

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE

I 2106

18. November 2021

Niederschrift über die
Sitzung der FluglärmSchutzkommission 2021/3
für den Flughafen Hamburg
am 24. September 2021

Teilnehmende:

Alexander Brückner (MELUND SH), Hans-Hinrich Brunckhorst (HH-Eimsbüttel), Jens Dittmer (HH-Eimsbüttel), Christian Durak (MWVATT SH), Gunnar Eisold (HH-Nord), Werner Hansen (HH-Wandsbek), Klaus-H. Hensel (Quickborn), Dr. Philipp Henze (HK), Dr. Ines Köhler (Dt. Lufthansa), Timo Kranz (HH-Nord), Dietmar Kuhlmann (HH-Eimsbüttel), Martin Mosel (BVF), Stefan Mundt (BSW), Gerrit Niemann (DFS), Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (FLSB), Manfred Quade (Kreis Pinneberg), Dr. Judith Reuter (BWI), Elke Christina Roeder (Stadt Norderstedt), Michael Sarach (Kreis Stormarn), Dr. Monika Schaal (HH-Eimsbüttel), Dr. Uwe Schacht (BUKEA), Johannes Scharnberg (FHG), Axel Schmidt (FHG) bis 10:45 Uhr, Dr. René Schwartz (BVF), Dr. Stefanie von Berg (HH-Altona), Monika Weidner (BUKEA), Torsten Wagner (BUKEA), Thorsten Wolf (Kreis Segeberg), Tim Zippel (Hasloh)

Begrüßung/Anträge/Beschlussfähigkeit**Antrag von Herrn Kranz - Änderung des Protokolls der FLSK 2021/2**

Frau Roeder eröffnet die Sitzung mit der Begrüßung aller Teilnehmenden, insbesondere der neuen Mitglieder Frau Dr. von Berg für den Bezirk Hamburg-Altona sowie Herrn Eisold für Hamburg-Nord und stellt die Beschlussfähigkeit der Kommission fest.

Zunächst bittet sie das Gremium um Zustimmung, die Verabschiedung von Herrn Axel Schmidt als langjähriges Mitglied der FLSK (TOP 6) vorziehen zu dürfen und begrüßt in diesem Zusammenhang Herrn Johannes Scharnberg (FHG) als dessen Nachfolger. Das Gremium stimmt dieser Änderung der Tagesordnung zu.

Frau Roeder verliest noch einmal die von Herrn Kranz gewünschte Änderung des Protokolls (s. FLSK Drs. Nr. 1/2021-3) und bittet um Abstimmung. Diese wird mit 2 Gegenstimmen und 8 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

In diesem Zusammenhang weist Frau Roeder noch einmal darauf hin, dass es sich bei dem Protokoll der FLSK, anders als in Gremien der Bezirksverwaltung, nicht um ein Wort-, sondern lediglich um ein Ergebnisprotokoll handele. Die Kritik von Herrn Dr. Schwartz, Frau Roeder entscheide allein über das Protokoll und versende eine nicht abgestimmte Fassung, weist diese entschieden zurück. Das Protokoll wurde und werde, wie seit langem üblich, elektronisch abgestimmt, Einwände dazu in der folgenden Sitzung geklärt. Aufgrund der jetzt beschlossenen Änderung bittet Frau Roeder noch einmal um Abstimmung über das (geänderte) Gesamtprotokoll der FLSK 2021/2. Dieses wird ohne Gegenstimmen bei 3 Enthaltungen ebenfalls mehrheitlich angenommen.

1 Verabschiedung von Herrn Schmidt

Mit Hinweis auf die aktuelle Umwelterklärung des Flughafens, die Herr Schmidt ausgelegt habe, leitet Frau Roeder zu dessen Verabschiedung aus der FLSK über. Mit den besten Wünschen für die Zukunft spricht Frau Roeder Herrn Schmidt besonderen Dank und Anerkennung für die in 32 Jahren Mitgliedschaft in der FLSK geleistete Arbeit aus. Die Zusammenarbeit sei stets von fachlichem Sachverständnis, Kollegialität und großem Engagement geprägt gewesen. Frau Dr. Pieroh-Joußen schließt sich diesen

Worten an und dankt Herrn Schmidt persönlich für die fachkompetente und zuverlässige Zusammenarbeit.

