

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 425 / 188  
06.11.2007

## **Niederschrift**

über die 188. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission  
für den Flughafen Hamburg  
am 21.09.2007

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Der Vorsitzende wird durch Herrn Lange vertreten.

Vor Eintritt in die Tagesordnung wird mit einer Gedenkminute des kürzlich verstorbenen Mitglieds der FLSK, Herrn Klaus Rösner gedacht, der viele Jahre die Gemeinde Hasloh in der Kommission vertreten hat.

Da der Antragsteller noch nicht anwesend ist, müssen TOP 2 und TOP 3 zurückgestellt werden.

### **TOP 1**

*Beschlussfassung über die Niederschrift der 187. FLSK-Sitzung am 30.03.2007*

Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

### **TOP 4**

*Nachtluftpost-Flüge (FLSK-Drs. 13/07)*

Die BWA teilt mit, dass die Nachtpostflüge mit Auslaufen des Winterflugplans am 29.03.2008 eingestellt werden. Ohne Genehmigung durch die BWA dürften danach keine Nachtflüge durchgeführt werden. Ein möglicher Neuantrag der Post würde vor der Entscheidung über eine Genehmigung in der FLSK beraten werden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

### **TOP 2**

*Anpassung der Flugschneise Nord für Landungen auf der Bahn 33 (FLSK-Drs. 3/07 + 9/07)*

Der Antrag wird vom Antragsteller zurückgezogen.

### **TOP 3**

*Umsetzung des Beschlusses vom 31.10.1997 zur „Aufhebung der Bahnbenutzungsregelung in den Tagesrandzeiten“ (FLSK-Drs. 12/07)*

Der Antrag wurde 1997 von Wirtschafts- und Umweltbehörde abgelehnt. Die Bahnbenutzungsregeln sollen den Lärm minimieren und können deshalb nicht außer Kraft gesetzt werden. Eine einseitige Berücksichtigung der Wetterlage würde die Bedingungen verschlechtern. Nach lebhafter Debatte über unterschiedliche Erinnerungen an den damaligen Beschluss, Ereignisse bei den „airport days 2007“

und die Möglichkeiten, mit Rückenwind zu starten, wird der Fluglärmenschutzbeauftragte gebeten, zu prüfen, ob tatsächlich am 16.09.07 um ca. 14.00 Uhr eine Linienmaschine mit Rückenwind gestartet ist. (Der Fluglärmenschutzbeauftragte gibt zu Protokoll: Am 16.9. herrschte Nordwestwind zwischen 200 und 270 Grad mit Windgeschwindigkeiten zwischen 2 und 13 Knoten. Ab 19 Uhr dreht der Wind auf West. Bis 19 Uhr wurde mit Seitenwind Richtung 33 gestartet (anschließend Richtung 23). Kleinflugzeuge mit Propellerantrieb starteten abweichend Richtung 23, da der Seitenwind bei Start 33 zu stark gewesen wäre. Einen Start mit Rückenwind, d.h. Start Richtung 05 oder 15, gab es nicht.)

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm schlägt vor, über den Beschluss von 1997 neu zu entscheiden, mit der Änderung, dass die Tagesrandzeiten von 22.00 bis 06.00 Uhr gelten und die Probezeit ein viertel Jahr betragen soll.

Der Antrag wird mit 11 Ja-Stimmen bei einigen Enthaltungen angenommen.  
Damit wird folgender Beschluss gefasst:

*„Die Fluglärmenschutzkommission spricht sich dafür aus, die Bahnbenutzungsregelungen in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr (local) dahingehend zu ändern, dass ausschließlich die Wetterverhältnisse für die Auswahl der Bahnrichtung maßgeblich sind. Diese Maßnahme soll zunächst für ein viertel Jahr gelten und danach überprüft werden.“*

## **TOP 5**

### *Lärminderung im Endanflug (FLSK-Drs. 13/07)*

Der Fluglärmenschutzbeauftragte berichtet, dass die Vertreterin der Lufthansa zur Frage des Ausfahrens des Fahrwerks folgendes mitgeteilt habe:

*„Seit Frühjahr 2007 gilt für alle Anflüge, dass ab 2000 ft Höhe (entspricht einer Entfernung von ca. 6 nm von der Landeschwelle) das Fahrwerk ausgefahren werden soll, damit die Piloten Zeit haben das Flugzeug bis in 1000 ft Höhe vollständig für die Landung vorzubereiten, d.h die Klappen in Landstellung zu bringen und die Geschwindigkeit des Flugzeugs auf Landegeschwindigkeit zu reduzieren. Bei schlechten Wetterverhältnissen wird das Fahrwerk auch früher gefahren.“*

Nach ausführlicher Diskussion über unterschiedliche Beobachtungen und Meinungen zum Zeitpunkt des Fahrwerksausfahrens wird angeregt, dass die Vertreter von TUfly und Lufthansa ermitteln sollen, ob es technische Möglichkeiten zur Lärmreduzierung im Landeanflug gibt, wie die Kosten wären und der mögliche Nutzen sein könnte.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

## **TOP 6**

### *Einzelausnahmegenehmigungen (FLSK-Drs. 13/07)*

Die DFS berichtet, dass es am 14.06.07 wegen gleichzeitiger Erkrankung mehrerer Fluglotsen (5 von 9) in Bremen zu einer erheblichen Störung des Luftverkehrs gekommen sei. Die Personalreserve für derartig seltene Fälle sei begrenzt. Innerhalb der letzten 12 Jahre trat dieser Fall ein mal ein. Nächtliche Flugbewegungen können im Internet unter [www.fluglaerm-hh.de](http://www.fluglaerm-hh.de) nachverfolgt werden. Der Antragsteller zieht nach der Diskussion den ersten Teil des Antrags zurück und will den zweiten Teil auf der nächste Sitzung zur Abstimmung stellen. Er bittet, die Zahl der verspäteten Flüge nach 23 Uhr und die Zahl der Einzelausnahmegenehmigungen zu Protokoll zu geben.

(Am 14.06.07 fanden 20 Flugbewegungen zwischen 23 und 24 h statt, 15 Landungen und 5 Starts. Danach landeten zwei Flugzeuge mit Einzelausnahmegenehmigung um 0:00 und um 0.03 h.)

## **TOP 7**

### *Verbindliche Einführung des Continuous Descend Approach (CDA) (FLSK-Drs. 14/07)*

Die DFS erläutert, dass das Verfahren seit 1996 veröffentlicht ist und somit auch in Hamburg angewendet wird. In der Drs. 13/05 (183. FLSK) ist erläutert, dass CDA immer nur bedingt möglich ist und dem Piloten angeboten, nicht aber vorgeschrieben werden kann. Bei hohem Flugverkehrsaufkommen ist CDA nicht möglich, in Zeiten geringen Flugverkehrs aber der Regelfall. Es wird angeregt, den Antrag zurückzuziehen, da er auf Missverständnissen basiert. Der Antragsteller bittet, den Antrag auf die nächste Sitzung zu verschieben.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### **TOP 8**

*Fluglärmfreie Sonntage als Beitrag zum Lärm- und Klimaschutz (FLSK-Drs. 15/07)*

Nach einer regen Diskussion nimmt der Antragsteller den Antrag zurück, um ihn umzuformulieren und auf der nächsten Sitzung zur Abstimmung zu stellen.

