

Allianz für den Fluglärmschutz Jahresbericht 2018

Erstellt durch die Vorbereitungsgruppe
der Allianz für den Fluglärmschutz

Juni 2019

Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkung.....	3
2. Die Sitzungen der Allianz 2015/2016	4
3. Die Sitzungen der Allianz 2017	5
4. Die Sitzungen der Allianz 2018	8
6. Die Arbeit der AG Messen	13
7. Zusammenfassung	15
8. Anhang.....	17
8.1 Grundsätze der Zusammenarbeit in der „Allianz für den Fluglärmschutz“*	18
8.2 Mitgliederliste Allianz für den Fluglärmschutz	23
8.3 Mitgliederliste Vorbereitungsgruppe	25
8.4 Mitgliederliste Arbeitsgruppe Messen	26

1. Vorbemerkung

Die Allianz für den Fluglärmschutz legt hiermit erstmalig seit ihrer Gründung im Jahr 2015 einen gemeinsamen Bericht über ihre Arbeit vor. Angesichts der erheblichen inhaltlichen Differenzen, die nach wie vor bestehen, ist das ein wichtiges Zeichen.

Der Auftrag der Allianz ist mit dem Bürgerschaftsbeschluss vom 04.02.2015 (Drucksache 20/14334) entstanden.

Die Allianz für den Fluglärmschutz ist Teil des „16-Punkte-Plans“, den der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg auf Ersuchen der Hamburgischen Bürgerschaft am 26.04.2016 bekannt gab.

Auszug aus der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (Bürgerschafts-Drucksache 21/4209):

„Mit der am 4. Februar 2015 beschlossenen Drucksache 20/14334 hat die Bürgerschaft den Senat ersucht: ...

13. vor dem Hintergrund der intensivierten und kontroversen Debatte in Teilen der Stadt zum Thema Fluglärm ..., unter Federführung des Flughafens einen erneuten Anlauf für eine noch auszugestaltende „Allianz für den Lärmschutz“ der verschiedenen Beteiligten und unter Einbeziehung auch der bürgerlichen Fluglärmschutzinitiativen zu unternehmen...“

In der Allianz für den Fluglärmschutz vertreten sind die Fluglärmschutzinitiativen in der Metropolregion Hamburg, die Parteien der Hamburger Bürgerschaft, die vom Fluglärm betroffenen Landkreise, die Umweltbehörde und die Verkehrsbehörde, die Wirtschaftsverbände, die DFS Deutsche Flugsicherung (DFS) (Gaststatus), die Luftverkehrswirtschaft und die Fluglärmschutzbeauftragte (vgl. Anhang).

Für die Arbeitsweise der Allianz wurden im Mai 2016 „Grundsätze der Zusammenarbeit“ beschlossen, die im Februar 2018 um eine gemeinsame Zielformulierung ergänzt wurden (vgl. Anhang).

Mit unserem Bericht 2018 wollen wir in gebotener Kürze Einblick geben in die Themen, die unterschiedlichen Standpunkte und die Entwicklungsprozesse, die die Arbeit der Allianz bisher geprägt haben. Weil dies der erste Bericht ist, gehen wir kurz auch auf die Arbeit der Allianz in den Vorjahren ein.

Wir verbinden mit diesem Bericht die Hoffnung, dass die verschiedenen Standpunkte zum Thema Fluglärm verständlich werden und dass die Arbeit der Allianz, den Fluglärmschutz voranzubringen, in der interessierten Öffentlichkeit Wertschätzung und Unterstützung erhält.

2. Die Sitzungen der Allianz 2015/2016

Die ersten Sitzungen der Allianz waren geprägt durch das Ringen um eine Verständigung über Zielsetzung und Arbeitsweise.

Die Allianz für den Fluglärmschutz trat bereits am 07.07.2015 zu ihrer ersten Sitzung zusammen. Zu Beginn ihrer Arbeit wurden Grundsätze der Zusammenarbeit diskutiert und die Einrichtung einer Vorbereitungsgruppe beschlossen.

In der zweiten Sitzung der Allianz am 03.05.2016 wurde Einvernehmen über den Umgang mit den „Grundsätzen der Zusammenarbeit“ erzielt; allerdings gab es eine kontroverse Diskussion ohne abschließende Einigung zur Formulierung der Zielsetzung: Während die Vertreter der vom Fluglärm Betroffenen einen Beitrag zur nachhaltigen Fluglärmreduzierung als Ziel formulierten, wollten insbesondere der Flughafen und die Wirtschaftsverbände auch die zukünftige Entwicklung des Flughafens angemessen berücksichtigt sehen.

In der dritten Sitzung der Allianz am 15.09.2016 wurde Einvernehmen erzielt, dass die Arbeit durch eine externe Moderation geleitet werden sollte. Die Vorbereitungsgruppe unterbreitete hierfür einen Vorschlag (Frau Traute Müller, Geschäftsführerin der Beratungsgesellschaft relations GmbH, Hamburg).

Von Beginn an diskutierte die Allianz in ihren Sitzungen zentrale Fragen der Fluglärmproblematik in Hamburg und dem Umland.

In der **1. Sitzung** erfolgte neben der Aussprache über Ziele und Organisation eine erste Zusammenstellung von Schwerpunktthemen für die weitere Arbeit. Über die Behandlung einer Reihe von Themen wurde Einvernehmen erzielt (z.B. Ergebnisse des 16-Punkte-Plans, Erhöhung der Transparenz der Fluglärmmessungen, Bahnbenutzungsregeln, Verspätungsproblematik), andere blieben strittig.

In der **2. Sitzung** bildete eine erste Einschätzung des Umsetzungsstandes des 16-Punkte-Plans den Schwerpunkt. Die Wertungen von Bürgerinitiativen einerseits und Flughafen und Verwaltung andererseits gingen erwartungsgemäß stark auseinander.

In der **3. Sitzung** wurden weitere Maßnahmenfelder des 16-Punkte-Plans behandelt. Die Bürgerinitiativen legten ihre Positionen in ausführlichen Stellungnahmen dar. Die Vorbereitungsgruppe wurde gebeten, die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zum Thema „Verspätungen nach 23 Uhr“ zu prüfen.

