

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2109  
27.03.2022

Niederschrift über die  
Sitzung der Fluglärmschutzkommission 2022/1  
für den Flughafen Hamburg  
am 25. Februar 2022 – per Cisco Webex -

## Teilnehmende

Felix **Bünger** (SH), Alexander **Brückner** (MELUND SH), Johannes **Gerdemann** (HH-Eimsbüttel), Werner **Hansen** (HH-Wandsbek), Klaus-H. **Hensel** (Quickborn), Philipp **Henze** (HK), André **Hückelkempken** (DFS), Dr. Ines **Köhler** (Dt. Lufthansa), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Bettina **Kruse** (BUKEA), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Reinhard **Kunde** (BA HH-Nord), Corinna **Lange** (BWI), Hermann **Lindner** (TUI), Dennis **Lühns** (BWI), Martin **Mosel** (BVF), Stefan **Mundt** (BSW), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Horst **Rühle** (Hasloh), Michael **Sarach** (Kreis Stormarn), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Dr. Uwe **Schacht** (BUKEA), Johannes **Scharnberg** (FHG), Dr. René **Schwartz** (BVF), Dr. Stefanie **von Berg** (HH-Altona), Thorsten **Wolf** (Bad Segeberg)

## Begrüßung/Anträge/Beschlussfähigkeit

### Dringlichkeitsantrag der BVF

### Anderungswunsch von Herrn Dr. Schwartz zum Protokoll FLSK 2021/3

Frau Roeder eröffnet die Sitzung mit der Begrüßung aller Teilnehmenden – insbesondere der neuen Mitglieder Herrn Bünger (MWVATT), Herrn Gerdemann (HH Eimsbüttel) und Herrn Kunde (HH-Nord) - und erläutert den Sitzungsablauf des digitalen Formats. Dem von Herrn Dr. Schwartz geäußerten Änderungswunsch zum Protokoll der FLSK-Sitzung 2021/3 wird mit der Maßgabe entsprochen, diesen dem Protokoll zu dieser Sitzung beizufügen (s. Anlage) und das Protokoll 2021/3 mit einer entsprechenden Fußnote zu versehen.

Die Kommission ist beschlussfähig und nimmt das Protokoll zur Sitzung damit 2021/3 einstimmig an.

Herr Mosel hat zur heutigen Sitzung einen Dringlichkeitsantrag (FLSK Drs. Nr. 1/2022-1) eingereicht, den Frau Roeder vorstellt. Der Umweltausschuss der Stadt Norderstedt habe der Stadt Norderstedt einen kommunalen Prüfauftrag erteilt, ein Rechtsgutachten darüber erstellen zu lassen, ob und wie für den Bereich der Stadt Norderstedt gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen durch Fluglärm, insbesondere durch Begrenzung der nächtlichen Flugbewegungen, ausgeschlossen werden können. Dabei sei vor allem auf eine gerechte Verteilung der Flugbewegungen durch startende und landende Flugzeuge hinzuwirken (z.B. Begrenzung der Flugroute Richtung Norderstedt auf max. 90 Tage/Jahr).

Frau Roeder sagt zu, der FLSK zu berichten sobald ein Rechtsgutachten vorliege, sieht jedoch eine formale Dringlichkeit des Antrages von Herrn Mosel nach § 7 Abs. 2 der Geschäftsordnung nicht gegeben. Nach kontroverser Diskussion lässt Frau Roeder die Mitglieder der Kommission abstimmen, ob die Dringlichkeit des Antrages gemäß § 7 Abs. GO gesehen werde.

Das Kriterium der Dringlichkeit sieht das Gremium nicht und lehnt dies mit 16 Nein-Stimmen bei 3 Ja-Stimmen und 5 Enthaltungen ab.

Nach erfolgter Abstimmung wird kritisch angemerkt, vor Abstimmung nicht alle Wortmeldungen angehört zu haben.

Frau Roeder erfragt Änderungswünsche zur Tagesordnung und stellt die folgenden diesjährigen Sitzungstermine vor, insgesamt seien 4 Sitzungen geplant. Da in 2021 pandemiebedingt eine Sitzung entfiel, wird von Frau Roeder in Anbetracht der Themenvielfalt der Wunsch nach einer zusätzlichen Sitzung in 2022 aufgegriffen. Ein Termin werde rechtzeitig bekanntgegeben.

### **TOP 1 Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen**

Herr Scharnberg (FHG) schildert die noch immer angespannte Lage am Flughafen. Das Flugaufkommen sei noch immer von den Corona Beschränkungen geprägt und liege bei ca. 40% des Niveaus von 2019. Zum Sommer werde eine Zunahme der Passagierzahlen erwartet. Aufgrund der unabsehbaren weiteren Entwicklung und der aktuellen geopolitischen Lage sei eine Prognose jedoch nur bedingt möglich. Am Flughafen werde daher weiterhin von der Kurzarbeitsregelung Gebrauch gemacht. Insgesamt habe die FHG bisher lediglich 10% der Belegschaft abbauen müssen, sodass der Flughafen für eine Zunahme des Passagierverkehrs im Sommer gut aufgestellt sei und zudem die bei den Dienstleistern entstandenen Einschränkungen abmildern könne.

Zur besseren Planbarkeit und damit zur Entlastung für die betroffenen Anwohner:innen werde man die für Instandhaltung notwendigen Pistensperrungen künftig wochenweise bündeln, sodass diese weitgehend nicht mehr über Tagessperrungen erfolgen. Die entsprechenden Sperrungen für 2022 werde man Anfang März auf der Website des Flughafens veröffentlichen.

Herr Hückelkempken (DFS) bestätigt die Ausführungen zur Lage am Flughafen und ergänzt, dass die Ukraine Krise zwar insgesamt Auswirkungen auf den Luftraum habe, die sich derzeit noch nicht lokal auswirkten.

Den Ausführungen von der FHG und der DFS schließt sich eine Diskussion zu den Auswirkungen der kürzlich vermehrt und kurz hintereinander aufgetretenen Extrem-Wetterlagen mit Sturmereignissen an. Erneut stelle sich die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Betrieb des Flughafens eingestellt werden solle oder aus rechtlichen Gründen sogar müsse. Unabhängig vom Sicherheitsaspekt beim mehrfachen Anfliegen und Durchstarten müsse die dadurch entstehende höhere Lärmbelastung ein Grund sein, den Flugbetrieb einstellen zu können. Wegen der Lage des Flughafens mitten in der Stadt solle die Betriebsgenehmigung bzw. Flughafenordnung angepasst werden. Es besteht der Wunsch, die Voraussetzungen, die technisch bedingt zum Abbruch von Landeanflügen bzw. zur Einstellung des Flugbetriebes seitens des Flughafens führen, zu benennen.

Herr Scharnberg bietet an, die für die Flughafen-Infrastruktur geltenden Voraussetzungen bzw. Werte, die eine Einstellung des Betriebes nach sich zögen, ausnahmsweise zum Protokoll zu geben. Im Übrigen sei zu bemerken, dass trotz der Extremwetterlagen insgesamt ein weitestgehend normaler Betrieb mit nur einem geringen Anteil an abgebrochenen Landeanflügen stattgefunden habe.

Herr Lührs (BWI) erklärt hierzu, dass es genehmigungsrechtlich keine Veranlassung zur Schließung des Flughafens gegeben habe. Die kritisierten Durchstartvorgänge seien normale Vorgänge, die keine Rückschlüsse auf eine Gefährdungslage zuließen, sondern genau der Gefahrenabwehr dienen. Die BWI sei gerne bereit, die rechtlichen Voraussetzungen zur Einstellung des Flugbetriebs bei Extremwetterlagen in einer der nächsten Sitzungen darzustellen oder zu Protokoll zu geben.

Herr Lindner (TUI) stellt die Sicht der Airlines dar. Es gebe eine harte Limitierung der Windgeschwindigkeiten für Rollvorgänge. Für Crosswindkomponenten gelte dagegen keine Limitierung. Die Richtung der Windböen spiele eine große Rolle, so hätten frontale Böen keinen Einfluss auf den Landevorgang, bei starken Seitenwinden treffe der Pilot die Entscheidung, ob ein Landevorgang abzubrechen oder nach mehreren Fehlversuchen ein Ersatzflughafen anzusteuern sei.

Herr Hückelkempken (DFS) bestätigt, dass das Durchstarten zum normalen Flugverhalten hinsichtlich einer Risikoabwägung gehöre sobald eine Stabilisierung nicht erreicht werden könne. Darüber hinaus sei die Schließung eines einzelnen Flughafens, insbesondere eines sog. Notfallflughafens wie dem hiesigen, bei derartigen Sturmwetterlagen nicht möglich, da davon häufig ganz Europa betroffen sei und Flugzeugen eine Ausweichmöglichkeit zur Landung gegeben werden müsse. Es handele sich also um eine Betriebspflicht, den Flughafen offen zu halten, um sichere Landungen zu gewährleisten. Die Entscheidung über die Anzahl von Landeversuchen, das Ansteuern eines Ausweichflughafens oder die Rückkehr zum Abflugort, liege allein beim Piloten.

### **TOP 2 Jahresrückblick Fluglärm 2021 mit Bewegungsverteilung**

Herr Scharnberg erläutert die Entwicklungen der Passagierzahlen und Flugbewegungen in den letzten Jahren. Bezugsgröße dabei sei das Jahr 2019, um pandemiebedingte Einbrüche darzustellen. Angesichts der Reisebeschränkungen reagierten die Airlines mittlerweile passgenauer auf die stark zurückgegangen

Bedarfe. Die Verspätungen zwischen 23 und 24 Uhr haben deutlich nachgelassen. Dies gelte nicht nur für die absoluten Zahlen, sondern auch bezogen auf den Anteil an den Gesamtzahlen der Flüge. Aus der Darstellung ergibt sich, dass die bisherige Verteilung (An- und Abflugrichtung, Windrichtung, Bahnverteilung etc.) auch bei dem derzeit stark reduzierten Flugverkehr über die letzten 3 Jahre nahezu unverändert sei (FLSK Drs. Nr. 2/2022-1).

Herr Dr. Schwartz kritisiert die Darstellung, dass lediglich 0,2% aller Starts und Landungen außerhalb der Betriebszeiten stattfänden. Es sei irreführend, die nächtlichen Verspätungen nach 23 Uhr in Relation zur Gesamtbetriebszeit zu setzen. Für ihn sei dagegen relevant, dass in 2021 die Starts und Landungen nach 23 Uhr um 80 % gegenüber dem Vorjahr 2020 zugenommen hätten, obwohl die Anzahl der Flüge insgesamt nur um 5 % gestiegen sei. Herr Quade merkt an, dass die der fortgeschrittenen Zeit geschuldete, straffe Vorstellung der Inhalte zu Flugbewegungen und der Verspätungssituation eine thematische Auseinandersetzung verhindere. Diese könne erst im Nachgang stattfinden und somit seien auch direkte Nachfragen nicht möglich.

Frau Roeder nimmt diesen Hinweis auf und sagt einen entsprechenden TOP zur Aussprache für die nächste Sitzung zu.

### **TOP 3 Lärmkontingent 2021**

Herr Scharnberg stellt das Lärmkontingent für das Jahr 2021 vor, das am Tag eine Fläche von 9,44 km<sup>2</sup> und in der Nacht von 3,66 km<sup>2</sup> umfasst. Grundlage dafür seien Juli bis Dezember als verkehrsreichste Monate – abweichend zu den Vorjahren - gewesen. Der Einfluss der Krise sei erkennbar und ein Bezug zu langfristiger Betrachtung ungeeignet. Die Lärmkontur sei erwartungsgemäß zurückgegangen, die Nachtkontur sogar stärker als die Tagkontur. Insgesamt sei eine deutliche Reduzierung des Nachtfluglärms zu verzeichnen.

Auch hier sei auf die ausführlichen Darstellung in der angehängten Präsentation verwiesen (FLSK Drs. Nr. 3/2022-1). Fragen hierzu sollten in einer der nächsten Sitzungen erörtert werden oder auch bilateral mit der FHG.

Herr Dr. Schwartz kritisiert, dass Bezüge zur Fluglärmkontur des Jahres 1975 grob irreführend seien. Derartige Belastungsrelativierungen seien Teil des Fluglärmproblems. Herr Kraft sieht Auswirkungen des Lärms über das Flughafengelände hinaus auf angrenzende Grundstücke. Es handle sich hierbei um eine grundbuchrelevante Baulast. Er bitte um Prüfung, ob der FHG Einzelgenehmigungen der Anwohner:innen vorliegen. Herr Scharnberg sieht keine Notwendigkeit zur Einholung von Einzelgenehmigungen, da der Geräuscheinfluss auf Anliegergrundstücke im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geklärt werde.

### **TOP 4 Verspätungs- und Beschwerdesituation 2021 inkl. gesetzliche Berichtspflicht der FLSB (Sachstand Drucksache)**

Frau Dr. Pieroh-Joußen stellt anhand der beigefügten Präsentation dar, dass es bei einer ähnlichen Größenordnung an Flugbewegungen in 2021 insgesamt 116 Verspätungen gegenüber 65 Verspätungen in 2020 gegeben habe (FLSK Drs. Nr. 4/2022-1). Im Januar 2022 sei es zu 7 Verspätungen gekommen. Auch die monatliche Übersicht der Verspätungszahlen zeige die Korrelation zu den Flugbewegungen, die entsprechend der Coronaeinschränkungen schwanken.

Bei der Prüfung der Verspätungsgründe komme es aktuell zu Rückständen, weil diese durch die Airlines derzeit z. T. stark verzögert gemeldet werden. Als Grund werden die bei einigen Fluggesellschaften bestehenden Kurzarbeitsregelungen vermutet.

In diesem Zusammenhang weist Frau Dr. Pieroh-Joußen nochmals darauf hin, dass sie die Unvermeidbarkeit verspäteter Starts in Frage stelle und plädiere daher nochmals an die Airlines, diese zu vermeiden. Für die Feststellung der Unvermeidbarkeit wäre eine Änderung bzw. eine geänderte Interpretation dieser Regelung wünschenswert. Trotz ihrer nachdrücklichen Forderung über die Behördenleitung an die Politik eine entsprechende Änderung in den Koalitionsvertrag aufzunehmen, sei dies nicht gelungen. Sie werde jedoch weiterhin darauf hinwirken, eine Änderung herbeizuführen.

Zum Monitoring der Verspätungen aus dem 21-Punkte-Plan, erläutert die FLSB, dass das 25 %-Kriterium in 2021 nicht überschritten worden sei. Komme es zu Überschreitungen werden die Fluggesellschaften zu Umplanungen der Flüge bewegt.

Herr Quade schlägt vor, in der nächsten Sitzung einen TOP zur Abstimmung darüber zu bringen, ob die FLSK einen Antrag an die Politik formuliert, die Verspätungsregelung zu Starts und zum Thema Unvermeidbarkeit zu stellen. Die BUKEA weist darauf hin, dass es bereits einen Beschluss der FLSK zur Optimierung der Verspätungsregelung gibt.

*Anm. d. Prot. siehe Protokoll 228. Sitzung vom 1.12.2017 und erneut Protokoll 232. Sitzung vom 30.11.2018 (Ablehnung).*

Darüber hinaus regt das Gremium an, die Höhe der Gebühren und der in Ordnungswidrigkeitsverfahren abgeschöpften Gewinne zukünftig in die jährliche Berichterstattung aufzunehmen. Dabei solle zudem berücksichtigt werden, ob diese Verfahren nachhaltig wirken.

Herr Dr. Schacht berichtet anhand der beigefügten Präsentation zur Beschwerdesituation (FLSK Drs. Nr. 5/2022-1). Nach §§ 2 und 3 FLSBG sei die Behörde beauftragt, Bürgerbeschwerden zum Fluglärm aufzunehmen, zu bearbeiten und auszuwerten. Aus Gründen des Datenschutzes dürften Beschwerdeführer nicht den einzelnen Beschwerden zugeordnet werden können. Die Anzahl der Menschen, die sich beschwert haben, habe in 2021 mit dem steigenden Flugverkehr wieder zugenommen. Hinsichtlich der Beschwerdegründe sei die „Flugroutenabweichung“ hauptsächlich auf die Einzelfreigabe der DFS zurückzuführen. Die Beschwerden zur Störung der Nachtruhe seien rückläufig, genau wie die Zahl der Nachtflüge selbst. Da das Beschwerdeaufkommen mit dem Flugaufkommen korreliere, sei mit der erwarteten Zunahme des Flugverkehrs voraussichtlich eine hohe Beschwerdelage im Sommer verbunden. Zur Vermeidung neuer Betroffenheit durch Zuzug in die lärmbehafteten Gebiete sei zwischenzeitlich ein Flyer erstellt worden, der Wohnungssuchenden erste Hilfestellungen und Infos geben solle. Hierzu wird von einigen Mitgliedern der Kommission kritisch angemerkt, dass aufgrund des Wohndruckes lediglich Fluktuationen auf dem Wohnungsmarkt entstünden, das grundsätzliche Problem des Fluglärms an sich jedoch nicht gelöst werde.

Herr Dr. Schwartz erinnert an seine vor einem Jahr geäußerte Kritik am Auswertungsumfang und der Darstellungsform zu den Fluglärmbeschwerden. Er betont, dass der Fluglärm das Problem sei, nicht die Beschwerdeführer\*innen.

Frau Pieroh-Joußen berichtet zum Stand des jährlichen Fluglärmenschutzberichtes, dass aktuell noch letzte Daten des Flughafens eingearbeitet werden. Im Anschluss gehe die Drucksache in die gesetzlich vorgeschriebene Abstimmung.

#### **TOP 5 Antrag der BVF Sachstand Einführung GBAS (FLSK-Drs. 16/18)**

Herr Hückelkempken (DFS) erläutert, dass die DFS das Thema verfolge, ein Einsatz von GBAS allerdings kurzfristig nicht umsetzbar sei, da keine Parallelnutzung von ILS und GBAS möglich sei. Die notwendige Ausstattung an Bord sei derzeit nicht für alle Flugzeuge gegeben. Die FHG erläutert den technischen und baulichen Aufwand, der mit der Errichtung einer GBAS-Bodenanlage verbunden sei und bekräftigt die Einschätzung der DFS. Der Vorteil eines Anfluges per GBAS sei zudem lediglich für den Anflug bei CATIII - Wetterlagen, z.B. bei Nebel gegeben, wobei für Hamburg diese Wetterlage nicht überwiege. Die zuvor ausführlich diskutierten Windereignisse, die für den Standort Hamburg weitaus häufiger zutreffen, ließen nur selten Nebel entstehen.

#### **TOP 6 Antrag der BVF Einbindung der FLSK in Verfahren zur Änderung der Entgeltordnung am Flughafen Hamburg**

Herr Mosel stellt den Antrag der BVF zur Einbindung der FLSK in das Verfahren zur Änderung der Entgeltordnung am Flughafen Hamburg vor. Seiner Ansicht nach sei die jetzige Entgeltordnung rechtswidrig, da keine Beteiligung der FLSK an der Änderung der Entgeltordnung stattgefunden habe. An anderen Flughafenstandorten in der Bundesrepublik sei es gängige Praxis, die Fluglärmkommission am Verfahren zu beteiligen (FLSK Drs. Nr. 6/2022-1).

Herr Lührs stellt klar, dass die jetzige Entgeltverordnung nach dem rechtlich vorgegebenen Verfahren erarbeitet und genehmigt worden sei. Die Flughafenentgelte werden von der FHG nach Konsultation mit den Airlines in einer Entgeltordnung festgelegt und der Genehmigungsbehörde vorgelegt. Diese prüfe nach dem in § 19 b LuftVG vorgesehenen Verfahren. Sofern die Tatbestände erfüllt seien, müsse eine Genehmigung erteilt werden. Hierbei habe die Behörde keinen Ermessensspielraum. Eine Beteiligung



der FLSK am Verfahren über die Genehmigung der Entgelte ist gesetzlich in § 19 b LuftVG nicht vorgesehen.

Nach weiterer Diskussion und übereinstimmender Ansicht von BWI, BUKEA und FHG wird eine Beteiligung der FLSK im vorlaufenden Verfahren (Aushandlungsprozess zwischen Flughafen und Fluggesellschaften) sowie dem Genehmigungsverfahren bei BWI nicht gesehen, wohl könne gerne bereits vor Veröffentlichung ein Bericht aller Beteiligten an die FLSK erfolgen. Dies ermögliche der FLSK die spätere Auskunftsfähigkeit und Beratung. Herr Mosel sieht weiterhin die rechtliche Notwendigkeit, bereits vor Prüfung der Genehmigungsbehörde, zumindest eine Beratung oder Stellungnahme seitens der FLSK nach § 32 b einzubringen. Nach weiterem Austausch zum Thema wird um Konkretisierung des vorliegenden Antrages der BFV zu deren Rechtsauffassung sowie schriftliche Darlegung der angesprochenen Praxisbeispiele anderer Flughafenstandorte gebeten.

Frau Roeder bittet Herrn Mosel, seinen Antrag zu ergänzen, um in der nächsten Sitzung darüber zu beraten und abzustimmen.

