Beiträge zur Bahnbenutzungsregelung am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“

- *Ein erhellender Blick zurück …*
- *Regelkunde*
- *Recht und Ordnung*
- *Gegen alle Regeln ?*
- *Bahnbenutzungsverunregelung*

www.NoFlyHAM.de

Ein erhellender Blick zurück …

Veröffentlicht am 29. Juli 2017

http://www.noflyham.de/2017/07/29/ein-erhellender-blick-zurueck/

In der Festschrift des Hamburger Abendblattes zum (angeblich) 100 jährigen Bestehen des Verkehrsflughafens in Hamburg-Fuhlsbüttel – überreicht mit freundlicher Empfehlung von „Hamburg Airport“ – aus dem Jahr 2010 findet sich die kühne These, dass *die* politischen Gruppen und *die* Umweltbewegung gegen Flughäfen zwar sehr einflussreich wären, jedoch (angeblich) kein umfassendes Verständnis aufwiesen und Fakten nicht wahrnehmen würden. Wörtlich steht dort: „***Es ist ja nicht so, dass die Zahlen und Sachverhalte, die gegen Flughäfen genannt werden, alle falsch sind. Aber im Ganzen gesehen sind viele der Argumente, die die Gegner* (!) *nennen, politisch motiviert und basieren nicht auf der Realität***“. Wenige Seiten zuvor säuselt der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen Hamburg GmbH (FHG), Michael Eggenschwiler, noch, dass er „***kein Wachstum auf Teufel komm raus***“ anstrebt, dass die FHG ihre Nachbarn sehr ernst nimmt und dies zum (angeblich) guten Verhältnis beiträgt. Die z.T. heftigen Debatten um die deutlichen Belastungszunahmen (Fluglärm und -dreck) in den vergangenen Jahren zwischen den Betroffenen und den direkten und indirekten Belastungsverursachern zeigen, dass das „gemeinsame Tischtuch“ weitgehend zerrissen ist. Wie konnte es soweit kommen? **Ein Blick in die Belastungsgeschichte** ist in diesem Zusammenhang lohnend:

Abb.: Betrieb am Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel in den 1960er Jahren © Wikipedia, FHH, Thomas

Nach Beendigung des zweiten Weltkriegs übernahm die britische Besatzungsmacht den weitgehend unzerstörten Flugplatz in Hamburg-Fuhlsbüttel. Bereits im **Herbst 1945** wurde von der Royal Air Force eine 1.600 Yard (rund 1.465 Meter) lange, provisorische Start- und Landebahn (Behelfsbahn) aus durchlochten Stahlblechen angelegt, um ein besseres Starten und Landen auf der mit Maulwurfshügeln durchsetzten und von Wühlmäusen untergrabenen Graspiste zu ermöglichen. Im Winter 1947/48 beauftragte die Royal Air Force die Hamburger Baubehörde damit, eine 2.000 Yard (rund 1.830 Meter) lange Hauptlandebahn – damals auch als „Schlechtwetterbahn“ bzw. „Startbahn I“ bezeichnet – und zusätzlich eine 1.600 Yard (rund 1.465 Meter) lange Nebenlandebahn („Schönwetterbahn“, „Startbahn II“) zu errichten**. Da seinerzeit die propellergetriebenen Flugzeuge lediglich über eine im Vergleich zum Eigen- / bzw. Transportgewicht geringe Schubkraft sowie über eine mäßige Aerodynamik verfügten, wurde angeordnet, die Startbahnen entsprechend der dominanten nordwestlichen** (Startbahn II) **sowie südwestlichen** (Startbahn I) **Winde auszurichten**. Außerdem wurde darauf geachtet, einen hindernisfreien Anflug zu gewährleisten. Im **April 1948** begannen die Arbeiten; sie wurden im Dezember desselben Jahres abgeschlossen.

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. Knapp zwei Jahre später, im **August 1959**, informiert der Senat erneut die Bürgerschaft über den Stand der Ausbauplanungen (129/59): Die ursprünglich favorisierten Varianten „**Bau einer dritten Start- und Landebahn, nordwestlich in einem Abstand von drei Kilometern parallel zur bestehenden Startbahn II**“, sowie die „**Verlegung des Flughafens nach Schleswig-Holstein (Kaltenkirchen)**“ wurden zugunsten einer **Verlängerung des bestehenden Pistensystems** verworfen.

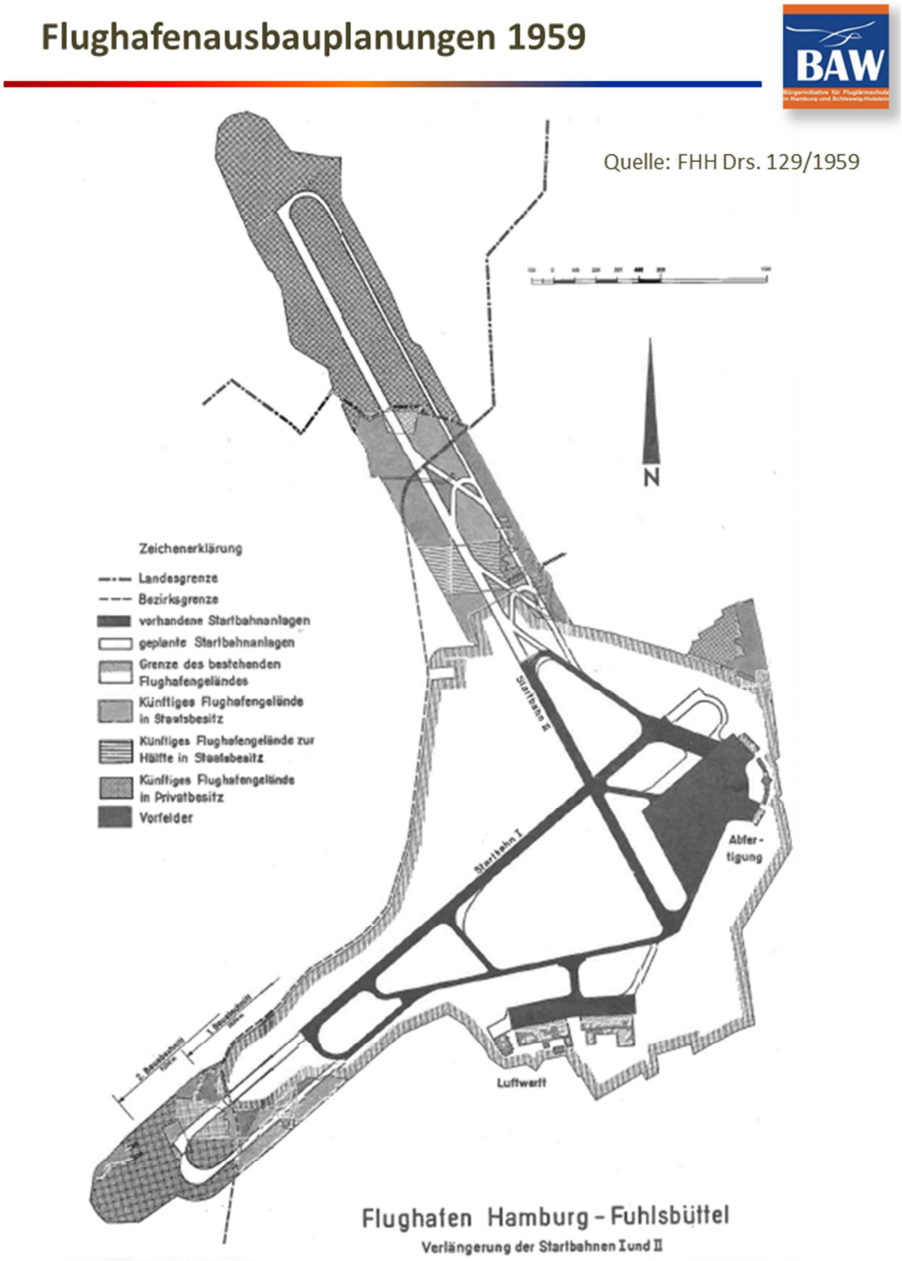


Abb.: Darstellung der Ausbauplanungen (Pistenverlängerungen) am Verkehrsflughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel im Jahr 1959

Die politischen Diskussionen um den damaligen Flughafenausbau beinhalteten auch grundlegende Zielsetzungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm. Unter der Überschrift „**Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms**“ wurde besonders der aktive Lärmschutz herausgestellt. Die Flugzeuge sollten entsprechend der Zusagen der Flugzeughersteller und Luftverkehrsgesellschaften mit geräuschdämpfenden Einrichtungen versehen werden. Ferner war die Vorgabe, alle betrieblichen Möglichkeiten zur Verringerung des Fluglärms auszuschöpfen: **(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**. Als bereits umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen wurden **(5)** der Bau der Lärmschutzhalle, **(6)** zeitliche Beschränkungen für Schul- und Reklameflüge, **(7)** die **Heraufsetzung der Mindestflughöhen** sowie **(8) Beschränkungen des Flughafens für bestimmte, besonders laute Flugzeugtypen** herausgestellt.

Seinerzeit verwies der Senat darauf, dass eine **Bündelung der Starts in nordwestlicher Richtung** (Startbahn II in Richtung Norderstedt [RWY 33]) durch Auflagen der Luftfahrtbehörde erreicht werden kann. Starts auf der Startbahn II in südöstlicher Richtung (Richtung Alsterdorf/Innenstadt [RWY 33]) sollten nach Möglichkeit vermieden werden. Begründet wurden diese erstmaligen Vorgaben zur bevorzugten Bahnbenutzung mit der Bevölkerungsdichte im unmittelbar vom Lärm der startenden (und landenden) Flugzeuge betroffenen Siedlungsbereich. **Dass diese Schutzmaßnahmen die Kapazität und Leistungsfähigkeit des Flughafens einschränken würden, wurde in den damaligen Planungen offen thematisiert.**

Eine wesentliche inhaltliche Bestätigung der obigen Regelungen und formale Festsetzung fand im Jahr **1971** statt. Aus Gründen des Lärmschutzes wurden konkrete Regeln zur Benutzung der Start- und Landebahnen festgelegt. Ergänzend wurde zu dieser Zeit eine **Nachtflugbeschränkung** eingeführt, die in ähnlicher Form bis heute fortbesteht. Sie besagt, dass Luftfahrzeuge zwischen 23 Uhr und 6 Uhr am Hamburger Flughafen nicht starten und landen dürfen. Etwaige Ausnahmen von dieser Regel bilden (planmäßig) verspätete Flüge zwischen 23 Uhr und 24 Uhr.

Nachtflugbeschränkungen (1971)

Initiativkreis Fluglärm

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, Schiffahrt 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 2 b) 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 2 b) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrs- und Betriebslagen.

Abb.: Regelungen zum Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm am Verkehrsflughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel aus dem Jahr 1971

Der zeitliche Sprung um fast ein halbes Jahrhundert in die Jetztzeit offenbart, dass bezüglich der weiteren **Entwicklung des Fluglärmschutzes** – im Gegensatz zu fast allen anderen Schutzgütern –maximal ein (physikalisch betrachtet) Quantensprung entstanden ist. Die nachfolgende Auflistung vergleicht die Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm am Verkehrsflughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel der Jahre 1971 zu 2013:

Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg vom 14.10.1971	**Luftfahrthandbuch Deutschland, AD 2 EDDH 1-9, Stand: 30.05.2013**
2. Für die Benutzung der Start- und Landebahnen gelten folgende Bestimmungen:	2. Bahnbenutzungsregeln
[07:00 Uhr – 22:00 Uhr]	[ganztägig]
a) **Für Starts ist die Bahn 34** [RWY 33] **zu**	

benutzen. Ausnahmegründe: – Verkehrslage – Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand dieser Startbahn Kann auf Grund der Verkehrslage Bahn 34 nicht benutzt werden, ist auf Bahn 05 oder 23 auszuweichen.	2.1 **Für Starts ist RWY 33 zu benutzen**. Ausnahmegründe: – Verkehrslage – Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse
[07:00 Uhr – 22:00 Uhr] b) **Für Landungen ist Bahn 34** [RWY 33] **nicht zu benutzen**. Ausnahmegründe: – Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand der Landebahnen RWY 05/23	[ganztägig] 2.2 **Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn** – **Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse** **dazu zwingen**.
[22:00 Uhr – 07:00 Uhr] c) **Für Starts ist Bahn 34** [RWY 33] **zu benutzen**. Ausnahmegründe: Voraussetzungen der Ziffer 2b), also: – Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand der Landebahnen RWY 05/23	Siehe 2.1: 2.1 **Für Starts ist RWY 33 zu benutzen**. Ausnahmegründe: – Verkehrslage – Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse
[**22:00 Uhr – 07:00 Uhr**] d) **Für Landungen ist Bahn 16** [RWY 15] **zu**	2.3 **Von 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr ist für Landungen RWY 15 zu benutzen**.

benutzen. Ausnahmegründe:	Ausnahmegründe:
– die für das Instrumentenanflugverfahren zur Landebahn 16 [RWY 15] festgelegten Wetterminima sind nicht erfüllt	– die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima sind nicht erfüllt
– ferner unter den Voraussetzungen der Ziffer 2b), also:	– ferner unter den Voraussetzungen von 2.2, also:
o Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand der Landebahnen 05/23	o Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse
– und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrs- und Betriebslagen.	– und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.
	[ergänzt] 2.4 Weitere Ausnahmen von den Regelungen unter 2.2 bis 2.3 kann der Flugplatzkontrolldienst im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde zulassen.

Tab.: Gegenüberstellung der Bahnbenutzungsregeln am Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ vom 14.10.1971 mit dem aktuellen Stand vom 30.05.2013. Die Zeitangaben beziehen sich auf die Ortszeit.

Im Grundsatz bestehen heutzutage am Hamburger Verkehrsflughafen drei Bahnbenutzungsregeln (1.-3.) und eine Regelung zu etwaigen Ausnahmen (4.):

1. Für Starts ist die RWY 33, d.h. die Startbahn 33 in Richtung Norderstedt zu benutzen.
2. Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33, d.h. die Start- und Landebahn in Richtung Alsterdorf/Innenstadt, sind nur in Ausnahmefällen zulässig.
3. In der Zeit zwischen 22 Uhr und 7 Uhr ist für Landungen die RWY 15, d.h. die Landebahn 15 aus Richtung Norderstedt, zu benutzen.
4. Weitere Ausnahmeregelungen sind möglich.

Für alle drei Schutzregeln sind (leider) materiell weitreichende Ausnahmevoraussetzungen formuliert. Auffällig ist, dass diese gegenüber dem Stand von 1971 in der derzeit gültigen

Fassung inhaltlich ausgeweitet wurden. Für mögliche Abweichungen von der hauptsächlich vorgesehenen nordwestlichen Startrichtung über die RWY 33 gilt nunmehr auch die ***Verkehrslage*** als (angeblich) ausreichender Grund. Außerdem wurde mit einer völlig unbestimmten, ergänzenden Regelung die Möglichkeit für weitere Ausnahmen eröffnet. Unabhängig von den neugetroffenen Regeln bzw. Regelungen bleibt jedoch der ursprüngliche Tenor, „**Schutz der Bevölkerung**“ unbenommen.

