

# **Allianz für den Fluglärm schutz**

## **Jahresbericht 2024**

Erstellt durch die Vorbereitungsgruppe  
der Allianz für den Fluglärm schutz  
27.10.2025

## Inhaltsverzeichnis

|   |     |
|---|-----|
| 1. Vorbemerkung .....   | 3   |
| 2. Zahlen zum Flugverkehr 2024 am Hamburg Airport .....   | 5   |
| 3. Die Sitzungen der Allianz 2024 .....   | 5   |
| 3.1 23. Sitzung am 07.03.2024 .....   | 5   |
| 3.2 24. Sitzung am 27.06.2024 .....   | 9   |
| 3.3 25. Sitzung am 04.11.2024 .....   | 12  |
| 4. Die Arbeit der Vorbereitungsgruppe.....  | 18  |
| 5. Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2025 .....   | 19  |
| 6. Anhang.....  | 21  |
| 6.1 Kennzahlen für das Jahr 2023, FHG .....   | 21  |
| 6.2 Verspätungen: Rückblick 2023; Frau Dr. Pieroh-Joußen .....  | 31  |
| 6.3 Rechtliche Stellungnahme; Frau Dr. Heß.....   | 39  |
| 6.4 Verspätungen: Aktuelle Situation und Vorschläge für eine angepasste<br>Verspätungsregel, Frau Dr. Pieroh-Joußen.....                | 57  |
| 6.6 Verspätungen bis einschließlich Mai 2024 und Gemeinsame Diskussion im<br>Plenum zum Umgang mit Verspätungen in der Praxis; FHG..... | 63  |
| 6.5 Verspätungen bis einschließlich Oktober 2024; FHG.....  | 70  |
| 6.6 Verspätungen: Aktuelle Situation; Frau Dr. Pieroh-Joußen.....   | 73  |
| 6.7 Verspätungen-ein Lösungs-/Diskussionsvorschlag; Fluglärmsschutz Jersbek<br>.....  | 77  |
| 6.8 Umgang mit Witterungseignissen; DFS .....   | 85  |
| 6.9 Einfluss von Klimaveränderungen auf die Flugroutenplanung /-führung;<br>Lufthansa.....  | 92  |
| 6.10 Kennzahlen (Stand 15.03.2022).....   | 98  |
| 6.10.1 Jahresstatistik; FHG .....   | 100 |
| 6.10.2 Kennzahlen für das Jahr 2024 – Allianz für den Fluglärmsschutz am<br>23.04.2025 .....  | 109 |
| 6.11 Grundsätze der Zusammenarbeit.....   | 117 |
| 6.12 Mitglieder der Allianz für den Fluglärmsschutz.....  | 125 |

## **1. Vorbemerkung**

**Hiermit legt die Allianz für den Fluglärm schutz den siebten Jahresbericht über ihre gemeinsame Arbeit seit 2015 vor.**

Im Jahr 2024 ist die Nachfrage nach Flugreisen am Hamburg Airport erneut gestiegen auf 14,83 Millionen Passagiere. Die ursprünglich erwarteten 14,3 Millionen wurden somit übertroffen. Wie bereits im Vorjahr hat sich vor allem die Nachfrage nach Privatreisen erhöht. Insgesamt stieg die Anzahl an Linien- und Touristikflügen von 100.763 im Jahr 2023 um 7,6 Prozent auf 108.382 im Jahr 2024. Die gewerblichen Flüge erreichten mit 81 Prozent ihre bisher größte Auslastung insgesamt. Mit der steigenden Zahl der Flüge waren Anwohnende in der Umgebung des Flughafens und in den An- und Abflugschneisen von Fluglärm entsprechend belastet.

Die Zahl der nächtlich verspäteten Starts und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr war mit 987 deutlich höher als im Vorjahr (809) und übertraf das letzte Vor-Corona Jahr: 2019 gab es 678 nächtlich verspätete Starts und Landungen. In den Monaten Mai bis Oktober übertrafen die Zahlen der verspäteten Flüge auch die Werte von 2018, dem Jahr mit den bislang meisten nächtlich verspäteten Starts und Landungen (1.174).

Ursächlich für die nächtlich verspäteten Starts und Landungen im Jahr 2024 waren nach Angaben der Fluggesellschaften sowie Eurocontrol schwerpunktmäßig die zahlreichen Schlechtwetter-Ereignisse im Sommer in ganz Europa sowie umfassende Luftraumsperren. Aus Sicht der Betroffenen ist jedoch das mangelhafte Management insbesondere der Airlines verantwortlich, deren Umlaufplanungen nur funktionieren könne, wenn es zu keinerlei Störungen im Betriebsablauf kommt – was aus Sicht der Betroffenen immer häufiger nichtzutreffend ist.

Im Hinblick auf den notwendigen Schutz der Nachtruhe sind die Auswirkungen der nächtlich verspäteten Starts und Landungen besonders kritisch zu betrachten. Wie diese Situation nachhaltig verbessert werden kann, bildete auch in diesem Jahr den Schwerpunkt der Arbeit in der Allianz.

Auch die Veränderung der Situation in Bezug auf die Auslegung und daraus resultierend auch die Anwendung der „Verspätungsregelung“ wurde in die Diskussionen einbezogen. Ein gerichtliches Hinweisschreiben im März 2024 hat ergeben, dass die BUKEA die „Verspätungsgebühr“ für die Überprüfung der angeblichen Unvermeidbarkeit der nächtlich verspäteten Starts und Landungen nicht mehr erheben darf. Das Veranschlagen der Aufwandsentschädigung für eine Überprüfung der Airline-Angaben wurde daher mit sofortiger Wirkung im März 2024 eingestellt. Die planfestgestellten Bestandteile der Nachtflugbeschränkung („Verspätungsregelung“) sind aber weiterhin gültig.

Im Jahr 2024 wurde die Zusammenarbeit aller aktiv Teilnehmenden in der Allianz als Dialogforum fortgesetzt. Die Vorbereitung der Themen für das Plenum erfolgte

wieder durch die Vorbereitungsgruppe, alle Beteiligten arbeiteten offen und respektvoll zusammen. Es fanden drei Plenumssitzungen statt. Alle Sitzungen konnten in Präsenz durchgeführt werden.

Schwerpunkt der 23. *Allianz-Sitzung* am 07.03.2024 war die Präsentation einer fachlichen Stellungnahme zur Auslegung der Verspätungsregelung im Rahmen der Nachtflugbeschränkung am Hamburger Flughafen. Als Sachverständige war Frau Dr. Heß, Anwältin für Verwaltungsrecht, online zugeschaltet. Hier ging es vor allem um die Auslegung des Begriffes der Unvermeidbarkeit.

Am 27.06.2024 wurde in der 24. *Allianz-Sitzung* der Umgang mit den nächtlich verspäteten Starts und Landungen diskutiert, besonders vor dem Hintergrund eines richterlichen Hinweisschreibens, das die Zulässigkeit der Kostenerhebung für die Überprüfung der „Unvermeidbarkeit“ in Hamburg beeinflusst. Auch Erkenntnisse zum Sachverständigen-Gutachten von Frau Dr. Heß wurden diskutiert. Ebenfalls Thema war das Vorgehen bezüglich der befürchteten Lockerung der Nachtflugbeschränkung im Rahmen der Männer Fußball Europameisterschaft (Euro2024).

Die Folgen klimawandelbedingt zunehmender Extremwetterereignisse auf den Flugverkehr bildeten den Schwerpunkt der 25. *Allianz-Sitzung* am 04.11.2024. Vertreter der Fachabteilungen der Deutschen Flugsicherung und der Lufthansa AG stellten vor, wie bereits jetzt und zukünftig verstärkt darauf reagiert wird bzw. werden soll. Außerdem brachte die Fluglärmenschutz-Initiative Jersbek die Idee eines Anreizsystems für die Fluggesellschaften ein, das nächtlichen Verspätungen entgegenwirken soll.

Der nachfolgende Bericht soll die im Dialog dargestellten unterschiedlichen Standpunkte, Sichtweisen und Lösungsansätze sowie die hieraus resultierenden inhaltlichen Entwicklungsprozesse aufzeigen.

## **2. Zahlen zum Flugverkehr 2024 am Hamburg Airport**

Im Jahr 2024 ist die Nachfrage nach Flugreisen am Hamburg Airport erneut gestiegen. Rund 14,83 Millionen Passagiere zählte der Flughafen. Damit verzeichnete er ein Plus von 9 Prozent gegenüber dem Vorjahr (2023: 13,6 Millionen Fluggäste). Die Passagieranzahl stieg auf 86 Prozent vom Vor-Corona-Jahr 2019. Die Entwicklung der Fluggastzahlen wurde von mehreren Faktoren getragen: Allen voran stand die starke Nachfrage nach Privatreisen. Mit neuen Streckenzielen wie Doha wuchs die Nachfrage nach Fernzielen, gleichzeitig erreichte das Segment der Geschäftsreisen weiterhin nicht sein Vor-Corona-Niveau.

Mit rund 127.000 Starts und Landungen hat sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen (davon 108.382 gewerblich) 2024 um 5,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erhöht (2023: 120.300 Starts und Landungen; 2019: rund 155.200 Starts und Landungen).

Auffällig ist die Auslastung der gewerblichen Flüge, die auf das Gesamtjahr gesehen bei 81 Prozent lag (2019: 77,8 Prozent). Das ist die bisher höchste durchschnittliche Flugzeug-Passagierauslastung, die der Hamburger Flughafenverzeichnete. Im Linien- und Touristikverkehr stieg die durchschnittliche Passagierzahl pro Flug auf 137, was etwa 10 Passagiere mehr als im Vor-Corona-Jahr 2019 sind.

Die Herbstferien 2024 markierten mit über 843.000 Passagieren die stärkste Nachfrage seit der Corona-Pandemie. Am 18. Oktober 2024 wurde erstmals wieder die Marke von 60.000 an- und abreisenden Passagieren pro Tag erreicht. Um diese Anzahl an Passagieren transportieren zu können, fanden insgesamt 394 Starts und Landungen statt, davon vier Landungen nach 23 Uhr. In Spitzenzeiten durchliefen in den Herbstferien mehr als 3.000 Fluggäste in der Stunde die Passagiersicherheitskontrolle am Hamburg Airport. Für 2025 rechnet der Hamburg Airport aktuellen Prognosen zufolge damit, das Passagierniveau aus dem Vorjahr zu halten.

## **3. Die Sitzungen der Allianz 2024**

Die regelmäßigen Sitzungen der Allianz für den Fluglärmsschutz (Plenum) sind ein zentrales Element ihrer Arbeit. Im Jahr 2024 trafen sich die Allianzmitglieder dreimal. Die folgenden Berichte zu den Sitzungen wurden auf Basis der einvernehmlich verabschiedeten Sitzungsprotokolle verfasst.

### **3.1 23. Sitzung am 07.03.2024**

Schwerpunkt dieser Plenumssitzung in den Räumen der Bucerius Law School, Hamburg, war die Präsentation eines Gutachtens zur bestehenden Verspätungsregelung im Rahmen der Nachtflugbeschränkung am Hamburger Flughafen. Als Sachverständige war Frau Dr. Heß, Anwältin für Verwaltungsrecht, online zugeschaltet. Zum Start der Sitzung wurden die Kennzahlen aus dem Jahr 2023 vorgestellt und diskutiert.

## **Auswertungen zum Luftverkehr im Jahr 2023**

Herr Scharnberg, Hamburg Airport, stellte die Kennzahlen zum Luftverkehr im Jahr 2023 vor. Im Jahr 2023 stiegen die Flugbewegungen um rund 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr, lagen jedoch weiterhin etwa 22 Prozent unter dem Niveau von 2019. Die stündliche Verteilung zeigt eine Rückkehr zu Vor-Corona-Werten in den frühen Morgen- und späten Abendstunden, bedingt durch stationierte Flugzeuge am Flughafen.

Die Passagieranzahl betrug rund 13,6 Millionen. Der Anteil Hamburger Fluggäste stieg auf 54,0 Prozent (+1,7 PP), auch die Anteile aus Schleswig-Holstein (26,0 Prozent, +0,1 PP) und Niedersachsen (12,6 Prozent, +1,0 PP) nahmen leicht zu. Beruflich motivierte Reisen lagen weiterhin etwa 10 Prozent unter dem Vorkrisenniveau, ohne Anzeichen für einen kurzfristigen Wiederanstieg.

Die Tages-Fluglärmkontur (62 dB(A) Leq3 Dauerschallpegel) lag 2023 mit 12,16 Quadratkilometern um 14 Prozent unter dem Wert von 2019. Die Nacht-Fluglärmkontur (55 dB(A) Leq3-Dauerschallpegel) lag 2023 mit 7,03 Quadratkilometer um 28 Prozent unter dem Wert von 2019. Das im Jahr 1997 am Hamburg Airport berechnete Fluglärmcontingent von 20,39 Quadratkilometer, welches im Jahr 1998 planfestgestellt wurde, wurde auch 2024 weit unterschritten. Grundlage der Berechnung waren die sechs verkehrsreichsten Monate, einschließlich zweier Tornado-Flugbewegungen. Ohne diese läge die Tagkontur bei 11,97 Quadratkilometern.

## **Verspätungsentwicklung - Kennzahlen des Jahres 2023**

Frau Dr. Pieroh-Joußen, Fluglärmenschutzbeauftragte, berichtete, dass im Jahr 2023 insgesamt 809 Verspätungen registriert wurden – ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr, der als positive Entwicklung gewertet wurde. Das seitens der BUKEA angestrebte Ziel von maximal 550 nächtlichen Verspätungen wurde jedoch weiterhin deutlich verfehlt. In Summe seien es im 2. und 3. Quartal weniger Verspätungen gewesen als im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres. Der starke Rückgang im Juni ist auf eine mehrtägige Flughafenschließung zurückzuführen und sei daher nicht als nachhaltige Verbesserung zu werten.

Eurowings wies erneut die weitaus höchste Anzahl auf; sowohl absolut (als Airline mit den meisten Flügen) als auch relativ (bezogen auf den Anteil an nächtlichen Verspätungen). Dies führte zu medialer Aufmerksamkeit und einer direkten Reaktion der Airline durch Umplanungen.

## **Sachverständigen-Vortrag zur Verspätungsregelung im Rahmen der Nachtflugbeschränkung am Hamburger Flughafen**

Zur Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs der sogenannten „Unvermeidbarkeit“ (nächtlich verspätete Starts und Landungen aufgrund höherer Gewalt) nahm Frau Dr. Heß, Fachanwältin für Verwaltungsrecht, im Rahmen eines Kurz-Gutachtens Stellung. Anschließend folgten Einschätzungen aus Sicht der Behörden durch Frau Dr. Reuter, BWI, und aus Sicht der Politik (Herr Kienscherf, SPD, Herr Jersch, Die Linke) sowie Beantwortung von Fragen aus dem Plenum.

Frau Dr. Heß gab zunächst einen Überblick zu ihrem Verständnis der Rechtsgrundlage und der Situation bei Verspätungen nach 23 Uhr:

- Die Regelungen zu Flugbewegungen nach 23 Uhr am Flughafen Hamburg basieren auf der luftrechtlichen Genehmigung gemäß § 6 LuftVG sowie den örtlichen Betriebsbeschränkungen im Luftfahrthandbuch der DFS.
- Laut OVG Hamburg (Urteil 2019) sind die Bahnenutzungsregelungen verbindlich. Starts und Landungen zwischen 23 und 6 Uhr sind nur bei nachweislich unvermeidbaren Verspätungen zulässig.
- Trotz bestehender Nachtflugbeschränkungen kommt es seit mindestens 2018 regelmäßig zu Verspätungen – auch noch nach Mitternacht.
- Politik, Behörden und die Allianz sehen Handlungsbedarf. Die Beschränkungen dienen laut OVG dem Schutz der Nachtruhe und gelten als drittenschützend – Betroffene haben Anspruch auf behördliche Kontrolle und Durchsetzung.

Den Begriff der „unvermeidbaren Verzögerung“ bewertete Frau Dr. Heß als auslegungsbedürftig. Zwischen 23 und 24 Uhr erfolge im Voraus keine Prüfung der Verspätungsgründe; Flüge werden nach Anmeldung bei der DFS durchgeführt, die Begründung kann bis zu drei Monate später nachgereicht werden. Mangels klarer Kriterien bleibe oft unklar, ob eine Verspätung vermeidbar war, wodurch der Schutz der Nachtruhe nicht ausreichend berücksichtigt werde. Eine Steuerung erfolge erst im Nachhinein über Bußgelder sowie im Voraus durch erhöhte Gebühren für Landungen nach 22 Uhr.

Folgende Lösungsmöglichkeiten schlug Frau Dr. Heß vor:

- verspätete Starts gar nicht mehr zulassen – dabei stelle sich die Frage, ob Starts generell vermeidbar seien
- Andere Flughäfen wie Dortmund oder Berlin nutzen eine Nachtverkehrszahl mit festgelegtem Höchstwert; Überschreitungen führen dann zur Ablehnung weiterer Flüge. Eine solche Begrenzung könnte auch in Hamburg zur Steuerung beitragen.
- Alternativ wäre ein besserer Vollzug der bestehenden Regeln denkbar. Dazu müsste die Luftfahrtbehörde den Begriff der „Unvermeidbarkeit“ klarer definieren – nicht als neue Regel, sondern als verbindliche

Auslegungshilfe. Ein solcher Kriterienkatalog würde Vorabprüfungen erleichtern und die Durchsetzung von Bußgeldern stärken.

- Verspätungen nach 23 Uhr sollen nur zulässig sein, wenn sie objektiv unvermeidbar waren – etwa durch Wetter, Technik oder andere nicht beeinflussbare Ursachen. Planungsschwächen wie zu knapp bemessene Umläufe gelten als vermeidbar.
- Die Beweislast liege laut Frau Dr. Heß bei der Airline, nicht bei der Behörde. Da Nachtflüge in Hamburg grundsätzlich verboten sind, gelten Ausnahmen nur unter engen rechtlichen Bedingungen.
- Eine Systematisierung der Verspätungsgründe fehle bislang; verbindliche Kriterien könnten Klarheit schaffen.  
Die EU-Fluggastrechte-Verordnung biete Orientierung: nur außergewöhnliche Umstände rechtfertigen Einschränkungen von Passagierrechten – reguläre Pannen oder vorhersehbare Probleme wie Enteisung zählen nicht dazu.
- Auch bei Rotationsverzögerungen sei der ursprüngliche Grund entscheidend. Eine restriktive Auslegung schütze Nachtruhe und Gesundheit als besonders hohe Rechtsgüter

In der folgenden Diskussion stellte Frau Dr. Heß klar, dass der Vorrang der Nachtruhe nur zwischen 23 und 6 Uhr gilt; zwischen 22 und 23 Uhr habe da gegen die Flugabwicklung Vorrang. Eine Klage wegen unterlassener Aufsicht durch die Behörde sei grundsätzlich möglich, insbesondere bei systematischen Verstößen, wie ein Urteil aus Berlin-Brandenburg zeige.

Eine Modernisierung der Verspätungsregelung sei laut Frau Dr. Heß rechtlich möglich; weder die EU-Betriebsbeschränkungsverordnung noch die Slot-Verordnung stünden dem entgegen. Die Nachweispflicht für Unvermeidbarkeit liege beim Flughafen, nicht bei Einzelpersonen.

Frau Dr. Reuter betonte, dass aus Sicht der BWI die Unvermeidbarkeit nur bei regelkonformem Handeln der Airlines vorliege; Delay-Codes sollen Transparenz schaffen. Sie verwies auf die bestehende „25-Prozent-Regelung“ (wenn mehr als 25% der Flüge einer bestimmten Verbindung innerhalb eines Monats mit mindestens drei wöchentlichen Flügen verspätet sind, werden die Luftfahrtgesellschaften von der BUKEA aufgefordert, die Ursachen zu benennen) zur Korrektur von Planungsfehlern. Sie betonte die Balance zwischen Passagierinteresse und Schutz der Nachtruhe. Airlines werde klar signalisiert, dass die Regelung nicht ausgenutzt werden dürfe.

In der Diskussion wurde kritisiert, dass bestimmte Ursachen wie Streiks derzeit als unvermeidbar gelten.

Herr Kienscherf forderte eine Nachschärfung der Regelung, insbesondere bei organisatorischen Problemen wie Sicherheitskontrollen und internationale Zusammenarbeit. Er sprach sich dafür aus, die 25-Prozent-Regelung zu verschärfen, da bereits positive Entwicklungen bei einzelnen Airlines wie

Lufthansa erkennbar seien. Die Betriebsvereinbarung solle unangetastet bleiben, aber es müsse nachvollziehbarer werden, wie Regelungen wirken.

Herr Jersch betonte die Dringlichkeit wirksamer Maßnahmen und kritisierte die unzureichende Steuerungswirkung der Gebührenregelung bei Nachtflügen. Er forderte die konsequente Durchsetzung der Bahnbenutzungsregeln.

Die Streichung des Unvermeidbarkeitskriteriums wurde diskutiert, jedoch von Frau Dr. Heß abgelehnt. Sie verwies auf vergleichbare Regelungen an anderen Flughäfen und die rechtliche Bindung durch Nebenbestimmungen. Eine Änderung würde einen Teil-Widerruf der Betriebsgenehmigung bedeuten. Laut OVG Hamburg (2001) kann die Luftfahrtbehörde bei steigendem Flugbetrieb zusätzliche Einschränkungen anordnen, unabhängig vom Planfeststellungsbeschluss.

Die Betriebsregelung sei in Hamburg nicht Teil der Planfeststellung, sodass Anwohnerforderungen nicht ausgeschlossen sind. Der gestiegene Anteil an Nachtflügen (teils über 6 Prozent) und die intensive Nutzung der ersten Nachtstunde ab 22 Uhr erhöhe den Druck auf die zweite. Eine Neubewertung des Interessenausgleichs erscheine daher möglich.

Frau Dr. Heß beschrieb gemäß ihrer Bewertung, dass zwischen 23 und 24 Uhr keine Genehmigungsfiktion vorliege, sondern eine aktive Genehmigung erforderlich sei. Sie betonte die zunehmende Schutzbedürftigkeit mit Annäherung an die Nachtkernzeit und verwies auf die rechtlich gebotene differenzierte Betrachtung, auch im Hinblick auf die Nachtruhe.

Vertreter der Initiativen erkannten die fundierte Grundlage der Diskussion an, sahen jedoch weiteren Prüfungsbedarf beim Gutachten. Sie forderten konkretes Handeln von Behörden, Politik und Flughafen.

### **3.2 24. Sitzung am 27.06.2024**

Schwerpunkte der Sitzung waren beim Umgang mit nächtlichen Verspätungen die Behandlung des Kurz-Gutachtens von Frau Dr. Heß sowie eines richterlichen Hinweisschreibens zur Verspätungsregelung. Außerdem wurde das Vorgehen bei Fußballspielen im Rahmen der EM 2024 diskutiert.

#### **Entwicklung der Flugverspätungen am Flughafen Hamburg**

Frau Dr. Pieroh-Joußen stellte die Entwicklung der Flugverspätungen am Flughafen Hamburg vor.

Bis Ende Mai 2024 wurden am Flughafen Hamburg 172 nächtliche Flugverspätungen registriert, im Juni kamen 31 weitere hinzu. Diese Entwicklung wecke Befürchtungen, dass die Verspätungszahlen von 2022 erneut erreicht

oder übertroffen werden könnten, was insbesondere im Hinblick auf den Fluglärmenschutz und die Einhaltung der Nachtruhe relevant sei.

Herr Scharnberg wies auf die historische Entwicklung der Verspätungen hin und betonte, dass der häufig genannte Richtwert von 550 Verspätungen pro Jahr kritisch zu hinterfragen sei, da sie nicht alle Flugbewegungen (z. B. militärische) umfassen und seit 1996 insgesamt nur drei Mal erreicht wurden (in den Jahren 2011, 2012, 2013). Nächtliche Verspätungen aufgrund von Wetterereignissen nehmen in ihrer Größenordnung zu.

In der folgenden Diskussion wurde die Darstellung der Verspätungen (Starts und Landungen nach 23 Uhr) kritisch bewertet und eine differenzierte Betrachtung der Betriebszeiten sowie eine stärkere Berücksichtigung klimabedingter Einflüsse in der Flugplanung angeregt.

### **Aktueller Stand zur Gebühren-Praxis mit vorliegendem richterlichen Hinweis-Beschluss**

Frau Dr. Pieroh-Joußen erklärte, seit 2018 wurden bei Vorliegen von Ausnahmetatbeständen pauschale Gebühren in Höhe von 500 € für die Prüfung von Flugverspätungen erhoben. Nach juristischen Auseinandersetzungen mit betroffenen Fluggesellschaften und einem gerichtlichen Hinweis dazu wurde diese Praxis im März 2024 eingestellt; bereits gezahlte Gebühren wurden zurückgestattet, und es erfolgte keine Anzeige von Ordnungswidrigkeiten mehr.

Die Prüfung von Verspätungsgründen werde jedoch weiterhin durchgeführt, um Handlungsfähigkeit und Transparenz zu gewährleisten.

In der Diskussion wurde angeregt, Flugbewegungen nach 23 Uhr künftig nur noch im Rahmen von Einzelausnahmen zu genehmigen, was einer faktischen Begrenzung auf die reguläre Betriebszeit bis 23 Uhr gleichkomme. Ergänzend wurde ein Kontingentmodell vorgeschlagen, das Ausnahmen klar definiert und begrenzt. Zur Verbesserung der Planbarkeit für Luftfahrtunternehmen wurden zusätzliche Vollzugshinweise gefordert; eine abschließende politische Positionierung stehe noch aus.

In der folgenden Diskussion wurde betont, dass Genehmigungsleistungen grundsätzlich gebührenpflichtig sein sollten, eine Nichterhebung würde möglicherweise gegen haushaltsrechtliche Vorgaben verstößen. Gleichzeitig wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, unbestimmte Rechtsbegriffe wie die „Verspätungsregelung“ durch klare Kriterien zu konkretisieren, um Transparenz und Rechtssicherheit zu gewährleisten. Die Betriebsgenehmigung wurde aus Sicht des Flughafens als zentrales rechtliches Fundament hervorgehoben, das nicht leichtfertig geändert werden sollte; stattdessen wurden Auslegungshinweise als praktikabler Weg zur Steuerung vorgeschlagen. Kritisch betrachtet wurde die Entscheidung, bei vermeidbaren Verspätungen keine Ordnungswidrigkeiten mehr zu verfolgen, sowie die Einführung eines

Kontingentmodells, das potenziell zu Ungleichbehandlungen führen könnte. Es wurde angeregt, die rechtlichen Grundlagen und möglichen Anpassungen im Rahmen einer vertieften juristischen Bewertung zu klären und im weiteren Verlauf – etwa im November – strukturiert zu behandeln.

Durch den Vertreter der Lufthansa, Herrn Sert, wurde klargestellt, dass sich die juristische Auseinandersetzung mit einer Fluggesellschaft ausschließlich auf die Gebührenerhebung bezog, nicht auf die Verspätungsregelung selbst. Trotz des gerichtlichen Hinweises werde bei der Airline weiterhin an der Reduzierung von Verspätungen gearbeitet, unter anderem durch operative Maßnahmen wie Reserveflugzeuge, angepasste Flugpläne und verlängerte Bodenzeiten.

In der Diskussion wurde betont, dass Einzelgenehmigungen rechtlich als Teil der Verspätungsregelung zu verstehen seien und eine Regelung angestrebt werden müsse, die Störungen der öffentlichen Sicherheit vermeidet. Es wurde eine Überprüfung der Betriebsgenehmigung gefordert unter dem Aspekt des „balanced approach“ sowie die Einführung klarer Zielvorgaben, Maßnahmen und Konsequenzen – einschließlich Bußgeldern bei Nichteinhaltung.

Herr Scharnberg betonte, es gehe nicht nur um den Schutz von Anwohnern, sondern um aktiven Fluglärmenschutz. Eine ausgewogene Regelung müsse zwischen Zumutbarem und Unzumutbarem unterscheiden. Die Zahlen von 2019 nach dem Luftverkehrsgipfel werte er als positive Entwicklung.

Auch seien die vom Flughafen erhobenen Entgelte dreimal so hoch als die früheren Gebühren der BUKEA, um pünktliches Fliegen attraktiver zu machen. Frau Dr. Reuter ergänzte, dass sich die Gebühren bei verspäteten Landungen um bis zu 550 Prozent erhöhen können.

Herrn Niebergall, DFS, thematisierte besondere Herausforderungen bei kurzfristigen Verspätungsanträgen durch Piloten, insbesondere bei unvorhersehbaren Ereignissen wie Unwettern.

Die Notwendigkeit rechtssicherer und praktikabler Lösungen für alle Beteiligten wurde betont.

## **Umgang mit dem Flugverkehr im Rahmen der EM 2024**

Die Behörden-Beteiligten sowie die Politik bewerteten den bisherigen Verlauf der Fußball-EM als erfolgreich, da es keine Anfragen nach Flügen außerhalb der Betriebszeit gegeben habe; dies sei Ergebnis klarer Kommunikation, guter Abstimmung und gezielter Maßnahmen. Deutlich zu kritisieren sind hingegen die Ultrakurzstreckenflüge einzelner Fußball-Mannschaften aus Paderborn und Hannover, die gegen einen Nachhaltigkeitsgedanken stehen sowie dem Klimaschutz zuwiderlaufen würden.

### **3.3 25. Sitzung am 04.11.2024**

Zunehmend häufigere Wetterereignisse als Klimawandel-Folgen beeinflussen negativ die Anzahl an Verspätungen im Flugverkehr. Schwerpunkt dieser Sitzung bildeten Impulsvorträge und anschließende Diskussionen mit Vertretern der Deutschen Flugsicherung (DFS) und der Lufthansa AG, die zeigten, wie darauf reagiert wird.

Außerdem stellte die Fluglärmenschutz-Initiative Jersbek Ideen zur Verbesserung der Verspätungssituation vor. Vorab wurden die hohen Verspätungszahlen sowie die Situation zum richterlichen Hinweisschreiben thematisiert.

#### **Überblick zu Verspätungen bis einschließlich Oktober 2024**

Frau Dr. Pieroh-Joußen berichtete, die Entwicklung der Verspätungszahlen innerhalb des laufenden Jahres sei nicht erfreulich. Im ersten Quartal 2024 wurden 42 Verspätungen registriert, im zweiten Quartal 264 und im dritten Quartal 515. Im Oktober kamen 93 weitere Verspätungen hinzu. Besonders auffällig war der Anstieg im Mai mit 92 Fällen, wobei die Werte im Sommerquartal so hoch waren wie nie zuvor. Die Situation werde als kritisch bewertet, insbesondere im Hinblick auf den Schutz der Nachtruhe.

Eurowings verzeichnete mit 447 Fällen die meisten Verspätungen (Stand: 30.09.2024).

Herr Scharnberg ergänzte, in Monaten mit besonders vielen nächtlichen Verspätungen erreichten oder verließen rund 77.000 Passagiere (43 Prozent) den Flughafen zwischen 23:00 und 23:59 Uhr, wobei abgehende Flüge den kleineren Anteil ausmachten. Nach Mitternacht flogen etwa 3.000 Personen. Zur Vermeidung weiterer Verspätungen wurden für rund 98.000 Passagiere die Flüge gestrichen. Die Gründe für die Verspätungen waren vielfältig. Sicherheitskontrollen seien nicht mehr im Fokus; die Wartezeiten bis 20 Minuten haben sich im Vergleich zu 2023 um 30 Prozent verbessert.

Eurocontrol-Daten zeigten für Juni bis August 2024 im Vergleich zu 2019 zwar 2,6 Prozent weniger Flugbewegungen, jedoch deutlich mehr Verspätungen – insbesondere wetterbedingt, mit einem Anstieg um 41 Prozent gegenüber 2023. Die Pünktlichkeit bei Landungen lag rund 8 Prozent unter dem Wert von 2019.

Herr Niebergall erklärte, dass die Zahlen von Eurocontrol ganz Europa betreffen, die Verteilung innerhalb Europas aber sehr unterschiedlich sei. In Deutschland sei man noch weit weg von 100 Prozent der Gesamtflugbewegungen im Vergleich zu 2019.

## Aktueller Stand zum Umgang mit dem gerichtlichen Hinweis-Schreiben

Frau Dr. Pieroh-Joußen berichtete, nach rechtlicher Abstimmung innerhalb der BUKEA habe man das richterliche Hinweis-Schreiben verteilt und die Gebührenrehebung eingestellt. Bei Widersprüchen der Airlines wurden bereits rund 280.000 Euro zurückgezahlt; insgesamt hatte man in der Vergangenheit über eine Million Euro eingenommen. Die Prüfung der Verspätungsgründe laufe weiter, jedoch ohne Gebührenrehebung, da keine belastbare Rechtsgrundlage vorliege.

Alle Verspätungen im Jahr 2023 seien bislang als unvermeidbar eingestuft worden. Bei festgestellten vermeidbaren Gründen würden weiterhin Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Die Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs der „Unvermeidbarkeit“ sei zentral und derzeit Gegenstand von Gesprächen zwischen BWI und BUKEA mit den jeweiligen Behördenleitungen.

Frau Dr. Reuter verwies auf die Entgeltordnung des Flughafens, die unabhängig vom Verschulden greife und bei verspäteter Ankunft eines Flugzeugs Anwendung finde. Im Gegensatz dazu müssten Ordnungswidrigkeiten gegen eine konkrete Person – etwa den Piloten oder die Pilotin – gerichtet sein, was als problematisch gilt, da diese im Rahmen eines festen Systems mit begrenztem Handlungsspielraum agieren. Eine frühere Initiative zur gesetzlichen Klärung wurde vom Bundestag nicht weiterverfolgt.

Herr Scharnberg erläuterte, zwischen 23 und 24 Uhr gestaffelte Nachzuschläge werden in 15-Minuten-Intervallen erhoben. Für Flugzeuge wie den Airbus A320 liegen die Gebühren zwischen 1.800 und 2.600 Euro, für größere Maschinen wie die Boeing 777 bei etwa 12.000 bis 13.000 Euro. Eine neue Entgeltregelung mit höheren Stundentarifen sei in Planung. Die Staffelung berücksichtige die Größe der Flugzeuge.

Herr Lorenzen äußerte aus parlamentarischer Sicht, die Entgeltregelung sei zu überdenken. Er bedauere, dass der richterliche Hinweis keine neue Auslegung gebracht habe, erkenne jedoch an, dass nun eine rechtliche Grundlage vorliege, mit der gearbeitet werden könne.

Frau Dr. Reuter bestätigte, dass die Anpassung der Entgeltordnung beantragt sei und derzeit geprüft werde. Nach § 19b LuftVG antizipiere der Flughafen bestimmte Kosten, deren genaue Aufschlüsselung komplex sei. Bei der Festlegung von Zuschlägen müsse ein Ausgleich innerhalb des festen Entgeltbudgets erfolgen. Die Einnahmen müssen entsprechend strukturiert werden, so dass eine Refinanzierung der antizipierten Kosten erfolge.

Herr Dr. Schwartz wies auf einen Widerspruch hin: Einerseits galten 99 Prozent der Einzelfälle als unvermeidbar, andererseits wurden bei einzelnen Flugverbindungen bis zu 48 Prozent der erheblichen Verspätungen gemäß 25-Prozent-Regelung nicht mehr als unvermeidbar eingestuft. Er sehe darin einen

Hinweis auf ein systematisches Problem, wenn nahezu jeder zweite Flug hier-von betroffen sei.

Frau Dr. Pieroh-Joußen stimmte der Einschätzung zu, dass bei über 25 Prozent Verspätungen einzelner Flugstrecken Hinweise auf Planungsfehler vorliegen könnten. Ordnungswidrigkeitenverfahren seien jedoch nur bei klar vermeidbaren Einzelfällen möglich. Eine pauschale Sanktionierung einzelner Flugverbindungen mit hoher Verspätungsquote wäre rechtlich fraglich und liege nicht im Zuständigkeitsbereich der Fluglärmenschutz-Beauftragten.

### **Vorschlag der FLS Jersbek zur Verbesserung der Verspätungssituation**

Herr Jahn, FLS Jersbek, stellte Vorschläge der Initiative vor, mit denen eine Verbesserung der Verspätungssituation zu erreichen sei. Der Vorschlag "Teilentgelt" sah vor, im dreißig Minutenrhythmus aufsteigende Entgelte zu erheben. Wenn etwas aus dem angesammelten "Teilentgelt-Topf" übrigbleibe, könne dies dem Anwohner- und Umweltschutz zugutekommen.

Beim „Bonusprogramm“ für die Airlines solle der Bonus einen Anreiz darstellen, als Belohnung für gute Organisation und Pünktlichkeit. Die Verteilung der Gebühren müsse jeweils die unterschiedlichen Anteile der Airlines am Flugbetrieb berücksichtigen. Airlines, die nicht einzahlen, könnten auch keine Gelder aus dem System erhalten. Keine Airline erhalte mehr als den Betrag, den sie selbst eingezahlt habe.