2 Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Herr Scharnberg stellt sich kurz in seiner neuen Funktion als Mitglied der FLSK vor und schildert die krisenbedingt weiterhin schwierige Lage am Flughafen Hamburg. Man habe den Betrieb zwar über die gesamte bisherige Pandemiezeit so gut wie möglich aufrechterhalten und durch Kurzarbeit sowie Altersteilzeitregelungen bei etwa 200 Stellen 90% der Belegschaft des Flughafens halten können, dennoch bewege man sich im Jahresvergleich insgesamt eher auf dem Niveau von 2020 als 2019. So habe es im Zeitraum Januar bis August 2021 bei den Passagierzahlen ein Minus von 78 % und bei den Flugbewegungen ein Minus von 65 % gegenüber 2019 gegeben. Die Auslastung der Flugzeuge sei mit 61 % einigermaßen gut, eine langfristige Planung von Flügen derzeit jedoch nicht möglich. Die Airlines reagierten sehr flexibel auf die aktuellen Gegebenheiten und man wisse teilweise erst ca. 2 – 3 Wochen vorher, ob ein geplanter Flug tatsächlich stattfinde oder nicht. Ein „Durchfliegen“ von Sommer- und/oder Winterflugplänen gebe es aktuell nicht. Für die Zukunft werde ein niedriges aber stabiles Aufkommen an Flugbewegungen erwartet und man plane derzeit mit etwa 11 Mio. Passagieren für 2022. Im Jahr 2023 hoffe man, 80 % des Verkehrsaufkommens von 2018 zu erreichen und wieder Gewinne zu generieren. Insgesamt gehe die FHG davon aus, das vorpandemische Niveau auch 2025 noch nicht wieder erreicht zu haben. Abhängig von der Einführung einer möglichen Kerosin- und Beimischungssteuer sowie eines verteuerten Zertifikatehandels und dem Ziel, Emissionen weiter zu reduzieren, rechne man in den nächsten Jahren mit starken Veränderungen im Luftverkehr.

Frau Roeder dankt Herrn Scharnberg für seinen Vortrag und bittet darum, die gezeigten Folien zu Protokoll zu geben. (s. FLSK-Drs. Nr. 2/2021-2)

Herr Dr. Schwartz merkt an, man habe in Hamburg bereits jetzt 1,7 Grad durchschnittliche Erwärmung gegenüber des Ziels aus dem Pariser Klimaschutzabkommen von 1,5 Grad erreicht. Unter diesen Bedingungen sei ein Vergleich bzw. ein Anstreben des Flugaufkommens von 2019 nicht erstrebenswert. Fliegen sei die klimaschädlichste Art der Fortbewegung und seit langem viel zu billig. 2019 könne und dürfe nicht der Maßstab sein, an dem das zukünftige Flugaufkommen bemessen werde. Er wundere sich auch über die Berichterstattung des Abendblattes, das sich über die möglichen Kosten von 1.000 Euro für einen Hin- und Rückflug nach Kreta entrüste, die Entrüstung darüber, dass dieser Flug bisher 60 Euro gekostet habe, jedoch ausbliebe.

Da es keine weiteren Wortmeldungen oder Fragen gibt, bittet Frau Roeder um den Vortrag der FLSB zu Top 3.

