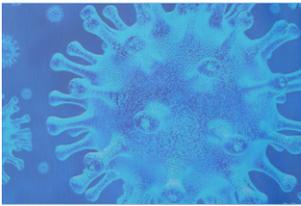




# Klima, Lärm und Umwelt: Neue Wege im Luftverkehr für Hamburg





**D**as Coronavirus hat den weltweiten Luftverkehr drastisch reduziert und einen nie da gewesenen Umbruch in der Luftverkehrsbranche bewirkt. Gestern noch milliardenschwere Luftverkehrsgesellschaften stehen vor dem finanziellen Kollaps. Umfassende Rettungsprogramme werden eingefordert, gleichzeitig aber jegliche Umweltauflagen oder strategische Beteiligungen kategorisch abgelehnt. Die Lufthansa, als Branchenprimus lange Jahre unangefochtene Gewinnerin, droht bereits mit einer Insolvenz. Eine Staatsbeteiligung ist noch immer nicht zu Ende gedacht und gilt als keinesfalls gesichert. Der Konzern spielt mit seiner vermeintlichen Branchenbedeutung und will die Bedingungen für den Finanzdeal diktieren. Anders als in Österreich oder Frankreich gibt es in Deutschland bei der Unterstützungsdebatte für die Luftverkehrswirtschaft keinerlei klima- und umweltpolitische Vorgaben für das Zustandekommen möglicher Maßnahmen. Gerade aus der klimapolitischen Debatte lassen sich jedoch wichtige Überlegungen und Zielvorstellungen auf den Luftverkehrssektor transformieren. Der BUND hat mit sieben Schritten einen besseren Klimaschutz im Luftverkehr formuliert. Hieran anlehnend gilt es auch für den Luftverkehrsstandort Hamburg eine wirksame Beteiligung am Klimaschutz einzufordern.



**A**ls sogenannter „Luftverkehrscluster“ mit seiner Luftverkehrsindustrie steht die *Metropolregion Hamburg* in Verantwortung für rund 41.000 Mitarbeiter:innen, die direkt oder indirekt in der Branche beschäftigt sind. Auf den reinen Flughafenbetrieb in Hamburg entfallen dabei rund 2.000 Arbeitsplätze, mithin 5 Prozent. Der Betrieb des innerstädtisch gelegenen Flughafens bedingt jedoch fast 99 Prozent aller Flüge von und nach Hamburg. Im Durchschnitt der vergangenen Jahre sind das zirka 155.000 Flugbewegungen jährlich.

Während sich im Januar und Februar 2020 die Anzahl der Starts- und Landungen in Hamburg bereits leicht unterdurchschnittlich entwickelten, ist der Luftverkehr ab dem März annähernd zum Erliegen gekommen.

Aktuelle Studien gehen von einer sehr langsamen Erholung der Luftverkehrswirtschaft nach der Coronapandemie aus. Selbst von Luftverkehrsbefürwortern wird ein „Vor-Corona-Niveau“ frühestens in fünf Jahren erwartet\*. Andere Studien prognostizieren dagegen einen vollständigen Wandel im Luftverkehrsmarkt, mit dem Beginn eines komplett neuen Zeitalters im Luftverkehr: Dem Äon einer nachhaltigen Luftverkehrswirtschaft.

\* Roland Berger (2020): *COVID-19 – How we will need to re-think the aerospace industry* Online im Internet unter <https://www.rolandberger.com/en/Point-of-View/COVID-19-How-we-will-need-to-rethink-the-aerospace-industry.html> (07.05.2020)



# 1



## *Neuaufgabe des Norddeutschen Luftverkehrskonzept*

Mit einer gemeinsamen Initiative soll Hamburg - federführend - zusammen mit den Bundesländer Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein das aus dem Jahr 2013 stammende Luftverkehrskonzept der Nordländer neu verfassen. Hierbei sind Belastungsreduktionsziele als oberste Prämisse festzulegen. Dieses neue Konzept soll dann eine beispielgebende Rolle für die Fortschreibung des nationalen Luftverkehrskonzeptes von 2017 einnehmen. Die norddeutschen Flughafenstandorte sollen ihre Wettbewerbssituation untereinander aufgeben und durch eine enge Zusammenarbeit der Flughäfen in Hamburg, Bremen, Rostock, Hannover und auch Lübeck die gemeinsamen Ressourcen klima-, lärm- und umweltschonend nutzen. Ein in gemeinsamer Initiative gut ausgebautes Schienennetz und eine unter Beachtung des Gesamtsystems optimierte Slotvergabe für die genannten Flughäfen, sollen standortbezogene Überlastungen verhindern und dadurch das Gesamtsystem entlasten. Das Luftverkehrskonzept soll für die Entwicklung, den Betrieb und die Rolle des norddeutschen Luftverkehrs im Gesamtsystem unter Berücksichtigung seiner Klima-, Lärm- und Ressourcenbelastung eine verbindliche Richtungsweisung darstellen mit regelmäßiger Evaluierung und Anpassung.

