

# Gegen alle Regeln? – Nichteinhaltung der Bahnbenutzungsvorgaben am „Helmut Schmidt-Airport“





# Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem - und damit verbunden unzumutbarem - Fluglärm



Aus der **Mitteilung 317/57 des Hamburger Senats an die Bürgerschaft vom Oktober 1957** zur Frage eines möglichen **Ausbaus des Verkehrsflughafens** in Hamburg-Fuhlsbüttel im Zusammenhang mit der in dieser Zeit anstehenden Umstellung der Luftverkehrswirtschaft auf Turbinen-Luftstrahl-Triebwerke (Strahlflugzeuge) ist im Hinblick auf die Lärmproblematik zu entnehmen, dass es unbedingt notwendig sei, **alle Maßnahmen zu ergreifen, durch die der Lärm verringert oder gar beseitigt werden kann. Unvermeidliche Lärmentwicklungen in den Flugschneisen seien durch betriebliche Maßnahmen zu verringern.**

Unter der Überschrift „**Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms**“ wurde besonders der aktive Lärmschutz hervorgehoben:

**(1)** Erhöhung des Abflug- bzw. Einflugwinkels, **(2)** Vermeidung besonders hoher Spitzenbelastungen des Flughafens durch zweckmäßige Flugplangestaltung, **(3)** Festlegung bevorzugter Start- und Landebahnen, **(4) Festlegung der vorzugsweisen Benutzung einer bestimmten An- und Abflugrichtung**, **(5)** Bau einer Lärmschutzhalle, **(6)** zeitliche Beschränkungen für Schul- und Reklameflüge, **(7)** die Heraufsetzung der Mindestflughöhen sowie **(8)** Beschränkungen des Flughafens für bestimmte, besonders laute Flugzeugtypen



# Flughafen-Betreibergenehmigung aus dem Jahr 1967



## 5. Betriebliche Einschränkungen und Anordnungen:

Luftfahrzeugführer, die kein betriebsfähiges Sprechfunk-Sende- und Empfangsgerät mitführen, dürfen den Flughafen Hamburg nur anfliegen, wenn das Amt für Hafen, Schifffahrt und Verkehr - Außenstelle Flughafen - und die Platzverkehrskontrolle der Bundesanstalt für Flugsicherung eine Ausnahmegenehmigung erteilt haben.

Im übrigen gelten die im Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland - Teil AGA -2-6-1, Ziffer 26 - aufgeführten örtlichen Flugbeschränkungen.

6. Es ist eine Haftpflichtversicherung über 12 Mio DM für \*) Personenschäden je Ereignis (500.000 DM pro Person) und 24 Mio DM für Sachschäden aufrechtzuerhalten und bei Zunahme des Risikos angemessen zu erhöhen.

7. Die Genehmigung ist nicht übertragbar.

8. Weitere Auflagen und Ergänzungen bleiben im Interesse der Sicherheit und Ordnung vorbehalten.

## 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 Nachluftpostdienst der Deutschen Bundespost.

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

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

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.

