

**Allianz für den Fluglärmschutz
Jahresbericht 2022**

Erstellt durch die Vorbereitungsgruppe
der Allianz für den Fluglärmschutz
28.09.2023

Inhaltsverzeichnis

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
2	Zahlen zum Flugverkehr 2022 am Flughafen Hamburg	4
3	Die Sitzungen der Allianz 2022	5
3.1	17. Sitzung am 24.03.2022	5
3.2	18. Sitzung am 14.06.2022	10
3.3	19. Sitzung am 08.11.2022	18
4	Die Arbeit der Vorbereitungsgruppe.....	26
5	Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2023	27
6	Anhang.....	30
6.1	Kennzahlen zum Flughafenbetrieb 2022.....	31
6.2	Grundsätze der Zusammenarbeit.....	41
6.3	Mitglieder der „Allianz für den Fluglärmschutz“	48

1 Vorbemerkung

Hiermit legt die Allianz für den Fluglärmschutz den fünften Jahresbericht über ihre gemeinsame Arbeit seit 2015 vor.

Im Jahr 2022 zeichnete sich mit Beginn des Sommers ein Ende der Coronavirus-Pandemie ab. Dies hatte eine schnelle Steigerung der Passagierzahlen am Hamburg Airport zur Folge. Der Anstieg der Passagierzahlen brachte neue Herausforderungen für die gesamte Luftfahrtbranche und sich schnell verstärkende Belastungen für die Flughafenanwohner sowie die Betroffenen in den An- und Abflugschneisen mit sich.

Gegenüber dem Vorjahr 2021 mit seinen Reiserestriktionen ergab sich in Hamburg ein deutlicher Anstieg des Flugverkehrs um etwa 60 % auf insgesamt knapp 110.000 Starts und Landungen. Die Flugverkehrszahlen lagen insgesamt jedoch etwa 35 % unterhalb des Niveaus von 2019. Auch wenn die Anzahl der Flüge aus der Vor-Pandemie-Zeit nicht erreicht wurde, verdoppelte sich die Zahl der Passagiere gegenüber 2021 und lag 2022 bei ca. 11,1 Millionen.

Trotz des gegenüber 2019 noch deutlich reduziertem Flugverkehrsaufkommen kam es zu erheblichen nächtlichen Verspätungen. Im Vergleich zum Anstieg des gesamten Flugaufkommens wuchs die Anzahl der Starts und Landungen nach 23 Uhr weit überproportional. Die Ursachen für die Verspätungen lagen insbesondere in Engpässen bei der personellen Besetzung der Fluggesellschaften und am Flughafen, Ausfällen bei ausländischen Flugsicherungsorganisationen sowie in Flugeinschränkungen durch den Ukraine-Krieg. Aus Sicht der Anwohner wie auch aus Sicht der Fluglärm-schutzbeauftragten ist dies nicht akzeptabel.

Das Thema Fluglärm trat wegen der Verspätungen vor allem in den Sommermonaten medial und in der politischen Diskussion deutlich stärker in Erscheinung als 2021. Auch nahmen grundsätzliche Diskussionen um die Relevanz des Flugverkehrs als Belastungsfaktor für das Klima weiterhin zu.

Auf Basis der im Jahr 2021 novellierten „Grundsätze der Zusammenarbeit in der Allianz“ erfolgte auch im Jahr 2022 eine produktive Zusammenarbeit aller aktiv Teilnehmenden als Dialogforum.

Die Vorbereitung der Themen für das Plenum erfolgte wieder durch die Vorbereitungsgruppe, alle Beteiligten arbeiteten dazu offen und respektvoll zusammen.

Im Jahr 2022 fanden drei Plenumssitzungen statt.

Die 17. Plenumssitzung des Jahres im März wurde pandemiebedingt online durchgeführt. Die beiden weiteren Sitzungen im Juni und im November konnten dann in Präsenz durchgeführt werden.

Inhaltlich wurde in der 17. Plenumssitzung die Diskussion zum Thema *Stadt- und Umlandverträglichkeit des Flughafens* fortgeführt, mit Impulsvorträgen durch den

Flughafenbetreiber, die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen sowie die Fluglärmschutzbeauftragte.

Aktuelle Ereignisse bestimmten die beiden folgenden Plenumsitzungen.

Die Branchenzertifizierung des Flughafenbetreibers als CO₂-neutraler Industriebetrieb im Juni 2022 gab Anlass zu kontroversen Diskussionen. Dieses Ereignis und die anstehende Anpassung des Klimaplanes in Hamburg beeinflusste den thematischen Schwerpunkt der 18. Plenumsitzung: *Klimaschutz im Luftverkehr – regional, national, europäisch*. In den Vorträgen wurden zunächst fachliche Hintergründe vermittelt, um dann sachgerecht zu diskutieren.

Der im Vergleich zu 2019 weit überproportional gestiegene Umfang nächtlicher Verspätungen und die daraus resultierenden zusätzlichen Fluglärmbelastungen in den Nachtzeiten dominierte die 19. Plenumsitzung zum Thema *Neuerlicher Anstieg von nächtlichen Verspätungen im Flugverkehr am Hamburg Airport und mögliche Verbesserungen*.

Es bestand der Wunsch nach Transparenz in Bezug auf Ursachen und Handlungsmöglichkeiten. Zur Klärung der Hintergründe informierten neben der Fluglärmschutzbeauftragten, der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und dem Flughafenbetreiber (Flughafen Hamburg GmbH - FHG) auch Vertreter zweier Airlines (Lufthansa, Eurowings). Alle beteiligten sich am anschließenden Diskurs.

Mit dem nachfolgenden Bericht 2022 soll – in gebotener Kürze – Einblick gegeben werden in die zumeist kontrovers diskutierten Themen, die hierbei eingebrachten unterschiedlichen Standpunkte und die entstandenen inhaltlichen Entwicklungsprozesse, die die Arbeit der Allianz geprägt haben.

Die Moderation der Allianz für den Fluglärmschutz übernahm nach dem Ausscheiden von Frau Traute Müller zum 1. Januar 2022 Frau Cornelia Reddig.

2 Zahlen zum Flugverkehr 2022 am Flughafen Hamburg

2022 war das dritte Pandemiejahr – und die negativen Auswirkungen für die Luftfahrtbranche und somit auch für die FHG waren weiterhin deutlich spürbar.

Bis Jahresende 2022 nutzten ca. 11,1 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen. Damit haben sich die Passagierzahlen ggü. dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Verglichen mit 2019 erreichten die Passagierzahlen allerdings nur ein Niveau von 65 %. Mit rund 110.000 Starts und Landungen hat sich die Gesamtzahl der gewerblichen Flugbewegungen 2022 um rund 64 % im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Das entspricht im Vergleich zum Jahr 2019 ca. 71 %. (2021: 69.800 Starts und Landungen 2020: ca. 66.300 Starts und Landungen; 2019: ca. 155.200 Starts und Landungen).

Die nächtlich verspäteten Starts und Landungen zwischen 23 Uhr und 24 Uhr sind deutlich stärker als die Zahlen der Flugbewegungen insgesamt angestiegen: 2022 sind 873 nächtlich verspätete Starts und Landungen zu verzeichnen gewesen. 2021

waren es lediglich 116 Starts und Landungen außerhalb der regulären Betriebszeit. 2019 lag diese Zahl noch bei 678 Flügen.

Die Fluglärmkontur Tag (äquivalenter Dauerschallpegel 62 dB(A)) für das Jahr 2022 beträgt 11,57 km². Das entspricht etwa 80 % der Fläche von 2019. Die Fluglärmkontur Nacht (äquivalenter Dauerschallpegel 55 dB(A)) für das Jahr 2022 beträgt 7,93 km². Das entspricht etwa 81 % der Fläche von 2019.

Auch im Jahr 2022 konnte die FHG keine monetären Gewinne erzielen. Der Verlust lag bei 27,2 Millionen Euro. Das Ergebnis fiel allerdings insbesondere aufgrund der stärkeren Verkehrsentwicklung und der Fortsetzung des Effizienzprogramms um 34 % besser als zuvor durch die FHG geplant aus.

Im Ergebnis zeigen diese Zahlen die tiefen Einschnitte, die die Pandemie für die monetäre Bilanz der FHG bedeutet.

Für die kommenden Jahre intensiviert die FHG ihre betrieblichen Bemühungen um mehr Klimaschutz. Ziel ist es bis 2035 im bodengebundenen Flughafenbetrieb ohne eigenen CO₂-Ausstoß auszukommen. Rund 70 Millionen Euro werden in dem Rahmen allein für den Bau eines flughafeneigenen Windparks bei Kaltenkirchen bereitgestellt. Der Windpark soll das Flughafengelände mit seinen rund 100 Gebäuden ab 2028 mit selbst produziertem, grünem Strom versorgen. Insgesamt sollen 250 Millionen Euro bis 2035 für das Programm „Net Zero 2035“ eingesetzt werden.

Für das laufende Jahr 2023 rechnet die FHG mit einer weiter steigenden Anzahl an Passagieren und damit verbunden auch an Flügen. Insgesamt erwartet die FHG rund 13,8 Millionen Flugpassagiere. Auch in den Sommerferien erwartet die FHG mehr Passagiere als im vergangenen Jahr: Im Juli werden es voraussichtlich über 350.000 Fluggäste pro Woche sein.

Der Hamburg Airport rechnet darüber hinaus bis 2025 zunächst nur mit einem Anstieg des Luftverkehrs auf 85 % des Niveaus von 2019.

3 Die Sitzungen der Allianz 2022

Die regelmäßigen Sitzungen der Allianz für den Fluglärmschutz sind ein zentrales Element ihrer Arbeit. Im Jahr 2022 trafen sich die Mitglieder der Allianz dreimal. Die folgenden Berichte zu den Sitzungen wurden auf Basis der einvernehmlich verabschiedeten Sitzungsprotokolle verfasst. Zur Präzisierung des beschriebenen Sachverhalts wurden an einigen Stellen Ergänzungen vorgenommen. Sie sind als „Anmerkung“ gekennzeichnet.

3.1 17. Sitzung am 24.03.2022

In dieser Sitzung wurde über die Stadt- und Umlandverträglichkeit des Flughafens debattiert, als thematische Fortsetzung zur Diskussion der 16. Plenumsitzung. Das Thema wurde zunächst durch drei Vorträge aus unterschiedlichen Perspektiven faktenbasiert dargestellt:

- **Herr Scharnberg, FHG, führte eine historische Betrachtung des Flughafens und des Umfeldes seit den 1970er Jahren durch. Um ausgewogene Entscheidungen zu treffen, sei der „Balanced Approach“-Leitlinie der ICAO hilfreich**

Herr Scharnberg zeigte die Entwicklung des Flughafens über die letzten Jahrzehnte hinweg in der Stadt Hamburg. Dazu berichtete er über die gemeinsame Verantwortung von Luftverkehrswirtschaft, Politik und öffentlicher Hand beim Thema Lärmschutz. Ihm sei es wichtig, das Stichwort „Balanced Approach“ mitzugeben. Dies sei ein Instrument der ICAO (*International Civil Aviation Organization / Internationale Zivilluftfahrtorganisation*), das bereits seit langem eingeführt sei und sich mit der Frage beschäftige, wie mit Fluglärm in einem Stufenkonzept umgegangen werden solle. Das Handlungsinstrumentarium des „Balanced Approach“ enthalte Leitlinien für ausgewogene Entscheidungen bei der Lösung von Lärmproblemen in der Umgebung von Flughäfen. Die vier Maßnahmenbündel zum Lärmschutz seien:

- die Reduzierung des Fluglärms an der Quelle (z.B. Triebwerke zu verbessern),
- die optimalen Flächennutzungsplanungen und -verwaltung im Flughafenumland sowie
- betriebliche Verfahren zur Lärminderung
- Operationelle Betriebsbeschränkungen seien das letzte Mittel und nach Prüfung aller anderen Maßnahmen in Betracht zu ziehen

Für die Stadt Hamburg sei es eine Herausforderung, auch in Zukunft mit dem städtischen Flughafen verantwortungsvoll umzugehen und dessen Belange und Auswirkungen bei Nachverdichtungen und Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen.

- **Herr Mundt, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), berichtete über heutige Interessen und Planungskonflikte: „Innenentwicklung geht vor Außenentwicklung“, begründete Ausnahmen von Bauverboten sind mit dem Fluglärmschutzgesetz vereinbar**

Herr Mundt erklärte den großen Wohnraumbedarf in der Stadt. Das politische Ziel des Senats von 10.000 neu genehmigten Wohnungen pro Jahr sei in den letzten Jahren stets erreicht worden. Beim Wohnflächenbedarf seien starke Wachstumsraten zu verzeichnen, zusätzlich aktuell auch bedingt durch den Zuzug von Geflüchteten, insbesondere aus der Ukraine. Entsprechend gebe es zusätzlich einen steigenden Bedarf an Gewerbeflächen, Bildungseinrichtungen und sozialen Einrichtungen. Belange des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung sowie die Anpassungen der Mobilitätswende müssen ebenfalls berücksichtigt werden. In Hamburg solle es im Idealfall eine Nachverdichtung geben und keine Versiegelung von unbebauten Flächen. Rechtlich orientiere man sich in Bezug auf Fluglärm an den fachgesetzlichen Festlegungen und Bestimmungen. Das

maßgebliche Fachgesetz sei das Fluglärmenschutzgesetz (*FluLärmG*), insbesondere §5 (Bauverbote und Ausnahmen). Zusätzlich gebe es einen Senatsbeschluss zur freiwilligen Siedlungsbeschränkung aus dem Jahr 1996. Die Hamburgische Bauordnung enthalte dagegen keine gesonderten Vorgaben zur Beurteilung von Fluglärm. Das Fluglärmenschutzgesetz gewähre grundsätzlich Ausnahmen von Bauverboten, die Bebauungen auch im Nahbereich des Flughafens ermöglichen, z.B. wenn Bedarf für eine neue Kita bestehe.

