

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

Anlage 5

I 2106
25.09.2020

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2020/3
für den Flughafen Hamburg
am 25.09.2020

Teilnehmer:

Alexander **Brückner** (MELUND SH), Bernhard **Brummund** (Gemeinde Hasloh), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Christian **Durak** (MWVATT SH), Werner **Hansen** (HH-Wandsbek), Klaus-H. **Hensel** (Stadt Quickborn), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Jürgen **Langbehn** (HH-Altona), Dennis **Lühns** (BWI), Martina **Lütjens** (HH-Nord), Martin **Mosel** (BVF), Andreas **Müller** (HK), Stefan **Mundt** (BSW), Gerrit **Niemann** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (BUKEA), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Dr. Judith **Reuter** (BWVI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Michael **Sarach** (Kreis Stormarn), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Dr. Uwe **Schacht** (BUKEA), Axel **Schmidt** (FHG), Dr. René **Schwartz** (BVF), Andrea **Wächter** (DFS), Matthias **Wallner** (TUlfly), Monika **Weidner** (BUKEA), Michael **Werner-Boelz** (HH-Nord), Thorsten **Wolf** (Kreis Segeberg), Torsten **Wagner** (BUKEA)

1 Begrüßung/Formalien/Anträge

Frau Roeder heißt die Teilnehmenden an der Sitzung 2020/3 der FLSK herzlich willkommen, dankt allen für die Teilnahme unter den erschwerten Bedingungen der Corona-Pandemie und bittet darum, die im Rathaus von Norderstedt geltenden Hygienevorschriften einzuhalten. In diesem Zusammenhang erläutert sie außerdem den besonderen Umgang mit dem Hygieneschutz am jeweiligen Mikrofon. Im Anschluss begrüßt Frau Roeder zunächst den neu in die Kommission berufenen Vertreter der BVF, Herrn Martin Mosel sowie Frau Dr. Monika Schaal als Vertreterin für den Bezirk Eimsbüttel.

Nachdem Herrn Brunckhorst das Wort erteilt wurde, dankt dieser für die Durchführung einer FLSK-Sitzung in Norderstedt und hofft auf deren regelmäßige Weiterführung.

Einwände gegen die Tagesordnung (TO) bestehen nicht, weitere Anträge zur Aufnahme von Themen in die TO oder zur Aufnahme unter den Punkt „Sonstiges“ werden nicht gestellt, so dass Frau Roeder zunächst Herrn Schmidt für seinen Bericht zu TOP 2 ans Mikrofon bittet.

2 Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Berichterstattung: FHG, DFS, BUKEA

Herr Schmidt dankt Frau Roeder und begrüßt die Teilnehmenden.

Herr Schmidt führt aus, dass die aktuelle Lage am Hamburger Flughafen, bedingt durch den Lock down im März und dem damit einhergehenden massiven Einbruch des Tourismusgeschäfts sehr schlecht sei. Seien die Passagierzahlen nach dem Lock down zunächst wieder leicht angestiegen, sei durch die Ausweitung von Risikogebieten erneut ein Rückgang zu verzeichnen. Im Vergleich zum

Vorjahr seien 2020 bisher lediglich 3,4 Mio. Passagiere gegenüber 17,45 Mio. in 2019 und damit insgesamt 70 % weniger Passagiere abgefertigt worden. Die Auslastung sei aufgrund des geringen Reiseverkehrs um 65 % zurückgegangen.

Mit einer baldigen Erholung rechne der Flughafen nicht, da mit Beginn des Winterflugplanes (WFP) im Oktober eher von einem weiteren Absinken der Verkehrszahlen ausgegangen werde. Nach derzeitiger Prognose erwarte der Flughafen für den Jahresabschluss 2020 ein Minus von 100 Mio. Euro.

Die geringe Zahl an Flugbewegungen zeige folglich auch Auswirkungen auf die Verspätungszahlen, die derzeit bei einem Zehntel der Verspätungen des Vorjahres liegen. Hinsichtlich des Startverfahrens sei keine Änderung festzustellen. Die Lufthansagroup starte wie bisher im „Flachstartverfahren“, andere Airlines nutzten dagegen das steilere Startverfahren. Festzustellen sei jedoch, dass sich das Steigverhalten verändert habe und die Flugzeuge schneller an Höhe gewonnen hätten. Als ursächlich hierfür wird das geringere Startgewicht der nicht ausgelasteten Maschinen vermutet. Die Lärmwerte an den Messstellen seien unterschiedlich und aufgrund der aktuellen Verkehrssituation im Mittelungspegel um 6 bis 7 dB(A) geringer als bisher.

Die Bewegungsverteilung habe sich nur um Nuancen verändert und sei prozentual gleich geblieben. Allerdings hätten die Airlines definitiv mehr Flugzeuge vom Typ A320 Neo eingesetzt. Lag der Anteil dieser Flugzeuge in 2019 noch bei 3%, würden derzeit im Monatsdurchschnitt etwa 7 % mehr dieses Flugzeugtyps eingesetzt. Herr Schmidt berichtet außerdem, dass die Baumaßnahmen an der Pier Süd um einige Jahre sowie die am neuen Gepäckbereich um 1 Jahr verschoben worden seien. In der aktuellen Situation und der damit einhergehenden schwierigen Prognostizierbarkeit der weiteren Entwicklung sowohl der Pandemie als auch der Flugverkehrsentwicklung seien dies jedoch nur Momentaufnahmen, da niemand die weitere Entwicklung absehen könne.

