

Allianz für den Fluglärmschutz Jahresbericht 2020

Erstellt durch die Vorbereitungsgruppe
der Allianz für den Fluglärmschutz
20.04.2021

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorbemerkung.....	3
2.	Zahlen zum Flugverkehr 2020 am Flughafen Hamburg	6
3.	Die Sitzungen der Allianz 2020	8
	13. Sitzung am 23.01.2020	8
	14. Sitzung am 22.10.2020	11
4.	Die Rolle der Vorbereitungsgruppe.....	15
5.	Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2021	16
6.	Anhang.....	18
	Grundsätze der Zusammenarbeit.....	19
	Mitglieder der „Allianz für den Fluglärmschutz“	23
	Mitgliederliste Vorbereitungsgruppe	25

1. Vorbemerkung

Hiermit legt die Allianz für den Fluglärmschutz den dritten Jahresbericht über ihre Arbeit vor.

Das Jahr 2020 hat Deutschland und die ganze Welt mit einem Schlag völlig verändert. Das gilt für fast alle Bereiche des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens. Die Luftfahrt ist in besonderer Weise betroffen. Auch der Hamburger Flughafen wurde von den Auswirkungen der Corona-Pandemie stark beeinträchtigt. Die zu Beginn des Jahres getätigten Prognosen zur Entwicklung des Flugverkehrs wurden durch das Coronavirus obsolet. Der Flughafen Hamburg verzeichnete im abgelaufenen Jahr statt durchschnittlich 48.000 Passagiere nur noch maximal 5.000 Passagiere pro Tag. Dieser starke Rückgang ist auch im Frühjahr 2021 noch längst nicht aufgeholt, und die Branche wird laut aktuellen Prognosen noch mehrere Jahre brauchen, um das Vorkrisenniveau zu erreichen. Dieses wird von den Fluglärminitiativen jedoch nicht gewünscht. Auch wenn es Hoffnungen gibt, dass die Pandemie im Verlauf der nächsten Jahre zurückgedrängt werden kann, werden die gesellschaftlichen Folgen noch sehr lange nachwirken. Sichere Vorhersagen kann in diesem Zusammenhang aktuell niemand treffen.

Gleichzeitig hat diese Entwicklung aus Sicht der vom Fluglärm Betroffenen zu einer besseren Stadtverträglichkeit geführt. Seit April 2020 sanken die Durchschnitts-Lärmpegel deutlich; dies wurde von den Betroffenen ebenso als erhebliche Verbesserung empfunden wie die Entlastung der Tagesrandzeiten und die Verringerung der Nachtflüge. Aus Sicht der Betroffenen haben viele erst mit der Ruhe am Himmel gemerkt, wie belastend der intensive Luftverkehr mit zahlreichen Flügen und dichter Frequenz auf sie wirkt.

Unter diesen besonderen Rahmenbedingungen, die sich ab März 2020 deutlich zeigten, stand auch die Arbeit der Allianz für den Fluglärmschutz.

Dabei begann das Jahr mit großer Zuversicht und in der Folge der hamburgischen Bürgerschaftswahl im Februar 2020 auch mit besonderer politischer Unterstützung.

Die Vertretungen der Initiativen hatten sich gewünscht, dass die Fraktionsspitzen der Regierungsparteien in der Allianz für den Fluglärmsschutz und auch in der Vorbereitungsgruppe mitwirken. Nach der Bürgerschaftswahl zeigten sich die Koalitionsfraktionen dazu bereit. Das war ein gutes Signal, die Arbeit der Allianz fortzuführen.

Zugleich wurde frühzeitig ein Konsens darüber erzielt, dass das Thema Klimabelastung durch den Flugverkehr neben dem Thema Fluglärm als weiterer Schwerpunkt der künftigen Arbeit der Allianz gesehen werden sollte. Der Fluglärmreduzierung soll aber zukünftig auch weiter höchste Priorität eingeräumt werden. Nach ausführlicher Diskussion in der Vorbereitungsgruppe wurde diese Neuorientierung mit der ersten Plenumsitzung der Allianz im Januar 2020 – also noch vor der Coronakrise – aufgenommen.

Auch nach dem Lockdown vom März 2020 wurde die Arbeit der Vorbereitungsgruppe aktiv fortgesetzt. Zwar haben sich die Belastungen durch den Fluglärm zunächst extrem reduziert, dennoch ist absehbar, dass der Flugverkehr nach der Pandemie wieder deutlich zunehmen wird und das Belastungsmaß wieder, wenn auch nicht sofort, die Zahlen der Vorjahre erreichen wird.

Aufgrund der Pandemie hat es im Jahr 2020 eine Plenumsitzung weniger gegeben als zunächst geplant. Stattdessen wurde die Arbeit in der Vorbereitungsgruppe nach Klärung der neuen Zusammensetzung verstärkt. Der Dialog war trotz unterschiedlicher Sichtweisen produktiv.

Geplant für 2020 war auch, die Arbeit der Allianz zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Hierzu lagen verschiedene Vorschläge seitens des Flughafens und der Initiativenvertreter in der Vorbereitungsgruppe vor, die allerdings bedingt durch Meinungsverschiedenheiten unter den Initiativen selbst und aus Zeitgründen nun erst in 2021 geklärt werden können.

Insgesamt gesehen hat die einvernehmliche Verständigung auf die Allianz als Dialogforum immerhin dazu geführt, dass die Kontroversen in der Sache mit einer besseren Qualität des sich gegenseitig Zuhörens stattfinden. Es herrscht ein respektvoller Umgang untereinander, alle Beiträge werden intensiv diskutiert und wertgeschätzt.

