

# FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2106  
22. Februar 2021

Niederschrift  
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2021/1  
für den Flughafen Hamburg  
am 19.02.2021

## Teilnehmende:

Alexander Brückner (MELUND SH), Jens Dittmer (HH-Eimsbüttel), Christian Durak (MWVATT SH), Werner Hansen (HH-Wandsbek), Dr. Philipp Henze (HK), André Hückelkempken (DFS), Uwe Hummert (DFS), Dr. Ines Köhler (Dt. Lufthansa), Thomas Köppl (Quickborn), Gebhard Kraft (BVF), Timo Kranz (HH-Nord), Dietmar Kuhlmann (HH-Eimsbüttel), Jürgen Langbehn (Altona), Dennis Lührs (BWI), Martina Lütjens (HH-Nord), Martin Mosel (BVF), Stefan Mundt (BSW), Gerrit Niemann (DFS), Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (FLSB), Manfred Quade (Kreis Pinneberg), Dr. Judith Reuter (BWI), Elke Christina Roeder (Stadt Norderstedt), Horst Rühle (Hasloh), Michael Sarach (Kreis Stormarn), Dr. Monika Schaal (HH-Eimsbüttel), Dr. Uwe Schacht (BUE), Axel Schmidt (FHG), Dr. René Schwartz (BVF), Andrea Wächter (DFS), Matthias Wallner (TUfly), Monika Weidner (BUKEA), Michael Werner-Boelz (HH-Nord), Thorsten Wolf (Kreis Segeberg), Torsten Wagner (BUKEA)

## 1 Begrüßung

Frau Roeder begrüßt die Teilnehmenden zur Sitzung der Fluglärmenschutzkommission und weist daraufhin, dass die als Webkonferenz durchgeführte Sitzung nicht aufgezeichnet wird.

Da es sich bei der FLSK um ein nicht öffentliches Gremium handele, bittet Frau Roeder aus gegebenem Anlass darum, Inhalte der Einladung/Tagesordnung, von Anträgen sowie der Sitzung selbst, nicht vor abschließender Erstellung des Sitzungsprotokolls an die Öffentlichkeit zu geben.

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen. Der von Herrn Quade geäußerte Wunsch zur erneuten Aufnahme des Themas FLSK und Klimaschutz soll einvernehmlich unter TOP 8 behandelt werden.

Zu dem aus Altona vorgelegten Antrag begrüßt Frau Roeder als Sachverständigen Herrn Niemann von der DFS.

Das Gremium ist beschlussfähig.

## 2 Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Berichterstattung: FHG, DFS

Herr Schmidt schildert die Lage des Flughafens vor dem Hintergrund des erneuten Lockdowns und der damit einhergehenden starken Einschränkung des Luftverkehrs von und nach Hamburg. Derzeit seien noch 30 Airlines mit 55 von bisher 80 Zielen am Flughafen vertreten. Davon seien nur wenige touristische Ziele wie Mallorca und Teneriffa. England werde nicht mehr angefliegen und aufgrund der Virusmutationen kämen von dort ebenfalls keine Flüge mehr nach Hamburg. Gab es vor der Pandemie etwa 400 Flüge pro Tag, gebe es derzeit lediglich ca. 40 Starts und Landungen täglich. Dies zeige

sich auch in den Passagierzahlen, die von ehemals 40.000 Passagieren auf ca. 3.300 pro Tag zurückgegangen seien. Es herrsche gähnende Leere am Flughafen, die Abfertigung der Passagiere erfolge lediglich durch ein Terminal, alle Geschäfte seien geschlossen, alle Bauprojekte auf Eis gelegt. Die Beschäftigten hätten Kurzarbeit mit ca. 30% - 40 % Restarbeitsstunden. Ein Großteil der Mitarbeitenden des Vorfeldes sei zu 100 % in Kurzarbeit, allerdings würden hier je nach Tageslast dynamische Arbeitszeitanpassungen vorgenommen.

