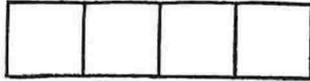


FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

Stadtverwaltung Norderstedt	GESCHÄFTSSTELLE -
--------------------------------	-------------------

20. Mai 2019

I 2107 / 233
25.03.2019**Niederschrift**

über die 233. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 22.03.2019

Teilnehmer:

Mona **Andresen** (WIMI SH), Carolin **Blumenberg** (BUE), Bernhard **Brummund** (Hasloh), Jens **Dittmer**, (Eimsbüttel), Rainer **Dugaro** (Hamburg-Nord), Wolfgang **Düvel** (Eimsbüttel), Ingo **Freund** (Wandsbek), Uwe **Hummert** (DFS), Klaus-H. **Hensel** (Quickborn), Dr. Ines **Köhler** (DLH), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (Hamburg-Nord), Dietmar **Kuhlmann** (Eimsbüttel), Jürgen **Langbehn** (Altona), Andreas **Müller** (HK Hamburg), Stefan **Mundt** (BSW), Karin **Nielsen** (Hamburg-Nord), Tom **Oelrichs** (Hamburg-Nord), Dr. Olaf **Pawlitzki** (BWWI), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (BUE), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Josephine **Richter** (BWWI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Michael **Sarach** (Kreis Stormarn), Dr. Uwe **Schacht** (BUE), Axel **Schmidt** (FHG), Lieselotte **Schnee-de** (Eimsbüttel), Dr. Claus **Schülke** (BVF), Dr. René **Schwartz** (BVF), Torsten **Wagner** (BUE), Matthias **Wallner** (TUIfly), Antje **Wilkins** (BUE), Thorsten **Wolf** (Kreis Segeberg)

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der stellvertretende Vorsitzende eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden und fragt nach Änderungswünschen zur TO. Die FLSB erläutert daraufhin, dass die Hamburger Verwaltung eine Kandidatin/einen Kandidaten aufstellen wolle, sich aber intern noch nicht abgestimmt habe. Eine Wahl des/der Vorsitzenden sei daher noch nicht möglich. Es ergibt sich eine längere lebhaftere, kontroverse Debatte über das grundsätzliche Vorgehen. Von mehreren Kommissionsmitgliedern wird hinterfragt, welche Kriterien erfüllt sein sollten, damit Kandidaten für akzeptabel erachtet werden könnten. Stark kritisiert wird in diesem Zusammenhang, dass es eine Vorababsprache zum angestrebten Kommissionsvorsitz gegeben habe. Dies widerspräche einer demokratischen Wahl. Die Frage, wer sich wann zur Vorab-sprache getroffen habe, bleibt unbeantwortet.

Schließlich werden zwei Anträge gestellt und darüber abgestimmt:

- ein Vertreter der BVF beantragt, die Wahl insgesamt zu verschieben
Ergebnis der Abstimmung: 9 Ja, 1 Nein, 16 Enthaltungen
- die FLSB beantragt die Änderung von TOP 1 dahingehend, dass nur die erste Stellvertretung gewählt werden solle
Ergebnis der Abstimmung: 14 Ja, 12 Enthaltungen

Damit kündigt der zweite stellvertretende Vorsitzende die Wahl der ersten Stellvertretung als geänderten TOP 1 an. Zunächst begrüßt er aber Herrn Manfred Quade als neues Mitglied in der FLSK, der als Nachfolger von Herrn Reimer Lange zukünftig den Kreis Pinneberg vertreten werde. Im Übrigen wird die TO bestätigt.

TOP 1

Wahl der 1. Stellvertretung der FLSK

Mit dem Vorschlag eines Kommissionsmitglieds für die Kandidatur der Vertreterin der Stadt Nordstedt beginnt erneut eine heftige Diskussion über allgemeine Fragen zur Wahl, die mit der Vorstellung der einzigen vorgeschlagenen Kandidatin endet. Sie sei Bankkauffrau und Juristin und habe bereits in ihrer Zeit als Bürgermeisterin von Bad Pyrmont Erfahrungen mit dem wichtigen Thema Lärm sammeln können. Sie wolle im Sinne der Kommission Verbesserungen für die Bevölkerung erreichen. Im Anschluss wird in geheimer Wahl mit folgendem Ergebnis gewählt:

24 Ja
1 Enthaltung
1 Nein

Die Kandidatin nimmt die Wahl an und bedankt sich für das ihr entgegengebrachte Vertrauen. Der zweite stellvertretende Vorsitzende ruft TOP 2 der TO auf und leitet weiterhin die Sitzung.

