

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

**Jährlicher Bericht
der Fluglärmschutzbeauftragten über die Entwicklung
der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit
und
Jährlicher Bericht des Senats
zu dem Ersuchen der Bürgerschaft
aus Drucksache 20/14334 (16-Punkte-Plan)
gemäß Drucksache 21/4209**

I.

Anlass

Gemäß §4 des Fluglärmschutzbeauftragten-Gesetzes berichtet die Fluglärmschutzbeauftragte der Bürgerschaft jährlich über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg sowie über ihre Tätigkeit.

Mit Drucksache 21/14209 sagte der Senat zu, jährlich im Herbst einen Bericht zu den einzelnen Punkten des Bürgerschaftlichen Ersuchens aus Drucksache 20/14334 vorzulegen.

II.

Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten

1. Flugbewegungen und Nachtflüge

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen am Hamburger Flughafen lag 2016 bei knapp 161.000, die der

gewerblichen Flugbewegungen bei rund 145.000. Wie Abb. 1 ausweist, setzt sich der Anstieg seit 2013 fort, gegenüber dem Vorjahr ist aber nur eine leichte Steigerung zu beobachten. Außerdem wird das Flugbewegungsmaximum der Jahre 2007 und 2008 nach wie vor bei weitem nicht erreicht. Gleichzeitig nutzten 2016 insgesamt 16,2 Mio. Passagiere den Hamburger Flughafen. Das sind rund 614.000 Fluggäste mehr als im Jahr 2015 (+3,9%). Damit fiel der Anstieg der Anzahl an Starts und Landungen deutlich geringer aus als der Anstieg der Passagierzahlen.

Das Fluglärmkontingent von 20,4 km², welches sich auf die Ausdehnung der 62 dB(A)-Isophone unter Zugrundelegung der Flüge der sechs verkehrsreichsten Monate bezieht, wurde 2016 mit einem Wert von 13,96 km² sicher eingehalten.

Flugbewegungen Hamburg Airport 2007 - 2016

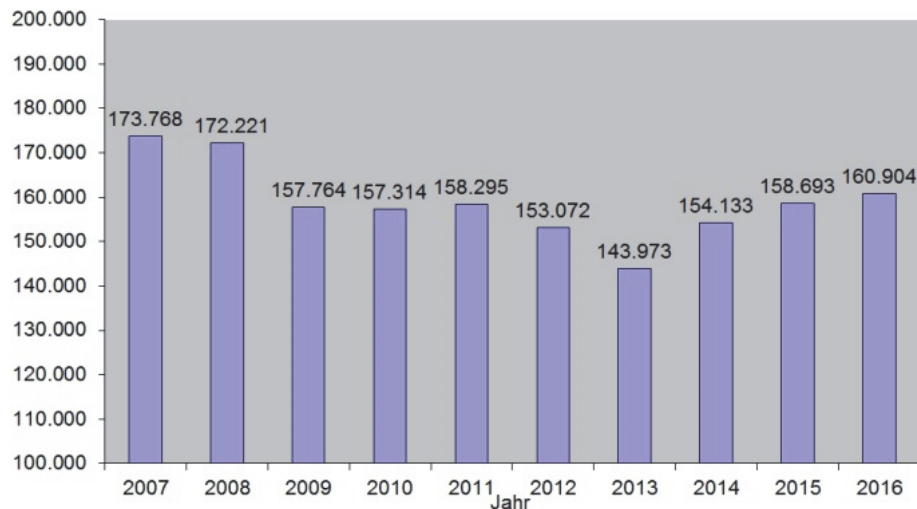


Abb. 1 Entwicklung Gesamtflugbewegungen

Die Zahl der Nachtflüge ab 22.00 Uhr zeigt eine ähnliche Entwicklung. Auch hier steigen die Zahlen seit einigen Jahren an, sind aber noch unter dem Niveau von 2007. Da die reguläre Betriebszeit des Flughafens bis 23.00 Uhr dauert, handelt es sich bei diesen Flügen in der ersten Stunde der Nacht (22.00–23.00 Uhr) um zulässige Flugbewegungen. Von 23.00–24.00 Uhr gilt die sogenannte „Verspätungsregelung“, nach der planmäßige Passagierflüge bei nachweisbar unvermeidbarer Verspätung ohne spezielle Ausnahmegenehmigung der Fluglärmschutzbeauftragten auch noch bis Mitternacht am Hamburger Flughafen starten und landen dürfen. Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen wird im Nachhinein geprüft und kann bei Nichtbestätigung durch Ordnungswidrigkeitsverfahren geahndet werden. Die Anzahl der Verspätungen ist eine wichtige Kenngröße. Es ist erklärtes Ziel des Hamburger Senats, diese Zahl auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren. Über die in 2016 vorgenommenen Maßnahmen der Fluglärmschutzbeauftragten wird in Teil 2 dieses

Berichtes (Umsetzungsstand 16-Punkte-Plan) unter Punkt 9 berichtet.

Alle Flüge, die nicht unter die oben genannte Verspätungsregelung fallen, benötigen eine Ausnahmegenehmigung der Fluglärmschutzbeauftragten. Davon ausgenommen sind lediglich Luftfahrzeuge, die in Notfallsituationen den Hamburger Flughafen benutzen sowie Flüge, die sich im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such-, Rettungs- oder dringenden polizeilichen Einsatz befinden.

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen durch die Fluglärmschutzbeauftragte wird restriktiv gehandhabt. 2016 wurden lediglich 43 Ausnahmegenehmigungen erteilt, von denen die Luftfahrtunternehmen 25 nutzten. Weitere Informationen zur Fluglärmsituation finden sich im Jahresbericht des Flughafens für 2016 (siehe http://www.hamburg-airport.de/media/Jahresstatistik_2016.pdf).

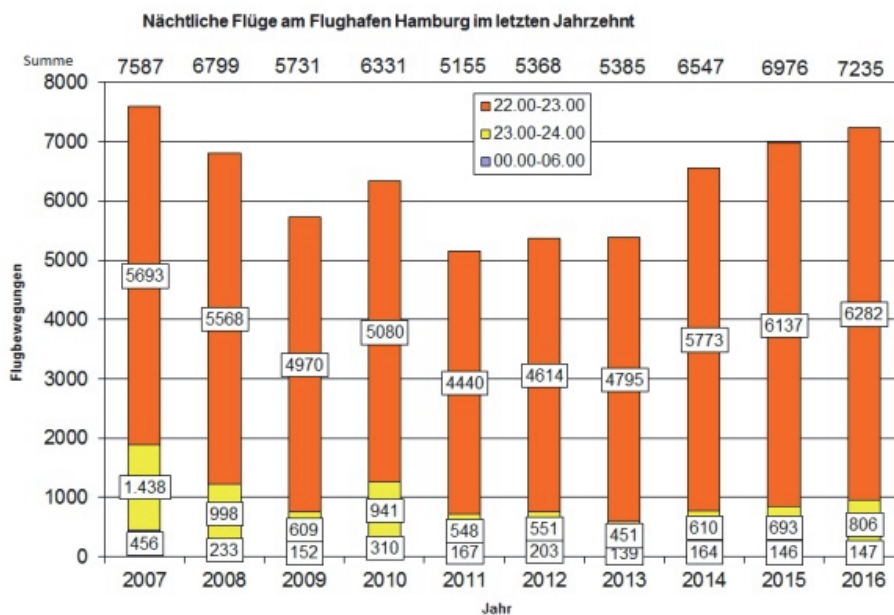


Abb. 2 Entwicklung der Nachtflüge

Neben den durch die Fluglärmschutzbeauftragte genehmigten Flügen verkehren zwischen 00.00 und 6.00 Uhr nur die oben erwähnten, von der Genehmigungspflicht generell ausgenommenen Flüge.

