

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2106
25. Juli 2022

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmschutzkommission 2022/3
für den Flughafen Hamburg
am 24.06.2022

Teilnehmende:

Eckart **Boege** (Kreis Stormarn), Alexander **Brückner** (MELUND SH), Hans-Hinrich Brunckhorst (HH-Eimsbüttel), Kay **Gätgens** (HH-Eimsbüttel), Werner **Hansen** (HH-Wandsbek), Klaus-H. **Hensel** (Quickborn), André **Hückelkempken** (DFS), Uwe **Hummert** (DFS), Dr. Ines **Köhler** (Dt. Lufthansa), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Reinhard **Kunde** (HH-Nord), Corinna **Lange** (BWI), Martin **Mosel** (BVF), Andreas **Müller** (HK), Stefan **Mundt** (BSW), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Dr. Judith **Reuter** (BWI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Johannes **Scharnberg** (FHG) Dr. René **Schwartz** (BVF), Sigrid **Thumm** (BUKEA), Dr. Stefanie **von Berg** (HH-Altona), Matthias **Wallner** (TUfly), Monika **Weidner** (BUKEA), Michael **Werner-Boelz** (HH-Nord), Thorsten **Wolf** (Kreis Segeberg)

Begrüßung/Anträge/Beschlussfähigkeit

Die Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 10 Uhr. Sie begrüßt den neu gewählten Vertreter des Kreises Stormarn als neues FLSK-Mitglied und die übrigen Teilnehmenden erstmalig wieder in Präsenz am üblichen Tagungsort des Flughafens Hamburg. Aus dem Gremium wird bezüglich des Protokolls der FLSK-Sitzung 2022/1 vom 25.02.2022 um größere Sorgfalt bezüglich der Aufnahme der im Rahmen der Abstimmung erfolgten Anmerkungen und um zeitnahen Versand gebeten. Darüber hinaus wird kritisiert, dass das Gremium keine Kenntnis darüber habe, wie über Änderungsanträge entschieden werde. Die Vorsitzende stellt hierzu künftig Informationen in Aussicht. Das Protokoll FLSK 2022/1 wird ohne weitere Änderungswünsche angenommen.

Anträge zur Tagesordnung gibt es von der BWI, die aufgrund kurzfristiger Erkrankung ihres Vertreters darum bittet, den TOP 4 noch einmal zu verschieben und eines Vertreters der BVF, den TOP 8 auf die Schwerpunktsitzung am 28.10.2022 zu vertagen. Zu TOP 9 bittet der Vertreter des Flughafens (FHG) um Aufnahme des Themas „Beinahe Zusammenstöße“ am Flughafen Hamburg und ein weiterer Vertreter der BVF um Aufnahme des Themas „FLSK vor Ort“. Weitere Anmerkungen zur aktuellen Tagesordnung gibt es nicht. Einwände gegen die gewünschten Änderungen werden nicht erhoben. Das Gremium ist beschlussfähig.

TOP 1 - Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Der Vertreter des Flughafens erläutert, dass es gerade in den letzten Wochen sowohl bei den Flugbewegungen als auch den Passagierzahlen einen extrem starken Anstieg gegeben habe und diese aktuell dreimal so hoch seien, wie noch zu Jahresbeginn. Dennoch liege die Zahl der Bewegungen gegenüber 2019 bei nur etwa 70 %. Durch den Anstieg der Flugbewegungen sei es mit Beginn des Sommerflugplanes (SFP) im April auch zu deutlich mehr Verspätungen gekommen. Die Airlines reagierten darauf mit massiven Flugstreichungen von und nach Hamburg, dennoch habe es, insbesondere im Juni, einen signifikanten Anstieg der Verspätungen gegeben. Die durch die Aufhebung aller

Reisebeschränkungen extrem gestiegenen Nachfrage, aber auch die Personalknappheit bei den Dienstleistern, nicht nur am Hamburger Standort, seien neben den derzeitigen ATC¹-Restriktionen ursächlich für die Probleme im gesamten europäischen Luftverkehr. Kaum ein Flug sei derzeit wie geplant durchführbar. Die FHG selbst habe in vielen Prozessen lediglich die Rolle eines Koordinators und könne nicht direkt durchgreifen. Zu nennen seien hier Bereiche wie der Check-In, die Sicherheitskontrolle oder auch die Gepäcknachverfolgung. (FLSK Drs. Nr. 1/2022-3).

