

Anlage 4 zur
Niederschrift HA 27.03.23

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

24. Februar 2023

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2023/1
für den Flughafen Hamburg
am 10.02.2023

Teilnehmende:

Eckart **Boege** (Kreis Stormarn), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bünger** (MWVATT), Ludger **Gliesmann** (MELUND SH), Jan-Eike **Blohme-Hardegen** (FHG); Uwe **Hummert** (DFS), Dr. Ines **Köhler** (Dt. Lufthansa), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Reinhard **Kunde** (HH-Nord), Dennis **Lührs** (BWI), Stefan **Mundt** (BSW), Hans **Niebergall** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Horst **Rühle** (Gemeinde Hasloh), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Johannes **Scharnberg** (FHG), Hendrik **Schrenk** (Kreis Segeberg), Christoph **Schütte** (HH-Wandsbek), Holger **Sülberg** (HH-Altona), Sigrid **Thumm** (BUKEA), Matthias **Wallner** (TUIfly), Monika **Weidner** (BUKEA), Michael **Werner-Boelz** (HH-Nord)

Begrüßung

Die Vorsitzende eröffnet die Sitzung und stellt die form- und fristgerechte Einladung fest. Sie begrüßt alle Anwesenden, insbesondere Herrn Niebergall als neuen Vertreter der DFS für den Tower Hamburg und Herrn Schütte, bisher stellvertretendes Mitglied, als nun ordentliches Mitglied der FLSK. Zum Protokoll der letzten FLSK-Sitzung vom 9. Dezember 2022 habe es lediglich einige kleinere redaktionelle Änderungen gegeben, die alle übernommen worden seien. Die Kommission nimmt das Protokoll daraufhin ohne Gegenstimme als genehmigt an. Da es aus dem Gremium keine Änderungswünsche zur Tagesordnung gibt, bittet die Vorsitzende einen Vertreter des Flughafens um seinen Bericht zu TOP 1.

Das Gremium ist beschlussfähig.

TOP 1. - Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Anhand der diesem Protokoll beigelegten Präsentation (s. FLSK-Drs. Nr. 1/2023-1) schildert der Vertreter des Flughafens kurz die aktuelle Lage im Januar, der mit 30% weniger Flugbewegungen und Passagieren ggü. 2019 relativ ruhig gewesen sei und gibt einen kurzen Ausblick auf den Sommer 2023. Für den Sommerflugplan (SFP) von Ende März bis Ende Oktober erwarte man aktuell einen Anstieg der Flugbewegungen gegenüber 2022 um ca. 25 % auf etwa 72.000 Flüge. Bisher seien für die letzte Betriebsstunde 4.500 Flüge angemeldet, was einem Plus von 10% ggü. dem Vorjahr entspreche. Dabei seien Starts von den Airlines nur bis 22.35 Uhr beantragt und alle Flüge bis 22.45 Uhr geslotet.

Im Vergleich zur nationalen Entwicklung des Flugverkehrs bleibe Hamburg leicht unter den Erholungsraten anderer deutscher Flughäfen. Grund dafür sei, dass der Flughafen Hamburg

einen hohen Anteil innerdeutscher Verkehre zur Anbindung an die Drehkreuze habe, dessen Raten auch aufgrund des sogenannten Deutschlandtakts 2030¹ weniger stark gestiegen seien.

Der Vertreter des Flughafens berichtet weiter, dass das zum Teil über 60 Jahre alte Pisten-system und die zusätzlichen Anforderungen der EASA² an die Sicherheit und den Zustand von Start- und Landebahnen in 2023 umfassende Sanierungsmaßnahmen erforderlich machen, die im laufenden Betrieb nicht durchführbar seien. Dafür werde vom 31. Mai bis zum 28. Juni 2023 zunächst die sogenannte Allwetterbahn 05/23 (Niendorf/Langenhorn) und vom 30. August bis zum 27. September 2023 dann die Bahn 33/15 (Alsterdorf/Norderstedt) gesperrt. Darüber hinaus seien im März und Juli einwöchige Sperrungen erforderlich. Entsprechende Informationen seien bereits an die Abonnenten des Newsletters verschickt worden und entsprechende Veröffentlichung in den Wochenblättern in Planung.

Die Vorsitzende bittet die FHG in diesem Zusammenhang darum, die Anwohner des Flughafens per Pressemitteilung zu informieren.

Die Nachfragen aus dem Gremium zum Begriff „Allwetterbahn“ machen eine detaillierte Information erforderlich, die der Vertreter des DFS gemeinsam mit der FHG zusammenstellen und zu Protokoll geben wird.