2. Beschwerdesituation

In der Anlage 1 befindet sich eine tabellarische Darstellung der 2016 eingegangenen Fluglärm-beschwerden nach Hamburger Stadtteilen bzw. Umlandgemeinden. Da die Anzahl der Beschwerde führenden Personen erst seit dem 13. Juli 2016 gemäß §3 Absatz 1 Nr. 4 Fluglärmschutzbeauftragten-Gesetz erfasst wird, umfasst die Aufstellung nicht alle Beschwerde führenden Personen in 2016.

Ein Vergleich der Daten zeigt deutlich, dass die Zahl der Fluglärm-beschwerden von 86.120 erheblich über der Zahl der Beschwerdeführer von insgesamt 751 liegt. Eine Analyse zur Herkunft der Beschwerdeführer und zum Beschwerdezeitpunkt ergibt folgendes Ergebnis:

Alsterdorf/Hamm: Aus dem üblicherweise vor Fluglärm geschützten Bereich der Ab-/Anflugstrecke Alsterdorf-Hamm (mit den Stadtteilen Eilbek, Hamm, Alsterdorf, Barmbek, Winterhude, sonstige Ortsteile in Mitte) meldeten sich insgesamt 165 Beschwerdeführer mit 384 Beschwerden. Dies ist die größte Gruppe von Beschwerdeführern. Die Beschwerden sind im Wesentlichen während der

zwei Wochen im September 2016, in denen die Langenhorn-Niendorf-Piste wegen Sanierung gesperrt war, aufgelaufen. Während der Sperrung der Piste Norderstedt-Alsterdorf im Juni 2016 wurden noch keine Beschwerdeführer erfasst.

Stormarn: Mit ebenfalls 162 Beschwerdeführern kommt die zweitgrößte Gruppe aus dem Kreis Stormarn. In diesem Bereich hat es 2015 und 2016 eine Zunahme von Flugbewegungen gegeben. Der Grund waren das Wetter (Häufung von Westwind) und die Verlängerung des Endanflugs durch die Umsetzung des 10-Punkte-Plans der Bürgerschaft.

Walddörfer/Poppenbüttel: Aus Lemsahl, Duvenstedt und Poppenbüttel stammen 83 Beschwerdeführer, zusammen mit anliegenden Stadtteilen des Bezirks Wandsbek summiert sich die Zahl auf 116. Als Beschwerdegrund wird oft eine als unzureichend empfundene Umsetzung der Bahnbenutzungsregeln genannt. Ein großer Teil der Beschwerden bezieht sich auf Nachtflüge, insbesondere nach 23.00 Uhr.

Elbvororte/Lurup: Hier gab es 114 Beschwerdeführer, davon 34 aus Lurup/Osdorf. In den eingehenden Fluglärm-beschwerden werden flachere Abflüge und vermutete Flugroutenverlegungen für die Belästigungszunahme verantwortlich gemacht.

Abbildung 3 zeigt die Gründe der eingereichten Fluglärm-beschwerden. Es dominieren Beschwerden über die Häufigkeit der Flugbewegungen

(45,51%) gemeinsam mit Beschwerden über zu tiefe und zu laute Flüge (42,87%). Auf eine Störung der Nachtruhe bezogen sich 5,55% der Beschwerden. Mehrfachnennungen sind möglich.

Daher gibt es mehr genannte Beschwerdegründe als Fluglärmbeschwerden.

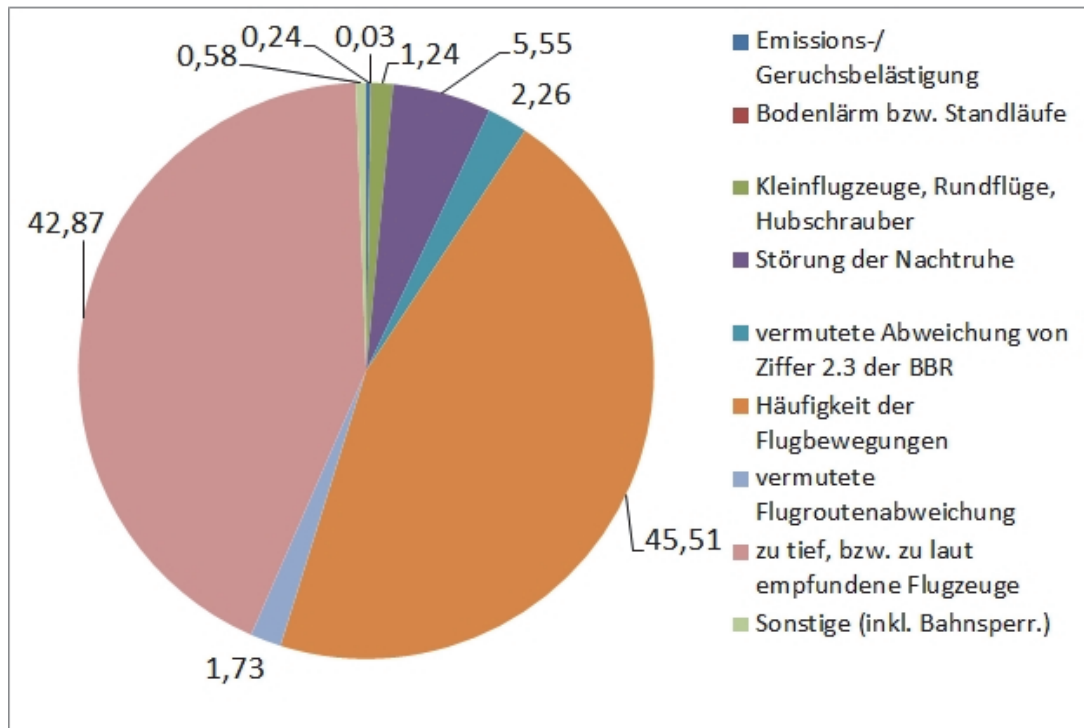


Abb. 3 Beschwerdegründe 2016, prozentual.

III.

