

Anlage 1

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2109  
27.03.2022

Niederschrift über die  
Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2022/1  
für den Flughafen Hamburg  
am 25. Februar 2022 – per Cisco Webex -

## Teilnehmende

Felix **Bünger** (SH), Alexander **Brückner** (MELUND SH), Johannes **Gerdemann** (HH-Eimsbüttel), Werner **Hansen** (HH-Wandsbek), Klaus-H. **Hensel** (Quickborn), Philipp **Henze** (HK), André **Hückelkempken** (DFS), Dr. Ines **Köhler** (Dt. Lufthansa), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Bettina **Kruse** (BUKEA), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Reinhard **Kunde** (BA HH-Nord), Corinna **Lange**(BWI), Hermann **Lindner** (TUI), Dennis **Lühns** (BWI), Martin **Mosel** (BVF), Stefan **Mundt** (BSW), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Horst **Rühle** (Hasloh), Michael **Sarach** (Kreis Stormarn), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Dr. Uwe **Schacht** (BUKEA), Johannes **Scharnberg** (FHG), Dr. René **Schwartz** (BVF), Dr. Stefanie **von Berg** (HH-Altona), Thorsten **Wolf** (Bad Segeberg)

## Begrüßung/Anträge/Beschlussfähigkeit

### Dringlichkeitsantrag der BVF

### Änderungswunsch von Herrn Dr. Schwartz zum Protokoll FLSK 2021/3

Frau Roeder eröffnet die Sitzung mit der Begrüßung aller Teilnehmenden – insbesondere der neuen Mitglieder Herrn Bünger (MWWATT), Herrn Gerdemann (HH Eimsbüttel) und Herrn Kunde (HH-Nord) - und erläutert den Sitzungsablauf des digitalen Formats. Dem von Herrn Dr. Schwartz geäußerten Änderungswunsch zum Protokoll der FLSK-Sitzung 2021/3 wird mit der Maßgabe entsprochen, diesen dem Protokoll zu dieser Sitzung beizufügen (s. Anlage) und das Protokoll 2021/3 mit einer entsprechenden Fußnote zu versehen.

Die Kommission ist beschlussfähig und nimmt das Protokoll zur Sitzung damit 2021/3 einstimmig an.

Herr Mosel hat zur heutigen Sitzung einen Dringlichkeitsantrag (FLSK Drs. Nr. 1/2022-1) eingereicht, den Frau Roeder vorstellt. Der Umweltausschuss der Stadt Norderstedt habe der Stadt Norderstedt einen kommunalen Prüfauftrag erteilt, ein Rechtsgutachten darüber erstellen zu lassen, ob und wie für den Bereich der Stadt Norderstedt gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen durch Fluglärm, insbesondere durch Begrenzung der nächtlichen Flugbewegungen, ausgeschlossen werden können. Dabei sei vor allem auf eine gerechte Verteilung der Flugbewegungen durch startende und landende Flugzeuge hinzuwirken (z.B. Begrenzung der Flugroute Richtung Norderstedt auf max. 90 Tage/Jahr).

Frau Roeder sagt zu, der FLSK zu berichten sobald ein Rechtsgutachten vorliege, sieht jedoch eine formale Dringlichkeit des Antrages von Herrn Mosel nach § 7 Abs. 2 der Geschäftsordnung nicht gegeben. Nach kontroverser Diskussion lässt Frau Roeder die Mitglieder der Kommission abstimmen, ob die Dringlichkeit des Antrages gemäß § 7 Abs. GO gesehen werde.

Das Kriterium der Dringlichkeit sieht das Gremium nicht und lehnt dies mit 16 Nein-Stimmen bei 3 Ja-Stimmen und 5 Enthaltungen ab.

Nach erfolgter Abstimmung wird kritisch angemerkt, vor Abstimmung nicht alle Wortmeldungen angehört zu haben.

Frau Roeder erfragt Änderungswünsche zur Tagesordnung und stellt die folgenden diesjährigen Sitzungstermine vor, insgesamt seien 4 Sitzungen geplant. Da in 2021 pandemiebedingt eine Sitzung entfiel, wird von Frau Roeder in Anbetracht der Themenvielfalt der Wunsch nach einer zusätzlichen Sitzung in 2022 aufgegriffen. Ein Termin werde rechtzeitig bekanntgegeben.

