

## **Fluglärmenschutzkommission Hamburg vor Ort - Bürgerdialog**

5. Juli 2023, 18.00 bis 20.30 Uhr

Aula Schule Krohnstieg, Krohnstieg 107, 22415 Hamburg

### **Teilnehmer**

- Elke Christina Roeder, Vorsitzende der Fluglärmenschutzkommission (FLSK)
- Gebhard Kraft, 2. stellvertretender Vorsitzender der FLSK
- Reinhard Kunde, Bezirk Hamburg-Nord
- Dr. Monika Schaal, Bezirk Hamburg-Eimsbüttel
- Andreas Stonus, Bezirk Hamburg-Eimsbüttel
- Martin Mosel, Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)
- Johannes Scharnberg, Flughafen Hamburg GmbH (FHG)
- Sigrid Thumm, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)
- Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB)
- Dennis Lührs, Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI)
- Hans Niemann, Deutsche Flugsicherung (DFS)
- ca. 18 Bürger:innen
- Monika Weidner, Geschäftsführung FLSK
- Sandra Herz, Moderation
- Mica Reinhardt, Protokoll

### **Kurzbericht**

Die 1. Vorsitzende der FLSK, Frau Roeder, eröffnet die Veranstaltung, begrüßt die Anwesenden und weist zunächst darauf hin, dass der Ablauf aufgrund der Sturmsituation, je nach Lageentwicklung, ggf. verkürzt wird. Als Ziel des Bürgerdialogs benennt Frau Roeder, Anregungen und Kritik aus dem Kreis der Bürger:innen aufzunehmen und in die Arbeit der Fluglärmenschutzkommission (FLSK) einfließen zu lassen.

Sie umreißt kurz die Aufgabe der FLSK, die insbesondere in der Beratung der zuständigen Genehmigungsbehörde und der Flugsicherung im Hinblick auf Maßnahmen gegen Fluglärm liegt.

Frau Roeder stellt die anwesenden Kommissionsmitglieder vor.

Frau Sandra Herz als Moderatorin erläutert den geplanten Veranstaltungsablauf und bittet Frau Dr. Pieroh-Joußen um eine kurze Erklärung zur Rolle der FLSB. Frau Dr. Pieroh-Joußen sagt, dass sie seit 2013 als FLSB tätig ist und neben ihren Aufgaben nach Maßgabe des Fluglärmenschutzbeauftragtengesetzes (s. [www.hamburg.de/fluglaerm](http://www.hamburg.de/fluglaerm)), auch die Überwachung der Nachtflugbeschränkung sowie das Beschwerdemanagement gehört. Es ist ihr sehr wichtig, als direkte Ansprechpartnerin für die durch Fluglärm belasteten Hamburger:innen zur Verfügung zu stehen.

Frau Dr. Pieroh-Joußen geht kurz auf die Geschichte und Lage des Flughafens in Hamburg sowie auf die Verkehrszahlen 2018-2022 ein. Nach dem Rückgang der Flugbewegungen in den Pandemie Jahren werden die Verkehrszahlen in 2023 voraussichtlich wieder 70-80% des Niveaus von 2019 erreichen. Das Beschwerdeaufkommen ist mit dem wieder stärkeren Flugverkehr ebenfalls angestiegen, wobei die Erfahrung zeigt, dass die Wahrnehmung von Lärmbelastung, insbesondere nach der 'Corona-Pause', sehr individuell ist. Die FLSB bietet eine Lärmberatung auf Basis neutraler Messdaten an, z.B. bei Wohnungswechsel.

Anwohner aus Poppenbüttel im Publikum fragen im Hinblick auf die Zahl der Flugbewegungen, ob es von Seiten der Kommission ein Bestreben gibt, diese im Hinblick auf Lärmbelastung aber auch Klimaschutz zu deckeln oder zu reduzieren. Frau Roeder weist auf die wirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Flughafens für die Region hin und darauf, dass die Kommission nicht für die Betriebspolitik des Flughafens zuständig ist, sondern sich z. B. eher auf die zuverlässige Einhaltung der Nachtruhe von 23 bis 6 Uhr fokussiert. Sie stellt auch heraus, dass es innerhalb der FLSK unterschiedliche Positionen gibt.