Nachdem es keine weiteren Nachfragen gibt, schließt die Vorsitzende TOP 1 und bittet den Vertreter des Flughafens mit dem Bericht zu TOP 2 fortzufahren.

TOP 2 - Jahresrückblick 2022 mit Bewegungsverteilung

Gegenüber 2021 konnte bei den Flugbewegungen im Jahr 2022 ein Anstieg um etwa 60 % auf insgesamt knapp 110.000 Bewegungen verzeichnet werden. Die Zahl der Passagiere habe sich dagegen verdoppelt und lag 2022 bei 11,1 Mio. Dennoch lagen die Verkehrszahlen insgesamt etwa 30% unterhalb des Niveaus von 2019.

Die letztjährige Entwicklung der Verkehrszahlen reflektiere jedoch deutlich die hohe Nachfrage, die im SFP zu einer Auslastung der angebotenen Flüge von bis zu 90% geführt habe. Dabei sei der Anteil an modernen und damit leiseren Flugzeugtypen seit deren Markteinführung 2016 (1,1%) bei den gewerblichen Flugbewegungen auf 12,6 % angestiegen. Hier liege Hamburg im nationalen Vergleich deutlich vorne. Bei einem Airbus der Baureihe 320 bedeute dies je nach Typ, abhängig von Start oder Landung, in der Spitze eine Lärmentlastung bis zu 5-6 db(A).

Einige Mitglieder des Gremiums zeigen sich enttäuscht über den geringen Anteil dieser leiseren Flugzeuge und appellieren an den Flughafen, hier auf den verstärkten Einsatz lärmärmerer Flugzeuge hinzuwirken. Der Vertreter des Flughafens gibt hier die Entwicklungszeit, insbesondere aber die durchschnittliche Laufzeit eines Flugzeuges von etwa 25 Jahren zu bedenken. Ergänzend erläutert die Vertreterin der Lufthansa, dass Hersteller derzeit große Probleme haben, die bestellten Flugzeuge auszuliefern. Dies führe dazu, dass Airlines teilweise wieder auf bereits stillgelegte Maschinen, wie z. B. auch den A380, zurückgreifen müssen.

Die von einem Vertreter des Bezirks Eimsbüttel gewünschte Ergänzung von Prozentangaben zu den in der Präsentation (s. FLSK-Drs. Nr. 2/2023-1) genannten Hauptflugzielen wird vom Vertreter des Flughafens zugesagt und im Nachgang zu Protokoll gegeben.

Die Vorsitzende dankt dem Vertreter des Flughafens für seine Beiträge und bittet einen weiteren Vertreter des Flughafens um seine Erläuterung der Themen Lärmkontingent und Bewegungsverteilung.

¹ Konzept zur Verlagerung innerdeutschen Verkehrs auf die Schiene

² European Union Aviation Safety Agency (Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit)

TOP 3 - Lärmkontingent 2022

Die jeweiligen An- und Abflugrichtungen seien seit Jahren stabil, hier habe es auch 2022 keine Auffälligkeiten gegeben (s. FLSK Drs. Nr. 3/2023-1). Dies zeige sich ebenso bei der Windrichtung, die in den Jahren 2021 und 2022 mit starken West- bzw. südwestlichen Winden sehr ähnlich gewesen sei.

Das Lärmkontingent tags liege mit einem Leq von $\geq 62\text{db(A)}$ bei $11,7\text{ km}^2$ und damit ebenso wie die Nachtkontur ($7,93\text{ km}^2$) etwa 20% unter dem Lärmkontingent des Jahres 2019. Die verkehrsreichsten Monate seien, wie vor der Pandemie, die Monate Mai bis Oktober gewesen.

Auf die Frage eines Vertreters der BVF hin, welche Fläche des Lärmkontingents sich nicht im Besitz der FHG befinden, schlägt die Vorsitzende vor, eine Übersicht dazu zu Protokoll zu geben. Dies wird vom Vertreter des Flughafens zugesagt.

TOP 4 - Verspätungs- und /Beschwerdesituation, OWi-Verfahren 2022

Verspätungssituation/OWi-Verfahren

Die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) gibt einen kurzen Überblick über die zum größten Teil bereits bekannten Zahlen (s. FLSK Drs. Nr. 4/2023-1). Trotz eines Jahres mit deutlich reduziertem Flugverkehrsaufkommen sei es zu erheblichen Verspätungen gekommen. Zwar müsse die schwierige Gesamtsituation in der Luftfahrtbranche berücksichtigt werden, dennoch hoffe sie für 2023 auf eine deutliche Reduzierung der Verspätungszahlen. 30% der Verspätungen nach 23.30 Uhr und allein 194 Starts in der Zeit von 23 – 24 Uhr seien nicht akzeptabel. Daher begrüße sie den Beschluss zur Optimierung der Verspätungsregelungen.