### **TOP 1 Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen**

Herr Scharnberg (FHG) schildert die noch immer angespannte Lage am Flughafen. Das Flugaufkommen sei noch immer von den Corona Beschränkungen geprägt und liege bei ca. 40% des Niveaus von 2019. Zum Sommer werde eine Zunahme der Passagierzahlen erwartet. Aufgrund der unabsehbaren weiteren Entwicklung und der aktuellen geopolitischen Lage sei eine Prognose jedoch nur bedingt möglich. Am Flughafen werde daher weiterhin von der Kurzarbeitsregelung Gebrauch gemacht. Insgesamt habe die FHG bisher lediglich 10% der Belegschaft abbauen müssen, sodass der Flughafen für eine Zunahme des Passagierverkehrs im Sommer gut aufgestellt sei und zudem die bei den Dienstleistern entstandenen Einschränkungen abmildern könne.

Zur besseren Planbarkeit und damit zur Entlastung für die betroffenen Anwohner:innen werde man die für Instandhaltung notwendigen Pistensperrungen künftig wochenweise bündeln, sodass diese weitgehend nicht mehr über Tagessperrungen erfolgen. Die entsprechenden Sperrungen für 2022 werde man Anfang März auf der Website des Flughafens veröffentlichen.

Herr Hückelkempken (DFS) bestätigt die Ausführungen zur Lage am Flughafen und ergänzt, dass die Ukraine Krise zwar insgesamt Auswirkungen auf den Luftraum habe, die sich derzeit noch nicht lokal auswirkten.

Den Ausführungen von der FHG und der DFS schließt sich eine Diskussion zu den Auswirkungen der kürzlich vermehrt und kurz hintereinander aufgetretenen Extrem-Wetterlagen mit Sturmereignissen an. Erneut stelle sich die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Betrieb des Flughafens eingestellt werden solle oder aus rechtlichen Gründen sogar müsse. Unabhängig vom Sicherheitsaspekt beim mehrfachen Anfliegen und Durchstarten müsse die dadurch entstehende höhere Lärmbelastung ein Grund sein, den Flugbetrieb einstellen zu können. Wegen der Lage des Flughafens mitten in der Stadt solle die Betriebsgenehmigung bzw. Flughafenordnung angepasst werden. Es besteht der Wunsch, die Voraussetzungen, die technisch bedingt zum Abbruch von Landeanflügen bzw. zur Einstellung des Flugbetriebes seitens des Flughafens führen, zu benennen.

Herr Scharnberg bietet an, die für die Flughafen-Infrastruktur geltenden Voraussetzungen bzw. Werte, die eine Einstellung des Betriebes nach sich zögen, ausnahmsweise zum Protokoll zu geben. Im Übrigen sei zu bemerken, dass trotz der Extremwetterlagen insgesamt ein weitestgehend normaler Betrieb mit nur einem geringen Anteil an abgebrochenen Landeanflügen stattgefunden habe.

Herr Lührs (BWI) erklärt hierzu, dass es genehmigungsrechtlich keine Veranlassung zur Schließung des Flughafens gegeben habe. Die kritisierten Durchstartvorgänge seien normale Vorgänge, die keine Rückschlüsse auf eine Gefährdungslage zuließen, sondern genau der Gefahrenabwehr dienen. Die BWI sei gerne bereit, die rechtlichen Voraussetzungen zur Einstellung des Flugbetriebes bei Extremwetterlagen in einer der nächsten Sitzungen darzustellen oder zu Protokoll zu geben.

Herr Lindner (TUI) stellt die Sicht der Airlines dar. Es gebe eine harte Limitierung der Windgeschwindigkeiten für Rollvorgänge. Für Crosswindkomponenten gelte dagegen keine Limitierung. Die Richtung der Windböen spiele eine große Rolle, so hätten frontale Böen keinen Einfluss auf den Landevorgang, bei starken Seitenwinden treffe der Pilot die Entscheidung, ob ein Landevorgang abubrechen oder nach mehreren Fehlversuchen ein Ersatzflughafen anzusteuern sei.

Herr Hückelkempken (DFS) bestätigt, dass das Durchstarten zum normalen Flugverhalten hinsichtlich einer Risikoabwägung gehöre sobald eine Stabilisierung nicht erreicht werden könne. Darüber hinaus sei die Schließung eines einzelnen Flughafens, insbesondere eines sog. Notfallflughafens wie dem hiesigen, bei derartigen Sturmweatherlagen nicht möglich, da davon häufig ganz Europa betroffen sei und Flugzeugen eine Ausweichmöglichkeit zur Landung gegeben werden müsse. Es handele sich also um eine Betriebspflicht, den Flughafen offen zu halten, um sichere Landungen zu gewährleisten. Die Entscheidung über die Anzahl von Landeversuchen, das Ansteuern eines Ausweichflughafens oder die Rückkehr zum Abflugort, liege allein beim Piloten.