Herr Kraft berichtet, dass die Bundesvereinigung gegen Fluglärm durchaus auch die Klimaziele im Blick hat und in Hamburg die aktuelle Zahl der Flugbewegungen um mindestens weitere 5% reduziert werden müsste, um die Ziele zu erreichen. Er merkt dazu an, dass der Hamburger Flughafen laut Behörde eine 'kapazitätsfreien Genehmigung' besitzt und damit die 'technische Obergrenze' frei verschiebbar sei. Herr Scharnberg bestätigt, dass die eigentliche Genehmigung des Flughafens keine Kapazitäten vorgibt, sich aber dennoch logische Kapazitätsgrenzen ergeben. Der aktuelle Koordinationseckwert liegt bei 48 (Starts und Landungen pro Stunde) und wurde im letzten Planfeststellungsverfahren erhoben. Zur Frage des politischen Wollens im Hinblick auf Kapazitätsauslastung geben Frau Roeder und Frau Dr. Schaal den Hinweis auf den [21-Punkte-Plan](#), der 2018 von der Bürgerschaft verabschiedet wurde und zu dessen Umsetzung durch die FLSK immer wieder Gespräche auch mit den Bürgerschaftsabgeordneten stattfinden.

Als weiteres Instrument zur Reduzierung des Flugverkehrs benennt Frau Dr. Schaal den Europäischen Emissionshandel, der durch den Preismechanismus für Kerosin und Emissions-Kompensationen Flüge ggf. unattraktiver machen wird.

Ein Bürger aus Groß Borstel fragt, welche Vorschläge zum Lärmschutz die FLSK entwickelt hat und aktuell bearbeitet.

Frau Roeder erläutert die derzeitige Diskussion, Flüge mit Zielen im Süden auch in Richtung Süden am Flughafen starten zu lassen, wobei viele Aspekte des europäischen Flugsystems für mögliche Simulationen eine Rolle spielen. Die Kriegssituation in der Ukraine sorgt derzeit für weitere beschränkende Faktoren.

Die FLSK hat außerdem an den Flughafen 2019 die Bitte gerichtet, um die Flugbewegungen vor 23 Uhr einen größtmöglichen Puffer zu planen und dahingehend auch einen Konsens mit den Airlines erzielt. Nach der Pandemie sind jetzt hierzu neue Gespräche vorgesehen.

Herr Mosel ergänzt, dass z.B. die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF) weitere Maßnahmen innerhalb der FLSK angeregt hat, sich aber durch die Zusammensetzung der Kommission oft keine Mehrheit dafür gefunden hat. Ein Anwohner empfindet es diesbezüglich als absurd, dass die Fluggesellschaften ebenfalls Mitglieder der FLSK sind, da diese naturgemäß eher Adressaten als Absender von Schutzmaßnahmen seien.

Auf die Frage eines Bürgers nach dem Umgang mit Landungen zwischen 23 Uhr und Mitternacht, erläutert die FLSB die Zahlen zu den tatsächlichen Verspätungen in dieser Zeit und das entsprechende Vorgehen.

Im Juni 2023 war die Verspätungssituation besser als erwartet, da durch das NATO-Manöver und gleichzeitige Sperrung einer Piste aus Sanierungsgründen Engpässe im Tagesverkehr abzusehen waren. Das Bundesverkehrs- und Verteidigungsministerium (BMU/BMV) hatten für die Manöver-Zeit um flexible Handhabung bis 1 Uhr nachts gebeten, ohne jedoch konkrete Vorgaben zu machen oder Pauschalnahmen zu genehmigen. In Hamburg wurde nach Abstimmung aller Beteiligten weiterhin das Einzelgenehmigungsverfahren angewandt und insgesamt 8 Ausnahmegenehmigungen erteilt, von denen jedoch nur 3 tatsächlich in Anspruch genommen wurden. Frau Dr. Pieroh-Joußen hebt die gute Zusammenarbeit der Flugsicherung, des Flughafens und der Fluggesellschaften in dieser besonderen Situation hervor.