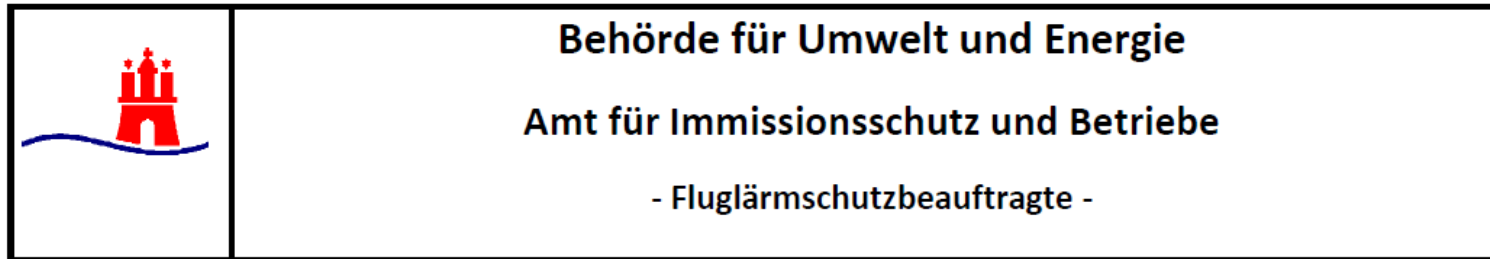


# Flugbeschränkungen gemäß Hamburger Oberverwaltungsgericht (3E 32/98 P) vom 03.09.2001



Gemäß **OVG HH** gelten für den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens nach Maßgabe der Genehmigung jeweils die im Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland aufgeführten örtlichen **Flugbeschränkungen**:

- Für Landungen von Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Landegewicht von mehr als 200.000 kg ist RWY 05 oder RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- Für Starts ist RWY 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- **Von 22 Uhr bis 7 Uhr** ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner aus Gründen der Luftverkehrssicherheit, wenn die Bahnverhältnisse dazu zwingen und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.



**Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln gemäß dem Luftfahrthandbuch Deutschland**

## Allgemeines:

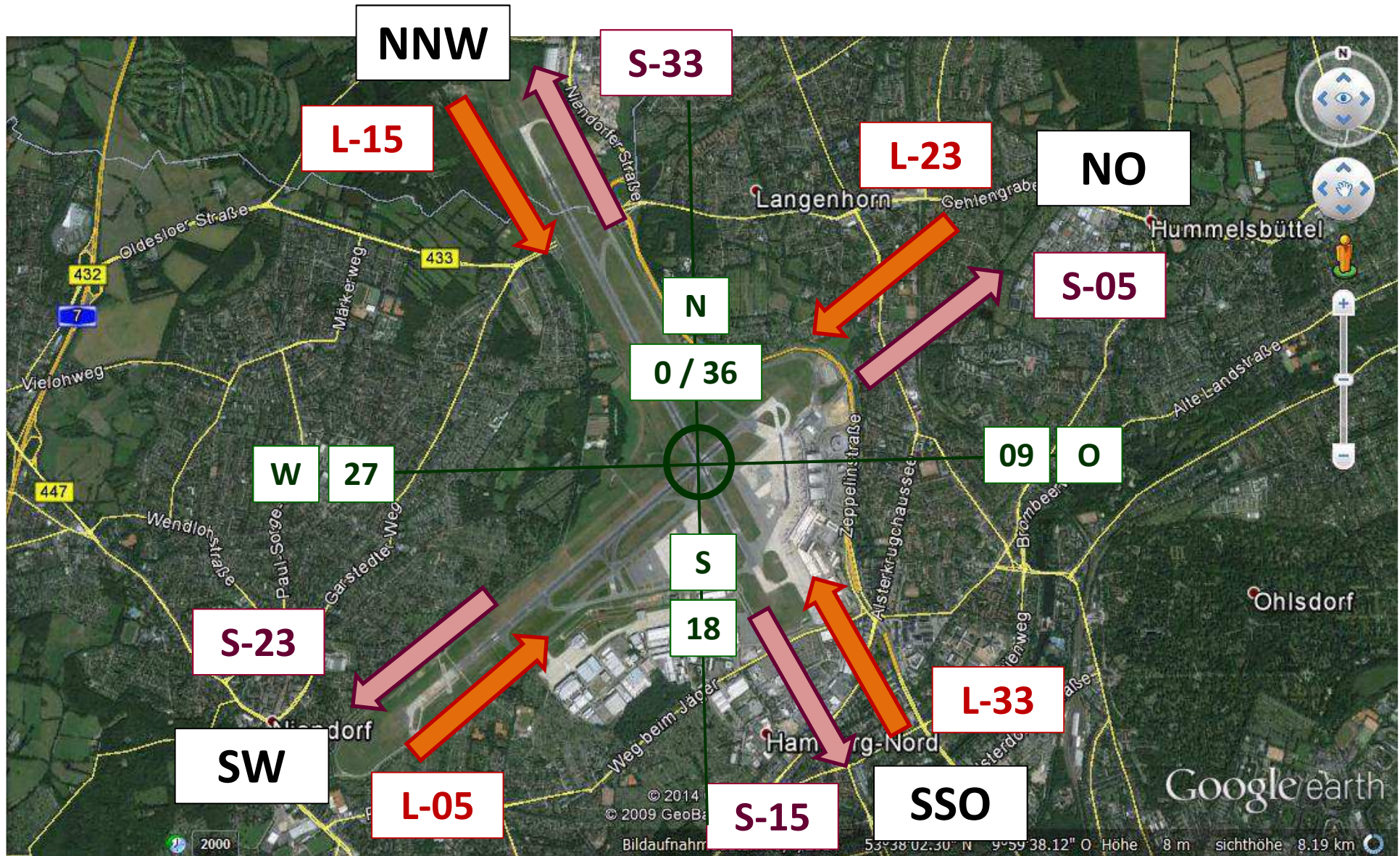
Ziffer 2. des Luftfahrthandbuchs Deutschland regelt die Bahnbenutzungsregelungen für den Flugverkehr am Hamburger Flughafen.