In der folgenden Diskussion wurde als positiv bewertet, dass eine Initiative das Thema aktiv angegangen ist. Herr Dr. Schwartz ergänzte, er freue sich über jedes vorgestellte Modell, aber der Hebel sei entscheidend. Die Gebühr habe den Vorteil, dass sie als Bearbeitungsgebühr angelegt sei. Die bisherigen Punktepläne der Politik waren unzureichend, daher begrüße er eine weitere Anpassung der Entgelte.

Herr Niemann, DFS, befürchtete, dass eine Airline versuchen könne, 549 Verspätungen zusammen zu bekommen, um den „Topf“ möglichst hoch aufzufüllen und dadurch möglichst viel zurückzubekommen. Der Anreiz für null Verspätungen fehle dabei.

Herr Gerullis entgegnete, die Wettbewerbsfähigkeit von Hamburg im Vergleich zu anderen Standorten sei zu berücksichtigen und das Ganze dürfe sich nicht zu einem bürokratischen Monster entwickeln.

Herr Jahn verwies auf die Situation in Jersbek und erklärte, dass der Einsatz von Wirbelgeneratoren, die verhältnismäßig kostengünstig sind, erheblich zur Reduzierung des Lärms beigetragen habe. Auch die Art des Fliegens, ob beschleunigt oder abgebremst werde, spiele bei der Lärmentwicklung eine Rolle.

Herr Niebergall erklärte, die derzeitigen Landungen erfolgten zumeist in Richtung Bahn 23. Bei Umsetzung des Vorschlages würden die Landungen jedoch in Richtung 33 verlagert, sodass die Anflüge direkt über Hamburg führen würden. Dadurch würde das Problem lediglich verschoben. Die meisten Flugzeuge kommen am späten Abend aus dem Süden. Wenn diese Flüge um Hamburg herumgeleitet werden, wäre Hamburg entlastet, jedoch auf Kosten des Landkreises Stormarn. Bei einer verfügbaren Alternativroute sei es wahrscheinlich, dass die Pilotenanfrage zur direkten Route über Hamburg gestellt werde. Diese Flugroute direkt über Hamburg sei deutlich schneller, man könne damit gegebenenfalls eine Verspätung verhindern.

Herr Niemann schlug vor, als Referenzzeit könne man das Erreichen des Nahbereichs nehmen und nicht das Aufsetzen auf der Landebahn. Dieses Vorgehen würde sich auf den Lärm landender Flugzeuge positiv auswirken.

### **Zunehmend häufigere Wetterereignisse als Klimawandel-Folgen: Einblick in die Folgen und Anpassungen beim Flugverkehr durch Vertreter der DFS und der Lufthansa AG**

Herr Niemann, DFS (Deutsche Flugsicherung), berichtete zunächst über die Auswirkungen von Wetterphänomenen, insbesondere Gewittern, auf den Luftverkehr. Er stellt dar, welche Maßnahmen zur Reduzierung dieser Einflüsse möglich seien und welche bereits umgesetzt werden.

Er veranschaulichte die Auswirkungen von Gewitter auf den Luftverkehr anhand von Übersichtskarten. Ein Gewitter im zentralen Bereich einer Route bedeute, dass die ursprünglich geplante Strecke nicht genutzt werden könne. Stattdessen müssten Flugzeuge auf alternative Routen ausweichen, die durch andere Kontrollbereiche führen. Dies könne dort zu Kapazitätsengpässen und zusätzlichen Kreuzungspunkten führen, die aus Sicherheits- und Effizienzgründen eigentlich vermieden werden sollen. Insgesamt führe dies zu einer deutlich höheren Auslastung und einem erhöhten Bearbeitungsaufwand für die Flugverkehrskontrolle.

Zur Bewältigung solcher Wetterereignisse reduziere die DFS vorsorglich die Anzahl der geplanten Flüge in den betroffenen Kontrollsektoren. Dadurch entstehe Spielraum für kurzfristige Ausweichmanöver. Zu den Sofortmaßnahmen zählen Verkehrsfluss-Regelungen, insbesondere die Vergabe von Startzeitfenstern (Slots). Diese Maßnahmen erfordern eine Vorlaufzeit von etwa 30 bis 60 Minuten. Bereits gestartete Flüge können nicht mehr angepasst werden und müssen individuell betreut werden.

Herr Niemann stellte aktuelle Ansätze der DFS zur Optimierung des Luftverkehrs vor: obwohl die Verkehrszahlen das Niveau vor der Corona-Pandemie

noch nicht erreicht haben, sei es das Ziel, die System-Resilienz durch größere Puffer zu erhöhen.

Ein zentraler Ansatz sei die Optimierung des Luftraums. Dabei werde geprüft, ob Hauptflugrouten zwingend entlang von Sektor-Grenzen verlaufen müssen. Eine Neuziehung solcher Grenzen sei jedoch komplex, da Fluglotsen ihre Sektoren sehr genau kennen müssen. Änderungen erfordern umfassende Schulungen, die derzeit durchgeführt und bis März 2025 abgeschlossen sein sollen.

Parallel dazu wurden technische Verbesserungen umgesetzt, um Flugplanänderungen effizienter zu verarbeiten. Bisher erfolgte die Kommunikation bei kurzfristigen Kursänderungen – etwa bei Gewitterausweichmanövern – meist telefonisch. Künftig sollen solche Änderungen direkt am Bildschirm vorgenommen und automatisch an alle relevanten Kontrollstellen übermittelt werden. Dies erhöhe die Reaktionsgeschwindigkeit und reduziere potenzielle Konflikte im Luftraum.

Ein weiterer Einflussfaktor auf die Nutzung des Luftraums sei dessen zeitweise Sperrung für militärische Übungen, insbesondere oberhalb von 10.000 Fuß. Durch Gespräche mit der Luftwaffe konnte eine flexible Lösung etabliert werden: Statt pauschal ganze Übungsgebiete zu sperren, werden nur die tatsächlich benötigten Teilbereiche aktiviert.

Herr Dewald, Leiter des Operation Control Center der Lufthansa AG am Standort Frankfurt, erklärte, das Operation Control Center koordiniere den weltweiten Flugverkehr der Lufthansa. Von insgesamt 510.000 Flügen im Jahr 2023 landeten 1.237 Flüge aus verschiedenen Gründen nicht an ihrem geplanten Ziel.

Die Hauptverantwortung des Operation Control Centers liegt in der strategischen Planung der kommenden sieben Tage. Grundlage dafür ist ein umfassendes Risiko-Assessment, das sowohl einzelne Flüge als auch das gesamte Flugnetz berücksichtigt. Dabei fließen aktuelle Wetterdaten sowie Informationen aus der vorhergehenden Planung ein.

Nach dem sogenannten „Quality Gate“ erfolge eine Optimierung mit dem Ziel, durch gezielte Umbuchungen proaktiv auf potenzielle Störungen reagieren zu können.

Das Thema Klimaveränderungen beschäftige das Team intensiv. Die Prognosen und Tools des Deutschen Wetterdienstes bilden die Grundlage der Planung, zeigen jedoch Schwächen bei der frühzeitigen Erkennung kritischer Wetterlagen. Da es bislang nur wenige präzise Prognosetools gebe, teste das Team derzeit einen neuen Anbieter, der mit eigenen Satelliten und KI-gestützten Analysen arbeite. Bereits bei morgendlichen Briefings lassen sich

potenzielle wetterbedingte Verspätungen identifizieren und gezielte Maßnahmen ableiten.

In Bezug auf die Vermeidung von nächtlichen Verspätungen erklärte Herr Dewald, es werde erst gar nicht gestartet, wenn vor dem Start erkennbar sei, dass sie die 23:00 Uhr in Hamburg nicht einhalten können. Dem widersprach Herr Dr. Schwartz und verwies auf die vielen Eurowings-Landungen, die - obwohl beim Start bereits klar sei, dass die 23 Uhr-Grenze nicht einzuhalten sei - trotzdem stattfinden würden.

Auf die Frage von Herrn Kienscherf, wie die Anzahl der verfügbaren Fluggeräte die Flexibilität und Kapazität des Systems beeinflusse, antwortete Herr Dewald, es seien ausreichend Flugzeuge verfügbar. Bei wetterbedingten Einflüssen helfe die Verfügbarkeit kaum weiter. In solchen Fällen stehe die Stabilität des Flugplans über der Pünktlichkeit. Um Folgeverspätungen zu vermeiden, werde im Zweifel ein Flug gestrichen, da sich Verspätungen über mehrere Tage hinweg fortsetzen können.

Auf die Frage von Frau Hartl-Sorkin, warum Flugzeuge bei schlechtem Wetter noch fliegen und dann mitunter beim Landen mehrfach durchstarten, erklärte Herr Dewald, es handele sich dabei um eine Sicherheitsmaßnahme. Da die Passagiere ihr Ziel – etwa Hamburg – erreichen wollen, werde ein zweiter Landeversuch unternommen, sofern es die Bedingungen grundsätzlich zulassen. Sei auch dieser nicht erfolgreich, werde ein Ausweichflughafen angesteuert.

Herr Kienscherf regte an, den Deutschen Wetterdienst einzuladen, um eine Diskussion über die Genauigkeit der Wettervorhersagen zu führen. Betrachte man die Vorhersagen im Vergleich zur Realität, stelle sich die Frage nach Optimierungspotenzial. Möglicherweise wäre eine höhere Investition erforderlich, um die Vorhersagen zu verbessern.

### **Vorstellung des Jahresberichtes 2023**

Anschließend stellten Frau Grosser und Herr Dr. Schwartz den Jahresbericht 2023 vor. Der Jahresbericht wurde einstimmig freigegeben, es gab keine Enthaltungen und keine Gegenstimmen.

#### **4. Die Arbeit der Vorbereitungsgruppe**

Die Vorbereitungsgruppe hat im Jahr 2024 am 18.01., 15.02., 29.04., 30.05., 02.09. und 07.10. getagt. Die Sitzungen fanden online als Video-Konferenzen statt.

Zu den regelmäßigen Aufgaben der Vorbereitungsgruppe gehörten weiterhin die Vorbereitung der Sitzungen, Klärung der Themen- und Rednerlisten, Abstimmung und Vorbereitung des Protokolls sowie Vorbereitung und redaktionelle Abstimmung des Jahresberichtes. Experten wie Vertreter der Deutschen Flugsicherung (DFS) und der Lufthansa wurden als Guest der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ eingeladen.

Ebenfalls behandelt wurden grundsätzliche oder aktuelle Themen, die nicht immer oder nicht angemessen zeitnah in der Allianz besprochen werden konnten. Dazu zählten im Jahr 2024 folgende Themen:

- Auf Vorschlag der Initiativen wurde der Einsatz einer sachverständigen Gutachterin zum Thema Nachtflugbeschränkung bzw. Vermeidbarkeit von Verspätungen vom Flughafen Hamburg veranlasst. Die Vorstellung des Themas im Plenum wurde vorbereitet.
- Nach Vorstellung des Gutachtens der Sachverständigen entstand durch das richterliche Hinweisschreiben eine veränderte Lage. Das weitere Vorgehen zum Umgang mit den Verspätungen wurde diskutiert und für die Themen der Allianz-Sitzungen abgestimmt.
- Die Möglichkeit, „Fakten-Checks“ bei Diskussionen in der Allianz anzuwenden wurde vorgeschlagen und debattiert. Ziel ist es dabei, Behauptungen sachgerecht begründen zu lassen. Dadurch sollen Debatten versachlicht und ggf. abgekürzt werden. Dieser Vorschlag wurde auch im Plenum bereits diskutiert und angewendet.
- Veränderungen bei den Mitgliedern der Allianz wurden begleitet:
  - Frau Seif, Bürgerschaftsabgeordnete der CDU Hamburg, ersetzte ab Oktober 2024 Herrn Dennis Thering.
  - Herr Kuhlmann folgte auf Frau Röder als kommissarischer Vorsitzender in der FLSK ab März 2024.
  - Frau Stoffel, Grüne Hamburg als Nachfolgerin von Frau Dr. Putz

Aktivierung von Mitgliedern zur Teilnahme an der Allianz: einige Mitglieder der Allianz haben in den letzten Jahren nicht oder nur sehr selten teilgenommen.

Dazu wurde entschieden, dass Frau Reddig Anfang 2025 diese Mitglieder anspricht, auch unter dem Aspekt, Erkenntnisse zu gewinnen, um die Mitwirkung in der Allianz auch für diese Personen attraktiver zu machen.

In sachgerechten Diskussionen wurden unterschiedliche Positionen klar und offen vertreten. Auch bei kontroversen Themen ist es gelungen, die Plenumstreffen der Allianz so vorzubereiten, dass relevante Inhalte zur aktuellen Lage vermittelt und eine Diskussion ermöglicht werden konnte.

## **5. Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2025**

Die Allianz für den Fluglärm schutz hat ihre Arbeit auch im Jahr 2024 intensiv fortgesetzt. Die Vielfalt der Mitglieder sowie die Formate „Plenum“ und „Vorbereitungsgruppe“ bieten weiterhin eine gute Basis für den Dialog. Durch den offenen Austausch von Fachwissen und den respektvollen Umgang mit unterschiedlichen sektoralen Sichtweisen und persönlichen Meinungen wurde das gegenseitige Verständnis gefördert. Die Mitglieder aus der Hamburgischen Bürgerschaft bringen sich weiterhin aktiv in die Arbeit der Allianz ein. Für das Jahr 2025 rechnet der Hamburger Flughafenbetreiber (FHG) aktuellen Prognosen zufolge mit einem gleichbleibenden Passagierniveau im Vergleich zu 2024 und damit verbunden auch der entsprechenden Anzahl an Flugbewegungen und demzufolge auch des Fluglärms.

Die Reduzierung der nächtlichen Verspätungen bleibt auch für das Jahr 2025 eine zentrale Herausforderung. Das Kurz-Gutachten der Fachanwältin hat die bestehende Regelung zu Starts und Landungen nach 23:00 Uhr am Hamburg Airport dargestellt, den Begriff der Unvermeidbarkeit von nächtlichen Verspätungen analysiert und Handlungsoptionen zur Verbesserung bezüglich der Verspätungssituation aufgezeigt. Es stellte damit einen interessanten Debattenbeitrag dar, dessen rechtliche Argumente, Bewertungen und Schlussfolgerungen im Plenum jedoch nicht von allen Mitgliedern geteilt und kontrovers diskutiert wurden. Das richterliche Hinweisschreiben von Februar 2024 zur Gebührenerhebung bei Flugverspätungen hat das bisherige Vorgehen beeinflusst. Bislang konnten keine neuen Ansätze entwickelt werden, um nächtliche Verspätungen wirksam zu reduzieren.

Wie es in den Grundsätzen vorgesehen ist, wird im Jahr 2025 wieder eine Evaluation der Grundsätze zur Zusammenarbeit der Allianz durchgeführt. Im Frühjahr 2025 finden die Bürgerschaftswahlen in Hamburg statt. Die erfolgreiche Zusammenarbeit in der Allianz soll aus Sicht aller Beteiligten fortgeführt werden. Im Gegensatz zur Fluglärm schutzkommission können hier die vom Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens betroffenen Bürgerinnen und Bürger – organisiert über einen Verband, Verein oder eine Initiative – direkt ihre Belange vortragen.

Der erarbeitete Jahresbericht soll dem Umweltausschuss zur Beratung vorgelegt werden. Ziel ist es auch, den Bericht als Drucksache in der Parlamentsdatenbank verfügbar zu machen. Die innerhalb eines Jahres in den Plenumssitzungen vorgebrachten Punkte werden regelmäßig darin zusammengefasst und gezielt veröffentlicht. Dies schafft Transparenz und die Möglichkeit eines größeren Verständnisses der Sachverhalte sowie ein Anerkennen der besonderen Belastungen.

**Aus Sicht der Initiativen** ist das Bestreben, eine kritische Auseinandersetzung mit dem scheinbaren Nutzen und den tatsächlichen Belastungen des Betriebes eines innerstädtisch gelegenen Verkehrsflughafens – inmitten einer dichtbesiedelten Metropole – zwischen direkten und indirekten Belastungsverursachern und den Betroffenen zu führen, richtig und wichtig. Der Erfolg des Dialoges – der auf Augenhöhe zu führen ist – bemisst sich am Ende des Tages an der Entwicklung der

Belastungskennzahlen. Wie groß muss der Verlust an gesunden Lebensjahren ausfallen, damit Politik und Verwaltung wirksame Schutzmaßnahmen zur Belastungsreduzierung anordnen und umsetzen?

**Aus Sicht der Luftverkehrswirtschaft** wurden in den vergangenen Jahren insbesondere die nächtlichen Verspätungen und die damit verbundene Lärmbelastung in den Fokus des Diskurses gestellt. Zukünftig sollen Themen wie die Entwicklung der Lärmkonturen, die Entwicklung des gemessenen Lärms an Lärmessstellen, die Wirkung von Lärmschutzprogrammen und die Veränderungen bei der Entwicklung der Flüge und des Flottenmixes deutlich stärker mit in die Betrachtung gezogen werden. Die weiter zunehmenden Einflüsse der gesamteuropäischen Wetterlage, die geopolitischen Entwicklungen auf den Luftverkehr – kurzum der Radius und Umfang der Einflüsse auf die Hamburger Verspätungslage – gehören ebenso im Austausch berücksichtigt. Hier braucht es eine stärkere Balance. Auch die Folgen der zunehmenden zivil-militärischen Zusammenarbeit in der Luftfahrt werden aus Sicht der Luftverkehrswirtschaft Zukunftsthema sein müssen.

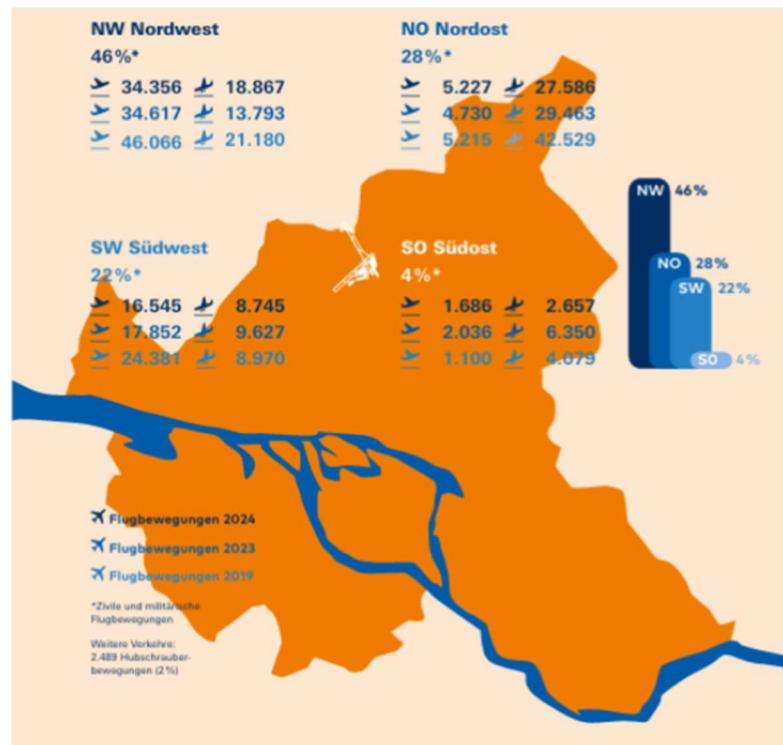
## 6. Anhang

### 6.1. Kennzahlen für das Jahr 2024 – Allianz für den Fluglärmsschutz am 23.04.2025

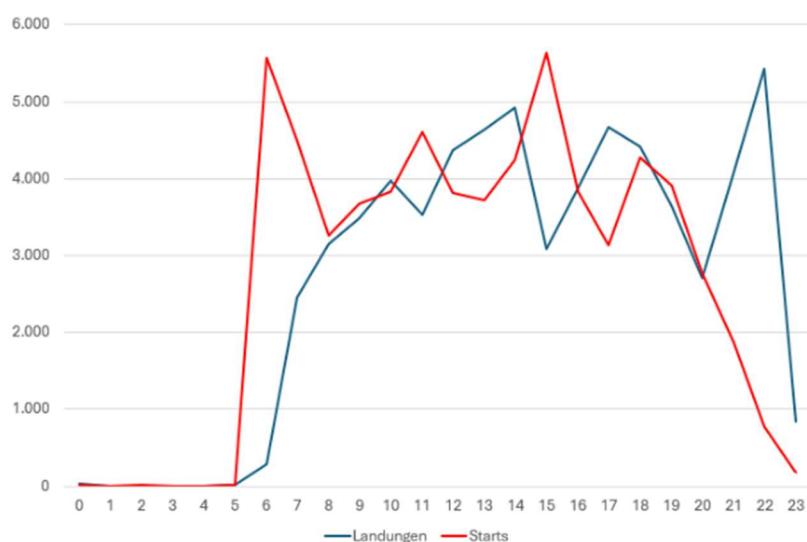
#### Starts und Landungen - nach Bahnrichtung

##### Verteilung der Start- und Lande-richtungen wie in den Vorjahren

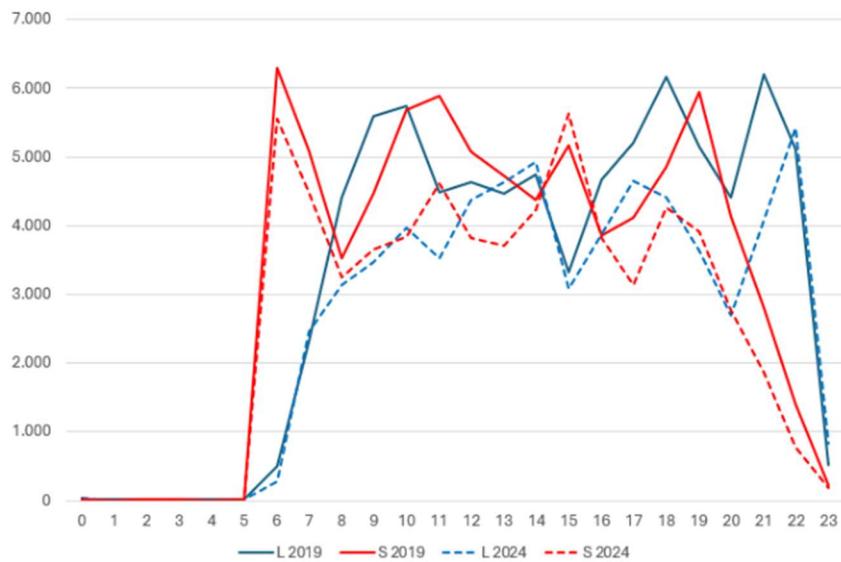
- Die meisten Flugbewegungen wurden 2024 über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an den Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 46 Prozent. Rund 28 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten, rund 22 Prozent über Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Jahr 2024 insgesamt nur rund 4 Prozent aller Starts und Landungen. Grund hierfür waren die Bahnsperren 2024. Die Bevölkerungsdichte ist hier mit großem Abstand am höchsten. Diese Betriebsrichtungen werden nur bei Überschreiten der Windmaxima und bei einer Sperrung der Bahn 05/23 genutzt.



#### Starts und Landungen – nach Uhrzeit



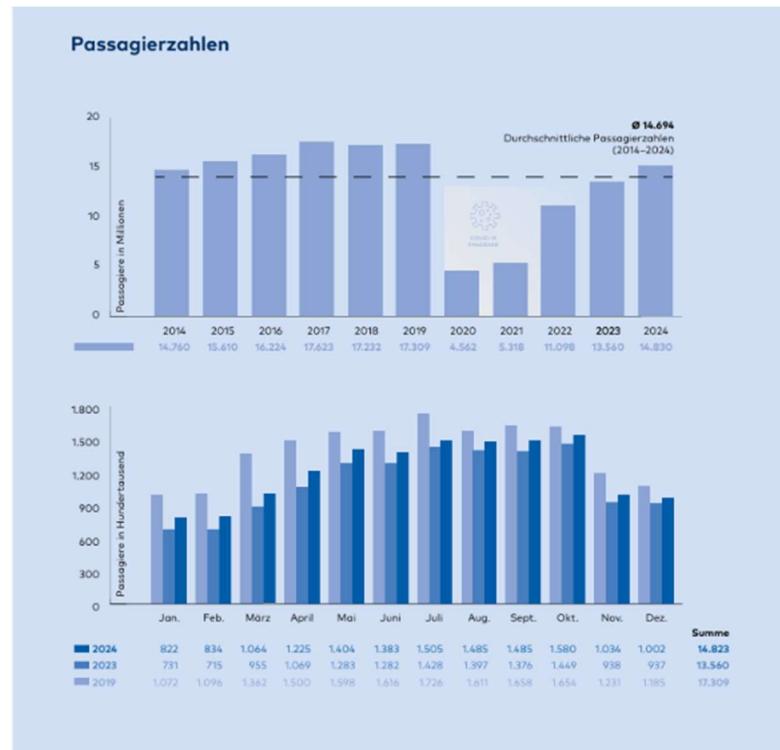
## Landungen und Starts – 2019/2024



## Anzahl der Passagiere

### Erwartungen werden übertroffen

- Im Vergleich zu 2023 mit 13.559.140 Passagieren ist die Zahl der Reisenden um 9,4 Prozent auf 14.831.274 gestiegen.
- Im Oktober verzeichnete Hamburg Airport rund 1.580.600 Passagiere und damit den bisher verkehrreichsten Monat seit 2020. Gegenüber Oktober 2023 ist das ein Plus von 9,1 Prozent. (Erholungswert ggü. Oktober 2019: 96 Prozent; Januar – Oktober: 86 Prozent).
- Der verkehrsschwächste Monat im Jahr 2024 war der Januar mit 823.000 Passagieren (+13 Prozent im Vergleich zu Januar 2023 mit 728.318).
- 2024 hatte Hamburg Airport im Durchschnitt 40.626 Passagiere pro Tag. 2023 waren es noch 37.151 Passagiere.

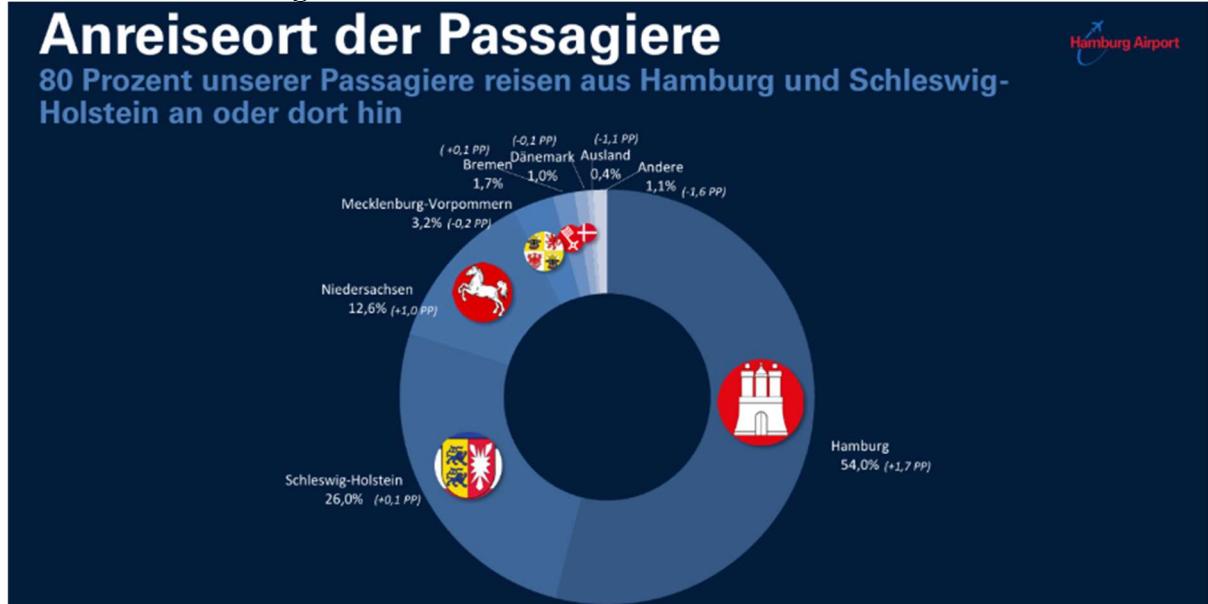


## Anreiseort der Passagiere

# Anreiseort der Passagiere

80 Prozent unserer Passagiere reisen aus Hamburg und Schleswig-Holstein an oder dort hin

Hamburg Airport

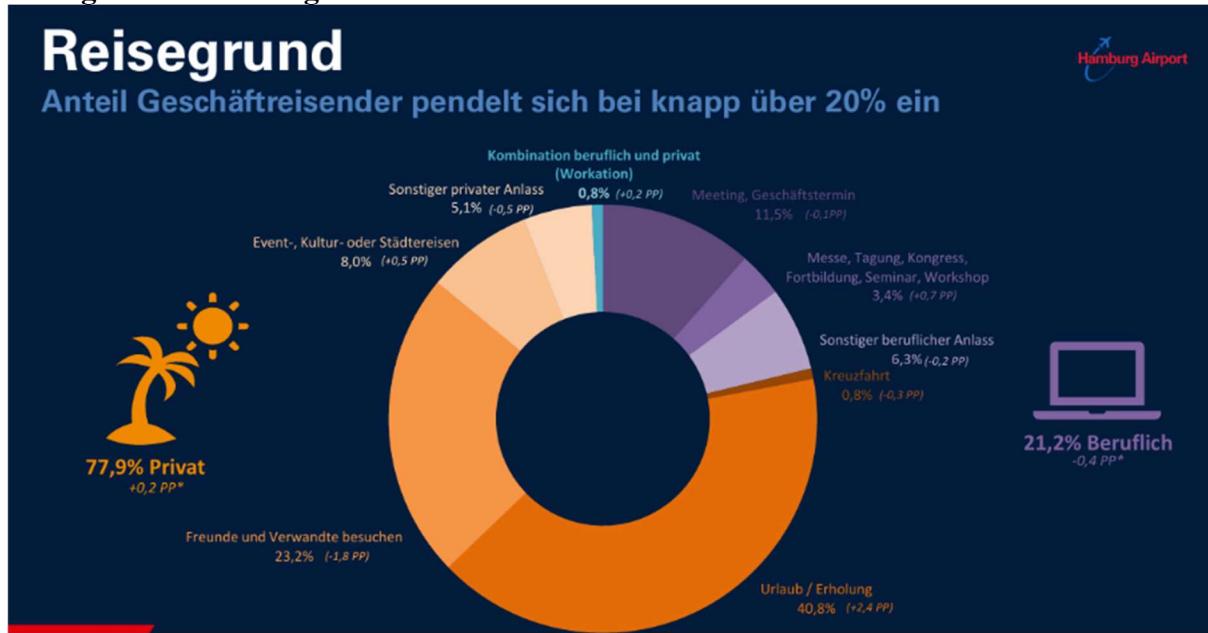


## Reisegrund der Passagiere

# Reisegrund

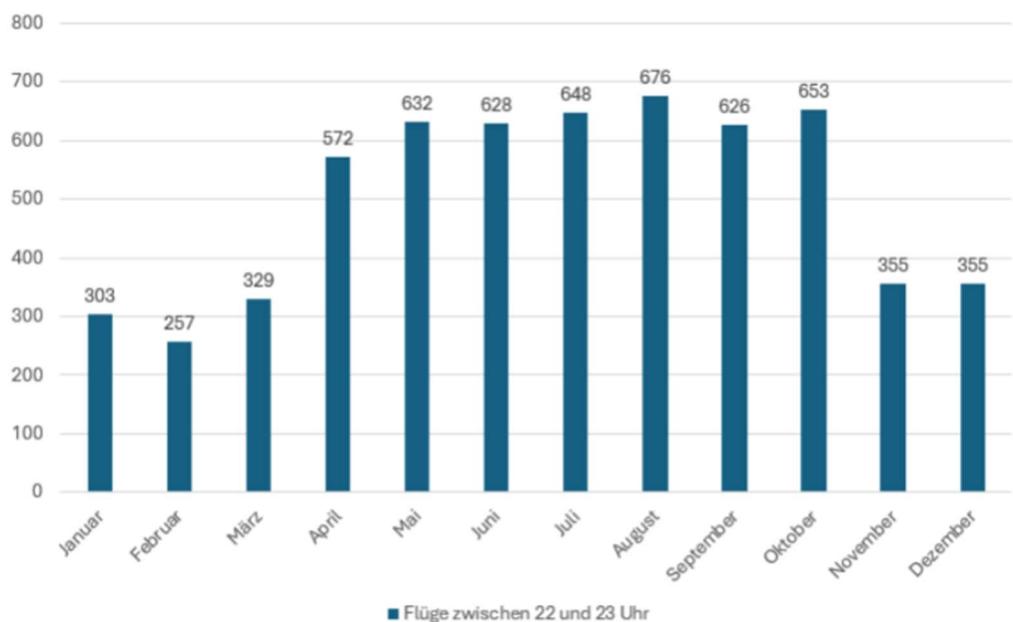
Anteil Geschäftreisender pendelt sich bei knapp über 20% ein

