

**FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION**

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 2109  
20.2.2019**Niederschrift**über die 232. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission  
für den Flughafen Hamburg  
am 30.11.2018

Teilnehmer: Carolin Blumenberg (BUE), Alexander Brückner (MELUR SH), Bernhard Brummund (Hasloh), Jens Dittmer (Eimsbüttel), Rainer Dugaro (Hamburg-Nord), Wolfgang Düvel (Eimsbüttel), Robert Ertler (DFS), Ingo Freund (Wandsbek), Uwe Hummert (DFS), Dr. Ines Köhler (DLH), Thomas Köppl (Quickborn), Gebhard Kraft (BVF), Timo Kranz (Hamburg-Nord), Dietmar Kuhlmann (Eimsbüttel), Jürgen Langbehn (Altona), Martin Mosel (BVF), Traute Müller (Allianz für Fluglärmenschutz), Stefan Mundt (BSW), Tom Oelrichs (Hamburg-Nord), Dr. Olaf Pawlitzki (BWVI), Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (BUE), Elke Pröhl (WIMI SH), [REDACTED] (Norderstedt), Michael Sarach (Kreis Stormarn), Axel Schmidt (FHG), Lieselotte Schneede (Eimsbüttel), Dr. Claus Schülke (BVF), Dr. René Schwartz (BVF), Andrea Wächter (DFS), Matthias Wallner (TUfly), Torsten Wagner (BUE), Thorsten Wolf (Kreis Segeberg), Shari Zweigel (BUE)

Die Kommission ist beschlussfähig.

Der zweite stellvertretende Vorsitzende eröffnet die Sitzung, begrüßt die anwesenden Kommissionsmitglieder, stellt Herrn Timo Kranz als neues Kommissionsmitglied für den Bezirk Hamburg-Nord vor und begrüßt die Gäste.

Die FLSB erklärt, dass nunmehr aus Datenschutzgründen auf der Anwesenheitsliste (Abrechnungsliste) mit der Unterschrift gleichzeitig die Einverständniserklärung zur Weitergabe des Namens und der entsendenden Institution an Dritte sowie der Veröffentlichung im Sitzungsprotokoll abgegeben würde. Ein Widerspruch müsse auf der Anwesenheitsliste kenntlich gemacht werden.

Der zweite stellvertretende Vorsitzende erläutert, dass der erste stellvertretende Vorsitzende vom Amt zurückgetreten ist und übernimmt den Vorsitz. Er erfragt Änderungswünsche zur Tagesordnung, woraufhin ein Vertreter der BVF um Verschiebung der Tagesordnungspunkte 7 und 12 auf die nächste Sitzung bittet. Die Kommission stimmt zu.

**TOP 1***Stellungnahmen zu Beschlüssen**1.1 Beschluss zu TOP 2 und 3 der 228. FLSK-Sitzung - Vorschlag zur Optimierung der Verspätungsregelung (FLSK-Drs. 17/17)*

Im vergangenen Jahr hat sich die FLSK zur Verbesserung der Verspätungsregelung beraten und dabei einen Vorschlag für eine geänderte Verspätungsregelung erarbeitet. Der Vertreter der BWVI verliest den Änderungswunsch der FLSK aus der 228. FLSK-Sitzung:

**Für Landungen im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr, deren planmäßige Ankunftszeit vor 2200 (2100) liegt, sind Landungen bei nachweisbar unvermeidbaren Verspätungen bis 2230 (2130) zulässig. Die Gründe für die einzelnen Verspätungen der Flüge nach 2200 (2100) sind der Fluglärmschutzbeauftragten von den Luftfahrtunternehmen spätestens am fünften auf die Verspätung folgenden Werktag schriftlich darzulegen und glaubhaft zu machen.**

Der Vertreter der BWVI entschuldigt sich für die späte Stellungnahme und begründet dies damit, dass zuvor die Beratung in der Bürgerschaft zu diesem Thema abgewartet werden sollte.

Der Vertreter der BWVI erklärt, die Betriebsgenehmigung des Hamburg Airport sehe vor, dass dieser ganztägig betriebsbereit sein müsse. Für Hamburg gälten jedoch Betriebsbeschränkungen. Planmäßiger Betrieb sei von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr erlaubt. Für die Zeit von 23:00 bis 24:00 Uhr enthalte die Betriebsgenehmigung die sog. Verspätungsregelung. Weitere Ausnahmen könne die FLSB in Einzelfällen erteilen. Demnach sei zu prüfen gewesen, ob die bestehende Betriebsgenehmigung durch Änderung der Verspätungsregelung nach Ziffer 1.3.2 des Luftfahrthandbuches eingeschränkt werden könne. Die Änderung der Betriebsgenehmigung könne zum einen durch den Inhaber beantragt und zum anderen von Amts wegen herbeigeführt werden. Ein Antrag von Seiten der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) liege nicht vor, sodass zu prüfen wäre, wann eine Einschränkung der Betriebsgenehmigung von Amts wegen möglich sei. Die Betriebseinschränkung von Amts wegen bedürfe einer sorgfältigen Prüfung, da sonst mit einer erfolgreichen Klage der FHG zu rechnen wäre.