Fortschrittsbericht des Senats

Mit Drucksache 21/4209 hat der Senat die Bürgerschaft über die Umsetzung des 16-Punkte-Plans aus dem Bürgerschaftlichen Ersuchen, Drucksache 20/14334, informiert. Der folgende Bericht erläutert die Fortschritte bei der Umsetzung der einzelnen Punkte des Plans:

„Der Senat wird ersucht,

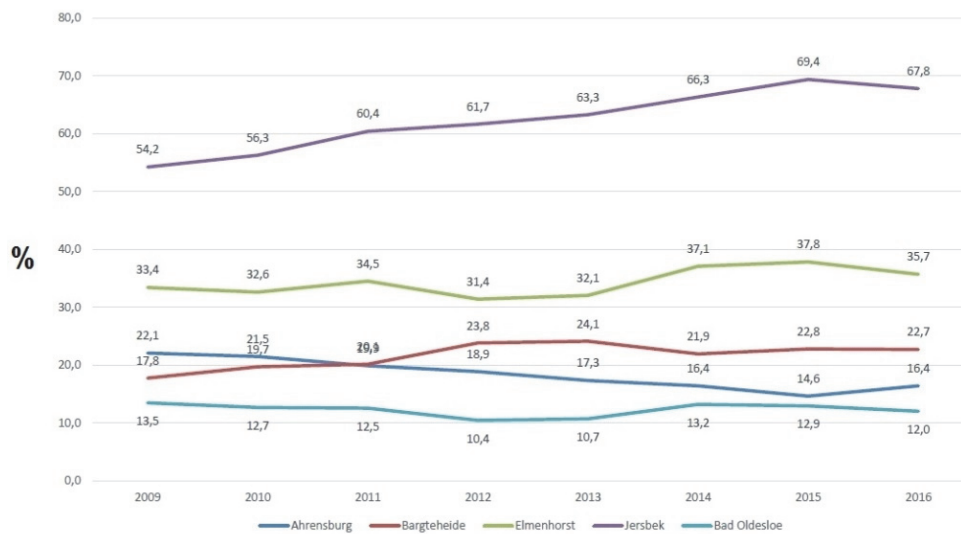
- den Dialog mit den von Fluglärm betroffenen Umlandgemeinden (den legitimierten Vertretern und der Bevölkerung/den Initiativen) weiter zu intensivieren, das laufende 7 NM Verfahren transparent auszuwerten und mit Messungen (insbesondere auch in den betroffenen Umlandgemeinden) sowie Flugspuraufzeichnungen zu begleiten, den Anteil der bereits

jetzt über 7 NM hinausgehenden Endanflügen darzulegen,“

Der Dialog mit den von Fluglärm Betroffenen wird in der Fluglärmschutzkommission, die in der Regel mindestens viermal jährlich tagt, in der Allianz für den Fluglärmschutz sowie in dem Veranstaltungsformat Fluglärmschutzkommission vor Ort geführt. Die Allianz hat in 2016 zweimal getagt (siehe Punkt 13). Eine Sitzung der Fluglärmschutzkommission vor Ort wurde am 2. Juni 2016 in Bargteheide durchgeführt.

Die Deutsche Flugsicherung wertet die Verteilung der Landeanflüge hinsichtlich der Anfluglänge und der Überflughäufigkeiten über den Gemeinden des Kreises Stormarn aus. Ende 2016 sah das Ergebnis aus wie in Abb. 4 dargestellt

Überflughäufigkeiten im Kreis Stormarn Entwicklung Jahresmittelwerte



Nach wie vor werden zwei Drittel aller Landeanflüge über 10 nautische Meilen geführt, um die dicht-besiedelten Städte Ahrensburg, Bargteheide und Bad Oldesloe im Rahmen des Möglichen vor Überflügen zu schonen. Die in Drucksache 21/4209 beschriebenen mobilen Fluglärmmessungen des Flughafens Hamburgs sollen zu gegebener Zeit an den gleichen genannten Standorten wiederholt werden, um zu überprüfen, ob eine Fluglärminderung durch die Einführung neuer Anflugverfahren und technischer Verbesserungen eingetreten ist (siehe Fortschrittsbericht zu Punkt 3 und Punkt 4 des 16-Punkte-Plans).

2. „in diesem Kontext gemeinsam mit den Nachbargemeinden einen erneuten Anlauf zu unternehmen und zu erörtern, ob und wie ein über das 7 NM Verfahren hinausgehendes Anflugverfahren (z.B. ein möglichst im Einvernehmen mit allen Beteiligten unter Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein zu erprobendes Anflugverfahren über mind. 10 NM unter Vermeidung des Überfliegens von dichtbesiedelten Bereichen wie Ahrensburg und Bargteheide) möglichst einvernehmlich, temporär und probeweise durchgeführt werden kann und soll“.

Auf die Ausführungen in der Drucksache 21/4209 wird verwiesen.

3. „darzustellen, ob und wie durch Veränderung des Anflugwinkels eine weitere Lärmoptimie-

rung sowie eine Implementierung des CDA-Anflugverfahrens möglich ist, und falls ja, diese auch umzusetzen. Neben diesen Fragen zum Anflugverfahren ist in der Beantwortung des Ersuchens außerdem darzulegen, inwieweit auch die Abflugverfahren alle Möglichkeiten der Lärmoptimierung ausgeschöpft haben.“

Eine Empfehlung für die Piloten und Pilotinnen, das lärmindernde CDO-Verfahren für den Anflug zu nutzen, wurde am 17. August 2017 in das Luftfahrthandbuch für den Hamburger Flughafen aufgenommen. Das Anflugverfahren CDO steht für „Continuous Descent Operations“ und stellt eine Optimierung des vertikalen Anflugprofils dar. Dadurch soll erreicht werden, dass der Anflug mit minimaler Triebwerksleistung in einem konstanten Sinkflug unter Vermeidung von Horizontalflug bis zum Erreichen des Leitstrahls des Instrumentenlandesystems (ILS) durchgeführt werden kann. Voraussetzung für einen kontinuierlichen Sinkflug ist unter anderem ein geringes Verkehrsaufkommen. Dieser lärmoptimierte Anflug kann daher immer nur dann angewendet werden, wenn die Verkehrslage dies zulässt. Die Entscheidung über die Durchführung hat dann der einzelne Pilot oder die Pilotin.

Bei den Abflugverfahren gab es eine wichtige Änderung. Von Bürgerinnen und Bürgern, die sich über Fluglärm beschwerten, wird immer

wieder vorgebracht, dass sie sich vom sogenannten „Flachstartverfahren“ besonders stark belastet fühlen. Im September 2014 hatte die Lufthansa GmbH für ihre Flotte dieses Verfahren eingeführt. Bereits seit 2012 wird es von vielen anderen Airlines am Hamburger Flughafen praktiziert. Dabei wird schon in einer Höhe ab etwa 1000 Fuß (ca. 300 m) die Leistung der Triebwerke von Startschub auf Steigschub reduziert (der sogenannte „Cutback“). Messungen des Flughafens hatten gezeigt, dass es direkt unter der Abflugstrecke durch den früheren Cutback um bis zu 2 dB(A) lauter werden kann. Die Lärmauswirkungen neben der Abflugstrecke oder in Entfernungen weiter als 9 km von der Piste sind allerdings nicht bekannt bzw. nicht messbar. Auf Grund der Bürgerproteste und der erhöhten Werte in einem ohnehin hochbelasteten Bereich wurde am 30. März 2017 eine Empfehlung im Luftfahrthandbuch für Hamburg aufgenommen, nach der die Piloten und Pilotinnen den Cutback erst bei 1.500 Fuß (ca. 460 m) durchführen sollen. Die Vorgabe ist nicht verpflichtend. Im Luftfahrthandbuch wurde allerdings die Prüfung der Einhaltung des Verfahrens durch automatische Messungen angekündigt. Die Ergebnisse der Empfehlung zum Cutback-Verfahren werden vom Flughafen Hamburg fortlaufend der Fluglärmschutzkommission berichtet.

