

Nachhaltige olympische und paralympische
Spiele 2024 in Hamburg?

Aspekt Flugverkehr

November 2015

Bürgerinitiative für Fluglärmschutz in
Hamburg und Schleswig-Holstein



Impressum

Titel: Nachhaltige olympische und paralympische
Spiele 2024 in Hamburg?
Aspekt Flugverkehr

Herausgeber: BAW Bürgerinitiative für Fluglärmschutz
in Hamburg und Schleswig-Holstein
Postfach 65 82 05, 22374 Hamburg

Stand: November 2015

Nachhaltige olympische und paralympische Spiele 2024 in Hamburg? **– Aspekt Flugverkehr**

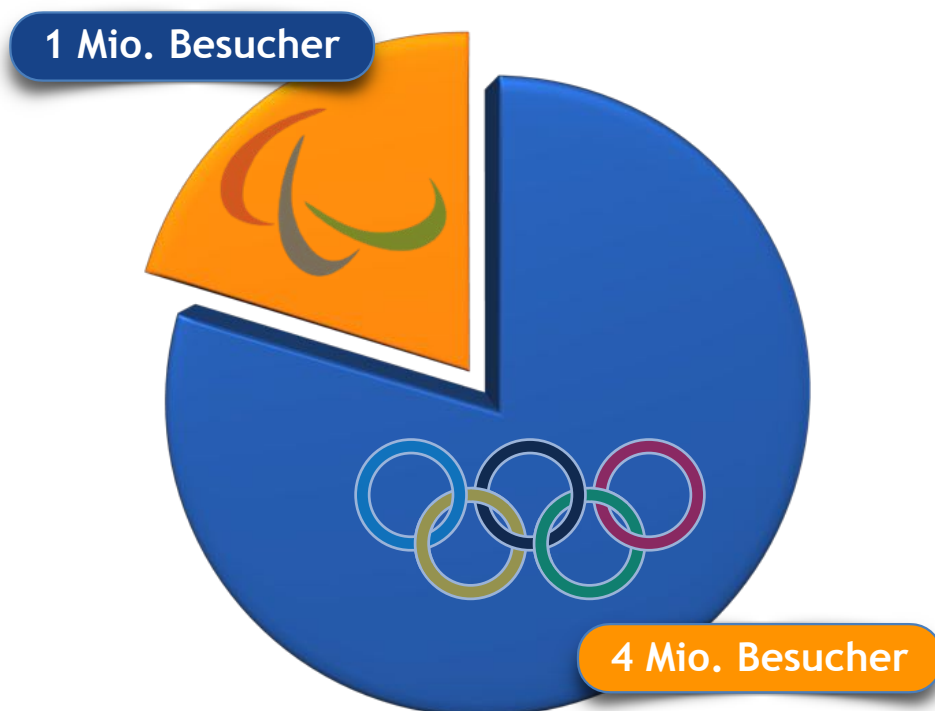
Bereits heute werden ca. 100.000 Bürgerinnen und Bürger übermäßig vom Betrieb des innerstädtischen Flughafens bis zu 18 Stunden am Tag, 365 Tage im Jahr drangsaliert. Mindestens diesem Teil der Bevölkerung aus Hamburg und Schleswig-Holstein stellt sich die Frage, ob es während der olympischen (16 Tage) und paralympischen (12 Tage) Spiele zur völligen Lärmüberlastung kommen wird?

Um diese Frage beantworten zu können, muss tief im Mobilitätskonzept des Hamburger Senats zu den olympischen und paralympischen Spielen im Jahr 2024¹ gegraben werden. Oder Mann und Frau glaubt einfach dem Hamburger Wirtschaftssenator Horch, der Stein und Bein schwört, dass das geltende Nachtflugverbot nicht zur Debatte steht. Nachtflugverbot? – Schön wäre es. Sehr zur Belastung der Bevölkerung besteht lediglich eine lockere Nachtflugbeschränkung, die zahlreiche Ausnahmen ermöglicht. Vielleicht hat Senator Horch einfach nur kurz Wunsch und Wirklichkeit durcheinander bekommen. Jedoch: Auch im Koalitionsvertrag des regierenden Senats findet sich der falsche Passus zum Nachtflugverbot. Soll hier der betroffenen Bevölkerung irreführender Schlafstaub in die Augen gepustet werden? Diese – höflich ausgedrückt – „Ungereimtheit“ bedingt der weiteren Recherche.

