

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

24. Februar 2023

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmschutzkommission 2023/1
für den Flughafen Hamburg
am 10.02.2023

Teilnehmende:

Eckart **Boege** (Kreis Stormarn), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bünger** (MWWATT), Ludger **Gliesmann** (MELUND SH), Jan-Eike **Blohme-Hardegen** (FHG); Uwe **Hummert** (DFS), Dr. Ines **Köhler** (Dt. Lufthansa), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Reinhard **Kunde** (HH-Nord), Dennis **Lührs** (BWI), Stefan **Mundt** (BSW), Hans **Niebergall** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Horst **Rühle** (Gemeinde Hasloh), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Johannes **Scharnberg** (FHG), Hendrik **Schrenk** (Kreis Segeberg), Christoph **Schütte** (HH-Wandsbek), Holger **Sülberg** (HH-Altona), Sigrid **Thumm** (BUKEA), Matthias **Wallner** (TUlfly), Monika **Weidner** (BUKEA), Michael **Werner-Boelz** (HH-Nord)

Begrüßung

Die Vorsitzende eröffnet die Sitzung und stellt die form- und fristgerechte Einladung fest. Sie begrüßt alle Anwesenden, insbesondere Herrn Niebergall als neuen Vertreter der DFS für den Tower Hamburg und Herrn Schütte, bisher stellvertretendes Mitglied, als nun ordentliches Mitglied der FLSK. Zum Protokoll der letzten FLSK-Sitzung vom 9. Dezember 2022 habe es lediglich einige kleinere redaktionelle Änderungen gegeben, die alle übernommen worden seien. Die Kommission nimmt das Protokoll daraufhin ohne Gegenstimme als genehmigt an. Da es aus dem Gremium keine Änderungswünsche zur Tagesordnung gibt, bittet die Vorsitzende einen Vertreter des Flughafens um seinen Bericht zu TOP 1.

Das Gremium ist beschlussfähig.

TOP 1 - Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Anhand der diesem Protokoll beigefügten Präsentation (s. FLSK-Drs. Nr. 1/2023-1) schildert der Vertreter des Flughafens kurz die aktuelle Lage im Januar, der mit 30% weniger Flugbewegungen und Passagieren ggü. 2019 relativ ruhig gewesen sei und gibt einen kurzen Ausblick auf den Sommer 2023. Für den Sommerflugplan (SFP) von Ende März bis Ende Oktober erwarte man aktuell einen Anstieg der Flugbewegungen gegenüber 2022 um ca. 25 % auf etwa 72.000 Flügen. Bisher seien für die letzte Betriebsstunde 4.500 Flüge angemeldet, was einem Plus von 10% ggü. dem Vorjahr entspreche. Dabei seien Starts von den Airlines nur bis 22.35 Uhr beantragt und alle Flüge bis 22.45 Uhr geslotet.

Im Vergleich zur nationalen Entwicklung des Flugverkehrs bleibe Hamburg leicht unter den Erholungsraten anderer deutscher Flughäfen. Grund dafür sei, dass der Flughafen Hamburg

einen hohen Anteil innerdeutscher Verkehre zur Anbindung an die Drehkreuze habe, dessen Raten auch aufgrund des sogenannten Deutschlandtakts 2030¹ weniger stark gestiegen seien.

Der Vertreter des Flughafens berichtet weiter, dass das zum Teil über 60 Jahre alte Pisten-system und die zusätzlichen Anforderungen der EASA² an die Sicherheit und den Zustand von Start- und Landebahnen in 2023 umfassende Sanierungsmaßnahmen erforderlich machen, die im laufenden Betrieb nicht durchführbar seien. Dafür werde vom 31. Mai bis zum 28. Juni 2023 zunächst die sogenannte Allwetterbahn 05/23 (Niendorf/Langenhorn) und vom 30. August bis zum 27. September 2023 dann die Bahn 33/15 (Alsterdorf/Norderstedt) gesperrt. Darüber hinaus seien im März und Juli einwöchige Sperrungen erforderlich. Entsprechende Informationen seien bereits an die Abonnenten des Newsletters verschickt worden und entsprechende Veröffentlichung in den Wochenblättern in Planung.

Die Vorsitzende bittet die FHG in diesem Zusammenhang darum, die Anwohner des Flughafens per Pressemitteilung zu informieren.

Die Nachfragen aus dem Gremium zum Begriff „Allwetterbahn“ machen eine detaillierte Information erforderlich, die der Vertreter des DFS gemeinsam mit der FHG zusammenstellen und zu Protokoll geben wird.

Nachdem es keine weiteren Nachfragen gibt, schließt die Vorsitzende TOP 1 und bittet den Vertreter des Flughafens mit dem Bericht zu TOP 2 fortzufahren.

TOP 2 - Jahresrückblick 2022 mit Bewegungsverteilung

Gegenüber 2021 konnte bei den Flugbewegungen im Jahr 2022 ein Anstieg um etwa 60 % auf insgesamt knapp 110.000 Bewegungen verzeichnet werden. Die Zahl der Passagiere habe sich dagegen verdoppelt und lag 2022 bei 11,1 Mio. Dennoch lagen die Verkehrszahlen insgesamt etwa 30% unterhalb des Niveaus von 2019.

Die letztjährige Entwicklung der Verkehrszahlen reflektiere jedoch deutlich die hohe Nachfrage, die im SFP zu einer Auslastung der angebotenen Flüge von bis zu 90% geführt habe. Dabei sei der Anteil an modernen und damit leiseren Flugzeugtypen seit deren Markteinführung 2016 (1,1%) bei den gewerblichen Flugbewegungen auf 12,6 % angestiegen. Hier liege Hamburg im nationalen Vergleich deutlich vorne. Bei einem Airbus der Baureihe 320 bedeute dies je nach Typ, abhängig von Start oder Landung, in der Spitze eine Lärmentlastung bis zu 5-6 db(A).

Einige Mitglieder des Gremiums zeigen sich enttäuscht über den geringen Anteil dieser leiseren Flugzeuge und appellieren an den Flughafen, hier auf den verstärkten Einsatz lärmärmerer Flugzeuge hinzuwirken. Der Vertreter des Flughafens gibt hier die Entwicklungszeit, insbesondere aber die durchschnittliche Laufzeit eines Flugzeuges von etwa 25 Jahren zu bedenken. Ergänzend erläutert die Vertreterin der Lufthansa, dass Hersteller derzeit große Probleme haben, die bestellten Flugzeuge auszuliefern. Dies führe dazu, dass Airlines teilweise wieder auf bereits stillgelegte Maschinen, wie z. B. auch den A380, zurückgreifen müssen.

Die von einem Vertreter des Bezirks Eimsbüttel gewünschte Ergänzung von Prozentangaben zu den in der Präsentation (s. FLSK-Drs. Nr. 2/2023-1) genannten Hauptflugzielen wird vom Vertreter des Flughafens zugesagt und im Nachgang zu Protokoll gegeben.

Die Vorsitzende dankt dem Vertreter des Flughafens für seine Beiträge und bittet einen weiteren Vertreter des Flughafens um seine Erläuterung der Themen Lärmkontingent und Bewegungsverteilung.

¹ Konzept zur Verlagerung innerdeutschen Verkehrs auf die Schiene

² European Union Aviation Safety Agency (Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit)

TOP 3 - Lärmkontingent 2022

Die jeweiligen An- und Abflugrichtungen seien seit Jahren stabil, hier habe es auch 2022 keine Auffälligkeiten gegeben (s. FLSK Drs. Nr. 3/2023-1). Dies zeige sich ebenso bei der Windrichtung, die in den Jahren 2021 und 2022 mit starken West- bzw. südwestlichen Winden sehr ähnlich gewesen sei.

Das Lärmkontingent tags liege mit einem Leq von $\geq 62\text{db(A)}$ bei $11,7\text{ km}^2$ und damit ebenso wie die Nachtkontur ($7,93\text{ km}^2$) etwa 20% unter dem Lärmkontingent des Jahres 2019. Die verkehrsreichsten Monate seien, wie vor der Pandemie, die Monate Mai bis Oktober gewesen.

Auf die Frage eines Vertreters der BVF hin, welche Fläche des Lärmkontingents sich nicht im Besitz der FHG befinden, schlägt die Vorsitzende vor, eine Übersicht dazu zu Protokoll zu geben. Dies wird vom Vertreter des Flughafens zugesagt.

TOP 4 - Verspätungs- und /Beschwerdesituation, OWi-Verfahren 2022

Verspätungssituation/OWi-Verfahren

Die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) gibt einen kurzen Überblick über die zum größten Teil bereits bekannten Zahlen (s. FLSK Drs. Nr. 4/2023-1). Trotz eines Jahres mit deutlich reduziertem Flugverkehrsaufkommen sei es zu erheblichen Verspätungen gekommen. Zwar müsse die schwierige Gesamtsituation in der Luftfahrtbranche berücksichtigt werden, dennoch hoffe sie für 2023 auf eine deutliche Reduzierung der Verspätungszahlen. 30% der Verspätungen nach 23.30 Uhr und allein 194 Starts in der Zeit von 23 – 24 Uhr seien nicht akzeptabel. Daher begrüße sie den Beschluss zur Optimierung der Verspätungsregelungen.

Vor dem Hintergrund der Darstellung der Verspätungsquoten ab 20% bei mindestens 3 Flügen pro Woche betont die FLSB, dass auch bei dieser Quote bereits Gespräche mit den Airlines aufgenommen worden seien und diese u. a. mit Flugstreichungen reagiert haben. Lufthansa habe außerdem Auslagerungen von Flügen zurückgenommen und biete diese nun wieder in Eigenregie an.

Von den insgesamt 97 Ausnahmeanträgen seien 55 entsprechend Ziffer 1.4. des Luftfahrt-handbuches (AIP) genehmigt worden, von denen die Luftfahrtunternehmen lediglich 32 nutzten. Ausnahmegenehmigungen für Starts und Landungen nach 24 Uhr seien nur dann ausgesprochen worden, wenn der Grund dafür nicht in Personalengpässen gelegen habe. Für derartige Gründe gelte die Verspätungsregelung bis 24 Uhr aber nicht danach.

Die Prüfung der Verspätungsgründe habe 2022 zur Einleitung von insgesamt drei Ordnungswidrigkeitsverfahren geführt, die noch nicht abgeschlossen seien. Die Schwierigkeit bei der Prüfung bestehe darin, den Nachweis der Vermeidbarkeit zu führen.

Zum Sachstand der sogenannten Fluglärmschutzdrucksache (Jahresbericht der FLSB) berichtet die FLSB, dass die externe Behördenabstimmung für März geplant sei und die Senatsbefassung für Mitte Mai.

Die Gründe für die verspäteten Starts und Landungen seien ähnlich. Hinsichtlich der zeitlichen Verteilung der Verspätungen bzw. bis wann Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, erläutert die FLSB auf Nachfrage, dass unter Berücksichtigung der Gesamtsituation zwischen 23 und 24 Uhr in der Regel bis maximal 0.30 Uhr genehmigt werde. Zur Frage nach Überschreiten des 25 %-Kriterium müsse man beachten, dass die Planung der jeweiligen Airline Aspekte wie Streckenlänge, tagesaktuelle Ziele und ob Hamburg stationärer Flughafen sei etc., berücksichtigen müsse, so der Vertreter des Flughafens ergänzend.

Beschwerdesituation

Die Vertreterin der BUKEA erläutert zunächst die Grundlagen für das Beschwerdemanagement, die im Fluglärmschutzbeauftragtengesetz (FLSBG) festgelegt seien (s. FLSK Drs. Nr. 5/2023-1). Danach habe die FLSB gemäß § 2 FLSBG die Aufgabe, die Beschwerden der vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger entgegenzunehmen, zu prüfen, zu bearbeiten und statistisch auszuwerten. Beschwerden können über ein standardisiertes Onlineformular, per E-Mail, Fax oder telefonisch eingereicht werden. Dabei seien der Wohnort und der Grund der Beschwerde Pflichtangaben. Als namentliche Beschwerde können nur solche gewertet werden, die zusätzlich zu den Pflichtangaben vollständige Angaben zum Namen auch die Anschrift enthalten. Fehlen diese oder Teile dieser Angaben, werden derartige Beschwerden in der Statistik als nicht namentlich erfasst. Deren Anteil sei insbesondere bis 2020 sehr hoch gewesen. Hier habe es Hinweise darauf gegeben, dass die Beschwerden über ein automatisiertes System eingereicht wurden.

Mit dem Anstieg des Flugverkehrs 2022 sei auch die Zahl der Beschwerden wieder angestiegen, jedoch nicht in gleichem Maße. Die Zahl der Beschwerdeführenden liege hingegen bereits wieder auf dem Niveau von 2019. Bei der Betrachtung der lokalen Verteilung von Beschwerdeführenden unter Berücksichtigung der Einwohnerdichte zeige sich, dass die Fluglärmbelastung flächendeckend als problematisch wahrgenommen werde.

Die Störung der Nachtruhe liege als Beschwerdegrund, wie bereits 2019, wieder auf Platz 3 der angegebenen Gründe.

Da das Gremium keine Nachfragen hat, zieht die Vorsitzende mit Zustimmung der Kommission die Pause auf 11.35 Uhr vor.

TOP 5 – Sachstand mögl. Flugroutenänderung RAMAR

Die Vorsitzende berichtet, dass es Ende Januar ein behördeninternes Gespräch mit der DFS gegeben habe, in dem zunächst besprochen worden sei, was für eine eventuelle Flugroutenänderung berechnet werden muss und wie eine solche Berechnung aussehen könnte. Man sei einen guten Schritt vorangekommen, konkrete Ergebnisse gebe es dazu jedoch noch nicht. In diesem Zusammenhang dankt die Vorsitzende der DFS für die Unterstützung und dem Vertreter der BSW für dessen Zuarbeit. Ein nächster Termin sei vereinbart und sie werde weiterhin über den Fortgang der Gespräche berichten. Bis zur Präsentation in der FLSK bittet sie das Gremium jedoch noch um etwas Geduld.