- **Frau Dr. Pieroh-Joußen, Fluglärmenschutzbeauftragte BUKEA, zeigte aus ihrer Sicht die Ist-Situation auf sowie Überlegungen zur zukünftigen Entwicklung des Flughafens und zum Umgang mit dem Fluglärmenschutz und Nachtflugverbot**

Frau Dr. Pieroh-Joußen betonte, es sei wichtig, dass die Fluglärm Tag- und Nachtschutzzonen sowie Siedlungsbeschränkungsgebiete auch weiterhin Bestand haben. In anderen Bundesländern gebe es nur Schutzzonen laut Fluglärmenschutzgesetz und keine darüber hinaus gehenden Siedlungsbeschränkungen. In Siedlungsbeschränkungsgebieten dürfe nur mit einem Beschluss der Senatskommission gebaut werden. Die BUKEA setze sich für eine Senkung der Auslöswerte (*Anmerkung: Höhe der Fluglärm-Dauerschallpegel sowie Anzahl bestimmter Einzelschallereignisse*) der Schutzzonen ein, auch für bestehende Flughäfen, so wie es in Hamburg der Fall ist. Man wolle die sogenannte Verspätungsregelung optimieren, um z.B. die bestehende Regelung konkreter auslegen und damit verbunden auch besser sanktionieren zu können. Weiterhin forderte sie eine restriktive Handhabung von Ausnahmen bei bestehenden Bauverboten.

Als Fluglärmenschutzbeauftragte berate ihre Behörde auch Immobiliensuchende auf Einzelnachfrage, gebe Informationen zum Thema Belastung durch Fluglärm mit Hilfe von interaktiven Karten, sei in Kontakt mit Wohnungsunternehmen, Mieterverbänden und der Verbraucherzentrale oder versorge Bürgerinnen und Bürger sowie Institutionen mit der Auslegung von Flyern und weiterem Informationsmaterial, mit dem man sich über Fluglärm informieren könne.

In der folgenden Auseinandersetzung im Plenum wurde aus den Reihen der Betroffenen deutlich, dass teilweise eine kritische Auseinandersetzung der Referenten mit der Relevanz des Themas *Schutz vor Fluglärm* vermisst wurde. Es wurde angesprochen, dass die aktuell geltende Gesetzgebung aus Sicht der Initiativen eine unzureichende Schutzwirkung für Bürgerinnen und Bürger biete. Aus Sicht der DFS, BWI, FHG werden die geltenden Bahnbenutzungsregeln eingehalten. Die Initiativen forderten dagegen eine unabhängige, externe Kontrolle über die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln.

In der folgenden Diskussion appellierte Herr Dr. Schwartz an die Politik, es müsse ein echtes Nachtflugverbot ab 22 Uhr geben. Dadurch würde ein überproportionaler Nutzen (*Anmerkung: im Vergleich zur Verkürzung der Betriebszeit*) geschaffen. Er erklärte, die Bestandsflughäfen in Deutschland würden nicht mehr den

mittlerweile anerkannten medizinischen Schutzkriterien für Bürgerinnen und Bürger entsprechen, die aktuell geltende Gesetzgebung beim Thema Schutz vor krankmachendem Fluglärm sei unzureichend.

Frau Dr. Pieroh-Joußen antwortete, man habe genau hierzu im Rahmen einer Evaluierung Stellung genommen habe. Man berechne seit 2022 das Belastungsausmaß erstmals mit einem neuen Programm namens CNOSSOS (Common NOise ASSEssment MethOdS).

Herr Schröder fragte, ob in Hamburg epidemiologische Untersuchungen vorlägen zur Frage über den Einfluss von flughafenbezogenen Luftschadstoffen auf die Gesundheit der Menschen. Frau Dr. Pieroh-Joußen erklärte, es lägen mehrere Untersuchungen vor, die bestätigen, dass Fluglärm eine Belastung für die Gesundheit darstelle. Die NORAH-Studie (Noise-Related Annoyance, Cognition and Health) gebe dazu viele Antworten.

Auf die Frage, wer darauf achte, dass die Bahnbenutzungsregeln ihren planfestgestellten Sinn und Zweck erfüllen, um möglichst wenig Menschen durch Fluglärm zu beeinträchtigen, antwortete Herr Hückelkempken diese würden eingehalten. Er erklärte, seitens der DFS läge weder mangelndes Problembewusstsein noch Ignoranz vor - es gebe Ausnahmetatbestände im Zuge der Bahnbenutzungsregeln, die durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) als eingehalten bewertet werden würden.

Herr Dr. Schwartz kritisierte an dieser Stelle, dass das BAF trotz mehrfacher Nachfrage nicht angeben könne, wann und wie die angebliche Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln kontrolliert wurde. In der weiteren Diskussion wurde die Frage, ob die BWI die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln durch die DFS kontrollieren könne, durch Frau Dr. Reuter verneint: die BWI sei keine Aufsichtsbehörde für die DFS.

Seitens der Initiativen wurde scharf kritisiert, dass somit die entsprechenden Vorgaben (*Anmerkung: Die Bahnbenutzungsregeln, BBR*) aus der Planfeststellung von 1998 sowie des Oberverwaltungsgerichtsurteils von 2001 ebenfalls nicht kontrolliert werden würden.

Erster Zwischenbericht der neu gegründeten Arbeitsgruppe „Kennzahlen“

Die neu gegründete Arbeitsgruppe „Kennzahlen“ konnte einen ersten Zwischenbericht geben. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe Kennzahlen sind: Herr Galka, Herr Hückelkempken, Herr Kapp, Frau Dr. Pieroh-Joußen, Herr Scharnberg, Herr Dr. Schwartz.

Herr Scharnberg und Herr Dr. Schwartz berichteten über die Zwischenergebnisse:

Man habe sich auf die Erhebung einiger Kennzahlen bereits einigen können, sie wurden dementsprechend grün markiert. Die Mitglieder der AG sehen bei den gelb markierten Zahlen eine Chance, sich zukünftig in einem weiteren

Abstimmungsprozess zu einigen. Bei den rot markierten Zahlen sehe man diese Möglichkeit einer Einigung aus aktueller Sicht dagegen nicht.

Die grünen Kennzahlen, auf die man sich geeinigt habe, werden ab diesem Jahr regelmäßig erhoben und einmal im Jahr als Anlage zu den Jahresberichten dem Plenum zur Verfügung gestellt.

Zu den erhobenen Kennzahlen solle zunächst keine Bewertung stattfinden.

Der finale Umfang an Kennzahlen für das Jahr 2022 ist in der Allianz für den Fluglärmschutz zusammen mit für das Jahr 2023 geplanten Erweiterungen im März vorgestellt worden und ist diesem Jahresbericht als Anlage 3.1 beigefügt.

3.2 18. Sitzung am 14.06.2022

Klimaschutz im Luftverkehr – regional, national, europäisch

Die 18. Sitzung der Allianz fand unter Beachtung der geltenden Hygienevorschriften erstmalig wieder in Präsenz, in den Räumlichkeiten des Flughafens, statt.

Anfang des Jahres 2022 hat die Flughafen Hamburg GmbH die Zertifizierung der CO₂-Neutralität für den Flughafenbetrieb gemäß Level 3+ des Airport Carbon Accreditation präsentiert die FHG ein Zertifikat, das dem Flughafenbetreiber die CO₂-Neutralität attestiert. Die Veröffentlichung in den Medien wurde von Vertretern der Initiativen dahingehend kritisiert, dass die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs ausgeklammert wurden.

In der Vorbereitungsgruppe wurde das Thema CO₂-Neutralität auch auf Initiative der FHG hin aufgegriffen und thematisch erweitert. Um es ausführlich in der Allianz zu diskutieren und hierzu einen Dialog auf Augenhöhe zu führen.

Man einigte sich auf den Titel der Veranstaltung: „Klimaschutz im Luftverkehr - regional, national, europäisch“. Mit dem Ziel, Hintergründe zu erfahren und Ansichten auszutauschen. Auch wenn manches voraussichtlich strittig bleiben würde, gehe es um die inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Thema und einen Diskurs, bei dem unterschiedliche Meinungen nebeneinander stehen bleiben dürften.

Grundlagenvortrag: „Hamburger Luftverkehr: Wie wird bisher die CO₂-Bilanzierung durchgeführt?“ (Herr Scharnberg, FHG und Herr Dr. Schwartz, BAW)

Da für diesen Grundlagenvortrag aus Kapazitätsgründen leider niemand von der dafür zuständigen Behörde (BUKEA) zur Verfügung stand, übernahmen dies Herr Dr. Schwartz und Herr Scharnberg.

Luftverkehrsbezogene CO₂-Emissionen nehmen seit 1990 nicht ab, sondern steigen erheblich an. Aus Sicht der Initiativen droht der Hamburger Klimaplan zu scheitern, weil es bisher nur Reduktionsmaßnahmen für den Flughafenbetreiber am Boden gäbe, nicht aber für den von und nach Hamburg stattfindenden Flugbetrieb. Aus Sicht der FHG sind für die Emissionen der international agierenden Airlines in erster Linie nicht der auf Hamburg begrenzte Klimaplan, sondern der Europäische Zertifikatehandel (EU-ETS) relevant.

Herr Dr. Schwartz und Herr Scharnberg stellten zunächst die Arten der CO₂-Bilanzierung im Hamburger Klimaplan dar. Herr Scharnberg erklärte, es gebe Standards, die deutschland-, europa- oder weltweit festgesetzt werden. Man unterscheide bei der Bilanzierung in Quellen- und Verursacherbilanzen. Man wende aktuell die Verursacherbilanz für die Ermittlung der CO₂-Emissionen an. Demgemäß werde vom Statistikamt Nord für den Luftverkehr aus der am Flughafen vertankten Menge an Flugzeugkraftstoff (Kerosin) eine entsprechende CO₂-Menge errechnet. Herr Dr. Schwartz führte aus, es gebe im

Hamburger Klimaplan verschiedene Emittentengruppen (Sektoren), die bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen berücksichtigt werden müssten. Für jeden der vier Sektoren habe der Senat individuelle CO₂-Minderungsbedarfe ausgewiesen. Hamburg verfare bei der CO₂-Bilanzierung nach der Methodik, die seitens des Länder-Arbeitskreises Energiebilanzen empfohlen werde. Die Quellenbilanz beschreibe die aus dem Primärenergieverbrauch direkt entstehenden CO₂-Emissionen in Hamburg. Die Verursacherbilanz hingegen beziehe sich auf den End-Energieverbrauch und habe somit einen direkteren Bezug zum Verbrauchsverhalten von Wirtschaft und privaten Haushalten. Grundsätzlich sei nach Ansicht von Herrn Dr. Schwartz die Verursacherbilanz für den Klimaschutz die maßgebliche Bilanzform. Diese bilde stärker die Veranlassung ab - im Sinne der Verursachung - und damit verbunden die durch Klimaschutzmaßnahmen in Hamburg beeinflussbaren Faktoren. Bei den im Hamburger Klimaplan aufgeführten Maßnahmen gebe es bisher leider nur Maßnahmen für den Flughafenbetreiber am Boden, nicht aber für den Flugbetrieb (*Anmerkung: aus Sicht der Initiativen stellt der Flugbetrieb den eigentlichen Kern eines Flughafens dar*). Der Luftverkehr sei im Hamburger Klimaplan als Teil des Verkehrssektors mit einem CO₂-Minderungsbedarf im Zeitraum von dem Jahr 1990 zum Jahr 2030 von minus 44,6 % enthalten. In diesem Zusammenhang verwies Herr Dr. Schwartz auf die vorliegenden Berichte der Leitstelle „Klima“ der BUKEA, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) sowie der Flughafen Hamburg GmbH zum Klimaplan Hamburg, die in der Sondersitzung der Fluglärmschutzkommission für den Flughafen Hamburg im Januar 2020 vorgetragen worden sei.

Herr Dr. Schwartz kritisierte, dass der Hamburger Klimaplan zu scheitern drohe. Luftverkehrsbezogene CO₂-Emissionen würden seit 1990 nicht abnehmen, sondern deutlich ansteigen. Dass der nach seiner Meinung mit Abstand klimaschädlichste Verkehrsträger bei der Berechnung der CO₂-Emissionen sowie der umzusetzenden Minderungsmaßnahmen zukünftig ausgeklammert werden solle, sei in keiner Weise hinnehmbar. (*Anmerkung: Diese Aussage bezieht sich auf zum damaligen Zeitpunkt diskutierte Vorschläge, die Emissionen des Luftverkehrs ohne den internationalen Luftverkehr auszuweisen, was den Umfang der abgebildeten Gesamtemissionen erheblich reduziert*). Herr Dr. Schwartz forderte, dass die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs von und zum Hamburger Flughafen weiterhin anhand der vertankten Kerosinmenge zu ermitteln seien. Dies entspreche weitgehend den CO₂-Emissionen gemäß dem Halbstreckenprinzip. Zusätzlich solle man bei der Änderung des Klimaplanes auch die nicht CO₂-bezogenen Effekte der Klimaschädigung des Luftverkehrs berücksichtigen. (*Anmerkung: diese werden bisher beim Verursacherprinzip und im Klimaplan außer Acht gelassen*).