Allerdings muss nach wie vor an der Qualität des Dialogs gearbeitet werden. Bei allseits unverrückbaren Positionen ist keine Konsensbildung möglich. Gemeinsame Ergebnisse und Erfolge, können nur dann erreicht werden, wenn alle Beteiligten in der Allianz bereit sind gemeinsam konstruktiv mitzuarbeiten.

Die Allianz bewegt Themen, die strittig sind und vermutlich auch zu größeren Teilen strittig bleiben. Das breite Spektrum der Akteure ist Herausforderung und Chance zugleich, eine Balance zu finden zwischen dem Flughafenbetrieb einerseits und dem Ziel der Verminderung von Fluglärm, Luftschadstoffen und Klimabelastung andererseits.

Mit dem nachfolgenden Bericht 2020 soll – in gebotener Kürze und schlaglichtartig – Einblick gegeben werden in die zumeist kontrovers diskutierten Themen, die hierbei eingebrachten unterschiedlichen Standpunkte und die entstandenen inhaltlichen Entwicklungsprozesse, die die Arbeit der Allianz 2020 geprägt haben.

2. Zahlen zum Flugverkehr 2020 am Flughafen Hamburg

Wenn die Flughafen Hamburg GmbH auf das gesamte Jahr 2020 zurückblickt, dann gehört auch der Anfang des Jahres dazu: Man war dort verhalten optimistisch in das Jahr gestartet und hatte rund 17,5 Millionen Fluggäste prognostiziert.

Ab März 2020 trafen dann die Folgen der Pandemie den Hamburg Airport unvermittelt. 2020 war nicht nur aus wirtschaftlicher Sicht das schwierigste Jahr des Hamburg Airport in den letzten 70 Jahren. Das Ergebnis von zwei Lockdowns, Einreise- und Quarantänebestimmungen lässt sich wie folgt zusammenfassen:

2020 konnten 4,56 Millionen Passagiere gezählt werden. Das sind fast genau so viele wie zuletzt im Jahr 1984 mit 4,58 Millionen. Es sind 66.313 Flugzeuge abgefertigt worden (-56,8 %). Die Auslastung der Flugzeuge lag bei 59,6 % (-18,2 %), und die Fracht erreichte rund 43.700 t (-37,6 %).

Bei den Finanzzahlen für 2020 ist ein Verlust von 113 Millionen Euro entstanden. Durch die gesellschaftsvertraglichen Regelungen wird dieser durch die Anteilseigner und einen absehbaren Bundeszuschuss vollständig ausgeglichen. Der Flughafen war in der Lage, verantwortungsbewusst und schnell mit dieser nie dagewesenen Krise umzugehen und hat die Kosten so weit wie möglich gesenkt. In diesem Rahmen war sehr hilfreich, dass das bestehende Effizienzprogramm HAM Flex und der gute Digitalisierungsstatus des Unternehmens genutzt werden konnten. Entscheidend dabei war auch die umfangreiche Inanspruchnahme von Kurzarbeitergeld zur Sicherung der Arbeitsplätze.

Für 2021 wird ein weiteres herausforderndes Jahr mit anhaltenden Krisenfolgen erwartet. Die Passagierzahlen werden mit etwas weniger als 50 % des Niveaus von 2019 prognostiziert. Zugleich zeichnet sich durch die verstärkte Digitalisierung eine deutlich veränderte Nachfrage nach Geschäftsreisen ab. Bis 2025 wird nicht damit gerechnet, dass die Passagierzahlen das Vorkrisenniveau wieder überschreiten werden.

Aus Sicht der vom Luftverkehr betroffenen Bürgerinnen und Bürger stellt das Flugjahr 2020 eine wesentliche Verbesserung ihres Lebensumfeldes dar. Aufgrund der drastisch zurückgegangenen Anzahl an Starts und Landungen (und damit einhergehend auch der Ab- und Anflüge) ist es zu

einer starken Verringerung des Fluglärms gekommen. An den offiziellen Fluglärm-Messstellen ist ein Rückgang des Dauerschall-Fluglärmpegels von 3 bis 5 dB(A) Leq festzustellen. Dies entspricht mehr als einer Halbierung der Fluglärm-Dauerschalleistung. Die Ausdehnung des „Fluglärmteppichs“, d.h. der Fluglärm-Dauerschall-Isophone von 62 dB(A), ist von 14,6 km² im Jahr 2019 auf 9,4 km² im Jahr 2020 zurückgegangen. Die entsprechende Ausdehnung des Nacht-Fluglärmteppichs (d.h. des Fluglärm-Dauerschallpegels von 55 dB(A) in der Zeit von 22 bis 06 Uhr) hat sich von 9,7 km² im Jahr 2019 auf 3,4 km² im Jahr 2020 reduziert. Ein sehr hoher Rückgang ist bei der Anzahl der Nachtflüge insgesamt zu verzeichnen. Die Anzahl der Flüge zwischen 22 Uhr und 06 Uhr ist von ca. 6.500 auf etwa 1.700 gesunken. In der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr gab es 2019 noch 678 Starts und Landungen von Linien- und Touristikflügen, und 2020 lediglich 65 derartige Flüge. Nur wenig Veränderungen gab es dagegen bei den Flugbewegungen zwischen Mitternacht und sechs Uhr morgens: Waren es 2019 noch 166 Stück, sank diese Zahl auf 153.

3. Die Sitzungen der Allianz 2020

13. Sitzung am 23.01.2020

Im Zentrum der Sitzung vom Februar 2020 stand das Thema „**Entwicklung neuer Flugzeugkonzepte und Handlungsdruck in der Klimapolitik**“. Dazu hatte die Allianz namhafte externe Experten eingeladen, Herrn Dr. Franz-Josef Kirschfink von Hamburg Aviation und Herrn Frank Wetzel vom Umweltbundesamt.