TOP 2**Diskussion von Fragen zur Geschäftsordnung**

- 2.1 *Gaststatus (hier: Antrag eines Mitglieds des Beratenden Ausschusses nach § 32a Luftverkehrsgesetz auf Gaststatus in der FLSK)*
- 2.2 *Zusammensetzung der FLSK Hamburg (Mitglieder gemäß § 32 b (4) LuftVG)?*
- 2.3 *Veröffentlichung der GO im Internet?*
- 2.4 *Aktualisierung der GO*

Die Frage, ob grundsätzlich Gäste zu den Kommissionssitzungen zugelassen werden sollten, trifft sowohl auf Zustimmung, um bürgerfreundliche Transparenz zu ermöglichen, wie auch auf entschiedene Ablehnung. Diese wird beispielsweise damit begründet, dass die FLSK gemäß §32b LuftVG nur 15 Mitglieder haben sollte, die im Übrigen durch die Genehmigungsbehörde offiziell zu berufen seien. Ein allgemeiner Gaststatus würde die Regel der Berufung unterlaufen. Auch könnte so die Anzahl der Sitzungsteilnehmer noch weiter ausufern (gegenwärtig meist 30 – 35 Teilnehmer) und außerdem sei die gewünschte Verzahnung mit der „Allianz für Fluglärmenschutz“ bereits dadurch gegeben, dass manche Mitglieder in beiden Gremien vertreten seien. Der Vorschlag eines Vertreters der BVF für die Gäste gesonderte Sitzmöglichkeiten am Ende des Raumes zu schaffen, wird in der weiteren Diskussion nicht befürwortet.

Der stellvertretende Vorsitzende schlägt vor, über TOP 2.1 abzustimmen und zu TOP 2.2 und TOP 2.3 eine Arbeitsgruppe (AG-GO) einzurichten. Der Einrichtung der AG-GO wird zugestimmt und mehrere Mitglieder zeigen sich an der Mitarbeit interessiert. Das Ergebnis soll schließlich in der FLSK vorgestellt und die BWVI um Zustimmung gebeten werden. Die Geschäftsstelle wird nochmals schriftlich Anmeldungen zur Mitarbeit in der AG erfragen.

Die erste stellvertretende Vorsitzende regt an, TOP 2.1 zu vertagen, weil die aktuelle GO keinen Gaststatus ausweise. Dies wird von der FLSB abgelehnt, weil ein konkreter Antrag zu beantworten sei. Die Vertreterin der DLH stellt den Antrag über den Antrag aus TOP 2.1 abzustimmen und dem wird gefolgt:

Der Antrag eines Mitglieds des Beratenden Ausschusses nach § 32a Luftverkehrsgesetz auf Gaststatus in der FLSK wird bei zwei Zustimmungen mit deutlicher Mehrheit abgelehnt.

Ein Vertreter der BVF bittet darum, den bisherigen Gaststatus der Moderatorin der „Allianz für Fluglärmenschutz“ zu prüfen. Seiner Ansicht nach habe es dazu bereits eine positive Abstimmung gegeben.

Protokollnotiz: Der Vorsitzende hatte zu Beginn der 228. FLSK-Sitzung die Kommissionmitglieder um Zustimmung zum Wunsch von Frau Traute Müller wegen ihrer Aufgabe als Moderatorin der „Allianz für Fluglärmenschutz“ an den FLSK-Sitzungen teilnehmen zu können, um wichtige Hintergrundinformationen direkt zu erhalten, gebeten. Dagegen waren keine Einwände erhoben worden. Eine Abstimmung wurde seinerzeit dazu nicht durchgeführt.

Anschließend wird über die Frage, ob die GO im Internet veröffentlicht werden soll, abgestimmt (TOP 2.3). Ergebnis: Zustimmung ohne Ablehnung und Enthaltung.

Der zweite stellvertretende Vorsitzende übergibt die Leitung der Sitzung an die erste stellvertretende Vorsitzende.

TOP 3

Stellungnahmen zu Beschlüssen der letzten FLSK-Sitzung (Beschluss zu TOP 10 der 232. FLSK-Sitzung – Protokollführung)

Die FLSB teilt mit, dass über strittige Änderungswünsche zum Protokoll in der jeweils folgenden Sitzung abgestimmt werden solle. Sie regt an, diese Vorgehensweise gleichwohl in der AG-GO nochmals zu erörtern und ggf. in die GO aufzunehmen.