Als Folge von Wirbelschleppen gab es seit dem letzten Bericht im Februar 2020 lediglich einen kleineren Schaden mit zwei gelockerten Dachziegeln.

Frau Roeder dankt Herrn Schmidt und bittet Frau Wächter um Ihren Bericht zu TOP 2.

Frau Wächter erläutert, dass es durch die Corona-Pandemie und dem damit einhergehenden Rückgang der Verkehrszahlen auch bei der DFS erhebliche Einbrüche gebe und in Hamburg gegenüber 2019 ein Minus von 56,7 % an Bewegungen zu verzeichnen sei. Insgesamt rechne die DFS in 2020 mit einem Verkehrsaufkommen von 45 % im gesamten Luftraum. Frau Wächter erläutert, dass diese Zahlen jedoch auch die Frachtflughäfen Köln und Leipzig enthalten, die aufgrund ihres Schwerpunkts beim Lastverkehr weniger stark von dem allgemeinen Verkehrseinbruch betroffen waren. Prognosen über die zukünftige Entwicklung der Verkehrsbewegungen seien kaum möglich, da niemand wisse, wie die Zukunft aussehe. Der Hamburger Tower rechne aber weiterhin mit einem erheblichen Verkehrseinbruch. Dagegen habe der VFR-Verkehr zugenommen, dies zeige auch die Zahl der an die DFS gerichteten Rückfragen. Gleich zu Beginn der Krise hätten viele den Lock down genutzt, um die regelmäßig durchzuführenden Vermessungen und Luftbilddaufnahmen zur Erfassung von Höhendaten durchzuführen, so dass die Flüge dieser Kleinflugzeuge auffälliger als zu normalen Zeiten gewesen seien. Darüber hinaus sei nur die andere Nutzung der Bundeswehrflüge auffällig gewesen. Frau Wächter stellt im Rahmen ihrer Ausführungen zum Luftraumkonzept Nord ihren Kollegen Herrn Niemann aus dem Center Bremen vor, der dort für die Verkehrsplanung zuständig sei. Das Luftraumkonzept Nord mit dem RNAV-Verfahren sei seit dem 18. Juni 2020 in Betrieb und die Erwartungen an dieses Verfahren sei die höhere Spurgenaugigkeit der Flugzeuge. Bisher konnten erst wenige Zahlen aus dem Juni ausgewertet werden. So zeige sich, dass ca. 5 % der Flugzeuge wegen fehlender Ausstattung die neuen Strecken nicht fliegen können. Im Juni haben 4 %, im Juli 1 % und im August weniger als 1 % das neue Verfahren nicht genutzt. Aufgrund der geringen Flugbewegungen seien diese Zahlen bisher jedoch nicht aussagekräftig; die weitere Entwicklung müsse abgewartet werden.

Frau Röder dankt Frau Wächter für Ihre Ausführungen, begrüßt in diesem Zusammenhang Herrn Niemann in der Sitzung und bittet Frau Dr. Pieroh-Joußen um ihren Beitrag zu TOP 2.

Frau Dr. Pieroh-Joußen erläutert zunächst den mit Abschluss der Koalitionsverhandlungen geänderten Aufbau und Namen der bisherigen Behörde für Umwelt und Energie (BUE), die durch Zuordnung der Abteilung Landwirtschaft aus der bisherigen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation in Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) umbenannt worden sei. Ein nicht im neuen Namensbestandteil erwähnter Bereich sei das Institut für Hygiene und Umwelt, das bisher als Landesbetrieb der Behörde für Gesundheit zugeordnet gewesen sei.

Mit Bezug auf die Aussagen von Herrn Schmidt zum Einbruch des Flugverkehrs und den damit einhergehenden geringen Verspätungen, erläutert Frau Dr. Pieroh-Joußen die aktuellen Verspätungszahlen (FLSK-Drs. 1/2020-3). Dabei sei positiv festzuhalten, dass bereits zu Beginn des Jahres bei

normalem Flugverkehr und somit vor dem Lock down die Verspätungszahlen sehr gering und die getroffenen Maßnahmen aller Beteiligten erfolgreich gewesen seien.

Im März sei es Corona bedingt zu keiner Verspätung gekommen, in den Monaten Juni/Juli, nach Lockerung der Corona-Maßnahmen und Wiederaufnahme des Flugverkehrs, zu einigen wenigen Verspätungen. Bei diesen ließe sich eindeutig belegen, dass es sich um unvermeidbare Verspätungen handele. Neben Wettereinflüssen oder technischen Ausfällen von Abfertigungsanlagen und Flugzeugen lagen die Gründe teilweise aber auch in der durch die Hygiene- und Abstandsregeln bedingten verzögerten Abfertigung. Im Trend der letzten Jahre, bei dem das Jahr 2018 mit 1.174 Verspätungen den höchsten Wert aufweise, zeige sich bereits 2019 eine Beruhigung aufgrund der getroffenen Maßnahmen aus dem Luftfahrtgipfel. Hier müssen die Bestrebungen fortgesetzt werden, da, wie 2014 mit 430 Verspätungen zeige, eine deutlich bessere Verspätungslage erreichbar sei. Hier neben der Gesamtverringerung insbesondere die Zahl an verspäteten Start, die nach Ansicht von Frau Dr. Pieroh-Joußen überwiegend vermeidbar seien. Sie habe sich daher im Rahmen der Koalitionsverhandlungen eine Verschärfung der Verspätungsregelungen durch die Einführung einer Genehmigungspflicht für Starts ab 23 Uhr gewünscht.

