änderung der Verspätungsregelungen (FLSK Drs. Nr. 2/2022-4) im Interesse eines möglichst ungestörten Nachtschlafes und damit für den Gesundheitsschutz der von Fluglärm Betroffenen wichtig.

Ein Vertreter der BVF erläutert den Änderungsantrag mit dem das Anliegen der FLSB klar unterstützt werde. Allerdings zeige die vorgeschlagene Änderung Unschärfen und gehe nach Ansicht der BVF nicht weit genug. Der Schutzanspruch der Regelung müsse konkretisiert werden, um Verlagerungs- und/oder Reboundeffekte zu verhindern, die zu einer höheren Belastung bis 23.30 Uhr führen. Darüber hinaus seien Präzisierungen bei der Antragsfrist für Ausnahmegenehmigungen, bei der Mitteilung von Verspätungsgründen und klare Definitionen von Kriterien nachweisbar unvermeidbarer Verspätungsgründe (transparenter Kriterienkatalog) notwendig.

Die Ablehnung des teilweise wortgleichen Antrages der FLSB aus dem Jahr 2017 sei damals von der Luftfahrtbehörde mit der Nichtdurchsetzbarkeit des (Teil-)Widerrufs der Betriebsgenehmigung des Flughafens begründet worden. Daher kann nur der Flughafen mit einem Eigenantrag eine Änderung der Verspätungsregelung bewirken. Die BVF unterstützt zwar das Ansinnen der FLSB, auf die Politik zuzugehen. Die Politik habe aber auch im Konsens keine Änderungskompetenz für das Luftfahrthandbuch. Allenfalls kann sie über die Mehrheitsbeteiligung der Stadt auf die Geschäftsführung am Flughafen hinwirken.

Der Vertreter der FHG erläuterte, dass es sich bei der Änderung der Verspätungsregelung nicht um eine Änderung des Luftfahrthandbuches handele, sondern um eine Änderung der Betriebsgenehmigung, die nur vom Flughafen selbst beantragt werden könne. Zum einen sehe der Koalitionsvertrag diese nicht vor, zudem werde die Notwendigkeit einer solchen Anpassung nicht gesehen, da die angespannte Verspätungslage in 2022 keinen strukturellen Grund habe, sondern Ausdruck einer absoluten situativen, durch verschiedene Krisen ausgelösten, Sondersituation und mit 2017 nicht vergleichbar sei.

Die Lockerung der Coronaregelungen habe im Sommer 2022 zu einem starken Anstieg der Fluggastzahlen geführt. Gegenwärtig werde in Europa 87% und in Deutschland ca. 75% des Verkehrsniveaus der Vor-Corona-Zeit erreicht. Dazu kamen in Folge des Ukrainekrieges erhebliche Verwerfungen der Luftraumstruktur in Europa. Dies alles führe zu Instabilitäten bei der Abwicklung des Luftverkehrs, denen teilweise nur durch diverse, nicht nur tagesaktuelle, sondern auch dauerhafte Flugstreichungen begegnet werden konnte. So wurden von Juni bis August mehr als 1400 Flüge und damit dreimal so viel wie sonst gestrichen. Es sei absehbar, dass sich die Stabilität im Luftverkehr im Oktober verbessern und sich eine derartige Sondersituation im nächsten Jahr nicht wiederholen werde. Die FHG ist daher der Meinung, dass eine Anpassung der Betriebsgenehmigung als eines der größten Eingriffe in ein Unternehmen durch die Sondersituation in 2022 nicht gerechtfertigt ist. (FLSK Drs. Nr. 3/2022-4).

In der sich anschließenden konstruktiven und kontroversen Diskussion kam einerseits große Zustimmung des Gremiums zu einer Änderung der Verspätungsregelung zum Ausdruck, zumal die Verspätungszahlen trotz des noch immer reduzierten Flugverkehrs zeigten, dass die geltende Verspätungsregel keine ausreichende Lenkungswirkung mehr habe und im Interesse des nächtlichen Fluglärmschutzes der Umlandgemeinden nachgeschärft werden müsse. Begrüßt wird auch, dass mit diesen Anträgen der Vorsitzenden und der FLSB die Legitimation gegeben wird, mit den politisch Verantwortlichen Gespräche aufzunehmen, um für die empfohlenen Änderungen der Verspätungsregel politischen Konsens in der Bürgerschaft herzustellen. Die Anregung der Vertreter des Bezirkes HH-Nord und des Bezirkes HH-Eimsbüttel, Gespräche mit den Fraktionsvorsitzenden nicht nur der Koalitionsparteien, sondern aller in der Bürgerschaft vertretenen demokratischen Parteien zu führen, wird aufgenommen.

Der Vertreter des Kreises Pinneberg schlägt in Pkt. A.3 des Beschlussvorschlages des Antrags der FLSB bei der Formulierung in Ziffer 1.3.2 des Luftfahrthandbuches folgende klarstellende Präzisierung

vor: Im 1. Satz wird das Wort „nachweisbar“ gestrichen. Der 2. Satz wird wie folgt formuliert: „Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen der vorstehend genannten Flüge sind der Fluglärmschutzbeauftragten von den jeweiligen Luftfahrtunternehmen spätestens am fünften des auf die Verspätung folgenden Werktages schriftlich unter Darlegung der Gründe für die Verspätung glaubhaft zu machen.“

Die Vertreter\*innen der Luftfahrtunternehmen, der FHG, der DFS, der HK und der BWI sehen aufgrund der aktuellen Situation keinen Grund für die Änderung der Verspätungsregelung und lehnen diese ab. Die Verspätungslage 2022 sei eine Ausnahmesituation, die, anders als 2019, nicht strukturell bedingt sei. Sie hat ihre Ursachen in personalbedingten Engpässen an den Flughäfen und auch der eingeschränkten zivilen Nutzung des Luftraumes aufgrund des Ukrainekrieges. Zudem zeigten die bisher ergriffenen Maßnahmen inzwischen Wirkung. Zu bedenken sei, dass die Verspätungsregelung immer einen Kompromiss zwischen Verkehrsbedürfnis und Anwohnerschutz darstelle. Zudem dürfe der gerade angelaufene Erholungseffekt für die Wirtschaft und den Tourismus nicht gefährdet werden. Ein Vertreter der BVF betont, dass die Bevölkerung schon Zugeständnisse gemacht hat, Flüge bis 23 Uhr hinzunehmen, obwohl die allgemeine Nachtruhe um 22 Uhr beginnt. Es drängt sich auch der bedenkliche Eindruck auf, dass der Zeitraum zwischen 23 und 24 Uhr als zusätzliche Betriebsstunde angesehen wird. Er appelliert daher an den Flughafen, durch eine Änderung der Betriebsgenehmigung einen echten Kompromiss mit der Bevölkerung einzugehen.

Die Vorsitzende fasst die Diskussion zusammen und stellt fest, dass die FLSK die aktuelle Situation im Flugverkehr und den Flughafen als Wirtschaftsfaktor anerkennt und dennoch die Anträge begrüßt. Aufgabe der FLSK sei es, die vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung vor Fluglärm zu schützen. Da sich sehr viele Menschen im Umkreis des Flughafens über die Störungen der Nachtruhe beschwerten und von ihren politischen Vertretern in der FLSK entsprechendes Handeln einfordern, müsse im Interesse eines guten Kompromisses ab einem bestimmten Zeitpunkt die Nachtruhe und damit ein gesunder Schlaf gewährleistet sein.

Sie bittet um Abstimmung der vorliegenden Anträge zur Änderung der Verspätungsgründe. Die Abstimmung erfolgt aus praktischen Gründen getrennt nach Teil A und B des Antrags des FLSB und auf Wunsch des BVF-Vertreters hinsichtlich seines Änderungsantrages zifferweise. Die Vorsitzende bittet darum, im Teil A. 1. Satz statt „Die FLSK möge beschließen...“ die Formulierung „Die FLSK möge empfehlen...“ zu verwenden. Der Vertreter der BVF regt an, zugestimmten Passagen der Änderungsanträge in den Antrag der FLSB zu übernehmen. Die FLSB stimmt der Vorgehensweise zu.

Die Abstimmung über den **Änderungsantrag der BVF** (FLSK Drs. Nr. 4/2022-4) ergab folgendes Ergebnis:

- Abstimmung Teil A, Ziffer 2: „„Landungen ab 23:15 30 Ortszeit...“: die Änderung wurde mit 4 Ja-Stimmen mehrheitlich abgelehnt
- Abstimmung Teil A, Ziffer 3: *nur über die textlichen Änderungen, nicht über die Zeiten (über die Zeiten wurde schon in Ziffer 2 abgestimmt)*: die Änderungen wurden mit 12 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen mehrheitlich angenommen
- Abstimmung Teil A, Ziffer 4: *Zeitänderungen wurden seitens des Antragstellers zurückgenommen*
- Abstimmung Teil A, Ziffer 4: Wort „möglichst“ streichen: die Änderung wurde mit 10 Ja-Stimmen, 9 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen mehrheitlich angenommen
- Abstimmung Teil B, Ziffer 1: die Änderung wurde mit 5 Ja-Stimmen, 14 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt
- Abstimmung Teil B, Ziffer 2: die Änderung wurde mit 5 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt
- Abstimmung Teil B, Ziffer 3 (*mit der Änderung: „... der Koalitionsparteien aller demokratischen Parteien der Bürgerschaft*): die Änderung wurde mit 6 Ja-Stimmen, 12 Nein-Stimmen und 7 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt

Die Abstimmung über den **Änderungsantrag des Kreises Pinneberg** (FLSK Drs. Nr. 5/2022-4) ergab folgendes Ergebnis:

- Der Änderungsantrag wurde mit 4 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt

Abstimmung über den **Antrag der FLSB** – geändert durch die angenommenen (textlichen) Änderungen von Teil A, Ziffer 3 und 4 des Änderungsantrages der BVF und vorgeschlagene Änderung von

Vertretern des Bezirkes Hamburg-Eimsbüttel und Hamburg-Nord von Teil B „... der Koalitionsparteien aller demokratisch in der Bürgerschaft vertretenen Parteien“

Der dahingehend geänderte Beschlussvorschlag lautet somit:

„A. Die FLSK möge empfehlen, Ziffern 1.3.2 und 1.4 des Luftfahrthandbuches für Deutschland (EDDH AD 2.20) dahingehend anzupassen, dass

1. Starts ab 23 Uhr Ortszeit und
2. Landungen ab 23:30 Uhr Ortszeit nicht mehr unter die Verspätungsregelung fallen und ab diesem Zeitpunkt eine Einzelausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen durch den/die Fluglärmschutzbeauftragte/n benötigen.
3. Die Formulierung in Ziffer 1.3.2 entsprechend angepasst wird und folgende Fassung erhält: „Landungen des planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehrs, deren planmäßige Ankunftszeit vor 2200 (2100) liegt, sind bei nachweisbar unvermeidbaren Verspätungen bis 2230 (2130) zulässig. Die Verspätungsgründe für die jeweiligen Flüge nach 2200 (2100) sind der Fluglärmschutzbeauftragten von den Piloten, des „Accountable Managers“ (verantwortlichen Betriebsleiters) oder den Luftfahrtunternehmen unverzüglich spätestens am folgenden Werktag schriftlich darzulegen und spätestens bis zum fünften des auf die Verspätung folgenden Werktages glaubhaft zu machen.“
4. Der bisherige Text von Ziffer 1.4 dahingehend folgendermaßen ergänzt wird:  
„Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann der/die Fluglärmschutzbeauftragte im Einzelfall insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist. Anträge sind - bis spätestens 2030 (1930) – zu richten an:  
(Behörde)

B. Die FLSK möge beschließen, die FLKB und die Vorsitzende der FLSK zu beauftragen, mit den Fraktionsvorsitzenden aller demokratisch in der Bürgerschaft vertretenen Parteien Gespräche aufzunehmen, um für die empfohlenen Änderungen des Luftfahrthandbuches politischen Konsens herzustellen.“

- Die Abstimmung über den **Teil A** wurde mit 12 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 8 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.
- Die Abstimmung über den **Teil B** wurde mit 15 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

## TOP 2 - Überprüfung der Flugroute RAMAR

Der Vertreter der DFS erläutert kurz die bereits in der FLSK-Sitzung 2021/3 vorgestellten drei Änderungsoptionen (FLSK-Drs. 4/2021-3) und gibt noch einmal zu bedenken, dass die als Option 1 vorgestellte Verlagerung des Verkehrs durch Öffnung der ATS-Route von AMLUH nach PITEN Auswirkungen auf alle Abflugrichtungen habe. Die Option 2 beinhaltet eine Umgestaltung der RAMAR-Abflugroute bei Starts von der Piste 23 in Anlehnung an die AMLUH-Route. Die Umgestaltung der RAMAR-Abflugroute betreffe Änderungen im Pegelbereich um 50 dB(A) und habe damit nach Ansicht der DFS keine signifikanten Auswirkungen auf den Dauerschallpegel. Zudem liege sie weit entfernt von den Auslöseschwellen des Fluglärmgesetzes. Die Option 3 beinhalte die Beibehaltung des Status Quo.

Im Anschluss erläutert der Vertreter der DFS auf Nachfrage noch einmal das Verfahren bei Einzelfreigaben, die auch nach Änderung der Flugroute weiterhin möglich seien und, unabhängig von Pilotenfragen, seitens der DFS unter Beibehaltung der Höhenrestriktionen zur Staffelung und damit Entzerrung des Flugverkehrs weiterhin erfolgen werden. Ein Vertreter der BVF erwiderte darauf, dass durch die Fülle von Einzelfreigaben bei der Beibehaltung des Status Quo (Option 3) neue „Quasiflugrouten“ geschaffen würden und von einer Entzerrung des Flugverkehrs nicht die Rede sein kann. Dies führe zu einer hohen Fluglärmbelastung über der Innenstadt.