#### **TOP 7**

Antrag BVF

Leerflüge oder schlecht ausgelastete Flüge am Flughafen Hamburg zum Zwecke des Erhalts von Start- und Landerechten (FLSK Drs. Nr. 7/2022-1).

Wird wegen der fortgeschrittenen Zeit auf die nächste Sitzung verschoben.

#### **TOP 8**

Sonstiges

Frau Roeder fasst nach Einholung eines Votums der Kommission zum Ablauf künftiger Sitzungen folgendes zusammen:

- Die Sitzungen finden im zeitlichen Rahmen von 10.00h bis 13.30.h, mit halbstündiger Pause statt,
- Künftige Sitzungen sollen – wenn möglich – in Präsenz stattfinden. Dies gilt ebenso für die angestrebte Zusatzsitzung in 2022.
- Sitzungsunterlagen sollen an die kommunizierten Adressen der Mitglieder versendet werden.
- TOP 7 sowie weitere TOPs zu den heute verabredeten Themen werden in die Tagesordnung für die nächste Sitzung aufgenommen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Frau Roeder dankt den Teilnehmenden und schließt die Sitzung um 13.45 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Bettina Kruse

gez. Elke Christina Roeder

## **Terminvorschau 2022**

24.06.2022	FLSK 2022/3
28.10.2022	FLSK 2022/4

## **FLSK-Geschäftsführung**

---

**Von:** Martin Mosel  
**Gesendet:** Mittwoch, 23. Februar 2022 11:46  
**An:** FLSK-Geschäftsführung  
**Cc:** Dr. Michael Breyer; Gebhard Kraft; René Schwartz; Lothar Galka; Wiederhold  
**Betreff:** [EXTERN]-FLSK Dringlichkeitsantrag gem. § 7 Abs. 2 GO FLSK zur Sitzung am 25.02.2022

**Kennzeichnung:** Zur Nachverfolgung  
**Kennzeichnungsstatus:** Gekennzeichnet

Sehr geehrte Frau Thumm,  
sehr geehrte Frau Weidner,

am 16.02.2022 hat der Norderstedter Umweltausschuss über einen Antrag des Parteienbündnisses WiN/CDU/Grüne/FDP/Linke beraten. Der Antrag verfolgt das Ziel der Erstellung eines Rechtsgutachtens zur „gerechteren“ Verteilung der Flugbewegungen insbesondere am frühen Morgen und in der Nacht. Der angestrebte Verteilungsmaßstab soll 1/4 sein, sowohl bezogen auf die Anzahl der Flugbewegungen als auch auf die Nutzung (max. 90 Tage im Jahr).

<http://buergerinfor.norderstedt.de/ratsinfo/sessionnet/buergerinfor/getfile.php?id=182553&type=do>

Zur Befassung im Umweltausschuss gab es einen Änderungsantrag der Norderstedter SPD unter Bezugnahme auf das FLSK-Verfahren zur Flugroutenänderung RAMAR sowie zur bisherigen und weiteren Wirksamkeit des sog. „21-Punkte-Plans“.

Im Begründungsteil des Änderungsantrag wird auf Anmerkungen im Lärmaktionsplan von 2008 und 2013 der Stadt Norderstedt Bezug genommen:

„...Hamburgs Umweltbehörde und das schleswig-holsteinische Umweltministerium haben sich vor dem Hintergrund dieser Situation und in Abstimmung mit der Norderstedter Verwaltung darauf verständigt, für den Ballungsraum Hamburg einen gemeinsamen (Lärm-)Aktionsplan zur Verringerung des Fluglärms unter Beteiligung aller betroffenen Kommunen, der Öffentlichkeit und des Hamburger PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD Lärminderungsplanung Norderstedt 2008-05-20 6 Flughafens zu entwickeln“(Lärmaktionsplan 2008, Seite 5/6).“

<http://buergerinfor.norderstedt.de/ratsinfo/sessionnet/buergerinfor/getfile.php?id=183659&type=do>

Ich bitte um Berichterstattung durch die Vorsitzende in ihrer Eigenschaft als Vertreterin der Stadt Norderstedt.

Zu den abgestimmten gemeinsamen Bemühungen der Hamburger Umweltbehörde und der Norderstedter Verwaltung zu einer gemeinsamen Lärmaktionsplanung für den Ballungsraum Hamburg zur Verringerung des Fluglärms möchte bitte Frau Dr. Pieroh-Joußen berichten.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Mosel

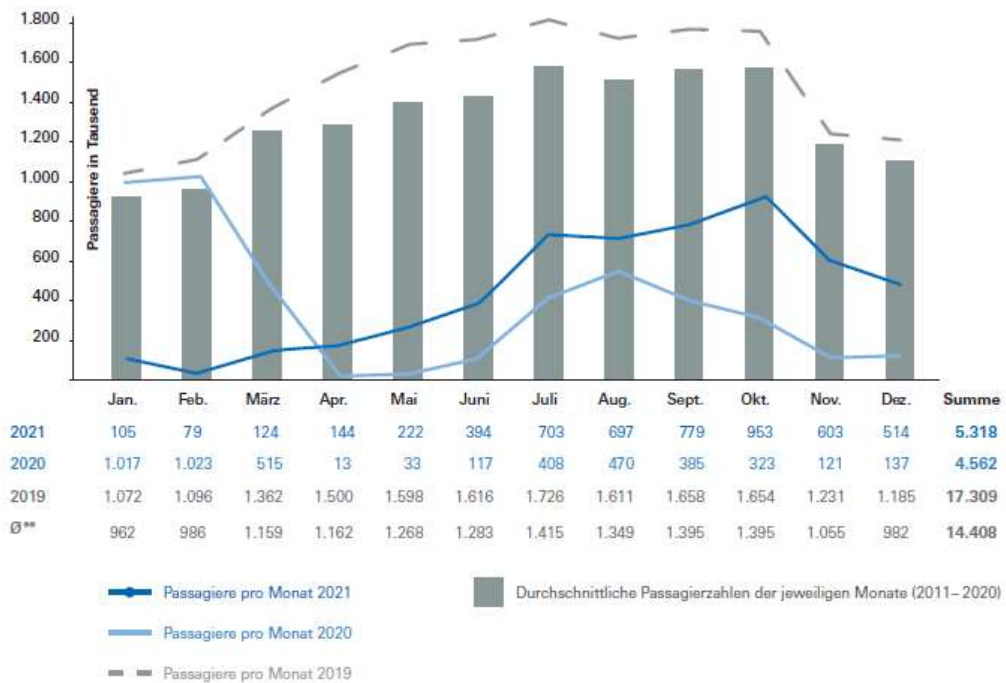
# Sitzung der Fluglärmschutzkommission

Johannes Scharnberg – TOP 2 Rückblick auf das Jahr 2021



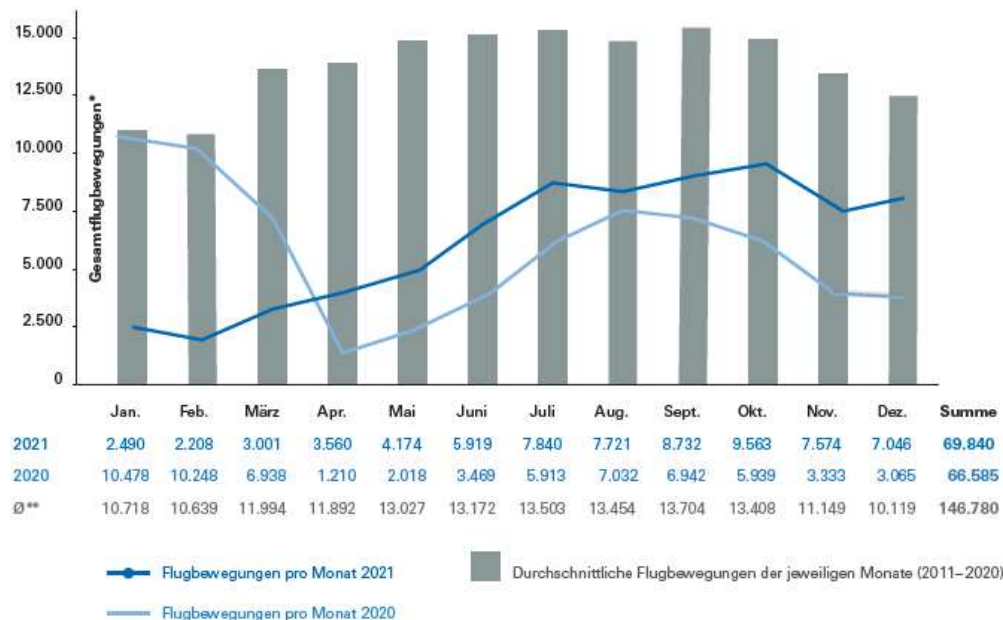
  
**Hamburg Airport**

# Passagierzahlen 2021



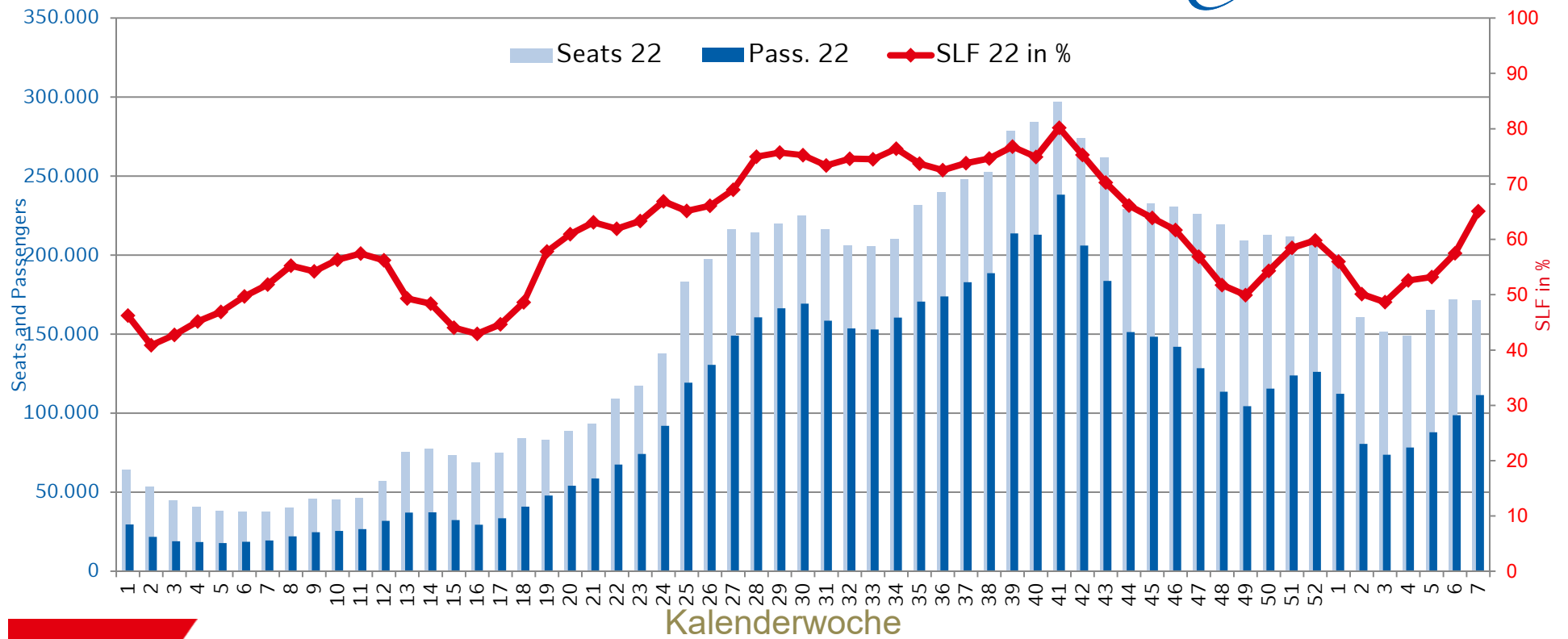
- 2021 zählte Hamburg Airport 5.317.666 Passagiere. Das ist ein Rückgang von 69 % im Vergleich zum Jahr 2019
- Der verkehrstärkste Monat war der Oktober mit 953.347 Passagieren.
- Der verkehrsschwächste Monat war der Februar mit 79.106 Passagieren
- Im Jahr 2019 gab es durchschnittlich 47.421 Passagiere am Tag; 2021 waren es durchschnittlich 14.569.

# Flugbewegungen 2021



- 2021 gab es insgesamt 69.840 Flugbewegungen am Hamburg Airport. Das sind 55 % weniger Bewegungen als im Jahr 2019.
- Oktober war der Monat mit den meisten Flugbewegungen (9.563)
- Februar war der verkehrsschwächste Monat mit 2.208 Flugbewegungen

# Verkehrsentwicklung 2021/22

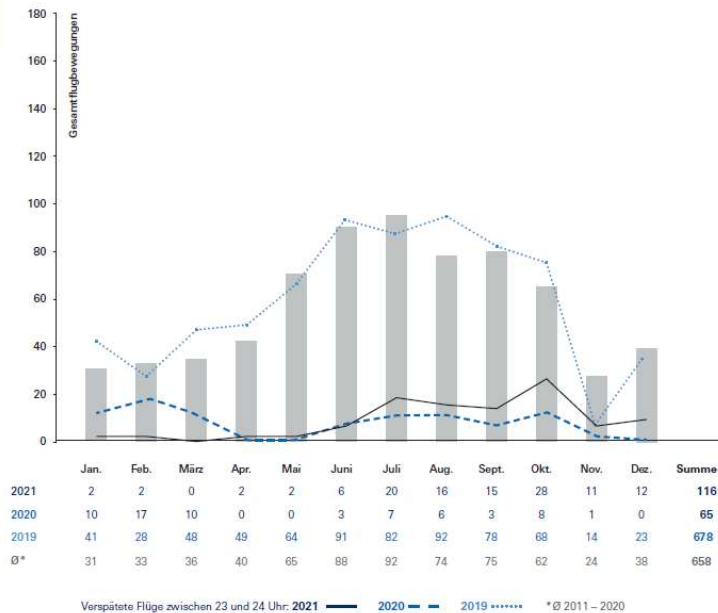


# Flüge zwischen 23 und 24 Uhr



## Nachtflugbeschränkung

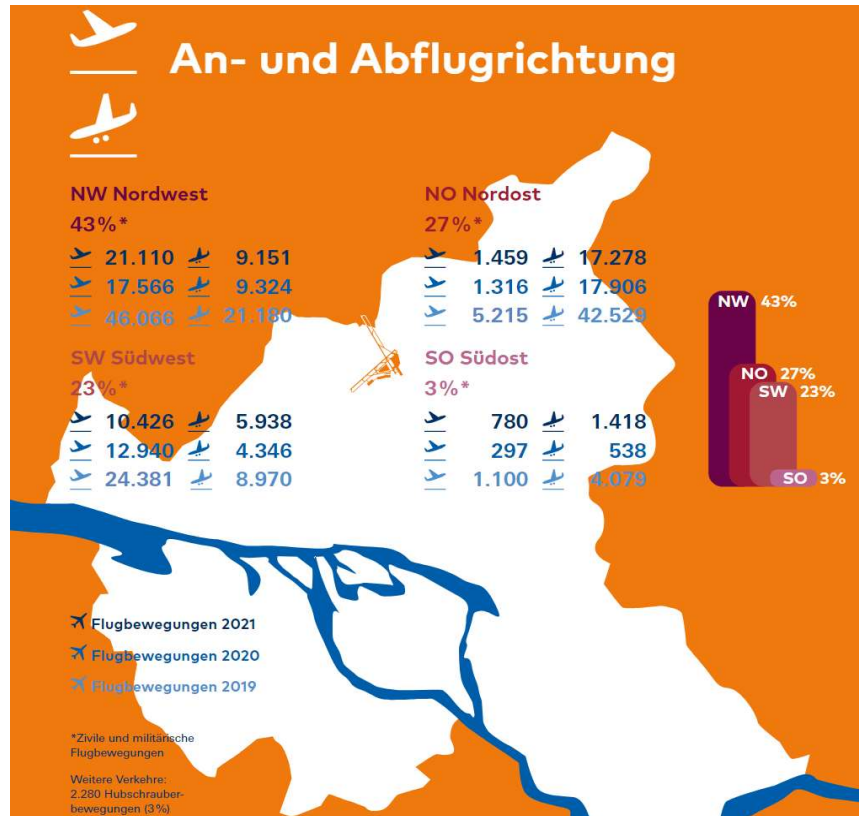
Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr  
(regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



- Im Jahr 2021 mussten insgesamt **116 von insgesamt 69.840** Flügen von der Verspätungsregelung Gebrauch machen. Das entspricht einem Anteil von **0,2 %**.
- 2020 lag der Anteil mit 65 Flügen bei **0,1 %** und 2019 mit 678 verspäteten Flügen bei **0,4 %**.
- Im Jahr 2021 gab es vier Flüge nach Mitternacht mit einer vorherigen Einzelgenehmigung durch die Hamburger Umweltbehörde



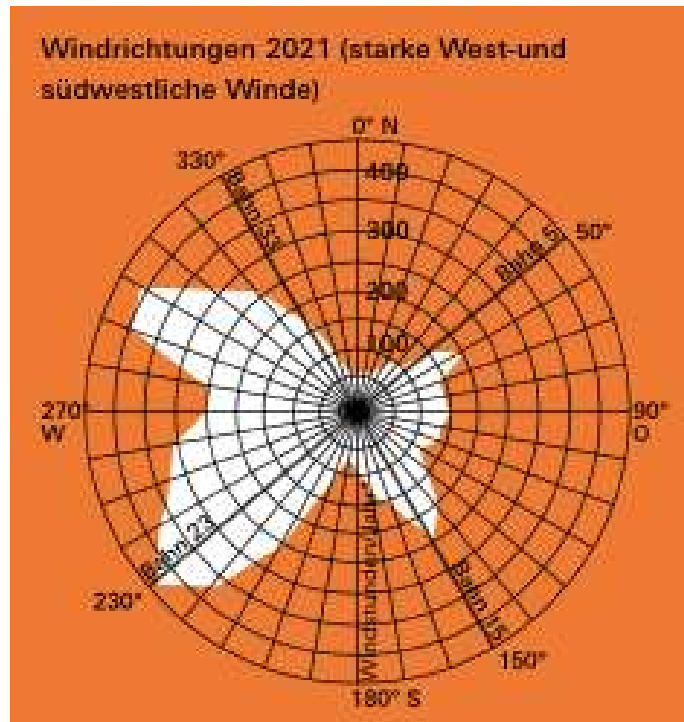
# An- und Abflugrichtung 2019-2021



## 2021:

- 43 % der Flugbewegungen Nordwest
- 27 % der Flugbewegungen Nordost
- 23 % der Flugbewegungen Südwest
- 3 % der Flugbewegungen Südost

# Windrichtungsverteilung 2021 und 2020



# Backup

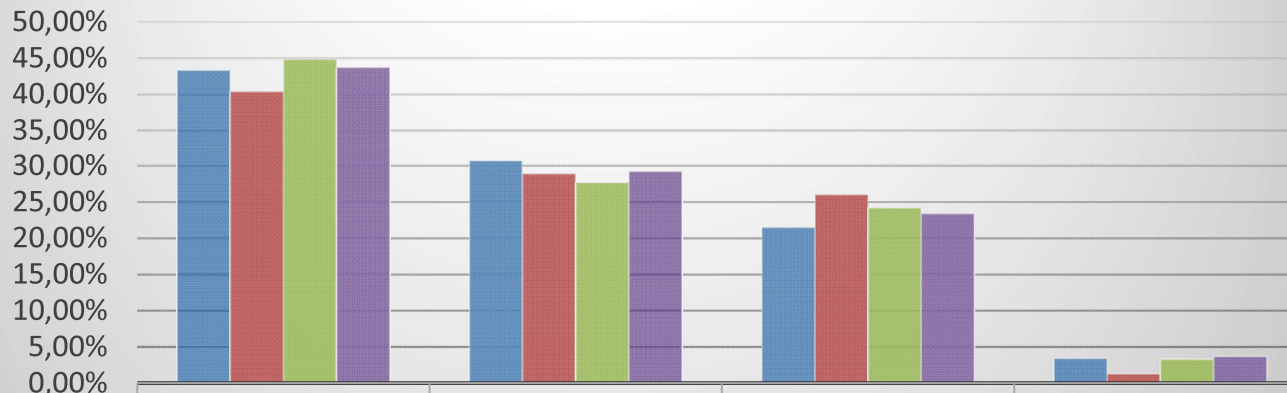


# Bahnverteilung 2019-2021

Prozentuale Verteilung



## Bewegungsverteilung



	Norderstedt	Langenhorn	Niendorf	Alsterdorf
■ 2019	43,30%	30,70%	21,50%	3,40%
■ 2020	40,40%	28,90%	26,00%	1,30%
■ 2021	44,80%	27,70%	24,20%	3,30%
■ Ø 2010-2021	43,70%	29,20%	23,40%	3,70%