Im Rahmen der sich anschließenden Diskussion wird insbesondere von der BVF der hohe Anstieg der Flüge außerhalb der Betriebszeit des Flughafens kritisiert. In diesem Zusammenhang wird noch einmal auf das Kriterium der Unvermeidbarkeit von Starts und Landungen nach 23 Uhr verwiesen. Umlaufverspätungen seien aus Sicht der BVF demnach als vermeidbar und damit unzulässig anzusehen. Die derzeitigen Probleme dürfen nicht zu Lasten Dritter, der Anwohner*innen in den An- und Abflugkorridoren, gehen.

Die DFS stellt zunächst klar, dass Flugplankoordinierung und Slotvergabe zwei verschiedene Dinge seien. Die Koordinierung der Flugplanungen sei Aufgabe des sog. Slotkoordinators am Flughafen, der auch die grundsätzliche Landerechte am jeweiligen Standort vergebe. Davon zu unterscheiden seien die sogenannten ATC-Slots, feste Zeitfenster, die von der DFS in den jeweils zuständigen Flugsicherungscentern sektorenübergreifend koordiniert werden. Durch Verlagerungseffekte des Luftverkehrs aufgrund des Ukraine-Konflikts und der Einführung neuer Sicherheitssystemen in anderen europäischen Luftsicherungscentern, zusätzlich zur ebenfalls der DFS obliegenden militärischen Koordinierung sei dies aktuell eine große Herausforderung. Zudem habe die Pandemie zu einem Ausbildungstau bei der DFS geführt. Während dieser Zeit habe es lediglich etwa 20 % des sonst üblichen Verkehrsaufkommens gegeben, welches keine sichere Ausbildung ermögliche.

TOP 2 - Verspätungen - insb. Rotationsverspätung durch lange Warteschlangen an den Sicherheitskontrollstellen, Sachstand jährlicher Fluglärmschutzbericht

Die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) bezeichnet die aktuelle Verspätungslage als sehr angespannt (s. FLSK Drs. Nr. 2/2022-3). Bereits im Mai 2022 sei die Zahl der Verspätungen größer als die Anzahl im gleichen Zeitraum 2019 gewesen. Gehe es so weiter, sei das nach den aktuellen Zahlen der direkte Weg in das Katastrophenjahr 2018. Sie begrüße die Flugstreichungen, frage sich aber, ob nicht noch mehr Flüge gestrichen werden müssten, weil das System derzeit einfach nicht gut laufe und appellierte dahingehend an die Luftfahrtunternehmen, aktiv zum Lärmschutz beizutragen und noch intensiver zu streichen. In diesem Zusammenhang weise sie darauf hin, dass die Verspätungsregelung nicht als „Auffangtatbestand“ diene, um Systemfehler zu korrigieren. Zudem gebe diese Regelung keine rechtliche Möglichkeit, die jetzt stattfindenden Verspätungen als vermeidbar und damit ordnungsrechtlich verfolgbar darzustellen. Es brauche eine neue Verspätungsregelung, da die derzeitige nicht geeignet sei, Fluglärm Betroffene zu schützen. Hier appelliert die FLSB erneut nachdrücklich an das Gremium, insbesondere die Politik, die Verspätungsregelung kritisch zu hinterfragen, da frühere Initiativen ihrerseits, die Verspätungsregelung z. B. so anzupassen, dass zumindest Starts ab 23 Uhr eine Einzelausnahmegenehmigungen benötigen, bisher gescheitert seien. Zuletzt bei dem Vorschlag, eine entsprechenden Änderung in den Koalitionsvertrag aufzunehmen. Nur eine zeitnahe Änderung der Verspätungsregelung könne helfen, die Situation für 2022 zu entspannen. Schon jetzt werde die Verspätungsregelung stärker ausgenutzt als bisher, da weit über 50 % der verspäteten Flüge nach 23:15 starteten oder landeten. In diesem Zusammenhang weist ein Vertreter der BVF erneut darauf hin, dass die Anzahl an nächtlich verspäteten Starts und Landungen am Hamburg Airport im Jahr 2021 gegenüber 2020 sprunghaft um 80 % zugenommen habe obwohl die Anzahl an Flügen im selben Zeitraum lediglich um 5 % angestiegen sei.