¹ <http://www.hamburg.de/bwvi/olympia-2024-mobilitaetskonzept/>

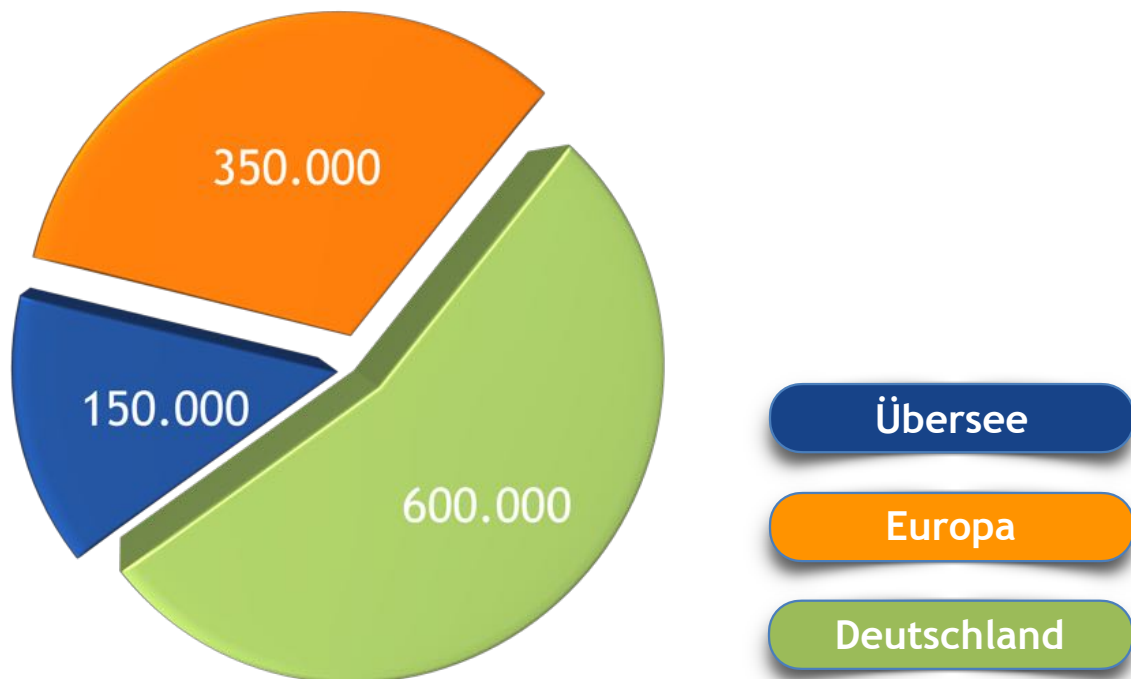
Wie viele Besucher werden eigentlich erwartet?

Für beide Spiele wird ein Ticketverkauf von 10 Mio. Karten erwartet, aufgeteilt in 7,5 Mio. Karten für die olympischen und 2,5 Mio. Karten für die paralympischen Spiele. Nach dem Mobilitätskonzept werden allein für die olympischen Spiele ca. 4,0 Mio. Zuschauer erwartet. Zu den paralympischen Spielen hingegen werden keine Aussagen zur Anzahl der Gäste getätigt. Im Verhältnis zum Ticketverkauf sind jedoch 25 %, mithin ca. 1,0 Mio. Zuschauer anzusetzen. Die gesamte Besucheranzahl wird daher (schätzungsweise) 5,0 Mio. Zuschauer und nicht 4,0 Mio. Zuschauer betragen.



Unter den 5,0 Mio. Gästen sollen sich 22 % sogenannte „Koffergäste“ befinden, 3 % aus Übersee, 7 % aus Europa ohne Deutschland, 30 % aus Deutschland (ohne Norddeutschland) – davon 40 % als Koffergäste. Dies macht zusammen 1,1 Mio. Übernachtungsgäste.

Herkunft und Anzahl der Übernachtungsgäste



Und wer fliegt ein?

Der flugverkehrsbezogene Besucheranteil wird im Konzept mit 26 % der Übernachtungsgäste benannt, d.h. ca. 290.000 zusätzliche Passagiere, die in Hamburg landen und wieder starten wollen. Das Mobilitätskonzept geht jedoch von

maximal 250.000 zusätzlichen Passagieren aus, die sich zudem auf die Flughäfen Hamburg, Hannover und Bremen aufteilen werden. Die Kapazitätskennzahlen dieser Ergänzungsflughäfen bleiben dabei vollständig unerwähnt. Im Mobilitätskonzept findet sich die Angabe, dass unter der Annahme von lediglich 250.000 zusätzlichen Fluggästen mit einer um rund 50 % höheren Flugbewegungsnachfrage in der Spitzenstunde im Vergleich zu den ohnehin erwarteten Fluggästen am Flughafen Hamburg im Jahr 2024 zu rechnen ist. Wieviel Prozent dann 290.000 zusätzliche Passagiere anstelle von 250.000 ausmachen, kann leider über einen einfachen Dreisatz nicht gelöst werden. Dass es deutlich mehr als 50 % Zunahme sein werden, ist jedoch klar.