## Flugbewegungen

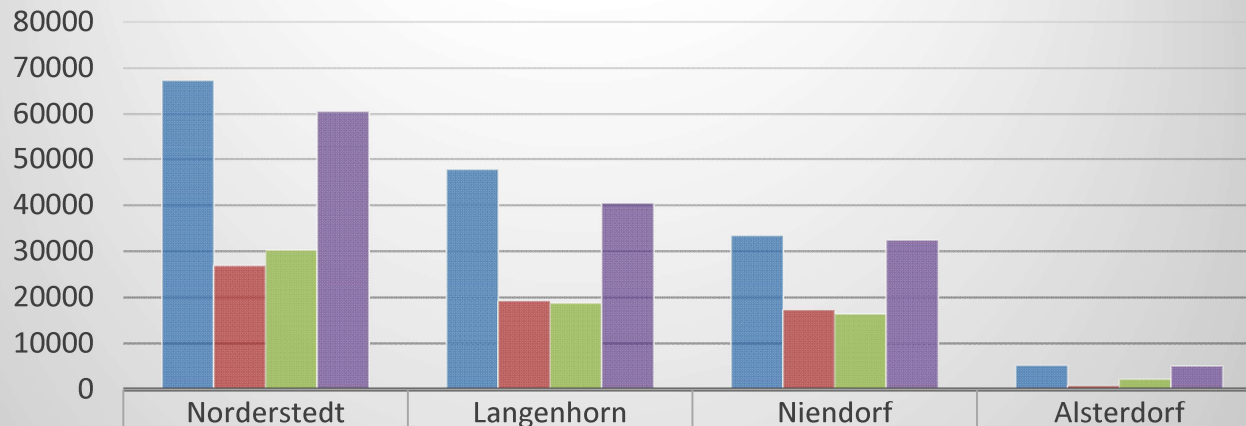
2019	155.462
2020	66.585
2021	67.560
Ø 2010-2021	138.412

# Bahnverteilung 2019-2021

Absolute Verteilung



## Bahnverteilung



	2019	2020	2021	Ø 2010-2021
Norderstedt	67246	26890	30261	60538
Langenhorn	47744	19222	18737	40406
Niendorf	33351	17286	16364	32393
Alsterdorf	5179	835	2198	5075

## Flugbewegungen

2019	155.462
2020	66.585
2021	67.560
Ø 2010-2021	138.412

**Verteilung der Flugbewegungen**  
ohne Hubschrauber



**Flugbewegungen über Ohmoor**

Starts 33 / Landungen 15

2011 = 44243 / 22224	Summe: 66458 = 43,0 %
2012 = 43251 / 22837	Summe: 66088 = 44,2 %
2013 = 42768 / 20590	Summe: 63358 = 44,9 %
2014 = 38648 / 26566	Summe: 65214 = 43,1 %
2015 = 45440 / 20487	Summe: 65927 = 42,4 %
2016 = 48068 / 21641	Summe: 69727 = 44,5 %
2017 = 52140 / 17670	Summe: 69810 = 44,1 %
2018 = 43959 / 24149	Summe: 68108 = 44,1 %
2019 = 46066 / 21180	Summe: 67246 = 43,8 %
2020 = 17566 / 9324	Summe: 26890 = 41,9 %
2021 = 21110 / 9151	Summe: 30261 = 44,8 %

**Flugbewegungen über Langenhorn**

Starts 05 / Landungen 23

2011 = 5069 / 41670	Summe: 46739 = 30,2 %
2012 = 5148 / 35438	Summe: 40586 = 27,1 %
2013 = 7991 / 32530	Summe: 40521 = 28,7 %
2014 = 10193 / 30677	Summe: 40870 = 27,1 %
2015 = 3937 / 43890	Summe: 47827 = 30,8 %
2016 = 6170 / 40052	Summe: 46222 = 29,5 %
2017 = 2997 / 47111	Summe: 50108 = 31,7 %
2018 = 10093 / 32387	Summe: 42480 = 27,5 %
2019 = 5215 / 42529	Summe: 47744 = 31,1 %
2020 = 1316 / 17906	Summe: 19222 = 29,9 %
2021 = 1459 / 17278	Summe: 18737 = 27,7 %

West ..... Ost

**Flugbewegungen über Niendorf**

Starts 23 / Landungen 05

2011 = 26486 / 10689	Summe: 37175 = 24,0 %
2012 = 23066 / 10814	Summe: 33880 = 22,7 %
2013 = 17214 / 10275	Summe: 27489 = 19,5 %
2014 = 25998 / 15862	Summe: 41860 = 27,7 %
2015 = 26623 / 10524	Summe: 37156 = 23,9 %
2016 = 22030 / 14566	Summe: 36596 = 23,3 %
2017 = 22528 / 10567	Summe: 33095 = 20,9 %
2018 = 21333 / 16247	Summe: 37580 = 24,3 %
2019 = 24381 / 8970	Summe: 33351 = 21,7 %
2020 = 12940 / 4346	Summe: 17286 = 26,9 %
2021 = 10426 / 5938	Summe: 16364 = 24,2 %

Süd

**Flugbewegungen über Alsterdorf**

Starts 15 / Landungen 33

2011 = 1556 / 2767	Summe: 4323 = 2,8 %
2012 = 3309 / 5666	Summe: 8975 = 6,0 %
2013 = 2621 / 7207	Summe: 9828 = 6,9 %
2014 = 721 / 2452	Summe: 3173 = 2,1 %
2015 = 1712 / 2809	Summe: 4521 = 2,9 %
2016 = 2082 / 2126	Summe: 4208 = 2,7 %
2017 = 1447 / 3794	Summe: 5241 = 3,3 %
2018 = 1851 / 4457	Summe: 6308 = 4,1 %
2019 = 1100 / 4079	Summe: 5179 = 3,4 %
2020 = 297 / 538	Summe: 835 = 1,3 %
2021 = 780 / 1418	Summe: 2198 = 3,3 %

# Bahnverteilung 2021

**Verteilung der Flugbewegungen  
2015 – 2021 / Starts und Landungen (22 – 23 Uhr)**  
ohne Hubschrauber



# Bahnverteilung 22-23.00 Uhr

**Flugbewegungen über Ohmoor**

Starts 33 / Landungen 15

Jahr	D33	A15	Summe	Anteil
2015	362	1858	2220	36,4%
2016	572	1865	2437	38,9%
2017	811	1758	2569	35,8%
2018	740	2512	3252	44,3%
2019	768	1912	2680	41,1%
2020	117	662	779	47,0%
2021	169	926	1095	46,8%

**Flugbewegungen über Langenhorn**

Starts 05 / Landungen 23

Jahr	D05	A23	Summe	Anteil
2015	28	2712	2740	44,9%
2016	71	2407	2478	39,5%
2017	41	3203	3244	45,3%
2018	256	2176	2432	33,1%
2019	107	2308	2415	37,1%
2020	7	638	645	38,9%
2021	9	877	886	37,9%

West ..... Ost

**Flugbewegungen über Niendorf**

Starts 23 / Landungen 05

Jahr	D23	A05	Summe	Anteil
2015	189	790	979	16,0%
2016	208	1002	1210	19,3%
2017	407	671	1078	15,0%
2018	393	992	1385	18,9%
2019	497	616	1113	17,1%
2020	95	125	220	13,3%
2021	82	251	333	14,2%

**Flugbewegungen über Alsterdorf**

Starts 15 / Landungen 33

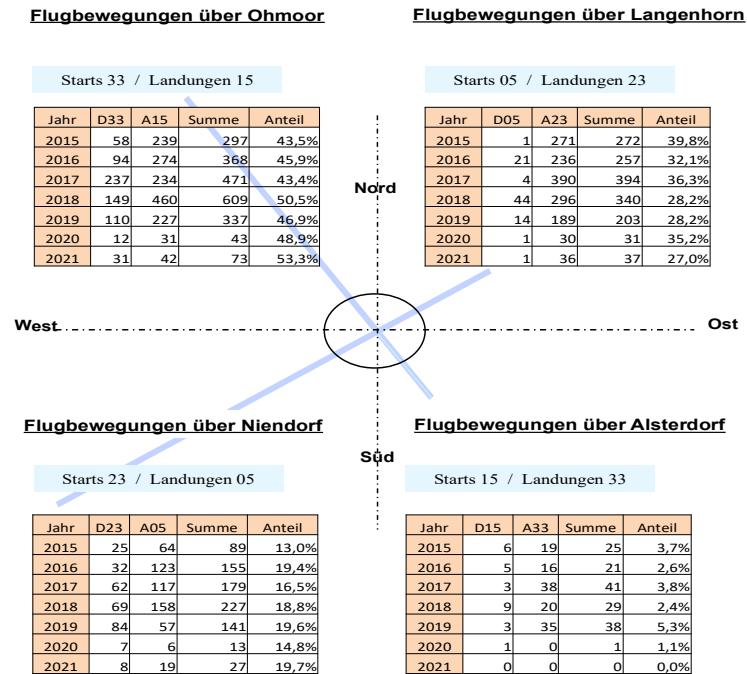
Jahr	D15	A33	Summe	Anteil
2015	25	139	164	2,7%
2016	25	117	142	2,3%
2017	25	252	277	3,9%
2018	54	219	273	3,7%
2019	34	275	309	4,7%
2020	2	13	15	0,9%
2021	1	23	24	1,0%

Süd

Verteilung der Flugbewegungen  
2015 – 2021 / Starts und Landungen (23 – 24 Uhr)  
ohne Hubschrauber



# Bahnverteilung 23-24.00 Uhr





**Verteilung der Flugbewegungen  
2015 – 2021 / Starts und Landungen (0 – 6 Uhr)**  
ohne Hubschrauber



# Bahnverteilung 0-6.00 Uhr

**Flugbewegungen über Ohmoor**

Starts 33 / Landungen 15

Jahr	D33	A15	Summe	Anteil
2015	21	21	42	34,1%
2016	23	17	40	30,3%
2017	30	15	45	31,3%
2018	21	16	37	34,3%
2019	28	26	54	40,6%
2020	27	20	47	37,3%
2021	31	10	41	39,8%

**Flugbewegungen über Langenhorn**

Starts 05 / Landungen 23

Jahr	D05	A23	Summe	Anteil
2015	1	33	34	27,6%
2016	5	33	38	28,8%
2017	4	37	41	28,5%
2018	6	14	20	18,5%
2019	7	19	26	19,5%
2020	2	18	20	15,9%
2021	0	24	24	23,3%

West ..... Ost

**Flugbewegungen über Niendorf**

Starts 23 / Landungen 05

Jahr	D23	A05	Summe	Anteil
2015	25	18	43	35,0%
2016	21	27	48	36,4%
2017	22	27	49	34,0%
2018	16	20	36	33,3%
2019	20	27	47	35,3%
2020	24	31	55	43,7%
2021	18	17	35	34,0%

**Flugbewegungen über Alsterdorf**

Starts 15 / Landungen 33

Jahr	D15	A33	Summe	Anteil
2015	1	3	4	3,3%
2016	5	1	6	4,5%
2017	3	6	9	6,3%
2018	9	6	15	13,9%
2019	5	1	6	4,5%
2020	1	3	4	3,2%
2021	0	3	3	2,9%

Süd

Verteilung der Flugbewegungen  
2015 – 2021 / Starts und Landungen (6–7 Uhr)  
ohne Hubschrauber



# Bahnverteilung 6-7.00 Uhr

**Flugbewegungen über Ohmoor**

Starts 33 / Landungen 15

Jahr	D33	A15	Summe	Anteil
2015	4500	233	4733	59,2%
2016	4486	270	4756	64,3%
2017	4301	273	4574	65,2%
2018	4204	235	4439	66,7%
2019	4210	172	4382	64,6%
2020	1349	48	1397	63,0%
2021	1845	46	1891	72,4%

**Flugbewegungen über Langenhorn**

Starts 05 / Landungen 23

Jahr	D05	A23	Summe	Anteil
2015	291	341	632	7,9%
2016	383	294	677	9,2%
2017	119	357	476	6,8%
2018	395	203	598	9,0%
2019	234	229	463	6,8%
2020	29	33	62	2,8%
2021	45	44	89	3,4%

West ..... Ost

**Flugbewegungen über Niendorf**

Starts 23 / Landungen 05

Jahr	D23	A05	Summe	Anteil
2015	2444	86	2530	31,6%
2016	1741	95	1836	24,8%
2017	1766	92	1858	26,5%
2018	1451	95	1546	23,2%
2019	1804	78	1882	27,8%
2020	735	12	747	33,7%
2021	604	13	617	23,6%

**Flugbewegungen über Alsterdorf**

Starts 15 / Landungen 33

Jahr	D15	A33	Summe	Anteil
2015	78	23	101	1,3%
2016	121	7	128	1,7%
2017	87	21	108	1,5%
2018	48	20	68	1,0%
2019	38	16	54	0,8%
2020	8	3	11	0,5%
2021	13	1	14	0,5%

Nord

Süd

**Verteilung der Flugbewegungen  
2015 – 2021 / Starts und Landungen (7 – 8 Uhr)**  
ohne Hubschrauber



# Bahnverteilung 7-8.00 Uhr

**Flugbewegungen über Ohmoor**

Starts 33 / Landungen 15

Jahr	D33	A15	Summe	Anteil
2015	2869	781	3650	47,6%
2016	3493	629	4122	50,6%
2017	3860	474	4334	54,1%
2018	3228	611	3839	50,0%
2019	3015	675	3690	50,1%
2020	1128	236	1364	46,7%
2021	1249	208	1457	54,4%

**Flugbewegungen über Langenhorn**

Starts 05 / Landungen 23

Jahr	D05	A23	Summe	Anteil
2015	318	1300	1618	21,1%
2016	420	1299	1719	21,1%
2017	252	1037	1289	16,1%
2018	703	879	1582	20,6%
2019	300	1275	1575	21,4%
2020	41	524	565	19,4%
2021	77	425	502	18,8%

West

Ost

Nord

Süd

**Flugbewegungen über Niendorf**

Starts 23 / Landungen 05

Jahr	D23	A05	Summe	Anteil
2015	1961	331	2292	29,9%
2016	1647	451	2098	25,8%
2017	1923	301	2224	27,8%
2018	1567	462	2029	26,4%
2019	1699	249	1948	26,4%
2020	845	128	973	33,3%
2021	531	151	682	25,5%

**Flugbewegungen über Alsterdorf**

Starts 15 / Landungen 33

Jahr	D15	A33	Summe	Anteil
2015	94	10	101	1,3%
2016	148	54	202	2,5%
2017	97	70	167	2,1%
2018	136	92	228	3,0%
2019	48	104	152	2,1%
2020	11	6	17	0,6%
2021	29	7	36	1,3%

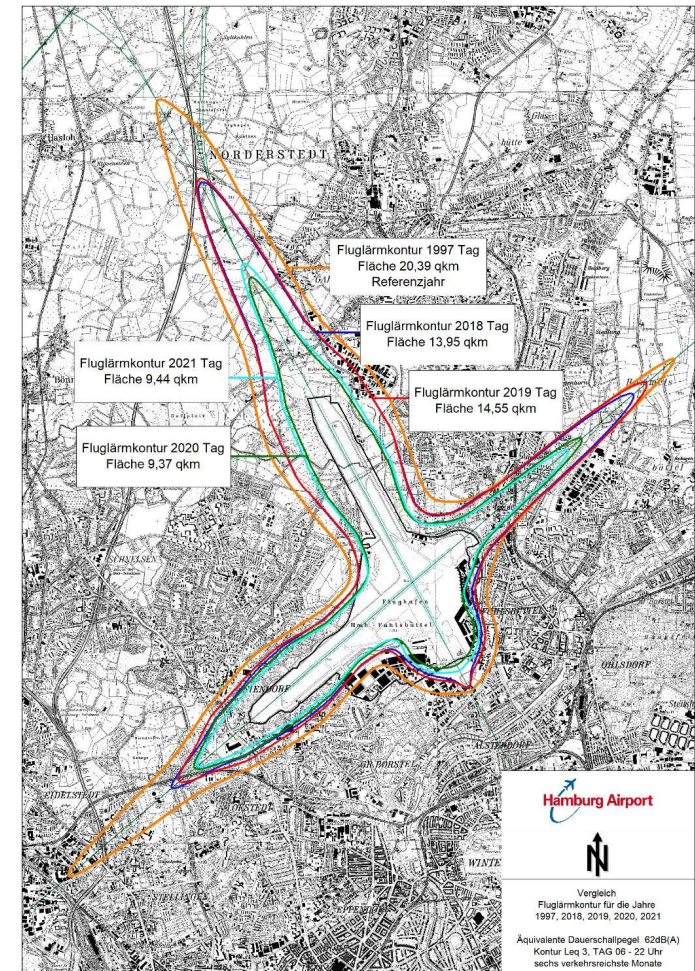
# Sitzung der Fluglärmschutzkommission

Johannes Scharnberg – TOP 3 Lärmkontingent



# Lärmkontingent Tag

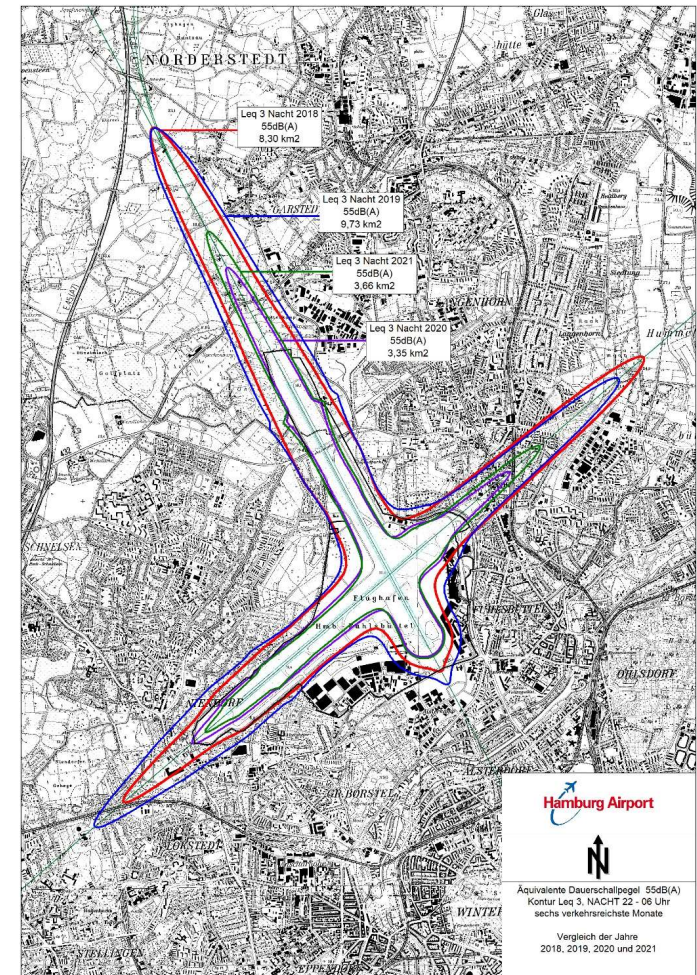
- Im Jahr 2021 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von **9,44 km<sup>2</sup>**. Im Vergleich zum Jahr 2019 (14,55 km<sup>2</sup>) ist das ein **Rückgang um 35 %**
- Im Jahr 2021 waren die Monate **Juli bis Dezember die verkehrsreichsten Monate**; normalerweise sind die Monate **Mai bis Oktober** die verkehrsreichsten Monate





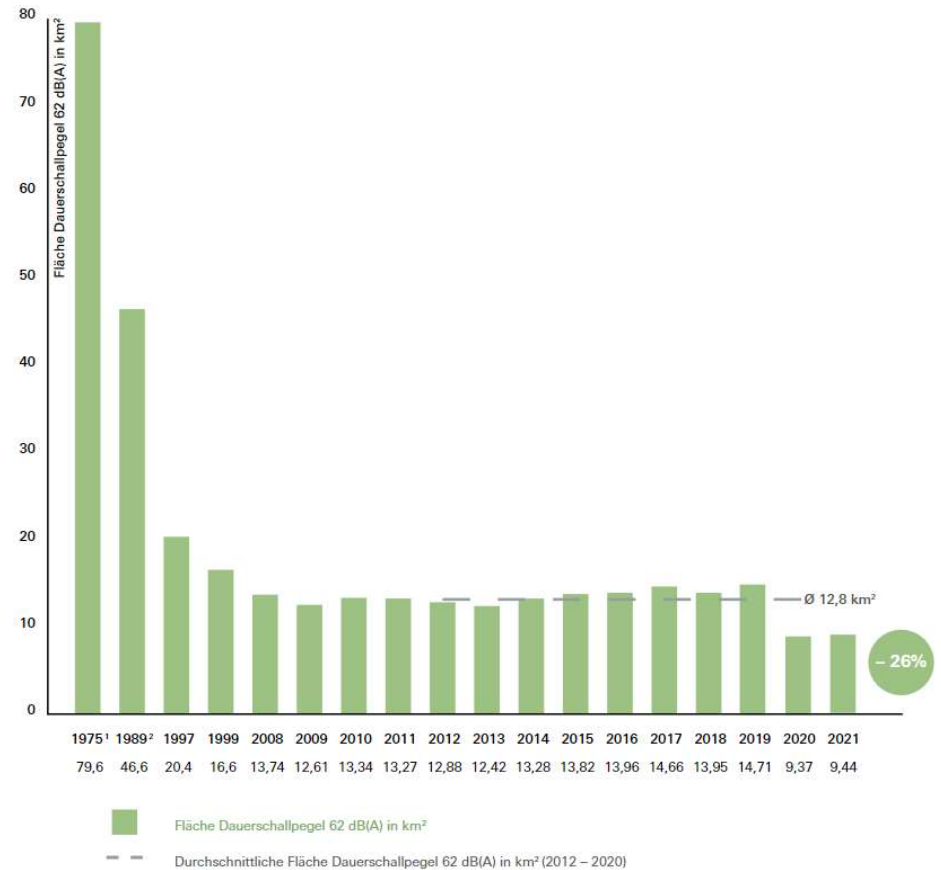
# Nachrichtlich: Lärmkontur Nacht

- Im Jahr 2021 umfasst die nächtliche Lärmkontur eine Fläche von **3,66 km<sup>2</sup>**. Im Vergleich zum Jahr 2019 (9,73 km<sup>2</sup>) ist das ein **Rückgang um 62 %**



# Lärmkontingent

- Die Lärmkontur war im Jahr 2021 **26 % geringer** im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2012-2020
- Im Jahr 1975 lag die Ausbreitung noch bei 79,6 km<sup>2</sup> und im Jahr 1989 bei 46,6 km<sup>2</sup>. Die Lärmimmissionen sind seither also **drastisch zurückgegangen**.