Zusammenfassend betrachtet: **Spätestens mit Beginn der 1960er Jahre stellt die Lärmbelastung – verursacht durch den Betrieb des innerstädtisch gelegenen Verkehrsflughafens in Hamburg-Fuhlsbüttel – ein gravierendes Problem dar**. Bereits damals wurde politisch vorgegeben, dass ein Teil der Hamburger Bevölkerung – zu Lasten Dritter – weitgehend vom Fluglärm verschont werden soll. **Seit 1971 gibt es** (zumindest auf dem Papier) **eine Nachtflugbeschränkung**. Außerdem gilt seit dieser Zeit die Regel, dass Starts und Landungen im Zeitraum zwischen 22 Uhr und 7 Uhr in und aus Richtung Norderstedt, d.h. über die nordwestlich-südöstliche Bahn [RWY 33/15], zu erfolgen haben. Abweichungen davon sind nur unter bestimmten, eng zu fassenden Voraussetzungen zulässig. In Einzelfällen können bestehende Ausnahmegründe wie Luftverkehrssicherheit unter Hervorhebung der Witterungs- und Bahnverhältnisse sowie das Vorliegen von außergewöhnlichen Verkehrslagen Einfluss auf die Betriebsrichtung nehmen. **Das Regel-Ausnahme-Verhältnis muss jedoch eindeutig zu Gunsten der Regeleinhaltung ausfallen – dementsprechend sind die technischen und administrativen Rahmenbedingungen zu gestalten**.

Regelkunde

Veröffentlicht am 6. August 2017

http://www.noflyham.de/2017/08/06/regelkunde/

Preisfrage: Aus welchem Jahr stammen folgende Vorgaben zum Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm am innerstädtisch gelegenen Verkehrsflughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel?

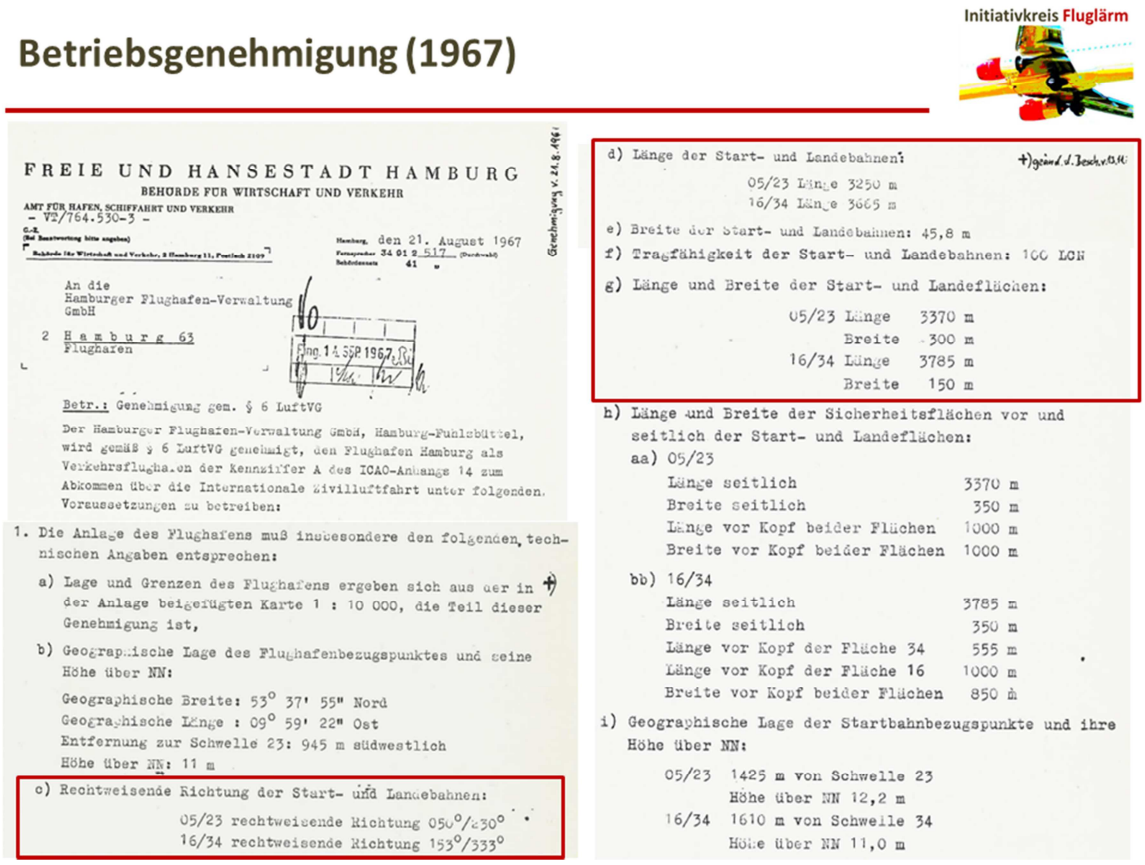
- Vermeidung besonders hoher Spitzenbelastungen durch zweckmäßige Flugplangestaltung
- Festlegung bevorzugter Start- und Landebahnen
- Erhöhung des Abflug- bzw. Einflugwinkels
- Heraufsetzung der Mindestflughöhen
- Beschränkungen des Flughafens für bestimmte, besonders laute Flugzeugtypen

A) 2013 **B)** 1971 **C)** 1959

Die Antwort lässt insbesondere die Betroffenen bodenlos erzürnt zurück: **Bereits vor mehr als einem halben Jahrhundert war den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung klar, dass der Betrieb eines Flughafens inmitten eines dicht besiedelten Wohnumfeldes die umfassende Rücksichtnahme auf die vom Fluglärm und -dreck betroffenen Bürgerinnen und Bürger erfordert**. Bis heute folgten jedoch keinerlei einschneidende Schritte der aktiven Vermeidung und Verminderung sowie Begrenzung der Belastungen, sondern lediglich „Ablasshandel“ in Form von Zuschüssen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen. Letztendlich wird hierdurch nur die flugbetriebsbedingte Belastung legalisiert, mit der Negativfolge, dass die Bewohner (w/m) aus den Freiräumen in die (leidlich) geschützten Häuser gezwungen werden. **So sieht technischer Umweltschutz auf dem inhaltlichen Niveau der 1970er bis 1990er Jahre aus!** – Vorsorgender (integrierter) Umweltschutz geht anders.

Seit der Ausstellung der Betriebsgenehmigung im Jahr 1967 sind bei nachfolgenden Aus- und Neubauvorhaben der Flughafeninfra- und -suprastruktur jegliche Interessensabwägungen vollumfänglich gegen die Belange der Bewohner (w/m) des Flughafennahbereiches sowie derjenigen der An- und Abflugschneisen gefallen. **Das Mindeste, worauf sich die Betroffenen verlassen können müssen, ist, dass die (wenigen) seit Jahrzehnten nahezu unverändert bestehenden Schutzregeln konsequent eingehalten werden.** Dass dies bei den (angeblich) „strengen“ Nachtflugbeschränkungen überhaupt nicht (mehr) zutrifft, ist hinlänglich bekannt – vgl. NoFlyHAM-Beiträge vom 21.01.17, 18.03.17, 16.04.17, 22.04.17,

01.05.17, 13.05.17 und 15.07.17. Nur die kommerzielle Betreibergesellschaft (Flughafen Hamburg GmbH) eiert in ihren Monatsberichten um diese Tatsache größtmöglich herum und erfindet immer neue Belastungsrelativierungen.



Betriebsgenehmigung (1967)

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR
AMT FÜR HÄFEN, SCHIFFAHRT UND VERKEHR
– V2/764.530-3 –

Hamburg, den 21. August 1967

An die
Hamburger Flughafen-Verwaltung
GmbH

2 Hamburg 63
Flughafen

Eing. 14. SEP 1967

Betr.: Genehmigung gem. § 6 LuftVG

Der Hamburger Flughafen-Verwaltung GmbH, Hamburg-Fuhlsbüttel, wird gemäß § 6 LuftVG genehmigt, den Flughafen Hamburg als Verkehrsflughafen der Kennziffer A des ICAO-Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt unter folgenden Voraussetzungen zu betreiben:

1. Die Anlage des Flughafens muß insbesondere den folgenden technischen Angaben entsprechen:

a) Lage und Grenzen des Flughafens ergeben sich aus der in der Anlage beigefügten Karte 1 : 10 000, die Teil dieser Genehmigung ist,

b) Geographische Lage des Flughafenbezugspunktes und seine Höhe über NN:

Geographische Breite: 53° 37' 55" Nord
Geographische Länge : 09° 59' 22" Ost
Entfernung zur Schwelle 23: 945 m südwestlich
Höhe über NN: 11 m

c) Rechtweisende Richtung der Start- und Landebahnen:

05/23 rechtweisende Richtung 050°/230°
16/34 rechtweisende Richtung 153°/333°

d) Länge der Start- und Landebahnen:

05/23 Länge 3250 m
16/34 Länge 3665 m

e) Breite der Start- und Landebahnen: 45,8 m

f) Tragfähigkeit der Start- und Landebahnen: 100 LCN

g) Länge und Breite der Start- und Landeflächen:

05/23 Länge 3370 m
Breite 300 m
16/34 Länge 3785 m
Breite 150 m

h) Länge und Breite der Sicherheitsflächen vor und seitlich der Start- und Landeflächen:

aa) 05/23
Länge seitlich 3370 m
Breite seitlich 350 m
Länge vor Kopf beider Flächen 1000 m
Breite vor Kopf beider Flächen 1000 m

bb) 16/34
Länge seitlich 3785 m
Breite seitlich 350 m
Länge vor Kopf der Fläche 34 555 m
Länge vor Kopf der Fläche 16 1000 m
Breite vor Kopf beider Flächen 850 m

i) Geographische Lage der Startbahnbezugspunkte und ihre Höhe über NN:

05/23 1425 m von Schwelle 23
Höhe über NN 12,2 m
16/34 1610 m von Schwelle 34
Höhe über NN 11,0 m

Abb.: Betriebsgenehmigung gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz der Hamburger Flughafen-Verwaltung GmbH aus dem Jahr 1967. Inhaltlich schlichter geht es nimmer; lediglich die Länge, Breite, Ausrichtung und Tragfähigkeit der zwei Start- und Landebahnen sind verbindlich vorgegeben

Regel- / Ausnahmeverhältnis

In einer Gesellschaft können unterschiedliche Interessen aufeinander stoßen, die zu Konflikten führen. Als Prämisse bei der Konfliktbewältigung gilt: **Das Wohl der Allgemeinheit steht über Partikularinteressen.** Uneingeschränkte Freiheit für jeden Einzelnen kann es nicht geben – die persönliche Freiheit endet dort, wo das Recht eines anderen beginnt.

Um das gedeihliche Miteinander von Menschen mit unterschiedlichen Interessenslagen in einer Gesellschaft zu ermöglichen, bedarf es Regeln. Regeln formulieren Grenzen, die einen nachhaltigen Ausgleich zwischen divergierenden Bestrebungen herstellen. Regeln bilden allgemein anerkannte Grundsätze; sie sind daher wertbildend. Meist bedingt die

Lebenswirklichkeit, dass sich nachvollziehbare Ausnahmen von bestehenden Regeln herausbilden. **Als** (gesetzliche) **Regelung festgeschrieben bilden Regeln zusammen mit ihren Ausnahmen einen verbindlichen Rahmen für das gewogene Verhalten aller Mitglieder einer Gesellschaft, beispielsweise eines** (Stadt-)**Staates**.

Bei der Justierung von Regel und Ausnahme kommt es auf das quantitative und qualitative Verhältnis zueinander an. Die juristische Methodenlehre beschreibt mit dem Grundsatz „*singularia non sunt extendenda*“ (lat.), dass Ausnahmeregelungen eng auszulegen sind. So ist sowohl dem Wortsinn und der systematischen Einordnung, als auch dem historischen Hintergrund und dem Zweck einer Regelung nach darauf zu achten, dass ein Sachverhalt genau die Voraussetzungen der Ausnahme erfüllt, um als solche behandelt zu werden. **Der gesunde Menschenverstand ergänzt, dass Ausnahmen nach Art und Umfang deutlich geringer als der Regelfall ausfallen müssen, um *Ausnahmen im eigentlichen Sinn* zu bleiben –** anderenfalls würden sie an die Stelle der Regel treten.

Bahnbenutzungsregeln

Die heutzutage bestehenden Vorgaben für die „Auswahl“ der zu nutzenden Start- und Landebahnen am „Helmut Schmidt“-Flughafen besagen Folgendes: **(1)** Für Starts ist die RWY 33 in nordwestlicher Richtung zu verwenden; **(2)** Starts in Richtung Südosten (RWY 15) sowie Landungen in umgekehrter Richtung (RWY 33) sind nur in Ausnahmefällen zulässig; **(3)** In der Zeit zwischen 22 Uhr und 7 Uhr ist für Landungen die RWY 15, d.h. die Landepiste aus nordwestlicher in südöstlicher Richtung zu benutzen. **Seit fast einem halben Jahrhundert gelten diese Maßnahmen zur Reduzierung der Anzahl an Fluglärmbetroffenen fast unverändert** (vgl. Teil 1 „Ein erhellender Blick zurück“)**.** In den vergangenen Jahren (beginnend ab 2007, gesteigert ab 2010) häufen sich jedoch die Beschwerden darüber, dass insbesondere die dritte Regel zunehmend missachtet wird. Da dies von offizieller Seite (bisher) weitgehend negiert wird, besteht die **Notwendigkeit, die Faktenlage zu klären**.

