

Allianz für den Fluglärmschutz Jahresbericht 2024

Erstellt durch die Vorbereitungsgruppe
der Allianz für den Fluglärmschutz
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 Verspätungsregel, Frau Dr. Pieroh-Joußen.....	57
6.6 Verspätungen bis einschließlich Mai 2024 und Gemeinsame Diskussion im 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; Fluglärmschutz Jersbek	77
6.8 Umgang mit Witterungsereignissen; DFS	85
6.9 Einfluss von Klimaveränderungen auf die Flugroutenplanung /-führung; 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 Fluglärmschutz am 23.04.2025	109
6.11 Grundsätze der Zusammenarbeit.....	117
6.12 Mitglieder der Allianz für den Fluglärmschutz.....	125

1. Vorbemerkung

Hiermit legt die Allianz für den Fluglärmschutz 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 Luftraumsperrungen. 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 dazu offen und respektvoll zusammen. Es fanden drei Plenumsitzungen 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 Fluglärmschutz-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 Flughafen verzeichnete. 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 Fluglärmschutz (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 Fluglärmkontingent 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, Fluglärmschutzbeauftragte, 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 Bahnbenutzungsregelungen 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 dritt-schützend – 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 Enteisierung 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 dagegen 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 Hinweis Schreibens 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 Fluglärmschutz 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 zurückerstattet, 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 gleichkäme. 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 verstoßen. 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

Kontingentsmodells, 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 Fluglärmschutz. 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 Fluglärmschutz-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 Gebührenerhebung 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 Gebührenerhebung, 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 hiervon 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 Fluglärmschutz-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 Minutentakt 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 koordine 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 Luft-hansa wurden als Gast der „Allianz für den Fluglärmschutz“ einladen.

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 ggfs. 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 Fluglärmschutz 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 Plenumsitzungen 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 Metropolregion, 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 Lärmmessstellen, 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.

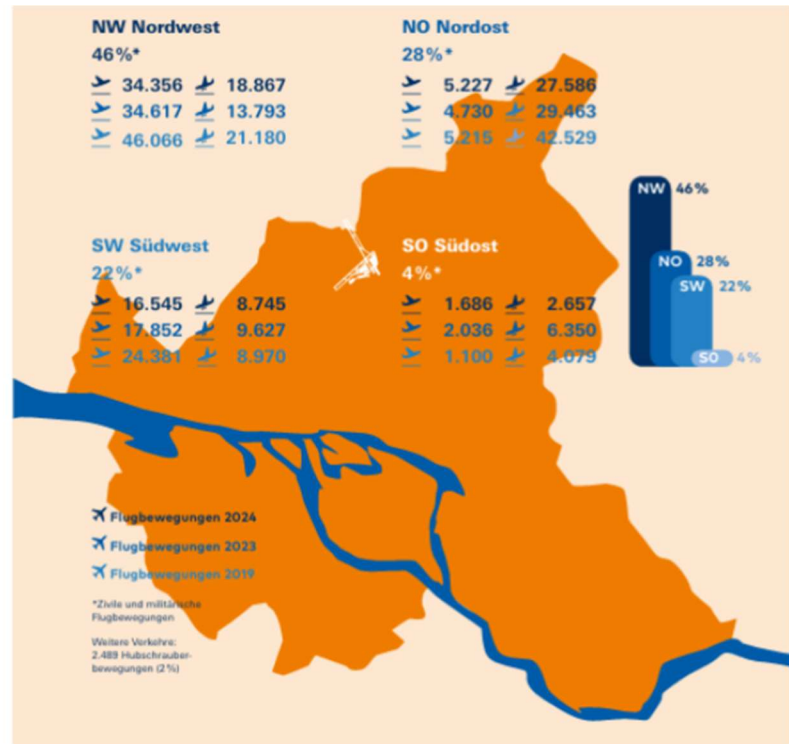
6. Anhang

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

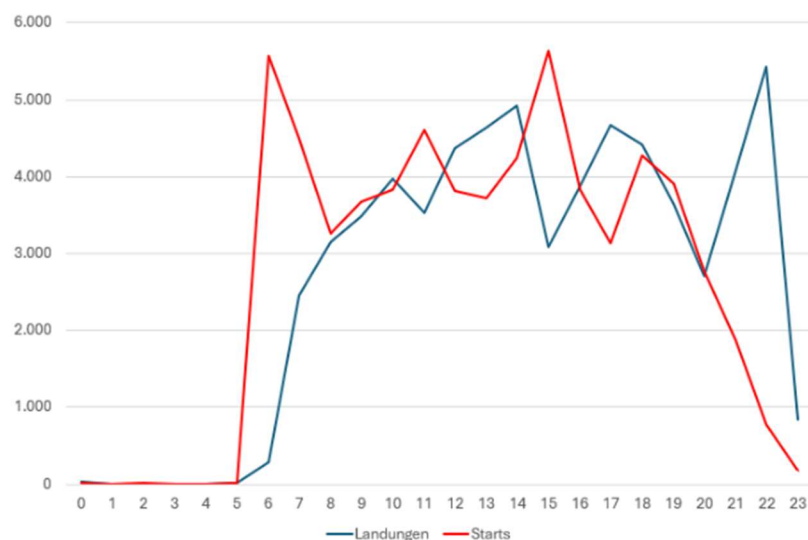
Starts und Landungen - nach Bahnrichtung

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

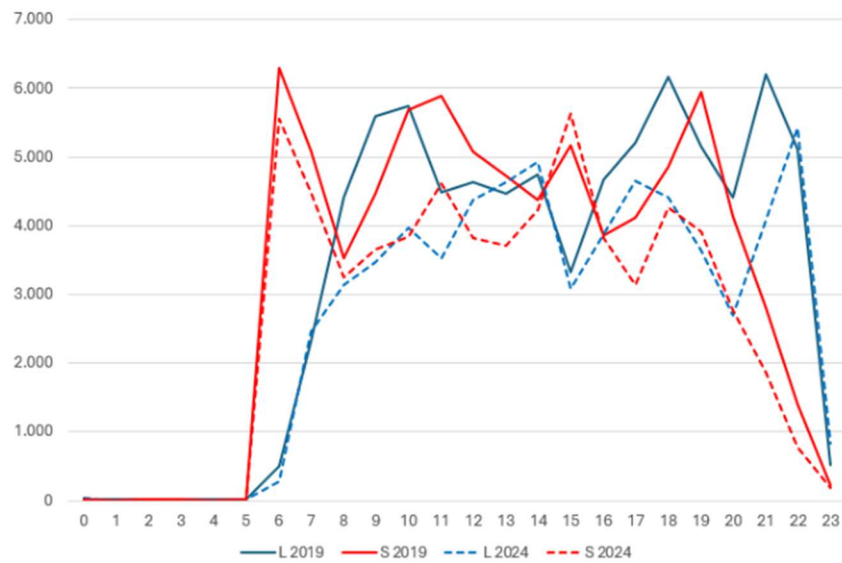
- Die meisten Flugbewegungen wurden 2024 über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an den Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 46 Prozent. Rund 28 Prozent aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten, rund 22 Prozent über Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders 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



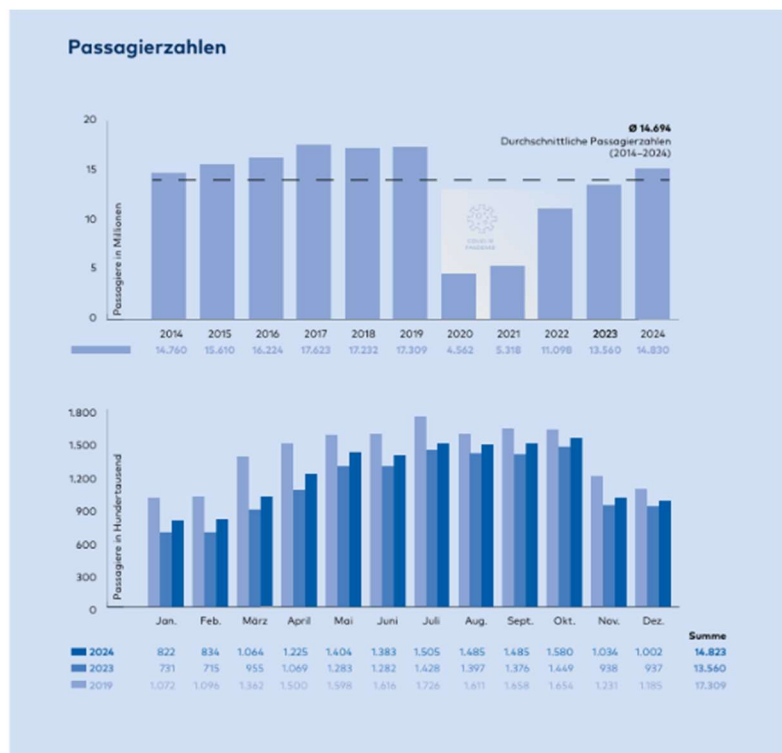
Landungen und Starts – 2019/2024



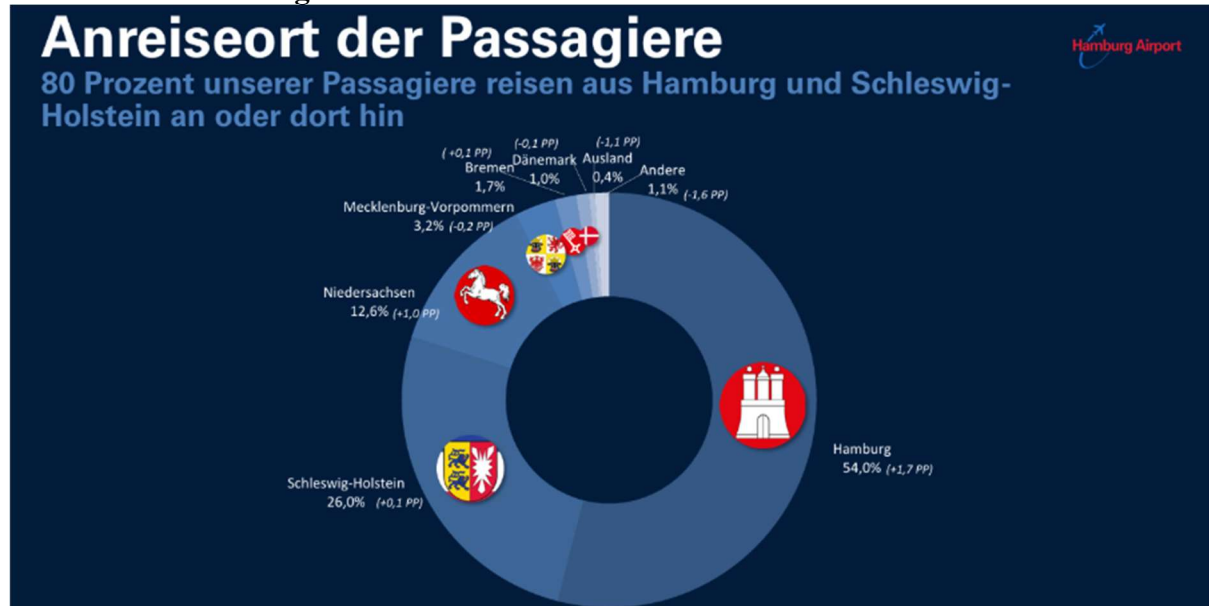
Anzahl der Passagiere

Erwartungen werden übertroffen

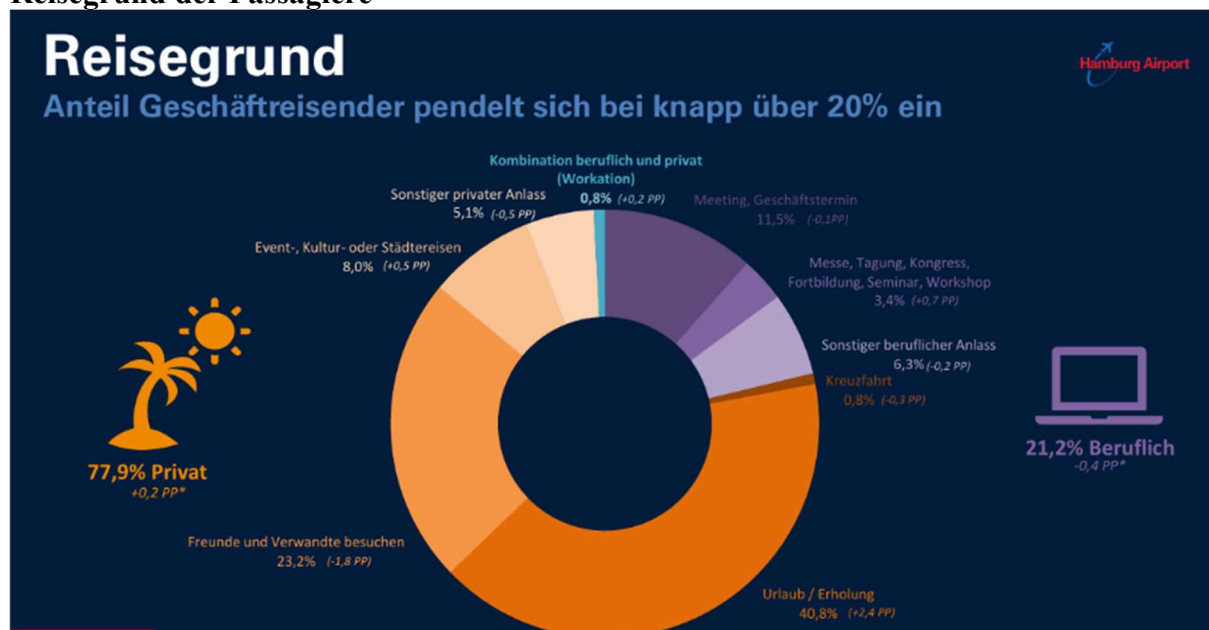
- Im Vergleich zu 2023 mit 13.559.140 Passagieren ist die Zahl der Reisenden um 9,4 Prozent auf 14.831.274 gestiegen.
- Im Oktober verzeichnete Hamburg Airport rund 1.580.600 Passagiere und damit den bisher verkehrsreichsten Monat seit 2020. Gegenüber Oktober 2023 ist das ein Plus von 9,1 Prozent. (Erholungswert 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.