Vor dem Hintergrund der Darstellung der Verspätungsquoten ab 20% bei mindestens 3 Flügen pro Woche betont die FLSB, dass auch bei dieser Quote bereits Gespräche mit den Airlines aufgenommen worden seien und diese u. a. mit Flugstreichungen reagiert haben. Lufthansa habe außerdem Auslagerungen von Flügen zurückgenommen und biete diese nun wieder in Eigenregie an.

Von den insgesamt 97 Ausnahmeanträgen seien 55 entsprechend Ziffer 1.4. des Luftfahrt-handbuches (AIP) genehmigt worden, von denen die Luftfahrtunternehmen lediglich 32 nutzten. Ausnahmegenehmigungen für Starts und Landungen nach 24 Uhr seien nur dann ausgesprochen worden, wenn der Grund dafür nicht in Personalengpässen gelegen habe. Für derartige Gründe gelte die Verspätungsregelung bis 24 Uhr aber nicht danach.

Die Prüfung der Verspätungsgründe habe 2022 zur Einleitung von insgesamt drei Ordnungswidrigkeitsverfahren geführt, die noch nicht abgeschlossen seien. Die Schwierigkeit bei der Prüfung bestehe darin, den Nachweis der Vermeidbarkeit zu führen.

Zum Sachstand der sogenannten Fluglärmschutzdrucksache (Jahresbericht der FLSB) berichtet die FLSB, dass die externe Behördenabstimmung für März geplant sei und die Senatsbefassung für Mitte Mai.

Die Gründe für die verspäteten Starts und Landungen seien ähnlich. Hinsichtlich der zeitlichen Verteilung der Verspätungen bzw. bis wann Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, erläutert die FLSB auf Nachfrage, dass unter Berücksichtigung der Gesamtsituation zwischen 23 und 24 Uhr in der Regel bis maximal 0.30 Uhr genehmigt werde. Zur Frage nach Überschreiten des 25 %-Kriterium müsse man beachten, dass die Planung der jeweiligen Airline Aspekte wie Streckenlänge, tagesaktuelle Ziele und ob Hamburg stationärer Flughafen sei etc., berücksichtigen müsse, so der Vertreter des Flughafens ergänzend.

Beschwerdesituation

Die Vertreterin der BUKEA erläutert zunächst die Grundlagen für das Beschwerdemanagement, die im Fluglärmschutzbeauftragtengesetz (FLSBG) festgelegt seien (s. FLSK Drs. Nr. 5/2023-1). Danach habe die FLSB gemäß § 2 FLSBG die Aufgabe, die Beschwerden der vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger entgegenzunehmen, zu prüfen, zu bearbeiten und statistisch auszuwerten. Beschwerden können über ein standardisiertes Onlineformular, per E-Mail, Fax oder telefonisch eingereicht werden. Dabei seien der Wohnort und der Grund der Beschwerde Pflichtangaben. Als namentliche Beschwerde können nur solche gewertet werden, die zusätzlich zu den Pflichtangaben vollständige Angaben zum Namen auch die Anschrift enthalten. Fehlen diese oder Teile dieser Angaben, werden derartige Beschwerden in der Statistik als nicht namentlich erfasst. Deren Anteil sei insbesondere bis 2020 sehr hoch gewesen. Hier habe es Hinweise darauf gegeben, dass die Beschwerden über ein automatisiertes System eingereicht wurden.

Mit dem Anstieg des Flugverkehrs 2022 sei auch die Zahl der Beschwerden wieder angestiegen, jedoch nicht in gleichem Maße. Die Zahl der Beschwerdeführenden liege hingegen bereits wieder auf dem Niveau von 2019. Bei der Betrachtung der lokalen Verteilung von Beschwerdeführenden unter Berücksichtigung der Einwohnerdichte zeige sich, dass die Fluglärmbelastung flächendeckend als problematisch wahrgenommen werde.

Die Störung der Nachtruhe liege als Beschwerdegrund, wie bereits 2019, wieder auf Platz 3 der angegebenen Gründe.

Da das Gremium keine Nachfragen hat, zieht die Vorsitzende mit Zustimmung der Kommission die Pause auf 11.35 Uhr vor.