<sup>1</sup> Vgl. Gutachtergruppe Koppe/Matschat/Müller von 1976, Berechnung für den Flughafen Hamburg über die ADV.

<sup>2</sup> Vgl. Lärmphysikalisches Gutachten für den Flughafen Hamburg, Oktober 1992 (Isermann/Koppe/Müller).

<sup>3</sup> Im Vergleich zum Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

# Bewegungen nach Bahnrichtung



## BEWEGUNGEN NACH BAHNRICHTUNGEN\* 2021 (incl. Militär)



[hamburg-airport.de](http://hamburg-airport.de)

Starts						
Monat	Langenhorn 05	Alsterdorf 15	Niendorf 23	Ohmoor 33	Hubschr.	Gesamt
Jan	96	8	359	739	35	1.237
Feb	186	11	333	511	66	1.107
Mär	24	52	368	1.009	56	1.409
Apr	52	19	149	1.470	87	1.762
Mai	26	22	633	1.297	101	2.079
Jun	70	276	846	1.645	125	2.962
Jul	174	25	919	2.055	147	3.920
Aug	112	109	768	2.713	157	3.859
Sep	234	48	1.082	2.839	160	4.363
Okt	168	146	2.527	1.848	96	4.786
Nov	227	4	1.072	2.409	72	3.784
Dec	85	60	1.390	1.974	34	3.533
<b>Gesamt</b>	<b>1.459</b>	<b>780</b>	<b>10.426</b>	<b>21.110</b>	<b>1.136</b>	<b>34.911</b>

Landungen						
Monat	Langenhorn 23	Alsterdorf 33	Niendorf 05	Ohmoor 15	Hubschr.	Gesamt
Jan	599	25	372	221	36	1.253
Feb	342	44	287	362	66	1.101
Mär	875	52	293	227	55	1.502
Apr	556	268	716	186	90	1.728
Mai	1.419	41	197	357	101	2.095
Jun	1.504	361	416	550	125	2.957
Jul	2.103	177	676	817	147	3.920
Aug	1.759	173	1.044	717	159	3.862
Sep	2.332	111	739	1.029	158	4.369
Okt	1.973	33	235	2.440	96	4.777
Nov	2.067	54	472	1.122	75	3.790
Dec	1.739	69	491	1.171	35	3.525
<b>Gesamt</b>	<b>17.278</b>	<b>1.418</b>	<b>5.938</b>	<b>9.151</b>	<b>1.144</b>	<b>34.929</b>

Bewegungen (Starts und Landungen)						
Monat	Langenhorn 05/23	Alsterdorf 15/33	Niendorf 23/05	Ohmoor 33/15	Hubschr.	Gesamt
Jan	695	33	731	960	71	2.490
Feb	528	55	620	873	132	2.208
Mär	899	104	651	1.236	111	3.001
Apr	613	277	865	1.628	177	3.560
Mai	1.445	63	830	1.634	202	4.174
Jun	1.574	637	1.262	2.195	251	5.919
Jul	2.277	202	1.595	3.472	294	7.840
Aug	1.881	282	1.812	3.430	316	7.721
Sep	2.569	159	1.821	3.868	318	8.732
Okt	2.141	179	2.762	4.289	192	9.663
Nov	2.294	58	1.544	3.531	147	7.574
Dec	1.824	149	1.871	3.145	69	7.058
<b>Gesamt</b>	<b>18.737</b>	<b>2.198</b>	<b>15.364</b>	<b>30.261</b>	<b>2.280</b>	<b>69.840</b>

%-Anteil      27%      3%      23%      43%      3%      100%



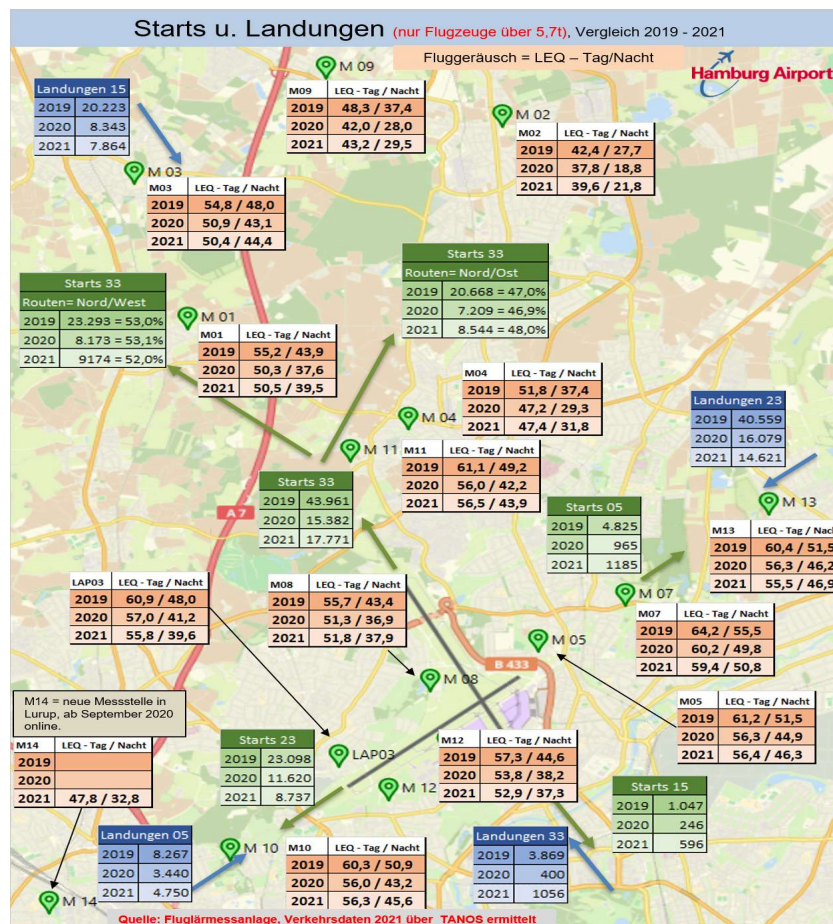
# Lärmkontingent



Flugbewegungsdaten TAG/NACHT für die Berechnung des Lärmkontingents auf Basis der sechs verkehrsreichsten Monate

Jahr	Tag	Nacht	Gesamt	6 verkehrsr. Monate
<b>2021</b>	46399	2084	<b>48483</b>	Juli - Dez.
<b>2020</b>	46191	1401	<b>47592</b>	Jan, Feb, Mrz, Aug, Sep, Okt.
<b>2019</b>	81014	4526	<b>85540</b>	Mai - Okt.

# Messstellen Übersicht



# Messstellen - Detailliert



## Äquivalente Dauerschallpegel LEQ Tag/LEQ Nacht

Gesamt - LEQ Vergleich 2019/2020/2021

Messstelle		2019		2020		2021		Veränderungen 2019/2020		Veränderungen 2020/2021	
		Leq Tag	LEQ Nacht	Leq Tag	LEQ Nacht	Leq Tag	LEQ Nacht	LEQ Tag	LEQ Nacht	LEQ Tag	LEQ Nacht
M01	Hasloh, Alter Kirchweg										
	Fluggeräusch	55,2	43,9	50,3	37,6	50,5	39,5	-4,9	-6,3	0,2	1,9
	Gesamtgeräusch	57,3	50,0	55,0	48,4	55,4	49,4	-2,3	-1,6	0,4	1,0
M02	Norderstedt, Grundschule Harkshörn										
	Fluggeräusch	42,4	27,7	37,8	18,8	39,6	21,8	-4,6	-8,9	1,8	3,0
	Gesamtgeräusch	53,4	49,5	55,9	49,6	52,9	48,4	2,5	0,1	-3,0	-1,2
M03	Quickborn Schule										
	Fluggeräusch	54,8	48,0	50,9	43,1	50,4	44,4	-3,9	-4,9	-0,5	1,3
	Gesamtgeräusch	56,7	51,4	54,1	48,7	54,2	49,9	-2,6	-2,7	0,1	1,2
M04	Norderstedt, Altes Rathaus Garstedt										
	Fluggeräusch	51,8	37,4	47,2	29,3	47,4	31,8	-4,6	-8,1	0,2	2,5
	Gesamtgeräusch	57,9	50,1	56,5	50,7	56,3	49,5	-1,4	0,6	-0,2	-1,2
M05	Langenhorn, Kohrswort										
	Fluggeräusch	61,2	61,5	56,3	44,9	56,4	46,3	-4,9	-6,6	0,1	1,4
	Gesamtgeräusch	62,3	53,1	58,0	48,8	58,4	49,7	-4,3	-4,3	0,4	0,9
M07	Langenhorn, Kortenkamp										
	Fluggeräusch	64,2	55,5	60,2	49,8	59,4	50,8	-4,0	-5,7	-0,8	1,0
	Gesamtgeräusch	65,7	58,0	63,3	54,9	62,3	54,9	-2,4	-3,1	-1,0	0,0
M08	Empfängerstation Niendorf										
	Fluggeräusch	55,7	43,4	51,3	36,9	51,8	37,9	-4,4	-9,3	0,5	0,9
	Gesamtgeräusch	58,6	49,4	55,7	47,3	54,6	48,3	-2,9	-2,1	-1,1	1,0
M09	Quickborn Heide										
	Fluggeräusch	48,3	37,4	42,0	28,0	43,2	29,5	-6,3	-9,4	1,2	1,5
	Gesamtgeräusch	54,8	54,8	52,4	47,7	55,6	49,4	-2,4	-7,1	3,2	1,7
M10	Stellingen, Wasserwerk										
	Fluggeräusch	60,3	50,9	56,0	43,2	56,3	45,6	-4,3	-7,7	0,3	2,4
	Gesamtgeräusch	61,0	53,2	57,6	50,1	57,4	49,7	-3,4	-3,1	-0,2	-0,4
M11	Norderstedt, Ohlenhoff										
	Fluggeräusch	61,1	49,2	56,0	42,2	56,5	43,9	-5,1	-7,0	0,5	1,7
	Gesamtgeräusch	61,9	51,8	58,2	48,7	58,4	49,3	-3,7	-3,1	0,2	0,6
M12	Groß Borstel Altenheim										
	Fluggeräusch	57,3	44,6	53,8	38,2	52,9	37,3	-3,5	-6,4	-0,9	-0,9
	Gesamtgeräusch	58,3	48,4	55,5	48,2	54,8	45,7	-2,8	-0,2	-0,7	-2,5
M13	Poppenbüttel, Kiwittredder ab Okt.2018										
	Fluggeräusch	60,4	51,5	56,3	46,2	55,5	46,9	-4,1	-5,3	-0,8	0,7
	Gesamtgeräusch	61,9	53,7	58,7	49,9	58,0	49,8	-3,2	-3,8	-0,7	-0,1
M14	KLGV Lurup										
	Fluggeräusch					47,8	32,8				
	Gesamtgeräusch					53,1	48,0				
C02	Jersbek										
	Fluggeräusch	48,8	40,0	44,2	33,6	43,3	34,2	-4,6	-6,4	-0,9	0,6
	Gesamtgeräusch	55,5	45,9	51,1	45,2	51,5	44,9	-4,4	-0,7	0,4	-0,3
LAP 03	Niendorf, Maaßweg										
	Fluggeräusch	60,9	48,0	57,0	41,2	55,8	39,6	-3,9	-6,8	-1,2	-1,6
	Gesamtgeräusch	61,2	49,3	57,5	45,0	57,9	48,6	-3,7	-4,3	0,4	3,6

Dem Verkehrseignis zugeordnete Lärmereignisse werden unter "Fluggeräusche" dargestellt. Das "Gesamtgeräusch" beinhaltet alle Lärmereignisse inklusive Umgebungsgläusche

Die neue Messstelle 14 ist erst im Juli 2020 in Betrieb genommen

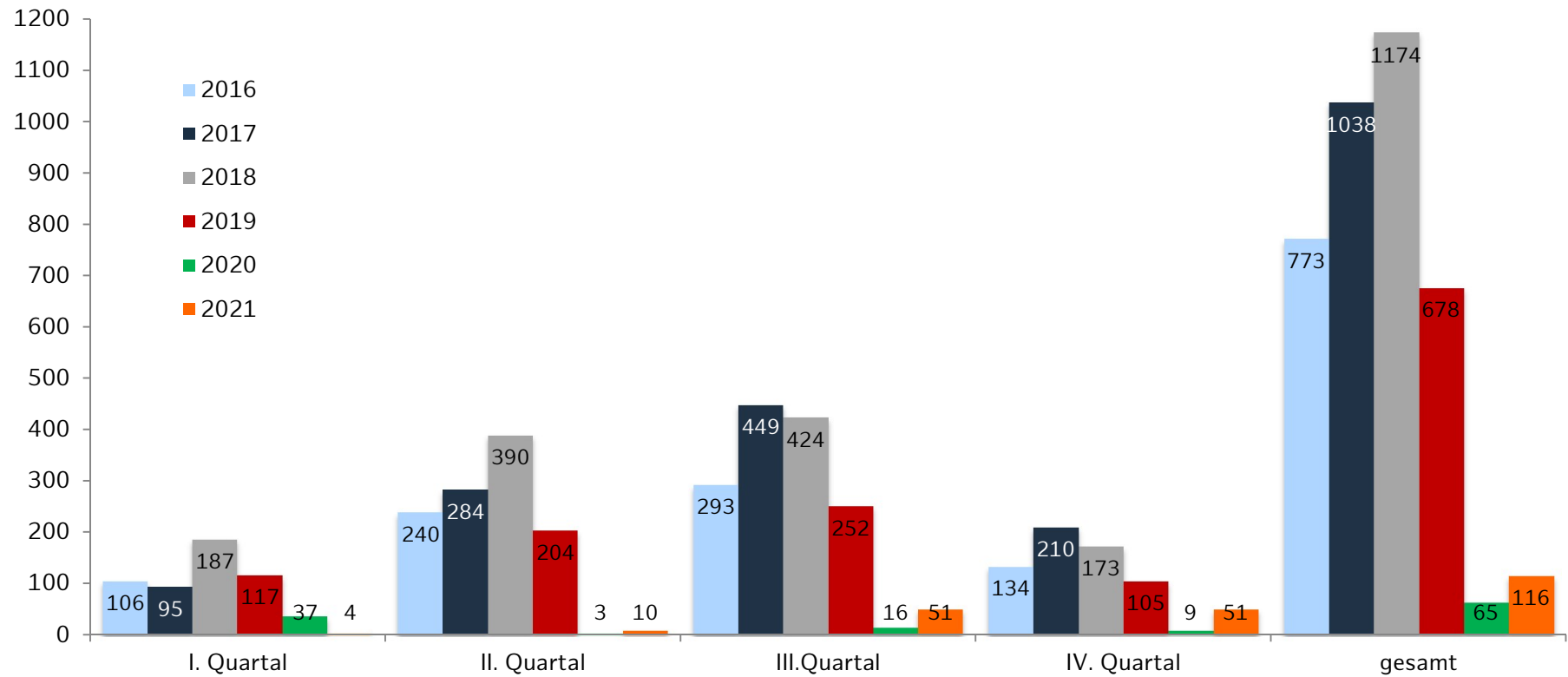
# VERSPÄTUNGEN: AKTUELLE SITUATION

Sitzung 2022/1 der  
Fluglärmenschutzkommission

[www.mediaserver.hamburg.de](http://www.mediaserver.hamburg.de) / Maxim Schulz

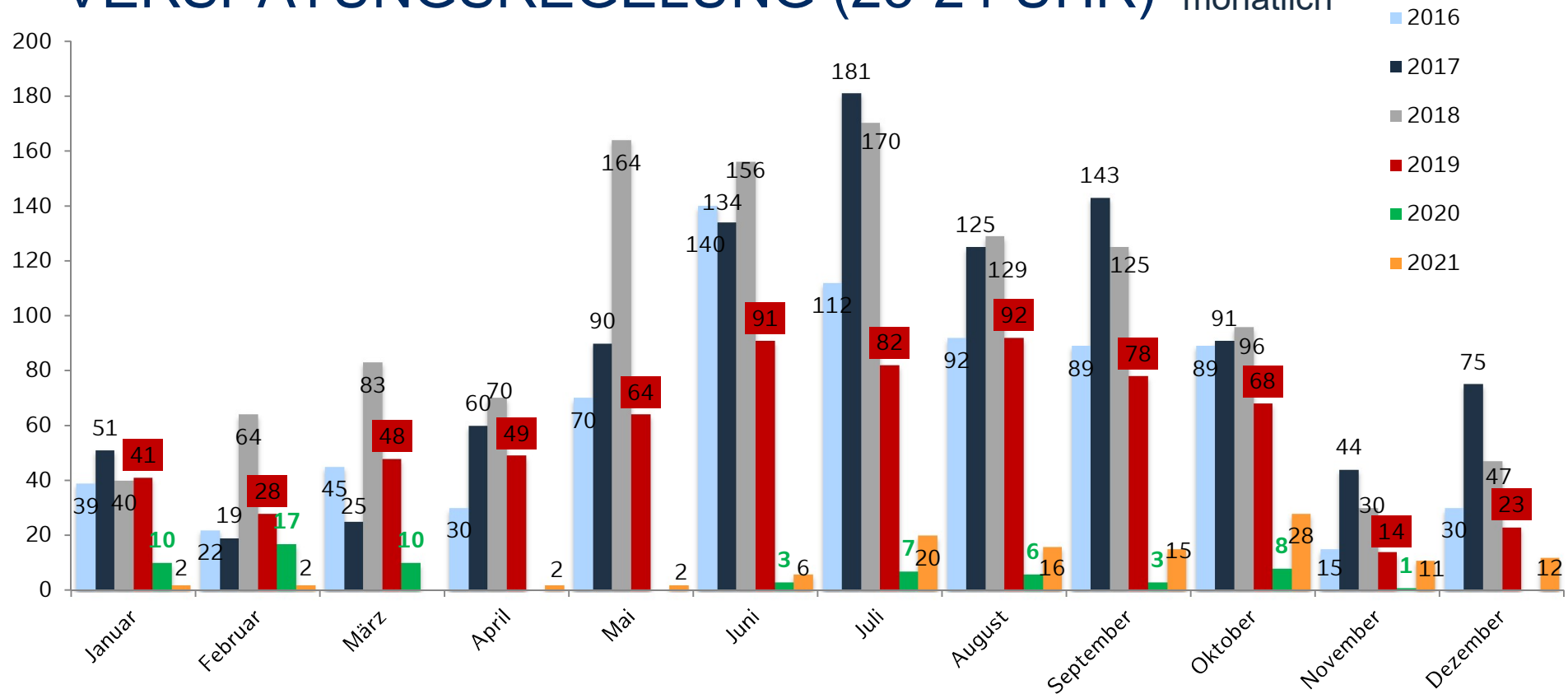
25. Februar 2022 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmenschutzbeauftragte

# VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) quartalsweise



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburgs; Stand: 04.01.2022

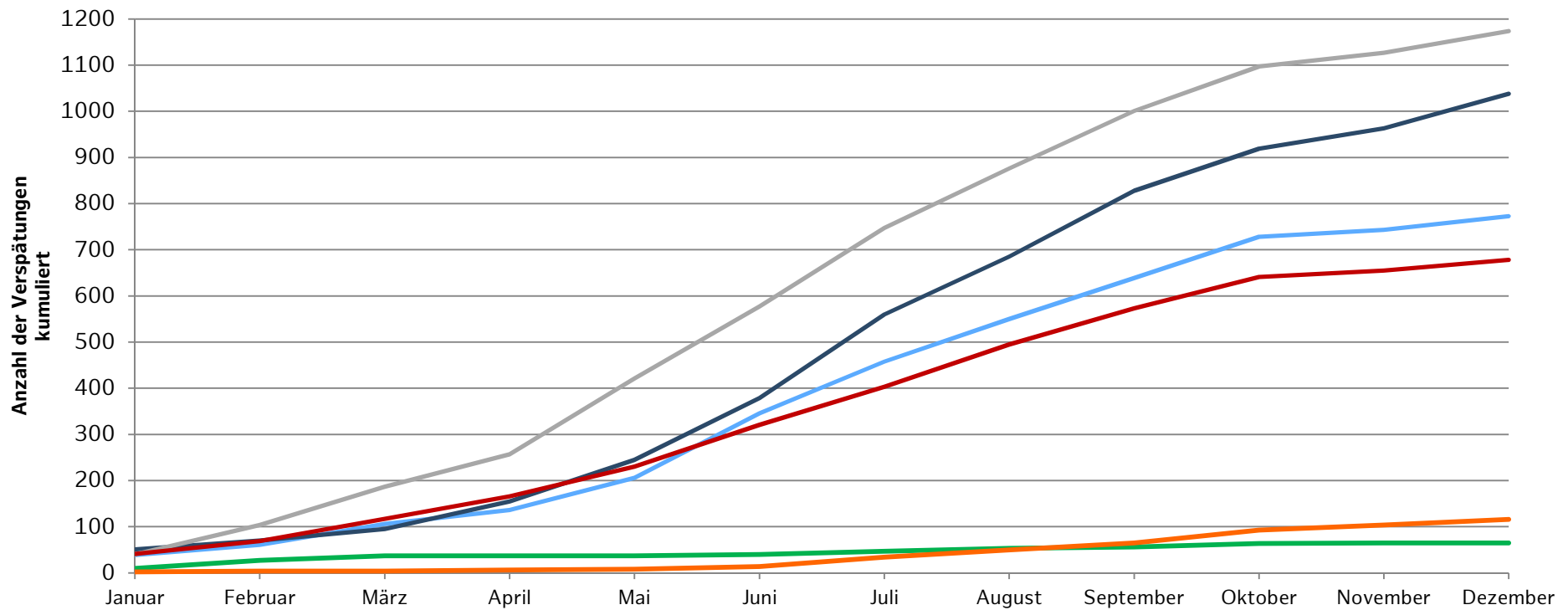
# VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) monatlich



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 04.01.2022

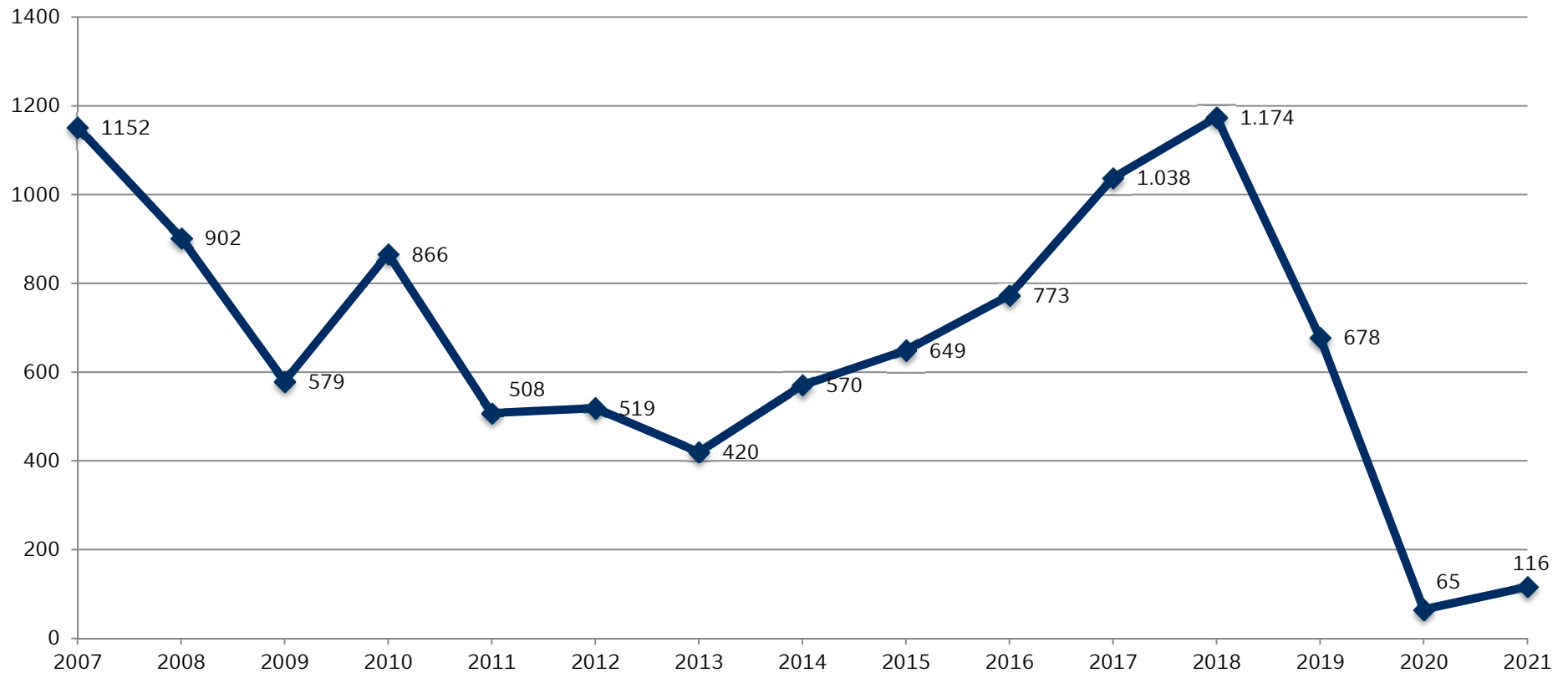
# VERSPÄTUNGSREGELUNG (23 - 24 UHR) kumuliert

— 2016 — 2017 — 2018 — 2019 — 2020 — 2021



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 04.01.2022

# VERSPÄTUNGSREGELUNG JAHRESVERGLEICH

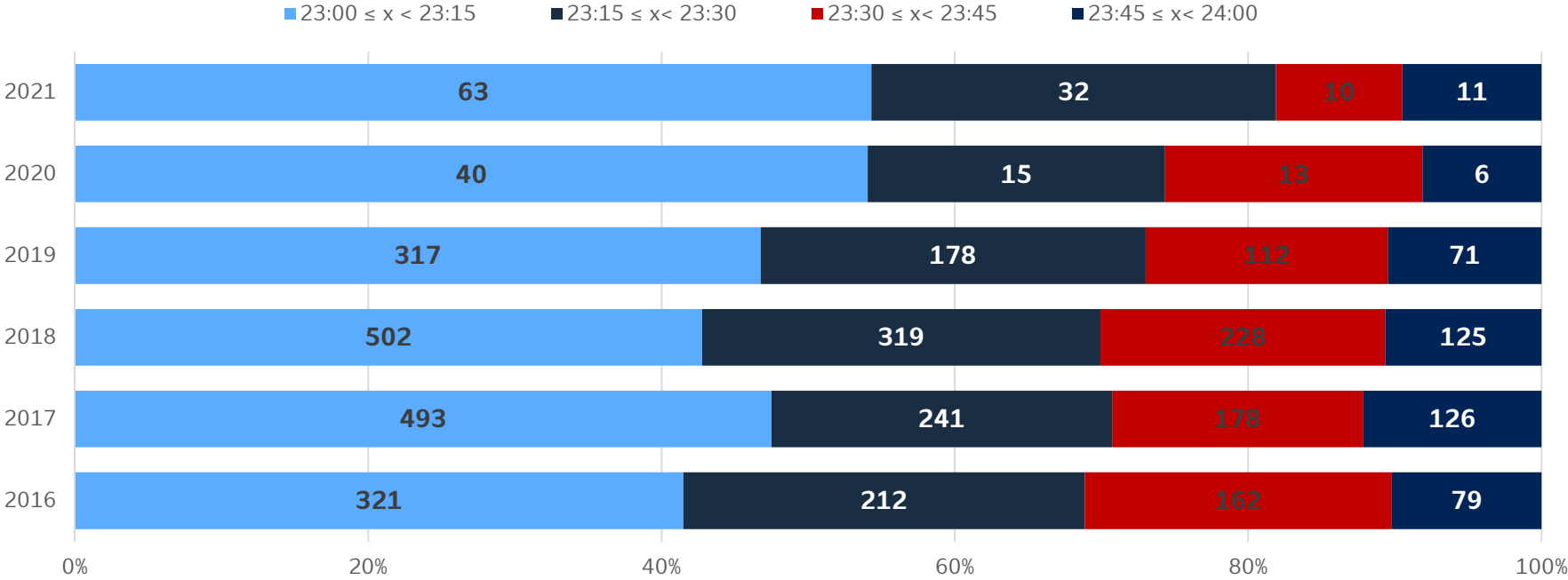


Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 04.01.2022



# VERSPÄTUNGEN (23 – 24 UHR)

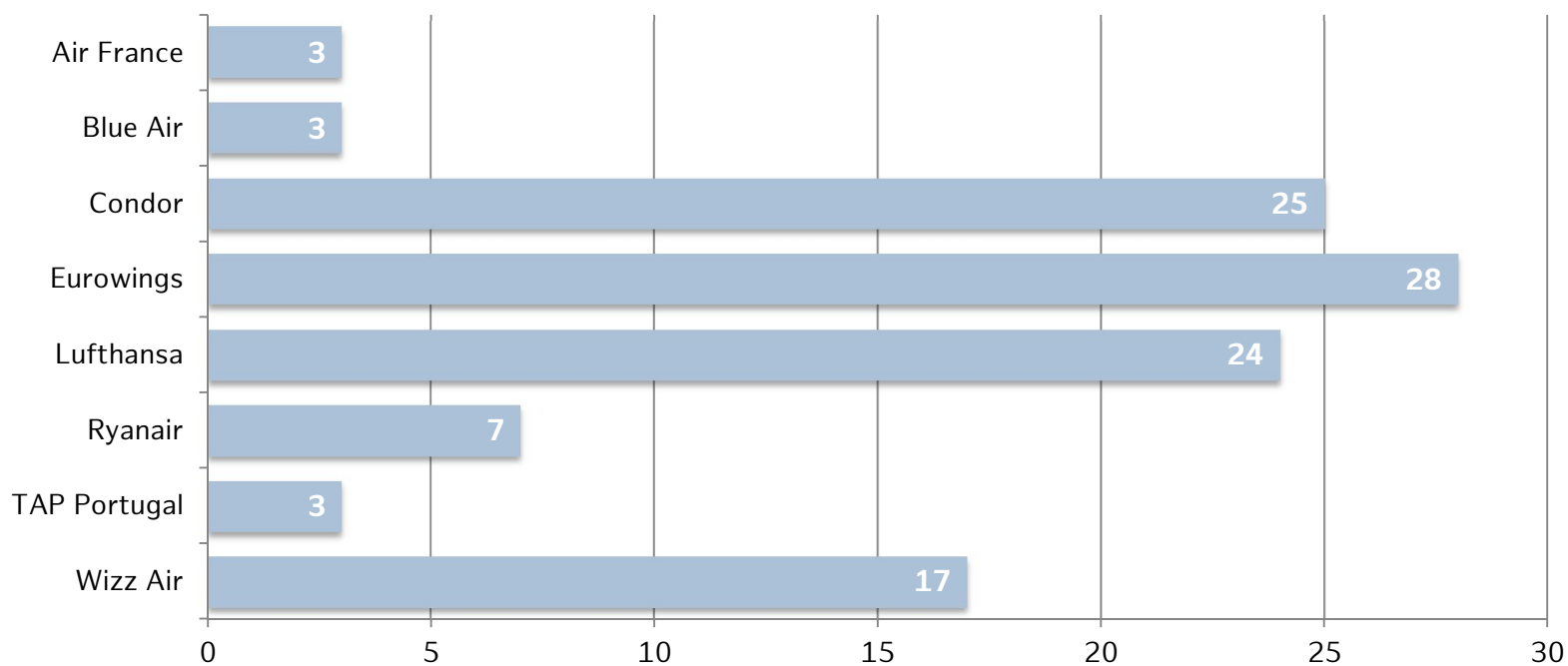
Zeitliche Verteilung der verspäteten Flüge bis 24 Uhr (2016-2021)



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburgs; Stand: 31.01.2022

# VERSPÄTUNGEN 2021

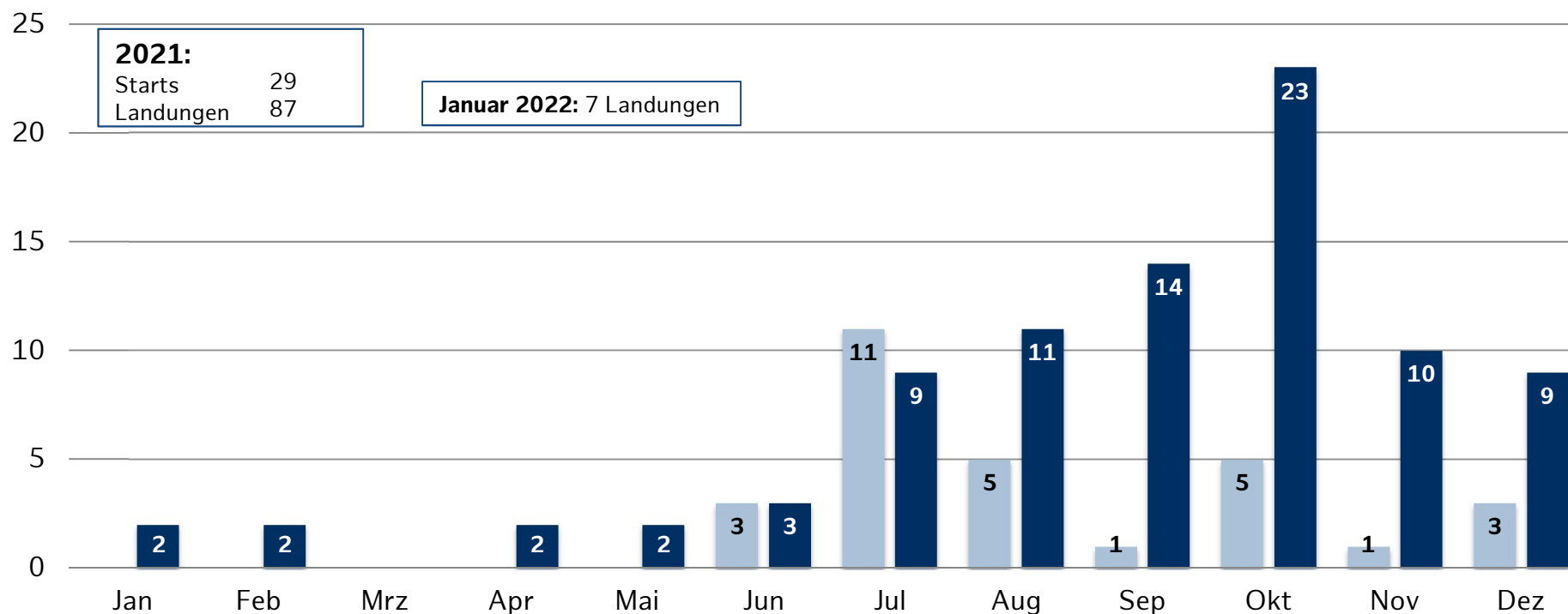
Anteil verspäteter Flüge zwischen 23-24 Uhr an der jeweiligen Flugverbindung – absolut



Quelle eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 31.01.2021

# VERSPÄTETE STARTS UND LANDUNGEN NACH 23 UHR

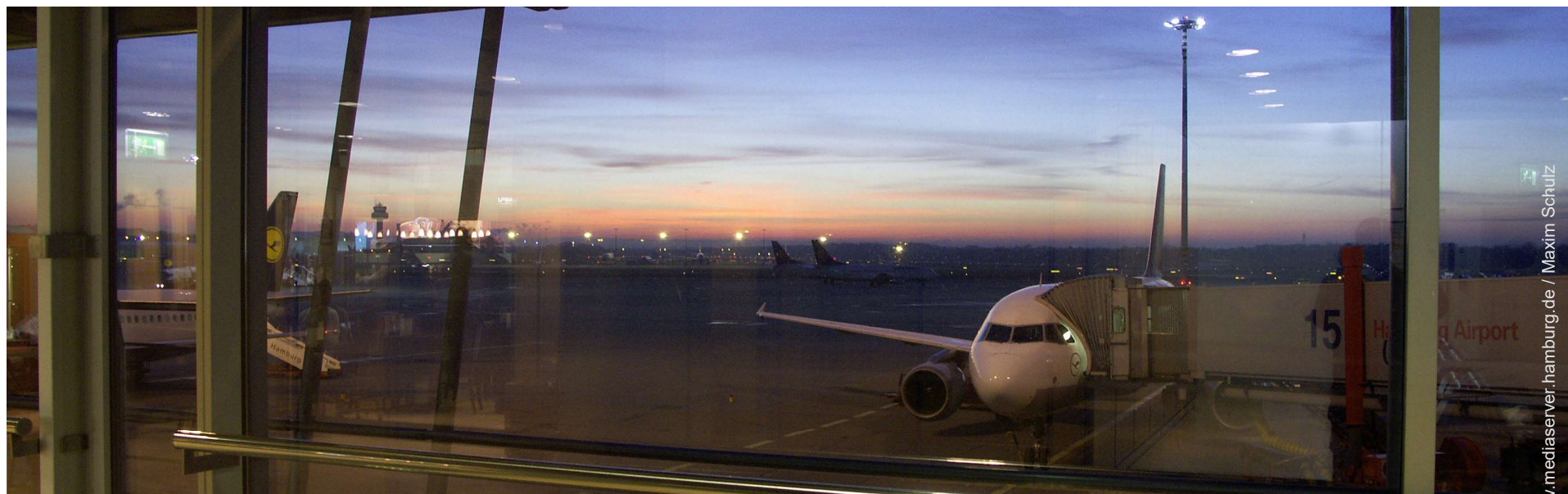
■ verspätete Starts 2021 ■ verspätete Landungen 2021



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 04.02.2022

VIELEN DANK  
FÜR IHRE  
AUFMERKSAMKEIT

[www.mediaserver.hamburg.de](http://www.mediaserver.hamburg.de) / Andreas Vallbracht



www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

# BESCHWERDE SITUATION 2021

## 01. SITZUNG DER FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION 2022

Dr. Uwe Schacht

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

Hamburg, 25. Februar 2022

# AGENDA

1. Grundlagen

2. Auswertung der Beschwerdestatistik

3. Fazit

2

# GESETZLICHE GRUNDLAGEN DER BESCHWERDEBEARBEITUNG

## Das Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz – FLSBG

### § 2 Aufgaben und Befugnisse

- (1) Der oder dem Fluglärmenschutzbeauftragten obliegen Aufgaben der Bekämpfung und Kontrolle des Fluglärms. Insbesondere gehört zu ihren oder seinen Aufgaben,
1. die Beschwerden der vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger entgegenzunehmen, zu prüfen, zu bearbeiten und statistisch auszuwerten,
  2. (...)



# Das Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz – FLSBG

## § 3 Geschäftsstatistik

(1) Die Erfassung und Auswertung von Beschwerden im Sinne von §2 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 erfolgt, soweit darin angegeben, nach folgenden Merkmalen:

1. Wohnort (Stadtteil beziehungsweise Umlandgemeinde),
2. Datum und Uhrzeit des Ereignisses, gegen das sich die Beschwerde richtet,
3. Grund der Beschwerde,
  - a) Häufigkeit der Flugbewegungen,
  - b) Flugzeuge im Einzelfall,
  - c) Flugroutenabweichungen,
  - d) Bodenlärm, Standläufe,
  - e) Kleinflugzeuge, Hubschrauber, Rundflüge,
  - f) Störung der Nachtruhe,
  - g) sonstige Lärmereignisse in Bezug auf den Flughafenbetrieb,
4. Anzahl der Beschwerden und der Beschwerde führenden Personen.

Die Auswertung erfolgt nach Kalenderjahren.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

# GRUNDLAGEN DER BESCHWERDEZÄHLUNG

## Beschwerdewege

- Online-Formular
- E-Mail
- Telefonisch

## Angaben

Pflichtangaben: Wohnort, Grund der Beschwerde

optional: Name und Adresse, weitere Kontaktdaten, konkrete Beschwerdedaten, individueller Beschwerdetext, Anlagen



## HamburgService - Fluglärmbeschwerde

▼ Bedienungstipps einblenden

\* Die mit einem Stern markierten Felder sind Pflichtfelder.

Sehr geehrte/r Anwender/in,

hier können Sie Ihre Fluglärmbeschwerde schnell und einfach eintragen.

Bitte füllen Sie die vorgesehenen Felder aus und gehen Sie auf [Weiter](#), um die Beschwerde abzuschicken.

Auf diesem Weg erreicht Ihre Beschwerde die zuständigen Sachbearbeiter/innen der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft.

Die Pflichtangabe des Ortes (in Hamburg zusätzlich Stadtteil) dient nach § 3 Fluglärmbeauftragtenengesetz der sachlichen Bearbeitung der Beschwerden und deren räumlicher Zuordnung innerhalb der Statistik.