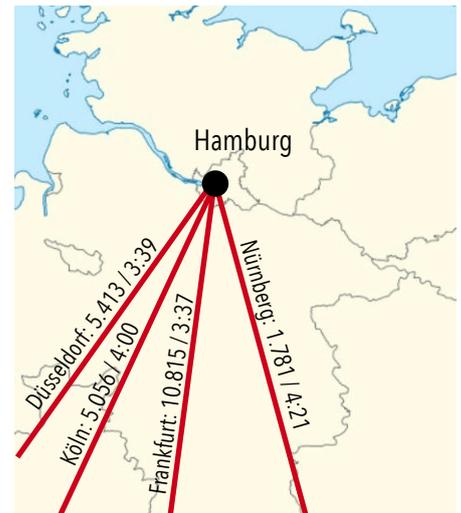


# 2

## Kurzstrecke auf die Schiene verlagern

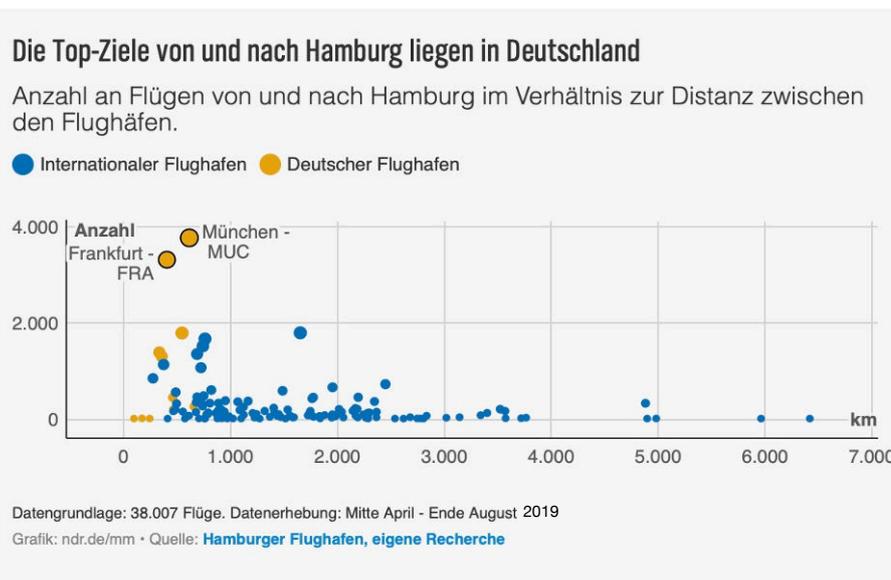
Nach Recherchen des NDR\* ist in den Monaten April bis August 2019 jeder dritte Flug ab Hamburg ein Inlandsflug. Jeder vierte Flug überbrückt sogar nur eine Entfernung von maximal 500 Kilometer. Der BUND hat für das Jahr 2018 über 23.000 Flüge von und nach Hamburg-Fuhlsbüttel ermittelt, die ohne Zeit- und Komfortverlust sofort auf die Schiene verlagert werden können. Köln und Düsseldorf, Frankfurt oder Nürnberg sind Flugziele, die innerhalb von vier Stunden mit dem ICE erreicht werden können.

Einvernehmliche Forderung der Umweltverbände ist die Verlagerung von Ultrakurzstreckenflügen auf die Schiene. In einem ersten, sofort umsetzbaren Schritt, sind nationale und internationale Ultrakurzstreckenflüge von und nach Hamburg einzustellen. Hierfür ist seitens der Bahn der Zugverkehr soweit zu ertüchtigen, dass ohne relevante Zeit- und Komfortverluste die bisherigen Flugziele in einer adäquaten Reisezeit innerhalb von vier Stunden erreicht werden können. Positives Beispiel hierfür ist die bereits vor Jahren eingestellte Flugverbindung nach Berlin.



Auf die Schiene verlagerbare Kurzstreckenflüge an/ab Hamburg ab 1.000 Flüge im Jahr 2018. (Flugziel: Anzahl Flüge / Bahnfahrzeit)  
Quelle: BUND, eigene Recherche

\* NDR (Norddeutscher Rundfunk) (2019): *Sind Inlandsflüge von Hamburg verzichtbar?* Online im Internet unter <https://www.ndr.de/ratgeber/klimawandel/Sind-Inlandsfluege-von-Hamburg-aus-verzichtbar,kurzstreckenfluege100.html> (07.05.2020)