Um die Betriebsgenehmigung einzuschränken, müssten die verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Rücknahme oder Widerruf vorliegen. Bei der Prüfung habe sich herausgestellt, dass weder eine Rücknahme noch ein Widerruf der Betriebsgenehmigung in Frage komme. Eine (teilweise) Rücknahme in Bezug auf die Verspätungsregelung setze voraus, dass die Regelung der Betriebs- und Verspätungszeiten im Zeitpunkt ihrer Erteilung rechtswidrig gewesen sei. Hinsichtlich der Rücknahme ergebe sich, dass bereits bei der ursprünglichen Betriebsgenehmigung der Schutz vor Fluglärm in sachgerechter Weise betrachtet worden sei. Eine angemessene Berücksichtigung bestünde, da die Verspätungsregelung jedenfalls dazu führe, dass das Fluglärmniveau in der schutzwürdigen Nachtzeit absinke. Insoweit könne außerdem auf die Stellungnahme der BWVI in der Sitzung der FLSK vom Februar 2017 verwiesen werden. Ein Widerruf setze voraus, dass die Voraussetzung für die Verspätungsregelung nachträglich nicht entfallen sei. Auch das habe die Genehmigungsbehörde genau geprüft. Dabei sei unter anderem festzustellen gewesen, dass der gelegentlich erhobene Vorwurf nicht zutrefte, dass der Nachtflugbetrieb die Gesundheit so beeinträchtige, dass eine Grundrechtsverletzung vorliege. In der Rechtsprechung werde zur Einschätzung, ob eine Gesundheitsbeeinträchtigung zur Nachtzeit vorliege, die Lärmsituation im Inneren eines Gebäudes zugrunde gelegt. Die Maßnahmen des passiven Schallschutzes nach dem Fluglärmgesetz führten dazu, dass keine Grundrechtsverletzung vorläge, so der Vertreter der BWVI. Damit bestehe keine rechtliche Möglichkeit die Verspätungsregelung von Amts wegen zu widerrufen.

Der Vertreter der BWVI betonte, dass es dem Senat nichtsdestotrotz darum gehe, andere Mittel einzusetzen, um den Fluglärm und die Zahl der Verspätungen zu senken. Dazu zählten z.B. die Maßnahmen des 16-Punkte-Plans. Auch die Handlungsempfehlungen, die die Bürgerschaft aufgrund ihrer Befassung mit der Volkspetition vorgeschlagen habe, würden genau geprüft. Außerdem habe auch der Luftverkehrsgipfel vom 5. Oktober 2018 gezeigt, dass der Senat sich dafür einsetze, die nicht auf Hamburg beschränkte Problemlage zu bereinigen.

Ein Vertreter der BVF erwidert dagegen, dass der Widerruf das Mittel der Wahl sein müsse. Es könne nicht nur der Innenraumpegel betrachtet werden, wenn es rechtstatsächlich bei einer Ausnutzung der Verspätungsregelung bliebe. Er bitte die FLSK weiterhin die missbräuchliche Nutzung der Verspätungsregelung kritisch zu verfolgen.

Ein weiterer Vertreter der BVF weist darauf hin, dass die Schutzbestimmungen bereits im Planfeststellungsbeschluss (PFB) enthalten seien und fragt, was noch bliebe, wenn keine Änderung der Betriebsgenehmigung erwirkt werden könne. Der Vertreter der BWVI erklärt, dass der PFB keine bestimmten Lärminderungsmaßnahmen festgeschrieben habe. Die Möglichkeiten, die bestünden, wie die Maßnahmen der BUE und der personelle Zuwachs bei der Flugsicherung, müssten ausgeschöpft werden. Er macht deutlich, dass es auch aus seiner Sicht das gemeinsame Ziel und den Wunsch gebe, die Verspätungen nach 23:00 Uhr wieder merklich zu reduzieren.

Der Vorsitzende bittet den Vertreter der BWVI die Ausführungen als Drucksache dem Protokoll beizufügen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

*Einschub:*

Der Vertreter der FHG berichtet, dass es im Oktober 2018 einen Wirbelschleppschaden in Langenhorn gegeben habe. Dieser sei bei einem geöffneten und dabei nicht verriegelten Dachfenster entstanden. Die FHG habe den Wirbelschleppschaden unverzüglich beseitigt.