Die Vorsitzende dankt dem Vertreter der DFS und bittet die Antragstellerin\*innen um kurze Vorstellung der zu den vorgestellten Varianten der DFS eingegangenen Anträge des MELUND Schleswig-Holsteins (FLSK Drs. Nr. 1/2021-4), der BVF und des Kreises Pinneberg sowie des Ursprungsantrag des Bezirkes Altona. Da sich die Anträge nur unwesentlich unterscheiden und in der Zielstellung ergänzen, regt

die Vorsitzende an, diese inhaltlich zusammenzuführen. Die Forderung, dass es keine Verschlechterung der Fluglärmbelastung in andere Regionen geben solle, schließe ihrer Meinung nach die Option 1 aus.

Die anschließende Diskussion zeigt die unterschiedlichen Positionen des Gremiums. Vor allem wird die mögliche Belastungsverschiebung als kritisch angesehen. Vor dem Hintergrund, dass sich bei den ersten Lärmberechnungen im Bereich der Routenvarianten Werte ergeben haben, die bei weitem nicht die rechtlichen Schwellen-/Auslösewerte des Fluglärmgesetzes erreichten und es in Hamburg aufgrund der Siedlungsentwicklung kaum möglich sei, eine Flugroute umzuverlegen, ohne dass neue Fluglärmbeeinträchtigungen entstehen, müsse hier sehr sorgfältig geprüft werden, für welche Option man sich entscheide. Insbesondere sollten auch keine Präzedenzfälle geschaffen werden. Unter Berücksichtigung des ursprünglichen Antrags aus Altona und der dortigen Belastung durch die erst verhältnismäßig kurz eingeführte und derzeit übernutzte Abflugroute RAMAR sei jedoch auch ein Beibehalten des Status Quo (Option 3) keine wirkliche Alternative. Insgesamt wird deutlich, wie schwierig ein Eingriff in etablierte Strukturen ist, die gerade im Hinblick auf die Bestandskraft von Flugrouten immer auch eine gewisse Verlässlichkeit sowohl für die betroffene Bevölkerung als auch für die Stadt- und Siedlungspolitik bieten. Daher müsse die Debatte in der FLSK in eine Prüfung unter objektiver Abwägung aller relevanten Belange münden. Dazu vorgeschlagen wird anstelle eines Auftrags der FLSK zur Umsetzung von Flugroutenänderungen zunächst ein entsprechender dezidierter Prüfauftrag, der unter Einbeziehung aller verkehrlichen und lärmtechnischen Aspekte sowie aller betroffenen Bezirksamter an die DFS zur Vorlage von Vorschlägen ergehen solle. Hinsichtlich der besonderen Berücksichtigung von Klimaaspekten wird von der Vorsitzenden noch einmal der Vorrang des Lärmschutzes im Nahbereich des Flughafens betont

Die Vorsitzende fasst die Diskussion zusammen und empfiehlt in der Beschlussfassung überprüfen zu lassen, ob die Option 2 eine Option wäre, die Bereiche entlastet ohne neue Beeinträchtigungen zu schaffen. Es ergeht der Vorschlag, alle Anträge diesbezüglich zusammenzufassen und eine vertiefte Untersuchung durchzuführen. Gegenwärtig sind die bisherigen Untersuchungen z.B. zur Lärmproblematik oder Bevölkerungsverteilung noch so an der Oberfläche, dass es kaum möglich ist, eine Empfehlung für nur einen Antrag zu geben.

Verschiedene Mitglieder der FLSK stimmen dieser Vorgehensweise zu. Die „Option 1“ wäre abzulehnen und für die „(erweiterte) Option 2“ sollten die Anträge der BVF und des Kreises Pinneberg im Sinne einer vertieften Prüfung zusammengeführt werden.

Der Vertreter der DFS bekundet sein Unverständnis für die Aussage der Vorsitzenden, dass die bisherigen Untersuchungen nur oberflächlich sind. Es wurden an bestimmten Immissionsorten die Dauerschallpegel berechnet, die Bevölkerungsverteilung analysiert und protokollarisch festgehalten, dass eine Verlagerung keine Vorteile bietet. Er bittet zu Protokoll zu nehmen, dass die Untersuchungen zu den Dauerschallpegeln und der Bevölkerungsdichte bereits im Rahmen der FLSK-Sitzung 2021/3 am 24.09.2021 präsentiert wurden. Eine erneute Prüfung würde nicht zu anderen Ergebnissen führen. Der Vertreter der FHG pflichtet dem Vertreter der DFS bei und bestätigt, dass die Untersuchungen nicht nur abschätzend, sondern exakt erfolgten.

Eine Vertreterin des Bezirkes Hamburg-Eimsbüttel wirft die Frage auf, wer Adressat dieser Prüfungen sein soll. Die Vorsitzende erwidert, dass der Prüfauftrag an die DFS gehen soll.

Der Vertreter der BSW stellt auch die Frage der Operationalität. Er habe den Vertreter der DFS so verstanden, dass der Maßstab für die Zulassung einer anderen Flugroute die Schwellenwerte nach dem Fluglärmgesetz seien. Ist bereits im Vorfeld abzusehen, dass diese Werte nicht erreicht werden, ist es müßig, eine vertiefte Prüfung anzustreben.

Die Vorsitzende fasst die Ergebnisse noch einmal zusammen und schlägt zur Abstimmung folgende Beschlüsse vor:

„Im Bereich der von der DFS vorgeschlagenen Optionen ist die FLSK sich darüber einig, dass die Option 1 nicht weiterverfolgt werde.“

Der Beschluss wird mit 2 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

„Die FLSK spricht sich für eine weitergehende Prüfung der erweiterten Option 2 (ohne neue gravierende Beeinträchtigungen unter Zusammenführung der Anträge des Bezirkes Hamburg-Altona, der BVF und des Kreises Pinneberg) und der Option 3 aus und behandelt die Ergebnisse dieser Prüfung in einer späteren FLSK-Sitzung.“

Der Beschluss wird mit 17 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 6 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

### **TOP 3 - Sonstiges**

Der Vertreter des Kreises Segeberg verabschiedet sich wegen anderer beruflicher Herausforderungen aus der FLSK und bedankt sich für die jahrelange konstruktive Zusammenarbeit. Die Vorsitzende bedauert sein Ausscheiden, erwidert den Dank für die gute Zusammenarbeit und wünscht für die Zukunft alles Gute.

Der Vertreter der FHG macht auf ein Problem mit der Messtelle M3 in Quickborn aufmerksam. In unmittelbarer Nähe der Messstelle ist eine Lüftungsanlage errichtet worden, so dass wegen der Störgeräusche hier derzeit keine belastbaren Werte zu ermitteln sind.

Die Vorsitzende dankt für die intensive Mitarbeit und schließt die Sitzung um 13:30 Uhr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Wagner

Elke Christina Roeder

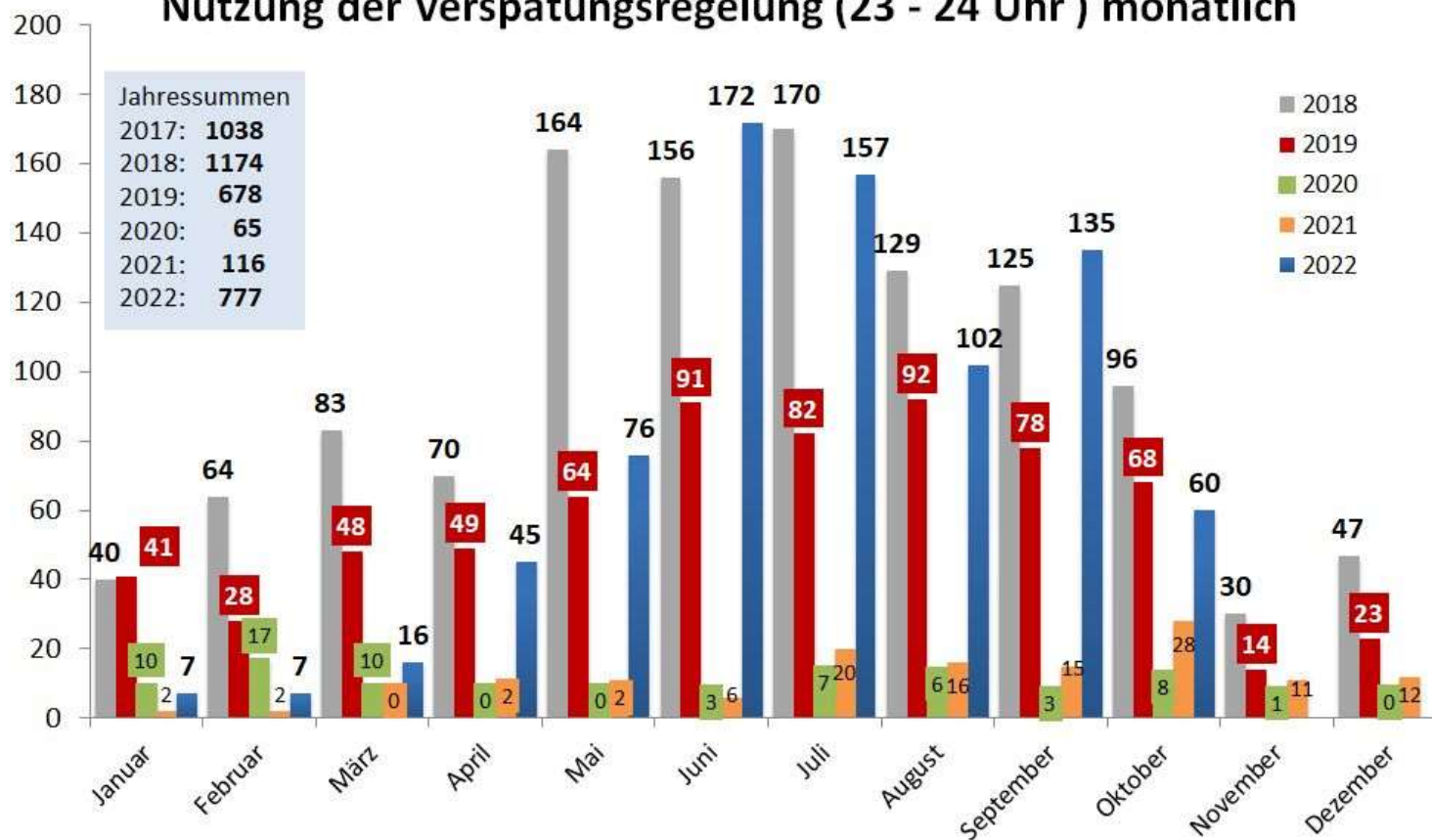
# VERSPÄTUNGEN: AKTUELLE SITUATION

Sitzung 2022/4 der  
Fluglärmschutzkommission

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

28. Oktober 2022 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte

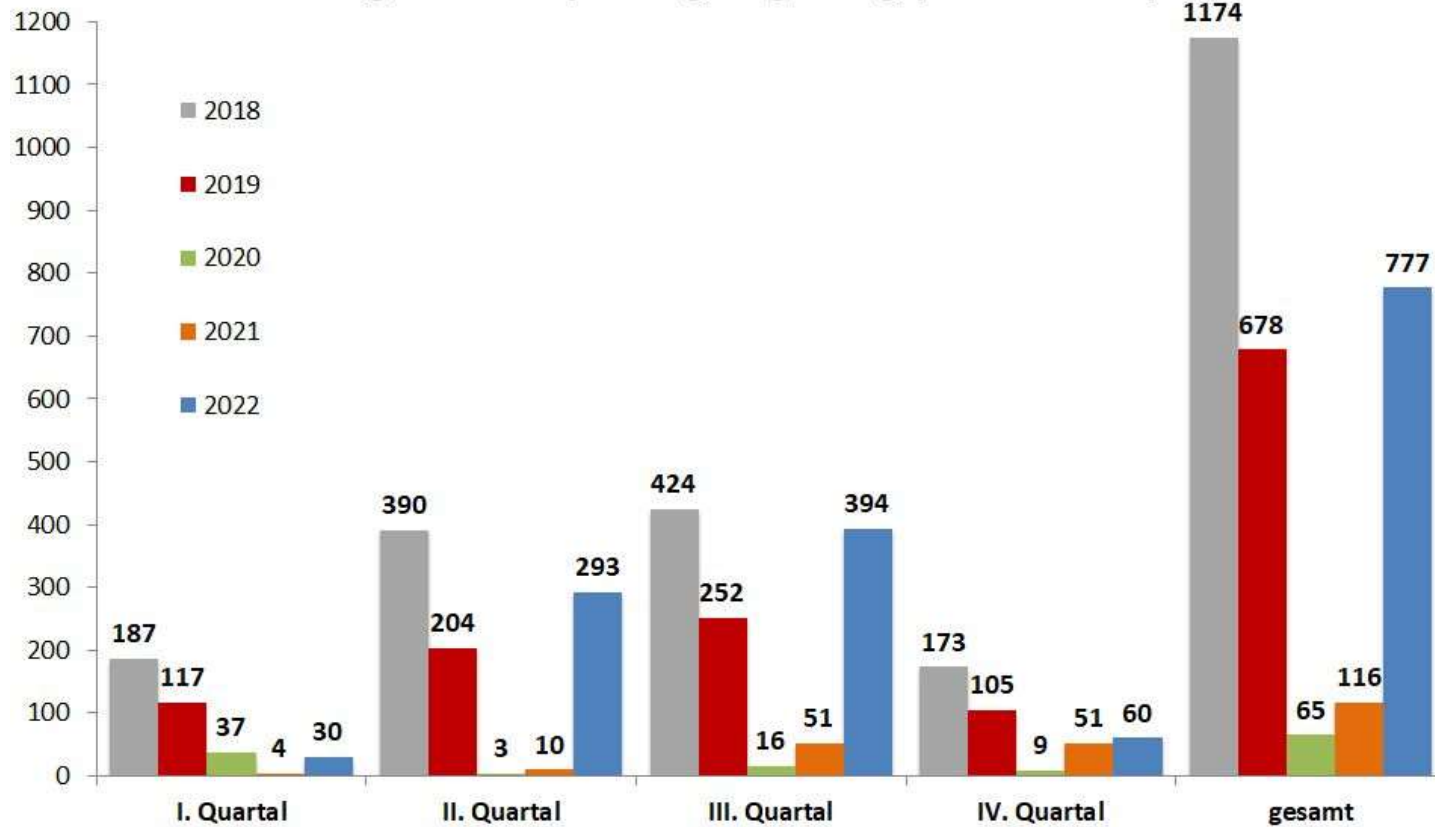
## Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr ) monatlich



vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand: 24.10.2022

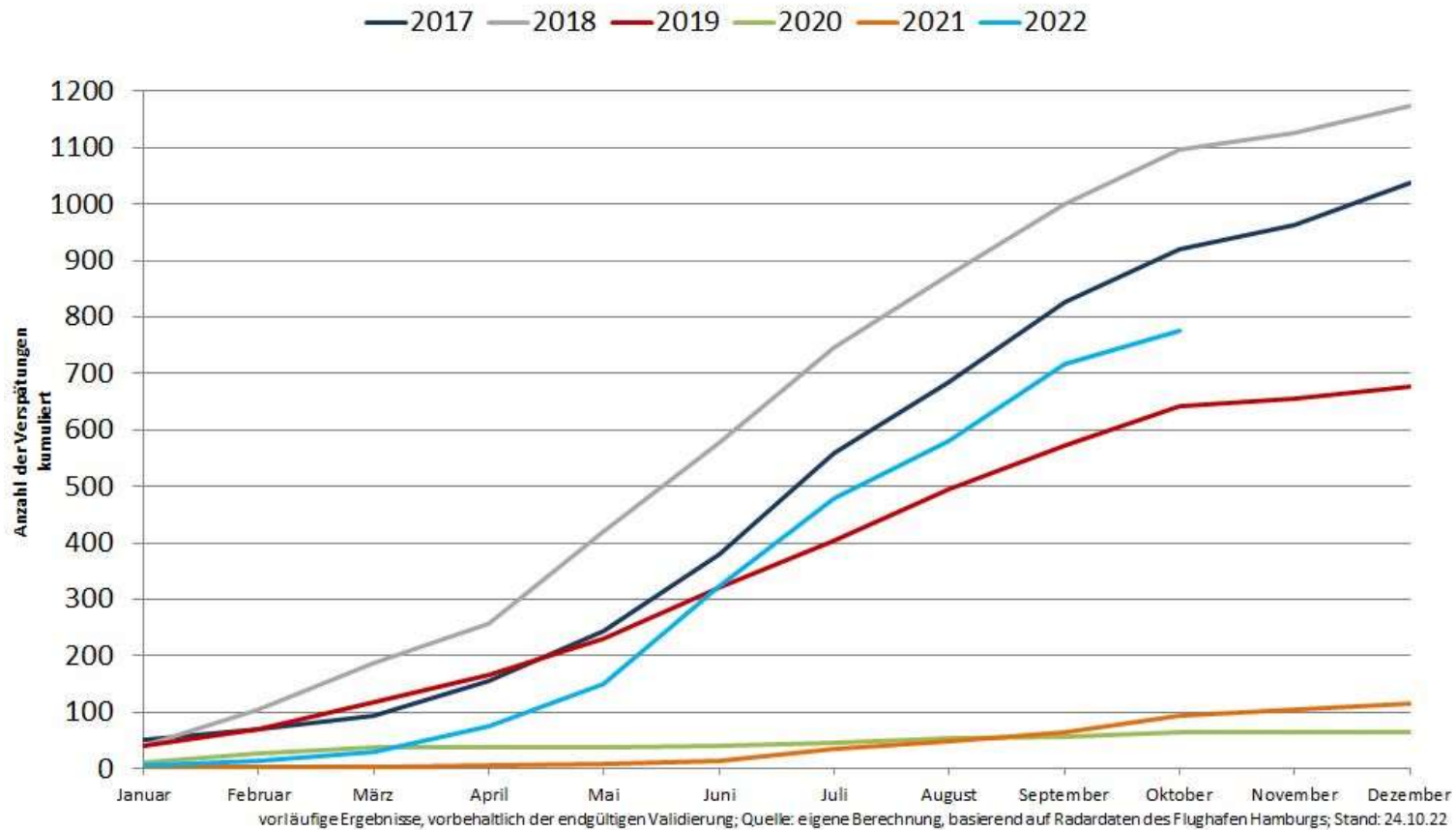


## Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr)

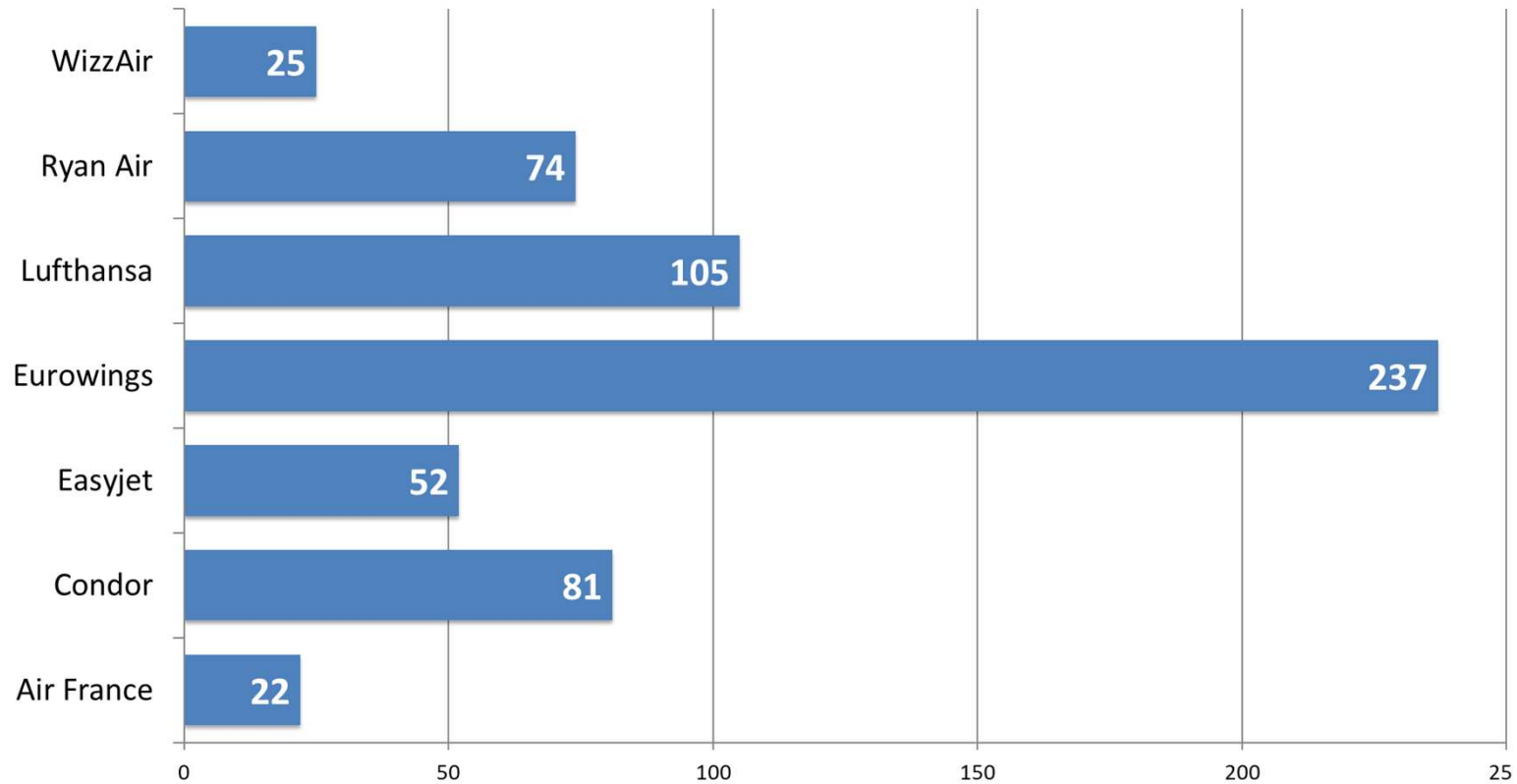


vorläufiges Ergebnis; vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 24.10.2022

## Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr) kumuliert



# ANZAHL VERSPÄTETER FLÜGE NACH 23 UHR

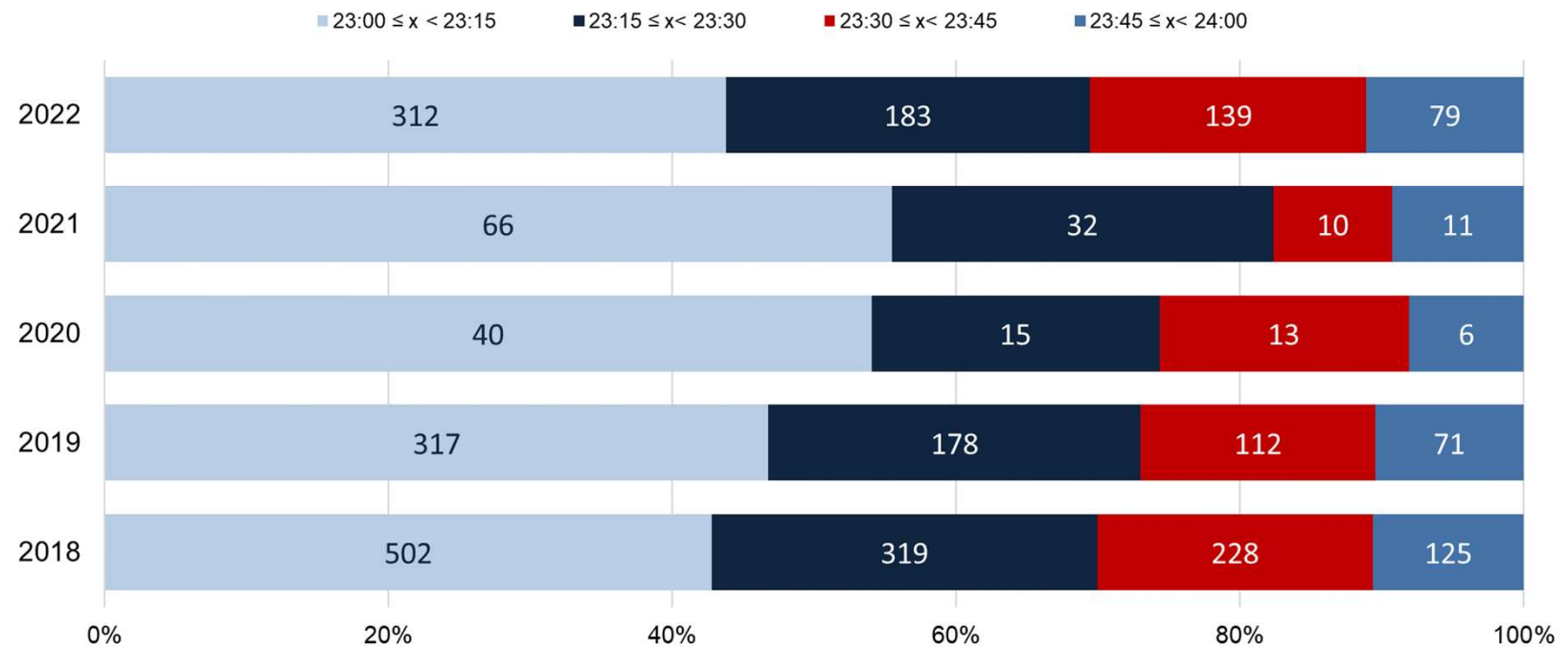


Quelle eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs, Stand: 30.09.2022

## 25 % REGEL BEI 3 GEPLANTEN FLÜGEN/WOCHE

Airline	Abflug/Zielflughafen	Mai 22	Jun 22	Jul 22	Aug 22	Sep 22
Condor	Heraklion			36%		
Condor	Kos		38%	33%		
Eurowings	Mailand		42%	43%		27%
Eurowings	Budapest		38%	69%		
Lufthansa	Frankfurt		50%	42%		25%
Lufthansa	München			39%		
Easy Jet	Gatwick			46%	57%	
Easy Jet	Manchester	41%	33%			
Ryan Air	Palma d.M				29%	26%
Wizz Air	Skopje		45%	27%		

# VERTEILUNG DER VERSPÄTUNGEN BIS 24 UHR



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 30.09.2022

# ANTRAG ZUR ÄNDERUNG VERSPÄTUNGSREGELUNG (1)

## Auszüge aus dem Koalitionsvertrag

- „Die Stadt wirkt konsequent auf die Reduzierung von Verspätungen in den Abendstunden hin, um die Belastungen für das Wohnumfeld zu minimieren.“
- „Die Koalitionspartner streben an, die vom Flughafen ausgehenden Klimabelastungen und Lärmemissionen zu reduzieren. Es soll für diese Legislaturperiode darauf hingewirkt werden, dass auch bei einem erneuten Anstieg des Flugaufkommens die Gesamtlärmbelastung sowie die dem Flughafen zurechenbaren CO<sub>2</sub>-Emissionen das Niveau des Jahres 2019 möglichst nicht übersteigen.“
- „Die heutigen Betriebsregeln und die Betriebszeiten werden beibehalten“.