# 3



## Anpassung der Betriebszeiten

In Anbetracht des enormen Passagierrückgangs im Luftverkehr ist aus wirtschaftspolitischer Sicht eine Anpassung der Betriebszeiten des Hamburger Flughafens unumgänglich. Aktuell werden in Hamburg-Fuhlsbüttel täglich zirka 10 bis 15 Starts- und Landungen abgewickelt. Der Flughafen wird aber für die Betriebsdauer von 17 Stunden, von 6 bis 23 Uhr, mit der Verspätungsoption sogar bis 24 Uhr, in 100%-iger Standby-Bereitschaft gehalten. Der wirtschaftliche Schaden, der insbesondere auch die Mehrheitseigentümerin, die Stadt Hamburg, trifft, ist in Höhe eines mittleren bis hohen zweistelligen Millionenbetrages für das laufende Jahr zu beziffern. Mit der zu erwartenden schwachen Erholung im Luftverkehr ergibt sich insoweit die Chance, hin zu einem stadtverträglichen Flughafenbetrieb. Die Betriebszeiten sind den tatsächlichen Erfordernissen verkürzend anzupassen. Mit der konzeptionellen Gestaltung eines Norddeutschen Flughafenverbundes müssen in Hamburg Betriebszeiten geschaffen werden, die eine Umsetzung der gesetzlichen Nachtruhe strikt gewährleisten. Hierzu ist der tägliche Flughafenbetrieb um 22 Uhr zu beenden. Die bisherige Verspätungsoption von einer Stunde, die in Hamburg zu einer dauerhaften Verlängerung der Regelbetriebszeit mutiert ist, ist ersatzlos zu streichen. Eine weitergehende Prüfung der Anpassung durch Verkürzung der Betriebszeit (beispielsweise an Sonn- und Feiertagen) muss im Rahmen der Erfordernisse regelmäßig durchgeführt werden.



Der BUND Hamburg hat im September 2017 die Volkspetition „Nachts ist Ruhe – Fair für alle, gut für Hamburg“ mit fast 15.000 Unterschriften der Hamburgischen Bürgerschaft überreicht. Foto: Bund

## Ausbau, Erweiterung und Kapazitätssteigerung beenden

Im Hinblick auf die aktuelle und zu erwartende Entwicklung im Luftverkehr muss jede Ausbau- und Erweiterungsplanung und deren Umsetzung beendet werden. Die bisherigen Visionen der Entwicklung von Passagierzahlen in Hamburg jenseits der 17 Millionen (2017: Passagierrekord mit 17,6 Mio.) gehören der Vergangenheit an. Im Sinne einer bedarfsgerechten Anpassung von Infra- und Suprastruktur müssen die aktuellen Baumaßnahmen und Ausbauplanungen beendet werden und auch ein (Teil-)Rückbau ist ins Kalkül einzubeziehen. Neben der Finanzierungsfrage, sind ausschlaggebend die zukünftigen Luftverkehrszahlen. Sämtliche bisherigen Wachstumsprognosen sind hinfällig. In diesem Sinne sind alle noch offenen Planungen aus dem inzwischen 22 Jahre alten Planfeststellungsverfahren von 1998 für als beendet zu erklären. Die Grundlagen dieser Planfeststellung und der nachfolgenden streitbehafteten Plangenehmigungen sind mit den jetzigen Entwicklungen überholt. Die möglichen zukünftigen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Entwicklungen in den kommenden Jahren und daraus ggf. resultierende Baumaßnahmen am Flughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel müssen in einem neuen, umfassenden Planfeststellungsverfahren unter Einbeziehung der Öffentlichkeit überprüft werden.

### Überblick Terminal-Entwicklungs-Plan



- Die einzelnen Bausteine bringen in ihrer Gesamtheit die notwendige Kapazität für 2030
- Es entstehen 6 neue Pier-nahe Flugzeugpositionen und 27 neue Gates
- Der Ausbau berücksichtigt die aktuellen Anforderungen der Airlines
- Die Gepäckförderanlage wird gesamthaft erneuert und ihre Leistungsfähigkeit bedarfsgerecht erhöht

Quelle: Hamburg Airport (FHG)

Die Zukunftsversion der Betreibergesellschaft des Hamburger Flughafens (FHG) sieht mit den geplanten Ausbauten und Erweiterungen bei einem Gesamtinvest von 500 Mio. Euro eine Kapazitätssteigerung auf bis zu 26 Millionen Passagiere in den 2030er Jahren vor.



Impressum:



BUND-Landesverband  
Hamburg

BUND-Landesverband Hamburg e. V.  
Arbeitskreis Luftverkehr  
Lange Reihe 29  
20099 Hamburg  
E-Mail: [luftverkehr@bund-hamburg.de](mailto:luftverkehr@bund-hamburg.de)

Zitation:

*BUND Hamburg (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland)  
(2020): Klima, Lärm und Umwelt: Neue Wege im Luftverkehr für  
Hamburg*

Text: Martin Mosel, Manfred Braasch

Layout: Martin Mosel

ViSdP: Manfred Braasch