3. Die Sitzungen der Allianz 2017

Die **4. Sitzung** der Allianz am 22.03.2017 begann mit der einvernehmlichen Benennung von Frau Traute Müller als Moderatorin. Frau Müller rief zu einem respektvollen Umgang in der Allianz und zu einem offenen Dialog auf, bei dem auch Wertschätzung für die Arbeit des Gegenübers deutlich werden sollte.

Den Schwerpunkt der Sitzung bildete das Thema „Messen“: Flughafen und Initiativkreis Fluglärm stellten ihre unterschiedlichen Konzepte und Vorgehensweisen zur Fluglärm-messung vor, daran anschließend wurde erörtert, worin offene Fragen und Kritikpunkte gesehen wurden.

Im Ergebnis beschloss die Allianz die Einrichtung der „Arbeitsgruppe Messen“, mit dem Auftrag, das Thema fachlich weiter zu vertiefen und eine von allen Seiten akzeptierte Datenbasis herzustellen.

Die **5. Sitzung** der Allianz am 19.06.2017 legte den Schwerpunkt aus aktuellem Anlass auf das „Terminalentwicklungskonzept“ des Flughafens Hamburg. Auf der Grundlage von Impulsvorträgen des Flughafens und des Initiativkreises Fluglärm diskutierte die Allianz eine Reihe strittiger Grundsatzfragen zur zukünftigen Entwicklung.

Flughafen und Verkehrsbehörde argumentieren, dass die FHG vor der Herausforderung stehe, der wachsenden Mobilitätsnachfrage gerecht zu werden und dabei den berechtigten Schutz der Anwohner/-innen zu beachten. Die vorgestellten Investitionen hätten keine luftseitige Kapazitätserhöhung zum Ziel, sondern dienten der Verbesserung des Passagierkomforts. Auf der Grundlage des Planfeststellungsverfahrens aus dem Jahr 1998 würden dem Flughafen in den kommenden Jahren voraussichtlich noch ausreichende luftseitige Kapazitäten zur Verfügung stehen. Die im Rahmen des Terminalentwicklungskonzeptes geplanten Einzelmaßnahmen würden sich dabei innerhalb der Grenzen der Planfeststellung bewegen. Die Maßnahmen „Pier Rückseite“ würden im Rahmen der gesetzlichen Anforderungen geplant, für das Shuttle Gate lägen alle erforderlichen luftrechtlichen Genehmigungen vor.

Der Initiativkreis Fluglärm entgegnete dazu, dass es aufgrund des Volumens aller geplanten und teilweise bereits realisierten Einzelmaßnahmen des „Terminalentwicklungskonzeptes“ (Umbau Pier Süd, Shuttlebus Gate, Neubau Gepäckanlage, Umbau Airport Plaza sowie Neubau eines zentralen Vorbaus) eines Planfeststellungsverfahrens bedurft hätte. Es sei zu prognostizieren, dass in jedem der kommenden Jahre eine Steigerung der Passagierzahlen und damit indirekt verbunden des Fluglärms zu beklagen sein werde. Dies sei umso gravierender, als die Anzahl nächtlich verspäteter Starts und Landungen nach 23 Uhr trotz der sog. „Pünktlichkeitsoffensive“ wesentlich zugenommen haben.

In der **6. Sitzung** der Allianz am 05.10.2017 stand der im Verlauf des Jahres eingetretene starke Anstieg der nächtlichen Verspätungen im Mittelpunkt. Die Fluglärmenschutzbeauftragte stellte dazu fest: Mit 831 Starts und Landungen gab es bereits im Zeitraum Januar bis September 2017 mehr nächtliche Verspätungen als im gesamten Vorjahr. Ihr Überblick über die bisherigen Maßnahmen von Behörden, Flughafen und Fluggesellschaften:

- „Pünktlichkeitsoffensive“: Vereinbarungen des Flughafens mit mehreren Fluggesellschaften, um die Verspätungszahlen zu reduzieren (aus 2016)
- Intensivierte Kontaktaufnahme des Flughafens zu Fluglinien mit hohen Verspätungsquoten, um eine Nachsteuerung zu erreichen
- Vereinbarungen zwischen Fluggesellschaften und Flughäfen (Realisierung von High-Speed-Turnaround-Prozessen bei kritischen Rotationen)
- Anwendung lärmärmerer Verfahren bei Abflug und Landung
- Einführung einer neuen Entgeltordnung (Juni 2017) mit starker Erhöhung der Zuschläge für nächtliche Starts und Landungen
- Restriktivere Genehmigungspraxis bei Verspätungen durch die Fluglärmenschutzbeauftragte
- Verstärkte Anwendung von Ordnungswidrigkeitsverfahren und Bußgeldern mit Gewinnabschöpfung

Das Ergebnis sei gleichwohl gewesen, dass der weitere Anstieg der nächtlichen Verspätungen bisher nicht verhindert werden konnte.

Vertreter/innen der Deutsche Flugsicherung DFS, der Condor Airline und des Flughafens stellten die Probleme aus ihrer Sicht dar und beschrieben ihren Beitrag zur Reduzierung der Verspätungen. In weiteren Impulsvorträgen erläuterten die Fluglärmenschutz-Initiativen ihre Einschätzungen.

Die DFS unterstrich den Anspruch der Flugsicherung, Flüge pünktlich, geordnet und sicher abzuwickeln und erklärte das komplexe System der nationalen und europäischen Steuerung der Flugbewegungen. Aus ihrer Sicht hätte die Flugsicherung am Standort Hamburg nur einen geringen Anteil an den aufgetretenen Verspätungen.

Die Condor Airline beschrieb die Prinzipien ihrer Flugplangestaltung unter besonderer Berücksichtigung der geografischen Lage des Flughafens Hamburg. Sie machte deutlich, dass die Vermeidung von Verspätungen ihr ureigenes Interesse sei und beschrieb, welche Maßnahmen bei Problemverbindungen ergriffen werden und welche Verbesserungen damit erreicht werden konnten.