# ANTRAG ZUR ÄNDERUNG VERSPÄTUNGSREGELUNG (2)

In Anlehnung an den Beschluss der FLSK in der 228. Sitzung vom 1.12.2017:

- Keine Verspätungsregelung für Starts ab 23 Uhr, stattdessen Genehmigungspflicht durch die FLSB
- Keine Verspätungsregelung für Landungen ab 23 Uhr 30, stattdessen Genehmigungspflicht durch die FLSB
- Entsprechende Anpassungen des Luftfahrthandbuchs (Ziffer 1.3.2 und Ziffer 1.4)

Außerdem

- Auftrag an die Vorsitzende der FLSK und die FLSB, das Gespräch mit den Vorsitzenden der Koalitionsfraktionen zu suchen, mit dem Ziel, für den FLSK-Beschluss einen politischen Konsens zu erreichen

VIELEN DANK  
FÜR IHRE  
AUFMERKSAMKEIT

Hamburg Airport

Helmut Schmidt

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



Hamburg



**Antrag zur Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg 2022/4 am 28.10.2022**

**Antragstellerin:** Frau Dr. Pieroh-Joußen in ihrer Funktion als Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) für den Flughafen Hamburg

**Thema:**

Anpassung der gemäß Ziffern 1.3.2. sowie 1.4. des Luftfahrthandbuchs für Deutschland (AIP) geltenden Verspätungsregelung für den Hamburger Flughafen

**Sachverhalt:**

Seit der Aufhebung aller Corona bedingten Reisebeschränkungen steigen die Verspätungszahlen massiv an. Allein im Juni 2022 gab es nach Betriebsschluss des Flughafens insgesamt 181 Starts und Landungen nach 23 Uhr. Davon nutzten 172 die sogenannte Verspätungsregelung gemäß Ziffer 1.3.2 des Luftfahrthandbuchs Deutschland (AIP). Der beeinflussbare Anteil an genehmigungspflichtigen Flügen nach 24 Uhr macht dagegen nur einen sehr geringen Anteil an den Gesamtverspätungen aus, so dass die Eingriffs- und Steuerungsmöglichkeiten der Fluglärmenschutzbeauftragten sehr begrenzt sind. Zudem zeigt sich, dass der 21 Punkte-Plan und die Vereinbarungen des Luftfahrtgipfels von 2018 in der derzeitigen Situation nicht greifen und somit keinen nachhaltigen Effekt entfaltet haben.

Abhilfe wird daher nur in der Änderung der Verspätungsregelung gesehen. Einer dazu bereits in der 228. FLSK-Sitzung am 1.12.2017 mehrheitlich beschlossenen Empfehlung wurde bisher nicht gefolgt.

**Anlagen:**

Übersicht der monatlichen Verspätungen von 2018 - 2022

**Vorgeschlagene Maßnahmen:**

Die Ziffern 1.3.2 und 1.4 des Luftfahrthandbuchs für Deutschland EDDH AD 2.20. werden entsprechend der im Beschlussvorschlag genannten Vorgaben angepasst.

## Beschlussvorschlag:

A. Die FLSK möge empfehlen, Ziffern 1.3.2 und 1.4 des Luftfahrthandbuches für Deutschland (EDDH AD 2.20) dahingehend anzupassen, dass

1. Starts ab 23 Uhr Ortszeit und
2. Landungen ab 23:30 Uhr Ortszeit nicht mehr unter die Verspätungsregelung fallen und ab diesem Zeitpunkt eine Einzelausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen durch den/die Fluglärmschutzbeauftragte/n benötigen.
3. Die Formulierung in Ziffer 1.3.2 entsprechend angepasst wird und folgende Fassung erhält:

*„Landungen des planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehrs, deren planmäßige Ankunftszeit vor 2200 (2100)<sup>1</sup> liegt, sind bei nachweisbar unvermeidbaren Verspätungen bis 2230 (2130) zulässig. Die Verspätungsgründe für die jeweiligen Flüge nach 2200 (2100) sind der Fluglärmschutzbeauftragten von den Piloten, des „Accountable Managers“ (verantwortlichen Betriebsleiters) oder den Luftfahrtunternehmen unverzüglich spätestens am folgenden Werktag schriftlich darzulegen und spätestens bis zum fünften des auf die Verspätung folgenden Werktages glaubhaft zu machen.“*

4. Der bisherige Text von Ziffer 1.4 dahingehend folgendermaßen ergänzt wird:

*„Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann der/die Fluglärmschutzbeauftragte im Einzelfall insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist. Anträge sind - bis spätestens 2030 (1930) – zu richten an:*

*[Behörde]“*

B. Die FLSK möge beschließen, die FLSB und die Vorsitzende der FLSK zu beauftragen, mit den Fraktionsvorsitzenden aller demokratisch in der Bürgerschaft vertretenen Parteien Gespräche aufzunehmen, um für die empfohlenen Änderungen des Luftfahrthandbuches politischen Konsens herzustellen.“

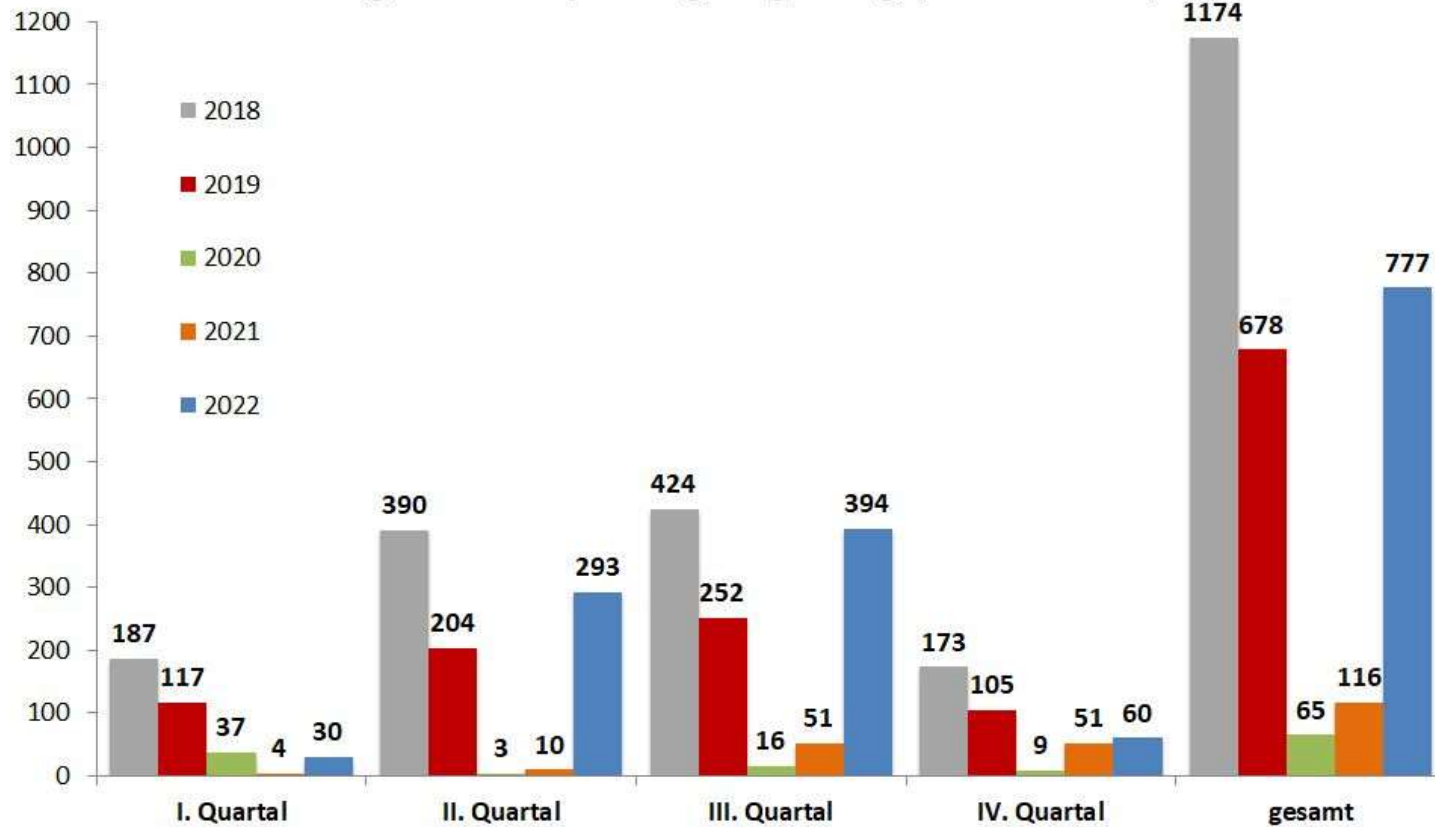
Zum Gesundheitsschutz der nach 23 Uhr von Fluglärm betroffenen Hamburger Bevölkerung, bitte ich als FLSB um Zustimmung zu dem vorliegenden Antrag.



---

<sup>1</sup> Die angegebenen Zahlen sind UTC-Zeiten. In Deutschland/Mitteleuropa gilt UTC+1 als Normalzeit und UTC+2 als Sommerzeit (Wert in der Klammer) vgl. <http://www.zeitzonen.de>

## Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr)



vorläufiges Ergebnis; vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 24.10.2022

# Sitzung der Fluglärmschutzkommission

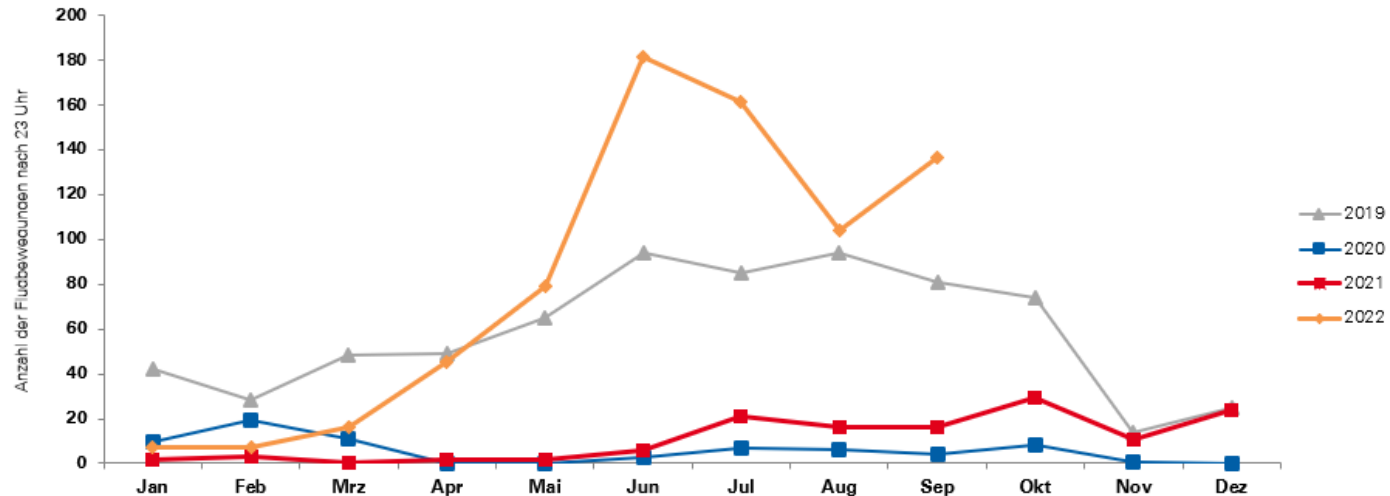
Johannes Scharnberg – Verspätungssituation @ HAM