Hamburg Airport

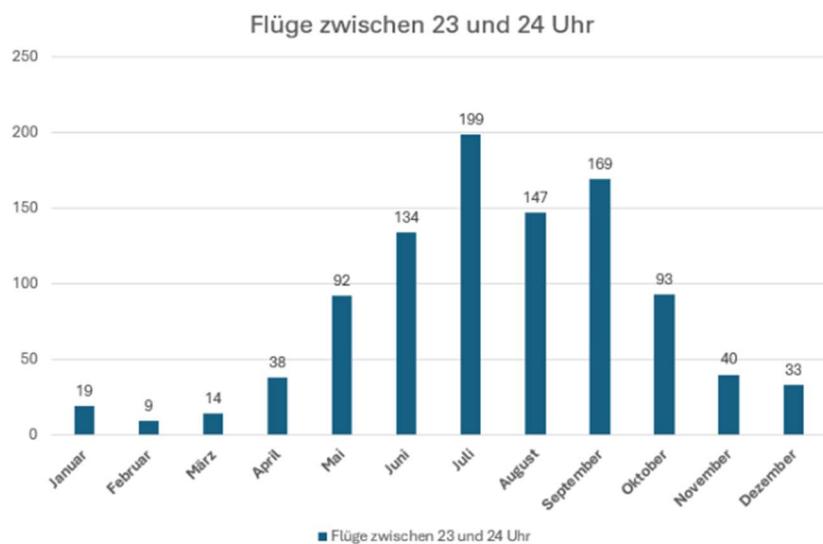


## Flüge zwischen 22 und 23 Uhr

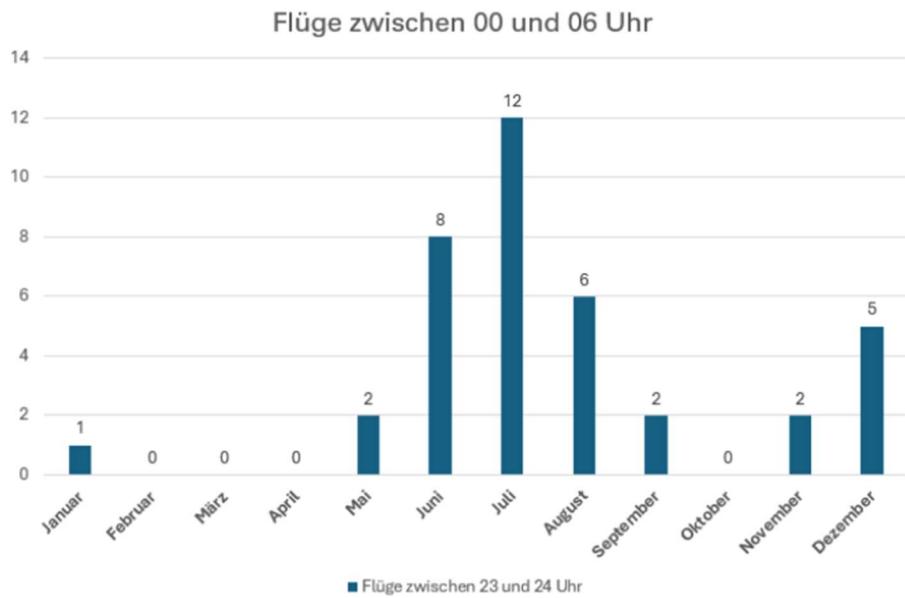
Flüge zwischen 22 und 23 Uhr



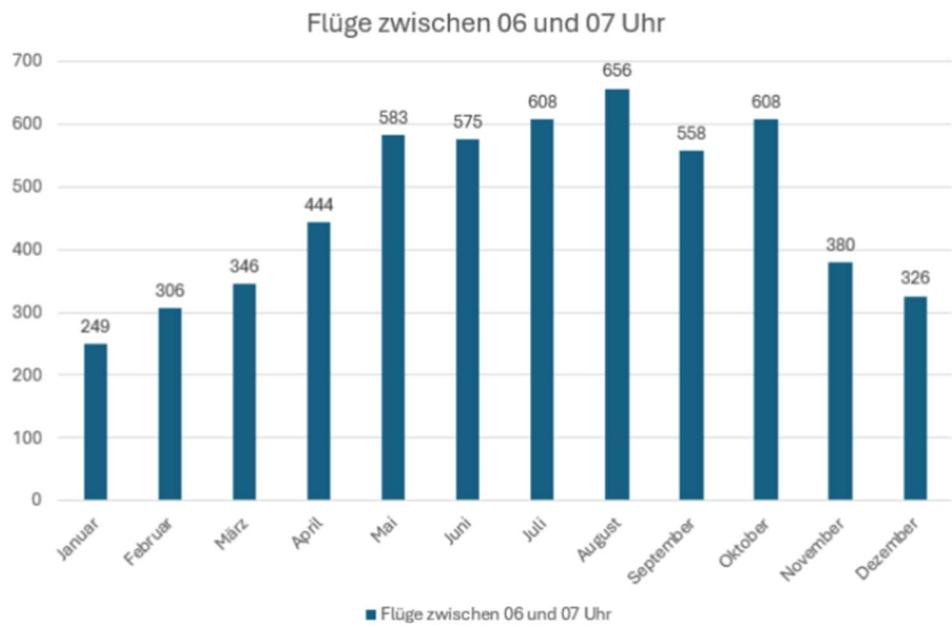
Flüge zwischen 23 und 24 Uhr



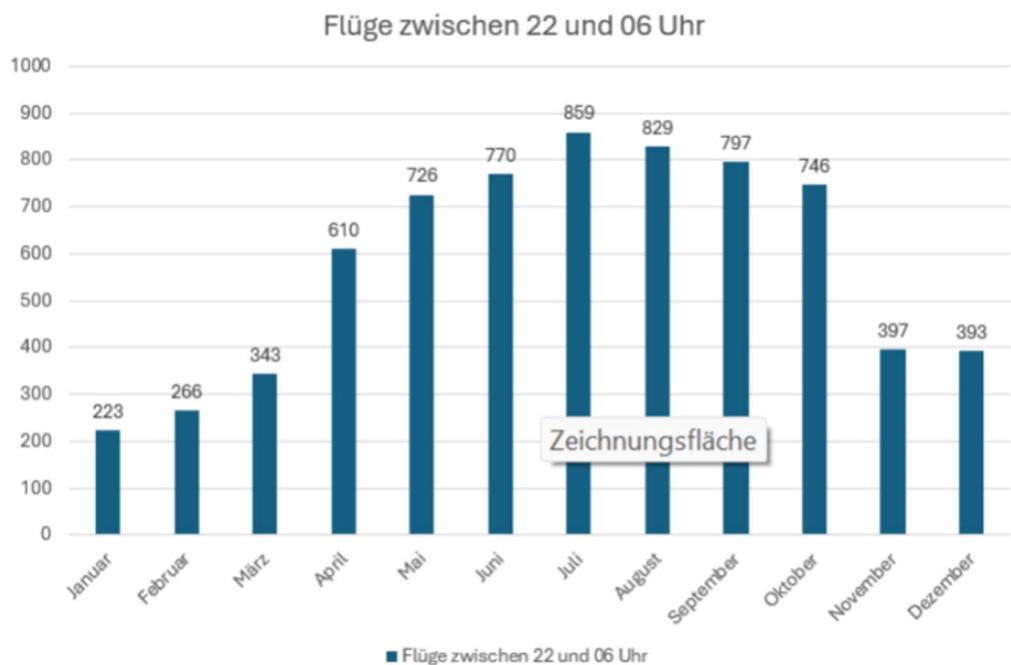
## Flüge zwischen 00 und 06 Uhr



## Flüge zwischen 06 und 07 Uhr



## Flüge zwischen 22 und 06 Uhr



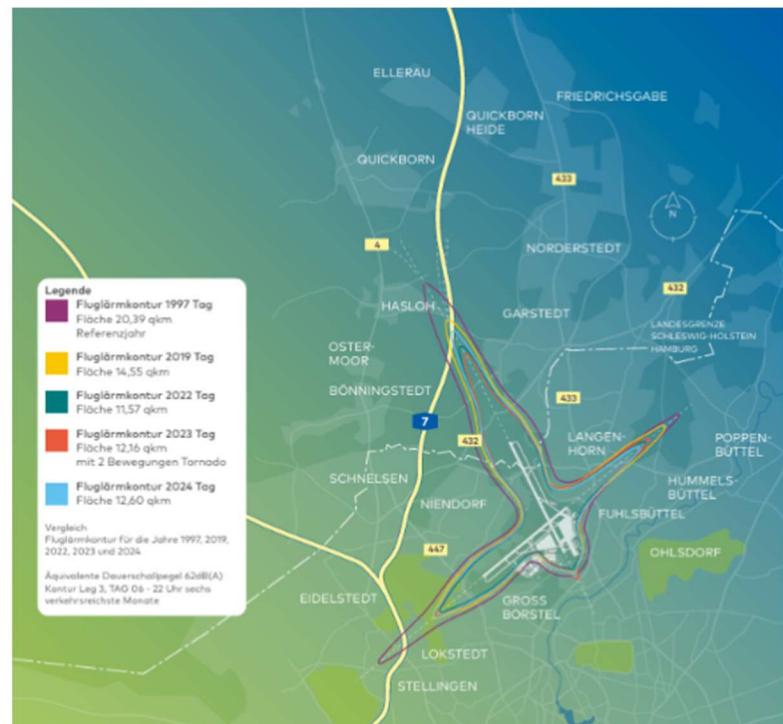
### Flüge nach Monat und aufsummiert

| Uhrzeit | Jan | Feb | Mär | Apr | Mai | Jun | Jul | Aug | Sep | Okt | Nov | Dez | Summe |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 22-06   | 223 | 266 | 343 | 610 | 726 | 770 | 859 | 829 | 797 | 746 | 397 | 393 | 6959  |
| 22-23   | 303 | 257 | 329 | 572 | 632 | 628 | 648 | 676 | 626 | 653 | 355 | 355 | 6034  |
| 23-00   | 19  | 9   | 14  | 38  | 92  | 134 | 199 | 147 | 169 | 93  | 40  | 33  | 987   |
| 00-06   | 1   | 0   | 0   | 0   | 2   | 8   | 12  | 6   | 2   | 0   | 2   | 5   | 38    |
| 06-07   | 249 | 306 | 346 | 444 | 583 | 575 | 608 | 656 | 558 | 608 | 380 | 326 | 5639  |

### Lärmkontur am Tag

### Gesamtkontur 13 Prozent geringer als 2019

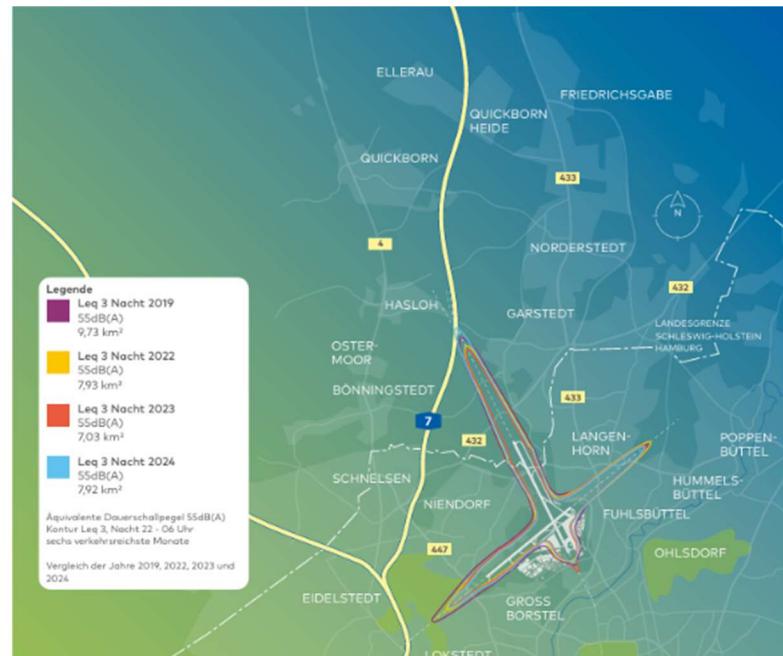
- Die durch Fluglärm von einem Dauerschallpegel von 62 und mehr dB(A) belastete Fläche nimmt seit 1997 (Referenzjahr) kontinuierlich ab. 2024 umfasst die Tag-Lärmkontur eine Fläche von 12,6 km<sup>2</sup>. Dies entspricht im Vergleich zum Vor-Coronajahr 2019 einer Reduktion von 13 Prozent, im Vergleich zu 1997 ist die Kontur sogar um 38,2 Prozent geschrumpft.
- Der Anstieg der Tag-Lärmkontur um 3,62 Prozent im Vergleich zum Vorjahr lässt sich in direkter Relation zu den gestiegenen Flugbewegungen sehen: waren es in den sechs verkehrsreichsten Monaten 2023 66.310 Bewegungen, sind es 2024 68.520 Flugbewegungen gewesen.
- Dabei fanden 45 Prozent der Starts und Landungen windrichtungsbedingt auf der 33/15 Richtung Norderstedt statt (5 Prozent mehr als im Vorjahr), so dass sich die Kontur etwas ausgeprägter in diese Richtung verlagert. Gleichzeitig fiel die Konturausprägung in die anderen Start- und Landerichtungen im Vergleich zu den Vorjahren fast überall kleiner aus.



### Lärmkontur in der Nacht

#### Verkehr über Vor-Corona-Niveau aber mit fast 20% weniger Lärm

- Die Randzeiten der regulären Betriebszeit (22–23 Uhr) und Nachtflugeinschränkungen (23–6 Uhr) wurden stärker genutzt. Die Anzahl der Flugbewegungen liegt bei ca. 4.900 Bewegungen im Vergleich zu ca. 4.500 Bewegungen im Jahr 2019. Während die Zahl der Bewegungen bereits bei etwa 108 Prozent von 2019 liegt, hat sich die Lärmausbreitung allerdings um 18,6 Prozent verengt.
- Im Jahr 2024 lag die nächtliche Lärmkontur bei 7,92 km<sup>2</sup>, während diese 2019 noch 9,73 km<sup>2</sup> betrug. Der Grund liegt hier insbesondere darin, dass vergleichsweise laute Flugzeugmuster wie z.B. die Boeing 757 nachts kaum noch eingesetzt werden und damit die Lärmkontur und die Belastung der Anwohner sinkt.
- Der Anstieg der Kontur um knapp 12 Prozent im Vergleich zum Vorjahr korreliert mit dem Anstieg der Flugbewegungen. Außerdem fand im Vergleich eine Verlagerung der Start- und Landerichtung statt (mehr Landungen in Richtung 15/Norderstedt, Starts in Richtung 33/Innenstadt).

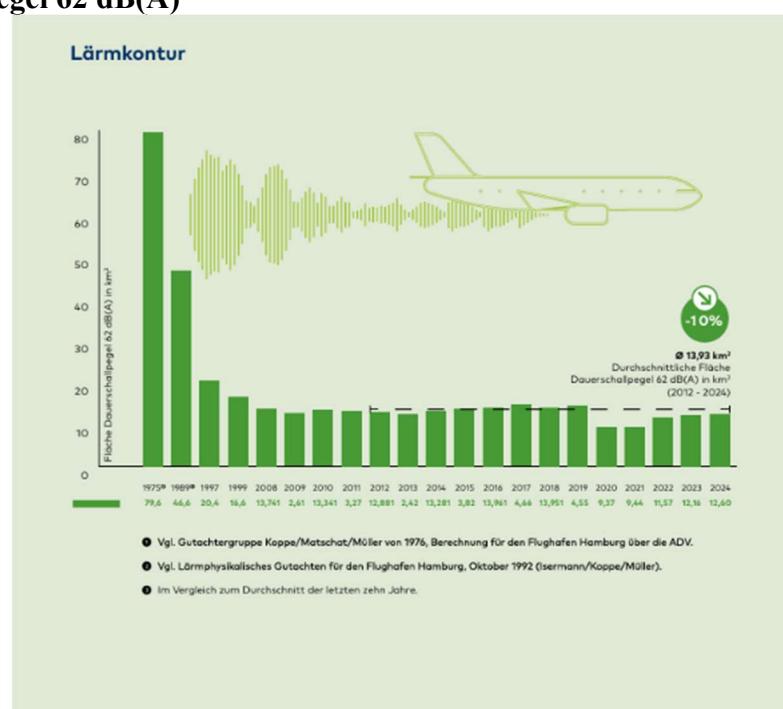


## Fluglärmkontur Dauerschallpegel 62 dB(A)

### Lärmkontur gibt leisere Situation am Hamburger Himmel nur bedingt wieder

- 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 drastisch zurückgegangen. Dies liegt im Wesentlichen an den technischen Innovationen und Verbesserungen an Flugzeugen und Triebwerken, für deren Einsatz sich Hamburg Airport aktiv einsetzt.
- Jährliche Schwankungen in der Lärmkontur sind normal. Die Berechnung nach A2B (Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen) aus dem Jahr 2008 bildet die aktuelle Lärm situation nur bedingt ab, da sie die moderneren Flugzeugtypen noch nicht berücksichtigt (obwohl verpflichtend sogar nur die Anwendung des noch älteren Regelwerks von 1975 wäre).
- Die Kontur bleibt damit ein rein rechnerischer Wert, der auf der Einordnung aller Flugzeugtypen in Flugzeuggruppen mit vorgegebenen Lärmwerten für Start und Landung basiert. Die Differenzen zwischen den Flugzeuggruppen sind beträchtlich: Teilweise werden neue Flugzeugmuster auf Grund einer fehlenden Beschreibung in bestehenden, lauten „Altgruppen“ eingruppiert.

So gibt der rechnerische Wert die aktuelle Situation am Hamburger Flughafen nur bedingt wieder – denn der Anteil der modernen Flugzeugtypen steigt weiter.



## Anzahl der Betroffenen nach Umgebungslärmrichtlinie LDEN $\geq$ 55 dB(A) und LNight $\geq$ 50 dB(A) nach Bezirken und im Umland

### Betroffenzahlen nach Bezirken



EU-Umgebungslärmkartierung 2022; Bezugsjahr Datenerfassung (Flugbewegungen): 2019

| Lärmindizes   | Altona | Eimsbüttel | Nord   | Wandsbek |
|---------------|--------|------------|--------|----------|
| <b>LDEN</b>   |        |            |        |          |
| 55 – 59       | 12.800 | 15.200     | 12.200 | 10.800   |
| 60 – 64       | 0      | 6.600      | 3.600  | 2.200    |
| 65 – 69       | 0      | 400        | 1.400  | 0        |
| 70 – 74       | 0      | 0          | 200    | 0        |
| >75           | 0      | 0          | 0      | 0        |
| <b>LNight</b> |        |            |        |          |
| 50-54         | 0      | 2.200      | 2.300  | 1.700    |
| 55 – 59       | 0      | 0          | 1.300  | 0        |
| 60 – 64       | 0      | 0          | 200    | 0        |
| 65 – 69       | 0      | 0          | 0      | 0        |
| >70           | 0      | 0          | 0      | 0        |

Lärmindizes nach Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2008 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

LDEN - Tag-Abend-Nacht-Pegel (Day-Evening-Night): Abewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 19962:1987 über einen Zeitraum von 24 Stunden mit besonderer Gewichtung der Abend und Nachtstunden

LNight - Nächtniveau (Night): Abewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 19962-1:1987 über einen Nachzzeitraum (23-6 Uhr)

## Luftqualität

|   | 2024       | 2023       | 2019       |
|---|------------|------------|------------|
| <b>CO<br/>Kohlenstoffmonoxid</b>          | 0,17 µg/m3 | 0,19 µg/m3 | 0,21 µg/m3 |
| <b>NO<br/>Stickstoffmonoxid</b>           | 5 µg/m3    | 4 µg/m3    | 8 µg/m3    |
| <b>NO2<br/>Stickstoffdioxid</b>           | 15 µg/m3   | 14 µg/m3   | 21 µg/m3   |
| <b>O3<br/>Ozon</b>                        | 51 µg/m3   | 51 µg/m3   | 47 µg/m3   |
| <b>PM 10<br/>Feinstaub</b>                | 12 µg/m3   | 12 µg/m3   | 20 µg/m3   |
| <b>PM 2,5<br/>Feinstaub Partikelgröße</b> | 8 µg/m3    | 8 µg/m3    | 10 µg/m3   |

### Ergebnis FHG + Ergebnis pro Passagier

| Jahr                        | 2019        | 2021       | 2022         | 2023       | 2024        |
|-----------------------------|-------------|------------|--------------|------------|-------------|
| <b>Ergebnis in Mio €</b>    | <b>32,2</b> | <b>-94</b> | <b>-27,2</b> | <b>6,6</b> | <b>20,4</b> |
| Passagiere in Mio           | 17,31       | 5,32       | 11,10        | 13,56      | 14,83       |
| Ergebnis pro Passagier in € | 1,9         | -17,7      | -2,5         | 0,49       | 1,38        |

# Bruttoeinnahmen FHG und Gewinn pro Passagier

In Zahlen



Veröffentlichung der Zahlen nach der FHG Bilanz-Pressekonferenz.



17

## 6.2 Verspätungen: Rückblick 2023; Frau Dr. Pieroh-Joußen

VERSÄTUNGEN:  
RÜCKBLICK 2023

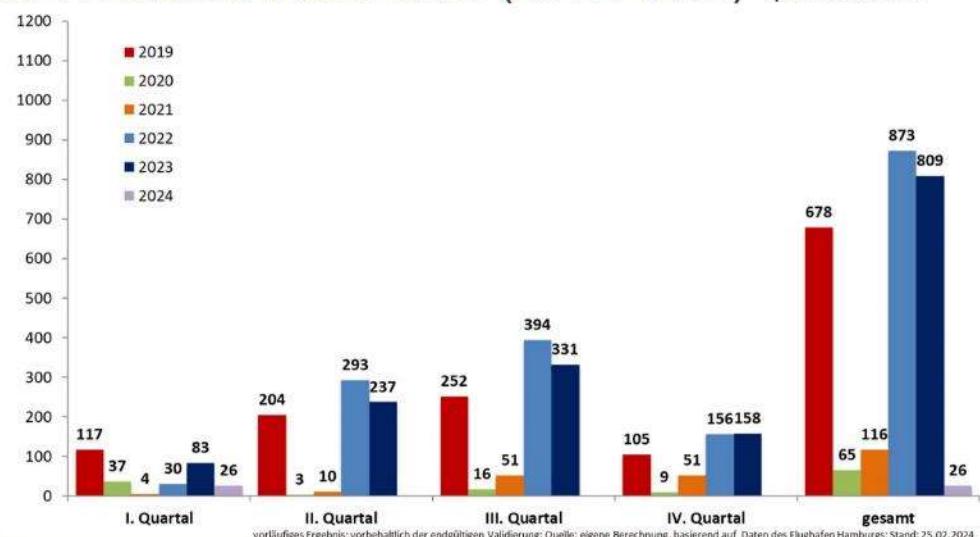
Allianz gegen Fluglärm

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

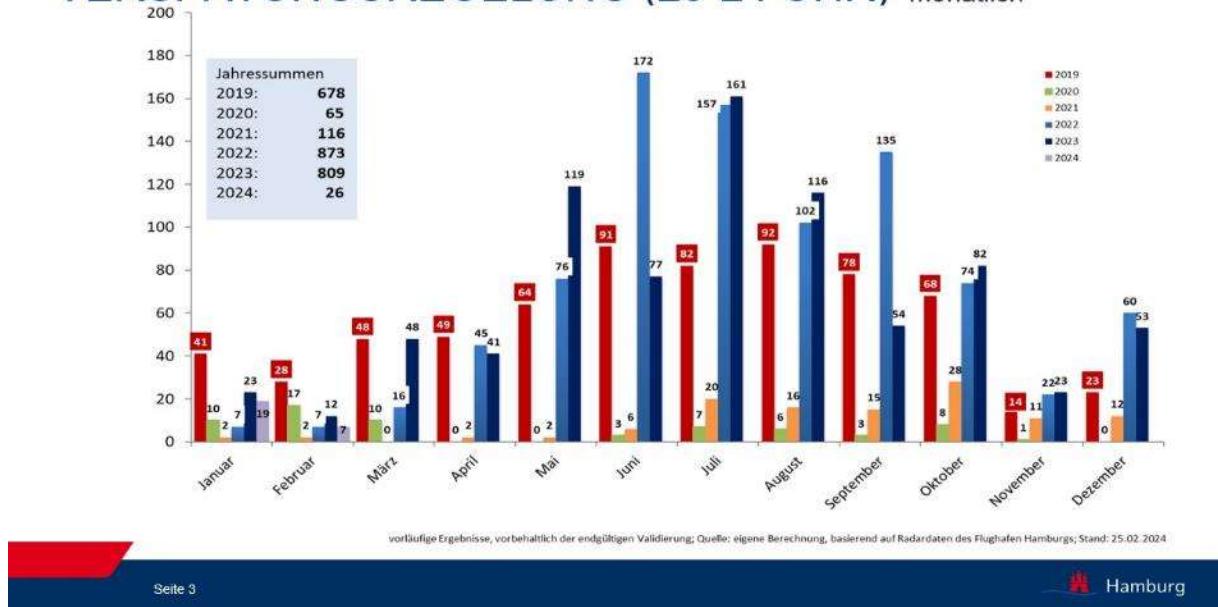
07. März 2024 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärm schutzbeauftragte

Hamburg

### VERSÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) quartalsweise



## VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) monatlich



Seite 3

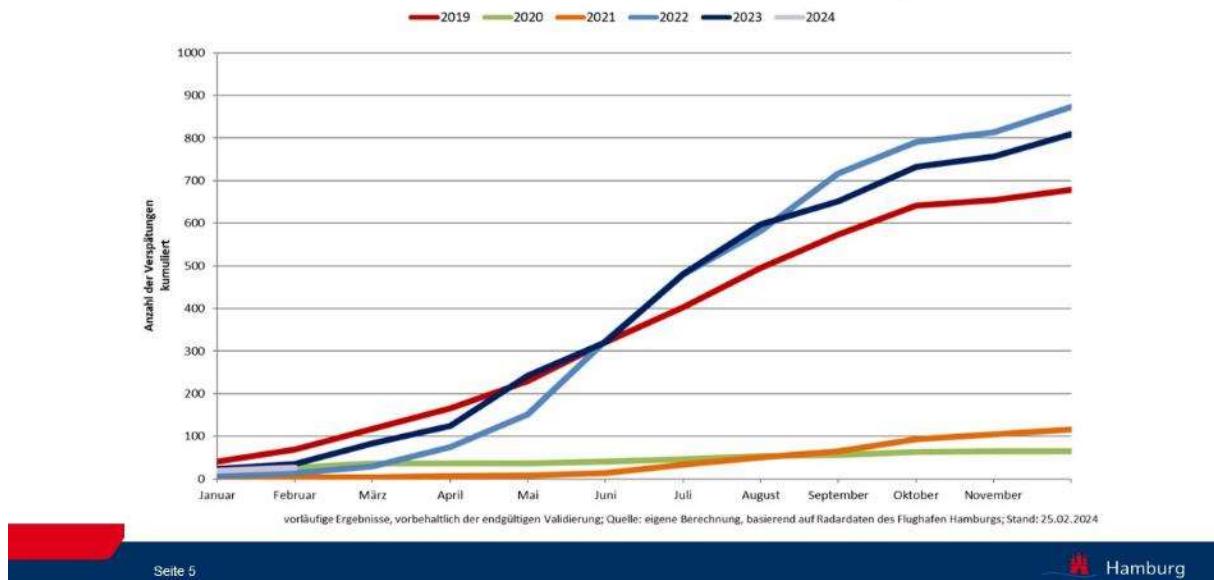
## SONDER SITUATION JUNI 2023

- Sperrung der Piste 05/23 vom 31. Mai bis 28. Juni 2023
- Nächtliche Flughafensperrung ab 23 Uhr an 12 Tagen
- Nato-Manöver Air Defender vom 12. Juni bis 23.Juni 2023
- 8 erteilte Ausnahmegenehmigungen für Starts/Landungen nach 24 Uhr mit Bezug zum Nato-Manöver
- Nur 3 dieser Genehmigungen wurden genutzt.

Seite 4

Hamburg

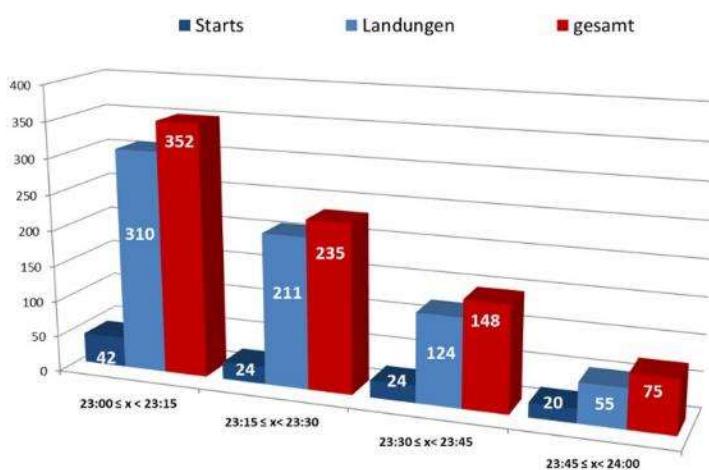
## VERSPÄTUNGSREGELUNG (23 - 24 UHR) kumuliert



Seite 5

Hamburg

## STARTS/LANDUNGEN\* (23 – 24 UHR) 2023



\*ohne Gesundheitsflüge/med. Notfälle/Militärverkehr

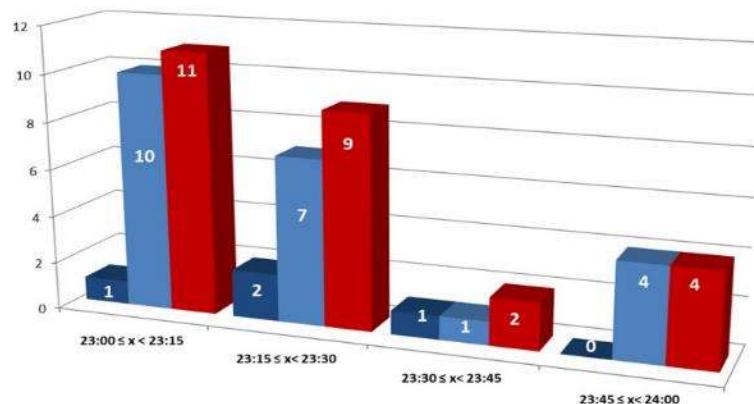
Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburgs; Stand: 31.12.2023

Seite 6

Hamburg

## STARTS/LANDUNGEN\* (23 – 24 UHR) 2024

■ Starts ■ Landungen ■ gesamt



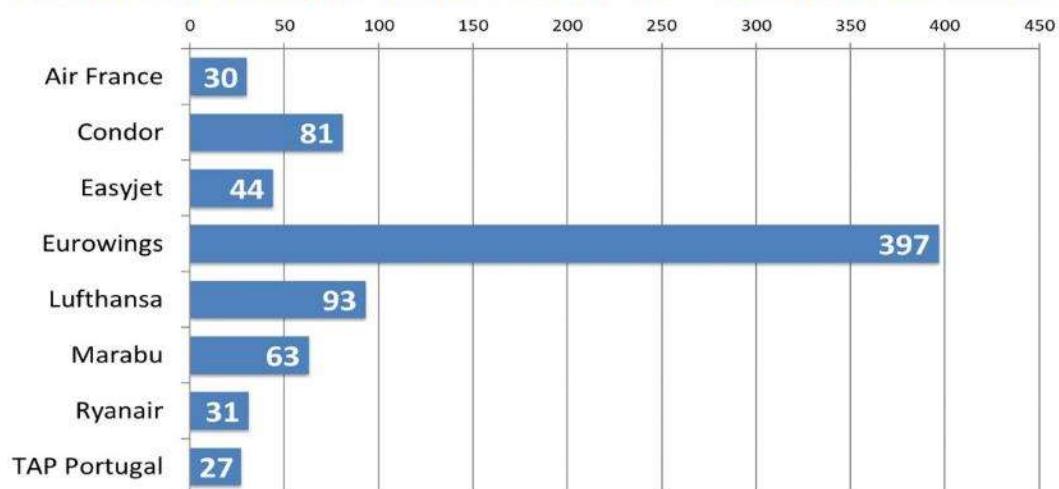
\*ohne Gesundheitsflüge/med. Notfälle/Militärverkehr

Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburgs; Stand: 25.02.2024

Seite 7

Hamburg

## VERSPÄTUNGEN NACH 23 UHR - JE AIRLINE ABSOLUT



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburgs, Stand: 31.12.2023

Seite 8

Hamburg

# Wie viele nächtliche Verspätungen hatte eine Airline pro zwischen 21-23h geplantem Flug?

Hamburg Airport

Verhältnis Anzahl Flüge mit geplanter Flugzeit zwischen 21-23h & Anzahl Verspätungen nach 23h



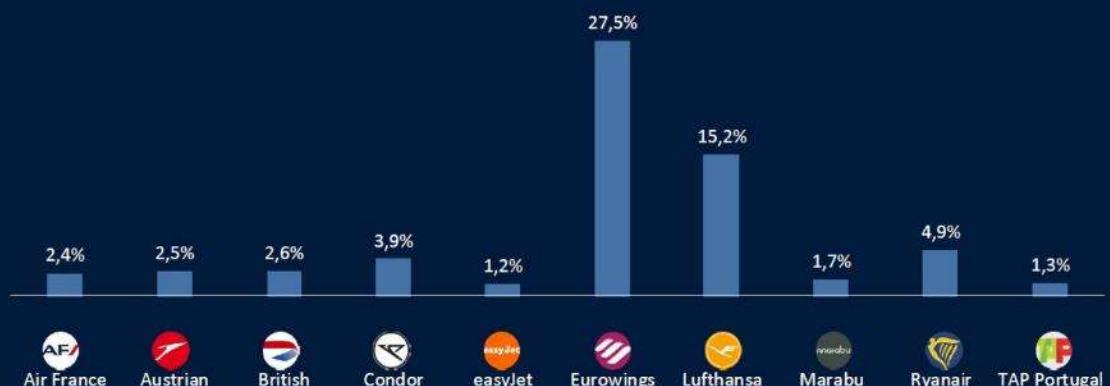
Quelle: FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

Seite 9

Hamburg

## Welche Airlines haben den größten Marktanteil in Hamburg?

Anteil an Gesamt-Bewegungen nach Airlines 2023



Quelle: FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

Seite 10

Hamburg

## AUSNAHMEGENEHMIGUNGEN 2023

90 Anträge auf Ausnahme von den Nachtflugbeschränkungen

60 Genehmigungen erteilt

- davon wurden 26 genutzt
- 6 aus Gründen des besonderen öffentlichen Interesses
- 20 aufgrund von Störungen im Luftverkehr (Wetter, Kapazitätseinschränkungen etc.)

## ORDNUNGSWIDRIGKEITENVERFAHREN 2023

11 Verfahren wurden bisher eingeleitet

Verspätungsprüfungen bisher nicht abgeschlossen

Einstellungen nach Anhörung

Einstellung aufgrund Nachlieferung von Gründen

# VERSPÄTUNGSPRÜFUNG NACH NUTZUNG DER VERSPÄTUNGSREGELUNG 23 – 24 UHR

## Voraussetzungen gem. Nr. 1.3.2 AIP

- planmäßiger Linien- oder Pauschalreiseverkehr
- planmäßige Abflug-/Ankunftszeit vor 23 Uhr Ortszeit
- nachweisbar unvermeidbare Verspätung

Seite 13

Hamburg

# VERSPÄTUNGSPRÜFUNG NACH NUTZUNG DER VERSPÄTUNGSREGELUNG 23 – 24 UHR

Proaktive Übermittlung der Verspätungsgründe durch die Airline  
(freiwillige Selbstverpflichtung!)

gemäß der von IATA standardisierten Delaycodes

Prüfung **aller** Starts- und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr

Verspatungen 2019

Seite 14

Hamburg

# VERSPÄTUNGSPRÜFUNG NACH NUTZUNG DER VERSPÄTUNGSREGELUNG 23 – 24 UHR

## Prüfung der übermittelten Verspätungsgründe

- anhand der gesamten Tagesrotation des jeweiligen Fluges
- vor dem Hintergrund aller Einflussgrößen
- unter Berücksichtigung der Beeinflussbarkeit durch die Airline



## 6.3 Rechtliche Stellungnahme; Frau Dr. Heß



### 23. Sitzung der Allianz für den Fluglärmenschutz

#### **Rechtliche Stellungnahme zur Auslegung der Verspätungsregelung für die 2. Nachtstunde (23.00 bis 24.00 Uhr) am Flughafen Hamburg**

07. März 2024

■ BAUMANN Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB  
RAin Dr. Franziska Heß  
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

■ ■ ■  
[www.baumann-rechtsanwaelt.de](http://www.baumann-rechtsanwaelt.de)  
©Baumann Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB

## I. Geltende Regelungen am Flughafen Hamburg für Betriebszeiten und Verspätungen

- keine eigenständige Verspätungsregelung im Planfeststellungsbeschluss vom 26.05.1998
- aktuelle Regelungen zur Verspätung folgen aus der luftrechtlichen Genehmigung nach § 6 LuftVG i.V.m. den örtlichen Betriebsbeschränkungen des Luftfahrthandbuchs, welches von der DFS herausgegeben wird (siehe zu den vergleichbaren Bahnenutzungsregelungen Hamburgisches Oberverwaltungsgericht, Urteil vom 18. September 2019 – 1 E 18/18 –, Rn. 3 juris)

- → Nebenbestimmungen der luftrechtlichen Zulassungsentscheidung, die sowohl Inhalt und Reichweite der Betriebspflicht des Flughafens als auch den ordnungsgemäßen Flugbetrieb näher definieren
- 



### Auszug aus der aktuell geltenden Regelung für 23.00 bis 24.00 Uhr

1.3 Strahlflugzeuge mit Lärmzulassung nach ICAO-Anhang 16 [...]

*„1.3.2 Für Starts und Landungen im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr, deren planmäßige Abflug- oder Ankunftszeit vor 2200 (2100) liegt, gilt im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen bis 2300 (2200) als erteilt.“*

vgl. Luftfahrthandbuch Deutschland, AD 2 EDDH 1-12, Stand 30.11.2023

- Nachtflugverbot von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr und eine Verspätungsregelung von 23.00 Uhr bis 24.00 Uhr für „nachweisbar unvermeidbare Verspätungen“
- Wegen dichter Besiedlung in der Flughafenumgebung sind Nachtflugbeschränkungen letztlich unverzichtbar (Konsens)



## II. Tatsächliche Verspätungssituation



BAUMANN

RECHTSANWÄLTE

| Jahr | FBW gesamt | FBW Nacht gesamt (22.00 bis 6.00 Uhr) | Anteil Nachtflug am Gesamtbetrieb | FBW 23.00 bis 24.00 Uhr | Anteil Verspätung an FBW Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) | Anteil Verspätung an FBW gesamt |
|------|------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|---|---------------------------------|
| 2018 | 156.574    | 8.660                                 | 5,53 %                            | 1.206                   | 13,92 %   | 0,77 %                          |
| 2019 | 155.462    | 7.412                                 | 4,77 %                            | 678                     | 9,15 %  | 0,44 %                          |
| 2022 | 109.856    | 6.285                                 | 5,72 %                            | 873                     | 13,89 %   | 0,79 %                          |
| 2023 | 120.300    | 7.051                                 | 5,86 %                            | 845                     | 11,99 %   | 0,70 %                          |

- Verspätungen haben bereits vor der Corona-Pandemie zugenommen, sind aber auch seitdem auf hohem Niveau
- ➤ deutlicher Trend hin zu mehr nächtlichen Bewegungen, auch relativ zu den Gesamtbewegungen (insb. 1. Nachtstunde)



[www.baumann-rechtsanwaelte.de](http://www.baumann-rechtsanwaelte.de)

4

## II. Tatsächliche Verspätungssituation



BAUMANN

RECHTSANWÄLTE

- Verspätungen mittlerweile in zwei aufeinanderfolgenden Jahren zwischen knapp 12 und 14% der Nachtflugbewegungen
- in den letzten beiden Jahren absolute Zahl der Nachtflüge relativ zum Gesamtaufkommen auf deutlich über 5% gestiegen (siehe OVG Hamburg 2001: seit 1971 nur einmal über 5%) = aktuell dauerhafter Trend seit 2018
- Anteil des Flugverkehrs zwischen 22.00 und 1.00 Uhr dürfte mittlerweile bei weit über 95% liegen = guter Schutz der Nachtkernzeit
- Aber Anteil in 1. und 2. Nachtstunde hoch (20% über Prognose 1998)
- Über Handlungsbedarf besteht Einvernehmen im Senat
- **zuständige Behörde muss nach der Rechtsprechung Funktionsweise und Schutzwirkung drittschützender Nebenbestimmungen beobachten und ggf. nachsteuern - seit mindestens 2018 konnten hohe Verspätungen in der 2. Nachtstunde nicht entscheidend verändert werden**



[www.baumann-rechtsanwaelte.de](http://www.baumann-rechtsanwaelte.de)

5

### III. Sinn und Zweck von Verspätungsregelungen

- **Schutzzweck:** Schutz der Nachtruhe und damit Schutz der menschlichen Gesundheit – **OVG Hamburg:** Nachtflugverkehr in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr in seinem Aufkommen und in seiner Verteilung auf die Nachtstunden maßgeblich durch die bestehenden Nachtflugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg bestimmt – Regelung daher drittschützend

- **kapazitive Funktion:**

**1. kapazitätsermöglicht:**

- Gewährleistung der Einbindung in das interkontinentale Luftverkehrsnetz
- Vermeidung der Umleitung verspäteter Flugzeuge auf andere Flughäfen, welches mit erheblichen Folgen für die Passagiere einher geht

**2. kapazitätsbegrenzend:**

- sicherstellen, dass nur derjenige Bedarf abgewickelt wird, der auf „unvermeidbare Verspätungen“ zurückzuführen ist

→ Zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr hat der Schutz der Nachtruhe

- grundsätzlich Vorrang vor den Interessen an der Abwicklung von Flugverkehr  
(nur ausnahmeweise zulässig)
- → Ergebnis einer Abwägung!