### **TOP 2 Jahresrückblick Fluglärm 2021 mit Bewegungsverteilung**

Herr Scharnberg erläutert die Entwicklungen der Passagierzahlen und Flugbewegungen in den letzten Jahren. Bezugsgröße dabei sei das Jahr 2019, um pandemiebedingte Einbrüche darzustellen. Angesichts der Reisebeschränkungen reagierten die Airlines mittlerweile passgenauer auf die stark zurückgegangenen

Bedarfe. Die Verspätungen zwischen 23 und 24 Uhr haben deutlich nachgelassen. Dies gelte nicht nur für die absoluten Zahlen, sondern auch bezogen auf den Anteil an den Gesamtzahlen der Flüge. Aus der Darstellung ergibt sich, dass die bisherige Verteilung (An- und Abflugrichtung, Windrichtung, Bahnverteilung etc.) auch bei dem derzeit stark reduzierten Flugverkehr über die letzten 3 Jahre nahezu unverändert sei (FLSK Drs. Nr. 2/2022-1).

Herr Dr. Schwartz kritisiert die Darstellung, dass lediglich 0,2% aller Starts und Landungen außerhalb der Betriebszeiten stattfänden. Es sei irreführend, die nächtlichen Verspätungen nach 23 Uhr in Relation zur Gesamtbetriebszeit zu setzen. Für ihn sei dagegen relevant, dass in 2021 die Starts und Landungen nach 23 Uhr um 80 % gegenüber dem Vorjahr 2020 zugenommen hätten, obwohl die Anzahl der Flüge insgesamt nur um 5 % gestiegen sei. Herr Quade merkt an, dass die der fortgeschrittenen Zeit geschuldete, straffe Vorstellung der Inhalte zu Flugbewegungen und der Verspätungssituation eine thematische Auseinandersetzung verhindere. Diese könne erst im Nachgang stattfinden und somit seien auch direkte Nachfragen nicht möglich.

Frau Roeder nimmt diesen Hinweis auf und sagt einen entsprechenden TOP zur Aussprache für die nächste Sitzung zu.

### **TOP 3 Lärmkontingent 2021**

Herr Scharnberg stellt das Lärmkontingent für das Jahr 2021 vor, das am Tag eine Fläche von 9,44 km<sup>2</sup> und in der Nacht von 3,66 km<sup>2</sup> umfasst. Grundlage dafür seien Juli bis Dezember als verkehrsreichste Monate – abweichend zu den Vorjahren - gewesen. Der Einfluss der Krise sei erkennbar und ein Bezug zu langfristiger Betrachtung ungeeignet. Die Lärmkontur sei erwartungsgemäß zurückgegangen, die Nachtkontur sogar stärker als die Tagkontur. Insgesamt sei eine deutliche Reduzierung des Nachtfluglärms zu verzeichnen.

Auch hier sei auf die ausführlichen Darstellung in der angehängten Präsentation verwiesen (FLSK Drs. Nr. 3/2022-1). Fragen hierzu sollten in einer der nächsten Sitzungen erörtert werden oder auch bilateral mit der FHG.

Herr Dr. Schwartz kritisiert, dass Bezüge zur Fluglärmkontur des Jahres 1975 grob irreführend seien. Derartige Belastungsrelativierungen seien Teil des Fluglärmproblems. Herr Kraft sieht Auswirkungen des Lärms über das Flughafengelände hinaus auf angrenzende Grundstücke. Es handle sich hierbei um eine grundbuchrelevante Baulast. Er bitte um Prüfung, ob der FHG Einzelgenehmigungen der Anwohner:innen vorliegen. Herr Scharnberg sieht keine Notwendigkeit zur Einholung von Einzelgenehmigungen, da der Geräuscheinfluss auf Anliegergrundstücke im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geklärt werde.

### **TOP 4 Verspätungs- und Beschwerdesituation 2021 inkl. gesetzliche Berichtspflicht der FLSB (Sachstand Drucksache)**

Frau Dr. Pieroh-Joußen stellt anhand der beigefügten Präsentation dar, dass es bei einer ähnlichen Größenordnung an Flugbewegungen in 2021 insgesamt 116 Verspätungen gegenüber 65 Verspätungen in 2020 gegeben habe (FLSK Drs. Nr. 4/2022-1). Im Januar 2022 sei es zu 7 Verspätungen gekommen. Auch die monatliche Übersicht der Verspätungszahlen zeige die Korrelation zu den Flugbewegungen, die entsprechend über Coronaeinschränkungen schwanken.