Die Bürgerinitiative für Fluglärmenschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein und die Notgemeinschaft der Flughafen- Anlieger wiesen auf die gravierenden Gesundheitsbelastungen des Fluglärms hin und kritisierten, dass die nächtlichen Verspätungen vor allem

bei einzelnen Billig-Airlines offenbar zum Geschäftsmodell gehörten. Bereits bei minimalen Störungen des Betriebsablaufes komme es hier zwangsläufig zu einer Kettenreaktion, mit der Folge, dass am Ende des dritten Umlaufes die Nachtflugbeschränkung in Hamburg nicht mehr eingehalten werden könnte. Rund 70 % aller Verspätungen seien deswegen vermeidbar. Angesichts der ausbleibenden Wirkungen der bisherigen Maßnahmen bekräftigte der Initiativkreis Fluglärm seine Forderung nach einer verbindlichen Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen.

Der Flughafen Hamburg hielt demgegenüber an der Verspätungsregelung in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr fest, da sie ein integraler Bestandteil seiner Betriebsgenehmigung sei. Er wies darauf hin, dass die Verspätungsprobleme nicht allein auf die lokale Situation des Hamburger Flughafens zurückzuführen wären, sie reflektierten vielmehr die Verspätungsentwicklung im überlasteten gesamteuropäischen Luftverkehr.

Einvernehmen bestand in der Allianz, das Instrument des Ordnungswidrigkeitsverfahrens verstärkt einzusetzen und dafür praxismgerechter auszugestalten.

4. Die Sitzungen der Allianz 2018

Die langanhaltenden Meinungsverschiedenheiten bzgl. der Ziele der Allianz (vgl. S. 5) wurden in der **7. Sitzung** am 22.02.2018 beigelegt. Auf Vorschlag der Vorbereitungsgruppe wurde erstmals einmütig eine Zielformulierung beschlossen, die die Allianz als ein Dialogforum bezeichnet, das – im Bewusstsein der unterschiedlichen Interessenlagen – gemeinsam getragene Vorschläge erarbeiten will, wie Fluglärmbelastungen verringert werden können.

Zielsetzung der Allianz für den Fluglärmenschutz

Die Allianz für den Fluglärmenschutz ist ein Dialogforum, in dem sich Fluglärm Betroffene, Flughafen, Luftverkehrswirtschaft, Wirtschaft der Metropolregion, Politik und Verwaltung über die Möglichkeiten zur Verringerung der luftverkehrsbedingten Belastungen (insbesondere des Fluglärms) durch den Betrieb am Hamburger Flughafen austauschen. Die Arbeit der Allianz soll dazu beitragen, dass ein offener, kritischer und respektvoller Dialog zwischen allen Beteiligten möglich wird und gegenseitiges Vertrauen wächst. Das Ziel der Allianz besteht darin, im Bewusstsein der unterschiedlichen Interessenlagen und Aufträge aller Beteiligten

- Transparenz und eine gemeinsame Informations- und Bewertungsgrundlage zur Entwicklung der Lärmbelastungen durch den Flughafen Hamburg herzustellen,
- Ursachen der Lärmbelastungen und Möglichkeiten zu ihrer Reduzierung zu prüfen und – wo immer möglich –
- gemeinsam getragene Vorschläge zu erarbeiten, wie Fluglärmbelastungen verringert werden können.

Im Verlauf der 7. Sitzung wurde darüber hinaus eine erste Bilanz der bisherigen Arbeit der Allianz gezogen. Einige beispielhafte Stellungnahmen:

Es ist gut, dass es die Allianz gibt. Alle strittigen Fragen können zur Sprache gebracht werden. Auch wenn keine gemeinsame Sichtweise besteht, ist das Verständnis für die jeweils andere Seite doch sichtbar gewachsen.

Die Sitzungen der Allianz verlaufen aufmerksam und konzentriert, es besteht die Bereitschaft, einander zuzuhören.

Die zusätzliche Gruppenarbeit („AG Messen“) hat sich als sehr produktiv herausgestellt. Es hat sich gelohnt, den Themen intensiv auf den Grund zu gehen.

Der respektvolle Umgang miteinander in der Allianz und in der Öffentlichkeit kann weiter verbessert werden.

Kritisch muss man sehen, dass es in der Allianz zwar intensive Diskussionen gibt, aber praktische Lösungsvorschläge fehlen. Bisher gelang es der Allianz nicht, sich auf konkrete Maßnahmen zu verständigen und deren Umsetzung anzustoßen.

Die **8. Sitzung** der Allianz am 06.06.2018 hatte das Schwerpunktthema „Zwischen Volkspetition und Verspätungssituation: Was sind konkrete Maßnahmen zur Verbesserung?“ Grund für diese Themenwahl waren die im Verlauf des Jahres 2018 wiederum gestiegene Zahl der Verspätungen und die anstehende Entscheidung im Umweltausschuss und in der Hamburger Bürgerschaft zur „Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen“.

Die Allianz für den Fluglärmschutz wollte in dieser Situation den Dialog stärken, insbesondere auch mit den politischen Entscheidungsträgern. Deshalb bekamen nach zwei Impulsvorträgen vom Initiativkreis für den Fluglärmschutz und vom Flughafen auch die in der Allianz vertretenen Bürgerschaftsfraktionen die Möglichkeit, ein politisches Statement abzugeben.

Von Seiten des Initiativkreises für den Fluglärmschutz wurde die Entwicklung der Anzahl an nächtlich verspäteten Landungen zwischen 23 Uhr und 6 Uhr in den Vordergrund gestellt, die im Verlauf des Jahres 2018 wesentlich zugenommen hätten. Kritisiert wurden die festgestellte Ausweitung des „Fluglärmteppichs“ und der Anstieg der Dauerschallpegel an fast allen Messstationen. Kritikpunkt war weiter der Umgang mit den Bahnbenutzungsregeln, die aus Sicht der Initiativen weit überwiegend nicht eingehalten würden. Notwendige Konsequenz daraus sei die BUND-Volkspetition „Nachts ist Ruhe - Fair für alle, gut für Hamburg“, mit der die Einführung und Umsetzung eines echten Nachtflugverbotes gefordert wurde. Als erster Schritt in diese Richtung wurde die Umsetzung der Empfehlungen der Hamburger Fluglärmschutzkommission (FLSK) gesehen, die zur Eindämmung der nächtlich verspäteten Starts und Landungen keine Starts nach 23:00 Uhr und keine Landungen nach 23:30 Uhr auf Grundlage der Verspätungsregelung mehr zuzulassen wollte.