### IV. Hinreichende Bestimmtheit und Vollzugsfähigkeit der Verspätungsregelung

- **hinreichend bestimmt** sind

- die erfassten Bewegungen
- die zeitliche Geltung (grundsätzliches Verbot zwischen 23.00 und 6.00 Uhr + Fiktion einer Ausnahmegenehmigung zwischen 23.00 und 24.00 Uhr)
- die Notwendigkeit einer Einzelgenehmigung nach 24.00 Uhr

- der Begriff der „**unvermeidbaren Verzögerung**“, der sowohl für die Genehmigungsfiktion als auch für die Genehmigung für Flüge nach 24.00 Uhr von Bedeutung ist, ist **auslegungsbedürftig**
- Normalerweise unproblematisch, hier haben Praxis und Vollzug aber keine Klarheit über Begriff gebracht – Einordnung Verspätungsgründe durch Behörde nicht offengelegt und nicht transparent
- Daher erhebliche Differenzen bei der Beurteilung der Frage der Vermeidbarkeit

- ➤ **Beobachtungs- und Überwachungspflicht** erfordert ggf. Nachsteuerung,  
■ wenn Praxis fehlende Bestimmtheit zeigt



## V. Praktischer Vollzug



BAUMANN RECHTSANWÄLTE

- Unterschiedliche Auslegung unschädlich, wenn Regelung ihren Zweck erfüllt, was aber nach Ansicht auch des Senats nicht der Fall ist („Verspätungen weiter unbefriedigend“)
- bisher erfolgt in der Zeit zwischen 23.00 und 24.00 Uhr **keine Vorab-Prüfung der Verspätungsgründe**, sondern Flüge werden schlicht nach Anmeldung bei der Flugsicherung abgewickelt; erst anschließend wird die Verspätung nachträglich gemeldet und begründet (Dauer von bis zu 3 Monaten)
- **mangels transparenter, öffentlich bekannter Kriterien keine Klarheit über die Einordnung als vermeidbar/unvermeidbar, hierdurch:**
  - ➔ Übererfüllung der kapazitätsermöglichen Funktion
  - ➔ Verfehlung des Schutzzwecks und der bedarfsbegrenzenden Funktion
  - ➔ Steuerungswirkung bei vermeidbaren Verspätungen auf Bußgeldverfahren und erhöhte Entgelte begrenzt
  - ➔ für Zeit nach 24:00 Uhr (Ausnahmegenehmigungen) aufgrund des Fehlens klarer und öffentlich bekannter Behördenpraxis nicht transparent und nachvollziehbar



8

## VI. Lösungsmöglichkeiten



BAUMANN RECHTSANWÄLTE

### 1. Modernisierung der Verspätungsregelung

- verspätete Starts ggf. nicht mehr erfassen (ca. 20% der Verspätungen)
- andere Interpretation der Vermeidbarkeit
- höchstzulässige (monatliche/jährliche) Verspätungszahl (Kontingentierung von Verspätungen)
  - = rechtlich handelt es sich Teilwiderruf der bestandskräftigen Betriebsgenehmigung (mit rechtlich hohen, aber nicht unüberwindbaren Hürden verbunden)
  - = ob strenger Maßstab „ultima ratio“ nach BVerwG gilt, ist eher fraglich, da hier keine externen Widerrufsgründe (z.B. Stand der Lärmwirkungsforschung, sondern Regelung erfüllt ihr zugedachte Zwecke nur unzureichend)
  - = zudem Regelung nicht planfestgestellt, daher keine besondere Bestandskraft



9

## VI. Lösungsmöglichkeiten

### 2. Besserer Vollzug der bestehenden Regelungen

- Instrumentarium zur Durchsetzung der Auflagen reicht von Vollzugshinweisen über Weisungen bis hin zu Maßnahmen der Zwangsvollstreckung

- In Frage kommt v.a. der **Erlass von Vollzugshinweisen** durch die Luftfahrtbehörde um den unbestimmten Rechtsbegriff der „unvermeidbaren Verspätung“ näher zu konkretisieren
- In **Rechtsprechung als Mittel anerkannt**, um unbestimmte Rechtsbegriffe im Tenor (luftrechtlicher) Zulassungsentscheidungen näher zu konkretisieren
- **keine Änderung der bestehenden Zulassungsentscheidung**, aber nähere Bestimmung, was aus behördlicher Sicht als ordnungsgemäßer Vollzug der Zulassungsentscheidung anzusehen ist
- **Anhörung** der Flughafenbetreiberin und ggf. der Luftfahrtgesellschaften geboten
- **Vorteile sind offensichtlich!**



## VII. Systematisierung der Verspätungsgründe



BAUMANN RECHTSANWÄLTE

### 1. Umlaufplanung der Airlines

- Zu knappe Umlaufplanung (Beschlusslage im Senat zu 25%-Kriterium)
- Rotationsverspätung (Behandlung umstritten)

### 2. Innerorganisatorische Probleme bei den Airlines, bei der Flughafenbetreiberin oder der Sicherheitskontrolle

- z.B. Ausfall einer Crew, entweder kurzfristig, etwa wegen Erkrankung, oder weil personell zu knapp geplant
- Dienstleisterwechsel im Bereich der Sicherheitskontrolle im Jahr 2021

### 3. Folgen der Corona-Pandemie

### 4. Externe Gründe

- Krieg, NATO-Übungen, Wetterprobleme, wie Schnee, Sturm, Hagel, Starkregen, etc.

### ■ 5. Behandlung von verspäteten Starts sowie Homebasecarrier



11

## VIII. Auslegung des Begriffs „unvermeidbare Verspätung“

BAUMANN RECHTSANWÄLTE

### 1. Auslegung anhand des Wortlauts sowie Sinn und Zweck

- Regelung will nicht jegliche Verspätungen vom grundsätzlichen Bewegungsverbot zwischen 23.00 und 24.00 Uhr ausnehmen will, sondern nur solche, die „**unvermeidbar**“ sind
- „**nachweisbar unvermeidbar**“ = nur solche Verspätungen zulässig, für die der objektive Nachweis geführt werden kann, dass sie auf „unvermeidbaren“ Gründen beruhen
- Unvermeidbarkeit = **Element der fehlenden Steuerbarkeit** = alle verzögernden Ereignisse, die lediglich aufgrund von Fehlverhalten oder mangelhafter Planung entstehen
- Maßgeblich ist Sphäre des Flughafens und der Airlines
- ➤ **beschränkende Nebenbestimmung soll hohes Schutzgut sichern, daher Ausnahme grundsätzlich restriktiv auszulegen**



12



## VIII. Auslegung des Begriffs „unvermeidbare Verspätung“

BAUMANN RECHTSANWÄLTE

### 2. Übertragbarkeit der Wertungen der EU-Fluggastrechte VO

- Vermeidbarkeit = keine höhere Gewalt oder außergewöhnliche Umstände
- EU-Fluggastrechte Verordnung gilt nicht unmittelbar, aber liefert wichtige Anhaltspunkte
- Übertragung der dort getroffenen Wertungen entspricht Sinn und Zweck der Verspätungsregelung
- sowohl aus Sicht der Lärm betroffenen als auch aus Sicht der Reisenden ein fairer Ausgleich der Interessen
- **Heranziehung der EU-Fluggastrechte VO** in ihren grundsätzlichen Wertungen zur Beurteilung der Vermeidbarkeit von Verzögerungen **nicht nur rechtlich zulässig, sie drängt sich aus praktischen Gründen geradezu auf = Rückgriff auf durch Rechtsprechung gesicherte Fallgruppen möglich!**



13

## VIII. Auslegung des Begriffs „unvermeidbare Verspätung“

BAUMANN RECHTSANWÄLTE

### 2. Einzelne Fallgruppen (im Regelfall vermeidbare Verspätungen)

- Gründe der Umlaufplanung der Airlines im Regelfall nicht unvermeidbar
- „Personalprobleme“ allgemein nicht unvermeidbar, ob bedingt durch Corona-Pandemie oder nicht, ist nicht relevant (drittschützende Nebenbestimmung für den Lärmschutz kann nicht als wirtschaftspolitische Hilfs- und Schutzmaßnahme ausgelegt werden)
- Verspätungen infolge von regulären Pannen, etwa aufgrund technischer Defekte keine außergewöhnlichen Umstände
- Verspätungen wegen Problemen mit der Enteisung vorhersehbar, sofern gewöhnliches und jahreszeittypisches Wetterereignis

#### **Grenzfälle (Einzelfallbetrachtung bzw. Formulierung von Kriterien notwendig):**

- Rotationsverzögerungen – maßgeblich sind Gründe für morgendliche Verzögerung
- Unvermeidbarkeit nicht zwangsläufig bei Ausfällen und Verzögerungen wegen eines Streiks (Einzelfall maßgeblich)

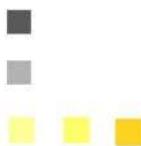


14

## VIII. Auslegung des Begriffs „unvermeidbare Verspätung“

### **2. Einzelne Fallgruppen (im Regelfall unvermeidbare Verspätungen)**

- Naturkatastrophen (Erdbeben, Vulkanausbruch mit Aschewolken , Umfliegen von schweren Sturmzonen, Gewittern, etc.)
- Unwetter, Vogelschlag, Naturereignisse, Hagel, Starkwind (nicht aber Schnee auf dem Rollfeld, s.o.) = ob die Wetterereignisse berechenbar und planbar sind
- Medizinischer Notfall im Flugzeug
- Sperre des Luftraums
- Politische Unruhen, Krieg, Aufstände
- Ausfall der Flugsicherung



15

## IX. Zusammenfassung

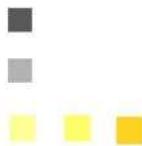
- bisherige Anwendung der Verspätungsregelung für den Flughafen Hamburg bietet keinen wirksamen Schutz der 2. Nachtstunde
- Schutzzwecke der Verspätungsregelung und kapazitätsbegrenzende Funktion zur Nachtzeit werden nicht ausreichend erfüllt, weshalb die zuständige Behörde im Rahmen ihrer Aufsichtsfunktion steuernd eingreifen muss
- „Modernisierung“ der zeitlichen Betriebsregelungen (ggf. auch wegen geänderter ICAO-Vorgaben) = Teilwiderruf der Betriebsgenehmigung unterliegt eher hohen Hürden
- schnelles, aber ebenso wirksames Mittel ist Konkretisierung mittels Vollzugshinweisen = keine Änderung der Betriebsgenehmigung, aber verbindliche Vorgabe, wie die Bestimmung zu verstehen ist



16

## IX. Zusammenfassung

- Zur Systematisierung und Einordnung der Verspätungsgründe drängt sich Heranziehung der Wertungen der EU Fluggastrecht VO auf
- Positiv- und/oder Negativlisten für „unvermeidbare Verspätungen“ durch Behörde entwickeln
- Gutachten erhebt keinen Anspruch, Behandlung der einzelnen Verspätungsgründe abschließend vorzugeben, zeigt aber Möglichkeiten für besseren und transparenteren Vollzug auf



17



**Vielen Dank für  
Ihre  
Aufmerksamkeit.**

Baumann Rechtsanwälte  
Partnerschaftsgesellschaft mbB  
RAin Dr. Franziska Heß  
Harkortstraße 7  
04107 Leipzig  
[hess@baumann-rechtsanwaelte.de](mailto:hess@baumann-rechtsanwaelte.de)  
[www.baumann-rechtsanwaelte.de](http://www.baumann-rechtsanwaelte.de)



## 6.4 Verspätungen einschließlich Mai 2024 und Umgang mit Verspätungen in der Praxis; FHG



## Verspätungen nach 23 Uhr: Die aktuellen Zahlen im Überblick

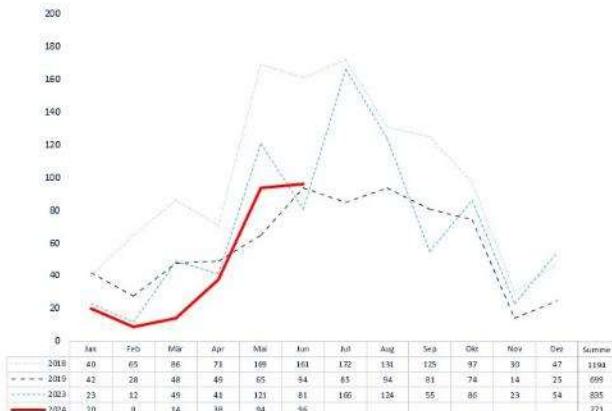


**77,9 Prozent der Flüge in der Verspätungsstunde starteten und landeten bis 23:30 Uhr**

- Von Januar bis Mai 2024 gab es am Hamburg Airport 172 Starts und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr.
- Das sind rund 29,2 Prozent weniger verspätete Flüge als im Vorjahr (Januar bis Mai 2023: 243 Flüge), obwohl die Gesamtzahl der Starts und Landungen im gleichen Zeitraum um 7,1 Prozent gestiegen ist.
- Der Anteil der Flüge, die die Verspätungsregelung am Hamburg Airport nutzen müssen, ist gering: Von Januar bis Mai 2024 mussten nur 0,4 Prozent der Gesamtflüge zwischen 23 und 24 Uhr starten oder landen.
- 77,9 Prozent der verspäteten Flüge starteten und landeten dabei innerhalb der ersten halben Stunde.

Stand: 26. Juni 2024

Gesamtflugbewegungen zwischen 23:00 und 6:00 Uhr  
(regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)





## Verspätungen seit 1996

Hamburg Airport

Nachtflüge pro Jahr\*\*

|        | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | ∅<br>1996-<br>2023* |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| 22-23h | 4.103 | 4.145 | 4.810 | 5.080 | 5.239 | 4.889 | 4.767 | 4.892 | 4.811 | 4.712 | 5.450 | 5.693 | 5.568 | 4.970 | 5.087 | 4.440 | 4.614 | 4.795 | 5.773 | 6.137 | 6.282 | 7.175 | 7.353 | 6.521 | 1.672 | 2.351 | 5.274 | 6.071 | 5.335               |
| 23-0h  | 910   | 734   | 1.004 | 1.469 | 1.132 | 1.174 | 1.058 | 1.015 | 1.105 | 1.205 | 1.377 | 1.438 | 998   | 609   | 949   | 548   | 551   | 451   | 610   | 693   | 806   | 1.086 | 1.206 | 725   | 91    | 142   | 899   | 845   | 948                 |
| 0-6h   | 689   | 683   | 698   | 650   | 626   | 656   | 655   | 449   | 419   | 429   | 511   | 456   | 238   | 152   | 317   | 167   | 203   | 139   | 164   | 146   | 147   | 143   | 101   | 166   | 153   | 122   | 112   | 135   | 365                 |
| 22-0h  | 5.702 | 5.562 | 6.512 | 7.199 | 6.997 | 6.719 | 6.460 | 6.356 | 6.335 | 6.356 | 7.338 | 7.587 | 6.799 | 5.731 | 6.353 | 5.155 | 5.368 | 5.385 | 6.547 | 6.976 | 7.235 | 8.404 | 8.660 | 7.412 | 1.916 | 2.615 | 6.285 | 7.051 | 6.648               |

|               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Anteil 22-23h | 2,7% | 2,7% | 3,2% | 3,2% | 3,2% | 3,1% | 3,2% | 3,3% | 3,2% | 3,0% | 3,2% | 3,3% | 3,2% | 3,2% | 3,2% | 3,2% | 3,2% | 3,3% | 3,7% | 3,9% | 3,9% | 4,5% | 4,7% | 4,2% | 2,5% | 3,4% | 4,8% | 5,0% | 3,4% |
| Anteil 23-0h  | 0,6% | 0,5% | 0,7% | 0,9% | 0,7% | 0,7% | 0,7% | 0,7% | 0,7% | 0,8% | 0,8% | 0,8% | 0,6% | 0,4% | 0,6% | 0,3% | 0,4% | 0,3% | 0,4% | 0,4% | 0,5% | 0,7% | 0,8% | 0,5% | 0,1% | 0,2% | 0,8% | 0,7% | 0,6% |
| Anteil 0-6h   | 0,5% | 0,4% | 0,5% | 0,4% | 0,4% | 0,4% | 0,4% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,1% | 0,1% | 0,2% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,2% | 0,1% | 0,1% | 0,2% |
| Anteil 22-0h  | 3,8% | 3,6% | 4,3% | 4,6% | 4,2% | 4,2% | 4,3% | 4,2% | 4,2% | 4,1% | 4,4% | 4,4% | 3,9% | 3,6% | 4,0% | 3,3% | 3,5% | 3,7% | 4,2% | 4,4% | 4,5% | 5,2% | 5,5% | 4,8% | 2,9% | 3,7% | 5,7% | 5,8% | 4,3% |

\*ohne Pandemiejahre 2020, 21 & 22  
\*\*alle Flüge inkl. nichtgewerbliche & militärische Flüge





## Förderkriterien

Hamburg Airport

1. Um was geht es?
2. Was wird gefördert?
3. Wo wird gefördert?
4. Welche Kosten werden übernommen?
5. Laufzeit



© Flughafen Hamburg GmbH

5

## 1. Um was geht es?



Lärmschutz: der Flughafen schützt seine Anwohner in Hamburg und Schleswig-Holstein gerade in den sensiblen Abend- und Nachtstunden – mehr als 4.400 Wohngebäude profitieren vom freiwilligen 10. LSP



© Flughafen Hamburg GmbH

## 2. Was wird gefördert?

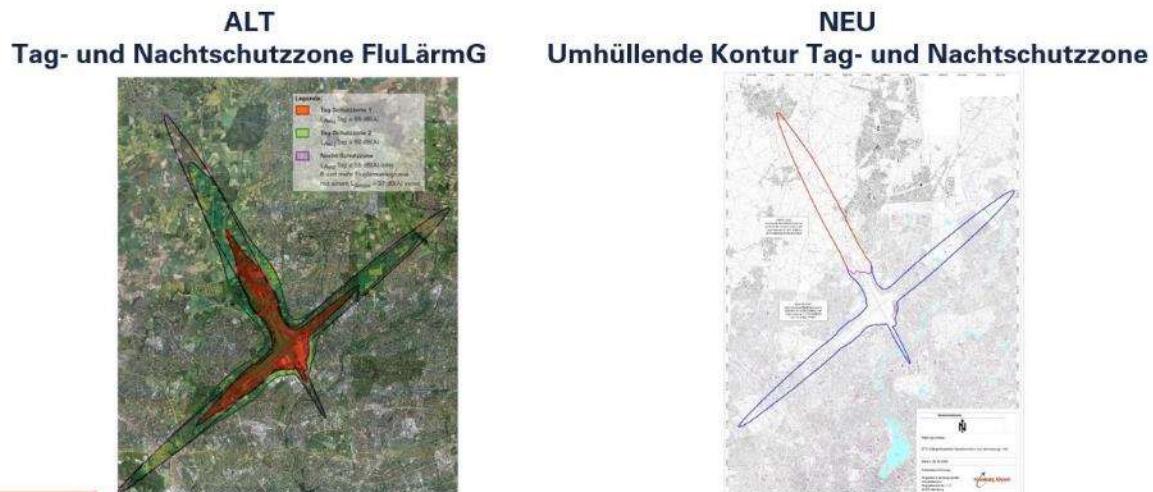


### **Einbau von Schallschutzfenstern in der umhüllenden Kontur Tag und Nacht**

- Es werden Schlaf- und Kinderzimmerfenster gefördert, wenn die vorhandenen Fenster ein Schalldämmmaß < 35 dB erbringen. Eingeblaut werden Schallschutzfenster mit einem Schalldämm-Maß von 39 dB.
- Zusätzlich wird der Einbau von Schalldämmlüftern angeboten. Alternativ zu den Schalldämmlüftern bieten wir auch eine Fensterautomation (automatisch einzustellendes Fensterschließsystem) an.

© Flughafen Hamburg GmbH

### 3. Wo wird gefördert?



© Flughafen Hamburg GmbH

9

### 4. Welche Kosten werden übernommen?



#### $\frac{3}{4}$ Hamburg Airport – $\frac{1}{4}$ Eigenanteil Eigentümer

- Beim Einbau von Schallschutzfenstern und beim Einbau der Fensterautomation in den Schlaf- und Kinderzimmern werden die Kosten zu 75 % vom Flughafen übernommen. Dies gilt auch für den Einbau von Schalldämmlüfter und der Lüfter selbst.
- Der Eigenanteil für den Eigentümer beträgt somit immer 25 % der Kosten bzw. der Rechnungssumme.
- Der Flughafen geht in Vorleistung und stellt dem Eigentümer den Eigenanteil, nach Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen, in Rechnung.

© Flughafen Hamburg GmbH

10

## 5. Laufzeit



Das freiwillige  
Lärmschutzprogramm läuft vorerst für 5  
Jahre, beginnend  
zum 01.07.2024 bis  
zum 30.06.2029



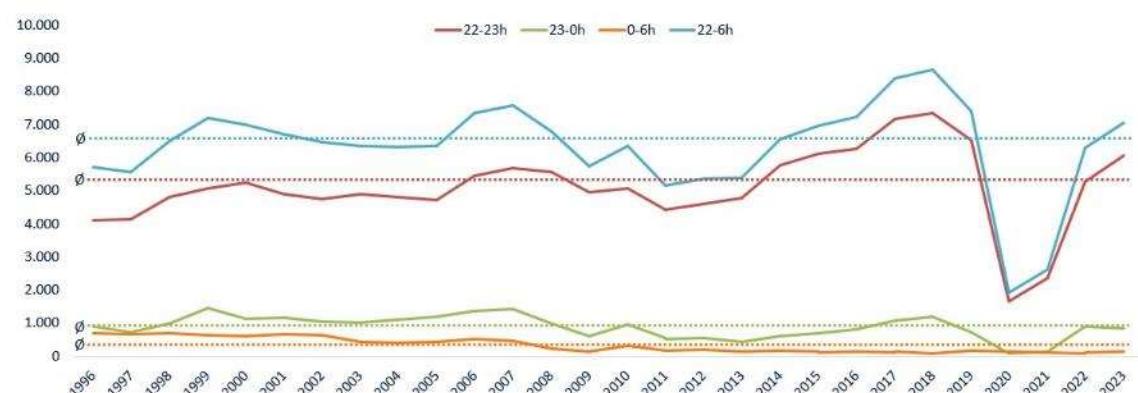
© Flughafen Hamburg GmbH

15

Das Niveau vor Corona wird unterschritten



Nachtflüge pro Jahr

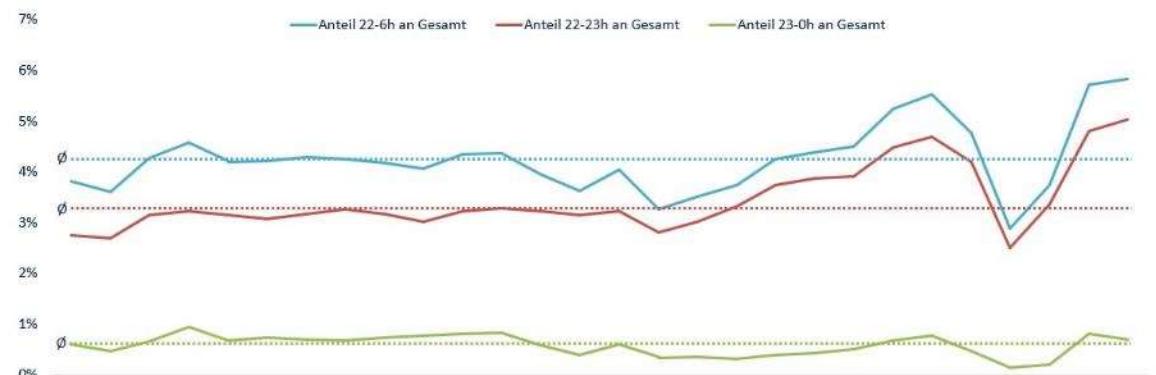


12

Der Anteil an Flügen ab 23 Uhr an den Gesamtbewegungen liegt durchgehend bei unter 1 %



Nachtflüge nach Anteilen an Gesamt-Bewegungen pro Jahr



## 6.4 Verspätungen: Aktuelle Situation und Vorschläge für eine angepasste Ver-spätungsregel, Frau Dr. Pieroh-Joußen

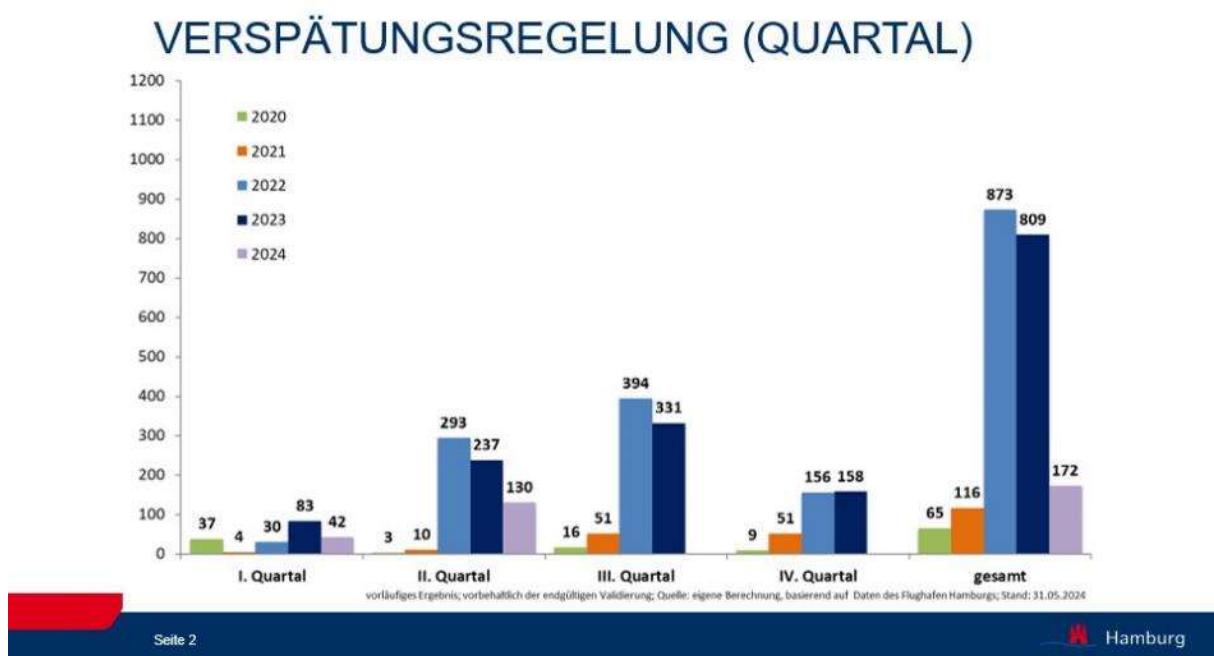
VERSÄTUNGEN:  
AKTUELLE SITUATION

Allianz für den Fluglärmenschutz

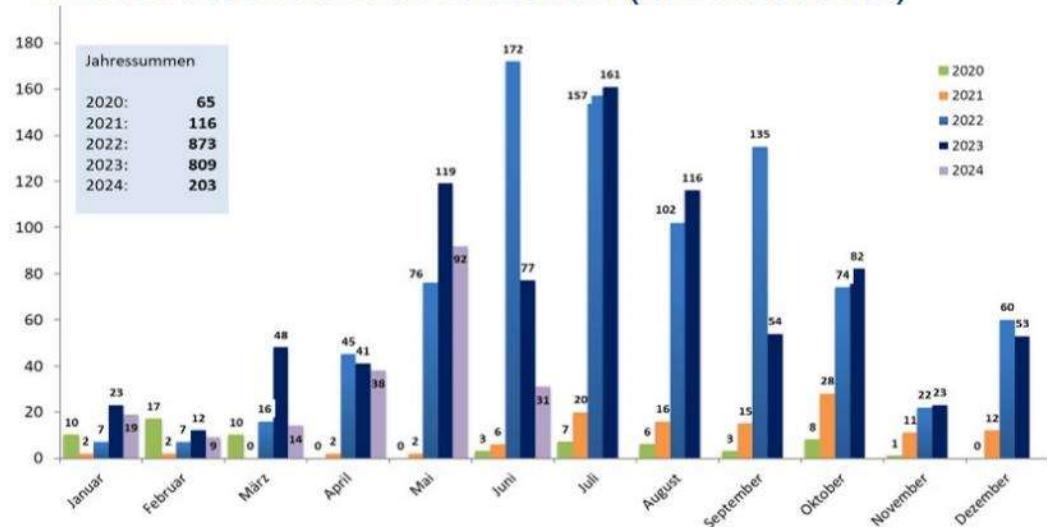
www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

27. Juni 2024 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmenschutzbeauftragte

Hamburg



## VERSPÄTUNGSREGELUNG (MONATLICH)

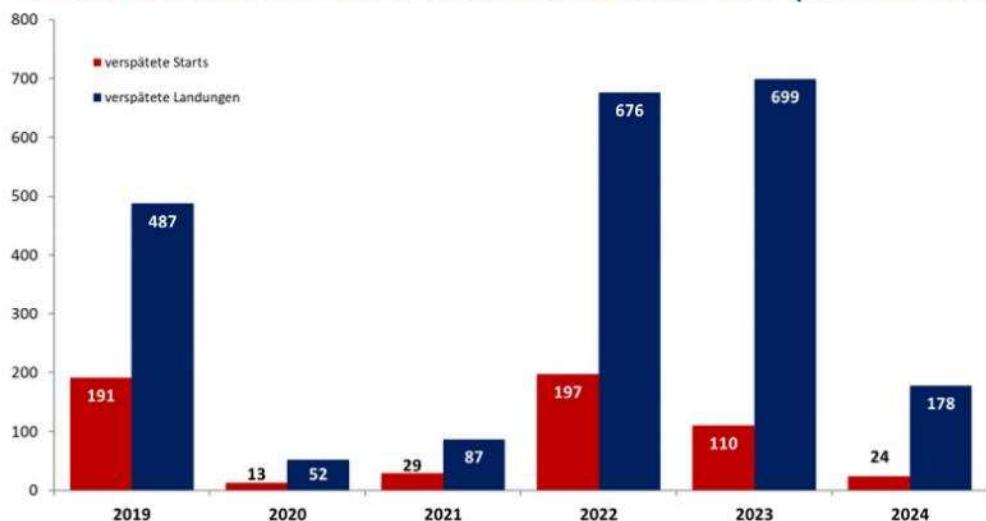


vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafen Hamburg; Stand: 13.06.2024

Seite 3

Hamburg

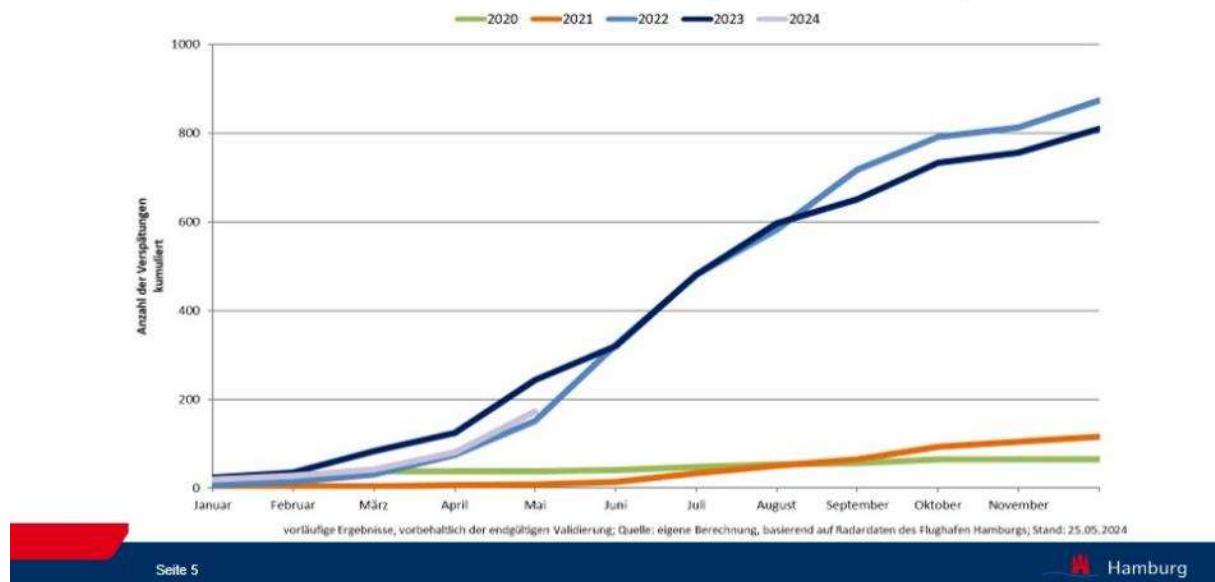
## VERSPÄTETE STARTS/LANDUNGEN (23-24 UHR)



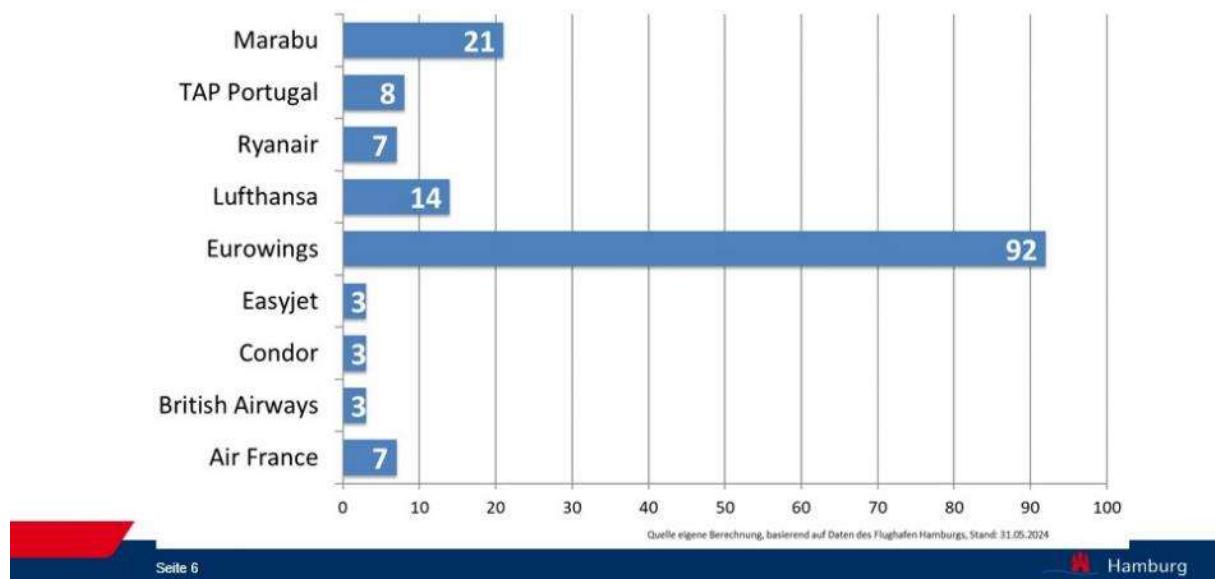
Seite 4

Hamburg

## VERSPÄTUNGSREGELUNG (23 - 24 UHR) kumuliert



## ANZAHL VERSPÄTERER FLÜGE NACH 23 UHR



## ÜBERSICHT VERSPÄTUNGEN AB 20% (BEI 12FLÜGEN/MONAT)

| Luftfahrt-<br>unternehmen | Abflug-/<br>Zielflughafen | Jan 24 | Feb 24 | Mrz 24 | Apr 24 | Mai 24 |
|---------------------------|---------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Eurowings                 | Mailand                   |        |        |        |        | 37%    |
| Eurowings                 | Paris                     |        |        |        |        | 37%    |
| Marabu                    | Hurghada                  |        |        |        |        | 37%    |
| Marabu                    | Malaga                    |        |        |        |        | 23%    |
| TAP Portugal              | Lissabon                  |        | 25%    |        |        |        |

Keine Überschreitung des 25 %-Kriteriums im Januar, März und April 2024

# VORSCHLÄGE FÜR EINE ANGEPASSTE VERSPÄTUNGS- REGELUNG



27. Juni 2024 Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärm schutzbeauftragte



## OPTIMIERUNG DER VERSPÄTUNGSREGELUNG

### Vorschlag

Anlehnung an Beschlüsse der 228. FLSK vom 1.12.2017 (FLSK 2022/4 vom 28.10.2022)

### Änderung

Keine Verspätungsregelung für Starts < 23 Uhr und Landungen < 23.30 Uhr

### Folge

Starts: Ausnahmegenehmigung ab 23 Uhr  
Landungen: Ausnahmegenehmigung ab 23:30

### PLUS

Kontingentierung Landungen

### Beispiel

Zusätzliche AusnG erforderlich bei mehr als 30 Verspätungen/mlt zwischen 23 – 23:30 Uhr

## OPTIMIERUNG DER VERSPÄTUNGSREGELUNG

### Außerdem

Ausnahmegenehmigung konkretisieren

### Beispiel

Bei mehr als 25% Verspätungen einer Flugverbindung Ausnahme versagen

### Ergänzung

Vollzugshinweise für mehr Transparenz

Seite 10

Hamburg

VIELEN DANK  
FÜR IHRE  
AUFMERKSAMKEIT

Hamburg Airport Helmut Schmidt

www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbrecher

Hamburg

## 6.6 Verspätungen bis einschließlich Mai 2024 und Gemeinsame Diskussion im Plenum zum Umgang mit Verspätungen in der Praxis; FHG



## Verspätungen nach 23 Uhr: Die aktuellen Zahlen im Überblick



**77,9 Prozent der Flüge in der Verspätungsstunde starteten und landeten bis 23:30 Uhr**

- Von Januar bis Mai 2024 gab es am Hamburg Airport 172 Starts und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr.
- Das sind rund 29,2 Prozent weniger verspätete Flüge als im Vorjahr (Januar bis Mai 2023: 243 Flüge), obwohl die Gesamtzahl der Starts und Landungen im gleichen Zeitraum um 7,1 Prozent gestiegen ist.
- Der Anteil der Flüge, die die Verspätungsregelung am Hamburg Airport nutzen müssen, ist gering: Von Januar bis Mai 2024 mussten nur 0,4 Prozent der Gesamtflüge zwischen 23 und 24 Uhr starten oder landen.
- 77,9 Prozent der verspäteten Flüge starteten und landeten dabei innerhalb der ersten halben Stunde.