Ziffer 2.1 gibt vor, dass für **STARTS** in der Regel die RWY 33 (Quickborn/ Norderstedt) zu benutzen ist. Abweichungen hiervon können beispielsweise zugelassen werden, wenn die Verkehrslage oder Witterungs- und Bahnverhältnisse dies erforderlich machen. Die RWY 15 (Alsterdorf) ist nur in Ausnahmefällen für Starts vorgesehen (Ziffer 2.2).

Gemäß Ziffer 2.3 Luftfahrthandbuch ist von 22 – 7 Uhr für **LANDUNGEN** RWY 15 (Quickborn/ Norderstedt) zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen von 2.2 (Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.



# Start- (S) und Landebahnenbezeichnung (L) - RWY am „Helmut Schmidt-Airport“

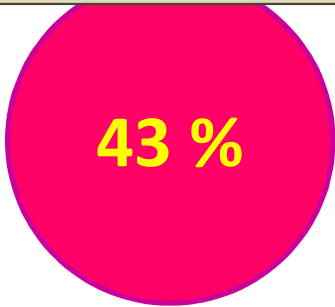




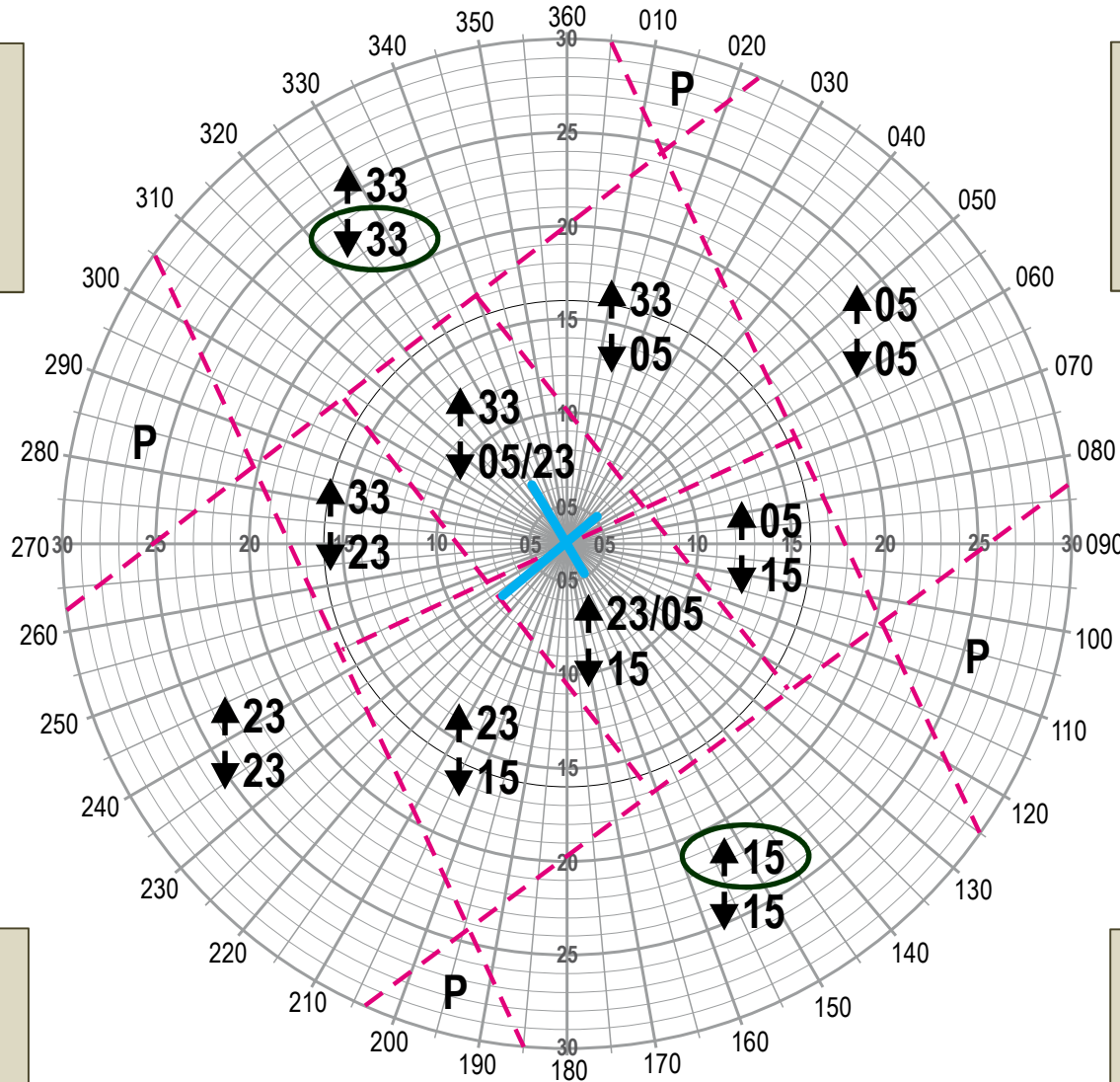
# Langjährige prozentuale Bahnverteilung am „Helmut Schmidt-Airport“



**Nordwesten:**  
**S33: 58 %**  
**L15: 28 %**



**Südwesten:**  
**S23: 30 %**  
**L05: 24 %**



**Nordosten:**  
**S05: 11 %**  
**L23: 45 %**



**Südosten:**  
**S15: 1 %**  
**L33: 3 %**



> 90 % der Flugziele liegen im Süden von Hamburg !

# Pistennutzung (Starts und Landungen) am Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ im Mai 2017



	22 - 6 Uhr								Regelkonformität	6 - 7 Uhr								Regelkonformität	Mai