Über die Einführung eines Landegleitwinkels von 3,2 Grad wird noch beraten. Es ist von großer Bedeutung vorab zu klären, ob ein steilerer Landeanflug zu einer höheren Lärmbelastung im Nahbereich führt. Da dort schon jetzt die höchsten Fluglärmpegel auftreten, könnte die Maßnahme kontraproduktiv sein.

4. „die zum 1. Januar 2015 wirksam gewordene Entgeltordnung des Flughafens auf seine Anreizwirkung fortlaufend zu evaluieren. Sollten sich in 2015 trotz der Verschärfungen keine relevanten Wirkungen abzeichnen, ist kurzfristig mit der Vorbereitung einer weiteren Verschärfung/Verteuerung zu beginnen, um diese zum nächstmöglichen Zeitpunkt wirksam werden zu lassen“

Die zum 1. Januar 2015 wirksam gewordene Entgeltordnung des Flughafens wurde auf ihre Anreizwirkung evaluiert. Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen der Flugbewegungen insbesondere nach 23.00 Uhr hat sich die Flughafen Hamburg GmbH entschieden, insbesondere eine weitere Anhebung des lärmabhängigen Anteils der Entgelte und eine weitere Spreizung der Lärmzuschläge in den

Tagesrandzeiten bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) als zuständiger Genehmigungsbehörde zu beantragen. Die BWVI hat den Antrag genehmigt, die neue Entgeltordnung ist am 14. Juni 2017 in Kraft getreten.

Die neue Entgeltordnung entspricht in ihrer Struktur weitgehend der bestehenden Entgeltordnung. Danach setzen sich die Entgelte weiterhin insbesondere aus einem gewichtsabhängigen Teil und einem gestaffelten Lärmzuschlag zusammen. Diese maßgeblichen Teilbeträge des Start- und Landeentgelts wurden deutlich angehoben. So wurde die gewichtsabhängige Komponente angehoben. Das Entgelt nach Gewicht der Maschine wird von 2,45 Euro pro Tonne auf 2,80 Euro pro Tonne erhöht. Zudem werden mit der neuen Entgeltordnung die Beträge des Lärmzuschlags, die unabhängig vom Zeitpunkt des Starts oder der Landung auf die Entgelte aufgeschlagen werden, in allen sieben Lärmklassen verdoppelt, sodass sich Starts und Landungen insbesondere mit älterem Fluggerät noch weiter verteuern. Ziel ist es, den Fluggesellschaften einen noch stärkeren Anreiz für den Einsatz moderner, leiserer Maschinen im gesamten Tagesverlauf zu geben.

Zudem erfolgt zum stärkeren Schutz der Bevölkerung in den sensibleren Tagesrand- und Nachtzeiten eine deutliche Anhebung des prozentualen Entgeltzuschlags für Flüge nach 23.00 Uhr. Der Zuschlag für Starts und Landungen nach 23.00 Uhr ist auf bis zu 700 Prozent angehoben worden und dabei künftig in fünf Stufen zeitlich gestaffelt. In der Zeit von 23.00 Uhr bis 23.14 Uhr steigt der Zuschlag von 300 % auf nun 350 %. In der Zeit zwischen 23.15 bis 23.29 Uhr steigt der Zuschlag von 300 % auf 400 %. In der Zeit von 23.30 bis 23.44 steigt der Zuschlag von 300 % auf 450 % und in der Zeit von 23.45 bis 23.59 von 300 % auf 550 %. Der höchste Zuschlag erfolgt in der Zeit von 00.00 bis 05.59 Uhr. Hier wird der Zuschlag von 300 % auf 700 % angehoben. Durch diese prozentualen Zuschläge wird am Abend und in der Nacht nicht nur der Lärmzuschlag für einzelne Flugzeugtypen weiter erhöht, sondern es erhöhen sich entsprechend auch die Beträge des Lande- und Startentgelts, welche auf das maximale Abfluggewicht des Flugzeugs abstellen. Schließlich werden für den Einsatz von Flugzeugen mit lärmmindernden Wirbelgeneratoren (Vortex) erstmals mit Inkrafttreten der neuen Entgeltordnung 10 % Abzug auf die Lärmzuschläge gewährt. Ra-

batte auf die lärmabhängigen Entgeltbestandteile entfallen dagegen.

5. „darzulegen, inwieweit besser ausgelastete, größere, modernere und leisere Flugzeuge eine positive Wirkung auf die Lärmbelastung der Umgebung haben, weitere Anstrengungen in diese Richtung insbesondere im Hinblick auf bessere Auslastung, größere, aber gleichwohl leisere Maschinen zu unternehmen und darüber zu berichten“

Die Fluggesellschaften investieren erhebliche Beträge in die Modernisierung ihrer Flotten. Mit jeder neuen Flugzeuggeneration sinken die Lärm- und Schadstoffemissionen deutlich. Flugzeugflotten werden technisch nachgerüstet und verbessert. Insgesamt haben bereits knapp 80 Fluggesellschaften den neuen Airbus A320neo bestellt: So hat die Lufthansa 116 A320neo, Easyjet sogar 130 Flugzeuge des gleichen Typs bestellt. Ryanair hat 100 neue Boeing 737-Max-200 in Auftrag gegeben. Die Fluggesellschaft SWISS nutzt die 2016 erstmals ausgelieferte Bombardier CS 100 inzwischen auf Flügen von und nach Hamburg.

Auch weitet sich der Einsatz des A320neo aus: Allein die Lufthansa führte vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2016 insgesamt 1.630 Flugbewegungen mit dem A320neo am Hamburg Airport durch. Auf den Strecken Hamburg – Frankfurt, Hamburg – München und Frankfurt – München kommt der A320neo besonders häufig zum Einsatz. Auf Bundesebene führte die Lufthansa insgesamt 5.100 Flugbewegungen mit dem modernen Flugzeugtyp durch: Auf den Hamburger Flughafen entfielen dabei allein 32%. Die Gesamtzahl der mit einem A320neo durchgeführten Flugbewegungen wird nochmals deutlich über den angeführten Zahlen liegen, da dieser Flugzeugtyp auch bei anderen Fluggesellschaften bereits zum Einsatz kommt. Da im laufenden Jahr 2017 die Auslieferung weiterer A320neo bevorsteht, ist zu erwarten, dass der Einsatz dieses modernen Flugzeugtyps auch bei anderen Fluggesellschaften weiter steigen wird.

Neben dem zunehmenden Einsatz leiserer Flugzeugtypen ist zu beobachten, dass das Fliegen insgesamt immer effizienter wird. Die Entkopplung des Passagierwachstums von der Anzahl an Flugbewegungen ist am Hamburg Airport klar zu beobachten. Während im Jahr 2016 insgesamt 12.864 Flugbewegungen weniger als noch im Jahr 2007 (-7,4%) gezählt wurden, stieg die Zahl der beförderten Passagiere im selben Zeitraum von 12,78 Mio. im Jahr 2007 auf 16,22 Mio. im Jahr 2016

(+ 26,9%). Die Auslastung der Maschinen steigt damit weiter. In 2016 wurde eine Auslastung von 76,6% (Passagiere/Sitzplätze) erreicht. Umso beachtlicher ist dies vor dem Hintergrund, dass tendenziell größeres Fluggerät eingesetzt wird. Im sogenannten Pax/Flug-Wert werden sowohl das größere Angebot (mehr Sitze pro Maschine) als auch die höhere Nachfrage (steigende Auslastung) berücksichtigt. Der Pax/Flug-Wert stieg im vergangenen Jahr um 1,81% auf 112 Pax/Flugbewegung.