Stand: 26. Juni 2024

Gesamtflugbewegungen zwischen 23:00 und 6:00 Uhr  
(regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



© Flughafen Hamburg GmbH



# Verspätungen seit 1996



## Nachtflüge pro Jahr\*\*

|        | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | Ø<br>1996-<br>2023* |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| 22-23h | 4.103 | 4.145 | 4.810 | 5.080 | 5.239 | 4.889 | 4.767 | 4.892 | 4.811 | 4.712 | 5.450 | 5.693 | 5.568 | 4.970 | 5.087 | 4.440 | 4.614 | 4.795 | 5.773 | 6.137 | 6.282 | 7.175 | 7.353 | 6.521 | 1.672 | 2.351 | 5.274 | 6.071 | 5.335               |
| 23-0h  | 910   | 734   | 1.004 | 1.469 | 1.132 | 1.174 | 1.058 | 1.015 | 1.105 | 1.205 | 1.377 | 1.438 | 998   | 609   | 949   | 548   | 551   | 451   | 610   | 693   | 806   | 1.086 | 1.206 | 725   | 91    | 142   | 899   | 845   | 948                 |
| 0-6h   | 689   | 683   | 698   | 650   | 626   | 656   | 655   | 449   | 419   | 429   | 511   | 456   | 238   | 152   | 317   | 167   | 203   | 139   | 164   | 146   | 147   | 143   | 101   | 166   | 153   | 122   | 112   | 135   | 365                 |
| 22-0h  | 5.702 | 5.562 | 6.512 | 7.199 | 6.997 | 6.719 | 6.460 | 6.356 | 6.335 | 6.356 | 7.338 | 7.587 | 6.799 | 5.731 | 6.353 | 5.155 | 5.368 | 5.385 | 6.547 | 6.976 | 7.235 | 8.404 | 8.660 | 7.412 | 1.916 | 2.615 | 6.285 | 7.051 | 6.648               |

|               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Anteil 22-23h | 2,7% | 2,7% | 3,2% | 3,2% | 3,2% | 3,1% | 3,2% | 3,3% | 3,2% | 3,0% | 3,2% | 3,3% | 3,2% | 3,2% | 3,2% | 3,2% | 3,2% | 3,0% | 3,3% | 3,7% | 3,9% | 3,9% | 4,5% | 4,7% | 4,2% | 2,5% | 3,4% | 4,8% | 5,0% | 3,4% |
| Anteil 23-0h  | 0,6% | 0,5% | 0,7% | 0,9% | 0,7% | 0,7% | 0,7% | 0,7% | 0,7% | 0,8% | 0,8% | 0,8% | 0,8% | 0,6% | 0,4% | 0,6% | 0,3% | 0,4% | 0,3% | 0,4% | 0,4% | 0,5% | 0,7% | 0,8% | 0,5% | 0,1% | 0,2% | 0,8% | 0,7% | 0,6% |
| Anteil 0-6h   | 0,5% | 0,4% | 0,5% | 0,4% | 0,4% | 0,4% | 0,4% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,1% | 0,1% | 0,2% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,2% | 0,2% | 0,1% | 0,2% |
| Anteil 22-0h  | 3,8% | 3,6% | 4,3% | 4,6% | 4,2% | 4,2% | 4,3% | 4,2% | 4,2% | 4,1% | 4,4% | 4,4% | 3,9% | 3,6% | 4,0% | 3,3% | 3,5% | 3,7% | 4,2% | 4,4% | 4,5% | 5,2% | 5,5% | 4,8% | 2,9% | 3,7% | 5,7% | 5,8% | 4,3% |      |

\*ohne Pandemiejahre 2020, 21 & 22  
\*\*alle Flüge inkl. nichtgewerbliche & militärische Flüge



## 10. Lärmschutzprogramm

## Förderkriterien



1. Um was geht es?
2. Was wird gefördert?
3. Wo wird gefördert?
4. Welche Kosten werden übernommen?
5. Laufzeit



© Flughafen Hamburg GmbH

5

### 1. Um was geht es?



Lärmschutz: der Flughafen schützt seine Anwohner in Hamburg und Schleswig-Holstein gerade in den sensiblen Abend- und Nachtstunden – mehr als 4.400 Wohngebäude profitieren vom freiwilligen 10. LSP



© Flughafen Hamburg GmbH

7

## 2. Was wird gefördert?



### Einbau von Schallschutzfenstern in der umhüllenden Kontur Tag und Nacht

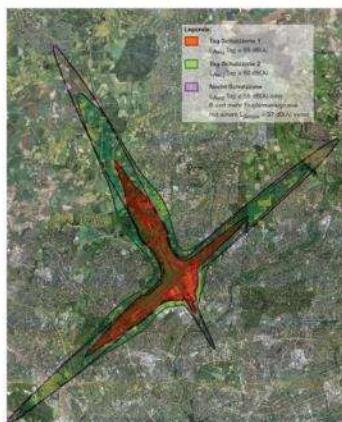
- Es werden Schlaf- und Kinderzimmerfenster gefördert, wenn die vorhandenen Fenster ein Schalldämmmaß < 35 dB erbringen. Eingebaut werden Schallschutzfenster mit einem Schalldämm-Maß von 39 dB.
- Zusätzlich wird der Einbau von Schalldämmlüfern angeboten. Alternativ zu den Schalldämmlüfern bieten wir auch eine Fensterautomation (automatisch einzustellendes Fensterschließsystem) an.

© Flughafen Hamburg GmbH

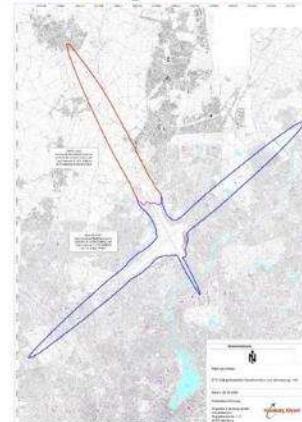


## 3. Wo wird gefördert?

**ALT**  
Tag- und Nachtschutzzone FluLärmG



**NEU**  
Umhüllende Kontur Tag- und Nachtschutzzone



© Flughafen Hamburg GmbH

#### 4. Welche Kosten werden übernommen?



##### **$\frac{3}{4}$ Hamburg Airport – $\frac{1}{4}$ Eigenanteil Eigentümer**

- Beim Einbau von Schallschutzfenstern und beim Einbau der Fensterautomation in den Schlaf- und Kinderzimmern werden die Kosten zu 75 % vom Flughafen übernommen. Dies gilt auch für den Einbau von Schalldämmfüter und der Lüfter selbst.
- Der Eigenanteil für den Eigentümer beträgt somit immer 25 % der Kosten bzw. der Rechnungssumme.
- Der Flughafen geht in Vorleistung und stellt dem Eigentümer den Eigenanteil, nach Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen, in Rechnung.

© Flughafen Hamburg GmbH

10

#### 5. Laufzeit



Das freiwillige  
Lärmschutzprogramm läuft vorerst für 5 Jahre, beginnend zum 01.07.2024 bis zum 30.06.2029



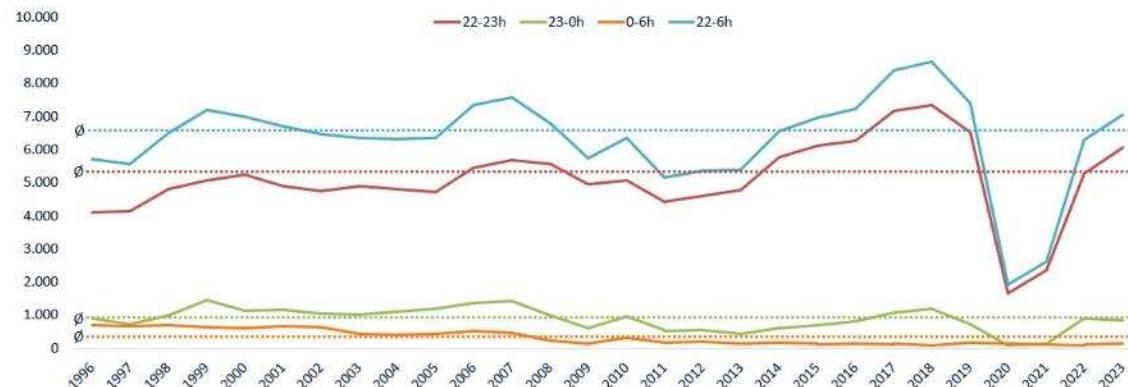
© Flughafen Hamburg GmbH

11

## Das Niveau vor Corona wird unterschritten



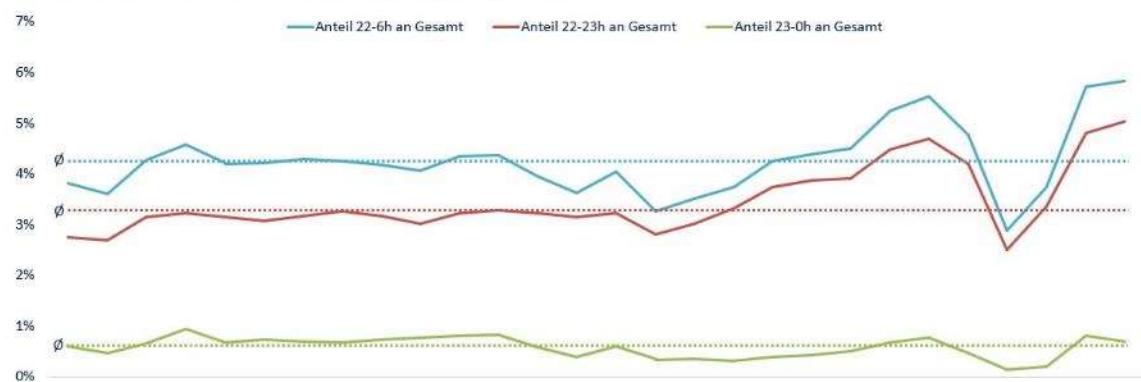
### Nachtflüge pro Jahr



Der Anteil an Flügen ab 23 Uhr an den Gesamtbewegungen liegt durchgehend bei unter 1 %



### Nachtflüge nach Anteilen an Gesamt-Bewegungen pro Jahr



## 6.5 Verspätungen bis einschließlich Oktober 2024; FHG





## Einschließlich Oktober: Verspätungen nach 23 Uhr



|            | 23:00 – 23:14 | 23:15 – 23:29 | 23:30 – 23:44 | 23:45 – 23:59 | SUMME<br>23:00 – 23:59 | Ab 00:00 |
|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|----------|
| Januar     | 9             | 7             | 1             | 2             | 19                     | 1        |
| Februar    | 2             | 4             | 1             | 2             | 9                      | 0        |
| März       | 7             | 5             | 1             | 1             | 14                     | 0        |
| April      | 19            | 8             | 5             | 6             | 38                     | 0        |
| Mai        | 50            | 23            | 11            | 8             | 92                     | 2        |
| Juni       | 59            | 38            | 23            | 14            | 134                    | 8        |
| Juli       | 87            | 62            | 32            | 18            | 199                    | 12       |
| August     | 66            | 37            | 28            | 16            | 147                    | 6        |
| September  | 74            | 43            | 33            | 19            | 169                    | 2        |
| Oktober    | 43            | 31            | 11            | 8             | 93                     | 0        |
| November   |               |               |               |               |                        |          |
| Dezember   |               |               |               |               |                        |          |
| SUMME 2024 | 418           | 258           | 146           | 94            | 916                    | 31       |
| Anteil     | 45,6 %        | 28,2 %        | 15,9 %        | 10,3 %        | 100 %                  |          |

2.



## Gesamtflugbewegungen im Jahresvergleich



Gesamtflugbewegungen zwischen 23:00 und 6:00 Uhr  
(regelmäßiger Linien- und Tourismusverkehr)



3.



## Auswirkungen auf die Passagiere Juli bis Oktober 2024



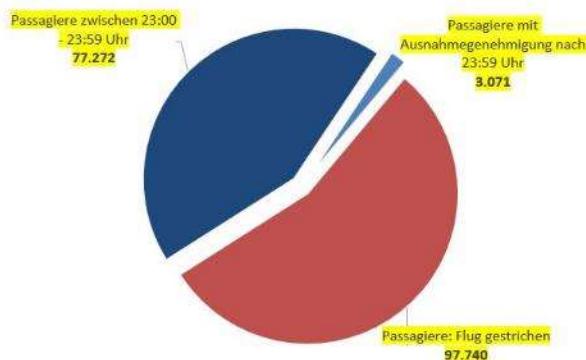
Rund 180.000 Passagiere mit Flügen von oder nach Hamburg waren von Juli bis Oktober 2024 von Unregelmäßigkeiten betroffen.

**54%**\* von ihnen konnten ihren Flug aufgrund von Streichungen nicht wie geplant antreten und mussten auf andere Flüge oder Reisemittel ausweichen oder vor Ort übernachten. Zum Vergleich: im Juli lag der Wert bei 72%, im August bei 43%.

**43%** durften aufgrund der geltenden Regelung zwischen 23:00 und 23:59 Uhr in Hamburg starten oder landen.

**1,7%** konnten aufgrund einer Ausnahmegenehmigung trotz Verspätung nach 23:59 Uhr in Hamburg starten, bzw. landen.

Die Ausnahmegenehmigung nutzten damit von Juli bis Oktober 2024 0,02% der von und nach Hamburg reisenden Passagiere (gesamt 6.055.000).



\*Hochrechnung auf Basis durchschnittlicher Passagiere pro Flug von Juli bis Oktober 2024



## Verspätungen nach 23 Uhr: Europäischer Luftraum deutlich verspäteter als noch 2019 und 2023



| 1.Juni-31. August  | 2019      | 2023      | 2024      | Veränderung 2023 zu 2024 | Veränderung 2019 zu 2024 |
|--|-----------|-----------|-----------|--------------------------|--------------------------|
| Flugbewegungen   | 3.214.547 | 2.989.583 | 3.131.864 | +4,8 %                   | -2,6 %                   |
| Verspätungen in der Luft<br>(ATFM = Air Traffic Flow Management delay (minutes)) | 11,8 Mio. | 11,4 Mio. | 16,9 Mio. | +48 %                    | +44%                     |
| ATFM insg./Flug (Min.)   | 3,7       | 3,8       | 5,4       | +41 %                    | +48%                     |
| ATFM aufgrund von Wetter/Flug (Min.)   | 1,1       | 1,6       | 2,2       | +41%                     | +99%                     |
| ATFM Kapazität im Luftraum/Flug (Min.)   | 1,5       | 1,0       | 1,9       | +82%                     | +29%                     |
| ATFM Crew/Flug (Min.)  | 0,7       | 0,5       | 0,6       | +15%                     | -18%                     |
| Pünktlichkeit (Landung)  | 72,9%     | 66,0%     | 65,0%     | -1,0%                    | -7,9%                    |

Quelle: Eurocontrol, Press Release, Summer 2024 – Overview of network performance

© Flughafen Hamburg GmbH

5

## 6.6 Verspätungen: Aktuelle Situation; Frau Dr. Pieroh-Joußen

VERSÄTUNGEN:  
AKTUELLE SITUATION

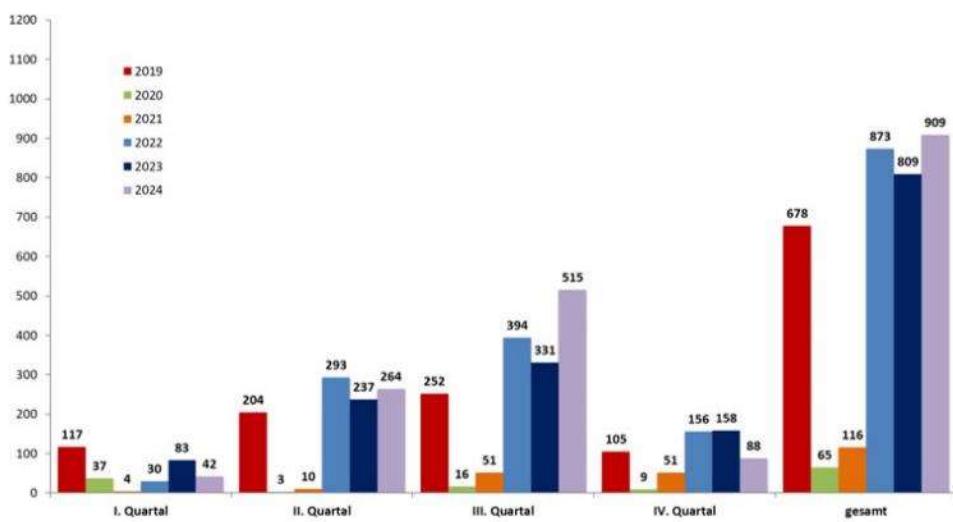
Allianz für den Fluglärmenschutz

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

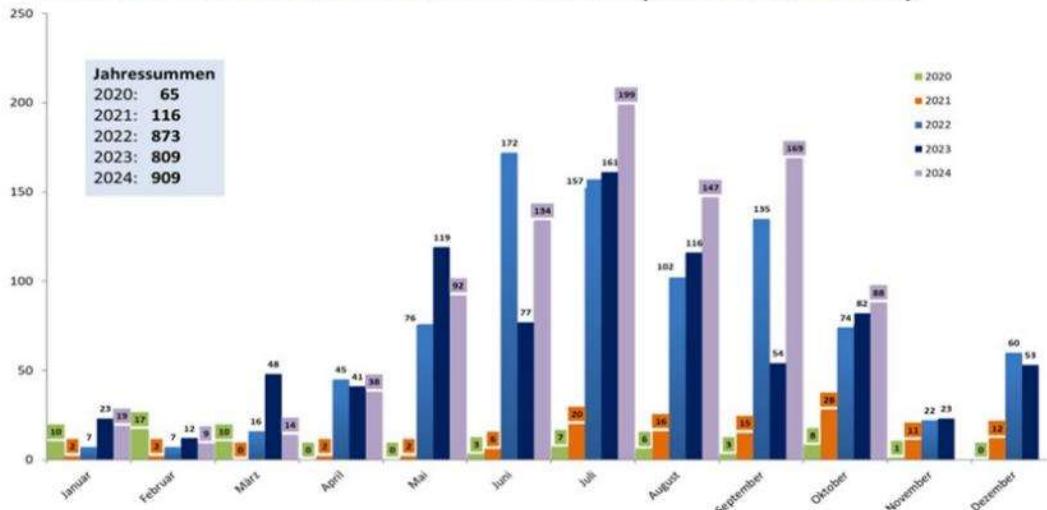
4. November 2024 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmenschutzbeauftragte

Hamburg

### VERSÄTUNGEN 23-24 UHR JE QUARTAL



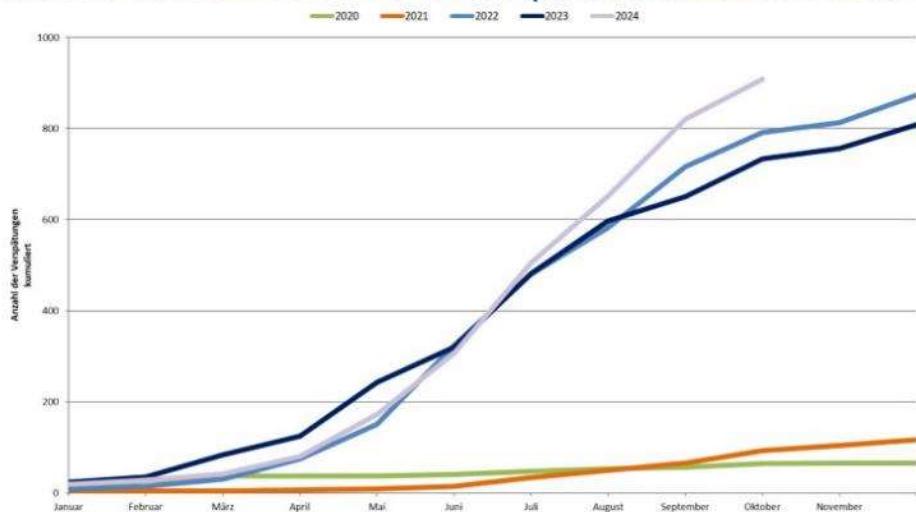
## VERSPÄTUNGEN 23-24 UHR (MONATLICH)



Seite 3

Hamburg

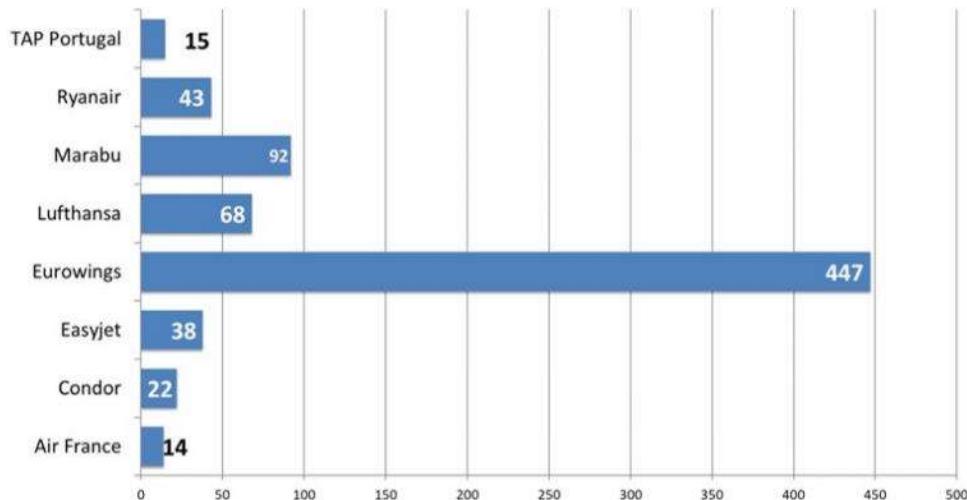
## VERSPÄTUNGEN 23-24 UHR (MONATLICH KUMUL.)



Seite 4

Hamburg

## ANZAHL VERSPÄTERER FLÜGE NACH 23 UHR



Quelle eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburg, Stand: 30.09.2024

Seite 5

Hamburg

## ÜBERSICHT VERSPÄTUNGEN AB 20% (BEI 12FLÜGEN/MONAT)

| Luftfahrtunternehmen | Abflug-/Zielflughafen | Feb 24 | Mai 24 | Jun 24 | Jul 24 | Aug 24 | Sep 24 |
|----------------------|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Easyjet              | Gatwick               |        |        |        | 58%    | 30%    |        |
| Easyjet              | Manch.                |        |        |        |        |        |        |
| Eurowings            | Budapest              |        |        | 40%    |        |        | 24%    |
| Eurowings            | Catania               |        |        |        |        |        | 25%    |
| Eurowings            | London                |        |        | 21%    | 27%    |        |        |
| Eurowings            | Mailand               |        | 37%    | 35%    |        |        | 57%    |
| Eurowings            | München               |        |        |        | 33%    | 33%    |        |
| Eurowings            | Paris                 |        | 37%    | 23%    |        |        |        |
| Eurowings            | Stockholm             |        |        |        |        | 21%    |        |
| Eurowings            | Stuttgart             |        |        |        | 25%    |        |        |
| Eurowings            | Tunis                 |        |        |        |        | 29%    |        |
| Eurowings            | Zürich                |        |        | 24%    | 28%    | 32%    |        |
| Lufthansa            | Frankfurt             |        |        | 24%    |        |        |        |
| Lufthansa            | München               |        |        | 25%    | 33%    | 26%    | 21%    |
| Marabu               | Hurghada              |        | 37%    | 20%    | 33%    | 47%    |        |
| Marabu               | Malaga                |        | 23%    | 23%    |        |        |        |
| Marabu               | Pristina              |        |        | 25%    |        |        |        |
| Ryanair              | Malaga                |        |        |        | 33%    | 23%    |        |
| TAP Portugal         | Lissabon              | 25%    |        |        |        |        |        |

Keine  
Überschreitungen im  
Januar,  
März und  
April

Seite 6

Hamburg

VIELEN DANK  
FÜR IHRE  
AUFMERKSAMKEIT



## 6.7 Verspätungen-ein Lösungs-/Diskussionsvorschlag; Fluglärmsschutz Jersbek



### Verspätungen - ein Lösungs-/Diskussionsvorschlag -

Es gibt keine Alternative zur Erkenntnis, dass wir – allen Konflikten zum Trotz – in einem Boot sitzen.

Richard von Weizsäcker  
Ehem. Deutscher Bundespräsident

FlugLärmSchutzJersbek

### Agenda



- Akteure
- richterlicher Hinweis
- (wahrgenommene) Aussagen
- Vorschlag
  - Teilentgelt
  - Bonus
  - Kalkulation
  - Beispiele
  - Verteilung
  - Ziele
  - Akteure
- Diskussionsrunde
- Hausaufgaben

05.09.2025

FlugLärmSchutzJersbek

2

## Akteure



05.09.2025

Flug Lärm Schutz Jersbek

3

## Akteure



05.09.2025

Flug Lärm Schutz Jersbek

4



## richterlicher Hinweis

- es gab einen richterlichen Hinweis zur Rechtsgrundlage „**Genehmigungsfiktion** (bei unvermeidbarer Verspätung)“
- BUKEA argumentierte, dass wenn eine Verspätung unvermeidbar war, lag eine fiktive Ausnahmegenehmigung (fAG) VOR (L/S zwischen 23-24 Uhr sind ok)
- Gericht: fAG liegt nicht vor und ist nach der Verspätungsregelung auch nicht erforderlich
- Gebührenrecht im Luftverkehr ist Bundesrecht (HH kann keine neuen Gebühren erheben)
- Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung sieht eine Rahmengebühr von 50 € - 3.000 € für Starts und Landungen innerhalb der Betriebsbeschränkungszeiten (23-24 Uhr) VOR (§ 25 LuftVG § 18 LuftVO)

05.09.2025

Flug Lärm Schutz Jersbek

5



## (wahrgenommene) Aussagen

Es wurde **nur** die Erhebung der Gebühren für die Prüfung der Unvermeidbarkeit nicht akzeptiert.

Wir dürfen aufgrund des Kosten-Chancen-Verhältnisses kein jur. Urteil anstreben.

Die (wahren) Gründe der Verspätungen zu erhalten, ist sehr aufwendig.

Die Entgelte des Flughafens sind **ohne** Angaben von **Gründen** zu zahlen.

Die Gebühren werden wegen **fehlender Rechtsgrundlage** nicht mehr erhoben. Bei Widerspruch wurde erstattet.

Es muss der Grundsatz „Gleich- / Ungleichbehandlung“ eingehalten werden.

05.09.2025

Flug Lärm Schutz Jersbek

6



## Agieren alle kompromiss- und lösungssuchend?

Wir bitten eindringlich um einen pragmatischen Ansatz ohne „jahrelange“ juristische Prüfverfahren.

Denn Zeit ist Geld und Gesundheit.

## Vorschlag: Teilentgelt



### ■ neues Teilentgelt Verspätungsbearbeitung (TEV)

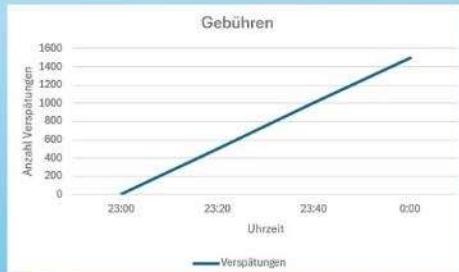
- im 30 Min. Takt aufsteigende Entgelte
- beginnt mit 500 € (= ehemalige Bearbeitungsgebühr und entspricht ~ 80 % der Verspätungen)
- TEV erhöht sich je 30 Min. um bspw. weiter 500 € (linear)
- Flughafen verwaltet es in einem separaten Topf
- Airlines zahlen direkt ein
- Angabe von Gründen ist verpflichtend, hat aber keinen Einfluss auf das TEV
- die FLSB erhält alle Informationen auf das TEV
- jährliches Bonus-Budget für die Airlines (nächste Folien)
- Richtwert: 550 Verspätungen
- verbleibendes TEV fließt in Anwohner- und Umweltschutz (bis über 10 NM)
- es wird weiterhin nachbarschaftlich geflogen (kein Rasen und Vollbremsen!)



## Vorschlag: Bonus

### Bonus-Programm

- je **weniger** Verspätungen im Jahr, desto höherer Bonus
- je **früher** die einzelne Verspätung, desto geringer die Gebühr
- Bonus wird pro Kalenderjahr berechnet und darf das TEV niemals übersteigen



05.09.2025

Flug Lärm Schutz Jersbek

9



## Vorschlag: Kalkulation

### Entgelt (TEV)

Uhrzeit: MEZ

Gebühr wird je Verspätung gezahlt

- 23:00 – 23:29 -> 500 €
- 23:30 – 23:59 -> 1.000 €
- 00:00 – 00:29 -> 1.500 €
- ...

### Bonus

Bonus für max. **550 V**

Rückzahlung pro Kalenderjahr

Verteilung auf die Airlines  
(Verspätungsquote)

- 1 – 550 V -> tatsächliche V \* 250 €
- 551 – 750 V -> 550 V \* 200 €
- 751 – 1.000 V -> 550 V \* 100 €
- ab 1.001 V -> 550 V \* 0 €

### Beispielwerte als Stellschrauben

05.09.2025

Flug Lärm Schutz Jersbek

10



## Vorschlag: Beispiele

### Beispiel 1: 400 V

Gebühr (TEV) 200 T€

- 1-29 Min:  $400 * 500 \text{ €}$

### Beispiel 2: 650 V

Gebühr (TEV) 480 T€

- 1-29 Min:  $420 * 500 \text{ €}$
- 30-59 Min:  $150 * 1.000 \text{ €}$
- 60-89 Min:  $80 * 1.500 \text{ €}$

Bonus 100 T€

- $400 \text{ V} * 250 \text{ €}$

Schutzwirkung 100 T€

### Beispiel 3: 1.200 V

Gebühr (TEV) 800 T€

- 1-29 Min:  $850 * 500 \text{ €}$
- 30-59 Min:  $300 * 1.000 \text{ €}$
- 60-89 Min:  $50 * 1.500 \text{ €}$

Bonus 0 T€

- $550 \text{ V} * 0 \text{ €}$

Schutzwirkung 800 T€

05.09.2025

Flug Lärm Schutz Jersbek

11

## Vorschlag: Verteilung



### Beispiel 2: 110.000 € Boni

- erhalten nur die einzahlenden Airlines (keine Verspätung = keine Gebühr)
  - jede Airline darf max. ihre Einzahlungen erhalten (iterative Berechnung)
  - in Abhängigkeit des jeweiligen **Verzögertungsanteils**
  - je höher der Verzögertungsanteil, desto geringer der Bonus
    - Airline A: 15 % -> 6,67 Anteile -> 62 T€ \*\*
    - Airline B: 29 % -> 3,44 Anteile -> 32 T€
    - Airline C: 56 % -> 1,78 Anteile -> 16 T€
- Summe: 100 % -> 11,89 Anteile -> 110 T€**

\* 100/15

\*\*  $110 \text{ T€} / 11,89 \text{ Anteile} * 6,67 \text{ Anteile}$

\*\*\* Iteration: beginnend mit der geringsten Quote; max. Einzahlung; I2: Rest-Bonus/Rest-Anteile\*fixe Anteil...

05.09.2025

Flug Lärm Schutz Jersbek

12



## Vorschlag: Ziele

- vorausschauende Planung
- stärkere Berücksichtigung der Klimafolgeneffekte in der Planung
- Buchung früherer Slots
- Belohnung von
  - wenigen Verspätungen (hoher Bonusanteil)
  - frühen Verspätungen (geringere Gebühren)

### Wichtig

- Weiterhin nachbarschaftlich fliegen (sonst Lärm einpreisen)

05.09.2025

13



## Vorschlag: Akteure

Neues Teilentgelt (TEV) wird vom **Flughafen** unter folgenden Punkten festgelegt:

- Einbeziehung der EU-Richtlinie über Flughafenentgelte
- Einhaltung verbindlicher Verfahren (welche?)
- Konsultationen mit vor Ort tätigen **Airlines**
- Genehmigung durch die **BWI**

Gibt es **weitere** Akteure?

05.09.2025

14



## Hausaufgaben

Jeder beantwortet bitte für die Vorbereitungsgruppe zur nächsten Allianz-Sitzung folgende Fragen:

- Wo sind „fachliche / juristische“ Hürden im Vorschlag?
- Wie können diese Hürden umgangen werden?
- Was ist mein Vorschlag, der von allen Seiten akzeptiert werden kann?

05.09.2025

Flug Lärm Schutz Jersbek

15



## Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Es gibt keine Alternative zur Erkenntnis, dass wir – allen Konflikten zum Trotz – in einem Boot sitzen.

**Richard von Weizsäcker**  
Ehem. Deutscher Bundespräsident

Flug Lärm Schutz Jersbek

## 6.8 Umgang mit Witterungseignissen; DFS

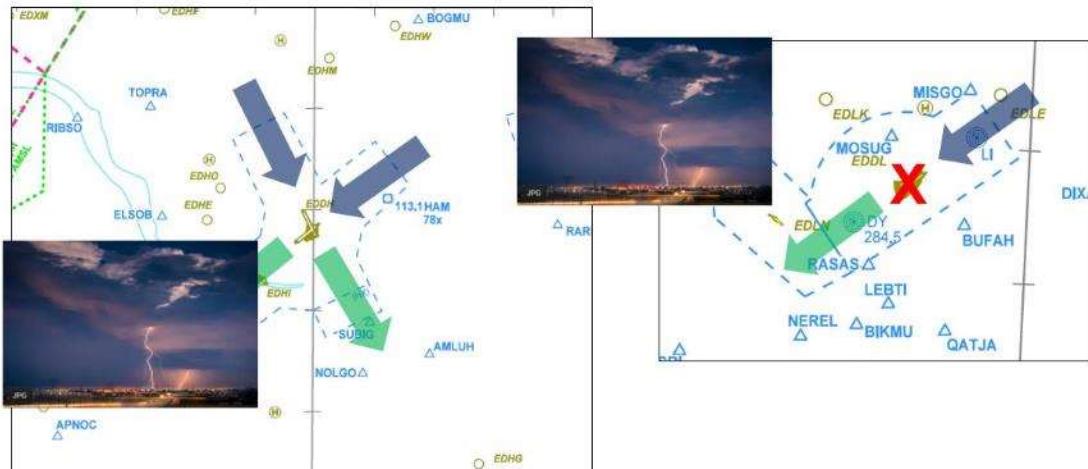


### Agenda

- 1) Einleitung – Wie reagieren wir auf Einschränkungen durch Wetterereignisse?
- 2) Was ist unser Ziel?
- 3) Beispiele zur Erreichung des Ziels?