Der Vertreter der FHG gibt bekannt, dass es zwischen Ende November 2018 und 22.03.19 keine Wirbelschleppenschäden gegeben habe.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Verspätungen

Die FLSB berichtet über die nächtlichen Verspätungen, die in der Zeit zwischen 23.00 und 24.00 Uhr mit einer Anzahl von 1.174 Flügen den vormaligen Höchstwert von 2007 (1.152 Flüge) noch übertroffen hätten (vgl. FLSK-Drs. 04/19). Wie in den letzten Jahren auch, betrafen 70% die ersten 30 Minuten, also den Zeitraum zwischen 23.00 und 23.30 Uhr. Dabei sei die größte Anzahl der Verspätungen durch Eurowings verursacht worden. Allerdings läge bei der prozentualen Verteilung, also dem Anteil an den Gesamtflügen der korrespondierenden Flugverbindungen der jeweiligen Airline Small Planet an erster Stelle, während Eurowings hier den letzten Platz einnehme.

Grundsätzlich seien im Sommer deutlich mehr verspätete Starts als im Winter zu verzeichnen und die Anzahl habe sich seit 2013, als es ca. 40 bis 50 verspätete Starts gegeben hätte, außerordentlich erhöht, auf 257 Starts nach 23.00 Uhr im Jahr 2018. Sie als FLSB sehe Starts als vermeidbar an, aber die Rechtslage erlaube sowohl Landungen als auch Starts. Sie weist auf den 21-Punkte-Plan der Bürgerschaft hin, mit dem die 30 %-Regelung optimiert worden sei und auf daraus folgende Maßnahmen verschiedener Airlines zur Verbesserung der Pünktlichkeit.

Zusammenfassend könne man feststellen, dass die Lage im Sommer 2018 gar nicht gut gewesen sei und sie hoffe auf spürbare Verbesserungen im nächsten Sommer.

Die Kritik an der Situation wird in der anschließenden Diskussion von Vertretern der BVF geteilt und es wird darauf hingewiesen, dass sehr viele Verspätungen durch Kurzstreckenflüge verursacht würden. Insgesamt 13 der 15 am häufigsten nächtlich verspäteten Flugverbindungen entfielen auf Verbindungen < 1.500 km. In diesen Fällen wäre die Verspätung schon vor dem Start der Maschinen vorhersehbar. Außerdem würden Billig-Airlines im Verhältnis zum jeweiligen Gesamtflugverkehrsanteil überproportional häufig erst nach 23 Uhr landen oder starten.

Ein Vertreter der BVF bittet darum, zukünftig bei der Auswertung auch die jeweilige Flugverbindung und Entfernung anzugeben.

Dagegen stellt der Vertreter der FHG dar, dass im Sommerflugplan bisher zwischen 22.00 und 23.00 Uhr 16 % weniger Flüge geplant seien, wodurch prinzipiell auch weniger Verspätungen möglich würden. Einige Airlines hätten Ankunftszeiten in Hamburg vorverlegt. Mit weiteren Verbesserungen sei durch die Einstellung von mehr als 100 neuen Mitarbeitern zur Optimierung von Arbeitsabläufen auf dem Vorfeld zu rechnen. Verspätete Maschinen könnten so schneller abgewickelt und dadurch Zeit aufgeholt werden. Außerdem beschäftige die FHG drei neue Mitarbeiter, die mögliche Gründe für Verspätungen untersuchten und dann qualifizierte Gespräche über Verbesserungsmöglichkeiten mit den Airlines führen könnten. Im Übrigen verweist er auf die Luftfahrtgipfel in Hamburg, die für alle Beteiligten am Luftverkehr verdeutlicht hätten, wie dringlich eine erhöhte Pünktlichkeit sei.

