

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

19. Februar 2024

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2024/1
für den Flughafen Hamburg
am 16.02.2024

Teilnehmende:

Jan-Eike **Blohme-Hardegen** (FHG), Sonja **Böseler** (HH-Eimsbüttel), Hauke **Borchardt** (Stadt Nordstedt), Alexander **Brückner** (MEKUN SH), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bün-ger** (MWVATT SH), Kai **Gerullis** (Handelskammer), Uwe **Hummert** (DFS), Holger **Junghans** (Stadt Quickborn), Dr. Ines **Köhler** (LH), Gebhard **Kraft** (BVF), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Reinhard **Kunde** (HH-Nord), Kay **Löhr** (Gem. Hasloh), Corinna **Lange** (BWI), Martin Mosel (BVF), Hans **Niebergall** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kr. Pinneberg), Dr. Judith **Reuter** (BWI), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Dr. Uwe **Schacht** (BUKEA), Johannes **Scharnberg** (FHG), Hendrik **Schrenk** (Kr. Segeberg), Christoph **Schütte** (HH-Wandsbek), Dr. René **Schwartz** (BVF), Dr. Stefanie **von Berg** (HH-Altona), Monika **Weidner** (BUKEA)

Begrüßung

Der erste stellvertretende Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und erläutert kurz, dass er nach dem überraschenden Ausscheiden der bisherigen Vorsitzenden plane, den Vorsitz der FLSK bis zu regulären Wahl im Dezember stellvertretend zu übernehmen. Im Hinblick auf die im Juni anstehenden Bezirks-wahlen und der damit möglicherweise einhergehenden Veränderungen in der Zusammensetzung der FLSK, erscheine es nicht sinnvoll, vorzeitig einen neuen Vorsitz zu wählen.

Aus gleichem Grund halte man es für sinnvoll, den für April (bislang ohne konkreten Termin) geplanten und damit in die Zeit des Wahlkampfes fallenden Bürgerdialog zu verschieben. Das Gremium nimmt Kenntnis und erhebt keine Einwände.

Das Gremium ist beschlussfähig.

Im Anschluss an die Begrüßung des Gremiums verabschiedet der stv. Vorsitzende die als Gast gela-dene bisherige Vorsitzende, Frau Roeder. Sie habe das Amt jenseits aller Parteipräferenzen ausgeübt und sich immer für die Sache eingesetzt. Es sei eine sehr produktive Zusammenarbeit im Sinne des Fluglärm-schutzes gewesen. Der stv. Vorsitzende dankt Frau Roeder für ihr engagiertes Wirken in der FLSK und wünscht ihr alles Gute. Außerdem verabschiedet der stv. Vorsitzende einen langjährigen Vertreter der DFS in den Ruhestand und dankt ihm für seine konstruktive Mitarbeit in der FLSK.

Zur Beantwortung der Frage eines Vertreters der BVF nach der Anzahl der bisherigen FLSK-Sitzungen, teilt der stv. Vorsitzende mit, dass es sich bei der aktuellen Sitzung um die 253. Sitzung handele.

Der Bitte des Flughafens, die unter TOP 2 aufgeführten Themen Kurzstreckenflüge und Anzahl umge-leiteter Privatjetflüge aufgrund der zeitlichen Perspektive aus dem heutigen Vortrag zu lösen und dazu in der nächsten Sitzung einen gesonderten TOP aufzurufen, wird entsprochen.

In diesem Zusammenhang bittet ein Vertreter der BVF darum, noch einmal über das Thema Tischvor-lagen nachzudenken. Hier wird vereinbart, dass die betreffenden Folien zu beiden Themen noch nicht zum aktuellen Protokoll gegeben werden, dem Gremium jedoch vorab übersandt werden.

Hinsichtlich des Antrags der BVF zur Änderung des Protokolls der FLSK-Sitzung 2023/3 vom 8. Sep-tember 2023 entspinnt sich erneut eine Diskussion über die Darstellung der Inhalte und die fehlende Abstimmung von Protokollen. Für die Beratungsempfehlungen des Gremiums sei eine Protokollführung

gewünscht, die mehr dem tatsächlichen Verlauf der Sitzung entspreche, vor allem aber die Herleitung von Beschlüssen erkennen lasse. Darüber hinaus wird von der BVF bemängelt, dass über die Aufnahme kritischer Passagen nicht mehr in der Folgesitzung abgestimmt werde.