TOP 6- Verspätungen aufgrund von Planungsfehlern

Nachdem der Sachvortrag der BVF bereits in der letzten FLSK-Sitzung gehalten worden sei, bittet die Vorsitzende den Vertreter der BVF lediglich um Erläuterung, wer Adressat dieses Antrags sei. Der BVF-Vertreter erläutert, dies sei primär der Flughafen Hamburg und sekundär sowohl der Slotkoordinator als auch die BWI, die als Aufsichtsbehörde die Berechnung der Flugplanung zu überwachen habe.

Daraufhin erteilt die Vorsitzende dem Vertreter des Flughafens das Wort. Dieser stellt zunächst klar, dass die Bahnbenutzungsregeln (BBR) nicht Teil der Nachtflugbeschränkungen seien. Wenn diese, wie im Antrag formuliert, jedoch zur Kapazitätsbeschränkung dienen sollen, verweise er auf das OVG-Urteil von 2019, in dem die kapazitätssteuernde Wirkung der BBR verneint und auf deren lediglich lärmsteuernde Wirkung hingewiesen worden sei (FLSK Drs. Nr. 6/2023-1).

Die Nachtflugbeschränkungen gelten dagegen erst ab 23 Uhr und nicht wie im Antrag formuliert ab 22 Uhr, da die Betriebszeit am Hamburger Flughafen die Zeit von 6 – 23 Uhr umfasse.

In der sich anschließenden Diskussion über Bahnbenutzungsregeln, Nachtflugbeschränkungen und Slotkoordination zeigte sich, dass aufgrund der im Antrag gewählten Begrifflichkeiten

Unklarheit darüber besteht, was genau mit dem Beschlussvorschlag erreicht werden soll und wer Adressat*in eines möglichen Beschlusses sei. Zudem finde sich der als Zitat im Antrag der BVF aufgeführte Passus aus dem 21-Punkte-Plan dort nicht. Aufgrund dieser Unklarheiten schlägt die Vorsitzende dem Vertreter der BVF vor, den Antrag neu zu formulieren und diesen der Geschäftsstelle rechtzeitig vor der nächsten Sitzung zu übermitteln. Der Vertreter der BVF signalisiert die Rücknahme und Neuformulierung des Antrags.

TOP 7 - Sonstiges

Die Vorsitzende berichtet darüber, dass im Januar das noch ausstehende Gespräch mit dem Fraktionsvorsitzenden der LINKEN stattgefunden habe und auch hier das Thema Optimierung der Verspätungsregelung auf fruchtbaren Boden gefallen sei. Darüber hinaus liege eine Anfrage der SPD- und der Grünenfraktion für ein zweites Gespräch vor. Sie werde darüber in der nächsten FLSK berichten.

Der Vertreter des Kreises Pinneberg bittet noch einmal darum, die Themen „Handhabung Protokollabstimmung“ und „zeitliche Dauer der Protokollerstellung“ aufzunehmen und eine mögliche Änderung von § 9 der Geschäftsordnung in Betracht zu ziehen. Die Vorsitzende nimmt diesen Hinweis auf und wird dazu mit dem Vertreter des Kreises Pinneberg einen Telefontermin vereinbaren. Sollte nach diesem Gespräch seitens Pinnebergs weiterhin Bedarf für eine Regelungsänderung bestehen, bittet sie schon jetzt darum, einen entsprechenden Antrag zu stellen. Hinsichtlich der ebenfalls vom Vertreter Pinneberg geäußerten Bitte zur Vorabübermittlung der in der Sitzung gezeigten Folien, sagt die Vorsitzende eine Lösung bis zur nächsten FLSK-Sitzung zu.

Der Vertreter der DFS macht der Kommission das Angebot, eine der nächsten Sitzungen mit einem Besuch des DFS-Centers in Bremen zu verbinden. Aufgrund der positiven Rückmeldungen aus dem Gremium nimmt die Vorsitzende dieses Angebot mit Dank an.

Die Vorsitzende dankt allen Teilnehmenden und schließt die Sitzung um 12.50 Uhr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2023

05. Mai 2023	FLSK 2023/2 in BREMEN
08. September 2023	FLSK 2023/3
01. Dezember 2023	FLSK 2023/4

Sitzung der Fluglärmschutzkommission 10.02.2023

Johannes Scharnberg / Jan Eike Hardegen




Hamburg Airport




TOP 1



Aktuelle Lage am Flughafen

Verkehrsergebnisse Januar (vorläufig)



	Januar 2023 (% 2019)	Jan. - Jan. 2023 (% 2019)	letzte 12 Monate (% 2019)
	Fluggäste gesamt 730.652 (-31,8%)	730.652 (-31,8%)	11.435.620 (-33,6%)
	Aufkommen (an+ab) gesamt 730.251 (-31,9%)	730.251 (-31,9%)	11.430.371 (-33,6%)
	Flugzeugbewegungen 7.252 (-30,3%)	7.252 (-30,3%)	111.110 (-28,6%)
	gewerblicher Verkehr 6.326 (-38,6%)	6.326 (-38,6%)	93.139 (-34,1%)
	Max. Startgewicht (t) 491.360,6 (-36,7%)	491.360,6 (-36,7%)	7.218.730,8 (-30,8%)
	gewerblicher Verkehr 479.310,1 (-37,7%)	479.310,1 (-37,7%)	7.016.384,9 (-31,7%)

Ausblick Sommer 2023

Gesamt Flüge Sommer 2023

- ✓ Aktuell werden im Sommerflugplan 2023 ca. 72.000 Flüge erwartet
- ✓ Entspricht ca. **25% mehr Flugbewegungen** als im Sommer 2022
- ✓ Flugpläne werden in den kommenden Wochen noch angepasst werden

Flüge in der letzten Betriebsstunde

- ✓ Ca. 4.500 Flüge (**+10% zu 2022**) werden zwischen 22:00 – 23:00 Uhr für HAM erwartet
- ✓ Anstieg der **Flugbewegungen in der letzten Stunde damit nur halb so hoch** wie am restlichen Tag.
- ✓ Innerhalb der letzten Betriebsstunde werden voraussichtlich mehr als **90% der Flüge vor 22:45 Uhr** stattfinden
- ✓ **Nach 22.35 Uhr keine Starts** mehr von den Airlines beantragt

Ausblick Sommer 2023

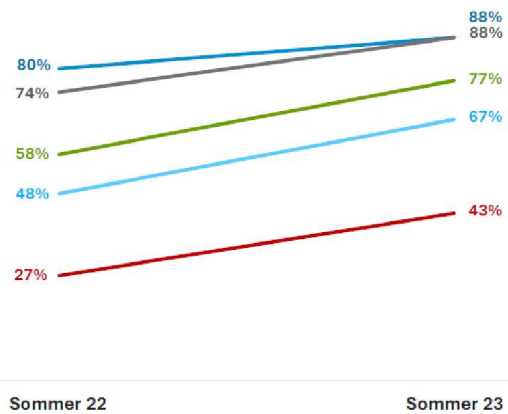


Der Luftverkehr wächst vor allem auf internationalen Strecken



Erholungsrate im Verkehr von/nach/in Deutschland (Angebot Sitze)

— Domestik Dezentral — Domestik Hub — Domestik Total — Europa — Interkont



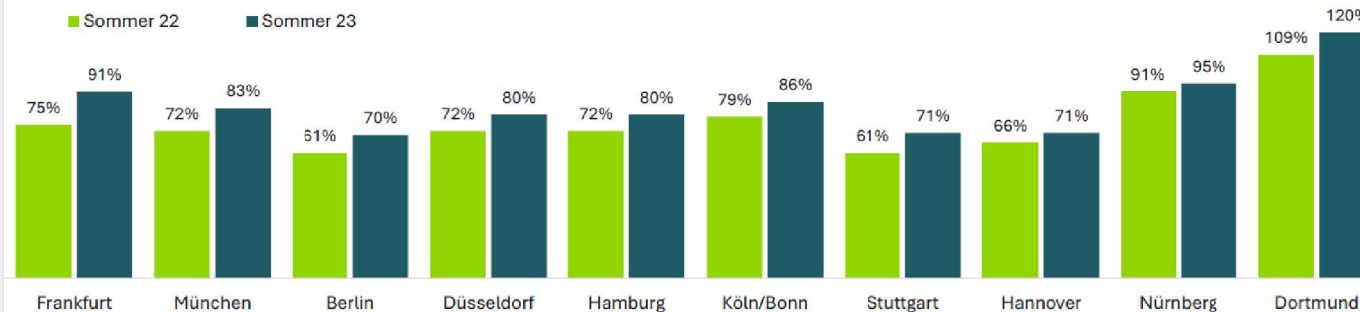
- Der weitere Zuwachs des Luftverkehrs von, nach und in Deutschland wird 2023 vor allem durch einen starken Anstieg des Angebots auf interkontinentalen Strecken und im Europaverkehr getrieben. Es erreicht damit 88 Prozent des Angebots von 2019.
- Auf Inlandsverbindungen zeigt sich ein zweigeteiltes Bild: Das Angebot von und zu den Luftfahrt-Drehkreuzen (Hubs) in Frankfurt und München steigt auf 77 Prozent des Niveaus von 2019. Dagegen erholt sich das Angebot auf dezentralen Strecken, abseits der Hubs, deutlich langsamer (43 Prozent von 2019). Hier machen sich die zunehmende elektronische Kommunikation sowie eine Verlagerung auf die Verkehrsträger Straße und Schiene bemerkbar.

Vergleich deutscher Flughäfen

Auch im Sommer 2023 wachsen die großen Drehkreuze und einige kleine Flughäfen überproportional stark



Erholungsrate ggü. 2019 an ausgewählten zentralen Flughäfen in Deutschland (Sitzplatz-Angebot)



- An allen Flughäfen ist in den kommenden Monaten ein erhebliches Wachstum gegenüber dem Sommer 2022 zu erwarten.
- Besonders starkes Verkehrswachstum zeichnet sich an den großen Drehkreuzen Frankfurt und München sowie an einigen kleineren Flughäfen ab, an denen Punkt-zu-Punkt-Airlines ihr Angebot im Sommer stark ausbauen: Dies betrifft etwa Dortmund und Nürnberg.
- Dagegen fällt die Erholung des Angebots an den mittelgroßen Standorten Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Hannover und Stuttgart unterdurchschnittlich aus. Hier haben Punkt-zu-Punkt-Airlines ihr Angebot teilweise erheblich gegenüber der Vor-Corona-Zeit reduziert.

Bahnspernung 2023: Jede Piste ist einen ganzen Monat gesperrt

Pistensystem zum Teil schon **über 60 Jahre alt**

Zukünftig **weniger Erhaltungsmaßnahmen** an den Start- und Landebahnen

Jährlich **notwendige Wartungsarbeiten und Instandhaltungen** während der Sperrzeiten

Vorgaben der European Aviation Safety Agency (EASA) erfordern regelmäßiges Monitoring

Arbeiten können **nicht** im laufenden Betrieb vorgenommen werden

Termine so weit wie möglich außerhalb der Ferienzeit



Bahnspernung 2023: Sperrung Piste 05/23 Alle Flüge über Alsterdorf/Norderstedt

31. Mai bis 28. Juni:

Alle Flugbewegungen über

Alsterdorf und Norderstedt

Einwöchige Sperrung (geplant): 27. bis 31. März



Bahnspernung 2023: Sperrung Piste 15/33

Alle Flüge über Niendorf/Langenhorn

30. August bis 27. September

Alle Flugbewegungen über
Niendorf und Langenhorn

Einwöchige Sperrungen (geplant):

8. bis 12. Mai

3. Bis 7. Juli



TOP 2



Jahresrückblick 2022 (mit Bewegungsverteilung; siehe TOP 3)



