

Allianz für den Fluglärmschutz Jahresbericht 2023

Erstellt durch die Vorbereitungsgruppe
der Allianz für den Fluglärmschutz
07.06.2024

Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkung	3
2. Zahlen zum Flugverkehr 2023 am Flughafen Hamburg	5
3. Die Sitzungen der Allianz 2023	6
3.1 20. Sitzung am 30.03.2023	6
3.2 21. Sitzung am 13.07.2023	14
3.3 22. Sitzung am 09.11.2023	21
4. Die Arbeit der Vorbereitungsgruppe.....	31
5. Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2024	32
6. Anhang.....	34
6.1 Kennzahlen Stand 15.03.2022	34
6.2 Allianz für den Fluglärmschutz 07.03.2024 - Kennzahlen für das Jahr 2023.....	36
6.3 Warum Kennzahlen.....	46
6.4 Kurzstreckenflüge 2019 vs. 2023	50
6.5 Grundsätze der Zusammenarbeit.....	59
6.6 Mitglieder der „Allianz für den Fluglärmschutz	67

1. Vorbemerkung

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

Im Jahr 2023 stiegen die Passagierzahlen am Hamburg Airport schneller als erwartet, es reisten rund 13,6 Millionen Passagiere über den Flughafen. Besonders stark gestiegen ist dabei der Anteil der Flüge aus privaten Gründen. Zudem ist die Betreibergesellschaft Flughafen Hamburg GmbH (FHG) kostengünstiger als prognostiziert durch die Energiekrise gekommen. Dies wirkte sich auf das wirtschaftliche Ergebnis der FHG aus – statt des erwarteten Defizits wurde ein monetärer Gewinn von 6,6 Millionen Euro erreicht.

Die steigende Zahl der Flüge brachte erneut Herausforderungen und Probleme mit sich: Weiter verstärkte Belastungen für die Flughafenanwohnenden sowie die Betroffenen in den An- und Abflugschneisen.

Die Zahl der verspäteten Nachtflüge übertraf mit 809 das letzte Vor-Corona-Jahr 2019, damals fanden insgesamt 678 Starts und Landungen nach 23 Uhr statt.

Auch wenn es insgesamt etwas weniger Verspätungen gab als im Jahr 2022, stiegen ab Mai die monatlichen Verspätungszahlen auf ein ähnliches Niveau wie 2018, das Jahr, in dem die bisher meisten nächtlichen Verspätungen (insgesamt 1.174) auftraten.

Bei notwendigen nächtlichen Pistenarbeiten am Hamburger Flughafen im Juni und September 2023 wurde der Flughafen betriebsbedingt um 23 Uhr geschlossen. Dies verhinderte weitere Verspätungen und ermöglichte den Rückgang der nächtlichen Verspätungszahlen gegenüber dem Vorjahr.

Ursachen für die nächtlichen Verspätungen lagen wie auch im Vorjahr in den Engpässen bei der personellen Besetzung der Fluggesellschaften und dem Bodenpersonal in Luftraumbeschränkungen, u.a. bedingt durch den Ukraine-Krieg, und wetterbedingten Einschränkungen. Aus Sicht der Anwohner sei dies größtenteils vermeidbar und damit verbunden nicht akzeptabel. Auch aus Sicht der Fluglärmschutzbeauftragten sowie der Politik ist die Anzahl der Starts und Landungen nach 23 Uhr weiterhin deutlich zu hoch.

Auch im Jahr 2023 erfolgte eine produktive Zusammenarbeit aller aktiv Teilnehmenden in der Allianz als Dialogforum.

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

Im Jahr 2023 fanden drei Plenumssitzungen statt. Alle Sitzungen konnten in Präsenz durchgeführt werden.

In der 20. *Plenumssitzung* am 30.03.2023 wurde zunächst ein FLSK-Antrag vorgestellt und diskutiert. Ziel des Antrags war die Verbesserung der Belastungssituation im Rahmen der Nachtflug-Verspätungsregelung. Anschließend wurden Kennzahlen der gleichnamigen Arbeitsgruppe vorgestellt (siehe Anhang 6.1). Dazu folgte ein kontroverser Austausch über die Verwendung noch strittiger Kennzahlen.