Herr Scharnberg führte aus, das Halbstreckenprinzip sei grundsätzlich ein alternativer wissenschaftlicher Ansatz, um bestimmte Belastungen auszurechen. Die vertankten Mengen an Kerosin kämen dem sehr nahe, bildeten es aber nicht exakt ab. Als örtlicher Flughafenbetreiber sei man nicht der

Meinung, dass das Halbstreckenprinzip oder die vertankten Kerosinmengen der richtige Ansatz für einen lokalen Hamburger Klimaplan seien. Der Klimaplan habe qua Geltungskraft nur Wirkung auf Hamburg, es seien in Hamburg aber keine Airline-Unternehmen ansässig. Der CO₂-Ausstoß im Luftverkehr in Hamburg unterliege zudem seit 2012 den Regeln des Europäischen Emissionshandels (EU-ETS). Herr Scharnberg weist außerdem darauf hin, dass auf die vertankten Mengen weitere Faktoren einwirken wie insbesondere der Preis. *(Anmerkung: Je teurer der Kraftstoff in Hamburg sei, desto weniger würde in Hamburg getankt, ohne dass dies in einem direkten Verhältnis zum Kerosinverbrauch stünde).*

Fachvortrag: „Vom Flughafenbetreiber zum CO₂-Zertifikatehandel - Wo verbleibt die Klimalast im Luftverkehr?“ (Herr Dr. Schwartz, BAW)

Emissionen des Flugverkehrs haben eine ca. 2,7-Mal so große Erwärmungswirkung auf das Klima, als es sich aus dem reinen CO₂-Ausstoß durch das verbrannte Kerosin ergibt. Nur aufgrund der Pandemie bedingten Reduzierungen im Flugverkehr erreichte das CO₂-Emissionsniveau im Jahr 2020 mengenmäßig in etwa die Größenordnung, die laut Klimaplan für den Sektor Luftverkehr zu diesem Zeitpunkt vorgesehen war. Diese und weitere Zusammenhänge erläuterte Herr Dr. Schwartz in seinem Fachvortrag. Seine Forderung: man müsse jetzt die Weichen dafür stellen, damit es nicht wieder zu einem Ausmaß der Vielfliegerei komme wie vor der Pandemie.

Herr Dr. Schwartz erklärte zu Beginn seines Vortrages, die CO₂-Last des Luftverkehrs sei ungleich der Klimalast. Mit Blick auf Klimaschadwirkungen sei es daher besonders wichtig, beim eigentlichen Luftverkehr anzusetzen und diesen zu mengenmäßig reduzieren. Die Verbrennung eines Liters Kerosin erzeuge eine Emission von 2,76 kg CO₂. Aufgrund der zusätzlichen Nicht-CO₂-Klimaschadefekte betrage die Klimalast bei der Verbrennung eines Liters Kerosins gemäß Radiative Forcing Index (RFI) in einer Reiseflughöhe von 10.000 m umgerechnet jedoch 7,48 kg CO₂-Äquivalent. Das bedeute, dass die Emissionen des Flugverkehrs eine ca. 2,7-Mal so große klimaschädigende Erwärmungswirkung hätten, wie es sich aus dem reinen CO₂-Ausstoß ergebe.

In den Jahren 2020 und 2021 sehe man bei den CO₂-Emissionen am Standort HAM einen positiv zu wertenden Sprung, d.h. eine deutliche Reduzierung im Vergleich des Jahres 2019. Allein aufgrund der Pandemie sei es zum ersten Mal in Richtung eines klimaverträglichen Ausmaßes des luftverkehrsbezogenen CO₂-Ausstoßes gegangen. Ohne Pandemie hätte sich der Luftverkehr dagegen Jahr für Jahr weiter vom CO₂-Zielwert für 2030 entfernt. 2021 gingen die luftverkehrsbezogenen CO₂-Mengen bereits im Vergleich zu 2020 wieder hoch. Herr Dr. Schwartz ging auf verschiedene Bilanzierungsräume bzw. Emissionsbetrachtungen ein. Über Hamburg hinaus betrachtet gebe es die

CO₂-Bilanzierungsinstrumente „EU-ETS“ und „CORSIA“. Er kritisiere, dass es bei CORSIA keine Zielwirkung in Richtung CO₂-Reduzierung des Luftverkehrs gebe (*Anmerkung: obwohl es der Name „Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation“ suggeriere*).

Frau Dr. Reuter erklärte dazu, CORSIA sei ein weltweites Instrument, dass die ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation) sich selbst gegeben habe, um den weltweiten CO₂-Ausstoß zu regulieren. Bei EU-ETS handele es sich um ein komplett anderes System als bei CORSIA. Für die EU sei es aktuell rechtlich sehr schwierig, diese beiden Instrumente miteinander zu verbinden bzw. zu harmonisieren. Dabei gehe es insbesondere darum, wie Flüge in die EU und Interkontinentalverbindungen aus der EU heraus einbezogen werden sollen.

Herr Dr. Schwartz wies darauf hin, dass man es einem einzelnen Passagier nicht zumuten könne, eine Entscheidung für oder gegen einen Flug zu treffen, im Wissen um den Klimaschaden, der daraus entstehe. Dies müssten seiner Ansicht nach Politik und Verwaltungen mit entsprechenden Steuerungsinstrumenten übernehmen. Beispielsweise sei Werbung für Billigflüge aus seiner Sicht sittenwidrig. Hierbei würden die entstehenden externen Umweltkosten komplett ausgeklammert.

Nur 1 % der auf diesem Planeten lebenden Menschen verursachten 50 % der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs. Dagegen seien 80 % der Menschen auf der Erde noch kein Mal in ihrem Leben geflogen. Auch mit synthetisch hergestellten Flugzeug-Kraftstoffen werde man nicht klimaneutral fliegen können, da die Nicht-CO₂-Klimaschadefekte 2/3 der Klimaschädigung des Luftverkehrs ausmachen. Herr Dr. Schwartz schloss seinen Fachvortrag mit dem Fazit, dass man nur noch sieben Jahre Zeit habe, bis das verbliebene CO₂-Budget aus den Vorgaben des Pariser Klimaschutzziels zur Einhaltung der 1,5 Grad-Erderwärmung-Vorgabe aufgebraucht sei.

Fragen und Anmerkungen zu diesem Vortrag:

Herr Dr. Schacht befürchtete mit Blick auf die aktuell diskutierten Maßnahmen rund um das „Fit for 55“-Paket der Europäischen Kommission, dass sich Langstreckenflüge aus der EU vor allem nach London-Heathrow verlagern würden, da Großbritannien nicht mehr zur EU gehöre. Für alle Flüge ab Hamburg mit Zielen außerhalb der EU (z.B. nach London oder Istanbul) gelte das CO₂-Handelssystem EU-ETS nicht mehr, und zwar für die gesamte Flugstrecke. Herr Wicher forderte von der Politik eine Umkehr – sonst würde man alle Klimaziele verfehlen.

Herr Lorenzen bat um Erklärung des Prinzips EU-ETS. Herr Dr. Schwartz sagte dazu, das europäische Treibhausgas-Emissionshandelssystem hätte das Ziel den Ausstoß an klimaschädlichen Gasen innerhalb der Europäischen

Union zu senken. Hierzu wird eine Obergrenze für die Gesamtmenge von Treibhausgasen festgelegt, die die Verursacher wie Energieerzeuger oder Industriebetriebe maximal freisetzen dürfen. Somit gebe es bei den Verschmutzungszertifikaten einen CO₂-Deckel, der schrittweise reduziert werde. Herr Scharnberg schilderte dazu, der Zertifikate-Handel erfolge über die im Klimaplan bekannten Sektoren hinweg. Zum einen würde der Umfang der insgesamt verfügbaren Zertifikate gesenkt (CAP), zum anderen könne innerhalb dieser CAPs mit nicht benötigten Verschmutzungsrechten gehandelt werden (Trade). Wenn also beim Luftverkehr eine echte Reduktion um derzeit 43 % bis 2030 nicht zu erreichen sei, könne er derzeit noch Zertifikate zukaufen aus gewerblichen Sektoren, die ebenfalls innerhalb des EU-ETS vertreten sind. Der Preis pro Tonne CO₂ liege aktuell bei 60 - 70 Euro. Frau Dr. Reuther ergänzte, die Idee bei EU-ETs sei es, nach marktwirtschaftlichen Prinzipien die Unternehmen anzuregen, in neue Technologien zu investieren, um weniger CO₂ zu produzieren.

Fachvortrag: „Warum CO₂-Neutralität an Flughäfen kein Greenwashing ist“

Herr Scharnberg schilderte zunächst, bei der Debatte im Internet zum Thema CO₂-Neutralität des Flughafens habe man einen vertrauensvollen Dialog vollständig vermisst. Es sei an der Zeit, auch strittige Themen in der direkten Auseinandersetzung anzugehen und nicht nur im komfortablen "Schutz des Netzes" (Anmerkung: Internet, Social Media etc.). Als Flughafenbetreiber sehe man es als sehr große Leistung an, mit Abschluss des Jahres 2021 CO₂-neutral zu wirtschaften. Damit wolle man keineswegs suggerieren, dass es nun ab Hamburg keine Emissionen im Luftverkehr mehr gebe und die Menschen, ohne nachzudenken, fliegen könnten. Die Debatte im Internet habe sich sehr verstärkt, emotionalisiert und zum Teil wider besseres Wissen skandalisiert. Einen fachlichen Dialog auf Twitter werde man in der Qualität nicht führen können und wollen, so wie es in einem dialogorientierten Gremium wie der Allianz für den Fluglärmschutz möglich sein könne. Herr Scharnberg schilderte den Werdegang auf dem Weg zur CO₂-Neutralität am Hamburg Airport seit dem Jahr 1998. Gleichzeitig hielt Herr Scharnberg fest, dass jetzt erreichte Ziel „CO₂-neutral“ sei noch nicht das Ende des Weges. Man wolle ab 2035 auch komplett „CO₂-frei“ wirtschaften und den Status „Net Zero“ erreichen. Zum Thema „EU-ETS“ ergänzte Herr Scharnberg, man habe in Hamburg kaum Flüge, die über den europäischen Wirtschaftsraum hinausgehen. Etwa 90 % aller Flüge in HAM seien vom EU-ETS erfasst. EU-ETS gelte schon seit 2012. Der Luftverkehr sei der einzige Verkehrsträger, der bereits in einen Zertifikate-Handel eingebunden sei. Abschließend ergänzte Herr Scharnberg, als Airport habe man lokal zudem beim LTO-Zyklus (Landing and Take Off Cycle) konkrete Einflussmöglichkeiten. Zum Beispiel durch verbesserte und kürzere Taxi-Wege könne man konkret Einfluss auf den Ausstoß der Flugzeuge nehmen. Als wirtschaftlich handelndes Unternehmen habe man auch einen Anreiz, dies zu tun.

Anschließend wurden die Berechnungsprinzipien für CO₂-Emissionen konkreter hinterfragt:

Von Herr Kraft wurde auf die beiden täglichen Emirates-Flüge hingewiesen, die nicht im EU-ETS sondern nur in CORSIA enthalten sind und einem CO₂-Äquivalent entsprechen würden wie der ganze Flughafenbetrieb in einem halben Jahr. Herr Scharnberg antwortete, die Emirates-Flüge würden im LTO-Zyklus erfasst. Herr Jersch traf die Annahme, dass die 2,4 Mio. t CO₂-Äquivalent, die in Hamburg pro Jahr nach Halbstreckenprinzip gemessen werden, sich im Hamburger Klimaplan um 95 % reduzieren würden, wenn die CO₂-Emissionen zukünftig nur noch gemäß dem LTO-Zyklus erhoben würde. Dies bestätigte Herr Scharnberg. Man betrachte beim LTO-Zyklus allerdings ein Gebiet mit Hamburg-Bezug, während bei den meisten Flügen im Halbstreckenprinzip überwiegend schon Emissionen außerhalb Deutschlands betrachtet würden. Herr Scharnberg nannte als Beispiel zur CO₂-Reduktion beim LTO-Zyklus das Thema Flachstartverfahren. Zum Stichwort „Greenwashing“ erklärte Herr Dr. Schwartz, die FHG könne sich in den Medien als CO₂-neutralen Flughafenbetreiber bezeichnen, nicht jedoch allgemein als Flughafen – dann würde man annehmen, dies sei inklusive des Luftverkehrs gemeint. Die CO₂-Emissionen ausgehend von den Flügen vom und zum Hamburger Flughafen fänden im Wesentlichen außerhalb der Stadtgrenzen statt, unabhängig vom LTO-Zyklus. Die Vertreter der Politik sollten zukünftig auf das Narrativ „Nicht-Fliegen“ hinwirken, beispielsweise indem in und an öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr für Billigflüge geworben werde.

