

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2106
12. Dezember 2022

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2022/5
für den Flughafen Hamburg
am 9.12.2022

Teilnehmende:

Eckart **Boege** (Kreis Stormarn), Alexander **Brückner** (MELUND SH), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bünger** (MWVATT), Lothar **Galka** (BVF), Johannes **Gerdemann** (HH-Eimsbüttel), Werner **Hansen** (HH-Wandsbek), Klaus-H. **Hensel** (Quickborn), Dr. Philipp **Henze** (HK), André **Hückelkempken** (DFS), Uwe **Hummert** (DFS), Dr. Ines **Köhler** (Dt. Lufthansa), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Reinhard **Kunde** (HH-Nord), Dennis **Lührs** (BWI), Martin **Mosel** (BVF), Stefan **Mundt** (BSW), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Horst **Rühle** (Gemeinde Hasloh), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Johannes **Scharnberg** (FHG), Sigrid **Thumm** (BUKEA), Holger **Sülberg** (HH-Altona), Torsten **Wagner** (BUKEA), Monika **Weidner** (BUKEA),

Begrüßung

Die Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 10 Uhr mit der Begrüßung aller Teilnehmenden und dem Dank an den Flughafen für die mit Weihnachtsgebäck vorbereitete Pause. Da sich das Protokoll der FLSK-Schwerpunktsitzung 2022/4 noch bis zum 20.12.22 in der Abstimmung befindet, sagt die Vorsitzende hier die Aufnahme zu Beginn der FLSK-Sitzung 2023/1 zu.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) bittet um Tausch der Tagesordnungspunkte (TOP) 3 und 4. Dieser Änderung der Tagesordnung stimmt das Gremium ohne Gegenstimme zu. Weitere Anträge zur Tagesordnung werden nicht gestellt und lagen mit Ablauf der Antragsfrist zu dieser Sitzung ebenfalls nicht vor.

Das Gremium ist beschlussfähig.

TOP 1 - Aktuelle Lage am Flughafen

Die Vorsitzende bittet zunächst den Vertreter des Flughafens Hamburg (FHG) um seinen Bericht. Dieser erläutert anhand der Präsentation (s. FLSK-Drs. Nr. 1/2022-5) die vorläufigen Verkehrsergebnisse und Flugbewegungen für 2022. Im Vergleich zu 2019 bewege man sich aktuell auf einem Niveau von ca. 70% der Flugbewegungen und etwa 65 % der Passagiermengen. Mit Beginn des Winterflugplans (WFP) sei insgesamt eine deutliche Abnahme der Flüge zu sehen, diese allerdings mit einer zum Teil stärkeren Auslastung als vor der Pandemie. Hinsichtlich der Verspätungen räumt der Vertreter der FHG ein, dass der Anteil verspäteter Flüge im Sommer, insbesondere im Verhältnis zum gesamten Flugprogramm, sehr hoch gewesen sei. Die Hauptgründe dafür seien Umlaufverspätungen und Luftverkehrskontrollen (ATC). Seit Oktober 2022 verzeichne man jedoch einen deutlichen Rückgang bei den Verspätungen. Die Gesamtsituation sei nicht zufriedenstellend gewesen, dem Flughafen sei jedoch daran gelegen, die damit einhergehende Belastung für Anwohner*innen so gering wie möglich zu halten.

Die Vorsitzende dankt dem Vertreter des Flughafens für seine Präsentation und bittet den Vertreter der DFS um seinen Beitrag. Dieser schließt sich den Ausführungen des Flughafens an und ergänzt, dass

die Nutzung des Luftraums durch den Ukraine-Krieg weiterhin stark eingeschränkt sei. Durch militärische Übungsflüge und die Einrichtung von speziellen Korridoren für den übrigen militärischen Flugverkehr komme es vermehrt zu Umleitungen und damit zu Umwegen für den zivilen Luftverkehr.

Da es keine weiteren Fragen gibt, dankt die Vorsitzende beiden Rednern nochmals, schließt TOP 1 und bittet die FLSB um ihren Bericht zur Verspätungssituation.

TOP 2 – Verspätungssituation

Die FLSB zeigt sich besorgt über die Gesamtzahl von 811 Verspätungen (Stand: 27.11.22). In der Monatsbetrachtung zeige sich sogar, dass die Verspätungen im Juni und September 2022 höher lagen als in den Vergleichsmonaten des Jahres 2018 (s. FLSK Drs. Nr. 2/2022-5). Gemäß des damals beschlossenen 21-Punkte-Planes nehme die BUKEA bei Überschreitung des dort vereinbarten sog. 25%-Kriteriums Kontakt mit der jeweiligen Fluglinie auf und bitte um Mitteilung, der zwecks Gegensteuerung ergriffenen Maßnahmen. Gleichzeitig weise man darauf hin, dass bei weiteren Überschreitungen von Planungsfehlern ausgegangen werde und drohe Ordnungswidrigkeitenverfahren an. Wie an den Verspätungszahlen im Oktober zu sehen sei, zeige dieses Vorgehen, zusammen mit den Anstrengungen der Fluglinien, bereits Wirkung.

Wie in den Vorjahren lagen etwa 40 % der Verspätungen nach 23 Uhr in der ersten Viertelstunde und damit aktuell bei dem Wert von 2018. Vor allem der starke Anstieg verspäteter Starts sei kritisch zu betrachten, da diese lauter als Landungen seien. Hier müsse seitens der Airlines deutlich nachgesteuert werden, da insbesondere 30 verspätete Starts in der letzten Viertelstunde deutlich zu viel seien. Hier zeige sich, dass die gegenwärtige Verspätungssituation auf dem Rücken der Anwohner*innen ausgetragen werde.

Auf Nachfrage bestätigt die FLSB, dass die gezeigten Zahlen nur die Spitze des Eisberges seien. Auch ein Nichtüberschreiten des Kriteriums (25%Verspätungen bei mindestens 3 geplanten Flügen pro Woche) heiße nicht, dass es keine Verspätungen gebe.

Die angeregte Diskussion über die vorgestellten Zahlen zeige, so die Vorsitzende zusammenfassend, dass es im Gremium eine große Betroffenheit über die hohe Zahl an Verspätungen, insbesondere der Starts in der Zeit von 23-24 Uhr, gebe. Diese belasteten die Betroffenen stärker, was sich in der aktuellen Verspätungsregelung jedoch nicht widerspiegele. Die Zahlen zeigten, dass das Anliegen der FLSK zur Anpassung der Verspätungsregelung begründet sei und es zu einer Differenzierung zwischen verspäteten Starts und Landungen kommen müsse.

TOP 3 - Änderung der Verspätungsregelung

Die Vorsitzende berichtet über die bereits mit den Vorsitzenden der Grünen-, SPD- und der CDU-Fraktion geführten Gespräche. Dabei habe sich ein großes Verständnis für die erforderliche Reduzierung der Verspätungen gezeigt. Man wolle sich des Themas politisch annehmen und an den 21-Pkt-Plan anknüpfen. Da es nach dem letzten Luftfahrtgipfel eine deutliche Entspannung der Verspätungssituation gegeben habe, wolle man ggf. für 2023 einen Luftfahrtgipfel anregen. Allen Fraktionen leuchte ein, dass hier politischer Druck nötig sei. Es werde, abgesehen von dem für Januar geplanten Gespräch mit der Fraktion der LINKEN, sicherlich weitere Gespräche geben, um weiterhin Aufmerksamkeit für dieses Vorhaben zu generieren. Dazu diene auch die im November veröffentlichte Pressemitteilung.

TOP 4 - Flugroutenänderung RAMAR

Da es hinsichtlich der zur Schwerpunktsitzung im Oktober 2022 gestellten Anträge des MELUND, der BVF und des Kreises Pinneberg keine Beschlüsse gegeben habe, nach der intensiven Auseinandersetzung mit dem Thema jedoch stattdessen ein zusammenfassender Beschluss zu einer erweiterten Prüfung der Optionen 2 und 3 gefasst wurde, erläutere die Vorsitzende noch einmal das weitere Vorgehen. Sie habe aus der Diskussion der letzten Sitzung mitgenommen, dass es unabhängig von der RAMAR evtl. noch eine andere Route gebe, die besser geeignet sein könnte als die bisherige Routenführung. Da diese Prüfung bisher nicht stattgefunden habe, sei vorgesehen, mit der DFS intern zunächst noch einmal vertieft zu prüfen, welche Details darzustellen seien, mit denen das Gremium gut arbeiten und eine Empfehlung für eine der beiden Optionen treffen könne. Da mit allen Beteiligten zunächst geklärt werden müsse, was genau untersucht werden kann und soll, bittet die Vorsitzende hinsichtlich der zeitlichen Dimension schon jetzt um Verständnis. Ein erstes Gespräch dazu sei für Anfang 2023 geplant, über die Ergebnisse werde sie zeitnah berichten.

Da Flugroutenberechnungen nur innerhalb des vorgegebenen Rechtsrahmens und lediglich anhand von Echt- aber nicht von Prognosedaten erstellt werden können, warnt die DFS in diesem Zusammenhang vor einer zu hohen Erwartungshaltung.