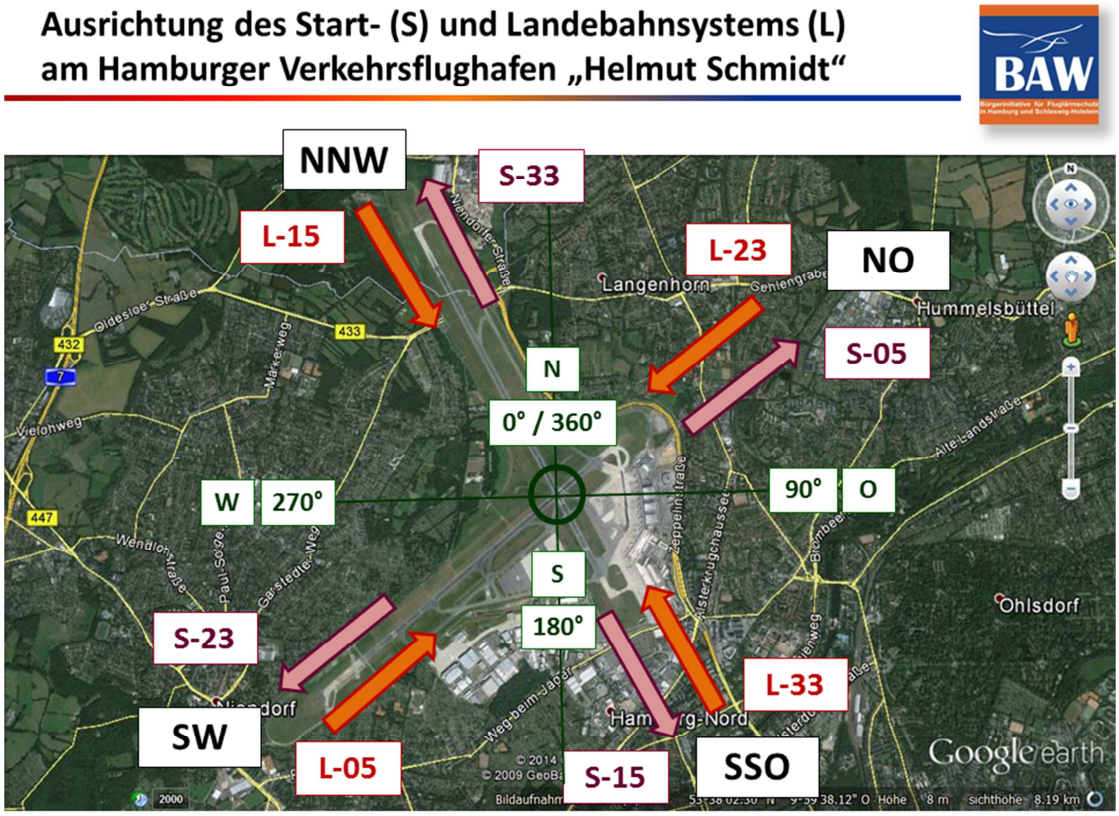


Abb.: Luftbild des Pistenkreuzes am „Helmut Schmidt“-Flughafen mit Bahnbezeichnungen. Die Ausrichtung der beiden Start- und Landebahnen wurde Ende der 1940er Jahren vollzogen. Die Pistenkennzeichnung (Runway = RWY) erfolgt in Anlehnung an die Kompassgradzahl, d.h. Norden entspricht 0° bzw. 360°, Osten 90°, Süden 180° und Westen 270°. Starts auf der RWY 33 werden daher in nordwestlicher Richtung (330°) durchgeführt. Landungen auf der RWY 15 erfolgen auf derselben Piste in umgekehrter, südöstlicher Richtung (150°)

Zur eingehenden Betrachtung der jeweils für Starts und Landungen genutzten Bahnkonstellationen während der letzten und ersten Betriebsstunde eignet sich ein flugverkehrsreicher Monat ohne bau- oder wartungsbedingter Pistensperrung. In der nachfolgenden Tabelle ist, (exemplarisch) für den Mai 2017, für jeden Einzeltag – unterschieden zwischen den Zeiträumen von 22 Uhr bis 6 Uhr sowie 6 Uhr bis 7 Uhr – die Anzahl an Starts und Landungen je Bahnrichtung aufgelistet.

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

	22 - 6 Uhr									6- 7 Uhr									
	Starts				Landungen					Starts				Landungen					
Mai	33	05	15	23	15	05	23	33	Regelkonformität	33	05	15	23	15	05	23	33	Regelkonformität	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

Abb.: Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln; dargestellt am Beispiel des Monats Mai 2017 im Zeitraum von 22 Uhr bis 7 Uhr des Folgetages. Eine rote Feldunterlegung bedeutet einen aktiven Regelverstoß, eine gelbe Unterlegung eine passive Regeleinhaltung und eine grüne eine aktive Regeleinhaltung. Datengrundlage: DFLD e.V., DFS TraVis

Lesebeispiele:

In der Nacht vom 1. auf den 2. Mai 2017 sind zwischen 22 Uhr und 6 Uhr drei Starts über die nordöstliche Startbahn (RWY 05) erfolgt. Diese Flüge hätten gemäß Bahnbenutzungsregeln (grundsätzlich) über die nordwestliche Startbahn (RWY 33) geleitet werden müssen. Im ausgewählten Zeitraum fanden 19 Landungen im sogenannten „Einbahnbetrieb“ statt, die über die südwestlich-nordöstlich ausgerichtete Landebahn (RWY 05) geführt wurden. Dies bedeutet, dass die für diesen Zeitraum regelkonforme nordwestlich-südöstlich ausgerichtete Landebahn (RWY 15) nicht benutzt wurde. Dementsprechend wurden die erste und dritte Bahnbenutzungsregel nicht eingehalten, was eine rote Feldkennzeichnung zur Folge hat.

In der Morgenstunde des 2. Mai 2017 haben von 6 Uhr bis 7 Uhr keine Landungen stattgefunden. Die 20 Starts, die in dieser Stunde erfolgt sind, wurden – der Regel entsprechend – über die nordwestliche Startbahn (RWY 33) geleitet. Die Bahnbenutzungsregeln wurden – aufgrund des lediglich in eine Richtung stattfindenden

Flugbetriebs – indirekt (d.h. passiv) eingehalten; dies ergibt eine gelbe Kennzeichnung. Zusammen betrachtet ist für den Zeitraum 1. Mai von 22 Uhr bis 7 Uhr des Folgetages festzuhalten, dass die betreffenden Bahnbenutzungsregeln nicht beachtet wurden.

Über den gesamten Monat gesehen mag es (tragende?) Gründe für einzelne Verstöße gegen die geltenden **Regeln** geben. Begründete **Ausnahmen** sind beispielsweise die Luftverkehrssicherheit oder extreme Wetterlagen. Eine Einhaltung der zusammenhängenden **Regelung** (s.o.) wäre in diesen Fällen – bei entsprechend transparenter Nachweisführung – möglich.

Wie aus der Tabelle zu entnehmen ist, gibt es im gesamten Mai 2017 keine Nacht (22 Uhr bis 7 Uhr des Folgetages), in der eine vollständige Regelkonformität gegeben ist. Lediglich im morgendlichen Teilzeitraum von 6 Uhr bis 7 Uhr hat an zwei Tagen ein regelkonformer Betrieb (Starts über RWY 33 und Landungen über RWY 15) stattgefunden. Zusätzlich wurden in diesem Monat die Bahnbenutzungsregeln an einem weiteren Frühmorgen zumindest passiv eingehalten. Erhellend ist die Feststellung, dass in den beiden Nächten, in denen die Regeln aktiv eingehalten wurden, jeweils nur eine einzige Landung im sogenannten „Gegenanflug“ (opposite traffic) stattgefunden hat. Offensichtlich basieren die meisten Regelmissachtungen auf einem quantitativen Problem – der Vielzahl an Flugbewegungen (Starts und Landungen) in der letzten und ersten Betriebsstunde.

Der Mai 2017 stellt keine Besonderheit hinsichtlich der minimalen Regeleinhaltung dar. Auch im Januar, Februar, März, April und Juni fallen die Ergebnisse vergleichbar negativ aus. Im gesamten ersten Halbjahr 2017 wurde lediglich an zwei ~~Tagen~~ Nächten (Zeitraum 22 Uhr bis 7 Uhr) **nicht gegen die Regeln verstoßen** (jeweils eine Nacht im Januar und im März)**.**

Warum werden die Bahnbenutzungsregeln penetrant nicht eingehalten?

Der Flugverkehr zwischen 22 Uhr und 6 Uhr unterscheidet sich qualitativ von dem zwischen 6 Uhr und 7 Uhr insbesondere dadurch, dass in den Abend- und Nachtstunden überwiegend Landungen durchgeführt werden. In der ersten offiziellen Betriebsstunde von 6 Uhr bis 7 Uhr dominieren dagegen Starts. Die Beachtung der Regel, dass – zusätzlich zu etwaigen Starts über die RWY 33 – in der Zeit zwischen 22 Uhr und 7 Uhr für Landungen die RWY 15 zu benutzen ist, hat zur Folge, dass aufgrund des dann gegebenen gegenläufigen Flugverkehrs zwischen Start und Landung ein zeitlicher Sicherheitsabstand von vier bis sechs Minuten liegen soll.

Als im Juni 2017 die RWY 05/23 für zwei Wochen gesperrt war, mussten folglich alle Starts und Landungen – unabhängig von den vorherrschenden Windverhältnissen (!) – über die Pistenkonstellation RWY 15/33 abgewickelt werden. Die Bahnbenutzungsregeln wurden in diesem Zeitraum in keiner Nacht eingehalten: Wenn Starts über die RWY 33 erfolgt sind, wurden die Landungen mit wenigen Abweichungen im Einbahnbetrieb in gleicher Himmelsrichtung über die RWY 33 geleitet. Umgekehrt wurden Landungen über die RWY 15 geführt, wenn Starts über die RWY 15 erfolgt sind.

Die durch die erste und dritte Bahnbenutzungsregel seit den 1970er Jahren erstmalig und im Jahr 2013 erneut bindend bestätigte Betriebsweise des Gegenanfluges wurde während der zweiwöchigen Pistensperrung nicht durchgeführt. Dies hat eine fortwährende Verletzung der zweiten Bahnbenutzungsregel zur Folge. Aufgrund der technisch bedingten Ausnahmesituation (Sanierungsarbeiten an der RWY 05/23) sind diese Regelverstöße von den aufgeführten möglichen Ausnahmen („*Bahnverhältnisse*“) gedeckt. **Dennoch wird an diesem Beispiel deutlich, dass beim aktuell hohen bis sehr hohen Verkehrsaufkommen der für die letzte und erste Betriebsstunde aus Lärmschutzgründen vorgesehene „Gegenverkehrsbetrieb“ praktisch nicht durchführbar ist.** Da dies nicht „*plötzlich und unvorbereitet*“, sondern geplant geschieht, werden die resultierenden Regelverstöße mindestens billigend in Kauf genommen, wenn nicht sogar aktiv herbeigeführt. Bewertend einzubeziehen ist in diesem Zusammenhang die zeitliche Korrelation mit den auf katastrophal hohem Niveau befindlichen nächtlichen Verspätungszahlen: **Regelverstöße mit System!**

Der **Koordinationseckwert**, der die maximale Anzahl an pro Zeiteinheit sicher durchführbaren Flugbewegungen angibt, liegt für den Hamburger Verkehrsflughafen im gemischten Start- und Landebetrieb (derzeit) bei **48 Stück pro Stunde**. Für Flugbewegungen ausschließlich in eine Richtung (d.h. nur Starts oder nur Landungen) beträgt dieser Wert **31 Stück pro Stunde**. Diesen Eckwerten liegt die zusammenhängende Nutzung beider Start- und Landebahnen zugrunde. **Im gegenläufigen Einbahnflugbetrieb sind bei einem ständigen Wechsel von Start und Landung** („kapazitätsminderndes Pendel-Reißverschlussprinzip“) **lediglich 10 bis 15 Flugbewegungen pro Stunde möglich.** Diese betriebseinschränkende Pistenkonstellation ist rechtlich gewollt und seit Jahrzehnten allgemein be- und anerkannt. Sie stellt ein wichtiges Instrument des aktiven Fluglärmschutzes am Hamburger Verkehrsflughafen dar. Dementsprechend hat die langjährig weitgehend unverändert bestehende Bahnbenutzungsregelung vollumfänglich Anwendung zu finden.

Zwischenfazit:

Allein aufgrund immer höherer Flugbewegungsanzahlen in der letzten und ersten Betriebsstunde wird zunehmend (vorsätzlich) gegen eine langjährig bewährte Schutzmaßnahme der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm verstoßen. Dies stellt den hierfür Entscheidung Tragenden (Deutsche Flugsicherung GmbH – DFS, Flughafen Hamburg GmbH – FHG, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation – BWVI, Behörde für Umwelt und Energie – BUE, Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH – HGV, Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg – FHH) ein gravierend schlechtes Zeugnis aus. **Das ungezügelte Bedienen des individuellen Mobilitätsinteresses wird über das berechtigte Schutzbedürfnis der Bevölkerung (Wohl der Allgemeinheit) gestellt**.

Wenn die zeitlichen Abstände zwischen den einzelnen Starts und Landungen derart vergrößert werden, dass ein regelkonformer „Gegenverkehrsbetrieb" möglich wird, können – im Vergleich zu heute – entsprechend weniger Flugzeuge pro Zeiteinheit abgewickelt werden. Es liegt nahe, dass die FHG hieran kein Interesse hat. Aus diesem Grund muss spätestens die Kontrollbehörde (BUE) mit der dort ansässigen Fluglärmschutzbeauftragten verbindlich eingreifen, um dem penetranten Regelverstoß einen wirksamen Riegel vorzuschieben. Der im Fluglärmschutzbeauftragtengesetz festgeschriebene Auftrag „Bekämpfung des Fluglärms" bildet Rahmen und Zielrichtung dafür.

Die Forderung seitens der Betroffenen lautet: **Um einen hinreichenden Interessensausgleich zwischen den direkten und indirekten Belastungsverursachern** (Fluggesellschaften und Flughafenbetreiber) **mit den durch ihr Handeln zu Betroffenen werdenden zu erreichen, muss im Zeitraum von 22 Uhr bis 23 Uhr sowie zwischen 6 Uhr und 7 Uhr die Anzahl der Flugbewegungen derart reduziert werden, dass die bestehenden Schutzregeln für die Bevölkerung** (Bahnbenutzungsregeln und Nachtflugbeschränkung) **sicher eingehalten werden**. Alles andere ist unsozial und ggf. auch rechtswidrig!

Recht und Ordnung

Veröffentlicht am 12. August 2017

http://www.noflyham.de/2017/08/12/recht-und-ordnung/

Es ist allgemein anerkannt, dass Fluglärm Mensch und Tier schadet. **Fluglärm wird wegen seiner starken Intensität, der hohen Frequenzen und der stoßförmigen Wiederholung von Spitzenschallpegeln als besonders störend empfunden.** Werden Fluglärmwirkungen sinnhafter Weise am Anspruch auf somatisches, psychisches und soziales Wohlempfinden – d.h. dem Gesundheitsbegriff der Weltgesundheitsorganisation (WHO) – gemessen, sind die von Flugzeugen emittierten Schalldruckpegel als ernste **Beeinträchtigung der Gesundheit** aufzufassen.

Entscheidende Fluglärm-Belastungskriterien sind physische und psychische Schädigungen (z.B. Bluthochdruck, Depressionen), Beeinträchtigungen der schulischen und beruflichen Leistungsfähigkeit, Schlafstörungen, Auslösen von Erschrecken und Furchtassoziationen, Verursachung von Nervosität und Aggressivität. Fluglärm stellt eine herausragende Belastungsform dar, da er ungefiltert von allen Seiten (unmittelbar als auch reflektiert) in das gesetzlich besonders geschützte private Wohn- und Lebensumfeld eindringt. Als gesundheitlich-soziale Störquelle ist Fluglärm auch deswegen einzustufen, weil er zu einem deutlich geminderten Erholungswert des Zuhauses führt, was insgesamt im Verlust an Lebensqualität mündet – **Fluglärm raubt gesunde Lebensjahre**.

Das **Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit** (Art. 2 Abs. 2 GG) schützt den Staatsbürger nicht nur als subjektives Abwehrrecht gegen staatliche Eingriffe; vielmehr folgt aus seinem objektiv-rechtlichen Gehalt die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die in Art. 2 Abs. 2 GG genannten Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen von Seiten Dritter zu bewahren.

