

Anlage 5
zur Niederschrift
HA 27.02.23

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2106
12. Dezember 2022

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmschutzkommission 2022/5
für den Flughafen Hamburg
am 9.12.2022

Teilnehmende:

Eckart Boege (Kreis Stormarn), Alexander Brückner (MELUND SH), Hans-Hinrich Brunckhorst (HH-Eimsbüttel), Felix Bünger (MWWATT), Lothar Galka (BVF), Johannes Gerdemann (HH-Eimsbüttel), Werner Hansen (HH-Wandsbek), Klaus-H. Hensel (Quickborn), Dr. Philipp Henze (HK), André Hückelkempken (DFS), 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), Martin Mosel (BVF), Stefan Mundt (BSW), 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), Sigrid Thumm (BUKEA), Holger Sülberg (HH-Altona), Torsten Wagner (BUKEA), Monika Weidner (BUKEA),

Begrüßung

Die Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 10 Uhr mit der Begrüßung aller Teilnehmenden und dem Dank an den Flughafen für die mit Weihnachtsgebäck vorbereitete Pause. Da sich das Protokoll der FLSK-Schwerpunktsitzung 2022/4 noch bis zum 20.12.22 in der Abstimmung befindet, sagt die Vorsitzende hier die Aufnahme zu Beginn der FLSK-Sitzung 2023/1 zu.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) bittet um Tausch der Tagesordnungspunkte (TOP) 3 und 4. Dieser Änderung der Tagesordnung stimmt das Gremium ohne Gegenstimme zu. Weitere Anträge zur Tagesordnung werden nicht gestellt und lagen mit Ablauf der Antragsfrist zu dieser Sitzung ebenfalls nicht vor.

Das Gremium ist beschlussfähig.

TOP 1 - Aktuelle Lage am Flughafen

Die Vorsitzende bittet zunächst den Vertreter des Flughafens Hamburg (FHG) um seinen Bericht. Dieser erläutert anhand der Präsentation (s. FLSK-Drs. Nr. 1/2022-5) die vorläufigen Verkehrsergebnisse und Flugbewegungen für 2022. Im Vergleich zu 2019 bewege man sich aktuell auf einem Niveau von ca. 70% der Flugbewegungen und etwa 65 % der Passagiermengen. Mit Beginn des Winterflugplans (WFP) sei insgesamt eine deutliche Abnahme der Flüge zu sehen, diese allerdings mit einer zum Teil stärkeren Auslastung als vor der Pandemie. Hinsichtlich der Verspätungen räumt der Vertreter der FHG ein, dass der Anteil verspäteter Flüge im Sommer, insbesondere im Verhältnis zum gesamten Flugprogramm, sehr hoch gewesen sei. Die Hauptgründe dafür seien Umlaufverspätungen und Luftverkehrskontrollen (ATC). Seit Oktober 2022 verzeichne man jedoch einen deutlichen Rückgang bei den Verspätungen. Die Gesamtsituation sei nicht zufriedenstellend gewesen, dem Flughafen sei jedoch daran gelegen, die damit einhergehende Belastung für Anwohner*innen so gering wie möglich zu halten.

Die Vorsitzende dankt dem Vertreter des Flughafens für seine Präsentation und bittet den Vertreter der DFS um seinen Beitrag. Dieser schließt sich den Ausführungen des Flughafens an und ergänzt, dass

die Nutzung des Luftraums durch den Ukraine-Krieg weiterhin stark eingeschränkt sei. Durch militärische Übungsflüge und die Einrichtung von speziellen Korridoren für den übrigen militärischen Flugverkehr komme es vermehrt zu Umleitungen und damit zu Umwegen für den zivilen Luftverkehr.

Da es keine weiteren Fragen gibt, dankt die Vorsitzende beiden Rednern nochmals, schließt TOP 1 und bittet die FLSB um ihren Bericht zur Verspätungssituation.