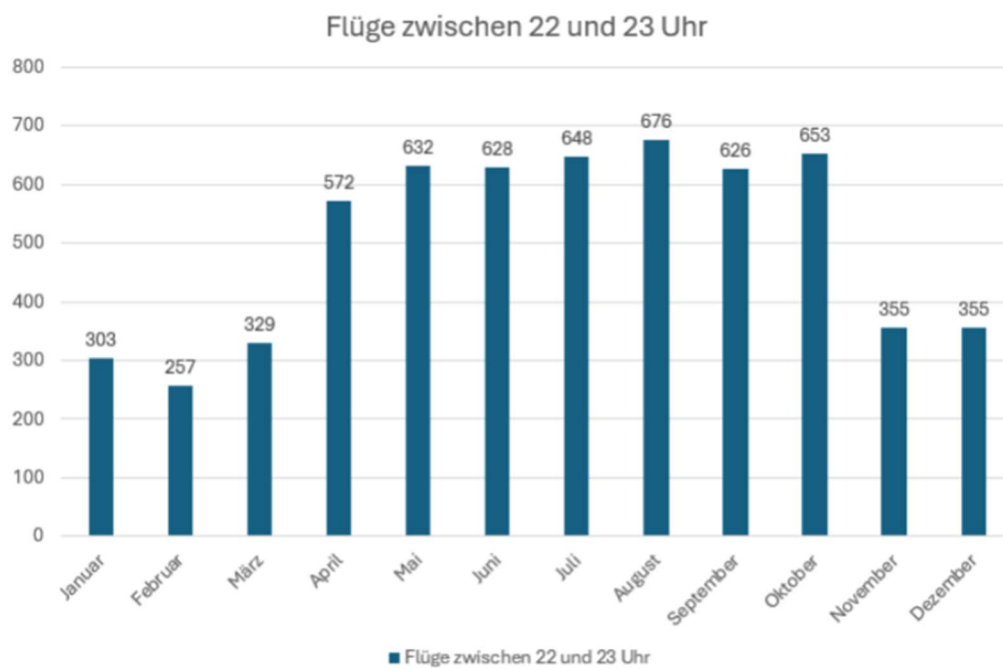
Anreiseort der Passagiere



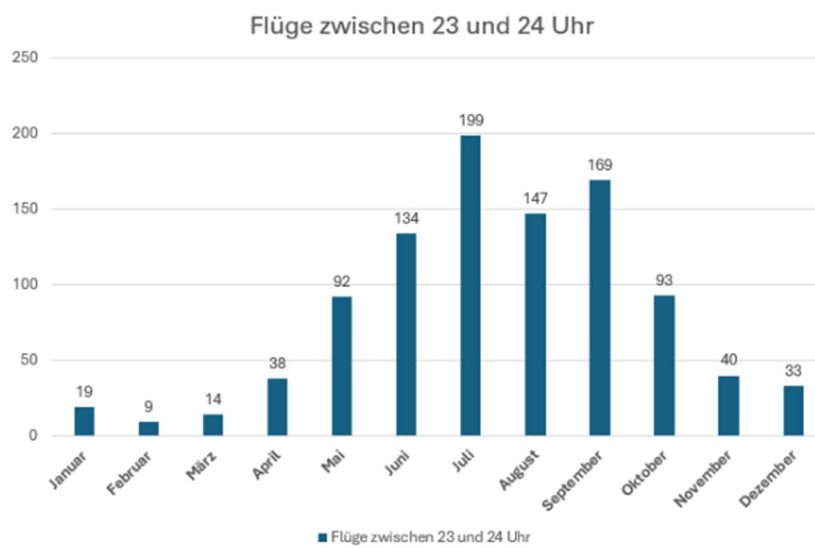
Reisegrund der Passagiere



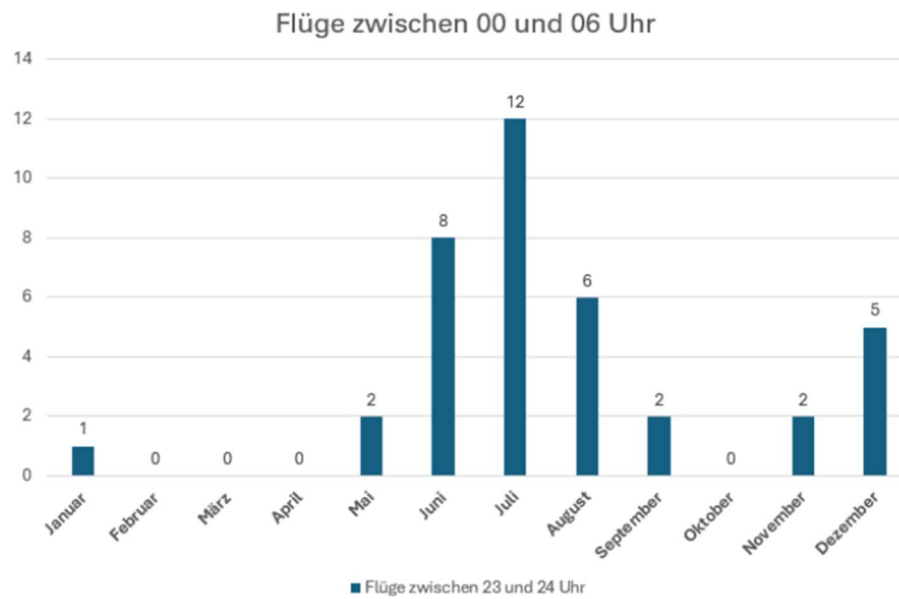
Flüge zwischen 22 und 23 Uhr



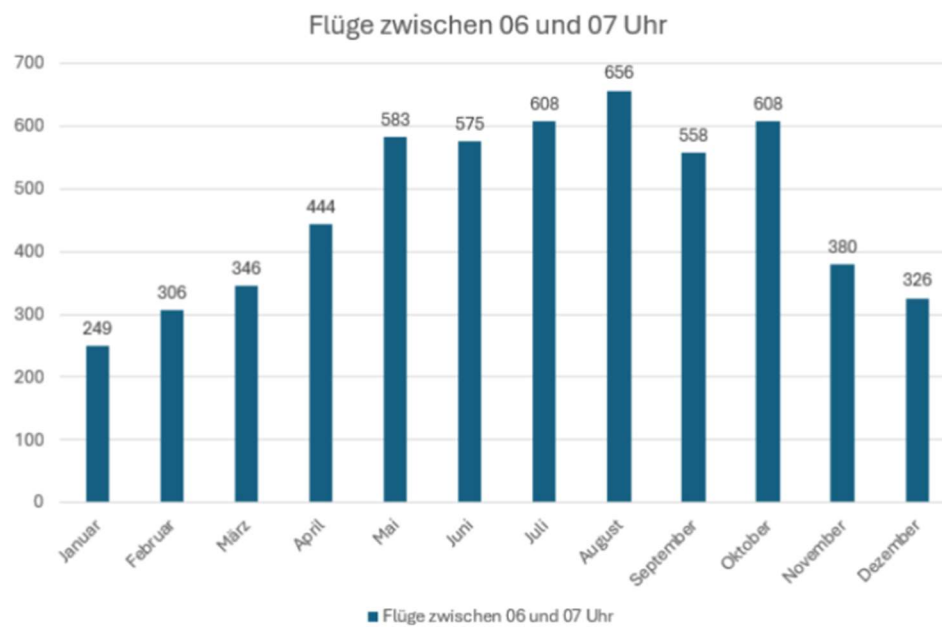
Flüge zwischen 23 und 24 Uhr



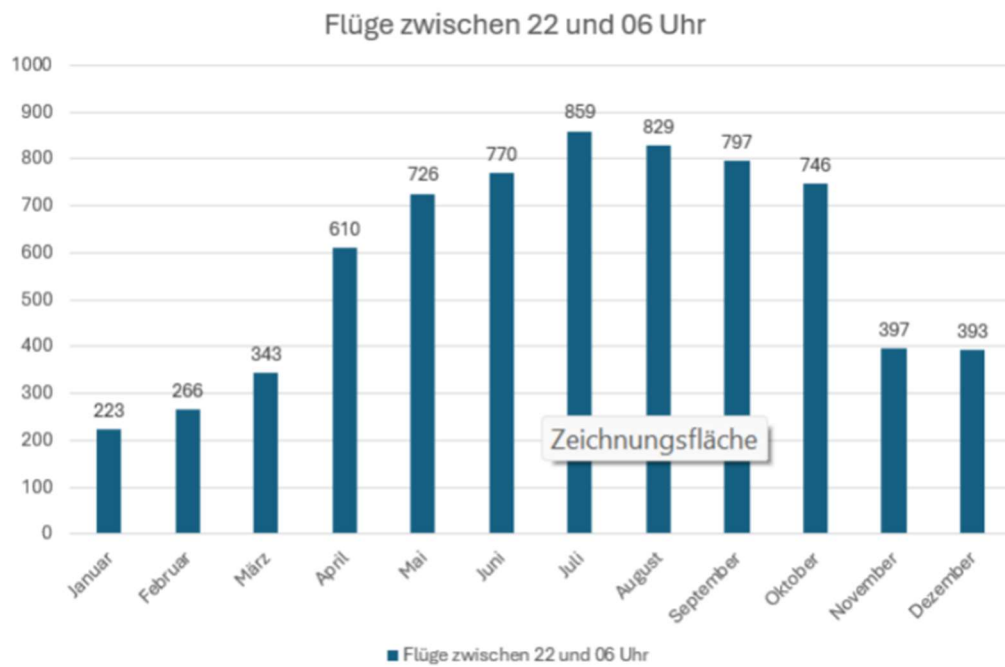
Flüge zwischen 00 und 06 Uhr



Flüge zwischen 06 und 07 Uhr



Flüge zwischen 22 und 06 Uhr



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

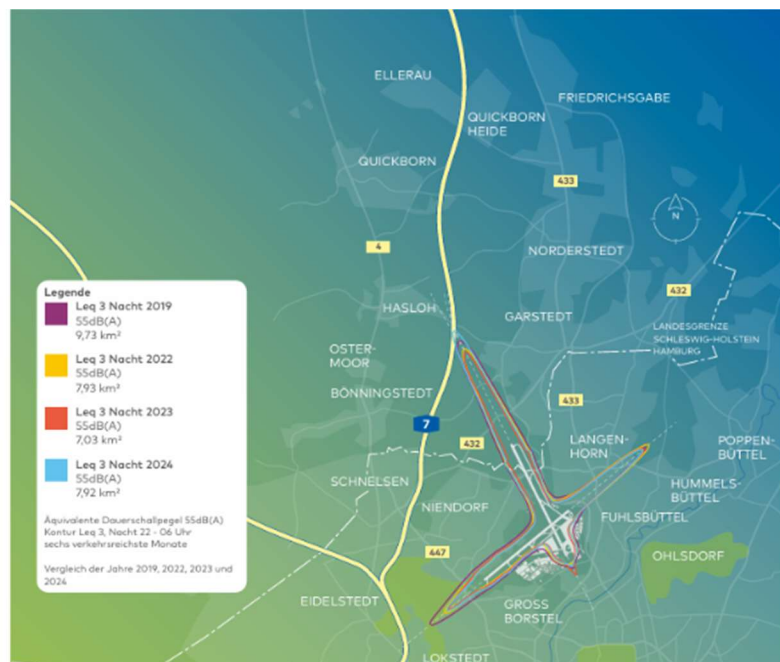
- Die durch Fluglärm von einem Dauerschallpegel von 62 und mehr dB(A) belastete Fläche nimmt seit 1997 (Referenzjahr) kontinuierlich ab. 2024 umfasst die Tag-Lärmkontur eine Fläche von 12,6 km². Dies entspricht im Vergleich zum Vor-Coronajahr 2019 einer Reduktion von 13 Prozent, im Vergleich zu 1997 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 windrichtungsbegründet 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 verringert.
- Im Jahr 2024 lag die nächtliche Lärmkontur bei 7,92 km², während diese 2019 noch 9,73 km² 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).



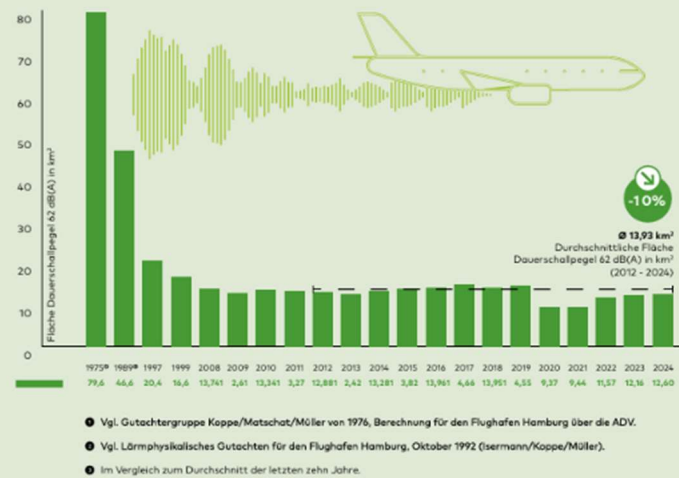
Fluglärmkontur Dauerschallpegel 62 dB(A)

Lärmkontur gibt leisere Situation am Hamburger Himmel nur bedingt wieder

- Im Jahr 1975 lag die Ausbreitung noch bei 79,6 km² und im Jahr 1989 bei 46,6 km². 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 Lärmsituation 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.

Lärmkontur



Anzahl der Betroffenen nach Umgebungslärmrichtlinie LDEN ≥ 55 dB(A) und L_{Night} ≥ 50 dB(A) nach Bezirken und im Umland

Betroffenenzahlen 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
L_{Night}				
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): Abgewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 19962:1987 über einen Zeitraum von 24 Stunden mit besonderer Gewichtung der Abend- und Nachtstunden

L_{Night} - Nachtpegel (Night): Abgewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 19962:1987 über den Nachtzeitraum (23 - 6 Uhr)

Luftqualität

	2024	2023	2019
CO Kohlenstoffmonoxid	0,17 µg/m ³	0,19 µg/m ³	0,21 µg/m ³
NO Stickstoffmonoxid	5 µg/m ³	4 µg/m ³	8 µg/m ³
NO₂ Stickstoffdioxid	15 µg/m ³	14 µg/m ³	21 µg/m ³
O₃ Ozon	51 µg/m ³	51 µg/m ³	47 µg/m ³
PM 10 Feinstaub	12 µg/m ³	12 µg/m ³	20 µg/m ³
PM 2,5 Feinstaub Partikelgröße	8 µg/m ³	8 µg/m ³	10 µg/m ³

Ergebnis FHG + Ergebnis pro Passagier

Jahr	2019	2021	2022	2023	2024
Ergebnis in Mio €	32,2	-94	-27,2	6,6	20,4
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.



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

VERSPÄTUNGEN: RÜCKBLICK 2023

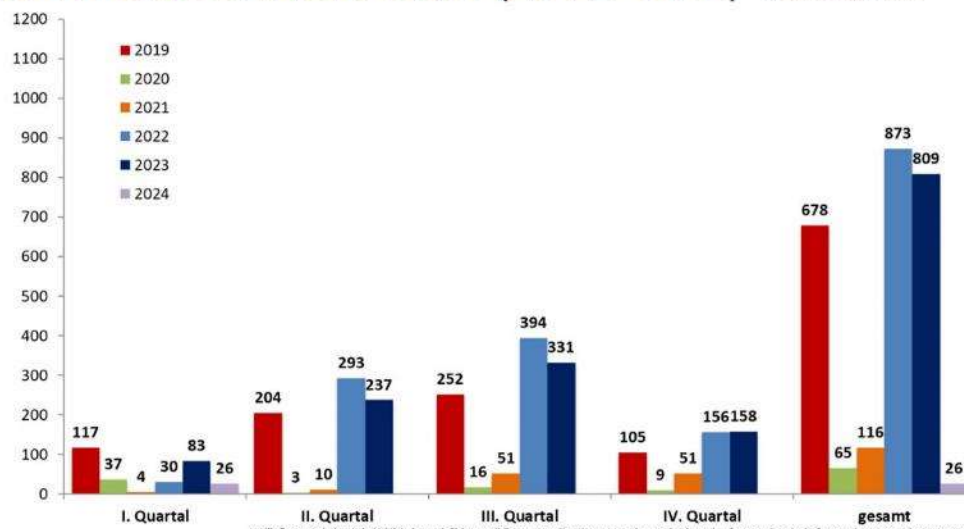
Allianz gegen Fluglärm

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

07. März 2024 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte

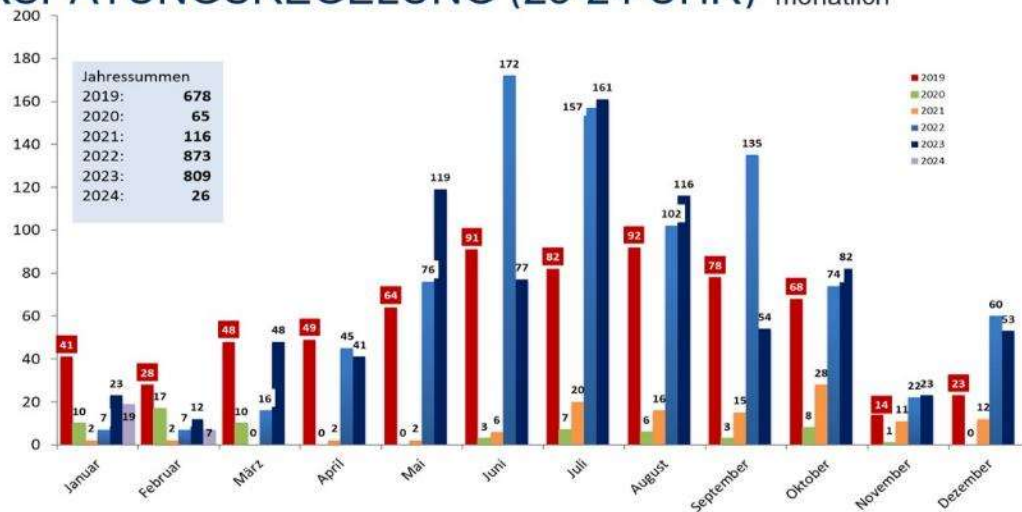


VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) quartalsweise



vorläufiges Ergebnis; vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 25.02.2024

VERSAPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) monatlich



vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafen Hamburgs; Stand: 25.02.2024

Seite 3

Hamburg

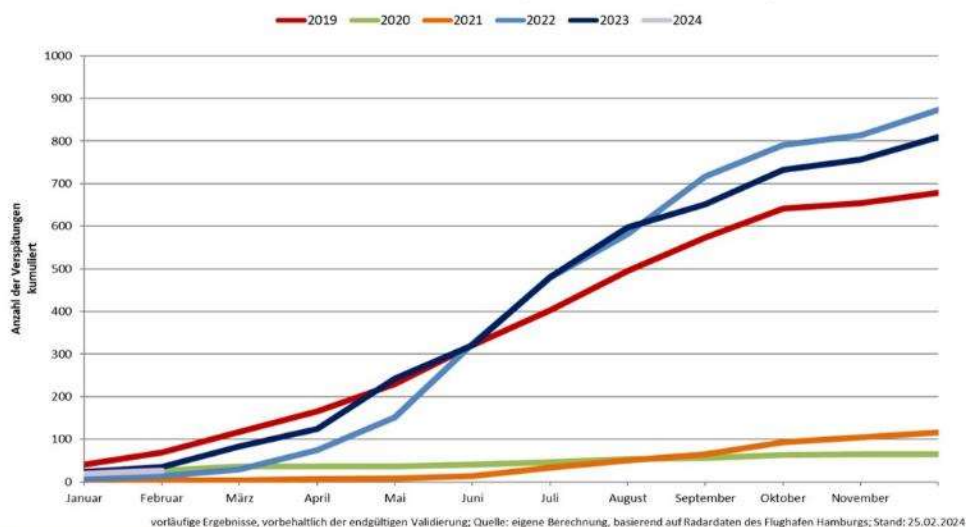
SONDERSITUATION JUNI 2023

- **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

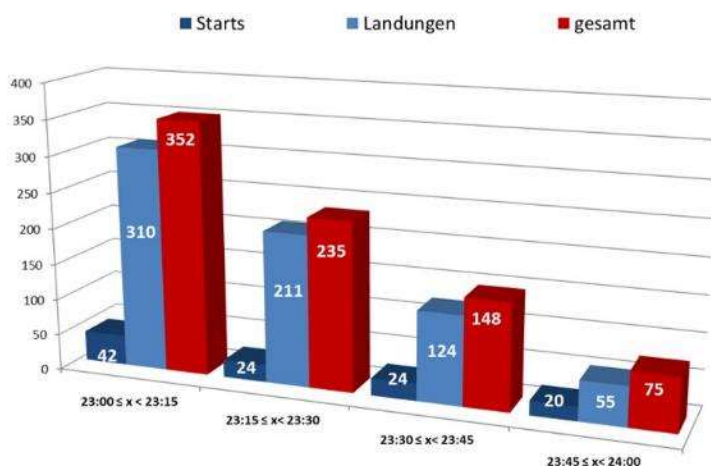
VERSÄTUNGSGEDELUNG (23 - 24 UHR) kumuliert