#### **TOP 9**

*Verzicht auf klimabelastende und lärmsteigernde Flugvorführungen am Flughafen Hamburg (FLSK-Drs. 16/07)*

Es entsteht eine lebhafte Diskussion über Vor- und Nachteile von „airport days“, die im September stattgefunden hatten. Zwar gab es im Rahmen der Veranstaltung Informationen zum Thema Lärmschutz durch den Hamburger Flughafen, jedoch war die FLSK nicht im Vorwege beteiligt und konnte so nicht Einspruch gegen die geplanten Flugvorführungen einlegen. Der Antragsteller nimmt den Antrag zurück, um ihn umzuformulieren und auf der nächsten Sitzung zur Abstimmung zu stellen.

#### **TOP 10**

*Erweiterung des Fenstererneuerungsprogramms*

Der Vertreter der Flughafen Hamburg GmbH berichtet über drei neue Programme zum Schallschutz, insbesondere über das 8. Programm, das den Einbau von Schallschutzfenstern fördert. Seit dem Beginn am 01.09.2007 sind bereits über 500 Anträge eingegangen. Eine Dokumentation soll etwa in sechs Monaten erscheinen. Durch Messung der Scheibendicke kann festgestellt werden, ob neue Fenster notwendig sind. Da der Flughafen großzügig verfährt, gab es bisher keine Streitfälle. Unter der Internetadresse:

[www.ham.airport.de/de/schallschutz\\_8\\_freiwilliges\\_laermschutzprogramm.html](http://www.ham.airport.de/de/schallschutz_8_freiwilliges_laermschutzprogramm.html)

finden sich alle notwendigen Informationen, u.a. eine Straßenliste für antragsberechtigte Haushalte sowie das Antragsformular.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### **TOP 11**

*Sonstiges*

- Es wird berichtet, dass auf dem Flughafen von Sylt angeblich nur noch bis 21.00 Uhr gelandet werden dürfe.
- Es wird ein Sachstandbericht über die „Zusammenarbeit mit Parchim“ auf der nächsten FLSK-Sitzung gewünscht.
- Es wird ein Bericht der BWA über die umgesetzten Beschlüsse der FLSK gewünscht.
- Es wird gebeten, die Pressemitteilung zu TOP 9 der 187. FLSK-Sitzung mit dem Protokoll zu versenden (s. FLSK-Drs. 17/07).
- Der Fluglärmschutzbeauftragte wird gebeten über die Problematik der verspäteten Flüge und der Konsequenzen daraus zu berichten.
- Die Notgemeinschaft der Flughafenanlieger bemängelt, dass Sitzungen wegen Themenmangels ausgefallen seien und drängt darauf, dass vier Sitzungen pro Jahr stattfinden sollen.
- Es wird gebeten, das Protokoll frühzeitiger zu versenden.
- Die nächste Sitzung findet am 14.12.2007 statt.

Für die Niederschrift:

gez.

Antje Wilkens

Genehmigt:

gez.

Reimer Lange

Anwesenheitsliste 188. Sitzung der Fluglärmschutzkommission am  
21.09.2007

**Bezirk Hamburg-Nord**

Herr	Mathias	Frommann	
Herr	Günter	Schwarz	
Herr	Detlev	Grube	<i>D. Grube</i>
Herr	Michael	Glage	
Herr	Eckhard	Helms	<i>Eckhard Helms</i>
Herr	Gunnar	Eisold	
Frau	Petra	Raßfeld-Wilske	<i>Petra Raßfeld-Wilske</i>
Frau	Helga	Röder	

**Bezirk Eimsbüttel**

Herr	Dr. Jürgen	Mantell	
Herr	Hans-Peter	Brucker	
Frau	Jutta	Seifert	
Frau	Lieselotte	Schneede	<i>L. Schneede</i>
Frau	Pia	Schwartau	
Herr	Günter	Kirchner	<i>Günter Kirchner</i>
Herr	Hartwig	Behrend	<i>Hartwig Behrend</i>
Herr	Hans-Dieter	Gallun	

**Bezirk Wandsbek**

Herr	Detlev	Beckmann	<i>Detlev Beckmann</i>
Frau	Gudrun	Wendt	

**Bezirk Altona**

Herr	Jürgen	Langbehn	<i>Jürgen Langbehn</i>
Herr	Lars	Andersen	

**Stadt Norderstedt**

Herr	Hans-Joachim	Grote	
Herr	Hauke	Borchardt	<i>Hauke Borchardt</i>

**Gemeinde Hasloh**

Herr	Klaus	Rösner	
Herr	Uwe	Marxen	

**Stadt Quickborn**

Herr	Thomas	Köppl	<i>Thomas Köppl</i>
Herr	Bernd	Kleinhapel	

**Kreis Segeberg**


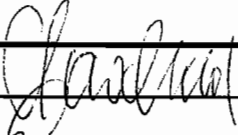
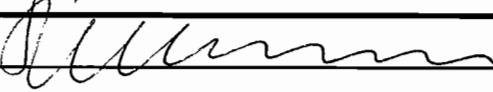
Herr	Dr. Georg	Hoffmann	<i>Dr. Georg Hoffmann</i>
Herr	Matthias	Schröder	

**Kreis Pinneberg**

Herr	Reimer	Lange	<i>Reimer Lange</i>
Herr	Erwin	Matthies	

Anwesenheitsliste 188. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission am  
21.09.2007

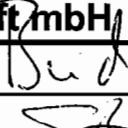
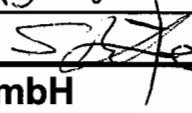
**Bundesvereinigung gegen Fluglärm**

Herr	Gebhard	Kraft	
Herr	Herwart	Wiederhold	
Herr	Hans	Saalfeld	
Herr	Hans	Schwarz	
Herr	Dr. Claus	Schülke	
Herr	Eberhard	von Lany	

**Deutsche Lufthansa AG**

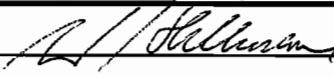
Frau	Dr. Ines	Köhler	
Herr	Michael	Dietz	

**Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH**

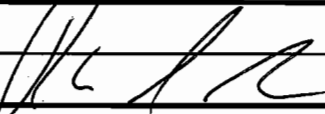
Herr	Raphael	von Heereman	Budig 
Herr	Friedrich	Keppler	Bunte 

Sabine

**Deutsche Flugsicherung GmbH**

Herr	Willehad	Hellmann	
Herr	Karsten	Albrecht	


**Flughafen Hamburg GmbH**

Herr	Axel	Schmidt	
Herr	Volker	Budde-Steinacker	

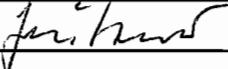
**Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt**