## Wie reagieren wir auf Wetterereignisse?

Beispiel Anflug- & Towerkontrolle Hamburg

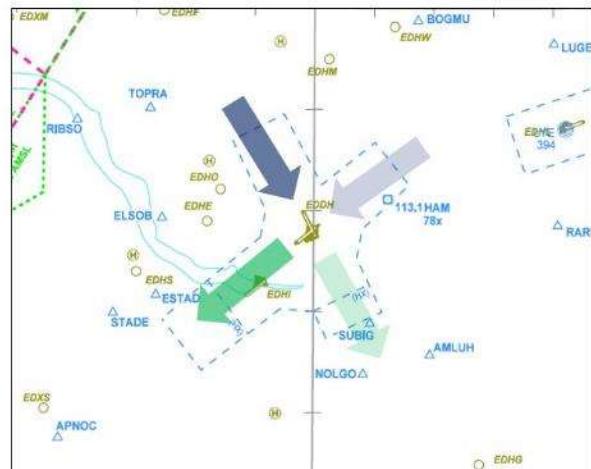


3 Allianz für den Fluglärm schutz / Hamburg / 4. November 2024

 DFS Deutsche Flugsicherung

## Wie reagieren wir auf Wetterereignisse?

Beispiel Anflug- & Towerkontrolle Hamburg



4 Allianz für den Fluglärm schutz / Hamburg / 4. November 2024

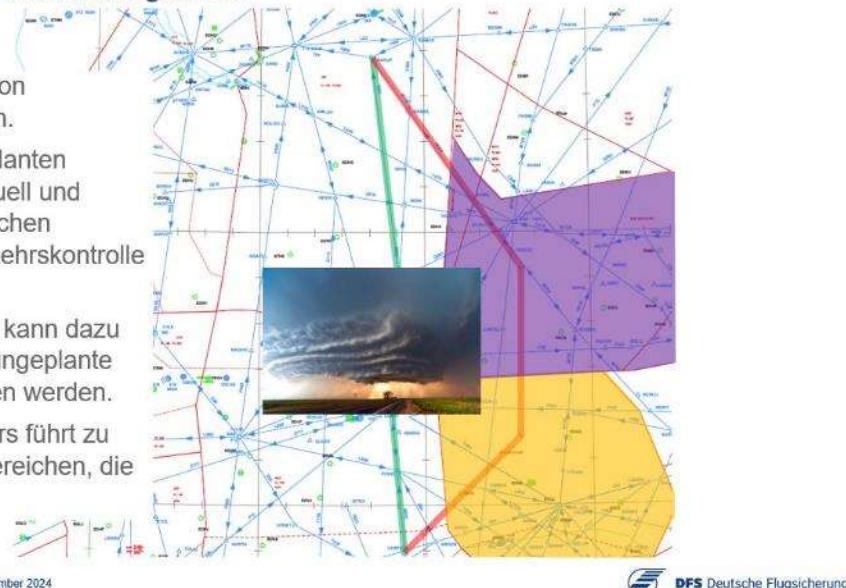
- Die kreuzenden Start- und Landebahnen erhöhen die Robustheit gegen Störeinflüsse bei zeitweiligen Einschränkungen, z.B. durch Wettervorkommnisse.
- Dadurch können Einschränkungen des Flugbetriebes reduziert werden

 DFS Deutsche Flugsicherung

## Wie reagieren wir auf Wetterereignisse?

Beispiel Streckenkontrolle

- Gewitterzellen werden von Luftfahrzeugen umflogen.
- Abweichungen vom geplanten Flugweg werden individuell und teilweise kurzfristig zwischen Besatzung und Flugverkehrskontrolle abgesprochen.
- Die Ausweichbewegung kann dazu führen, dass eigentlich ungeplante Kontrollsektoren betroffen werden.
- Verlagerung des Verkehrs führt zu Verdichtungen in den Bereichen, die frei vom Wetter sind.



5 Allianz für den Fluglärmenschutz / Hamburg / 4. November 2024

 DFS Deutsche Flugsicherung

## Wie reagieren wir auf Wetterereignisse?

Beispiel Streckenkontrolle

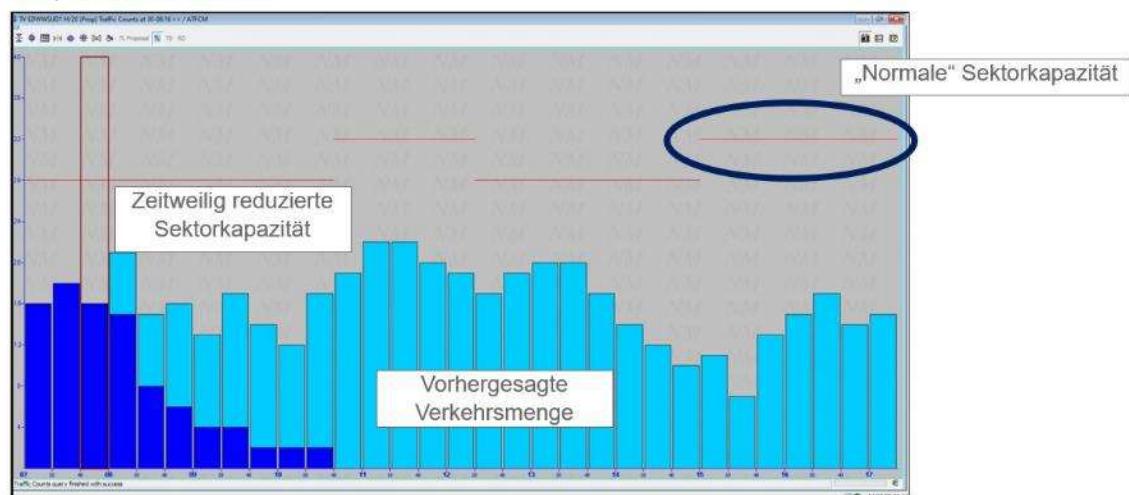
- Kontrollsektoren haben Kapazitätswerte, basierend auf den dort üblichen (geplanten) Verkehrsströmen.
- Wird mit ungeplantem Verkehr gerechnet, wird die Zahl der geplanten Flugbewegungen reduziert, um Reserven freizuhalten. Das betrifft insbesondere die benachbarten, vom Wetter freien Sektoren.
- Die Sektoren, in denen Teile des Luftraums z.B. wegen Gewitterzellen nicht nutzbar sind, verlieren dementsprechend Kapazität.
- Ist mit einer erhöhten Komplexität durch neue, zusätzliche Konfliktpunkte zu rechnen, reduziert sich ebenfalls die Kapazität.
- Die Verkehrsflussregelungsmaßnahmen können sowohl reaktiv, also nach Bildung der Gewitterzellen, erfolgen, als auch vorsorglich, wenn die Wettervorhersagen es als notwendig erscheinen lassen.
- Die Maßnahmen greifen in der Regel mit einem Vorlauf von ca. 30 bis 60 Minuten. Sofortmaßnahmen, insbesondere in Flughafennähe, auch innerhalb weniger Minuten.

6 Allianz für den Fluglärmenschutz / Hamburg / 4. November 2024

 DFS Deutsche Flugsicherung

## Wie reagieren wir auf Wetterereignisse?

Beispiel Streckenkontrolle



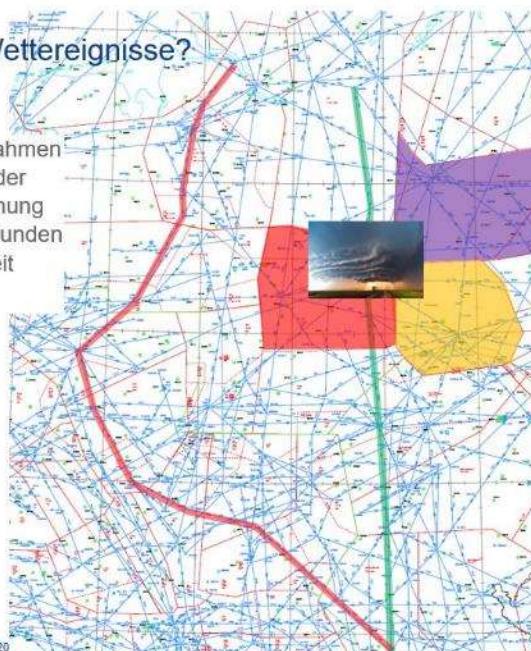
7 Allianz für den Fluglärmenschutz / Hamburg / 4. November 2024

 **DFS** Deutsche Flugsicherung

## Wie reagieren wir auf Wetterereignisse?

Beispiel Streckenkontrolle

- Verkehrsflussregelungsmaßnahmen können zu Verspätungen auf der geplanten Route oder zur Planung von Umwegen und damit verbunden zu Verlängerungen der Flugzeit führen.

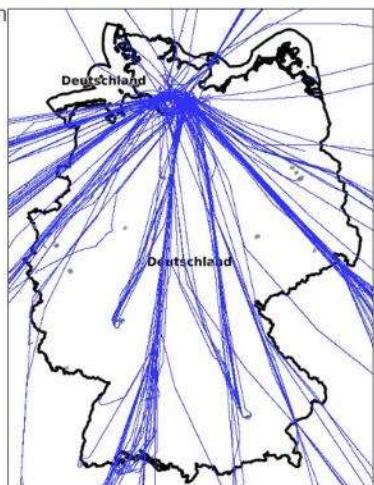


8 Allianz für den Fluglärmenschutz / Hamburg / 4. November 2024

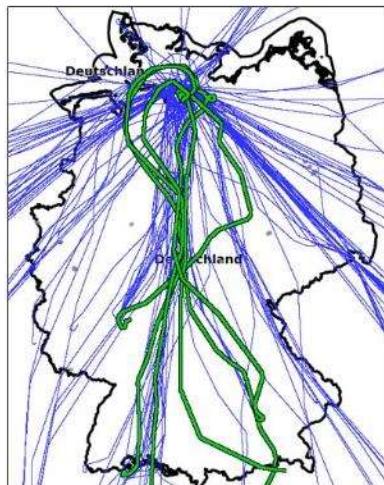
 **DFS** Deutsche Flugsicherung

## Wie reagieren wir auf Wetterereignisse?

Flugspuren



Anflüge Hamburg Sonntag, 14. Juli 2024



Anflüge Hamburg Sonntag, 21. Juli 2024

Vier Landungen zwischen  
23 und 24 Uhr  
Zwei Landungen nach 24  
Uhr

9 Allianz für den Fluglärmenschutz / Hamburg / 4. November 2024

 **DFS** Deutsche Flugsicherung

## Was ist unser Ziel?

- Unser Ziel ist es, die **Robustheit** der Flugverkehrskontrolle gegen Störeinflüsse zu erhöhen.
- Zu den Störeinflüssen gehören auch Auswirkungen von Wetterereignissen (insbesondere Starkwind, Gewitter, eingeschränkte Sichten).
- Dazu arbeiten wir an einer Erhöhung der Kapazitäten in allen Bereichen.
- Bei gleichbleibenden Verkehrszahlen führt das zu einer Erhöhung von Reserven, die bei ungeplanten Vorkommnissen genutzt werden können.

10 Allianz für den Fluglärmenschutz / Hamburg / 4. November 2024

 **DFS** Deutsche Flugsicherung

## Beispiele zur Erreichung des Ziels

### I – Optimierung des Luftraumes Center Bremen

- Anpassungen der Sektorisierung der Kontrollzentrale und der ATS-Routen („Luftstraßen“), insbesondere der Dualisierung (Schaffung von Einbahnstraßen) und Entzerrung von Verkehr von und nach Hamburg zu Verkehr anderer Flughäfen reduziert Störeinflüsse, senkt Arbeitsaufwände für Fluglotsen und steigert so die Kapazität.
- Nächste Luftraummaßnahme ZEBRA in der Kontrollzentrale Bremen wird zum 20. März 2025 umgesetzt. Darin enthalten sind unter anderem:
  - Dualisierungen der Streckenführung von und nach Südwesten (BASUM)
  - Dualisierung der Streckenführung von und nach Norden (EKERN)
  - Anpassungen der Zuständigkeiten für Anflüge nach Hamburg aus dem Süden

11 Allianz für den Fluglärmenschutz / Hamburg / 4. November 2024



## Beispiele zur Erreichung des Ziels

### II – Technisches System iCAS

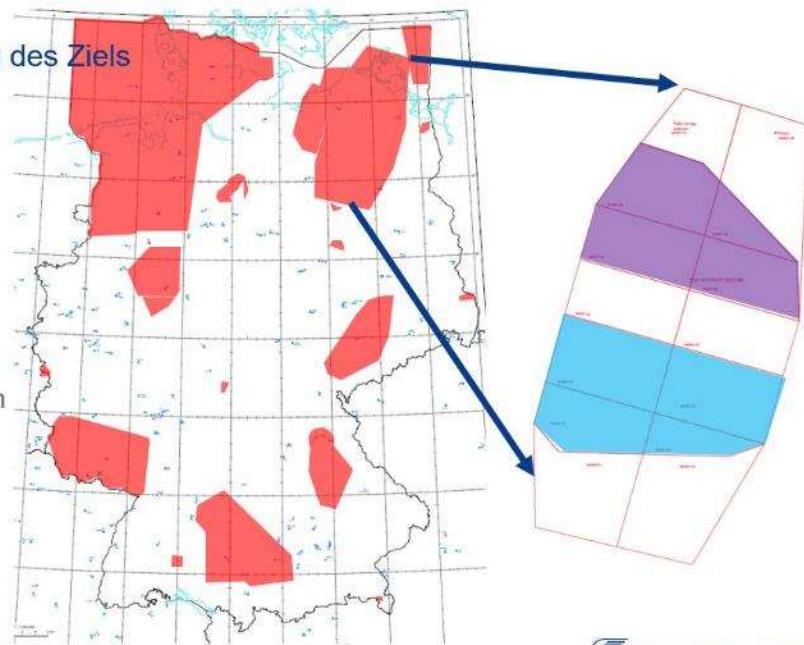
- Ungeplante Abweichungen vom Flugweg verursachen einen hohen Aufwand für die Absprachen zwischen Fluglotsen, wenn dabei die geplanten Zuständigkeitsbereiche verlassen werden.
- Neue Flugsicherungssysteme unterstützen die Absprachen durch elektronische Koordinationsmöglichkeiten und schnelle Konflikterkennungen.



## Beispiele zur Erreichung des Ziels

Verfügbarkeit des Luftraums

- Volumenbedarf für militärische Übungsgebiet nimmt zu.
- Durch Vereinbarungen mit Luftwaffe heute höhere Flexibilität.
- Übungsgebiete teilweise modular aufgebaut, dadurch mehr nutzbarer Luftraum und Flexibilität.



13 Allianz für den Fluglärmenschutz / Hamburg / 4. November 2024

 **DFS** Deutsche Flugsicherung

**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**



**DFS** Deutsche Flugsicherung

## 6.9 Einfluss von Klimaveränderungen auf die Flugroutenplanung /-führung; Lufthansa



Allianz für den Fluglärmenschutz

Einfluss von Klimaveränderungen auf die Flugroutenplanung/-führung

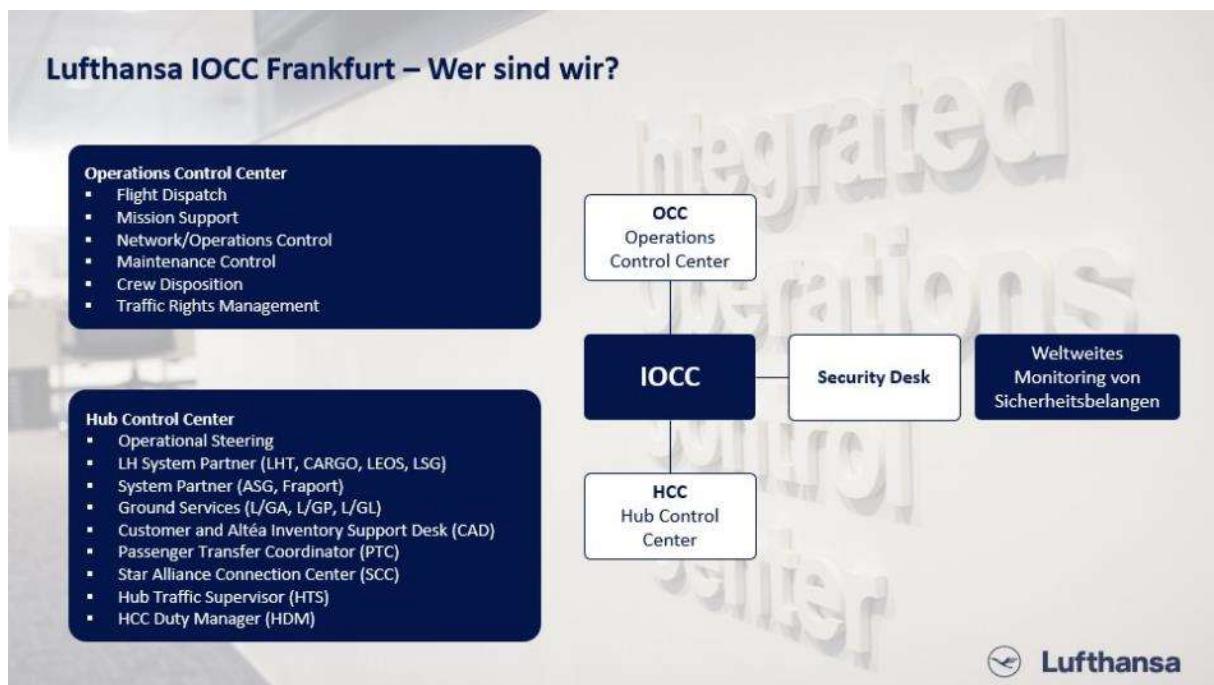
Hamburg, 04.11.2024



### Integrated Operations Control Center



## Lufthansa IOCC Frankfurt – Wer sind wir?



Lufthansa

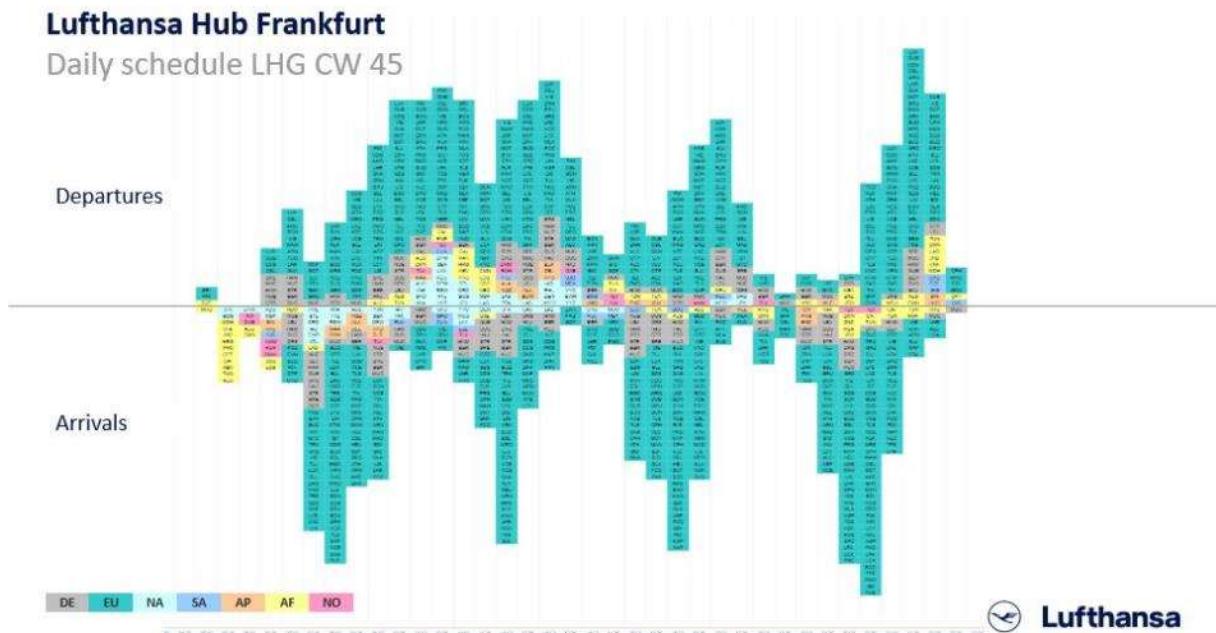
## Integrated Operations Steering @ IOCC – Operative Verantwortung für die nächsten 7 Tage



Lufthansa

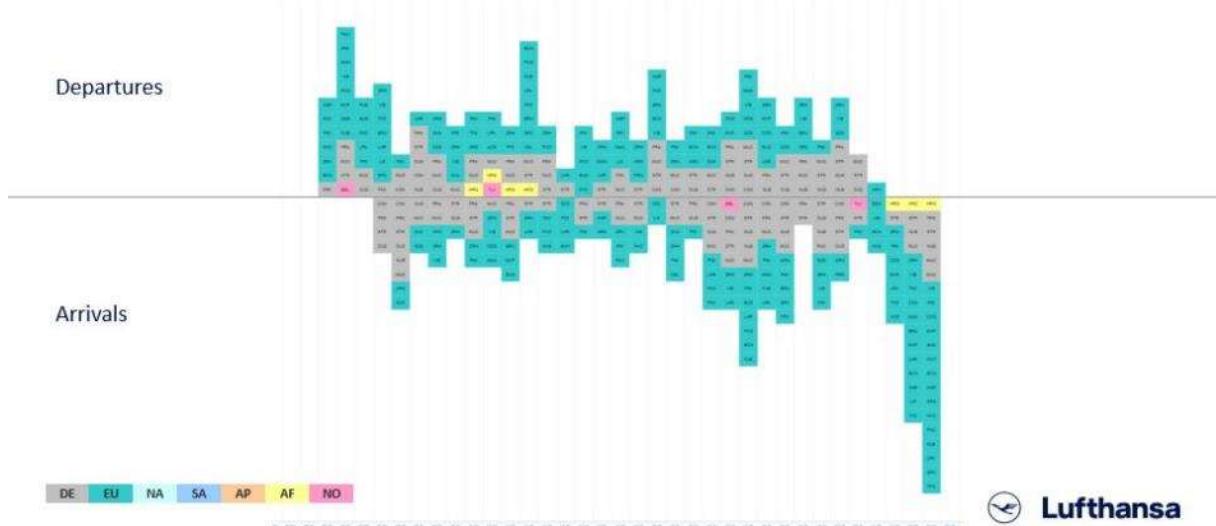
## Lufthansa Hub Frankfurt

Daily schedule LHG CW 45

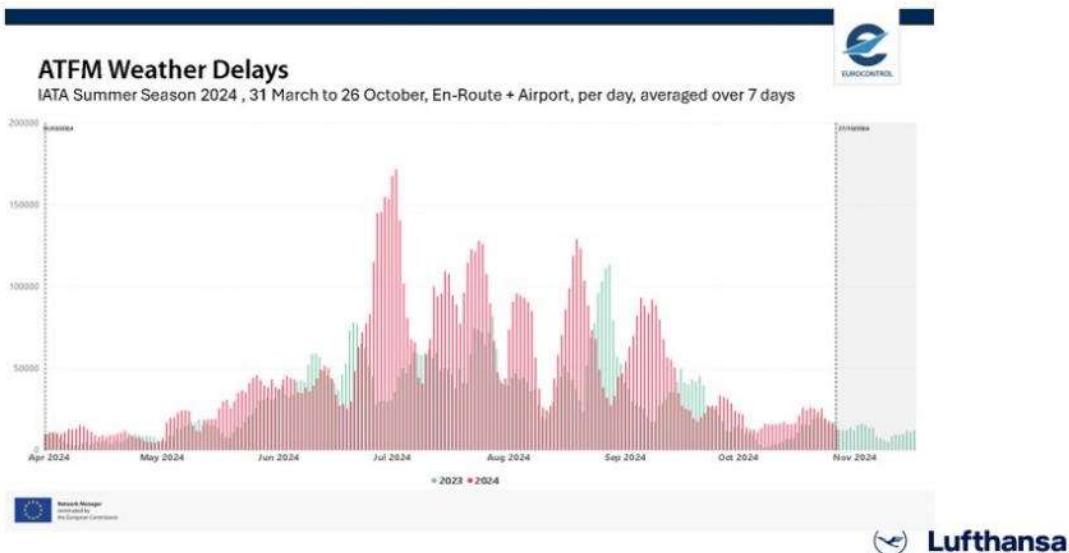


## Lufthansa Hamburg

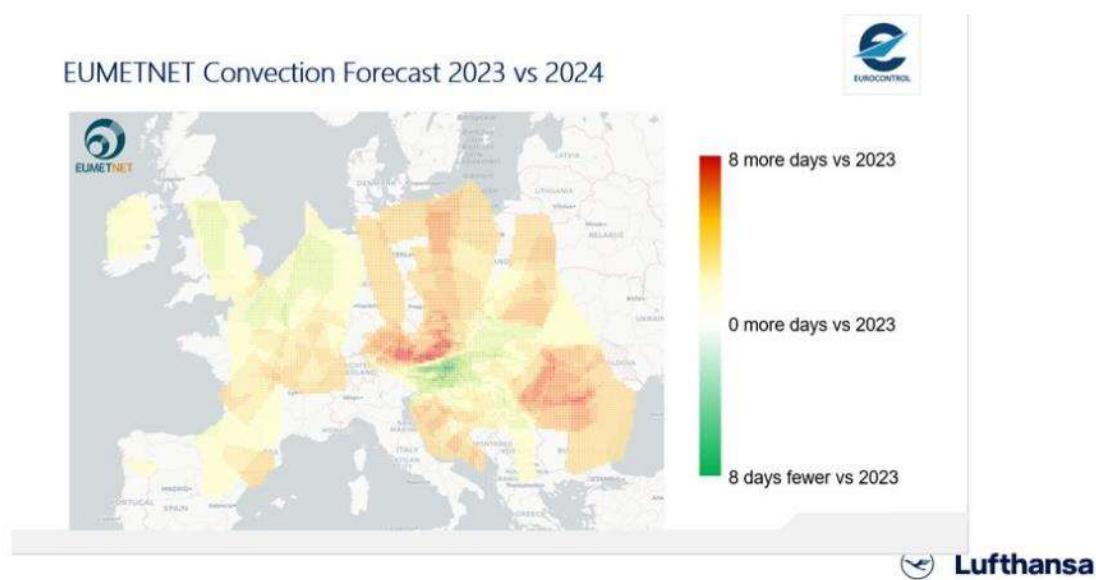
Daily schedule LHG CW 45



## Deep Dive: Einfluss von Klimaveränderungen



## Deep Dive: Einfluss von Klimaveränderungen

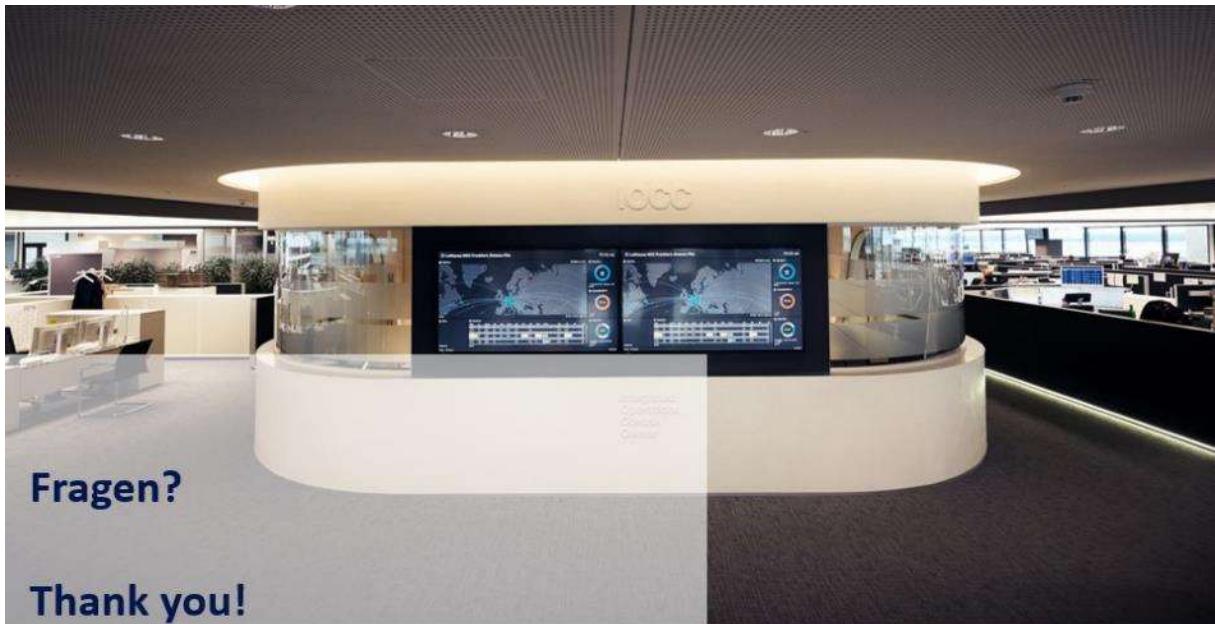


## Flight Dispatch / Slot Coordinatoren zur Optimierung der Flugrouten bei schlechtem Wetter



## DLH Mission Support





[lufthansa.com](http://lufthansa.com)

 Lufthansa

## 6.10 Kennzahlen (Stand 15.03.2022)

|    | Kennzahl  | Granulierung  | Berichts-<br>turnus<br>Allianz | Zahl<br>Verfüg-<br>bar | Bemerkung   | Einver-<br>nehmen | Daten<br>von wem |
|----|---|---|--------------------------------|------------------------|---|-------------------|------------------|
| 1  | Anzahl Starts und Landungen   | Mtl. / p.a. / nach Bahnrichtungen / stündlich WFP / SFP                   | Jahresbericht                  | Ja                     | Stündliche Werte müssen bei FHG abgeklärt werden  | (Ja)              | FHG              |
| 2  | Anzahl Passagiere   | Mtl. / p.a.   | Jahresbericht                  | ja                     |   | Ja                | FHG              |
| 3  | Herkunft der Passagiere   | Wohnort der Passagiere mit Schwerpunkt Outgoing Passagiere / Jahresmittel | Jahresbericht                  | ja                     | Abhängig von Durchführung Passagierbefragung  | Bedingt           | FHG              |
| 4  | Reisezweck (geschäftlich, Leisure, VFR, etc)  | Jahresmittelwert gem. Passagierbefragung                                  | Jahresbericht                  | ja                     | Abhängig von Durchführung Passagierbefragung  | Bedingt           | FHG              |
| 6  | Nachtflüge zwischen 22-6.00 Uhr   | Mtl. + aufsummiert  | Jahresbericht                  | Ja                     |   | Ja                | FHG              |
| 7  | Flüge zwischen 22-23.00 Uhr   | Mtl. aufsummiert  | Jahresbericht                  | Ja                     |   | Ja                | FHG              |
| 8  | Flüge zwischen 23-24.00 Uhr   | Mtl. aufsummiert  | Jahresbericht                  | Ja                     |   | Ja                | FHG              |
| 9  | Flüge zwischen 24-06.00 Uhr   | Mtl. aufsummiert  | Jahresbericht                  | Ja                     |   | Ja                | FHG              |
| 10 | Flüge zwischen 6-7.00 Uhr   | Mtl. aufsummiert  | Jahresbericht                  | Ja                     |   | Ja                | FHG              |
| 11 | Fluglärmkontur 62dB(A) Dauerschallpegel   | jährlich  | Jahresbericht                  | Ja                     | Bislang schon Teil der Info in der FLSK   | Ja                | FHG              |
| 12 | Anzahl der Betroffenen nach Umgebungslärmrichtlinie LDEN ≥ 55 dB(A) und Lnight ≥ 50 dB(A) nach Bezirken und im Umland | Differenziert in 5dB(A) Schritten   | Jahresbericht alle 5 Jahre     | Ja                     | Die Auswertung nach Bezirken erfolgt im Anschluss an die Kategorisierung nach Umgebungslärmrichtlinie | ja                | BUKEA            |
| 13 | Luftqualität  | CO, NO, NO <sub>2</sub> , Ozon, PM 10, PM 2,5                             | Jahresbericht                  |                        | Daten FHG   | ja                | FHG              |
| 14 | Bruttoeinnahmen FHG   |   | Jahresbericht                  | Ja                     | Aber Kommentierungsbedürftig  | Ja                | FHG              |
| 15 | Gewinn / Verlust pro Passagier FHG  | Erst Ende März/Anfang April, nach Veröffentlichung des Geschäftsberichts  | Jahresbericht                  | Ja                     | Excl. Gesundheits-, Umwelt- und Klimakosten, aber kommentierungsbedürftig                             | ja                | FHG              |
| 16 | Vermeidbare / Unvermeidbare Verspätungen 23-24.00 Uhr   | Nach Entscheidung der BUKEA   | Jahresbericht                  | Ja                     | BUKEA macht hier Datenschutzbedenken geltend  | offen             | BUKEA            |
| 17 | Fluglärmkontur 62 dB(A) Durchschnitt Einzelflug / Pax   | jährlich  | Jahresbericht                  | Nein                   | m2 je Flug / je Pax   | offen             | FHG              |
| 18 | Flugbewegungen nach Lärmklassen   | jährlich  | Jahresbericht                  | Nein                   |   | offen             | FHG              |
| 19 | Anteil der Flüge entsprechend BBR 2.1   | Pro Flugplan und Jahr   | Jahresbericht                  | Nein                   | Daten bislang von Initiativen in anderer Aufbereitung   | offen             | FHG              |

|    |   |                                    |               |      |  |        |       |
|----|---|------------------------------------|---------------|------|--|--------|-------|
| 20 | Anteil der Flüge entsprechend BBR 2.2   | Pro Flugplan und Jahr              | Jahresbericht | Nein | Daten bislang von Initiativen in anderer Aufbereitung  | offen  | FHG   |
| 21 | Anteil der Flüge entsprechend BBR 2.3   | Pro Flugplan und Jahr              | Jahresbericht | Nein | Daten bislang von Initiativen in anderer Aufbereitung  | offen  | FHG   |
| 22 | Anzahl der Landungen über RWY 23 zwischen 22-07.00 Uhr                          | Pro Flugplan und Jahr              | Jahresbericht | Nein | Daten bislang von Initiativen in anderer Aufbereitung  | offen  | FHG   |
| 23 | Nachtflüge zwischen 23-6.00 Uhr nach Airlines                                   | Mtl. und Summe                     | Jahresbericht | Ja   | FHG möchte „keinen Pranger“, Datenschutzbedenken der BUKEA                                   | Nein   | BUKEA |
| 24 | Anzahl und Anteil von Flügen bis 500, bis 1000, bis 1500 und über 1500          | p.a.                               | Jahresbericht | Ja   |  | Nein   | FHG   |
| 25 | Durchschnittliche Ticketpreise  | p.a.                               | Jahresbericht | Nein | Daten werden so nicht von FHG erhoben  | nein   |       |
| 26 | Fluglärm betroffene nach Stadtteilen und Gemeinden von 40- 90 dB(A)             | Jährlich und nach Bahnrichtungen   | Jahresbericht | Nein | Auswertung nach WHO Standard < 55 db (A) strittig, Datenlieferung BUKEA                      | (nein) |       |
| 27 | Fluglärm nach abweichenden / tatsächlichen Flugrouten, sowie an Abflugkorridore | Jährlich und nach (Lärmklasse)     | Jahresbericht | Nein | DFS (Tower HAM und Center BRE)   | nein   |       |
| 28 | Jährliche Lärmkosten  | Von 40-90 dB (A) Jährlich gem. UBA | Jahresbericht |      | Werte des UBA werden nicht geteilt, ansonsten s.o.   | Nein   |       |
| 29 | Klimalast des Hamburger Flughafens  | CO2e t / p.a.                      | Jahresbericht |      | Aus Sicht der Initiativen nicht nur Flughafenbetrieb. Ggf. streichen mit blick auf Ziffer 25 | Nein   |       |
| 30 | Vergleich der Klimalast aller Sektoren  | CO2e t / p.a.                      | Jahresbericht |      | Daten des Statistikamt Nord. Dissens zu Datengrundlage. Offen RFI (2,71)                     | Nein   |       |

## 6.10.1 Jahresstatistik; FHG

**Zahlen, Daten, Fakten 2023 –  
Die Jahresstatistik von Hamburg Airport**

Als größter Flughafen Norddeutschlands ist Hamburg Airport nicht nur das Tor zur Welt für über 10 Millionen Einwohnende im Einzugsgebiet – mehr als 15.000 Menschen arbeiten am Hamburg Airport in über 50 Berufen Hand in Hand. 570 Hektar Betriebsfläche im Stadtgebiet: die Lage des Flughafens als Nachbar ist mit einer besonderen Verantwortung verbunden. Der Flughafen engagiert sich daher auf vielen Ebenen für eine Partnerschaft in der Region, die Menschen und Wirtschaft verbindet. Als verantwortungsvoller Standort ist Umweltschutz ein essenzieller Bestandteil der Hamburg Airport-Unternehmensstrategie und ein wichtiger Beitrag dazu der CO<sub>2</sub>-neutrale Betrieb. Dazu setzt der Flughafen auf innovative Technologien zur Energie-Einsparung, nachhaltige Naturschutzprojekte sowie alternative Antriebe und umweltfreundlichere Kraftstoffe. In dieser Jahresstatistik fasst Ihnen Hamburg Airport das Jahr 2023 in Passagierzahlen, Strecken, Flugbewegungen, Lärm-, Natur- und Umweltschutz und einigen weiteren thematischen Highlights zusammen.