Die bisherigen Zahlen für 2020 seien zwar objektiv gut aber keine, über die man sich in der Gesamtbetrachtung freuen könne. Auch und gerade in den nächsten Jahren müsse Lärmschutz ein unbedingtes Thema bleiben; Frau Dr. Pieroh-Joußen äußerte jedoch ihre Befürchtung, dass ihre Aufgabe als FLSB bei den derzeitigen Randbedingungen in Zukunft eher noch schwerer werde.

Frau Roeder dankt allen Vortragenden für ihre Beiträge und gibt die Möglichkeit, Fragen zu den jeweiligen Beiträgen zu stellen.

Herr Kraft sieht die generelle Entwicklung bei den Verspätungszahlen und die damit einhergehende Stadtverträglichkeit als positiv an, äußert jedoch sein Unverständnis darüber, dass noch immer am Flachstartverfahren festgehalten werde, obwohl dies für einen innerstädtischen Flughafen nicht sachgerecht sei. Belastend seien außerdem die weiterhin stattfindenden Nachtlandungen, da es sich hierbei häufig um deutlich lauterer Maschinen als am Tage handele. Hier erhoffe er sich eine Verbesserung durch eine sachgerechte Flugplanung.

Herr Schmidt ergänzt hierzu, dass von Januar bis August 2020 in der Zeit von 23 Uhr bis 24 Uhr über Langenhorn ein Start und 28 Landungen erfolgt seien. Im Zeitraum zwischen 24 Uhr und 6 Uhr ein Start und 15 Landungen. Die Hilfs- und Rettungsflügen sowie die Flüge mit Erntehelfern seien darin bereits berücksichtigt. Im gleichen Zeitraum 2019 seien dagegen insgesamt 158 Maschinen über Langenhorn gestartet und gelandet.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schließt Frau Roeder den TOP 2 und bittet zunächst Frau Dr. Pieroh-Joußen um ihren Bericht zu TOP 3.

3 Drucksachen Fluglärmschutz und Erbaurecht – Sachstand (TOP 6 FLSK 2020/1) Berichterstattung: BUKEA, FHG

Frau Dr. Pieroh-Joußen erläutert, dass sie als FLSB gemäß § 4 Fluglärmschutzbeauftragtengesetz (FLSBG) die Pflicht habe, der Bürgerschaft einmal jährlich Bericht über die Fluglärmsituation zu erstatten. Der Bericht für 2019 sei erstellt, die externe Behördenabstimmung ebenfalls bereits beendet, so dass mit der Befassung des Senats Ende nächsten Monats und der Diskussion im Umweltausschuss für November/Dezember gerechnet werde. Neben der Anzahl der Flugbewegungen und der Beschwerdestatistiken enthalte der Bericht in diesem Jahr zusätzlich die Ergebnisse und die Tendenz an den Fluglärmmessstellen, dies auf ausdrücklichen Wunsch der Allianz gegen Fluglärm. Der zweite Teil der Drucksache enthalte die Antwort auf den 21-Punkte-Plan zu den dort formulierten Zielen der Reduktion der Verspätungszahlen und der Fluglärmbelastung der Hamburger*innen. Dieser Plan sei erfolgreich umgesetzt und erfüllt worden.

Zur Nachfrage von Herrn Dr. Schwartz, warum ein Bericht der FLSB trotz deren Unabhängigkeit in die Behördenabstimmung müsse, erläutert Frau Dr. Pieroh-Joußen, dass sie lediglich bei der Ausübung ihrer in § 2 Absatz 1 Satz 2 FLSBG genannten Aufgaben weisungsunabhängig sei, nicht jedoch bei der Berichtspflicht gemäß § 4, bei der es sich um eine Senatsdrucksache handele, die abzustimmen sei. Diese Frage sei mit der Rechtsabteilung der BUKEA geklärt, ein Abweichen von dieser Regelung ohne Änderung des FLSBG nicht möglich.

Nachdem es keine weiteren Verständnisfragen gibt, dankt Frau Roeder Frau Dr. Pieroh-Joußen für ihre Erläuterungen und bittet Herrn Schmidt zum Thema Erbaurechtsvertrag ans Mikrofon.