Herr	G.	Bönnighausen	
Frau	Dr. Maja	Berghausen	
Herr	H.-H.	Wendland	

**Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein**

Herr	Bernd	Küpperbusch	
Herr	Timo	Krause	

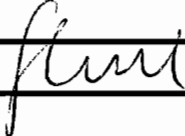

**Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein**

Herr	Johannes	Grützner	
Herr	Alexander	Brückner	

**Handelskammer Hamburg**

Frau	Christine	Beine	
Herr	Felix	Seibl	

**Gäste**

<del>Herr</del>	<del>Harald</del>	<del>Beese</del>	Claudia Gerlach 
Frau	Doris	Seidel	
Herr	Klaus	Köhler	
Frau	Antje	Wilkens	

An die  
Fluglärmenschutzkommission  
für den Flughafen Hamburg  
Postfach 634107  
22323 Hamburg

**ACHTUNG! Bitte neue Anschrift beachten**

Unser Zeichen: 08500-95 S/he  
Sekretärin: Frau Helfrich  
Telefon-Durchwahl: 040 / **38 60 35-30**  
e-mail: [ClausSchuelke@KoetherCollegen.de](mailto:ClausSchuelke@KoetherCollegen.de)

15. August 2007

**188. FLSK-Sitzung 21. September 2007**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hierdurch möchte ich die beiden nachfolgend angesprochenen Themen (unten Ziffer 1. und 2.) als Tagsordnungspunkt(e) für die o.a. Sitzung am 21. September 2007 anmelden, wobei ich keine Bedenken hätte, beide Themen unter dem Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ zu behandeln.

**1. Nachtluftpost-Flüge**

Ich bitte namens der Bundesvereinigung gegen Fluglärm die Behörde für Wirtschaft und Arbeit um Auskunft darüber, wann - mit Rücksicht auf die Privatisierung der Deutsche Post AG und das am 31. Dezember 2007 endende Briefmonopol - mit der Einstellung des kalendertäglichen Nachtluftpost-Fluges zu rechnen ist.

**2. Lärmminderung im Endanflug**

In den letzten Sitzungen sind verschiedentlich die Möglichkeiten lärmmindernder Anflugverfahren diskutiert worden. Im Zuge dessen hatte ich für die Bundesvereinigung gegen Fluglärm mitgeteilt, dass nach hiesigen Erkenntnissen unter Instrumentenflugregeln operierende gewerbliche Flugzeuge, die im ILS-Verfahren bzw. LLZDME-Verfahren an die Landebahnen herangeführt werden, praktisch ausnahmslos das Fahrwerk weit außerhalb des Voreinflugzeichens (outer marker) ausfahren. Bekanntlich ist das ausgefahrene Fahrwerk neben den Klappen die mit Abstand größte Lärmquelle im Verlauf des Endanfluges, hinter der das Geräusch der in der Regel im Zustand „flight idle“ befindlichen Turbinen zurückbleibt.

Die Vertreterin der Lufthansa AG wollte diesen ihr neuen Sachverhalt firmenintern klären. Ich bitte, das Ergebnis dieser Klärung der Kommission zur Kenntnis zu geben.

Es wäre zu begrüßen, wenn auch die in der Kommission vertretenen Luftfahrtgesellschaften TUI FLY und AIR BERLIN ebenfalls Erkundigungen einziehen und dazu in der nächsten Sitzung vortragen könnten.

**3. Einzelausnahmegenehmigungen**

Namens der Bundesvereinigung gegen Fluglärm beantrage ich, die Kommission möge in der Sitzung wie folgt beschließen:

**Die Kommission rügt, dass die Deutsche Flugsicherung GmbH eine ungenügende Zahl an TWR-Lotsen für den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel vorhält, mit der Folge, dass bereits die gleichzeitige Erkrankung zweier Lotsen zu massiven Störungen und Verspätungen in der Abwicklung des im Zuständigkeitsbereich des Towers liegenden Flugverkehrs führen.**

**Die Kommission rügt zugleich, dass der Fluglärm-schutzbeauftragte beim Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel startendem und insbesondere landendem Verkehr in der Zeit nach 24.00 Uhr Start- bzw. Landeerlaubnisse gemäß Ziffer 1.4 der Örtlichen Flugbeschränkungen (AIP GERMANY AD 2 EDDH 1-9) erteilt und die Tatbestandsvoraussetzungen dieser Bestimmung deshalb als erfüllt angesehen hat, weil der örtliche Flugverkehrskontrolldienst durch den krankheitsbedingten Ausfall zweier Mitarbeiter in seiner Funktion eingeschränkt war.**

**Begründung:**

An einem Tag im Juni dieses Jahres (das genaue Datum möge der Herr Fluglärmschutzbeauftragte mitteilen) ist es zu einer nicht unbedeutenden Abwicklung startenden und landenden Luftverkehrs nach 23.00 Uhr und bis fast 01.00 Uhr morgens gekommen. Nachfragen ergaben, dass diese Verkehre in der Zeit nach 00.00 Uhr aufgrund vom Fluglärmschutzbeauftragten erteilter Einzelausnahmegenehmigungen abgewickelt worden waren. Grund dafür soll der krankheitsbedingte Ausfall zweier Fluglotsen im Tower gewesen sein.

Nach hiesiger Einschätzung ist diese Subsumtion rechtlich zweifelhaft, weil diese Bestimmung unter Störungen des Luftverkehrs nur solche Vorkommnisse ansehen dürfte, die nicht von den für die Abwicklung des Flugverkehrs am Platz verantwortlichen Dienststellen selber generiert worden sind. Dieses ist aber vorliegend der Fall.

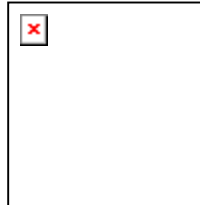
Jedenfalls ist es nicht hinnehmbar, dass der Flugverkehrskontrolldienst des Towers mit einer dermaßen knappen Personaldecke durchgeführt wird, dass bereits die Erkrankung zweier Fluglotsen dazu führt, dass diese Dienste nur noch mit massiven Verzögerungen durchgeführt werden können und die Nachteile dessen nicht etwa von den am Flugverkehr und seiner Abwicklung Beteiligten, sondern allein von den Anwohnern ertragen werden sollen.