Seite 5

Hamburg

STARTS/LANDUNGEN* (23 – 24 UHR) 2023



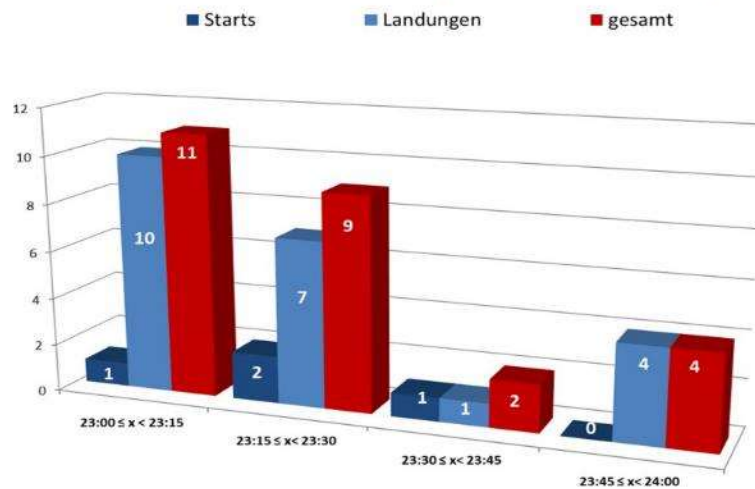
*ohne Gesundheitsflüge/med. Notfälle/Militärverkehr

Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.12.2023

Seite 6

Hamburg

STARTS/LANDUNGEN* (23 – 24 UHR) 2024



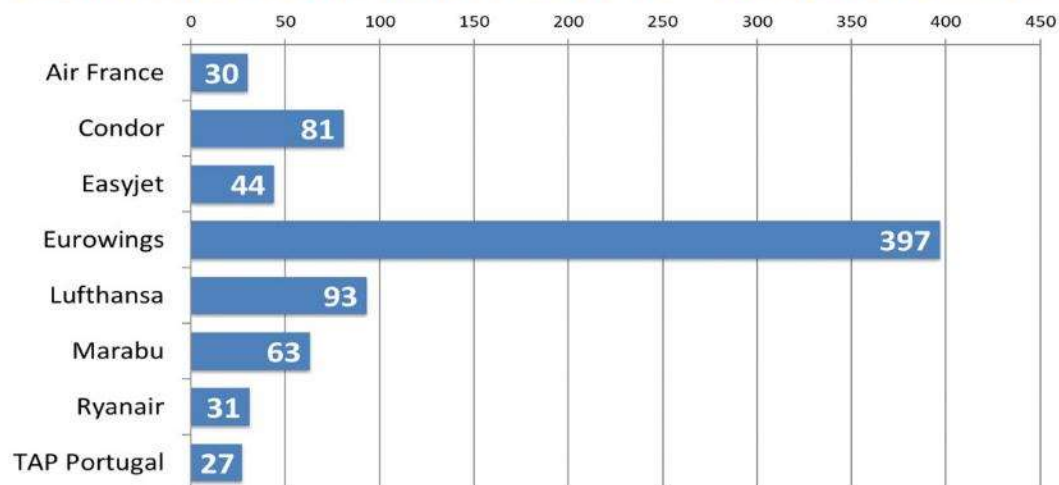
*ohne Gesundheitsflüge/med. Notfälle/Militärverkehr

Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 25.02.2024

Seite 7

Hamburg

VERSPÄTUNGEN NACH 23 UHR - JE AIRLINE ABSOLUT



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.12.2023

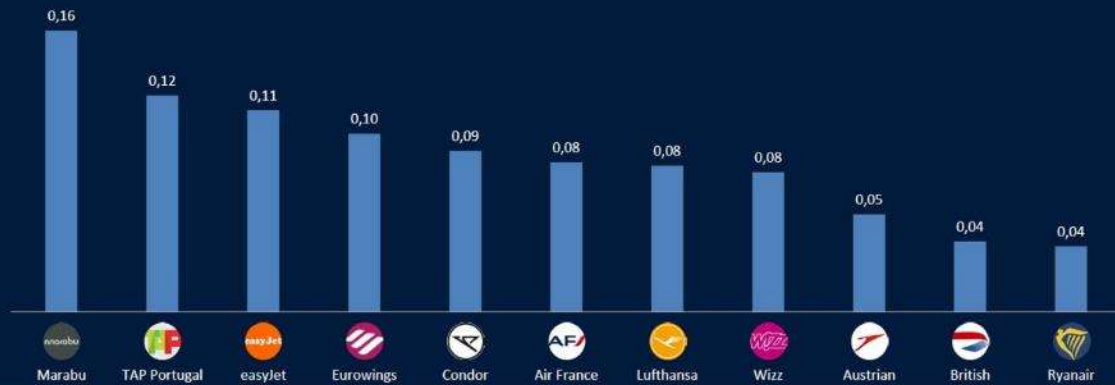
Seite 8

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



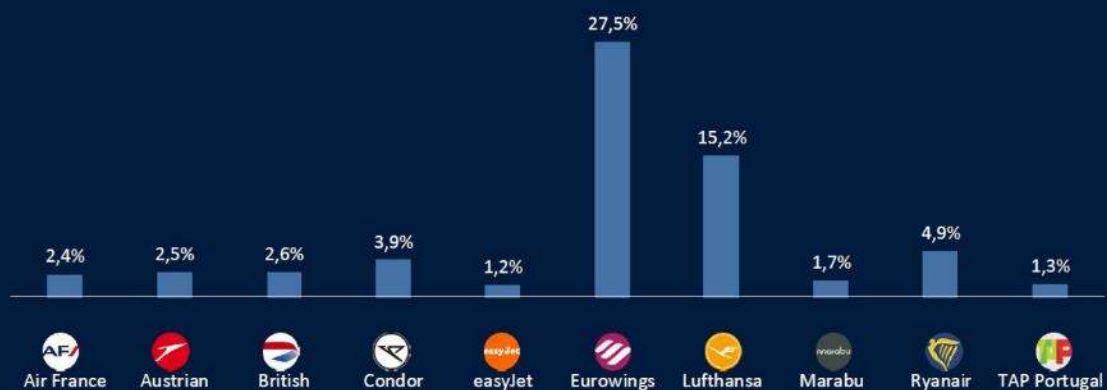
Quelle: FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

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.)

Seite 11

 Hamburg

ORDNUNGSWIDRIGKEITENVERFAHREN 2023

11 Verfahren wurden bisher eingeleitet

Verspätungsprüfungen bisher nicht abgeschlossen

Einstellungen nach Anhörung

Einstellung aufgrund Nachlieferung von Gründen

Seite 12

 Hamburg

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

Verspätungen 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

Seite 15

Hamburg

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT



www.mediaserver.hamburg.de/Andreas.Vallbracht

07. März 2024 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte

Hamburg

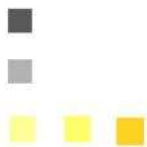
6.3 Rechtliche Stellungnahme; Frau Dr. Heß



23. Sitzung der **Allianz für den Fluglärmschutz**

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-rechtsanwaelte.de
©Baumannn 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 Bahnbenutzungsregelungen 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 Pauschflugreiseverkehr, 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

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)

II. Tatsächliche Verspätungssituation

- 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**

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. **kapazitätsermöglichend:**

- 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 ausnahmsweise 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

- 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 kapazitätsermöglichenden 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

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 **Erllass 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

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“

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“

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 Lärmbetroffenen 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“

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):

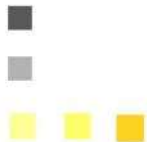
- Rotationsverzögerungen – maßgeblich sind Gründe für morgendliche Verzögerung
- Unvermeidbarkeit nicht zwangsläufig bei Ausfällen und Verzögerungen wegen eines Streiks (Einzelfall maßgeblich)

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
www.baumann-rechtsanwaelte.de

18

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



Verspätungen nach 23 Uhr: Die aktuellen Zahlen im Überblick

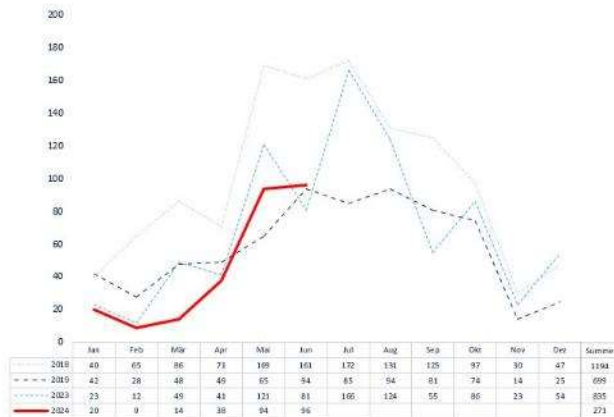


77,9 Prozent der Flüge in der Verspätungsstunde starteten und landeten bis 23:30 Uhr

- 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



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 1996- 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	635	449	419	439	511	456	233	152	317	167	203	139	164	146	147	143	101	166	153	122	112	135	365
22-6h	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%	2,8%	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%	0,6%	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%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%
Anteil 22-6h	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



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



© Flughafen Hamburg GmbH

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?

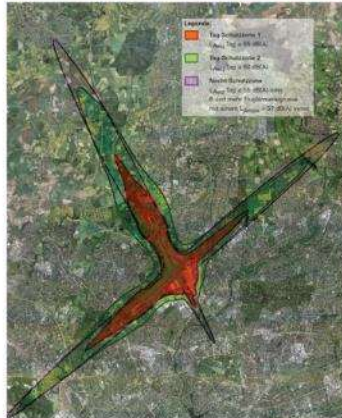
Einbau von Schallschutzfenstern in der umhüllenden Kontur Tag und Nacht

- Es werden Schlaf- und Kinderzimmerfenster gefördert, wenn die vorhandenen Fenster ein Schalldämmmaß < 35 dB erbringen. Eingebaut 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.

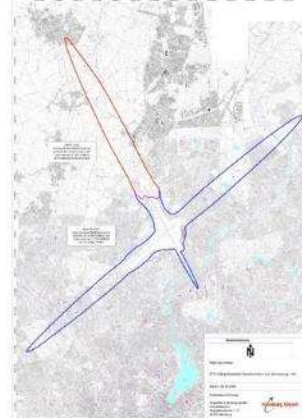
© Flughafen Hamburg GmbH

3. Wo wird gefördert?

ALT Tag- und Nachtschutzzone FluLärmG



NEU Umhüllende Kontur Tag- und Nachtschutzzone



© 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
Lärmschutzprogram
m läuft vorerst für 5
Jahre, beginnend
zum 01.07.2024 bis
zum 30.06.2029

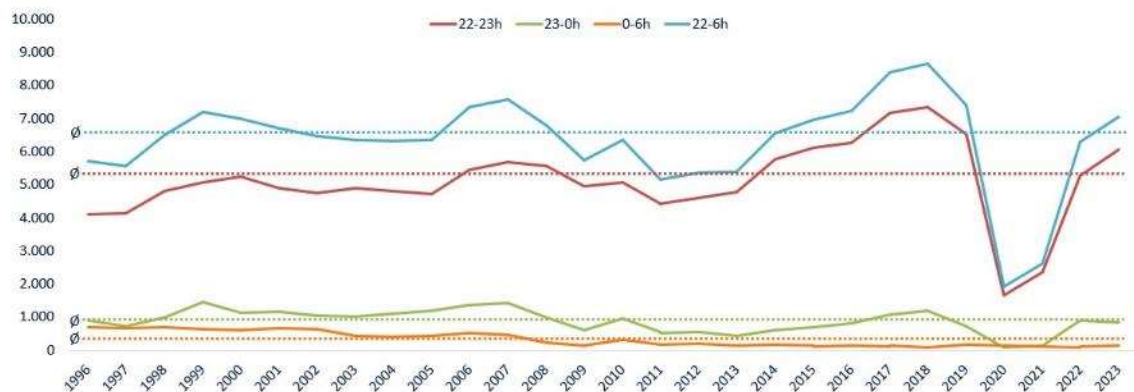


© Flughafen Hamburg GmbH

13

Das Niveau vor Corona wird unterschritten

Nachtflüge pro Jahr

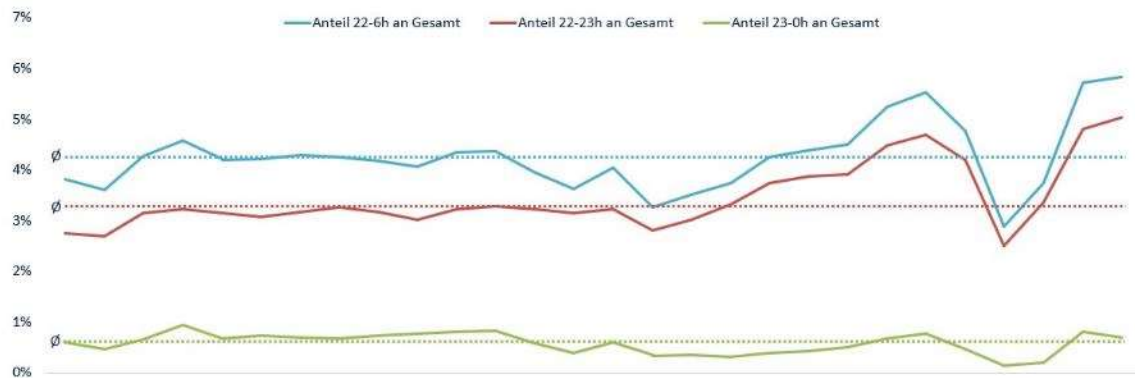


12

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 Verspätungsregel, Frau Dr. Pieroh-Joußen

VERSPÄTUNGEN: AKTUELLE SITUATION

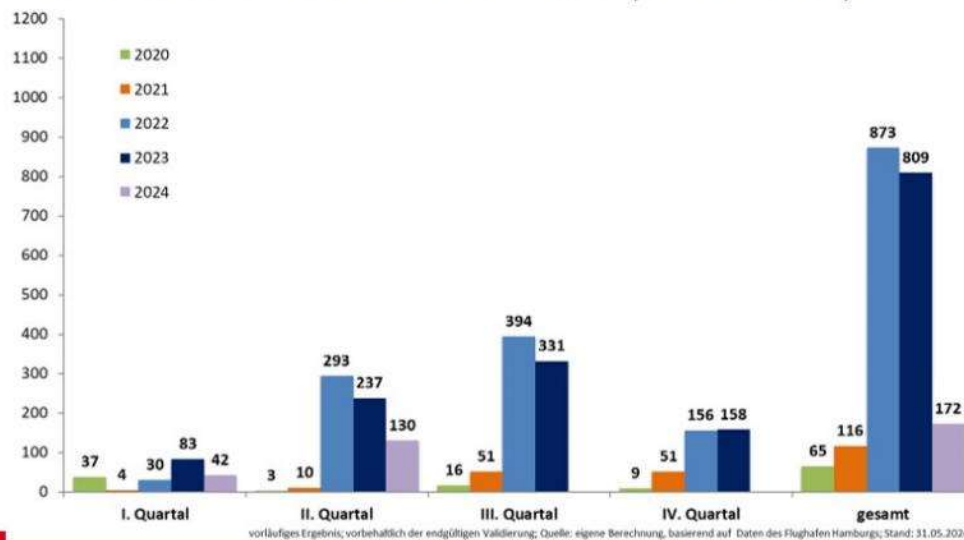
Allianz für den Fluglärmschutz

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

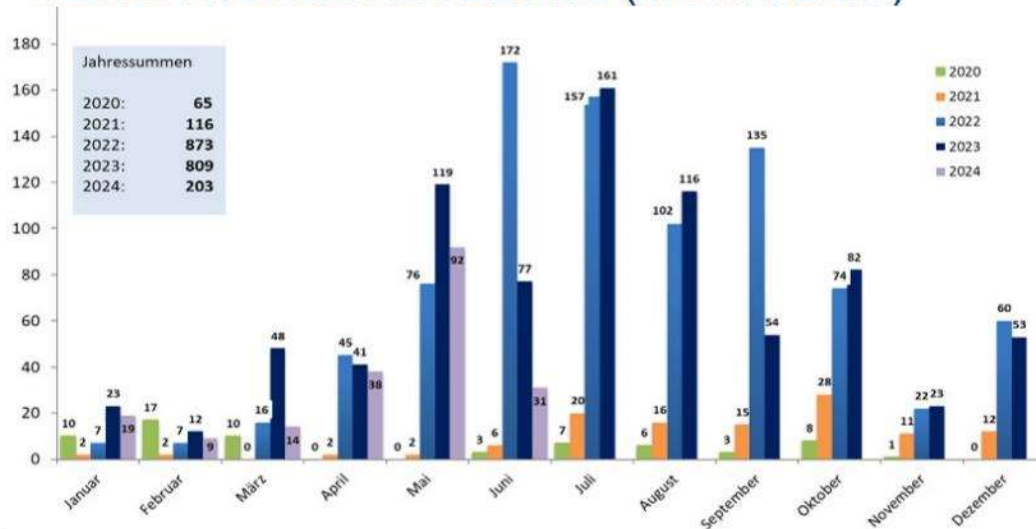
www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