TOP 5 - Flughafenentgelte (vertagter TOP 4 der FLSK 2022/3)

Der Vertreter der BWI erläutert die wesentlichen Schritte des Genehmigungsverfahrens zur Änderung der Entgeltordnung, die sich, ausgehend von der Flughafenentgeltrichtlinie der EU, aus der bundesrechtlichen Regelung des § 19b LuftVG ergeben. Der Flughafen entwerfe eine Entgeltordnung, stelle die vorgesehenen Änderungen dar und konsultiere dann die Airlines, als Nutzer des Flughafens. Nach Abschluss dieses Verfahrens stelle die FHG bei der BWI einen Antrag auf Genehmigung der geänderten Entgeltordnung. Die BWI als Genehmigungsbehörde prüfe nun, ob alle Tatbestandsmerkmale des § 19b LuftVG erfüllt sind. Ist dies der Fall, ist die Genehmigung gemäß § 19b Abs. 1 Satz 3, Abs. 3 Nr. 3 LuftVG zu erteilen (gebundene Entscheidung). Eine Beteiligung der FLSK sehe der Gesetzgeber nicht vor.

Nach einiger Diskussion über die Beteiligung der FLSK und an welcher Stelle des o. g. Verfahrens dies möglich sei, stellt ein Vertreter der BVF noch einmal klar, dass mit dem gestellten Antrag nur eine Beteiligung in Form der Beratungsleistung gemeint sei. Die BVF wolle lediglich ihrer Aufgabe aus § 32b LuftVG gerecht werden und bittet um Abstimmung über den Antrag.

Die Vorsitzende erläutert, dass die Formulierung des Antrags aus juristischer Sicht sehr viel weitreichender sei und über eine bloße Beratungsleistung der FLSK hinaus ginge, die rechtlich nicht gegeben sei. In dieser Form werde sie nicht über den Antrag abstimmen lassen können. Aus der Diskussion und der Klarstellung des Antragstellers schließe sie aber, dass Einigkeit über eine Berichterstattung vor Einreichen bei der BWI herrsche. Dazu habe sich die FHG bereits in einer der letzten Sitzungen bereit erklärt und ihre Zustimmung zu dieser Vorgehensweise erneut bestätigt.

Die Vorsitzende schlägt daher vor, den Antrag abzuändern und über den geänderten Antrag entsprechend des Vorschlags des Vertreters aus HH-Nord abzustimmen, der wie folgt lautet:

„Die Fluglärmenschutzkommission bittet den Flughafen, in Zukunft eine Beratung zu geplanten Änderungen der Entgeltordnung vor Antragstellung innerhalb der Kommission zu ermöglichen.“

Der Antrag wird bei einer Enthaltung einstimmig angenommen.

TOP 6 - Verspätungen aufgr. von Planungsfehlern (vertagter TOP 9 FLSK 2022/3)

Der von einem Vertreter der BVF unter „Sonstiges“ in der FLSK-Sitzung 2022/3 zunächst nur mündlich gestellte Antrag und die dazu gehaltene Präsentation (s. FLSK Drs. Nr. 6/2022-3) wird von diesem in abgeänderter Form vorgetragen (s. FLSK Drs. Nr. 3/2022-5). Ein entsprechender schriftlicher Beschlussvorschlag wurde der Vorsitzenden erst zu Beginn der Sitzung vorgelegt. Da dem Gremium damit weder die neue Präsentation noch der Beschlussvortrag vorlagen, nimmt die Vorsitzende diesen zwar als zur Sitzung am 10.02.2023 eingegangenen Antrag an, lässt darüber aber nicht abstimmen. Sie bittet den Vertreter der BVF, den vollständigen Antrag einschließlich der gezeigten Folien an die Geschäftsführung rechtzeitig zur Sitzung im Februar zu übermitteln.

TOP 7 – Sachstand Lärmkartierung/Lärmschutzbereiche

Herr Wagner (BUKEA) erläutert zunächst den rechtlichen Hintergrund zur Lärmkartierung und zur Überprüfung der Lärmschutzbereiche (LSB) gem. § 4 Abs. 6 FluLärmG. Durch die Implementierung der für Europa inzwischen einheitlich eingeführten Berechnungsvorschriften CNOSSOS¹ sei es zu Verzögerungen in den Berechnungen der Kartierung gekommen. Hamburg stehe jedoch kurz vor dem Abschluss der Berechnungen zur Lärmkartierung und werde diese in Kürze an das zuständige Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) übermitteln.

Hinsichtlich der Überprüfung der Lärmschutzbereiche weist Herr Wagner darauf hin, dass Hamburg diese ausgesetzt habe, da aufgrund der Pandemie und deren Folgen aktuell keine verlässliche Prognose der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen möglich sei und es damit keine rechtssichere

¹ CNOSSOS - Common Noise Assessment Methods; Europäische Berechnungsmethode für den Umgebungslärm

Grundlage zur Ermittlung der voraussehbaren Fluglärmbelastung nach § 3 FluLärmG gebe. Als Basisjahr komme somit frühestens 2023 in Frage. Hier gehe man davon aus, dass Corona dann keinen wesentlichen Einfluss mehr habe. 2024 sei dann das sog. Datenerfassungssystem zu erstellen (DES), um damit die Prognose für den Zeithorizont bis 2035 zu berechnen. Eine Aussage, ob die Berechnung zu einer Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche führen werde, sei derzeit nicht möglich.

TOP 8 - Sonstiges

Die Vorsitzende übergibt zunächst Herrn Hückelkempken als Vertreter der DFS im Tower Hamburg das Wort. Herr Hückelkempken verabschiedet sich aus der FLSK Hamburg, da er zum 1.1.2023 zum Tower Frankfurt wechselt. Sein Nachfolger werde Herr Niebergall, der bisher am Tower Berlin tätig gewesen sei. Frau Roeder dankt Herrn Hückelkempken für seine Mitarbeit in der FLSK, bedauert seinen Weggang und wünscht ihm für die neue Aufgabe alles Gute.

Die FLSB berichtet von einigen auf der ADF-Tagung im November vorgestellten Themen u. a. von der ADV, die hinsichtlich der Entwicklung des Flugverkehrs erwarte, erst 2027 in etwa das Niveau von 2019 zu erreichen. Die Wachstumsprognose liege mit etwa 2% pro Jahr deutlich niedriger als früher. Das Deutsche Institut für Aerodynamik und Strömungstechnik forsche sehr intensiv zur Lärminderung an Verkehrsflugzeugen. Es gebe sehr viele Stellschrauben am Flugzeug selbst, Lärm zu mindern, allerdings wirke sich dies derzeit noch sehr stark auf das Gewicht aus. Vom CENA² in Hessen sei von Störgeräuschen des NEO bei Landungen berichtet worden, die vermutlich aus der Brennkammer der Pratt&Whitney-Triebwerke kommen. Man hoffe hier, das Problem zeitnah in den Griff zu bekommen. Das UBA habe seinen Kriterienkatalog für das Benehmensverfahren bei Flugroutenänderungen vorgestellt.

Ein Vertreter der BVF bittet darum, bei der Planung für das nächste Jahr das Thema FLSK vor Ort mit aufzunehmen.

Die Vorsitzende dankt dem Flughafen für die heutige weihnachtliche Gestaltung der Pause und allen Mitgliedern der FLSK für ihren Einsatz. Sie beschließt die Sitzung mit den besten Wünschen für die Feiertage und ein gesundes neues Jahr.

Sitzungsende: 13:15 Uhr

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2023

10. Februar 2023	FLSK 2023/1
05. Mai 2023	FLSK 2023/2
08. September 2023	FLSK 2023/3
01. Dezember 2023	FLSK 2023/4

² CENA - Centre of Competence for Climate, Environment and Noise Protection in Aviation (Kompetenzzentrum Klima- und Lärmschutz im Luftverkehr).