Ausgehend von ihren Referaten führte die Allianz eine intensive Diskussion über die grundlegenden technischen, wirtschaftlichen und ökologischen Trends, die den Luftverkehr zukünftig auch am Flughafen Hamburg prägen werden.

Herr Dr. Kirschfink betonte in seiner Präsentation, dass sich das Thema Flugzeugentwicklung nicht ohne das Thema Klimaschutz behandeln lasse. Die Luftfahrtindustrie habe sich zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen bis 2050 um 50 % zu reduzieren, bei einem prognostizierten Wachstum des weltweiten Flugverkehrs von 4 % pro Jahr. Dieses Ziel sei nur zu erreichen, wenn man auch alternative Kraftstoffe miteinbeziehe. Die Branche habe in Bezug auf Kerosinverbrauch und Effizienz der Triebwerke bereits erhebliche Fortschritte gemacht, das sei aber noch keineswegs genug. Herr Dr. Kirschfink stellte aktuelle Forschungsarbeiten zu Lärminderungstechnologien vor, die Schritt für Schritt umgesetzt und zum Teil auch in bestehende Flugzeuge eingebaut werden können. Er ging des Weiteren umfassend auf das elektrische Fliegen ein, dessen Entwicklung verstärkt vorankommen würde. Das Hauptproblem sei hier das Gewicht der Batterien im Verhältnis zur geforderten Leistung. Man könne davon ausgehen, dass es in ca. 20 Jahren vollelektrische Lösungen bis zu einer Strecke von 2.000 km geben werde und hybridelektrische Lösungen bei Strecken bis zu 3.000 km. Ab 3.000 km Streckenlänge bleibe nach aktuellem Stand der Technik gar nichts anderes übrig, als auf synthetische Kraftstoffe zurückzugreifen. Es sei also klar, dass der Großteil des Luftverkehrs in absehbarer Zukunft weiterhin mit Verbrennungstriebwerken funktionieren müsse, insofern sei es unerlässlich, an alternativen Kraftstoffen zu arbeiten. Hier sei es technisch gesehen bald möglich, dass synthetisches Kerosin bis zu 50 % der vertankten Treibstoffmenge ausmachen könne. Herr Dr. Kirschfink zog das Fazit, dass sich die Luftfahrtindustrie ebenso wie die Europäische Union ehrgeizige Ziele gesetzt hätten und mit Investitionen in Milliardenhöhe an Fortschritten arbeiteten. Der gesamte Prozess sei ein Marathonlauf und kein Sprint. Dabei sei es wichtig, auch einen gesellschaftlichen Konsens zu erzielen und gemeinsam Lösungen zu finden, Dialogformate wie am heutigen Abend seien dafür geeignete Orte.

Herr Wetzel führte in seiner Präsentation eingangs aus, dass der klimapolitische Handlungsdruck speziell im Luftverkehr vom Umweltbundesamt gesehen werde. Wenn man sich die Klimawirkung von Flügen ansehe, führe schon ein einziger Flug – egal ob Lang- oder Kurzstrecke – zu enormen Klimawirkungen. Zudem sei festzustellen, dass der Luftverkehr sehr stark zunehme, aktuell gehe man von dauerhaft 4 bis 5

% Wachstum pro Jahr aus. Die von Herrn Dr. Kirschfink beschriebenen Effizienzsteigerungen allein würden die Zunahme des Flugverkehrs also nicht kompensieren können. Zudem sei zu beachten, dass die Nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs das Klimaproblem noch vervielfachen würden. Das Umweltbundesamt habe sich deswegen in den letzten Jahren intensiv mit den Klimaeffekten des Luftverkehrs beschäftigt und acht Bausteine formuliert, wie eine „Vision Umweltschonender Luftverkehr“ aussehen könnte. Im Ergebnis sei das nur mit einem Bündel von Instrumenten und Maßnahmen möglich, zu dem vor allem auch technologische Innovationen gehören müssten. Der Baustein 8 „Weniger Fliegen“ sei hier zwar als letzter aufgeführt, aus Sicht des Umweltbundesamtes aber unverzichtbar, wenn die Klimaziele erreicht werden sollen. Herr Wenzel ging des Weiteren auf die ökonomischen Instrumente ein, die derzeit im Gespräch seien. Die Luftverkehrssteuer sei ein gutes Instrument, zusätzlich sollte die Steuerbefreiung auf Kerosin abgebaut werden. Hier gelte es, EU-weit Verbündete zu suchen, denn nur so mache dies Sinn. Auch CORSIA sei ein gutes Programm für den Start, da es weltweit angelegt sei. Die im Rahmen des Emissionshandels geplante CO₂-Bepreisung erklärte Herr Wetzel für unzureichend. Der Preis für eine Tonne CO₂ werde danach bis 2025 von 25 Euro auf 55 Euro ansteigen, das sei marginal im Vergleich zu dem auf Basis der „UBA-Methodenkonvention 3.0“ berechneten Klimaschaden von 180 Euro pro Tonne. Abschließend betonte Herr Wetzel noch einmal das Thema alternative Kraftstoffe. Diese nachhaltigen Treibstoffe brauche man in der Zukunft. Mit biogenen synthetischen Kraftstoffen habe man beim UBA jedoch Probleme, die geeignete Lösung sei stattdessen die Power-to-Liquid Technologie, für die es eine Einführungsstrategie brauche. Zu denken wäre z.B. an eine Beimischquote für Power-to-Liquid Kraftstoffe. Man müsse jetzt verstärkt daran gehen, die entsprechenden Produktionsanlagen zu bauen.