Hamburg

VERSPÄTUNGSREGELUNG (QUARTAL)



VERSPÄTUNGSREGELUNG (MONATLICH)

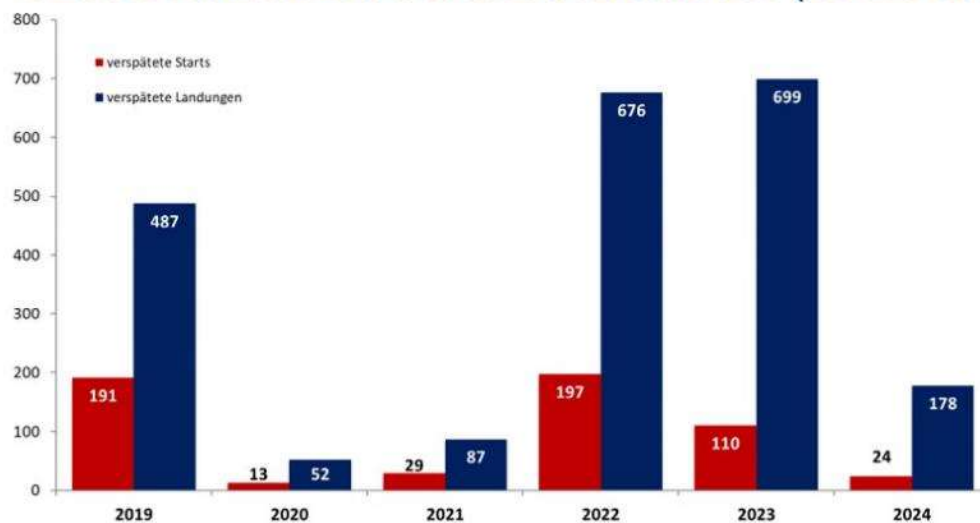


vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand: 13.06.2024

Seite 3

Hamburg

VERSPÄTETE STARTS/LANDUNGEN (23-24 UHR)

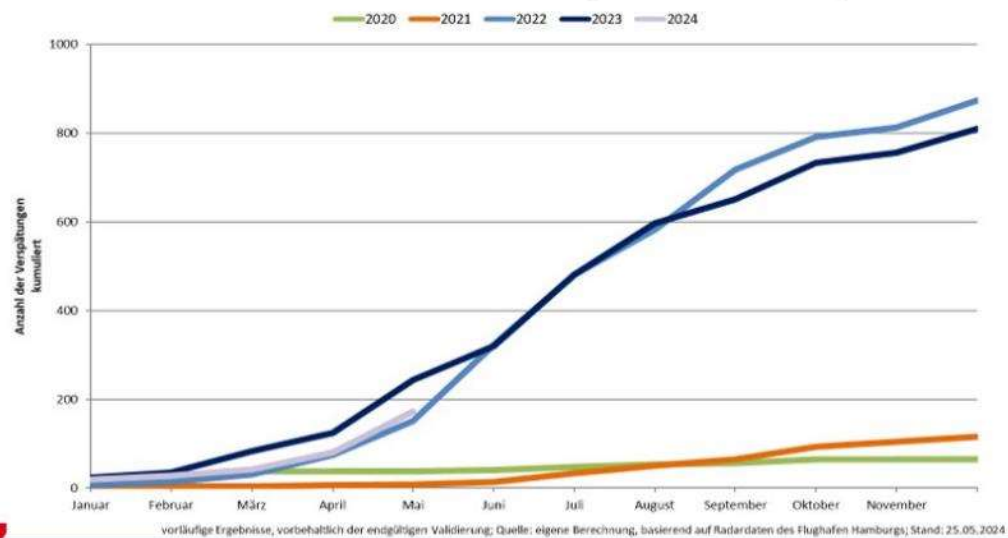


vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand: 13.06.2024

Seite 4

Hamburg

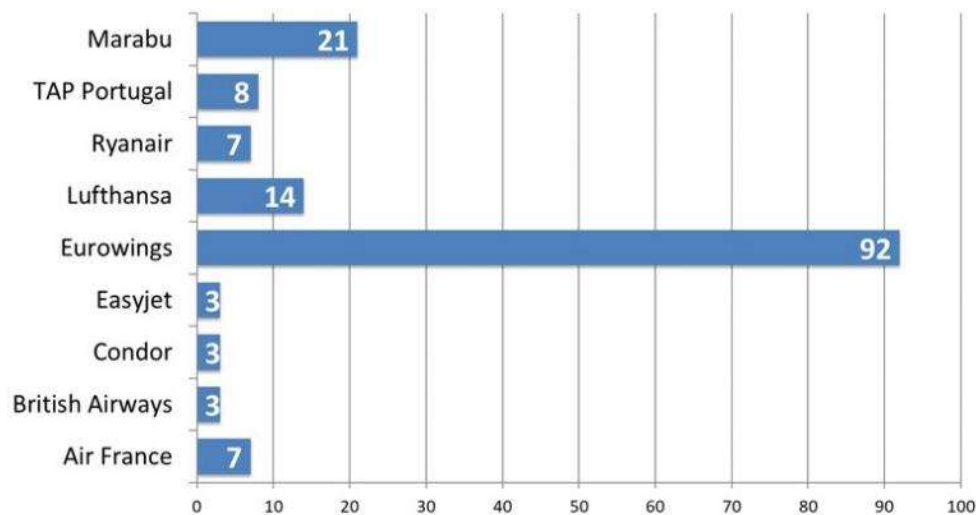
VERSPÄTUNGSREGELUNG (23 - 24 UHR) kumuliert



Seite 5

Hamburg

ANZAHL VERSPÄTETER FLÜGE NACH 23 UHR



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.05.2024

Seite 6

Hamburg

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

Luftfahrt- unternehmen	Abflug-/ Zielflughafen	Jan 24	Feb 24	Mrz 24	Apr 24	Mai 24
Eurowings	Mailand			Keine Überschreitung		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- REGE LUNG



27. Juni 2024 Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte



OPTIMIERUNG DER VERSPÄTUNGSREGE LUNG

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/mtl 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 Valbona

 Hamburg

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



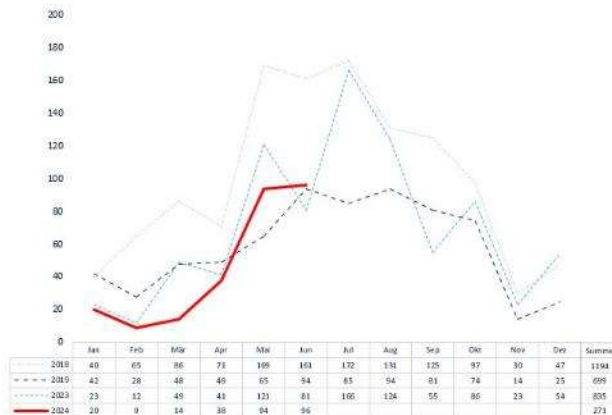
Verspätungen nach 23 Uhr: Die aktuellen Zahlen im Überblick

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)



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 1996- 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	635	449	419	439	511	456	233	152	317	167	203	139	164	146	147	143	101	166	153	122	112	135	365
22-6h	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%	2,8%	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%	0,6%	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%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%
Anteil 22-6h	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

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?

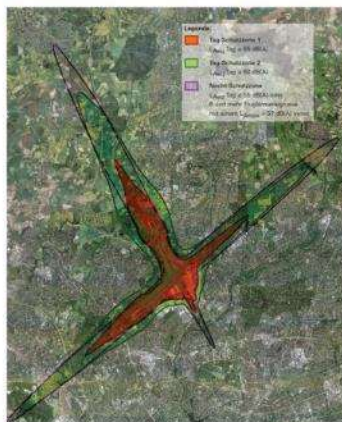
Einbau von Schallschutzfenstern in der umhüllenden Kontur Tag und Nacht

- Es werden Schlaf- und Kinderzimmerfenster gefördert, wenn die vorhandenen Fenster ein Schalldämmmaß < 35 dB erbringen. Eingebaut 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.

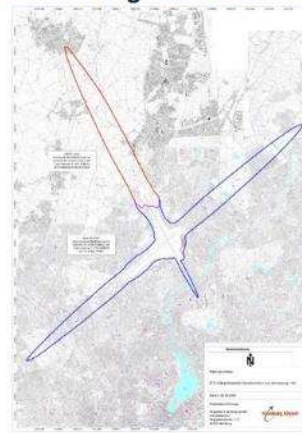
© Flughafen Hamburg GmbH

3. Wo wird gefördert?

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 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.

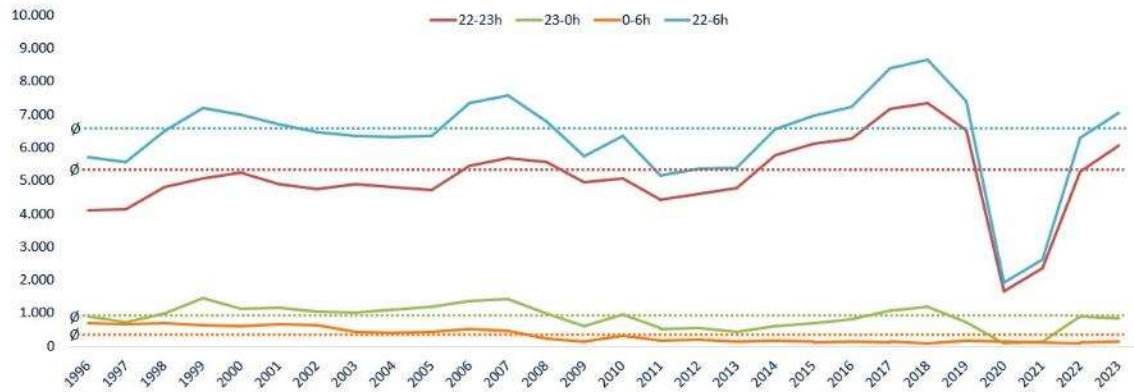
5. Laufzeit

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



Das Niveau vor Corona wird unterschritten

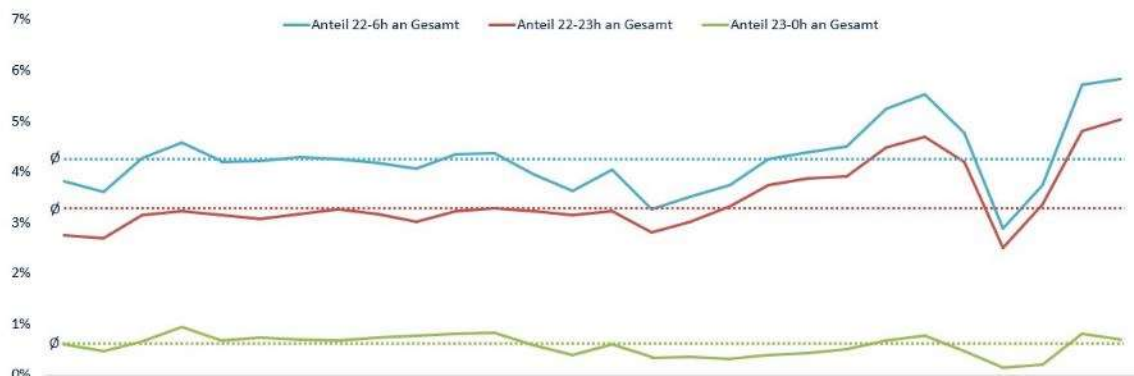
Nachtflüge pro Jahr



12

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

Nachtflüge nach Anteilen an Gesamt-Bewegungen pro Jahr



13

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 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 Touristikverkehr)



3



Auswirkungen auf die Passagiere Juli bis Oktober 2024



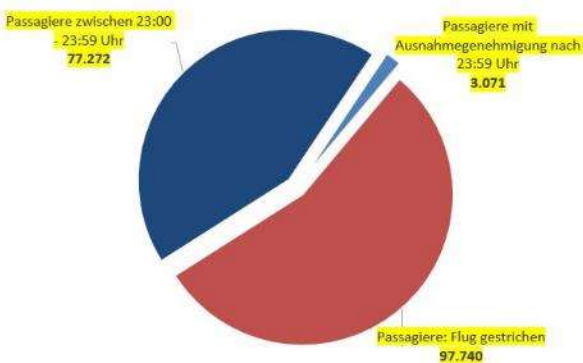
Rund 180.000 Passagiere mit Flügen von oder nach Hamburg waren von Juli bis Oktober 2024 von Unregelmäßigkeiten betroffen.

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 (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

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

VERSPÄTUNGEN: AKTUELLE SITUATION

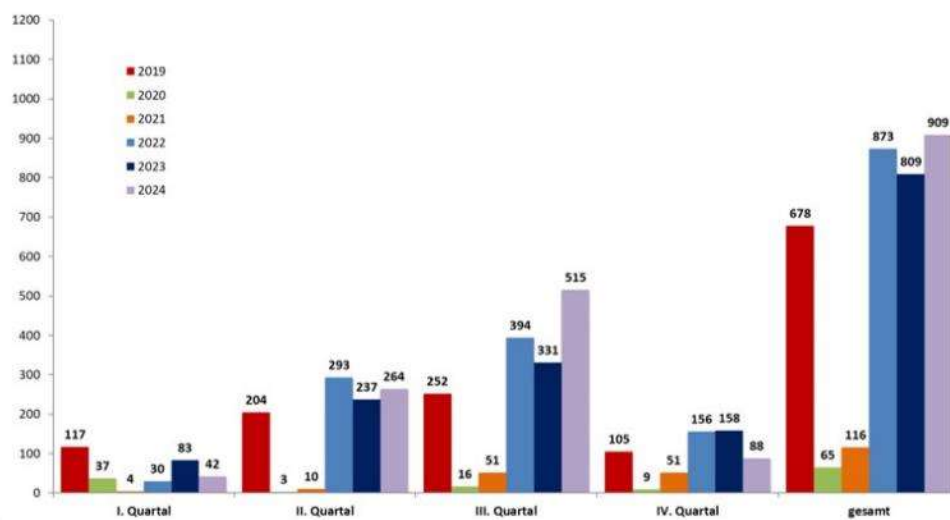
Allianz für den Fluglärmschutz

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

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

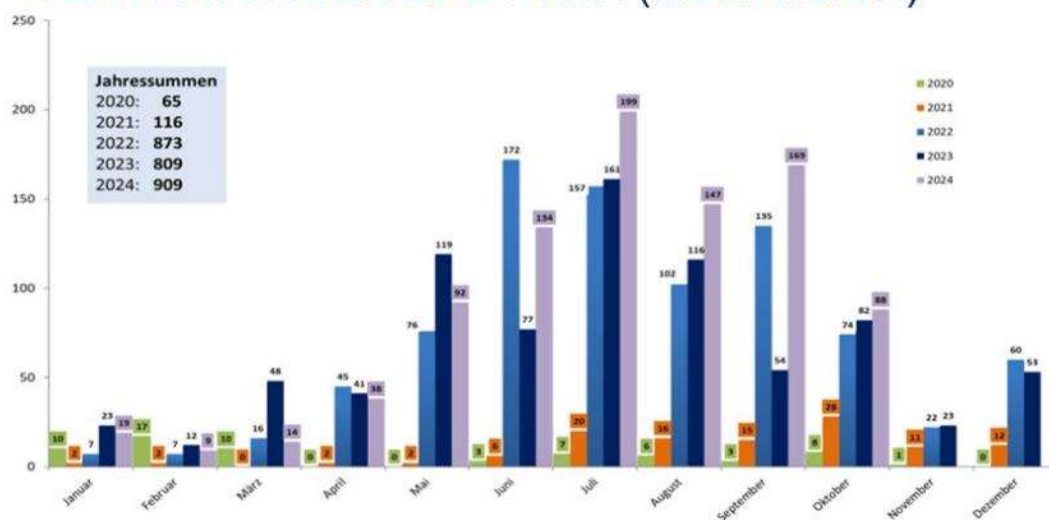


VERSPÄTUNGEN 23-24 UHR JE QUARTAL



vorläufiges Ergebnis, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 27.10.2024

VERSPÄTUNGEN 23-24 UHR (MONATLICH)

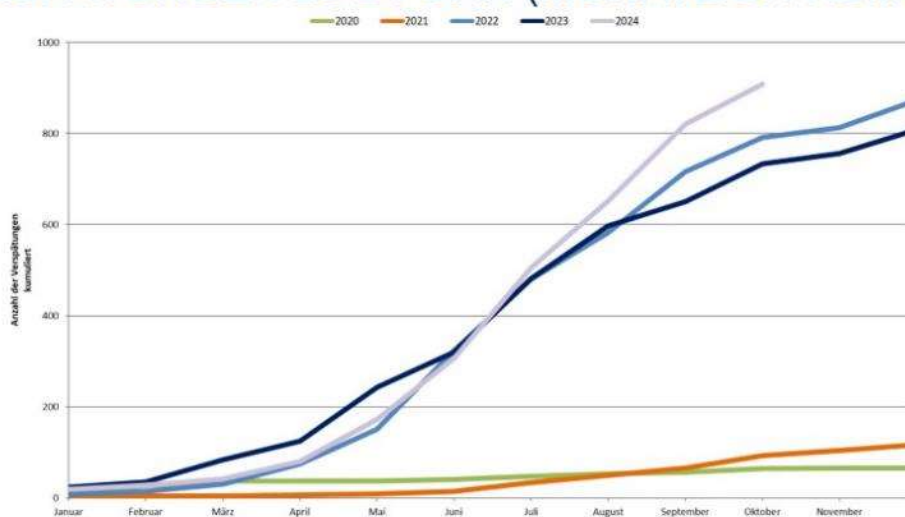


vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand: 27.10.2024

Seite 3

Hamburg

VERSPÄTUNGEN 23-24 UHR (MONATLICH KUMUL.)