Frau Wächter berichtet, dass sich die von Herrn Schmidt geschilderte Lage auch bei der DFS zeige. Der massive Einbruch des Luftverkehrs durch die Pandemie habe dazu geführt, dass es aktuell bei den Flugbewegungen ein Minus von 80 % gebe. Im Vergleich zu 2019 liege die DFS damit insgesamt bei einem Minus von 70 % der Flugbewegungen. Beispielhaft führt Frau Wächter den Rückgang der Center Bremen (- 75 %) und Langen (- 68 %) gegenüber der Zahl der Flugbewegungen in 2019 an. In der 5. KW 2021 habe die Zahl der Flugbewegungen bei 34 % der gleichen KW in 2019 gelegen. Nicht ganz so dramatisch sei die Lage an den Frachtflughäfen Leipzig und Köln. Leipzig habe fast den Vorjahreswert erreicht, Köln dagegen ein Minus von 45 % der Flugbewegungen des Jahres 2019 zu verzeichnen. Bei den Verkehrszahlen am Tower Hamburg gebe es für 2020 ein Minus von 60 % bei den Flügen nach IFR, dagegen beim VFR-Verkehr einen Zuwachs um 13 %. Grund hierfür seien vermehrte Kleinflieger, die das gute Wetter genutzt hätten, um z. B. die erforderlichen Befliegungen des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) durchzuführen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

### **3 Jahresrückblick Fluglärm 2020 und Bewegungsverteilung nach Richtung und Zeit**

Berichterstattung: FHG, BUKEA

Herr Schmidt gibt einen Rückblick auf das Jahr 2020 und fasst dazu das Wetter-, Bewegungs- und Lärmgeschehen zusammen (s. FLSK Drs. Nr. 1/2021-1). Anhand eines auf Wetterdaten des Deutschen Wetterdienstes entwickelten Windverteilungsdiagramms stellt Herr Schmidt die vorherrschenden Windrichtungen der letzten Jahre dar. Die Bewegungsverteilung zeige eine Angleichung an diese Windrose. Insgesamt habe es zwar weniger Bewegungen in jede Richtung gegeben, allerdings habe die überwiegend südwestliche Windrichtung dazu geführt, dass der Südwesten prozentual stärker von Flugbewegungen betroffen gewesen sei. Die mehr als Halbierung der Flugbewegungen zeige zudem eine sehr deutliche Abnahme des Leq Tag, insbesondere jedoch des Leq Nacht. Trotz unveränderter Maximalpegel von Flugzeugmustern habe der massive Rückgang der Anzahl an Flugbewegungen dazu geführt, dass der Leq Tag an fast allen Messstellen um etwa 4 dB(A) unter dem Wert von 2019 liege. In der Nacht sei die Abnahme der Mittelungspegel von 6 bis zu 8 dB(A) noch deutlicher erkennbar.

Nach kurzer inhaltlicher Diskussion über die Plausibilität von Windrichtung und Bewegungsverteilung folgt die Kommission dem Vorschlag von Herrn Kuhlmann, die inhaltliche Diskussion der Daten auf die nächste Kommissionssitzung zu verschieben, um allen Mitgliedern Gelegenheit zu geben, die Datenbasis eingehend zu studieren.

### **4 Lärmkontingent 2020**

Berichterstattung: FHG

Herr Schmidt erläutert das Lärmkontingent des Flughafens für 2020 (s. FLSK Drs. Nr. 2/2021-1) und dessen Ermittlung auf Basis der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres. Interessant sei, dass hierfür in 2020 erstmalig statt der bisher üblichen Sommermonate die Monate Januar und Februar herangezogen werden mussten, die in den Vorjahren nicht zu den verkehrsreichsten zählten. Die Lärmkontur Tag betrage 2020 9,37 km<sup>2</sup>, im Vorjahr habe diese noch bei 14,55 km<sup>2</sup> gelegen. Für die Nacht ergebe sich ein Wert von 3,35 km<sup>2</sup>.