Trotz des enormen Passagierwachstums liegt die Lärmbelastung im Umfeld des Hamburger Flughafens seit Jahren auf einem vergleichbaren Niveau. Die räumliche Ausdehnung des Lärmkontingents der sechs verkehrsreichsten Monate betrug im Jahr 2016 13,96 km² (zum Vergleich: 2014 13,3 km², 2015 13,8 km²). Damit liegt das Lärmkontingent 2016 32 Prozent unter der zulässigen Grenze von 20,39 km². Gegenüber 1997 zeigt sich eine dauerhafte Reduzierung um rund ein Drittel.

Diese Werte zeigen, dass das steigende Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung überwiegend durch den Einsatz von moderneren, leiseren und effizienteren Flugzeugmustern aufgefangen wurde. Trotz des deutlichen Passagierwachstums der vergangenen zehn Jahre konnte die Lärmbelastung in Hamburg und Schleswig-Holstein längerfristig betrachtet auf einem vergleichbaren Niveau gehalten werden.

6. „darzulegen, ob bei der Gebührenpraxis der Fluglärmschutzbeauftragten für Ausnahmegenehmigungen von den Nachtflugbeschränkungen weiterhin Handlungsbedarf im Hinblick auf das Kostendeckungsprinzip besteht und inwiefern die diesbezüglichen Handlungsempfehlungen des Rechnungshofs aus 2007 umgesetzt sind. Außerdem sind die Genehmigungs- bzw. Versagungskriterien transparent zu machen. Die Gebühren müssen kostendeckend und möglichst unter Ausschöpfung des Gebührenrahmens erhoben werden sowie den wirtschaftlichen Wert einer Ausnahmegenehmigung angemessen berücksichtigen“

Auf die Ausführungen der Drucksache 21/4209 wird hingewiesen. Der Punkt ist abgeschlossen.

7. „von der Möglichkeit zur Verhängung von Bußgeldern durch die Fluglärmschutzbeauftragte wesentlich intensiver und unter spürbarer Ausschöpfung des Bußgeldrahmens Gebrauch zu machen“

Der Bußgeldrahmen erhöhte sich mit Inkrafttreten des 15. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes zum 28. Juni 2016 für Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkungen von 10.000 Euro auf 50.000 Euro. Die Behörde für Umwelt und Energie (BUE) hat die Leitlinien und Richtsätze bei Verstößen gegen die Nachtflugbeschränkungen entsprechend geändert (siehe Anlage 2). Damit sollen bewusste Verstöße gegen Nachtflugverbote unterbunden werden. Die in Drucksache 21/4209 beschriebene Vorgehensweise der Abschöpfung des erlangten Vorteils (Anordnung des Verfalls bzw. seit 1. Juli 2017 Einziehung des Wertes von Taterträgen) wird durch die Fluglärmenschutzbeauftragte fortgesetzt. Außerdem werden mittlerweile auch Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet, wenn sich der verspätete An- oder Abflug als nicht unvermeidbar herausgestellt hat.

8. „erzielte Mehrerlöse aus der verschärften Gebühren- und Bußgeldpraxis insbesondere der Fluglärmenschutzbeauftragten und – soweit möglich – auch der veränderten Entgeltordnung in zusätzliche – insbesondere passive – Lärmschutzmaßnahmen zu investieren. Der Flughafen soll seine bisherige Praxis hinsichtlich freiwilliger Lärmschutzprogramme auch zukünftig fortführen und ausbauen. Der Bürgerschaft ist über die entsprechenden Einnahmen und die Überlegungen für eine geeignete Mittelverwendung zur Lärmschutzverbesserung unter Berücksichtigung der Lärmschutz-zonen ebenfalls zu berichten“

Die gestiegene Anzahl der Nachtflüge und die Erhöhung des Bußgeldrahmens zur Mitte des Jahres 2016 haben eine entsprechende Erlössteigerung bei Bußgeldern und Gebühren bewirkt. Allerdings sind die Erlöse von einem sehr großen Unsicherheitsfaktor geprägt, da die Anzahl der gebührenpflichtigen Ausnahmeanträge außer durch die Gebührengestaltung nicht beeinflussbar und die Durchsetzbarkeit von Bußgeldbescheiden nicht abschließend geklärt ist. Es ist derzeit eine Klage anhängig. Aus diesem Grund wird bis auf weiteres von einer Veranschlagung der Erlöse im Haushaltsplan abgesehen. Etwaige Mehrerlöse der Produktgruppe 293.11 „Immissionschutz und Betriebe“ im Einzelplan 6.2. BUE können unter den Voraussetzungen des §37 Absatz 1 Landeshaushaltsordnung für Mehrkosten verwendet werden.

Seit März 2012 wird das 9. gesetzliche Lärmschutzprogramm (LSP) vom Flughafen Hamburg in Kooperation mit der BUE sowie dem

Schleswig-Holsteinischen Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume umgesetzt. Die Grundlage hierfür bildet das 2007 novellierte Fluglärmgesetz. Durch eine Neuregelung der Lärmschutz-zonen für den Tag und die Nacht im Rahmen des 9. gesetzlichen Lärmschutzprogramms war es noch mehr Bürgern möglich geworden, Zuschüsse für bauliche Lärmschutzmaßnahmen an ihren Wohnungen und Häusern zu beantragen.

Seit Herbst 2016 läuft das freiwillige Schallschutzprogramm „8+ Norderstedt“, bei dem der Flughafen und die Stadt Norderstedt gemeinsam die Schallschutzmaßnahmen finanzieren. Das Fördergebiet ist fest definiert und in einem Straßenverzeichnis festgelegt.

Die Umsetzung des 9. gesetzlichen Lärmschutzprogrammes hat Möglichkeiten aufgezeigt, den Schallschutz in der unmittelbaren Nachbarschaft des Flughafens weiter zu verbessern. Derzeit wird die Neuauflage eines weiteren Lärmschutzprogramms geprüft, innerhalb dessen zusätzliche Verbesserungsmaßnahmen vorgenommen werden sollen. Daneben wird das laufende 9. Lärmschutzprogramm fortgeführt.