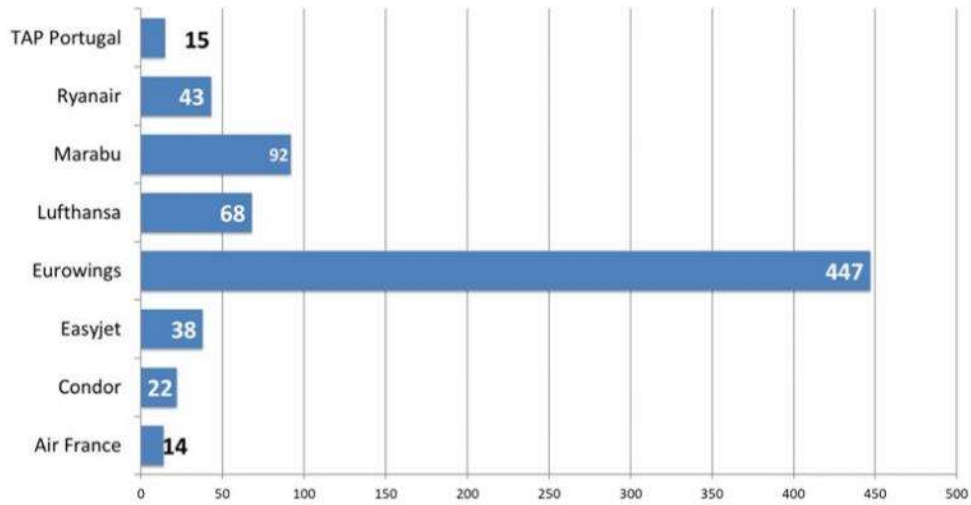


vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand: 27.10.2024

Seite 4

Hamburg

ANZAHL VERSPÄTETER FLÜGE NACH 23 UHR



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

Seite 5

Hamburg

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

Luftfahrt- unternehmen	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
Überschrei-
tungen im
Januar,
März und
April

Seite 6

Hamburg

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT

Hamburg Airport Helmut Schmidt

www.mediaserver.hamburg.de/ Andreas Valbrunn



6.7 Verspätungen-ein Lösungs-/Diskussionsvorschlag; FluglärmSchutz 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



... und Weitere.

05.09.2025

FlugLärmSchutzJersbek

3

Akteure



05.09.2025

FlugLärmSchutzJersbek

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

FlugLärmSchutzJersbek

5

(wahrgenommene) Aussagen



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

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

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

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

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

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

05.09.2025

FlugLärmSchutzJersbek

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

FlugLärmSchutzJersbek

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

FlugLärmSchutzJersbek

10

Vorschlag: Beispiele



Beispiel 1: 400 V

Gebühr (TEV) 200 T€

- 1-29 Min: $400 * 500 \text{ €}$

Bonus 100 T€

- $400 \text{ V} * 250 \text{ €}$

Schutzwirkung 100 T€

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 110 T€

- $550 \text{ V} * 200 \text{ €}$

Schutzwirkung 370 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

FlugLärmSchutzJersbek

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 **Verspätungsanteils**
- je höher der Verspätungsanteil, 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

FlugLärmSchutzJersbek

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

FlugLärmSchutzJersbek

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

FlugLärmSchutzJersbek

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

FlugLärmSchutzJersbek

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

FlugLärmSchutzJersbek

6.8 Umgang mit Witterungsereignissen; DFS

Umgang mit Witterungsereignissen

Allianz für den Fluglärmschutz
Hamburg, 4. November 2024

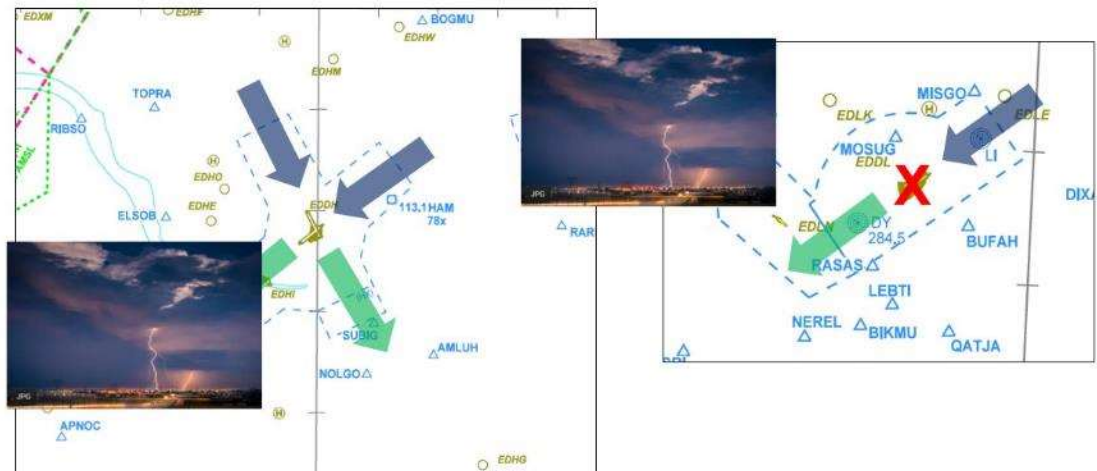


Agenda

- 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

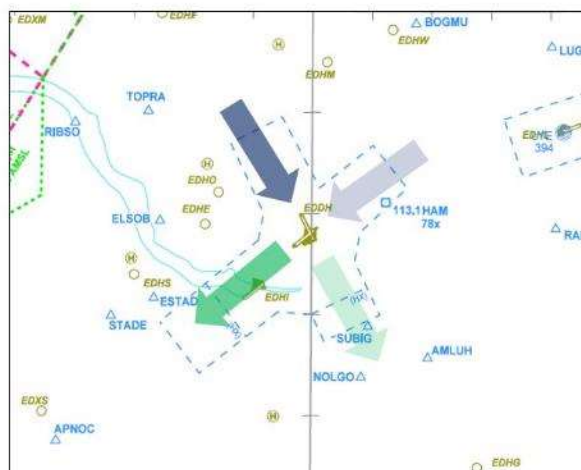


3 Allianz für den Fluglärmschutz / Hamburg / 4. November 2024

DFS Deutsche Flugsicherung

Wie reagieren wir auf Wetterereignisse?

Beispiel Anflug- & Towerkontrolle Hamburg



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

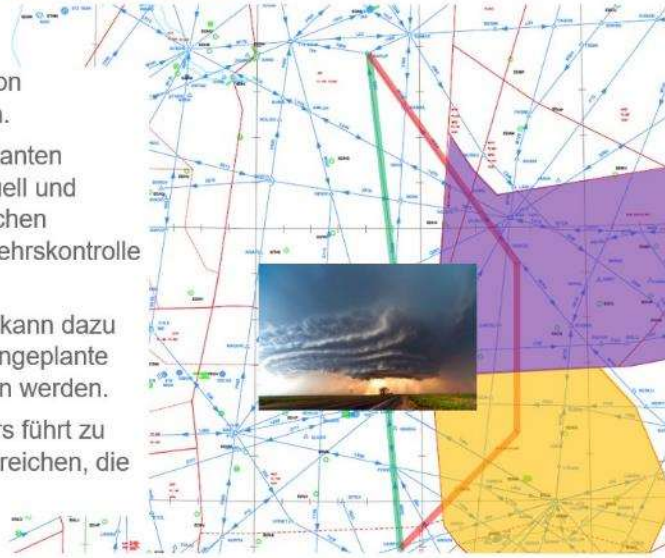
4 Allianz für den Fluglärmschutz / Hamburg / 4. November 2024

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 Fluglärmschutz / Hamburg / 4. November 2024



Wie reagieren wir auf Wetterereignisse?

Beispiel Streckenkontrolle

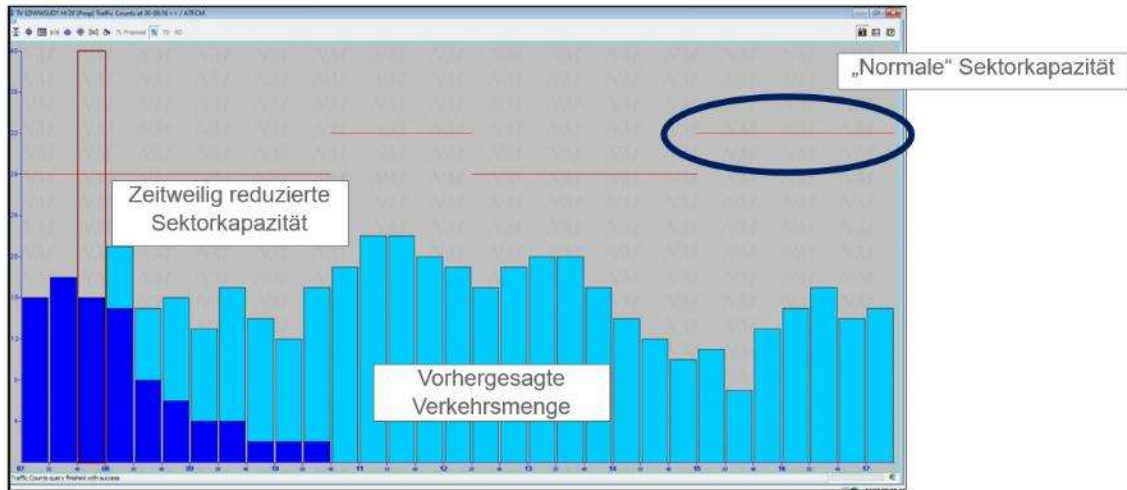
- Kontrollsektoren haben Kapazitätswerte, basierend auf den dort üblichen (geplanten) Verkehrsströmen.
- Wird mit ungeplantem Verkehr gerechnet, wird die Zahl der geplanten Flugbewegungen reduziert, um Reserven freizuhalten. Das betrifft insbesondere die benachbarten, vom Wetter freien Sektoren.
- Die 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 Fluglärmschutz / Hamburg / 4. November 2024



Wie reagieren wir auf Wetterereignisse?

Beispiel Streckenkontrolle



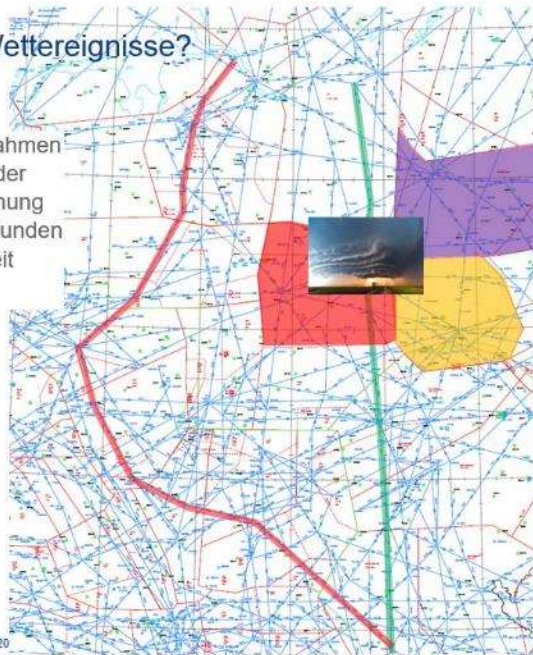
7 Allianz für den Fluglärmschutz / Hamburg / 4. November 2024

DFS Deutsche Flugsicherung

Wie reagieren wir auf Wetterereignisse?

Beispiel Streckenkontrolle

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

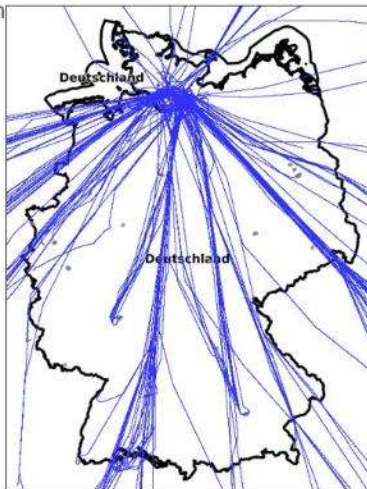


8 Allianz für den Fluglärmschutz / Hamburg / 4. November 20

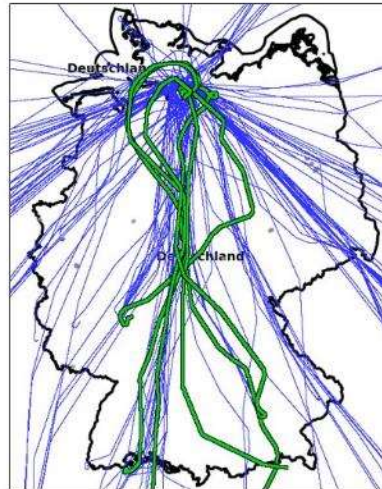
DFS Deutsche Flugsicherung

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

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.

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 Fluglärmsschutz / 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.



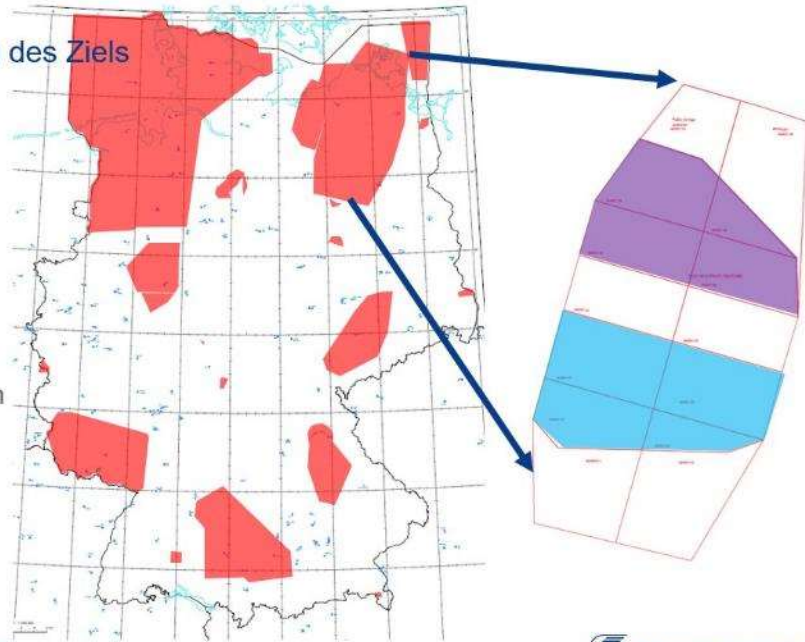
12 Allianz für den Fluglärmsschutz / Hamburg / 4. November 2024



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 Fluglärmschutz / 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

IOCC Integrated Operations Control Center

Deutsche Lufthansa AG



Allianz für den Fluglärmschutz

Einfluss von Klimaveränderungen auf die Flugroutenplanung/-führung

Hamburg, 04.11.2024



Integrated Operations Control Center



Lufthansa IOCC Frankfurt – Wer sind wir?