**Hamburg Airport**



Auf einen Blick:

### Zahlen, Daten, Fakten 2023

- Der Luftverkehr erholt sich weiter: Im Jahr 2023 ist die Nachfrage nach Flugreisen am Hamburg Airport erneut gestiegen.
- Insgesamt nutzten im vergangenen Jahr 13,6 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen. Damit ist der Verkehr im Vergleich zu 2022 um 22,1 Prozent gestiegen. Die Flugzeugauslastung liegt bei 80 Prozent und somit über dem Vorkrisenniveau (2019: 77,8 Prozent).
- Die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen lag im Jahr 2023 bei rund 120.315. Das ist im Vergleich zu 2022 eine Erhöhung um 10 Prozent. Die Flugbewegungen haben sich gegenüber 2019 (rund 155.462 Starts und Landungen) jedoch um rund 22,5 Prozent reduziert.
- Der verkehrsreichste Tag im Jahr 2023 war der 13. Oktober 2023 mit 56.442 Passagieren. Der verkehrsärmste Tag war der 17. Februar 2023 mit 158 Passagieren aufgrund eines Streiks der Luftsicherheitskontrolle, der Passagierabfertigung und Instandhaltung.
- Die Passagierzahl im Jahr 2023 liegt ganz knapp über dem Jahres-Mittelwert der Jahre 2013 – 2022 von 13.324.261 Passagieren.

### Jahresvergleich 2019–2023 2022–2023



**-20,9%**  
**+22,1%**  
Passagiere



**-26,1%**  
**+13,3%**  
Flugbewegungen

## Passagiere

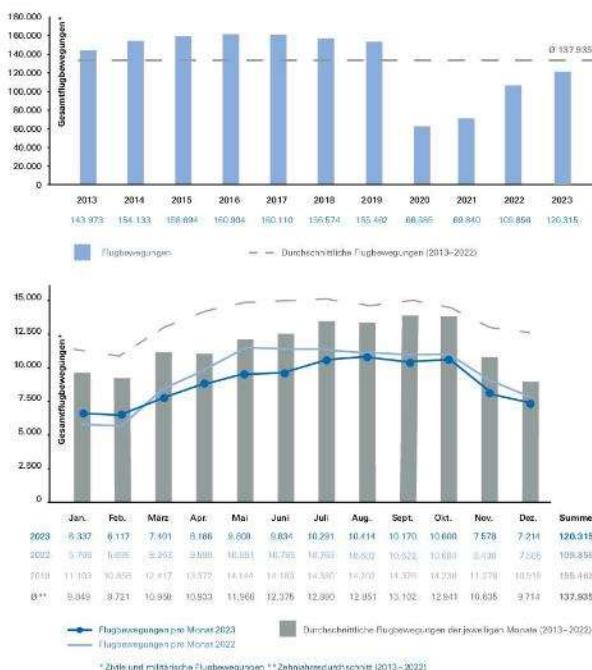


### Passagierzahlen: Auf dem Weg zum Vorkrisenniveau

- Im Vergleich zum Jahr 2022 mit 11.097.688 Passagieren ist die Zahl der Reisenden um 22,1 Prozent auf 13.560.732 gestiegen.
- Der verkehrsstärkste Monat im Jahr 2023 war der Oktober mit 1.449.384 Passagieren, gefolgt von Juli (1.427.884). Auch 2023 waren Oktober und Juli die verkehrsstärksten Monate.
- Der verkehrsschwächste Monat im Jahr 2023 war der Februar mit 714.937 (+66 Prozent im Vergleich zu Februar 2022 mit 430.456 Passagieren). 2022 war der verkehrsschwächste Monat jedoch der Januar mit 396.829.
- Im Jahr 2019 hatte Hamburg Airport durchschnittlich 47.421 Passagiere am Tag. Im Jahr 2023 waren es durchschnittlich 37.151 Passagiere am Tag.

3

## Flugbewegungen



### Die Verkehrszahlen im Überblick

- Mit 120.315 Starts und Landungen hat sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen 2023 um rund 9,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erhöht (2022: 109.856 Starts und Landungen; 2019: 155.462 Starts und Landungen).
- Efficiente Auslastung: die Fluggesellschaften setzen in Hamburg zudem größere Flugzeuge mit einer höheren Sitzplatzkapazität ein. Dadurch stieg die durchschnittliche Anzahl an Sitzen pro Flug von 180 (2022) auf 163, 2019 waren es 159.
- Die Monate mit den meisten Flugbewegungen im Jahr 2023 waren die Monate Oktober (10.608), August (10.414) und Juli (10.291).
- Im verkehrsschwächsten Monat Februar gab es lediglich 6.117 Bewegungen.
- 388 Flugbewegungen – und damit die meisten am Hamburg Airport in 2023 – gab es am 13. Oktober. Zum Vergleich: 2022 war es der 6. Mai mit 414 Bewegungen. Genau einen Flug gab es am bewegungsärmsten Tag, dem 17. Februar. Grund war Streik der Luftsicherheitskontrolle, der Passagierabfertigung und Instandhaltung.

4



## Lärmkontur

Als stadtnaher Flughafen nimmt Hamburg Airport seine Verantwortung gegenüber den Anwohnerinnen und Anwohnern sehr ernst. Viele einzelne Maßnahmen tragen dazu bei, den Fluglärmsschutz zu stärken. So setzt z.B. das gestaffelte Entgeltsystem für Starts und Landungen Anreize, moderne und leise Flugzeugtypen einzusetzen. Die Lärmbelastung kann – trotz bis zum Jahr 2019 deutlich gestiegener Passagierzahlen – seit über zehn Jahren auf einem konstanten Niveau gehalten werden.

Eine wichtige Größe bei der Berechnung und Bewertung der Lärmbelastung ist die sogenannte Lärmkontur: Dieses wurde 1997 mit 20,39 km<sup>2</sup> als rechtliche Obergrenze für den Fluglärm in Hamburg festgelegt. Mit dem Lärmkontingent soll erreicht werden, dass die Geräuschbelastung von 62 dB(A) Dauerschallpegel L<sub>eq</sub>, die Fläche von 20,39 km<sup>2</sup>, rund um den Flughafen nicht überschreitet. Als Obergrenze und Vergleichswert für die Lärmkontur gilt dabei die im Jahr 1997 erzeugte Schallmenge. Im Erbbaurechtsvertrag mit der Stadt Hamburg wurden darüber hinaus sogenannte Lärmausgleichszahlungen vereinbart. Im Jahr 2023 beträgt die Lärmkontur 12,16 km<sup>2</sup>.



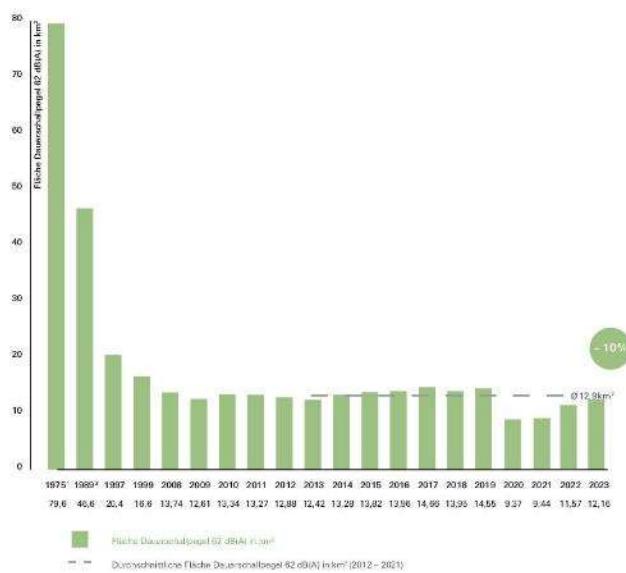
### Die Lärmkontur 2023

- Die sogenannte Lärmkontur bildet die flächenmäßige Ausbreitung der Geräuscheinmissionen rund um den Hamburger Flughafen ab. Erfasst wird die Fläche, in der die Belastung in den sechs verkehrsreichsten Monaten (2023: Mai bis Oktober) einen äquivalenten Dauerschalpegel Leq von 62 dB(A) oder höher erreicht.
- 2023 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von 12,16 Quadratkilometer. Im Vergleich zum Jahr 2019 (14,55 km<sup>2</sup>) ist das ein Rückgang um rund 20 Prozent, im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung von rund 5 Prozent. Zwei Tornado-Flugbewegungen haben hierzu maßgeblich beigetragen. Ohne diese wäre die Lärmkontur bei 11,97 Quadratkilometer.

6



### Lärmkontur



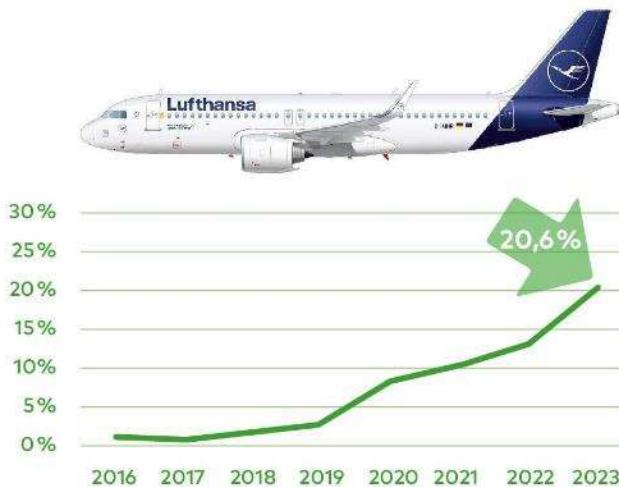
### Die Lärmkontur ist deutlich unter dem Wert von 2019

- 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 Lärmmissionen sind seither drastisch zurückgegangen. Dies liegt im Wesentlichen an den technischen Innovationen und Verbesserungen an Flugzeugen und Triebwerken, für deren Einsatz sich Hamburg Airport aktiv einsetzt.
- Im Jahr 2023 lag die flächenmäßige Ausbreitung der Fluglärmmissionen rund um den Flughafen deutlich unter dem Wert des Jahres 2019. Auch dies ist neben dem weiterhin geringeren Verkehr in Folge der Corona-Pandemie vor allem mit der immer größeren Nutzung von modernen Flugzeugtypen in Verbindung zu bringen: Der Anteil an leiseren, verbrauchsarmen Fluggeräten liegt im Jahr 2023 bereits bei 20,6 Prozent. Im Vorjahr lag der Anteil noch bei 12,1 Prozent.

7



## Anteil modernster Flugzeuge an den Flugbewegungen (z.B. Airbus A320 neo)



## An- und Abflugrichtung



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

Die DFS hat in Deutschland den gesetzlichen Auftrag, für eine „sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs“ zu sorgen. Zusätzlich wird mit den sogenannten Bahnenutzungsregeln am Hamburg Airport das Ziel verfolgt, dass möglichst wenige Anwohner von Fluglärm beeinträchtigt werden. Die Starts und Landungen sollen nach Möglichkeit über dem Gebiet mit der geringsten Bevölkerungsdichte erfolgen.

### Oberste Priorität hat zu jeder Zeit die Sicherheit im Luftverkehr

Zu den größten Einflussfaktoren zählen Witterungsverhältnisse, Verkehrslage sowie Bauarbeiten. Die DFS ist an die sogenannten Bahnenutzungsregeln gebunden, wenn diese ihren gesetzlichen Auftrag, für eine „sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs“ zu sorgen, nicht beeinträchtigen.

### Start und Landung gegen den Wind

Grundsätzlich gilt, dass Flugzeuge gegen den Wind starten und landen. Nur so können sie den maximalen Auftrieb bzw. die beste Verzögerungsleistung erreichen. Bei stark wechselnden Windverhältnissen, wie sie in Hamburg häufig zu beobachten sind, kann dies dazu führen, dass im Jahresvergleich die bevorzugte Start- und Landerichtung wechselt.

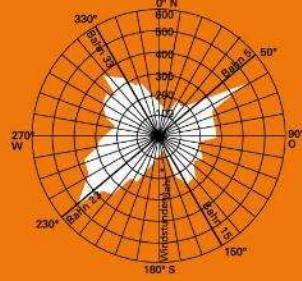
Im Ergebnis sollen die Bahnenutzungsregeln am Hamburg Airport sicherstellen, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die keinen Einfluss genommen werden kann.

Mit 4.588 Bewegungen während der 6 verkehrsreichsten Monate liegen die Flugbewegungen zwischen 22:00–6:00 Uhr leicht oberhalb des Vor-Corona-Niveaus 2019. Trotzdem fällt die Lärmkontur um fast 30% geringer aus. Grund sind insbesondere der Einsatz lärmärmer Flugzeuge und Flottenveränderungen insbesondere bei der Fluggesellschaft Condor. Nachts wird ein um 7 dB(A) geringerer Dauerschalpegel von 55 und mehr dB(A) zur Berechnung der Fläche angewendet. Dieses Ergebnis macht deutlich, dass über die Jahre langsam steigende Flugbewegungen tags wie nachts nicht im gleichen Maße zu einem Anstieg des damit verbundenen Fluglärm führen. Flugzeuge der neuesten Generation wie der Airbus A320neo sind beim Start rund 5 bis 8 dB(A) spürbar leiser im Vergleich zu Vorgängermodellen.

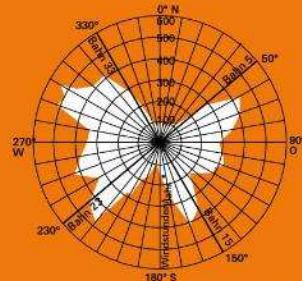
8

### Windrichtungshäufigkeit am Hamburg Airport\*

Windrichtungen 2023 (starke Südwestwinde)



Windrichtungen 2022 (starke Westwinde)



9



10



## Nachtflugbeschränkung



Die stadtnahe Lage des Hamburger Flughafens bringt viele Vorteile mit sich. So haben sich z.B. viele große, internationale Unternehmen in Hamburg angesiedelt und zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen. Zugleich ist mit dieser Lage aber auch eine besondere Verantwortung verbunden. Strenge Nachtflugbeschränkungen tragen dazu bei, die Bevölkerung in Hamburg und Schleswig-Holstein zu schützen.

### Notwendige Verspätungsregelung

Am Flughafen Hamburg gilt von 0 bis 6 Uhr eine strenge Nachtflugbeschränkung. Flüge in der Zeit von 23 bis 24 Uhr sind zulässig und finden im Rahmen der Verspätungsregelung statt. Die ein wichtiger Bestandteil der Betriebsgenehmigung am Hamburg Airport ist. Denn im international eng vernetzten Luftverkehr reicht oft schon eine kleine Verzögerung – zum Beispiel durch ein Unwetter, eine technische Störung oder einen medizinischen Notfall, um eine Verspätung herbeizuführen. Am Ende dieser Kette stehen die Passagiere, die trotz der Verzögerung an ihrem Zielort ankommen möchten.

Ohne die Verspätungsregelung müssten alle Linienflüge mit Ziel Hamburg Airport nach 23 Uhr zu anderen Flughäfen umgeleitet werden – auch wenn sie alleinreisende Kinder, Familien oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität an Bord haben. Jede Einschränkung hat negative Auswirkungen für die Erreichbarkeit der Metropole sowie für die Mobilität und Arbeitsplätze in der Region.

Die Verspätungsregelung am Hamburg Airport ist notwendig. Dennoch ist es dem Flughafen ein besonderes Anliegen, gemeinsam mit den Fluggesellschaften und der Deutschen Flugsicherung die Pünktlichkeit in den Bereichen zu verbessern, auf die Einfluss geübt werden kann.

### Höhere Entgelte für verspätete Flüge

Um die Verspätungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen, werden am Hamburg Airport auch finanzielle Anreize gesetzt: Bereits im Jahr 2001 hat der Flughafen ein Gebührensysteem eingeführt, wonach die Airlines in den späten Abendstunden und der Nacht hohe Aufschläge auf die Lärmbelästigung zahlen müssen. Diese Aufschläge hat Hamburg Airport zum 14. Juni 2017 noch einmal deutlich erhöht: Der Lärmschlag wurde in allen sieben Lärmklassen verdoppelt. Der Zuschlag für Starts und Landungen nach 23 Uhr wurde in fünf Stufen zeitlich gestaffelt und auf bis zu 700 Prozent angehoben. Als ergänzende Maßnahme wird für den Einsatz lärmindernder Wirbelgeneratoren ein Abschlag gewährt.

### Die Betriebszeiten am Hamburg Airport

Von 6 Uhr morgens bis 23 Uhr abends findet am Hamburg Airport der planmäßige Flugbetrieb statt. Ab 23 Uhr gelten strenge Nachtflugbeschränkungen: Nur bei nachweislich unvermeidbaren Verspätungen dürfen einzelne, gewerbliche Linienflüge noch bis 24 Uhr starten und landen. In der Zeit von Mitternacht bis 6 Uhr morgens sind ausschließlich Flüge mit vorheriger kostenpflichtiger Ausnahmegenehmigung durch die Behörde für Umwelt und Energie zulässig. Katastrophen-, medizinische Hilfsleistungs-, Such-, Rettungs- und polizeiliche Einsätze sind von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen.

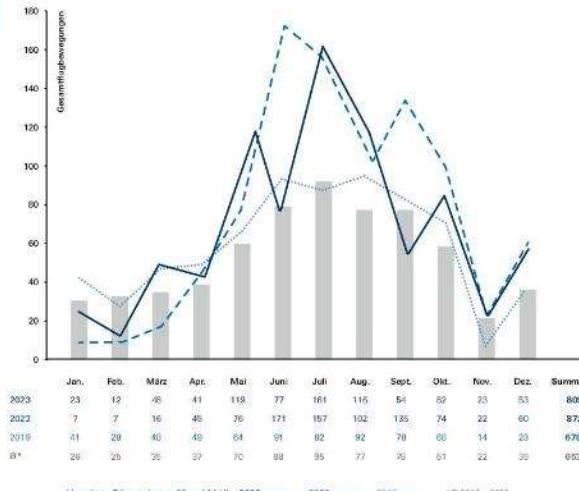


11



## Nachtflugbeschränkung

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



Im Jahr 2023 griff die  
Verspätungsregelung 809-mal

• Von Januar bis einschließlich Dezember 2023 gab es am Hamburg Airport 809 Starts und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr. Das sind 7,3 Prozent weniger verspätete Flüge als im Vorjahr (Januar bis Dezember 2022: 873 Flüge), obwohl die Gesamtzahl der Starts und Landungen im gleichen Zeitraum um 9,8 Prozent gestiegen ist. Der Anteil der Flüge, die die Verspätungsregelung am Hamburg Airport nutzen müssen, ist gering: Von Januar bis Dezember 2023 mussten nur 0,67 Prozent der Gesamtfüge zwischen 23:00 und 24:00 Uhr starten oder landen. 72,4 Prozent der verspäteten Flüge starteten und landeten dabei innerhalb der ersten halben Stunde.

• Strikte Nachtflugbeschränkung: Ab Mitternacht sind ausschließlich Flüge mit vorheriger Einzelfallgenehmigung durch die Hamburger Umweltbehörde zulässig. Hilfs- und Rettungsflüge sind davon ausgenommen. Dies war im Jahr 2023 23-mal der Fall.

12

**Wie kommt es zu Verspätungen im Luftverkehr?**

- Die Luftfahrt ist ein komplexes System, das ganz Europa miteinander verknüpft. An nur einem Tag passiert ein Flugzeug verschieden Start- und Landeorte und arbeitet dabei mit vielen verschiedenen Unternehmen und Organisationen zusammen. Dabei sind Verzögerungen nie ganz auszuschließen.
- Kommt es im Tagesablauf zu Störungen, kann die Verzögerung manchmal bis zum letzten Abendflug nicht mehr aufgeholt werden – in diesem Fall greift am Hamburg Airport die Verspätungsregelung von 23 bis 24 Uhr, die genau dafür konzipiert worden ist. Andere deutsche Flughäfen haben ebenfalls eine Verspätungsregelung in ihrer Betriebsgenehmigung enthalten, z.B. Frankfurt, München und Berlin-Tegel.
- Ohne die Verspätungsregelung müssten alle verspäteten Flüge nach 23 Uhr zu anderen Flughäfen, z.B. Hannover oder Rostock-Laage, umgeleitet werden. Zehntausende Fluggäste könnten Hamburg am späteren Abend nicht mehr erreichen – darunter auch körperlich eingeschränkte Menschen und allein reisende Kinder.
- Für die Kontrolle der Nachtflugbeschränkungen ist in Hamburg die Fluglärmabschutzbeauftragte in der Behörde für Umwelt und Energie zuständig.



13



## Direktziel: Wasserstoff

**Flughafen Hamburg tritt dem internationalen Netzwerk "Hydrogen Hub at Airports" bei**

Als erster Flughafen in Deutschland tritt Hamburg Airport 2023 dem internationalen Netzwerk künftiger Wasserstoff Hubs bei. Das Ziel des weltweiten Netzwerkes "Hydrogen Hub at Airports" ist es, gemeinsam mit dem Flugzeughersteller Airbus, Flughäfen, Airlines und Unternehmen aus dem Energiesektor eine zuverlässige Infrastruktur für die Nutzung von Wasserstoff in der Luftfahrt zu erforschen und aufzubauen. Zu den weiteren Partnern, die Airbus zu der Kooperation eingeladen hat, zählen Flughäfen in Frankreich, Singapur, Japan und Neuseeland.

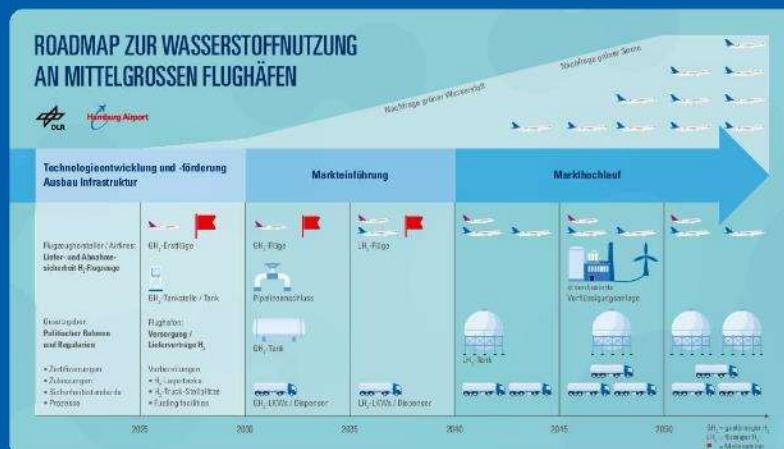
Der Beitritt zu dem weltweiten Netzwerk ist für den Hamburger Flughafen auch strategisch wichtig: Airlines, die zum Beispiel zur Markteinführung des Airbus ZER0e Verbindungen anbieten möchten, benötigen ein bestehendes Netzwerk aus Flughäfen, die darauf vorbereitet sind. Flugzeuge mit Wasserstoffantrieb, die künftig in Hamburg starten und landen sollen, brauchen Ziele, an denen sie ebenfalls landen, Wasserstoff tanken und wieder starten können.



## Direktziel: Wasserstoff

**DLR und Flughafen Hamburg präsentieren gemeinsame Wasserstoff-Roadmap**

Auf dem Weg zum klimaverträglichen Fliegen: Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und Hamburg Airport haben 2023 eine Roadmap vorgestellt, die die notwendigen Schritte für den Aufbau einer Wasserstoff-Infrastruktur an mittelgroßen Flughäfen beschreibt. Am Beispiel des Hamburger Flughafens werden der wachsende H<sub>2</sub>-Bedarf, die Entwicklung von Lagerkapazitäten sowie Lieferwege skizziert. Zugleich werden darin auch die Anforderungen an politische Weichenstellungen für eine Energiewende in der Luftfahrt verdeutlicht.





## Termine für Wartung und Instandhaltung Pistensperrungen 2024

Jährliche Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten  
sind notwendig für einen sicheren Flugbetrieb

- **Voraussichtlich 27. bis 31. Mai 2024:**  
Start- und Landebahn 15/33 (Norderstedt/Alsterdorf) gesperrt,  
alle Starts und Landungen über Niendorf und Langenhorn
- **Voraussichtlich 9. bis 23. September 2024:**  
Start- und Landebahn 05/23 (Niendorf/Langenhorn) gesperrt,  
alle Starts und Landungen über Norderstedt und Alsterdorf
- **Besonderheit in 2024:**  
Erneuerung der Rollweg-Oberfläche parallel zur Start- und  
Landebahn 05/23 (Niendorf/Langenhorn) auf einer Länge von  
rund 900 Metern



## Impressum

### Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH  
Flughafenstraße 1-3  
22335 Hamburg

### Ansprechpartner

Katja Bromm, Leitung Kommunikation  
Tel. +49 (0)40/50 75-36 11  
E-Mail: kbromm@ham.airport.de

### Projektmanagement

Julia Grosser,  
Referentin Politische Kommunikation

### Editorial sDesign und Grafik

Sabine Barbold, Leitung Design

### Fotos

Oliver Sorg

### Datenstand

8. Februar 2024

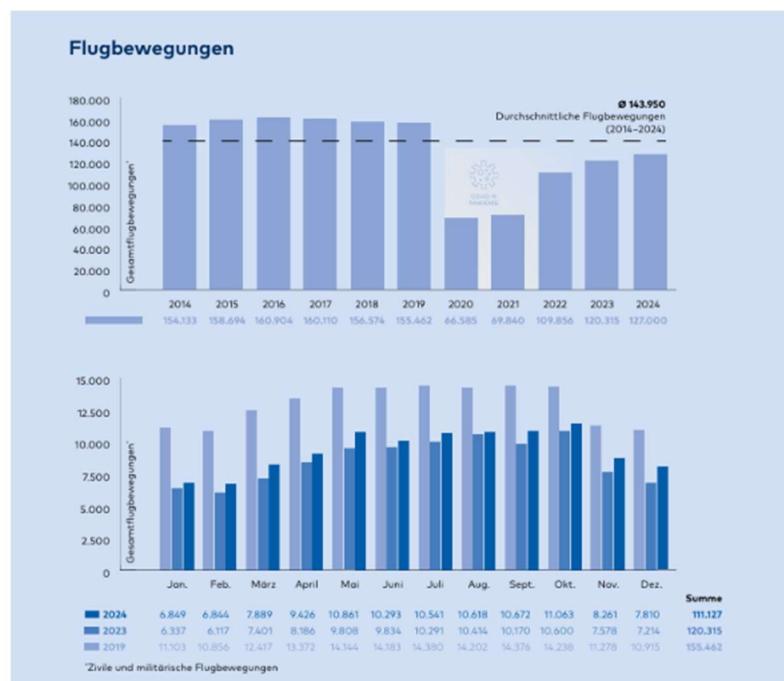
16

## 6.10.2 Kennzahlen für das Jahr 2024 – Allianz für den Fluglärmsschutz am 23.04.2025

### Starts und Landungen

#### Die Zahl der Flugbewegungen steigt

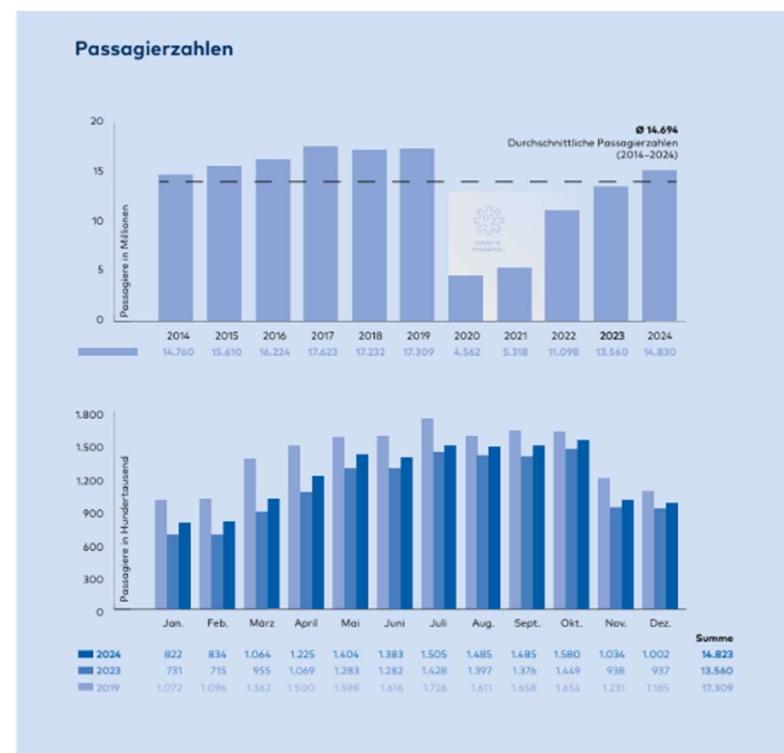
- Mit 127.000 Starts und Landungen hat sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen 2024 um rund 5,5 Prozent erhöht (2023: 120.300 Starts und Landungen; 2019: 155.462 Starts und Landungen).
- Effiziente Auslastung: die Fluggesellschaften setzen in Hamburg zudem größere Flugzeuge mit einer höheren Sitzplatzkapazität ein. Dadurch stieg die durchschnittliche Anzahl an Sitzen pro Flug von 163 (2023) auf 165, 2019 waren es 159.
- Die Monate mit den meisten Flugbewegungen im Jahr 2024 waren die Monate Oktober (11.060), Mai (10.688) und September (10.671).
- Im Monat Februar gab es mit 6.844 Bewegungen die wenigsten Bewegungen/Tag.
- 394 Flugbewegungen – und damit die meisten am Hamburg Airport in 2024 – gab es am 18. Oktober. Zum Vergleich: 2023 war es der 13. Oktober mit 388 Flugbewegungen. Der bewegungsärmste Tag des Jahres war der 1. Februar 2024 mit 81 Flügen, begründet durch Streiks an deutschen Flughäfen.



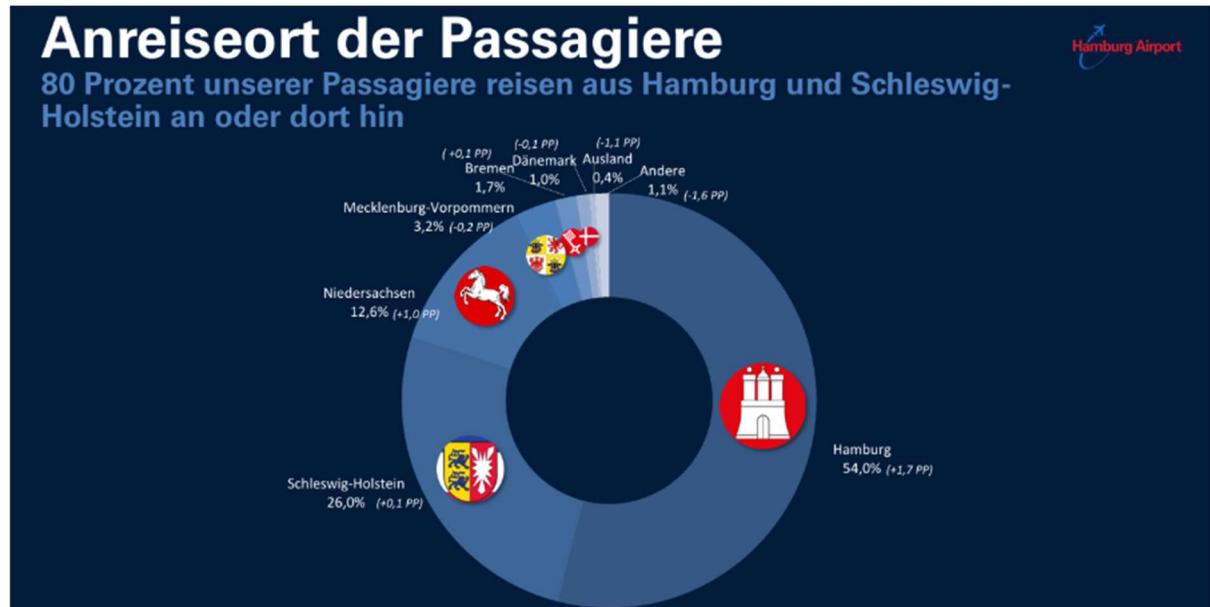
#### Anzahl der Passagiere

##### Erwartungen werden übertroffen

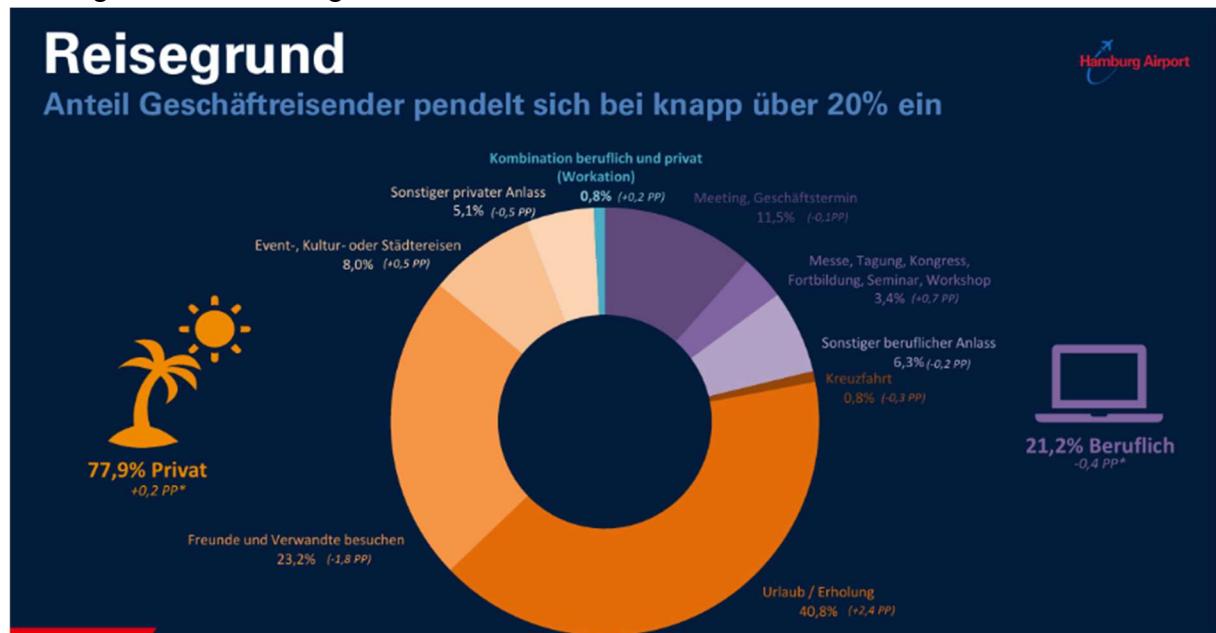
- Im Vergleich zu 2023 mit 13.559.140 Passagieren ist die Zahl der Reisenden um 9,4 Prozent auf 14.831.274 gestiegen.
- Im Oktober verzeichnete Hamburg Airport rund 1.580.600 Passagiere und damit den bisher verkehrsreichsten Monat seit 2020. Gegenüber Oktober 2023 ist das ein Plus von 9,1 Prozent. (Erholungswert ggü. Oktober 2019: 96 Prozent, Januar – Oktober: 86 Prozent).
- Der verkehrsschwächste Monat im Jahr 2024 war der Januar mit 823.000 Passagieren (+13 Prozent im Vergleich zu Januar 2023 mit 728.318).
- 2024 hatte Hamburg Airport im Durchschnitt 40.626 Passagiere pro Tag. 2023 waren es noch 37.151 Passagiere.