Bei der Prüfung der Verspätungsgründe komme es aktuell zu Rückständen, weil diese durch die Airlines derzeit z. T. stark verzögert gemeldet werden. Als Grund werden die bei einigen Fluggesellschaften bestehenden Kurzarbeitsregelungen vermutet.

In diesem Zusammenhang weist Frau Dr. Pieroh-Joußen nochmals darauf hin, dass sie die Unvermeidbarkeit verspäteter Starts in Frage stelle und plädiere daher nochmals an die Airlines, diese zu vermeiden. Für die Feststellung der Unvermeidbarkeit wäre eine Änderung bzw. eine geänderte Interpretation dieser Regelung wünschenswert. Trotz ihrer nachdrücklichen Forderung über die Behördenleitung an die Politik eine entsprechende Änderung in den Koalitionsvertrag aufzunehmen, sei dies nicht gelungen. Sie werde jedoch weiterhin darauf hinwirken, eine Änderung herbeizuführen.

Zum Monitoring der Verspätungen aus dem 21-Punkte-Plan, erläutert die FLSB, dass das 25 %-Kriterium in 2021 nicht überschritten worden sei. Komme es zu Überschreitungen werden die Fluggesellschaften zu Umplanungen der Flüge bewegt.

Herr Quade schlägt vor, in der nächsten Sitzung einen TOP zur Abstimmung darüber zu bringen, ob die FLSK einen Antrag an die Politik formuliert, die Verspätungsregelung zu Starts und zum Thema Unvermeidbarkeit zu stellen. Die BUKEA weist darauf hin, dass es bereits einen Beschluss der FLSK zur Optimierung der Verspätungsregelung gibt.

*Anm. d. Prot. siehe Protokoll 228. Sitzung vom 1.12.2017 und erneut Protokoll 232. Sitzung vom 30.11.2018 (Ablehnung).*

Darüber hinaus regt das Gremium an, die Höhe der Gebühren und der in Ordnungswidrigkeitsverfahren abgeschöpften Gewinne zukünftig in die jährliche Berichterstattung aufzunehmen. Dabei solle zudem berücksichtigt werden, ob diese Verfahren nachhaltig wirken.

Herr Dr. Schacht berichtet anhand der beigefügten Präsentation zur Beschwerdesituation (FLSK Drs. Nr. 5/2022-1). Nach §§ 2 und 3 FLSBG sei die Behörde beauftragt, Bürgerbeschwerden zum Fluglärm aufzunehmen, zu bearbeiten und auszuwerten. Aus Gründen des Datenschutzes dürften Beschwerdeführer nicht den einzelnen Beschwerden zugeordnet werden können. Die Anzahl der Menschen, die sich beschwert haben, habe in 2021 mit dem steigenden Flugverkehr wieder zugenommen. Hinsichtlich der Beschwerdegründe sei die „Flugroutenabweichung“ hauptsächlich auf die Einzelfreigabe der DFS zurückzuführen. Die Beschwerden zur Störung der Nachtruhe seien rückläufig, genau wie die Zahl der Nachtflüge selbst. Da das Beschwerdeaufkommen mit dem Flugaufkommen korreliere, sei mit der erwarteten Zunahme des Flugverkehrs voraussichtlich eine hohe Beschwerdelage im Sommer verbunden. Zur Vermeidung neuer Betroffenheit durch Zuzug in die lärmbehafteten Gebiete sei zwischenzeitlich ein Flyer erstellt worden, der Wohnungssuchenden erste Hilfestellungen und Infos geben solle. Hierzu wird von einigen Mitgliedern der Kommission kritisch angemerkt, dass aufgrund des Wohndruckes lediglich Fluktuationen auf dem Wohnungsmarkt entstünden, das grundsätzliche Problem des Fluglärms an sich jedoch nicht gelöst werde.

Herr Dr. Schwartz erinnert an seine vor einem Jahr geäußerte Kritik am Auswertungsumfang und der Darstellungsform zu den Fluglärmbeschwerden. Er betont, dass der Fluglärm das Problem sei, nicht die Beschwerdeführer\*innen.

Frau Pieroh-Joußen berichtet zum Stand des jährlichen Fluglärmschutzberichtes, dass aktuell noch letzte Daten des Flughafens eingearbeitet werden. Im Anschluss gehe die Drucksache in die gesetzlich vorgeschriebene Abstimmung.