Sitzung der Fluglärmschutzkommission

FLSK Drs. Nr. 1/2022_5

Johannes Scharnberg – Aktuelle Lage am Flughafen



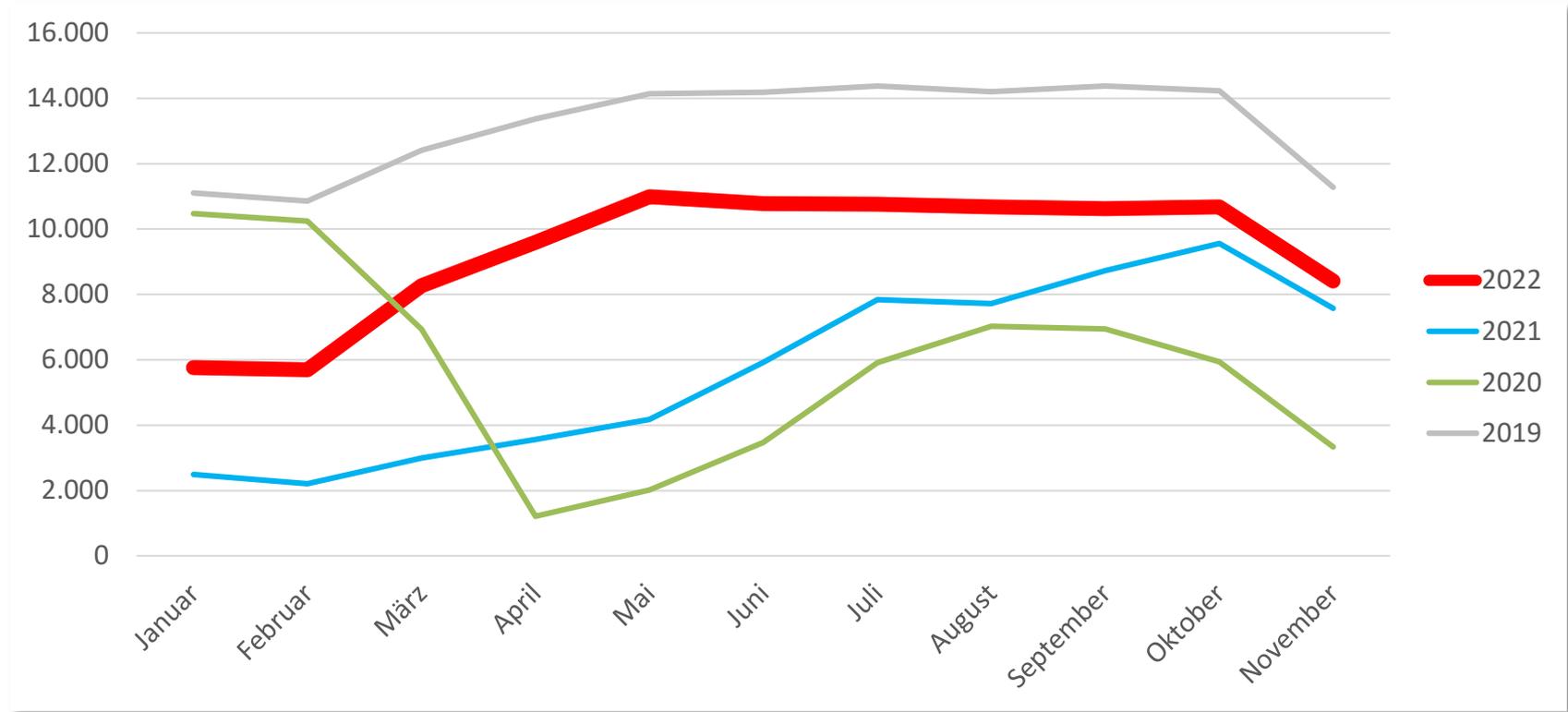

Hamburg Airport

Vorläufige Verkehrsergebnisse

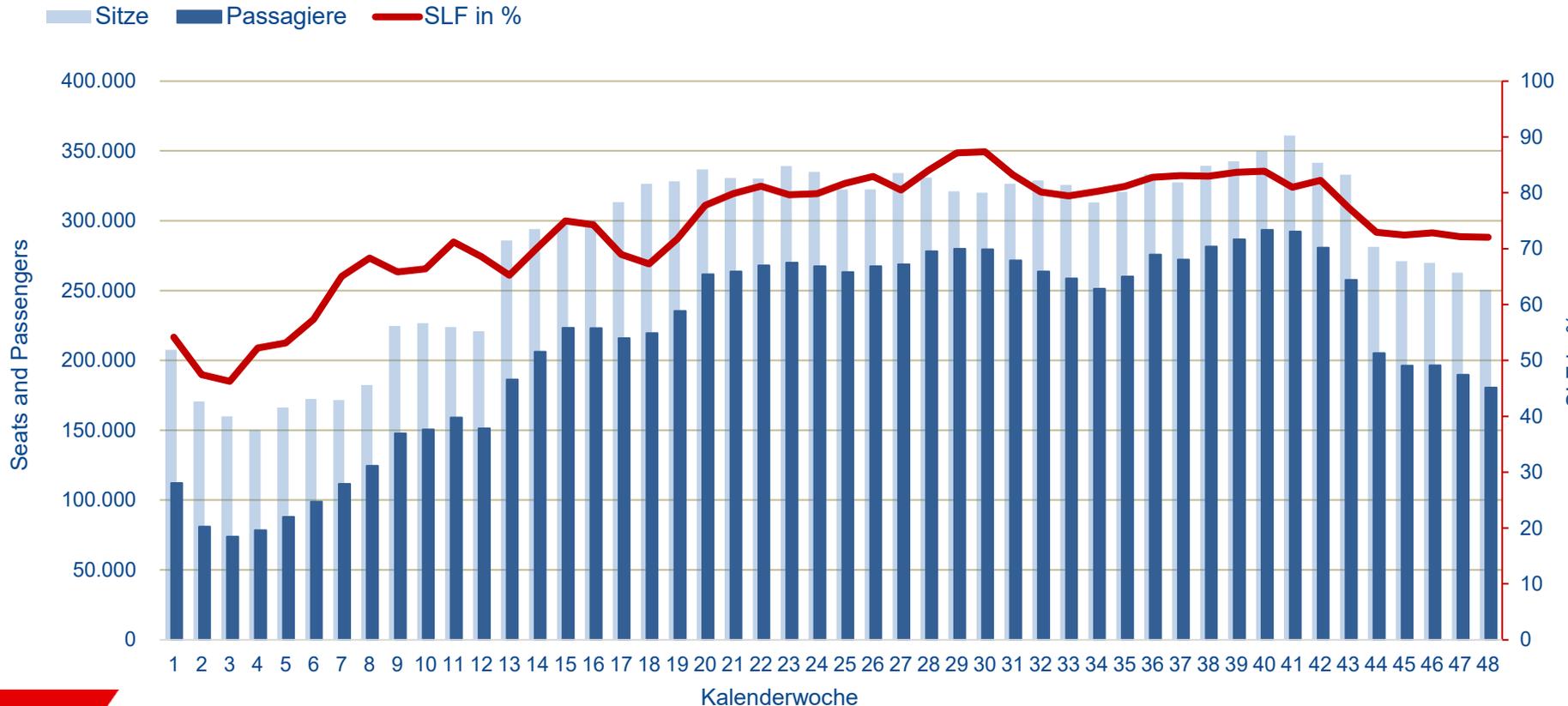


	November 2022 (% 2019)	Jan. - Nov. 2022 (% 2019)	letzte 12 Monate (% 2019)
Fluggäste gesamt	830.424 (-32,5%)	10.308.088 (-36,1%)	10.822.149 (-37,6%)
Aufkommen (an+ab) gesamt	829.307 (-32,6%)	10.303.325 (-36,1%)	10.816.743 (-37,6%)
Flugzeugbewegungen	8.415 (-25,3%)	102.030 (-28,5%)	109.071 (-29,2%)
Gewerblicher Verkehr	7.317 (-29,3%)	85.095 (-34,9%)	91.240 (-35,5%)
Max. Startgewicht (t)	558.141,7 (-28,9%)	6.614.255,5 (-32,5%)	7.101.533,9 (-33,0%)
Gewerblicher Verkehr	546.208,2 (-29,2%)	6.428.082,5 (-33,4%)	6.897.471,8 (-33,9%)

Flugbewegungen



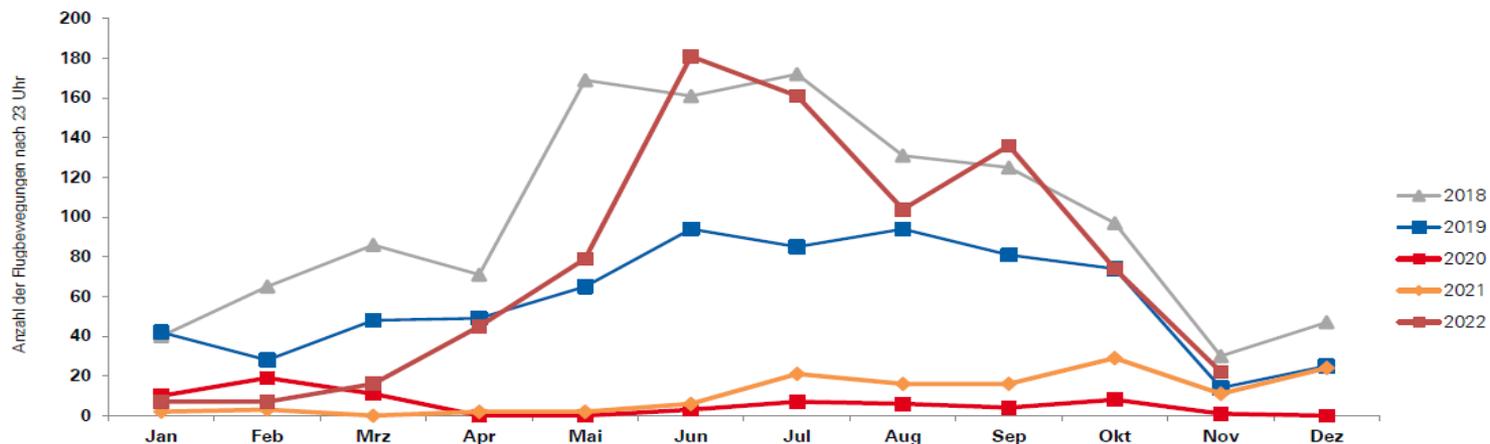
Entwicklung der Passagiere und Sitze 2022