9. „die zugesagte Dokumentation der Verspätungen vorzulegen und auszuwerten sowie darzustellen, welche Maßnahmen jeweils mit welchem Erfolg ergriffen wurden, um die Verspätungen zu reduzieren. Hierzu ist quartalsmäßig ein Bericht ins Internet zu stellen.“

Eine monatliche Berichterstattung zur Verspätungssituation ist auf der Homepage der Fluglärmenschutzbeauftragten sowie des Flughafen Hamburgs nachlesbar. Die Fluglärmenschutzbeauftragte berichtet seit der 220. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission am 4. Dezember 2015 jeweils zu Beginn der Sitzung über die Verspätungssituation und eingeleitete Maßnahmen. Die Protokolle sind im Internet einsehbar: www.hamburg.de/fluglaermschutzkommission

Die in Drucksache 21/4209 beschriebenen kritischen Prüfungen der durch die Fluggesellschaften genannten Verspätungsgründe finden regelmäßig statt. Erstmals wurden durch die Fluglärmenschutzbeauftragte im Frühjahr 2016 sechs Ordnungswidrigkeitsverfahren wegen der missbräuchlichen Nutzung der Verspätungsregelung eingeleitet. Nachdem die Fluggesellschaft zunächst Einspruch erhoben hatte, wurde dieser zurückgezogen, fünf Bußgelder verhängt, ein Fall mit einer Verwarnung

abgeschlossen. Im Oktober 2016 kam eine andere Fluglinie auf der täglich geflogenen Strecke Palma de Mallorca – Hamburg insgesamt 15-mal erst nach 23.00 Uhr in Hamburg an. Auch in diesen Fällen wurden Ordnungswidrigkeitsverfahren wegen einer missbräuchlichen Nutzung der „Verspätungsregelung“ eingeleitet. Die Verfahren laufen jedoch noch. Es hat sich gezeigt, dass die Verspätungen auf Flügen, gegen die ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet wurde, zurückgingen. Die zuständige Behörde erwartet daher, dass die Ordnungswidrigkeitsverfahren, die auch in diesem Jahr konsequent verfolgt werden, eine lenkende Wirkung hinsichtlich der Pünktlichkeit sanktionierter Flüge entfalten. Zusätzlich sind während des laufenden Sommerflugplans 2017 die Gespräche zwischen Behörden, Flughafen Hamburg und Fluggesellschaften weiter intensiviert worden. Die zuständigen Stellen überprüfen jede einzelne Verspätung und sprechen die Fluggesellschaften an, wenn einzelne Verbindungen besonders störanfällig sind.

Der in Drucksache 21/4209 beschriebenen „Pünktlichkeitsoffensive“ sind in 2017 weitere Fluggesellschaften (KLM Air France und NIKI) beigetreten. Vor dem Hintergrund zahlreicher Unwetter, einem vollen Luftraum über Europa und Streiks standen alle beteiligten Fluggesellschaften im letzten Jahr – wie auch in diesem Jahr – vor großen Herausforderungen, die dazu betrogen, dass die Ziele der Pünktlichkeitsoffensive bislang nicht erreicht werden konnten. Im Übrigen bleibt die Lenkungswirkung der erhöhten Entgelte (siehe Punkt 4) abzuwarten.

10. „sämtliche Bahnbenutzungsregeln strikt einzuhalten und – insbesondere vor dem Hintergrund von zahlreichen Beschwerden zu diesem Komplex – über ihre Einhaltung und deren Kontrolle zu berichten. Auch hierzu ist in geeigneter Weise quartalsweise im Internet zu informieren“

Aus gegebenem Anlass wird noch einmal darauf hingewiesen, dass die Bahnbenutzungsregeln keine strikte Handlungsanweisung darstellen. Vielmehr sehen sie bereits vom Wortlaut her vor, dass meteorologische Gründe oder die Verkehrslage zur Benutzung einer an sich nicht erwünschten Piste zwingen können. Das bedeutet, dass die DFS, die einem Piloten oder einer Pilotin aus Gründen der Luftverkehrssicherheit eine andere als die im Idealfall vorgesehene Start- und Landebahn vorschlägt,

sich damit im Rahmen der Bahnbenutzungsregeln bewegt.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Drucksache 21/4209 verwiesen.

11. „die Funktion der/des Fluglärmschutzbeauftragten, die auf Antrag der SPD- und der FDP Fraktion (Drucksache VII/344) mit ergänzendem Vorschlag der CDU-Fraktion (Drucksache VII/476) im Jahre 1971 vom Senat eingerichtet wurde (Drucksache VII/1443), zu stärken und in ihren Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten weiter zu entwickeln, in dem
- a) für diese Funktion – bundesweit einmalig – erstmals eine eigene gesetzliche Grundlage geschaffen wird. Damit wird auch eine – bislang nicht bestehende – rechtliche Verpflichtung begründet, eine solche Stelle einzurichten, adäquat auszustatten und zu erhalten.
 - b) die Benennung des/der fachlich geeigneten Person durch den Präses der fachlich zuständigen Behörde erfolgt und er/sie direktes Vortragsrecht gegenüber der Leitung der zuständigen Behörde hat,
 - c) die Aufgaben der/des Fluglärmschutzbeauftragten entsprechend des bisherigen Aufgabenkanons verbindlich festgeschrieben werden und dabei unter Berücksichtigung der bundesweiten Praxis (insbesondere der aktuellen Dienstanweisung für den/die Fluglärmschutzbeauftragte/n des Flughafens Frankfurt) sachgerechte Kompetenzerweiterungen zu klären und gegebenenfalls vorzunehmen. Insbesondere eine effektive Kontrolle der Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln ist sicherzustellen.
 - d) in diesem Gesetz normiert wird, dass der/die Fluglärmschutzbeauftragte in seiner/ihrer Arbeit nicht behindert und wegen der Erfüllung der Pflichten als Fluglärmschutzbeauftragte/r nicht benachteiligt werden darf sowie Flughafen, Flugsicherung und Fluggesellschaften gehalten sind, den/die Fluglärmschutzbeauftragte/n bei der Aufgabenwahrnehmung zu unterstützen,
 - e) die/der Fluglärmschutzbeauftragte nach dem Vorbild anderer Bundesländer einen jährlichen Jahresbericht gegenüber Bürgerschaft und Öffentlichkeit erstellt, erstmalig für das Jahr 2014,
 - f) ein entsprechender Gesetzentwurf im Frühjahr 2015 der Bürgerschaft zur Beratung und Beschlussfassung zugeleitet wird.

- g) Für eine optimale Aufgabenerfüllung wird der Fluglärmenschutzbeauftragten ein Büro am Flughafen Hamburg gestellt.“

Die Bürgerschaft hat das Fluglärmenschutzbeauftragten-Gesetz am 29. Juni 2016 beschlossen. Es trat am 13. Juli 2016 in Kraft.

12. „die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung und Bürgerinformation in Lärmschutzfragen weiter auszubauen (mit Information im Internet über die Gegenstände dieses Ersuchens und seiner Beantwortung) und insbesondere an der Öffnung der Fluglärmenschutzkommission festzuhalten sowie weitere Möglichkeiten der Öffnung und Beteiligung zu ergreifen (stärkere Einbeziehung des Umlands und – soweit bundesrechtlich möglich – Herstellung von Öffentlichkeit bei den Sitzungen der Fluglärmenschutzkommission, um noch mehr Transparenz herzustellen)“

Seit der letzten Berichterstattung gab es weitere Veranstaltungen der Fluglärmenschutzkommission vor Ort, am 2. Juni 2016 in Bargtheide und am 28. März 2017 in Duvenstedt. Die nächste Fluglärmenschutzkommission vor Ort wird am 9. November 2017 in Iserbrook/Klein Flottbek stattfinden.