**TOP 2**

*Begründung der Ablehnung des FLSK-Beschlusses der 228. Sitzung vom 01.12.2017 zur Neuregelung der Nachtflugbeschränkung am „Helmut Schmidt-Airport“ durch die BWVI gemäß § 32b (3) Luftverkehrsgesetz, umgesetzt in § 7 (4) der Geschäftsordnung*

Ein Vertreter der BVF nimmt auf den unter TOP 1 verlesenen Änderungswunsch der geltenden Verspätungsregelung Bezug. Er richtet an die BWVI die Frage, warum der Änderungswunsch nicht umgesetzt werden könne. Die FLSB betont, dass diese Frage bereits unter TOP 1 von dem Vertreter der BWVI beantwortet worden sei. Zudem hätte dieser soeben zugesagt, das Prüfungsergebnis als Drucksache dem Protokoll beizufügen. Der Vertreter der BVF erwiderte, dass es um die Verhältnismäßigkeit ginge. Nach seinen Auswertungen wären von der Änderung nur 0,3 % der Flugbewegungen betroffen gewesen. Der Vertreter der BWVI äußert, dass es auf die Zahl der betroffenen Flüge bei der Prüfung nicht ankomme, da diese rechtlich keine unmittelbare Rolle spiele. Die Ausführungen zu TOP 1 hielte er nicht für ergänzungsbedürftig. Ein weiterer Vertreter der BVF bittet darum, dass der Ermessens- und Beurteilungsspielraum zur Prüfung der Änderung der Betriebsgenehmigung aus der Drucksache der BWVI ersichtlich sein solle.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

**TOP 3***Verspätungen*

Die FLSB beginnt mit einem Überblick über die Verspätungssituation im Jahr 2018 (vgl. **FLSK-Drs. 43/18**). Bis zum Stichtag (28.11.2018) habe es 1.124 nächtliche Verspätungen zwischen 23 Uhr und 24 Uhr gegeben. Damit läge die Zahl aus 2018 bereits über der Jahreszahl 2017 (1.038). Eine Häufung der Fälle sei vor allem im ersten und zweiten Quartal 2018 zu beobachten, dessen Zahlen deutlich über denen des Vorjahres lägen. Die Verspätungen im Herbst 2018 hingegen seien bisher ähnlich zu denen im Vorjahr. Die FLSB erklärt, dass es schon seit Jahren zum Zuwachs der Verspätungen käme (vgl. **FLSK-Drs. 43/18, S. 4**). Auf dem kürzlich in Hamburg stattfindenden Luftverkehrsgipfel sei auch die Verspätungsproblematik thematisiert worden. Es hätte sich herausgestellt, dass deutschlandweit erhebliche Verspätungen auftreten würden. Dafür gebe es unterschiedliche Ursachen: mehr Luftverkehr, Probleme bei der Luftverkehrsgesellschaft oder Luftsicherheit, dem Flughafen und Witterungsbedingungen, so die FLSB. Den Zuwachs des Luftverkehrs in Europa bekräftigt sie mit einer Auswertung von EUROCONTROL (vgl. **FLSK-Drs. 43/18, S. 10**). Anhand der zeitlichen Verteilung der Verspätung lasse sich für den Hamburg Airport sagen, dass etwa 70 % der Verspätungen in der Zeit von 23:00 Uhr und 23:30 Uhr anfielen (vgl. **FLSK-Drs. 43/18, S. 5**). Damit gebe es einen herausragenden Bedarf für eine Regelung dieses Zeitraumes. Die FLSB bedauere, dass die Änderung der Verspätungsregelung dahingehend im Moment nicht möglich wäre. Sie betont, dass sie weiterhin mit Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen vermeidbare Verspätungen vorgehen würde. Die Zahl der verspäteten Starts habe sich erheblich gesteigert. Wohingegen in der Vergangenheit etwa 50 Starts nach 23:00 Uhr pro Jahr anfielen, seien bis zum Stichtag bereits 232 verspätete Starts durchgeführt worden (vgl. **FLSK-Drs. 43/18, S. 8**). Die FLSB führt an, dass die mit dem „Gemeinsamen Verständnis der Anwendung der sog. Verspätungsregelung am Hamburg Airport“ geschaffenen Kriterien zur Annahme von Planungsfehlern im Jahr 2018 keine Airline eine Verspätungsquote von 30 % auf einer Flugverbindung in vier aufeinander folgenden Monaten (vorrangig bei an vier Tagen pro Woche stattfindenden Verbindungen) erreicht habe. Die bestehende Quotenregelung könne zu einfach mit Flugstreichungen in nur einem Monat umgangen werden und habe damit nicht den gewünschten Effekt, so die FLSB. Die FLSB berichtet in diesem Zusammenhang auch über das Bürgerschaftliche Ersuchen zum Thema Fluglärm (21-Punkte-Plan), welches am 26.09.2018 von der Bürgerschaft verabschiedet wurde (vgl. **FLSK-Drs. 43/18, S. 12**). Ein Punkt sei, dass die Luftverkehrsgesellschaft, dessen Flugverbindung bei einer Verspätungsquote von 25 % innerhalb eines Monats bei mindestens 3 Flügen pro Woche liegt, ab dem 01.01.2019 um steuernde Gegenmaßnahmen gebeten werden würden. Würde das Kriterium weiterhin nicht eingehalten werden, behielte sich die FLSB vor, Ordnungswidrigkeitenverfahren einzuleiten. Die FLSB habe bereits die Luftverkehrsgesellschaften, deren Flüge zum jetzigen Zeit-