Außerdem wurde über die Darstellung der luftverkehrsbedingten CO₂-Belastung im Hamburger Klimaplan diskutiert. Bei der Gesamt-Bilanzierung wird der internationale Flugverkehr nicht mit einbezogen, was zum Teil kritisch gesehen wird.

Am 13.07.2023 in der 21. *Allianzsitzung* wurde Herr Michael Eggenschwiler als Gast begrüßt. Herr Eggenschwiler war bis Dezember 2023 Vorsitzender der Flughafen-Geschäftsführung. In seinem Vortrag blickte Herr Eggenschwiler zurück auf die Arbeit der Allianz für den Fluglärmschutz seit 2015. Er sprach sich für die Fortführung der Allianz aus, um den Dialog auf allen Seiten zu fördern. Im Weiteren wurde intensiv über die unbefriedigende Entwicklung der nächtlichen Verspätungen diskutiert.

Schwerpunkt der 22. *Allianzsitzung* am 9.11.2023 war das Thema der Kurzstreckenflüge, bei dem Flugstrecken bis 1000 km Länge betrachtet wurden. Es wurden die Anforderungen an Konnektivität, die aktuelle Situation und die Wirkung von Hubs als Mittel zur Auslastung von Langstreckenflügen sowie die Schiene als Alternative vorgestellt. In der anschließenden Diskussion bestand Einigkeit darin, dass möglichst viel Verkehr aus der Luft auf die Schiene gebracht werden muss, um ein akzeptiertes und umweltverträgliches Mobilitätsangebot zu erhalten. In der Realität stößt dies jedoch an Grenzen.

Der nachfolgende Bericht 2023 soll die zumeist kontrovers diskutierten Themen, die eingebrachten unterschiedlichen Standpunkte und die inhaltlichen Entwicklungsprozesse aufzeigen.

2. Zahlen zum Flugverkehr 2023 am Flughafen Hamburg

Im Jahr 2023 ist die Nachfrage nach Flugreisen am Hamburg Airport erneut gestiegen. Im Vergleich zu 2022, dem ersten Jahr ohne Corona-Beschränkungen, ist das Passagieraufkommen um zirka 22 Prozent gestiegen, von 11,1 Millionen (2022) auf rund 13,6 Millionen Fluggäste im Jahr 2023. Die Flugzeugauslastung lag bei 80 % und somit über dem Vor-Corona-Niveau (2019: 77,8 %). Um der hohen Nachfrage gerecht zu werden, setzen die Airlines ab Hamburg zudem größere Flugzeugmodelle mit einer höheren Passagierkapazität ein. Im nächsten Jahr rechnet der Flughafen erneut mit einem Wachstum.

2023 sind die Passagierzahlen am Hamburger Flughafen von einer deutlich gestiegenen Nachfrage geprägt. Im Vergleich zum Vorjahr haben 22 % mehr Passagiere eine Flugreise ab oder nach Hamburg angetreten. Dabei brach ein Großteil von ihnen in den Urlaub oder zu Familie bzw. Freunden auf. Der Anteil an Privatreisenden lag bei knapp unter 80 %. Der Anteil an Businessreisenden liegt unterdessen etwas über 20 %.

Die starke Nachfrage nach Urlaubsreisen zeigte sich nicht nur in der Hauptreisezeit von Juni bis August. Der Oktober entwickelte sich nach einem starken Sommer zum Rekordmonat seit Corona: Neben dem Monatsrekord (1,45 Millionen Passagiere im Oktober 2023) verzeichnete der Flughafen auch einen neuen Wochenhöchstwert mit 342.000 Fluggästen sowie den stärksten Tag am Freitag, 13. Oktober 2023, mit 56.500 Passagieren. Zum Passagierniveau von 2019 (17,3 Millionen) besteht eine Differenz von rund 22 %.