### **5 Verspätungs- und Beschwerdesituation 2020**

Berichterstattung FLSB, BUKEA

Frau Dr. Pieroh-Joußen macht deutlich, dass sich die Corona-Pandemie auch auf die Verspätungszahlen auswirke. Positiv zu vermerken sei hier, dass bereits die Verspätungszahlen der Monate Januar und Februar, also noch vor dem Lockdown im März, sehr gering gewesen seien und sich der positive Trend des Vorjahres 2019 deutlich fortgesetzt habe. Auch mit Wiedereinsetzen des Flugverkehrs im letzten Herbst seien die Zahlen nicht angestiegen und lagen weiterhin im einstelligen Bereich (s. FLSK Drs. Nr. 3/2021-1). Nach der außerordentlich hohen Zahl an Verspätungen im Jahr 2018 und

des in 2019 begonnenen Abwärtstrends durch die Maßnahmen des 21-Punkte-Plans sei man für 2020 von einer Fortsetzung dieses Trends ausgegangen und habe bei gleichbleibendem Flugverkehr maximal 500 Verspätungen erhofft. Der Wert von 65 Verspätungen in 2020 stelle somit keinen typischen Jahreswert dar. Hinsichtlich der Inanspruchnahme der Verspätungsregelung zeige sich, dass auch im Jahr 2020 fast die Hälfte der Verspätungen in die Zeit von 23 – 23:15 Uhr falle.

Im Zusammenhang mit der Übersicht zu den verspäteten Starts bekräftigt Frau Dr. Pieroh-Joußen ihre Ansicht, dass verspätete Starts nicht unter die Verspätungsregelung fallen sollten. Auf längere Sicht hoffe sie, eine entsprechend geänderte Regelung durchzusetzen, auch, wenn dieser Ansatz aktuell erneut von politischer Seite abgelehnt worden sei.

Hr. Dr. Schwartz merkt an, dass die Reduzierung der Verspätungszahlen zeige, dass ein stadtvertraglicher Flughafen möglich sei. Ihm stelle sich lediglich die Frage, welche Gründe zu der relativ hohen Anzahl an verspäteten Starts bei der WizzAir geführt haben.

*Protokollnotiz: Die Überprüfung der in der BUKEA vorliegenden Verspätungsgründe der WizzAir-Flüge ergab, dass den Verspätungen neben den höheren Hygieneanforderungen aufgrund der Corona-Pandemie insbesondere technische Probleme zugrunde lagen.*

Im Anschluss an die von Frau Dr. Pieroh-Joußen dargestellte Verspätungssituation berichtet Herr Dr. Schacht über das Beschwerdeaufkommen des Jahres 2020 (s. FLSK Drs. Nr. 4/2021-1). Grundlage für die Erfassung und Auswertung von Beschwerden der von Fluglärm betroffenen Bürger\*innen, bilde das 2016 erlassene Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz (FLSBG).

Die Entwicklung des Beschwerdeaufkommens zeige auch hier deutlich die Auswirkungen der Corona-Pandemie, obwohl die Zahl der Beschwerden im Verhältnis zum Flugaufkommen dennoch als erheblich angesehen werde. Wurden 2019 noch 317.998 Beschwerden erfasst, lag die Anzahl der Gesamtbeschwerden in 2020 bei insgesamt 75.478. Unterschieden werde hierbei seit Mitte 2016 die Zahl der nicht-namentlich abgegebenen Beschwerden, bei denen lediglich der Wohnort (in Hamburg der Stadtteil) angegeben werde und den namentlichen Beschwerden, die zusätzlich freiwillig den Namen und den Straßennamen enthielten. Insgesamt seien 60.894 nicht-namentliche Beschwerden und 14.584 namentliche Beschwerden von 462 Beschwerdeführern eingegangen. Im März habe es ein dem Lockdown bedingten Rückgang an Flugbewegungen entsprechend gesunkenes Beschwerdeaufkommen gegeben. Erst im Juni/Juli sei die Anzahl der Beschwerden nach der Aufhebung der Beschränkungen und dem Wiedereinsetzen des ferienbedingten Flugverkehrs wieder leicht angestiegen. Interessant sei, dass die Beschwerdezahlen teilweise nicht mit der Lärmbelastung korrelierten. So haben Nordstedt und Niendorf zwar eine große Lärmbelastung, aus den Beschwerdezahlen lasse sich dies jedoch nicht ablesen.