TOP 5 – Sachstand mögl. Flugroutenänderung RAMAR

Die Vorsitzende berichtet, dass es Ende Januar ein behördeninternes Gespräch mit der DFS gegeben habe, in dem zunächst besprochen worden sei, was für eine eventuelle Flugroutenänderung berechnet werden muss und wie eine solche Berechnung aussehen könnte. Man sei einen guten Schritt vorangekommen, konkrete Ergebnisse gebe es dazu jedoch noch nicht. In diesem Zusammenhang dankt die Vorsitzende der DFS für die Unterstützung und dem Vertreter der BSW für dessen Zuarbeit. Ein nächster Termin sei vereinbart und sie werde weiterhin über den Fortgang der Gespräche berichten. Bis zur Präsentation in der FLSK bittet sie das Gremium jedoch noch um etwas Geduld.

TOP 6- Verspätungen aufgrund von Planungsfehlern

Nachdem der Sachvortrag der BVF bereits in der letzten FLSK-Sitzung gehalten worden sei, bittet die Vorsitzende den Vertreter der BVF lediglich um Erläuterung, wer Adressat dieses Antrags sei. Der BVF-Vertreter erläutert, dies sei primär der Flughafen Hamburg und sekundär sowohl der Slotkoordinator als auch die BWI, die als Aufsichtsbehörde die Berechnung der Flugplanung zu überwachen habe.

Daraufhin erteilt die Vorsitzende dem Vertreter des Flughafens das Wort. Dieser stellt zunächst klar, dass die Bahnbenutzungsregeln (BBR) nicht Teil der Nachtflugbeschränkungen seien. Wenn diese, wie im Antrag formuliert, jedoch zur Kapazitätsbeschränkung dienen sollen, verweise er auf das OVG-Urteil von 2019, in dem die kapazitätssteuernde Wirkung der BBR verneint und auf deren lediglich lärmsteuernde Wirkung hingewiesen worden sei (FLSK Drs. Nr. 6/2023-1).

Die Nachtflugbeschränkungen gelten dagegen erst ab 23 Uhr und nicht wie im Antrag formuliert ab 22 Uhr, da die Betriebszeit am Hamburger Flughafen die Zeit von 6 – 23 Uhr umfasse.

In der sich anschließenden Diskussion über Bahnbenutzungsregeln, Nachtflugbeschränkungen und Slotkoordination zeigte sich, dass aufgrund der im Antrag gewählten Begrifflichkeiten

Unklarheit darüber besteht, was genau mit dem Beschlussvorschlag erreicht werden soll und wer Adressat*in eines möglichen Beschlusses sei. Zudem finde sich der als Zitat im Antrag der BVF aufgeführte Passus aus dem 21-Punkte-Plan dort nicht. Aufgrund dieser Unklarheiten schlägt die Vorsitzende dem Vertreter der BVF vor, den Antrag neu zu formulieren und diesen der Geschäftsstelle rechtzeitig vor der nächsten Sitzung zu übermitteln. Der Vertreter der BVF signalisiert die Rücknahme und Neuformulierung des Antrags.

TOP 7 - Sonstiges

Die Vorsitzende berichtet darüber, dass im Januar das noch ausstehende Gespräch mit dem Fraktionsvorsitzenden der LINKEN stattgefunden habe und auch hier das Thema Optimierung der Verspätungsregelung auf fruchtbaren Boden gefallen sei. Darüber hinaus liege eine Anfrage der SPD- und der Grünenfraktion für ein zweites Gespräch vor. Sie werde darüber in der nächsten FLSK berichten.

Der Vertreter des Kreises Pinneberg bittet noch einmal darum, die Themen „Handhabung Protokollabstimmung“ und „zeitliche Dauer der Protokollerstellung“ aufzunehmen und eine mögliche Änderung von § 9 der Geschäftsordnung in Betracht zu ziehen. Die Vorsitzende nimmt diesen Hinweis auf und wird dazu mit dem Vertreter des Kreises Pinneberg einen Telefontermin vereinbaren. Sollte nach diesem Gespräch seitens Pinnebergs weiterhin Bedarf für eine Regelungsänderung bestehen, bittet sie schon jetzt darum, einen entsprechenden Antrag zu stellen. Hinsichtlich der ebenfalls vom Vertreter Pinneberg geäußerten Bitte zur Vorabübermittlung der in der Sitzung gezeigten Folien, sagt die Vorsitzende eine Lösung bis zur nächsten FLSK-Sitzung zu.

Der Vertreter der DFS macht der Kommission das Angebot, eine der nächsten Sitzungen mit einem Besuch des DFS-Centers in Bremen zu verbinden. Aufgrund der positiven Rückmeldungen aus dem Gremium nimmt die Vorsitzende dieses Angebot mit Dank an.

Die Vorsitzende dankt allen Teilnehmenden und schließt die Sitzung um 12.50 Uhr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2023

05. Mai 2023	FLSK 2023/2 in BREMEN
08. September 2023	FLSK 2023/3
01. Dezember 2023	FLSK 2023/4