TOP 2 – Verspätungssituation

Die FLSB zeigt sich besorgt über die Gesamtzahl von 811 Verspätungen (Stand: 27.11.22). In der Monatsbetrachtung zeige sich sogar, dass die Verspätungen im Juni und September 2022 höher lagen als in den Vergleichsmonaten des Jahres 2018 (s. FLSK Drs. Nr. 2/2022-5). Gemäß des damals beschlossenen 21-Punkte-Planes nehme die BUKEA bei Überschreitung des dort vereinbarten sog. 25%-Kriteriums Kontakt mit der jeweiligen Fluglinie auf und bitte um Mitteilung, der zwecks Gegensteuerung ergriffenen Maßnahmen. Gleichzeitig weise man darauf hin, dass bei weiteren Überschreitungen von Planungsfehlern ausgegangen werde und drohe Ordnungswidrigkeitenverfahren an. Wie an den Verspätungszahlen im Oktober zu sehen sei, zeige dieses Vorgehen, zusammen mit den Anstrengungen der Fluglinien, bereits Wirkung.

Wie in den Vorjahren lagen etwa 40 % der Verspätungen nach 23 Uhr in der ersten Viertelstunde und damit aktuell bei dem Wert von 2018. Vor allem der starke Anstieg verspäteter Starts sei kritisch zu betrachten, da diese lauter als Landungen seien. Hier müsse seitens der Airlines deutlich nachgesteuert werden, da insbesondere 30 verspätete Starts in der letzten Viertelstunde deutlich zu viel seien. Hier zeige sich, dass die gegenwärtige Verspätungssituation auf dem Rücken der Anwohner*innen ausgeglichen werde.

Auf Nachfrage bestätigt die FLSB, dass die gezeigten Zahlen nur die Spitze des Eisberges seien. Auch ein Nichtüberschreiten des Kriteriums (25% Verspätungen bei mindestens 3 geplanten Flügen pro Woche) heiße nicht, dass es keine Verspätungen gebe.

Die angeregte Diskussion über die vorgestellten Zahlen zeige, so die Vorsitzende zusammenfassend, dass es im Gremium eine große Betroffenheit über die hohe Zahl an Verspätungen, insbesondere der Starts in der Zeit von 23-24 Uhr, gebe. Diese belasteten die Betroffenen stärker, was sich in der aktuellen Verspätungsregelung jedoch nicht widerspiegele. Die Zahlen zeigten, dass das Anliegen der FLSK zur Anpassung der Verspätungsregelung begründet sei und es zu einer Differenzierung zwischen verspäteten Starts und Landungen kommen müsse.

TOP 3 - Änderung der Verspätungsregelung

Die Vorsitzende berichtet über die bereits mit den Vorsitzenden der Grünen-, SPD- und der CDU-Fraktion geführten Gespräche. Dabei habe sich ein großes Verständnis für die erforderliche Reduzierung der Verspätungen gezeigt. Man wolle sich des Themas politisch annehmen und an den 21-Pkt-Plan anknüpfen. Da es nach dem letzten Luftfahrtgipfel eine deutliche Entspannung der Verspätungssituation gegeben habe, wolle man ggf. für 2023 einen Luftfahrtgipfel anregen. Allen Fraktionen leuchte ein, dass hier politischer Druck nötig sei. Es werde, abgesehen von dem für Januar geplanten Gespräch mit der Fraktion der LINKEN, sicherlich weitere Gespräche geben, um weiterhin Aufmerksamkeit für dieses Vorhaben zu generieren. Dazu diene auch die im November veröffentlichte Pressemitteilung.

TOP 4 - Flugroutenänderung RAMAR

Da es hinsichtlich der zur Schwerpunktsitzung im Oktober 2022 gestellten Anträge des MELUND, der BVF und des Kreises Pinneberg keine Beschlüsse gegeben habe, nach der intensiven Auseinandersetzung mit dem Thema jedoch stattdessen ein zusammenfassender Beschluss zu einer erweiterten Prüfung der Optionen 2 und 3 gefasst wurde, erläutere die Vorsitzende noch einmal das weitere Vorgehen. Sie habe aus der Diskussion der letzten Sitzung mitgenommen, dass es unabhängig von der RAMAR evtl. noch eine andere Route gebe, die besser geeignet sein könnte als die bisherige Routenführung. Da diese Prüfung bisher nicht stattgefunden habe, sei vorgesehen, mit der DFS intern zunächst noch einmal vertieft zu prüfen, welche Details darzustellen seien, mit denen das Gremium gut arbeiten und eine Empfehlung für eine der beiden Optionen treffen könne. Da mit allen Beteiligten zunächst geklärt werden müsse, was genau untersucht werden kann und soll, bittet die Vorsitzende hinsichtlich der zeitlichen Dimension schon jetzt um Verständnis. Ein erstes Gespräch dazu sei für Anfang 2023 geplant, über die Ergebnisse werde sie zeitnah berichten.