In einer intensiven Aussprache wurden die unterschiedlichen Aspekte beim Umgang mit CO₂-Emissionen beleuchtet:

Herr Dr. Schwartz sah die Stadt Hamburg in der Pflicht, für ihren Flughafen Instrumente zu finden, die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs nicht noch weiter ansteigen zu lassen. Es könne nicht das Ziel Hamburgs sein, insbesondere auch Kurzstreckenflüge unterhalb von 500 km explizit weiter zu propagieren. Diese würden immerhin ca. 20 % aller Flüge am Hamburg Airport ausmachen. Herr Kraft ergänzte, man habe nicht mehr viel Zeit, Maßnahmen zu ergreifen, um die gesteckten Klimaziele für 2050 zu erreichen. Bei der Werbung für Flüge fehlten die Informationen, wieviel Tonnen CO₂ so eine Reise verursache. Herr Mohrenberg wies darauf hin, dass die CO₂-Kosten auch bei anderen Produkten in der Werbung nicht angegeben würden. Herr Lorenzen forderte, EU-ETS und CORSIA müssten eine Lenkungswirkung zeigen. Er persönlich stimme Herrn Dr. Schwartz zu und würde es im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützen, dass es eine solche Werbung nicht mehr geben solle. Dem Mit-eigentümer des Flughafens könne man es aber wohl nicht verbieten. Frau Dr. Putz fragte Herrn Dr. Schwartz, ob seiner Meinung nach bei Umsetzung seines Vorschlags zur CO₂-Bilanzierung von Flügen die Menschen beeinflussen würden, nicht mehr aus Hamburg zu fliegen und damit der Flugverkehr

reduziert würde. Herr Dr. Schwartz antwortete, er erhoffe sich dadurch eine Förderung der öffentlichen Debatte in den Medien und in der Politik. Herr Scharnberg gab zu bedenken, wenn man zum Beispiel gewisse Strecken nicht mehr bedienen würde, müsse man ehrlich zu den Menschen sein: das würde weniger Mobilität bedeuten, da eine Verlagerung z.B. auf Nachtzüge Jahrzehnte des Vorlaufs benötigen würde. Man sei in Hamburg mit über 40.000 Arbeitsplätzen der drittgrößte Luftfahrtstandort weltweit und damit ein sehr potenter Motor für Veränderung. Der Flughafen werde voraussichtlich im Jahr 2022 einen finanziellen Verlust machen. Beide Gesellschafter hätten ein Interesse daran, möglichst schnell in den Bereich einer schwarzen Null zu kommen – diese Interessen (*Anmerkung: Verkehrssteigerung zur Vermeidung von Verlusten und Investitionen in den Umwelt- und Klimaschutz*) seien abzuwägen. Als Flughafenbetreiber gehe man davon aus, dass man bis zum Jahr 2025 nur einen Verkehr von 85 % des Niveaus aus dem Jahr 2019, vor Corona, haben werde. Von Seiten der Initiativen würden deutlichen Belastungsreduktionen gefordert, obwohl im Koalitionsvertrag vereinbart wurde, das Jahr 2019 als angemessenen Maßstab zu nehmen in Bezug auf Lärm durch Flugverkehr. Frau Dr. Reuter wies darauf hin, man müsse mit Blick auf die CO₂-Verursacherbilanz die Zuständigkeiten richtig adressieren. Als Bundesland habe man auf einige Themen keinen Zugriff. Luftverkehrsrecht sei Bundesrecht, Umweltpolitik sei überwiegend Europa-Recht. Sie finde, der LTO-Zyklus sei angemessen für Hamburg. Außerdem habe man mit dem EU-ETS ein System, mit dem man die über den LTO-Zyklus hinaus gehenden Emissionen den Airlines zuordnen und kompensieren könne.

Verspätungen und Nachtflüge

Herr Dr. Schwartz kritisierte, dass man nach aktuellen Auswertungen der BAW in diesem Jahr trotz geringerer Anzahl der Flüge mindestens bei ähnlich vielen nächtlich verspäteten Flügen landen werde wie im Jahr 2019. Diese Prognose wurde von Herr Dr. Schacht bestätigt. Geplante Linienflüge, die nachweisbar unvermeidbar verspätet seien, könnten ohne (*Anmerkung: vorherige*) Genehmigung bis 24 Uhr landen, es gebe zwischen 23 und 24 Uhr dazu nur eine Nachtflug-Beschränkung. Als Behörde überprüfe man anschließend die Gründe. Aktuell sei klar, dass in den verschiedenen Gewerken Personal fehle, die Airlines könnten diese Gründe kurzfristig nicht beeinflussen. Aus seiner Sicht registriere die BUKEA als für die Erfassung und Bewertung der nächtlichen Verspätungen zuständige Behörde den Anstieg der Verspätungszahlen, könne dagegen aber aktuell nichts tun. Dies liege begründet in den seiner Ansicht nach zu liberalen Regelungen. Herr Dr. Schwartz schlug vor, z.B. weniger Flugslots zu planen, wenn es bei den Bodenverkehrsdiensten zu wenig Personal gebe. Dann gebe es weniger Verspätungen. Herr Scharnberg sagte, wenn es ein europaweites Problem gebe, müsse man dies berücksichtigen, wenn man weitere Verschärfungen der Regeln in Hamburg fordere. Es sei

Aufgabe der BUKEA, hier auch den Schutz der Anwohner im Blick zu behalten und wirkliches Fehlverhalten von Airlines zu ermitteln und zu ahnden.

3.3 19. Sitzung am 08.11.2022

Die 19. Sitzung der Allianz fand unter Beachtung der geltenden Pandemie-Hygienevorschriften in den Räumlichkeiten der FHG statt.

Den thematischen Schwerpunkt der Sitzung bildete der neuerliche Anstieg von nächtlichen Verspätungen im Flugverkehr am Hamburg Airport, dessen Ursachen und angestrebte Verbesserungen. Dies wurde aus unterschiedlichen Perspektiven betrachtet: vermeidbare und unvermeidbare Verspätungen, Ergebnisse aus bisherigen Maßnahmenpaketen und zukünftige Handlungsoptionen

Im ersten Vortrag stellte Frau Dr. Pieroh-Joußen sich der Frage: Was macht die Fluglärmenschutzbeauftragte in der aktuellen Verspätungssituation, welche Änderungen wären perspektivisch wünschenswert?

Frau Dr. Pieroh-Joußen gab in ihrem Vortrag zunächst einen Überblick zu aktuellen Kennzahlen. Im komplexen Thema Flugverkehr gebe es zurzeit viele Probleme, insbesondere beim Personal – bei Sicherheitskontrollen, Abfertigung am Boden oder der DFS. Es wurden etwa 70 % der Flüge im Vergleich zu 2019 abgefertigt, trotzdem sind die Verspätungszahlen stark angestiegen. Zum Stichtag 30. Oktober dieses Jahres gebe es 790 nächtlich verspätete Starts und Landungen nach 23 Uhr am Hamburg Airport, das sei deutlich zu viel. In den Jahren vor der Coronavirus-Pandemie habe es ebenfalls eine sehr hohe Zahl derartiger Verspätungen gegeben, die sich dann im Jahr 2019 jedoch etwas günstiger entwickelt hätten. Ab Mai dieses Jahres habe es wieder einen starken Anstieg der verspäteten Nachtflüge gegeben, besonders im Verhältnis zum Umfang der Verkehrsmenge insgesamt. Im Mai und September 2022 wurden sogar mehr Verspätungen registriert als im besonders schwierigen Jahr 2018, in dem es dann Verbesserungsmaßnahmen gab (Luftverkehrsgipfel, 21-Punkte-Plan). Diese Maßnahmen seien durchaus erfolgreich gewesen, wie es sich in 2019 gezeigt habe. Bis Ende Oktober dieses Jahres gab es leider schon deutlich mehr Verspätungen als im ganzen Jahr 2019.

Die Präsentation von Frau Dr. Pieroh-Joußen zeigte, welche Airlines am häufigsten nächtlich verspätet waren. 25 % der Verspätungen sind durch verspätete Starts verursacht, dies sei ein deutlicher Anstieg gegenüber früheren Jahren. Aus ihrer Sicht sei ein großer Teil der verspäteten Starts vermeidbar. Im 21-Punkte-Plan gibt es die sogenannte 25 % Regelung: hat eine Airline auf einer Flugverbindung, die mindestens drei Mal pro Woche stattfindet, mehr als 25 % Verspätungen, geht die BUKEA von einem Planungsfehler aus. Sobald die sogenannte 25 % Regelung greife, werden die Luftfahrtunternehmen durch die Fluglärmenschutzbeauftragte angeschrieben, mit der Bitte, entsprechend die Tagesumläufe umzuplanen. Teilweise sei das auch erfolgt. Lagen die Verspätungsbegründungen seitens der Airlines vor, sei es für die BUKEA oft schwierig nachzuweisen, dass der Start dennoch vermeidbar gewesen wäre. Sobald es zu belegen sei, dass der Start vermeidbar gewesen wäre, werden Ordnungswidrigkeiten eingeleitet. Für den Sommerflugplan 2023 seien die

Airlines auf die Vermeidbarkeit absehbarer Verspätungen hingewiesen worden. Trotzdem seien leider wieder für einige kritische Verbindungen im Sommerflugplan 2023 Slots von diesen Airlines beantragt worden. Für den Slot-Koordinator gibt es keine rechtliche Möglichkeit, ab einer bestimmten Anzahl von Verspätungen die beantragten Slots nicht mehr an diese Airlines zu vergeben. Wenn freie Flughafen-Slots bis 23 Uhr noch vorhanden sind, können sie auch ohne Bedingungen vergeben werden. Auch wenn bei diesen Flugverbindungen im Vorjahr eine hohe Verspätungsquote, d.h. Landungen und Starts nach 23 Uhr, vorlag. Die „Unvermeidbarkeit“ sei ein unbestimmter Rechtsbegriff, das mache die Arbeit der Fluglärmschutzbeauftragten in diesem Punkt extrem schwierig. In der Sitzung der Fluglärmschutzkommission (FLSK) am 28.10.2022 wurde empfohlen, die Verspätungsregel etwas zu modifizieren. Sie als Fluglärmschutzbeauftragte habe zusammen mit der Vorsitzenden der FLSK, Frau Roeder, den Auftrag bekommen, hierzu mit den Fraktionsvorsitzenden aller demokratischen Parteien in der Hamburgischen Bürgerschaft zu sprechen.

Im nächsten Vortrag informierte Herr Hückelkempken über die technische und organisatorische Abwicklung, die aktuelle Lage und geplante Veränderungen

Herr Hückelkempken führte aus, 2022 sei für alle Beteiligten in der Luftfahrt ein Ausnahmejahr gewesen. Er erklärte, wie der Luftraum und das Streckennetz aufgeteilt und organisiert sind. Es gebe eine Art Autobahnstreckennetz in der Luft. Mit Beginn der Coronavirus-Pandemie sei es noch einmal deutlich erschwert worden, den Verkehrsfluss am Himmel zu planen. Gründe für die gegenwärtigen Kapazitätsherausforderungen seien unter anderem der veränderte Flugverkehr durch den Ukraine-Krieg, aber auch die Implementierung eines neuen Air Traffic Service--Systems in Frankreich, was zu Verlagerungseffekten des Luftverkehrs geführt habe. Ferner habe es durch den vergleichsweise geringen Flugverkehr während der Reiserestriktionen einen Ausbildungsstau bei der DFS gegeben, da man die Lotsen nicht unter Volllast habe ausbilden können.

Etwa drei Viertel der Flüge nach 23 Uhr sei bereits am Abflughafen zu spät losgekommen. Die Luftfahrt sei eng vernetzt, und wenn man über Lösungen diskutiere, sei es wichtig, nicht nur Hamburg, sondern alle Standorte und das ganze System zu betrachten. Bei der DFS gebe es ein Team, das ständig nach Optimierungsansätzen für die Airlines sucht und dabei den Einfluss aller Faktoren betrachtet. Entscheidend sei, aufgrund der Prognosen eine richtige Personalplanung zu machen. Geopolitische Faktoren könne man leider nicht verhindern. Man habe z.B. auch keinen Einfluss darauf, dass ein verspätetes Flugzeug gar nicht mehr starte.

Im dritten Vortrag wurde aus der Perspektive zweier Airlines und aus Sicht des Flughafens zur Verspätungssituation Stellung genommen (Herr Geib, Eurowings GmbH; Herr Serth, Lufthansa AG; Herr Scharnberg,

FHG)

Herr Geib erklärte, man sei optimistisch in die Sommerflugplan-Saison gestartet. Leider gab es dann Probleme: die Gewerke griffen nicht so nahtlos wie geplant ineinander, durch den schnellen Hochlauf seien operative Herausforderungen entstanden. Die Planungen von Eurowings für den Standort Hamburg sahen vor, dass die letzte Maschine immer um 22:35 Uhr gelandet sei, also mit einem entsprechenden zeitlichen Puffer bis 23 Uhr. Als man gesehen habe, wie unterdurchschnittlich die betriebliche Situation bundes- und europaweit gelaufen seien, habe man mehr als 20 % des Flugprogramms gestrichen. Dies bedeute für eine Airline, auch weniger Geld zu verdienen. Dennoch habe man sich für diesen Schritt entschieden, um das System zu stabilisieren. Hamburg sei im europaweiten Vergleich keinesfalls als Sonderfall oder besonderes Negativbeispiel anzusehen, da gebe es andere Standorte. Eurowings werbe mit 99 % Pünktlichkeit, dies erreiche man durch detailreichere Planung und die Vorhaltung von mehr Personal. Ferner wurden und werden auch mehr Flugzeuge vorgehalten. Die Maßnahmen aus diesem Sommer seien mit höheren Kosten verbunden, das sei nicht im Interesse der Airlines. Man sei stark von der Personalsituation der Partner am Boden abhängig. Als Airline könne er versichern, dass man genug Personal vorhalte. Herr Sert ergänzte, dass man hier ein deutschland- und europaweites Problem habe. Perspektivisch habe man die Planungen des Verkehrsvolumens reduziert. In diesem Sommer habe man sich bei Kunden und Mitarbeitenden entschuldigen müssen, das sei natürlich nicht das Ziel des Unternehmens. Man sei sehr zuversichtlich, im Sommer 2023 besser aufgestellt zu sein als im Jahr 2022.