Ein wichtiges Element der Bürgerinformation stellt auch das Angebot des Flughafens dar, vor Ort mobile Fluglärmmessungen durchzuführen. Mit den mobilen Messstellen des Hamburger Flughafens, die dort aufgestellt werden, wo Kommunen, Bürger oder Bürgerinitiativen dies wünschen, wurden seit April 2016 an folgenden Standorten Messwerte erfasst:

- Hamburg-Lurup im Farnhornweg (August 2015 bis Februar 2016),
- Hamburg-Niendorf im Heckenrosenweg, (März bis Juni 2016) sowie im Maaßweg (März bis Juni 2016),
- HH-Ohlstedt in der Sthamerstraße (Juli bis August 2016),
- Hamburg Alsterdorf im Tulpenstieg (September bis Oktober 2016),
- Niedersachsen-Jork in der Hinterstraße (Dezember 2016 bis März 2017),
- Henstedt-Rehn im Friedrich-Hebbel-Ring (September 2015 bis Februar 2016),
- Hamburg-Osdorf im Hemmingstedter Weg (April bis Oktober 2016),
- Lemsahl-Mellingstedt im Raamfeld (Dezember 2015 bis Februar 2016) sowie

- Hamburg-Langenhorn, auf dem Dobenplatz (Juli bis September 2016) und Willersweg (Oktober 2016 bis März 2017)

Mit Ausnahme der Messwerte, die im unmittelbaren Nahbereich des Flughafens sowie unterhalb der festgelegten Flugrouten erfasst wurden, wiesen die Messwerte hierbei Dauerschallpegel durch Fluglärm von deutlich unter 50 dB(A) auf. Die Auslösewerte im Fluglärmenschutzgesetz beginnen demgegenüber z.B. bei neu angelegten zivilen Flughäfen für die Nacht-Schutzzone bei einem Dauerschallpegel von 50 dB(A). Der Flughafen Hamburg ist zudem ein Bestandsflughafen mit um 5 dB(A) höheren Auslösewerten nach Fluglärmenschutzgesetz.

Die Ergebnisse der mobilen Messungen und auch der festen Messstationen des stationären Messnetzes des Flughafen Hamburgs werden regelmäßig der Fluglärmenschutzkommission sowie der Allianz für den Fluglärmenschutz berichtet. Die Ergebnisse und Auswertungen aller Messungen sind zudem auf der Internetseite des Flughafens abrufbar.

13. „vor dem Hintergrund der intensivierten und kontroversen Debatte in Teilen der Stadt zum Thema Fluglärm entsprechend des bürgerchaftlichen Ersuchens aus Drucksache 20/11593, Ziff. 6, unter Federführung des Flughafens einen erneuten Anlauf für eine noch auszugestaltende „Allianz für den Lärmschutz“ der verschiedenen Beteiligten und unter Einbeziehung auch der bürgerlichen Fluglärm-schutzinitiativen zu unternehmen“

Die Allianz für den Fluglärmenschutz hat ihre Arbeit auf Grundlage der verbindlichen Grundsätze der Zusammenarbeit intensiv fortgesetzt. Seit der zweiten Sitzung der Allianz für den Fluglärmenschutz am 3. Mai 2016 mit insgesamt 29 Teilnehmern fanden drei weitere Treffen statt. Am 15. September 2016 kamen auf Einladung der Flughafen Hamburg GmbH insgesamt 29 Vertreter/-innen, am 22. März 2017 sowie am 19. Juni 2017 insgesamt jeweils 25 Vertreter/-innen der Bürgerinitiativen aus Hamburg und Schleswig-Holstein, der Fluglärmenschutzkommission, der BWVI, der Regierungs- und Oppositionsfraktionen der Hamburgischen Bürgerschaft, der Unternehmen und Verbände sowie die Fluglärm-schutzbeauftragte zusammen, um den Austausch über alle Belange des Fluglärm-schutzes fortzusetzen. Seit der vierten Sitzung wird die Allianz für den Fluglärm-schutz durch eine externe Moderation begleitet. Die inhaltliche Arbeit der Allianz wird zudem durch themenspezifisch

einggerichtete Arbeitsgruppen unterstützt. Die erste Arbeitsgruppe tagte bisher zweimal zum Thema Fluglärmmessung. Ein abschließender Bericht dieser Arbeitsgruppe ist zu einer der nächsten Sitzungen der Allianz für den Fluglärmschutz vorgesehen.

14. „Vorschläge anderer Bundesländer für eine stärkere Verankerung des Lärmschutzes im LuftVG nach Möglichkeit zu unterstützen und gegebenenfalls eigene Vorlagen hierzu einzubringen, die den besonderen Anforderungen eines innerstädtischen Flughafens Rechnung tragen“

Auf die Ausführungen in der Drucksache 21/4209 wird verwiesen.

15. „nach der Berichterstattung auf Grund des letzten Ersuchens zu den Airbus-Testflügen nunmehr die Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner seitens der Lufthansa Technik darzulegen sowie

den dort durchgeführten Triebwerkstests und den diesbezüglichen Regelungen Stellung zu nehmen“

Auf die Ausführungen in der Drucksache 21/4209 wird verwiesen.

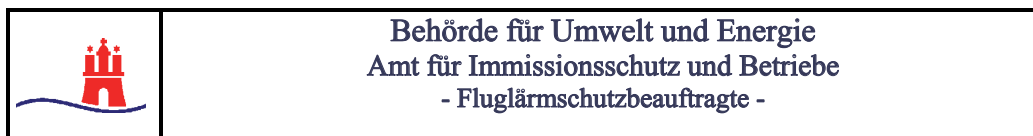
16. „der Bürgerschaft jährlich im Herbst einen Bericht zu Fortschritten aber auch zu Problemen bei der weiteren Umsetzung des 10-Punkte-Plans und zu diesem Ersuchen vorzulegen. Sollten sich zwischenzeitlich Ergebnisse/Problemstellungen von grundsätzlicher Bedeutung im Kontext dieses Ersuchens ergeben, ist dem zuständigen Ausschuss gegebenenfalls mündlich ein Zwischenbericht zu geben“

Der Senat wird jährlich Bericht erstatten.

IV.

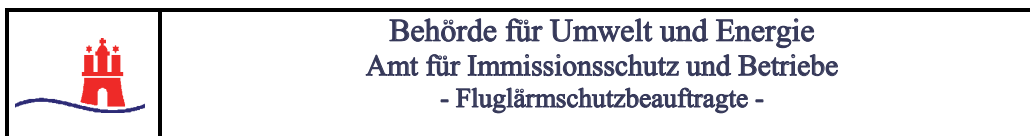
Petition

Die Bürgerschaft wird gebeten, von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen.