Das Gremium, insbesondere die BVF, begrüßt die klaren Worte der FLSB und die Diskussion zeigt die überwiegende Bereitschaft der Kommission, entsprechende Initiativen zu unterstützen. Die Vorsitzende greift daher den Vorschlag des Kreises Pinneberg auf, in Zusammenarbeit mit der FLSB eine entsprechende Pressemitteilung vorzubereiten. Bei allen ebenfalls geäußerten wirtschaftlichen Vorbehalten, gibt sie zu bedenken, dass es lediglich um eine Veränderung bei Flügen zwischen 23 und 24 Uhr gehe. Hier sehe die Vorsitzende das Ruhebedürfnis klar vor den wirtschaftlichen Interessen. Aufgabe der FLSK sei es, Politik und Behörden dahingehend zu beraten, über die Frage, ob die bestehende Regelung noch geeignet sei, die Problemlage zu verändern, nachzudenken.

¹ ATC – Air Traffic Control

Der Vertreter der Stadt Quickborn schlägt anstelle einer Pressemitteilung eine von der FLSK abgestimmte Entschließung vor. Nach dem Hinweis der FLSB, es habe dazu bereits 2017 einen zustimmenden Beschluss der FLSK zur Optimierung der Verspätungsregelungen gegeben (s. FLSK-Drs. Nr. 02/18), schlägt die Vorsitzende vor, zu diesem Thema zunächst eine Pressemitteilung herauszugeben und zur nächsten Sitzung den Beschluss von 2017 aufzubereiten. Diesen Vorschlag begrüßt die Kommission.

Abschließend zu diesem TOP erläutert die FLSB kurz den Sachstand ihres jährlichen Tätigkeitsberichts. Dieser sei von der Bürgerschaft am 24.05.22 freigegeben und in den Umweltausschuss (Tagung vorausstl. am 9.9. oder am 29.11.22) überwiesen worden. Der Bericht werde dort, zusammen mit dem Bericht der Allianz, behandelt. Den Tätigkeitsbericht der FLSB finden Sie unter folgendem Link: <https://www.hamburg.de/fluglaermschutzbeauftragte/>

TOP 3 - Bericht von den ADF-Tagungen und Allianz-Sitzungen (TOP 3/TOP 4 FLSK 2021/4)

Die FLSB berichtet kurz von den thematischen Schwerpunkten der Allianz-Sitzungen am 24.3.2022 (Siedlungspolitik sowie Stadt- und Umlandentwicklung des Flughafens in den letzten 70 Jahren) und am 14.06.2022 (Klimaschutz im Flugverkehr).

Die ADF habe zuletzt am 12. Mai 2022 getagt. Hier sei es vorrangig um die Umsetzung neuer Flugverfahren mit dem Ziel der Verbesserung von Flugstrecken gegangen. Darüber hinaus sei über das Thema Drohnen, insbesondere über deren Integration in bestehende Luftraumstrukturen, gesprochen worden. Auf der ADF-Tagung am 30. September 2021 wurde das Primat des Lärmschutzes im Zusammenhang mit der Klimathematik im Nahbereich von Flughäfen gesehen. Hinsichtlich der CO₂-Betrachtung im Nahbereich von Flughäfen werde nur ein geringes Einsparpotential im Vergleich zum gesamten Flugweg gesehen. Quantitative Aussagen gebe es dazu nicht. Am Standort Frankfurt sei dazu Kontakt mit dem UBA aufgenommen worden. Des Weiteren sei hinsichtlich der 2022 durchzuführenden Lärmkartierung das Jahr 2019 als Basisjahr festgelegt worden. In diesem Zusammenhang kündigt die FLSB die Vorstellung der Kartierungsergebnisse 2022 für die FLSK-Sitzung voraussichtlich im Dezember an.

Die BVF stützt die Haltung der ADF, im Flughafennahbereich von 15 nautischen Meilen dem aktiven Fluglärmschutz Vorrang gegenüber Klimaschutzaspekten einzuräumen.

TOP 4 - Antrag der BVF - Flughafenentgelte (vertagter TOP 6 FLSK 2022/1; Drs. Nr. 6/2022-1) Berichterstattung: FHG, BWI

Dieser Tagesordnungspunkt wurde aufgrund kurzfristiger Erkrankung der/s Berichterstatter*in vertagt.