Mit rund 120.300 Starts und Landungen hat sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen 2023 um rund 9,8 % im Vergleich zum Vorjahr erhöht (2022: 109.600 Starts und Landungen; 2019: rund 155.200 Starts und Landungen). Als Reaktion auf die starke Nachfrage setzten die Fluggesellschaften in Hamburg zudem größere Flugzeuge mit einer höheren Sitzplatzkapazität ein. Dadurch stieg die durchschnittliche Anzahl an Sitzen pro Flug von 160 (2022) auf 163, 2019 waren es 159. Die Flugzeuge, die ab oder nach Hamburg reisten, sind stärker ausgelastet. Im Schnitt waren 80,1 % der Sitzplätze belegt, das entspricht einem Plus von 4,6 Prozent-Punkten im Vergleich zum Vorjahr (2022: 75,5 %). Die Zahl der Passagiere pro Flug lag 2023 durchschnittlich bei 130 Gästen, im Vorjahr waren es 121 (2022).

Für 2024 rechnet der Hamburger Flughafen aktuellen Prognosen zufolge mit rund 14,3 Millionen Passagieren – gegenüber 2023 wäre das ein Plus von zirka 5 %.

3. Die Sitzungen der Allianz 2023

Die regelmäßigen Sitzungen der Allianz für den Fluglärmschutz sind ein zentrales Element ihrer Arbeit. Im Jahr 2023 trafen sich die Mitglieder der Allianz dreimal. Die folgenden Berichte zu den Sitzungen wurden auf Basis der einvernehmlich verabschiedeten Sitzungsprotokolle verfasst.

3.1 20. Sitzung am 30.03.2023

In dieser Plenumssitzung in den Räumen der Handelskammer Hamburg wurde zunächst ein Antrag der Hamburger Fluglärm-Schutzkommission (FLSK) vorgestellt und diskutiert.

Ziel des Antrags war die Verbesserung der Belastungssituation im Rahmen der Nachtflug-Verspätungsregelung. Anschließend wurden Kennzahlen der gleichnamigen Arbeitsgruppe vorgestellt (siehe Anhang 6.1). Dazu folgte ein kontroverser Austausch über die Verwendung noch strittiger Kennzahlen.

Trauermitteilung zum Tod von Herrn Lothar Galka

Dem Allianz-Gremium wurde zunächst eine traurige Nachricht mitgeteilt: Herr Lothar Galka ist nach schwerer Krankheit verstorben. Frau Reddig würdigte Herrn Galkas Engagement für Themen der Allianz, insbesondere in der Arbeitsgruppe Messen.

FLSK-Antrag zur Verspätungsregelung

Aktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Belastungssituation:
FLSK-Antrag zur bestehenden Nachtflug-Verspätungsregelung

Frau Dr. Pieroh-Joußen berichtete zunächst über aktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Belastungssituation im Rahmen der bestehenden Nachtflug-Verspätungsregelung. Außerdem stellte sie den FLSK-Antrag zu diesem Thema vor.

Frau Dr. Pieroh-Joußen wies darauf hin, grundsätzlich sei das in der FLSK-Besprochene vertraulich. Allerdings seien die Protokolle wie z.B. der Antrag und die Beratungsergebnisse öffentlich im Internet einsehbar. Die Unterlagen hierzu waren der Allianz zur Vorbereitung übersandt worden (siehe Protokoll der FLSK-Sitzung vom 28.10.2022). Im Jahr 2022 habe es im Vergleich zu den Vorjahren deutlich mehr nächtlich verspätete Flüge gegeben, bei nur ca. 70 % der Flugbewegungen insgesamt des Jahres 2019. Auch wenn das Jahr 2022 z.B. durch den Ukrainekrieg für den internationalen Luftverkehr ein kompliziertes Jahr gewesen sei: Der Umfang an Verspätungen sei aus ihrer Sicht nicht akzeptabel. Im Nachhinein die Verspätungsgründe zu ermitteln sei oft schwierig, da das System komplex sei. Gespräche mit den politischen Vertretern seien geführt worden. Dort wurde bestätigt, dass alle an der Reduzierung