punkt von der neuen Regelung betroffen wären, angeschrieben und um Beachtung in der Sommerflugplanung 2019 gebeten. Die FLSB schlägt vor, die Rückmeldungen der Luftverkehrsgesellschaften auszuwerten und die Ergebnisse sodann in der nächsten FLSK vorzutragen.

In der anschließenden Diskussion wird von mehreren Kommissionsmitgliedern dargestellt, dass der Druck aus der Bevölkerung und die Gesundheitsbeeinträchtigungen weiter wachsen würden. Zudem sinke die Toleranz, da die Bürgerinnen und Bürger keine Vorstellung über die bereits ergriffenen Maßnahmen hätten und auch keinen Erfolg sehen würden. Es sei schwierig ein Verständnis zu erreichen, dass diverse Maßnahmen ergriffen werden, diese aber nicht den gewünschten Effekt erzielen. Ein Vertreter aus Quickborn weist darauf hin, dass es an der Zeit sei, dass die FHH als Eigentümerin aktiv werde und mit dem Miteigentümer das Gespräch suche, um Lösungen zu finden.

Der Vertreter der FHG betont, dass im Winterflugplan 16 % weniger Flüge zwischen 22:00 und 23:00 Uhr geplant seien. Im Vergleich zum Vorjahr seien im November 2018 bereits 30 % weniger Verspätungen entstanden. Er ergänzt weiter, dass die aktuelle Verspätungssituation im gesamten europäischen Streckennetz vorläge und die Problematik nicht nur in Hamburg bestünde und gelöst werden könne.

Eine Vertreterin einer Luftverkehrsgesellschaft bestärkt die Aussage der FHG, dass im Winterflugplan 16 % weniger Flüge geplant seien und betont dabei, dass es diese Anpassung in den Vorjahren noch nicht gegeben habe. Es bliebe abzuwarten, wie sich die Reduzierung weiter auswirke.

Ein Vertreter der BVF fügt hinzu, dass es sich nach seinen Auswertungen bei den 50 häufigsten Verspätungen, mit Ausnahme von 2 Flugverbindungen, um Kurzstreckenflüge handele. Er stellt der FLSB die Frage, ob die Senatskennzahl von 550 verspäteten Starts und Landungen nach 23.00 Uhr im Jahr 2019 eingehalten werden würde und welche Maßnahme ansonsten den gewünschten Erfolg bringen solle. Die bisher ergriffenen Maßnahmen und Punkte-Pläne hätten offenbar keine Verbesserung der Situation gebracht.

Bei der Jahreskennzahl von 550 verspäteten Starts und Landungen nach 23.00 Uhr handele es sich um eine Fachkennzahl der Behörde für Umwelt und Energie (BUE), so die FLSB. Sie weist darauf hin, dass diese Fachkennzahl nicht vom gesamten Senat akzeptiert sei.

Ein Vertreter der BSW erfragt, ob für den Sommerflugplan 2019 ähnliche Reduzierungen vorgesehen seien. Der Vertreter der FHG erwidert, dass diese noch keine Sommerflugpläne von den Luftverkehrsgesellschaften erhalten habe, sodass er zu diesem Zeitpunkt noch keine Aussage dazu treffen könne. Er betont, dass die Reduzierung eine gute Grundlage sei. Der Vorsitzende spricht sich dafür aus, dass die Reduzierung der planmäßigen Flugbewegungen zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr im Sommerflugplan 2019 auf der nächsten FLSK –Sitzung ein Tagesordnungspunkt sein solle.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### *Einschub:*

Ein Vertreter der BVF bittet darum über die Ausbreitung passiver Schallschutzmaßnahmen bereits an dieser Stelle berichtet zu bekommen, wenn nicht sicher sei, dass der TOP 14 noch besprochen würde. Der Vorsitzende bestätigte, dass der TOP 14 noch besprochen werden solle.

#### **TOP 4**

##### *Aufstellung des Lärmaktionsplans Hamburg 2018*

Die FLSB berichtet über die Aufstellung des Lärmaktionsplanes 2018. Der letzte LAP stamme aus dem Jahr 2013. Alle fünf Jahre würde der Lärmaktionsplan (LAP) fortgeschrieben werden, sodass dieser derzeit nach den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie überarbeitet würde. Dabei würden der Straßenlärm, der Schienenlärm und Fluglärm betrachtet. Untersuchungen zur Belästigungswirkung von Lärm hätten ergeben, dass die Belästigungswirkung von Fluglärm deutlich über der der anderen Verkehrsträger läge.