Der Flughafen verwies darauf, dass die Verspätungen derzeit in Europa gesamtheitlich zunehmen würden und nicht allein in Hamburg. Die Ursachen für Verspätungen in Hamburg würden ganz überwiegend an anderen Stellen des komplexen Luftfahrtssystems aus den im Tagesverlauf vorangegangenen Umläufen entstehen würden. Der Flughafen betonte, dass Airlines und Flughafen sich den Herausforderungen stellen würden. Gemeinsam werde alles operativ Mögliche unternommen, um die Zahl der Verspätungen so gering wie möglich zu halten, insbesondere durch Maßnahmen wie personelle Aufstockung bei den Bodenverkehrsdiensten, deutliche Entgelterhöhung für späte Starts und Landungen – insb. nach 23:00 Uhr, Optimierung der Flugpläne und Vorverlegung verspätungsanfälliger Flüge, Entwicklung klarer Kriterien für Sanktionsmaßnahmen bis hin zu Ordnungswidrigkeitenverfahren. Änderungen der gültigen Betriebsgenehmigung, die neben der 24-stündigen Betriebspflicht ein geltendes System von Nachtflugbeschränkungen umfasse, wolle der Flughafen wegen der notwendigen Einbindung in das europäische Luftverkehrsnetz nicht hinnehmen.

In den anschließenden Statements nahmen die Vertretungen aller in der Allianz mitarbeitenden politischen Parteien Stellung. Dabei wurden viele Vorschläge und Ideen eingebracht, um eine Trendwende bei den Verspätungen einzuleiten. Eine Reduzierung der Betriebszeiten auf 22:00 Uhr wurde von keiner Partei explizit vertreten. Von mehreren politischen Parteien wurde aber der Vorschlag der Fluglärmschutzkommission, die Anwendung der Verspätungsregelung für Starts nach 23:00 Uhr und teilweise auch für die Landungen nach 23:30 Uhr einzuschränken, unterstützt.

Deutlich wurde, wie stark das Thema Fluglärm in der politischen Debatte angekommen ist, welchen Stellenwert die Lärmschutzproblematik in den Parteien inzwischen einnimmt und wie heftig z.T. über angemessene und wirksame Wege gestritten wird. Diese Transparenz wurde auch dadurch ermöglicht, dass die Mitglieder der Fraktionen nicht allein bekannte politische Linien vertraten, sondern auch ihre persönlichen Haltungen deutlich machten.

Anerkannt wurde auch, dass der Flughafen bereits eine Menge unternimmt, um die Verspätungssituation zu verbessern. Auch dies wurde als das Resultat der Arbeit der Allianz gewertet. Übereinstimmung bestand dahingehend, dass der administrative Umgang mit verspäteten Starts und Landungen verbessert und das Monitoring sowie der Austausch mit den Airlines intensiviert werden sollten.

Die **9. Sitzung der Allianz** am 27.09.2018 stellte die ablehnende Entscheidung der Hamburgischen Bürgerschaft zur „Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen“ in den Mittelpunkt. Die Bürgerschaft hatte die Volkspetition für nicht abhilfefähig erklärt und auf Grundlage einer Vorlage des Umweltausschusses einen Antrag mit 21 Punkten beschlossen. Der Beschluss der Bürgerschaft hatte bei den Fluglärmenschutz-Initiativen Ärger und große Enttäuschung hervorgerufen.

Von Seiten der Regierungsfractionen wurde erklärt, dass die bestehende Verspätungssituation nicht hingenommen werde. Eingriffe in die vorhandene Betriebsgenehmigung für den Flughafen seien allerdings rechtlich bedenklich und deswegen nicht konsensfähig gewesen. Stattdessen hätte die Bürgerschaft die 21 Punkte beschlossen, mit denen die Wirksamkeit der bisher verfolgten Ansätze zur Fluglärmreduzierung weiter verstärkt werden sollen. Im Zentrum stehen dabei Initiativen für eine effektivere Flugsicherung auf nationaler/internationaler Ebene, eine strengere Auslegung und Handhabung der Verspätungsregelung sowie ein verstärkter Austausch mit den Airlines bezüglich der Flugplangestaltung. Außerdem wurde eine Ausweitung des passiven Lärmschutzes beschlossen.

Von Seiten der anderen Bürgerschaftsfractionen wurde die Entscheidung mit zum Teil unterschiedlichen Positionen abgelehnt. Gemeinsam kritisiert wurde das zeitlich sehr enge Verfahren in der Bürgerschaft, das es nicht möglich gemacht hätte, einen breiteren Konsens herzustellen.

Die Vertretungen der Initiativen gegen den Fluglärm erkannten einzelne Regelungen des Beschlusses zwar als weiterführend an, bezeichneten die Ablehnung der Volkspetition insgesamt aber als völlig inakzeptabel. Sie kritisierten auch, dass die Korrektur der Aussagen des Senats zu den rechtlichen Möglichkeiten von Änderungen der Betriebsgenehmigung für den Flughafen in der Bürgerschaft nicht mehr diskutiert wurde. Insgesamt habe auf dem bisherigen Weg die Nichteinhaltung der Lärmschutzbestimmungen nicht nur nicht abgenommen, sondern wesentlich zugenommen. Mit den 21 Punkten werde – so die Sicht der Initiativen – der Fluglärm geschützt und nicht die Betroffenen. Insofern bestünde derzeit nicht nur kein Einvernehmen zwischen Betroffenen und Politik, sondern „maximaler Dissens“.

Der Flughafen, Behördenvertreter und Vertretungen der Wirtschaft erklärten, dass man Verständnis für die Enttäuschung seitens der Betroffenen habe. Sie bewerteten den Beschluss der Hamburger Bürgerschaft gleichwohl positiv. Insbesondere die geforderten Einschränkungen der Betriebszeiten wurden mit Verweis auf die geltende Betriebsgenehmigung, die Verantwortung gegenüber den Passagieren und die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für Hamburg und das Umland abgelehnt.