Verspätungsflüge zwischen 23 und 06 Uhr

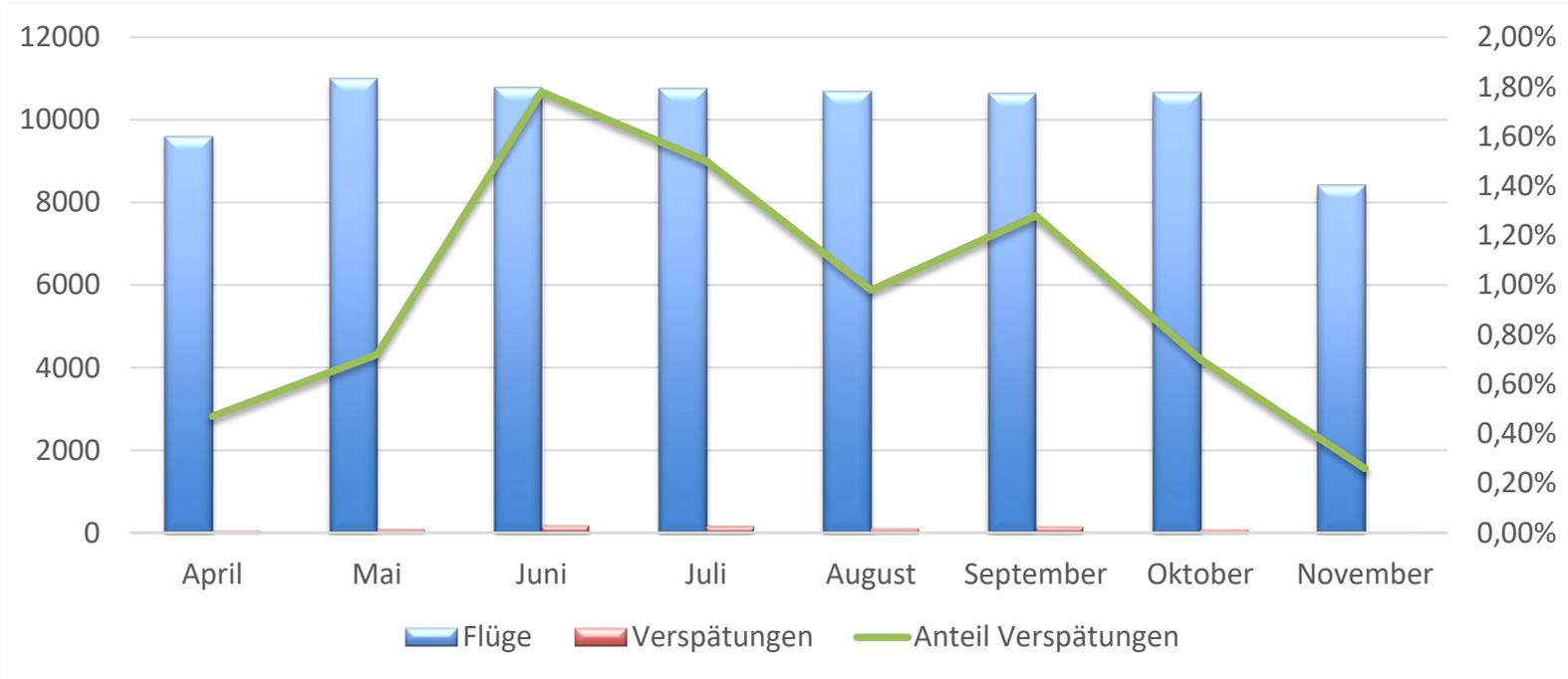
Anzahl der verspäteten Flugzeugbewegungen (Linien- & Touristikverkehr) nach 23 Uhr*

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jahr
2018	40	65	86	71	169	161	172	131	125	97	30	47	1.194
2019	42	28	48	49	65	94	85	94	81	74	14	25	699
2020	10	19	11	0	0	3	7	6	4	8	1	0	69
2021	2	3	0	2	2	6	21	16	16	29	11	24	132
2022	7	7	16	45	79	181	161	104	136	74	22		832



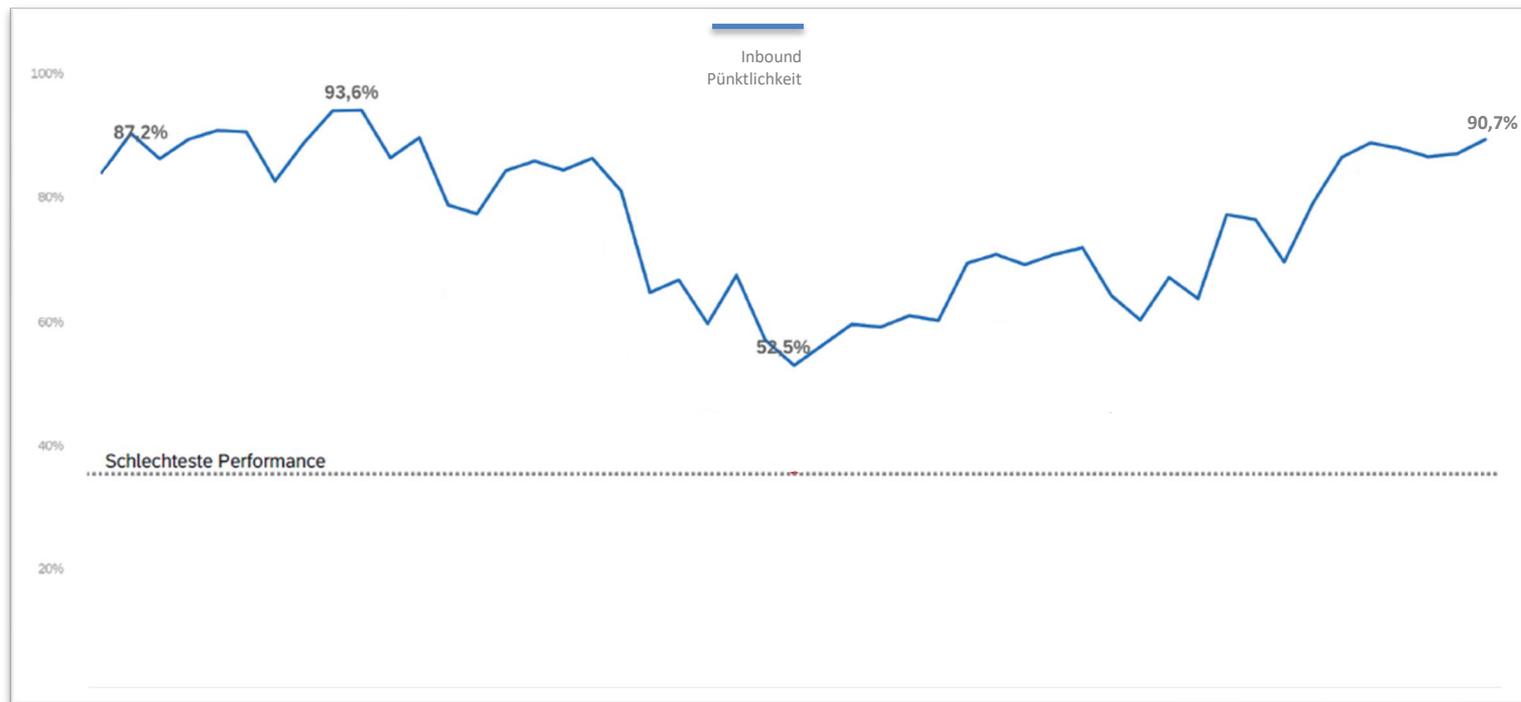
Anteil verspäteter Flüge nimmt deutlich ab

22 Flüge im November



Pünktlichkeit

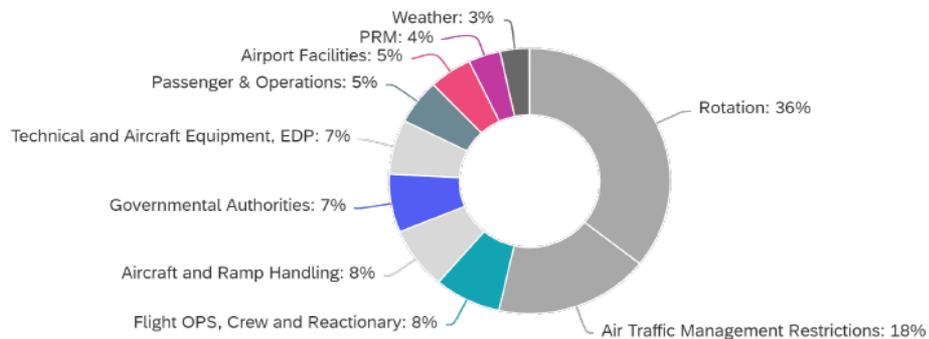
Die Gesamtpünktlichkeit hat sich in der Wintersaison deutlich erholt



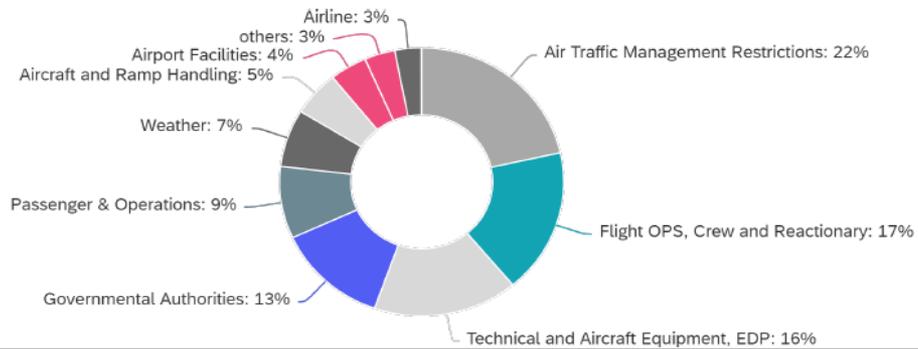
Verspätungsgründe

Umlauf und ATC bleiben die Hauptursachen der Verspätungen

GANZER TAG



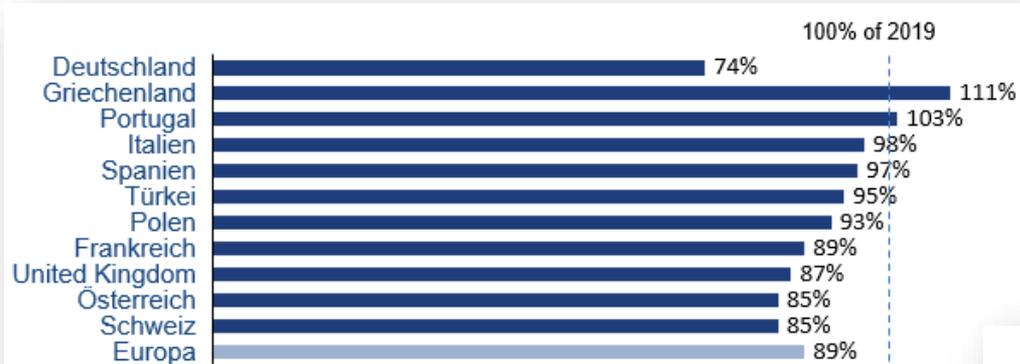
ERSTE WELLE



Erholung Deutschland schwächer

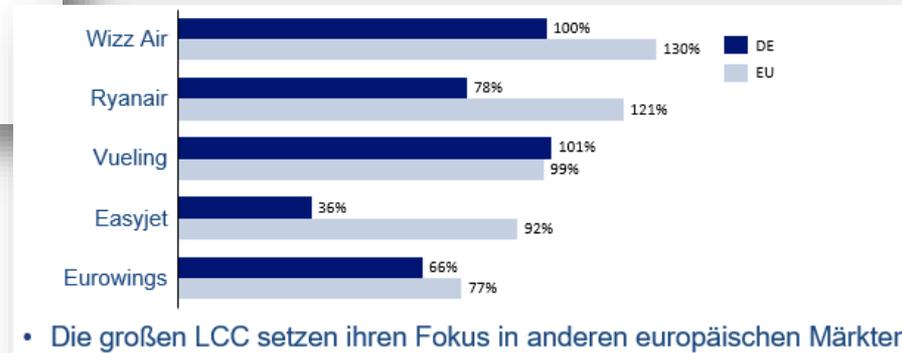
Recovery Deutschland vs. Europa im Vergleich