Die im Frühjahr 2018 durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aufstellung des LAP hätte eine hohe Beteiligung erfahren. Nach Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung und der daraus folgenden abschließenden Aufstellung des Entwurfes zum LAP würde dieser 4 Wochen öffentlich ausgelegt werden. Auch eine Beteiligung im Internet sei in diesem Stadium des LAP vorgesehen, sodass davon ausgegangen würde, dass nunmehr noch mehr Bürgerbeteiligung erreicht werden könne. Neben akti-

ven und passiven Maßnahmen zur Reduzierung von Fluglärm sowie regulatorische Maßnahmen, die Anreize für eine Verminderung des nächtlichen Fluglärms setzen, enthielte der LAP auch Maßnahmen, die die Kommunikation mit den Betroffenen verbessern solle um eine höhere Akzeptanz bei den Betroffenen herbeizuführen (zu den Betroffenzahlen siehe: <https://www.hamburg.de/laermkarten/>).

Ein weiterer Vertreter der BVF schlägt vor, dass bei dem passiven Schallschutz auch die technischen Neuerungen beachtet werden sollten. So gäbe es die Möglichkeit anstatt Lüfter einzubauen auf sensorgesteuerte Fenster zurückzugreifen, die sich bei Erreichen eines festgelegten Pegels selbstständig öffnen und schließen würden. Die FLSB äußert dazu, dass es auf der Tagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Flughäfen (ADF) einen Bericht aus Zürich zu den zeit- und sensorgesteuerten Fenstern gegeben habe. Das geplante städtische Förderprogramm zu passivem Schallschutz solle auch diese technischen Neuerungen betrachten. Der Vertreter der FHG berichtet darüber, dass mit dem derzeitigen freiwilligen Lärmschutzprogramm 8++ für die Stadt Norderstedt bereits die Möglichkeit geschaffen sei, die Installation eines elektrischen Fensterschließsystems zum automatischen Öffnen und Schließen der Fenster nach einer Zeitschaltuhr vornehmen zu lassen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

## TOP 5

*Bahnbenutzungsregelung (FLSK-Drs. 22/18 und FLSK-Drs. 39/18)*

Ein Vertreter der BVF hält einen Vortrag hinsichtlich der bestehenden Bahnbenutzungsregeln (BBR) am Hamburg Airport nach den Ziffern 2.1, 2.2 und 2.3 des Luftfahrthandbuchs und deren Einhaltung (vgl. **FLSK-Drs. 44/18**) und stellt dar, dass die BBR zu einem stark unterschiedlichen Ausmaß in der täglichen Flugpraxis Beachtung finden würden. Nach Ziffer 2.1 sollten die Starts Richtung Norden erfolgen. Eine konsequente Einhaltung habe er für das Jahr 2017 nur für 85 Betriebstage (BT) ermitteln können. Im Gegensatz dazu sei an 283 BT die südliche Piste nicht verwendet worden. Damit fände die Ziffer 2.2 weit überwiegend Beachtung. Er stellt zudem dar, dass nach seinen Auswertungen die Einhaltungquote der Ziffer 2.3 minimal sei, im gesamten Jahr 2017 lediglich in einer einzigen Nacht.

Vom vortragenden Vertreter der BVF werden zwei Beschlussvorschläge zu den bestehenden BBR unterbreitet (vgl. **FLSK-Drs. 39/18, S.3**). Diese sehen die strikte Einhaltung aller BBR oder die komplette Streichung der BBR vor. Hierzu verweist er auch auf die entsprechende Beschlusslage der 155. FLSK-Sitzung (TOP 5) sowie 188. FLSK-Sitzung (TOP 3).

In der sich anschließenden Diskussion spricht sich der Vertreter aus Quickborn gegen eine strikte Einhaltung der BBR aus, da der Norden seiner Ansicht nach erheblich benachteiligt werden würde. Ein weiterer Vertreter der BVF unterstütze dagegen den Gedanken hochverdichtete und weniger besiedelte Gebiete bei der Pistenwahl einzubeziehen, so wie es die bestehenden BBR vorsähen. Ein Vertreter aus Hasloh berichtet über die Vielzahl an Flugbewegungen pro Jahr über Nordwesten. Würden die BBR ohne Ausnahme eingehalten werden, würde dies seiner Ansicht nach dazu führen, dass mit einer erheblichen Steigerung an Flugbewegungen über Quickborn, Norderstedt und Hasloh zu rechnen wäre. Dies sei nicht tolerabel. Ein Vertreter der BVF entgegnet, dass es seiner Meinung nach zu einer Reduzierung der Flugbewegungen käme, da der Koordinationseckwert, d.h. die Anzahl an Starts und Landungen pro Stunde von derzeit 48 bei konsequenter Regelbeachtung auf ca. 10 – 15 Starts und Landungen pro Stunde reduziert werden müsste. Der Vertreter aus Eimsbüttel bekräftigt, dass die BBR eindeutig formuliert seien. Die Bevölkerung daher kein Verständnis dafür habe, wenn Regeln aufgestellt werden und diese nicht erkennbar verfolgt würden. Seines Erachtens sollten sich Juristen über die Rechtsauffassung weiter beraten. Es wird von verschiedenen FLSK-Mitgliedern eingebracht, dass bereits Klage hinsichtlich der BBR eingereicht worden sei. Die Kommission spricht sich dafür aus, die gerichtliche Entscheidung abzuwarten und das Thema zur Einhaltung der BBR bis nach der Gerichtsentscheidung zu vertagen.