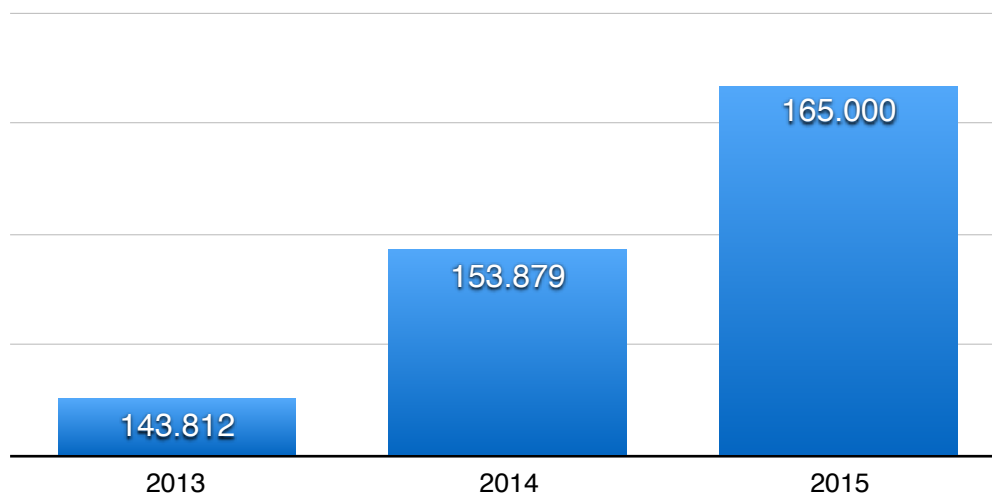
Mit welchem Flugverkehr wird im Jahr 2024 sowieso, d.h. ohne die olympischen und paralympischen Spiele gerechnet?

Hierzu steht folgendes im Mobilitätskonzept: „Der Flughafen Hamburg – gemeint ist die Flughafen Hamburg GmbH – geht davon aus, dass das jährliche Passagieraufkommen von derzeit rund 15 Mio. Passagieren im Jahr auf etwa 18 bis 22 Millionen im Jahr 2024 ansteigen wird“. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass sich „aufgrund der weitgehenden Entkopplung von Passagier- und Flugbewegungswachstum in den vergangenen Jahren dieser Trend fortsetzen wird. Danach würden sich die derzeit rund 138.000 gewerblichen Flugbewegungen (Linien- und Touristikflüge) pro Jahr auf rund 160.000 erhöhen“. Da die offiziell registrierte Flugbewegungsanzahl im Jahr 2014 jedoch 154.000 betrug², stellt sich die

² Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) e.V.

Frage, warum die 16.000 Kleinflugzeuge weder im Ist-Zustand noch in der Schätzung beachtet werden? Soll hier ein Kapazitätsproblem möglichst klein dargestellt werden? Derzeit kann der Hamburger Flughafen stündlich maximal 36 bis 48 Flugbewegungen abfertigen (Flugplankoordinator), woraus sich eine Maximalkapazität von etwa 225.000 bis 250.000 Flugbewegungen pro Jahr errechnet, die er mit gut 154.000 Flugbewegungen im Jahr 2014 derzeit zu ungefähr 60 bis 68 Prozent nutzt. Selbst unter einer sehr geringen Steigerungsrate von lediglich 2 % der Flugbewegungen pro Jahr, wird die voraussichtliche Flugbewegungsanzahl im Jahr 2024 ca. 195.000 betragen und die Kapazität des bestehenden Start-/Landebahnsystems unter Außerachtlassung möglicher künftiger Betriebsoptimierungen rein rechnerisch annähernd erschöpft. Der Senat geht jedoch, unter der Annahme, dass die Anzahl der Kleinflugzeuge unverändert bleibt, von lediglich 176.000 Flugbewegungen aus. Warum? In Hamburg ist in den letzten Jahren die Zahl der Flugbewegungen um bis zu 7 % per anno gestiegen.