Wird der Begriff der körperlichen Unversehrtheit mit dem der Gesundheit im WHO-Sinne – d.h. als **Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens und nicht nur das Freisein von Krankheit und Gebrechen** – in Verbindung gesetzt, ist Fluglärm nicht nur wegen seiner somatischen, sondern bereits aufgrund seiner das psychische und soziale Wohlbefinden beeinträchtigenden Auswirkungen effektiv zu bekämpfen, d.h. quellnah zu vermeiden, zu vermindern und zu begrenzen.

Abb.: Erklärung der Menschen- und Bürgerrechte, 1789, Jean-Jacques-François Lebarbier. Jeder Mensch ist dazu verpflichtet, die Menschenrechte seiner Mitmenschen zu respektieren. Die körperliche Unversehrtheit – d.h. der Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens – stellt ein Grundrecht dar.

Der Betrieb des innerstädtisch gelegenen Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt" in Hamburg-Fuhlsbüttel verursacht massive Umweltbelastungen durch die Emissionen von Lärm und Dreck. Hierunter leiden ca. 250.000 Bürgerinnen und Bürger. Versuche, die Belastungen auf ein dauerhaft verträgliches Maß zu begrenzen, gibt es bereits seit den 1950er Jahren (vgl. NoFlyHAM-Beitrag „Ein erhellender Blick zurück"). **Zwei maßgebliche Instrumente, sowohl die Anzahl der Betroffenen als auch den Grad der individuellen Betroffenheit zu reduzieren, sind die Nachtflugbeschränkungen und die Bahnbenutzungsregelung**. Beide sind fester Bestandteil der Betriebsgenehmigung der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) aus dem Jahr 1967. Die Beachtung dieser Vorgaben war in den vergangenen Jahren mangelhaft; spätestens seit 2016 ist sie ungenügend (vgl. NoFlyHAM-Beitrag „Regelkunde").

Mit der penetranten Missachtung der Nachtflugbeschränkungen und der Bahnbenutzungsregelung wird gegen geltendes Recht verstoßen. Im **Planfeststellungsbeschluss** der Hamburger Wirtschaftsbehörde für die **„Erweiterung des Vorfeldes 2 auf 23 Abfertigungspositionen sowie für weitere Infrastrukturmaßnahmen und für den Bau eines Vorfeldes 3 für die allgemeine Luftfahrt“** vom Mai 1998 finden sich folgende Passagen zu den seitens der Flughafenhalterin (FHG) hinzunehmenden betrieblichen Einschränkungen:

- 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 2100 bis 0600 (2000 bis 0500) 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.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde handelt es sich bei der Bahnbenutzungsregelung um einen Teil der Flughafengenehmigung nach § 5 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Diese regelt die Bahnbenutzung für alle Benutzer des Flughafens und für die Deutsche Flugsicherung (vgl. zur Rechtsstellung der Flugsicherung §§ 27 e und 27 d LuftVG) verbindlich.

Nach **Urteilsbegründung des Hamburger Oberverwaltungsgerichtes** (OVG HH 3E 32/98 P) vom 03.09.2001 gelten für den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens nach Maßgabe der Genehmigung (s.o.) jeweils die im Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland aufgeführten örtlichen Flugbeschränkungen:

„Für den Nachtflugverkehr bestehen seit dem 1. April 1998 unter Berücksichtigung der durch den Bescheid der Beklagten vom 10. Dezember 1997 (Sachakte Band 17) verfügten Änderungen folgende Einschränkungen (Fluglärmschutzbericht 1998, Anlage 7; die Zeitangaben beziehen sich auf Greenwich-Zeit, die in Klammern genannten Zeiten gelten während der gesetzlichen Sommerzeit)“

Einschränkungen des Nachtluftverkehrs

- Strahlflugzeuge ohne Lärmzulassung nach ICAO-Anhang 16: Starts und Landungen sind in der Zeit von 1900 bis 0600 (1800 bis 0500) unzulässig.
- Strahlflugzeuge mit Lärmzulassung nach ICAO-Anhang 16, Band 1, Kap. 2:
  - Starts sind in der Zeit von 1900 bis 0600 (1800 bis 0500) unzulässig.
  - Landungen sind in der Zeit von 2000 bis 0600 (1900 bis 0500) unzulässig.
  - Für Starts im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr, deren planmäßige Abflugzeit vor 1900 (1800) liegt, gilt im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen bis 2000 (1900) als erteilt.
- Strahlflugzeuge mit Lärmzulassung nach ICAO-Anhang 16, Band 1, Kap. 3 und Flugzeuge mit Propellerantrieb:
  - Bei Starts und Landungen im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr, deren planmäßige Ankunfts- oder Abflugzeit vor 2200 (2100) liegt, gilt im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von der Nachtflugbeschränkung bis 2300 (2200) als erteilt.
  - Die Nachtflugbeschränkungen gelten nicht für Luftfahrzeuge, die nachweisbar aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den Flughafen Hamburg als Ausweich- oder Notflughafen benutzen,
  - die sich im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such-, Rettungs- oder dringenden polizeilichen Einsatz befinden,
  - die – nach näherer Bestimmung durch die Wirtschaftsbehörde – im Nachtluftpostdienst der Deutschen Post AG eingesetzt sind.

Bahnbenutzungsregelungen

- 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 2100 bis 0600 (2000 bis 0500) 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.

Zusätzlich macht das OVG deutlich, dass der Nachtflugverkehr in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr (Ortszeit) in seinem Aufkommen und in seiner Verteilung auf die Nachtstunden maßgeblich durch die bestehenden Nachtflugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg bestimmt wird. Im Hinblick auf den gegenläufigen Flugverkehrsbetrieb in der letzten Betriebsstunde verweist das OVG darauf, dass die in dieser Zeit durchschnittlich zu erwartenden zwei Starts gelegentlich nicht in den Landeverkehr auf derselben Bahn (RWY 33/15) eingefädelt werden können; die „Problemlösung" aus OVG-Sicht daher nahe läge, diese (wenigen) Starts – und nicht die viel größere Zahl von Landungen – ausnahmsweise auf die Start- und Landebahn I (RWY 05/23) zu verlagern.

Exkurs zu „Recht und Ordnung“

Das geltende **Recht** bezeichnet die Gesamtheit aller generellen Verhaltensregeln, die von einer Gesellschaft gewährleistet werden. Derartige Verhaltensnormen entstehen entweder als Gewohnheitsrecht durch fortdauerndes Befolgen von **Regeln**, die von der Gesellschaft als verbindlich akzeptiert werden, oder als gesetztes Recht, welches von staatlichen oder überstaatlichen Gesetzgebungsorganen bzw. von satzungsgebenden Körperschaften geschaffen wurde. In modernen Gesellschaften fußt das Recht auf einer umfassenden Rechtsordnung. Grundbausteine dieser Rechtsordnung sind Rechtsvorschriften, d.h. Verhaltensgebote, die zu einem bestimmten Tun oder Unterlassen verpflichten, und Rechtsentstehungsnormen, d.h. Regeln darüber, wer auf welche Weise generelle Vorschriften und konkrete Pflichten begründen kann.

Als öffentliche **Ordnung** wird die Gesamtheit der ungeschriebenen Regeln für das Verhalten des Einzelnen in der Öffentlichkeit bezeichnet. Das Bundesverfassungsgericht versteht unter öffentlicher Ordnung die Gesamtheit der ungeschriebenen Regeln, deren Befolgung nach den jeweils herrschenden sozialen und ethischen Anschauungen als unerlässliche Voraussetzung eines geordneten menschlichen Zusammenlebens innerhalb einer Gesellschaft angesehen wird. Als **Ordnungsstörung** ist ein rücksichtsloses Verhalten zu werten, welches die öffentliche Ordnung ungerechtfertigt beeinflusst. Als rücksichtslos wird ein Verhalten bezeichnet, das die im Zusammenleben erforderliche Rücksichtnahme auf berechtigte Interessen der Mitmenschen vermissen lässt. Der **öffentliche Friede** ist ein Begriff aus dem deutschen Strafgesetzbuch. Er bezeichnet den Zustand eines von der Rechtsordnung gewährleisteten, frei von Furcht voreinander verlaufenden Zusammenlebens der Bürger und das Vertrauen in der Bevölkerung, mindestens einer nicht unbeträchtlichen Personenzahl, in das Fortdauern dieses Zustandes.

Das **öffentliche Recht** ist derjenige Teil der Rechtsordnung, der das Verhältnis zwischen Trägern der öffentlichen Gewalt (dem Staat) und einzelnen Privatrechtssubjekten (den Bürgern) regelt. Es umfasst die Rechtsbeziehungen der Verwaltungsträger untereinander sowie das die Organisation und Funktion des Staats betreffende Staatsorganisationsrecht, wie beispielsweise die Zuständigkeit der einzelnen Behörden und Gerichte oder Regelungen über das Dienstverhältnis der Beamten. Daneben umfasst das öffentliche Recht das allgemeine und besondere Verwaltungsrecht sowie das verwaltungsrechtliche Prozessrecht.

Ein **Verwaltungsverfahren** im Sinne des öffentlichen Rechts ist die nach außen wirkende Tätigkeit der Behörden, die auf die Prüfung der Voraussetzungen, die Vorbereitung und den Erlass eines Verwaltungsaktes oder auf den Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages gerichtet ist - beispielsweise ein Planfeststellungsverfahren. Erteilt eine Behörde eine zweckgebundene **Genehmigung**, **Erlaubnis** oder **Bewilligung**, ist sie verpflichtet, deren Einhaltung zu kontrollieren und bei etwaigen Verstößen gegen bestimmte **Auflagen** und/oder **Bedingungen** diese angemessen zu ahnden sowie im Wiederholungsfall die Genehmigung, Erlaubnis bzw. Befugnis zu entziehen. Der Genehmigungsinhaberin obliegt die Einhaltung der Auflagen. **Im konkreten Fall ist es die FHG, die dafür Sorge zu tragen hat, dass ihre Betriebsauflagen (Nachtflugbeschränkungen und Bahnbenutzungsregelung) zuverlässig eingehalten werden**.

Exkurs: Wertebestimmende Definitionen im Verwaltungsrecht zu Recht, Regeln, Ordnung, Ordnungsstörung, öffentlicher Friede, öffentliches Recht, Verwaltungsverfahren, Genehmigung, Erlaubnis, Bewilligung, Auflagen, Bedingungen

Fazit:

Sowohl die Nachtflugbeschränkungen als auch die Bahnbenutzungsregelung (in der aktuell gültigen Fassung vom 30.05.2013 – Luftverkehrshandbuch Deutschland (AIP)) **sind verbindlich.** Dies ist zwischen den direkten bzw. indirekten Belastungsverursachern und den Betroffenen unstreitig. Zumindest zwischen Bürgerschaft, Umweltbehörde und Betroffenen wird ebenso einvernehmlich die Erkenntnis geteilt, dass die Regeleinhaltung durch den Zustandsstörer (Flughafen Hamburg GmbH – FHG) und die Handlungsstörer (Fluggesellschaften, Deutsche Flugsicherung GmbH – DFS) mangelhaft bis ungenügend ist. Es stellt sich daher die Frage nach Art und Weise der Störerhaftung.

Es gibt (nur noch) **zwei Möglichkeiten, um den bestehenden gravierenden Missstand hinsichtlich der Missachtung bestehender Schutzvorkehrungen vor vermeidbarem, d.h. unzumutbarem Fluglärm am Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt" zu heilen** und damit verbunden eine – für alle Beteiligten zeitlich und monetär sehr aufwändige – rechtliche Auseinandersetzung zu verhindern:

1. Die **Reduzierung der Koordinationseckwerte** (d.h. der maximal zulässigen Anzahl an Starts und Landungen in der letzten und ersten Betriebsstunde von derzeit 48 Stück pro Stunde auf zukünftig 18 – 24 Stück pro Stunde. Kapazitätssteuernde Vorgabe ist die Durchführung eines sicheren und zuverlässigen Gegenanflugbetriebes von 22 Uhr bis 7 Uhr, in Abhängigkeit der Wechselhäufigkeit von Starts und Landungen.
2. **Entzug der Betriebsgenehmigung für den Flughafenbetreiber** (FHG), da dieser entweder nicht Willens oder/und nicht in der Lage ist, einen ordnungsgemäßen – d.h. regelkonformen – Flugbetrieb zu gewährleisten; das bestehende Missmanagement gefährdet die öffentliche Ordnung.

Einhergehend mit dem Entzug der Betriebsgenehmigung steht die Gründung einer gemeinnützigen Flughafenbetreibergesellschaft (gGmbH) bzw. einer Anstalt öffentlichen Rechts (AöR), die die Geschäftsführung des Flughafens unter der Prämisse der Stadtverträglichkeit übernimmt. Als stadtverträglich gelten im gegebenen Zusammenhang: **(1) Einführung und Umsetzung eines echten Nachtflugverbotes**; werktags zwischen 22 Uhr und 6 Uhr, an Sonn- und Feiertagen zwischen 22 Uhr und 8 Uhr; **(2) Erstellung einer „Weißliste" mit weniger lauten Flugzeugtypen** (bisherige Lärmklassen 1 bis 3), die in Hamburg starten und landen dürfen; **(3) Festschreibung eines Koordinationseckwertes <u>ganztägig</u> von 20 Starts und Landungen** pro Stunde – dies entspricht einem Flugbewegungskontingent von maximal 115.000 Flugbewegungen pro Jahr.

Gegen alle Regeln?

Veröffentlicht am 21. Juli 2018

http://www.noflyham.de/2018/07/21/gegen-alle-regeln/

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. Eine dieser Maßnahmen war (und ist) die Festlegung der vorzugsweisen Benutzung einer bestimmten An- und Abflugrichtung – die Geburtsstunde der Bahnbenutzungsregeln (BBR) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“. **Die erste Fassung der BBR wurde im August 1959 vom Senat mit der Mitteilung 129/59 der Hamburgischen Bürgerschaft unterbreitet**. Eindeutig geht es hierbei um grundlegende Zielsetzungen zum Schutz der Bevölkerung: Fluglärm ist demnach wirksam zu vermeiden, zu vermindern und zu begrenzen (siehe auch NoFlyHAM-Blogbeitrag „Ein erhellender Blick zurück“).

Wenn im Juli 2018 die Sprecherin der Hamburger Wirtschaftsbehörde (BWVI), Susanne Meinecke, im Hamburger Abendblatt (HA, 12.07.18) vorträgt, dass sich die Bahnbenutzung in erster Linie Sicherheitserwägungen unterordne und erst in zweiter Linie Überlegungen des Lärmschutzes folge, dann möchte man dies „für voll“ nehmen. Die überlaute Realität ist jedoch, dass zumindest Teile der BBR nahezu an jedem Betriebstag allein aus Kapazitätsgründen – d.h. der Abwicklung der maximalen Anzahl an Starts und Landungen pro Stunde – missachtet werden (siehe auch NoFlyHAM-Blogbeitrag „Regelkunde“).