11,1 Mio.
Passagiere

- 35 % / +109%

Destinationen:
Top 5 @ HAM

1. München
2. Frankfurt
3. Palma
4. Istanbul
5. London

2022

Zahlen im Vergleich zum Jahr 2019 / 2021

76 %
Auslastung



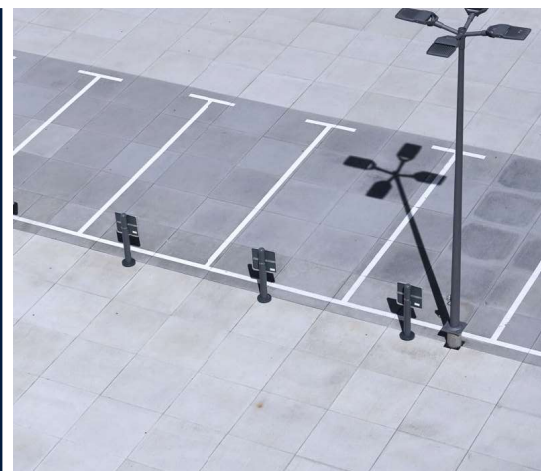
109.856

Flugbewegungen



- 29 %

+ 57 %



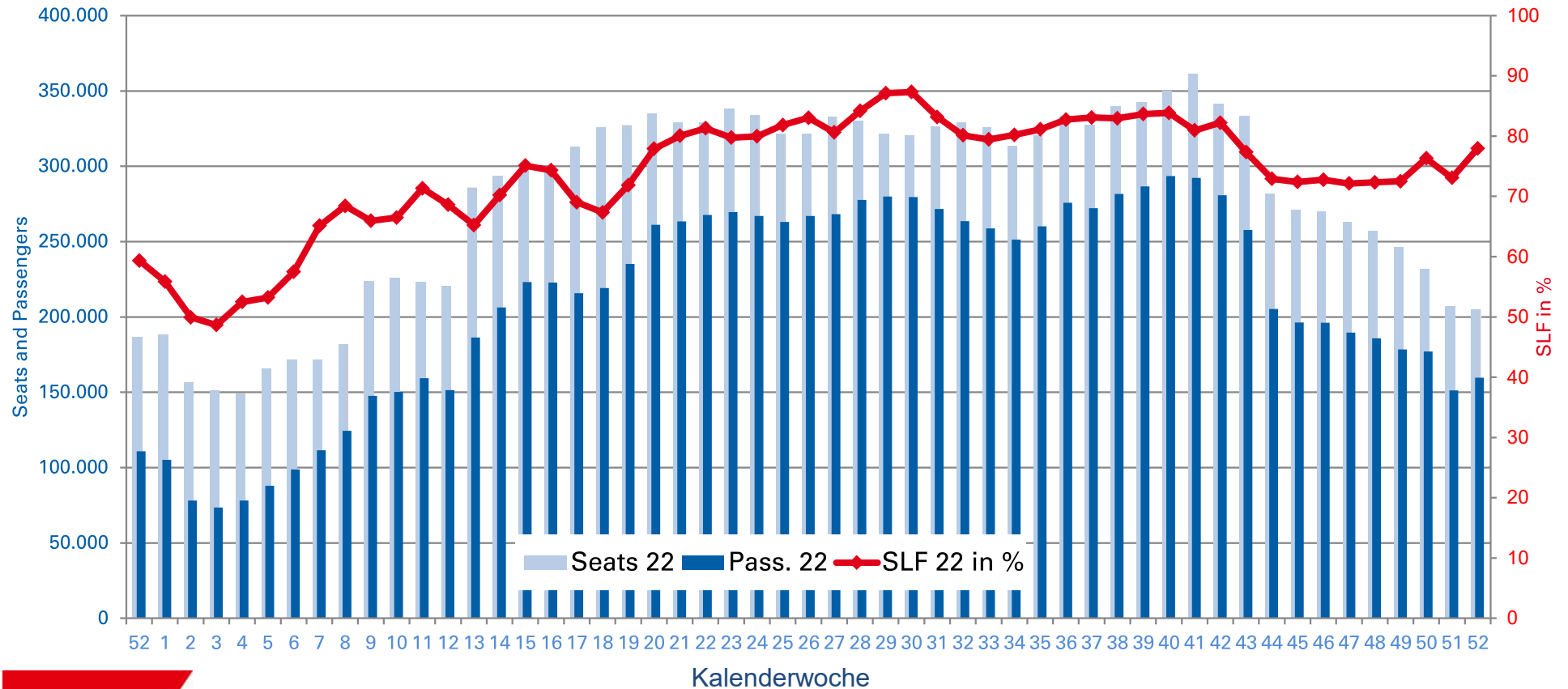
Airlines mit
den meisten
Passagieren
@ HAM

1. Eurowings
2. Lufthansa
3. Ryanair
4. Condor
5. Turkish

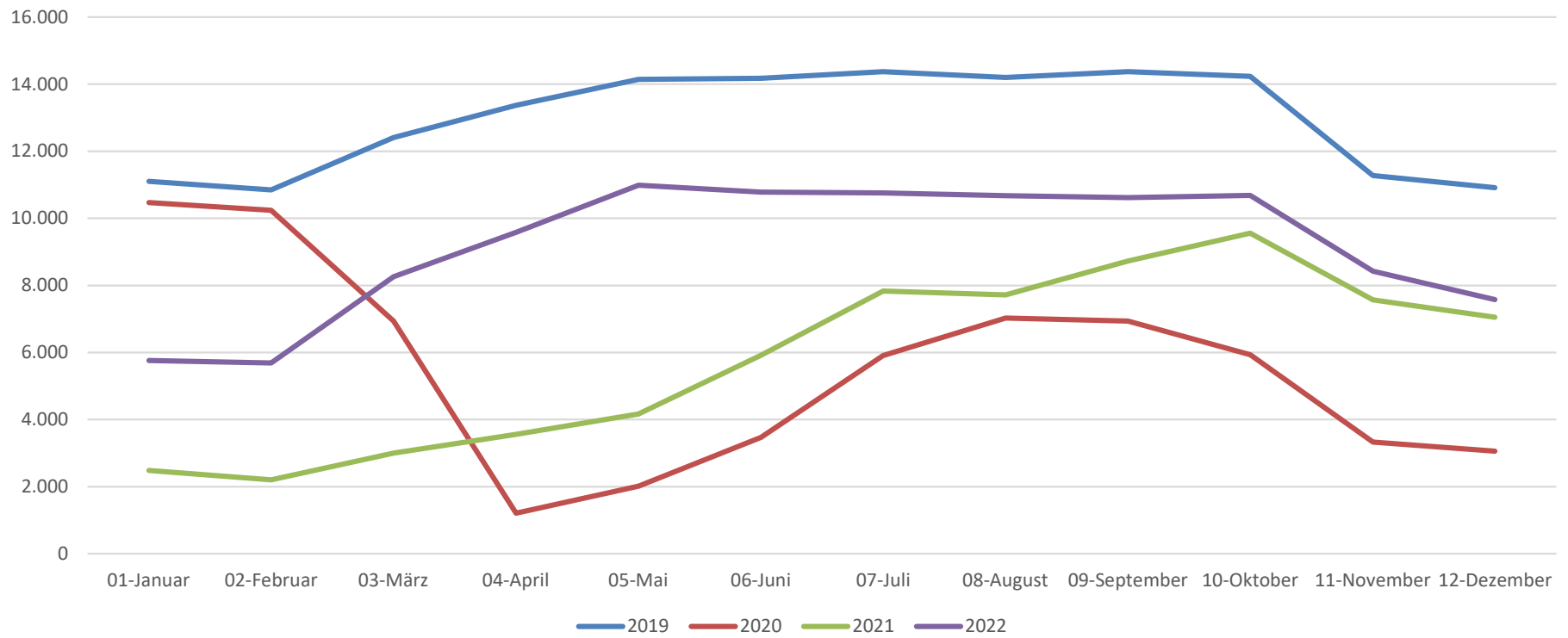
Die Verkehrszahlen haben sich
im Vergleich zum Vorjahr
verdoppelt.

Flugbewegungen und Passagiere
noch ca. 1/3
hinter dem Vorkrisenniveau

11,1 Millionen Passagiere in 2022



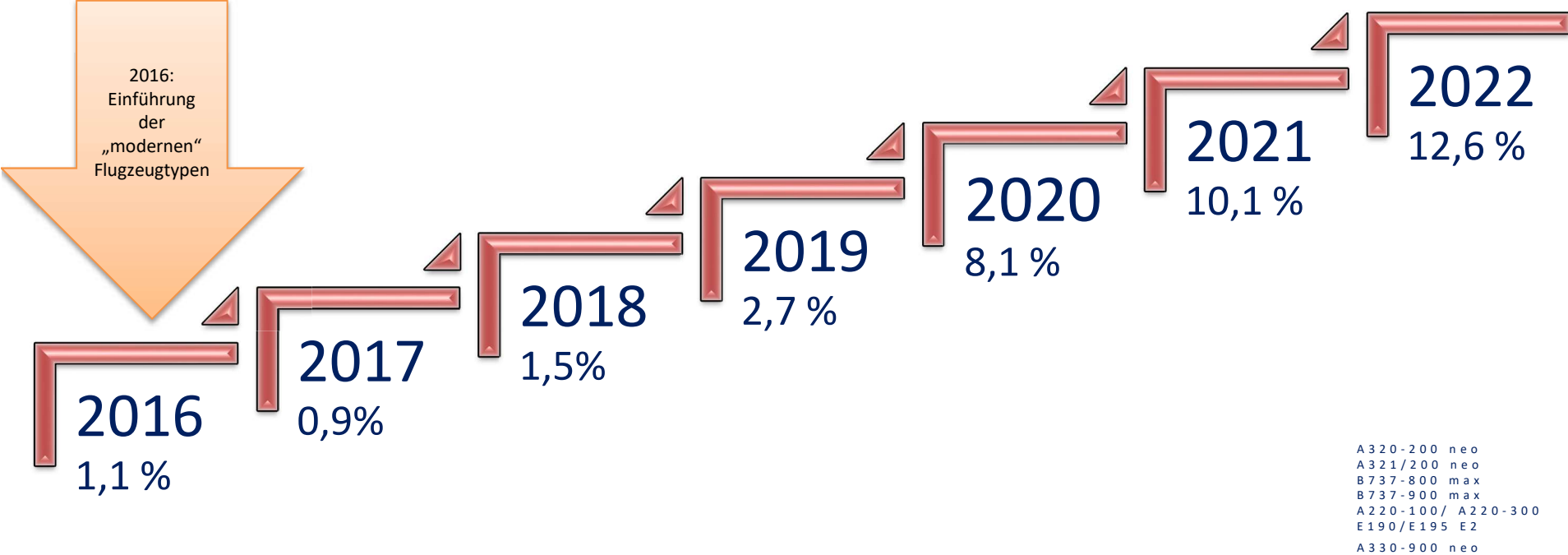
Knapp 110.000 Flugbewegungen



Anteil moderner Flugzeugtypen bei der FHG



Gewerbliche Flugbewegungen



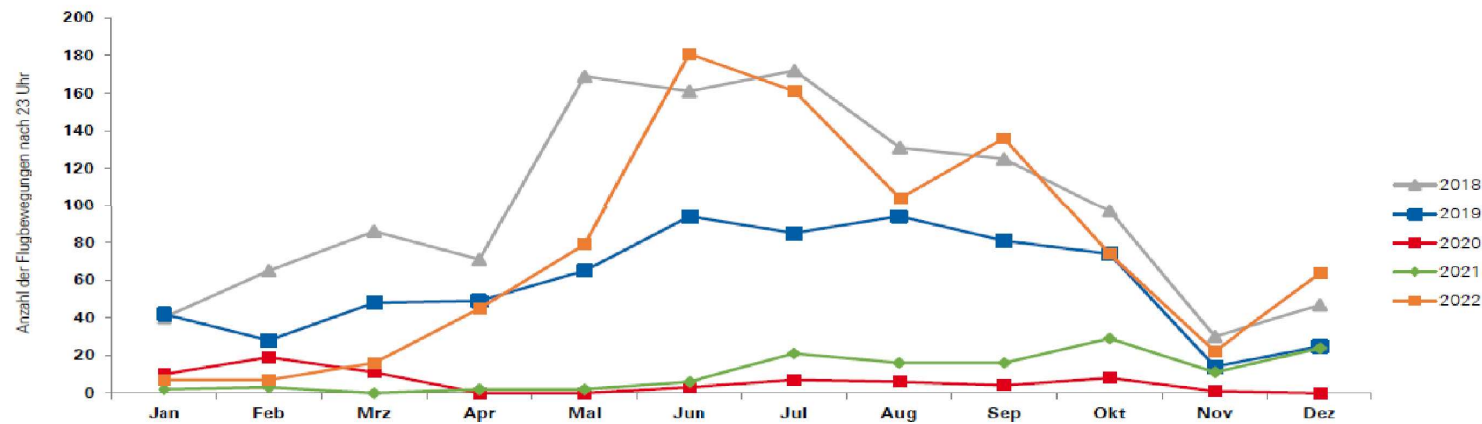
Flüge zwischen 23-6.00 Uhr

Sommer 2022 war ein Sonderfall

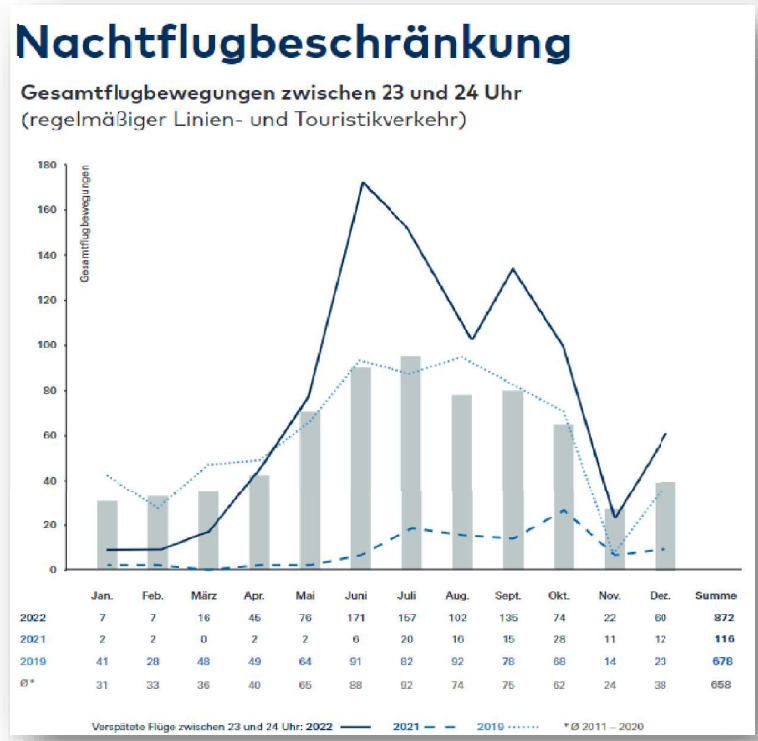


Anzahl der verspäteten Flugzeugbewegungen (Linien- & Touristikverkehr) nach 23 Uhr*

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jahr
2018	40	65	86	71	169	161	172	131	125	97	30	47	1.194
2019	42	28	48	49	65	94	85	94	81	74	14	25	699
2020	10	19	11	0	0	3	7	6	4	8	1	0	69
2021	2	3	0	2	2	6	21	16	16	29	11	24	132
2022	7	7	16	45	79	181	161	104	136	74	22	64	896