Mit freundlichen Grüßen

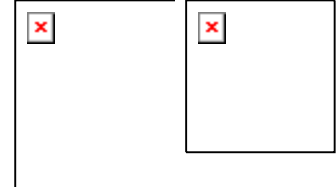
- Dr. Claus Schülke -

# Stadt Quickborn

Der Bürgermeister  
Fachbereich Stadtentwicklung



**FLSK-Drs. 3/07**



Stadt Quickborn, Rathausplatz 1, 25451 Quickborn

Fluglärmenschutzkommission  
Herrn Köhler  
Postfach 634107  
22323 Hamburg

Partnerstadt  
Boxborn  
Postadresse:  
Schweden

Partnerstadt  
Uckfield  
Großbritannien

Partnerstadt  
Malchow  
Rathausplatz  
25451 Quickborn

Internet:  
Telefon:  
Telefax:  
E-Mail:

www.quickborn.de  
04106/611-0  
04106/611-400  
info@quickborn.de

#### Öffnungszeiten Rathaus

Montag bis Freitag 08:00 bis 18:00 Uhr  
Sonnabend 10:00 bis 12:00 Uhr

Ihr/e zuständige/r Ansprechpartner/in: Durchwahl  
Herrn Groß Tel.: 611-0  
Fax: 611-454  
E-Mail: christian.groß@quickborn.de

Ihre Nachricht vom

Ihr Zeichen

Mein Zeichen

Datum

5.04 gr-be

28.02.2007

## Antrag an die Fluglärmenschutzkommission zur Fluglärmbelastung

hier: Anpassung der Flugschneise Nord für Landungen auf der Bahn 33

Sehr geehrter Herr Köhler,

die Flugbewegungen über die nordwestliche Start- und Landebahn (Bahn 33) haben in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen; eine weitere Zunahme ist zu erwarten und tlw. bereits planrechtlich abgesichert.

Eine gleichmäßige Verteilung der Flugbewegungen auf alle vier Start- und Landebahnen wird von der Flugsicherung und der Wirtschaftsbehörde Hamburg bisher abgelehnt.

Der bisher angebotene Einbau von Schalldämmflütern stellt keine Lösung für den Aufenthalt im Freien dar.

Landende Flugzeuge tragen in besonderem Maße zur Fluglärmbelastung bei. Der Landeanflug über Quickborn vollzieht sich (verglichen mit den Abflügen) bereits bei wesentlich geringerer Flughöhe. Normalerweise überqueren die landenden Maschinen die dicht bebaute Ortslage von Quickborn-Ort (diese Linie entspricht der direkten Verlängerung der Flugbahn 33).

Ich beantrage, die Einflugschneise Nord so nach Westen zu verschieben, dass die Ortslage Quickborn-Ort bei Landeanflügen nicht mehr überflogen wird.



Einzelheiten:

- Landende Flugzeuge sollen westlich der bebauten Ortslage zwischen Quickborn-Ort und - Renzel und südlich der bebauten Ortslage fliegen (*Anlage: 2 Kartenausschnitte*).
- Der vorhandene Ansteuerungspunkt westlich des Holmmoores wird ca. 1.100 m nach Süden verlegt. Für den Anflug bis zum verlegten Ansteuerungspunkt wird der Anflugwinkel verbindlich vorgegeben.

Begründung und Vorteile des Vorschlags:

- Landende Maschinen fliegen in den Tagesrandzeiten bereits heute gelegentlich auch von Westen oder Osten ein und steuern den Auto-Marker südlich von Quickborn an.
- Das Siedlungsgebiet Quickborn-Ort würde vom Fluglärm entlastet.
- Andere Ortschaften bzw. Ortsteile würden nicht zusätzlich belastet, weshalb die Zustimmung der Bewohner der übrigen Flugschneisen (Ost, West und Süd) sehr wahrscheinlich wäre.
- Die anfliegenden Maschinen müssten südlich von Quickborn lediglich eine leichte Kursanpassung vornehmen (flacher Winkel), welche für die Piloten leichter zu handhaben wäre, als bei den heute zeitweise praktizierten Sichtanflügen von Westen oder Osten.
- Sicherheits- oder technische Gründe dürften dem Vorschlag wahrscheinlich nicht entgegenstehen.
- Der Komfort der Flugpassagiere wäre nicht beeinträchtigt.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Köppl  
Bürgermeister

Anlagen:           Topografische Karte Raum Quickborn  
                          Kartendarstellung mit nächtl. Dauerschallpegel (Ausbaustufe 3 Planfestst. )



Vorschlag zur Anpassung Flugschneise Nord

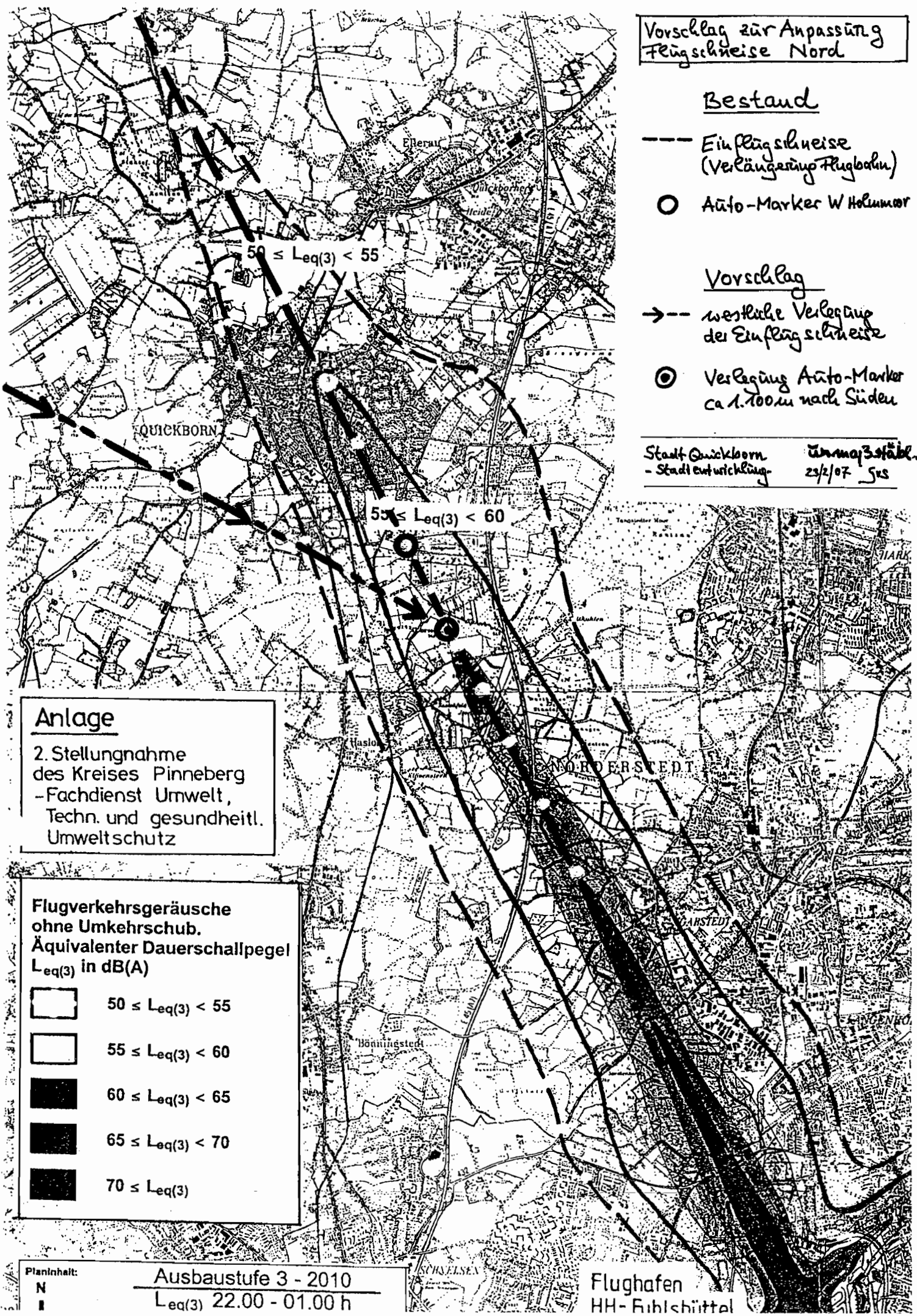
Bestand

- Einflugschneise (Verlängerung Flugbahn)
- Auto-Marker W Holmsee

Vorschlag

- westliche Verlegung der Einflugschneise
- ⊙ Verlegung Auto-Marker ca 1.700m nach Süden