In diesem Zusammenhang weist die FLSB noch einmal auf die vor einigen Jahren von einer Arbeitsgruppe erarbeitete und vom Gremium verabschiedete Neuregelung der Protokollabstimmung hin. Die bis dato praktizierte Abstimmung habe zu sehr späten Protokollen geführt, so dass der Wunsch hin zu einer Beschleunigung aufgekommen sei und die seitdem praktizierte elektronische Abstimmung des Protokolls mit dem Gremium vereinbart worden sei. Die Geschäftsordnung biete weiterhin die Möglichkeit, Protokolländerungen per Antrag/Beschluss durch das Gremium durchzusetzen.

Nachdem Einvernehmen darüber bestehe, dass der mit dem Antrag der BVF vorgebrachten Kritik Ausdruck verliehen worden sei und die Protokollführung auf ein verlaufsnaheres Protokoll achte, so der stv. Vorsitzende, sei eine gesonderte Abstimmung des Protokolls verzichtbar. Die anwesenden Vertreter der BVF erklären sich einverstanden.

TOP 1 – Aktuelle Lage am Flughafen Hamburg

Ein Vertreter des Hamburger Flughafens (FHG) schildert anhand der beigelegten Präsentation (FLSK Drs. Nr. 1/2024-1) zunächst die aktuelle Lage und die für 2024 erwartete Entwicklung. Insgesamt erwarte man gegenüber 2023 ein eher moderates Wachstum von etwa 5 % beim Passagieraufkommen (ca. 14,3 Mio. Passagiere).

Bei der Flugplanung wirke man weiter darauf hin, die letzte halbe Stunde vor 23 Uhr von Slots freizuhalten. Für den Sommerflugplan (SFP) 2024 haben mehrere Airlines neue Destinationen ins Programm genommen, zudem werde Qatar Airways ab Juli einmal täglich nach Katar (Doha) fliegen.

Hinsichtlich der erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen werde die Piste 15/33 in der Zeit vom 27. bis zum 31. Mai gesperrt. Voraussichtlich in der Zeit vom 9. bis zum 23. September 2024 werde dann die zweiwöchige Sperrung der Piste 05/23 erfolgen. Aufgrund der größeren technischen Ausstattung dieser als sogenannte Allwetterbahn angelegten Piste, sei hier eine längere Sperrung erforderlich. Tagessperrungen seien weiterhin unvermeidbar, um den von der EASA vorgeschriebenen Wartungsaufgaben nachkommen zu können.

Darüber hinaus berichtet der Vertreter des Flughafens über verschiedene Projekte mit dem DLR (Wasserstoffroadmap für mittelgroße Flughäfen) und eine laufende Machbarkeitsuntersuchung mit Airbus (Hydrogen Hub at Airports) bezüglich infrastruktureller Voraussetzungen für zukünftige Wasserstofftechnologien. Immerhin könnten etwa 90% der Verkehre zukünftig mit Wasserstoff betrieben werden. Somit sei jede Anstrengung zu unternehmen, einen Energieträger an den Start zu bringen, mit dem Verbrennungsrückstände vermieden werden können.

Dem Gremium stellen sich aus der zum Vortrag der FHG insbesondere Fragen nach der Lärmauswirkung von mit Wasserstoff betriebenen Flugzeugen und dem von Emirates/Qatar Air eingesetzten Fluggerät, sowie die Frage nach der Umrüstung auf GBAS¹.

Nach aktuellem Stand ändere sich an der Lärmbelastung eines wasserstoffbetriebenen Flugzeugs mit Verbrennungsmotor nichts und beim Einsatz eines Elektrotriebes nur etwa 1-3 dB(A), da die größte Lärmauswirkung weiterhin aerodynamisch bedingt sei.

Qatar plane für ihre Strecke nach Doha den Einsatz einer Boeing 787; über eine entsprechende Änderung des bei Emirates eingesetzten Flugzeugtyps liegen dem Flughafen keine Informationen vor. Die Einführung von GBAS sei am Hamburger Flughafen derzeit keine Option, um weitere Anflugrichtungen allwetterflugtauglich (ILS CATIII) zu machen, da die Flugzeugflotten noch nicht entsprechend ausgestattet seien und man mit Blick auf die aktuellen Klimamodelle zukünftiger Wetterlagen eher davon ausgehe, dass der Wind zunehmen und es somit nicht mehr Nebel als bisher geben werde.

Hinsichtlich des zukünftigen Einsatzes von Wasserstoff merkt ein Vertreter der BVF an, dass die Nicht-CO₂-Effekte auch nach Umrüstung aller aktuell gebauten und bislang mit Kerosin befeuerten Flugzeuge dennoch unbenommen seien. Es müsse eher dafür gesorgt werden, Kurzstreckenflüge zu reduzieren und insgesamt weniger zu fliegen.