Da Flugroutenberechnungen nur innerhalb des vorgegebenen Rechtsrahmens und lediglich anhand von Echt- aber nicht von Prognosedaten erstellt werden können, warnt die DFS in diesem Zusammenhang vor einer zu hohen Erwartungshaltung.

TOP 5 - Flughafenentgelte (vertagter TOP 4 der FLSK 2022/3)

Der Vertreter der BWI erläutert die wesentlichen Schritte des Genehmigungsverfahrens zur Änderung der Entgeltordnung, die sich, ausgehend von der Flughafenentgelttrichtlinie der EU, aus der bundesrechtlichen Regelung des § 19b LuftVG ergeben. Der Flughafen entwerfe eine Entgeltordnung, stelle die vorgesehenen Änderungen dar und konsultiere dann die Airlines, als Nutzer des Flughafens. Nach Abschluss dieses Verfahrens stelle die FHG bei der BWI einen Antrag auf Genehmigung der geänderten Entgeltordnung. Die BWI als Genehmigungsbehörde prüfe nun, ob alle Tatbestandsmerkmale des § 19b LuftVG erfüllt sind. Ist dies der Fall, ist die Genehmigung gemäß § 19b Abs. 1 Satz 3, Abs. 3 Nr. 3 LuftVG zu erteilen (gebundene Entscheidung). Eine Beteiligung der FLSK sehe der Gesetzgeber nicht vor.

Nach einiger Diskussion über die Beteiligung der FLSK und an welcher Stelle des o. g. Verfahrens dies möglich sei, stellt ein Vertreter der BVF noch einmal klar, dass mit dem gestellten Antrag nur eine Beteiligung in Form der Beratungsleistung gemeint sei. Die BVF wolle lediglich ihrer Aufgabe aus § 32b LuftVG gerecht werden und bittet um Abstimmung über den Antrag.

Die Vorsitzende erläutert, dass die Formulierung des Antrags aus juristischer Sicht sehr viel weitreichender sei und über eine bloße Beratungsleistung der FLSK hinaus ginge, die rechtlich nicht gegeben sei. In dieser Form werde sie nicht über den Antrag abstimmen lassen können. Aus der Diskussion und der Klarstellung des Antragstellers schließe sie aber, dass Einigkeit über eine Berichterstattung vor Einreichen bei der BWI herrsche. Dazu habe sich die FHG bereits in einer der letzten Sitzungen bereit erklärt und ihre Zustimmung zu dieser Vorgehensweise erneut bestätigt.

Die Vorsitzende schlägt daher vor, den Antrag abzuändern und über den geänderten Antrag entsprechend des Vorschlags des Vertreters aus HH-Nord abzustimmen, der wie folgt lautet:

„Die Fluglärmschutzkommission bittet den Flughafen, in Zukunft eine Beratung zu geplanten Änderungen der Entgeltordnung vor Antragstellung innerhalb der Kommission zu ermöglichen.“

Der Antrag wird bei einer Enthaltung einstimmig angenommen.

TOP 6 - Verspätungen aufgr. von Planungsfehlern (vertagter TOP 9 FLSK 2022/3)

Der von einem Vertreter der BVF unter „Sonstiges“ in der FLSK-Sitzung 2022/3 zunächst nur mündlich gestellte Antrag und die dazu gehaltene Präsentation (s. FLSK Drs. Nr. 6/2022-3) wird von diesem in abgeänderter Form vorgetragen (s. FLSK Drs. Nr. 3/2022-5). Ein entsprechender schriftlicher Beschlussvorschlag wurde der Vorsitzenden erst zu Beginn der Sitzung vorgelegt. Da dem Gremium damit weder die neue Präsentation noch der Beschlussvortrag vorlagen, nimmt die Vorsitzende diesen zwar als zur Sitzung am 10.02.2023 eingegangenen Antrag an, lässt darüber aber nicht abstimmen. Sie bittet den Vertreter der BVF, den vollständigen Antrag einschließlich der gezeigten Folien an die Geschäftsführung rechtzeitig zur Sitzung im Februar zu übermitteln.