Vergleich Sommer 2019 und 2022



- Erholung in Deutschland schwächer

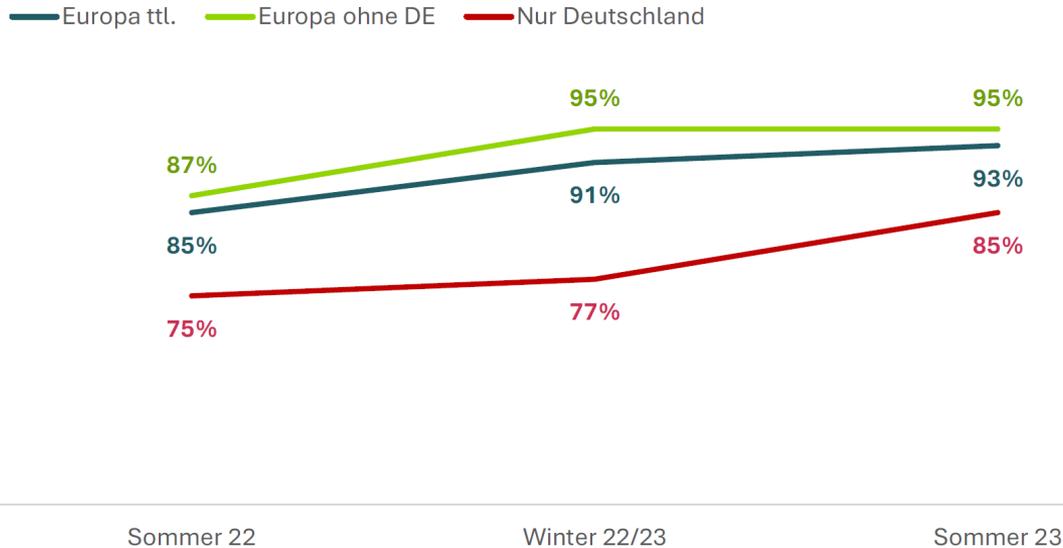
Recovery P2P Airlines DE vs. EU



- Die großen LCC setzen ihren Fokus in anderen europäischen Märkten

Hamburg rechnet für den Sommer 23 mit 80%

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



Quelle BDL, SRS Analyzer

Verspätungslage – Ausblick



- Im Winter sieht HAM eine Reduktion des Verkehrsaufkommens um ca. 20 % im Vergleich zum SFP 2022
- Auch in Europa insgesamt geht das **Verkehrsvolumen zurück**. Dadurch entspannt sich die Situation und damit auch die Zahl der Verspätungen nach 23 Uhr
- Für den Sommer 2023 werden bereits jetzt Vorbereitungen (z. B. Personal) getroffen. Es werden geringere Verspätungen als 2022 bei höherem Verkehr erwartet, 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.