Die Vertreterin der DLH ergänzt diese Ausführungen durch konkrete Beispiele, die seitens ihrer Airline für mehr Pünktlichkeit sorgen sollen. Für den Sommerflugplan 2019 sei z.B. für die LH 034 (Frankfurt – Hamburg) eine Bodenzeit von 80 Minuten eingeplant (35 Minuten über der Mindestbodenzeit), um eventuelle Rotationsverspätungen aufzufangen. Die Landung der LH 2086 in Hamburg (München – Hamburg) werde um 15 Minuten vorverlegt, damit sei ein Puffer von 30 Minuten zu 23 Uhr gegeben. Des Weiteren seien keine Crew-Umsteiger für diese Verbindungen geplant. Sie vertritt die Ansicht, dass der bisherige Luftfahrtgipfel bereits Erfolge gebracht habe, die man z. B. am Flughafen München erkennen könne, wo im Rahmen eines Pilotprojektes eine Personalverstärkung bei der Flugzeugabfertigung am Boden zu größerer Pünktlichkeit geführt habe. Zudem halte die DLH 37 Reserveflugzeuge bereit und habe 6 zusätzliche Maschinen geordert (A320ceo). Es sollen weitere 600 Mitarbeiter in den operativen Bereichen der Hubs eingestellt werden sowie 200 zusätzliche Mechaniker. Die Tochtergesellschaft Eurowings sei aktuell die pünktlichste Point-to-Point Airline in Europa. Das hindere Eurowings aber nicht daran weitere Maßnahmen zur Pünktlichkeitssteigerung zu verfolgen. Sie bittet um einen optimistischen Blick in die Zukunft.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

Reduzierung der Flugbewegungen im Sommerflugplan 2019

Der Vertreter der FHG erklärt, dass als Ergebnis der Slotkonferenz für den Sommerflugplan nur noch 9 koordinierte Flüge pro Woche in der Zeit zwischen 22.45 und 23.00 Uhr vorgesehen seien, also eine Reduzierung um mehr als 50% gegenüber dem Sommer 2018 (20 Flüge pro Woche). In der Zeit von 22.30 bis 23.00 Uhr seien 42 koordinierte Flüge pro Woche geplant gegenüber 62 Flügen im Jahr 2018 in dieser Zeitspanne, somit um 32 % weniger. Hinsichtlich der Verspätungssituation seien damit Verbesserungen eingeleitet.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Jahresrückblick Fluglärm 2018 und Bewegungsverteilung nach Richtung und Zeit

Der Vertreter der BUE gibt einen Überblick über die Nachtflüge im Jahr 2018 (vgl. FLSK-Drs. 05/19). Mit der Gesamtanzahl von 8.660 Flugbewegungen in der Zeitspanne zwischen 22.00 und 06.00 Uhr sei ein Allzeithoch erreicht worden. Er erläutert, dass viele Flüge, die in der Vergangenheit zwischen 21.00 und 22.00 Uhr geplant gewesen wären, jetzt zu späteren Zeiten einträfen und starteten. Er sieht die Ursache dafür auch in der Überfüllung des europäischen Luftraums.

Bei der Expertenanhörung im Umweltausschuss der Bürgerschaft am 22.03.2018 sei erklärt worden, dass die Anwendung der Bahnbenutzungsregel (BBR) 2.3, die zwischen 22.00 und 07.00 Uhr für Landungen grundsätzlich Bahn 15 vorschreibe auch wegen der heutigen Verkehrsdichte nicht mehr ständig einhaltbar sei. Seit einiger Zeit würden dann zunehmend Flüge über Langenhorn und Niendorf abgewickelt. Dies zeige sich auch an entsprechenden Beschwerden.

Auf Nachfrage erläutert er, dass bereits Ende der 50er Jahre des letzten Jahrhunderts die Benutzung der Richtung über Alsterdorf (Innenstadt) regelhaft ausgeschlossen worden sei wegen der Bevölkerungsdichte in dem Gebiet. Im Zusammenhang mit einem späteren Planfeststellungsverfahren sei berechnet worden, dass die Betroffenenzahl in Richtung Alsterdorf doppelt so hoch wäre, wie die Summe aller drei anderen Bahnrichtungen.

Auf die Frage des Vertreters der BSW, warum das Stadtgebiet der FHH jetzt mehr belastet sei und ob sich die Ausdehnung der Fluglärmsschutzzonen, insbesondere der Nachtschutzzone dadurch ändern würde, antwortet ein Sachverständiger der BUE, dass der 2012 festgesetzte Lärmschutzbereich gemäß § 4 (6) des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm spätestens im Jahr 2022 auf wesentliche Änderung der Fluglärmbelastung geprüft und ggf. neu festgesetzt werden müsse. Dabei sei im Datenerfassungssystem (DES) der voraussichtliche Flugbetrieb der nächsten zehn Jahre zu berücksichtigen. Ein Vertreter der BVF weist auf das laufende Gerichtsverfahren zu den BBR hin und fragt nach dem Sachstand. Der Vertreter der BWV teilt mit, dass die Schriftsätze ausgetauscht worden seien und es keine neuen Erkenntnisse gäbe.