der Verspätungen arbeiten. Lufthansa habe z.B. auch Flüge gestrichen. Aber die unbefriedigende Gesamtsituation könnte weiterhin belastend für die Betroffenen wirken. Frau Dr. Pieroh-Joußen äußerte den Wunsch, die Anpassung der Regelung in der Bürgerschaft behandeln zu lassen, falls die Verspätungszahlen im Sommerflugplan dies erforderlich machen würden.

Anschließend folgte eine Diskussion zum Antrag der Fluglärmenschutzkommission. Der Zusammenhang der Verspätungen mit der aktuellen europapolitischen Lage, die Ablehnung einer Änderung der Betriebsgenehmigung, Forderung nach Einbeziehung der Airlines und regulatorischen Eingriffen zur Verhinderung von Regelbrüchen wurden kontrovers besprochen.

Die politischen Vertreterinnen und Vertreter stellten dar, was bisher zur Verbesserung der weiterhin nicht akzeptablen Situation getan wurde. Sie schlugen vor, die Entwicklung der Verspätungszahlen in den nächsten zwei Monaten zu beobachten, um dann zu entscheiden.

Herr Scharnberg entgegnete, man käme als Flughafen Hamburg GmbH (FHG) unter Berücksichtigung der besonderen Gründe für die Verspätungen im Sommer 2022 nicht zu dem Schluss, dass die angemessene Antwort darauf eine dauerhafte Änderung der Betriebsgenehmigung sei. Seit dem 24. Februar 2022 habe es einen Krieg in Europa gegeben, der dazu geführt habe, dass wichtige Lufträume, die normalerweise zivil genutzt wurden, für den normalen Verkehr gesperrt wurden. Man habe beobachten können, dass sich die Lage im Herbst 2022 und im Winterflugplan 2022/23 beruhigt habe. In diesem Jahr (2023) habe es sowohl in Hamburg aber auch Deutschlandweit einige Streiks gegeben, die insbesondere im März einige Verspätungen verursacht hätten. Dazu kamen Streiks bei der Flugsicherung in Frankreich. Bei dieser Streikdichte an Flughäfen könne sich das System Luftverkehr auch auf diese äußeren Einflüsse nur bedingt einstellen.

Herr Kienschurf berichtete, man habe als SPD mit den Grünen, Frau Dr. Pieroh-Joußen und Frau Roeder (Vorsitzende der FLSK) Gespräche geführt. Das Ziel aller Akteure müsse sein, Verspätungen nach 23 Uhr zu vermeiden. In den Gesprächen sei man zu der Einschätzung gekommen, das letzte Jahr sei eine Ausnahme gewesen. Es gehe deshalb nicht in erster Linie darum, die Betriebsgenehmigung anzupassen, sondern zu dem Niveau zurückzukommen, was vor Corona erreicht wurde und es weiter zu stabilisieren. Man orientiere sich an der positiven Entwicklung von 2019, die durch wirksame Maßnahmen erreicht wurde. Man führe dazu weiterhin intensive Gespräche mit der FHG und den Fluggesellschaften. Dabei dürfe man die Konnektivität von Hamburg nicht aus den Augen verlieren. Eine Verspätungssituation wie im Jahr 2022 dürfe sich auch nicht ansatzweise wiederholen. Alle Akteure seien hier gemeinsam in der Verantwortung.

Herr Lorenzen betonte, man habe mit dem innenstadtnahen Flughafen eine besondere Verantwortung beim Lärmschutz übernommen. In den Gesprächen

mit Herrn Eggenschwiler habe er den Eindruck gewonnen, dass die Thematik der nächtlich verspäteten Flüge vom Flughafen nicht nur erkannt, sondern ernsthaft verfolgt werde. Am Ende dieses Sommers sei die Situation gemeinsam zu bewerten. Erst wenn die ergriffenen Maßnahmen nicht greifen würden, dürfe es die Ultima Ratio sein, Regelungen und Bußgelder anzupassen. Er verstehe, dass man von Akteuren der Politik in dieser Runde erwartet, dass sie mit Nachdruck an einer Lösung dieser Probleme arbeiten.