Stadt Quickborn - Stadtentwicklung  
 Tümming 23/2/07 Jrs



**Anlage**  
 2. Stellungnahme  
 des Kreises Pinneberg  
 -Fachdienst Umwelt,  
 Techn. und gesundheitl.  
 Umweltschutz

Flugverkehrsgeräusche  
 ohne Umkehrschub.  
 Äquivalenter Dauerschallpegel  
 $L_{eq(3)}$  in dB(A)

	$50 \leq L_{eq(3)} < 55$
	$55 \leq L_{eq(3)} < 60$
	$60 \leq L_{eq(3)} < 65$
	$65 \leq L_{eq(3)} < 70$
	$70 \leq L_{eq(3)}$



**DFS** Deutsche Flugsicherung

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Postfach 1243 63202 Langen

Fluglärmenschutzkommission  
Herrn Köhler  
Postfach 634107  
22323 Hamburg

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum
	30.03.2007	CC/FLL	18. Mai 2007
Ihr Ansprechpartner	Telefon	Telefax	E-Mail
F. Lindenmayer	06103 707 - 1217	06103 707 - 1295	frank.lindenmayer@dfs.de

## Antrag an die Fluglärmenschutzkommission zur Fluglärmmentlastung

Sehr geehrter Herr Köhler,

nachfolgend nimmt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zum Antrag an die Fluglärmenschutzkommission FLSK-Drs. 3/07 Stellung.

Der Antragsteller beantragte, „die Einflugschneise Nord so nach Westen zu verschieben, dass die Ortslage Quickborn-Ort bei Landeanflügen nicht mehr überflogen wird“. In einer weiter erklärenden Graphik wird die gewünschte Flugwegführung verdeutlicht, wobei ein Eindrehen auf den Endanflug zum ILS Piste 15 kurz vor Erreichen von Hasloh gewünscht wird.

Dieser Wunsch auf Gestaltung der Anflugverfahren kann von Seiten der DFS auf der Grundlage der verbindlich vorgegebenen Planungskriterien für Instrumentenflugverfahren (Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO DOC 8168, VOL II –OPS 611, PANS OPS) nicht umgesetzt werden.

Hierbei führen die nachfolgenden Gründe zur Ablehnung des Antrages:

1. Die verbleibende Reststrecke auf dem Instrumentenanflug ILS hat eine Streckenlänge von weniger als 3 NM und ist damit kürzer als die von Seiten ICAO vorgegebene Mindestlänge. Zur Sicherstellung der Mindestlänge müsste der Endanflug auf eine nördlichere Position in den Bereich des Funkfeuers GT (südlich von Quickorn) verlegt werden.
2. Vor Erreichen des Endanfluges müsste dabei allerdings sichergestellt sein, dass Luftfahrzeuge bereits vor GT auf den Endanflugkurs eingedreht sind, dabei aber eine Flughöhe halten die den vertikalen Endanflug von unten anschneidet. Diese Vorgabe auf eine Karte übertragen würden den

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Am DFS-Campus  
63225 Langen  
Telefon 06103 707 - 0  
Telefax 06103 707 - 1396

Vorsitzender des Aufsichtsrates:  
Jörg Hennerkes  
AG Offenbach am Main, HRB 34977  
Geschäftsführer:  
Dieter Kaden (Vors.),  
Ralph Riedle, Peter Waldinger

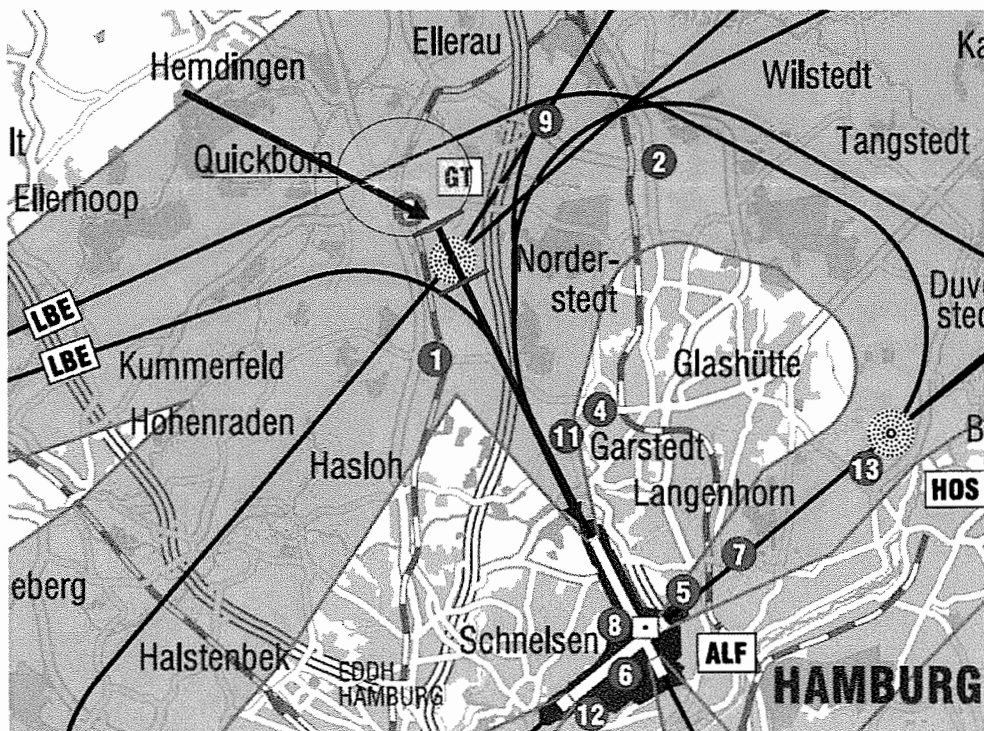
Commerzbank Offenbach  
BLZ 505 400 28 Konto 421 5737 00  
IBAN DE24 5054 0028 0421 5737 00  
BIC [SWIFT] COBADEFF  
Deutsche Bank Frankfurt  
BLZ 500 700 10 Konto 091 6734 00  
IBAN DE66 5007 0010 0091 6734 00  
BIC [SWIFT] DEUTDEFF

BHF Bank Frankfurt  
BLZ 500 202 00 Konto 15 0012 09  
IBAN DE86 5002 0200 0015 0012 09  
BIC [SWIFT] BHFDEFF  
Helaba Frankfurt  
BLZ 500 500 00 Konto 48 1480 01  
IBAN DE80 5005 0000 0048 1480 01  
BIC [SWIFT] HELADEF



erforderlichen Kurvenflug in einer Flughöhe von ca. 1300 Fuß (ca. 380 m) über der Landeschwelle direkt über Quickborn erfordern.