	Starts				Landungen					Starts				Landungen					
Mai	33	05	15	23	15	05	23	33	33	05	15	23	15	05	23	33	33	Mai	
1		3				19				20								2	
2	3					13				21				3				3	
3	1	1				13				20	1			2				4	
4	5	1				22				18				2				5	
5	4			1	7	10				20			1					6	
6	2				5	8				18				1	1			7	
7	5							19		18					1			8	
8	6					18				15					1			9	
9	4							14		20					3			10	
10	5					1	19			3			17	2				11	
11	5	2				17					20			4				12	
12	8					28				19			1	1				13	
13	2			1	6		9			17					2			14	
14				5	20					19					1			15	
15	7				9		5			4			19	2				16	
16				5	14								18	2				17	
17				3	19								22	4				18	
18	9					20				17				4				19	
19	12			1		10	2	22		13			1		2			20	
20	2					2	18			17			1					21	
21	3				1	22				21			1	2				22	
22	6					14							22	1				23	
23	4							16		22					1			24	
24	5							22		21					1			25	
25	4							13		20					3			26	
26	6					15				9			8	2				27	
27				1	19								18	1				28	
28	7							27		18					3			29	
29	8					18				7				2				30	
30	10							21	2	24					2			31	
31	6			2		1	20			23				1	2				
	139	7	0	19	100	251	205	24		444	21	0	125	22	18	23	0		