Herr Schmidt stellt die wesentlichen Punkte des bereits in 2019 verabschiedeten Erbaurechtsvertrages vor und hebt dabei die mit der Änderung der Lärmkontur verbundenen Lärmausgleichszahlungen

als wichtigste Neuerung hervor. Diese Größe der ursprünglichen Lärmkontur sei von 20,39 qkm auf 15,39 qkm als Bemessungsgröße im Regelwerk des Erbbaurechtsvertrages abgesenkt worden, obwohl der frühere Wert bislang nicht überschritten worden sei. Zukünftig müsse der Flughafen bei Überschreitung dieser Lärmkontur einen Ausgleichsbetrag von 500.000 Euro zahlen, der sich mit jedem weiteren überschrittenen Lärm-Quadratmeter bis zu 19,39 qkm erhöhe und dann einen zusätzlichen Aufschlag dieser Ausgleichszahlungen nach sich ziehe. Eine weitere wesentliche Vereinbarung des Vertrags sei die Verpflichtung für den Flughafen im Jahr 2021 CO₂-neutral zu sein. Diesem Ziel sei man mit der Reduzierung der Flughafenemissionen seit 2009 von damals 40.000 t auf knapp 12000 t in 2019 schon sehr nahe gekommen. Nun gelte es, auch noch die letzten etwa 12000 t zu reduzieren. Dabei sei man durch die Modernisierung der Fahrzeugflotte auf dem Vorfeld, die mittlerweile zu gut 90 % mit alternativen Kraftstoffe betrieben werde, auf einem guten Weg. Das, was bisher nicht ausgeglichen werden konnte, sei durch das Zugeständnis eines 5 % Zertifikatsanteils zunächst ausgleichbar. Ein weiteres Ziel, das der Flughafen verfolge, sei das Vertanken von CO₂-neutralem Kerosin im Flugverkehr. Hier sei man mit dem Letter of Content, der mit der Raffinerie in Heide und der Lufthansa bereits 2019 vereinbart wurde, auf einem guten Weg, um in 5 Jahren, ausgehend von 2019, das in Heide hergestellte synthetische Kerosin in Hamburg als 5 % Beimischung zu vertanken. Darüber hinaus sei der Flughafen Partner des Norddeutschen Reallabors, um die Energieversorgung der flughafeneigenen Flotte langfristig auf Wasserstoff umzustellen. Hinsichtlich des Lärmschutzes macht Herr Schmidt mit dem Hinweis auf die bisherigen und laufenden Lärmschutzprogrammen 8 und 9 inklusive der Ergänzungen dazu noch einmal die enormen Anstrengungen des Flughafens zum Lärmschutz deutlich.

Das Plenum diskutiert im Anschluss angeregt über die Frage, ob die Anstrengungen des Flughafens sowohl hinsichtlich der Reduzierung der CO₂-Emissionen als auch hinsichtlich der von 20,39 qkm auf jetzt 15,39 qkm abgesenkten Lärmkontur des in 2019 neu abgeschlossenen Erbbaurechtsvertrages ausreichend im Sinne der betroffenen Bürger*innen und des Klimaschutzes seien. Hier gehen die Meinungen stark auseinander. Es wird als Erfolg gewertet, dass mit dem Erbbaurechtsvertrag eine reale Wachstumsgrenze des Flughafens festgeschrieben und damit auch das Lärmkontingent weiter beschränkt worden sei. Hinsichtlich der CO₂ Emissionen werden außerdem die bisherigen Anstrengungen des Flughafens hin zur CO₂-Neutralität in 2021 für den Flughafenbetrieb anerkannt. Dennoch gibt es auch Kritik daran, dass diese CO₂-Neutralität sich fast ausschließlich auf den Betrieb am Boden und nicht in der Luft beziehe. So seien sowohl die Herstellung synthetischen Kerosins als auch die Umstellung auf Wasserstoff basierte Antriebe aufgrund der damit verbundenen großen Menge an einzusetzenden regenerativen Energien kritisch zu betrachten. Einige Kommissionsmitglieder sehen hierin keine Option für einen auf lange Sicht anzustrebenden nachhaltigen Flugverkehr.

Fr. Roeder dankt allen Beteiligten für die angeregte Diskussion, bittet aber auch darum, die bisherigen geleisteten Anstrengungen und erfolgten Maßnahmen anzuerkennen. Sie schließt damit TOP 3 und bittet Herrn Schmidt zu TOP 4 um seine Ausführungen.

4 Lärmkontingent 2019 (TOP 7 FLSK 2020/1) Berichterstattung: FHG

Herr Schmidt geht zu Beginn noch einmal kurz auf die in den letzten Jahren genutzten Lärmkontingente ein und macht damit deutlich, dass das mit Genehmigung des Flughafens festgelegte Lärmkontingent bereits in den Vorjahren nicht auch nur annähernd ausgeschöpft wurde und man auch jetzt noch unter dem neuen Wert aus dem Erbbaurechtsvertrag von 15,39 qkm geblieben sei. Die genutzten Lärmkontingente lagen dabei in 2018 bei 13,95 qkm und in 2019 bei 14,55 qkm. Insgesamt seien in 2019 weniger Propellermaschinen und mehr Strahlflugzeuge geflogen. Dabei sei der A320neo bisher nicht eingerechnet, weil die Berechnung der Lärmschutzzonen die Gruppierung für neue Typen bisher nicht enthalte.