Herr Scharnberg stellte dar, es sei durch die Coronavirus-Pandemie und den Ukraine-Konflikt zu einer bisher einmaligen Situation gekommen. In Deutschland wurde 2022 ein um etwa 10 % geringeres Verkehrsvolumen geplant als in Europa und dies sehe man auch in der zweiten Jahreshälfte noch. Dennoch habe es zu Beginn dieses Jahres eine Verdreifachung des Verkehrs binnen weniger Wochen gegeben. Einen solchen Anstieg des Verkehrs in so kurzer Zeit zu bewältigen sei eine bislang beispiellose Situation. So sei es dazu gekommen, dass allein von Juni bis August, also in der Sommerreisezeit, über 1.400 Flüge gestrichen wurden, um die notwendige Stabilität im Netzwerk zu verbessern. Es wurde intensiv daran gearbeitet, die offensichtlich angespannte Situation zu verbessern. Zum Ende des Sommerflugplans und in den Herbstferien sei die Performance dann spürbar besser geworden.

Zur Verspätungsregelung führt er aus, es gebe ähnliche Regelungen wie in Hamburg auch an den anderen deutschen Standorten. Das sei auch weiterhin notwendig, und die Hamburger Regeln seien auch im nationalen Vergleich nach wie vor modern und nicht liberaler als anderswo. Die Definition der gesetzlichen Nachtruhe ab 22 Uhr bedeute rechtlich unstrittig nicht gleichzeitig,

dass aller Flugverkehr auch um 22 Uhr eingestellt sein müsste. *(Anmerkung: Dieser Grundsatz gilt auch für alle anderen Verkehrsträger gleichermaßen.)* Der Flughafen habe eine Verkehrsfunktion und belaste unstreitig gleichzeitig die Anwohner. Es sei die Aufgabe einer Planfeststellung, hier einen Abwägungsprozess zwischen den Verkehrs- und Schutzbedürfnissen vorzunehmen. Die Planfeststellung sei die umfangreichste Verfahrensart in Deutschland für derartige Interessenausgleiche. Dieser Interessenausgleich sei mit der Planfeststellung Ende der 90er Jahre gemacht worden. *(Anmerkung: Seitens der Initiativen wird kritisiert, dass die Auslegung der „Unvermeidbarkeit“ der BU-KEA und BWI (sowie der FHG und DFS) des Jahres 2023 nicht mehr zu der Intention der Schutzbestimmung aus dem Jahr 1998 – sowie darauf aufbauend dem OVG-Urteil aus 2001 passt).*

Planungen für den Sommer 2023 habe man sehr früh aufgesetzt, um an allen Stellen die Planungen zu unterstützen und zu schauen, dass alle Gewerke gut ausgerüstet und besetzt sind. Man werde im kommenden Winterflugplan etwa 20 % weniger Verkehrsleistung als im vergangenen Sommerflugplan haben. Das Gesamtniveau der Flugbewegungen liege aber weiter bei ca. 70 % von 2019.

Im vierten Vortrag stellte Herr Kraft die Historie, den Ist-Zustand und den Änderungsbedarf zur Verspätungssituation aus Sicht der Initiativen vor

Herr Kraft führte aus, es habe im Jahr 1971 erstmalig die Einführung der Nachtflug-Beschränkungen gegeben, die bis heute nahezu unverändert gelten. Das bedeute: ab 22 Uhr und bis 7 Uhr dürfe im Regelbetrieb nur im Gegenverkehr gestartet und gelandet werden – also Starts über Norderstedt, Landungen über Quickborn, mit 6 – 8 Minuten Abstand zueinander *(Anmerkung: Die dargestellte Regelung ist Teil der BBR und nicht der Nachtflugbeschränkung)*. Das hätte Auswirkungen auf die zu vergebende Slot-Anzahl in der ersten und letzten Betriebsstunde. Wenn nach 22 Uhr keine Starts mehr stattfänden, wären folglich bei entsprechender rechtlicher Absicherung mehr Landungen möglich. Aus seiner Sicht liege demzufolge eine vorsätzliche Flugüberlastung vor. Im Jahr 2022 wurden am Hamburg Airport bis zu 24 Landungs-Slots noch nach 22 Uhr geplant. Die politische Vorgabe der Nachtflugbeschränkung würde durch diese Art der Slot-Vergabe nicht umgesetzt. Der nächtliche Fluglärm nehme zu, die gesundheitsgefährdenden Lärm-Grenzen für die EU laut WHO wurden zeitweilig um bis zu 100 % überschritten. Kein anderer deutscher Flughafen habe diese innerstädtische Lage und dadurch eine hohe Lärmbelastung in der Nacht im Wohngebiet auszuhalten. Die einzigen vergleichbaren Flughäfen mit ähnlicher Lage seien London-City und Stockholm-Bromma, dort gelten aber wesentlich schärfere Vorgaben, die eine echte Stadtverträglichkeit möglich machen. Als kurzfristige Maßnahmen schlug Herr Kraft vor: Beschränkung der Slot-Zahlen, auch in den Tagesrandzeiten. Zumindest solle man sich nur auf Ausnahmeregelungen einlassen,

wenn die Unvermeidbarkeit vorab nachgewiesen wurde. Das Planfeststellungsverfahren habe klare Schutzvorgaben gemacht, Nachtlärm sei nach 22 Uhr sowie in allen Tagesrand- und Erholungszeiten zu reduzieren. Wünschenswert wäre auch die Beschränkung auf lärmarme Flugzeuge unter 80 EPNdB (Effective Perceived Noise Decibels). Die nächtlichen Verspätungen würden vor allem durch Kurzstreckenflüge verursacht.

Herr Scharnberg fragte anschließend Herrn Kraft nach dessen Meinung zum Urteil des Oberverwaltungsgerichtes von 2019 in Bezug auf die Bahnbenutzungsregeln. Dort wurde erklärt, es sei nicht Sinn dieser Regeln, die Kapazität einzuschränken. Darauf antwortete Herr Kraft, das Gericht habe die Frage der Slot-Verteilung nicht untersucht. Es habe im Nachgang klargestellt, die geltende Nachtflugbeschränkung bewirke den Schutz der Anwohner und begrenze die Kapazität, da ja über Norderstedt gestartet werden müsse. Wenn jemand beispielsweise die Routenführung der Busse im HVV plane, könne er ja auch nicht einfach einen Bus mit 180 km/h durch die Innenstadt fahren lassen, um seinen Zeitplan einzuhalten. Auf die Frage von Frau Roeder, warum nach Ansicht von Herrn Kraft die ursprüngliche Regelung von 1971 auch im letzten Planfeststellungsverfahren von 1998 Bestand habe, erläutert Herr Kraft, es sei unstrittig, dass die 1971er Regelung im Planfeststellungsantrag 1997 inkludiert sei.

Ebenfalls aus Sicht der Initiativen zeigte anschließend Herr Schröder die systembedingte Regelmisachtung der Nachtflugbeschränkungen auf

Herr Schröder ergänzte den Vortrag von Herrn Kraft. Die Frage sei: welche Verspätungen vermeidbar wären und welche nicht. Das sei ein Interessengegensatz, eine allgemeingültige Definition dazu liege nicht vor. Vermeidbarkeit werde von einer Airline ganz anders definiert als von einer Initiative. Demzufolge hätte im Planfeststellungsverfahren der Öffentlichkeit klargestellt werden müssen, was tatsächlich vermeidbar sei und was nicht. Der Begriff der vermeidbaren Verspätung müsse umfassend definiert werden. Aus Sicht der Anwohner sei grundsätzlich jede nächtlich verspätete Landung vermeidbar, wenn ein verspäteter Abflug nach Hamburg aufgrund des hier bestehenden Betriebsendes nicht zugelassen würde. Es sei nachvollziehbar, dass der Flughafenbetreiber und die Airlines Geld verdienen wollen. Man sehe diese billigend in Kauf genommenen nächtlichen Verspätungen jedoch als systematische Regelverletzungen. Daher könne er nicht verstehen, dass Flüge noch verspätet stattfinden. Solange dies der Fall sei, gebe es den Ärger in der Auseinandersetzung. Vielleicht müsse man das mal juristisch prüfen lassen. Zum Schluss äußert Herr Schröder sich anerkennend zu dem sehr verständlichen Vortrag seitens Eurowings/Lufthansa und DFS. Dafür möchte er sich bedanken.

Der Einstieg in die anschließende Plenumsdiskussion erfolgt mit der Frage: welche Ansätze werden gesehen, um die Situation zu verbessern?

Herr Wicher fragte, was die Politik tun wolle, um weitere Verbesserungen hinsichtlich der Reduzierung der nächtlich verspäteten Landungen und Starts herbeizuführen. Dazu führte Herr Kienscherf aus, der Flughafen und die Airlines hätten gut dargestellt, wie komplex das Gesamtsystem sei. Es gehe nicht darum, dem anderen die Schuld zuzuweisen, sondern man müsse gemeinsam daran arbeiten, internationale Lösungen zu finden. Im Vergleich sei zu bedenken, dass es in London und Stockholm jeweils auch andere größere Flughäfen als Ausweichlösung in der Nähe gebe. Wichtig sei, dass Hamburg international erreichbar bleibe. Aus Sicht der Politik sei dieser Flughafen nicht auf Gewinnmaximierung getrimmt. Die Akzeptanz des Flughafens sei aufrechtzuerhalten. Dies gelte insbesondere für die Zubringer-Ziele für andere größere Flugstrecken, aber nicht für Ferienflieger aus Palma, die dann nach 23 Uhr landen wollen. Man müsse konsequent gegen die nächtlichen Verspätungen vorgehen und die Zahl der verspäteten Flüge deutlich reduzieren. Andere Betriebszeiten seien für Herrn Kienscherf keine Option. Politik werde aber daran arbeiten, dass um 23 Uhr Schluss sei mit dem Fluglärm.

Herr Kraft stellte fest, das Anwohnerinteresse bei der Fluglärmreduzierung sei klar, vor allem nachts. Sicherlich gebe es auch ein Interesse, als zuverlässiger Flughafen zu gelten, mit hoher Attraktivität.

Herr Mosel fragte Herrn Kienscherf, wann er mit Verbesserungen rechnen könne im Sinne der Petition „Nachts ist Ruhe“. 2018 habe Herr Kienscherf gesagt: Pünktlichkeit sei keine Option, sondern eine Selbstverständlichkeit. Mit einer strengeren Verspätungsregelung in Hamburg und einer Erweiterung des Lärmschutzes könnten die wirtschaftlichen Interessen des Lärmschutzes und die Interessen der Anwohner in Einklang gebracht werden. Die Punktepläne seien immer größer geworden, ohne dass sich etwas für die Fluglärm Betroffenen verbessert hätte.

Herr Kienscherf bedauerte, dass gesagt werde, dieser Sommer sei ein Rückfall. Es sei unstrittig, dass dieser Sommer mit dem Ende der Pandemie und dem Ukraine-Krieg als Sonderfall zu sehen sei.

Frau Dr. Putz erklärte, alle politischen Vertreter hätten die Situation im Sommer kritisch zur Kenntnis genommen. Für die ferne Zukunft sei es ihr Wunsch, ordentliche Zugverbindungen zwischen den Städten nutzen zu können, wodurch sich innerdeutsche Flugverbindungen erübrigen würden. Davon sei man heute aber noch weit entfernt.

Herr Hückelkempken forderte, die vielschichtigen Themen, die es hierbei zu berücksichtigen gelte, nicht zu vermengen. Gerade bei den Bahnbenutzungsregeln gebe es aus seiner Sicht klare juristische Aussagen, dass hier keine Rechtswidrigkeit vorläge. Das Thema Nachtflugregelung sei ein davon separat zu bewertendes Thema. Die Verspätungsprobleme im Sommer seien sehr komplex gewesen. Man arbeite gemeinsam daran, die Situation für den

kommenden Sommer zu verbessern.

Herr Scharnberg erklärte, der Flughafen Hamburg habe schon 2021 angefangen, Arbeitskräfte im Ausland etwa für die Bodenverkehrsdienste zu finden, da der hiesige Arbeitsmarkt diese Kräfte schlicht nicht hergebe. Als Koordinator der unterschiedlichen Dienstleister am Flughafen setze Hamburg Airport sich dafür ein, könne die Partner aber nicht dazu zwingen, alle Vorkehrungen zu treffen. Dieser Sommer habe auch z.B. für die Airlines erhebliche Kostenfolgen gehabt.

Herr Schröder erwähnte die Idee, die Wetterdaten, die der DFS vorliegen, gemeinsam mit den Flugdaten offen zu legen.

Herr Galka überwache bereits die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln. So wäre es transparent, wie und warum gestartet werde. Herr Hückelkempken antwortete, diese Fälle, von denen Herr Schröder bzw. Herr Galka spräche, würden stichprobenartig geprüft. Die Gründe für die jeweilige Pistenwahl seien vielfältig, nicht nur das Wetter. Bei der Prüfung habe es keinen Fall gegeben, wo man entgegen den Regeln gestartet sei.