Daten: DFLD e.V., DFS TraVis

Einhaltung
Passive Einhaltung
Verstoß





## Die Bahnbenutzungsregeln dienen der Verringerung der quantitativen Lärmbetroffenheit



- „Die Vertreterin der BWVI erklärt, dass sie die **Verspätungsregelung** in der bestehenden Form für ein geeignetes, notwendiges und angemessenes Instrument zum Umgang mit unvermeidbaren Verspätungen halte und dass eine Änderung insoweit nicht angezeigt sei. Vielmehr seien zuvorderst im Rahmen der geltenden Regelungen alle **Maßnahmen** zu ergreifen, die **zum Abbau der Verspätungen** beitragen könnten. Dazu gehöre auch eine entsprechende Anwendung der **Bahnbenutzungsregeln (BBR)**, die durchaus **Spielräume für Maßnahmen zur Vermeidung von Verspätungen** böten. In diesem Zusammenhang stellt die Vertreterin der BWVI klar, dass die **BBR ein sogenanntes lärmarmes Betriebsverfahren seien**, d.h. diese seien der Sache nach eine **Empfehlung an die Lotsen, zur Verringerung der Fluglärmbelastung** der vorgeschlagenen Verteilung der An- und Abflüge auf die vier Start- und Landerichtungen zu folgen, soweit dies unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit der Verkehrsabwicklung möglich sei.“