TOP 5 - Antrag der BVF - Leerflüge (vertagter TOP 7 – FLSK 2022/1; Drs. Nr. 7/2022-1) Berichterstattung: FHG

Auf Nachfrage der Vorsitzenden an den Antragsteller der BVF bestätigt dieser, dass es ihm nicht um einen Beschluss, sondern lediglich um einen Bericht dazu gehe. Die FHG erläutert, derartige Leerflüge gebe es in Hamburg aufgrund der sogenannten Slotverordnung² nicht. Hinsichtlich der Beantwortung der übrigen Fragen des Antrags verweist die FHG auf die Schriftliche Kleine Anfrage (SKA) des Abgeordneten Nockemann vom 26.01.2022³. Der Antragsteller weist auf das Thema „schlecht ausgelastete Flüge“ aus seinen Antrag hin, erklärt sich aber mit einer Protokollerklärung der FHG erstmal einverstanden.

TOP 6 - Antrag der BVF – Stärkung des gesetzlichen Auftrags der Fluglärmenschutzkommission

Ein Vertreter der BVF erläutert den Antrag zur Stärkung der Fluglärmenschutzkommission mit dem Bedürfnis der regelhaften und zeitnahen Information über die in den ADF-Sitzungen behandelten, Hamburg betreffenden, Themen. Die Vorsitzende werde gebeten, die anstehenden Beschlussvorträge der

² Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft

³ s. Bürgerschaft der FHH, Drucksache 22/7141 vom 1.2.2022

ADF in der jeweiligen FLSK-Sitzungen vorzutragen und ein Votum des Gremiums dafür einzuholen. (FLSK Drs. Nr. 3/2022-3)

Unabhängig von der zeitlich schwierigen Umsetzbarkeit sieht das Gremium erhebliche rechtliche Probleme. Sollte dem Beschlussvorschlag in der vorliegenden Form zugestimmt werden, sei unklar, welcher Beschluss zukünftig zu berücksichtigen sei. Der ADF-Beschluss, da „höherwertig“, obwohl es sich hierbei lediglich um einen freiwilligen Zusammenschluss von Fluglärmenschutzkommissionen verschiedener Flughafenstandorte zu einer Arbeitsgemeinschaft handele oder dem der FLSK HH? Das sei insbesondere dann kritisch, wenn dies, wie z. B. Punkt 4, zu finanziellen Folgen für die FHH führe.

Auf Nachfrage der Vorsitzenden, ob die BVF bereit sei, den Beschlussvortrag entsprechend abzuändern, wird dies vom Vertreter der BVF deutlich verneint. Die Vorsitzende bittet daher um Abstimmung über den Antrag wie vorgelegt. Der Antrag wird mit 3 Ja- und 13 Nein-Stimmen abgelehnt.

TOP 7 - Antrag der BVF – Sachstandsbericht Bußgelder gegen Fluglinien

Hintergrund dieses Antrags sei, so erläutert der Vertreter der BVF, der monetäre Aspekt des Fluglärm-schutzes. Anlass dazu sei die Zusage der FLSB in der FLSK-Sitzung 2022/1 gewesen, die dort ge-nannte Summe von 110 Tsd. Euro Gewinnabschöpfung, die im Rahmen von Ordnungswidrigkeiten-verfahren gegenüber einer Airline erhoben worden seien, detailliert zu Protokoll zu gegeben. Dies sei auch im Rahmen der Protokollabstimmung mit Verweis auf den Jahresbericht FLSB, der diese Zahlen enthalte, nicht geschehen (FLSK Drs. Nr. 4/2022-3).

Die FLSB dankt dem Antragsteller für sein Interesse, macht jedoch deutlich, dass sich die Chronologie der damaligen Sitzung anders darstelle als von ihm geschildert. Unabhängig davon sei sie jedoch gerne bereit, die Zahlen als Jahreszahlen zur jeweils ersten Sitzung des Folgejahres aufzubereiten und zu den Bußgeldern zu berichten. Die im Antrag geforderte Detailliertheit der Fragen könne jedoch aus rechtlichen Gründen nicht in allen Fällen abgebildet werden. Dies betreffe Aussagen zu konkreten Fluggesellschaften und/oder laufenden Verfahren. Hier könne lediglich die Anzahl, nicht aber der Sachstand genannt werden. In diesem Zusammenhang erläutert die FLSB dem Gremium das für Ord-nungswidrigkeiten geltende sogenannte Opportunitätsprinzip, nach dem die Verfolgung von Ord-nungswidrigkeiten (sog. Bußgeldverfahren) im pflichtgemäßen Ermessen der Verfolgungsbehörden liege. Hinsichtlich der Bußgelder macht sie sehr nachdrücklich deutlich, dass unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsprinzips nach Abwägung aller gemachten Angaben zur jeweiligen Sachlage entschieden werde. Eine Vereinbarung mit Fluglinien über die Bußgeldhöhe gebe es nicht.