Die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) sei bis Ende 2020 zu überarbeiten. Darin werden neue Flugzeuggruppen mit entsprechenden Lärmwerten eingeführt, so dass die Berechnung der Realität angepasst werde. Für 2019 gebe es den Sondereffekt, dass der A380, erstmalig kontinuierlich im Flugbetrieb, aufgrund einer fehlenden, angemessenen Strahltriebgruppe in der lautereren Gruppe S 8 eingerechnet wurde. Der A380 sei aber de facto wesentlich leiser und entspräche eher einer Boeing 777, die in S6.1 eingruppiert sei. Somit müsse der A380 durch den regelmäßigen Verkehr in 2019 mit 0,2/0,3 qkm Lärmmaß herausgerechnet werden. Dies führe u. a. zu dem für 2019 gegenüber 2018 höheren Wert. Die generelle Änderung der AzB könne dabei helfen, den Druck zur Entwicklung lärmärmerer Flugzeugtypen und zur Einführung von Flugbewegungen neuer Lärmklassen zu erhöhen. Für die Berechnung werden die sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres herangezogen. In diesen finde ca. 55 % des gesamten Jahresflugverkehrs statt, so dass üblicherweise eine gewisse Übergewichtung bestehe. Bezogen auf 2020 und die besondere Situation bedeute dies, dass

mit Januar und Februar erstmals Monate des Winterflugplanes einbezogen werden müssten und die Lärmkartierung, je nach Entwicklung des Flugverkehrs, bei 7 – 9 qkm liegen wird. Diese Lücke zur Obergrenze des Lärmmaßes aus dem Erbbaurechtsvertrag von 15,39 qkm werde über die nächsten Jahren bestehen bleiben, da erst in den nächsten 4 - 5 Jahren mit einer Erholung des Luftverkehrs gerechnet werde, selbst, wenn es bis dahin einen Impfstoff geben sollte.

Auf Nachfrage von Frau Dr. Pieroh-Joußen konkretisiert Herr Schmidt die Zahlen hinsichtlich des Lärmkontingents 2019 für die Nachtzeit mit 9,73 qkm (2018 - 8,3 qkm). Diese Erhöhung der Fläche um knapp 1,4 qkm käme in erster Linie dadurch zustande, dass der A380 mit über 30 Verspätungen nach 22 Uhr gekommen sei und damit in die vergleichende Nachtkontur fiel. (s. Anlage)

Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt Frau Roeder den TOP 4 und bittet Frau Dr. Reuter um ihren Bericht zu TOP 5.

5 Weiteres Vorgehen der FLSK zum Thema Klimaschutz (TOP 9 2020/1)

Berichterstattung: BWI

Frau Roeder führt einleitend aus, dass sich die FLSK in 2019 darauf geeinigt habe, zum Thema Klimaschutz eine Sondersitzung einzuberufen, obwohl bis dahin unklar gewesen sei, ob sich dieses Gremium mit den Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima befassen könne. Im Anschluss an die im Januar 2020 durchgeführte Sondersitzung sei daher die BWI gebeten worden, zu prüfen, ob die FLSK für klimapolitische Fragen zuständig sei.

Frau Dr. Reuter erläutert, dass hier § 32b LuftVG maßgeblich sei und zitiert dazu die entsprechenden Passagen. Für die Bewertung seien zwei Aspekte entscheidend. Zum einen die Frage, ob es sich bei den durch den Luftverkehr verursachten CO₂-Emissionen um Luftverunreinigungen handle und wenn ja, ob sich die Zuständigkeit der FLSK auf diese Art der Luftverunreinigung beziehe. Zum anderen, ob die Zuständigkeit der FLSK auch allgemeine klimapolitische Fragen umfasse.

Aus Sicht der BWI handelt es sich bei CO₂, welches durch den Luftverkehr verursacht wird, nicht um eine Luftverunreinigung im Sinne des § 32b LuftVG. In der Kommentarliteratur zu diesem Gesetz gebe es ebenso wenig genauere Ausführung zum Begriff der Luftverunreinigungen wie in der Bundestagsdrucksache Nr. 12/2411, mit der die Zuständigkeit der FLSK in §§ 32a,b LuftVG aufgenommen worden sei. Nach § 3 Abs. 4 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Begriffsdefinition im Kommentar Landmann/Rohmer werden als Luftverunreinigung nur solche angesehen, die die natürliche Zusammensetzung der Luft verändern. Zwar unterliege die Menge von CO₂ in der Luft Veränderungen durch menschliche Einflüsse, dennoch handle es sich bei CO₂ weiterhin um einen natürlichen Bestandteil der Luft und damit nicht um eine Verunreinigung. Die natürliche Zusammensetzung der Luft variere, so dass auch zusätzlich vom Luftverkehr erzeugtes Kohlendioxid keine Luftverunreinigung in diesem Sinne sein könne.