¹ GBAS – Ground Based Augmentation System (ergänzendes bodengestützte Satellitennavigation: „GBAS ist ein wichtiger Wegbereiter bei der Entwicklung fortschrittlicher Ansätze und optimierter Verfahren für den Betrieb bei schlechten Sichtverhältnissen bei schlechtem Wetter. Der GBAS-Betrieb kann auch bei anderen Aspekten des Flughafenmanagements helfen, wie z. B. bei der Gefahr von Wirbelschleppen und der Lärmreduzierung“ – Quelle Eurocontrol.

Beide Vertreter des Flughafens widersprechen der Aussage, da dies für Wasserstoff so pauschal nicht gelte. Je nach Entscheidung über die Antriebsart (Verbrennung oder Strom) komme es nicht zur Rußbildung, zudem gebe es über die angesprochene Kondensstreifenbildung und der daraus entstehenden Zirkuswolken keine weiteren Effekte. Bei allen aktuell gebauten Flugzeugen werde außerdem geprüft, wie und welche alternativen Energieträger eingesetzt werden können. Man gehe davon aus, dass die ersten Wasserstoff angetriebenen Flugzeuge noch im Laufe dieses Jahrzehnts zum Einsatz kommen.

Zwei Vertreter der BVF begrüßen die Klimadiskussion und schlagen vor, dieses Thema in einer der nächsten Sitzungen zu vertiefen. Gleichzeitig sei zu kritisieren, dass die FLSK bisher nicht in die Planungen zur infrastrukturellen Entwicklung des Flughafens, den der Umstieg auf Wasserstoff nach sich ziehe, eingebunden worden seien. Außerdem wird bemängelt, dass erst jetzt über den Einsatz einer weiteren, am Hamburger Flughafen zum Einsatz kommenden, Boeing 787 der Qatar Airways und damit eines in die letzte Lärmklasse eingestuften Flugzeuges berichtet werde. Die BVF bitte hier um frühzeitigere Information der FLSK, damit diese ihrer Beratungsfunktion nachkommen könne.

Der Vertreter der FHG weist diese Kritik in beiden Punkten zurück. Die Informationen über die Beteiligung an einem Projekt von Airbus zum Umstieg auf Wasserstoff (Hydrogen Hub at Airports) erfolge im Rahmen dieser Sitzung sehr früh und zwar zu einem Zeitpunkt, an dem sich alle Projektbeteiligte erst einmal klar werden müssten, wie dieser Umstieg zukünftig zu bewerkstelligen sei.

Bezüglich Qatar Airways sei keine Vorabdiskussion in der FLSK über das von der Airline einzusetzende Fluggerät möglich. Airlines entscheiden sehr kurzfristig und ggf. täglich ändernd, mit welchem Fluggerät sie die öffentliche Infrastruktur eines Flughafens nutzen wollen. In Bezug auf die Lärmklasse erfolge die Einstufung am Hamburger Flughafen nach dem tatsächlich gemessenen Lärm. Da Qatar Hamburg bislang noch nicht angefliegen habe, sei eine Aussage über die tatsächliche Lärmbelastung, die Grundlage des zu erhebenden Entgelts sei, frühestens in der nächsten Sitzung möglich.

TOP 2 - Jahresrückblick FHG 2023

Die Vertreter des Flughafens geben zunächst einen kurzen Überblick über die Passagier- und Flugbewegungszahlen sowie die An- und Abflugrichtungen (s. FLSK Drs. Nr. 2/2024-1).

Gegenüber 2022 seien das Passagieraufkommen um etwa 22 % (ca. 13,6 Mio.) und die Flugbewegungen um rund 10% (gut 120 Tsd.) gestiegen. Durchschnittlich habe es damit gut 37 Tsd. Passagiere pro Tag (2019, Ø ca. 47 Tsd.) gegeben. Die Flugbewegungen seien mit rund 10% auf insgesamt 120.315 gestiegen (2019, knapp 156 Tsd.). Dies zeige auch die hohe Auslastung der Flugzeuge, den sog. Sitzladefaktor, der im SFP deutlich höher liege als im Winterflugplan (WFP).

Die Flugbewegungen seien überwiegend über Nordwest abgewickelt (40 %) worden. Als Grund für den hohen Anteil der über die Innenstadt (Südost) geleiteten Flugbewegungen sei die vierwöchigen Bahnsperren auszumachen. Hier gehe man für das aktuelle Jahr von einer deutlichen Entlastung aus. Bei der Auswertung der Windrichtungen habe es bis auf eine leicht stärkere Südkomponente in 2023 gegenüber 2022 mit starken Westwinden keine weiteren Auffälligkeiten gegeben.