Anzahl der Flugbewegungen



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) e.V. - 2015: BAW Prognose

Versuche zur Kapazitätssteigerung laufen bereits

Im Mobilitätskonzept steht, dass der innerstädtische Flughafen mit seinen beiden Start- und Landebahnen bis zu 53 Flugbewegungen pro Stunde bzw. jeweils 27 Starts oder Landungen in der Spitzenstunde ermöglichen kann. Diese Anzahl stellen die sog. „Koordinationseckwerte“ dar. Weiterhin ist zu lesen, dass zur Erhöhung der Kapazitäten bei den An- und Abflügen in Spitzenstunden zu Testzwecken zurzeit die Arbeitswerte von jeweils 31 Starts bzw. Landungen (bei dann 48 Flugbewegungen pro Stunde insgesamt) genutzt werden. Es erstaunt und verärgert gleichermaßen die vom bereits heute überbordenden Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger, dass die Flughafen GmbH in Allianz mit der DFS GmbH offensichtlich unter Billigung der Hamburger Wirtschaftsbehörde (BWVI) laut und heimlich Versuche zur Kapazitätssteigerung durchführen, ohne die Bevölkerung hierüber zu informieren.

Unter der (unrealistisch niedrigen) Annahme von lediglich 160.000 gewerblichen Flugbewegungen im Jahr 2024 sollen in der Spitzenstunde ohne die Spiele im Ankunftsbereich 3.900 Passagiere und im Abflugbereich 4.200 Passagiere pro Stunde abgefertigt werden. Bei realistischen 179.000 gewerblichen Flugbewegungen werden es entsprechend mehr sein. Zusätzlich ist im Fall des Zuschlags für Hamburg noch mit rund 2.500 olympiabedingten Passagieren pro Stunde zu rechnen. Nach der Umsetzung der bereits ohne Planfeststellung, Umweltverträglichkeitsprüfung oder gar Bürgerbeteiligung legalisierten „Entwicklungsmaßnahmen“ wird der Hamburger Flughafen über 59 Flugzeugpositionen der Kategorie

C (z. B. A320, B737) verfügen. Heutzutage sind es – jeweils abhängig von der Größe des Luftfahrzeugs – ca. 53. Die zukünftige Kapazität soll im Tagesverlauf angeblich mehr als ausreichend sein, um den erwarteten Verkehr im Jahr 2024/25 aufzunehmen. Selbst an den Tagesrandlagen soll trotz der zahlreichen Flugzeuge, die über Nacht auf dem Flughafen bleiben („Night-Stopper“), noch eine Kapazitätsreserve vorhanden sein. Diese wird auch nötig sein, um die laut Mobilitätskonzept „nicht abweisbaren VIP-Flüge“, etwa von Staats- und Regierungschefs, zusätzlich abzuwickeln. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass in der Spitze bis zu 50 solcher Flüge pro Tag erwartet werden.

Optimierung des Flugplans

Laut Prognose der DFS GmbH wird es „luftseitig keine Probleme bezüglich der Abwicklung des höheren Verkehrsaufkommens geben, es gäbe daher kaum oder wenig Handlungsbedarf, der über den regulären Betrieb hinausgehen würde“. So würden nur ca. 10 % der Flugbewegungen oberhalb der oben genannten Koordinationseckwerte liegen. Eine mögliche Lösung, um diesen Überhang dennoch bewältigen zu können, bestünde in einer „Optimierung des Flugplans“. Während der zugrunde gelegte reale Flugplan deutlich ausgeprägte Verkehrsspitzen aufweist, die sich insbesondere in einer Abflugspitze am Morgen und einer Ankunftsspitze am Abend zeigt, könnten durch eine „Flugplanglättung“ die Nachfragetäler gefüllt werden, sodass die Flugbewegungsspitzen entsprechend entlastet würden. Voraussetzung sei, dass der Flugverkehr optimal laufen würde, d.h. dass es zu keinerlei betriebs- oder witterungsbedingten Verzögerungen kommt.

Übersetzt bedeutet dies, dass die derzeitige Pünktlichkeitsrate von (angeblich) durchschnittlich 85,6 % zukünftig auf 100 % gesteigert werden muss. Dies ist so realistisch, als wenn der HSV die Fußball-Champions-League gewinnt.

Fazit

Die Angaben im Mobilitätskonzept zum zukünftigen Flugverkehrsgeschehen – mit und ohne Olympia – sind restlos geschönt. Es muss von einer wesentlich höheren Belastung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger ausgegangen werden. Da die olympischen und paralympischen Spiele zweifelsohne von öffentlichem Interesse sein werden, besteht schon heute die Gewissheit, dass dann die Nachtflugbeschränkungen für mindestens einen Monat nahezu gänzlich aufgehoben werden. Dies wird wider besseren Wissens verschwiegen.

Entscheiden Sie selbst, wie Sie dies bewerten und handeln Sie entsprechend beim anstehenden Olympiareferendum am 29. November 2015.