Anzahl und regionale Herkunft der Fluglärmbeschwerden und der Beschwerdeführer 2016

Hamburg	Fluglärmbe- schwerden	Beschwerde- führer (ab 13.7.16)
Summe Bezirk Altona	11.929	114
Nienstedten / Rissen/Sülldorf	10.423	26
Othmarschen	57	2
Blankenese	89	8
Ottensen / Bahrenfeld	215	11
Flottbek	350	20
Lurup / Osdorf	713	34
Sonstige Ortsteile	82	13
Summe Bezirk Nord	8.054	149
Fuhlsbüttel	7.493	10
Winterhude	54	18
Alsterdorf	60	26
Langenhorn	297	25
Barmbek	105	55
Groß Borstel	14	7
Sonstige Ortsteile	31	8
Summe Bezirk Eimsbüttel	804	49
Eimsbüttel	100	3
Eidelstedt	317	8
Stellingen	108	12
Niendorf	218	20
Lokstedt	49	4
Schnelsen	3	1
Sonstige Ortsteile	9	1
Summe Wandsbek	9.720	148
Bergstedt	22	2
Lemsahl-M. / Duvenstedt	4.879	45
Poppenbüttel	3.572	38
Wellingsbüttel	121	2
Hummelsbüttel	49	7
Wohldorf-Ohlstedt	917	6
Sasel	45	8
Eilbek	80	32
Sonstige Ortsteile	35	8
Summe Bezirk Mitte	85	34
Hamm / Horn	75	31
Sonstige Ortsteile	10	3
Summe Bezirk Harburg	5	1
Summe Bezirk Bergedorf	4	3


Anzahl und regionale Herkunft der Fluglärmbeschwerden und der Beschwerdeführer 2016

Schleswig-Holstein	Fluglärmbe- schwerden	Beschwerde- führer (ab 13.7.16)
Summe Kreis Pinneberg	1.550	35
Bönningstedt	2	2
Pinneberg	287	2
Hasloh	17	7
Quickborn	1.176	18
sonstige Kreis Pinneberg	68	6
Summe Segeberg	840	46
Norderstedt	218	38
Henstedt-Rhen	615	4
sonstige Kreis Segeberg	7	4
Kreis Stormarn	51.689	162
Ahrensburg	19.250	10
Großhansdorf	2.685	6
Ammersbek	104	11
Bargteheide	825	5
Elmenhorst	28.237	99
Jersbek	535	19
Bad Oldesloe	37	8
sonstige Kreis Stormarn	16	4
Niedersachsen	1.440	10

1. Einleitung

Nach §25 Absatz 1 S. 3 Nr. 3 LuftVG dürfen Luftfahrzeuge auf Flugplätzen innerhalb von Betriebsbeschränkungszeiten für den Flugplatz nur starten und landen, wenn der Flugplatzunternehmer zugestimmt und die Genehmigungsbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Nach Nr. 1.3.1 der örtlichen Flugbeschränkungen sind Starts und Landungen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr auf dem Hamburger Flughafen grundsätzlich unzulässig. Für Starts- und Landungen im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr, deren planmäßige Abflug- oder Ankunftszeit vor 23.00 Uhr liegt, gilt gemäß Nr. 1.3.2 der örtlichen Flugbeschränkungen im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahme genehmigung von den Nachtflugbeschränkungen bis 24.00 Uhr als erteilt (sog. Verspätungsregelung). Unvermeidbar in diesem Sinne ist eine Verspätung, die auch bei dem Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen nicht abgewendet werden kann. Abweichend davon kann die Fluglärmschutzbeauftragte im Einzelfall auf Antrag dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist (siehe Nr. 1.4 der örtlichen Flugbeschränkungen). In Nr. 1.6 der örtlichen Flugbeschränkungen ist geregelt, für welche Luftfahrzeuge die Nachtflugbeschränkungen nicht gelten.

Zuwiderhandlungen gegen §25 Absatz 1 S. 3 Nr. 3 LuftVG können gem. §58 Absatz 1 Nr. 8 a, Absatz 2 LuftVG mit einer Geldbuße bis zu 50.000 Euro geahndet werden. Bei der Bemessung der Höhe des Bußgeldes findet eine Abstufung hinsichtlich der Uhrzeiten statt. Für Landungen vor 6.00 Uhr wird im Hinblick auf den Bußgeldrahmen ein geringerer Mindestbetrag angesetzt, da ein Kreisen über der Stadt vor 6.00 Uhr zu zusätzlichem und vermeidbarem Lärm führen würde. Im Fall von unvermeidbaren Verspätungen im plan-

mäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr werden Überschreitungen ab 24.00 Uhr geahndet.

Die Einstufung innerhalb des jeweiligen Rahmens ergibt sich aus den Umständen des Einzelfalls.

Kriterien sind z.B. (kein abschließender Katalog):

- die Zeitspanne der Verletzung der Nachtflugbeschränkung,
- Abflug-/Anflugrichtung,
- Flugzeugtyp und Lärmmesswert,
- Wiederholungstäter,
- Einsichtigkeit,
- Vorwerfbarkeit.

Im Zuge eines Verfallsverfahrens nach §29a OWiG kann (Ermessen!) der durch die mit Geldbuße bedrohte Handlung unmittelbar erlangte Vorteilszufluss ermittelt und mit der Anordnung des Verfalls eines Geldbetrags abgeschöpft werden. Der Verfall gegen den Täter (z.B. den Piloten) kann nur angeordnet werden, wenn gegen ihn keine Geldbuße festgesetzt wird. Der Verfall gegen einen Dritten, etwa die Fluggesellschaft, kommt nach §29a OWiG in Betracht, wenn der Täter für diesen Dritten gehandelt und dieser dadurch etwas erlangt hat. Zu dem Vorteil zählen unter anderem z.B. ersparte Hotel-, Transfer- und Verpflegungskosten für Passagiere, ersparte Forderungen aus der EU-Fluggastrechteverordnung und die ersparte Gebühr für eine Ausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen.

Diese Leitlinien und Richtsätze bilden eine Richtschnur für das Verwaltungshandeln und sind Arbeitsmittel für den verwaltungsinternen Gebrauch. Eine bindende Wirkung kommt ihnen nicht zu.

2. Richtsätze für Flugzeuge bei Verstoß gegen die Nachtflugbeschränkungen (neu ab 25.09.2017)

Zeit	Zeitüberschreitung	Verfallsverfahren ggü. Fluggesellschaft	OWi ggü. Pilot	Fahrlässigkeit	Vorsatz
sämtlicher Flugverkehr (Nr. 1.3 der örtlichen Flugbeschränkungen, Ausnahme Nr. 1.3.2)					
vor 6 h	< 15 Sekunden	Einleitung	i.d.R. keine Einleitung	---	---
	bis zu 1 Minute	Einleitung	i.d.R. Verwarnung	---	---
	ab einer 1 Minute	Einleitung	i.d.R. Anhörung BG	100 € - 25.000 €	200 € - 50.000 €
nach 23 h	< 15 Sekunden	Einleitung	i.d.R. keine Einleitung	---	---
	bis zu 1 Minute	Einleitung	i.d.R. Verwarnung	---	---
	ab einer 1 Minute	Einleitung	i.d.R. Anhörung BG	300 € - 25.000 €	600 € - 50.000 €
planmäßiger Fluglinien- und regelmäßiger Pauschalflugreiseverkehr mit nachweisbar unvermeidbaren Verspätungen (Nr. 1.3.2 der örtlichen Flugbeschränkungen)					
nach 24 h	< 15 Sekunden	Einleitung	i.d.R. keine Einleitung	---	---
	bis zu 1 Minute	Einleitung	i.d.R. Verwarnung	---	---
	ab einer 1 Minute	Einleitung	i.d.R. Anhörung BG	300 € - 25.000 €	600 € - 50.000 €

Stand 11.09.2017