In der anschließenden Diskussion kamen viele Fragen und kritische Anmerkungen zur Klimaschutzproblematik des Luftverkehrs zur Sprache:

Herr Dr. Schwartz äußerte, dass Klimaneutralität des Fliegens bis 2050 auch mit den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht erreicht werden könnte, weil Effizienzsteigerungen im Flugverkehr durch das Mengenwachstum konterkariert werden würden und Innovationen wie z.B. Power-to-Liquid (PtL) auf absehbare Zeit nur Scheinlösungen seien. Zudem würden die Klimaschäden infolge von Nicht-CO₂-Emissionen immer noch viel zu wenig berücksichtigt. Herr Kraft kritisierte, dass Flugzeugbauer und Airlines verfügbare technische Verbesserungen nur viel zu langsam in der Serienproduktion aufgreifen würden und auch das Konzept Wasserstoff-Brennstoffzelle nicht konsequent angingen. Herr Dr. Kirschfink erwiderte darauf, dass die Luftfahrt viel stärker auf das Thema Brennstoffzelle als auf das Thema Batterie-Strom setze. Gerade in Hamburg gebe es hierzu viele Initiativen. Herr Schubert unterstrich, dass offensichtlich der Klimaschutzpolitische Druck seitens der Politik zu gering sei, um in der erforderlichen Weise voranzukommen. Herr Jahn vermisste klare Schwerpunkte bei den Vorschlägen des Umweltbundesamtes, worauf Herr Wetzel erwiderte, dass es nicht die eine große Maßnahme gebe, sondern nur ein Bündel aus verschiedenen Einzelmaßnahmen. Herr Scharnberg würdigte die aktuelle Studie des Umweltbundesamtes zum „Luftverkehr der Zukunft“ als profunde Position, ohne dass er alle Befunde teilen würde. Er würde sich wünschen, dass auch das Wirtschaftsministerium ein solch umfassendes Papier auf den Weg bringen würde und fragte, ob man in anderen

Sektoren auch so präzise an das Thema herangehen würde. Er kritisierte in diesem Zusammenhang die vorgeschlagenen Mehrfachbelastungen des Flugverkehrs durch Luftfahrtsteuer, Kerosinbesteuerung und unabgestimmten Emissionshandel (EU-ETS und CORSIA) und forderte dazu auf, die Bedeutung der Luftverkehrsmobilität für Wirtschaft und Gesellschaft in der Region in der Diskussion stärker zu berücksichtigen. Herr Anders schloss sich den Ausführungen von Herrn Scharnberg an und wies noch einmal darauf hin, dass es keine einfachen Lösungen gebe. Ein Beispiel: Die Bahnverbindung von Hamburg nach Berlin sei eine gute Alternative geworden, gleichwohl müsse man konstatieren, dass es ständig Proteste und Klagen von Bürgerinitiativen gebe, wenn neue Bahnstrecken gebaut werden sollen. So würden sich oftmals lange Zeiträume ergeben, bis etwas erreicht werde.

Herr Dr. Schwartz, Herr Wicher und Herr Rathje gingen noch einmal auf die Lärm- und Klimaschutzprobleme des Flughafens ein und forderten von der Hamburger Politik, den Luftverkehr im Interesse der lärm betroffenen Menschen zu begrenzen, hier müsse endlich ein Ausgleich zwischen wirtschaftlichen und gesundheitlichen Belangen hergestellt werden. Herr Dr. Tjarks erklärte dazu, dass die Politik der internationalen Erreichbarkeit Hamburgs großes Gewicht beimessen würde und es Aufgabe des Flughafens sei, dies im Rahmen der bestehenden Gesetze und Regelungen zu organisieren. Er habe keine Schwierigkeiten damit, sich politisch dafür einzusetzen, dass es weniger Flüge gibt, die Politik könne aber nicht einfach administrativ in die bestehende Betriebsgenehmigung des Flughafens eingreifen.

Herr Dr. Kirschfink und Herr Wetzel nahmen im Verlauf der Diskussion Stellung zu den angesprochenen Fragen und wurden mit Dank für die informative Behandlung der Themen verabschiedet. Frau Müller äußerte die Erwartung, dass die die vorgestellten technologischen und ökologischen Trends die künftigen Diskussionen in der Allianz immer wieder beeinflussen würden.

Anschließend an diese Aussprache stellten Herr Dr. Schwartz und Herr Scharnberg den von der Vorbereitungsgruppe erarbeiteten Entwurf für den **Jahresbericht 2019 der Allianz für den Fluglärmschutz** vor. Der Bericht wurde mit einigen redaktionellen Änderungen einvernehmlich verabschiedet.

Gemäß dem Beschluss der Allianz vom Dezember 2018 wurde darüber hinaus die Behandlung des Themas „**Verspätete Starts und Landungen nach 23:00 Uhr**“ fortgeführt. Herr Scharnberg legte hierzu einen schriftlichen Bericht des Flughafens vor, der die im Verlauf des Jahres 2019 erreichten erheblichen Verbesserungen bei der Verspätungssituation erläuterte.

14. Sitzung am 22.10.2020

Die 14. Sitzung war die erste Sitzung der Allianz nach der Wahl zur Hamburgischen Bürgerschaft vom Februar. Sie fand unter Beachtung der geltenden Hygienevorschriften in den Räumlichkeiten des Bezirksamtes Nord statt, zu begrüßen war eine Reihe neuer Mitglieder der Allianz.

Den thematischen Schwerpunkt der Sitzung bildeten die Vereinbarungen der Koalitionsparteien zum zukünftigen Betrieb des Flughafens. Als weiteres Thema stand die Entwicklung des Flugverkehrs in Hamburg in Zeiten von Corona auf der Tagesordnung.

Einleitend gaben Herr Mohrenberg (SPD) und Frau Dr. Putz (Grüne) eine Einführung in das Zustandekommen und die **Vereinbarungen des Koalitionsvertrags zum Flughafen**, Herr Schröder und Herr Dr. Schwartz kommentierten die Vereinbarungen aus der Sicht der Initiativen.