**Um Ihre Beschwerde qualifiziert bearbeiten und auswerten zu können, geben Sie bitte Ihre persönlichen Daten an. Nur mit Hilfe Ihres Nachnamens, Ihres Wohnortes und der Straße können wir Sie als einzelnen Beschwerdeführer zählen. Wenn Sie keine vollständigen persönlichen Angaben machen, wird nur Ihre Beschwerde (als nicht zuzuordnend) erfasst und gezählt. Sie werden in diesem Fall als anonym und nicht als Beschwerdeführer gezählt (§ 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 Fluglärmbeauftragtenengesetz).**

Die Datenerhebung dient der Bekämpfung und Kontrolle des Fluglärms. Ihre Daten werden nicht zu anderen Zwecken genutzt (§ 3 Abs. 2 Fluglärmbeauftragtenengesetz). Ihre angegebenen Daten werden, soweit sie nicht mehr für die Beschwerdesachbearbeitung erforderlich sind, spätestens am 1. März des Folgejahres gelöscht (§ 3 Abs. 5 Fluglärmbeauftragtenengesetz).

Jedes gesendete Formular wird, unabhängig von der Anzahl der erfassten Beschwerdeereignisse, als eine Beschwerde gezählt.

Vielen Dank!

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

# ERFASSEN DER BESCHWERDEN

## Namentliche Beschwerden

- Vollständige Angaben der Kontaktdaten
  - Nachname, ggf. Vorname
  - Vollständige Anschrift
  - Wohnort
- Beschwerdegrund

## Nicht-namentliche Beschwerden

- lückenhafte Angaben der Kontaktdaten

Anrede	<input type="text"/>
Namenszusatz	<input type="text"/>
Vorname	<input type="text"/>
Nachname	<input type="text"/>
Straße	<input type="text"/>
Hausnummer	<input type="text"/>
Postleitzahl	<input type="text"/>
Ort *	<input type="text" value="-- Bitte auswählen --"/>
Telefonnummer	<input type="text"/>
E-Mail-Adresse	<input type="text"/>

Beschwerdegründe (Mehrfachnennungen möglich) \*

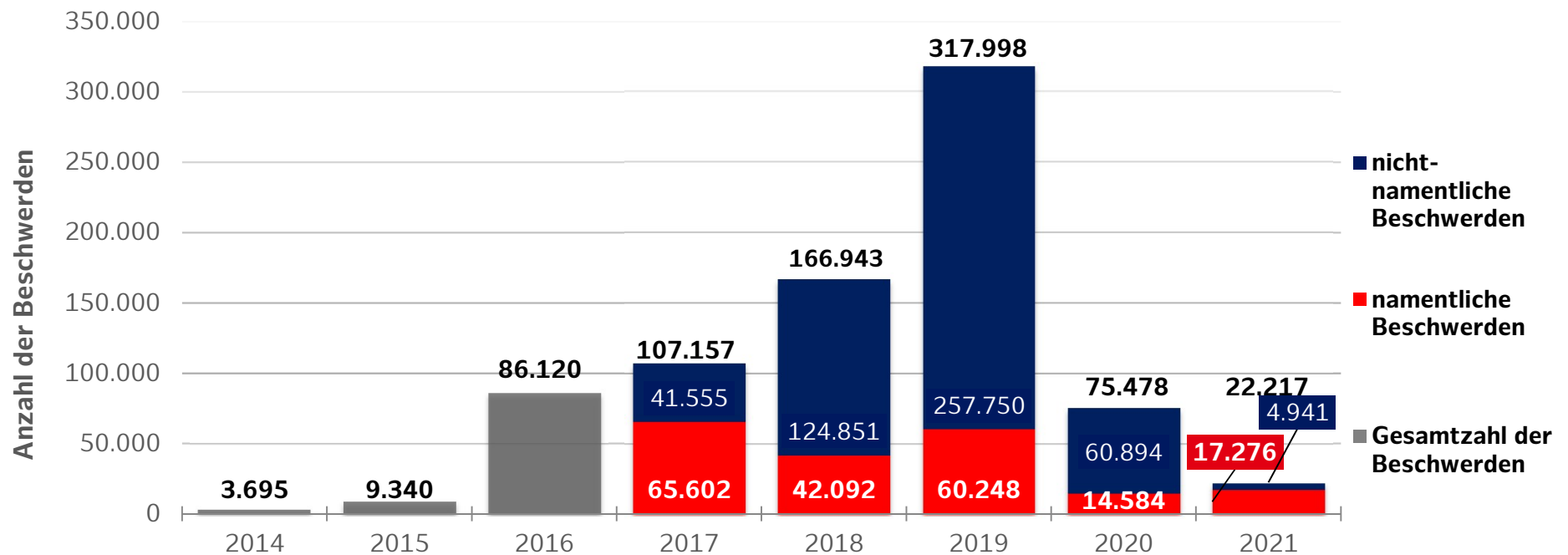
- Häufigkeit der Flugbewegungen
- Flugzeuge im Einzelfall
- Bahnbenutzungsregeln
- Flugroutenabweichungen
- Bodenlärm
- Kleinflugzeuge, Hubschrauber, Rundflüge
- Störung der Nachtruhe
- Sonstige Lärmereignisse in Bezug auf den Flugbetrieb

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

# BESCHWERDESTATISTIK 2021



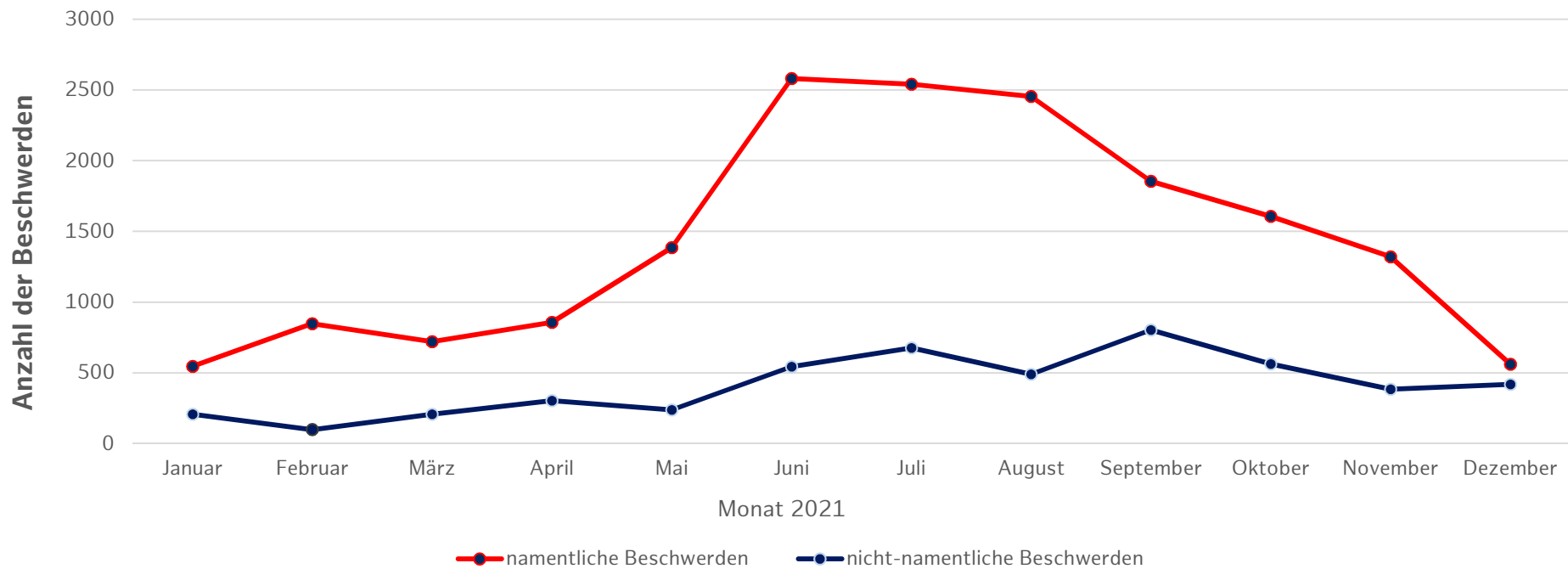
# ENTWICKLUNG DES BESCHWERDEAUFKOMMENS 2014 - 2021



\* Mitte 2016: Einführung des online-Beschwerdeformulars; Erfassung der Beschwerden nach namentlichen und nicht-namentlichen Beschwerden gem. FLSBG von 2016. Getrennte Darstellung der Jahressummen erst seit 2017 möglich.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

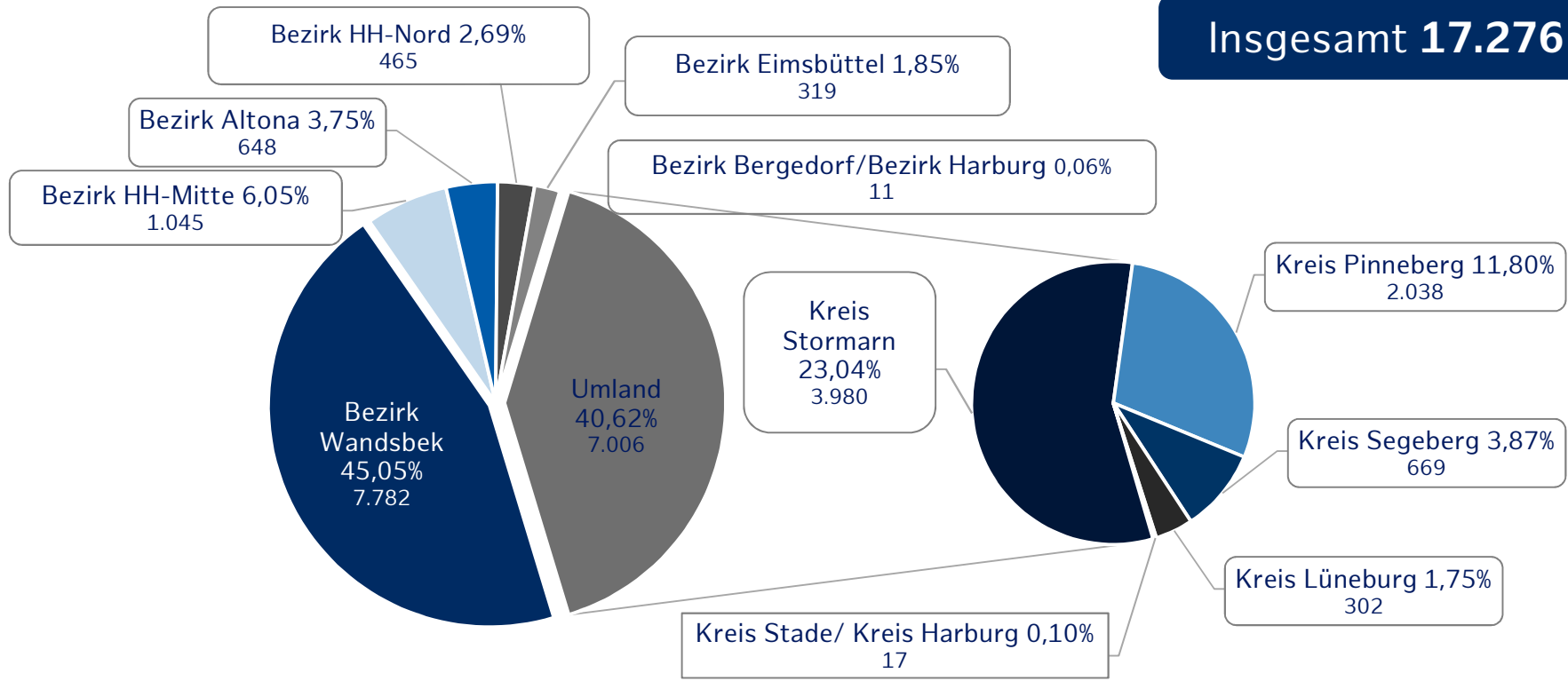
# MONATLICHE ENTWICKLUNG DES BESCHWERDEAUFKOMMENS 2021



Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

# VERORTUNG DER NAMENTLICHEN BESCHWERDEN 2021

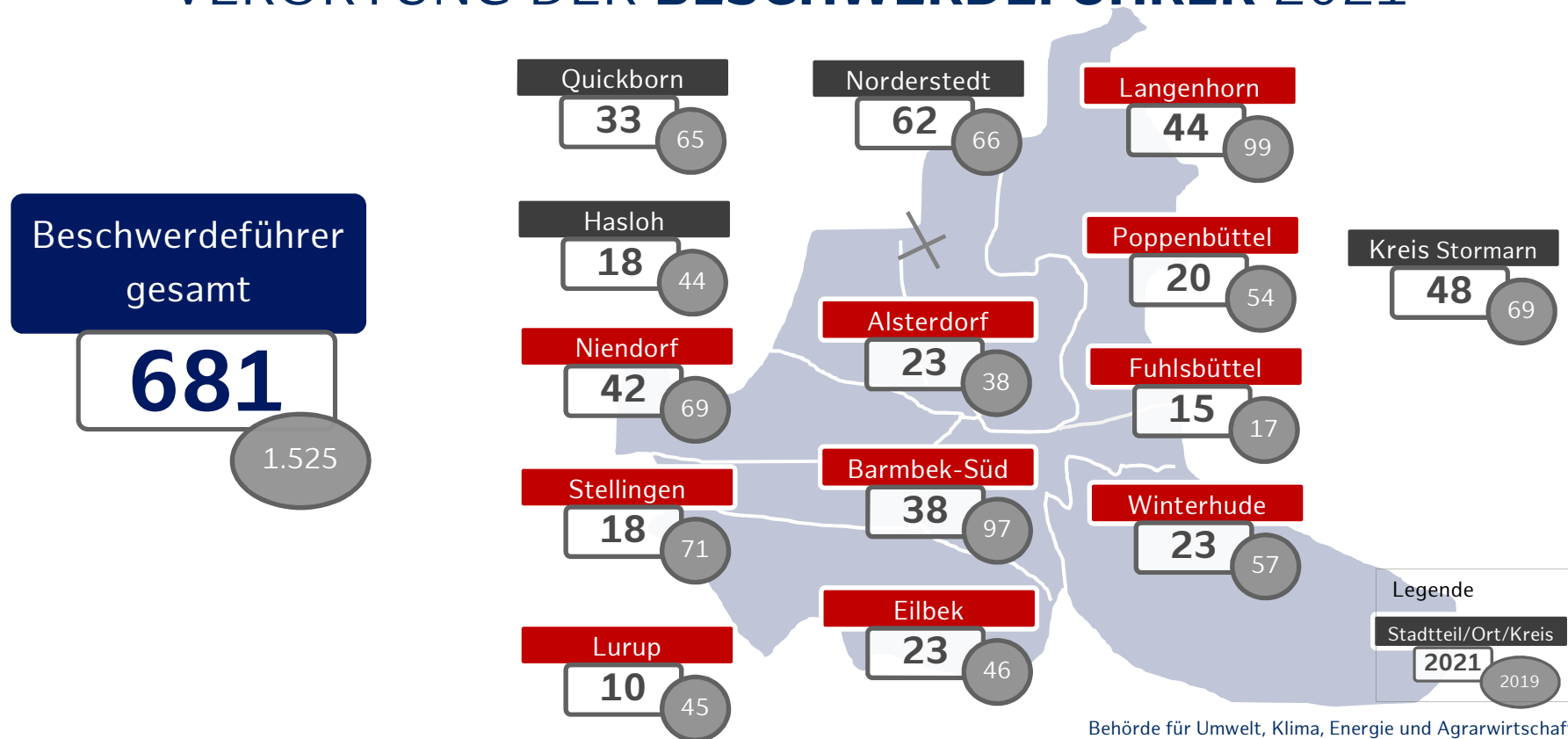
**Insgesamt 17.276**



Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft



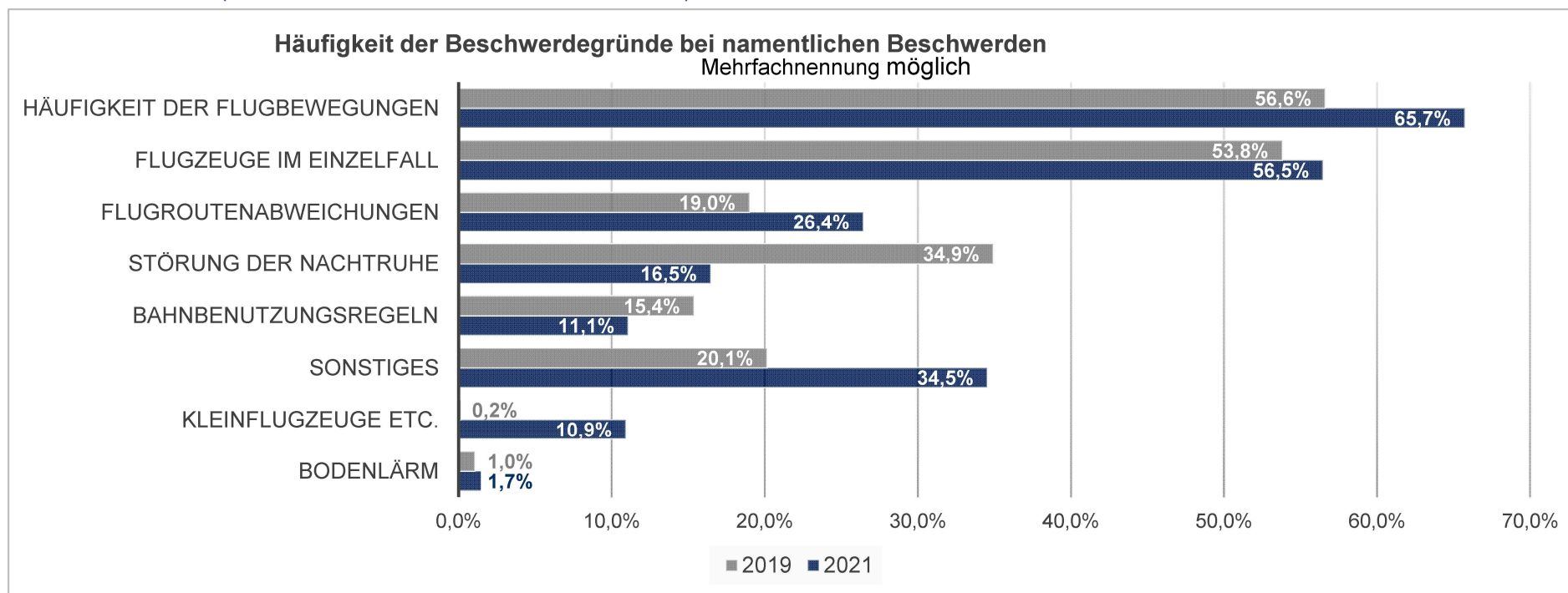
# VERORTUNG DER BESCHWERDEFÜHRER 2021



Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

# BESCHWERDEGRÜNDE 2019 UND 2021

(NUR NAMENTLICHE BESCHWERDEN)



Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

# FAZIT UND AUSBLICK



# FAZIT

- Beschwerdeaufkommen folgt in etwa dem Flugaufkommen
- Anzahl Beschwerdeführer entspricht 45% von 2019 (2020: 30% von 2019)
- Ein Teil der Beschwerdeführer bezeichnet auch die 2021-Situation als „unerträglich“ (kein Gewöhnungseffekt bei Fluglärm)

# AUSBLICK

Aus Erfahrungen von vergangenen, temporären Belastungsrückgängen wird bei Wiedereinsetzen des Luftverkehrs erwartet:

- ein deutlicher, überproportionaler Belastungs- & Beschwerdeanstieg
- Unerwartet hohe Belastungen für in den Fluglärmbereich zugezogene Bürger
- Zu erwartende Beschwerden über Flugroutenänderungen bzw. tiefere und lautere Flugbewegungen

# VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Beschwerdesituation 2021

[www.mediaserver.hamburg.de](http://www.mediaserver.hamburg.de) / Maxim Schulz

Dr. Uwe Schacht  
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft  
25. Februar 2022

**Antrag zur 2021/4 Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 25.02.2022  
(verschoben vom 10.12.2021)**

**Antragsteller:**

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.  
Gebhard Kraft, Dr. René Schwartz, Martin Mosel

**Thema:**

Einbindung der Fluglärmenschutzkommission in Verfahren zur Änderung der Entgeltordnung am Flughafen Hamburg

**Beschlussvorschlag:**

Die Kommission beschließt, die Fluglärmenschutzkommission zukünftig in alle wesentlichen Verfahrensschritte zur Änderung der Entgeltordnungen am Flughafen Hamburg in der Weise einzubinden, dass eine Beratung durch die Fluglärmenschutzkommission entsprechend ihres gesetzlichen Auftrages nach § 32b LuftVG vorgenommen werden kann. Hierfür ist es erforderlich, dass die Fluglärmenschutzkommission frühzeitig und umfassend - möglichst in digitaler Form - informiert wird und ausreichend Zeit für die Herstellung eines Gremien-Beratungsergebnisses eingeräumt wird.