### 5.1 Ziffer 2.3. Bahnbenutzungsregeln vs. Ziffern 2.3.2. (gemeint ist 1.3.2) und 1.4. der Nachtflugbeschränkungen (FLSK-Drs. 23/18)

Ein Vertreter der BVF berichtet darüber, dass zu beobachten sei, dass bei spät landenden Flugzeugen vermehrt pilot request gestellt werden. Dies führe dazu, dass nicht die vorgesehene Landepiste 15 gemäß den BBR nach Ziffer 2.3 gewählt werde, sondern eine Landebahn, die eine Landung vor Erreichen der Betriebsbeschränkungszeiten ermögliche (z.B. RWY 05). Der Vertreter der BVF macht folgenden Beschlussvorschlag:

**Die FLSK fordert die Deutsche Flugsicherung auf, nach 22:00 Uhr incl. anfliegende Luftfahrzeuge nach Maßgabe von Ziffer 2.3 BBR zu führen, unabhängig davon, ob das zu einer Überschreitung der Nachtflugbeschränkungen gemäß deren Ziffer 1.2.3. bzw. 4.1. führt oder nicht.**

Der Antrag wird mit 6 Dafür-Stimmen und 10 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt.

#### TOP 6

*Diskussion zu den Stellungnahmen der norddt. Landesluftfahrtbehörden zum Entwurf des FluLärmG (FLSK-Drs. 24/18), der BVF (FLSK-Drs. 25/18) und der BUE (FLSK-Drs. 26/18)*

Der Vorsitzende erklärt, dass aufgrund der weitreichenden Tagesordnung von einem Vortrag der stellungnehmenden Parteien abgesehen werde. Die Stellungnahmen hätten jedem Kommissionsmitglied vorgelegen, sodass nunmehr Raum für Wortmeldungen sei.

Ein Vertreter der BVF wies darauf hin, dass die gemeinsame Stellungnahme der norddt. Landesluftfahrtbehörden (vgl. **FLSK-Drs. 24/18**) Fragen aufwerfe. Beispielsweise seien weitere Lärmminde-  
rungsfortschritte an Fluggeräten nicht mehr zu erwarten. Mit der Stellungnahme würde zudem deutlich werden, dass der Luftverkehr entgegen dem Schutz der Bevölkerung bevorzugt würde.

Der Vorsitzende stellt fest, dass kein weiterer Diskussionsbedarf besteht.  
Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### TOP 8

*Rahmen und weitere Vorgehensweise hinsichtlich der Wahl des Vorsitzes der FLSK*

Der Vorsitzende berichtet, dass es derzeit keinen Kandidaten für den 1. Vorsitz gebe. Bisher sei der 1. Vorsitz von Hamburg belegt worden. Der stellvertretende Vorsitz sei von Schleswig-Holstein gestellt worden, der 2. stellvertretende Vorsitz von der BVF.

Der stellvertretende Bezirksamtsleiter Hamburg-Nord bekräftigt, dass der Bezirk weiterhin den 1. Vorsitz stellen wolle und gerne dazu bereit sei.

Ein Vertreter der BVF betont, dass er einen Interessenkonflikt zwischen der Ausübung der BA-Leitung, dem Vorsitz in der FLSK und der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat der FHG sehe. Daraufhin entgegnet der Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord, dass seiner Ansicht nach in der Vergangenheit kein Interessenkonflikt bestanden hätte und damit auch weiterhin nicht zu rechnen sei. Der neue/die neue Bezirksamtsleiter/in solle weiterhin Teil des Aufsichtsrats der FHG sein. Ein weiterer Vertreter der BVF bekräftigt, dass sich der langjährige 1. Vorsitzende aus Hamburg-Nord schnell eingearbeitet hätte und einen großen Sachverstand einbrachte. Er stelle sich die Frage, warum von dem bisherigen Verfahren abgewichen werden solle. Der Vertreter der BWVI äußert, dass nicht unterstellt werden könne, dass ein Interessenkonflikt entstehe, wenn der 1. Vorsitz der FLSK gleichzeitig im Aufsichtsrat der FHG sitze. Es könne auch eine Chance darstellen, da die Interessen der FLSK so im Aufsichtsrat vertreten werden können. Die FLSB ergänzt, dass in der Geschäftsordnung nicht festgelegt sei, dass der Vorsitz von Hamburg-Nord ausgeführt werden müsse. Auch bei den vergangenen „FLSK vor Ort“ seien von der Bevölkerung die Vorwürfe des Interessenkonflikts angesprochen worden. Daher plädiert sie dafür das Thema des Vorsitzes der FLSK offen zu diskutieren. In der weiteren Diskussion stellt sich heraus, dass die Mehrheit der FLSK für eine Wahl des 1. Vorsitzes mit Kandidaturen plädiert. Der Vorsitzende schlägt vor, dass bis zur nächsten FLSK-Sitzung Hamburg für den 1. Vorsitz und Schleswig-Holstein für den 1. Stellvertreter Kandidaten benennen sollen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### TOP 9