Ein Vertreter der BVF stellt fest, dass der Planfeststellungsbeschluss von 1998 nicht nachträglich ohne weiteres geändert werden könne, sondern den darin geregelten Sachverhalten Folge zu leisten sei. Seiner Ansicht nach sei es rechtswidrig, die BBR 2.3 bei starkem Flugverkehr am Flughafen Hamburg faktisch außer Kraft zu setzen. Die BBR 2.3 habe ebenso wie BBR 2.2 schützenden Charakter für die Bevölkerung. Er zeigt sich sehr unzufrieden mit den herrschenden Zuständen.

Der Vertreter der FHG präsentiert die Wind- und Bewegungsverteilung der letzten Jahre (vgl. FLSK-Drs. 06/19). Daran lasse sich erkennen, dass es im Jahr 2018 deutlich mehr Wind aus östlicher Richtung gegeben habe als in den Vorjahren, woraus sich eine gleichmäßigere Bahnnutzungsverteilung ableite.

Anschließend referiert er über die Bewegungsverteilung (vgl. FLSK-Drs. 07/19) und den äquivalenten Dauerschallpegel der letzten vier Jahre und verteilt als Tischvorlage dazu eine komprimierte Zusammenfassung (vgl. FLSK-Drs. 08/19, S.3), aus der die untypische Verteilung der Windrichtung im Jahr 2018 an den Angaben zur Bahnnutzung ablesbar sei. Ebenso spiegelten die Ergebnisse der Fluglärmmessstellen die Änderung der Bewegungsverteilung wider. Weiterhin prekär seien die Zeitscheiben am Morgen und Abend.

In der anschließenden Diskussion teilt er mit, dass die FHG bereits vorsorglich damit befasst sei, die geänderte Kontur der nächtlichen Lärmbelastung zu berechnen.

Weiterhin wird erörtert, ob Landungen oder Starts belastender für die Bevölkerung seien und ob Lärmpausen vorher angekündigt werden könnten. Der Vertreter der FHG macht deutlich, dass durch das gekreuzte Bahnsystem in Hamburg und die nicht im Voraus festlegbare Windverteilung in der Höhe eine Ankündigung von Lärmpausen, wie z. B. in Frankfurt mit parallelen Bahnen nicht möglich sei. Ein Vertreter der BVF bemerkt, dass die langjährig jeweils am meisten genutzten Start- und Landerichtungen im 90 Grad-Winkel zueinander stünden. Der Regel, dass Starts und Landungen gegen den Wind zu erfolgen hätten, stünde die hauptsächliche Bahnbenutzung demnach im Widerspruch. Ansonsten müsste sich die Windrichtung in Minutenabständen wesentlich ändern, was nachgewiesenermaßen nicht der Fall ist.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 7*Beschwerdesituation 2018*

Durch die Einführung der Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO) seien Änderungen im Ablauf des Beschwerdemanagements notwendig geworden, berichtet eine Sachverständige der BUE (vgl. FLSK-Drs. 09/19). Insgesamt seien 166.943 Fluglärmbeschwerden im Jahr 2018 in der BUE eingegangen, gegenüber 107.157 im Vorjahr. Weiterhin führt sie aus, dass mittlerweile 75% der Beschwerden die BUE über das Online-Formular erreichten und es eine Zunahme der Beschwerdezahl um 55% gegeben hätte, obwohl gleichzeitig die Anzahl der Flugbewegungen um 2,2% gesunken sei.

Im Oktober und November habe es einen beachtlichen Anstieg von nicht zuzuordnenden Beschwerden gegeben und nach flugreichen Nächten immer auffallend viele neue Beschwerdeführer. So sei insgesamt die Anzahl der Beschwerdeführer von 1.950 im Jahr 2017 auf 2.311 Beschwerdeführer im Jahr 2018 gestiegen; davon 85% aus Hamburg.

85% der Beschwerden bezögen sich auf die Häufigkeit der Flugbewegungen, wobei davon ein großer Anteil den nicht zuzuordnenden Beschwerden zukäme. Bei den zuzuordnenden Beschwerden sei der häufigste Beschwerdegrund hingegen „Flugzeuge im Einzelfall“ und die Häufigkeit der Flugbewegungen käme erst an zweiter Stelle vor der Störung der Nachtruhe auf Platz drei, die in etwa jeder dritten Beschwerde beklagt würde.