Herr Mohrenberg schilderte, dass das Spannungsfeld, das die Allianz präge, auch bei den Verhandlungen zum Koalitionsvertrag sichtbar gewesen sei. Als große Metropole wolle man einen international gut angeschlossenen Airport haben, gleichzeitig gelte es aber, bei einem innerstädtischen Flughafen einen Ausgleich im Hinblick auf Klima und Lärm zu schaffen. Zum Thema Stadtverträglichkeit des Flughafens gebe es im Koalitionsvertrag die Ansage, dass das sogenannte „Belastungsbudget“ von 2019 nicht überschritten werden solle. Dies sei der Wert, von dem aus man sich konkret verbessern wolle. Darüber hinaus wolle man den Flughafenbetrieb klimaneutral gestalten und eine CO₂-Komponente in die Entgeltordnung des Airports aufnehmen. Großes Gewicht solle die Förderung synthetischer Kraftstoffe erhalten, dies auch im Interesse des Wissenschaftsstandortes Hamburg. Die Verspätungszahlen sollten weiter gering bleiben, auch wenn der Flugverkehr wieder starte. Über die Entgeltordnung, z.B. mit gestaffelten Lärmzuschlägen von bis zu 700 %, wolle man hier vorankommen.

Frau Dr. Putz schickte voraus, es sei kein Geheimnis, dass man als Grüne mehr hätte erreichen wollen, aber man habe mit dem Koalitionsvertrag Kompromisse finden müssen. Hamburg sei ein weltweit bedeutender Luftfahrtstandort, da könne es nicht gewollt sein, den Flughafen einfach zu schließen. Der Handlungsrahmen sei damit abgesteckt. Weitere Initiativen zur Reduzierung von Klimabelastungen und Lärmemissionen, z.B. ein Verzicht auf innerdeutsche Flüge, seien notwendig, hierfür bräuchte es aber eine andere bundesdeutsche Verkehrspolitik. Die verstärkte Förderung klimafreundlicher Treibstoffe sei auch aus Sicht der Grünen eine richtige Schwerpunktsetzung.

Herr Schröder kritisierte in seinem Beitrag vor allem, dass die heutigen Betriebszeiten und -regeln des Flughafens im Koalitionsvertrag beibehalten worden seien, an dieser

Stelle hätten sich die Initiativen eindeutig mehr erhofft. Er fordere jetzt insbesondere eine Untersuchung, wie viele Menschen in den einzelnen Bereichen des Flughafenfeldes konkret mit wie viel Dezibel Fluglärm belastet seien, ein derartiges Gutachten sei vor kurzem für das Umfeld von Berlin-Tegel erstellt worden. Wichtig sei es auch, die unzureichenden Rechte der Fluglärmschutzbeauftragten auszubauen. Herr Schröder machte anschließend weitere Ausführungen zur zukünftigen Arbeit der Allianz, diese Aussagen wurden vereinbarungsgemäß im letzten Tagesordnungspunkt der Sitzung behandelt.

Herr Dr. Schwartz erklärte, die Aussage im Koalitionsvertrag, die Flughafenkapazität werde nicht weiter gesteigert, sei zu begrüßen, aber zugleich zu hinterfragen. Auch die Suprastruktur des Flughafens habe Kapazitätseffekte; wenn z.B. die Gepäckförderanlage ausgebaut wird, steige auch die Zahl der Flüge, die der Flughafen pro Zeiteinheit abwickeln könne. Darüber hinaus bezeichnete er den Hinweis auf den CO₂-neutralen Flughafenbetrieb als „Greenwashing“, denn bei dieser Betrachtung würden 99 % des Klimaschadens durch den Flugverkehr an sich ausgeklammert. Dieser entstehe beim Fliegen und nicht am Boden. Problematisch seien auch die unrealistischen Hoffnungen auf das synthetische Kerosin, da der Herstellungsprozess Unmengen an regenerativer Energie benötige. Des Weiteren wies Herr Dr. Schwartz darauf hin, dass es seit 2000 nur ein Jahr gegeben habe, das noch lauter gewesen sei als das Flugjahr 2019. Dieses Jahr als Referenz für das zukünftige Belastungsniveau heranzuziehen, sei daher nicht als Schutz der Bevölkerung anzusehen, sondern als Schutz des Flughafenbetriebes. Schließlich müsse man auch die grundlegende Zielsetzung des Flughafens überprüfen. Hier müsse man das Thema Nachhaltigkeit wesentlich stärker gewichten und nicht allein auf quantitatives Wachstum abstellen.

In der an die Beiträge der Referenten jeweils anschließende Diskussion wurden vor allem folgende Punkte angesprochen:

Herr Kraft und Herr Jersch gingen auf einen Passus im Koalitionsvertrag ein, der davon spricht, dass ausreichend Flächen für die Zukunftsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Hamburg zu sichern seien. Herr Kühl fragte, ob es in diesem Zusammenhang Pläne für eine parallele Startbahn in Norderstedt oder für eine Entkreuzung des Hamburger Flughafens gebe. Herr Scharnberg führte aus, dass es keine verfestigten Planungen für eine Entkreuzung gebe, der Flughafen werde hierzu auch in der laufenden Legislaturperiode keine Anträge stellen. Frau Dr. Putz bestätigte noch einmal, dass die luftseitige Kapazität des Flughafens vereinbarungsgemäß nicht erweitert werden solle und nur die landseitige Kapazität ausgebaut werden könne.