Operations Control Center

- Flight Dispatch
- Mission Support
- Network/Operations Control
- Maintenance Control
- Crew Disposition
- Traffic Rights Management

Hub Control Center

- Operational Steering
- LH System Partner (LHT, CARGO, LEOS, LSG)
- System Partner (ASG, Fraport)
- Ground Services (L/GA, L/GP, L/GL)
- Customer and Altéa Inventory Support Desk (CAD)
- Passenger Transfer Coordinator (PTC)
- Star Alliance Connection Center (SCC)
- Hub Traffic Supervisor (HTS)
- HCC Duty Manager (HDM)



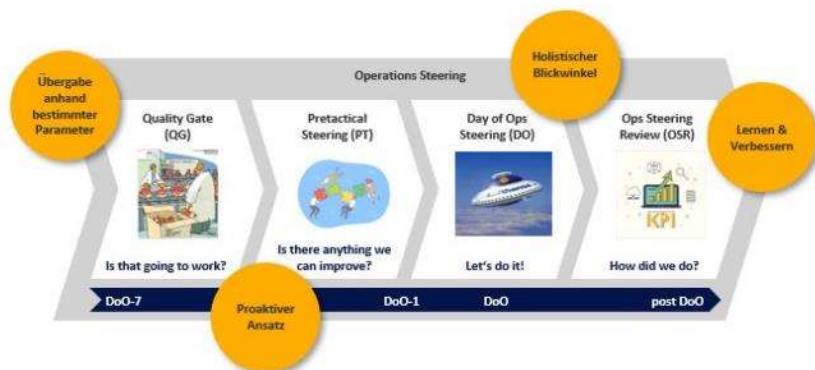
Integrated Operations Steering @ IOCC – Operative Verantwortung für die nächsten 7 Tage

Prozessrahmenwerk



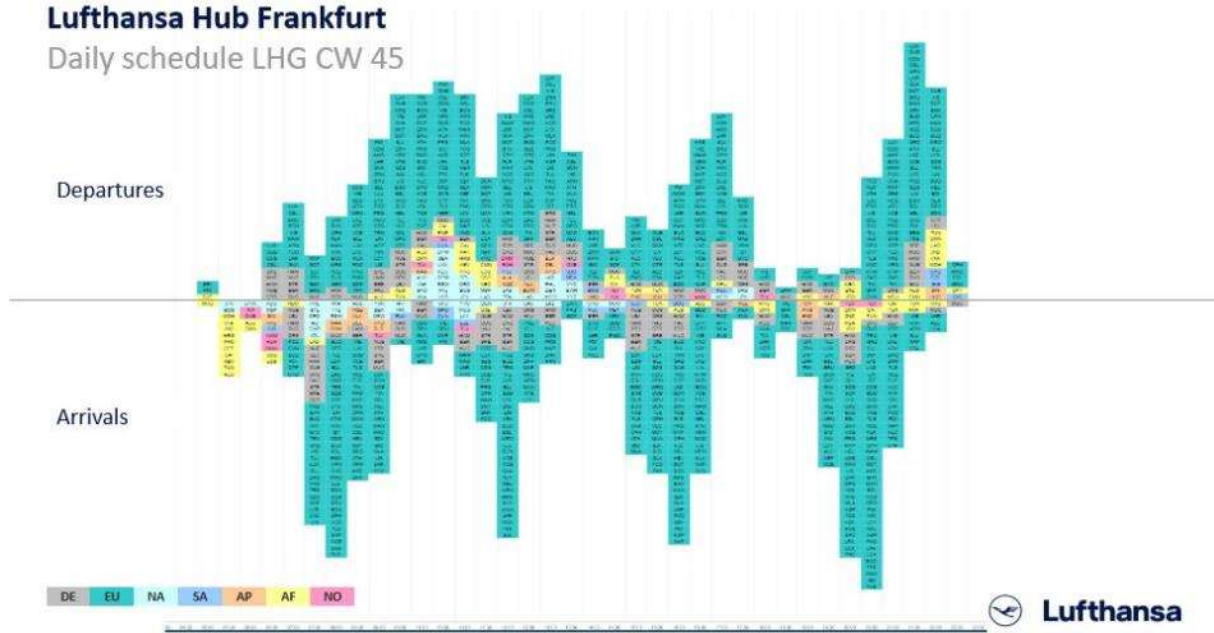
- Einführung des 7-Tage-Operations Steering-Prozesses:
 1. Quality Gate
 2. Prätaktische Steuerung
 3. Day of Ops Steering
 4. Ops Steering Review

- Operations Steering Process Framework -



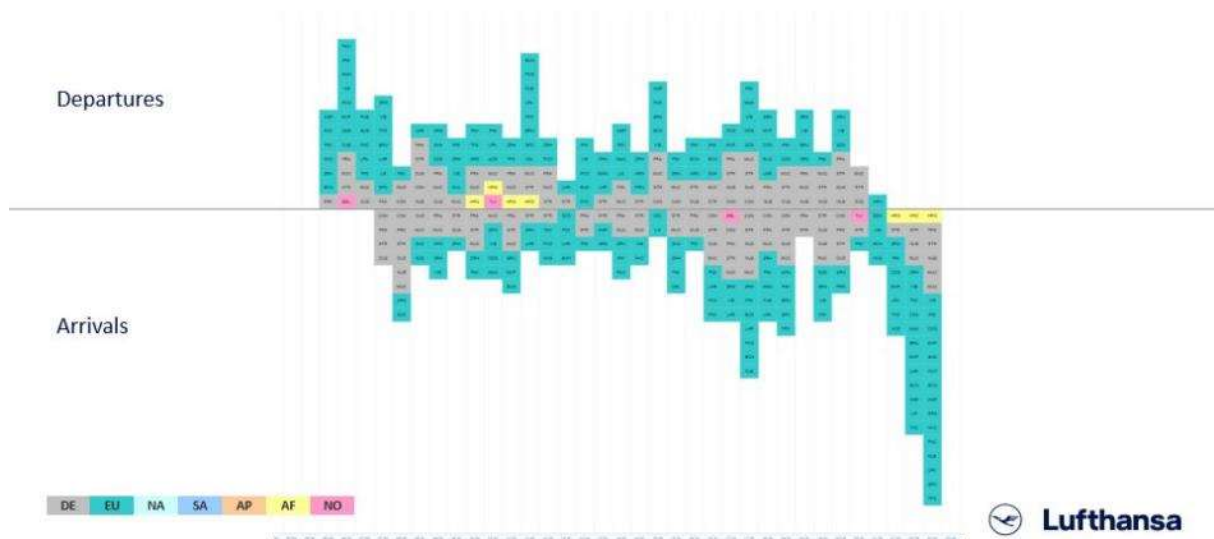
Lufthansa Hub Frankfurt

Daily schedule LHG CW 45

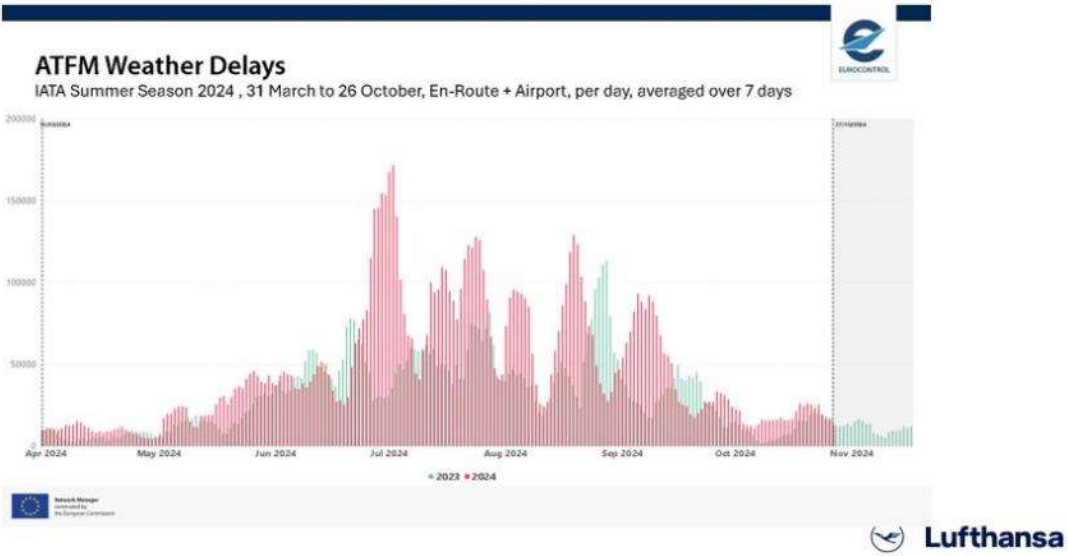


Lufthansa Hamburg

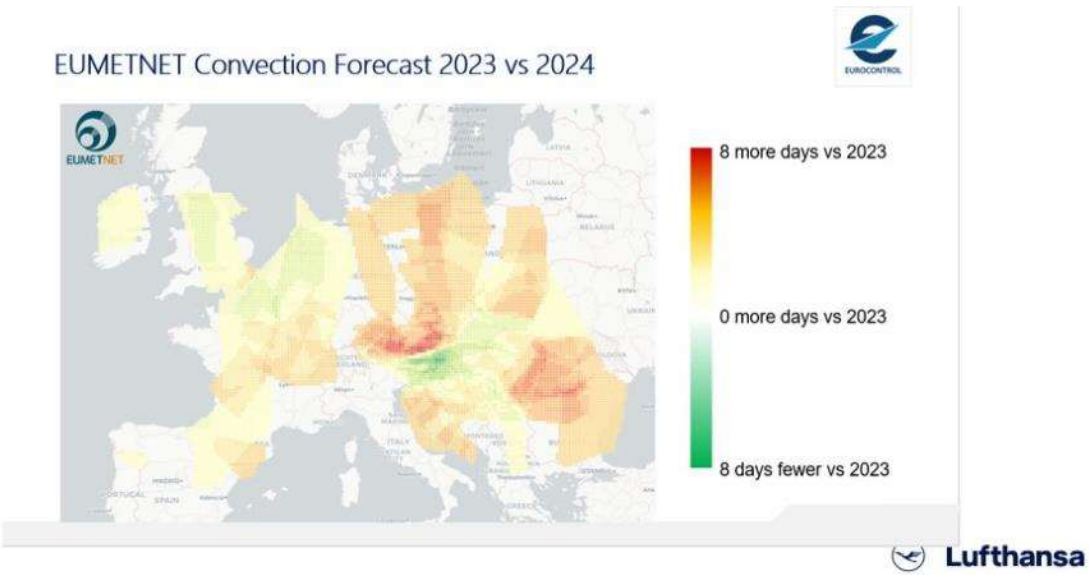
Daily schedule LHG CW 45



Deep Dive: Einfluss von Klimaveränderungen



Deep Dive: Einfluss von Klimaveränderungen



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

Engpässe durch starken **Flugverkehr** oder **Wetter** in kontrollierten Abschnitten oder an Flughäfen können zu **Regulierungen des Luftverkehrsmanagements** führen (ATC-Slot).

Es ist eine Routine-Aufgabe, abzuwägen, ob man eine **Slot-Verspätung** akzeptiert oder eine **längere Flugzeit**, indem man den kritischen Bereich umfliegt.

Optimale Route
Korrigierte Route
Slot-kritischer Bereich

Dispatch	
<ul style="list-style-type: none"> Bewertung von Wettervorhersagen Beobachtung von NOTAMS und Einschränkungen im Flugverkehr Bestimmen von Flugrouten und des Minimum Fuel Übermitteln des ATC-Flugplans und der Briefing-Unterlagen 	
Mission Support	Slot-Koordination
<ul style="list-style-type: none"> Enroute Wetter-Info Kontinuierliches Wetter- und NOTAM-Monitoring Interpretation externer Quellen Rerouting-Empfehlungen 	<ul style="list-style-type: none"> Wetter und NOTAMS interpretieren CTOTs monitoren und verbessern → Änderung der Route KONT Slot-Handling

Lufthansa

DLH Mission Support

Wetter-Monitoring für LH542 FRA-BOG

Geplante LH542 Route

Re-Routing LH542

Frühzeitige Empfehlung von Mission Support die Flugroute umzuleiten

Geplantes Routing mit schwerer Wetterlage zur Zeit des Transits

Neues Routing

Beeinträchtigung der geplanten Flugroute wegen der veränderten Bewegungsrichtung des Gewitters im Vergleich zum Planungszeitpunkt

Weiträumige Vermeidung eines Gebiets, welches von extremen Wetterphänomenen betroffen ist, gewährleistet einen sicheren Weiterflug

Lufthansa



lufthansa.com



6.10 Kennzahlen (Stand 15.03.2022)

	Kennzahl	Granulierung	Berichts- turnus Allianz	Zahl Verfü- bar	Bemerkung	Einver- nehmen	Daten 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 $L_{night} \geq 50$ 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 Kartierung nach Umgebungslärmrichtlinie	Ja	BUKEA
13	Luftqualität	CO, NO, NO ₂ , 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 CO₂-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.



i 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 Flugezeugauslastung 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



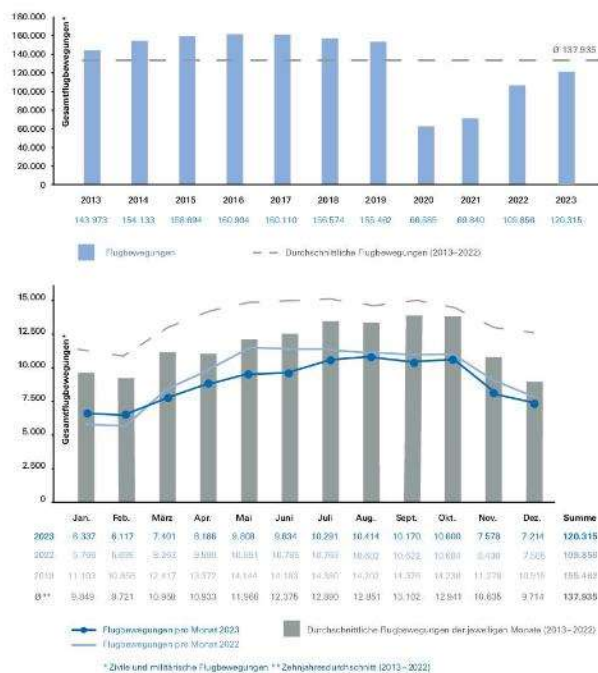
Passagierzahlen: Auf dem Weg zum Vorkrisenniveau

- Im Vergleich zum Jahr 2022 mit 11.097.688 Passagieren ist die Zahl der Reisenden um 22,1 Prozent auf 13.559.732 gestiegen.
- Der verkehrsstärkste Monat im Jahr 2023 war der Oktober mit 1.449.384 Passagieren, gefolgt von Juli (1.427.884). Auch 2023 waren der 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: 155.482 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 160 (2022) auf 163, 2019 waren es 159.
- Die Monate mit den meisten Flugbewegungen im Jahr 2023 waren die Monate Oktober (10.600), 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 Fluglärmschutz 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 20,39km² als rechtliche Obergrenze für den Fluglärm in Hamburg festgelegt. Mit dem Lärmkontingent soll erreicht werden, dass die Geräuschbelastung von 62 dB(A) Dauerschallpegel Les, die Fläche von 20,39km² 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 km².

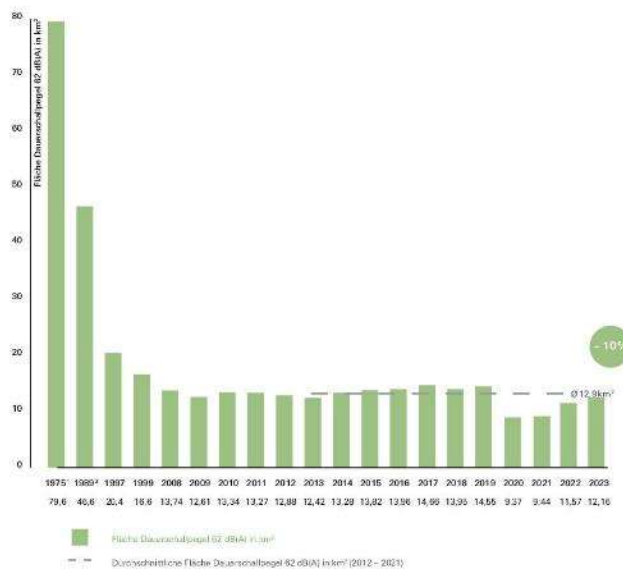


Die Lärmkontur 2023

- Die sogenannte Lärmkontur bildet die flächenmäßige Ausbreitung der Geräuschmissionen 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 Dauerschallpegel Leq_3 von 62 dB(A) oder höher erreicht.
- 2023 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von 12,16 Quadratkilometer. Im Vergleich zum Jahr 2019 (14,55 km²) 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 läge die Lärmkontur bei 11,97 Quadratkilometer.

6

Lärmkontur



* Vgl. Gutachtergruppe Koppel/Matsch/Müller von 1976, Berechnung für den Flughafen Hamburg über die ADP.

* Vgl. Lärmphysikalisches Gutachten für den Flughafen Hamburg, Oktober 1982 (Kossmann/Koppel/Müller).

* Im Vergleich zum Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

Die Lärmkontur ist deutlich unter dem Wert von 2019

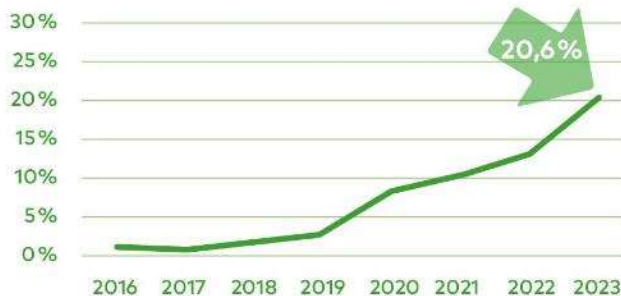
- Im Jahr 1975 lag die Ausbreitung noch bei 79,6 km² und im Jahr 1989 bei 46,6 km². Die Lärmmissionen sind seither drastisch zurückgegangen. Dies liegt im Wesentlichen an den technischen Innovationen und Verbesserungen an Flugzeugen und Triebwerken, für deren Einsatz sich Hamburg Airport aktiv einsetzt.
- Im Jahr 2023 lag die flächenmäßige Ausbreitung der Fluglärmissionen 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 leiserem, verbrauchsarmen Fluggerät liegt im Jahr 2023 bereits bei 20,6 Prozent. Im Vorjahr lag der Anteil noch bei 12,1 Prozent.