Einem Wunsch des Gremiums aus der vorangegangenen FLSK-Sitzung entsprechend, habe man erstmalig die verspäteten Flüge der Top 10 Airlines ins Verhältnis zu deren Gesamtflugbewegungen am Hamburger Flughafen gesetzt, um damit eine bessere Einschätzung der Verspätungszahlen zu ermöglichen. Aufgrund der Bahnsperren sei es 2023 zu insgesamt 24 Flugumleitungen gekommen. Hierbei seien gestrichene oder vorverlegte Flüge nicht miteingerechnet. Insgesamt sei die Zahl schon deswegen nicht belastbar, da nicht zu überprüfen sei, inwieweit Airlines ihre Flugplanung bereits nach Bekanntgabe der Pisten-/Flughafensperren angepasst und Flüge statt mit Ziel Hamburg gleich mit einem anderen Zielflughafen geplant haben. Umleitungsflüge werden nur als solche gekennzeichnet, wenn der am Flugtag aufgegebenen Flugplan geändert werde.

Insgesamt sei der Flughafen 2023 für 28 Nächte (7,7 %), vorrangig aufgrund von Baumaßnahmen, von der Betriebspflicht befreit gewesen. Dies sei jedoch kein Instrument, die Verspätungsfrage zu lösen.

Die Lärmkontur Tag für 2023, so ein weiterer Vertreter der FHG, umfasse eine Fläche von 12,16 Quadratkilometern (qkm). Ursprünglich habe sie bei 11,97 qkm gelegen, sei im September aber durch zwei Tornadoflüge beeinflusst worden. Dennoch liege die aktuelle Kontur für den Tag deutlich unter der Fläche von 2019 (14,55 qkm) und ist damit um rund 20 % kleiner geworden. Die Lärmkontur Nacht sei ebenfalls kleiner geworden und liege mit 7,03 qkm rund 28% unter der Fläche von 2019 (9,73 qkm). Berechnungsgrundlage für beide Konturen bilde jeweils die Anzahl der Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Mai bis Oktober). Für die Kontur werde jeweils die Fläche zugrunde gelegt, in der die Belastung tags einen äquivalenten Dauerschallpegel von ≥ 62 dB(A) und in der Nacht (22-6 Uhr) einen Dauerschallpegel von ≥ 55 dB(A) erreiche. Grund für die verringerte Nachtkontur sei im Wegfall

von A380-Bewegungen, einer drastischen Reduktion des Baumusters B757 und des daraus resultierenden vermehrten Einsatzes modernerer Fluggeräte zu sehen. Durch die Umflottung auf modernere und damit leisere Flugzeuge liege deren Anteil an den Flugbewegungen Hamburgs bereits bei 20,6 %.

Im Weiteren gibt der Vertreter der FHG einen Überblick über die bisherigen Lärmschutzprogramme (LSPe) 8, 8+ und 8++ sowie des aktuellen LSP 9, mit dem der Flughafen ein sog. „Rundumsorglopaket“ angeboten habe, in dem Eigentümer*innen nicht in Vorleistung treten mussten. Im Gesamtvolumen von rund 3,7 Mio. Euro seien bis zu 150 Euro pro m² Wohnfläche pro Objekt erstattet worden. Darüber hinaus sei zur Berücksichtigung auch tieffrequenten Fluglärms, der nicht hör- aber körperlich spürbar sei und damit als sehr störend wahrgenommen werde, das freiwillige Lärmschutzprogramm 9+ aufgelegt worden. Hierfür habe man mit dem sog. „Kreis“ von 1315 m um das Startbahnkreuz einen neuen Lärmschutzbereich gezogen, in dem 2.040 Anspruchsberechtigte Anwohner*innen die Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern beantragen konnten. Durch Verzögerungen während der Pandemie laufen die restlichen Arbeiten daran bis Ende 2024.

Die vorgestellten Daten des Flughafens werden im Gremium diskutiert. Auffällig sei, dass die Lärmschutzprogramme von nur wenigen Antragsberechtigten genutzt werden. Insbesondere der BVF stelle sich hier die Frage, ob es ein Informationsdefizit gebe, an direkter Ansprache insbesondere der Mieter*innen fehle oder an den erforderlichen Vorleistungen der Eigentümer liege.