Im normalen Betrieb entscheiden die Luftverkehrsgesellschaften zunächst eigenständig unter Maßgabe der 'Unvermeidbarkeit', dass eine verspätete Landung stattfindet, müssen aber der Behörde im Nachgang die Gründe darlegen. Die FLSB prüft, ob die Verspätung im Verantwortungsbereich des jeweiligen Unternehmens lag oder zumindest bei der Disposition billigend in Kauf genommen wurde.

Im Mai 2023 beispielsweise waren Verspätungen durch verzögerte Sicherheitskontrollen ein häufig benannter Grund, auf den die Airlines keinen Einfluss haben. Laut Herrn Scharnberg ist die Verspätungsregelung ein Kompromiss und die Prüfung und nachträgliche Genehmigung durch die FLSB wichtig, um die Aushöhlung des Kompromisses zu vermeiden. Der 'unbestimmte Rechtsbegriff' der Unvermeidbarkeit ist durch die Behörde (FLSB/BUKEA) auszulegen, nicht durch den Flughafen oder die Airline. Herr Lührs ergänzt dazu, dass die derzeitige Regelung erprobte Praxis ist und Bestandteil der bestandskräftigen, von den senatstragenden Parteien beschlossenen, Betriebsgenehmigung des Flughafens.

Ein Bürger merkt an, dass die Betriebsgenehmigung schon lange zurückliegt und daher damit verbundene Regelungen, u.a. im Hinblick auf Verspätungen, zu überprüfen wären. Seiner Ansicht nach ist die FLSK zudem in ihrer Aufstellung und Positionierung nicht handlungsfähig, den Schutz von Anwohnern des Flughafens zu gewährleisten.

Rund um die Frage der Betriebsgenehmigung und den damit verbundenen Regelungen entsteht eine immer wieder aufflammende Diskussion. Herr Kraft argumentiert, dass durch die starken Veränderungen im Luftverkehr (viel mehr Flugbewegungen, Kostendruck) über die Jahrzehnte hinweg Anpassungen notwendig sind und dass es Aufgabe der zuständigen Behörde sei, den Genehmigungsbestand zu hinterfragen. Herr Mosel ergänzt, dass die Bindung an eine Planfeststellung aus seiner Sicht kein 'Ewigkeitsgrundsatz' ist und dass Genehmigungen zu ändern sind, wenn sie zu nachweisbaren Nachteilen führen.

Herr Lührs weist auf die Schwierigkeiten hin, die mit solchen Veränderungen bestandskräftiger Genehmigungen einher gehen, es wäre aber z.B. auf Antrag des Begünstigten - in diesem Fall des Flughafens - möglich. Er macht auf die Anmerkung eines Bürgers zur Kontrollfunktion der Behörde auch noch einmal deutlich, dass er als Beamter Teil der Exekutive ist und der Handlungs-Rahmen von der Legislative gesetzt wird. Zum Vergleich eines Bürgers der Flugverkehrsgenehmigungen mit der Baubranche, in der Genehmigungen auch aufgrund veränderter Rahmenbedingungen neu gefasst wurden sagt Herr Scharnberg, dass der Druck zu Anpassungen beim Flughafen durchaus ankomme, man sich aber in einem Spannungsfeld bewege und auch die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen gesellschaftlich da ist.