TOP 7 – Sachstand Lärmkartierung/Lärmschutzbereiche

Herr Wagner (BUKEA) erläutert zunächst den rechtlichen Hintergrund zur Lärmkartierung und zur Überprüfung der Lärmschutzbereiche (LSB) gem. § 4 Abs. 6 FluLärmG. Durch die Implementierung der für Europa inzwischen einheitlich eingeführten Berechnungsvorschriften CNOSSOS¹ sei es zu Verzögerungen in den Berechnungen der Kartierung gekommen. Hamburg stehe jedoch kurz vor dem Abschluss der Berechnungen zur Lärmkartierung und werde diese in Kürze an das zuständige Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) übermitteln.

Hinsichtlich der Überprüfung der Lärmschutzbereiche weist Herr Wagner darauf hin, dass Hamburg diese ausgesetzt habe, da aufgrund der Pandemie und deren Folgen aktuell keine verlässliche Prognose der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen möglich sei und es damit keine rechtssichere

¹ CNOSSOS - Common Noise Assessment Methods; Europäische Berechnungsmethode für den Umgebungslärm

Grundlage zur Ermittlung der voraussehbaren Fluglärmbelastung nach § 3 FluLärmG gebe. Als Basisjahr komme somit frühestens 2023 in Frage. Hier gehe man davon aus, dass Corona dann keinen wesentlichen Einfluss mehr habe. 2024 sei dann das sog. Datenerfassungssystem zu erstellen (DES), um damit die Prognose für den Zeithorizont bis 2035 zu berechnen. Eine Aussage, ob die Berechnung zu einer Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche führen werde, sei derzeit nicht möglich.

TOP 8 - Sonstiges

Die Vorsitzende übergibt zunächst Herrn Hückelkempken als Vertreter der DFS im Tower Hamburg das Wort. Herr Hückelkempken verabschiedet sich aus der FLSK Hamburg, da er zum 1.1.2023 zum Tower Frankfurt wechselt. Sein Nachfolger werde Herr Niebergall, der bisher am Tower Berlin tätig gewesen sei. Frau Roeder dankt Herrn Hückelkempken für seine Mitarbeit in der FLSK, bedauert seinen Weggang und wünscht ihm für die neue Aufgabe alles Gute.

Die FLSB berichtet von einigen auf der ADF-Tagung im November vorgestellten Themen u. a. von der ADV, die hinsichtlich der Entwicklung des Flugverkehrs erwarte, erst 2027 in etwa das Niveau von 2019 zu erreichen. Die Wachstumsprognose liege mit etwa 2% pro Jahr deutlich niedriger als früher. Das Deutsche Institut für Aerodynamik und Strömungstechnik forsche sehr intensiv zur Lärminderung an Verkehrsflugzeugen. Es gebe sehr viele Stellschrauben am Flugzeug selbst, Lärm zu mindern, allerdings wirke sich dies derzeit noch sehr stark auf das Gewicht aus. Vom CENA² in Hessen sei von Störgeräuschen des NEO bei Landungen berichtet worden, die vermutlich aus der Brennkammer der Pratt&Whitney-Triebwerke kommen. Man hoffe hier, das Problem zeitnah in den Griff zu bekommen. Das UBA habe seinen Kriterienkatalog für das Benehmensverfahren bei Flugroutenänderungen vorgestellt.

Ein Vertreter der BVF bittet darum, bei der Planung für das nächste Jahr das Thema FLSK vor Ort mit aufzunehmen.

Die Vorsitzende dankt dem Flughafen für die heutige weihnachtliche Gestaltung der Pause und allen Mitgliedern der FLSK für ihren Einsatz. Sie beschließt die Sitzung mit den besten Wünschen für die Feiertage und ein gesundes neues Jahr.

Sitzungsende: 13:15 Uhr

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2023

10. Februar 2023	FLSK 2023/1
05. Mai 2023	FLSK 2023/2
08. September 2023	FLSK 2023/3
01. Dezember 2023	FLSK 2023/4

² CENA - Centre of Competence for Climate, Environment and Noise Protection in Aviation (Kompetenzzentrum Klima- und Lärmschutz im Luftverkehr).