3 Verspätungen und Beschwerden

Frau Dr. Pieroh-Joußen erläutert die bis einschließlich 17. September 2021 ermittelten Verspätungszahlen und vergleicht diese anhand einer Monats- und Quartalsübersicht mit den Vormonaten bzw. -jahren. (s. FLSK-Drs. Nr. 3/2021-3). Insgesamt liege die Zahl an verspäteten Flügen bei derzeit 55. Im Vergleich zu 2020 mit insgesamt 65 Verspätungen sei das schon jetzt relativ hoch. Dennoch seien diese Zahlen angesichts der noch immer sehr geringen Gesamtauslastung in keiner Weise mit den Vorjahren vergleichbar. Für 2020 sei festzuhalten, dass die Verspätungen zwar primär in den ersten Monaten vor Beginn der Pandemie entstanden seien, im Vergleich zu den Vorjahresmonaten jedoch eher gering ausfielen. Hier zeige sich der Erfolg der zur Verringerung der Verspätungen ergriffenen Maßnahmen. Mit dem kurzfristigen Anstieg des Flugverkehrsaufkommens im Sommer dieses Jahres habe es eine relevante Anzahl an Verspätungen in den Monaten Juli und August gegeben. Insbesondere auch von der Lufthansa, die sich dieses Themas jedoch bereits angenommen habe. Weit auffälliger sei dagegen die Anzahl an Verspätungen der WizzAir, die bis August 2021 auf insgesamt vierzehn Verspätungen kommt. In diesem Zusammenhang erläutert Frau Dr. Pieroh-Joußen noch einmal die Umstände, die am 6. Juli 2021 zu der letztendlich in Amtshilfe für die Bundespolizei erteilten Ausnahmegenehmigung für den WizzAir Flug nach Tirana geführt haben. Der Vorfall sei mittlerweile in mehreren Gesprächen mit allen Beteiligten aufgearbeitet worden. Hier habe man seitens der FLSB klar herausgestellt, dass man ein derartiges Vorgehen der Polizei als äußerst kritisch ansehe. Diese Situation müsse ein absoluter Einzelfall bleiben und zukünftige Zwischenfälle anderweitig gelöst werden.

Frau Roeder dankt Frau Dr. Pieroh-Joußen für ihren Bericht und gibt Gelegenheit für Wortmeldungen und Fragen aus dem Gremium.

Auf Nachfrage von Herrn Mosel zu einem möglichen Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die WizzAir erläutert Frau Dr. Pieroh-Joußen, dass dies nach Vorlage aller Verspätungsgründe wie üblich geprüft werde. In diesem Zusammenhang wird der Vorschlag von Herrn Dr. Schwartz diskutiert, ob die Vorlage der Verspätungsgründe und deren Beurteilung in vermeidbar/unvermeidbar nicht durch einen Kriterienkatalog standardisiert werden könne, der Teil der Betriebsgenehmigung für den Flughafen werde. Hier weist Herr Scharnberg darauf hin, dass es sich bei dieser Prüfung um ein reines Verwaltungsverfahren zwischen Airline und BUKEA handele und der Flughafen nicht Adressat der Regelung sei. Hinsichtlich der Vorfälle vom 6. Juli 2021 äußert Herr Dr. Schwartz seine Verwunderung darüber, dass weder vom Flughafen noch von der Polizei Anzeige erstattet worden sei, obwohl 16 Funkstreifenwagen eingesetzt werden mussten, um die Situation in den Griff zu bekommen und verweist dazu auf die Senatsdrucksache 22/5173 vom 16.07.21. Man habe die Situation eher entschärfen und durch Strafanzeigen nicht noch zu einer möglichen Verschärfung beitragen wollen, so Herr Scharnberg. Frau Roeder stellt für das gesamte Gremium noch einmal deutlich heraus, dass ein derartiger Vorfall wie der vom 6. Juli 2021 absolute Ausnahme bleiben müsse! Es mache sie sprachlos, dass die Polizei die Situation offenbar nicht im Griff gehabt habe und alle Lärmbetroffenen darunter zu leiden gehabt hätten.

Zur Beschwerdesituation fragt Herr Kranz nach, ob in der BUKEA vermehrt Beschwerden zu Kleinflugzeugen eingingen, da ihm aus dem Bereich Hohenfelde verstärkt Beschwerden über Sportflugzeuge zugegangen seien. Herr Dr. Schacht bestätigt diesen Eindruck und erläutert hier noch einmal, dass das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) keine Handhabe dagegen biete. Bei Einhalten einer Mindesthöhe von 400ft (ca. 122 m) sei das Überfliegen der Stadt mit Kleinflugzeugen jederzeit möglich.