Zur Veranschaulichung die Übertragung der Aussagen auf eine Karte.



Ein solches Verfahren würde nicht nur die Lärmbelastung anstelle zu senken um ein deutlichen Wert erhöhen sondern auch deutlich sichtbare Flugmanöver im bodennahen Bereich erfordern, die die Akzeptanz der Luftfahrt in bereits fluglärmbelasteten Kommunen weiter reduzieren würde.

Aus Sicht der DFS ist der gradlinige Überflug dasjenige planbare Verfahren, das die geringste Beeinträchtigung hervorruft. Alle weiteren Flugmanöver, wie z.B. Sichtanflug, sind flugbetriebliche Verfahren die einerseits entsprechende Mindestsichtweiten erfordern aber andererseits auch nicht als Flugverfahren mit Standardidealspuren veröffentlicht werden können.

Da wir davon ausgehen, dass den betroffenen Bürgern in Quickborn weder diese Planungsvorgaben bekannt sind, noch ein solches Flugmanöver über Quickborn etwas darstellt was akzeptiert werden kann, gehen wir davon aus, dass dieser Antrag auf der Grundlage dieses Schreibens zurückgenommen wird.



**DFS** Deutsche Flugsicherung

3

Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen aber jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

*i.A. Frank Lindenmayer*

Frank Lindenmayer  
Leiter Luftraum- und Verfahrensplanung

*i.A. Kai Schiender*

Kai Schiender  
Luftraum- und Verfahrensplanung

# Stadt Quickborn

Der Bürgermeister  
Fachbereich Stadtentwicklung



Partnerstadt  
Boxholm  
Schweden



Partnerstadt  
Uckfield  
Großbritannien



Partnerstadt  
Malchow  
Meckl.-Vorp.

Stadt Quickborn, Rathausplatz 1, 25451 Quickborn

Fluglärmenschutzkommission  
Herrn Köhler  
Postfach 634107  
22323 Hamburg

Hausadresse: Rathausplatz 1  
25451 Quickborn  
Internet: www.quickborn.de  
Telefon: 04106/611-0  
Telefax: 04106/611-400  
E-Mail: info@quickborn.de

**Öffnungszeiten Rathaus**  
Montag bis Freitag 08:00 bis 18:00 Uhr  
Sonnabend 10:00 bis 12:00 Uhr

Ihr/e zuständige/r Ansprechpartner/in: Durchwahl  
Herrn Groß Tel.: 611-0  
Fax: 611-454  
E-Mail: christian.groß@quickborn.de

Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen	Mein Zeichen	Datum
		5.04 gr	20.06.2007

## Antrag an die Fluglärmenschutzkommission zur Verteilung der Fluglärmbelastung

hier: Umsetzung des Beschlusses vom 31.10.1997 zur „Aufhebung der Bahnbenutzungsregelung in den Tagesrandzeiten“

Sehr geehrter Herr Köhler,

anlässlich der Erörterung des Berichts über die Sitzung der AG „An- und Abflugswege“ am 25.04.1997 – FLSK-DRS.11/907 – hat die Fluglärmenschutzkommission am 31.10.1997 zu TOP 5 folgenden Beschluss gefasst:

„Die Fluglärmenschutzkommission spricht sich dafür aus, die Bahnbenutzungsregelungen in den Tagesrandzeiten (22 – 7 Uhr loc.) dahingehend zu ändern, dass ausschließlich die Wetterverhältnisse für die Auswahl der Bahnrichtung maßgeblich sind. Diese Maßnahme soll zunächst für ein halbes Jahr gelten und danach überprüft werden.“

Ich beantrage hiermit, dass die Fluglärmenschutzkommission die fehlende Umsetzung des o.a. Beschlusses anmahnt.

Mit freundlichen Grüßen

Köppl  
Bürgermeister

An die  
Fluglärmenschutzkommission  
für den Flughafen Hamburg  
Postfach 634107  
22323 Hamburg

**ACHTUNG! Bitte neue Anschrift beachten**

Unser Zeichen: 08500-95 S/he  
Sekretärin: Frau Helfrich  
Telefon-Durchwahl: 040 / **38 60 35-30**  
e-mail: [ClausSchuelke@KoetherCollegen.de](mailto:ClausSchuelke@KoetherCollegen.de)

15. August 2007

**188. FLSK-Sitzung 21. September 2007**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hierdurch möchte ich die beiden nachfolgend angesprochenen Themen (unten Ziffer 1. und 2.) als Tagsordnungspunkt(e) für die o.a. Sitzung am 21. September 2007 anmelden, wobei ich keine Bedenken hätte, beide Themen unter dem Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ zu behandeln.

**1. Nachtluftpost-Flüge**

Ich bitte namens der Bundesvereinigung gegen Fluglärm die Behörde für Wirtschaft und Arbeit um Auskunft darüber, wann - mit Rücksicht auf die Privatisierung der Deutsche Post AG und das am 31. Dezember 2007 endende Briefmonopol - mit der Einstellung des kalendertäglichen Nachtluftpost-Fluges zu rechnen ist.

**2. Lärmminderung im Endanflug**

In den letzten Sitzungen sind verschiedentlich die Möglichkeiten lärmmindernder Anflugverfahren diskutiert worden. Im Zuge dessen hatte ich für die Bundesvereinigung gegen Fluglärm mitgeteilt, dass nach hiesigen Erkenntnissen unter Instrumentenflugregeln operierende gewerbliche Flugzeuge, die im ILS-Verfahren bzw. LLZDME-Verfahren an die Landebahnen herangeführt werden, praktisch ausnahmslos das Fahrwerk weit außerhalb des Voreinflugzeichens (outer marker) ausfahren. Bekanntlich ist das ausgefahrene Fahrwerk neben den Klappen die mit Abstand größte Lärmquelle im Verlauf des Endanfluges, hinter der das Geräusch der in der Regel im Zustand „flight idle“ befindlichen Turbinen zurückbleibt.

Die Vertreterin der Lufthansa AG wollte diesen ihr neuen Sachverhalt firmenintern klären. Ich bitte, das Ergebnis dieser Klärung der Kommission zur Kenntnis zu geben.

Es wäre zu begrüßen, wenn auch die in der Kommission vertretenen Luftfahrtgesellschaften TUI FLY und AIR BERLIN ebenfalls Erkundigungen einziehen und dazu in der nächsten Sitzung vortragen könnten.