7



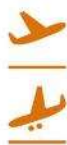
Anteil modernster Flugzeuge an den Flugbewegungen

(z. B. Airbus A320 neo)



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 Dauerschallpegel 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 Fluglärms führen. Flugzeuge der neuesten Generation wie der Airbus A320neo sind beim Start rund 5 bis 6 dB(A) spürbar leiser im Vergleich zu Vorgängermodellen.

8



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 Bahnbenutzungsregeln 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 Bahnbenutzungsregeln gebunden, wenn diese ihren gesetzlichen Auftrag, für eine „sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs“ zu sorgen, nicht beeinträchtigen.

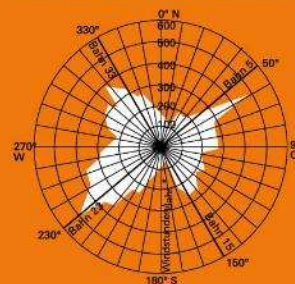
Start und Landung gegen den Wind

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.

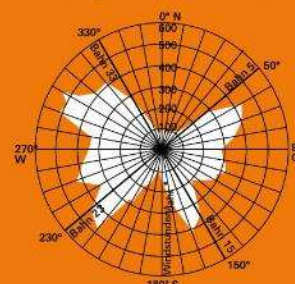
Im Ergebnis sollen die Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport sicherstellen, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die keinen Einfluss genommen werden kann.

Windrichtungshäufigkeit am Hamburg Airport*

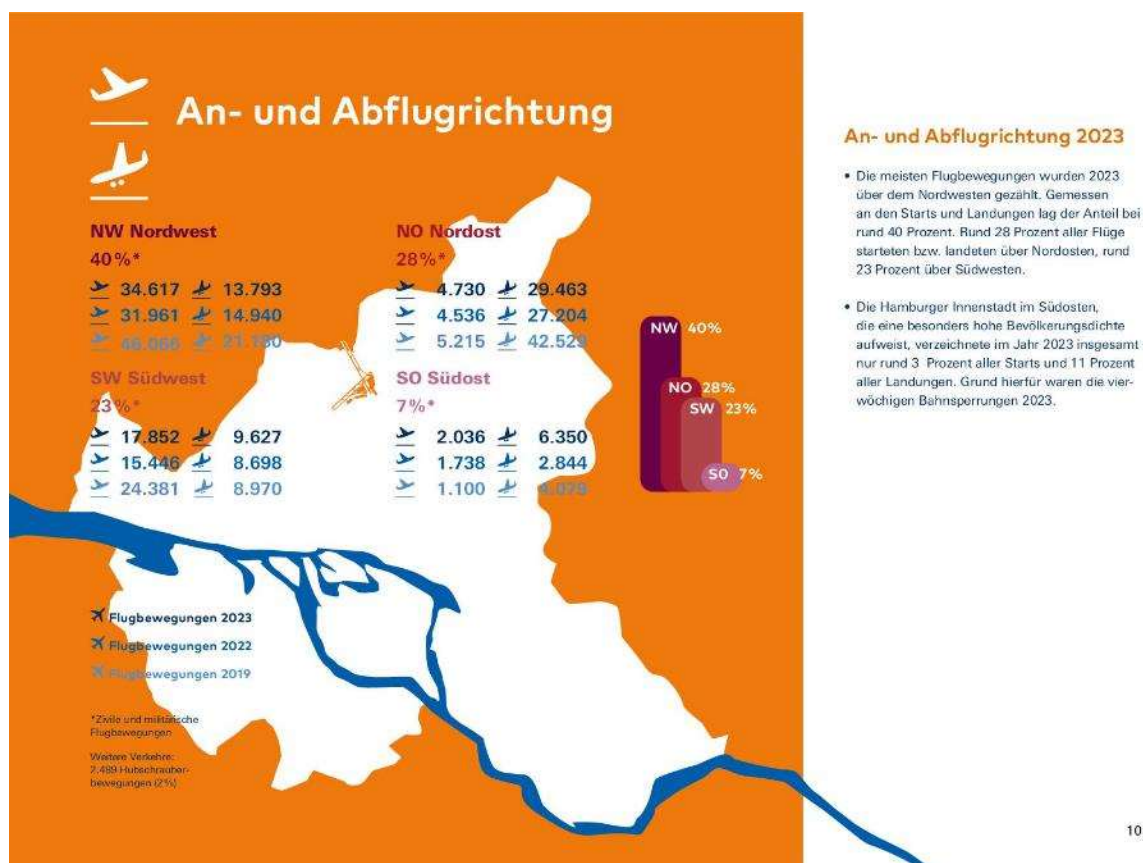
Windrichtungen 2023 (starke Südwestwinde)



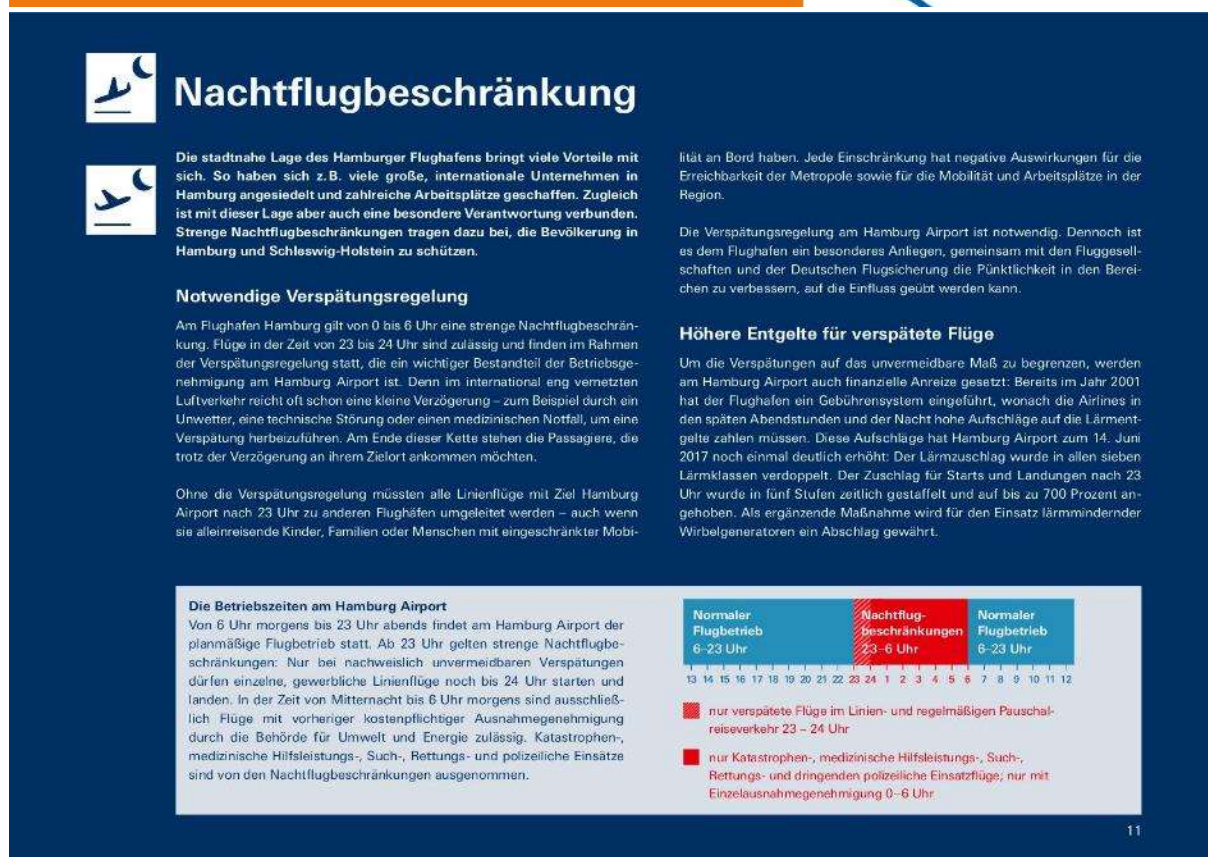
Windrichtungen 2022 (starke Westwinde)



9



10

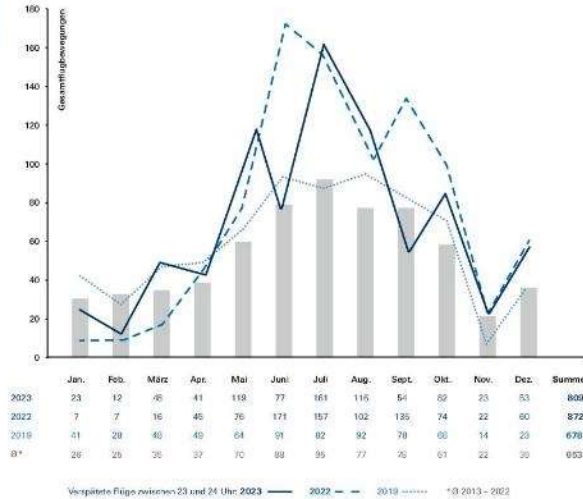


11



Nachtflugbeschränkung

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



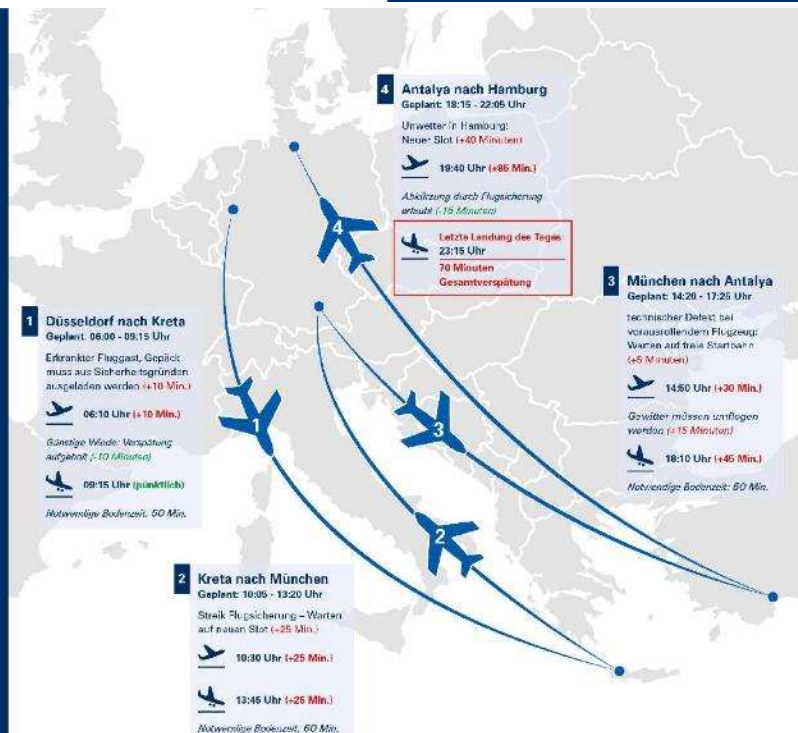
Im Jahr 2023 griff die Verspätungsregelung 809-mal

- 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 Gesamtflüge 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 verschiedene 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 Fluglärmschutzbeauftragte in der Behörde für Umwelt und Energie zuständig.



13



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)40/5075-3611
E-Mail: kbromm@ham.airport.de

Projektmanagement

Julia Grosser,
Referentin Politische Kommunikation

Editorial sDesign und Grafik

Sabine Barmbold, Leitung Design

Fotos

Oliver Sorg

Datenstand

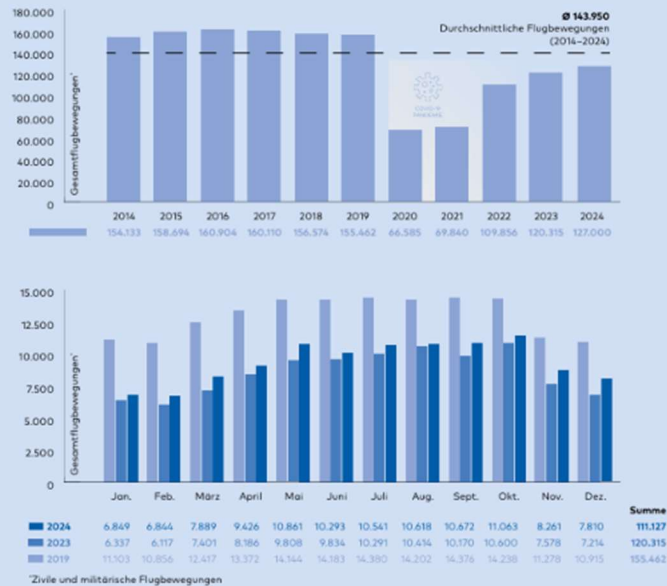
8. Februar 2024

6.10.2 Kennzahlen für das Jahr 2024 – Allianz für den Fluglärmschutz 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.

Flugbewegungen



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.