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit unterbricht Frau Roeder die Sitzung um 11:30 für eine Viertelstunde und zieht die Pause vor.

PAUSE von 11.30 – 11:45 Uhr

4 Überprüfung der Flugroute RAMAR – Antrag des Bezirks Altona (TOP 7 FLSK 2021/1)

Mit Bezug auf die im Antrag des Bezirksamts Altona (s. FLSK-Drs. Nr. 5/2021-1) geäußerte Bitte an die DFS, zu überprüfen, ob Flugziele im Südosten Deutschlands/Europas mehr über die AMLUH geleitet werden können, um Anwohnende im Bereiche der RAMAR zumindest teilweise vom Lärm zu entlasten (s. FLSK-Drs. Nr. 4/2021-3) habe die DFS zunächst geprüft, welche Möglichkeiten es gebe, dieser Bitte zu entsprechen. Ausgehend von der konkreten Bitte sei dies zunächst die Verlagerung lediglich eines Teils der Abflüge weg von der RAMAR hin zur AMLUH. Darüber hinaus sei eine gesamte Umgestaltung der Abflugroute RAMAR denkbar und selbstverständlich auch das Beibehalten des Status quo.

Der Zweck von Abflugrouten bestehe in der Anbindung von Flughäfen an sogenannte ATS-Routen („Luftstraßen“). Durch ein erhöhtes Flugverkehrsaufkommen, insbesondere der aus Süden kommenden Anflüge nach Hamburg, habe sich die DFS 2009 gezwungen gesehen, Abflüge in Richtung Süden/Süd-westen von der AMLUH auf die neu geschaffene RAMAR umzuleiten, um ein Aufeinandertreffen von An- und Abflügen an Kreuzungspunkten zu vermeiden. Dieses Problem bestehe aktuell nicht mehr, da sich durch Veränderungen bei den Flugzeugtypen und der Flugzeugführung inzwischen andere Flughöhen ergeben und die damaligen Kreuzungspunkte heute so nicht mehr zum Tragen kommen. Allerdings sei mit der Einführung der RAMAR eine Teilspernung der AMLUH als Abflugroute erforderlich gewesen, die bei einer möglichen Entscheidung für die erste Variante wieder aufgehoben werden müsse.

Herr Niemann gab zu bedenken, dass sich die Option 1 auf Abflüge von allen vier Startrichtungen beziehe und nicht für eine Abflugrichtung allein angeordnet werden könne. Eine Umsetzung dieser Option sei ohne Öffentlichkeitsbeteiligung durch Bekanntgabe der DFS innerhalb weniger Wochen möglich.

Die zweite Variante bestehe in der Umgestaltung der Abflugroute RAMAR ausschließlich für den Abflug in Startrichtung Südwest (Piste 23). Eine derartige Routenänderung sei von der Verfahrensplanung der DFS unter Beteiligung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) und des Umweltbundesamt (UBA) durchzuführen. Hier sei planmäßig mit einer Bearbeitungszeit von 84 Wochen zu rechnen, realistisch gehe man derzeit von etwa 2 Jahren Vorlaufzeit aus.

Die dritte Möglichkeit bestehe im Beibehalten des Status quo. Herr Niemann schließt seine Ausführung mit dem Hinweis darauf, dass die DFS keine Präferenzen für eine der vorgestellten Möglichkeiten habe. Das weitere Vorgehen sei allein von der Entscheidung/dem Beschluss der FLSK mit entsprechendem Auftrag an die DFS abhängig.

Herr Dr. Schacht macht im Anschluss noch einmal deutlich, dass man sich bei den bisherigen Überlegungen eng an die im Antrag von Herrn Langbehn geäußerte Bitte gehalten und zunächst nur ermittelt habe, wie sich die Verlagerung von Flügen weg von der RAMAR hin zur AMLUH insbesondere mit Blick

auf die Betroffenenzahlen auswirke. Ausgangspunkt sei gewesen, die damalige Einführung der RAMAR rückgängig zu machen. Daher sei man zunächst nur von einer Änderung der Routenführung bei Starts über die Piste 23 ausgegangen und habe anhand von jeweils drei Immissionspunkten auf beiden Routen die sich dort tagsüber ergebenden Dauerschallpegel bis 40 dB(A) berechnet. Danach zeige sich, dass die Verlagerung von Starts über die RAMAR keine signifikante Verringerung des Dauerschallpegels bewirke. Dagegen sei die Bevölkerungsdichte der Gebiete, über die dann vermehrt gestartet werde, schon jetzt erheblich höher und werde in Zukunft weiter anwachsen. (s. FLSK Drs. Nr. 5/2021-3)