**3. Einzelausnahmegenehmigungen**



Namens der Bundesvereinigung gegen Fluglärm beantrage ich, die Kommission möge in der Sitzung wie folgt beschließen:

**Die Kommission rügt, dass die Deutsche Flugsicherung GmbH eine ungenügende Zahl an TWR-Lotsen für den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel vorhält, mit der Folge, dass bereits die gleichzeitige Erkrankung zweier Lotsen zu massiven Störungen und Verspätungen in der Abwicklung des im Zuständigkeitsbereich des Towers liegenden Flugverkehrs führen.**

**Die Kommission rügt zugleich, dass der Fluglärm-schutzbeauftragte beim Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel startendem und insbesondere landendem Verkehr in der Zeit nach 24.00 Uhr Start- bzw. Landeerlaubnisse gemäß Ziffer 1.4 der Örtlichen Flugbeschränkungen (AIP GERMANY AD 2 EDDH 1-9) erteilt und die Tatbestandsvoraussetzungen dieser Bestimmung deshalb als erfüllt angesehen hat, weil der örtliche Flugverkehrskontrolldienst durch den krankheitsbedingten Ausfall zweier Mitarbeiter in seiner Funktion eingeschränkt war.**

**Begründung:**

An einem Tag im Juni dieses Jahres (das genaue Datum möge der Herr Fluglärmschutzbeauftragte mitteilen) ist es zu einer nicht unbedeutenden Abwicklung startenden und landenden Luftverkehrs nach 23.00 Uhr und bis fast 01.00 Uhr morgens gekommen. Nachfragen ergaben, dass diese Verkehre in der Zeit nach 00.00 Uhr aufgrund vom Fluglärmschutzbeauftragten erteilter Einzelausnahmegenehmigungen abgewickelt worden waren. Grund dafür soll der krankheitsbedingte Ausfall zweier Fluglotsen im Tower gewesen sein.

Nach hiesiger Einschätzung ist diese Subsumtion rechtlich zweifelhaft, weil diese Bestimmung unter Störungen des Luftverkehrs nur solche Vorkommnisse ansehen dürfte, die nicht von den für die Abwicklung des Flugverkehrs am Platz verantwortlichen Dienststellen selber generiert worden sind. Dieses ist aber vorliegend der Fall.

Jedenfalls ist es nicht hinnehmbar, dass der Flugverkehrskontrolldienst des Towers mit einer dermaßen knappen Personaldecke durchgeführt wird, dass bereits die Erkrankung zweier Fluglotsen dazu führt, dass diese Dienste nur noch mit massiven Verzögerungen durchgeführt werden können und die Nachteile dessen nicht etwa von den am Flugverkehr und seiner Abwicklung Beteiligten, sondern allein von den Anwohnern ertragen werden sollen.

Mit freundlichen Grüßen

- Dr. Claus Schülke -

**NOTGEMEINSCHAFT DER FLUGHAFEN-ANLIEGER HAMBURG E.V.**Mitglied der **Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.**

Holitzberg 120 - 22417 Hamburg -Tel. 040/520 41 80 - Telefax 040/530 51 250

1. Vorsitzender Gebhard Kraft 2. Vorsitzender Hans Saalfeld

<http://www.fluglaerm.de/hamburg>

An den

Vorsitzenden der Fluglärmenschutzkommission für den Flughafen Hamburg

über den Fluglärmenschutzbeauftragten

via Fax 5075-2349

02.09.2007

**Antrag zur \_\_\_\_ . Sitzung der Fluglärmenschutzkommission**

Verbindliche Einführung des Continuous Descent Approach (CDA)

Die Fluglärmenschutzkommission möge beschließen:

Die Wirtschaftsbehörde wird gebeten, dafür zu sorgen, dass – insbesondere im Endanflug (CDFA) – der kontinuierliche Sinkflug für Landeanflüge verbindlich vorgeschrieben wird.

Begründung:

Der Endanflug in extrem geringer Höhe über die dicht besiedelten Einflugschneisen stellt eine der Hauptbelastungen der Bevölkerung dar. Allein in den ersten 10 Monaten 2006 wurde so durch Landeanflüge an der Messtelle 7 14706 mal der Pegel von 81 dB(A) überschritten, 8209 mal der Pegel von 86 dB(A), 147 mal der Pegel von 91 dB(A) und 8 mal der Pegel von 96 dB(A). Vielfach wird der ohnehin belastende Landelärm dadurch erhöht, dass in weniger als 100 m Abstand von den Wohngebäuden die Triebwerke auf höhere Leistung gebracht werden.

Kapazitätsprobleme, die dem entgegenstehen, gibt es nach Auskunft der Flughafengeschäftsführung in der FLSK nicht.

Die verbindliche Einführung des CDA ist auch unter Klimaschutz Gesichtspunkten geboten, da dadurch unnötige Kohlenstoffdioxid-Emissionen vermieden werden.

Gebhard Kraft

Hans Saalfeld

**NOTGEMEINSCHAFT DER FLUGHAFEN-ANLIEGER HAMBURG E.V.**Mitglied der **Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.**

Holitzberg 120 - 22417 Hamburg -Tel. 040/520 41 80 - Telefax 040/530 51 250

1. Vorsitzender Gebhard Kraft 2. Vorsitzender Hans Saalfeld

<http://www.fluglaerm.de/hamburg>

An den

Vorsitzenden der Fluglärmenschutzkommission für den Flughafen Hamburg

über den Fluglärmenschutzbeauftragten

via Fax 5075-2349

02.09.2007

**Antrag zur \_\_\_\_ . Sitzung der Fluglärmenschutzkommission**

Fluglärmfreie Sonntage als Beitrag zum Lärm- und Klimaschutz

Die Fluglärmenschutzkommission möge beschließen:

Die Fluglärmenschutzkommission spricht sich dafür aus, fluglärmfreie Sonntage als Beitrag zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und zum Klimaschutz einzuführen. Hierfür soll zunächst an 12 Sonntagen im Jahr ein Sonntagsflugverbot eingerichtet werden.

Medizinische Hilfsflüge sollen von diesem Sonntagsflugverbot ausgenommen sein. Diese Maßnahme stellt zugleich eine Maßnahme zur Erfüllung der Lärminderungsverpflichtung aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie dar.

Begründung:

Mit seinem Klimaschutzprogramm hat der Senat auch die Einführung von autofreien Sonntagen zugesagt. Der Flugverkehr von und nach Fuhsbüttel verursacht einen mehr als doppelt so hohen Klimaschaden wie der gesamte Hamburger Autoverkehr. Gleichzeitig belastet er die Bevölkerung extrem mit Fluglärm. Daher gibt es keinen vernünftigen Grund, den Flugverkehr gegenüber dem Autoverkehr noch weiter zu privilegieren.