Mit den 21 Punkten wurde in der Bürgerschaft die Hoffnung verbunden, die Verspätungen wirksam zu reduzieren. Zugleich wurde anerkannt, dass der Flughafen in der

Mitverantwortung ist, die Verspätungen wesentlich abzubauen, und es wurde darauf verwiesen, dass bereits große Anstrengungen unternommen würden, um die Unpünktlichkeit zu verringern. Allerdings sei der Flughafen in das internationale Flugverkehrssystem eingebunden, weswegen sich viele Probleme nicht allein vor Ort lösen ließen.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Arbeit der Fluglärmschutzbeauftragten wurden allgemein unterstützt.

Die überaus kontroverse Diskussion wurde in der Allianz trotz großer Betroffenheit der Initiativen so geführt, dass ein gegenseitiges Zuhören immer möglich war.

Die Vorbereitungsgruppe hat sich zur Bewertung der Situation Ende 2018 getroffen und diese Form des Dialogs gewürdigt. Dennoch ist allen bewusst, dass die getroffenen Entscheidungen nur dann auf mehr Akzeptanz stoßen werden, wenn sich die nächtlichen Verspätungszahlen deutlich und verlässlich reduzieren.

Die Vorbereitungsgruppe hat deswegen den Vorschlag eingebracht, dass in den Sitzungen der Allianz zukünftig regelmäßig der Punkt „Verspätete Starts und Landungen nach 23:00 Uhr“ auf der Tagesordnung stehen soll.

6. Die Arbeit der AG Messen

Die „Arbeitsgruppe Messen“ der Allianz für den Fluglärmschutz wurde in der 4. Sitzung am 22.03.2017 eingerichtet und hat seitdem neunmal getagt. In der 7. Sitzung der Allianz hat es einen ausführlichen Zwischenbericht gegeben, der erste Ergebnisse und die Weichenstellungen für die weitere Arbeit beschrieb.

Der AG Messen wurde die Aufgabe übertragen, das für die Transparenz der Diskussion zentrale Thema der Datenerfassung zur Lärmbelastung rund um den Flughafen fachlich zu vertiefen und für das Plenum der Allianz aufzubereiten. Dazu wurde die Gruppe mit Vertretern des Flughafens, der Initiativen und der Umweltbehörde besetzt.

Die Arbeitsgruppe verständigte sich auf die Ziele „Allseits akzeptierte Lärmmessungen und Auswertungen“ und „Transparenz und Nachprüfbarkeit der Daten“. Sie hat im offenen und konstruktiven Dialog Ergebnisse zu einer Reihe von Streitpunkten erzielt, für die eine Verständigung zuvor nicht erreicht werden konnte.

Die bisherige Arbeit im Überblick:

Weiterentwicklung des Messstellennetzes: Die AG hat die Standorte aller Messstationen im Hinblick auf die veränderten Bedingungen des Flugbetriebs überprüft. Vereinbart wurde, dass der Flughafen zwei neue mobile Messstellen anschafft, wobei aus der Gesamtheit der mobilen Messstellen dann zwei in feste Messstellen umgewandelt werden. Bezüglich der Standorte gibt es weitgehenden Konsens. Zur Umsetzung wurde zusätzlich eine Messstelle verlegt und der bisherige Standort als virtuelle Station weitergeführt. Die Initiativen sehen dies als Kompromiss und wünschen die Beschaffung weiterer Messstellen.

Qualität der Messungen: Die AG hat die Vor- und Nachteile des Messsystems des Flughafens im Vergleich zum Messsystem des DFLD diskutiert und fachlich verglichen. Ergebnis: Die technische Qualität der Lärmmessungen der FHG ist allseits akzeptiert.

Transparenz und Bereitstellung der Daten: Lärm- und Radardaten werden vom Flughafen DIN-konform ausgewertet (einschließlich Pegelhäufigkeitsstatistik) und in TraVis abgebildet. Von Seiten der Initiativen vorgetragene zusätzliche Anforderungen (zeitnahe, umfassende und transparente Darstellung der Messergebnisse, Möglichkeit des elektronischen Rohdatenexports, längere Archivierung der Messdaten für den Zugriff auf schon beendete mobile Messungen) wurden in der AG ausführlich besprochen. Ergebnis: Die Archivierung wird auf mehrere Monate erweitert. Ein weiterer wichtiger Schritt wäre die Darstellung der Daten in TraVis, zusätzlich über einen größeren zeitlichen Zeitraum hinweg. Dass die Messergebnisse und die flugtechnisch beigegeben Daten in Travis

dargestellt werden, ist anerkannt. Die gesamtzeitliche Darstellung von zusammenhängenden TraVis-Daten ist noch nicht gelöst. Fachlich kein Problem – gibt es hierzu bisher noch kein Einverständnis mit dem Flughafen (Hintergrund: TraVis wird an mehreren deutschen Flughäfen eingesetzt und die Zeitintervalle entsprechen einem nationalen Standard). Zusätzlich wünschen sich die Initiativen den direkten Datenexport für jeweils ein Flugereignis. Auch dieser Punkt ist noch nicht endgültig geklärt.

Erfassung und Bewertung des Fluglärms der Start- und Landevorgänge auf der Runway mittels ADS-B Zuordnung:

Diese Thematik wurde ausführlich diskutiert. Mit der bisherigen radargestützten Fluglärmzuordnung konnte in der Vergangenheit nur der Fluglärm der Luftfahrzeuge erfasst und zugeordnet werden, die sich in der Luft befanden. Das nun vom Flughafen Hamburg entwickelte Konzept auf -Basis des ADS-B-Systems- erweitert die Fluglärmzuordnung auch für Luftfahrzeuge, die auf der Runway stehen und sich dort bewegen. Somit kann nun auch der Teil des Fluglärms zugeordnet und bewertet werden, der beim Startvorgang bis zum Abheben und beim Landevorgang nach dem Aufsetzen auf der Runway entsteht. Das ADS-B-System wurde im Sommer 2018 implementiert und zunächst testweise in Betrieb genommen. Die per ADS-B-System korrelierten Fluglärmereignisse werden bewertet und finden Eingang in die Maximalpegelverteilung und in den Leq-Bericht als Fluglärm. Auch dieser Lärmpegelverlauf ist in TraVis mit einer erweiterten Archivierungsdauer von sechs Monaten zu verfolgen. Zusätzlich werden über das ADS-B-System die Rollwege der Luftfahrzeuge in TraVis visualisiert. Auf diese Weise wurde eine vollständigere Fluglärmendarstellung erreicht. Das Konzept wurde von den Initiativvertretern sehr begrüßt. Gleichwohl besteht nach Ansicht der Initiativenvertreter die Notwendigkeit zusätzlich zum Fluglärm auch den flugzeugbedingten Bodenlärm des Flughafens zu erfassen und zu bewerten.