*FLSK vor Ort – weitere Planungen*

Die FLSB trägt vor, dass es für die Veranstaltung „FLSK vor Ort“ eine aktuelle Anfrage aus Quickborn gäbe. Eine Terminfestlegung sei noch nicht geschehen, die Veranstaltung sei aber ab dem 20.03.2019 möglich. Im Herbst 2019 sei dann eine Veranstaltung in Langenhorn angedacht. Der Vor-

sitzende ergänzt, dass es auch in Norderstedt und Stellingen eine „FLSK vor Ort“ geben solle. Weiter wurde von einem Vertreter der BVF der Stadtteil Niendorf aufgeführt.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

#### TOP 10

##### *Protokollführung (FLSK-Drs. 40/18)*

Ein Vertreter der BVF äußert, dass er gegen die auf der 212. FLSK-Sitzung vom 04.04.2014 unter TOP 8 beschlossene elektronische Protokollabstimmung im Umlaufverfahren sei. Dem FLSK-Vorsitzenden dürfe es nicht alleine obliegen Änderungswünsche zu genehmigen oder abzulehnen. Die Abstimmungsweise sei intransparent. Daher stelle er den nachfolgenden Antrag:

##### ***Rücknahme des Beschlusses der 212. FLSK-Sitzung zur Vorgehensweise bei der Protokollführung.***

Es schließt sich eine ausführliche Diskussion an. Zum einen wird hervorgebracht, dass es ein normales Prozedere sei das Protokoll zu Beginn einer jeden Sitzung zu beschließen. Zum anderen wird auf den Wunsch der schnellen Verfügbarkeit im Internet eingegangen, die bei einer Beschlussfassung auf der nächsten Sitzung erst 3-4 Monate später gewährleistet werden könne. Die FLSK schlägt vor, dass es bei unstrittigen Protokollen dabei bleiben solle die Protokollabstimmung im Umlaufverfahren durchzuführen. Ein Vertreter von Hamburg-Nord ergänzt, dass in strittigen Fällen ein Änderungsantrag gestellt werden könne und die Änderung sodann auf der nächsten FLSK-Sitzung abgestimmt würde. Der Vorsitzende stellt dieses Diskussionsergebnis zur Abstimmung:

Der Vorschlag wird mit 12 Dafür-Stimmen, 3 Gegenstimmen und 5 Enthaltungen angenommen.

#### TOP 11

##### *Information zum Shuttlebusgate (Bauzeit, Bestandszeit, Genehmigungsverfahren) durch die FHG und BWVI*

Der Vertreter der FHG berichtet, dass auf dem Vorfeld 2 ein Shuttlebusgate errichtet werde. Das Shuttle Gate solle 15 Jahre genutzt werden, um u.a. entfallende Positionen während der Umbaumaßnahmen auf dem Vorfeld 1 abzufedern.