Eine auffallend große Zahl an Beschwerden richte sich gegen Kleinflieger, die das geringe gewerbliche Flugaufkommen für Fotobefliegungen und 3D-Messungen genutzt hätten. Ein namhafter Teil der Beschwerden betreffe darüber hinaus die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln (BBR), obwohl die FLSB für die Überwachung der BBR nicht zuständig sei.

Insgesamt zeige sich, dass Fluglärm sehr belastend ist und somit auch wenige Flüge als störend empfunden werden. Mit Zunahme des Flugverkehrs werde ein deutlich überproportionaler Beschwerdeanstieg erwartet.

Trotz des gesetzlichen Auftrags, eine Beschwerdestatistik zu führen, sehen die Vertreter der Bürgerinitiativen nicht nur die Detailtiefe, sondern auch den Umgang mit den Zahlen kritisch. Der dafür eingesetzte Zeitaufwand solle besser in die Bekämpfung des Fluglärms investiert werden.

Im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung des Beschwerdeaufkommens wird außerdem die Vermutung geäußert, Hamburg mache sich durch sein Wohnungsbauziel von 10.000 Wohnungen/Jahr und dem damit verbundenen Flächendruck seine Beschwerdekunden selbst.

Herr Mundt als Vertreter der BSW bot daher an, die Siedlungsentwicklung und hier insbesondere das System der Siedlungsbeschränkungen in der nächsten FLSK-Sitzung zu erläutern.

Die Kommission nimmt die Ausführung zur Verspätungs- und Beschwerdesituation zur Kenntnis und den Vorschlag von Herrn Mundt an.

Die Sitzung wird nach einer Pause von 5 Minuten um 12.30 Uhr fortgesetzt

## 6 Gesetzliche Berichtspflicht der FL SB zum Fluglärm schutz, Sachstand der Drucksache Berichterstattung: FL SB

Frau Dr. Pieroh-Joußen berichtet zunächst über den Stand des Jahresberichts für 2019, der vom Senat am 17. November 2020 im Vorwege an den Umweltausschuss überwiesen wurde. Derzeit befindet sich der Bericht für 2020 in der externen Abstimmung, die noch bis zum 26. Februar liefere. Sie gehe davon aus, dass beide Drucksachen in der Sitzung des Umweltausschusses im April behandelt werden. Neben der Antwort des Senats auf den 21-Punkte-Plan enthalte der Bericht für 2019 auf Anregung der Allianz gegen Fluglärm erstmalig auch die Lärmesswerte und den Jahresbericht der Allianz als Anlage.

Der Bericht für 2020 enthalte darüber hinaus Informationen zum städtischen Schallschutzförderprogramm, das bis Ende 2021 verlängert worden sei. In diesem Zusammenhang bittet Frau Dr. Pieroh-Joußen die Kommissionsmitglieder darum, noch einmal Werbung für das Programm zu machen, da eine Verlängerung über 2021 hinaus nicht erfolgen werde. Zu beachten sei jedoch, dass die Maßnahmen noch innerhalb des Jahres abgeschlossen sein müssen.

Da die externe Abstimmung der Drucksache für 2020 bereits laufe und der Jahresbericht der Allianz für 2020 bisher nicht vorliege, sei eine entsprechende Anlage zur Drucksache in diesem Jahr leider nicht möglich.

Die Kritik an der Beschwerdestatistik nimmt Frau Dr. Pieroh-Joußen für die zukünftige Darstellung in der Kommission auf, betont aber noch einmal den zugrundeliegenden gesetzlichen Auftrag zur Erhebung dieser Statistik.

Hr. Dr. Schwartz bemängelt erneut das Erfordernis der externen Abstimmung des jährlichen Berichtes der FL SB, das seiner Ansicht nach der Weisungsunabhängigkeit einer FL SB entgegenstehe. Hier stelle sich die Frage, ob dies politisch gewollt sei.