Im Zusammenhang mit diesen Fragen berichten die Vertreter der FHG von der aktuell laufenden Evaluation aller seit den 70er Jahren aufgelegten LSPe mit insgesamt ca. 40.000 Haushalte. Hier erhoffe man sich u. a. Erkenntnisse über die unerwartet niedrige Quote von Antragsteller*innen zu Anspruchsberechtigten, um zukünftige Programme ggf. entsprechend neu zu konzipieren. Man müsse allerdings beachten, dass bereits etwa 20.000 Haushalte mit Lärmschutz versorgt wurden und die Ansprüche dadurch inzwischen gesunken seien. Zudem bestehe bei neuen LSP möglicherweise ein Anspruch, dennoch werde dann keine neue Maßnahme gefördert, wenn bereits im Vorläuferprogramm Leistungen erbracht wurden. Die FHG gab außerdem zu bedenken, dass bei Neubauten bereits gesetzliche Lärmschutzanforderungen zu erfüllen seien, so dass ein möglicher Antrag i. R. eines LSP abgelehnt werde. Hinsichtlich der Öffentlichkeitsarbeit sehe man mitnichten ein Defizit, da alle Anspruchsberechtigten direkt angeschrieben worden seien, die FHG entsprechende Flyer in Briefkästen verteilt und Zeitungsannoncen sowie Webseiten geschaltet habe. Bei Anfragen von Mieter*innen habe die FHG von sich aus Kontakt zum Vermieter gesucht. Der Flughafen gehe eher davon aus, dass Maßnahmen zwar beantragt worden seien, Eigentümer/Vermieter dann aber vor den erforderlichen Vorleistungen zurückgeschreckt seien. Hier müsse man die Ergebnisse der Evaluation abwarten. Aktuelle Programme seien daher aktuell noch nicht zu benennen.

Ein weiterer Vertreter der BVF merkt an, er halte die Betriebspflichtbefreiung, anders als von der FHG dargestellt, für ein gutes Steuerungselement zur Reduzierung der Verspätungen, da Airlines entsprechend reagieren, wenn klar ist, dass nach 23 Uhr nicht mehr gestartet werden darf. Zudem kritisiert er die Darstellung der verspäteten Flüge in Bezug auf den gesamten Tag. Interessanter sei doch, den Bezug zur letzten Betriebsstunde herzustellen.

Die FHG sagt zu, Zahlen zu den im Rahmen von LSPen bislang anspruchsberechtigten Haushalten der Stadt Quickborn zu Protokoll zu geben².

Auf die Frage seitens der BVF, welchen Einfluss die Qatar Airways auf die Lärmkontur habe und wie mit der zusätzlichen Belastung der Lärmklasse 5 durch Qatar Airways umgegangen werde, weist ein Vertreter der FHG darauf hin, dass jedes Flugzeug bei Auslieferung mit einem sog. Lärmzeugnis versehen werde, dieses jedoch keine endgültige, sondern nur eine vorläufige Einstufung in eine Lärmklasse beinhalte. Die Lärmklasse werde erst nach Messungen der tatsächlichen Lärmereignisse festgelegt. Inwieweit sich die Lärmkontur tags durch einen von insgesamt 66.000 Flügen auswirken werde, sei heute noch nicht prognostizierbar. Die Frage nach der Lautstärke nehme er jedoch gerne auf.

TOP 3 - Verspätungs- und Beschwerdesituation 2023

Die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) erläutert die Verspätungszahlen des Jahres 2023 zunächst anhand einer Quartalsübersicht, die insbesondere im zweiten und dritten Quartal eine positive Entwicklung erkennen lasse. Betrachte man dagegen die monatlichen Verspätungszahlen, stelle sich das Bild deutlich anders dar. Aus den Zahlen für die Monate Juni und September könne man angesichts der deutlich

² s. u.

geringeren Anzahl an Verspätungen gegenüber 2022 den Schluss ziehen, die Airlines hätten einen guten Job gemacht. Tatsächlich sei der Flughafen im Juni und September jedoch für insgesamt 28 Tage ab 23 Uhr vollständig gesperrt gewesen. Ohne diese Sperrungen sei für 2023 von etwa 900 Verspätungen auszugehen und damit von einer ebenso schlechten Situation wie 2022. Dennoch zeige sich, dass es durch die intensiv mit den Airlines geführten Gespräche zu einem deutlichen Rückgang der verspäteten Starts gekommen sei. Im Zusammenhang mit den Verspätungsquoten der einzelnen Airlines wurde für 2023 außerdem ermittelt, in welchem Verhältnis die verspäteten Flüge zur Gesamtzahl der Bewegungen der jeweiligen Airline am Hamburger Flughafen stehen. Interessant dabei sei, dass nicht die sog. Billigfluglinien, die mit den meisten Verspätungen seien.

Mit Bezug auf die Darstellung der 25%-Quote weist die FLSB noch einmal auf das dafür zu erfüllende Kriterium von mindestens zwölf monatlichen Flugbewegungen hin. Fluglinien, die viele Verspätungen aufweisen, dieses Kriterium jedoch nicht erfüllen, werden dennoch frühzeitig angesprochen und um Reduzierung der Verspätungen gebeten.