**Begründung:**

Üblicherweise erheben Flughafenunternehmer von den Fluggesellschaften Entgelte für den Betrieb der Luftfahrzeuge auf dem Flughafen und die Benutzung der Passagiereinrichtungen. Die Flughafenentgelte umfassen verschiedene Komponenten, zu denen auch Entgelte gehören, die von den Lärm- und teilweise auch den Schadstoffemission des Luftfahrzeuges abhängen. Die Flughafenentgelte werden auf Basis privatrechtlicher Verträge erhoben und sind an verschiedene nationale und internationale rechtliche Rahmenbedingungen gebunden. Die Flughafenentgelte sind vom Flughafenbetreiber nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien zu regeln. Die Erhebung derartiger Entgelte setzt in Hamburg eine Genehmigung durch die Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) als zuständige Genehmigungsbehörde voraus (vgl. § 19b Abs. 1 S. 2 LuftVG).

Der Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel fällt in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte. In Verbindung mit § 19b des Luftverkehrsgesetzes sind Verkehrsflughäfen mit mehr als fünf Millionen Fluggastbewegungen zur Aufstellung einer Entgeltordnung verpflichtet, die von der jeweiligen Genehmigungsbehörde zu bewilligen ist. Gemäß Flughafenentgelttrichtlinie Artikel 11 Absatz 8 Richtlinie 2009/12/EG ist ein Jahresbericht der Aufsichtsbehörde über ihre Tätigkeit zu erstellen.

Nach § 32b LuftVG hat die Fluglärmenschutzkommission einen gesetzlichen Beratungsauftrag gegenüber der Genehmigungsbehörde über Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen. Die Genehmigungsbehörde hat die Kommission insoweit über ihre beabsichtigten Maßnahmen zu unterrichten.

Die Flughafenentgelte gehören mit ihren beinhalteten Anteilen für Lärm- und Schadstoffemissionen zu den ökonomischen Maßnahmen zur Reduzierung von Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge. Die Einbindung der Fluglärmenschutzkommission in das Verfahren zur Änderung oder Festlegung der Entgeltordnung am Hamburger Flughafen ist gesetzlich nicht nur geboten, sondern in den Kommissionen übliche Praxis.

Die Flughafenentgelte des Flughafen Hamburg wurden zuletzt zum 01. April 2021 geändert. Eine Befassung in der Fluglärmschutzkommission hat wie in den Jahren zuvor nicht stattgefunden.

Der zuletzt veröffentlichte Jahresbericht der Aufsichtsbehörde gemäß Flughafenentgeltrichtlinie Artikel 11 Absatz 8 Richtlinie 2009/12/EG datiert vom 24. Mai 2016 für 2015.

**Anlagen:**

- Flughafenentgelte der Flughafen Hamburg GmbH, gültig ab 01.04.2021
- Jahresbericht nach Art. 11 Abs. 8 der Flughafenentgeltrichtlinie für das Jahr 2015 vom 24.05.2016





# Hamburg Airport

## Flughafenentgelte

Teil I

Gültig ab 01. April 2021

Flughafen Hamburg GmbH  
Forderungsmanagement  
Postfach  
D-22331 Hamburg

# Inhaltsverzeichnis

Kapitel I	Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)	1
Kapitel II	Allgemeine Bedingungen	1
Kapitel III	Flughafenentgeltordnung	2
<b>1</b>	<b>Lande- und Startentgelte</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Passagierentgelt</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Terminalentgelt GAT</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Positionsentgelt</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Unterstellentgelt</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>Sicherheitsentgelt</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>PRM-Entgelt</b>	<b>11</b>
<b>8</b>	<b>Lärmschutzentgelt</b>	<b>11</b>

---

Für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an:

Flughafen Hamburg GmbH  
Forderungsmanagement

Sven Wilhelm und Laura Hutter



+49 (40) 50 75-35 56 und -2317



+49 (40) 50 75-32 77



invoice@ham.airport.de

## **Kapitel I Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)**

- 1.1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Geräten benutzt, ihn betritt, befährt oder in sonstiger Weise nutzt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.
- 1.2 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Entgeltordnung festgelegten Entgelte gestattet. Darüber hinaus wird auf die Zahlungsbedingungen des Flughafens in ihrer jeweiligen Fassung hingewiesen (vgl. Anlage 6). Die in der Genehmigung zum Betrieb des Flughafens geregelten Benutzungsbeschränkungen, die im Luftfahrthandbuch Deutschland nebst Karten in ihrer jeweils gültigen Fassung veröffentlicht werden, sind zu beachten.
- 1.3 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Entgeltberechnung notwendig sind.
- 1.4 Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

## **Kapitel II Allgemeine Bedingungen**

- 1 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung oder aufgrund von medizinischen Notfällen an Bord befindlicher Passagiere sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande- bzw. Startentgelte und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
- 2 Schuldner der Entgelte sind als Gesamtschuldner:
  - die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
  - die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Codes/Flugnummern der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
  - der Luftfahrzeughalter,
  - die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.
  - der Eigentümer des Luftfahrzeugs

- 3 Die Entgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten. Nach vorheriger Vereinbarung und Gestellung einer Sicherheit in Form eines Bardepots oder einer unbefristeten Bankbürgschaft einer auch in Deutschland ansässigen Großbank können die Entgelte nachträglich entrichtet werden. Bei Zahlungsverzug wird der Flughafen Verzugszinsen in Höhe von 3 % über dem jeweiligen Basiszinssatz, mindestens jedoch 8%, berechnen.
- 4 Die Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern die Leistungen umsatzsteuerbar und -pflichtig sind.
- 5 Als Abrechnungszeit gilt die lokale Zeit am Hamburg Airport (HAM, EDDH).

## **Kapitel III Flughafenentgeltordnung**

### **1 Lande- und Startentgelte**

- 1.1 Für jede Landung und jeden Start innerhalb definierter Zeiten auf dem Flughafen Hamburg ist ein Entgelt (Lande- bzw. Startentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
- 1.2 Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.
- 1.3 Die Lande- und Startentgelte bemessen sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM). Das MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual-Section for Weight Limitations oder durch das Lärmzeugnis des Luftfahrzeugs. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

- 1.4 Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Lande- und Startentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen für:

	EUR pro Landung und pro Start
<u>Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge</u> je angefangene 1.000 kg MTOM	<b>2,92</b>
<u>Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart</u> bis 1.200 kg MTOM	<b>9,70</b>
über 1.200 kg bis 2.000 kg MTOM	<b>17,58</b>
über 2.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg)	<b>2,92</b>

- 1.5 Für den Gewichtsanteil, der bei Luftfahrzeugen das Höchstabfluggewicht von 250 to. MTOM übersteigt, wird das unter 1.4 angegebene Entgelt von aktuell 2,92 EUR je 1.000 kg MTOM pro Start und pro Landung um 70% auf 0,88 EUR je 1.000 kg MTOM pro Start und pro Landung reduziert.
- 1.6 Für Single-Aisle-Flugzeuge mit einer Reichweite von über 8.000 km (z.B. der A321XLR) und ab einer Flugstrecke von mehr als 5.000 km ab Hamburg wird das unter 1.4 angegebene Entgelt von 2,92 EUR pro Start und pro Landung um 20% auf 2,34 EUR je 1.000 kg MTOM pro Start und pro Landung reduziert.
- 1.7 Die Lärmzuschläge (Lärmklassen), die Spät- und Nachtzuschläge sowie emissionsabhängige Entgeltbestandteile sind von der Reduzierung unter 1.5 und 1.6 ausgenommen.

- 1.8 Pro Landung und pro Start wird für Maschinen über 2t MTOM ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Die Einstufung in die Lärmklassen erfolgt nach in Hamburg gemessenen Durchschnittslärmpegeln pro Flugzeugtyp und –serie.

Lärmklassen						
1	2	3	4	5	6	7
bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
<b>11,48 €</b>	<b>27,13 €</b>	<b>60,52 €</b>	<b>127,30 €</b>	<b>377,73 €</b>	<b>1.273,02 €</b>	<b>3.839,94 €</b>
AC68	A320neo	A3181	A300F	A3002	A3004	AN12
AC69	ACJ	A3191	A300S	A3006	B7272	AN4R
AC6T	AT72	AJ25	A3201	A3102	FK28	B7471
AN2	AT722	B7376	A3202	A3103	IL96	B7472
AT42	AT725	BA461	A3211	A3302	MD11	B7473
AT423	B737Maxx	BA462	A3212	A3402	MD81	B747S
AT424	BD70	BA463	A3303	A3403	MD82	C141
AT425	BE39	BE40	A3406	A3405	MD83	DC103
ATP	BE55	BJ40	AN74	AN26	MD88	DC93
BA31	BE60	C337	B7373	B7372	TU54	G2
BA41	BN2	C560	B7375	B7374		G3
BE02	C414	C650	B7377	B7474		IL62
BE10	C525	CRJ9	B7378	B7673		IL76
BE20	C551	DA10	B7572	B7773		YK42
BE30	CJ1	DA20	B7573	C130		
BE3B	CJ2	DA90	B757F	MD87		
BE58	CJ3	DC3	B7672	YK40		
BE90	CL30	E170	B7772			
BE99	CRJ7	E175	BBJ			
C303	D328J	E190	BH06			
C310	E145	E195	DA50			
C340	EC55	FK10	MD93			
C404	G5	FK27	ND16			
C421	GL5T	FK70	P180			
C425	L410	G100	UH1			
C441	LR31	G4				
C500	LR35	GALX				
C501	LR55	H25B				
C550	ND26	HS25				
C56X	PA60	HS74				
C680	S601	MD90				
C750	TB850	RJ1				
CL60		RJ7				
CL61		RJ8				
CL64		S332L				
CRJ		SW2				
D228						
D328						
DH81						
DH83						
DH84						
E120						

<b>Lärmklassen</b>						
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
<b>11,48 €</b>	<b>27,13 €</b>	<b>60,52 €</b>	<b>127,30 €</b>	<b>377,73 €</b>	<b>1.273,02 €</b>	<b>3.839,94 €</b>
E135						
EC35						
F2TH						
FK50						
G550						
JU52						
LR40						
LR45						
LR60						
LYNX						
MU2						
PA23						
PA31						
PA42						
PA46						
PA46T						
PAY4						
PAYE						
PL12						
PRM1						
SB20						
SF34						
SH33						
SH36						
SW3						
SW4						
TB700						

Für Luftfahrzeuge der Typen A319, A320 und A321 mit Vortex Generatoren wird ein Rabatt von 10% auf den Lärmzuschlag gem. Ziffer 1.8 gewährt.

Zur Einstufung von Luftfahrzeugen der Typen A319, A320 und A321 mit Vortex Generatoren in die entsprechende Lärmkategorie, ist durch das Luftfahrtunternehmen ein Nachweis über die technische Ausstattung zu erbringen.

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge (aufgrund nicht ausreichender Messergebnisse) werden in Abhängigkeit von der ICAO-Klassifizierung und dem MTOM gemäß folgender Liste eingruppiert:

	<b>ICAO-Annex 16 Chapter 3,6,8,10 oder LSL III, VI, VIII, X</b>	<b>ICAO-Annex 16 Chapter 2 oder LSL II und ohne Zulassung nach ICAO Annex 16, oder LSL</b>
<b>Lärmklasse</b>	<b>MTOM</b>	<b>MTOM</b>
<b>1</b>	bis 30t	
<b>2</b>	bis 45t	
<b>3</b>	bis 75t	
<b>4</b>	bis 165t	bis 5 t
<b>5</b>	bis 260t	bis 15 t
<b>6</b>	bis 320t	bis 45t
<b>7</b>	über 320t	über 45t

- 1.9 Auf die unter 1.4 bis 1.8 genannten Entgelte werden folgende Zuschläge erhoben:

<b>Zeitraum</b>	<b>Zuschlag</b>
22.00 Uhr bis 22.59 Uhr	150 %
23:00 Uhr bis 23:14 Uhr	350 %
23:15 Uhr bis 23:29 Uhr	400 %
23:30 Uhr bis 23:44 Uhr	450 %
23:45 Uhr bis 23:59 Uhr	550 %
00:00 Uhr bis 05:59 Uhr	700 %

- 1.10 Pro Landung und pro Start wird ein emissionsabhängiges Entgelt erhoben.

Luftfahrzeuge bis einschließlich 2.000 kg MTOM

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt pauschal 0,2609 EUR pro Landung und 0,2609 EUR pro Start.

Luftfahrzeuge über 2.000 kg MTOM

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt 1,56 EUR pro Emissionswert und Landung sowie 1,56 EUR pro Emissionswert und Start, d.h. 3,12 EUR pro Emissionswert im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO). Der Emissionswert ist der Messwert für das von einem Luftfahrzeug ausgestoßene Stickoxidäquivalent je Kilogramm. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.



Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG<sup>1</sup>-Formel auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NO<sub>x</sub>) und Kohlenwasserstoff- (HC) -Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift I-CAO Annex 16, Volume II.

Berechnungsformel:

$$\text{NO}_{x, \text{Luftfahrzeug}} [\text{kg}] = (\text{Anzahl Triebwerke} \times \sum_{\text{Mode}} \text{Zeit} [\text{s}] \times \text{Treibstoffverbrauch} [\text{kg/s}] \times \text{Emissionsfaktor} [\text{g /kg}]) / 1000$$

Sofern die Triebwerksemissionen für HC pro LTO-Zyklus den Zertifizierungswert von 19,6 g/kN überschreiten, wird der entsprechende NO<sub>x</sub> -Wert des Luftfahrzeugs mit einem Faktor a multipliziert:

$$a = 1; \quad \text{wenn } D_{p_{\text{HC}}/F_{\text{oo}}} \leq 19,6 \text{ g/kN}$$

$$a = (D_{p_{\text{HC}}/F_{\text{oo}}}) / 19,6 \text{ g/kN}; \quad \text{wenn } D_{p_{\text{HC}}/F_{\text{oo}}} > 19,6 \text{ g/kN mit } a_{\text{max}} = 4.$$

Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) des Luftfahrzeugs = a x NO<sub>x</sub> des Luftfahrzeugs.

Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke.

Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen keine oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

Wenn für ein Flugzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt.

Sofern ein Triebwerk in keiner der verfügbaren Emissionsdatenbanken enthalten ist und auch kein Standardtriebwerk angesetzt werden kann, wird das Triebwerk anhand der Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) vom 28. Februar 2005 bewertet.

Der Flughafenbetreiber muss unverzüglich über eine Erhöhung oder Verminderung des Emissionswerts eines Flugzeugs informiert werden, die auf AFM, ICAO-Zertifikat oder Herstellerzertifizierung beruht.

Für Bewegungen, für die nachträglich erhöhte Emissionswerte festgestellt werden, können Entgelte nachberechnet werden; verminderte Werte werden unverzüglich berücksichtigt, sobald Nachweise vorgelegt und geprüft wurden. Es erfolgen keine rückwirkenden Erstattungen.

<sup>1</sup> ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

Wenn bei der Leistungsabrechnung/Rechnungsstellung für ein Flugzeug kein Emissionswert vorliegt, beträgt das emissionsabhängige Entgelt pro Start und pro Landung 10% der Entgelte nach 1.4.

## **2 Passagierentgelt**

2.1 Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich zum Startentgelt ein Passagierentgelt zu entrichten.

2.2 Das Passagierentgelt, das sich nach der Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt

für Zusteiger **8,99 EUR**

für Transitfluggäste **6,29 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz der Europäischen Union oder Island, Norwegen, der Schweiz oder Großbritannien erfolgt

für Zusteiger **8,99 EUR**

für Transitfluggäste **6,29 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Europäischen Union gelegenen Flugplatz erfolgt

für Zusteiger **10,67 EUR**

für Transitfluggäste **7,46 EUR**

je Fluggast.

2.3 Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise am Flughafen Hamburg unterbrechen und mit demselben Flugzeug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

2.4 In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

### **3 Terminalentgelt GAT**

- 3.1 Für die Benutzung der Fluggasteinrichtungen im General Aviation Terminal durch Besatzung und Passagiere ist ein Terminalentgelt zu entrichten. Ein Passagierentgelt kommt nicht zur Anwendung.
- 3.2 Das Terminalentgelt wird bei jeder Landung, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistungen, abhängig vom MTOM des Flugzeuges mit den folgenden Entgelten berechnet:

bis	2,0 t MTOM	<b>12,31 EUR</b>
bis	5,7 t MTOM	<b>31,41 EUR</b>
bis	14,0 t MTOM	<b>44,24 EUR</b>
bis	20,0 t MTOM	<b>56,03 EUR</b>
über	20,0 t MTOM	<b>109,77 EUR</b>

### **4 Positionsentgelt**

- 4.1 Für die Abstellung der Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Positionsentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
- 4.2 Die Höhe des Positionsentgelts wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen. - siehe 1.3 –
- 4.3 Für den Zeitraum von 00.00 Uhr bis 04.59 Uhr wird kein Positionsentgelt erhoben.
- 4.4 Tagesabstellung

Das Positionsentgelt beträgt pro Positionsbelegung für jede angefangenen 15 Minuten für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse

bis 3.000 kg	<b>0,3652 EUR</b>
über 3.000 kg bis 5.000 kg	<b>0,5739 EUR</b>
über 5.000 kg bis 7.000 kg	<b>0,7826 EUR</b>

über 7.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg der Höchstabflugmasse	<b>0,1044 EUR</b>
--	-------------------

Das Mindestpositionsentgelt beträgt **4,01 EUR**

- 4.5 Dauerabstellung

Auf Vorfeld 2 kann für die Abstellung von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite von kleiner als 24m, die keiner Abfertigung bedürfen, zwischen

Luftfahrzeughalter und Flughafenunternehmer ein Mietvertrag geschlossen werden.

<b>MTOM</b>	<b>Monatsentgelt</b>	<b>12 Monate</b>
bis 3t	462,04 €	3.961,35 €
bis 5t	578,34 €	4.945,69 €
bis 7t	618,35 €	5.299,38 €
über 7t pro angef. t	78,94 €	678,14 €

## **5 Unterstellentgelt**

5.1 Die Luftfahrzeughalter haben für die stundenweise Unterstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Unterstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Mietzinses (Unterstellentgelt) wird nach

- der zugelassenen Höchstabflugmasse,
- der Dauer der Unterstellung,
- der Halle und
- der Jahreszeit bemessen.

Der Mietzins (Unterstellentgelt) für die stundenweise Unterstellung von Luftfahrzeugen ist im Sonderleistungsverzeichnis der Flughafen Hamburg GmbH zu finden

5.2 Die Mindestabrechnungsdauer der Unterstellung beträgt 8 Stunden.

## **6 Sicherheitsentgelt**

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten. Das Sicherheitsentgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Luftsicherheitsgesetz und der EG-Verordnungen für Sicherheit in der zivilen Luftfahrt.

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Anzahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Für Passagiere, die über das GAT abfliegen, entfällt das Sicherheitsentgelt.

**Das Sicherheitsentgelt beträgt**

**1,20 €**

## 7 **PRM-Entgelt**

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein PRM-Entgelt zu entrichten. Das PRM-Entgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach der EG-Verordnung über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität.

Das PRM-Entgelt bemisst sich nach der Anzahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Das PRM-Entgelt beträgt **0,28 €**

## 8 **Lärmschutzentgelt**

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein Lärmschutzentgelt zu entrichten. Das Lärmschutzentgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Fluglärmgesetz. Es wird pro Landung und pro Start für Maschinen über 2t MTOM erhoben.

Das Lärmschutzentgelt bemisst sich nach der Lärmklasse gem. Lärmzuschlag in Punkt 1.8.

Lärmklasse	Preis [EUR]
1	1,00 EUR
2	2,00 EUR
3	3,00 EUR
4	9,00 EUR
5	24,00 EUR
6	65,00 EUR
7	175,00 EUR

Das Lärmschutzentgelt ist bis auf weiteres ausgesetzt.



# Hamburg Airport

## Flughafenentgelte

Teil II

Gültig ab 01. April 2021

Flughafen Hamburg GmbH  
Leistungsentgelte  
Postfach  
D-22331 Hamburg

# **Flughafenentgelte**

## **Teil II**

### **Leistungs- und Entgeltverzeichnis für Flughafeneinrichtungen**

#### **Zentrale Infrastruktureinrichtungen**

Die nachfolgend aufgeführten Leistungen und Entgelte beziehen sich auf die in der Flughafenbenutzungsordnung festgelegten zentralen Infrastruktureinrichtungen, deren Nutzung vorgeschrieben ist. Die Disposition der Zentralen Einrichtungen, d.h. die Festlegung von Menge und Zeitraum der zur Verfügungstellung, wird durch die Flughafen Hamburg GmbH vorgenommen.