Herr Dr. Schwartz kritisiert die von Herrn Niemann vorgestellte Option 1 scharf, da sie zu einer massiven Belastungsverschiebung führe; insbesondere wirke sich dies auf die Verteilung von Abflügen über die RWY33 nach Osten bzw. Westen aus. Einen derartigen Vorschlag ohne vorbereitende Unterlagen in die Sitzung der FLSK einzubringen sei inakzeptabel. Er fordere deshalb, dass nunmehr alle An- und Abflug-routen der vier Start- und Landebahnrichtungen auf ihre Belastungen hinsichtlich Lärm und Klima zu bewerten seien. Als fachlicher Maßstab für mögliche Flugroutenänderungen seien die diesbezüglichen Empfehlungen des Umweltbundesamtes heranzuziehen. Für ihn sei klar, dass der Lärmschutz im Flughafennahbereich bis 10 NM das höhere Schutzgut vor dem Klimaschutz darstelle.

Die vorgestellten Varianten werden im Gremium kritisch und kontrovers diskutiert, zumal die Veränderung an einer Abflugroute deutlich größere Auswirkungen habe als bisher angenommen. Der Antrag aus Altona sowie die dazu von der DFS vorgestellten Optionen seien daher nur als Impuls für die FLSK zu verstehen, die möglichen Auswirkungen eines solchen Eingriffs in das bestehende System zu diskutieren, um dann zu entscheiden, ob und in welche Richtung die Prüfung erfolgen soll. Darüber hinaus sei zu klären, welche Faktoren dabei zu berücksichtigen seien, um bei der Entscheidung für eine Änderung zu einer möglichst gerechten Verteilung der belastenden Auswirkungen zu kommen.

Eine Betrachtung/Berechnung aller möglichen Optionen und ihrer Auswirkungen ohne Konkretisierung des Antrags sei nicht leistbar.

Die Diskussion zeige, dass es größeren Gesprächsbedarf zu diesem Thema gebe und die bisher erarbeitete Datenbasis für eine endgültige Entscheidung allein nicht ausreiche. Frau Roeder schlägt daher vor, zu diesem Thema eine Sondersitzung einzuberufen. Welche Daten dazu zur Verfügung gestellt werden können, werde im Nachgang zu dieser Sitzung mit den beteiligten Behörden/FHG geklärt.

Die Kommission nimmt diesen Vorschlag einstimmig an.

5 Bericht von der ADF

Angesichts der fortgeschrittenen Zeit schlägt Frau Roeder vor, den Bericht der FLSB hierzu lediglich zu Protokoll zu nehmen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

(Anmerkung: Der o. g. Bericht bezog sich auf die ADF-Tagung im Juni 2021. Da am 30.09.21 bereits eine weitere ADF-Tagung stattfand, wird, abweichend zum Protokoll, über beide Tagungen in der FLSK 2021/4 berichtet werden.)

6 Sonstiges

Hinsichtlich der von Herrn Kranz erbetenen Protokolländerung merkt Herr Quade an, dass die inhaltliche Aussage zu den Bahnbenutzungsregeln (BBR) im Protokoll der FLSK 2021/2 nicht richtig sei. Es gebe keine Normenhierarchie zwischen LuftVG und BBR. Herr Quade bitte daher um Klarstellung in der nächsten Sitzung.

Frau Roeder nimmt diesen Wunsch für die nächste Sitzung auf und schließt die Sitzung um 13:21.

Für die Niederschrift:

genehmigt:

gez. Monika Weidner

gez. Elke Christina Roeder