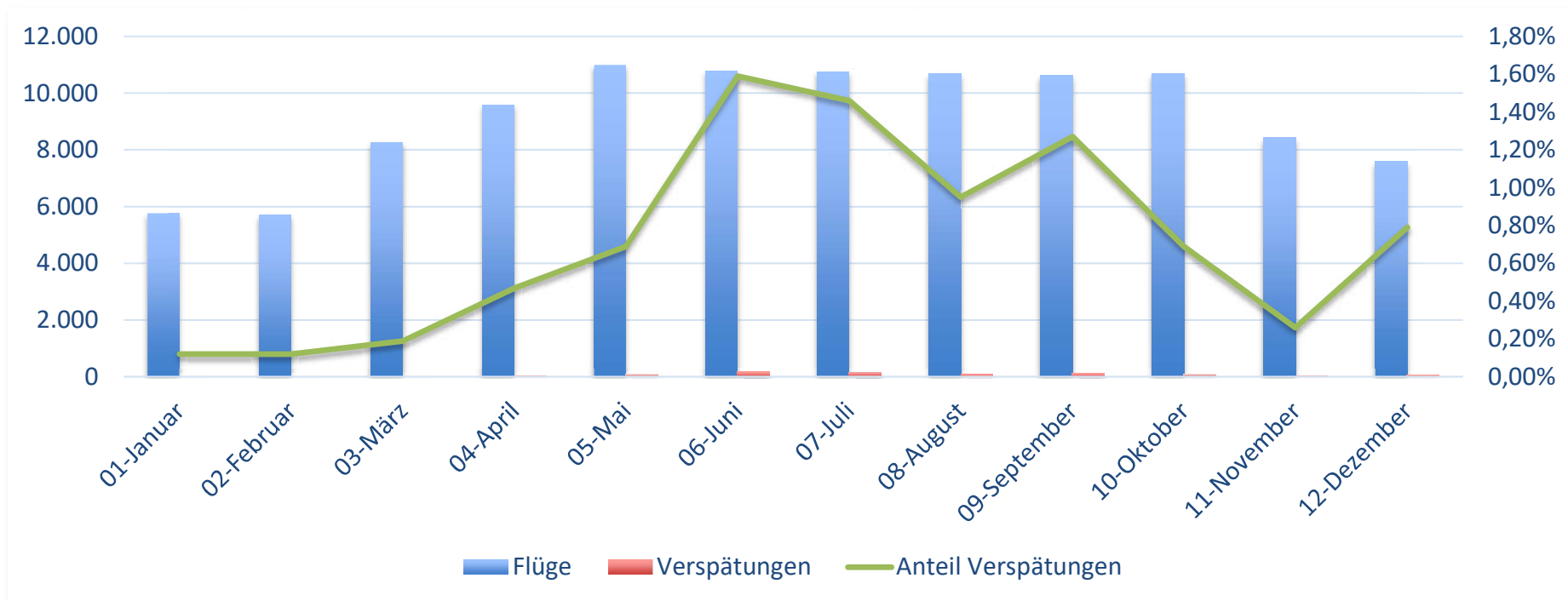
Flüge zwischen 23 und 24 Uhr



- Im Jahr 2022 mussten insgesamt 872 von insgesamt 69.840 gewerblichen Flugbewegungen von der Verspätungsregelung Gebrauch machen. Das entspricht einem Anteil von 0,2 %.
- 2020 lag der Anteil mit 65 Flügen bei 0,1 % und 2019 mit 678 verspäteten Flügen bei 0,4 %.
- Im Jahr 2022 gab es vier Flüge nach Mitternacht mit einer vorherigen Einzelgenehmigung durch die Hamburger Umweltbehörde

Anteil verspäteter Flüge nahm zum Herbst deutlich ab

872 Flüge zwischen 23 und 24 Uhr im Jahr 2022



TOP 3



Lärmkontingent 2022

An- und Abflugrichtung



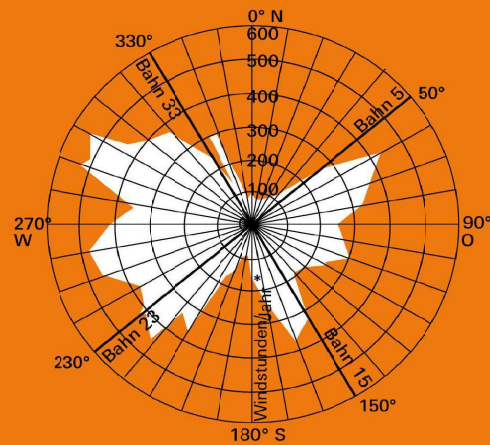
- 43 % der Flugbewegungen Nordwest (2021: 43 %)
- 29 % der Flugbewegungen Nordost (2021: 27%)
- 22 % der Flugbewegungen Südwest (2021: 23%)
- 4 % der Flugbewegungen Südost (2021: 3%)

Windrose/ Windverteilung

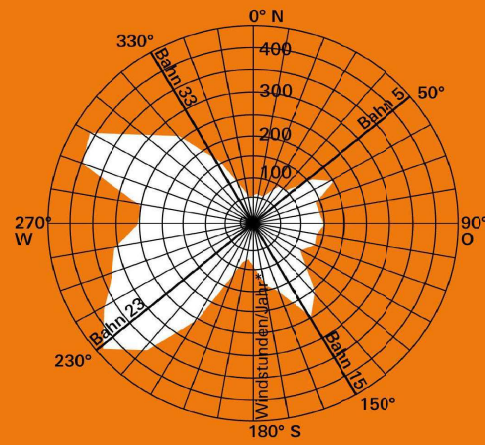


Windrichtungshäufigkeit am Hamburg Airport

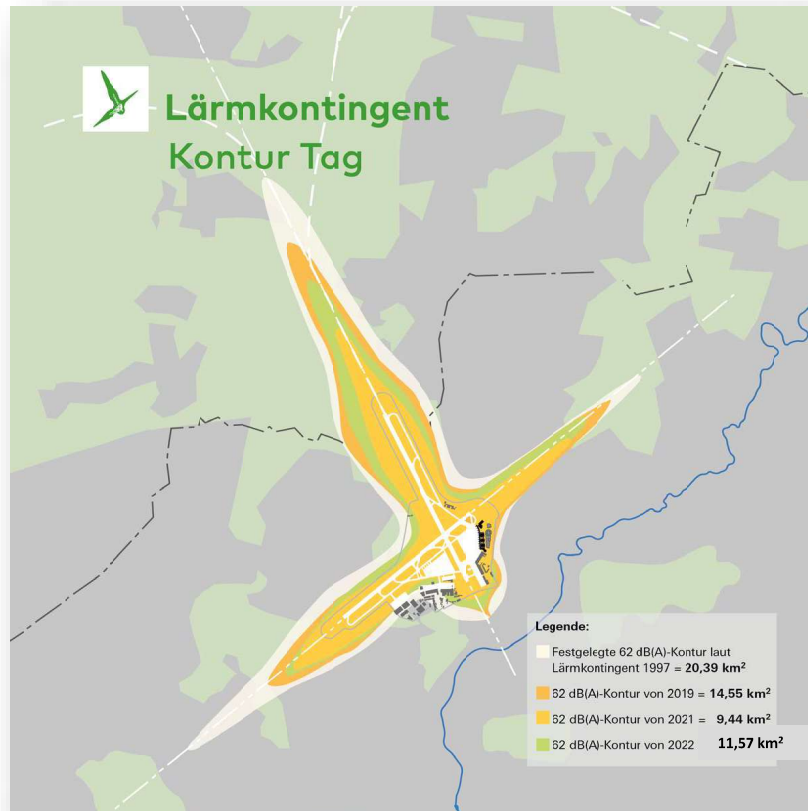
Windrichtungen 2022 (starke Westwinde)



Windrichtungen 2021 (starke West-und südwestliche Winde)

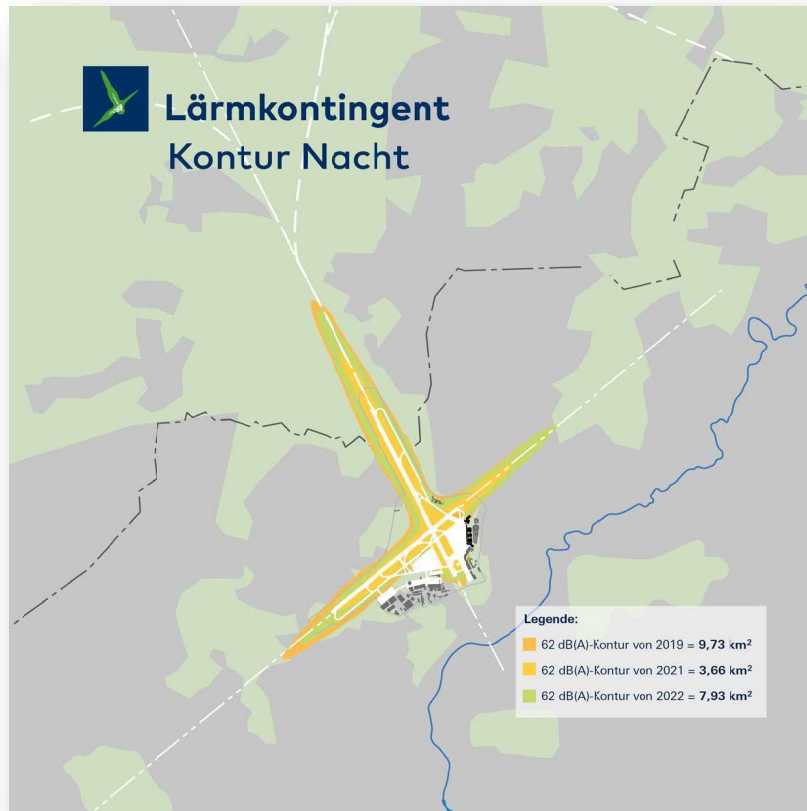


Lärmkontingent (Tag)



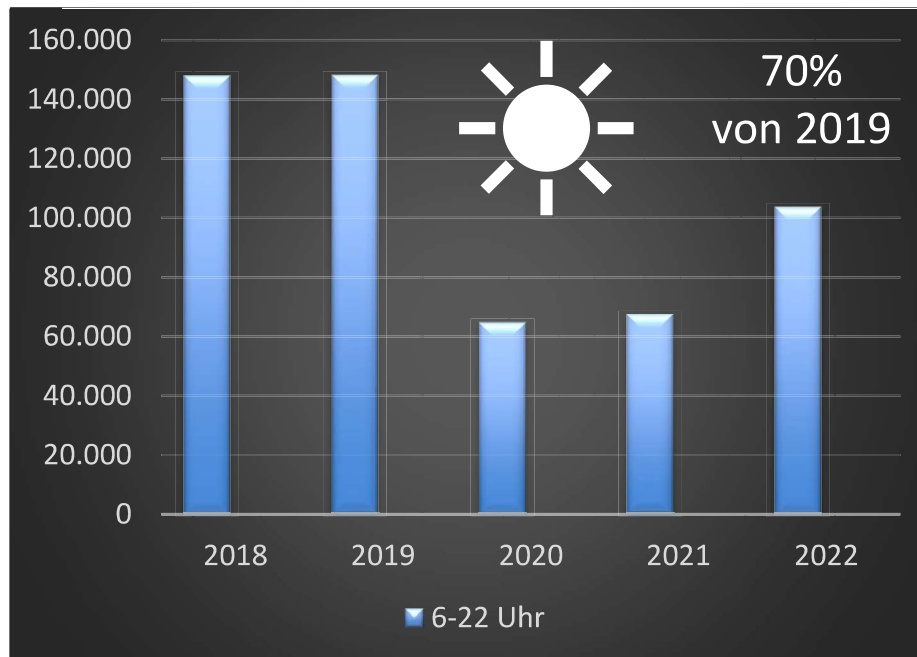
- Im Jahr 2022 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von 11,57 km². Im Vergleich zum Jahr 2019 (14,55 km²) ist das ein Rückgang um rund 20 %
- Im Jahr 2022 waren die Monate Mai bis Oktober die verkehrsreichsten Monate
- Nach Ausbruch der Corona- Krise waren in den Jahren 2020 und 2021 andere Monate verkehrsreicher

Lärmkontingent (Nacht)

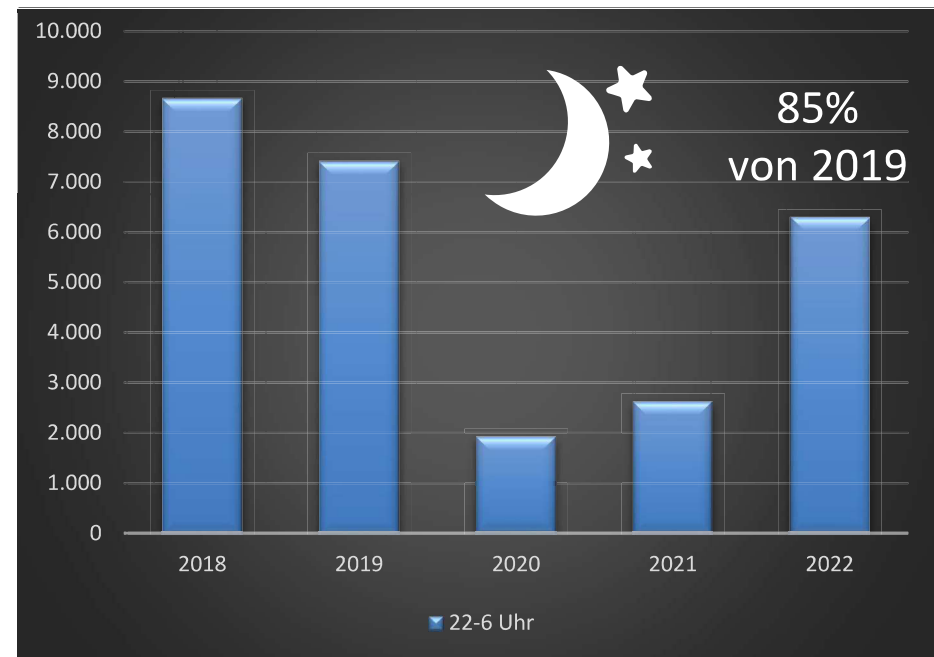


- Auch die Nachtkontur liegt rund 20 % unterhalb des Wertes aus dem Jahr 2019
- 2022: 7,93 km²
- 2021: 3,66 km²
- 2019: 9,73 km²