Ein Vertreter der BVF gibt zu bedenken, dass nicht die Personen, die sich beschwerten, das Problem seien, sondern die luftverkehrsbedingten Belastungen und hierbei insbesondere die häufigen Verstöße gegen die Schutzbestimmungen für die Bevölkerung. Er kritisiert die nach seiner Ansicht nicht rechtskonforme Datenerfassung und -auswertung. Eine Unterscheidung nach personifizierten, nicht persönlich zuzuordnenden sowie anonymen Beschwerden sei im Fluglärmschutzbeauftragtengesetz (FLSBG) nicht vorgesehen. Demnach sei die Angabe des Wohnortes oder des Stadtteiles in Verbindung mit der Nennung des Beschwerdegrundes ausreichend für eine qualifizierte Beschwerde. Davon unabhängig stimme er mit der BUE darin überein, dass die stark gestiegene Anzahl der Beschwerden nicht zielführend sei.

Er empfehle ein Treffen mit den BI-Sprechern und die Verabredung eines Moratoriums, während dessen man gemeinsam versuchen solle, die Lage zu verbessern. Die FLSB erwidert, dass die Statistik gemäß FLSBG erhoben werde. Der Vertreter der BVF bittet sie daraufhin, im FLSBG die Stelle zu benennen, an der die vorgetragene Unterscheidung der Beschwerden konkret stehe.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8*Lärmkontingent 2018*

Der Vertreter der FHG berichtet über die Entwicklung des Lärmkontingents (FLSK-Drs. 10/19) und teilt mit, dass sich für das Jahr 2018 eine Fläche von 13,95 km² am Tag und 8,3 km² in der Nacht ergeben habe (Tag-Kontingent: Isophone Leq(3) der 62 dB(A)-Kontur, Nacht-Kontingent: Isophone Leq(3) der 55 dB(A)-Kontur).

Ein Vertreter der BVF bezeichnet das bestehende Lärmkontingent als „nicht mehr zeitgemäßes kostenloses Verschmutzungszertifikat“ und wird daraufhin von der stellvertretenden Vorsitzenden zur Ordnung gerufen. Gleichwohl trägt er sein inhaltliches Anliegen vor, die FHG möge in ihren Berichten zum Lärmkontingent nicht mehr die veralteten Werte aus dem vergangenen Jahrtausend vergleichend darlegen, dies sei irreführend. Der Vertreter der FHG antwortet, dass er weiterhin die Vergangenheit zum Vergleich heranziehen werde, um zu verdeutlichen, dass die Zustände mit den damaligen Flugzeugmustern viel belastender gewesen seien. Im Übrigen seien nach seiner Ansicht manche Auswertungen der BAW ebenfalls verzerrt und er zeigt eine in dieser Weise nachempfundene Auswertung aus Sicht der FHG, die jedoch dieselben Inhalte darstellt, allerdings in einer ansteigenden anstatt in einer absteigenden Reihung. Daraufhin kritisiert die stellvertretende Vorsitzende die Art der Diskussion und bittet um sachliche Auseinandersetzung. Der Vertreter der BVF bittet darum, dass beide Darstellungen dem Protokoll zugefügt werden sollen, der Vertreter der FHG lehnt dies ab.

Mit Blick auf die fortgeschrittene Zeit schlägt die stellvertretende Vorsitzende vor, TOP 9, 10, 11 und 12 auf die nächste Sitzung zu verschieben und sagt dem Vertreter der BVF zu, dass die TOP der BVF dann auf jeden Fall am Anfang der Sitzung behandelt werden sollen.

Der Vertreter der BVF möchte seine vorbereitete Präsentation zu TOP 12 „Folgen des Flughafenausbaus für die Bevölkerung“ bereits jetzt zu Protokoll geben, die stellvertretende Vorsitzende stimmt zu (FLSK-Drs. 11/19).

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 13

Nächste Veranstaltung FLSK vor Ort in Quickborn am 25.06.2019

Die nächste Veranstaltung FLSK vor Ort soll am 25.06.2019 von 18.00 – 21.00 Uhr in 25451 Quickborn, Am Freibad 7 im Artur-Grenz-Saal der Comenius-Schule stattfinden. Die Teilnahme von FLSK-Mitgliedern ist erwünscht.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Die Geschäftsführerin wird verabschiedet, weil sie die Pensionsgrenze erreicht hat und den Ruhestand antritt.

Die stellvertretende Vorsitzende dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 13.15 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Antje Wilkens

gez. Gebhard Kraft
gez. Elke Christina Roeder