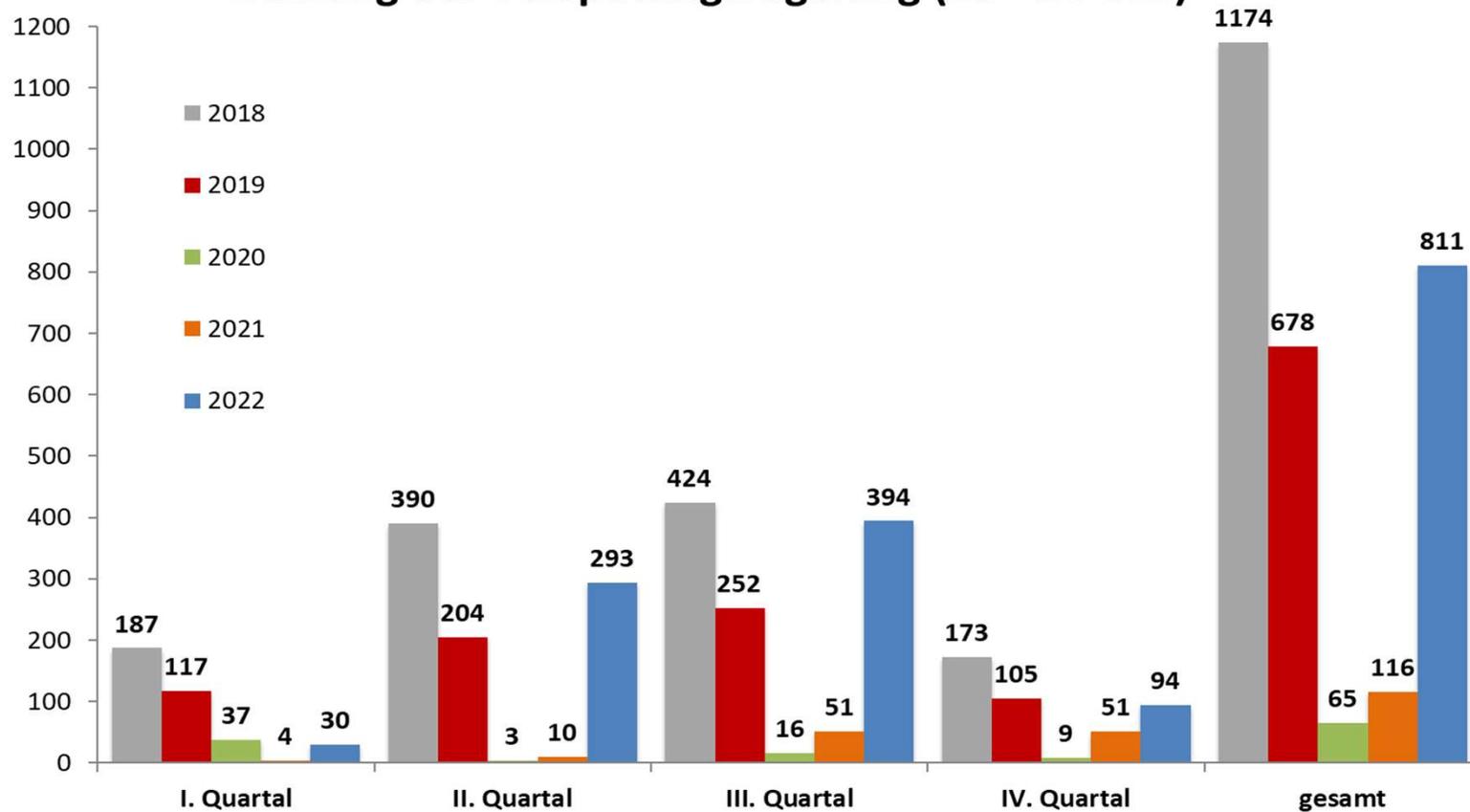
Vielen Dank

VERSPÄTUNGEN: AKTUELLE SITUATION

Sitzung 2022/5 der
Fluglärmschutzkommission

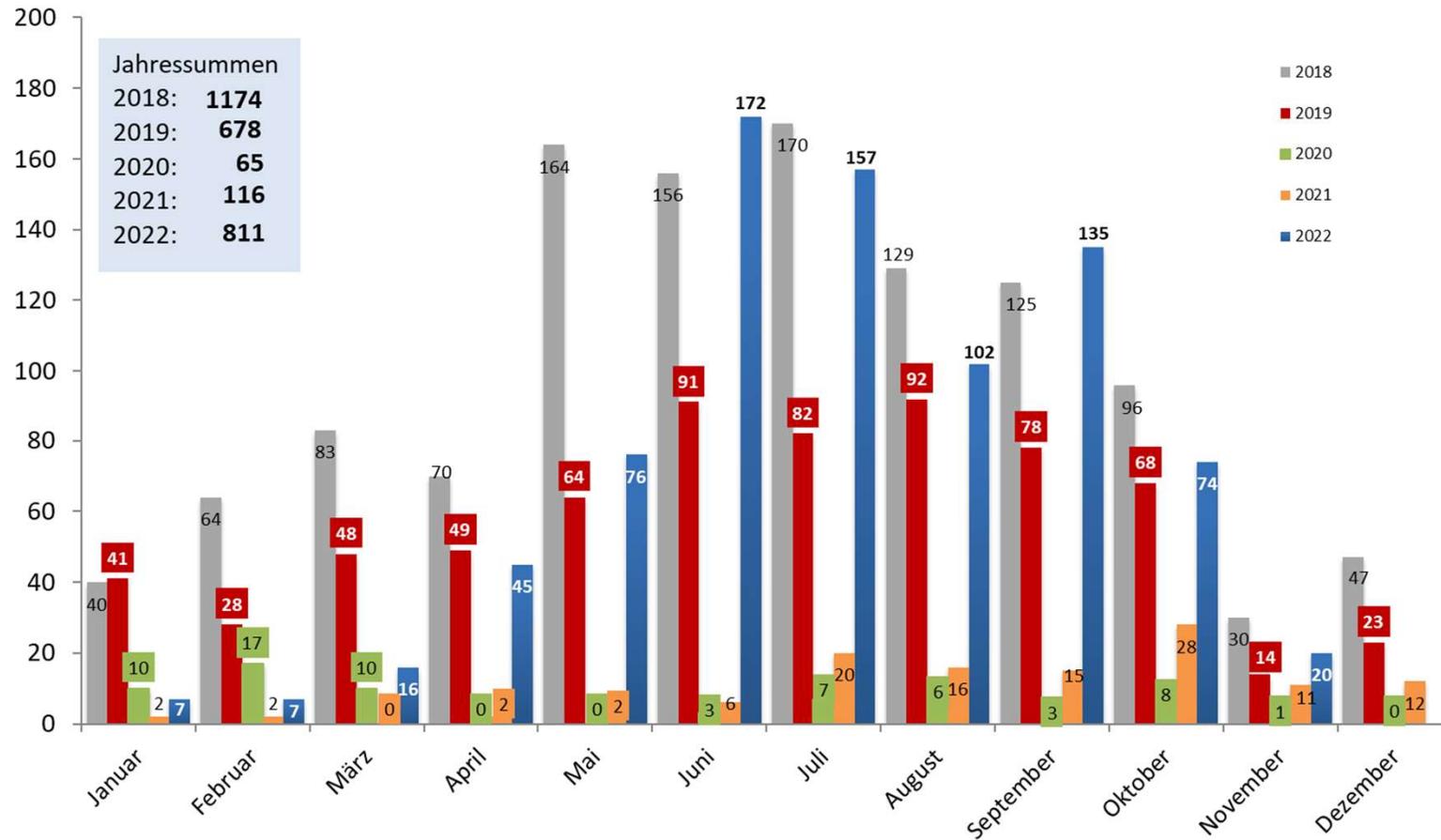
www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr)



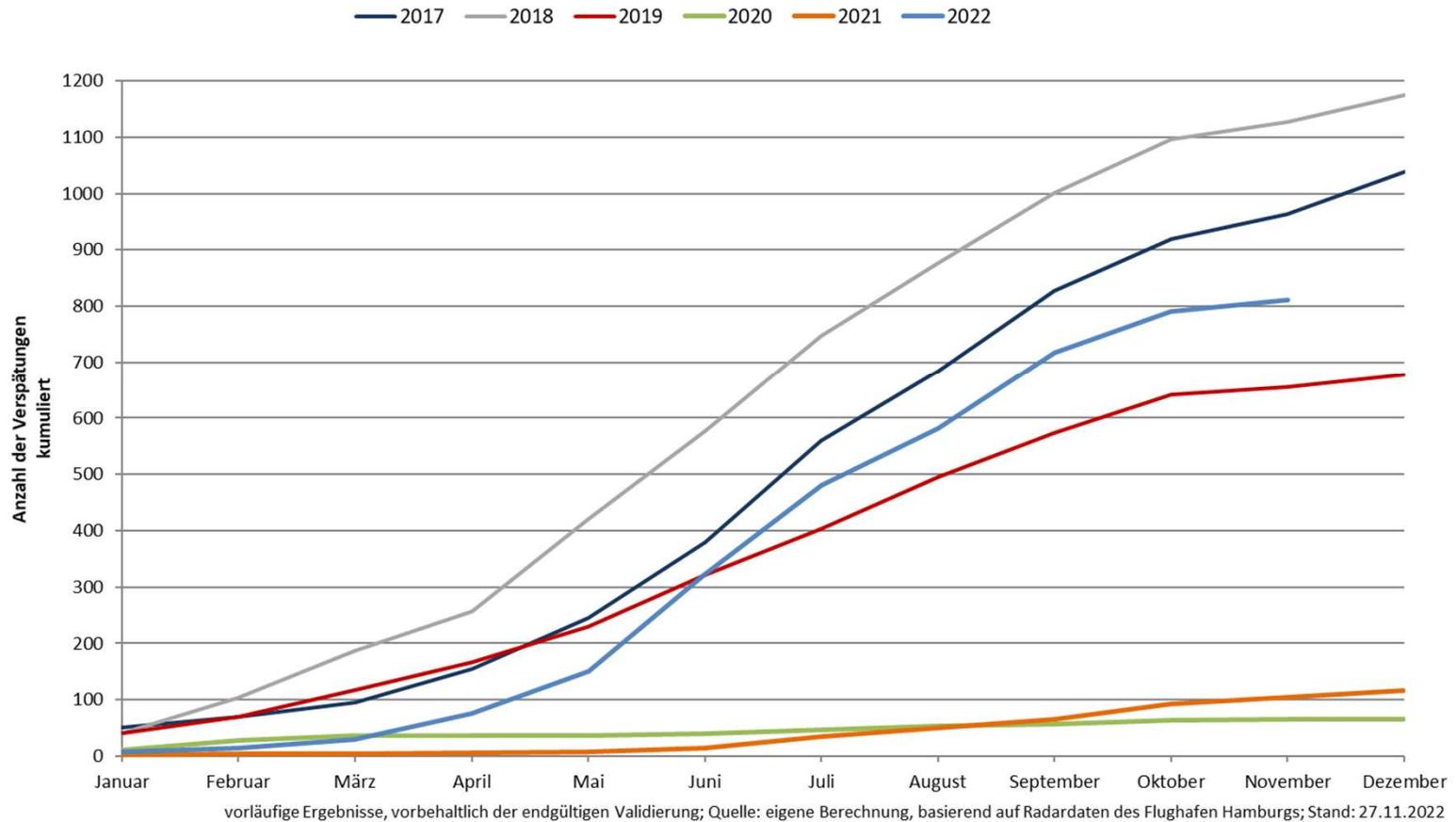
vorläufiges Ergebnis; vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 27.11.2022

Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr) monatlich



vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand: 27.11.2022

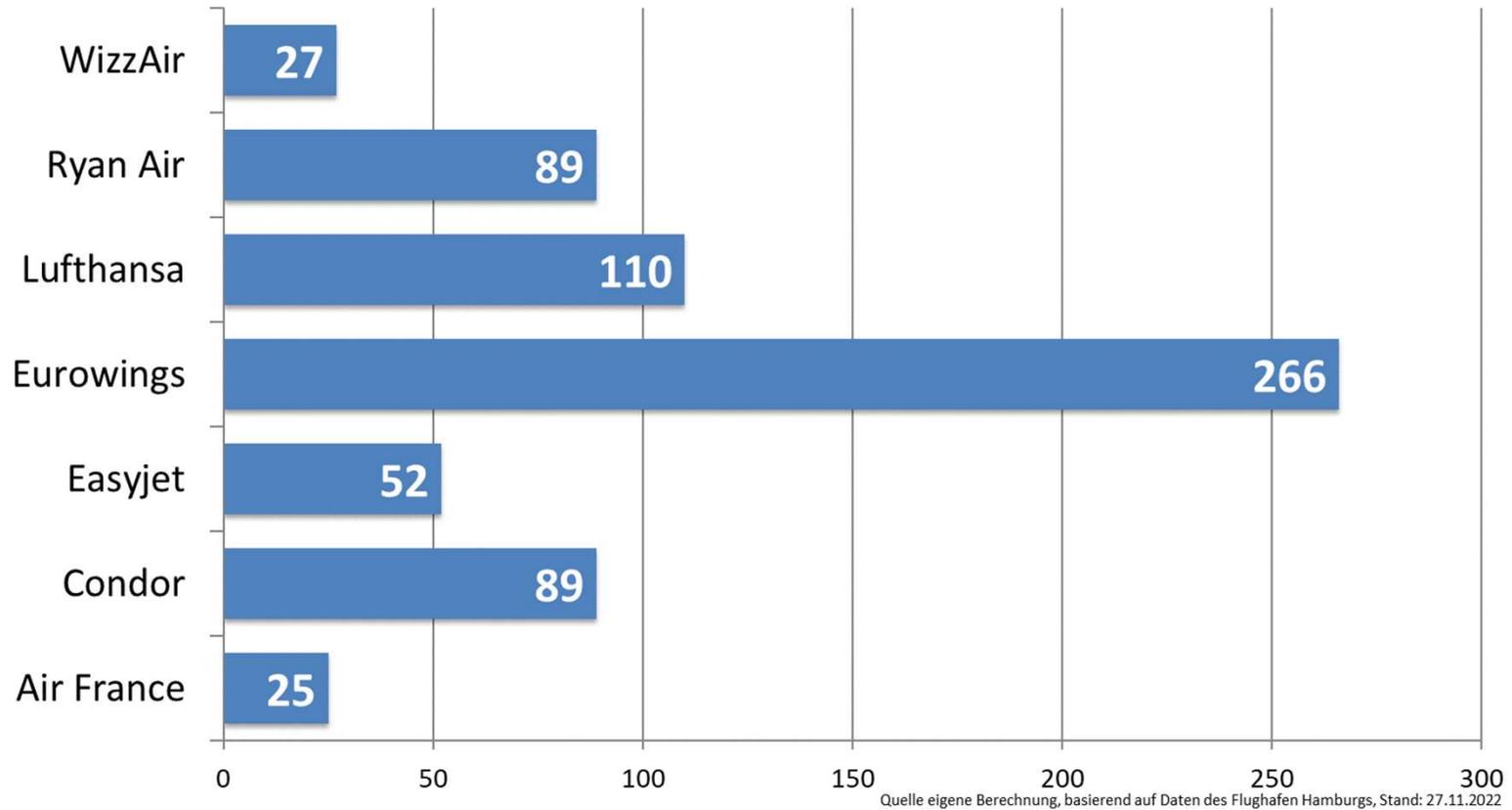
Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr) kumuliert