Selbst wenn man annehme, dass CO₂ aufgrund der Klimawirksamkeit eine Luftverunreinigung sein könne, liefe eine solche Deutung dem Sinn und Zweck der Norm in § 32b LuftVG entgegen und könne keine allgemeine Zuständigkeit der FLSK für klimapolitische Fragen begründen. Zweck der FLSK sei es, die im Gesetz genannten Stellen zu Themen des Lärmschutzes sowie des Schutzes vor Luftverunreinigungen in der Umgebung des Flughafens, bei dem die Kommission gebildet wurde, zu beraten. Die Zuständigkeit der FLSK sei folglich in zweierlei Hinsicht begrenzt. Zum einen umfasse sie nur Themen, die direkt mit den erwähnten Umweltproblemen im Zusammenhang stehen, zum anderen müsse ein lokaler Bezug gegeben sein. Die BWI als Aufsichtsbehörde sehe somit keine Zuständigkeit der FLSK für klimapolitische Fragen.

Anm. d. Prot: Die Stellungnahme der BWI wurde hier stark verkürzt. Die vollständige rechtliche Würdigung ist diesem Protokoll als Anlage (FLSK-Drs. 2/2020-3) beigefügt.

Vor dem Hintergrund ihrer Ausführungen und der seit längerem geführten, sehr zeitintensiven Diskussionen zum Thema Klimaschutz, plädierte Frau Dr. Reuter dafür, die dem Gremium zur Verfügung stehende Zeit auf Themen zu verwenden, bei denen die FLSK tatsächlich Veränderungen herbeiführen könne. Als Beispiel dafür, in welchem Bereich diese gelungen sei, führte sie das Ergebnis des neu abgeschlossenen Erbbaurechtsvertrags an. Derartige Festlegungen und harten Verhandlungen seien nur dadurch möglich, dass man in der FLSK-Mitglieder habe, die gehört würden. Diese Sichtbarkeit bekäme man jedoch nur dadurch, dass man die kurze Zeit der Sitzungen nutze.

Frau Roeder dankt Frau Dr. Reuter für die ausführliche Darlegung und gibt dem Gremium Gelegenheit, Fragen zu stellen.

Die rechtliche Einschätzung der BWI, insbesondere die Aussage, CO₂-Emissionen seien keine Luftverunreinigungen i. S. des § 32b LuftVG wird lebhaft und kontrovers diskutiert. Insbesondere die Vertreter der BVF bemängeln, dass die BWI zu dem Schluss komme, CO₂ sei keine Luftverunreinigung und ließe sich als Zuständigkeit der FLSK somit nicht aus der rechtlichen Struktur des § 32b LuftVG ablesen. Hamburg widme sich mit dem Klimaplan der Reduzierung von CO₂-Emissionen und habe dabei ausdrücklich auch den Luftverkehr benannt. Allein daraus ergebe sich eine lokale Betroffenheit Hamburgs durch die Klimalast; es sei nicht nachvollziehbar, warum diese verneint würde. Darüber hinaus habe Hamburg das Thema Klimaschutz ausdrücklich in die Präambel seiner Verfassung aufgenommen, was eindeutig ein Votum für die lokale Befassung sei.

Frau Dr. Reuter führt dazu an, dass es eine landesrechtliche Zuständigkeit nur durch eine entsprechende gesetzliche Grundlage geben kann; dies sei aus der Betonung des Klimaschutzes in der Verfassung allein nicht ableitbar. Hamburg bringe dabei zwar zum Ausdruck, sich verstärkt mit dem Klimaschutz befassen zu wollen, verbinde hier jedoch keinen Auftrag an ein außerparlamentarisches Gremium. Die bundesgesetzlich geregelte Einrichtung einer FLSK an einem Verkehrsflughafen trägt dem Gedanken Rechnung, dass die Betroffenheit der Anwohner durch die besonderen Gegebenheiten an einem Flughafen hier höher sei, als die der übrigen Allgemeinheit. Einen CO₂-Bezug gebe es jedoch nicht, da Klimaveränderungen weltweite Auswirkungen hätten, Klimaschutz an vielen Stellen diskutiert würde, nicht aber Thema eines lokalen Gremiums sei.

Um den juristischen Dissens abzukürzen, schlägt Herr Mundt vor, die Rechtseinschätzung des BMU/BMV dazu einzuholen, zumal sich ihm die Frage stelle, inwieweit die FLSK als beratendes Gremium beim Thema Klimaschutz dieser Beratungsfunktion nachkommen könne. Die Vertreter der BVF unterstützen diesen Vorschlag.

Frau Dr. Pieroh-Joußen wird den Umgang mit dem Thema Klimaschutz zunächst im Rahmen der im November stattfindenden ADF-Tagung ansprechen und nachfragen, wie andere Kommissionen dies handhaben. Sie betont zwar die Wichtigkeit des Themas Klimaschutz, sieht in ihrer Funktion als FLSB aber den Lärmschutz als Hauptthema an und äußerte ihre Befürchtungen, dass der Klimaschutz zukünftig auf Kosten von Lärmthemen diskutiert werde. Sie sehe die FLSK vorrangig als Diskussionsforum für Lärmfragen, ein so umfangreiches und großes Thema wie der Klimaschutz bedürfe einer anderen Anbindung.

Frau Roeder beendet die Diskussion zum Thema Klimaschutz aus zeitlichen Gründen, nimmt den Vorschlag zur bundesrechtlichen Rückversicherung von Herrn Mundt dankend auf und schließt TOP 5.