Von den insgesamt 90 Ausnahmeanträgen seien 60 genehmigt, jedoch nur 26 genutzt worden. Im Rahmen der überwiegend telefonisch erfolgenden Antragstellung werden von den Ruffahabenden regelmäßig Anreize zur Abwicklung des Fluges noch vor 24 Uhr gesetzt, indem auf die erhöhte Genehmigungsgebühr und das Flughafenentgelt bei Starts/Landungen nach 24 Uhr hingewiesen werde. Hier werde ein Grund dafür gesehen, dass die übrigen 34 genehmigten Ausnahmen nicht genutzt und die Flüge noch vor 24 Uhr in Hamburg eingetroffen seien.

Die Prüfung der Verspätungsgründe habe zur Einleitung von insgesamt elf Ordnungswidrigkeitenverfahren geführt. Es bestehe weiterhin die Schwierigkeit des Nachweises der Vermeidbarkeit. Oftmals werden erst im Rahmen des zu gewährenden rechtlichen Gehörs Verspätungsgründe vorgelegt oder detailliertere Details zu den Verspätungen mitgeteilt, die ein Fortführen des Ordnungswidrigkeitenverfahrens nicht zulassen.

Ebenfalls einem Wunsch des Gremiums aus einer der letzten Sitzungen entsprechend, schildert die FLSB im Anschluss das Prüfungsverfahren der BUKEA für verspätete Flüge und die dazu von den Airlines vorgebrachten Gründen. Die Mitteilung von Verspätungsgründen erfolge seit der sog. Pünktlichkeitsoffensive von 2016 zwar überwiegend proaktiv, allerdings sei die Qualität der gelieferten Gründe trotz eines einheitlichen, von der ICAO vorgegebenen, Systems mit insgesamt etwa 100 Verspätungsgründen (DelayCodes) sehr unterschiedlich. Schwierig sei auch, dass es sich lediglich um eine freiwillige Selbstverpflichtung handele und die BUKEA keine rechtlich durchsetzbare Grundlage habe, Verspätungsgründe einzufordern. Hinzu komme die fehlende Legaldefinition der Begriffe unvermeidbar/vermeidbar. So könne man bei der Prüfung der Vermeidbarkeit lediglich der allgemeinen Rechtsauffassung folgen, nach der alles, was nicht in den Verantwortungsbereich der jeweiligen Fluggesellschaft falle, als unvermeidbar anzusehen sei. Hier müsse auf ein gemeinsames Verständnis zu diesen Begrifflichkeiten hingearbeitet werden, da eine Optimierung der aktuellen Verspätungsregelung politisch derzeit nicht durchsetzbar sei.

Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ergebende, allein gegen den Piloten gerichtete Ahnungsmöglichkeit sowohl bei vermeidbaren Verspätungen als auch bei Überschreiten der von der Politik als Planungsfehler angesehenen 25%-Quote erschwere, neben der Unbestimmtheit der Rechtsbegriffe aus Nr. 1.3.2 AIP, den Nachweis von Verstößen und damit die Einleitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren trotz sehr dezidierter Prüfung der übermittelten Verspätungsgründe. Dies sei eine äußerst unbefriedigende Situation, so die FLSB zum Abschluss ihres Vortrages. (FLSK Drs. Nr. 3/2024-1)

Ein Vertreter der BVF dankt der FLSB für ihren Bericht zum dortigen Antrag bezüglich des Prüfprozesses und sieht die Anträge als beantwortet an. Dennoch fehle ihm zu der im Rahmen des Antrags nach den möglichen Rechtsmitteln für Lärmbetroffenen gestellten Frage weiterhin eine Antwort. Entgegen des Hinweises in der letzten FLSK-Sitzung, mit Beantwortung der Frage begeben man sich in den Bereich der Rechtsberatung, die Behörden nicht erlaubt sei, sehe er hier, insbesondere mit Verweis auf das Rechtsdienstleistungs- und das Verwaltungsverfahrensgesetz (RDG und VwVfG), sehr wohl ein Auskunftsrecht.

Die FLSB bietet an, die Frage durch die Rechtsabteilung der BUKEA klären zu lassen, bittet hierzu jedoch um eine schriftliche Vorlage. Der Vertreter der BVF sagt diese zu.

Im Gremium entwickelt sich eine lebhafte Diskussion insbesondere über die eingeschränkten Ahnungsmöglichkeiten durch das Ordnungswidrigkeitenrecht (OWiG). Die Verspätungsregelung sei verursacherunabhängig formuliert, könne aber nur personenbezogen geahndet werden. Dies habe zur Folge, dass die Sanktionsmöglichkeiten nur einen sehr begrenzten Teil der Verspätungen erfassen.

Da das OWiG in Deutschland immer personenbezogen sei, habe es bereits vor einigen Jahren eine entsprechende Bundsratsinitiative zur Aufnahme eines OWi-Tatbestands gegen Planungsverantwortliche eines Unternehmens gegeben. Diese Initiative sei leider gescheitert, so eine Vertreterin der BWI.