Gebhard Kraft

Hans Saalfeld

**NOTGEMEINSCHAFT DER FLUGHAFEN-ANLIEGER HAMBURG E.V.**Mitglied der **Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.**

Holitzberg 120 - 22417 Hamburg -Tel. 040/520 41 80 - Telefax 040/530 51 250

1. Vorsitzender Gebhard Kraft 2. Vorsitzender Hans Saalfeld

<http://www.fluglaerm.de/hamburg>

An den

Vorsitzenden der Fluglärmenschutzkommission für den Flughafen Hamburg

über den Fluglärmenschutzbeauftragten

via Fax 5075-2349

02.09.2007

**Antrag zur \_\_\_\_ . Sitzung der Fluglärmenschutzkommission**

Verzicht auf klimabelastende und lärmsteigernde Flugvorführungen am Flughafen Hamburg

Die Fluglärmenschutzkommission möge beschließen:

Die Fluglärmkommission spricht sich angesichts der ohnehin zu hohen Lärmbelastung durch den Flughafen Fuhlsbüttel gegen zusätzliche Flugvorführungen – beispielsweise im Rahmen der „airport days“ aus. Ein Verzicht auf diese Flugvorführungen stellt zugleich einen Beitrag zum Klimaschutz dar. Weiterhin weist die Kommission darauf hin, dass Flugvorführungen immer wieder zu Unfällen führen, zuletzt am 1. September 2007 in Radom (Polen). Aufgrund des besonderen Risikopotentials sind innerstädtische Flughäfen wie Fuhlsbüttel daher nicht für Flugvorführungen geeignet. Flughafen Hamburg GmbH und Wirtschaftsbehörde werden gebeten, darauf hinzuwirken, dass diese Flüge unterbleiben.

Begründung:

Im Rahmen der sog. „airport days“ sollen mehr als 100 alte und neuere Flugzeuge und Helikopter zusätzlich den Flughafen Hamburg anfliegen. Geplant ist u.a. auch ein Formationsflug mit 15 sehr alten Maschinen, davon 9 DC-3 – „Rosinenbomben“ (Quelle: airport-days.de). Die Fluglärmenschutzkommission war von diesem lärmrelevanten Vorhaben nicht im Vorfeld unterrichtet worden.

Angesichts der ohnehin zu hohen Lärmbelastung durch den Flughafen Fuhlsbüttel, der Notwendigkeit zum Klimaschutz und den besonderen Gefährdungspotentialen von Formationsflügen für die dicht besiedelte innerstädtische Umgebung des Flughafens muss auf solche unnötigen Flüge verzichtet werden.

Gebhard Kraft

Hans Saalfeld

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

Fluglärmenschutzkommission PF 634107 22323 Hamburg

Tel. (040) 50 75 – 23 47

Fax (040) 50 75 – 23 49

Klaus Köhler

Hamburg, den 12.5.2007

## Presseerklärung

Die Fluglärmenschutzkommission für den Flughafen Hamburg hat in ihrer 187. Sitzung folgenden Antrag zum Thema „Gebührenerhöhung für Starts und Landungen innerhalb der nächtlichen Ruhezeit gemäß Kostenverordnung der Luftverwaltung (LuftkostV)“ beschlossen:

„Die FLSK möge beschließen:

1. Die Gebühren für eine Ausnahmegenehmigung werden wie folgt erhöht
  - für eine Genehmigung von z. Zt. 220 Euro auf neu 800 Euro
  - für eine Ablehnung von z. Zt. 165 Euro auf neu 600 Euro
2. Die neu festgesetzten Gebühren werden jeweils nach 24 Monaten Laufzeit erneut überprüft und gegebenenfalls entsprechend einer Kostendeckung angepasst.“

Begründung:

Eine Überprüfung der gegenwärtigen Gebühren durch den Hamburgischen Rechnungshof hat ergeben, dass z. Zt. keine Kostendeckung erzielt wird. Dies ist aber im Zuge einer ordentlichen Haushaltsführung unbedingt erforderlich.

Zur Verbesserung der Einnahmen im Hamburger Haushalt wäre evtl. auch eine Gebührenerhöhung denkbar, die sich am geldwerten Vorteil (Größenordnung geschätzt 3000 bis 20000 Euro je genehmigte Landung) orientiert.“

Lokal Anzeiger

vom 24. 05. 2007

# Nachtstarts sollen teurer werden

Lärmschutzkommission reagiert - nur die Behörde sperrt sich

FUHLSBÜTTEL (ers). Die Lärmschutzkommission am Hamburger Flughafen hat auf die zunehmenden Beschwerden über nächtlichen Fluglärm reagiert. Auf Antrag des Fuhrsbütteler Kommissionsmitglied Eckhard Helms (SPD) hat das Gremium jetzt beschlossen, die Gebühren für Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung drastisch zu erhöhen.

Die Kommission hat damit auch auf eine Kritik des Hamburgischen Rechnungshofes reagiert, der moniert hatte, dass die von der Stadt bisher verlangten Gebühren weder kostendeckend seien, noch berücksichtigten, dass Fluggesellschaften von solch einer Erlaubnis einen erheblichen wirtschaftlichen Vorteil haben (der LOKAL-ANZEIGER berichtete). Dieser Vorteil resultiert daraus, dass bei einer Ausnahmegenehmigung Kosten für die Umleitung des Flugzeuges und die eventuell nötige Unterbringung der Passagiere an einem Ausweichflughafen

eingespart werden - was durchaus einige tausend Euro ausmachen kann.

2003 wurden in Hamburg nur 15 Ausnahmen von der Nachtflugbeschränkung genehmigt, 2005 waren es bereits 35, im vergangenen Jahr 82 (ohne die Nachtflüge wegen der Fußball-WM 47).

Nach dem Beschluss der Kommission soll der Lärmschutzbeauftragte der Umweltbehörde, der für die Gewährung und Versagung von Ausnahmegenehmigungen zuständig ist, künftig statt 220 Euro den vom Rechnungshof geforderten kostendeckenden Satz von 800 Euro für die Genehmigung eines nächtlichen Starts oder einer nächtlichen Landung verlangen. Sollte er das Verlangen einer Fluggesellschaft ablehnen, sollen statt 165 künftig 600 Euro fällig werden. Selbst damit wäre Hamburg durchaus noch in einem vernünftigen Rahmen. Denn per Gesetz können Gebührensätze zwischen 50 und 2 500 Euro verlangt werden.

5  
Vermutlich ist aber die Forderung nach einer Erhöhung der Lärmgebühr nur Makulatur. Denn die Lärmschutzkommission ist nach Gesetz nur ein beratendes Gremium, dessen Beschlüsse für die zuständige Behörde und für Wirtschaft und Verkehr keinen bindenden Charakter haben. Sie scheint deshalb auch keine Veranlassung zu sehen, auf diesen Beschluss überhaupt zu reagieren.

Bereits aus der damaligen Stellungnahme der Behörde zur Rechnungshof-Kritik ist herauszulesen, dass nach ihrer Meinung die 220 Euro, die eine Airline für eine Ausnahmegenehmigung berapen muss, bereits jetzt an der Grenze dessen seien, was man überhaupt von einer Fluggesellschaft verlangen könne.

Übrigens: Wer in Hamburg sein Auto falsch parkt und das Pech hat, dass dieses abgeschleppt und im Rothenburgsorter „Autoknast“ abgestellt wird, zahlt hierfür einen „kostendeckenden“ Satz von mindestens 250 Euro ...