6 FLSK-Sitzung 2020/S - Sondersitzung zum Thema Klimaschutz (TOP 8 FLSK 2020/1)

- a) Antrag der BVF – Klimakontingent Flughafen Hamburg (FLSK Drs. 2/2020-S)
- b) Antrag der Kreise Pinneberg/Quickborn – Pressemitteilung Klimaschutz am Hamburger Flughafen (FLSK Drs. 3/2020-3)

a) Antrag der BVF – Klimakontingent Flughafen Hamburg FLSK

Vor dem Hintergrund der ausstehenden bundesrechtlichen Klärung zur Zuständigkeit der FLSK zum Thema Klimaschutz, schlägt Frau Roeder vor, TOP 6 auf die nächste Sitzung zu verschieben.

Herr Dr. Schwartz erhebt Einwand gegen dieses Vorgehen und stellt den Antrag zur Tagesordnung, die Behandlung dieses TOPs wie vorgesehen zuzulassen.

Der Antrag wird mit 10 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen, 5 Enthaltungen angenommen.

Vor dem Hintergrund des Anstiegs der rein verkehrsbedingten CO₂-Emissionen des Luftverkehrs von 666.000 t/a seit 1990 auf 928.000 t/a, die einen deutlichen Belastungszuwachs zeigen, müsse Hamburg auch hier dafür Sorge tragen, dass die Klimaschutzbestimmungen eingehalten werden. Er schlage daher die Einführung eines Klimaschutzkontingents für den Flugverkehr von und nach Hamburg vor und zitiert dazu seinen entsprechenden Beschlussvortrag.

In der sich anschließenden Diskussion dieses Beschlussvorschlags, insbesondere das darin vorgesehene Erlöschen der Betriebsgenehmigung bei Überschreiten des Klimakontingents, weist Frau Dr. Schaal darauf hin, dass Hamburg einen Klimaplan mit über 400 geplanten Maßnahmen verabschiedet habe. Würde hier noch eine weitere Aufgabe gesehen, müsse diese an die Bürgerschaft herangetragen werden. Die FLSK sieht sie nicht als den dafür geeigneten Ort an, Beschlüsse zur Ergänzung des Klimaplanes zu fassen. Herr Brunckhorst schließt sich der Ansicht von Frau Dr. Schaal an, die FLSK

habe nicht die nötige Kompetenz, eine Sanktion zu beschließen, die in der Konsequenz zur Schließung des Flughafens führe. Er fühle sich daher persönlich nicht in der Lage, dem Antrag in Gänze zuzustimmen.

Herr Schmidt meldet sich zu Wort und erläutert die von Herrn Dr. Schwartz genannten Zahlen. Dieser habe die vertankten Mengen an Kerosin aus dem Jahr 1990 herangezogen und diese mit 2019 und dem Jahr 2030 verglichen. Vergleicht man dagegen die Flugbewegungen und die LTO-Zyklen der entsprechenden Jahre, sieht man, dass im Jahr 1990 – durch den sehr viel schlechteren Flugzeugtypenmix - 148.000 t CO₂ emittiert wurden, in 2019 dagegen 128.600 t. Prognostiziert auf das Jahr 2030, mit einem hohen Anteil an NEOs, läge man bei einem Minus von 30 % zu 1990. Bereits 1990 seien weitere Effekte, wie z. B. Ruß und Partikel in die Betrachtung einbezogen worden und auch hier könne ein erheblicher Rückgang verzeichnet werden. Seien es 1990 noch 10,3 t Ruß und Partikel gewesen, sei dieser Wert in 2019 auf 5,1 t gesunken. Darüber hinaus würde Hamburg mit einer weiteren Kontingentierung von CO₂ in bereits bestehende bundesweite Reglementierungsversuche (CORSA, Verschärfung des Handels mit Zertifikaten, Luftverkehrssteuer, Beimischungsverpflichtung und der geplanten Kerosinsteuer, die noch nicht vom Tisch sei, etc.) auf EU- und bundesdeutscher Ebene eingreifen und damit doppelt agieren. Dies könne die FLSK nicht auch noch zusätzlich tun.

Herr Mosel weist darauf hin, dass es sich lediglich um eine Empfehlung für mögliche Maßnahmen bei Überschreitung des Klimakontingents handele und nicht um einen konkreten Eingriff in die Betriebsgenehmigung. Eine Doppelbelastung sehe er in diesem Vorschlag ebenfalls nicht, sondern lediglich ein Erkennen lokal erforderlicher Maßnahmen, um den Anteil Hamburgs am Klimaschutz deutlich zu machen. Ziel des Antrags sei, die Empfehlung eines Klimakontingents, über die Ausgestaltung des Antrags könne man reden.

Frau Dr. Reuter gibt in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass gemäß § 7 GO Anträge den Aufgabenbereich der FLSK betreffen müssen. Aus Sicht der BWI falle dieser Bereich des Klimaschutzes nicht in den Zuständigkeitsbereich der FLSK, der Punkt sei demnach offen und eine Beschlussfassung somit nicht möglich.