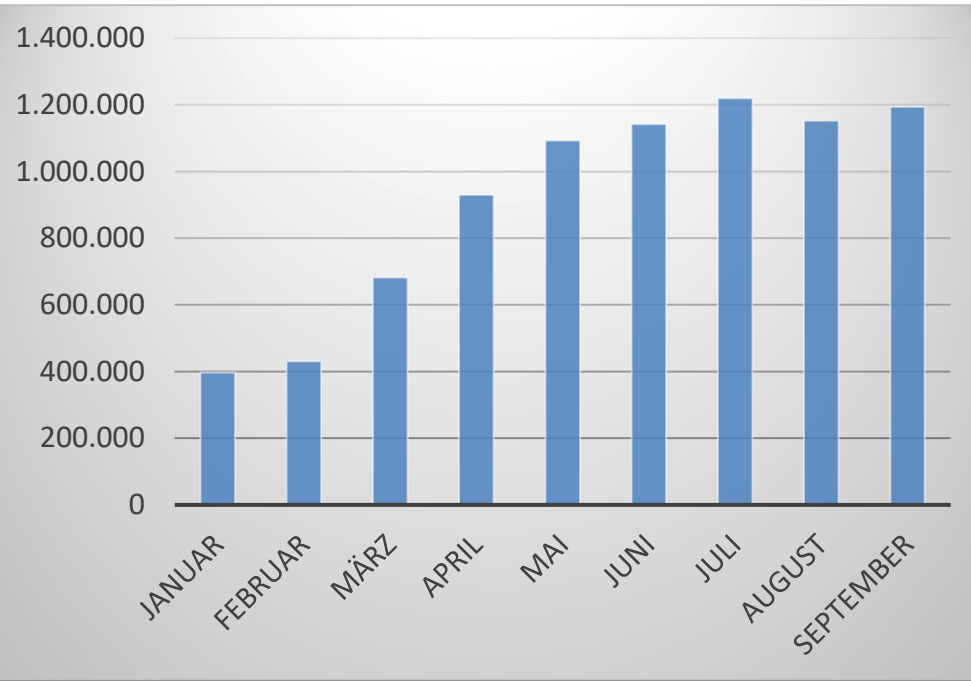
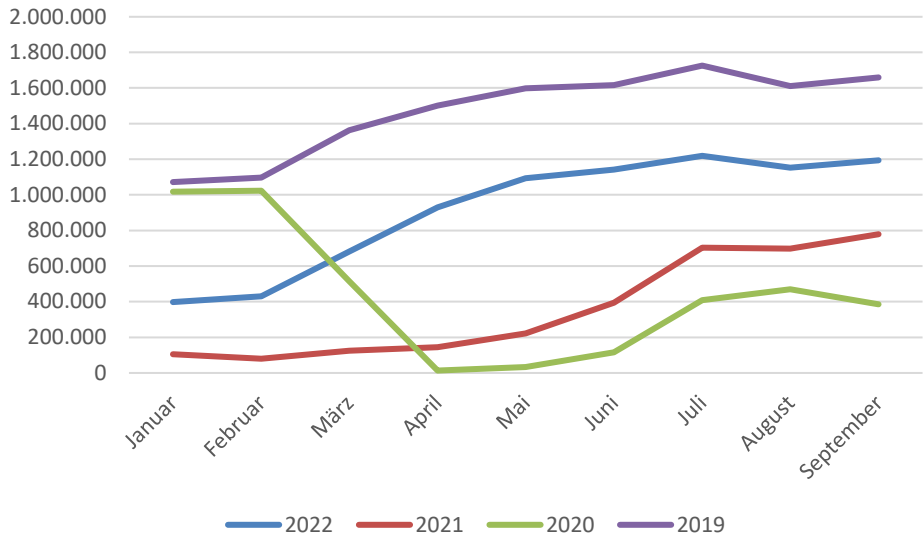
# Verspätungsflüge zwischen 23 und 06 Uhr



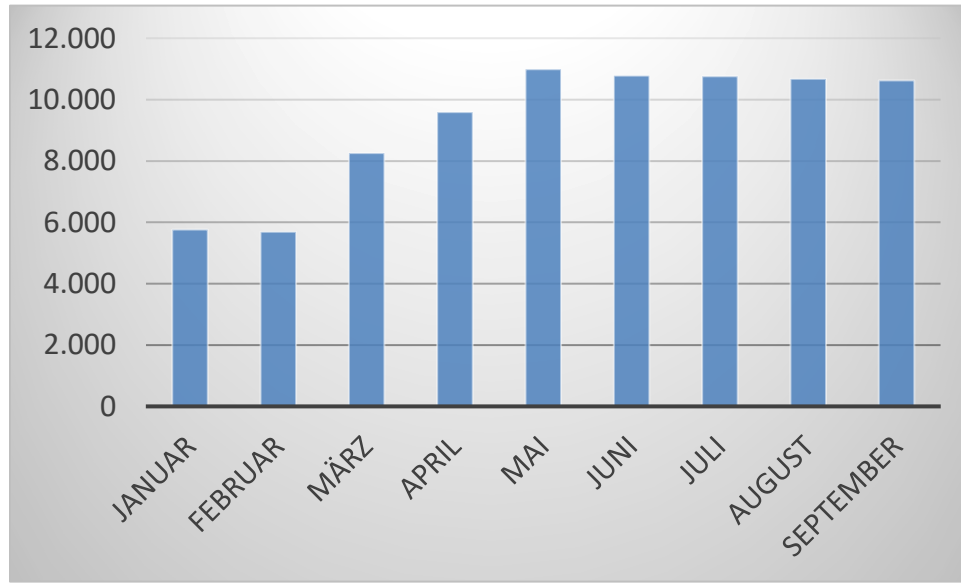
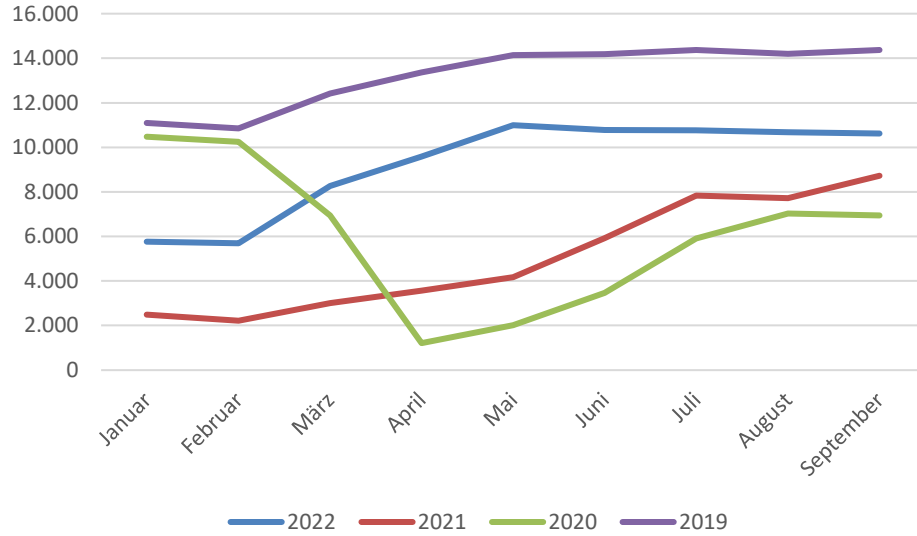
	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez		Jahr
<b>2019</b>	42	28	48	49	65	94	85	94	81	74	14	25		699
<b>2020</b>	10	19	11	0	0	3	7	6	4	8	1	0		69
<b>2021</b>	2	3	0	2	2	6	21	16	16	29	11	24		132
<b>2022</b>	7	7	16	45	79	181	161	104	136					736



# Passagiere



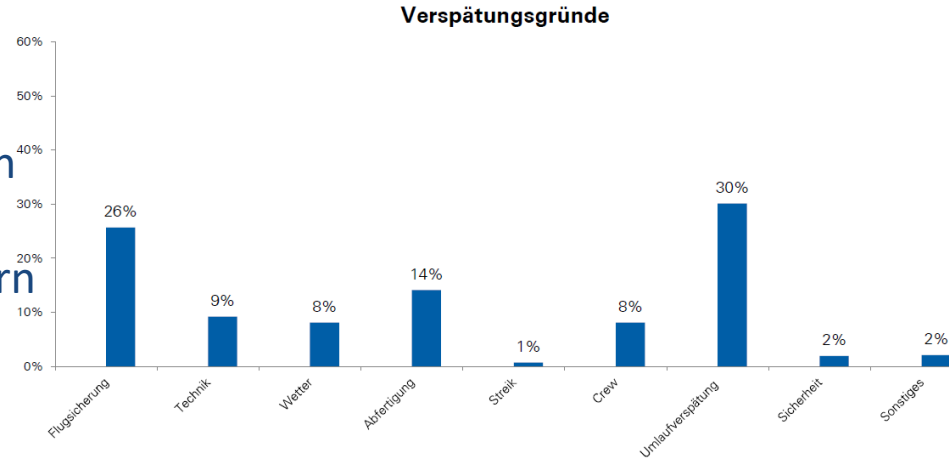
# Flugbewegungen



# Verspätungslage



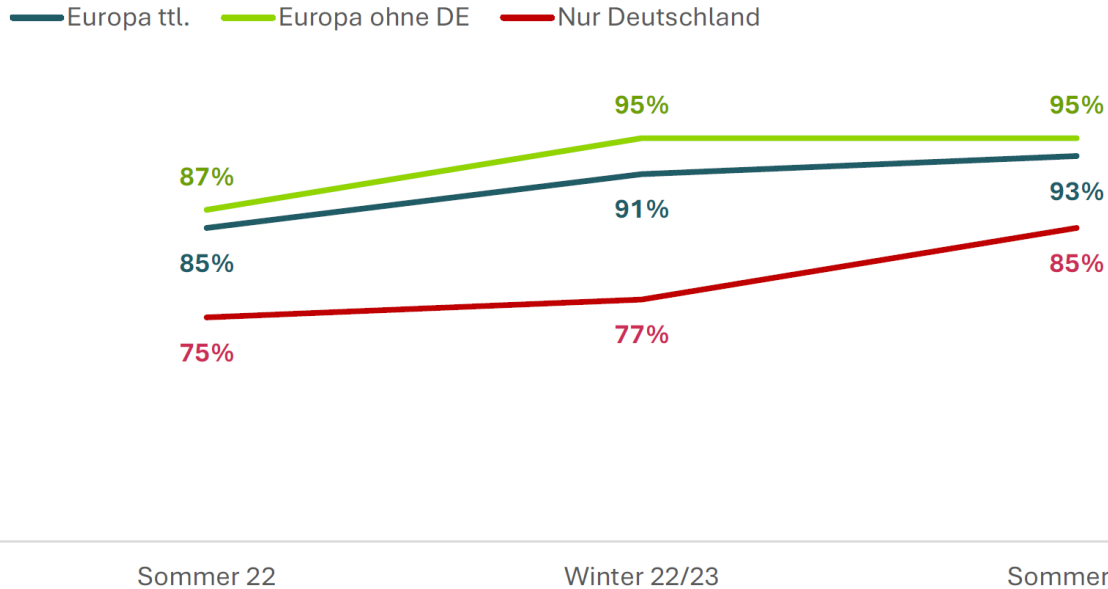
- Verspätungen nach 23 Uhr überwiegend durch Ursachen ohne Einfluss von HAM
- „Gesamtsystem Luftverkehr“ konnte sich nicht so schnell an Verkehrsanstieg anpassen
- Personelle Engpässe bei allen Systempartnern
- Schon kleine Unregelmäßigkeiten können nicht kompensiert werden und führen teilweise zu Folgeverspätungen





# Europa vs. Deutschland

Recovery-Rate im Verkehr von/nach/in EU 27, Vereinigtes Königreich, Norwegen, Schweiz, Island (Angebot Sitze)



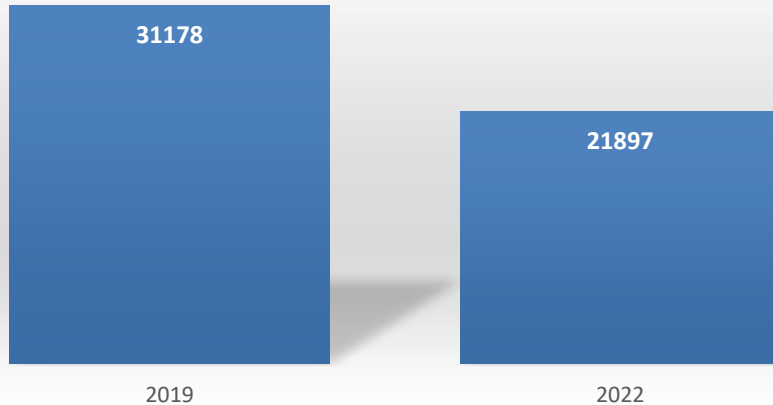
Quelle BDL, SRS Analyzer

# Verspätungslage – tagesaktuelle Flugstreichungen

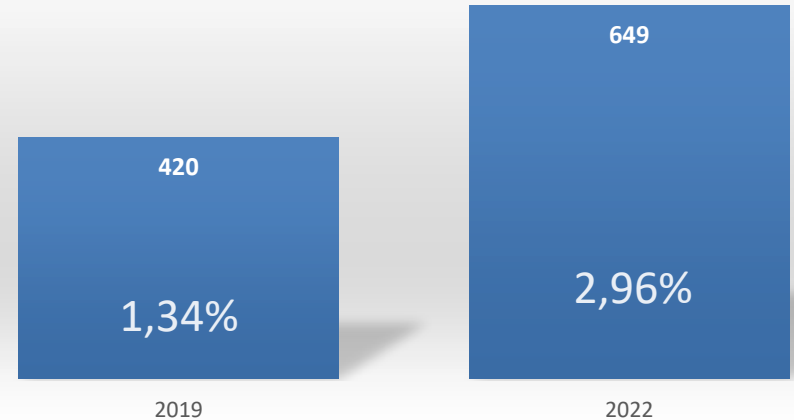
Mai- September in den Jahren 2019 und 2022