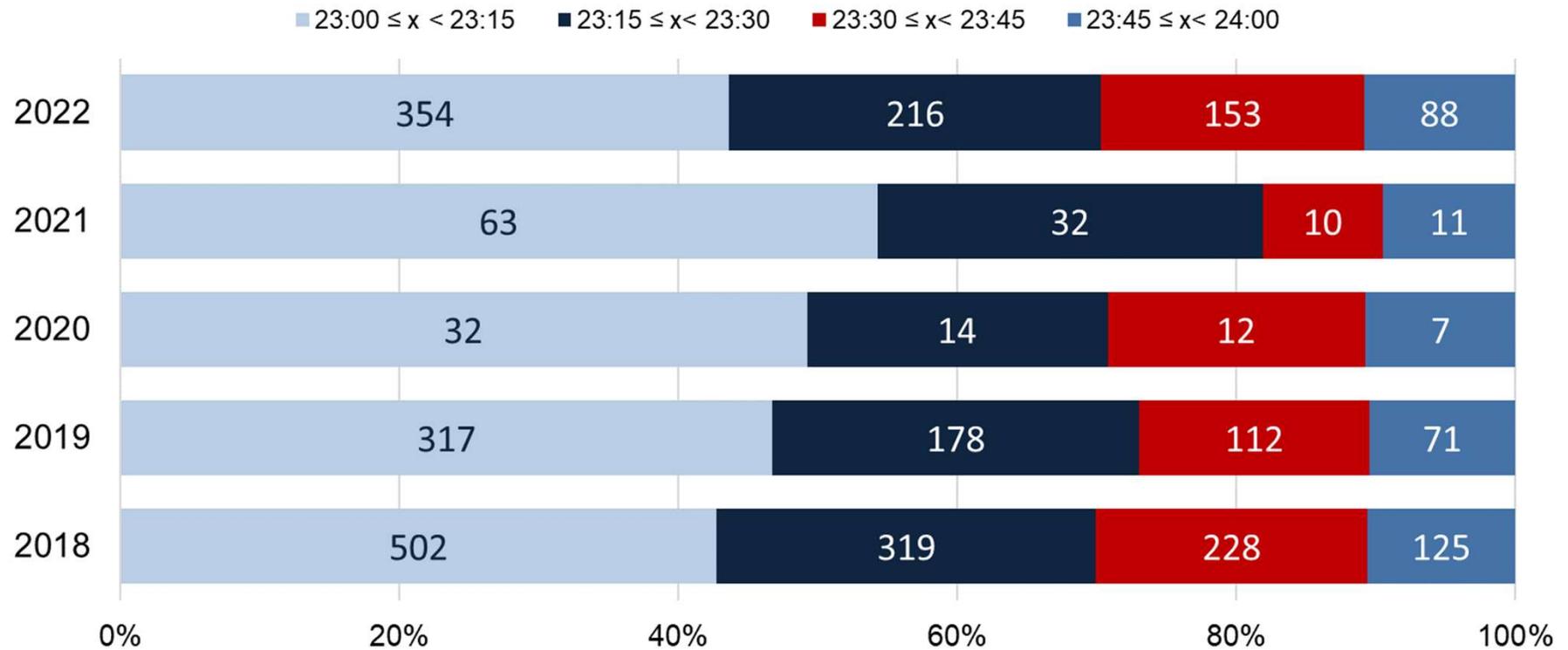
25 % REGEL BEI 12 GEPLANTEN FLÜGEN/MONAT

Luftfahrt- unternehmen	Abflug-/ Zielflughafen	Apr 22	Mai 22	Jun 22	Jul 22	Aug 22	Sep 22	Okt 22
Condor	Heraklion				36%			
Condor	Kos			38%	33%			
Easyjet	Gatwick				46%	57%		
Easyjet	Manchester		41%	33%				
Eurowings	Mailand			42%	43%		27%	
Eurowings	Budapest			38%	69%			
Eurowings	Wien				29%			
Eurowings	Nizza			25%				
Eurowings	Zürich				29%			
Lufthansa	Frankfurt	28%		50%	42%		25%	
Lufthansa	München				39%			
Ryanair	Mallorca					29%	26%	
TAP Portugal	Lissabon						27%	

ANZAHL VERSPÄTETER FLÜGE NACH 23 UHR

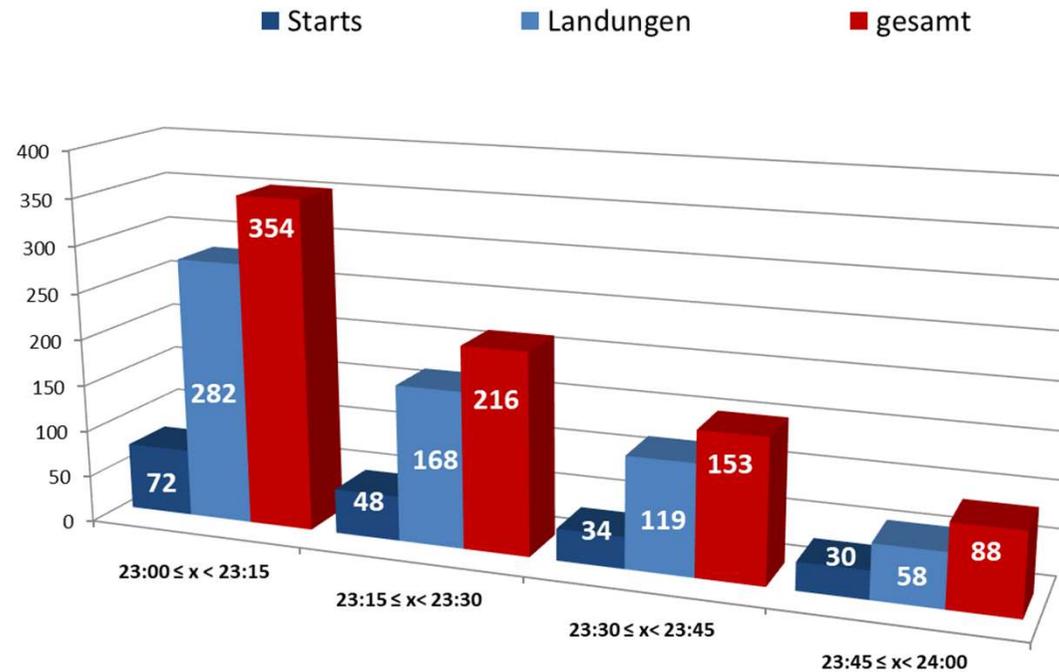


VERTEILUNG DER VERSPÄTUNGEN BIS 24 UHR



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 27.11.2022

STARTS UND LANDUNGEN VON 23 BIS 24 UHR



vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung. Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 27.11.2022

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT

Hamburg Airport

Helmut Schmidt

www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht



Hamburg

~~FLSK-Drs. 6/2022-3~~

Antrag zur Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg „FLSK 2022/03“ am 24.06.2022

vertagt auf FLSK-2022/5 am 09.12.2022

Antragsteller: Gebhard Kraft, Dr. René Schwartz, Michael Breyer, Martin Mosel, Lothar Galka (Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. - BVF)

Thema:

Verspätungen aufgrund von Planungsfehlern

Beschlussvorschlag:

Die Kommission möge beschließen:

Die FLSK empfiehlt, die Parameter für die Flugplankoordination unter Einhaltung der Vorgabe des 21-Punkte-Plans der Bürgerschaft „Die Nachtflugbeschränkungen werden strikt eingehalten“ neu zu berechnen und festzulegen. Maßgebliche Planungsvorgabe ist, dass von 2200-0700 MEZ/MESZ die Starts ausschließlich über die RWY 33 und die Landungen über die RWY 15 abgewickelt werden können.