Frau Dr. Reuter äußerte sich zur rechtlichen Grundlage. Der Luftverkehr sei auf Basis von §27 LuftVG vor allem sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Gebe es bei der Wahl der Bahn zwei Möglichkeiten, dann seien die Bahnbenutzungsregeln eine ermessensleitende Vorschrift. Gebe es eine richtige Entscheidungsmöglichkeit, könne diese Entscheidung eine andere sein als die Bahnbenutzungsregeln es vorgeben. Die Bahnbenutzungsregeln für sich hätten keinen Gesetzescharakter und seien insofern nachrangig. Ohne dieses juristische Grundverständnis sei eine Debatte aus ihrer Sicht schwer zu führen. Bei den negativen Entwicklungen dieses Sommers sei es die Rolle der BWI gewesen, viele Gespräche mit dem Betrieb am Airport zu führen. Der Bund habe zentral externe Dienstleister beauftragt, für die Bundespolizei tätig zu werden. Daher habe man Frau Bundesinnenministerin Faeser aufgefordert, die Performance der Bundespolizei in Hamburg zu optimieren. Von Herrn Bundesverkehrsminister Wissing habe man gefordert, einen weiteren Luftverkehrsgipfel einzuberufen, um zu klären, welche Akteure wie handeln müssten, um dem Flugverkehrssommer noch gut zu gestalten. Herr Wissing habe geantwortet, man hätte es im Griff und benötige diesen Gipfel nicht. Sie sei überzeugt, dass die Vereinbarungen von 2018 immer noch wirksam seien. Die genannten Sondereinflüsse wie auch die Sperrungen der Lufträume in Frankreich und insbesondere der Ukraine in diesem Sommer hätten aber die Wirkung der 2018er Vereinbarungen deutlich geschmälert.

Zu den erwähnten Bemühungen seitens Eurowings, die Flüge bis spätestens 22:30 Uhr zu planen, äußerte sich Herr Kraft positiv. Hinreichende Puffer- und Bodenzeiten seien zu begrüßen, auch bei den anderen Fluggesellschaften. Frau Röder forderte auch als Vorsitzende der FLSK, dass der vergangene Sommer auch wirklich eine Ausnahme bleiben müsse und die einvernehmlich vereinbarten Punkte-Pläne wieder ihre Schutzwirkung zeigen. Das müsse man den betroffenen Menschen beweisen.

Herr Wicher forderte die handelnden Akteure auf, in der nächsten Sitzung vorzustellen, was sie konkret in der Zwischenzeit erreicht haben. Sein Ziel sei es, konkrete Regelungen für Verbesserungen im Fluglärmschutz zu erreichen und nachzuhalten.

Frau Dr. Putz bewertete es positiv, dass die Airlines sich heute erklärt hätten.

Unter dem Themenpunkt „Sonstiges“ wurde von Herrn Scharnberg als Vertreter der Vorbereitungsgruppe das weitere Vorgehen für den zukünftigen Standort der Messstelle M16 vorgestellt. Um eine DIN-konforme Lärmerfassung zu gewährleisten, sei mit Herrn Galka, Herrn Kapp, BUKEA und FHG eine gemeinsame und neue Standortfindung geplant.

4 Die Arbeit der Vorbereitungsgruppe

Die Vorbereitungsgruppe hat im Jahr 2022 am 04.02., 20.04., 24.05., 12.9. und 30.09. getagt. Die Sitzungen fanden wegen der Pandemie sämtlich online als Video-Konferenzen statt.

Zu den regelmäßigen Aufgaben der Vorbereitungsgruppe gehörten weiterhin die Vorbereitung der Sitzungen, Klärung der Themen- und Rednerlisten, Abstimmung und Vorbereitung des Protokolls. Ebenfalls behandelt wurden grundsätzliche oder aktuelle Themen, die nicht immer oder nicht angemessen zeitnah in der Allianz besprochen werden konnten.

Dazu zählten im Jahr 2022 folgende Themen:

- Klärung zur Veröffentlichung des Jahresberichtes 2021 zusammen mit dem Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten
- Diskurs zum Verhalten von Initiativen-Vertretern in den sozialen Medien gegenüber dem Flughafenbetreiber, den Airlines, Behörden und der Politik, z.B. in Bezug auf die CO₂-Zertifizierung des Flughafens, den BBR und dem Umfang an Verspätungen)
- Abstimmung des Vorgehens bzgl. der mobilen Fluglärm-Messstelle M16
- Veränderungen in der Organisation der Initiativen und ihrer Vertretung in den Sitzungen

Unterschiedliche Positionen wurden klar und offen vertreten. Durch eine sachgerechte Diskussion ist es weiterhin auch bei kontroversen Themen gelungen, die Plenumstreifen der Allianz vorzubereiten.

Zusätzlich zu den Sitzungen der Vorbereitungsgruppe gestaltete eine Arbeitsgruppe die Berichterstattung zu Kennzahlen.

5 Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2023

Die Allianz für den Fluglärmschutz hat ihre Arbeit im Jahr 2022 intensiv fortgesetzt, Plenumsitzungen konnten nach dem Ende der pandemiebedingten Einschränkungen erfreulicherweise wieder in Präsenz stattfinden.

Im Diskurs zur Belastung durch verspätete Flüge in der Nacht konnten Ursachen beleuchtet und Erkenntnisse vertieft werden. Diese Belastungssituation wird uns auch im Jahr 2023 begegnen, aufgrund der aktuellen Lage in der Luftfahrt. Die Bandbreite der Mitglieder, die Formate Plenum und Vorbereitungsgruppe sowie die themenbezogene Einrichtung von Arbeitsgruppen bilden weiterhin eine gute Grundlage für die Fortsetzung des Dialogs. Der praktizierte offene Fachaustausch sowie der respektvolle persönliche Umgang mit gegensätzlichen Interessen und Sichtweisen tragen zur Verständigung bei.

Die Mitglieder der Allianz aus der Hamburgischen Bürgerschaft beteiligen sich weiterhin aktiv an der Arbeit in der Allianz.

Das Ziel der Politik, sich zum Standort des Flughafens zu bekennen und die wirtschaftliche Erholung im Rahmen der Vorgaben des Koalitionsvertrages zu sichern ist erneut deutlich formuliert worden; gleichzeitig aber auch das gemeinsame Anliegen, Fluglärm und Verspätungen zu reduzieren und dem Klimaschutz im Luftverkehr Rechnung zu tragen. Die Beteiligten auf Seiten der Luftverkehrswirtschaft haben erklärt, dass sie sich der belastenden Bedeutung des Fluglärms für Anwohner deutlich bewusst sind. Aktuell sei die Fluglärmbelastung deutlich unterhalb des Niveaus von 2019. Auch wenn dies ebenso für den Nachtfluglärm zutreffe, sei man sich der besonderen Verantwortung bei der Anzahl der Verspätungen nach 23.00 Uhr bewusst und unternehme alle von Hamburg aus möglichen Maßnahmen.

Der Hinweis der Initiativen, dass der bestehende Flughafenbetrieb mit seinen Belastungen unvereinbar mit einer angestrebten Stadtverträglichkeit sei, wurde registriert. Ebenso die wiederholte Forderung nach einer strikten Einhaltung der Nachtruhe. Der Dissens hinsichtlich der Tragweite bzw. der Auslegung der Bahnbenutzungsregelung wurde durch die Initiativen deutlich vorgebracht. Die Zuversicht, dass die seitens der Luftverkehrswirtschaft zur Eindämmung der nächtlichen Verspätungen eingeleiteten Maßnahmen hinreichend seien, wird seitens der Initiativen nicht geteilt.

Exemplarisch für die diskutierten Konfliktlinien zwischen Luftverkehrswirtschaft und Initiativen lassen sich die wiederkehrend und systemisch unvereinbaren Positionen in Kürze folgendermaßen beschreiben:

Statements der Initiativen

- Seit acht Jahren leistet die Allianz für Fluglärmschutz einen Beitrag zur notwendigen Transformation des Luftverkehrs, speziell am Hamburg Airport, indem die zwischen Luftverkehrswirtschaft und Lärmschutzinitiativen bestehenden Dissens Themen (Fluglärm, Nachtflugbeschränkung, Bahnbenutzungsregelung, Umweltbelastung, Klimalast) wiederholend diskutiert werden. Zur Objektivierung der zum Teil auch konfrontativ ausgetragenen Debatten tragen die Kennzahlen bei, auch wenn die Parameterliste noch unvollständig ist. Auf diese Weise erhalten alle Teilnehmenden die Möglichkeit, Veränderungen - zum Besseren oder Schlechteren - eigenständig nachvollziehen zu können. Die Protokolle der Plenumsitzungen stellen ein wichtiges Dokument der Diskussionsentwicklung dar, die Jahresberichte fassen die Kontroversen gut verständlich zusammen und dienen als „Sprachrohr“ in die Öffentlichkeit sowie speziell in die Bezirks- und Landespolitik. Die Allianz für Fluglärmschutz weist jedoch keinen Selbstzweck auf; sie dient als ein Instrument zur Verständigung und zur Verbesserung der vielfältigen Belastungssituationen. Auch wenn in diesem Zusammenhang nicht von einem echten Dialog (d.h. einer Kommunikation auf Augenhöhe) gesprochen werden kann, kann diese intensive Form der Bürgerbeteiligung beispielgebend sein.
- Zwischen der Luftverkehrswirtschaft und den in der Allianz für Fluglärmschutz vertretenen Initiativen besteht z.B. seit Beginn des Dialogforums ein Gegensatz in der Auslegung der Betriebserlaubnis des Flughafens. Die Initiativen bezweifeln die Zulässigkeit eines Großteils der Flugbewegungen nach 23 Uhr. Verspätete Starts und Landungen sind nach der Betriebserlaubnis des Flughafens nur zulässig, sofern sie unvermeidbar sind. In Hamburg werden jedoch vom Flughafenbetreiber und von der Deutschen Flugsicherung (DFS) auch dann Landungen zugelassen, die zum Beispiel auf Umlaufverspätungen (Verzögerungen an vorangegangenen Flughäfen) zurückzuführen sind. Der Begriff der „Unvermeidbarkeit“ wird so weit – und nach Initiativen-Auffassung unzulässig – interpretiert, dass sämtliche Verspätungsgründe toleriert werden, die nicht im Verantwortungsbereich der Fluggesellschaften liegen: beispielsweise Personalprobleme bei Passagierabfertigung, Flugzeugbeladung, Sicherheitskontrolle.
Starts nach 23 Uhr sind nach Rechtsauffassung der Initiativen in jedem Fall – per Definition – vermeidbare und daher rechtswidrige Flugbewegungen. Im Jahr 2022 sind über 99 Prozent aller Flugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr als „unvermeidbar“ eingestuft worden. Die Schutzbestimmung der Regel sei durch die Anwendung dieser fehlerhaften Interpretation nahezu komplett außer Kraft gesetzt worden.
- Die Ausnahmen in den sogenannten Bahnbenutzungsregeln (BBR) werden nach Ansicht der Initiativen von der DFS ebenfalls entschieden zu extensiv ausgelegt. Die den BBR zugrundeliegende Schutzfunktion für die stark besiedelten Gebiete um den Flughafen habe keine Wirkkraft mehr, seit das Hamburger Obergericht eine Quantifizierbarkeit des Regel-/Ausnahmeverhältnisses in den Bestimmungen verneint hat. Deshalb

verlangen die Initiativen eine wirksamere Nachregulierung zum Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem Lärm, was jedoch von Luftverkehrswirtschaft und Senat abgelehnt wird.

Statement der Luftverkehrswirtschaft:

Grundsätzlich besteht in der Statik der Allianz zwischen Luftverkehrswirtschaft und den luftverkehrskritischen Initiativen bereits eine strukturimmanente Asymmetrie. Während es von der Initiativen-Seite klare Forderungen nach einer Reduktion des Flughafenbetriebes und einer Einschränkung der bestehenden Betriebsgenehmigung gibt, bestehen keine eigenen zukünftigen Entwicklungsziele der Luftverkehrswirtschaft, die über den Erhalt des Status Quo der heutigen Genehmigung hinausgehen würden. Dies führt zu einer „Unwucht“ wenn es um die Bewertung etwaiger Erfolge der Arbeit der Allianz geht. Selbst das Erreichen des Niveaus an Flügen, Lärm und Klimaauswirkungen des Jahres 2019, welches die Basis des aktuellen Koalitionsvertrages ist, ist für die Fluglärminitiativen nicht akzeptabel, obschon bereits damit eine Absenkung des „akzeptierten“ Lärms des Flughafens um ca. 25% ggü. dem Stand der gültigen Betriebsgenehmigung des Flughafens verbunden wäre.

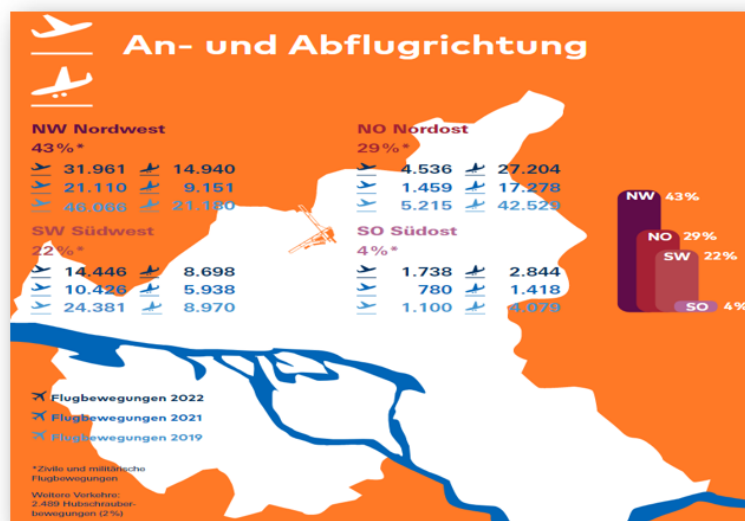
„Erfolge“ der Allianz können aber aus Sicht der Luftverkehrswirtschaft nicht zuvorderst in einer Anpassung / Reduktion der Betriebsgrundlage des Flughafens liegen.