Anzahl Flüge



Flugstreichungen

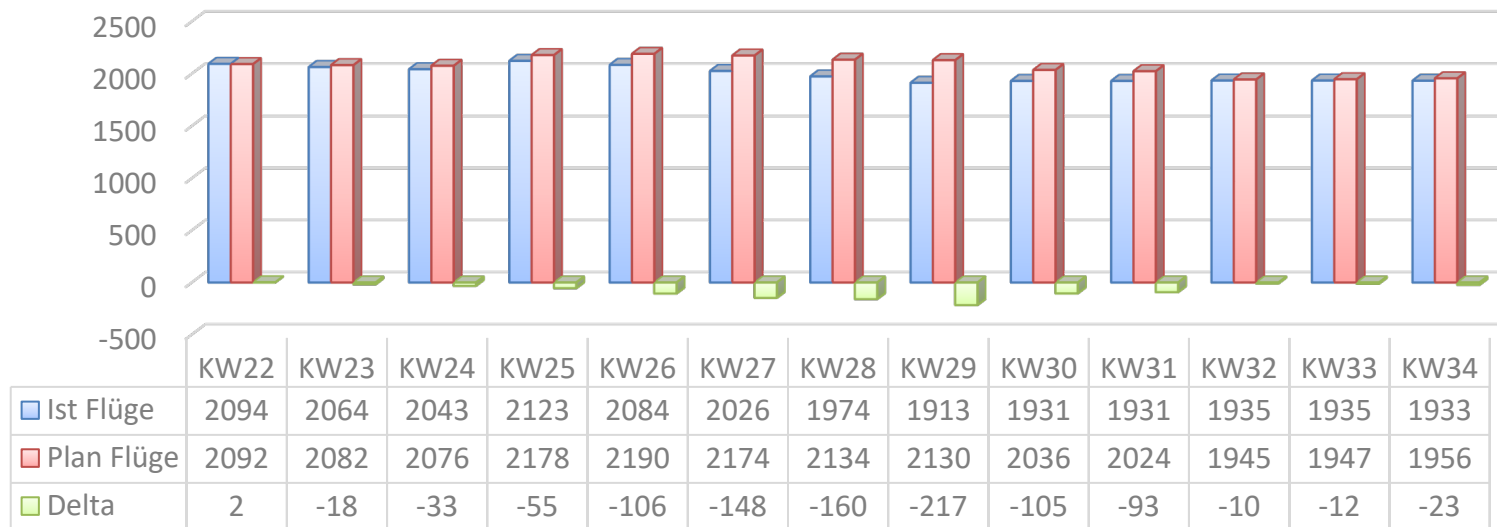


# Verspätungslage – planerische Flugstreichungen (4 Wochen)

Juni- August 2022



Diagrammtitel



Ist Flüge Plan Flüge Delta

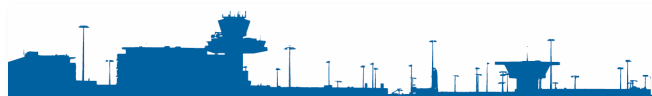
# Verspätungslage – Flugstreichungen

## Zusammenfassung



- Die Airlines haben in diesem Jahr mit massiven Flugstreichungen auf die Pünktlichkeitslage in Europa reagiert.
- Allein von **Juni bis August** sind insgesamt mehr als **1.400 Flüge gestrichen** worden.
- Die **Anzahl der gestrichenen Flüge ist ca. 3 x so hoch wie die der Verspätungen**
- Im Ergebnis sind **über 180.000 Passagiere in HAM** von den Streichungen **betroffen** gewesen

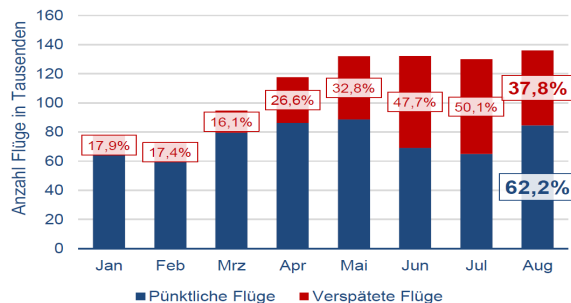
# Pünktlichkeit: national



Pünktlichkeit an den deutschen Flughäfen

## Entwicklung der Gesamtpünktlichkeit

Anzahl pünktlicher und verspäteter Flüge (gesamt) im Jahr 2022



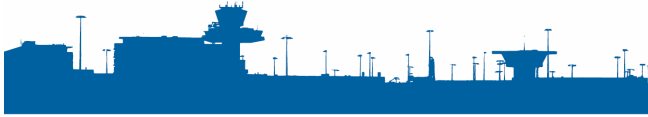
### Aktuelle Entwicklung im August 2022

**Gesamtpünktlichkeit:**  
**62,2%**

Die Performance der Flughäfen und ihrer Systempartner stabilisiert sich im August. Trotz einer gestiegenen Anzahl an Flügen, sinkt der Anteil unpünktlicher Flüge gravierend: im Vergleich zum Vormonat Juli um mehr als 12 Prozentpunkte auf 37,8%.

➔ Trendumkehr? Anteil pünktlicher Flüge steigt gegenüber Juni und Juli sprunghaft auf 62,2%.

# Annulierungen: national

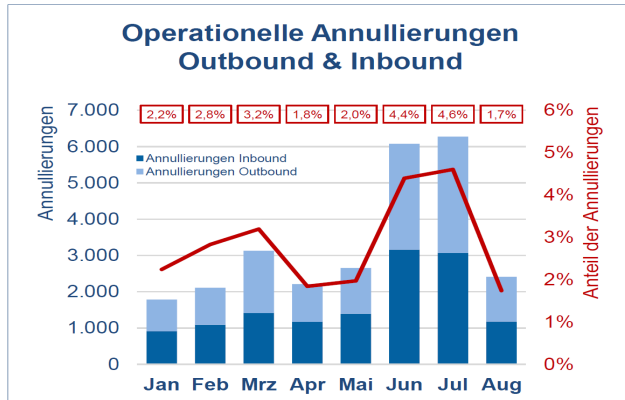


FLUGHAFENVERBAND



Pünktlichkeit an den deutschen Flughäfen

## Annulierungen im August 2022



### Aktuelle Entwicklung im August 2022

- **Rückkehr zur Stabilität:** Obwohl der August der verkehrsreichste Monat des Jahres war, nahm die Anzahl der operationellen Annullierungen um 3.800 Flüge **drastisch ab** – eine **sehr positive Entwicklung!**
- Der Anteil annullierter Flüge beträgt im August **lediglich 1,7%** – für das gesamte Jahr 2022 ein Bestwert.

➔ Von historisch schlechtem Höchststand im Juli (4,6%) hin zum Jahresbestwert im August: 1,7% aller Flüge werden annulliert (= 2.408 Flüge).

# Verspätungen größtenteils durch Ursachen, die nicht in HAM bewegt werden können



- **Keine betriebsbedingten Kündigungen**; Verleih und Rückholung von Mitarbeitern (BVD)
- **Erstellung von Verkehrsprognosen** für die Spitzenzeiten (auch für die Partner) für Personaldimensionierung.
- HAM hat Studenten und kaufmännische **Mitarbeiter zur Passagiersteuerung** und Unterstützung in den Sicherheitskontrollen bereitgestellt.
- **Frühere Terminal-Öffnungszeiten** & zusätzliche Angebote: Check-In / Self Bag Drop etc.
- Eskalation der **personellen Situation mit FraSec** durch die Geschäftsführung
- Übernahme von Aufgaben Dritter durch Hamburg Airport (Rush Gepäck)

# Verspätungslage – Ausblick



- Für den Winter erwartet HAM eine Reduktion des Verkehrsaufkommens um ca. 20 %
- Auch in Europa insgesamt wird das **Verkehrsvolumen zurückgehen**. Dadurch wird sich die Situation entspannen und damit auch die Zahl der Verspätungen nach 23 Uhr
- Für den Sommer 2024 werden bereits jetzt Vorbereitungen (z. B. Personal) getroffen. Auch für Sommer 2023 erwarten wir geringere Verspätungen als 2022 bei höherem Verkehr, weil das Wachstum nicht so groß sein wird wie 2022. Alle Systempartner haben dadurch die Möglichkeiten, sich personell besser aufzustellen
- Die Flugplanungen werden von HAM streng kontrolliert, insbesondere die letzte Stunde.



M03 in Quickborn (Goetheschule) ist ohne wissen der FHG „außer Betrieb“ genommen worden



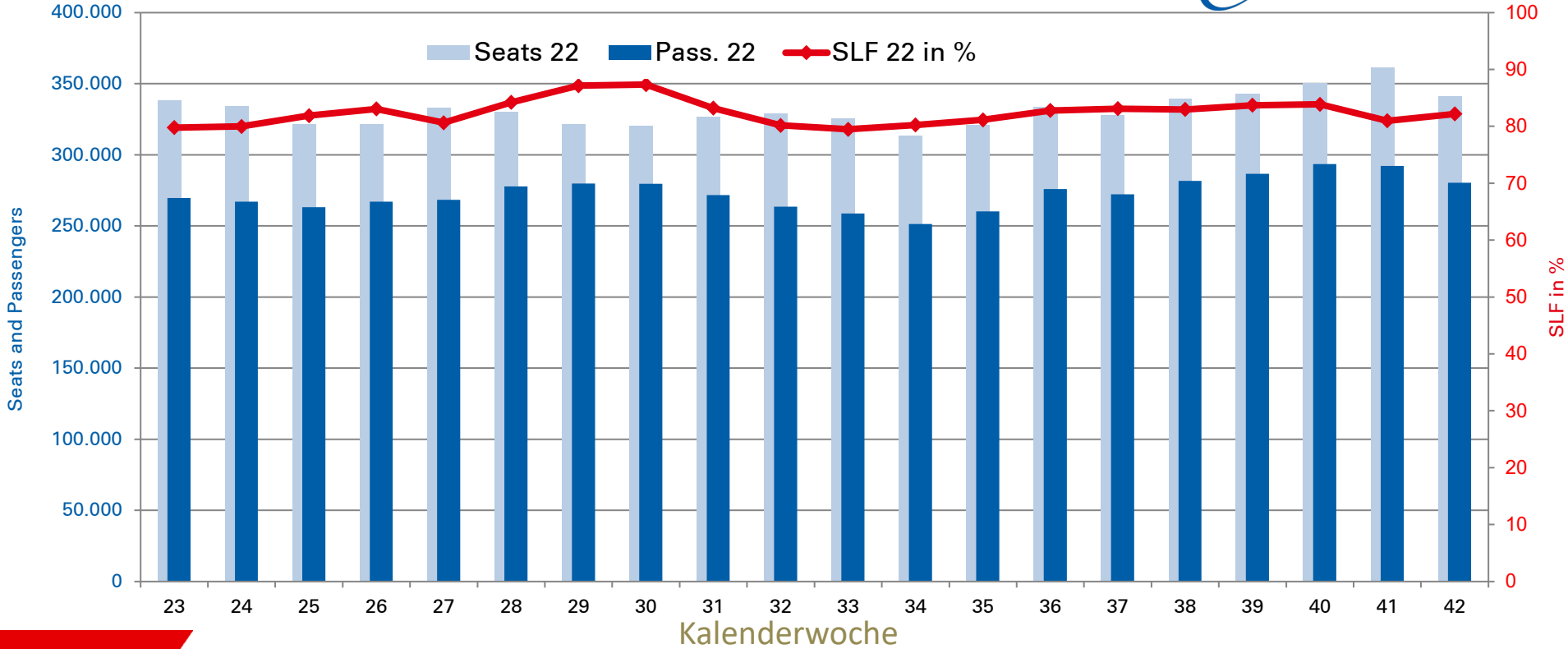


**Vielen Dank**

# Backup



# Verkehrsentwicklung





## ÄNDERUNGSANTRAG zur Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg 2022/4 am 28.10.2022

Antragsteller: Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. Gebhard Kraft, Martin Mosel, Lothar Galka

### Thema:

TOP 1 Antrag der Fluglärmenschutzbeauftragten (FLSB) zur Änderung der Verspätungsregelung  
Änderungsantrag der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V.

### Beschlussvorschlag:

- A. Die FLSK möge beschließen, Ziffern 1.3.2 und 1.4. des Luftfahrhandbuches für Deutschland (EDDH AD 2.20) dahingehend anzupassen, dass
1. Starts ab 23 Uhr Ortszeit und
  2. Landungen ab 23. ~~15:30~~ Uhr Ortszeit nicht mehr unter die Verspätungsregelung fallen und ab diesem Zeitpunkt eine Einzelausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen durch den/die Fluglärmenschutzbeauftragte/n benötigen.
  3. die Formulierung in Ziffer 1.3.2 entsprechend angepasst wird und folgenden Fassung erhält.

*„Landungen des planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehrs, deren planmäßige Ankunftszeit vor 2200 (2100)<sup>1</sup> liegt, sind bei nachweisbar unvermeidbaren Verspätungen bis 22~~15:30~~ (~~2115:30~~) zulässig. Die Verspätungsgründe für die jeweiligen Flüge nach 2200 (2100) sind der Fluglärmenschutzbeauftragten von den Piloten, des „Accountable Managers“ (verantwortlichen Betriebsleiters) oder den Luftfahrtunternehmen unverzüglich spätestens am ~~fünften des auf die Verspätung~~ folgenden Werktages schriftlich darzulegen und spätestens bis zum fünften des auf die Verspätung folgenden Werktag glaubhaft zu machen.“*

4. Der bisherige Text von Ziffer 1.4. dahingehend folgendermaßen ergänzt wird

*„Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann der/die Fluglärmenschutzbeauftragte im Einzelfall insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist. Anträge sind ~~–möglichst~~ bis spätestens 20~~00:30~~ (19~~00:30~~) - zu richten an:*

[Behörde]

- B. Die FLSK möge beschließen,

1. den Flughafen aufzufordern, die empfohlenen Änderungen der Verspätungsregelung durch Änderung der Betriebsgenehmigung zu beantragen,
2. die FLSB zusammen mit der Luftfahrtbehörde zu beauftragen einen Vorschlag für einen Kriterienkatalog von nachweisbar unvermeidbaren Verspätungsgründen im Luftverkehr sowie von Fällen des besonderen öffentlichen Interesses zu erstellen und die FLSK zu beteiligen,
- ~~B-~~ 3. die FLSB und die Vorsitzende der FLSK zu beauftragen, mit den Fraktionsvorsitzenden der Koalitionsparteien Gespräche aufzunehmen, um für die Änderung der Betriebsgenehmigung durch den Flughafen Hamburg mit den hier empfohlenen Änderungen der Verspätungsregelung des Luftfahrhandbuches politischen Konsens herzustellen.