Die AG Messen stellt im Ergebnis ihrer bisherigen Arbeit einen fruchtbaren Erfahrungsaustausch und einen hohen Lerneffekt für alle Mitglieder fest. Es wurden wichtige Fragestellungen benannt und technisch/praktisch umgesetzt. An einigen Fragen soll gemeinsam weitergearbeitet werden. Allerdings bedarf das Thema „Transparenz und Bereitstellung der Daten“ bald einer für alle Seiten akzeptablen Klärung.

7. Zusammenfassung

In den bisher stattgefundenen neun Sitzungen der Allianz für den Fluglärmschutz sind die nachfolgenden Themen intensiv diskutiert worden:

1. Verständigung über Ziele und Arbeitsweise, Schwerpunktthemen für die weitere Arbeit
2. Grundsätze der Zusammenarbeit, Umsetzungsstand des 16-Punkte-Plans
3. Handlungsfelder 16-Punkte-Plan; Entscheidung über eine externe Moderation
4. Konzepte und Vorgehensweisen zur Fluglärmmessung
5. Terminalentwicklungskonzept
6. Entwicklung der Zahl der nächtlichen Verspätungen
7. Beschluss zur Zielformulierung und erste Bilanz der bisherigen Arbeit
8. Zwischen Volkspetition und Verspätungssituation
9. Entscheidung der Bürgerschaft zur Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen

Die gemeinsame Arbeit in der Allianz zeigt, es gab viel Inhalt, kontroverse Positionen hierzu und ein großes Engagement aller Beteiligten.

Obwohl die vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger, die durch eine Reihe von Initiativen in der Allianz für den Fluglärmschutz vertreten sind, heute in Bezug auf die ablehnende Entscheidung der Hamburger Bürgerschaft zur Volks-Petition „Nachts ist Ruhe“ von einem „maximalen Dissens“ sprechen, investieren sie sehr viel ehrenamtliche Zeit in einen Dialog, dessen Ergebnisse aus ihrer Sicht noch völlig unzureichend sind.

Und das gilt auch für die anderen Mitglieder der Allianz: Die Vertretungen der in der Hamburger Bürgerschaft vertretenden Parteien, der vom Fluglärm betroffenen Landkreise, der Umweltbehörde und der Verkehrsbehörde, der Wirtschaftsverbände, der Deutschen Flugsicherung, der Luftverkehrswirtschaft und des Flughafens investieren ebenfalls Zeit und Energie in einen Dialog, in dem sie sich mit ihren Argumenten aus ihrer jeweiligen Perspektive und Interessenslage nicht genügend verstanden und berücksichtigt sehen.

Die größte Gemeinsamkeit aller Beteiligten ist, dass alle Seiten diesen Dialog für sinnvoll und notwendig halten und sich in einer bislang nicht vorhandenen Form der persönlichen Wertschätzung – trotz der nach wie vor unübersehbaren inhaltlichen Differenzen – gegenüberstellen können und wollen. Das führt zu kleinen Fortschritten, die zwar die grundsätzlichen Unterschiede nicht beseitigen, aber dennoch wertvoll sind. Die Qualität, sich bei den Treffen der Allianz gegenseitig zuzuhören, ist gestiegen, so wird in der „Arbeitsgruppe Messen“ und in der Vorbereitungsgruppe ganz praktisch zusammengearbeitet. Das wichtigste Ergebnis der Arbeit der Allianz besteht insofern darin, dass die Belastungen durch den Fluglärm heute in der Reflexion aller Beteiligten ein weit größeres Gewicht einnehmen als früher. Das ist ein Fortschritt, auch wenn er sich aus der Sicht der Initiativen noch nicht genügend oder gar nicht in der Umsetzung niederschlägt.

Deshalb war die Entscheidung des Hamburger Senats vom 04.02.2015, als Teil des 16-Punkte-Plans die „Allianz für den Fluglärmenschutz“ einzurichten, richtig. Die Arbeit in der Allianz braucht einen Dialog, der Kontroversen aushält und zugleich offen ist für gemeinsame Ideen. Für diesen Dialog ist ein Anfang gemacht. Ein Meilenstein auf dem Weg zu diesem Dialog war die Entscheidung der Allianz, ihre Arbeit trotz der Federführung durch die Flughafen Hamburg GmbH extern und unabhängig moderieren zu lassen.

8. Anhang

8.1 Grundsätze der Zusammenarbeit

8.2 Mitgliederliste der „Allianz für den Fluglärmschutz“

8.3 Mitgliederliste der Vorbereitungsgruppe

8.4 Mitgliederliste der AG Messen

8.1 Grundsätze der Zusammenarbeit in der „Allianz für den Fluglärm-schutz“*

Präambel

Im Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 21. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft unter dem Motto „Zusammen schaffen wir das moderne Hamburg“ wird die inhaltliche Richtung der „Allianz für den Fluglärm-schutz“ mit der Gewährleistung eines stadtverträglichen Flughafens vorgegeben. Hierfür wird der von der Bürgerschaft beschlossene 16-Punkte-Plan konsequent umgesetzt. Darüber hinaus wird permanent nach Möglichkeiten gesucht, den Fluglärm-schutz weiter zu verbessern. Alle Belange des Fluglärm-schutzes und der Entwicklung des Flughafens sollen zukünftig auch in einer vom Flughafen initiierten „Allianz für den Fluglärm-schutz“ besprochen werden. Der 16-Punkte-Plan besagt, dass vor dem Hintergrund der notwendigen Akzeptanz für den innerstädtischen Flughafen alle mit der Umsetzung dieses Ersuchens befassten Stellen gebeten werden, die Aufträge des Ersuchens umzusetzen.

Die „Allianz für den Fluglärm-schutz“ soll dazu beitragen, den Flugverkehr im Einklang mit den Interessen der Fluglärm-betroffenen und den Nutzern zu einem stadtverträglichen Flughafen auszugestalten und Fortschritte im Bereich des aktiven und passiven Fluglärm-schutzes zu erzielen. Sie stellt auch eine Dialogplattform für eine konstruktive Verständigung zwischen den Fluglärm-betroffenen, den Nutzern und den Entscheidungsträgern dar und bietet dazu ein Forum für den Austausch zu Problemen und über Verbesserungsvorschläge.