5 Jahres - Vergleich Flüge Tag & Nacht



Flüge zwischen 6-22 Uhr



Flüge zwischen 22-6 Uhr

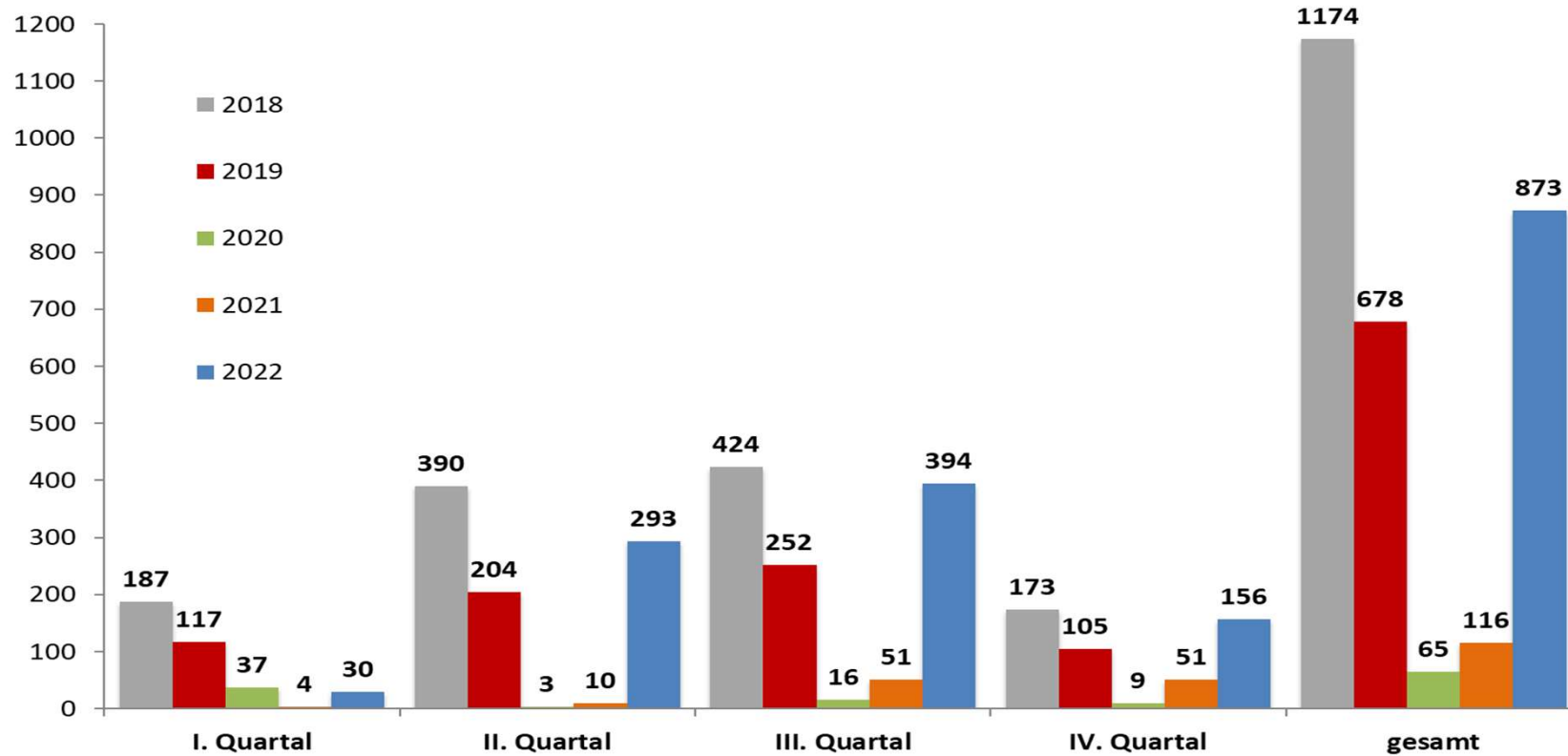
VERSPÄTUNGEN: RÜCKBLICK 2022

Sitzung 2023/1 der
Fluglärmschutzkommission

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

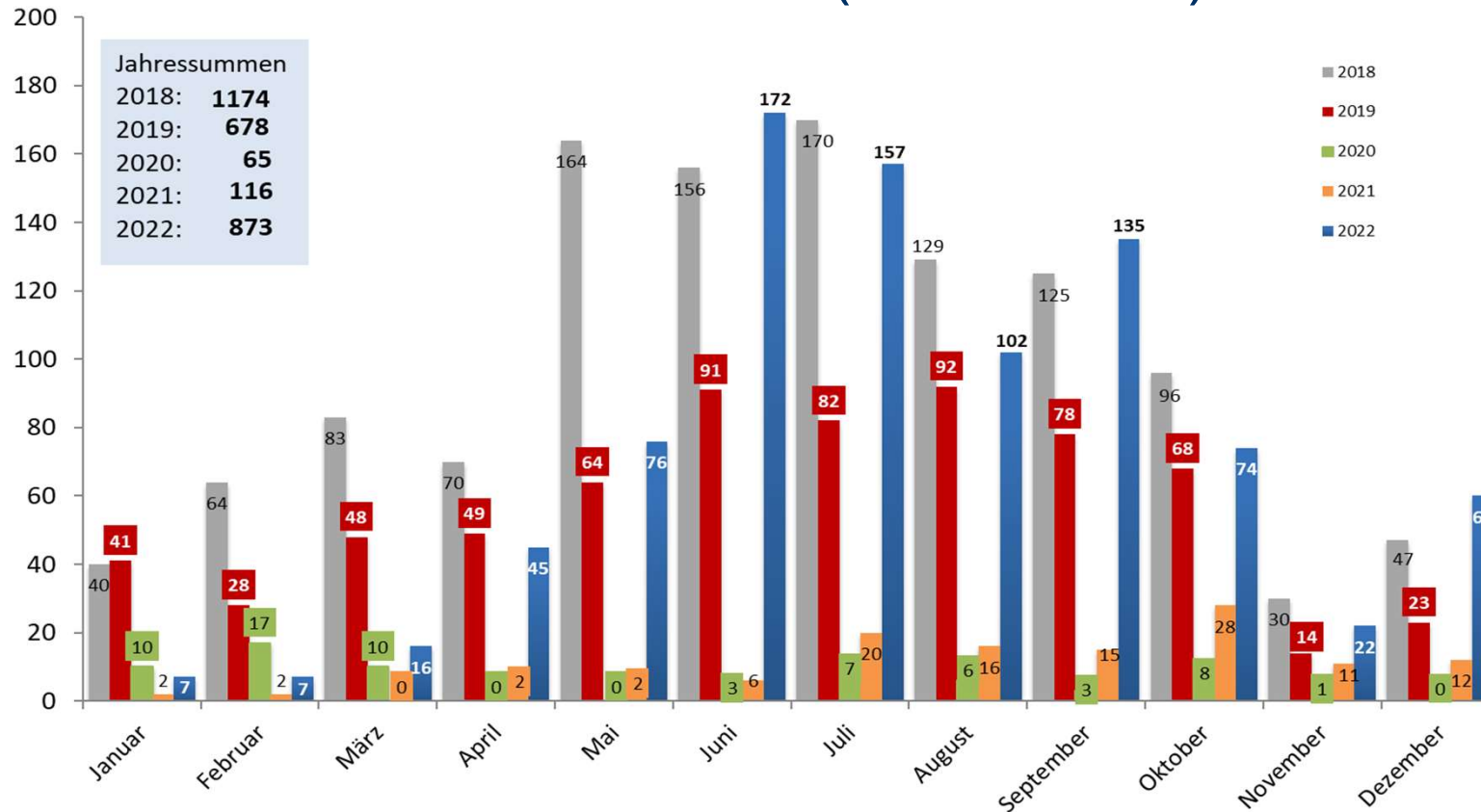
10. Februar 2023 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte

VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) quartalsweise



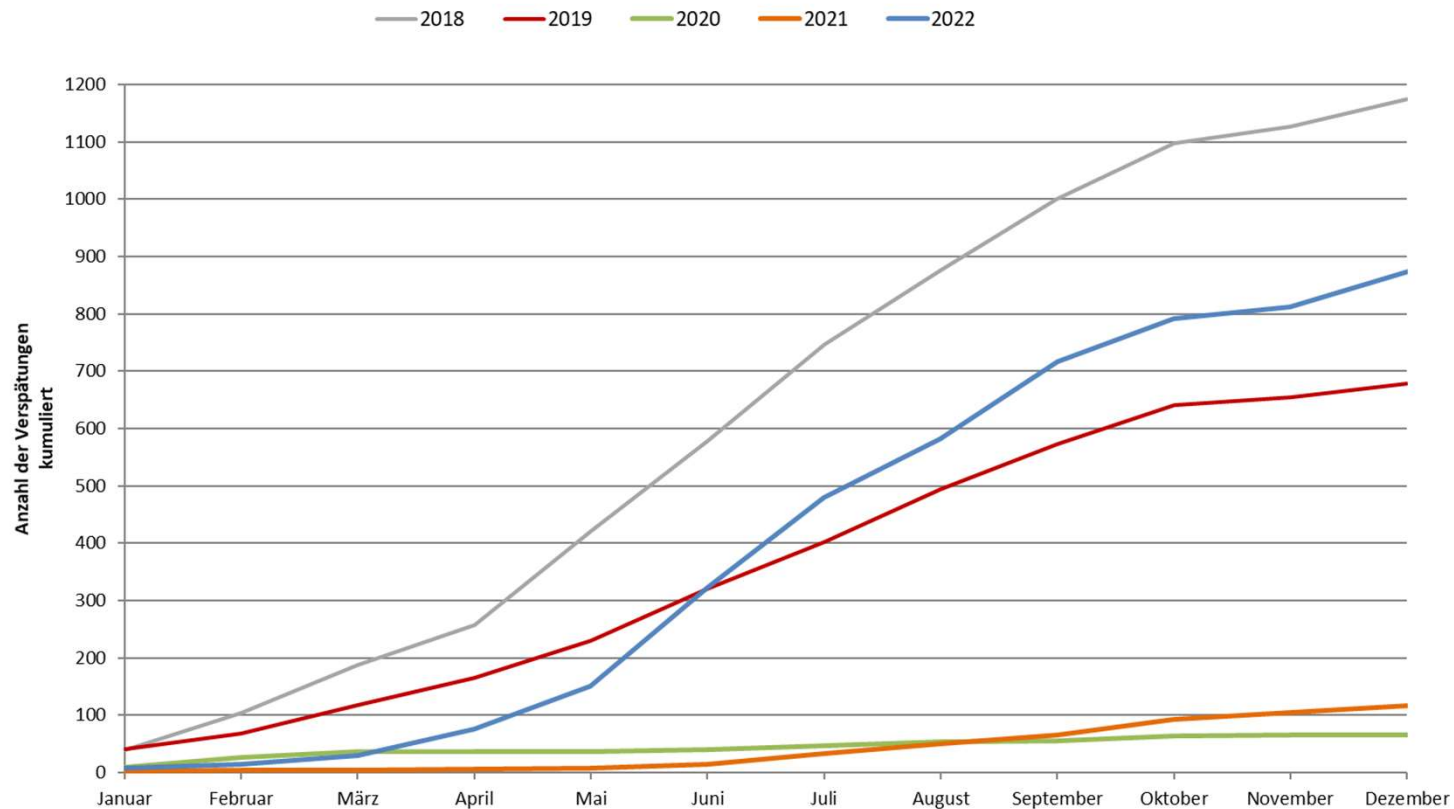
Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 31.12.2022

VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) monatlich



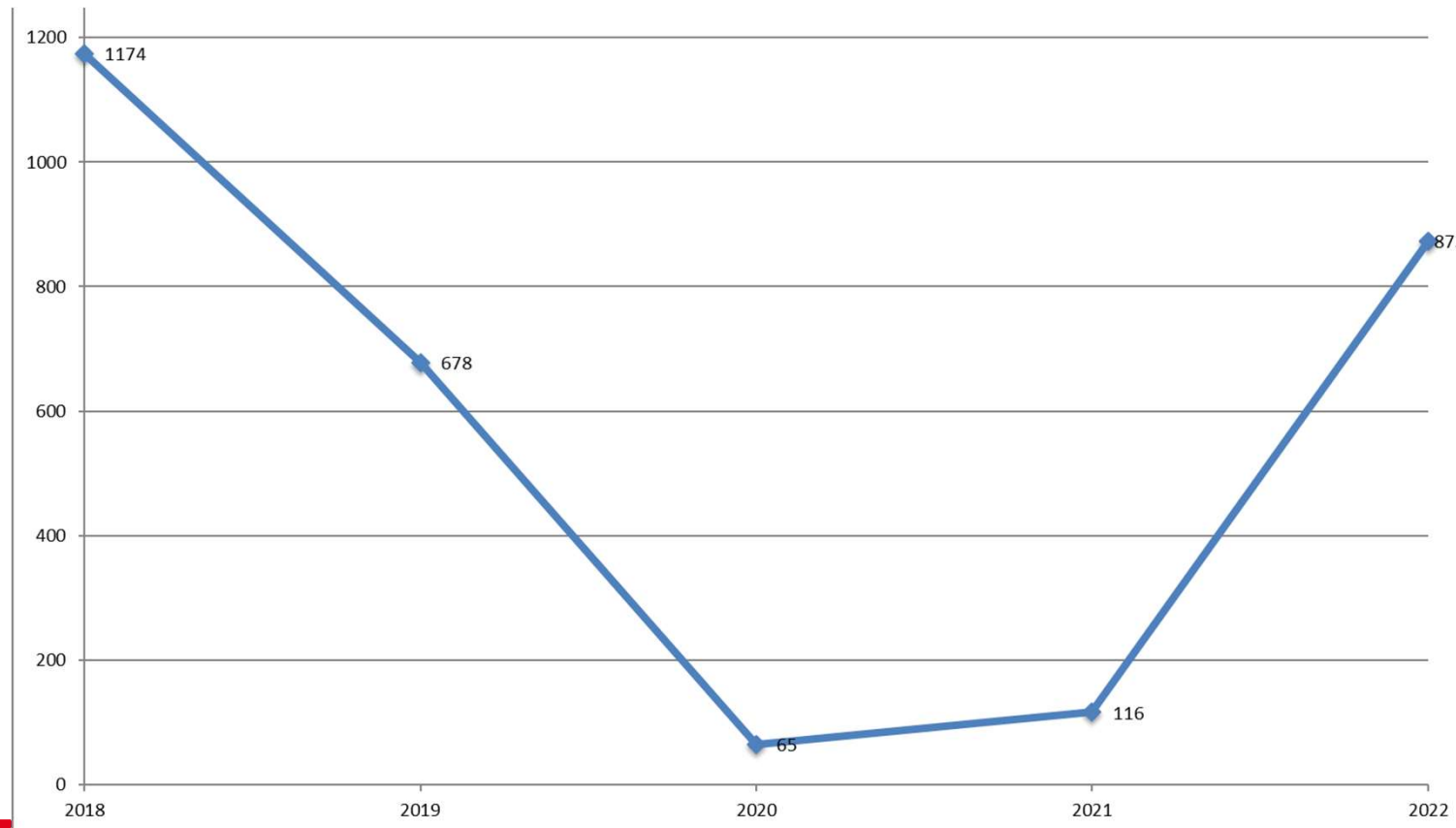
Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.12.2022