## **Begründung:**

Angesichts der Entwicklung der Verspätungszahlen und den begrenzten Steuerungs- und Eingriffsmöglichkeiten der Fluglärmschutzbeauftragten wird die Änderung der Verspätungsregelung beantragt. Bereits im Jahr 2017 wurde der [wortgleiche Antrag](#) mehrheitlich beschlossen und von der Hamburger Luftfahrtbehörde letztlich 2018 abgelehnt.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. anerkennt auch in 2022 den vorliegenden Antrag. Er geht aber nicht weit genug und enthält Unschärfen. Mit dem Änderungsantrag wollen wir ausdrücklich das Anliegen der Fluglärmschutzbeauftragten unterstützen und zugleich den Schutzanspruch der Regelung konkretisieren.

Für den Fluglärmschutz in Hamburg und dem betroffenen Umland gibt es nur wenig konkrete Regeln. Dazu gehören die Verspätungsregelung und die Bahnbenutzungsregel. Die gesetzliche Nachtruhe beginnt in Deutschland allgemein um 22 Uhr. Mit der aktuellen Betriebsgenehmigung ist der Flughafen mit seiner genehmigten Betriebszeit bis 23 Uhr bereit privilegiert. Mit der darüber hinaus gehenden Verspätungsregelung wird dieses Privileg um eine weitere Stunde bis 24 Uhr ausgeweitet. Aktuell können wir uns des Eindrucks nicht verwehren, dass die ausnahmebedingte Regelung zu einer genehmigungslosen zusätzlichen Betriebsstunde führt. Wir können das sogenannte „Akademische Viertel“ als Handlings-Verspätung gerade noch nachvollziehen. Ein großer Teil der Verspätungen nach 23 Uhr kapriziert sich auf diese ersten 15 Minuten nach 23 Uhr. Mit dem im FLSB-Antrag verfolgten Vorziehen der erforderlichen Einzelausnahmegenehmigung ab 23:30 Uhr findet unseres Erachtens jedoch eine Verlagerung in die ersten 30 Minuten nach 23 Uhr statt. Neben den „Sowieso-Verspätungen“ der ersten 15 Minuten werden damit die weiteren Verspätungen bis 23:30 Uhr quasi legitimiert. Der damit verbundene Rebound-Effekt wird zu einer höheren Belastung in diesem Zeitabschnitt führen.

Eine Verspätung ist aus der Natur der Sache grundsätzlich unmittelbar begründbar. Diese Begründung ist auch unmittelbar bekannt. Die [Flughafenbenutzungsordnung \(FBO\)](#) fordert in Punkt 2.6.3., Seite 12: „Die Luftverkehrsgesellschaft hat den Flughafenunternehmer bei allen die Flugdurchführung und Abfertigung betreffenden Abweichungen gegenüber den geplanten unverzüglich zu informieren und den Grund anzugeben.“ Insoweit ist die Vorlage einer Verspätungsbegründung unmittelbar, spätestens am nächsten Werktag möglich. Der weitergehende Nachweis und die Glaubhaftmachung des Verspätungsgrund können dann innerhalb weiterer fünf Werktage erfolgen. Eine allgemeine Begründungsfrist von fünf Werktagen ist nicht sachgerecht.

Der Antrag auf eine Einzelausnahmegenehmigung soll nicht „möglichst“ innerhalb einer Frist gestellt werden, sondern konkret. „Möglichst“ impliziert Unverbindlichkeit. Auch wir Bürger sollen nicht „möglichst“ bis zu einem festgelegten Termin unsere Steuererklärung abgeben. Unmittelbar nach Fristablauf müssen wir mit unangenehmen Sanktionen, wie Verspätungszuschlägen rechnen. Das Wort „möglichst“ ist zu streichen.

Der wortgleiche Antrag der Fluglärmschutzbeauftragten von 2017 wurde von der Luftfahrtbehörde abgelehnt ([232. FLSK-Sitzung vom 30.11.2018](#)). Ein (Teil-)Widerruf der Betriebsgenehmigung wäre nach Ansicht der Behörde nicht durchsetzbar. Wenn wir uns diese Begründung aneignen, dann kann nur der Flughafen mit einem Eigenantrag eine Änderung der Verspätungsregelung bewirken. Der von der Fluglärmschutzbeauftragten beantragte Auftrag zur Herstellung eines politischen Konsenses das Luftfahrthandbuch zu ändern, geht ins Leere. Die Politik hat auch im Konsens keine Änderungskompetenz für das Luftfahrthandbuch (AIP). Allenfalls kann sie über die Mehrheitsbeteiligung der Stadt auf die Geschäftsführung am Flughafen hinwirken.

Noch immer gibt es keine klare Definition von Kriterien nachweisbar unvermeidbarer Verspätungsgründe. Das führt nicht nur bei der juristischen Durchsetzung immer wieder zu Unsicherheiten, Konflikten und auch Verlusten (siehe Easyjet), sondern auch in der transparenten Darstellung z.B. in der FLSK. Auch das „besondere öffentliche Interesse“ ist sehr intransparent: Ein erkrankter Passagier und

ein mit gewalttätigem Protest erzwungener Start sind besondere öffentliche Interessen, der verspätete Abflug eines klassischen Orchesters hingegen nicht, der einer Fußballmannschaft hingegen schon.

Eine weitergehende Begründung im mündlichen Vortrag bleibt vorbehalten.

gez. Martin Mosel  
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

## FLSK-Geschäftsführung

---

Von: Manfred Quade [REDACTED]

Gesendet: Mittwoch, 26. Oktober 2022 19:57

An: Pieroh-Joußen, Gudrun Dr. [REDACTED] FLSK-Geschäftsführung [REDACTED]

Betreff: Antrag zur Änderung der Verspätungsregelung - TOP 1 FLSK- Sitzung 2022/4

Sehr geehrte Frau Dr. Pieroh-Joußen,

mir ist jetzt aufgefallen, dass in Ihrem Änderungsvorschlag für Ziff. 1.3.2 des Luftfahrthandbuches zunächst im ersten Satz von "nachweisbar unvermeidbaren Verspätungen" und dann in der letzten Zeile von "glaubhaft zu machen" mit Bezug auf "Die Verspätungsgründe" am Anfang des Satzes gesprochen wird.

Ich fürchte, dass dies zu Missverständnissen führen könnte, denn es sollen ja nicht die Verspätungsgründe, sondern die Unvermeidbarkeit der Verspätung glaubhaft gemacht werden.

Deshalb würde ich in der Sitzung darauf hinweisen und vorschlagen, den Text zu ändern.

Ich möchte Ihnen aber meinen Änderungsvorschlag gerne schon vorab zuleiten, auch wenn es schon ziemlich knapp vor der Sitzung ist.

In Satz 1, Zeile 2 sollte das Wort "*nachweisbar*" gestrichen werden.

Satz 2 sollte wie folgt formuliert werden: "*Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen der vorstehend genannten Flüge sind der Fluglärmschutzbeauftragten von den jeweiligen Luftfahrtunternehmen spätestens am fünften des auf die Verspätung folgenden Werktages schriftlich - unter Darlegung der Gründe für die Verspätung - glaubhaft zu machen.*"

Es ist ja in der Vergangenheit schon oft darüber gestritten worden, ob es eine Definition für den Begriff "unvermeidbar" im Zusammenhang mit Verspätungen im Luftverkehr geben kann oder sollte. Das haben wir nicht bekommen. Und ob bzw. welche Art von Nachweis überhaupt in Betracht kommen könnte, wäre schwer zu beantworten.

Und so wäre es sehr zu begrüßen, wenn zukünftig die FLSB in den beschriebenen Fällen entscheidet, ob ihr die Unvermeidbarkeit glaubhaft gemacht worden ist. Im Verlaufe der Zeit wird die Praxis dann schon zeigen, welche Begründungen für die Unvermeidbarkeit als glaubhaft anerkannt werden.

Stimmen Sie meinem Vorschlag zu?

Mit freundlichen Grüßen  
Manfred Quade



# Impulsvortrag - Antrag Altona zu Abflügen von Piste 23 via RAMAR

Sitzung der Fluglärmschutzkommission Hamburg,  
28. Oktober 2022



# Inhalt

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

# Historie

# Historie

- 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 entlastet werden können.*

- Vorstellung Lösungsoptionen durch DFS, FLSK-Drs Nr. 4/2021-3
  1. *Aufhebung von RAD Restrictions (Öffnung der ATS-Route von AMLUH nach PITEN)*
  2. *Umgestaltung RAMAR-Abflugroute für Piste 23*
  3. *Beibehaltung Status Quo*
- Erörterung in Fluglärmschutzkommission 2021/3