## 7 Antrag des Bezirks Altona Überprüfung der Flugroute RAMAR

Herr Langbehn bestätigt, dass es sich bei seinem Antrag (s. FLSK Drs. Nr. 5/2021-1) lediglich um ein Auskunftsbegehren an die DFS handle. Nach 10 Jahren der Einführung dieser Abflugroute sei es an der Zeit, die Gründe dafür zu überdenken. Das Einverständnis der Kommission voraussetzend, reiche ihm zunächst eine Stellungnahme der DFS auf der nächsten FLSK-Sitzung zu der Frage, welche Gründe es gebe, Flüge über diese Route und nicht über den Hafen zu führen und welche Änderungsmöglichkeiten bestehen. Das gebe der Kommission die Möglichkeit, in der nächsten Sitzung über die Vorschläge zu beraten und ggf. einen Beschluss zu fassen.

Die Kommission nimmt einvernehmlich Kenntnis.

*Protokollnotiz: Die von Herrn Hummert in diesem Zusammenhang in der Sitzung gezeigten Karten sind dem Protokoll beigelegt (s. FLSK Drs. Nr. 6/2021-1).*

## 8 Bericht von der ADF-Tagung Berichterstattung: FL SB

Frau Dr. Pieroh-Joußen berichtet zunächst von der Tagung der ADF im November 2020. Schwerpunkt darin sei ein im Auftrag der ADF erstelltes Gutachten der Universität Münster zur Verbesserung der rechtlichen Vorgaben für den aktiven Schallschutz im Luftverkehrsrecht gewesen. Ziel dieses Gutachtens sei neben der Erweiterung des LuftVG auch das Ausloten von Möglichkeiten und Grenzen der Verschärfung des Schallschutzes bei Raumordnung und Bauleitplanung, bei Vorgaben für die Zulassung von Flugzeugen/-mustern und fluglärmbezogener Abwägungsvorgaben des Flugverfahrensfestlegungsrechts. Aufgrund des derzeit bestehenden großen wirtschaftlichen Drucks sei mit der rechtlichen Ausarbeitung derzeit wenig erreichbar, dennoch plädiere der ADF-Vorsitzende für eine Neuausrichtung des Flugverkehrs, die nach einem Lockdown einfacher sei als bei normal laufendem Verkehr. Daher plane die ADF, bei der Bundesregierung die Einrichtung eines entsprechenden Arbeitskreises anzuregen, der paritätisch besetzt sei und damit sowohl die Wirtschafts-, als auch die Umweltinteressen hinreichend abdecke.

Vor dem Hintergrund der Pandemie habe Frau Dr. Pieroh-Joußen auf der ADF-Tagung die für Hamburg 2022 gesetzlich anstehende Überprüfung der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 6 FluLärmG angesprochen. Im Moment sind die dafür erforderlichen Prognosen der Entwicklung des Luftverkehrs nicht seriös möglich. Da auch andere ADF-Mitglieder vor diesem Problem stehen, sei die ADF mit

Schreiben vom 9.2.2021 bereits an das BMU herangetreten und habe darum gebeten, die turnusmäßigen Überprüfungen der Lärmschutzbereiche um einen begrenzten Zeitraum von ca. 2 -3 Jahre auszusetzen, bis wieder hinreichend verlässliche Trendannahmen für die Erstellung von Luftverkehrsprognosen möglich sind.