VERSPÄTUNGSREGELUNG (23 - 24 UHR) kumuliert

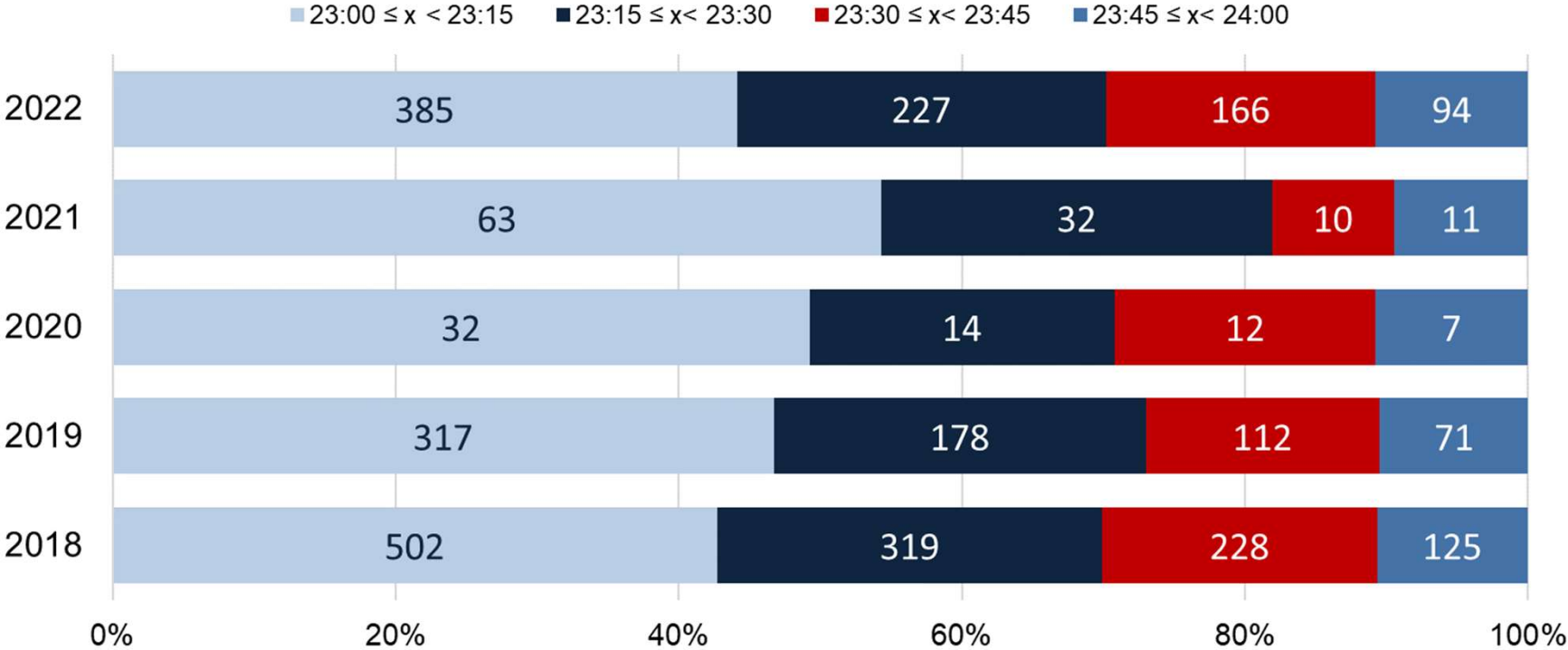


Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburgs; Stand: 31.12.2022

VERSPÄTUNGSREGELUNG JAHRESVERGLEICH

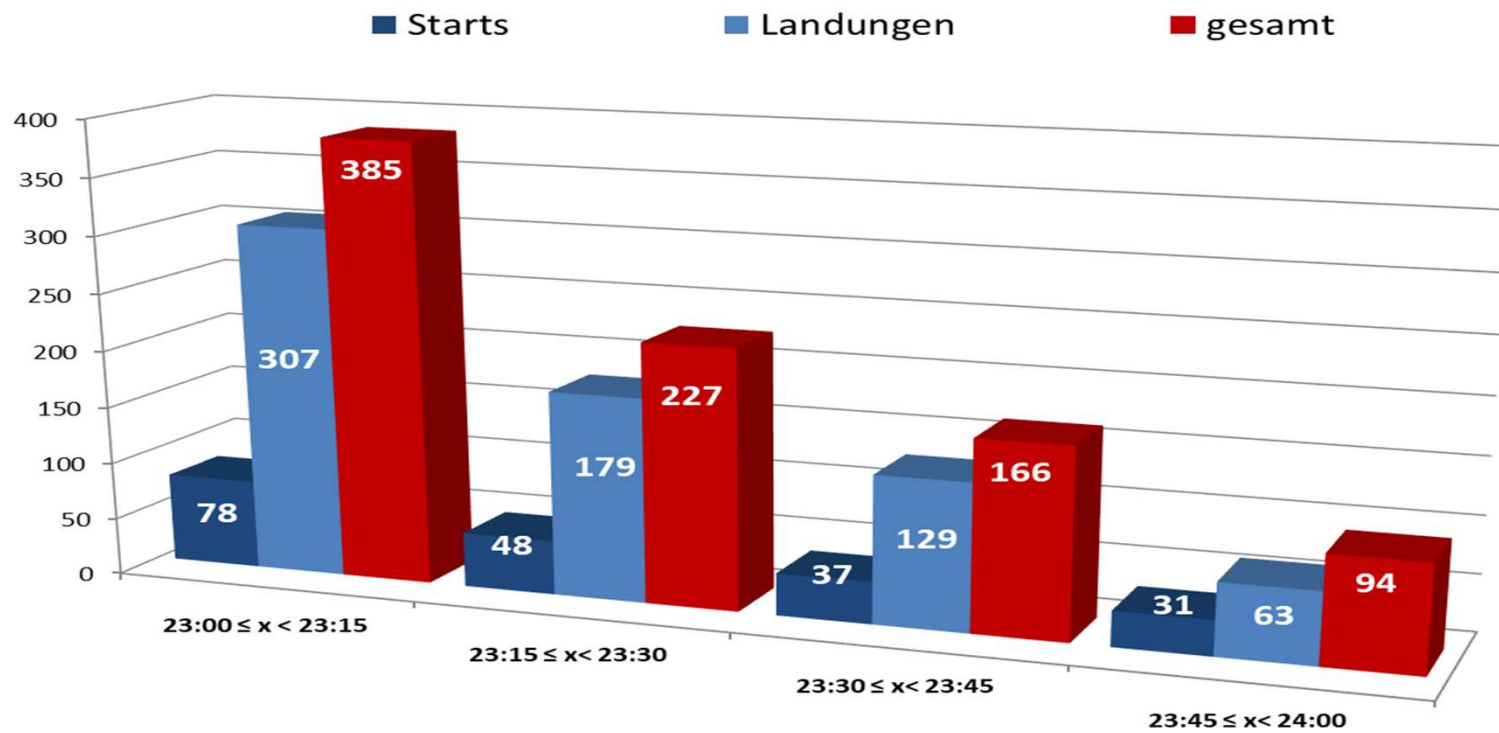


VERSPÄTUNGEN (23 – 24 UHR)



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburgs; Stand:31.12.2022

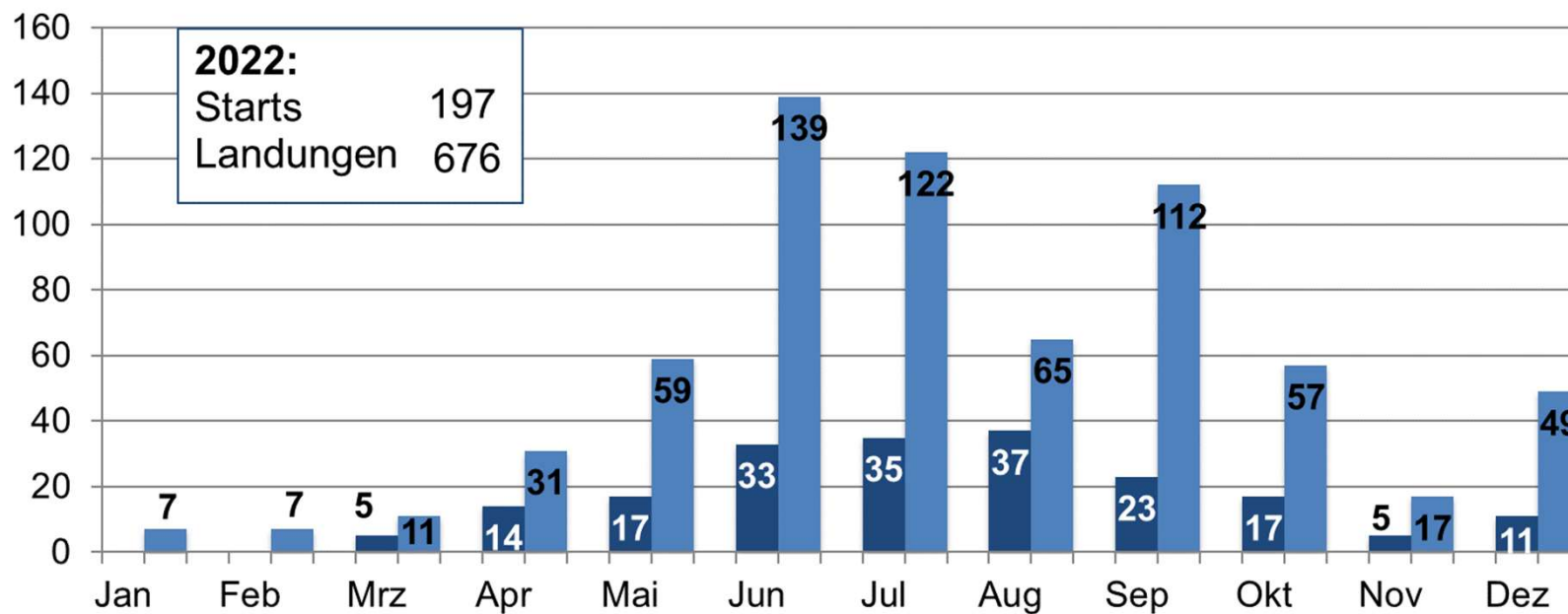
STARTS/LANDUNGEN (23 – 24 UHR) GESTAFFELT NACH 15 MINUTEN



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 31.12.2022

VERSPÄTETE STARTS UND LANDUNGEN NACH 23 UHR

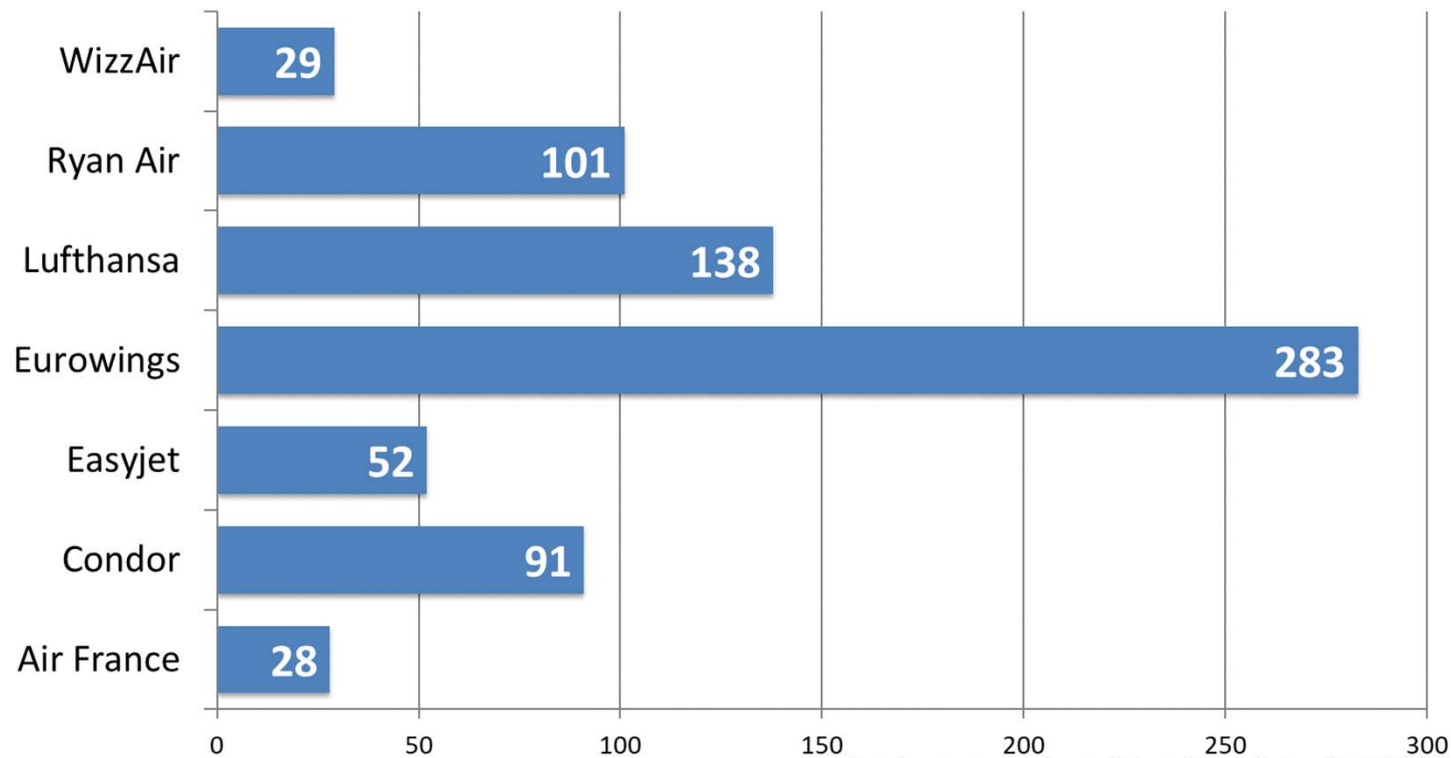
■ verspätete Starts 2022 ■ verspätete Landungen 2022