Herr Jersch erklärte, der Koalitionsvertrag sei eine Enttäuschung, weil er wenig konkret werde und sehr im Unverbindlichen bleibe. Unbedingt erforderlich sei es, das Geschäftsmodell des Flughafens einmal gründlich zu überprüfen, weil der frühere Level der Geschäftsreisen zukünftig nicht wieder erreicht werden könne. Man brauche deswegen eine soziale und nachhaltige Ausrichtung für den Flughafen mit konkreten Aussagen zur Stadtverträglichkeit. Herr Kraft schloss sich dem an und erklärte, ein weiterer Anstieg der CO₂-Emissionen und der Klimaschäden sei nicht vertretbar und aus seiner Sicht sogar rechtswidrig. Er vermisse im Koalitionsvertrag auch klare Aussagen zu modernen Technologien. Speziell im Luftverkehr seien Elektro- oder Wasserstoffflugzeuge die einzige Lösung, um den Flugverkehr umweltfreundlicher zu

machen. Herr Mohrenberg erwiderte, dass der Koalitionsvertrag durchaus vorsehe, synthetische Kraftstoffe und Wasserstoff sowie andere neue Technologien zu fördern.

Herr Schubert forderte, dass der Koalitionsvertrag angesichts der großen Umbrüche in der Folge der Corona-Krise neue Aussagen treffen müsste und insofern nachzuverhandeln wäre. Frau Dr. Putz erklärte dies als unrealistisch.

Im zweiten Teil der Sitzung wurde das Thema „Zukünftige Entwicklung des Flugverkehrs in Hamburg in Zeiten von Corona“ behandelt.

Herr Scharnberg leitete seinen Impulsvortrag mit der Einschätzung ein, dass die Corona-Krise einen weitaus tiefgreifenderen Einbruch als bisherige Luftfahrtkrisen bewirkt habe und auch nicht mit diesen vergleichbar sei. Wie der Luftverkehr sich weiterentwickle und wann es wieder stabil aufwärts gehe, könne aktuell niemand seriös sagen. Für das Jahr 2020 rechne man mit knapp fünf Millionen Passagieren, statt der am Anfang des Jahres veranschlagten ca. 17,5 Millionen. Erst im Jahr 2025 werde man wieder bei etwa 80 bis 85 % des Vorkrisenverkehrs liegen. Als FHG habe man die Kurzarbeit gemäß den gesetzlichen Möglichkeiten bis 2021 verlängert, um den Großteil der Mitarbeiter halten zu können. Man habe als FHG und in der gesamten Industrie sehr viel Geld verloren und werde dies absehbar auch weiter tun, zumal man den Flughafen auf Wunsch der Bundesregierung unverändert offengehalten habe.

Im Anschluss daran ergab sich eine längere Debatte darüber, ob der Flughafen seine Betriebszeiten in dieser Lage nicht einzuschränken könne; so forderten Herr Dr. Breyer, Herr Schröder und Herr Kraft, dass der Flughafen z.B. erst um 7 Uhr morgens aufmachen und schon um 21 Uhr abends schließen sollte. Herr Scharnberg erklärte dazu, der Flughafen Hamburg habe als öffentliche Infrastruktureinrichtung ebenso wie z.B. ein Autobahnbetreiber eine Betriebspflicht und dürfe nicht durch einseitige Einschränkungen der Betriebszeiten gegen seine Betriebsgenehmigung verstoßen.

Herr Günes unterstützte Herrn Scharnberg und unterstrich, dass die Airlines verlässliche Planungsgrundlagen für ihren Betrieb benötigten. Er halte die vorgestellten Prognosen zur Erholung des Flugverkehrs aber für sehr optimistisch; die Lufthansa rechne derzeit nicht damit, dass im Jahr 2021 wieder 50 % des Flugverkehrs aus dem Jahr 2019 erreicht werden könnten.

Abschließend wurde das Thema „Weitere Arbeit der Allianz und Terminplanung 2021“ behandelt.

Frau Müller berichtete, man habe zum Thema Weiterentwicklung der Allianz erste Gespräche in der Vorbereitungsgruppe geführt. Einig sei man sich gewesen, gemeinsam zu betrachten, wie sich der Luftverkehr in den nächsten Jahren entwickelt und welche Gestaltungsmöglichkeiten man dazu in Hamburg hätte. Aber man sei sich recht uneinig, was man daraus als Themenschwerpunkte für das Plenum ableiten könnte. Aktuell ergäben sich insofern Probleme für die Fortführung dieser Diskussion, als Meinungsverschiedenheiten unter den Initiativen aufgetreten seien, wie die Arbeit der Allianz konzeptionell, organisatorisch und personell fortgeführt werden sollte.

Die Allianz kam überein, den Klärungsprozess auf Seiten der Initiativen erst einmal abzuwarten. Im Anschluss an die Plenarsitzung der Allianz hat die Vorbereitungsgruppe Aktivitäten unternommen, um die notwendige Klärung zur weiteren Zusammenarbeit der Initiativen in der Allianz sowie speziell der Vorbereitungsgruppe zu fördern. Dieser Prozess ist aktuell noch nicht abgeschlossen, aber in weiteren konstruktiven Gesprächen. Die nächste Sitzung der Allianz soll voraussichtlich im Frühjahr 2021 stattfinden.

4. Die Rolle der Vorbereitungsgruppe

Die Vorbereitungsgruppe hat im Jahr 2020 am 09.04., 28.05., 11.06., 11.08., 21.09., 19.10. und 09.12. getagt. Die Sitzungen fanden wegen der Pandemie überwiegend online als Video-Konferenzen statt. Nach der Bürgerschaftswahl gab es eine Reihe von personellen Veränderungen in der Zusammensetzung der Vorbereitungsgruppe (siehe Mitgliederliste im Anhang).