Auf die Anmerkung einer Bürgerin, dass die Mitglieder der FLSK offensichtlich eher den Fluglärm als die Anwohner schützen wollten, führt Herr Mosel u.a. aus, dass die Unzufriedenheit der FLSK mit der bestehenden Verspätungsregelung durchaus zu einem Kommissionsvorschlag geführt hat, der von der Politik zur Kenntnis genommen wurde und verweist unabhängig davon auf die politische und öffentliche Wirkung der BUND-Initiative 'Nachts ist Ruhe'. Frau Schaal ergänzt, dass der Druck aus der Bevölkerung in der Politik ankommt. So wurden mit dem 21-Punkte-Plan 2018 die Rechte der FLSK und auch die Rolle der FLSB gestärkt.

Einzelne Bürger:innen stellen sich mit ihrer Anwohner:innen-Historie vor und äußern ihre Wahrnehmung von zunehmenden Verspätungen. Diese werden nach eigener Beobachtung überwiegend 'Ferienfliegern' zugeordnet, nicht innerdeutschen oder -europäischen Städteverbindungen. Mehrere Anmerkungen zielen darauf ab, dass Verspätungen offenbar von diversen Fluggesellschaften zumindest billigend in Kauf genommen werden und fragen nach dem Prozess der 'Unvermeidbarkeits-Prüfung', der Rolle der FLSB, und den möglichen Konsequenzen bei Nachweis von Fehlplanung bei den Airlines.

Frau Dr. Pieroh-Joußen erläutert, dass die von den Airlines vorzulegenden Verspätungsgründe geprüft werden und dass diese Prüfung gebührenpflichtig sei. Legt die Airline keine Verspätungsgründe vor oder ergibt die Prüfung die Vermeidbarkeit der Verspätung, kann die FLSB ein Ordnungswidrigkeits-Verfahren einleiten und gegen den Piloten ggf. ein Bußgeld bewirken und die Gewinnabschöpfung gegen die Airline in Gang setzen. Bei Gewinnabschöpfungen ist es in bisherigen Verfahren zu Zahlungen in Höhe von 10.000 Euro und mehr gekommen.

Als Teil des 21-Punkte-Plans, können bei einer monatlichen Verspätungsquote von 25 % bei 3 Flügen/Woche einer Airline Owi-Verfahren in Gang gesetzt werden.

Frau Roeder sieht in diesem Vorgehen, zusammen mit den Diskussionen in der FLSK gute Möglichkeiten, 'in kleinen Schritten' Planungsfehlern der Fluggesellschaften und Fahrlässigkeit im Umgang mit Verspätungen entgegenzuwirken.

Der Flughafen plant laut Herrn Scharnberg bereits pro-aktiv keine Starts mehr ab 22:30 ein, um Verspätungen zu vermeiden, wobei Herr Kraft aus Messstellen-Daten ableitet, dass die Lärmbelastung bei Landungen ebenso erheblich sein kann. Die wirtschaftlichen und planerischen Notwendigkeiten der Fluggesellschaften und das Recht auf Beförderung stehen grundsätzlich den Interessen der von Flugbewegungen betroffenen Bevölkerung entgegen (Recht auf Ruhe und ungestörten Nachtschlaf). Vergleichbarkeit zu anderen innerstädtischen Flughäfen wie London City oder Stockholm Bromma greifen nur bedingt, beide Städte haben inzwischen ergänzende stadtferne Flughäfen, so dass

Nachtflugverbote anders gehandhabt werden können. Dieser Hinweis von Herrn Scharnberg führt das Gespräch erneut zu dem Punkt, dass grundsätzliche Veränderungen zum Betrieb des Flughafens, auch vor dem Hintergrund des Klimawandels, von politischer und gesellschaftlicher Seite aus initiiert werden müssen.

Die Moderatorin fasst die Diskussionsergebnisse zusammen. Gegen 20:30 dankt Frau Roeder für das Interesse und die rege Diskussion und schließt die Veranstaltung mit dem Ausblick, dass nun nach dem Ende der Pandemie wieder regelmäßig Bürgerdialog-Veranstaltungen abgehalten werden sollen.

**Für das Protokoll**

Sandra Herz, Mica Reinhardt

Monika Weidner