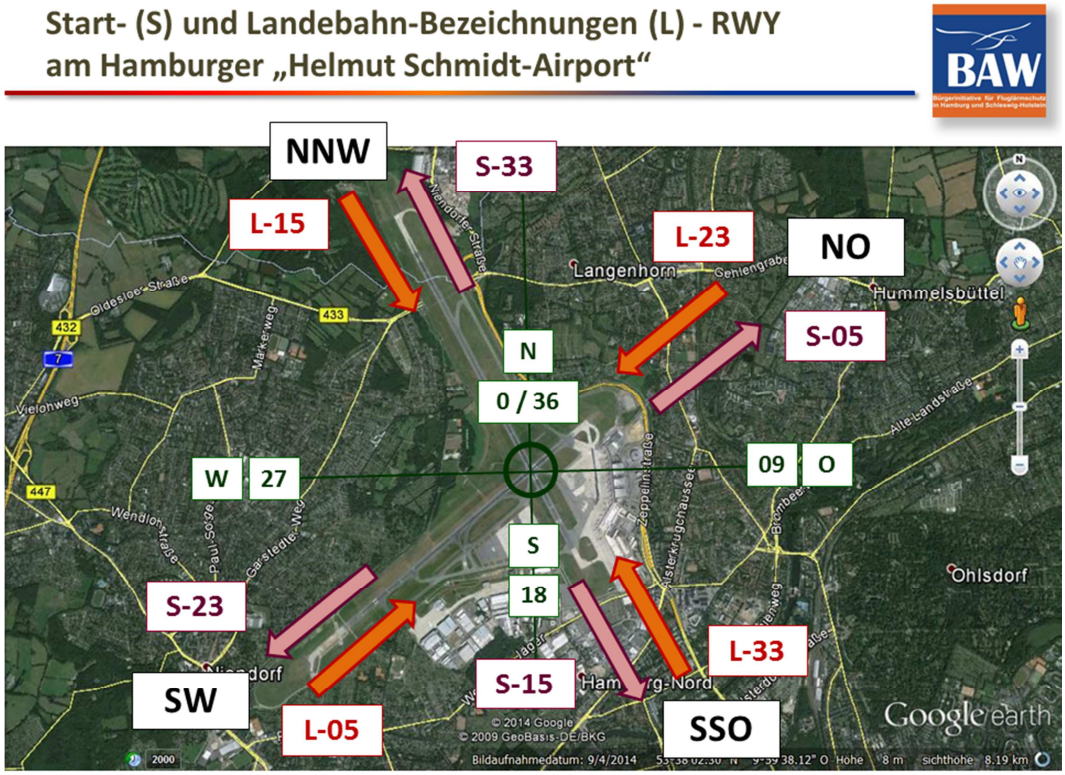


Abb. 1: Start- (S) und Landebahn-Bezeichnungen (L) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ (RWY = Runway). Kartengrundlage: Google earth, GeoBasis-DE/BKG (2009)

Im Planfeststellungsbeschluss der BWVI für die *„Erweiterung des Vorfeldes 2 auf 23 Abfertigungspositionen sowie für weitere Infrastrukturmaßnahmen und für den Bau eines Vorfeldes 3 für die allgemeine Luftfahrt“* vom Mai 1998 **finden sich folgende Passagen zu den seitens des kommerziellen Flughafenbetreibers (Flughafen Hamburg GmbH – FHG) hinzunehmenden betrieblichen Einschränkungen**:

- 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 2100 bis 0600 (2000 bis 0500) 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

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde handelt es sich bei der Bahnbenutzungsregelung um einen Teil der Flughafengenehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Diese regelt die Bahnbenutzung für alle Benutzer des Flughafens und für die Deutsche Flugsicherung (vgl. zur Rechtsstellung der Flugsicherung §§ 27c und 27d LuftVG) verbindlich. Die in diesem Zusammenhang aufgrund eines Klageverfahrens notwendig gewordene Urteilsbegründung des Hamburger Oberverwaltungsgerichtes (OVG HH 3E 32/98 P) vom 03.09.2001 greift die Schutzaspekte der Planfeststellung 1:1 auf (siehe auch NoFlyHAM-Blogbeitrag „Recht und Ordnung“).

Die Hamburger Umweltbehörde (BUE) erklärt zur Bahnbenutzung in ihrem aktuellen Internetauftritt:

„Der Flughafen Hamburg hat ein gekreuztes Start-/Landebahnsystem, sodass der Flugverkehr grundsätzlich über vier Richtungen abgewickelt werden kann. Tatsächlich werden die Bahnen infolge bestehender Bahnbenutzungsregeln, die als Verordnung im Luftfahrthandbuch veröffentlicht sind, unterschiedlich häufig genutzt. Im Wesentlichen gibt es drei Regeln:

- *Starts sollen Richtung Norden (Ohmoor/Quickborn) erfolgen*
- *Die Richtung Süden (Alsterdorf/Innenstadt/Hamm) soll nicht benutzt werden*
- *Zwischen 22 und 7 Uhr sollen auch Landungen aus Richtung Norden erfolgen*

Alle Regeln stehen unter dem Vorbehalt, dass dies unter Aspekten der Flugsicherheit möglich ist. Die Entscheidung trifft der jeweils diensthabende Lotse der Deutschen Flugsicherung (DFS) nach pflichtgemäßem Ermessen.

Die Grundlage für die Bahnbenutzungsregeln ist ebenso wie für die Festlegung von Abflugrouten, möglichst wenig Menschen durch den Fluglärm zu belasten. Damit folgen die Bahnbenutzungsregeln den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG). Diese Richtlinie gibt vor, dass die Gebiete mit der größten Betroffenheit besonders geschont werden müssen.“

Der kommerzielle Flughafenbetreiber (FHG) trägt mit seinem aktuellen Internetauftritt zu den Bahnbenutzungsregeln vor:

„Das gekreuzte Bahnsystem ermöglicht Starts und Landungen in alle vier Himmelsrichtungen. Welche Bahn benutzt werden soll, geben die Lotsen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) vor. Auf Antrag kann der Pilot allerdings auch eine andere Bahn verlangen – bei ihm

liegt die letzte Entscheidung. Die DFS hat in Deutschland den gesetzlichen Auftrag, für eine „sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs“ zu sorgen. ***Grundsätzlich gilt, dass dabei möglichst wenig Anwohner durch Fluglärm beeinträchtigt werden sollen****. Dieses Ziel wird auch vom Tower in Hamburg verfolgt.*

Richtlinien unterstützen Fluglärmschutz

Die sogenannten Bahnbenutzungsregelungen gewährleisten, dass die Starts und Landungen nach Möglichkeit über dem Gebiet mit der geringsten Bevölkerungsdichte erfolgen:

- *Besonders lärmintensive Starts sollen in Richtung Norden erfolgen, da dort die Bevölkerungsdichte am niedrigsten ist*
- *In der Zeit zwischen 22 Uhr und 7 Uhr sollen alle Landeanflüge über den Norden geführt werden, sofern dies die sichere Abwicklung des Verkehrs nicht beeinträchtigt*
- *In Richtung der besonders dicht besiedelten Innenstadt soll nach Möglichkeit nicht gestartet werden*

Witterung beeinflusst Flugrichtung

Von den Bahnbenutzungsregeln darf nur dann abgewichen werden, wenn Gründe der Verkehrssicherheit dies erfordern*. Zu den größten Einflussfaktoren zählen Witterungsverhältnisse, Verkehrslage sowie Bauarbeiten. Grundsätzlich gilt, dass Flugzeuge gegen den Wind starten und landen. Nur so können sie den maximalen Auftrieb bzw. die beste Verzögerungsleistung im Anflug erreichen. Bei stark wechselnden Windverhältnissen, wie sie in Hamburg zu beobachten sind, kann dies dazu führen, dass im Jahresvergleich die bevorzugte Start- und Landerichtung wechselt.“*

Abgesehen davon, dass nicht nur „*besonders lärmintensive Starts*“, sondern „*die besonders lärmintensiven Starts*“ (Achtung: Semantik) **gemäß BBR über die RWY 33 abzuwickeln sind, überrascht die größtenteils einvernehmlich vorgetragene Auslegung zum Sinn und Zweck der Bahnbenutzungsregeln. Unmittelbar stellt sich daher die Frage, ob die Einhaltung bzw. Missachtung der einzelnen Regelungsbestandteile gleichsam für alle oben aufgeführten Regeln (inkl. ihrer Ausnahmetatbestände) erfolgt, oder ob es Regeln gibt, die strikte Beachtung finden und andere, die penetrant missachtet werden**:

Laut geltendem Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) besagt die **Bahnbenutzungsregel 2.1**, dass für Starts die RWY 33 (d.h. die nordwestlich ausgerichtete Startbahn) zu benutzen ist. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.

Abbildung 2 zeigt tageweise die qualitative Einhaltung (ja/nein) der Bahnbenutzungsregel 2.1 am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ für das Jahr 2017. Zusätzliche quantitative Auswertungen (wie viele Flugbewegungen sind regelkonform bzw. regelwidrig abgewickelt worden) folgen in einem späteren Schritt.

Im Jahr 2017 wurde an 277 von 365 Betriebstagen (BT) <u>nicht</u> regelkonform gestartet (d.h. der Regelvorgabe folgend ausschließlich über die nordwestlich ausgerichtete Betriebspiste (RWY 33)). **Dies entspricht einem Anteil von 75,9 %**. Im Gegenzug gab es im vergangenen Jahr lediglich 85 Betriebstage (d.h. 23,3 % aller BT), an denen die BBR 2.1 konsequent eingehalten wurde. „Eingepreist“ in den 277 BT ist auch der Zeitraum, an dem die Betriebspiste RWY 15/33 aufgrund von Wartungsarbeiten gesperrt war (06.-20.09.17). Dies waren 15 BT.

<u>Anmerkung</u>: Für drei Betriebstage (06.-08.10.17) liegen leider keine DFLD-Daten zur Auswertung vor. Diese Tage sind in Abb. 2 gesondert gekennzeichnet.

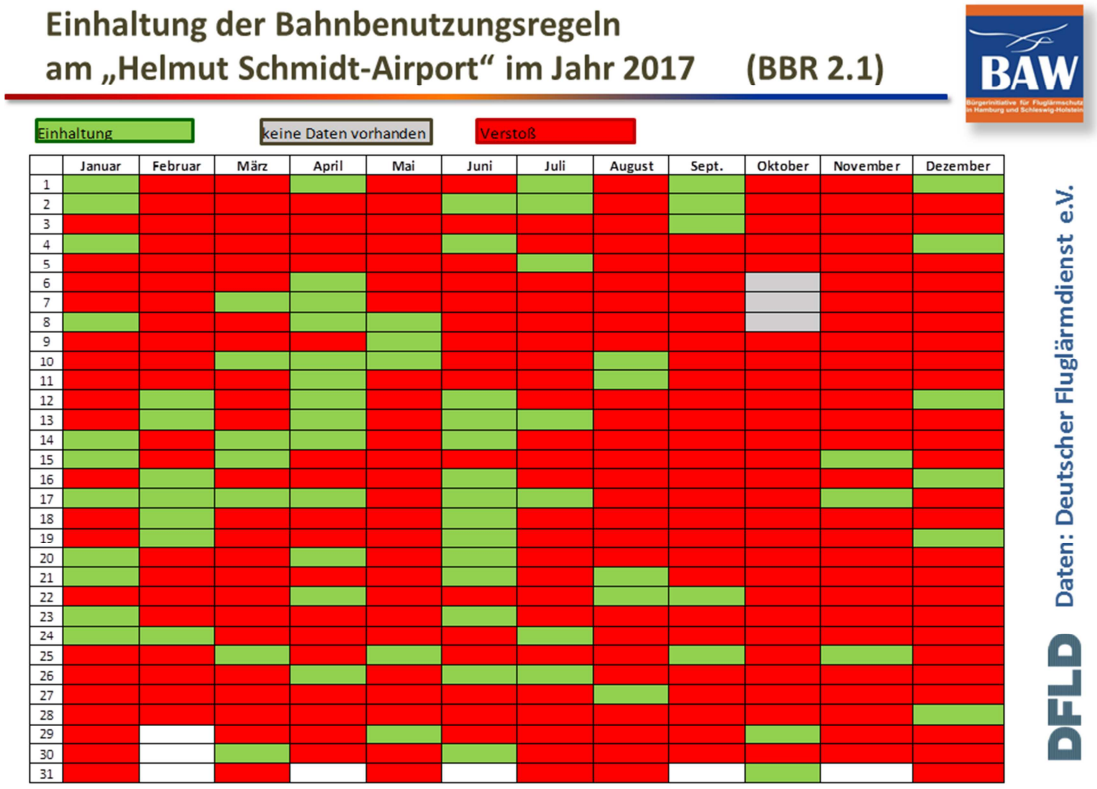


Abb. 2: Einhaltung der Bahnbenutzungsregel 2.1 am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ im Jahr 2017

Laut geltendem Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) besagt die **Bahnbenutzungsregel 2.2**, dass Starts auf der RWY 15 (d.h. der südöstlich ausgerichteten Startbahn) und Landungen auf

der RWY 33 (d.h. der nordwestlich ausgerichteten Landebahn) nur zulässig sind, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse dazu zwingen. Abbildung 3 zeigt tageweise die qualitative Einhaltung (ja/nein) der Bahnbenutzungsregel 2.2 am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ für das Jahr 2017. Zusätzliche quantitative Auswertungen (wie viele Flugbewegungen sind regelkonform bzw. regelwidrig abgewickelt worden) folgen in einem späteren Schritt.

Bereits der erste Blick auf die tabellarische Auswertung der Abb. 3 zeigt, dass – im Gegensatz zur BBR 2.1 – **die BBR 2.2 weit überwiegend Beachtung findet: An 283 Betriebstagen (BT) wurde regelkonform weder über die RWY 15 gestartet noch über die RWY 33 gelandet**. **Dies entspricht einer Quote von 77,5 %**. Lediglich an 82 Betriebstagen im Jahr 2017 wurde in südöstlicher Richtung gestartet bzw. in nordwestlicher Richtung gelandet. Von diesen 82 BT entfallen 16 BT auf den Zeitraum der Pistensperrung der RWY 05/23; d.h. in diesem Zeitraum (07.-21.06.17) stand keine alternative Start- und Landebahn zur Verfügung. Dies bedeutet, dass lediglich an 66 BT (18,1 % des Jahres) zwingende andere Gründe vorlagen, der BBR 2.2 nicht Folge zu leisten.