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 hat sich die Vorbereitungsgruppe weiterhin als ergänzendes Gesprächsformat für Themen verstanden, 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. Solche Themen waren in 2020 beispielsweise:

- Vorschlag Mediationsverfahren zu Bahnbenutzungsregeln
- Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten für 2019
- Koalitionsvereinbarungen zum Flughafen
- Neustart der Allianz nach der Bürgerschaftswahl
- Corona-Pandemie und Flugverkehr
- Kennzahlen/Zielvereinbarungen zum Flugverkehr
- Weiterentwicklung der Konzeption der Allianz

Bei der Vorbereitung der Sitzungen lag der Schwerpunkt auf der zeitintensiven Abstimmung und Vorbereitung des Jahresberichtes 2019 für die Allianz-Sitzung am 23.01.2020 sowie bei der Vorbereitung der Inhalte und möglichen Referenten für das Thema „Trends im Luftverkehr“ und „Koalitionsvereinbarungen zum Flughafen“.

Im Gesprächsformat der Vorbereitungsgruppe kamen die unterschiedlichen Positionen weiterhin stets deutlich zum Ausdruck. Es gelang in der Regel gleichwohl, die dahinterstehenden Sichtweisen verständlich zu machen und sachlich zu diskutieren. So festigte sich in der Vorbereitungsgruppe eine gemeinschaftliche Kultur, kontroverse Themen und Standpunkte sachbezogen für die Plenumstreffen der Allianz aufzubereiten.

5. Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2021

Die Allianz für den Fluglärmschutz hat sich durch den großen Einsatz aller Beteiligten einen sehr guten Ruf in Hamburg und in der Metropolregion erarbeitet. Hervorzuheben sind das Zusammenwirken von ehrenamtlichem und hauptamtlichem Engagement sowie die stete Bereitschaft zum Dialog auf allen Seiten. Die Fortsetzung der Arbeit der Allianz in der neuen Legislaturperiode war für die Koalitionsparteien in der Bürgerschaft insofern unstrittig. Auch die Oppositionsparteien haben sich zur Allianz bekannt. Die Koalitionsparteien haben überdies ihre Anerkennung mit der Passage im Koalitionsvertrag zum Ausdruck gebracht, die erfolgreiche Arbeit der Allianz für den Fluglärmschutz solle fortgeführt und weiterentwickelt werden.

Die Mitglieder der Allianz aus der Hamburgischen Bürgerschaft nehmen die Arbeit ernst und beteiligen sich aktiv. Es gibt ein gemeinsames Anliegen, Fluglärm zu reduzieren und dem Klimaschutz auch im Luftverkehr Rechnung zu tragen, während gleichzeitig der Luftfahrstandort erhalten sowie Arbeitsplätze gesichert werden sollen. Dennoch gibt es erhebliche Unterschiede, im Weg und im Maß diese verschiedenen Aspekte miteinander in Einklang zu bringen. Die Gespräche dazu sind nicht einfach; umso wichtiger ist aber der offene Dialog, um Vertrauen aufzubauen und gemeinsame Handlungsmöglichkeiten auszuloten.

Im Jahr 2021 steht nun erneut eine Verständigung auf die Fortführung der Arbeit an. Dabei haben sich die einvernehmlich vereinbarten Rahmenbedingungen bewährt: die Grundsätze für die Zusammenarbeit, die Bandbreite der Mitglieder, die Formate Plenum und Vorbereitungsgruppe sowie die themenbezogene Einrichtung von Arbeitsgruppen. Insbesondere an die Arbeit und die Rolle der Vorbereitungsgruppe gibt es unterschiedliche Erwartungen und den Wunsch, Themen wieder stärker aus dem Plenum der Allianz zu definieren. Dennoch gilt es, die Arbeit aus verschiedenen Perspektiven zu überprüfen. Die Initiativen möchten die Arbeit an wichtigen Stellen intensivieren und durch Kennzahlen ergänzt wissen; der Flughafen wünscht sich angesichts der veränderten Lage und großer Sorgen um Arbeitsplätze und finanzielle Verluste eine Konzentration auf das Wesentliche.

Auf der Seite der Initiativen gibt es voneinander abweichende Vorstellungen zur weiteren Arbeit der Allianz für Fluglärmschutz. Insofern wird es darum gehen, die Arbeit gemeinsam weiterzuentwickeln und sich auf wesentliche Grundsätze und geeignete Vorgehensweisen zu verständigen. Inhaltlich wird es vor allem darum gehen, wie sich nach der Corona-Krise der Flugverkehr am Hamburg Airport entwickelt und wie dieser

„Neustart“ im Hinblick auf die Stadtverträglichkeit in den kommenden Jahren gestaltet werden kann.

Die Allianz wird ihre Arbeit im Jahr 2021 folglich damit beginnen müssen, einen neuen Konsens zu Themen und ihrer Arbeitsweise unter den veränderten Rahmenbedingungen zu finden.

6. Anhang

Grundsätze der Zusammenarbeit in der

„Allianz für den Fluglärmschutz“*

Präambel

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

Die „Allianz für den 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 Fluglärmschutzes zu erzielen. Sie stellt auch eine Dialogplattform für eine konstruktive Verständigung zwischen den Fluglärm-betroffenen, den Nutzern und den Entscheidungsträgern dar und bietet dazu ein Forum für den Austausch zu Problemen und über Verbesserungsvorschläge.

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

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

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

*Vereinbarung Mai 2016 ohne eine Vereinbarung zu den Zielen

I.

Zielsetzung der Allianz für den Fluglärmschutz*

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

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

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

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

II.

Zusammensetzung

(1)

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

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

(2)

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

III.

Vorbereitungsgruppe

(1)

Mitglieder der Vorbereitungsgruppe sind:

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

(2)

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

(3)

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

IV.