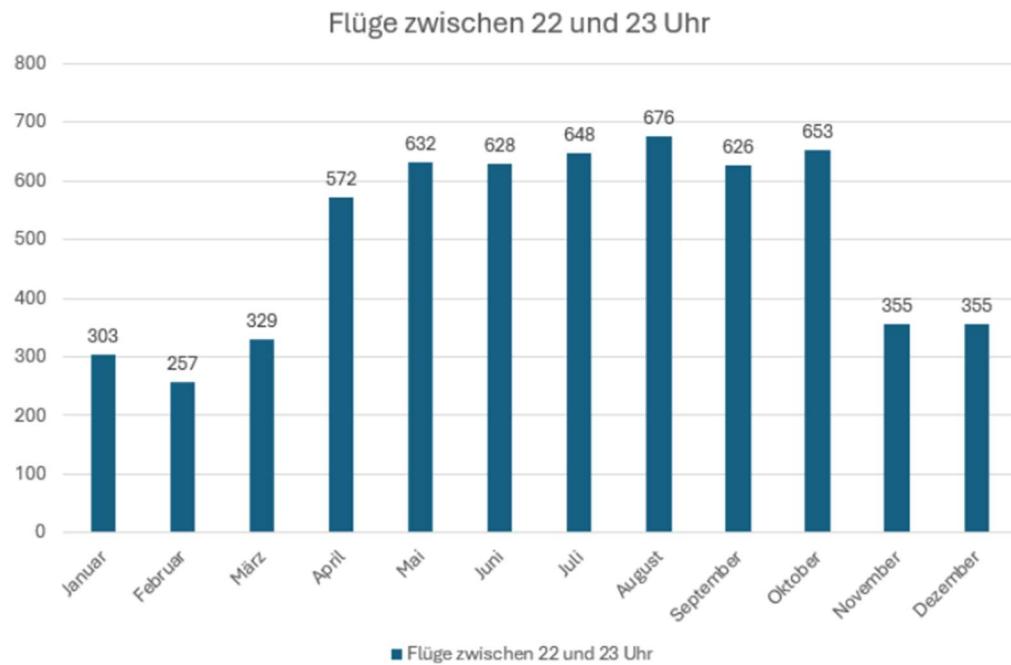
## Anreiseort der Passagiere



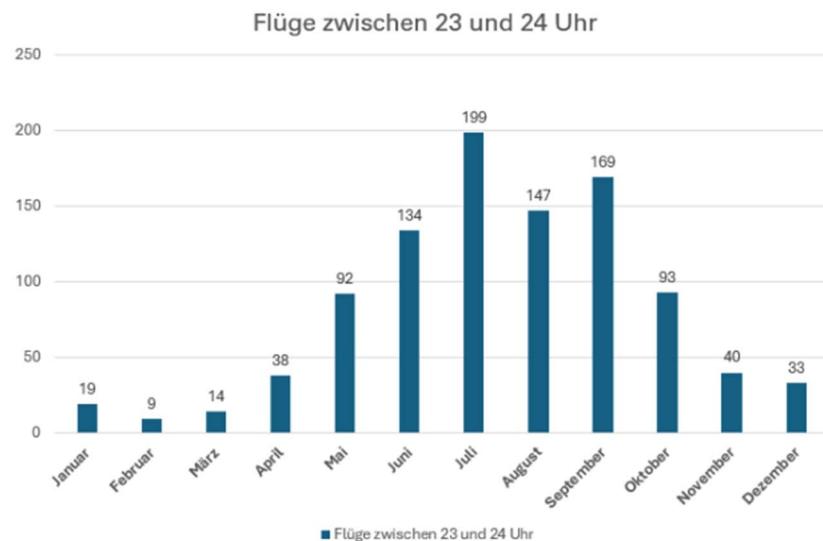
## Reisegrund der Passagiere



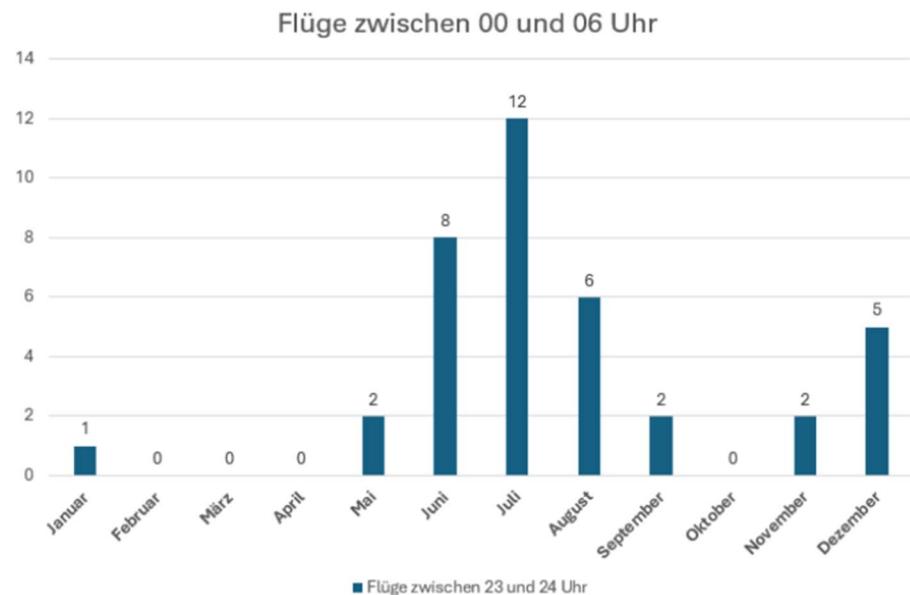
## Flüge zwischen 22 und 23 Uhr



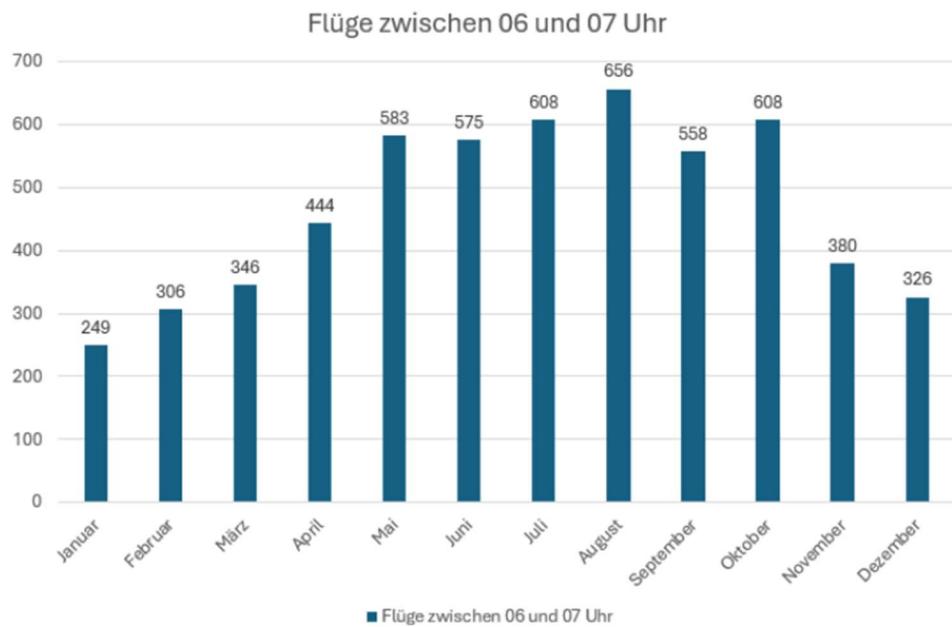
## Flüge zwischen 23 und 24 Uhr



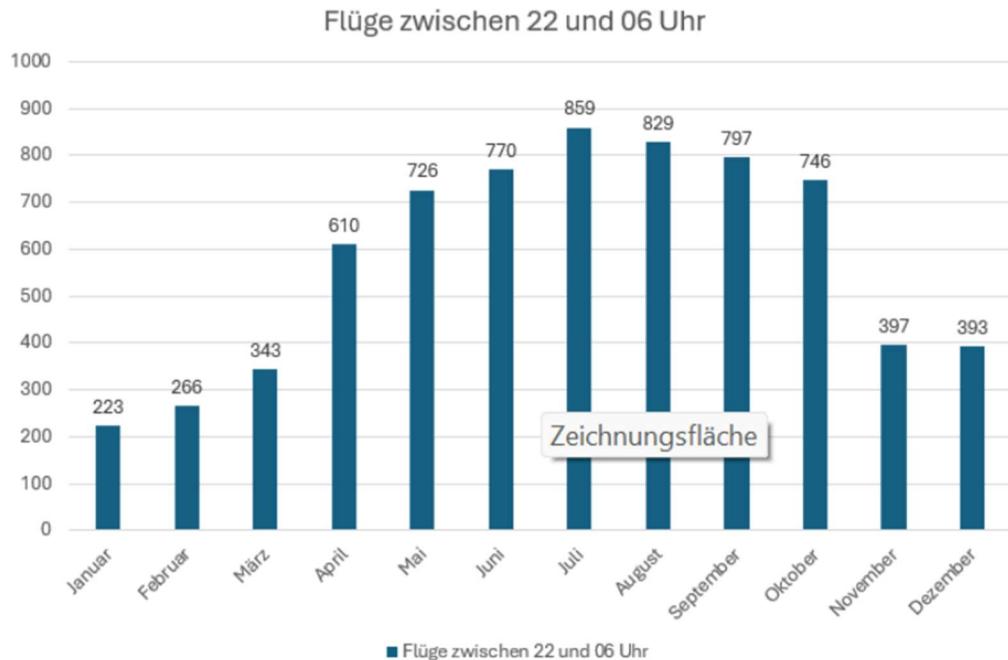
## Flüge zwischen 00 und 06 Uhr



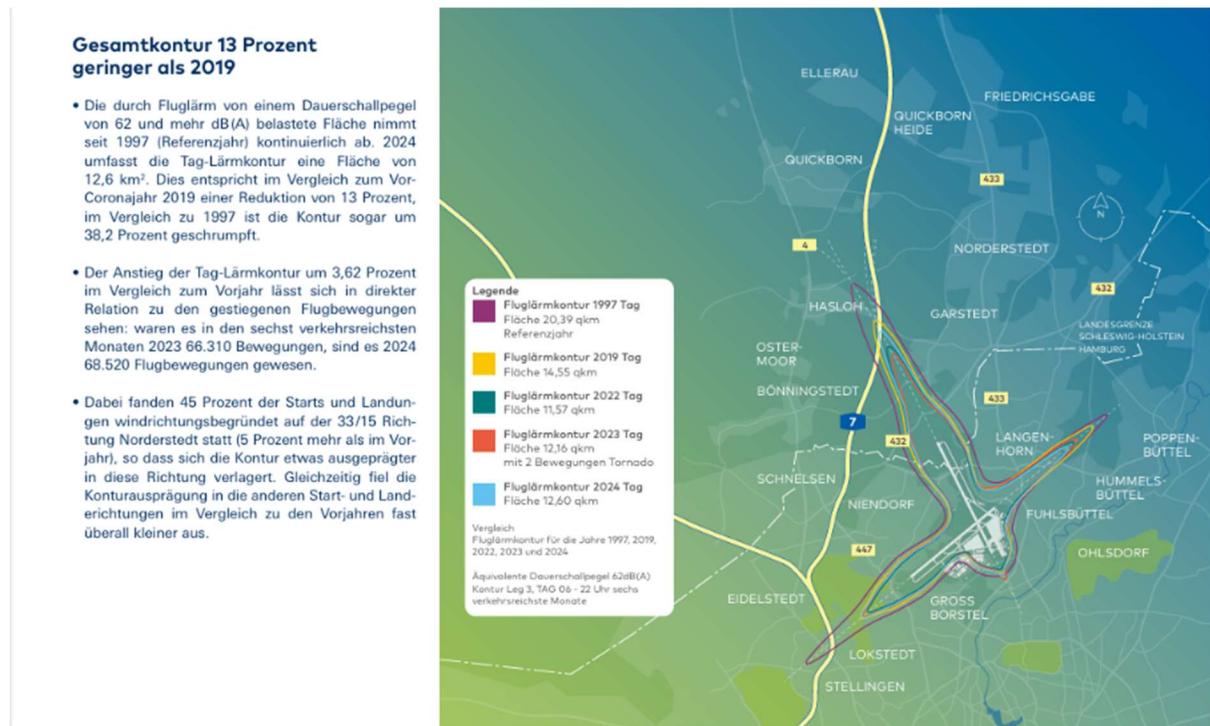
## Flüge zwischen 06 und 07 Uhr



## Flüge zwischen 22 und 06 Uhr



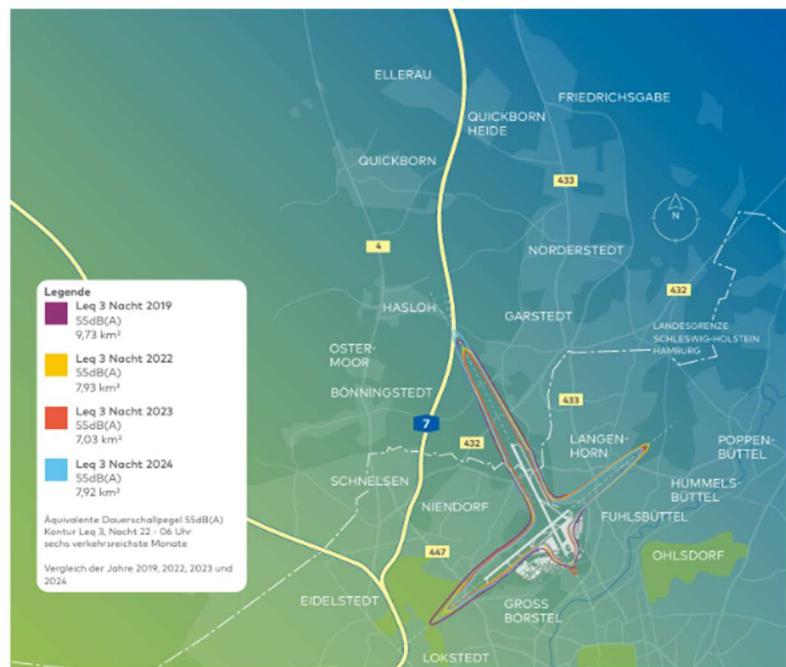
## Lärmkontur am Tag



## Lärmkontur in der Nacht

### Verkehr über Vor-Corona-Niveau aber mit fast 20% weniger Lärm

- Die Randzeiten der regulären Betriebszeit (22–23 Uhr) und Nachtflugeinschränkungen (23–6 Uhr) wurden stärker genutzt. Die Anzahl der Flugbewegungen liegt bei ca. 4.900 Bewegungen im Vergleich zu ca. 4.500 Bewegungen im Jahr 2019. Während die Zahl der Bewegungen bereits bei etwa 108 Prozent von 2019 liegt, hat sich die Lärmausbreitung allerdings um 18,6 Prozent verringert.
- Im Jahr 2024 lag die nächtliche Lärmkontur bei 7,92 km<sup>2</sup>, während diese 2019 noch 9,73 km<sup>2</sup> betrug. Der Grund liegt hier insbesondere darin, dass vergleichsweise laute Flugzeugmuster wie z. B. die Boeing 757 nachts kaum noch eingesetzt werden und damit die Lärmkontur und die Belastung der Anwohner sinkt.
- Der Anstieg der Kontur um knapp 12 Prozent im Vergleich zum Vorjahr korreliert mit dem Anstieg der Flugbewegungen. Außerdem fand im Vergleich eine Verlagerung der Start- und Landerichtung statt (mehr Landungen in Richtung 15/Norderstedt, Starts in Richtung 33/Innenstadt).

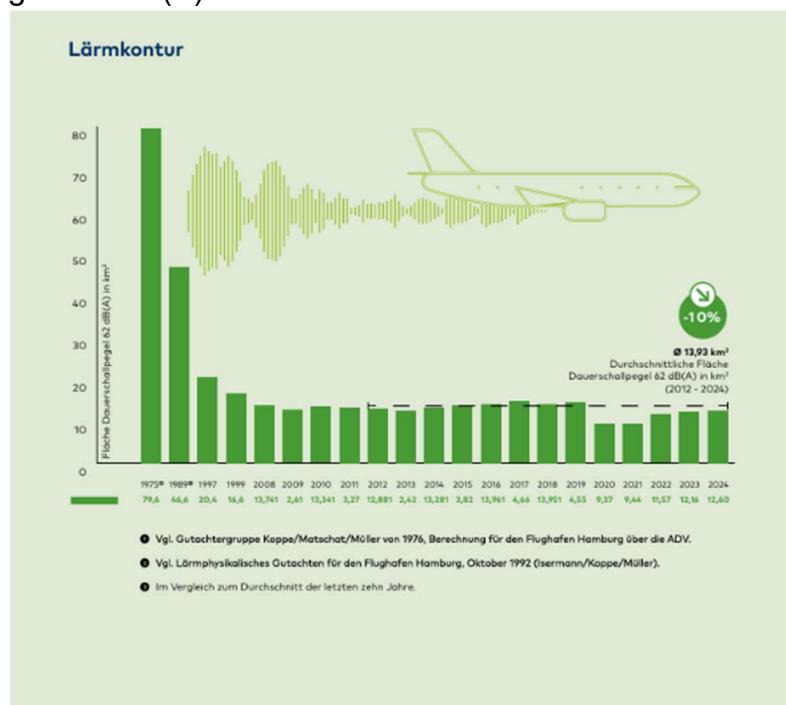


## Fluglärmkontur Dauerschallpegel 62 dB(A)

### Lärmkontur gibt leisere Situation am Hamburger Himmel nur bedingt wieder

- 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 drastisch zurückgegangen. Dies liegt im Wesentlichen an den technischen Innovationen und Verbesserungen an Flugzeugen und Triebwerken, für deren Einsatz sich Hamburg Airport aktiv einsetzt.
- Jährliche Schwankungen in der Lärmkontur sind normal. Die Berechnung nach AzB (Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen) aus dem Jahr 2008 bildet die aktuelle Lärm situation nur bedingt ab, da sie die moderneren Flugzeugtypen noch nicht berücksichtigt (obwohl verpflichtend sogar nur die Anwendung des noch älteren Regelwerks von 1975 wäre).
- Die Kontur bleibt damit ein rein rechnerischer Wert, der auf der Einordnung aller Flugzeugtypen in Flugzeuggruppen mit vorgegebenen Lärmwerten für Start und Landung basiert. Die Differenzen zwischen den Flugzeuggruppen sind beträchtlich: Teilweise werden neue Flugzeugmuster auf Grund einer fehlenden Beschreibung in bestehenden, lauten „Altgruppen“ eingruppiert.

So gibt der rechnerische Wert die aktuelle Situation am Hamburger Flughafen nur bedingt wieder – denn der Anteil der modernen Flugzeugtypen steigt weiter.



Anzahl der Betroffenen nach Umgebungslärmrichtlinie LDEN  $\geq$  55 dB(A) und Lnight  $\geq$  50 dB(A)nach Bezirken

## Betroffenzahlen nach Bezirken



EU-Umgebungslärmkartierung 2022; Bezugsjahr Datenerfassung (Flugbewegungen): 2019

| Lärmindizes | Altona | Eimsbüttel | Nord   | Wandsbek |
|-------------|--------|------------|--------|----------|
| LDEN        |        |            |        |          |
| 55 – 59     | 12.800 | 15.200     | 12.200 | 10.800   |
| 60 – 64     | 0      | 6.600      | 3.600  | 2.200    |
| 65 – 69     | 0      | 400        | 1.400  | 0        |
| 70 – 74     | 0      | 0          | 200    | 0        |
| >75         | 0      | 0          | 0      | 0        |
| LNight      |        |            |        |          |
| 50-54       | 0      | 2.200      | 2.300  | 1.700    |
| 55 – 59     | 0      | 0          | 1.300  | 0        |
| 60 – 64     | 0      | 0          | 200    | 0        |
| 65 – 69     | 0      | 0          | 0      | 0        |
| >70         | 0      | 0          | 0      | 0        |

Lärmindizes nach Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

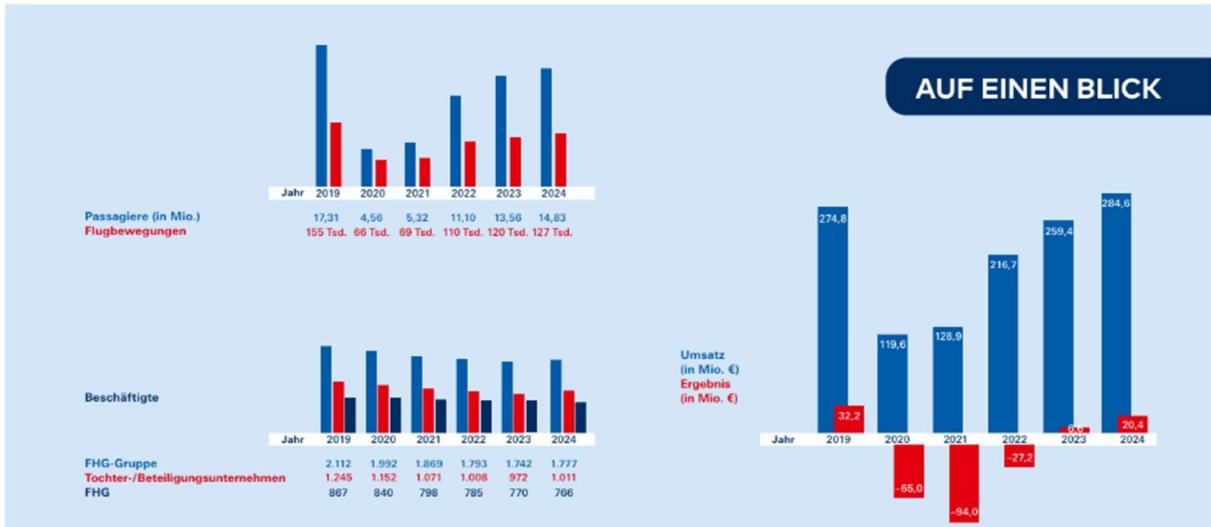
LDEN - Tag-Abend-Nacht-Pegel (Day-Evening-Night): Abewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 19962:1987 über einen Zeitraum von 24 Stunden mit besonderer Gewichtung der Abend und Nachtstunden

LNight - Nachtnebel (Night): Abewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 19962-1:1987 über den Nachtzeitraum (22- 6 Uhr)

## Luftqualität

|   | 2024       | 2023       | 2019       |
|---|------------|------------|------------|
| <b>CO<br/>Kohlenstoffmonoxid</b>          | 0,17 µg/m³ | 0,19 µg/m³ | 0,21 µg/m³ |
| <b>NO<br/>Stickstoffmonoxid</b>           | 5 µg/m³    | 4 µg/m³    | 8 µg/m³    |
| <b>NO2<br/>Stickstoffdioxid</b>           | 15 µg/m³   | 14 µg/m³   | 21 µg/m³   |
| <b>O3<br/>Ozon</b>                        | 51 µg/m³   | 51 µg/m³   | 47 µg/m³   |
| <b>PM 10<br/>Feinstaub</b>                | 12 µg/m³   | 12 µg/m³   | 20 µg/m³   |
| <b>PM 2,5<br/>Feinstaub Partikelgröße</b> | 8 µg/m³    | 8 µg/m³    | 10 µg/m³   |

## Bruttoeinnahmen FHG



## Gewinn / Verlust pro Passagier FHG

## **6.11 Grundsätze der Zusammenarbeit**

### **Präambel**

Die Allianz für den Fluglärm schutz wurde auf Ersuchen der Hamburgischen Bürgerschaft im Rahmen des 16-Punkte-Plans gegen den Fluglärm (Mitteilung des Senats vom 26.04.2016) eingerichtet. Alle Belange des Fluglärm schutzes und der Entwicklung des Flughafens sollen danach unter Federführung des Flughafens und unter Einbeziehung der regionalen Fluglärm schutzinitiativen auch in diesem Gremium besprochen werden.

Die Arbeit der Allianz für den Fluglärm schutz soll dazu beitragen, den Flugverkehr im Einklang mit den Interessen der Fluglärm betroffenen und den Nutzern zu einem stadtverträglichen Flughafen auszugestalten und Fortschritte im Bereich des aktiven und passiven Lärmschutzes zu erzielen. Zugleich soll die Allianz eine Dialogplattform für eine konstruktive Verständigung zwischen den Fluglärm betroffenen, den Nutzern und den Entscheidungsträgern darstellen und ein Forum für den Austausch zu Problemen und über Verbesserungsvorschläge bieten.

Als weiteres Ziel der „Allianz für den Fluglärm schutz“ wird die Schaffung und Wahrung von Transparenz zu allen fluglärm relevanten Themen beim Betrieb des Hamburger Flughafens formuliert. Die gemeinsamen Erkenntnisse dieses Dialogs und Informationen sind transparent zu machen und der Öffentlichkeit der Zugang dazu zu erleichtern.

Die Allianz für den Fluglärm schutz hat ihre Arbeit nach ersten vorbereitenden Gesprächen im Frühsommer 2015 im Mai 2016 aufgenommen. Für die Arbeitsweise der Allianz wurden im Mai 2016 „Grundsätze der Zusammenarbeit“ beschlossen, die im Februar 2018 um eine gemeinsame Zielformulierung ergänzt wurden.

Im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen vom Juni 2020 wurde vereinbart, die erfolgreiche Allianz gegen den Fluglärm fortzuführen und weiterzuentwickeln.

Grundvoraussetzung für eine gedeihliche Zusammenarbeit in der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ ist ein offener, ehrlicher und fairer Umgang aller Beteiligten miteinander sowie die transparente Darlegung aller Fakten, die für die effiziente Arbeit der Allianz erforderlich sind.

## I.

### **Zielsetzung der Allianz für den Fluglärmenschutz\***

Die Allianz für den Fluglärmenschutz ist ein Dialogforum, in dem sich Fluglärmberroffene, Flughafen, Luftverkehrswirtschaft, Wirtschaft der Metropolregion, Politik und Verwaltung über die Möglichkeiten zur Verringerung der luftverkehrsbedingten Belastungen (insbesondere des Fluglärmes) durch den Betrieb am Hamburger Flughafen austauschen.

Die Arbeit der Allianz soll dazu beitragen, dass ein offener, kritischer und respektvoller Dialog zwischen allen Beteiligten möglich wird und gegenseitiges Vertrauen wächst.

**Das Ziel der Allianz besteht darin, im Bewusstsein der unterschiedlichen Interessenlagen und Aufträge aller Beteiligten**

Transparenz und eine gemeinsame Informations- und Bewertungsgrundlage zur Entwicklung der Lärmbelastungen durch den Flughafen Hamburg herzustellen,

Ursachen der Lärmbelastungen und Möglichkeiten zu ihrer Reduzierung zu prüfen

Fragen des Klimaschutzes einschließlich der Luftschadstoffe zu behandeln zu prüfen und – wo immer möglich –

gemeinsam getragene Vorschläge zu erarbeiten, wie entsprechende Belastungen durch den Flugverkehr verringert werden können.

Themen, die dabei maßgeblich in Hamburg entschieden und beeinflusst werden können, sollen vorrangig behandelt werden.

## **II.**

### **Zusammensetzung**

(1)

Die „Allianz für den Fluglärmenschutz“ soll aus Vertretern aller betroffenen Interessensgruppen bestehen. An jeder Sitzung der Allianz sollen teilnehmen:

Der/die Fluglärmenschutzbeauftragte

Ein/e Vertreter/in der Landesluftfahrtbehörde

Jeweils zwei Vertreter/innen der die Regierung tragenden Fraktionen der Hamburgischen Bürgerschaft

Jeweils ein/e Vertreter/in der übrigen Fraktionen der Hamburgischen Bürgerschaft

Drei Vertreter/innen der Flughafen Hamburg GmbH, davon mindestens ein/e Vertreter/in der Arbeitnehmer/innen

Vertreter/innen der Fluglärmenschutzinitiativen aus der Metropolregion Hamburg

Vertreter/innen der von Fluglärm betroffenen Landkreise

Ein/e Vertreter/in des Airline Operators Committee Hamburg (AOC)

Der/die Vorsitzende der Fluglärmenschutzkommission

Ein/e Vertreter/in der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) als Guest

Ein/e Vertreter/in der Handelskammer

Ein/e Vertreter/in des Unternehmensverbandes Nord

(2)

Die Anzahl der regelmäßigen Mitglieder soll je nach Erfordernis 35 betragen. Jeweils zuständige Senatsvertreter können im Einzelfall dazu geladen werden. Die teilnehmenden Interessengruppen benennen dem Sekretariat ihre/n jeweilige/n Vertreter/in und eine/n Stellvertreter/in, der/die nur im Verhinderungsfall des/der Vertreters/in teilnimmt.

## **III.**

### **Vorbereitungsgruppe**

(1)

Mitglieder der Vorbereitungsgruppe sind:

Zwei Vertreter/innen der Fraktionen, die in der Hamburgischen Bürgerschaft die Regierung stellen, und ein/e Vertreter/in den Fraktionen, die in der Hamburgischen Bürgerschaft die Opposition stellen

Vier Vertreter/innen der Fluglärmenschutzinitiativen

Zwei Vertreter/innen der Flughafen Hamburg GmbH

Ein/e Vertreter/in der Landesluftfahrtbehörde

(2)

Die Vorbereitungsgruppe trifft sich je nach Erfordernis, mindestens jedoch einmal vor jeder Sitzung der „Allianz für den Fluglärmenschutz“.

(3)

Neben den regelmäßigen Aufgaben wie Vorbereitung der Sitzung, Klärung der Themen- und Rednerlisten, Abstimmung und Vorbereitung des Protokolls sowie Vorbereitung und redaktionelle Abstimmung des Jahresberichtes versteht sich die Vorbereitungsgruppe als ergänzendes Gesprächsformat für Themen, die aktueller oder grundsätzlicher Bedeutung waren und die aufgrund der zeitlichen und inhaltlichen Arbeitsweise der Allianz nicht immer oder nicht angemessen zeitnah in der Allianz besprochen werden konnten. Die Vorbereitungsgruppe erstellt gemeinsam mit dem/der Moderator/in auf Grundlage der beim Sekretariat zu führenden Themenliste die Tagesordnung für die nächste Sitzung. Die Vorbereitungsgruppe kann Experten als Guest der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ einladen. Bei Bedarf und Klärung der Kostenfrage kann die Vorbereitungsgruppe über das Sekretariat die Beauftragung von Fachstudien veranlassen und Facharbeitsgruppen zu einzelnen Themen einberufen. Sie schlägt dem Plenum den nachfolgenden Sitzungstermin vor.

(4)

Von den Sitzungen der Vorbereitungsgruppe wird durch die Moderation ein Ergebnisprotokoll erstellt.

## IV.

### **Sekretariat**

(1)

Die Organisation und das Sekretariat der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ obliegen der Flughafen Hamburg GmbH in Abstimmung mit der Vorbereitungsgruppe und dem/der externen Moderator/in.

(2)

Aufgabe des Sekretariats ist es, zu den Sitzungen der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ fristgerecht einzuladen und im Vorfeld der Sitzung (mindestens drei Wochen vorher) die Tagesordnung zu versenden. Ergänzende Sitzungsunterlagen sollen mindestens zwei Wochen vor der Sitzung bei den Teilnehmern der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ eintreffen. Das Sekretariat verschickt spätestens fünf Wochen nach der Sitzung den Entwurf des Sitzungsprotokolls an die Mitglieder der Allianz.

(3)

Das Sekretariat nimmt Vorschläge für die Tagesordnung der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ entgegen und führt eine entsprechende Vorschlagsliste.

## **V.**

### **Moderation**

(1)

Die Sitzungen der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ werden durch eine/n neutrale/n Moderator/in geleitet. Zudem soll er/sie die Vorbereitungsgruppe im Vorfeld der Sitzung beraten.

(2)

Der/die externe/n Moderator/in wird durch das Plenum auf Vorschlag der Vorbereitungsgruppe bestimmt.

## **VI.**

### **Sitzungen**

(1)

Die Sitzungen finden dreimal jährlich statt. Sie sollen eine Sitzungsdauer von drei Stunden nicht überschreiten und beginnen in der Regel um 18:00 Uhr bei der Flughafen Hamburg GmbH oder an einem zentral gelegenen Ort mit guter Anbindung. Die Leitung der Sitzung obliegt einem/r neutrale/n Moderator/in.

(2)

Der/die Moderator/in erläutert den jeweiligen Tagesordnungspunkt kurz und erteilt den Teilnehmern in ausgewogenen Anteilen das Wort. Die Redezeiten einzelner Teilnehmer werden durch den/die Moderator/in angemessen begrenzt, um möglichst vielen Teilnehmern Raum für ihre Beiträge zu bieten.

(3)

Das Sekretariat führt ein Verlaufsprotokoll über die Sitzungen. Abweichende Meinungen können schriftlich durch persönliche Erklärungen ergänzend zu Protokoll gegeben werden. Die Annahme des Protokolls erfolgt durch das Plenum.

(4)

Etwaige Entscheidungen (z.B. Termine, Gäste) obliegen dem Plenum. Die „Allianz für den Fluglärmenschutz“ kann einvernehmlich Empfehlungen gegenüber Dritten (z.B. FLSK) aussprechen. Die Zuständigkeiten des Senats, der Bürgerschaft und der Fluglärmenschutzkommission bleiben unberührt.

## VII.

### **Jahresbericht**

Die Allianz stellt außerhalb der Mitgliedsorganisationen die notwendige Transparenz für die breite Öffentlichkeit durch einen Jahresbericht her. Der Jahresbericht wird durch die Vorbereitungsgruppe erarbeitet und im Plenum beraten. Er soll regelmäßig den gesetzlich vorgesehenen jährlichen Berichten der Fluglärmenschutzbeauftragten beigefügt werden und somit den Gremien und in der Parlamentsdatenbank vorliegen.

## VIII.

### **Öffentlichkeitsarbeit**

Die Gremien der Allianz tagen nicht öffentlich. Die genehmigten Protokolle der Plenumssitzungen können intern auch innerhalb der Mitgliedsorganisation bekannt gemacht werden. Die Grundsätze der Zusammenarbeit, die Sitzungstermine und auch die genehmigten Jahresberichte können in den Originalversionen öffentlich verwendet werden.

Über weitergehende Öffentlichkeitsarbeit kann die Allianz im Einvernehmen entscheiden.

## **IX.**

### **Evaluation**

Die obigen „Grundsätze der Zusammenarbeit“ werden zu gegebener Zeit - spätestens jedoch nach 24 Monaten - durch das Plenum evaluiert und den ggf. geänderten Bedürfnissen im Einvernehmen angepasst.

## **6.12 Mitglieder der Allianz für den Fluglärmenschutz**

### **Ordentliche Mitglieder:**

Bente Baumgart (AOC Hamburg)

Hans-Werner Harmuth, Kreispräsident, Kreis Stormarn

Martin Hellwig, Gemeinschaftsbetriebsratsvorsitzender, FHG

Kai Gerullis, Handelskammer Hamburg

- 03/2024 vertreten durch Jakob Wittern
- 06/2024 vertreten durch Jakob Wittern

Markus Jahn, Arbeitsgruppe Fluglärmenschutz Jersbek

- 03/2024 vertreten durch Cornelia Teegen

Stephan Jersch, Sprecher, DIE LINKE-Fraktion

Dirk Kienscherf, Vorsitzender, SPD- Bürgerschaftsfraktion

Rainer Köncke, Vorsitzender FSH e.V.

Gebhard Kraft, Vorsitzender, Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger

- 11/2024 vertreten durch Margarete Hartl-Sorkin

Dietmar Kuhlmann, Vorsitzender FLSK (kommissarisch)

- Ab 03/2024

Dominik Lorenzen, Fraktionsvorsitzender, B90/Grüne-Fraktion

Hansjörg Luettke, UV Nord-Vereinigung der Unternehmensverbände in HH und Schleswig-Holstein e.V.

Alexander Mohrenberg, Sprecher der SPD-Fraktion für Klima, Umwelt und Energie

Susanne Mollner, Fluglärm Elmenhorst

- Bis 11/2024

Martin Mosel, Vorsitzender, BIG Fluglärm Hamburg

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmenschutzbeauftragte, BUKEA

Reimer Rathje, Vorsitzender, WiN - Wir in Norderstedt

Dr. Judith Reuter, Abteilungsleitung Luftverkehr,  
Behörde für Wirtschaft und Innovation

Johannes Scharnberg, Prokurist, FHG

Uwe Schröder, Fluglärm Niendorf

Charlotte Stoffel, Grüne Hamburg

➤ Ab 03/2024

Alexandra Stöpfer, Vorsitzende, AOC HAM

Dr. René Schwartz, Sprecher, BAW Stormarn

➤ 03/2024 vertreten durch Andrea Fuchs

Dennis Thering, Vorsitzender, CDU-Fraktion

➤ Ab 11/2024 Silke Seif, CDU-Fraktion

Klaus Wicher, Stellv. Vorsitzender, Luruper Initiative gegen Lärm

Jan-Christian Wiese, Fachdienstleiter, Kreis Pinneberg

Fachbereichsleiter, Kreis Segeberg N.N

Ulrike Zeising, 1. Vorsitzende, AK Klima und Luftverkehr

## **Gaststatus**

Julia Grosser, Referentin politische Kommunikation (FHG)

Hans Niebergall, Leiter, DFS

Anika Kozakow, relations GmbH

Ines Weis, relations GmbH

Sachverständigen-Vortrag: Frau Dr. Franziska Heß, Baumann Rechtsanwälte

Herr Abdullah Sert, Director Regional Affairs Director Regional Affairs, Lufthansa

Valentin Reinhardt, Pilot (First Officer)

John Doose Praktikant, relations GmbH

Dirk Dewald, Lufthansa AG

Gerrit Niemann, DFS

**Moderation**

Cornelia Reddig, CR Management-Beratung & -Coaching

**Mitgliederliste Vorbereitungsgruppe:**

Stephan Jersch, Die Linke

Dirk Kienscherf, SPD

Gebhard Kraft, AGL

Dominik Lorenzen, Grüne Hamburg

Alexander Mohrenberg, SPD

Martin Mosel, IK

Dr. Judith Reuter, BWI

➤ Vertretung: Dennis Lührs

Johannes Scharnberg, FHG

Uwe Schröder, IK

Dr. René Schwartz, AGL

Charlotte Stoffel, Grüne Hamburg

**Gaststatus:**

Johannes Scharr, Grüne Hamburg

Gudrun Pieroh-Joußen, BUKEA

**Moderation**

Cornelia Reddig, CR Management-Beratung & -Coaching