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburgs; Stand: 31.12.2022

VERSPÄTUNGEN (23 – 24 UHR)

Anteil verspäteter Flüge nach 23 Uhr je Airline - absolut



Quelle eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburgs, Stand: 31.12.2022

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

Luftfahrt- unternehmen	Abflug-/ Zielflughafen	Jan 22	Feb 22	Mrz 22	Apr 22	Mai 22	Jun 22	Jul 22	Aug 22	Sep 22	Okt 22	Nov 22	Dez 22
Air France	Paris									21%			
British Airways	Heathrow												
Condor	Heraklion						20%	36%		20%			
Condor	Kos						38%	33%		23%			
Condor	Teneriffa							23%		23%			
Easyjet	Gatwick							46%	57%				
Easyjet	Manch.				20%	41%	33%						
Eurowings	Budapest						38%	69%					
Eurowings	Faro						24%						
Eurowings	Mailand						42%	43%		27%			20%
Eurowings	München							22%	20%				
Eurowings	Nizza						25%						
Eurowings	Paris						21%						
Eurowings	Rhodos							23%					
Eurowings	Rom						20%						
Eurowings	Wien							29%					
Eurowings	Zürich							29%	23%				
Lufthansa	Frankfurt				28%	23%	50%	42%	20%	25%		26%	57%
Lufthansa	München					23%	23%	39%					
Ryanair	Stansted						20%						
Ryanair	Dublin												23%
Ryanair	Mallorca							22%	29%	26%	24%		
TAP Portugal	Lissabon									27%			29%

AUSNAHMEGENEHMIGUNGEN 2022

- 32 Ausnahmegenehmigungen
- davon 12 aus Gründen des besonderen öffentliche Interesses
- 20 aufgrund von Störungen im Luftverkehr (Wetter, Kapazitätseinschränkungen etc.)

ORDNUNGSWIDRIGKEITENVERFAHREN 2022

- 3 Owi-Verfahren eingeleitet
- Gewährung rechtlichen Gehörs bisher nicht abgeschlossen
- Entscheidung über Weiterführung des Verfahrens steht aus

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT

Hamburg Airport

Helmut Schmidt

www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht



Hamburg

BESCHWERDEN: RÜCKBLICK 2022

Sitzung 2023/1 der
Fluglärmschutzkommission

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

10. Februar 2023 | Sigrig Thumm, BUKEA

AGENDA

1. Grundlagen

2. Auswertung der Beschwerdestatistik

3. Fazit

2

GRUNDLAGEN



GESETZLICHE GRUNDLAGEN DER BESCHWERDEBEARBEITUNG

Das Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz – FLSBG

§ 2 Aufgaben und Befugnisse

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

Das Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz – FLSBG

§ 3 Geschäftsstatistik

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

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

Die Auswertung erfolgt nach Kalenderjahren.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

GRUNDLAGEN DER BESCHWERDEZÄHLUNG

Beschwerdewege

- Online-Formular
- E-Mail
- Telefonisch

Angaben

Pflichtangaben: Wohnort, Grund der Beschwerde

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

ERFASSEN DER BESCHWERDEN

Namentliche Beschwerden

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

Nicht-namentliche Beschwerden

- lückenhafte Angaben der Kontaktdaten

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

Beschwerdegründe (Mehrfachnennungen möglich) *

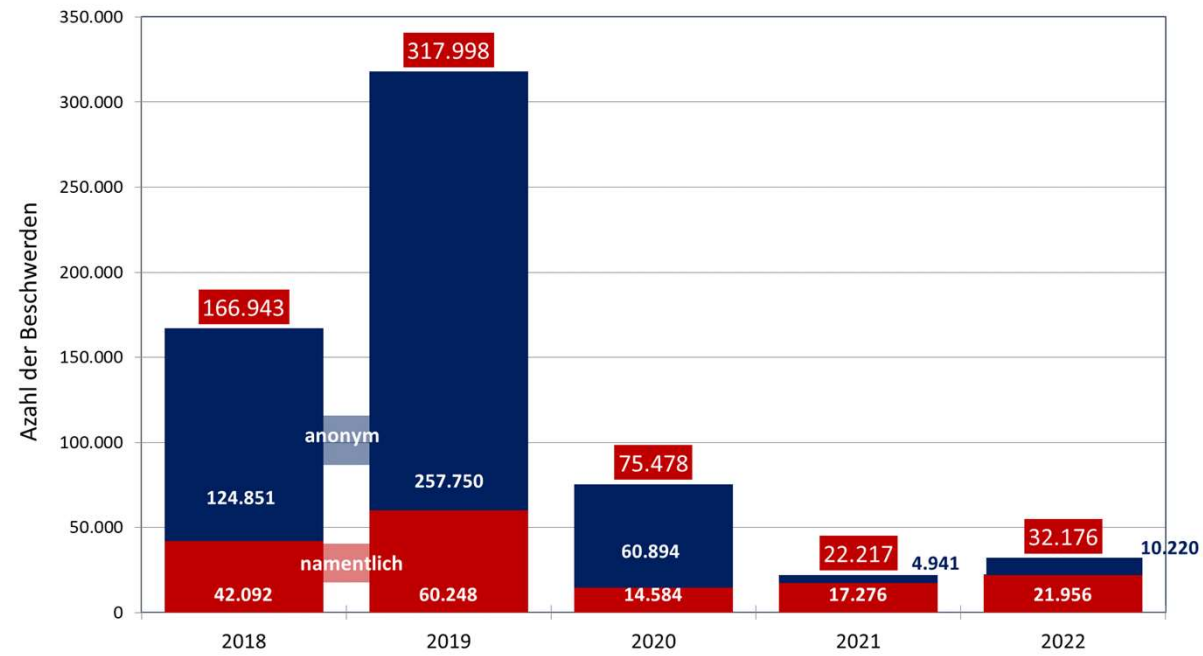
- Häufigkeit der Flugbewegungen
- Flugzeuge im Einzelfall
- Bahnbenutzungsregeln
- Flugroutenabweichungen
- Bodenlärm
- Kleinflugzeuge, Hubschrauber, Rundflüge
- Störung der Nachtruhe
- Sonstige Lärmereignisse in Bezug auf den Flugbetrieb