Die Diskussion im Gremium zeigt, dass aus rechtlichen Gründen erheblicher Änderungsbedarf bei den im Antrag gestellten Fragen bestehe. Der Antrag sei aus Transparenzgründen sicher richtig, in der vorliegenden Form jedoch nicht beschlussfähig, da die FLSK keinem rechtswidrigen Antrag zustim-men könne. Die Empfehlung des Gremiums, den Antrag zurückzuziehen und geändert erneut einzu-reichen, wird von der BVF zunächst zurückgewiesen. Dem Vorschlag der Vorsitzenden, über den An-trag nach Streichen der kompletten Fragestellungen der Nrn. 1 und 8 sowie der Unterpunkte a) bis c) der Nr. 7 des Beschlussvortrags abzustimmen, wird von den Antragstellern zugestimmt. Vor der Ab-stimmung stellt die Vorsitzende klar, dass weitere rechtliche Hindernisse, die sich im Nachhinein aus dem Antrag ergeben, selbstverständlich auch nach diesem Beschluss zu beachten seien. Der Antrag wird bei 2 Gegenstimmen und 8 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

TOP 8 - Antrag der BVF - Überprüfung der Flugroute RAMAR

Auf Antrag (s. o.) vertagt auf den 28.10.2022 (FLSK Drs. Nr. 5/2022-3)

TOP 9 - Sonstiges

Berichterstattung vom 3. Juni 2022 – Beinahe-Katastrophe am Hamburger Flughafen

Der Vertreter des Flughafens berichtet, dass es am 3.Juni 2022 von Mitgliedern der FLSK intensive öffentliche Äußerungen zu einem regulär zulässigen Landevorgang mit dem Titel „Beinah-Katastrophe am Hamburger Flughafen“ gegeben habe. Hintergrund sei die gleichzeitige Landung einer Passagier-maschine aus dem Nordosten und eines aus nordwestlicher Richtung kommenden Kleinfliegers ge-wesen. Er bitte zukünftig darum, Sachverhaltsaufklärung direkt über die zuständigen Stellen und nicht

über Twitter zu betreiben. Mutmaßungen und Spekulationen in der öffentlichen Diskussion seien dafür gänzlich ungeeignet.

Die DFS schließt sich dieser Kritik ausdrücklich an und betont, dass Sicherheitsaspekte das Markengeschäft der DFS seien und Twitter nicht das Medium, über das diese kommuniziert werde. Insbesondere der Vorwurf der Manipulation sei ein Schritt zu viel und stelle die Basis der kooperativen Zusammenarbeit in Frage. Es habe sich bei der gleichzeitigen Landung zweier Flugzeuge keineswegs um eine Beinah-Katastrophe gehandelt, sondern stelle einen gesetzlich zulässigen Vorgang dar.

Ein Vertreter der BVF sieht die rechtlich zulässige, zeitgleiche Landung zweier Flugzeuge dennoch als kritisch an.

FLSK vor Ort

Der Vertreter der BVF bittet um Wiederaufnahme von FLSK'en vor Ort, insbesondere um das Nachholen der für Groß Borstel vor der Pandemie geplanten öffentlichen Sitzung. Die Vorsitzende nimmt diesen Wunsch auf, bitte jedoch vor dem Hintergrund der anhaltenden Corona-Lage aktuell noch um Vorsicht. Das Thema werde zu gegebener Zeit aufgegriffen. Wünsche für weitere Stadtgebiete können gerne gemeldet werden.

Flughafen Hamburg - Verspätungen durch Planungsmängel?

Aus Zeitgründen ist keine Diskussion dieses ad hoc von einem Vertreter der BVF präsentierten Themas möglich. Neuaufnahme zu einem späteren Zeitpunkt. (FLSK Drs. Nr. 6/2022-3)

Bevor die Vorsitzende die Sitzung schließt, bittet sie das Gremium, Themenvorschläge und Vorträge wie üblich im Vorwege über die Geschäftsführung einzureichen, damit diese in die Sitzungsplanung aufgenommen werden können.

Sitzungsende: 13.30 Uhr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2022

28.10.2022 FLSK 2022/4 – Schwerpunktsitzung Flugroutenänderung
09.12.2022 FLSK 2022/5