Ein neuer Versuch in die Richtung sei dortigen Erachtens eher erfolgversprechend, wenn bei einer geplanten grundsätzlichen Anpassung des OWiG derartige Sachverhalte politisch nachgesteuert werden.

Ein Vertreter der BVF weist mit Blick auf die anteiligen Verspätungen im Verhältnis zur Gesamtbewegungen darauf hin, dass diese um 9,8 % gestiegen seien, die Anzahl der Verspätungen in der ersten halben Stunde nach 23 Uhr jedoch 72,4 % ausmache, das sei demgegenüber eine Verachtfachung. Es sei ein Kipppunkt erreicht und eine Regelung vonnöten, die das verhindere. Hier sehe er vorrangig die Monetarisierung, damit Verspätungen sich nicht lohnten.

Hinsichtlich der Idee eines weiteren Vertreters der BVF, die zukünftige Slotvergabe an vorab festgelegte Qualitätskriterien zu koppeln, berichtete die FLSB, sie habe sich vor einiger Zeit mit dem Slotkoordinator in Verbindung gesetzt und erfahren, dass Flugverspätungen bei der Slotvergabe unberücksichtigt bleiben. Die Eckwerte seien sogar so hoch, dass bei entsprechenden Anträgen sogar noch mehr geflogen werden dürfte.

Hier wirft ein Vertreter der BVF ein, dass die Eckwertekoordination jedoch nicht die Vorgaben der BBR berücksichtige. Dies sieht die FHG anders und bittet außerdem zu berücksichtigen, dass das Lärmkontingent des vergangenen Jahres trotz Bewegungszunahme bei 72 % des Lärmkontingents von 2019 liege. Hier sehe sich die FHG in der Linie des Koalitionsvertrages und sei hinsichtlich der hohen Entgeltzuschläge nach 24 Uhr der einzige Flughafen mit derart hohen Zuschlägen.

Hierzu merkt der Vertreter des Kreises Stormarn kritisch an, dass das Ziel aus Lärmschutzgründen „kein Flug nach 23 Uhr“ sein müsse und nicht die Einhaltung eines Koalitionsvertrages der Stadt Hamburg. Ihn freue grundsätzlich die Lärmreduktion, wenn jedoch die Lärmbelastung tagsüber bereits sehr hoch sei, sei wenigstens die Nacht ruhig zu halten.

Nachdem es keine weitere Wortmeldung mehr gibt, dankt der stv. Vorsitzende der FLSB und übergibt dem Vertreter der BUKEA das Wort zum Thema Beschwerdesituation 2023.

Dieser erläutert anhand der gesetzlichen Grundlagen zunächst die Aufgaben und Befugnisse der FLSB beim Beschwerdemanagement, zu denen unter anderem die statistische Erfassung und Auswertung der eingehenden Fluglärmbeschwerden sei. Das Beschwerdeaufkommen sei gegenüber 2019, mit insgesamt knapp 318.000 Beschwerden, auf etwa 39.000 Beschwerden in 2023 gesunken. Mit dem weiteren Anstieg des Flugverkehrs habe die Zahl der nicht namentlichen Beschwerden wieder zugenommen, die Zahl der namentlich abgegebenen Beschwerden sei jedoch fast gleichgeblieben.

In den Stadtteilen Poppenbüttel und Langenhorn sei die Zahl der Beschwerdeführenden (BF) ebenso zurückgegangen wie in den Umlandgemeinden Quickborn und Norderstedt. In den Pistensperrungen werde der Grund für den in Hamm und Barmbek-Süd zu verzeichnenden deutlichen Anstieg der BF gesehen. Sobald die üblichen Pisten genutzt werden, beruhige sich die Beschwerdelage in diesen Bereichen wieder. Die Angabe „Sonstiges“ sei mit 35 % zweitmeist genannter Beschwerdeggrund. Hierbei seien überwiegend Pistensperrungen aber auch Airbus-Testflüge mit Notfallturbinen genannt worden. Mit dem Hinweis auf die im Internet veröffentlichte Beschwerdestatistik schließt der Vertreter der BUKEA und steht für Fragen zu Verfügung. (FLSK Drs. Nr. 4/2024-1)

Zwei der BVF-Vertreter legen noch einmal ihre lang geäußerte, grundsätzliche Kritik an der Beschwerdestatistik dar, bei der sich der Eindruck aufdränge, nicht der Fluglärm sei das Problem, sondern die BF. Sie verbinden ihre Kritik daher mit einem Appell an die Politik, die FLSB von dieser Berichtspflicht zu entbinden. Sie vermuten anhand des Rückgangs der BF, dass Bürger*innen das Vertrauen in die Wirkung ihrer Beschwerden verloren haben.