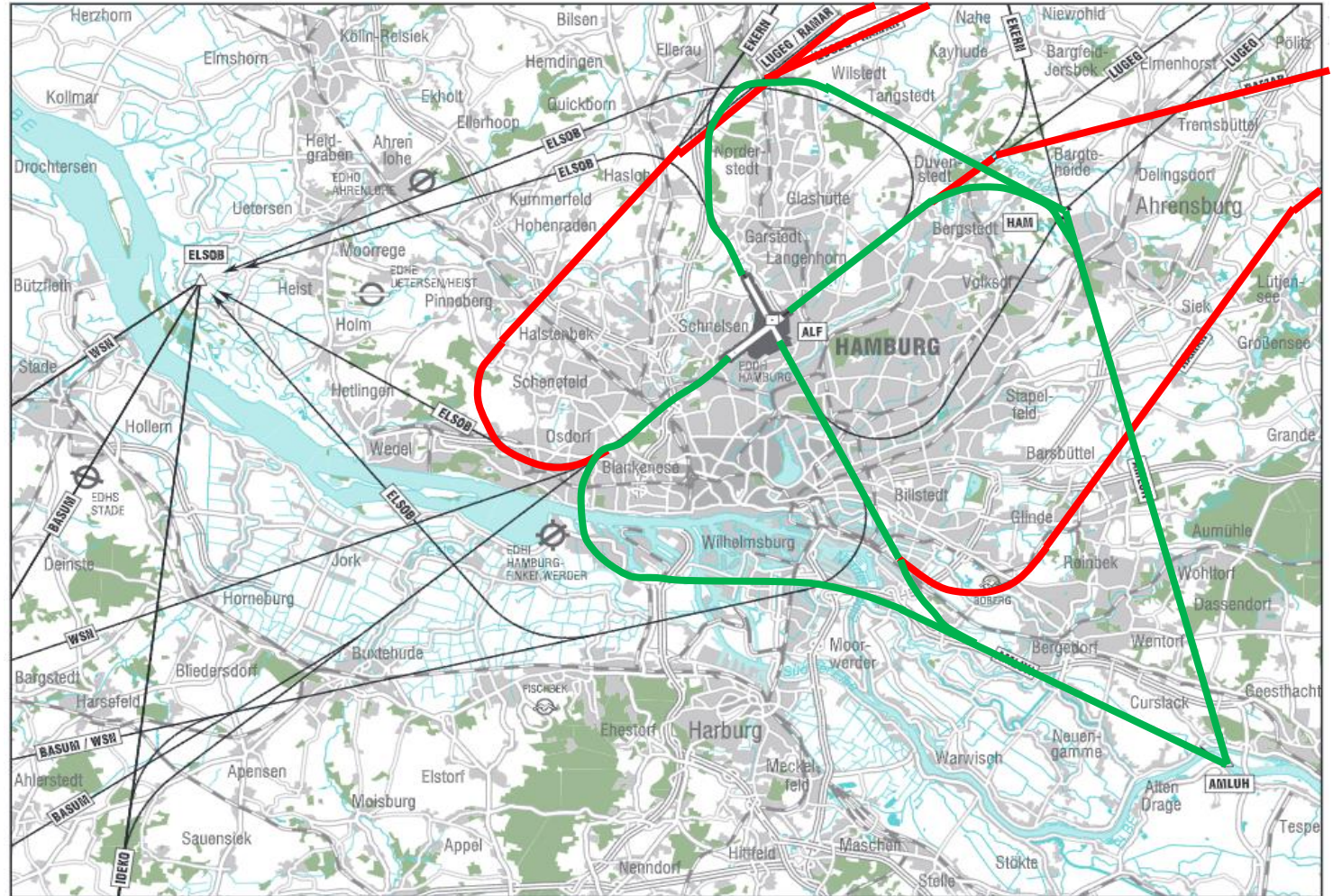
# Rückblick Optionen



# 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.

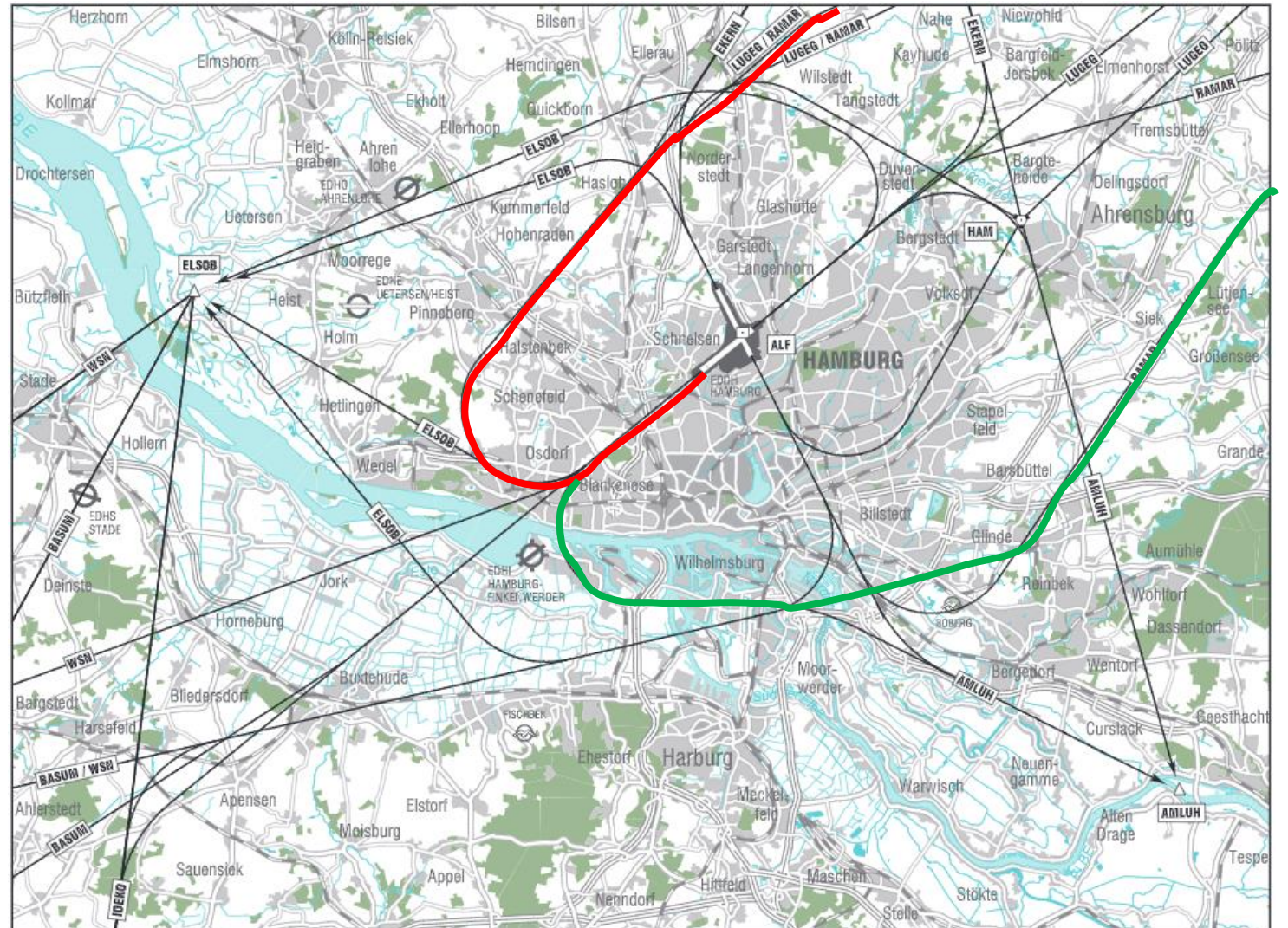




# Option 2 – Umgestaltung der RAMAR-Abflugroute

## Zusammenfassung

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

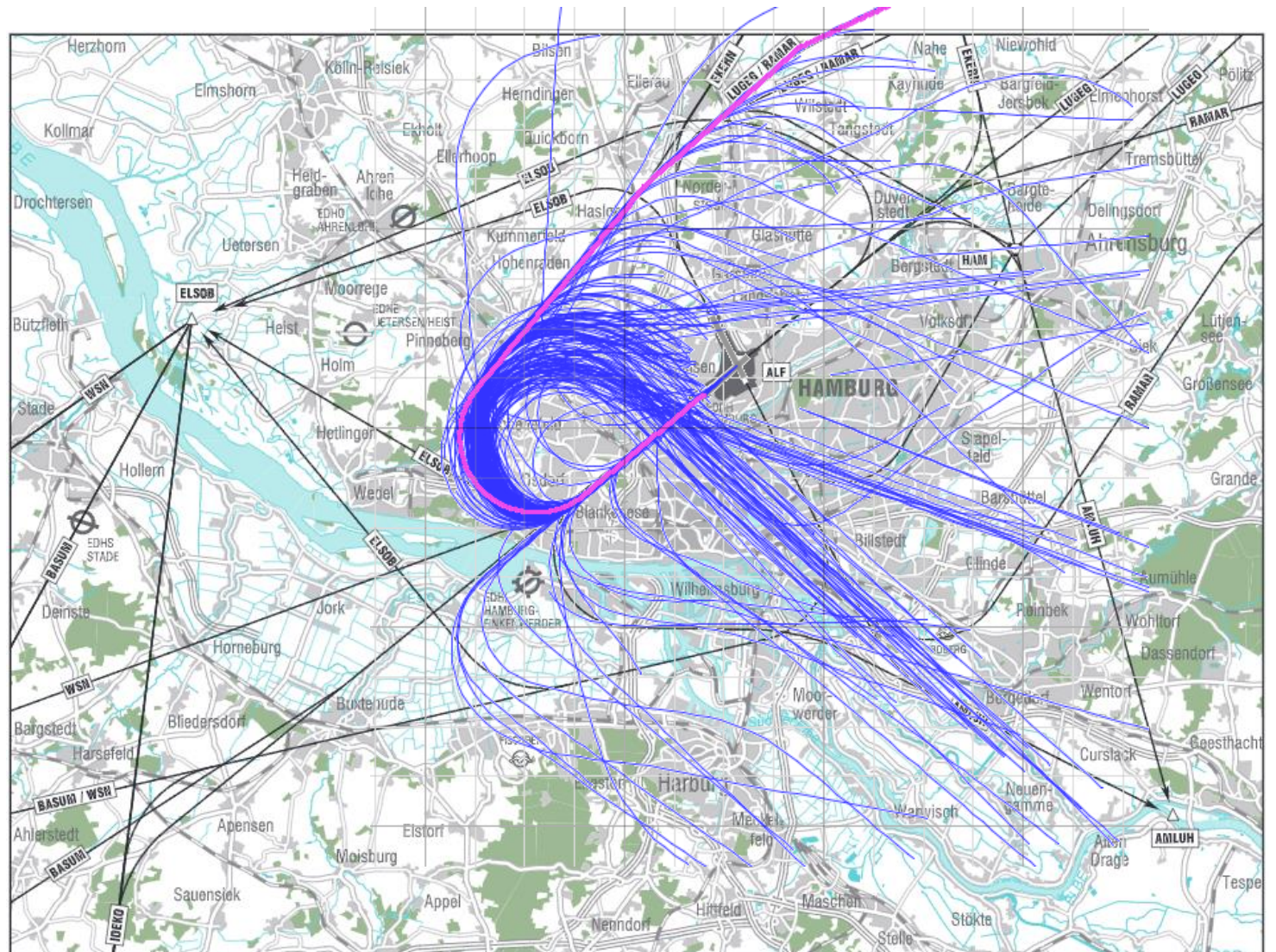




# Option 3 – Beibehaltung des Status-quo

## Zusammenfassung

- 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



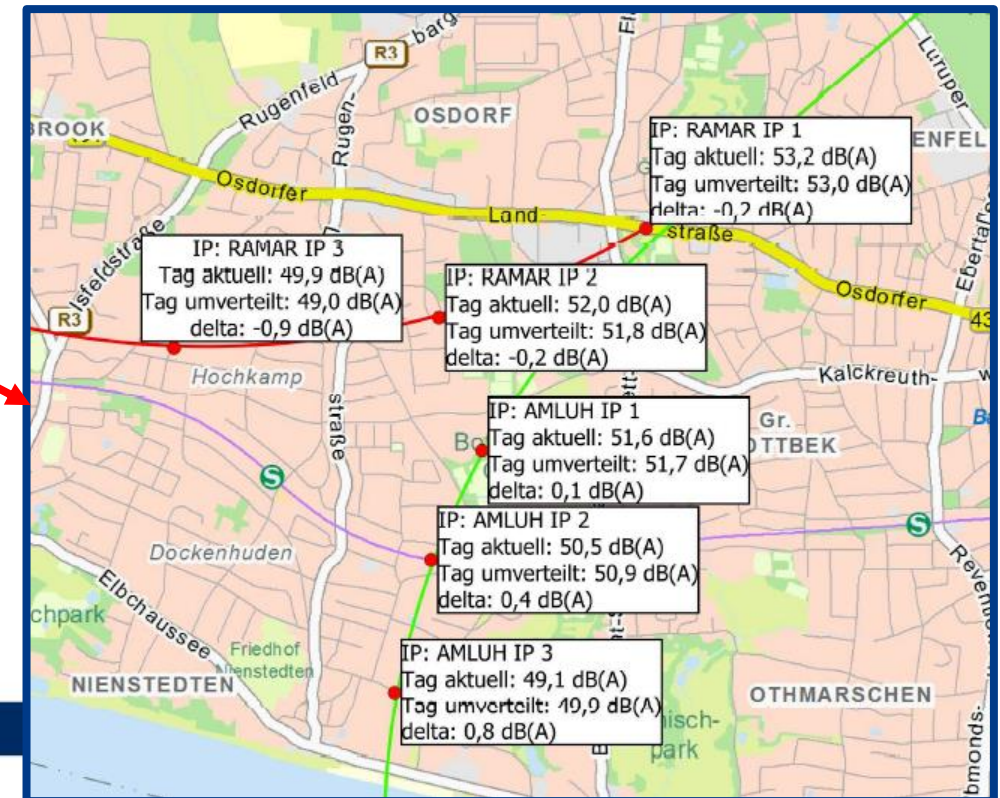
# Erörterung in Fluglärmschutzkommission 2021/3

Auszug FLSK-Drs. Nr. 5/2021-3 - Immissionspunkte

Geobasiskarte 1:30.000



rote Flugroute: RAMAR  
grüne Flugroute: AMLUH



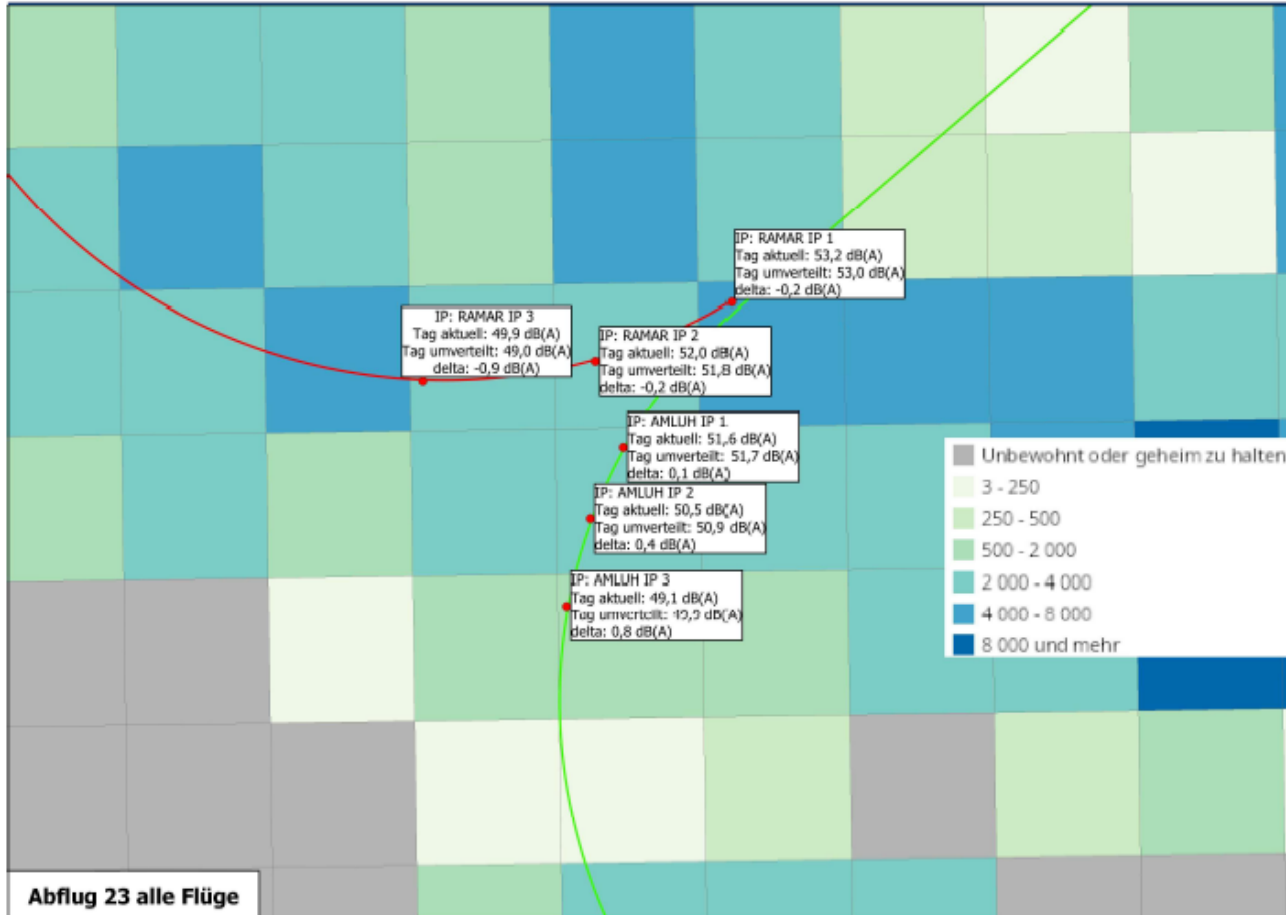
# Erörterung in Fluglärmschutzkommission 2021/3

Auszug FLSK-Drs. Nr. 5/2021-3 - Bevölkerungsdichte



## Bevölkerungsdichte

rote Flugroute: RAMAR  
grüne Flugroute: AMLUH



Abflug 23 alle Flüge

IMMISSIONSPUNKBERECHNUNG UND BEVÖLKERUNGSDICHTE

BUKEA

6

# Zwischenstand

Auszug FLSK Protokoll 2021/3

*... 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)*

*...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.*

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!