Die „Allianz für den Fluglärm-schutz“ begleitet die Nachverfolgung des jeweiligen Umsetzungsstandes der einzelnen Aspekte aus dem 16-Punkte-Plan und erörtert die erarbeiteten Fluglärm-schutzmaßnahmen (Fortschrittsberichte).

Ein weiteres Ziel der „Allianz für den Fluglärm-schutz“ ist die Schaffung und Wahrung von Transparenz zu allen fluglärmrelevanten Themen beim Betrieb des Hamburger Flughafens. Die gemeinsamen Erkenntnisse dieses Dialogs und Informationen sind transparent zu machen und der Öffentlichkeit der Zugang dazu zu erleichtern.

Grundvoraussetzung für eine gedeihliche Zusammenarbeit in der „Allianz für den Fluglärm-schutz“ ist ein offener, ehrlicher und fairer Umgang aller Beteiligten miteinander sowie die transparente Darlegung aller Fakten, die für die effiziente Arbeit der Allianz erforderlich sind.

I.

Zielsetzung der Allianz für den Fluglärmschutz*

Die Allianz für den Fluglärmschutz ist ein Dialogforum, in dem sich Fluglärm-betroffene, Flughafen, Luftverkehrswirtschaft, Wirtschaft der Metropolregion, Politik und Verwaltung über die Möglichkeiten zur Verringerung der luftverkehrsbedingten Belastungen (insbesondere des Fluglärms) durch den Betrieb am Hamburger Flughafen austauschen.

Die Arbeit der Allianz soll dazu beitragen, dass ein offener, kritischer und respektvoller Dialog zwischen allen Beteiligten möglich wird und gegenseitiges Vertrauen wächst.

Das Ziel der Allianz besteht darin, im Bewusstsein der unterschiedlichen Interessenlagen und Aufträge aller Beteiligten

- Transparenz und eine gemeinsame Informations- und Bewertungsgrundlage zur Entwicklung der Lärmbelastungen durch den Flughafen Hamburg herzustellen,
- Ursachen der Lärmbelastungen und Möglichkeiten zu ihrer Reduzierung zu prüfen und – wo immer möglich –
- gemeinsam getragene Vorschläge zu erarbeiten, wie Fluglärm-belastungen verringert werden können.

II.

Zusammensetzung

(1)

Die „Allianz für den Fluglärmschutz“ soll aus Vertretern aller betroffenen Interessensgruppen bestehen. An jeder Sitzung der Allianz sollen teilnehmen:

- a) Der/die Fluglärmschutzbeauftragte
- b) Ein/e Vertreter/in der Landesluftfahrtbehörde
- c) Jeweils ein/e Vertreter/in der Fraktionen der Hamburgischen Bürgerschaft
- d) Vertreter/innen der Flughafen Hamburg GmbH, davon mindestens ein/e Vertreter/in der Arbeitnehmer/innen
- e) Vertreter/innen der Fluglärmschutzinitiativen aus der Metropolregion Hamburg
- f) Vertreter/innen der von Fluglärm betroffenen Landkreise
- g) Der/die Vorsitzende/r des Airline Operators Committee Hamburg (AOC)
- h) Der/die Vorsitzende der Fluglärmschutzkommission
- i) Ein/e Vertreter/in der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) als Gast
- j) Ein/e Vertreter/in der Handelskammer
- k) Ein/e Vertreter/in des Unternehmensverbandes Nord

(2)

Die Anzahl der Teilnehmer soll 30 nicht übersteigen. Jeweils zuständige Senatsvertreter können im Einzelfall dazu geladen werden. Die teilnehmenden Interessengruppen benennen dem Sekretariat ihre/n jeweilige/n Vertreter/in und eine/n Stellvertreter/in, der/die nur im Verhinderungsfall des/der Vertreters/in teilnimmt.

III.

Vorbereitungsgruppe

(1)

Mitglieder der Vorbereitungsgruppe sind:

- a) Ein/e Vertreter/in der Fraktionen, die in der Hamburgischen Bürgerschaft die Regierung stellen, und ein/e Vertreter/in der Fraktionen, die in der Hamburgischen Bürgerschaft die Opposition stellen
- b) Zwei Vertreter/in der Fluglärmenschutzinitiativen
- c) Ein/e Vertreter/in der Flughafen Hamburg GmbH
- d) Ein/e Vertreter/in der Landesluftfahrtbehörde

(2)

Die Vorbereitungsgruppe trifft sich je nach Erfordernis, mindestens jedoch einmal vor jeder Sitzung der „Allianz für den Fluglärmenschutz“.

(3)

Die Vorbereitungsgruppe erstellt gemeinsam mit dem/der Moderator/in auf Grundlage der beim Sekretariat zu führenden Themenliste die Tagesordnung für die nächste Sitzung. Die Vorbereitungsgruppe kann Experten als Gast der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ einladen. Bei Bedarf und Klärung der Kostenfrage kann die Vorbereitungsgruppe über das Sekretariat die Beauftragung von Fachstudien veranlassen und Facharbeitsgruppen zu einzelnen Themen einberufen. Sie schlägt dem Plenum den nachfolgenden Sitzungstermin vor.

IV.

Sekretariat

(1)

Die Organisation und das Sekretariat der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ obliegen der Flughafen Hamburg GmbH in Abstimmung mit der Vorbereitungsgruppe und dem/der externen Moderator/in.

(2)

Aufgabe des Sekretariates ist es, zu den Sitzungen der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ fristgerecht einzuladen und im Vorfeld der Sitzung (mindestens drei Wochen vorher) die Tagesordnung zu versenden. Ergänzende Sitzungsunterlagen sollen mindestens zwei Wochen vor der Sitzung bei den Teil-

nehmern der „Allianz für den Fluglärmschutz“ eintreffen. Das Sekretariat verschickt spätestens drei Wochen nach der Sitzung den Entwurf des Sitzungsprotokolls an die Vorbereitungsgruppe. Nach Freigabe durch die Vorbereitungsgruppe wird das Protokoll als Entwurf an die Teilnehmer der „Allianz für den Fluglärmschutz“ weitergeleitet.