TOP 4 - Vertagte Themen aus der FLSK 2023/4

Der stv. Vorsitzende spricht den Wunsch der DFS an, die für Juni geplante FLSK-Sitzung zu verschieben. Hier bitte er um Verständnis, es beim ursprünglichen Termin zu belassen. Grund seien vor allem die im Juni ebenfalls stattfindenden Bezirkswahlen, die ihn selbst terminlich stark binden werden.

Im Zusammenhang mit den Bürgerschaftswahlen sehe er auch eher die Möglichkeit, das Thema Verspätungsregelung einzuspielen, da es aktuell aus den Gesprächen mit den Fraktionsvorsitzenden keine Neuigkeiten dazu gebe.

TOP 5 - Sonstiges

Ein Vertreter der BVF spricht die zum 30.11.2023 um einige technische Details ergänzten Bahnbenutzungsregeln an (Anm. d. Prot.: s. AIP AD 2 EDDH 1-12, Nr. 2.1.2) und zeigt sich erstaunt darüber, dass

Änderungen entgegen bisheriger Beteuerungen offenbar doch möglich seien und warum dies ohne Beteiligung der FLSK erfolgt sei. Hier bitte er um Klärung.

Der Vertreter der FHG bittet den Vertreter der BVF, ihm die entsprechende Passage zu übersenden und sagt hier eine Erklärung zu Protokoll zu³.

Des Weiteren sei die Entgeltordnung des Flughafens zum 1. Januar 2024 ebenfalls geändert worden. Auch hier äußert der Vertreter der BVF noch einmal die Bitte, die FLSK mitzunehmen. Hierzu erläutert die FHG, dass es einen bis 2025 gültigen Rahmenvertrag gebe, der während seiner Laufzeit regelmäßige Erhöhungen der Entgelte vorsehe. Es habe hier somit keine grundlegende Änderung, sondern lediglich eine Anpassung der bereits zugelassenen Entgelte gegeben. Nach Konsultation und Antragstellung bei der Aufsichtsbehörde im nächsten Jahr werde die FLSK, wie bereits vor längerem zugesagt, entsprechend informiert.

Ein weiterer Vertreter der BVF schlägt das Thema „Open-Rotor-Triebwerke“ für eine der nächsten Sitzungen vor. Diese seien erheblich lauter als übrige Triebwerke; sein Wunsch sei daher, frühzeitig Informationen zu den bei der bisherigen Forschung gemessenen Lärmauswirkungen zu erhalten.

Der Vertreter der BUKEA erläutert hierzu, dass auch derartig angetriebene Flugzeuge die Vorgaben aus Chapter 14 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt erfüllen müssen.

Ein anderer Vertreter der BVF fragt nach der von der Bundesregierung angekündigten Befreiung von den Nachtflugbeschränkungen für die Fußball-Europameisterschaft (EM) 2024. Seine Frage sei hier, ob dies als eine Pauschalöffnung für die gesamte EM oder lediglich für die sechs in Hamburg stattfindenden Spiele vorgesehen sei. Er appellierte nachdrücklich an die FLSB, für die in Hamburg stattfindenden Spiele keine Pauschalöffnung zuzulassen.

Die FLSB erläutert hierzu, der Bund sehe die Zuständigkeit für entsprechende Regelungen klar bei den Ländern. In Hamburg gelte daher für Einzelflüge, die mit der EM 2024 in Zusammenhang stehen, die übliche Betriebszeit bis 23 Uhr. Dies sei so auch mit dem Bund kommuniziert worden. Fanflüge nach 23 Uhr werden in der Regel abgelehnt werden, hinsichtlich der Mannschaften und Funktionäre sei jedoch je nach Einzelfall zu entscheiden.

Ein Vertreter des Bezirks Eimsbüttel richtet einen allgemeinen Appell an die Mitglieder der FLSK, ihren Einfluss für die Lärmvermeidung, wo immer es möglich ist, geltend zu machen und neue Technologien wie den NEO zu fördern. Darüber hinaus bittet er darum, innerhalb der FLSK von Medienschele Abstand zu nehmen.

Nachdem es keine weitere Wortmeldung gibt, schließt der stv. Vorsitzende die Sitzung um 13.33 Uhr und verabschiedet alle Teilnehmenden mit Dank für die angeregten Diskussionen und guten Wünschen für ein angenehmes Wochenende.

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

Dietmar Kuhlmann
(1. stv. Vorsitzender)

Terminvorschau 2024

21. Juni 2024	FLSK 2024/2
27. September 2024	FLSK 2024/3
6. Dezember 2024	FLSK 2024/4

³ s. u.