Der Vertreter der BWVI ergänzt, dass bereits im Planfeststellungsbeschluss (PFB) von 1998 das Satellitengebäude auf dem Vorfeld 2 genehmigt worden sei. Abweichend vom PFB 1998 solle es jedoch keine Fluggastbrücken geben, sondern ebenerdige sog. Walk-In/Walk-Out-Gates. Zudem wolle die FHG auf das damals angedachte unterirdische Personentransportsystem verzichten und stattdessen würde das Abfertigungsgebäude mit Bussen im Shuttledienst angefahren werden. Die FHG habe daher eine Plangenehmigung beantragen müssen, die den PFB von 1998 ändere. Wie es bereits im PFB von 1998 vorgeschrieben sei, habe zudem der Bezirk Hamburg-Nord auf Antrag der FHG eine Baugenehmigung erlassen müssen, um Details der Bauausführung zu regeln. Die Baugenehmigung sei auf 15 Jahre befristet. Ein Vertreter der BVF fordert die Antragsunterlagen aus 1998, die Änderungsgenehmigungen, die Plan- sowie Baugenehmigungen zu Protokoll zu geben. Die FLSK könne ohne diese Dokumente keine inhaltliche Debatte dazu führen. Ein weiterer Vertreter der BVF ergänzt dazu, dass eine Zeichnung des baulichen Vorhabens wünschenswert wäre. Der Vertreter der BWVI äußert, dass die von der BVF geforderten Unterlagen ca. 25 Ordner umfassen würden. Der Vertreter der FHG und der Vertreter der BWVI sagen zu, dass sie gerne aussagekräftige Unterlagen zur Verfügung stellen würden (**vgl. FLSK-Drs. 45/18**). Die Vertreterin der Stadt Norderstedt bekräftigt, dass die Bebilderung des Vorhabens die Vorstellungskraft unterstütze, die Vorlage der Genehmigungsunterlagen erachte sie hingegen nicht als notwendig, da sie keinen Bezug zum Fluglärm sähe. Ein Vertreter der BVF weist darauf hin, dass die bauliche Änderung zu Passagierzuwachs und der Verstärkung von Fluglärm führe. Der Vertreter der FHG führte aus, mit dem Bau der Shuttle Gates sei keine Kapazitätserweiterung des Flughafens und damit auch keine Lärmzunahme verbunden. Das Vorfeld 2 könne im Übrigen auch jetzt schon in großem Umfang für die Passagierabfertigung genutzt werden. Für die Busse sei ein führerhausloses Fahren vorgesehen und es bestehe auch bereits ein Zuwendungsbeschluss für die Elektromobilität.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

**TOP 13***Bericht von der ADF-Tagung im November 2018 in Berlin*

Die FLSB berichtet, dass die Verspätungssituation ein großes Thema der ADF-Tagung gewesen sei. Weiter wurde die Entgeltberechnung der Berliner Flughäfen vorgestellt. Diese lägen die Entgelte verursachergerecht nach dem jeweiligen Lärmereignis fest. Die FLSB verdeutlicht, dass das bestehende Luftverkehrskonzept nur vom Bundesverkehrsministerium erstellt worden sei. Dem habe der Bundesumweltminister nicht zugestimmt, sodass nicht von einem Luftverkehrskonzept des Bundes gesprochen werden könne. Das Umweltbundesamt (UBA) führe ein Forschungsvorhaben zum Luftverkehrskonzept durch, das die Aspekte des Umweltschutzes berücksichtige. Weiter führt die FLSB aus, dass die Ergebnisse der Lärmkartierung von 2012 und 2017 verglichen worden seien. Die FLSB stellte klar, dass diese für Hamburg nicht vergleichbar seien, da sich die Ermittlung der Betroffenenzahlen aus Gründen des Datenschutzes geändert habe und somit kein Vergleich der Betroffenenzahlen möglich sei.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

**TOP 14***Sonstiges**14.1 Bericht über neues Schallschutzprogramm für Norderstedt*

Die Vertreterin der Stadt Norderstedt berichtet, dass das freiwillige Lärmschutzprogramm 8++ für das gleiche Gebiet gelte. Hinzugekommen seien die bereits erwähnten automatischen Fensterschließer. Der Vertreter der FHG ergänzt dazu, dass nunmehr jegliche Räume betrachtet werden und nicht mehr nur die Schlaf- und Kinderzimmer.

Die Vertreterin der BUE erfragt die Resonanz des Lärmschutzprogrammes, worauf der Vertreter der FHG noch keine Zahlen anführen konnte, da dieses erst kurze Zeit lief.

*14.2 Information über die Ergebnisse mobiler Messungen*

Der Vertreter der FHG berichtet, dass sowohl in Langenhorn, als auch in Niendorf mobile Messungen vorgenommen worden seien (**vgl. FLSK-Drs. 46/18**). In Langenhorn habe sich herausgestellt, dass die Pegelhäufigkeitsverteilung zwischen 85 und 90 dBA läge. In Niendorf hätte die FHG nunmehr erreicht, dass mit der Messanlage der Startschublärm quantifiziert und qualifiziert werden könne. Ein A320 / A321 verursache einen Startabrolllärm bei etwa 75 dBA.

*14.3 Antrag eines Mitglieds des Beratenden Ausschusses nach § 32a Luftverkehrsgesetz auf Gaststatus in der FLSK*

Nach kontroverser Diskussion zur Öffnung der Sitzung für Gäste, ist sich die Kommission darüber einig, dass dieser Antrag auf der nächsten FLSK-Sitzung zur Abstimmung gebracht werden solle. Die nächste FLSK-Sitzung solle ohne geladene Gäste abgehalten werden. Nach der Entscheidung der FLSK würden die Gäste entsprechend informiert werden.

Der Vorsitzende dankt den Teilnehmern und schließt die Sitzung um 13.25 Uhr.

Für die Niederschrift:

gez. Shari Zweigel

Genehmigt:

gez. Gebhard Kraft