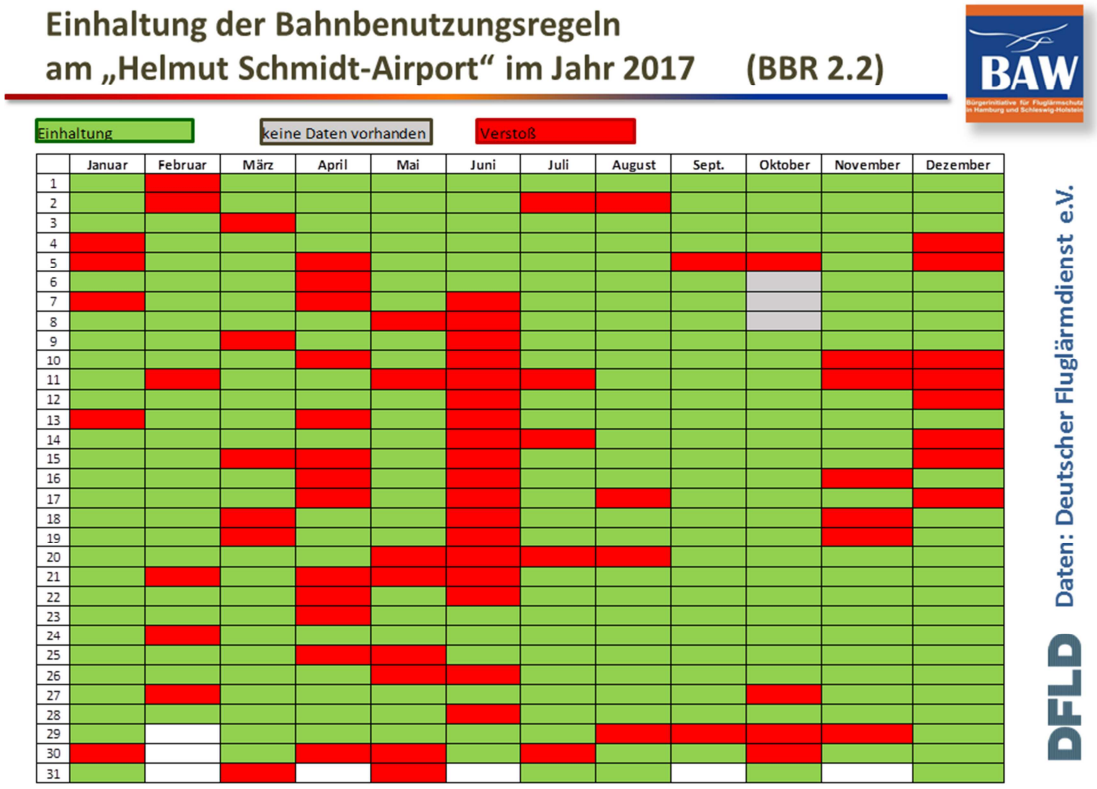


Abb. 3: Einhaltung der Bahnbenutzungsregel 2.2 am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ im Jahr 2017

Laut geltendem Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) besagt die **Bahnbenutzungsregel 2.3**, dass von 22 Uhr bis 7 Uhr (Ortszeit) für Landungen die RWY 15 (d.h. die südöstlich ausgerichtete Landebahn) zu benutzen ist. 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 und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.

Abbildung 4 zeigt tageweise die qualitative Einhaltung (ja/nein) der Bahnbenutzungsregel 2.3 am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt" für das Jahr 2017. Zusätzliche quantitative Auswertungen (wie viele Flugbewegungen sind regelkonform bzw. regelwidrig abgewickelt worden) folgen in einem späteren Schritt.

Deutlich wird, dass von den 365 Nächten (jeweils ab 22 Uhr bis 6 Uhr des Folgetages sowie 6 Uhr bis 7 Uhr des Folgetages) **im Jahr 2017 die BBR 2.3 nur in einer einzigen Nacht, am 03.-04.11.17 aktiv eingehalten wurde; d.h. es wurde regelkonform über die RWY 33 gestartet und zusätzlich** (ebenfalls regelkonform) **über die RWY 15 gelandet**. Außerdem fanden in zwei weiteren Nächten (28.-29.01.17 und 03.-04.03.17) passive Einhaltungen der BBR 2.3 statt. Eine passive Einhaltung wird als solche betrachtet, wenn die Landungen über die RWY 15 stattfanden, jedoch keinerlei Starts in diesem Zeitraum durchgeführt wurden.

Insgesamt fanden in 730 einzelnen Betrachtungszeiträumen (d.h. jeweils 365 Mal die letzte Betriebsstunde einschließlich restlichem Nachtzeitraum und die erste Betriebsstunde) **lediglich 24 aktive und zusätzlich 44 passive Regelbeachtungen statt. Dies entspricht 3,3 % sowie 6,0 %. In 90,7 % der Betrachtungszeiträume (n = 662) wurde die BBR 2.3 dagegen <u>nicht</u> beachtet.**

Auffällig ist außerdem, dass die Regel-Beachtungsquote in der ersten Betriebsstunde noch schlechter ausfällt als im nächtlichen Betriebszeitraum: Im gesamten Jahr 2017 fand von 6 Uhr bis 7 Uhr nur in drei Nächten eine aktive und in acht weiteren Nächten eine passive Regelbeachtung statt. Dies entspricht 0,8 % aktive und 2,2 % passive Einhaltung, bei 97 % Regelmissachtung (n = 354 Nächte). Von 22 Uhr bis 23 Uhr ergeben die Auswertungen Folgendes: 21 Nächte mit aktiver Regelbeachtung (entsprechend 5,8 %), 36 Nächte mit passiver Regelbeachtung (entsprechend 9,9 %) und 308 mit Regelmissachtungen (entsprechend 84,4 %).

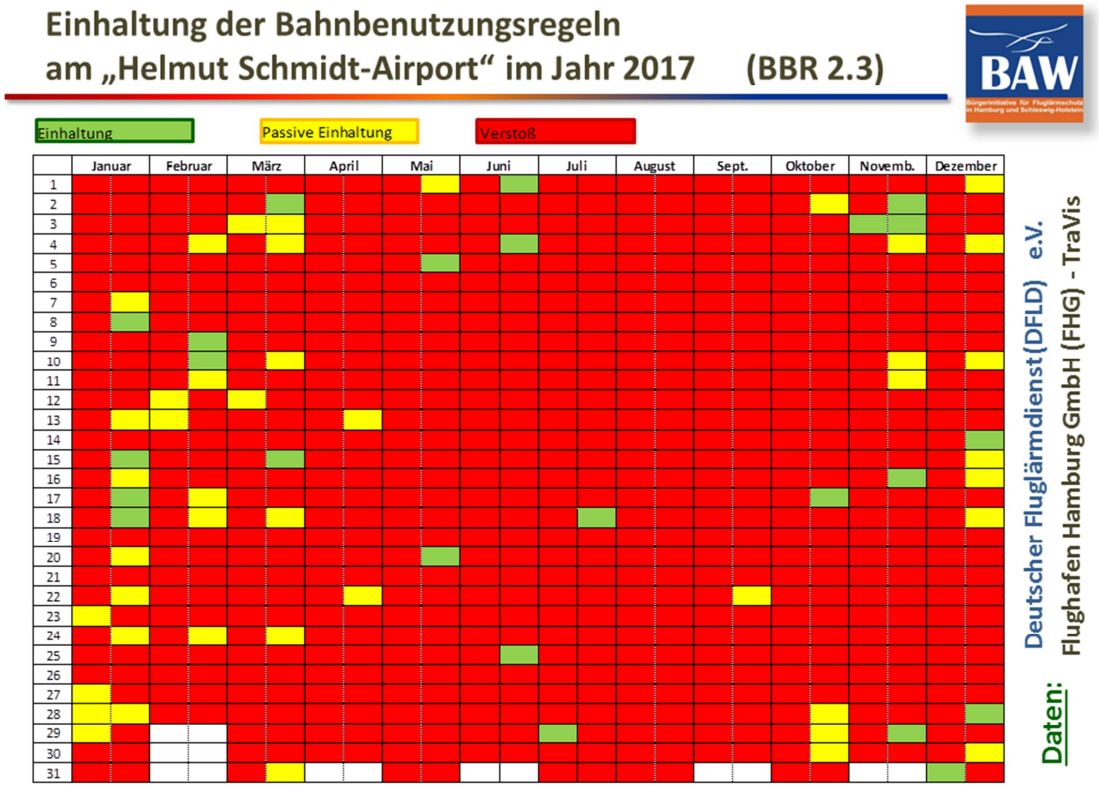


Abb. 4: Einhaltung der Bahnbenutzungsregel 2.3 am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ im Jahr 2017

Fazit:

Die Vorgaben für die Abwicklung des Luftverkehrs (nicht nur in Deutschland) **lauten: Sicher, geordnet, flüssig**. Dass „Sicherheit“ oberstes Gebot ist, ist allseits unbestritten. Niemand möchte, dass es zu einer unfallbedingten Luftverkehrskatastrophe kommt. **Geordnet bedeutet, einer Ordnung folgend**. Allein dabei auf eine „*Ordnung*“ (Sortierung) im Sinne der räumlichen und zeitlichen Abwicklung Luftverkehrs abzuzielen, greift wesentlich zu kurz. Unter Ordnung ist auch die Einhaltung von Schutzbestimmungen für die Bevölkerung zu verstehen. Hier sind es Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Regeln zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger in den An- und Abflugschneisen vor vermeidbarem (und damit verbunden unzumutbarem) Fluglärm. Erst an dritter Stelle kommt „*die Beförderung der Leichtigkeit des Luftverkehrs*“.

So hat es zu sein; so ist es leider – zumindest am „Helmut Schmidt-Airport“ – nicht (mehr). Hier werden die seit Jahrzehnten geltenden Schutzbestimmungen für die Bevölkerung in immer größerem Ausmaß der luftverkehrsseitigen Kapazitätssteigerung preisgegeben und hierbei der § 29b LuftVG grob außer Acht gelassen. **Einen besonders üblen Geschmack bekommt das Ganze dadurch, dass nur eine Benutzungsregel** (2.2) **im Gegensatz zu den**

beiden anderen (2.1 & 2.3) **überwiegend eingehalten wird. Extrem ist die Missachtungsquote der BBR 2.3 mit 90,7 %**. Seitens der DFS und FHG wird bzgl. der Regelbeachtung unrechtmäßigerweise mit zweierlei Maß gemessen. Die taz vom 16.07.18 fragt in diesem Zusammenhang sarkastisch: „***Gilt deutsches Verwaltungsrecht etwa nur bei Sonnenschein und Windstille?***"

Aufgrund der grob ungleichen Beachtungsanteile zwischen den Bahnbenutzungsregeln – in Verbindung mit dem in Deutschland bestehenden Willkürverbot – bestehen zwei Lösungsoptionen:

- **Die Verantwortungsträger** (w/i/m) **in der Politik und Verwaltung erkennen die hohe Relevanz der Bahnbenutzungsregelung zum Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem** – und damit unzumutbarem – **Fluglärm an und weisen daher mit besonderem Nachdruck die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) darauf hin, alle im Luftfahrthandbuch (AIP) aufgeführten Regelbestandteile strikt einzuhalten und diese Einhaltung tageweise, umfassend, transparent, öffentlich zu dokumentieren**. Gleichzeitig tragen die Verantwortungsträger (w/i/m) in der Politik und Verwaltung dafür Sorge, dass die für einen sicheren und geordneten Betriebsablauf notwendigen Einschränkungen bei den Koordinationseckwerten (vor allem die Absenkung der Anzahl an Starts und Landungen in der letzten und ersten Betriebsstunde) umgehend angeordnet und umgesetzt werden
- **Die Verantwortungsträger** (w/i/m) **in der Politik und Verwaltung erkennen an, dass die Bahnbenutzungsregelung veraltet ist, da sie nahezu an keinem Betriebstag eingehalten wird. Insbesondere die Ungleichbeachtung der verschiedenen Regelungsbestandteile ist zu beenden. Die Verantwortungsträger** (w/i/m) **weisen daher die BWVI an, die Betriebsgenehmigung des „Helmut Schmidt-Airports" dahingehend zu ändern, dass alle bisher im Luftfahrthandbuch aufgeführten Regelungsbestandteile ersatzlos gestrichen werden**. Hierzu verweisen sie auch auf die entsprechende Beschlusslage der Fluglärmschutzkommission (FLSK): 155. Sitzung (TOP 5) sowie 188. Sitzung (TOP 3)

Bahnbenutzungsverunregelung

Veröffentlicht am 15. September 2019

http://www.noflyham.de/2019/09/15/bahnbenutzungsverunregelung/

Der Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafens „*Helmut Schmidt*“ verursacht durch die nahezu ungezügelte Emission von Lärm und Dreck massive Schäden an Mensch, Tier und Umwelt (inkl. Klima)**.**

Versuche, die Belastungen zumindest im Flughafennahbereich – d.h. im Umkreis von 10 bis 15 NM um das Pistenkreuz – etwas zu reduzieren (von einem dauerhaft verträglichen Ausmaß ist bei Weitem nicht zu sprechen), gibt es bereits seit den 1950er Jahren (vgl. NoFlyHAM-Beitrag „*Ein erhellender Blick zurück*“). **Zwei wesentliche Instrumente, sowohl die Anzahl der Betroffenen als auch den Grad der individuellen Betroffenheit zu reduzieren, sind die Nachtflugbeschränkungen und die Bahnbenutzungsregeln**. Die Beachtung dieser Vorgaben war in den vergangenen Jahren mangelhaft; spätestens seit 2016 ist sie ungenügend (vgl. NoFlyHAM-Beitrag „*Regelkunde*“). **Mit der penetranten Missachtung der Nachtflugbeschränkungen und** (einem Teil) **der Bahnbenutzungsregeln wird gegen geltendes Recht verstoßen** (vgl. NoFlyHAM-Beitrag „*Recht und Ordnung*“). Besonders verwerflich ist die praktizierte Willkür, da eine Bahnbenutzungsregel konsequent eingehalten wird, die anderen hingegen gezielt missachtet werden (vgl. NoFlyHAM-Beitrag „*Gegen alle Regeln?*“).

Aus der Abb. 1 ist die Pistenbezeichnung (Runway – RWY) sowohl für Starts als auch Landungen zu entnehmen. **Grundsätzlich können die Flugbewegungen am „Helmut Schmidt-Airport“ in alle vier Himmelsrichtungen erfolgen**. **Die langjährige durchschnittliche prozentuale Verteilung der Starts und Landungen zeigt jedoch, dass der südöstliche Bereich** (d.h. Starts über die RWY S-15 sowie Landungen über die RWY L-33) **weit unterdurchschnittlich genutzt wird**. Lediglich 1 % der Starts und 3 % der Landungen werden hierüber abgewickelt. Außerdem ist zu erkennen, dass der Großteil der Starts (58 %) nach Nordwesten (RWY S-33) gelenkt und der Großteil der Landungen (45 %) aus Nordosten über die RWY L-23 abgewickelt wird. Da diese Pistenkonstellation (nahezu) im rechten Winkel zueinander steht, wird der guten fliegerischen Praxis – sowohl gegen den Wind zu starten als auch zu landen – allein aus Kapazitätsgründen systematisch nicht gefolgt.

Nur die Konstellation S-33/L-23 ermöglicht eine vollständige Ausschöpfung des Koordinationseckwertes von 48 Starts und Landungen pro Stunde. Alle anderen Pistenkombinationen weisen dagegen aufgrund der langen Rollwege jeweils eine geringere

„*Leistungsfähigkeit*“ auf. **Insgesamt ist aus der Ungleichverteilung der Starts und Landungen zu entnehmen, dass die Lastverteilung offenbar einer gezielten Steuerung** (Regelung) **unterliegt**.