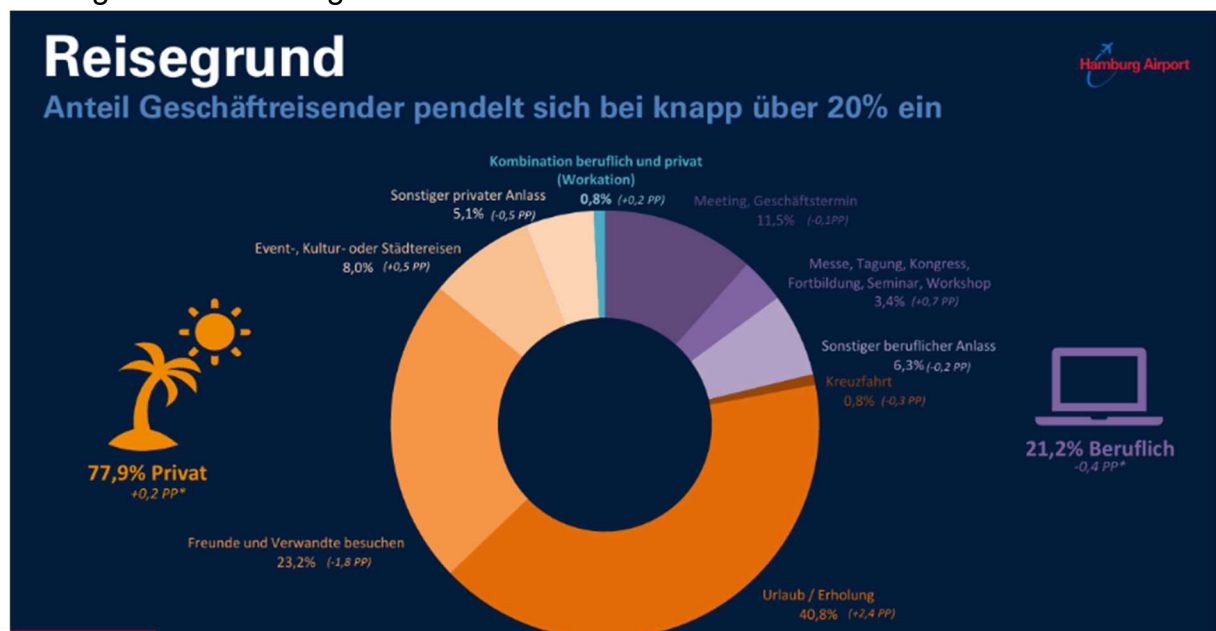
Passagierzahlen



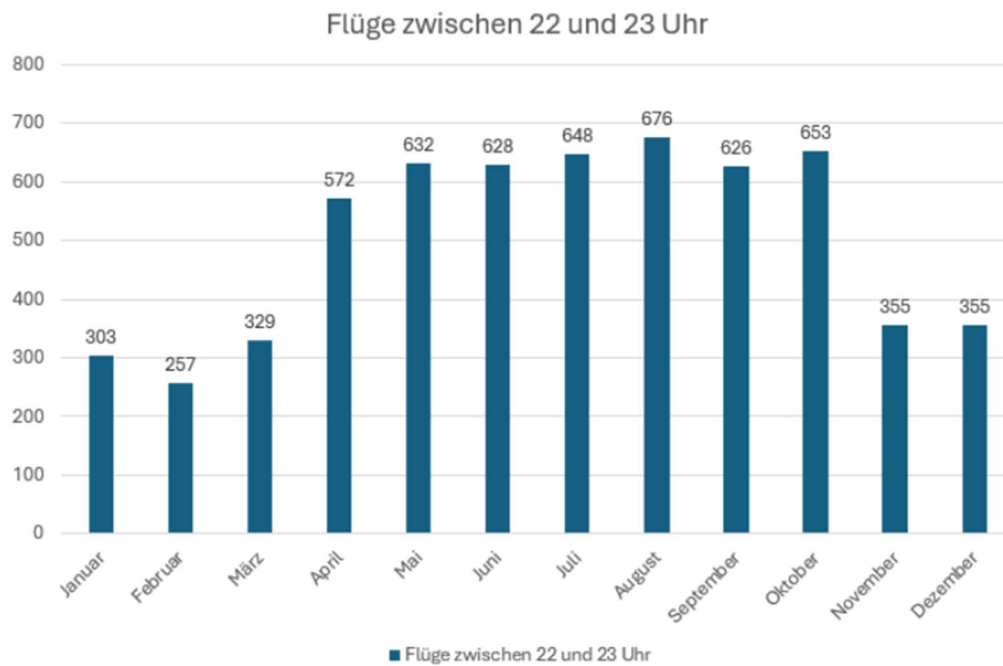
Anreiseort der Passagiere



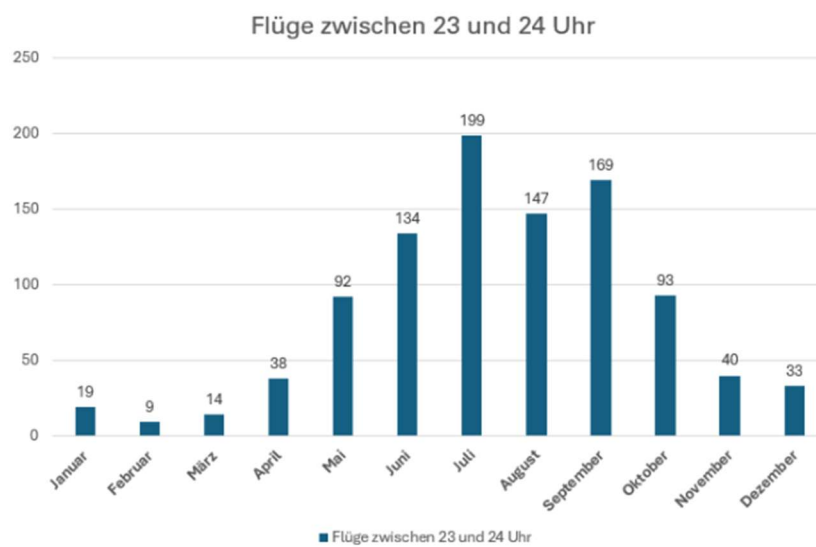
Reisegrund der Passagiere



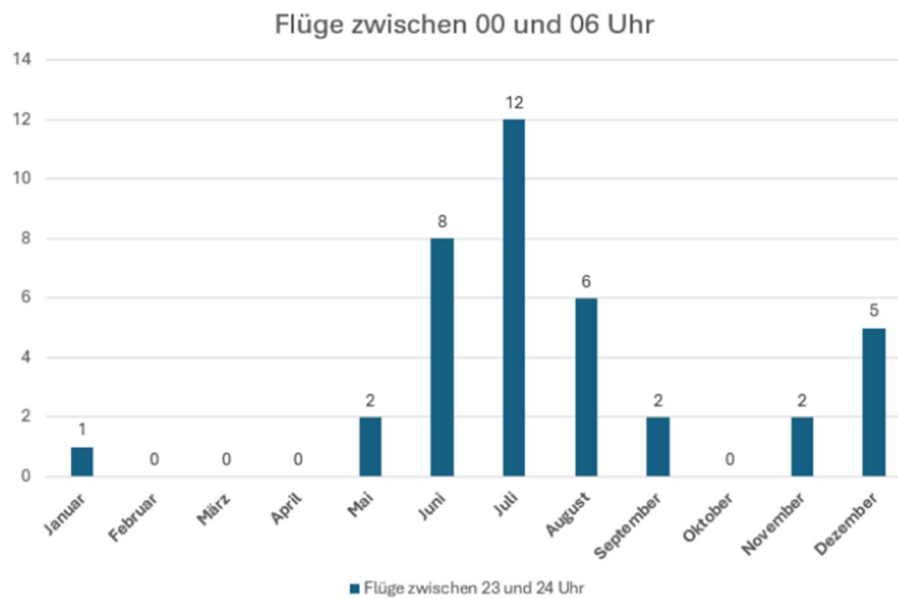
Flüge zwischen 22 und 23 Uhr



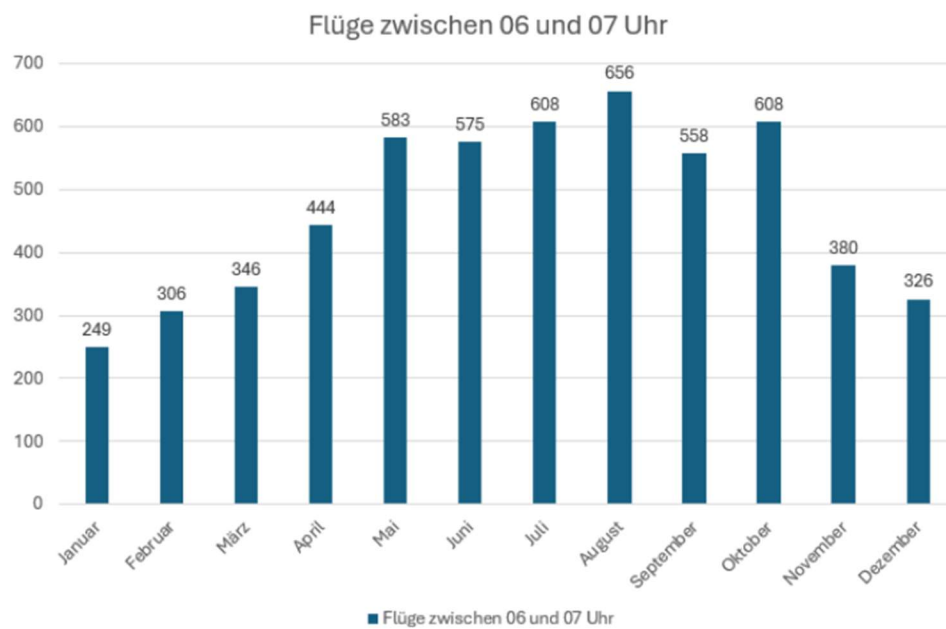
Flüge zwischen 23 und 24 Uhr



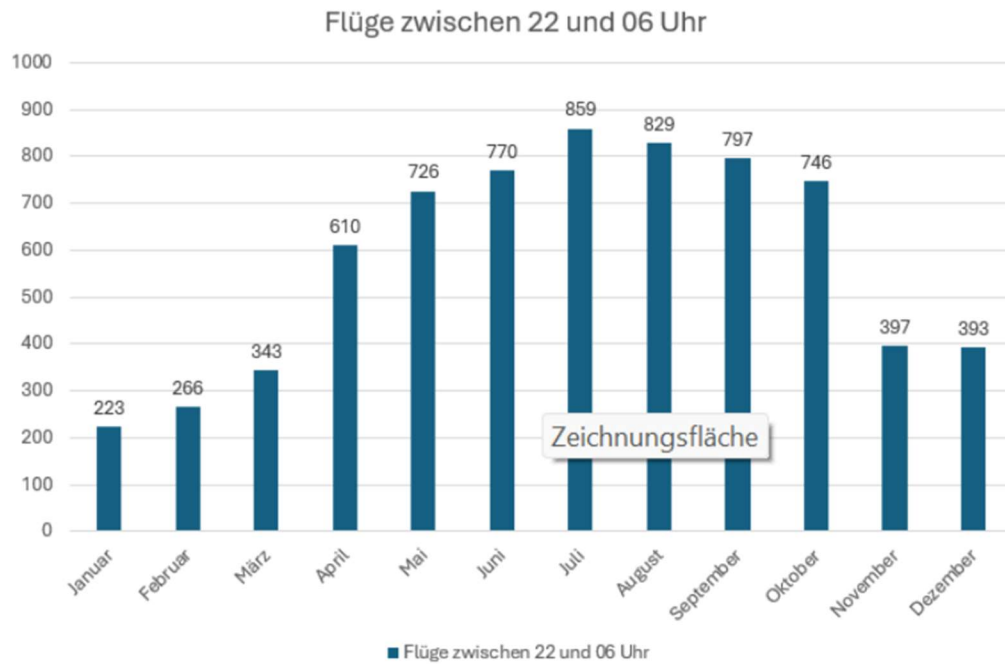
Flüge zwischen 00 und 06 Uhr



Flüge zwischen 06 und 07 Uhr



Flüge zwischen 22 und 06 Uhr



Lärmkontur am Tag

Gesamtkontur 13 Prozent geringer als 1919

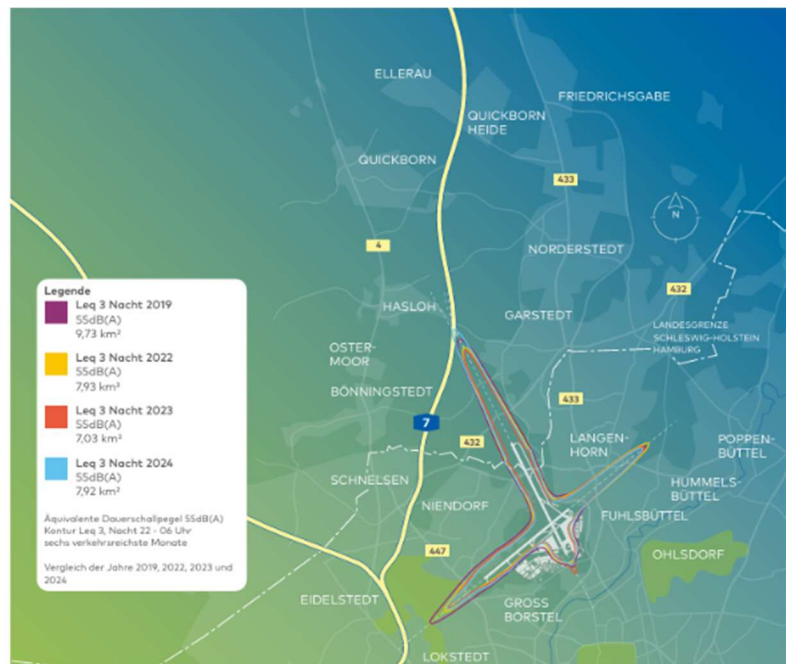
- Die durch Fluglärm von einem Dauerschallpegel von 62 und mehr dB(A) belastete Fläche nimmt seit 1997 (Referenzjahr) kontinuierlich ab. 2024 umfasst die Tag-Lärmkontur eine Fläche von 12,6 km². Dies entspricht im Vergleich zum Vor-Coronajahr 2019 einer Reduktion von 13 Prozent, im Vergleich zu 1997 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 Landrichtungen 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 verringert.
- Im Jahr 2024 lag die nächtliche Lärmkontur bei 7,92 km², während diese 2019 noch 9,73 km² 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).

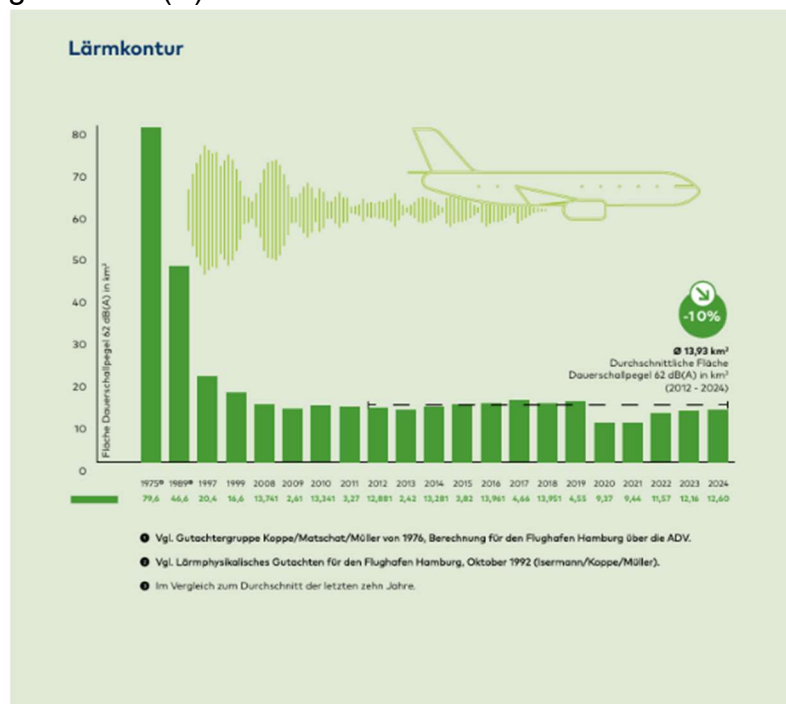


Fluglärmkontur Dauerschallpegel 62 dB(A)

Lärmkontur gibt leisere Situation am Hamburger Himmel nur bedingt wieder

- Im Jahr 1975 lag die Ausbreitung noch bei 79,6 km² und im Jahr 1989 bei 46,6 km². 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 Lärmsituation 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 ≥ 55 dB(A) und Lnight ≥ 50 dB(A) nach Bezirken

Betroffenenanzahlen 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

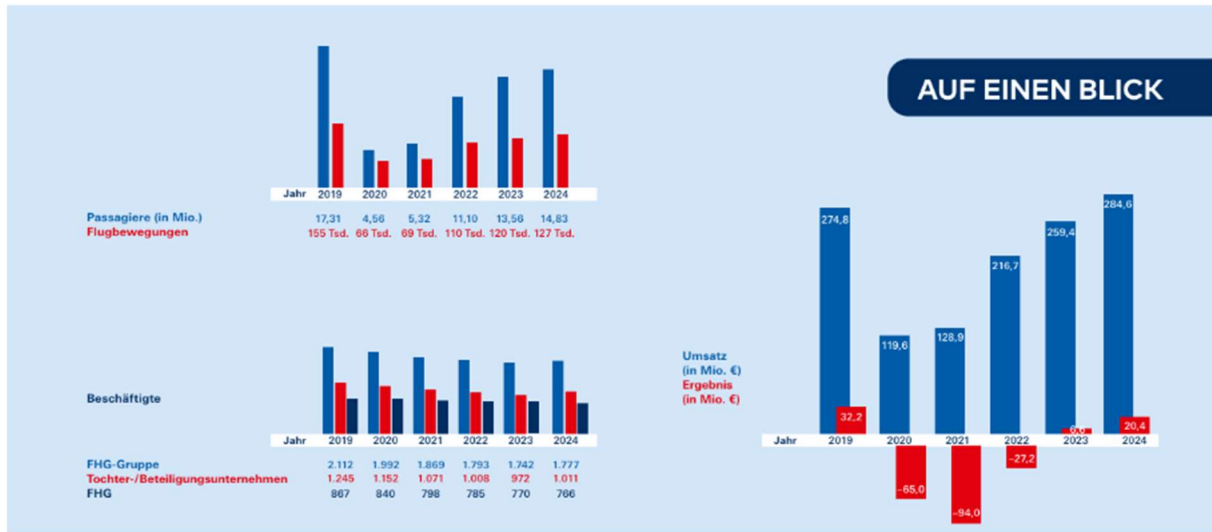
LDEN - Tag-Abend-Nacht-Pegel (Day-Evening-Night): Abgewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 19962:1987 über einen Zeitraum von 24 Stunden mit besonderer Gewichtung der Abend- und Nachtstunden

LNight - Nachtpiegel (Night): Abgewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 19962:1987 über den Nachtzeitraum (23-6 Uhr)

Luftqualität

	2024	2023	2019
CO Kohlenstoffmonoxid	0,17 µg/m ³	0,19 µg/m ³	0,21 µg/m ³
NO Stickstoffmonoxid	5 µg/m ³	4 µg/m ³	8 µg/m ³
NO₂ Stickstoffdioxid	15 µg/m ³	14 µg/m ³	21 µg/m ³
O₃ Ozon	51 µg/m ³	51 µg/m ³	47 µg/m ³
PM 10 Feinstaub	12 µg/m ³	12 µg/m ³	20 µg/m ³
PM 2,5 Feinstaub Partikelgröße	8 µg/m ³	8 µg/m ³	10 µg/m ³

Bruttoeinnahmen FHG



Gewinn / Verlust pro Passagier FHG

6.11 Grundsätze der Zusammenarbeit

Präambel

Die Allianz für den Fluglärmschutz 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 Fluglärmschutzes und der Entwicklung des Flughafens sollen danach unter Federführung des Flughafens und unter Einbeziehung der regionalen Fluglärmschutzinitiativen auch in diesem Gremium besprochen werden.

Die Arbeit der Allianz für den Fluglärmschutz 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 Fluglärmschutz“ wird die Schaffung und Wahrung von Transparenz zu allen fluglärmrelevanten 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 Fluglärmschutz 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 Fluglärmschutz“ 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 Fluglärmschutz*

Die Allianz für den Fluglärmschutz ist ein Dialogforum, in dem sich Fluglärm Betroffene, Flughafen, Luftverkehrswirtschaft, Wirtschaft der Metropolregion, Politik und Verwaltung über die Möglichkeiten zur Verringerung der luftverkehrsbedingten Belastungen (insbesondere des Fluglärms) 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 Fluglärmschutz“ soll aus Vertretern aller betroffenen Interessensgruppen bestehen. An jeder Sitzung der Allianz sollen teilnehmen:

Der/die Fluglärmschutzbeauftragte

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 Fluglärmschutzinitiativen 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 Fluglärmschutzkommission

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

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 Fluglärmschutzinitiativen

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 Fluglärmschutz“.

(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 Gast der „Allianz für den Fluglärmschutz“ 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 Fluglärmschutz“ 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 Fluglärmschutz“ 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 Fluglärmschutz“ 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 Fluglärmschutz“ entgegen und führt eine entsprechende Vorschlagsliste.

V.

Moderation

(1)

Die Sitzungen der „Allianz für den Fluglärmschutz“ 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 Fluglärmschutz“ kann einvernehmlich Empfehlungen gegenüber Dritten (z.B. FLSK) aussprechen. Die Zuständigkeiten des Senats, der Bürgerschaft und der Fluglärmschutzkommission 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 Fluglärmschutzbeauftragten beigelegt 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 Fluglärmschutz

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 Fluglärmschutz 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 Luettker, 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, Fluglärmschutzbeauftragte, 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