Sekretariat

(1)

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

(2)

Aufgabe des Sekretariats ist es, zu den Sitzungen der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ fristgerecht einzuladen und im Vorfeld der Sitzung (mindestens drei Wochen vorher) die Tagesordnung zu versenden. Ergänzende Sitzungsunterlagen sollen mindestens zwei Wochen vor der Sitzung bei den Teilnehmern der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ eintreffen. Das Sekretariat verschickt spätestens drei

Wochen nach der Sitzung den Entwurf des Sitzungsprotokolls an die Vorbereitungsgruppe. Nach Freigabe durch die Vorbereitungsgruppe wird das Protokoll als Entwurf an die Teilnehmer der „Allianz für den Fluglärmschutz“ weitergeleitet.

(3)

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

V.

Moderation

(1)

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

(2)

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

VI.

Sitzungen

(1)

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

(2)

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

(3)

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

(4)

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

VII.

Evaluation

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

Mitglieder der „Allianz für den Fluglärmschutz“

Ordentliche Mitglieder:

Alexander Anders, Handelskammer Hamburg (bis zur Sitzung 01/20)

→ Ab Sitzung 10/20 Herr Philipp Henze

Dr. Kurt Duwe, Sprecher, FDP-Fraktion (bis zur Sitzung 01/20)

Özden Günes, Vorsitzender, AOC HAM

Marion Grün, Fachdienstleiterin, Kreis Pinneberg

Werner Harmuth, Kreispräsident, Kreis Stormarn

Dr. Michael Breyer, Vorsitzender, BIG Fluglärm Hamburg

Martin Hellwig, Gemeinschaftsbetriebsratsvorsitzender, FHG

Markus Jahn, Arbeitsgruppe Fluglärmschutz Jersbek

Stephan Jersch, Sprecher, DIE LINKE-Fraktion

Lukas Kaestner, Manager, Hamburg Aviation

Rainer Köncke, Vorsitzender FSH e.V. → Ab Sitzung 10/20

Gebhard Kraft, Initiativkreis Fluglärm Hamburg & Schleswig-Holstein

Uwe Kühl, Sprecher NIG Norderstedter Interessensgemeinschaft für Fluglärmschutz

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 (ab Sitzung 10/20)

Susanne Mollner, FGE Fluglärmgeplagte Gemeinde Elmenhorst

Raimund Neuhold, Pilot

Andrea Oelschläger, Sprecherin für Umweltfragen, AfD-Fraktion (bis zur Sitzung 01/20)

→ Ab Sitzung 10/20 Herr Thomas Reich

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

Dr. Miriam Putz, Sprecherin für Wirtschaft, Tourismus, Flughafen und Hafen → ab Sitzung 10/20

Reimer Rathje, Vorsitzender, WiN - Wir in Norderstedt

Elke Christina Roeder, Vorsitzende Fluglärmschutzkommission

Dr. Monika Schaal, Stellvertretende Vorsitzende und Sprecherin für Umwelt und Energie,
SPD- Bürgerschaftsfraktion (bis zur Sitzung 01/20)

→ Ab Sitzung 10/20 Herr Dirk Kienscherf

Johannes Scharnberg, Bereichsleiter Strategie, Politik und Umwelt, Prokurist, FHG

Christian Scherhag, Manager, Hamburg Aviation

Axel Schmidt, Leiter des Zentralbereichs Umwelt am Hamburg Airport, FHG

Uwe Schröder, Fluglärm Niendorf

Benjamin Schubert, 2. Vorsitzender, Initiative Fluglärm Barmbek Alsterdorf

Dr. René Schwartz, Sprecher, BAW Hamburg | Schleswig-Holstein

Dennis Thering, Stellvertretender Vorsitzender, CDU-Fraktion (bis zur Sitzung 01/20)

Dr. Ina Tjardes, Abteilungsleiterin, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation bis zur Sitzung 01/20)

→ Ab Sitzung 10/20 Frau Dr. Judith Reuter

Dr. Anjes Tjarks, Vorsitzender, B90/Grüne-Fraktion (bis zur Sitzung 01/20)

→ Ab Sitzung 10/20 Herr Dominik Lorenzen

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

Thorsten Wolf, Fachbereichsleiter, Kreis Segeberg

Gaststatus:

Andrea Wächter, Leiterin, DFS Deutsche Flugsicherung

Herr Dr. Franz Josef Kirschfink, Geschäftsführer Hamburg Aviation

Frank Wetzel, Umweltbundesamt

Moderation:

Traute Müller, Geschäftsführerin und Moderatorin, relations

Mitgliederliste Vorbereitungsgruppe

Gebhard Kraft, Initiativkreis Fluglärm Hamburg & Schleswig-Holstein

Alexander Mohrenberg, SPD (ab Sitzung 08/20)

Dr. Miriam Putz, Grüne Hamburg (ab Sitzung 08/20)

Dr. Monika Schaal, SPD (bis zur Sitzung 06/20)

➔ Ab Sitzung 08/20 Herr Dirk Kienscherf

Johannes Scharnberg, FHG

Axel Schmidt, FHG

Benjamin Schubert, FSH Fluglärmschutz Hamburg (ab Sitzung 06/20 bis 10/20)

(Mitgliedschaft ruht z.Zt.)

Dr. René Schwartz, BAW Hamburg | Schleswig-Holstein

Dennis Thering, CDU (bis zur Sitzung 06/20)

➔ Ab Sitzung 09/20 Herr Stephan Jersch, Die Linke

Dr. Ina Tjardes, BWVI (bis zur Sitzung 06/20)

➔ Ab Sitzung 08/20 Frau Dr. Judith Reuter

Dr. Anjes Tjarks, B90/Grüne-Fraktion (bis zur Sitzung 06/20)

➔ Ab Sitzung 08/20 Herr Dominik Lorenzen, Grüne Hamburg

Traute Müller, relations