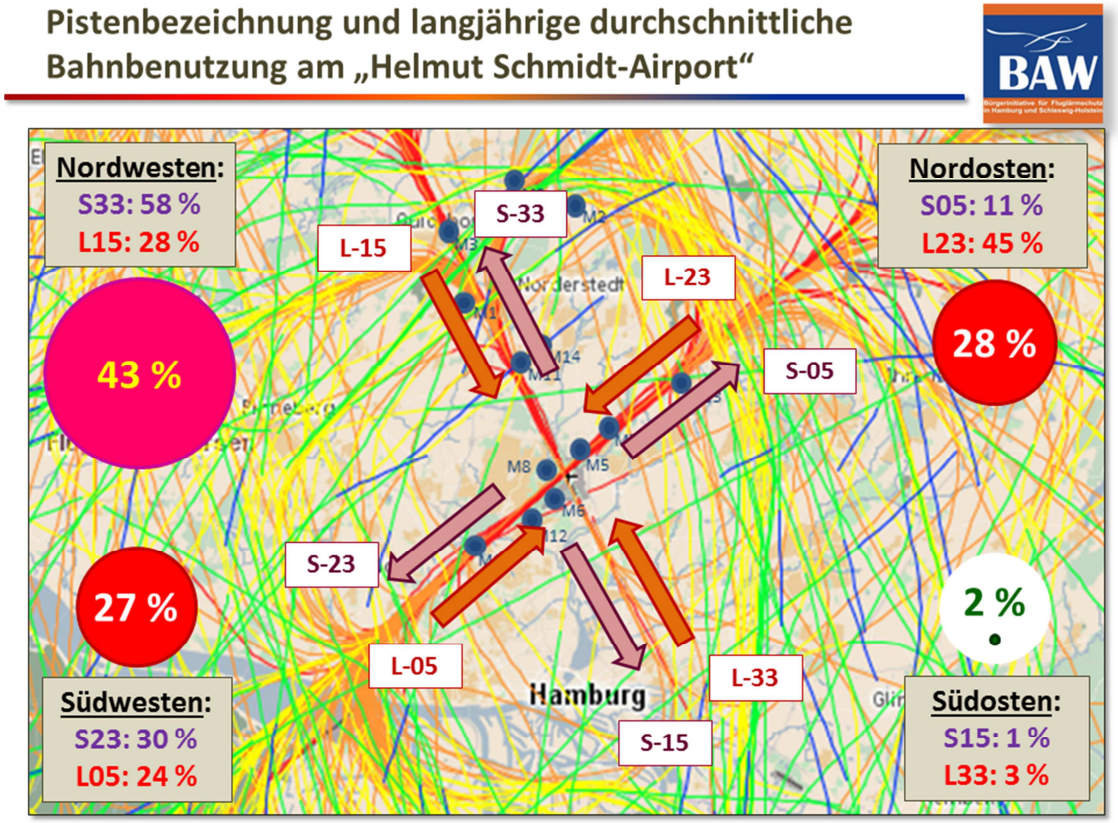


Abb. 1: Pistenbezeichnung (S = Start; L = Landung) **und langjährige durchschnittliche Bahnbenutzung am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen**

Auf der Internetseite der Hamburger Fluglärmschutzbeauftragen (angesiedelt in der Behörde für Umwelt und Energie – BUE) **findet sich zum Thema „*Bahnbenutzung*“ folgender Passus**: „*Der Flughafen Hamburg hat ein gekreuztes Start-/Landebahnsystem, sodass der Flugverkehr grundsätzlich über vier Richtungen abgewickelt werden kann. Tatsächlich werden die Bahnen infolge bestehender Bahnbenutzungsregeln, die als Verordnung im Luftfahrthandbuch veröffentlicht sind, unterschiedlich häufig genutzt*.

Im Wesentlichen gibt es drei Regeln:

- ***Starts sollen Richtung Norden (Ohmoor/Quickborn) erfolgen.***
- ***Die Richtung Süden (Alsterdorf/Innenstadt/Hamm) soll nicht benutzt werden.***
- ***Zwischen 22 und 7 Uhr sollen auch Landungen aus Richtung Norden erfolgen.***

***Alle Regeln stehen unter dem Vorbehalt, dass dies unter Aspekten der <u>Flugsicherheit</u> möglich ist**. Die Entscheidung trifft der jeweils diensthabende Lotse der Deutschen Flugsicherung (DFS) nach pflichtgemäßem Ermessen.*

*Die Bahnbenutzungsregeln wurden – ebenso wie die Abflugrouten – festgelegt, um die Anzahl der durch Fluglärm belasteten Personen nach Möglichkeit zu begrenzen. In Richtung Norden ist vor allem der Nahbereich des Flughafens, in dem die Schallpegel besonders hoch sind, kaum besiedelt. Deshalb sollen die besonders lärmintensiven Starts in diese Richtung erfolgen. **Bei der Vorschrift, nachts aus Richtung Norden zu landen, steht im Hintergrund, dass die von Landungen betroffene nächstgelegene dichte Besiedlung sich dort in zirka zehn Kilometer Entfernung befindet (Quickborn), während die anderen Bahnrichtungen praktisch bis an den Flughafenzaun dicht besiedelt sind**. Zwangsläufige Folge dieser Lärmkonzentration ist, dass die betroffenen Menschen einer überdurchschnittlichen Lärmbelastung ausgesetzt sind.“*

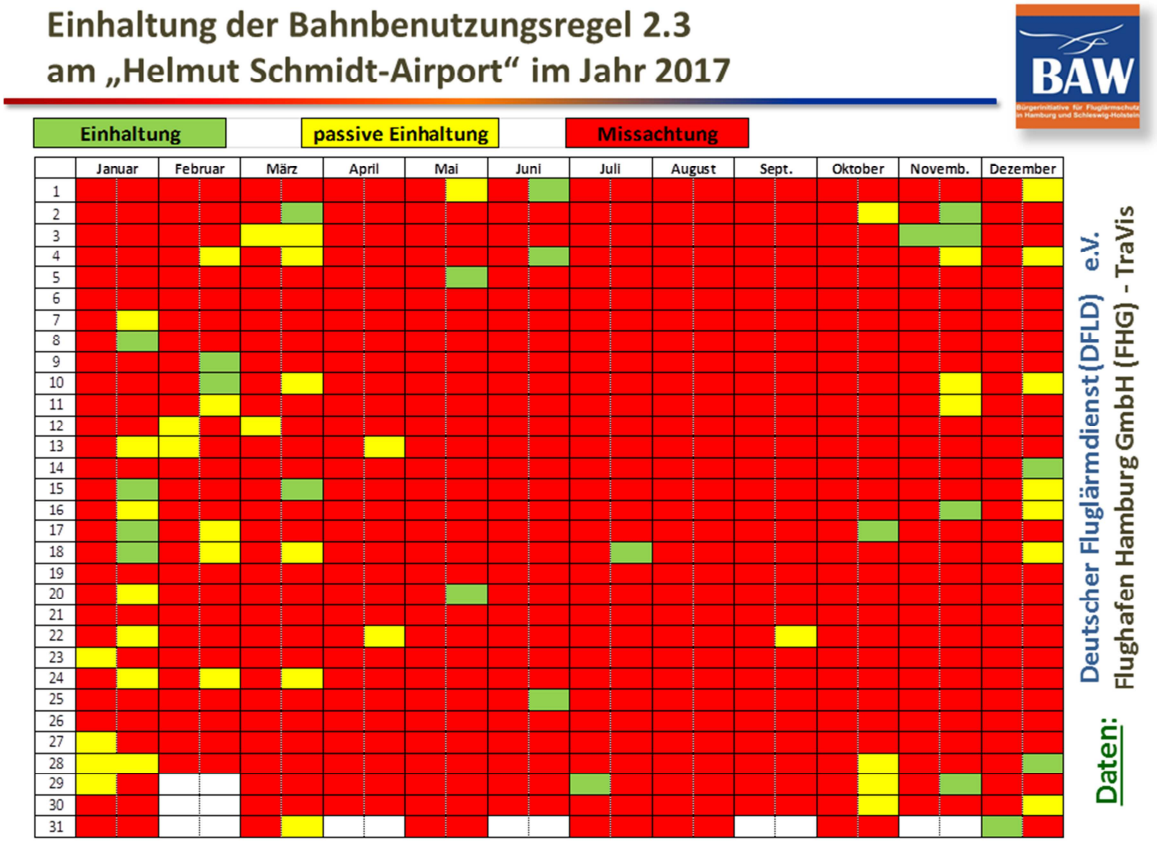


Abb. 2: Einhaltung der Bahnbenutzungsregel 2.3 am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen in den Zeiträumen 22 Uhr bis 06 Uhr sowie 06 Uhr bis 07 Uhr des Folgetages im Jahr 2017

Abb. 2 zeigt die (Nicht-)Einhaltung der dritten Bahnbenutzungsregel (*BBR 2.3: Zwischen 22 Uhr und 23 Uhr sowie 06 Uhr und 07 Uhr sollen Landungen über die RWY L-15 erfolgen*) **im Jahr 2017, unterteilt in die einzelnen ~~Betriebstage~~ Betriebsnächte**. Eine grüne Feldunterlegung markiert eine Beachtung der Vorgaben der BBR 2.3, eine rote eine Missachtung. Gelb gekennzeichnet sind die Nächte, in denen insgesamt keine Landungen nach 22 Uhr bzw. vor 07 Uhr am „Helmut Schmidt-Airport" stattgefunden haben, es somit keinen regelkonformen Gegenanflug gab.

Von den 730 einzelnen Betrachtungszeiträumen des Jahres 2017 (d.h. jeweils 365 Mal die letzte Betriebsstunde einschließlich restlichem Nachtzeitraum und die erste Betriebsstunde des Folgetages) fanden lediglich 24 aktive und zusätzlich 44 passive Regelbeachtungen statt. Dies entspricht 3,3 % bzw. 6,0 %. **In 90,7 % der Betrachtungszeiträume** (n = 662) **wurde die BBR 2.3 dagegen nicht beachtet**.

In der ersten Betriebsstunde ist die qualitative Regel-Beachtungsquote (d.h. Einhaltung ja oder nein) **schlechter als im nächtlichen Betriebszeitraum**: Im gesamten Jahr 2017 fand von 06 Uhr bis 07 Uhr nur in drei Teilnächten eine aktive und in acht weiteren Teilnächten eine passive Regelbeachtung statt. Dies entspricht 0,8 % aktive und 2,2 % passive Einhaltung, bei 97 % Regelmissachtung (n = 354 Nächte). Von 22 Uhr bis 23 Uhr ergeben die Auswertungen Folgendes: 21 Teilnächte mit aktiver Regelbeachtung (entsprechend 5,8 %), 36 Teilnächte mit passiver Regelbeachtung (entsprechend 9,9 %) und 308 mit Regelmissachtungen (entsprechend 84,4 %).

Über das gesamte Jahr 2017 betrachtet, wurde die BBR 2.3 nur in einer einzigen Gesamtnacht (03. November) **aktiv und lediglich in zwei weiteren Gesamtnächten** (28. Januar sowie 03. März) **passiv eingehalten! Es offenbart sich überdeutlich, dass diese Schutzbestimmung für die Bevölkerung gezielt umgangen wird!**

Pistennutzung (Starts & Landungen) sowie quantitative BBR 2.3-Regelkonformität (22 - 23 Uhr) im Jahr 2017

	Starts				Landungen			
	33	05	15	23	15	05	23	33
Jan	39	0	0	22	152	39	184	20
Feb	20	2	0	15	186	23	122	2
Mrz	44	6	0	19	142	54	207	1
Apr	123	0	5	12	72	50	372	22
Mai	139	7	0	19	100	251	205	24
Jun	136	4	31	19	221	41	194	210
Jul	198	1	0	13	90	189	428	2
Aug	90	0	0	89	294	21	337	0
Sep	50	14	0	132	195	95	411	0
Okt	75	0	0	82	222	1	422	0
Nov	49	0	0	29	173	6	314	12
Dez	69	14	0	27	116	33	342	0
Summe	1.032	48	36	478	1.963	803	3.538	293
Prozent	64,7	3,0	2,3	30,0	29,8	12,2	53,6	4,4

Daten: Deutscher Fluglärmdienst (DFLD) e.V. Flughafen Hamburg GmbH (FHG) - TraVis

Abb. 3: Pistennutzung (Starts & Landungen) **sowie quantitative BBR 2.3-Regelkonformität** (22 – 23 Uhr) **am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen im Jahr 2017**

Abb. 3 und 4 zeigen die quantitative BBR 2.3-Regelkonformität am „Helmut Schmidt-Airport" im Jahr 2017. **Deutlich wird, dass in der letzten Betriebsstunde** (22 – 23 Uhr) **mit 1.963 Landungen nur 29,8 % der Flüge regelkonform gelandet sind**. Der weitaus größte Teil (n = 4.634) fand dagegen entgegen der BBR 2.3-Vorgabe statt. **Dass hierfür in jedem Fall zwingende Gründe vorlagen, ist stark zu bezweifeln**. In der ersten Betriebsstunde (06 – 07 Uhr) sieht die quantitative Beachtung der BBR 2.3 nur unwesentlich besser aus: Lediglich 271 von 758 Landungen, d.h. 35,8 %, fanden gemäß BBR 2.3 statt. Hauptursächlich ist die hohe Anzahl an Starts (n = 4.149) in diesem Zeitraum.

Es zeigt sich, dass eine BBR 2.3-Regelbeachtung bedingen würde, dass weniger Starts (regelkonform) stattfinden könnten. **Dieses Dilemma ist nur zu durchbrechen, wenn der Koordinationseckwert für die erste und letzte Betriebsstunde derart abgesenkt wird, dass sowohl die BBR 2.1 als auch die BBR 2.3** (i.d.R.) **Beachtung finden können**. Dies ist bei der Slotvergabe durch den Flugplankoordinator zukünftig zwingend *„einzupreisen"*.

Pistennutzung (Starts & Landungen) sowie quantitative BBR 2.3-Regelkonformität (06 - 07 Uhr) im Jahr 2017

	Starts				Landungen			
	33	05	15	23	15	05	23	33
Jan	292	0	0	135	13	4	9	1
Feb	258	21	0	148	10	4	9	1
Mrz	320	23	0	144	21	4	16	0
Apr	457	12	0	46	6	9	21	0
Mai	444	21	0	125	22	18	23	0
Jun	443	15	81	55	47	3	19	20
Jul	437	16	12	159	52	13	58	0
Aug	338	0	0	190	55	16	57	0
Sep	264	11	0	304	12	17	77	0
Okt	438	10	0	182	17	5	43	0
Nov	267	0	0	110	12	8	15	0
Dez	191	0	0	103	4	0	17	0
Summe	4.149	129	93	1.701	271	101	364	22
Prozent	68,3	2,1	1,5	28,0	35,8	13,3	48,0	2,9

Daten: Deutscher Fluglärmdienst (DFLD) e.V. Flughafen Hamburg GmbH (FHG) - TraVis

Abb. 4: Pistennutzung (Starts & Landungen) **sowie quantitative BBR 2.3-Regelkonformität** (06 – 07 Uhr) **am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen im Jahr 2017**

Im geltenden Planfeststellungsbeschluss der Hamburger Wirtschaftsbehörde für die *„Erweiterung des Vorfeldes 2 auf 23 Abfertigungspositionen sowie für weitere Infrastrukturmaßnahmen und für den Bau eines Vorfeldes 3 für die allgemeine Luftfahrt“* **des „Helmut Schmidt-Airports“ vom Mai 1998 finden sich folgende Passagen zu den seitens der kommerziellen Flughafenbetreiberin (FHG) hinzunehmenden betrieblichen Einschränkungen**:

- 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 2100 bis 0600 (2000 bis 0500) 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.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde handelt es sich bei der Bahnbenutzungsregelung um einen Teil der Flughafengenehmigung nach § 5 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). **Diese regelt die Bahnbenutzung für alle Benutzer des Flughafens und für die Deutsche Flugsicherung verbindlich** (vgl. zur Rechtsstellung der Flugsicherung §§ 27e und 27d sowie § 29b LuftVG).