Frau Roeder fasst die Diskussion um die Teilanträge zusammen, indem sie den Vorschlag von Herrn Kranz aufnimmt und dem Gremium vorschlägt, über folgenden Teilantrag abzustimmen:

Die FLSK empfiehlt die Kontingentierung für Flüge von und nach Hamburg und verweist diese Empfehlung an die Hamburger Bürgerschaft.*

Der Antrag wird mit 11 Nein-Stimmen, 9 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

- b) Antrag der Kreise Pinneberg/Quickborn – Pressemitteilung Klimaschutz am Hamburger Flughafen (FLSK Drs. 3/2020-3)

Herr Quade verliest noch einmal seinen bereits zur FLSK-Sitzung 2020/1 im Februar verfristet gestellten Antrag zur Veröffentlichung einer Pressemitteilung zum Thema Klimaschutz am Hamburger Flughafen. Die anschließende Diskussion zeigt die vorherrschende Meinung des Gremiums, dass eine Pressemitteilung mit den Forderungen nach Reduzierung der Flugbewegungen bei der derzeitigen Situation nicht angebracht sei.

Der Antrag wird mit 15 Nein-Stimmen, 5 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen, abgelehnt.

Frau Roeder bittet in diesem Zusammenhang noch einmal darum, sich in den jeweiligen TOPs nur auf die aufgerufenen Inhalte zu beschränken. Änderungen oder Zusatzanträge seien bitte vor Beginn der Sitzung zu TOP Sonstiges aufzugeben.

Frau Roeder ruft TOP 7 auf und bittet dazu Herrn Wagner um seine Stellungnahme.

7 Freiwilliges Schallschutzförderprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) Berichterstattung: BUKEA

Herr Wagner berichtet über den aktuellen Stand des bereits in der 234. FLSK vorgestellten städtischen Fluglärmschutzprogramms (FLSK Drs. 12/19), mit dem eine Forderung des 21-Punkte-Plans umgesetzt werde, das gesetzliche Lärmschutzprogramm des Flughafens (9. Lärmschutzprogramm) zu ergänzen. Das Programm biete Betroffenen, deren Erstantrag abgelehnt worden sei, die Möglichkeit,

*Anm. d. Prot.: Die FLSK berät die Genehmigungsbehörde und die DFS, sie verfügt nicht über die Kompetenz, diese Empfehlung der Bürgerschaft vorzulegen

einen weiteren Antrag zu stellen. Der erweiterte Förderbereich werde dabei zwischen der Begrenzung der Tagschutzzone 1 und der Isolinie des äquivalenten Dauerschallpegels tags $L_{Aeq, Tag} = 62 \text{ dB(A)}$ und nachts durch einen Puffer von 500 m über die Nachtschutzzone hinaus definiert. Beide Förderbereiche gelten in einem Radius größer 1,3 km um das Startbahnkreuz.

Insgesamt betrage das Fördervolumen 1,5 Mio. Euro und bis zum Ende des 2. Quartals 2020 seien davon ca. 0,5 Mio. Euro für bauliche Schallschutzmaßnahmen (Schallschutztüren und -fenster) bewilligt worden. Bisher seien keine Anträge auf den Einbau automatischer Fensterschließer eingegangen; hier wird vermutet, dass Antragstellenden nicht klar sei, welche Vorteile diese böten.

Aktuell sei der Bewilligungszeitraum bis zum 31.12.2021 verlängert worden. Weitere Mehrbedarfe für die Fortführung des Schallschutzprogramms seien zwar angemeldet, haushaltsrechtlich aber noch nicht gesichert. Aufgrund der Corona-Pandemie sehe der Koalitionsvertrag der 22. Legislaturperiode zwar eine Fortschreibung des freiwilligen Schallschutzprogramms gegen Fluglärm vor, dies müsse jedoch vor dem Hintergrund künftiger Mehrausgaben und Mindereinnahmen infolge der Coronakrise als kritisch betrachtet werden.

Frau Roeder dankt Herrn Wagner für seine Ausführungen und schließt damit TOP 7.

8 FLSK vor Ort

Frau Roeder schlägt dem Gremium vor, die ursprünglich auf den 2. November 2020 geplant FLSK vor Ort aufgrund der aktuellen Corona-Pandemie und der nicht abzusehenden weiteren Entwicklung der Infektionszahlen auf das nächste Jahr zu verschieben. Über einen möglichen Termin werde in der FLSK-Sitzung im Dezember oder im Februar 2021 gesprochen.

Dieser Vorschlag trifft im Gremium auf großes Verständnis und wird ohne Abstimmung angenommen.

9 Sonstiges

Nachdem aus dem Gremium keine weiteren Beiträge gemeldet werden, bittet Frau Roeder noch einmal darum, Ergänzungen von Tagungsordnungspunkten oder weitere Anträge zum Punkt Sonstiges vor Beginn der Sitzung anzumelden.

Sie dankt allen Anwesenden für Ihre Teilnahme unter den derzeitigen Bedingungen und schließt die Sitzung um 13.19 Uhr.

Für die Niederschrift:

genehmigt:

gez. Monika Weidner

gez. Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2020/2021

04.12.2020	FLSK 2020/4
19.02.2021	FLSK 2021/1
30.04.2021	FLSK 2021/2
01.10.2021	FLSK 2021/3
10.12.2021	FLSK 2021/4