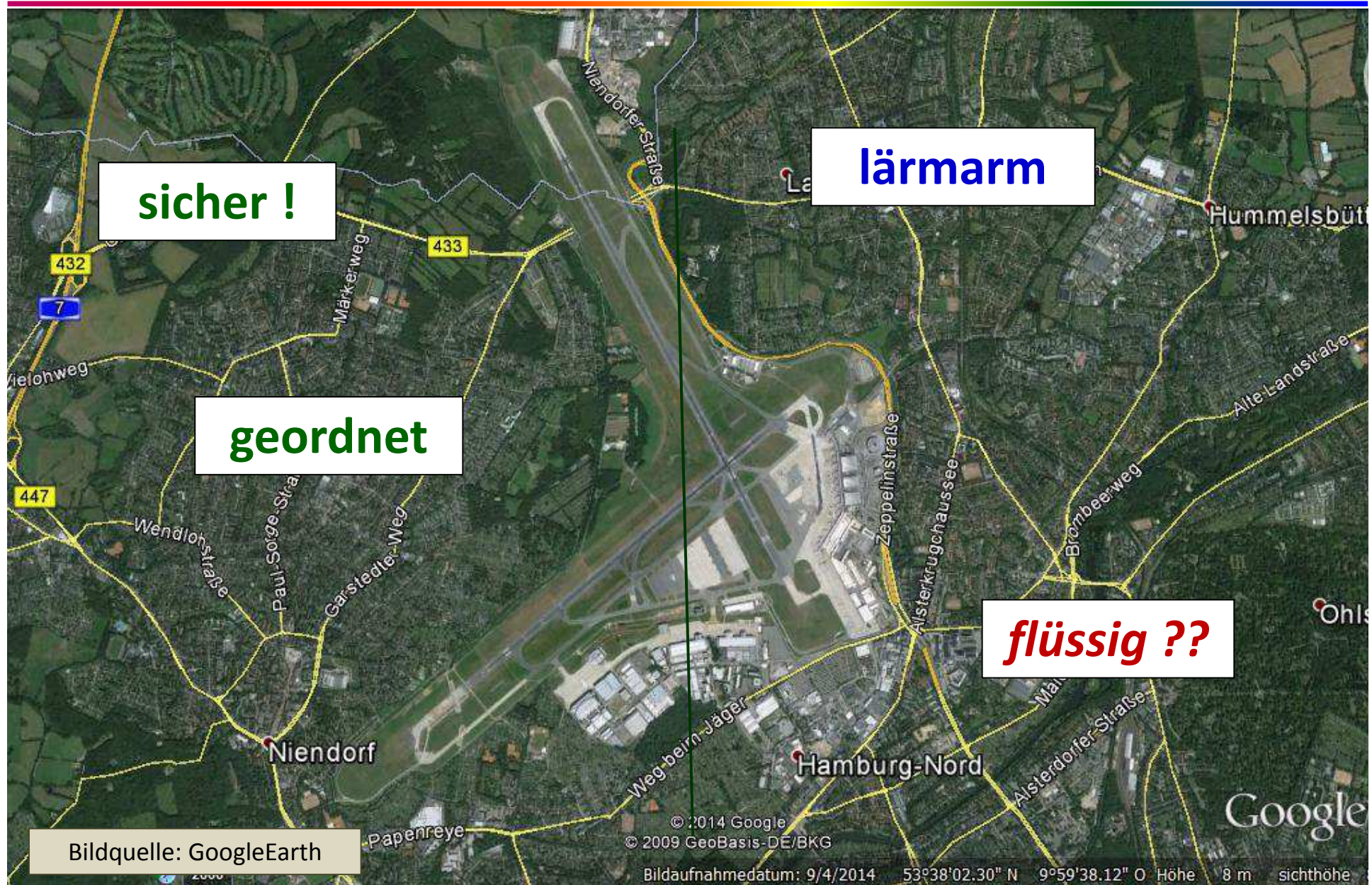


- „Die in den BBR für die Tagesrandzeiten vorgeschlagene **Beschränkung der Verkehrsabwicklung auf den Anflug über die Piste 15 und den Abflug über die Piste 33** sei daher insbesondere dann nicht strikt einzuhalten, wenn dies zu Verspätungen bei den Starts oder Landungen und damit zu Störungen bei der Verkehrsabwicklung innerhalb der regelhaften Betriebszeiten führte“
- „Die Vertreterin der BWVI berichtet weiter, dass die Bahnbenutzungsregeln die Nutzung beider Start- und Landebahnen in der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 6 und 7 Uhr Ortszeit bei Bedarf zuließen. **Dies habe sie in einem Schreiben an die DFS klargestellt, vor dem Hintergrund des besonderen Anliegens, die Pünktlichkeit gerade in den Tagesrandstunden weiter zu verbessern**“

- Die FLSK erkennt die **hohe Relevanz der Bahnbenutzungsregelung** zum Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem - und damit unzumutbarem - Fluglärm an und weist daher mit besonderem Nachdruck die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) darauf hin **alle im Luftfahrthandbuch (AIP) aufgeführten Regelbestandteile strikt einzuhalten**. Die für einen sicheren und geordneten Betriebsablauf notwendigen **Einschränkungen bei den Koordinationseckwerten** (Absenkung i.d. letzten und ersten Betriebsstunde) sind umgehend anzuordnen
- Die FLSK erkennt an, dass die **Bahnbenutzungsregelung** veraltet ist, da sie nahezu **an keinem Betriebstag eingehalten** wird. Sie empfiehlt daher der Genehmigungs- und Kontrollbehörde (BWVI) die Betriebsgenehmigung dahingehend zu ändern, dass **alle bisher im Luftfahrthandbuch aufgeführten Regelungsbestandteile ersatzlos gestrichen werden**. Hierzu verweist sie auch auf die Beschlusslage der 155. FLSK (TOP 5) sowie 188. FLSK (TOP 3)



# Stadtverträglichkeit des Flughafenbetriebes



Bildquelle: GoogleEarth