6 Anhang

6.1 Kennzahlen zum Flughafenbetrieb 2022



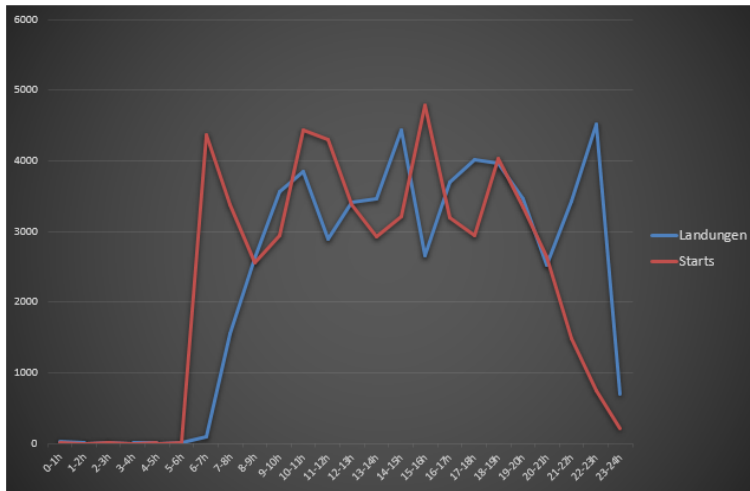
Anzahl Starts und Landungen // nach Bahnrichtung



Quelle: FlG/ Jahresstatistik 2022

Seite 2

Anzahl Starts und Landungen 2022 // nach Stunde

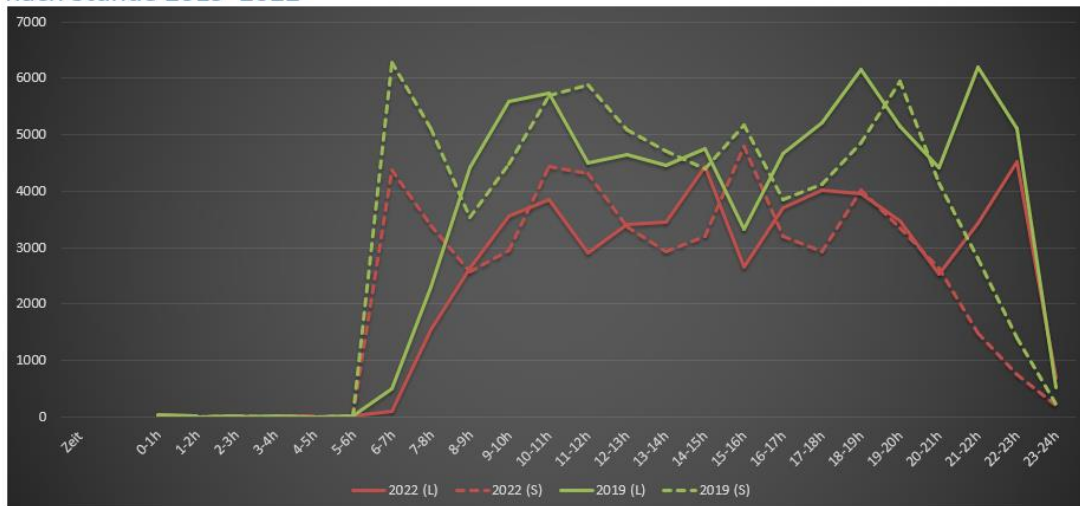


Zeit	2022	
	Landungen	Starts
0 - 1	33	15
1 - 2	5	4
2 - 3	6	6
3 - 4	5	4
4 - 5	5	6
5 - 6	13	10
6 - 7	96	4.372
7 - 8	1.548	3.388
8 - 9	2.633	2.565
9 - 10	3.562	2.939
10 - 11	3.843	4.432
11 - 12	2.900	4.303
12 - 13	3.416	3.377
13 - 14	3.461	2.920
14 - 15	4.433	3.205
15 - 16	2.655	4.790
16 - 17	3.705	3.196
17 - 18	4.016	2.937
18 - 19	3.963	4.027
19 - 20	3.463	3.344
20 - 21	2.533	2.642
21 - 22	3.422	1.485
22 - 23	4.522	752
23 - 24	692	207
Summe:	54.930	54.926

Quelle: FIG

Seite 3

Anzahl Starts und Landungen 2022 // nach Stunde 2019 2022



Quelle: FIG

Seite 4

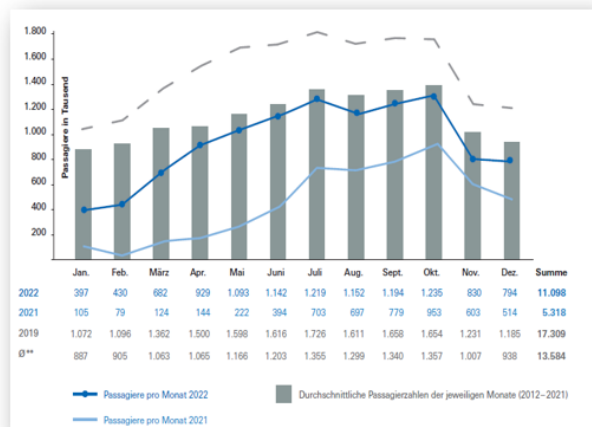
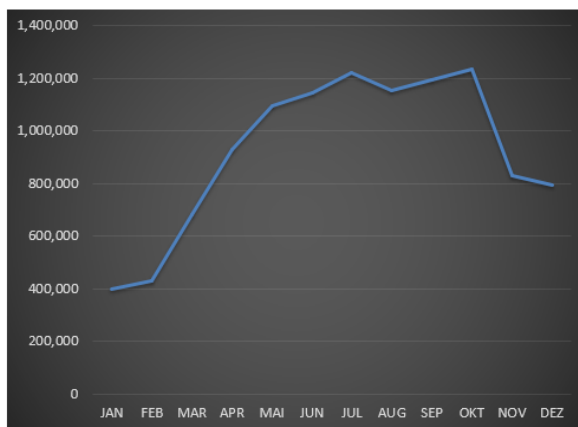
Anzahl Starts und Landungen 2022 // Winterflugplan & Sommerflugplan

WFP 21/22 (Nov.21 - Mrz.22)		SFP 22 (Apr. - Okt. 22)	
Landungen	Starts	Landungen	Starts
17.186	17.170	37.060	37.057

Quelle: PHG

Seite 5

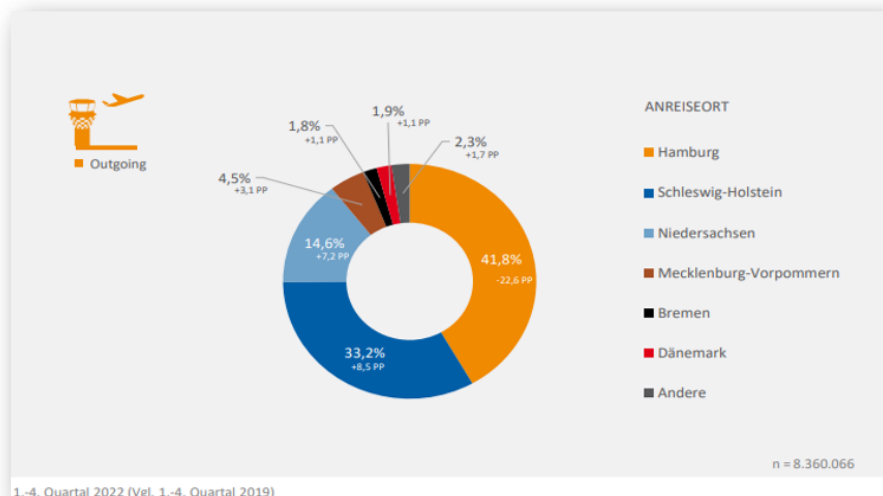
Anzahl Passagiere 2022 // 11.097.688 Passagiere



Quelle: PHG

Seite 6

Herkunft der Passagiere // Wohnort der Passagiere/ Jahresmittel

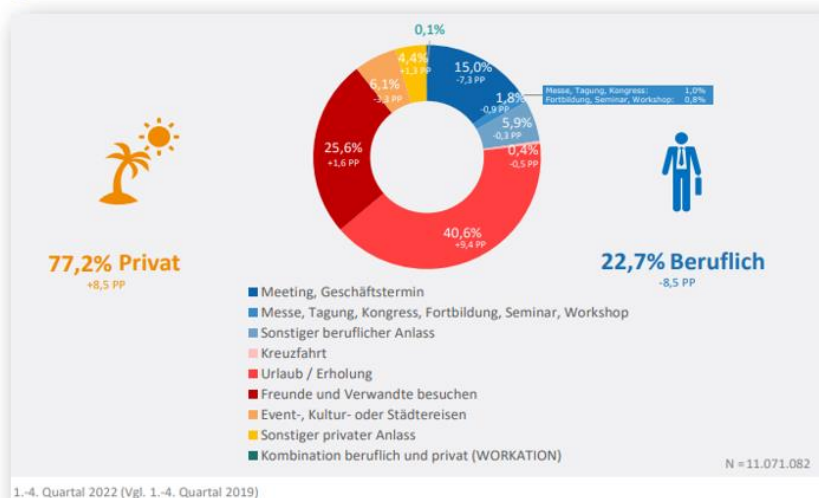


1.-4. Quartal 2022 (Vgl. 1.-4. Quartal 2019)

Quelle: FHG/ Fluggastbefragung 2022

Seite 7

Reisezweck // geschäftlich, Leisure, VFR etc.



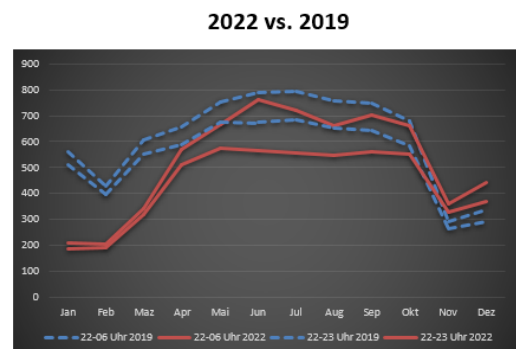
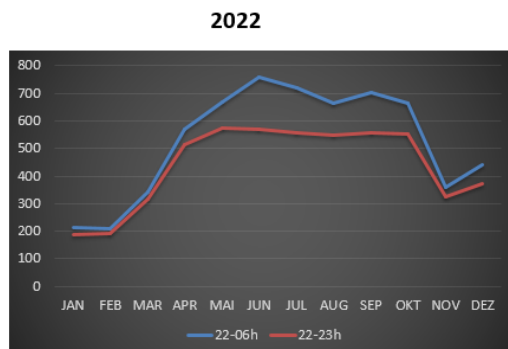
1.-4. Quartal 2022 (Vgl. 1.-4. Quartal 2019)

Quelle: FHG/ Fluggastbefragung 2022

Seite 8

Flüge zwischen 22-6 Uhr //

22-6, 22-23, 24-6 → Vergleich mit 2019



Flüge zwischen 24-06 Uhr (Ohne Militär und Hubschrauber)

JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	SUMME
0	0	0	0	3	10	4	2	1	0	0	4	24

Quelle: FHG

Seite 9

Flüge zwischen 22-6 Uhr //

22-6, 22-23, 24-6 → Nur Zahlen

2022: 22-6 h

JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	SUMME
212	207	342	572	667	760	722	663	704	663	361	442	6.285

2022: 22-23 h

JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	SUMME
192	193	318	512	575	568	556	549	559	554	327	371	5.274

2022: 24-6 h (ohne Militär & Hubschrauber)

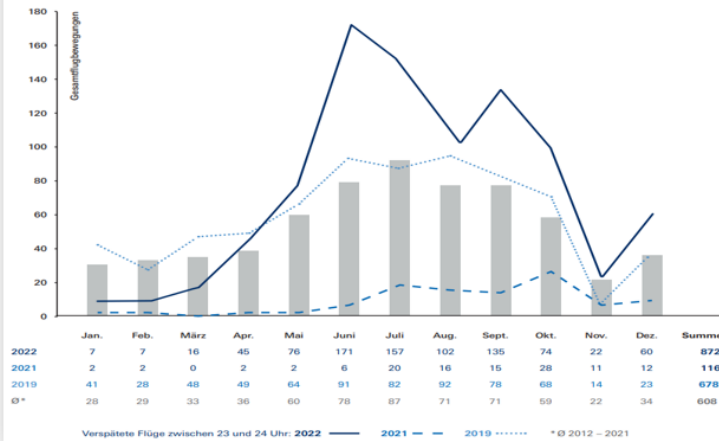
JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	SUMME
0	0	0	0	3	10	4	2	1	0	0	4	24

Quelle: FHG

Seite 10

Flüge zwischen 23-24 Uhr // „Verspätungsstunde“

Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



Quelle: FHG/ Jahresstatistik 2022

Seite 11

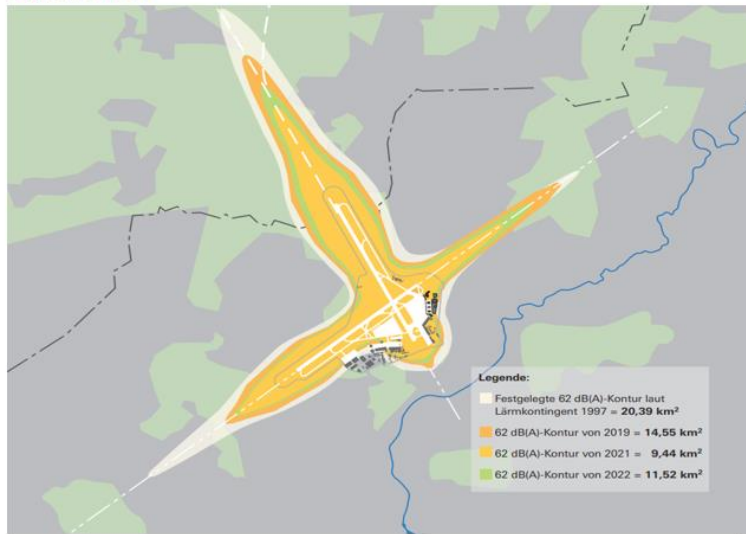
Flüge zwischen 06-07 Uhr

JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	SUM
190	182	283	433	481	461	450	489	454	489	311	245	4.468

Quelle: FHG

Seite 12

Lärmkontur

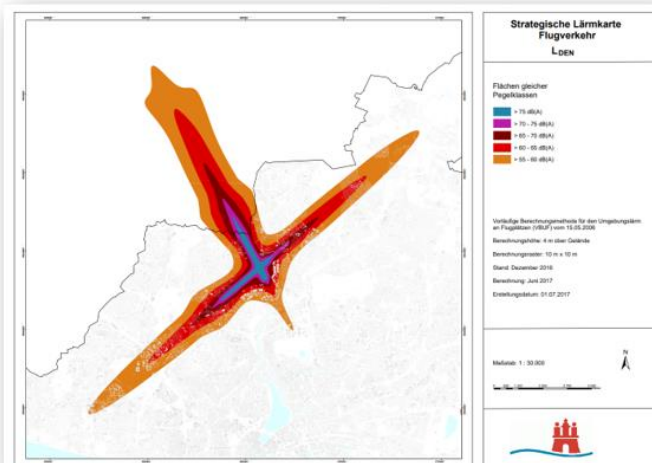


Im Jahr 2022 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von **11,57 km²**.