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

AUSWERTUNG DER BESCHWERDESTATISTIK

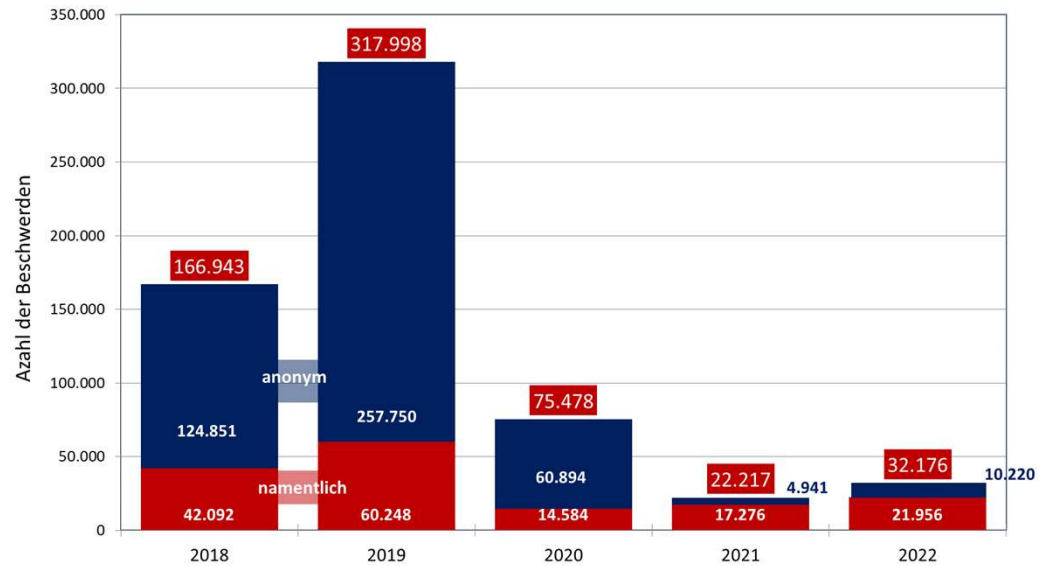


Entwicklung des Beschwerdeaufkommens 2018 - 2022

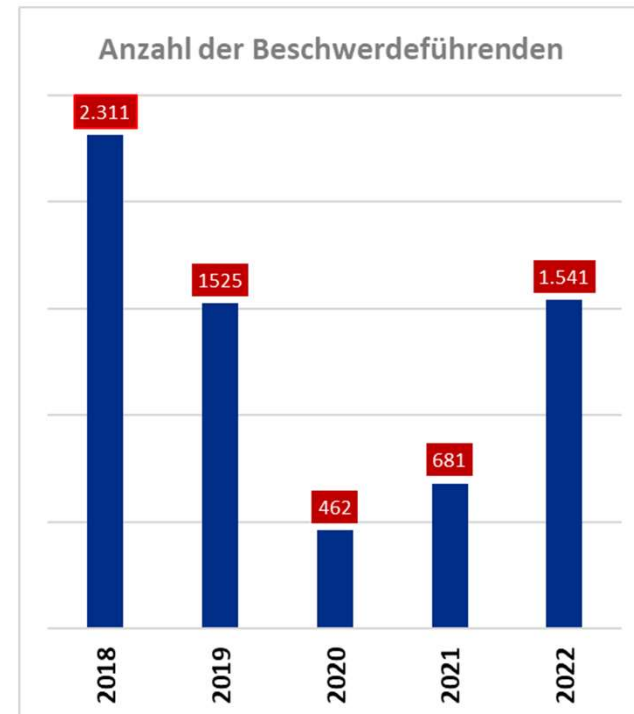


Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

Entwicklung des Beschwerdeaufkommens 2018 - 2022

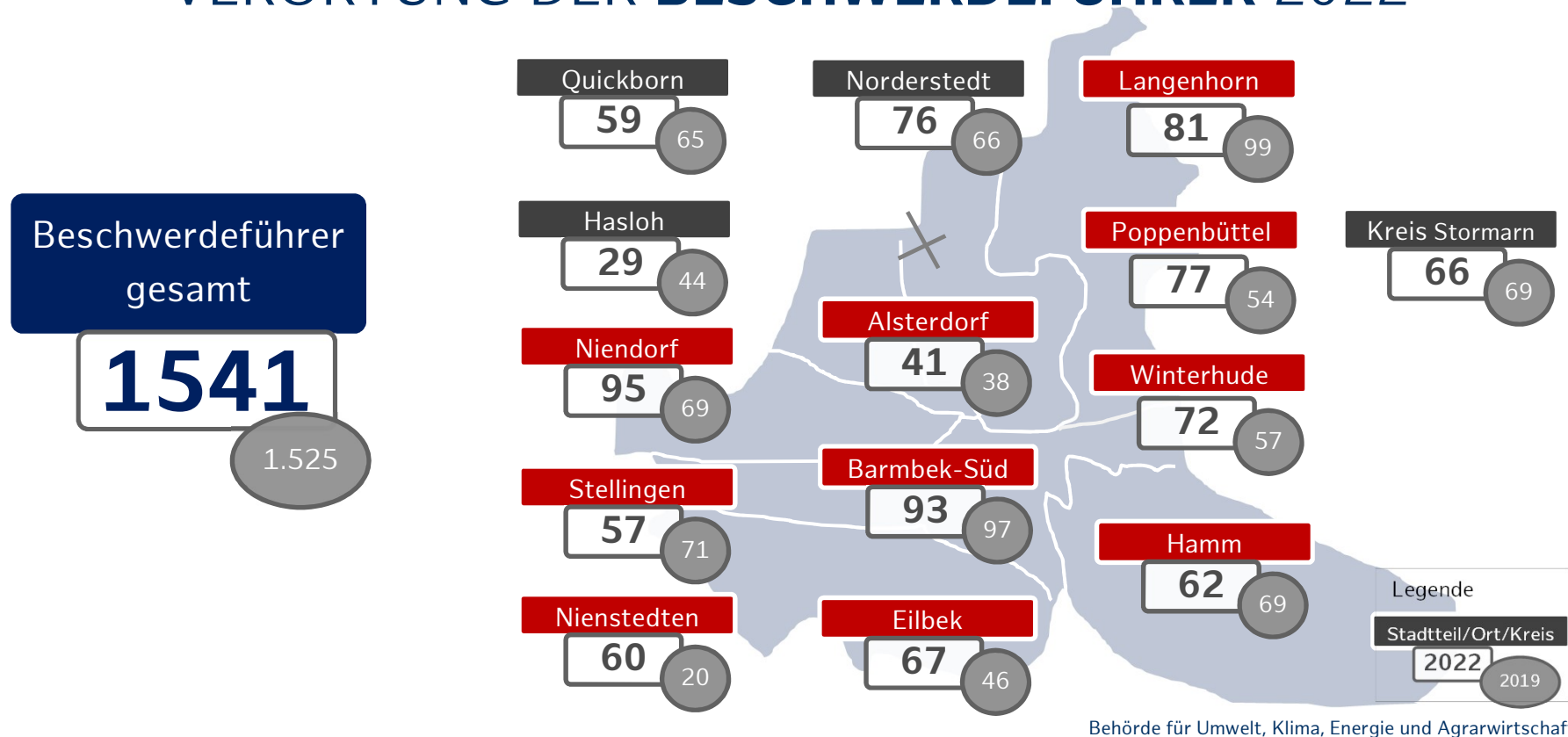


Anzahl der Beschwerdeführenden

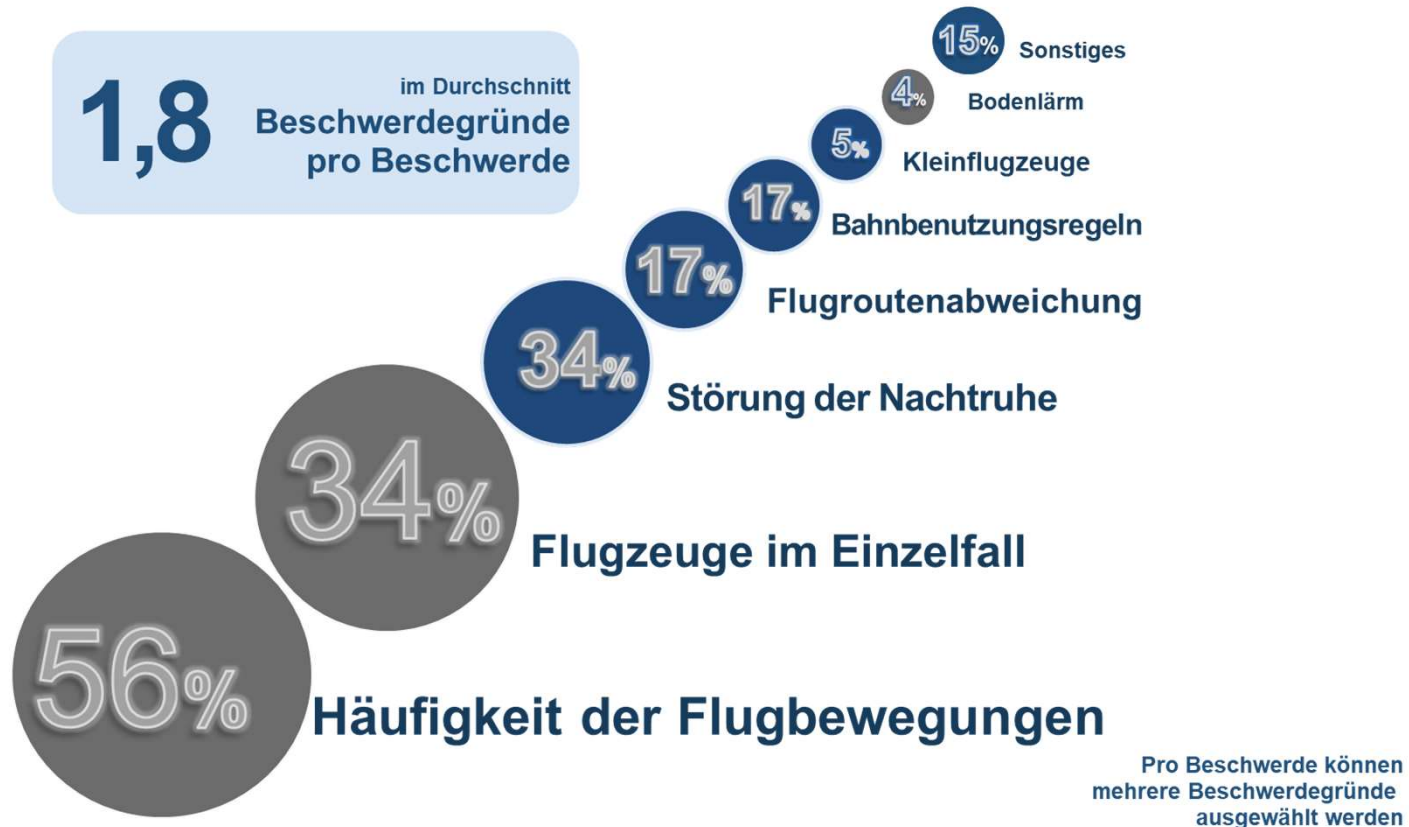


Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

VERORTUNG DER BESCHWERDEFÜHRER 2022



HÄUFIGKEIT DER BESCHWERDEGRÜNDE 2022



FAZIT



FAZIT

- Die absolute Zahl der Beschwerden ist mit Aufleben des Flugaufkommens wieder angestiegen.
- Anzahl Beschwerdeführer entspricht der von 2019.

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT

Hamburg Airport

Helmut Schmidt

www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht



Hamburg

TOP 6



Verspätungen aufgrund von Planungsfehlern

TOP 6

Nachtflugbeschränkungen



TOP 6

BBR haben keine Auswirkungen auf die Kapazität // OVG 18.09.2019



Schließlich spricht gegen das von den Klägern vertretene Verständnis der Bahnbenutzungsregelungen, dass es letztlich zu einer (untauglichen, s. oben zu aa.) Kapazitätsbeschränkung des Flughafens insgesamt führte. Denn der Flughafenbetrieb könnte nicht ohne Zurückstellung von Belangen der Flugverkehrssicherheit fortgeführt werden, wenn das „Kontingent“ der nach dem jeweiligen Satz 2 von Nr. 2.1 und 2.3 der Bahnbenutzungsregelungen nur ausnahmsweise nutzbaren Start- bzw. Landebahnen erschöpft ist.

Es liegen indes keine Anhaltspunkte dafür vor, dass Derartiges mit den Bahnbenutzungsregelungen beabsichtigt ist. Im Gegenteil zeigen insbesondere die Ausführungen in der von der Beigeladenen vorgelegten Senatsdrucksache aus dem Jahr 1959 (Drs. 129/59, dort S. 514; vgl. den Schriftsatz der Beigeladenen vom 7. Juni 2019, dort S. 20), die ihren Anlass in der seinerzeit geplanten Erweiterung der „Startbahn II“ (heute Bahn 15/33) hatte,

dass mit der Verteilung der Flugbewegungen auf die verschiedenen Betriebsrichtungen eine „gerechte“ bzw. angemessene Lärmverteilung in der Umgebung des Flughafens und gleichzeitig eine möglichst optimale Kapazitätsausschöpfung erreicht werden, nicht aber der Umfang des Flugbetriebs begrenzt werden sollte.

Urteilsbegründung OVG
Hamburg vom 18.09.2019,
Seite 20 ff.

TOP 6



Fazit

1. Bahnbenutzungsregeln (BBR) sind kein Bestandteil der Nachtflugbeschränkungen
2. BBR haben keine kapazitätssteuernde Wirkung
3. Die Bürgerschaft hat im „21 Punkte Plan“ unter „strenger Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen“, die Verspätungsregel gemeint und nicht die BBR

A photograph of a young man and woman embracing warmly. The man has a beard and his hair is tied up in a bun. The woman has long red hair and is smiling. They are holding a large, shiny, heart-shaped rose-gold balloon. The background shows an airport tarmac with cars and buildings.

Vielen Dank

Zu TOP 1 Erläuterung des Begriffs „Allwetterbahn“

Thema Bahn 23/ CAT II/III

ILS – Instrumentenlandesystem

Das ILS -Instrumentenlandesystem ist eine bodengestützte Navigationsanlage, damit ein Flugzeug auch bei schlechten Sichtbedingungen sicher an einem Flughafen landen kann. Die Bodenantennen strahlen horizontale und vertikale Signale ab, die im Cockpit eines Flugzeugs für den Piloten so dargestellt werden, dass dieser sehen kann, ob das Flugzeug den korrekten Landekurs (horizontal) in Verbindung mit der korrekten Höhe (vertikal) des Gleitpfades fliegt.

Nach internationalen luftrechtlichen Vorgaben gibt es ein ILS in drei Kategorien (CAT I-III) unterteilt. Diese bezeichnet man als CAT I, CAT II und CAT III, wobei CAT III noch einmal unterteilt werden kann in a, b und c.

Am Flughafen Hamburg gibt es folgende Kategorien für die jeweilige Piste, für die Start/Landebahn 15 CAT I, für die Start/Landebahn 05 CAT I, für die Start/Landebahn 23 bis einschließlich CAT III. Diese Unterteilungen geben dem anfliegenden Piloten die Information, bis zu welcher Entscheidungshöhe er bei der jeweiligen Kategorie landen darf. Im Falle von CAT I darf die Wolkendecke nicht tiefer als 60 Meter über Grund (resp. 200 Fuß) liegen und es muss eine Bodensicht von mindestens 550 Metern vorherrschen. Die Grenzwerte für einen CAT II Anflug sind zwischen 30-60 Metern (resp. 100-200 Fuß), das bedeutet, dass die Wolkendecke nicht unter 30 Metern liegen darf und die Bodensicht nicht weniger als 300 Meter betragen darf. Analog die Grenzwerte für CAT III Anflüge, CAT IIIa nicht weniger als 30 Meter und mindestens 175 Meter Bodensicht, für CAT IIIb nicht weniger als 15 Meter und eine Bodensicht von mindestens 50 Metern und für CAT IIIc gibt es keine Begrenzung mehr, also Sicht gleich Null Meter.

Die Flugsicherung stellt in der Regel die ILS-Anlagen, die jeweilige Kategorie wird nach Nutzungsinteresse und Notwendigkeit bereitgestellt. Die Wetterdaten liefert der DWD der DFS, die wiederum die Wetterdaten verarbeitet und damit festlegt, welche ILS-Kategorie verfügbar ist. Je höher die ILS-Kategorie, desto größer sind die Schutzräume am Boden um die Anlagen, damit es zu keinen Fehlzielen in der Cockpitanzeige kommt. Bis zu welchem Minimum angefliegen werden darf, liegt an der Systemausrüstung des Flugzeugs in Verbindung mit dem Eintrag der Fluglizenz des Piloten, bis zu welchem Minimum dieser jeweils zertifiziert ist und anfliegen darf. Um die Genauigkeit der Signale sicherzustellen, vor allem in der CAT III, muss die ILS-Anlage regelmäßig mit speziellen Messflügen vermessen werden.

Zu TOP 2 Prozentualer Anteil der 10 häufigsten Reiseziele

Top 10 Destinationen in Hamburg im Jahr 2022:

DESTINATION	PASSAGIERE	ANTEIL AM VERKEHR
MÜNCHEN	1.040.053	9%
FRANKFURT	871.922	8%
PALMA	799.470	7%
ZÜRICH	445.898	4%
WIEN	439.670	4%
ANTALYA	432.721	4%
LONDON	379.718	3%
ISTANBUL	379.371	3%
PARIS	363.034	3%
DUBAI	302.339	3%

Anzahl Gesamtpassagiere 2022: 11.097.688

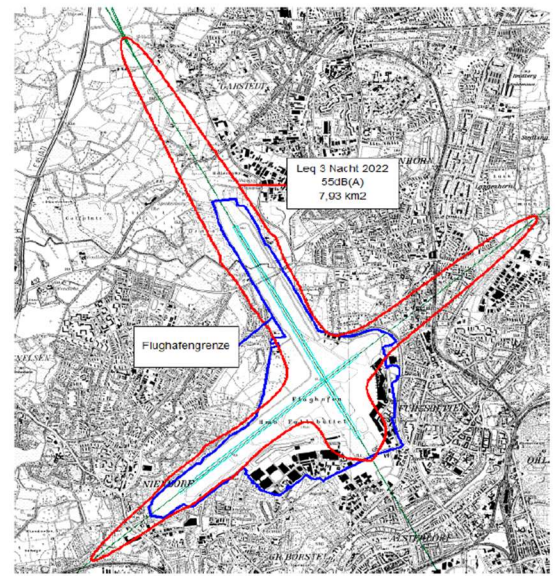
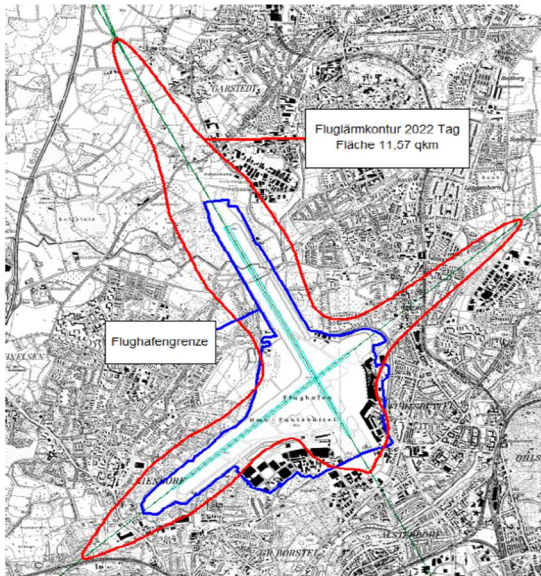
Anlage zum Protokoll der FLSK-Sitzung 2023/1

Zu TOP 3 Lärmkontur außerhalb des Flughafengeländes

Aufstellung der Flächen von Tag- und Nachkontur des Lärmkontingents, die sich nicht auf dem Flughafengelände befinden

	km ²	%
62 dB(A) Kontur 2022 (TAG)	11,57	100,00
Fläche Flughafen HH Grenzverlauf	5,80	50,13
62 dB(A) Kontur 2022 (TAG) Fläche außerhalb Flughafen HH	6,42	55,49

	km ²	%
55 dB(A) Kontur 2022 (Nacht)	7,93	100,00
Fläche Flughafen HH Grenzverlauf	5,80	73,14
55 dB(A) Kontur 2022 (Nacht) Fläche außerhalb Flughafen HH	3,60	45,40



Berücksichtigt wurden die außerhalb liegenden Flächen der Schnittmengen aus TAG bzw. NACHTKONTUR (rote Linien) und Flughafengrenze und LHT (blaue Linien)