Nach Urteilsbegründung des Hamburger Oberverwaltungsgerichtes (OVG HH 3E 32/98 P) **vom 03.09.2001 gelten für den ordnungsgemäßen Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens nach Maßgabe der Genehmigung aus dem Jahr 1967 jeweils die im Luftfahrthandbuch** (AIP) **für die Bundesrepublik Deutschland aufgeführten örtlichen Flugbeschränkungen**:

„Für den Nachtflugverkehr bestehen seit dem 1. April 1998 unter Berücksichtigung der durch den Bescheid der Beklagten vom 10. Dezember 1997 (Sachakte Band 17) verfügten Änderungen folgende Einschränkungen (Fluglärmschutzbericht 1998, Anlage 7; die Zeitangaben beziehen sich auf Greenwich-Zeit, die in Klammern genannten Zeiten gelten während der gesetzlichen Sommerzeit)“

Bahnbenutzungsregelungen (wortgleich zu den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss, s.o.)

- 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 2100 bis 0600 (2000 bis 0500) 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.

Zusätzlich macht das OVG deutlich, dass der Nachtflugverkehr in der Zeit von 22 Uhr bis 06 Uhr (Ortszeit) **in seinem Aufkommen und in seiner Verteilung auf die Nachtstunden maßgeblich durch die bestehenden Nachtflugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg bestimmt wird**. Im Hinblick auf den gegenläufigen Flugverkehrsbetrieb in der letzten Betriebsstunde verweist das OVG darauf, dass die in dieser Zeit durchschnittlich zu erwartenden zwei Starts gelegentlich nicht in den Landeverkehr auf derselben Bahn (RWY 33/15) eingefädelt werden können; die „*Problemlösung*“ aus OVG-Sicht daher nahe läge, diese (wenigen) Starts – und nicht die viel größere Zahl von Landungen – ausnahmsweise auf die Start- und Landebahn I (RWY 05/23) zu verlagern.

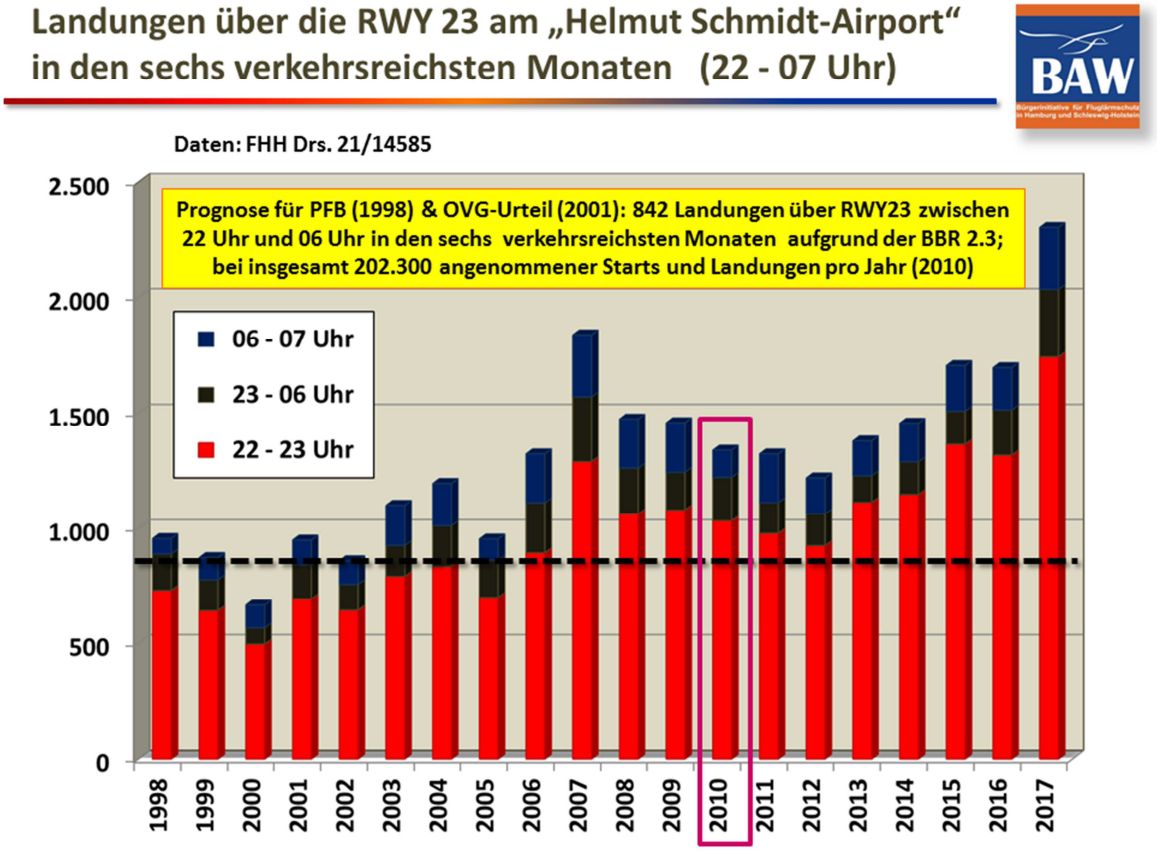


Abb. 5: Entwicklung der Anzahl an Landungen über die RWY L-23 im Zeitraum 22 Uhr bis 07 Uhr am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Mai bis Oktober) **der Jahre 1998 bis 2017**

Das lärmtechnische Gutachten des Schalltechnischen Beratungsbüros Müller BBM GmbH (Bericht Nr. 31 651 /7) liefert die fachliche Grundlage sowohl für die damaligen Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde (BWVI) als auch des Oberverwaltungsgerichtes (OVG). **Insbesondere die Einwendungs- bzw. Klageablehnungs*„begründung“* bezüglich der Unzumutbarkeit der Fluglärmbelastung in den Abend- und Nachtstunden fußt auf den Prognosen der Müller BBM GmbH**. Dies ist

insofern maßgeblich, als dass insbesondere die „*Schutzwirkung*“ der BBR 2.3 in der jeweiligen Ablehnungs*begründung* durch die BWVI und das OVG herangezogen werden.

Abb. 5 zeigt die Entwicklung der Anzahl an Landungen über die RWY L-23 im Zeitraum 22 Uhr bis 07 Uhr am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen in den sechs verkehrsreichsten Monaten der Jahre 1998 bis 2017. Zusätzlich ist (schwarz gestrichelt) die im lärmtechnischen Gutachten für das Jahr 2010 zu erwartende Anzahl an Nachtflügen (22 – 06 Uhr) abgebildet. Anhand einer (angenommenen) Gesamtflugverkehrsanzahl des „Helmut Schmidt-Airports“ von 202.300 Starts und Landungen kommerzieller Linien- und Touristikflüge pro Jahr, wurde seinerzeit – bei Beachtung der BBR 2.3 – angenommen, dass von Mai bis Oktober eines jeden Jahres maximal 842 nächtliche Landungen über die RWY L-23 stattfinden würden. **Die Realität straft der Prognose Lüge!**

Im Jahr 2000 betrug die Anzahl an nächtlichen Landungen über die RWY L-23 insgesamt 566 Stück; davon 496 innerhalb der regulären Betriebszeit und 70 außerhalb. **Siebzehn Jahre später**, im Jahr 2017, **waren es dagegen insgesamt 2.033 derartige Flüge**; davon 1.742 innerhalb der regulären Betriebszeit und 291 außerhalb. Dies entspricht einer Steigerung von 260 %! Der Prognosewert für das Jahr 2010 von 842 nächtlichen Landungen wurde seinerzeit mit 1.221 derartigen Flügen um 45 % übertroffen. Heutzutage besteht eine Überschreitung des damaligen Prognosewertes um 141 %.

Wie konnte es zu dieser gravierenden Fehlentwicklung kommen und warum wird seitens der Genehmigungsbehörde (die formal auch die Kontrollfunktion über die Einhaltung ihrer Beschlüsse hat) **nicht eingeschritten? Die Begründung ist gleichsam einfach wie erschütternd: Die BWVI hat der DFS GmbH empfohlen, zur Kapazitätssteigerung von der BBR 2.3 abzuweichen!**

Aus dem Protokoll der 223. Sitzung der Fluglärmschutzkommission für den Hamburger Verkehrsflughafen (FLSK) ist folgende Passage zu entnehmen: „*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*“. Eine derartige **Aufforderung zum Regelbruch** steht jedoch im krassen Widerspruch zu der eigenen (zuvor getätigten) diesbezüglichen Position: „*In formeller Hinsicht dürfte eine so weitreichende Änderung der Bahnbenutzungsregelungen wegen der dann notwendigen Belastung anderer Anwohner nur nach Durchführung eines entsprechenden Verfahrens mit den notwendigen Verfahrensschritten zulässig sein. Dazu gehört insbesondere die Anhörung*

der Betroffenen entsprechend § 28 HmbVwVfG“. **Mindestens hätte es somit einer formalen Öffentlichkeitsbeteiligung bedurft, um keinen fatalen Formfehler zu begehen!**

Bipolare Sichtweise der Wirtschafts- und Planfeststellungs-behörde auf die Verbindlichkeit der Bahnbenutzungsregeln

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde (**BWVI HH**) handelt es sich bei der **Bahnbenutzungsregelung** um einen **Teil der Flughafengenehmigung** nach § 6 LuftVG. Sie regelt die Bahnbenutzung für alle Benutzer des Flughafens und für die Deutsche Flugsicherung (vgl. zur Rechtsstellung der Flugsicherung §§ 27 c und 27 d LuftVG) verbindlich **(Quelle: PFB 1998)**

BWVI HH an DFS GmbH: ***„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“*** **(Quelle: 223. FLSK vom Oktober 2016)**

BWVI HH: In formeller Hinsicht dürfte eine so weitreichende Änderung der Bahnbenutzungsregelungen wegen der dann notwendigen Belastung anderer Anwohner nur nach Durchführung eines entsprechenden Verfahrens mit den notwendigen Verfahrensschritten zulässig sein. Dazu gehört insbesondere die **Anhörung der Betroffenen entsprechend § 28 HmbVwVfG** **(Quelle: PFB 1998)**

Abb. 6: Bipolare Sichtweise der Hamburger Wirtschaftsbehörde (BWVI) – gleichzeitig Genehmigungs- und „*Kontroll*“behörde sowie Planfeststellungsbehörde für den innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen – **auf die Verbindlichkeit der Bahnbenutzungsregeln.** Quellen: Planfeststellungsbeschluss (1998) und Protokoll der 223. FLSK-Sitzung (2016)

Ausblick:

In der kommenden Woche wird am Oberverwaltungsgericht (OVG) **zur Bahnbenutzungsregelung am Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ verhandelt**. Gegebenenfalls wird sogar Recht gesprochen. **Die Ausgangslage stellt ein klassisches „*David gegen Goliath*“ dar**. Auf der einen Seite sind die vom überbordenden Fluglärm betroffenen und unter den ständigen Regelmissachtungen leidenden Bürgerinnen und Bürger; auf der anderen Seite die Deutsche Flugsicherung (DFS GmbH), der kommerzielle Flughafenbetreiber (Flughafen Hamburg GmbH – FHG) und die Hamburger Wirtschaftsbehörde (BWVI). Alle drei verfügen über eine große Rechtsabteilung (mit angeschlossenem, willfährigem PR-Büro). Trotzdem leisten sich die Beklagten und

Beigeladenen (auf Kosten der Steuerzahlenden) zusätzlich noch eine externe Rechtsunterstützung.

Viel wird davon abhängen, ob die Richter (w/i/m) **schlicht den Ausführungen der Beklagten und Beigeladenen glauben wollen oder ob sie sich ein eigenes Bild vom Sachverhalt machen möchten**. Sollte letzteres (hoffentlich) zutreffen, werden Beweisanträge notwendig. Mit Hilfe dieser ist zu ermitteln, in welchem Ausmaß die Bahnbenutzungsregeln eingehalten oder missachtet werden. **Um diese Frage rechtsverbindlich zu klären, bedarf es unabhängiger Sachverständiger**. Es muss jedem Beteiligten klar sein, dass sich allein auf die Ausführungen der DFS GmbH, FHG und der BWVI zu verlassen, grob fahrlässig ist.

Grundsätzlich gibt es zwei (gänzlich unterschiedliche) **Entscheidungsoptionen für das Oberverwaltungsgericht**:

- **Das OVG erkennt** – auch unter Verweis auf die entsprechenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss (1998) sowie dem Oberverwaltungsgerichtsurteil (2001) – **die hohe Relevanz der Bahnbenutzungsregelung** (d.h. die Gesamtheit aller Regeln und Ausnahmen) **zum Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem – und damit unzumutbarem – Fluglärm an**. Es weist daher mit besonderem Nachdruck die DFS GmbH darauf hin, alle im Luftfahrthandbuch aufgeführten Regelbestandteile strikt einzuhalten und diese Einhaltung tageweise umfassend, transparent und öffentlich zu dokumentieren. **Darüber hinaus weist das OVG die BWVI an, die für einen sicheren und geordneten Betriebsablauf notwendigen Einschränkungen bei den Koordinationseckwerten** (vor allem die Absenkung der Anzahl an Starts und Landungen in der letzten und ersten Betriebsstunde) **umgehend gegenüber der DFS GmbH sowie der FHG anzuordnen und auf eine strikte Umsetzung zu achten.**

Alternativ hierzu kann das OVG Folgendes beschließen:

- **Das OVG erkennt an, dass die Bahnbenutzungsregelung veraltet ist, da sie nahezu an keinem Betriebstag eingehalten wird**. **Aus diesem Grund ordnet das OVG an, dass insbesondere die Ungleichbeachtung der verschiedenen Regelungsbestandteile zu beenden ist**. Das Gericht urteilt daher, dass die BWVI die Betriebsgenehmigung am Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ unverzüglich dahingehend zu ändern hat, dass alle bisher im Luftfahrthandbuch aufgeführten Regelungsbestandteile ersatzlos gestrichen werden. Hierzu verweist sie auch auf die entsprechende Beschlusslage der Fluglärmschutzkommission (FLSK): 155. Sitzung (TOP 5) sowie 188. Sitzung (TOP 3).

Justitia (Maarten van Heemskerck, 1556); gemeinfrei

Impressum

Titel:	Beiträge zur Bahnbenutzungsregelung am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“
Herausgeber:	Bürgerinitiativen für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein (BAW) Bilenbarg 21 22397 Hamburg
Stand:	15. September 2019