Quelle: FUG/Jahresstatistik 2022

Seite 13

Betroffenzahlen nach Umgebungslärmrichtlinie 2017



L _{den} in dB(A)	>55-60	> 60-65	> 65-70	> 70-75	> 75
Straßenverkehr	140.000	114.600	82.200	24.900	300
Schieneverkehr(ohne DB)	18.800	10.300	6.400	3.500	2.000
Flugverkehr	41.100	12.800	3.800	200	0
Industrie / Hafen	3.000	800	500	100	0

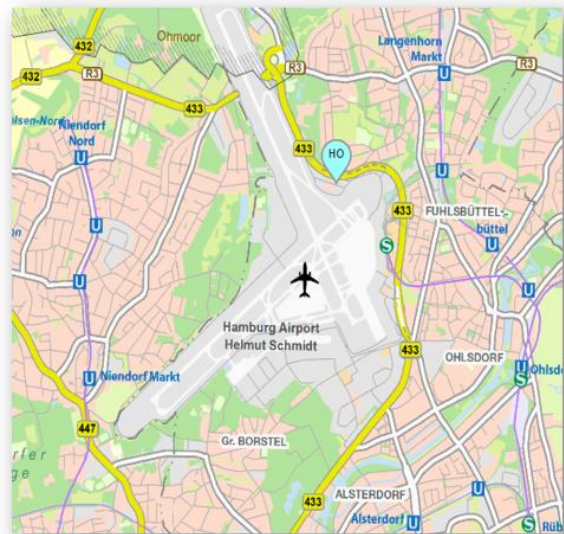
L _{nigh} in dB(A)	> 50-55	> 55-60	> 60-65	> 65-70	> 70
Straßenverkehr	121.100	93.300	35.900	800	0
Schieneverkehr(ohne DB)	11.700	7.000	3.600	2.000	100
Flugverkehr	7.900	1.600	200	0	0
Industrie / Hafen	1.900	300	200	0	0

Quelle: <https://www.hamburg.de/laermkarten/>

Seite 14

Luftqualität

	2022	2019
CO Kohlenstoffmonoxid	0,18 µg/m ³	0,21 µg/m ³
NO Stickstoffmonoxid	5 µg/m ³	8 µg/m ³
NO ₂ Stickstoffdioxid	14 µg/m ³	21 µg/m ³
O ₃ Ozon	52 µg/m ³	47 µg/m ³
PM 10 Feinstaub	14 µg/m ³	20 µg/m ³
PM 2,5 Feinstaub Partikelgröße	9 µg/m ³	10 µg/m ³



Aufgelistet sind Jahresmittelwerte der Messstation Flughafen Hamburg aus den Jahren 2022 & 2019

Quelle:
<https://luft.hamburg.de/datenarchiv-und-stationsinfos/4369176/jahresergebnisse/>

Seite 15

Bruttoeinnahmen FHG

2019	2020	2021	2022
32,2	- 65 *	- 94	- 27,2

*Das Ergebnis 2020 betrug -65 Mio. €, ohne die Förderung von Bund und Land in Höhe von rund 48 Mio. € hätte das Ergebnis -113 Mio. € betragen.

Seite 16

Gewinn / Verlust pro Passagier

Das Ergebnis der FHG im Jah 2022 liegt bei -27,2 Mio. €

Insgesamt nutzten 11,1 Passagiere im Jahr 2022 den Hamburg Airport

→ Pro Passagier bedeutet dies im Jahr 2022 einen Verlust von 2,45 € pro Passagier

Backup

Flüge zwischen 22-6 Uhr // 22-6, 22-23

Flüge zwischen 22-06 Uhr

JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	SUMME
212	207	342	572	667	760	722	663	704	663	361	442	6.285

Flüge zwischen 22-23 Uhr

JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	SUMME
192	193	318	512	575	568	556	549	559	554	327	371	5.274

Anzahl Passagiere 2022 // 11.097.688 Passagiere

JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ
396.829	430.456	681.743	929.312	1.092.526	1.142.204	1.219.281	1.152.314	1.193.886	1.234.809	830.424	793.904

6.2 Grundsätze der Zusammenarbeit¹

Präambel

Die Allianz für den Fluglärmschutz wurde auf Ersuchen der Hamburgischen Bürgerschaft im Rahmen des 16-Punkte-Plans gegen den Fluglärm (Mitteilung des Senats vom 26.04.2016) eingerichtet. Alle Belange des Fluglärmschutzes und der Entwicklung des Flughafens sollen danach unter Federführung des Flughafens und unter Einbeziehung der regionalen Fluglärmschutzinitiativen auch in diesem Gremium besprochen werden.

Die Arbeit der Allianz für den Fluglärmschutz 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 Lärmschutzes zu erzielen. Zugleich soll die Allianz eine Dialogplattform für eine konstruktive Verständigung zwischen den Fluglärm betroffenen, den Nutzern und den Entscheidungsträgern darstellen und ein Forum für den Austausch zu Problemen und über Verbesserungsvorschläge bieten.

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

Die Allianz für den Fluglärmschutz hat ihre Arbeit nach ersten vorbereitenden Gesprächen im Frühsommer 2015 im Mai 2016 aufgenommen. Für die Arbeitsweise der Allianz wurden im Mai 2016 „Grundsätze der Zusammenarbeit“ beschlossen, die im Februar 2018 um eine gemeinsame Zielformulierung ergänzt wurden.

Im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen vom Juni 2020 wurde vereinbart, die erfolgreiche Allianz gegen den Fluglärm fortzuführen und weiterzuentwickeln.

Grundvoraussetzung für eine gedeihliche Zusammenarbeit in der „Allianz für den Fluglärmschutz“ 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.

¹ Neufassung beschlossen am 04.11.2021

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
- Fragen des Klimaschutzes einschließlich der Luftschadstoffe zu behandeln zu prüfen und – wo immer möglich –
- gemeinsam getragene Vorschläge zu erarbeiten, wie entsprechende Belastungen durch den Flugverkehr verringert werden können.

Themen, die dabei maßgeblich in Hamburg entschieden und beeinflusst werden können, sollen vorrangig behandelt werden.

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

(2)

Die Anzahl der regelmäßigen Mitglieder soll je nach Erfordernis 35 betragen. 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) Zwei Vertreter/innen 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) Vier Vertreter/innen der Fluglärmenschutzinitiativen
- c) Zwei Vertreter/innen 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)

Neben den regelmäßigen Aufgaben wie Vorbereitung der Sitzung, Klärung der Themen- und Rednerlisten, Abstimmung und Vorbereitung des Protokolls sowie Vorbereitung und redaktionelle Abstimmung des Jahresberichtes versteht sich die Vorbereitungsgruppe als ergänzendes Gesprächsformat für Themen, die aktueller oder grundsätzlicher Bedeutung waren und die aufgrund der zeitlichen und inhaltlichen Arbeitsweise der Allianz nicht immer oder nicht angemessen zeitnah in der Allianz besprochen werden konnten. 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.

(4)

Von den Sitzungen der Vorbereitungsgruppe wird durch die Moderation ein Ergebnisprotokoll erstellt.

IV.

Sekretariat

(1)

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

(2)

Aufgabe des Sekretariats ist es, zu den Sitzungen der „Allianz für den Fluglärmschutz“ 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 Teilnehmern der „Allianz für den Fluglärmschutz“ eintreffen. Das Sekretariat verschickt spätestens fünf Wochen nach der Sitzung den Entwurf des Sitzungsprotokolls an die Mitglieder der Allianz.

(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 bei der Flughafen Hamburg GmbH oder an einem zentral gelegenen Ort mit guter 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 Verlaufsprotokoll über die Sitzungen. Abweichende Meinungen können schriftlich durch persönliche Erklärungen ergänzend zu Protokoll gegeben werden. Die Annahme des Protokolls erfolgt durch das Plenum.

(4)

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

VII.

Jahresbericht

Die Allianz stellt außerhalb der Mitgliedsorganisationen die notwendige Transparenz für die breite Öffentlichkeit durch einen Jahresbericht her. Der Jahresbericht wird durch die Vorbereitungsgruppe erarbeitet und im Plenum beraten. Er soll regelmäßig den gesetzlich vorgesehenen jährlichen Berichten der Fluglärm-schutzbeauftragten beigelegt werden und somit den Gremien und in der Parlamentsdatenbank vorliegen.

VIII.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Gremien der Allianz tagen nicht öffentlich. Die genehmigten Protokolle der Plenumsitzungen können intern auch innerhalb der Mitgliedsorganisation bekannt gemacht werden. Die Grundsätze der Zusammenarbeit, die Sitzungstermine und auch die genehmigten Jahresberichte können in den Originalversionen öffentlich verwendet werden.

Über weitergehende Öffentlichkeitsarbeit kann die Allianz im Einvernehmen entscheiden.

IX.

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 angepasst.

6.3 Mitglieder der „Allianz für den Fluglärmschutz“

Ordentliche Mitglieder:

Bente Baumgart (AOC Hamburg)

Marion Grün, Fachdienstleiterin, Kreis Pinneberg

Hans-Werner Harmuth, Kreispräsident, Kreis Stormarn

Martin Hellwig, Gemeinschaftsbetriebsratsvorsitzender, FHG

Dr. Philipp Henze, Abteilungsleiter, Handelskammer Hamburg

Markus Jahn, Arbeitsgruppe Fluglärmschutz Jersbek

➤ 11/2022 vertreten durch Frau Cornelia Teegen

Stephan Jersch, Sprecher, DIE LINKE-Fraktion

Dirk Kienscherf, Vorsitzender, SPD- Bürgerschaftsfraktion

Rainer Köncke, Vorsitzender FSH e.V.

Gebhard Kraft, Vorsitzender, Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger

Dominik Lorenzen, Fraktionsvorsitzender, B90/Grüne-Fraktion

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

Alexander Mohrenberg, Sprecher der SPD-Fraktion für
Klima, Umwelt und Energie

Susanne Mollner, Fluglärm Elmenhorst

Martin Mosel, Vorsitzender, BIG Fluglärm Hamburg

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte, BUKEA

Dr. Miriam Putz, Sprecherin der Fraktion die Grünen für
Wirtschaft, Tourismus, Flughafen und Hafen

Reimer Rathje, Vorsitzender, WiN - Wir in Norderstedt

Elke Christina Roeder, Vorsitzende Fluglärmschutzkommission

Dr. Judith Reuter, Abteilungsleitung Luftverkehr,
Behörde für Wirtschaft und Innovation

Johannes Scharnberg, Prokurist, FHG

Dr. Christian Scherhag, Manager, Hamburg Aviation

➤ Bis 06/2022

Uwe Schröder, Fluglärm Niendorf

Alexandra Stöpfer, Vorsitzende, AOC HAM

Dr. René Schwartz, Sprecher, BAW Stormarn

Dennis Thering, Vorsitzender, CDU-Fraktion

Klaus Wicher, Stellv. Vorsitzender, Luruper Initiative gegen Lärm

Thorsten Wolf, Fachbereichsleiter, Kreis Segeberg

➤ Bis 11/2022

Ulrike Zeising, 1. Vorsitzende, AK Klima und Luftverkehr

Gaststatus

Andrea Fuchs (Gast/ BAW HH|SH)

André Hückelkempken, Leiter, DFS

Anika Kozakow, relations GmbH

Stefan Mundt, Referat Grundsatz Bauleitplanung - LP 21

Dr. Uwe Schacht (BUKEA)

Abdullah Sert (Lufthansa)

Moderation

Cornelia Reddig, CR Management-Beratung & -Coaching

Mitgliederliste Vorbereitungsgruppe:

Stephan Jersch, Die Linke

Dirk Kienscherf, SPD

Rainer Köncke, IK

Gebhard Kraft, AGL

Dominik Lorenzen, Grüne Hamburg

Alexander Mohrenberg, SPD

Dr. Miriam Putz, Grüne Hamburg

Dr. Judith Reuter, BWI

Johannes Scharnberg, FHG

Uwe Schröder, IK

Dr. René Schwartz, AGL

Cornelia Reddig, CR Management-Beratung & -Coaching