(3)

Das Sekretariat nimmt Vorschläge für die Tagesordnung der „Allianz für den Fluglärmschutz“ entgegen und führt eine entsprechende Vorschlagsliste.

V.

Moderation

(1)

Die Sitzungen der „Allianz für den Fluglärmschutz“ werden durch eine/n neutrale/n Moderator/in geleitet. Zudem soll er/sie die Vorbereitungsgruppe im Vorfeld der Sitzung beraten.

(2)

Der/die externe/n Moderator/in wird durch das Plenum auf Vorschlag der Vorbereitungsgruppe bestimmt.

VI.

Sitzungen

(1)

Die Sitzungen finden dreimal jährlich statt. Sie sollen eine Sitzungsdauer von drei Stunden nicht überschreiten und beginnen in der Regel um 18:00 Uhr an einem zentral gelegenen Ort mit guter öffentlicher Anbindung. Die Leitung der Sitzung obliegt einem/r neutrale/n Moderator/in.

(2)

Der/die Moderator/in erläutert den jeweiligen Tagesordnungspunkt kurz und erteilt den Teilnehmern in ausgewogenen Anteilen das Wort. Die Redezeiten einzelner Teilnehmer werden durch den/die Moderator/in angemessen begrenzt, um möglichst vielen Teilnehmern Raum für ihre Beiträge zu bieten.

(3)

Das Sekretariat führt ein Ergebnisprotokoll über die Sitzungen. Abweichende Meinungen können schriftlich durch persönliche Erklärungen ergänzend zu Protokoll gegeben werden. Die Annahme des Protokolls erfolgt durch das Plenum. Das genehmigte Protokoll wird auf der Internetseite des Flughafens Hamburg GmbH und der Internetseite des/der Fluglärmschutzbeauftragten veröffentlicht. Allen Teilnehmern wird eine Veröffentlichung des genehmigten Protokolls auf ihren Internetseiten ermöglicht.

(4)

Etwaige Entscheidungen (z.B. Termine, Gäste) obliegen dem Plenum. Die „Allianz für den Fluglärm-schutz“ kann einvernehmlich Empfehlungen gegenüber Dritten (z.B. FLSK) aussprechen. Die Zustän-digkeiten des Senats, der Bürgerschaft und der Fluglärm-schutzkommission bleiben unberührt.

VII.

Evaluation

Die obigen „Grundsätze der Zusammenarbeit“ werden zu gegebener Zeit - spätestens jedoch nach 24 Monaten - durch das Plenum evaluiert und den ggf. geänderten Bedürfnissen im Einvernehmen an-gepasst.

8.2 Mitgliederliste Allianz für den Fluglärmschutz

Jens Aßmann, Abteilungsleiter, Handelskammer Hamburg

Dr. Kurt Duwe, Sprecher, FDP-Fraktion

Airline Operator Committee (AOC), Hamburg

Marion Grün, Fachdienstleiterin, Kreis Pinneberg

Kreis Stormarn

Margarete Hartl-Sorkin, Vorsitzende, BIG Fluglärm Hamburg

Martin Hellwig, Gemeinschaftsbetriebsratsvorsitzender, Flughafen Hamburg GmbH (FHG)

Markus Jahn, Arbeitsgruppe Fluglärmschutz Jersbek

Stephan Jersch, Sprecher, DIE LINKE-Fraktion

Lukas Kaestner, Manager, Hamburg Aviation e.V.

Gebhard Kraft, Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger

Uwe Kühl, Sprecher NIG Norderstedter Interessensgemeinschaft für Fluglärmschutz

Hansjörg Luettke, UV Nord - Vereinigung der Unternehmensverbände in HH und Schleswig-Holstein e.V.

Susanne Mollner, FGE Fluglärmgeplagte Gemeinde Elmenhorst

Martin Mosel, Sprecher, BAW Bürgerinitiativen für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein

Traute Müller, Geschäftsführerin und Moderatorin, relations Gesellschaft für Unternehmensentwicklung mbH

Raimund Neuhold, Pilot

Andrea Oelschläger, Sprecherin für Umweltfragen, AfD-Fraktion

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte, BUE Behörde für Umwelt und Energie

WiN - Wir in Norderstedt

Dr. Monika Schaal, Stellvertretende Vorsitzende und Sprecherin für Umwelt und Energie, SPD- Bürgerschaftsfraktion

Johannes Scharnberg, Prokurist, Flughafen Hamburg GmbH (FHG)

Hamburg Aviation e.V.

Axel Schmidt, Leiter des Zentralbereichs Umwelt, Flughafen Hamburg GmbH (FHG)

Uwe Schröder, Fluglärm Niendorf

Benjamin Schubert, stellvertretender Vorsitzender, Initiative Fluglärm Barmbek Alsterdorf

Dr. René Schwartz, Sprecher, BAW Stormarn

Dennis Thering, Stellv. Vorsitzender, CDU-Fraktion

Dr. Ina Tjardes, Abteilungsleiterin, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Dr. Anjes Tjarks, Vorsitzender, B90/Grüne-Fraktion

Andrea Wächter, Leiterin, DFS als Gast

Klaus Wicher, Sprecher, IFL Initiative gegen Fluglärm Im Hamburger Westen

Kreis Segeberg

8.3 Mitgliederliste Vorbereitungsgruppe

Dr. Anjes Tjarks, B90/Grüne-Fraktion

Axel Schmidt, FHG

Dennis Thering, CDU

Dr. Ina Tjardes, BWVI

Dr. Monika Schaal, SPD

Dr. René Schwartz, BAW Stormarn

Gebhard Kraft, Initiativkreis Fluglärm Hamburg & Schleswig-Holstein

Johannes Scharnberg, FHG

Martin Mosel, BAW HH

Traute Müller, relations

8.4 Mitgliederliste Arbeitsgruppe Messen

Axel Schmidt, FHG

Cornelia Teegen, FLS Jersbek

Jan Eike Hardegen, FHG

Lothar Galka, Initiative gegen Fluglärm Niendorf

Rudolf Kapp, BIG Fluglärm Hamburg

Torsten Wagner, BUE

Traute Müller, relations