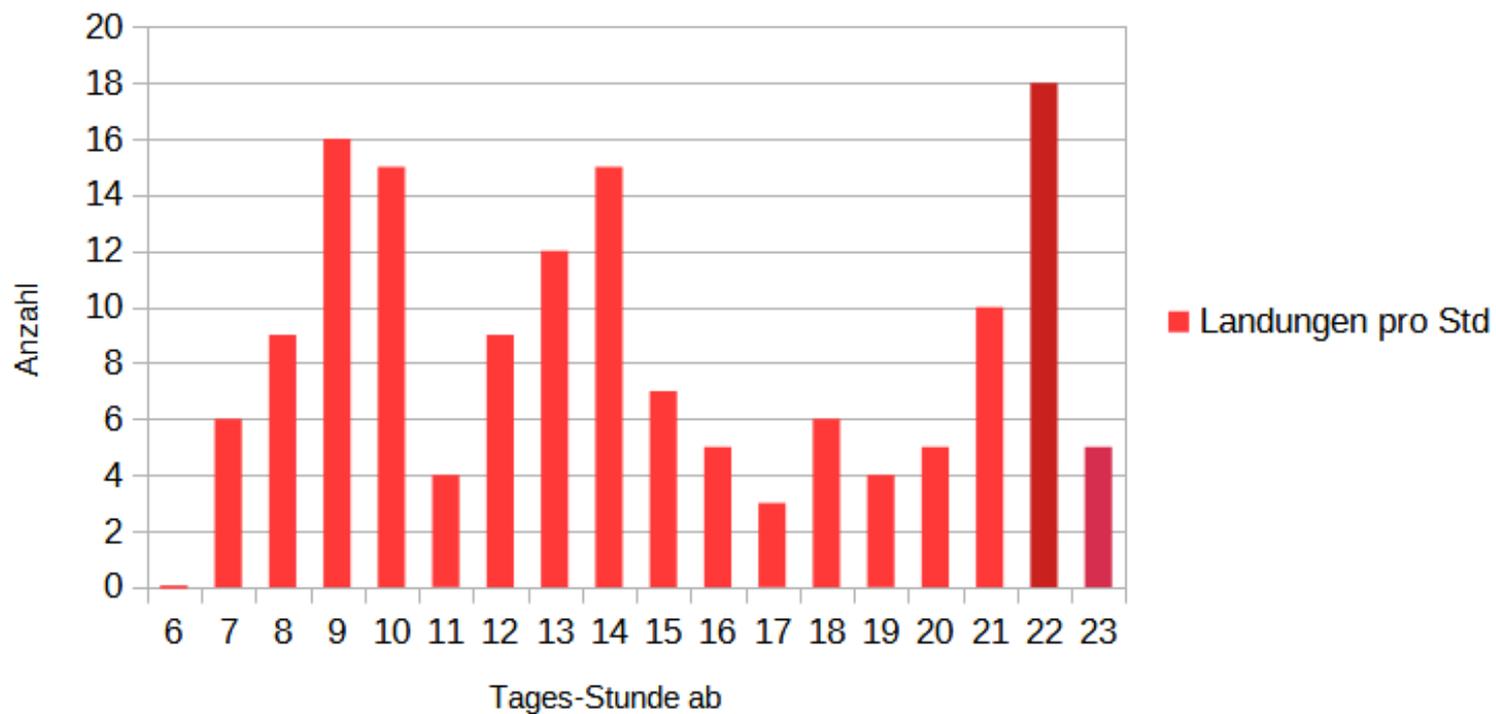
Begründung

Die aktuelle Planungsvorgabe des Flugplankoordinators differenziert nicht zwischen den Zeiten 0700-2200 MEZ/MESZ und 2200-0700 MEZ/MESZ. Sie berücksichtigt damit die Nachtflugbeschränkungen nicht.

Flughafen Hamburg Verspätungen durch Planungsmängel?

Fluglärmschutzkommission 09.12.2022
Gebhard Kraft

Landezeitstruktur 2022-06-20



- Tagsüber 3-16 Landungen/h
- Nachtstunde 2200-2300 18 Landungen/h
- Verspätungen nach 2300 5 Landungen/h
- Verkehrsmaximum nachts
- Verstoß gegen Grundsatz des „Abschwellens“
- Extreme Belastung der Stadtbevölkerung

- Geplante Nachtflüge - Landungen
 - 1980er Jahre ca 8
 - 1990er Jahre ca 10
 - 2000er Jahre ca 12-15
 - 2010er „Vor Corona“ ca 12-17
 - 2022 ca 19-23
-
- 2022 bis 5 Flüge mit derselben Ankunftsminute
 - Bereits technisch unmöglich
 - Die Planung nimmt Verspätungen vorsätzlich in Kauf

- Geplante Nachtlandungen 20.06.2022
- 22:00 LO401, EW7317, EW7404
- 22:05 DE1687, EW7461, EW7751, EW7765
- 22:10 EW7409
- 22:15 EW7791, SN2629
- 22:20 OS167, DE1441, EW7177
- 22:25 EW7587
- 22:30 EW7643. EW7675. EW7887, EW7581
- 22:35 LH2078, LH036
- 22:40 IB3272, DE 1449
- 22 Flüge geplant.

- Vorgabe „Die Nachtflugbeschränkungen werden strikt einzuhalten“ (10-ff. Punkte Pläne)
- Folge: Die Nachtflugbeschränkungen müssen bereits bei der Planung berücksichtigt werden.
- Das Vorhandensein der Abweichungsvoraussetzungen kann nicht exakt vorhergesagt werden, diese dürfen nicht Grundlage der Planung sein.



Nachtflugbeschränkungen (1971)

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:

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 00348 — 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.

23 Uhr bis 6 Uhr

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

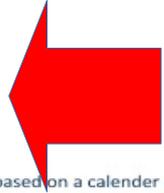
- c) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur unter den Voraussetzungen der Ziffer 2b) zulässig.
- d) Für Landungen ist Bahn 16 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das Instrumentenanflugverfahren zur Landebahn 16 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt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

- Starts und Landungen nach 22 Uhr MEZ nur über 05/15, also Quickborn/Norderstedt, ebenso vor 07 Uhr.
- Folge 1: Es muss nach 22 Uhr **im Gegenverkehr** gestartet und gelandet werden, ebenso vor 07 Uhr.
- Folge 2: Es muss daher mit reduzierter Slotzahl geplant werden (Abstand zwischen Start und Landeanflug > 6 min.) um Kollisionen sicher zu vermeiden. Je nach Anzahl Starts liegt daher die Anzahl der Slots bei 6-10.
- Problem: Es wurden 2022 pro Nacht über 24 Slots für die Zeit 2200-2300 vergeben
- Folge: geplante vorsätzliche Überlastung
- Die politische Vorgabe „Die Nachtflugbeschränkungen werden strikt eingehalten“ wird konterkariert.

Parameter lt. Flugplankoordinator – Stand 2022



Airport Parameters	Coordinated Airports																				
	DUS*			FRA*			HAM			HAJ*			MUC			STR*			BER*		
Season	W22	S22	W21	W22	S22	W21	W22	S22	W21	W22	S22	W21	W22	S22	W21	W22	S22	W21	W22	S22	W21
Runway 60 Min. mixed	43/(45+2)	43/(45+2)	43/(45+2)	104+2	104+2	104+2	48	48	48	40	40	40	90	90	90	42+6	42+6	42+6	78	78	78
Runway 60 Min. arrival	33	33	33	60	60	60	31	31	31	30	30	30	58	58	58	32+3	32+3	32+3	50	50	50
Runway 60 Min. departure	36	36	36	60	60	60	31	31	31	34	34	34	58	58	58	32+3	32+3	32+3	50	50	50
Runway 30 Min. mixed	27	27	27	57	57	57	25	25	25										45	45	45
Runway 30 Min. arrival				33	33	33	18	18	18										32	32	32
Runway 30 Min. departure				33	33	33	18	18	18										32	32	32
Runway 20 Min. departure	13	13	13																		
Runway 10 Min. mixed	12	12	12	20	20	20	9	9	9	8	8	8	15	15	15	9	9	9	15	15	15
Runway 10 Min. arrival	8	8	8	13	13	13	7	7	7	6	6	6	12	12	12	7	7	7	12	12	12
Runway 10 Min. departure	7	7	7	13	13	13	7	7	7	6	6	6	12	12	12	7	7	7	12	12	12
Terminal (Paxflow)										Misc.**	Misc.**	Misc.*				3940/h	3940/h	3940/h	Misc**	Misc*	Misc*
North Atlantic departure				3/16	3/16	3/16															
Night Flight Contingent				133	133	133													2385	5840	2385



Für HAM fehlen die Spezialregelungen gem. Nachtflugbeschränkungen

Erheblicher Planungsfehler

- *DUS R60M: 2 Slots blocked for adhoc; Limits vary according to the time of the day.
- *DUS R10A: 2200h-2255h LT max. 6
- *FRA R60M: 2 Slots blocked for adhoc
- *FRA R60A: 0500h-1355h LT max. 58 / 2100h-2255h LT max. 57
- *FRA R60D: 0500h-1355h LT max. 57 / 2100h-2255h LT max. 53
- *FRA R30A: 2100h-2255h LT max. 32
- *FRA R30D: 0500h-1355h LT max. 31 / 2100h-2255h LT max. 30
- *FRA R10D: 2100h-2255h LT max. 12
- *FRA North Atlantic departure: max. 3 within 10 Minutes and max. 16 within 60 Minutes
- *FRA Night Flight Contingent: From 2200h-2300h LT and 0500h-0600h LT max. 133 movements on average per night, based on a calendar year.
- *HAJ Paxflow max. 2815 arrival passengers per rolling hour and 2760 departure passengers per rolling hour
- **HAJ Paxflow max. 2815 arrival passengers per rolling hour and 2430 departure passengers per rolling hour
- *STR R60M: 6 Slots blocked for GA/BA
- *STR R60A, R60D: 3 Slots blocked for GA/BA
- *STR Paxflow per rolling hour; Departures only
- *BER Paxflow Terminal 5 max. 2250 arrival passengers per rolling hour and 2250 departure passengers per rolling hour
- *BER Paxflow Terminal 1 & 2 max. 5570 arrival passengers per rolling hour and 5570 departure passengers per rolling hour
- **BER Paxflow Terminal 1 & 2 max. 6200 departure passengers per rolling hour

- Notwendige Maßnahmen
- Gewährleistung der Nachtruhe gem. Ziel des 21 Punkte Plans
 - Striktes Nachtflugverbot ab 2200
- Übergangsweise:
- Beseitigung der Planungsmängel:
 - Max. 6 Slots ab 2200.
 - Letzter belegbarer Slot 22:30
 - Nachweis einer Pufferzeit von 2h seitens der Fluglinie
- Rechtsgrundlage: § 6 LuftVG