#### **1. Gepäckabfertigung Inbound**

- 1.1. Bereitstellung von Förder- und Kommunikationseinrichtungen zur Ausgabe des Gepäcks an die Fluggäste im Terminal
- 1.2. Bereitstellung von Räumen und Flächen für die Ausgabe des Gepäcks an die Fluggäste

Für die oben aufgeführten Leistungen wird das Entgelt für die Gepäckabfertigung Inbound der Fluggesellschaft in Rechnung gestellt. Das Entgelt beträgt für jedes rechnerisch ermittelte Gepäckstück inbound

**1,61 EUR.**

Die Gepäckstücke inbound errechnen sich, je nachdem, welche Daten am validesten sind, entweder:

- aus der Passagierzahl inbound multipliziert mit dem durchschnittlichen individuellen Gepäckfaktor outbound des Vorjahres (Anzahl Gepäckstücke outbound je Passagier outbound) pro Luftverkehrsgesellschaft.

oder

- Anhand von Zählungen des Inboundgepäcks und der hieraus ermittelten durchschnittlichen Anzahl des Gepäcks inbound über ein Jahr. Hier werden als Basis pro Herkunftsdestination 10 Flugplanereignisse pro Flugplanperiode herangezogen.

oder

- Der Auswertung der Loadmessages und der daraus ermittelten durchschnittlichen Gepäckmenge über ein Jahr.

## **2. Gepäckabfertigung Outbound**

- 2.1. Bereitstellung von Förder- und Kommunikationseinrichtungen für die Sortierung des Gepäcks
- 2.2. Bereitstellung von Räumen und Flächen für die Sortierung des Gepäcks entsprechend der in Absprache mit den Fluggesellschaften festgelegten Sortierkriterien
- 2.3. Übernahme des abgefertigten und mit einem Label gekennzeichneten Gepäcks hinter dem Abfertigungsschalter und Beförderung in den Gepäcksortierraum in die Sortierboxen (einschließlich Codierung) bzw. auf die Sortierrundläufe
- 2.4. Annahme und Verwiegen von Sperrgepäck, Weiterleitung in den Gepäcksortierraum

Die Entgelte für die Gepäckabfertigung Outbound werden der Fluggesellschaft in Rechnung gestellt. Für die oben genannten Leistungen werden die



nachfolgend aufgeführten Entgelte für jedes Gepäckstück berechnet. Die Entgelte sind nach der von der Fluggesellschaft gewünschten Sortierung gestaffelt und betragen für alle Terminals wie folgt:

<b>1-fache Sortierung pro Gepäckstück</b>	<b>1,61 EUR</b>
<b>2-fache Sortierung pro Gepäckstück</b>	<b>2,45 EUR</b>
<b>3-fache Sortierung pro Gepäckstück</b>	<b>3,24 EUR</b>

### **3. Pierentgelt**

- 3.1. Vorhalten, Bereitstellung und Bedienen von Fluggastbrücken auf Pierpositionen.
- 3.2. Bereithalten der Versorgungseinrichtung für Ground Power auf Pierpositionen und Walk-in-Walk-out-Positionen.
- 3.3. Bereitstellung von Ground Power zur Versorgung des Flugzeugs (ohne Bedienung der Anlage), in der Zeit zwischen 24.00 und 5.00 Uhr wird Ground Power nur gegen gesondertes Entgelt (siehe Sonderleistungsverzeichnis) zur Verfügung gestellt.
- 3.4. Bereithalten der Versorgungseinrichtung für Preconditioned Air auf Pierpositionen.
- 3.5. Bereitstellung von Preconditioned Air zur Versorgung des Flugzeugs (ohne Bedienung der Anlage), in der Zeit zwischen 24.00 und 5.00 Uhr wird Preconditioned Air nur gegen gesondertes Entgelt (siehe Sonderleistungsverzeichnis) zur Verfügung gestellt.
- 3.6. Bereitstellung von Wegesicherung auf den Walk-in-Walk-out-Positionen.

Für die oben aufgeführten Leistungen wird der Fluggesellschaft das nachfolgend aufgeführte Pierentgelt in Rechnung gestellt. Das Pierentgelt wird je angefangene Tonne MTOM und je angefangene 15 Minuten maximal 180 Minuten für inbound und outbound berechnet. Das berechnete Mindestgewicht beträgt 20 t MTOM.

Die Bedienung der Versorgungseinrichtungen für Ground Power und Preconditioned Air ist nicht Bestandteil dieses Entgeltes. In dem Zeitraum zwischen 24.00 Uhr und 5.00 Uhr wird kein Pierentgelt erhoben.

<b>Je angefangene Tonne MTOM und angefangene 15 Minuten</b>	<b>0,5635 EUR</b>
für die ersten 100 t MTOM, mindestens jedoch für 20 Tonnen MTOM	
<b>Je angefangene Tonne MTOM und angefangene 15 Minuten</b>	<b>0,4800 EUR</b>
ab der einhundertsten Tonne MTOM	

#### **4. Ver- und Entsorgungsentgelt**

- 4.1 Vorhalten einer Frischwasserzapfstelle und Bereitstellung von Frischwasser gemäß IATA-Vorschriften.

Der Transport des Frischwassers zum Luftfahrzeug und die Befüllung des Luftfahrzeugs ist nicht Bestandteil dieser Leistung.

- 4.2 Vorhalten einer Anlage zur Versorgung des Luftfahrzeugs mit Spülflüssigkeit für die Toiletten und zur Entsorgung von Fäkalien. Bereitstellung der Spülflüssigkeit. Entsorgung der Fäkalien gemäß den gesetzlichen Vorschriften.

Der Transport der Spülflüssigkeit zum Luftfahrzeug und die Befüllung des Luftfahrzeugs mit der Spülflüssigkeit sowie das Abpumpen der Fäkalien und deren Transport zur Entsorgungsanlage sind nicht Bestandteil dieser Leistung.

- 4.3 Vorhalten eines Müllsammelplatzes und Entsorgung des Mülls gemäß den gesetzlichen Bestimmungen.

Der Transport des Mülls vom Luftfahrzeug zum Sammelplatz ist nicht Bestandteil dieser Leistung.

Für die oben aufgeführten Leistungen wird der Fluggesellschaft das nachfolgend aufgeführte Ver- und Entsorgungsentgelt in Rechnung gestellt. Das Ver- und Entsorgungsentgelt wird nach der Anzahl der bei Landung an Bord befindlichen Passagiere berechnet.

**pro Passagier 0,0626 EUR**

## **Sonstige Flughafeneinrichtungen**

Die nachfolgend aufgeführten Einrichtungen werden vom Flughafen bereitgestellt und müssen in Anspruch genommen werden, soweit dies den üblichen Verfahren bei der Abfertigung entspricht. Die Disposition erfolgt durch den Flughafen.

### **1. Abfertigungsschalter für Passagiere**

1.1. Disposition, Bereitstellung und Verwaltung der Abfertigungsschalter sowie der dazugehörigen für die Passagierabfertigung erforderlichen technischen Einrichtungen, wie Kommunikationseinrichtungen, Anzeigesysteme und Fördereinrichtungen

1.2. Bereitstellung von Stau- und Warteflächen vor den Abfertigungsschaltern

Für die oben aufgeführten Leistungen werden die nachfolgenden Entgelte dem jeweiligen Abfertiger in Rechnung gestellt. Die Entgelte für die Nutzung der Abfertigungsschalter gelten jeweils für jede angefangenen 15 Minuten. Basis für die Berechnung sind die in der tagesaktuellen Disposition festgelegten Zeiträume, die, soweit keine abweichenden Absprachen getroffen werden, jeweils bis STD gehen.

Das Entgelt beträgt je Schalter und angefangener 15 Minuteneinheit

**6,54 EUR**

1.3. Erlass des Check-In Entgeltes bei Flugausfall

Die Disposition der Abfertigungsschalter erfolgt auf Basis des Informationsstandes von 18:00 Uhr des Vortages, welche wiederum Grundlage der Abrechnung ist.

Tagesaktuelle Änderungswünsche werden, soweit möglich, berücksichtigt. Zusätzliche Dispositionen münden in zusätzlichen Kosten, die anschließend in Rechnung gestellt werden. Reduzierte Anforderungen finden tagesaktuell keine Berücksichtigung.

Die Nutzung von Abfertigungsschaltern tagesaktuell gestrichener Flüge wird nicht in Rechnung gestellt, sofern die Verkehrszentrale von Hamburg Airport spätestens vier Stunden vor STD über die Streichung des Fluges informiert wird.

## **2. CUPPS Ausstattung**

CUPPS (Common User Passenger Processing System) ist eine Infrastruktureinrichtung für den Abfertigungsprozess.

Für die Vorhaltung der CUPPS-Infrastruktur am Flughafen Hamburg wird ein Entgelt erhoben, unabhängig davon, ob die Abfertigung über CUPPS oder manuell durchgeführt wird.

Das Entgelt für CUPPS, das sich nach der Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt:

je Zusteiger	<b>0,12 EUR</b>
--------------	-----------------

## **3. Bustransport**

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist bei einer Flugzeugabfertigung auf einer Außenposition für den Transport von Passagieren ein Bustransport-Entgelt zu entrichten.

3.1) Ein Bustransport (Outbound oder Inbound) beschreibt die Fahrt zwischen Flughafengebäude und parkendem Luftfahrzeug. Das Bustransport-Entgelt

bemisst sich nach der Anzahl der für die Bustransporte bereitgestellten Fahrzeuge.

Das Bustransport-Entgelt beträgt pro bereitgestelltem Fahrzeug:

**50,00 EUR**

Diese Leistung wird zunächst nur bis zum 31.12.2023 vom Flughafen erbracht.

3.2) Aufgrund der aktuellen Corona-bedingten Abstandsvorschriften ist die Anzahl der abzurechnenden Fahrten pro Inbound bzw. Outbound wie folgt limitiert:

Corona Beschränkung	
ICAO Code Letter Luftfahrzeug	Anzahl der Fahrten
A-C	2 Fahrten
D-F	3 Fahrten

**Antrag zur 2021/4 Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 25.02.2022  
(verschoben vom 10.12.2021)**

**Antragsteller:**

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.  
Gebhard Kraft, Dr. René Schwartz, Martin Mosel

**Thema:**

Leerflüge oder sehr schlecht ausgelasteten Flüge am Flughafen Hamburg zum Zwecke des Erhalts von Start- und Landerechten

**Beschlussvorschlag:**

Die Kommission bittet Flughafen und Fluggesellschaften um einen Bericht über die Anzahl der in den Jahren 2020 und 2021 am Hamburger Flughafen durchgeführten Leerflüge oder sehr schlecht ausgelasteten Flüge zum Zwecke des Erhalts von Start- und Landerechten. Als Maßstab für sehr schlecht ausgelastete Flüge ist eine Auslastung kleiner 30 Prozent anzunehmen. Bitte nach Jahren, Fluggesellschaft, An- oder Abflug, Flugroute, Auslastungsgrad, Zeitpunkt (Tag: 6-18 Uhr / Tagesrand: 18-22 Uhr / Nacht: 22-6 Uhr) aufschlüsseln.

**Begründung:**

Zum Jahreswechsel hat eine Meldung für große Aufmerksamkeit gesorgt: Trotz einbrechender Buchungen und ausgedünntem Winterflugplan führt die Lufthansa 18.000 Flüge durch, die es eigentlich gar nicht geben müsste. Diese Flüge finden von verschiedenen Fluggesellschaften statt, um entsprechend der EU-Vorgaben nicht die Start- und Landerechte zu verlieren. Diese sogenannten Slots werden durch die Europäische Union vergeben. Doch wer nicht fliegt, verliert seine Rechte - streng nach dem Prinzip „use or lose“ – also „nutze oder verliere“.

Im ersten Jahr der Pandemie 2020 hatte die EU diese Regelung noch ausgesetzt. Normalerweise müssen Airlines mindestens 80 Prozent der ihnen zugeteilten Slots nutzen, um ihre Rechte zu wahren. Die EU hatte die Grenze auf 50 Prozent heruntersetzt, um während der Pandemie die Zahl der leeren oder halbleeren Maschinen im europäischen Luftraum zu reduzieren. Im Dezember 2021, als die Corona-Zahlen zunächst rückläufig waren, bestätigte die EU-Kommission zwar die 50-Prozent-Regelung, kündigte aber für Ende März 2022 eine Erhöhung auf 64 Prozent an.

Der Hamburger Flughafen berichtet: „Im Vergleich zum ersten Corona-Jahr 2020 stieg die Auslastung der Maschinen am Hamburger Flughafen [2021] um 6 Prozentpunkte auf 66 Prozent (2020: 59,6 Prozent; 2019: 77,5 Prozent).“

Diese Leerflüge oder sehr schlecht ausgelasteten Flüge konterkarieren in ihrer rein ökonomischen Begründung den Lärm-, Umwelt- und Klimaschutz und stehen im Widerspruch zu § 29b LuftVG. Als vermeidbare Fluglärmquelle belasteten diese Flüge die Bevölkerung und stören ggf. in besonderen Maßen die Nachtruhe.

**Antrag zur Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg 2021/4 am: 10.12.2021**

**Antragsteller:**

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.  
Gebhard Kraft, Dr. René Schwartz, Dr. Michael Breyer

**Thema: Stand der Einführung von GBAS**

Bezug 221. Sitzung der FLKS, 230. Sitzung der FLSK, 231, Sitzung der FLSK

**Kurze Zusammenfassung des Sachverhalts:**

Der Flughafen Hamburg verfügt lediglich für ein Viertel der Landerichtungen über ein CAT III Instrumentenlandesystem. Dies führt dazu, dass bei ungünstigen Sichtverhältnissen auch dann über die dicht besiedelte Einflugschneise 23 gelandet wird, wenn dieses nach den Grundsätzen der Bahnbenutzung nicht angezeigt wäre. Dies führt zu einer zusätzlichen hohen Lärmbelastung in den Wohngebieten zwischen der Messstelle M7 und dem Flughafen. Die M7 ist die höchst belastete Lärmmessstelle.

Zudem treten aufgrund des Klimawandels vermehrt auch bei nördlichen und östlichen Winden Schlechtwetterverhältnisse auf, durch den fortschreitenden Klimawandel muss mit einer Verstärkung dieses Trends gerechnet werden. Bisher wurde die Nachrüstung der anderen Landebahnen auf CAT III Niveau aus technischen und finanziellen Gründen unterlassen.

Im Februar 2012 wurde die erste GBAS gestützte Landung am Flughafen Bremen durchgeführt.

In der 221- Sitzung der FLSK wurde am 19.02.2016 ausgeführt, dass eine Einführung des Ground Based Augmentation System (GBAS, dt. Bodengestütztes Ergänzungssystem) in Hamburg 2018/2019 möglich sein könne. Dies könne auch zur Einführung von steileren Anflugwinkeln als der bisherigen 3,0 Grad (z.B. 3,2 Grad) genutzt werden (16-Punkte-Plan).

In der 230. Sitzung wurde am 11.06.2018 aufgrund des Antrages der BVF 16/18 beschlossen: „Die FHG, DFS und Genehmigungsbehörde werden gebeten: - über den Stand der Einführung von GBAS - über die Nachrüstung von CATIII-ILS auf den Bahnrichtungen 05/15/33 zu berichten.“ Der Bericht sollte schriftlich erfolgen.

In der 231. Sitzung wurde lediglich von der DFS zur herkömmlichen ILS-Ausrüstung berichtet, dass die seitens der DFS vorgehaltene Infrastruktur den Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entspreche. Mit Stand 2018 war GBAS für CAT I verfügbar, mit einer Verfügbarkeit von CAT II/III Verfahren sei ab 2022 zu rechnen.



Bislang ist nicht bekannt geworden, dass die 2016 angekündigte Einführung von GBAS umgesetzt wäre,

**Vorgeschlagene Maßnahme:**

Bericht über den Stand der GBAS Einführung

**Beschlussvorschlag:**

Die FLSK möge beschließen:

1. Die FLSK erinnert an ihren Beschluss vom 11.06.2018.
2. Die FHG und die Genehmigungsbehörde werden gebeten,
  - über den Stand der Einführung von GBAS zu berichten.
  - zu berichten, ob eine Nachrüstung von CATIIb-ILS auf den Bahnrichtungen 05/15/33 angestrebt wird, falls GBAS nicht ab 2022 für alle Flüge unter Schlechtwetterbedingungen angewandt wird.
3. Die DFS wird gebeten zum Stand der Einführung von Verfahren zur Ausweitung von GBAS auf CAT II und CATIII zu berichten.
4. Die FLSK bittet um zügige Erledigung durch schriftlichen Bericht.

**Antrag auf Protokollergänzung (FLSK 2021/03 – TOP „Begrüßung/Anträge/Beschlussfähigkeit“)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ahrensburg, den 20.11.21

dem (unvollständig abgestimmten) Protokoll der FLSK-Sitzung 2021/03 (versendet von Frau Weidner am 18.11.21) stimme ich in der vorliegenden Fassung nicht zu.

Sachverhalt:

am 29.10.21 wurde durch die FLSK-Geschäftsführerin, Frau Weidner, der Protokollentwurf zur FLSK-Sitzung 2021/03 zur Abstimmung versendet. Darin findet sich unter TOP „Begrüßung/Anträge/Beschlussfähigkeit“ folgender Passus:

*„In diesem Zusammenhang weist Frau Roeder noch einmal darauf hin, dass es sich bei dem Protokoll der FLSK, anders als in Gremien der Bezirksverwaltung, nicht um ein Wort-, sondern lediglich um ein Ergebnisprotokoll handele. Die Kritik von Herrn Dr. Schwartz, Frau Roeder entscheide allein über das Protokoll und versende eine nicht abgestimmte Fassung, weist diese entschieden zurück. Das Protokoll wurde und werde, wie seit langem üblich, elektronisch abgestimmt, Einwände dazu in der folgenden Sitzung geklärt“*

Hierzu habe ich am 04.11.21 Frau Weidner sowie der FLSK-Vorsitzenden, Frau Roeder, und der Fluglärmschutzbeauftragten, Frau Pieroh-Joußen, schriftlich frist- und formgerecht folgenden Ergänzungsbedarf mitgeteilt:

*„Herr Dr. Schwartz weist hierzu darauf hin, dass nunmehr zum zweiten Mal Rückmeldungen zum Protokollentwurf nur unvollständig übernommen wurden. Dass über frist- und formgerecht vorgebrachten Ergänzungs- und Änderungsbedarf während der Sitzung abgestimmt werde, kritisiert er. Seiner Ansicht nach sind in Verlaufsprotokollen, wie dem der FLSK, die verschiedenen, während der Sitzung vorgebrachten Diskussionspunkte wertfrei und umfassend darzustellen“*

Diese Ergänzung wurde bisher nicht in das Protokoll aufgenommen.

Antrag:

Ich beantrage, dass meine textliche Ergänzung unter TOP „Begrüßung/Anträge/Beschlussfähigkeit“ im offiziellen Protokoll ergänzt wird.

Begründung:

Die Sitzungen der Fluglärmschutzkommission für den Hamburger Verkehrsflughafen werden protokolliert (Geschäftsordnung § 9). In der von der Geschäftsführung (in Abstimmung mit der Vorsitzenden) angefertigten Niederschrift wird der wesentliche Ablauf der Sitzung und die Ergebnisse der Beratung aufgenommen. Eingebraachte Ergänzungs- bzw. Änderungshinweise sind in der folgenden Sitzung zu klären oder schriftlich zu dokumentieren. Da gemäß Geschäftsordnung nicht nur die Ergebnisse (Beschlüsse), sondern auch der Ablauf der Sitzung festzuhalten sind, handelt es sich zweifelsfrei um ein Verlaufsprotokoll. Im Unterschied zu einem Ergebnisprotokoll werden die Inhalte der Reden und Diskussionen der Teilnehmer wiedergegeben, da nachvollziehbar bleiben soll, was in der Sitzung behandelt wurde und wie sich die Teilnehmer:innen zu den einzelnen Tagesordnungspunkten äußerten. Im Gegensatz zum Wortprotokoll wird der Verlauf jedoch nur sinngemäß zusammengefasst, so dass der innere Aufbau und der Austausch von Argumenten sowie die gegebenenfalls gefundene Entscheidung von Dritten insgesamt nachvollzogen werden können.

Dr. René Schwartz



**Anhang fürs Protokoll der FLSK am 25. Februar 2022**  
**Thema Sturm und Wind in HAM**

Gefragt wurde in der FLSK, ob es in HAM eine definierte Grenze gibt, ab der bei gewissen Witterungsbedingungen nicht mehr geflogen wird. Eine einheitliche Grenze gibt es in diesem Sinne nicht, aber es gibt Vorgaben für verschiedene Infrastruktur Einrichtungen, die dann nicht mehr eingesetzt werden können. Diese sind u.a.:

**Flugsicherung:**

Ab einer Geschwindigkeit von 65 Knoten (120 km/h) schalten sich die Radarantennen der DFS ab, sodass es zu einer Reduzierung der Flugbewegungen kommt.

**Flughafenbetrieb:**

- Die Fluggastbrücken werden ab einer Windgeschwindigkeit von 54 Knoten (100 km/h) geschlossen.
- Die LFZ-Treppen, -Förderbänder, Hubbühnen sind bis zu 40 Knoten (74 km/h) zugelassen.
- Sämtliche Hallentore sind bei Windstärken von mehr als 40 Knoten (74 km/h) geschlossen zu halten.

Während des Sturmtiefs „Zeynep“ am 18.02.2022 ist deshalb zum Schutz der Mitarbeiter die Abfertigung von Flugzeugen (nicht der Betrieb) eingestellt worden. Ein ähnliches Vorgehen findet ebenfalls bei akuten Blitzschlagwarnungen / Gewitterzellen am Flughafen Hamburg statt.