#### **TOP 5 Antrag der BVF Sachstand Einführung GBAS (FLSK-Drs. 16/18)**

Herr Hückelkempken (DFS) erläutert, dass die DFS das Thema verfolge, ein Einsatz von GBAS allerdings kurzfristig nicht umsetzbar sei, da keine Parallelnutzung von ILS und GBAS möglich sei. Die notwendige Ausstattung an Bord sei derzeit nicht für alle Flugzeuge gegeben. Die FHG erläutere den technischen und baulichen Aufwand, der mit der Errichtung einer GBAS-Bodenanlage verbunden sei und bekräftigt die Einschätzung der DFS. Der Vorteil eines Anfluges per GBAS sei zudem lediglich für den Anflug bei CAT III - Wetterlagen, z.B. bei Nebel gegeben, wobei für Hamburg diese Wetterlage nicht überwiege. Die zuvor ausführlich diskutierten Windereignisse, die für den Standort Hamburg weitaus häufiger zutreffen, ließen nur selten Nebel entstehen.

#### **TOP 6 Antrag der BVF Einbindung der FLSK in Verfahren zur Änderung der Entgeltordnung am Flughafen Hamburg**

Herr Mosel stellt den Antrag der BVF zur Einbindung der FLSK in das Verfahren zur Änderung der Entgeltordnung am Flughafen Hamburg vor. Seiner Ansicht nach sei die jetzige Entgeltordnung rechtswidrig, da keine Beteiligung der FLSK an der Änderung der Entgeltordnung stattgefunden habe. An anderen Flughafenstandorten in der Bundesrepublik sei es gängige Praxis, die Fluglärmkommission am Verfahren zu beteiligen (FLSK Drs. Nr. 6/2022-1).

Herr Lührs stellt klar, dass die jetzige Entgeltverordnung nach dem rechtlich vorgegebenen Verfahren erarbeitet und genehmigt worden sei. Die Flughafenentgelte werden von der FHG nach Konsultation mit den Airlines in einer Entgeltordnung festgelegt und der Genehmigungsbehörde vorgelegt. Diese prüfe nach dem in § 19 b LuftVG vorgesehenen Verfahren. Sofern die Tatbestände erfüllt seien, müsse eine Genehmigung erteilt werden. Hierbei habe die Behörde keinen Ermessensspielraum. Eine Beteiligung

der FLSK am Verfahren über die Genehmigung der Entgelte ist gesetzlich in § 19 b LuftVG nicht vorgesehen.

Nach weiterer Diskussion und übereinstimmender Ansicht von BWI, BUKEA und FHG wird eine Beteiligung der FLSK im vorlaufenden Verfahren (Aushandlungsprozess zwischen Flughafen und Fluggesellschaften) sowie dem Genehmigungsverfahren bei BWI nicht gesehen, wohl könne gerne bereits vor Veröffentlichung ein Bericht aller Beteiligten an die FLSK erfolgen. Dies ermögliche der FLSK die spätere Auskunftsfähigkeit und Beratung. Herr Mosel sieht weiterhin die rechtliche Notwendigkeit, bereits vor Prüfung der Genehmigungsbehörde, zumindest eine Beratung oder Stellungnahme seitens der FLSK nach § 32 b einzubringen. Nach weiterem Austausch zum Thema wird um Konkretisierung des vorliegenden Antrages der BFV zu deren Rechtsauffassung sowie schriftliche Darlegung der angesprochenen Praxisbeispiele anderer Flughafenstandorte gebeten.

Frau Roeder bittet Herrn Mosel, seinen Antrag zu ergänzen, um in der nächsten Sitzung darüber zu beraten und abzustimmen.

#### **TOP 7**

Antrag BVF

Leerflüge oder schlecht ausgelastete Flüge am Flughafen Hamburg zum Zwecke des Erhalts von Start- und Landerechten (FLSK Drs. Nr. 7/2022-1).

Wird wegen der fortgeschrittenen Zeit auf die nächste Sitzung verschoben.

#### **TOP 8**

Sonstiges

Frau Roeder fasst nach Einholung eines Votums der Kommission zum Ablauf künftiger Sitzungen folgendes zusammen:

- Die Sitzungen finden im zeitlichen Rahmen von 10.00h bis 13.30.h, mit halbstündiger Pause statt,
- Künftige Sitzungen sollen – wenn möglich – in Präsenz stattfinden. Dies gilt ebenso für die angestrebte Zusatzsitzung in 2022.
- Sitzungsunterlagen sollen an die kommunizierten Adressen der Mitglieder versendet werden.
- TOP 7 sowie weitere TOPs zu den heute verabredeten Themen werden in die Tagesordnung für die nächste Sitzung aufgenommen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Frau Roeder dankt den Teilnehmenden und schließt die Sitzung um 13.45 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Bettina Kruse

gez. Elke Christina Roeder