Des Weiteren sei in der ADF das Thema Klimaschutz diskutiert worden. Dabei habe sich neben der FLSB Frankfurt auch die Mehrzahl der Mitglieder der Rechtsauffassung Hamburgs angeschlossen. Das für das LuftVG zuständige BMVI vertrete die Auffassung, dass sich die Fluglärmkommissionen mit den Umweltauswirkungen des Luftverkehrs auf den Nahbereich von Flughäfen auseinandersetzen sollten. Die Zuständigkeit der Kommissionen liege hier nicht beim CO<sub>2</sub>, sondern vielmehr beim Fluglärmschutz und lokal wirkenden Schadstoffen im Nahbereich. Hinsichtlich der Definition des Nahbereiches wird die Geschäftsführung der ADF zur nächsten Sitzung einen Vorschlag unterbreiten. Eingehend auf den eingangs von Herrn Quade vorgebrachten Wunsch nach erneuter Behandlung des Themas Klimaschutz in der FLSK sei es ihrer Ansicht nach zielführender, dies erst nach der nächsten ADF-Tagung zu tun, da es dann voraussichtlich eine bundesweite Regelung dazu gebe.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

## 9 Verabschiedung von Frau Wächter (DFS)

Frau Roeder bedankt sich bei Frau Wächter für die gute Zusammenarbeit und wünscht ihr für die Zukunft sowohl beruflich als auch privat alles Gute. Frau Wächter verlasse die FLSK Hamburg, da sie seit dem 15. Februar 2021 neue Aufgaben innerhalb der DFS wahrnehme. Herr Hückelkempken wird zukünftig als Leiter des Tower Hamburg an der FLSK teilnehmen und von Frau Roeder begrüßt. Darüber hinaus wird Herr Dr. Henze als Vertreter der Handelskammer Hamburg und damit neues Mitglied in der FLSK begrüßt.

## 10 Sonstiges

Weitere Themen wurden nicht angemeldet.

Die aus Zeitmangel nicht mehr angesprochenen Themen des Flughafens bzw. Fragen zu Bahnsperren, Wirbelschleppschäden und Lärmschutzprogrammen werden zu Protokoll gegeben.

### Protokollnotiz:

- Bahnsperren sind vom 2. - 9. Juni (Bahn 05/23) und vom 8. September - 15. September (Bahn 15/33) geplant. (Anm.: die für Sept. geplante Bahnspernung wurde zwischenzeitl. auf den 10. - 17. Juni vorgezogen.)
- Seit September 2020 gab es keine neuerlichen Wirbelschleppschäden.
- Die Antragsfrist für das Schallschutzprogramm 8++ in Norderstedt ist zum 31.12.2020 abgelaufen. Von 179 beantragten Maßnahmen wurden 144 mit insgesamt 765.000 € bewilligt.
- Das Bundesverfassungsgericht folgte den Urteilen des Hessischen Verwaltungsgerichtes hinsichtlich des Abzugs bei Schallschutzanforderungen von 3 bzw. 8 dB(A) bei Altbauten und bereits schallschutzgeförderten Bauten des Flughafens Frankfurt und wies die Revisionen der drei Musterverfahren zurück. Die schriftliche Urteilsbegründung liegt bisher nicht vor.
- CO<sub>2</sub>-Emissionen gem. LTO-Zyklus: 2020 ca. 49.000t (1990: ~148.000 t, 2009:~140.000 t, 2019:~ 132.000 t). Durch das APU-Verbot auf dem Vorfeld, ermöglicht durch Bereitstellung entspr. Flughafensysteme, wurden im Zeitraum 2009-2019 (2020 liegt bisher nicht vor) zusätzlich ca.15.000t CO<sub>2</sub>/a eingespart.
- Der Vergleich der CO<sub>2</sub>-Emissionen gem. LTO-Zyklus/Flugzeugbewegung für den gleichen Zeitraum macht den Unterschied der in den letzten Jahren zunehmend eingesetzten NEOs und kleineren Flugzeugtypen ggü. denen der 90er Jahre deutlich. So lagen die Emissionen 2020 bei 0,76 t CO<sub>2</sub> (1990: 1,31 t; 2019: 0,95 t).

Frau Roeder schließt die Webkonferenz um 13.35 Uhr.

Für die Niederschrift:

genehmigt:

gez. Monika Weidner

gez. Elke Christina Roeder

**Terminvorschau 2021**

30.04.2021	FLSK 2021/2
24.09.2021	FLSK 2021/3
10.12.2021	FLSK 2021/4