Herr Schröder erklärte, man habe 2019 eine Verbesserung gegenüber 2018 gesehen, aber man habe 2019 immer noch 678 Regelbrüche festgestellt, d.h. Verspätungen nach 23 Uhr. Erste Maßnahmen hätten gegriffen - man wolle aber weiter runterkommen. Ihn interessiere, ob die Politik sich Fristen gesetzt habe, wann sie die Situation überprüfen wolle und wie die Politik reagieren möchte, wenn die Situation sich verschlechtere.

Herr Lorenzen wies auf zwei Instrumente hin: die Anwendung der bestehenden Verspätungsregelung, die man bereits vor Corona nachgeschärft habe. Und den intensiven Dialog, der auf Verständigung setzt. Es bleibe die letzte Möglichkeit, die Verspätungsregel zu verschärfen, um eine zielführende Wirkung zu erreichen.

Herr Kienscherf schlug vor, falls keine weiteren Einflüsse wie z.B. Streiks oder Kriege einträten, solle man in zwei Monaten bewerten, mit welchen Verspätungszahlen man rechnen müsse.

Als Vertreterin der Behörden schilderte Frau Dr. Reuter, man sei als Stadt im Jahr 2022 frühzeitig an den Bund herangetreten, um Dinge anzustoßen und zu verbessern. Auch habe man versucht, zusätzliches Personal zu rekrutieren.

Herr Wicher fragte, welche Stellschrauben aus den Gesprächen mit den Airlines zu erkennen seien. Darauf antwortete Herr Kienscherf, die Airlines würden an besseren Personal-Reserven wie auch an Ersatz-Maschinen arbeiten. Das Problem mit den herrenlosen Koffern müsse gelöst werden, die gesamte Abwicklung sei konfliktbehaftet.

Herr Mosel kritisierte, seit zehn Jahren würde geredet, aber nicht wirklich etwas geändert. Damals sei das weder auf Corona noch auf einen Krieg zurückzuführen gewesen. Die Erfolgsmeldungen seien nicht nachhaltig gewesen. Er fordere deutlichere Sanktionen, z.B. durch Anhebung der Bußgelder, damit die Fluggesellschaften bei Regelbrüchen die Folgen spüren würden.

Herr Kienscherf entgegnete, man könne sich an messbaren Fakten orientieren, zielführende Gespräche hätten stattgefunden. Hamburg müsse besonders für Geschäftsfieger erreichbar bleiben. Er sei in ernsten Gesprächen mit der FHG, möchte die Betriebsgenehmigung des Flughafens aber nicht verändern. In zwei Monaten werde man gemeinsam die Entwicklung erkennen.

Herr Jersch fragte Frau Dr. Pieroh-Joußen, um wieviel Prozent sich die Verspätungen reduzieren würden, wenn Lufthansa einen zusätzlichen Flieger als Einsatzflieger stationiere. Für ihn sei es auch eine Option, verspätete Maschinen nach Rostock oder Hannover umzuleiten.

Frau Dr. Pieroh-Joußen antwortete, auf ihre diesbezügliche Nachfrage habe man ihr geantwortet, im letzten Jahr hätte mangels Personals auch eine zusätzliche Maschine nichts gebracht, für den anstehenden Sommer müsste geprüft werden, wo ein zusätzliches Flugzeug stationiert werden könne.

Herr Scharnberg wies darauf hin, man bräuchte in der Luftfahrt wie bei jedem anderen Verkehrsträger einen gewissen Puffer, um auf Unregelmäßigkeiten reagieren zu können. Für die wirtschaftlich starke Metropolregion Hamburg sei die internationale Konnektivität wichtig.

Frau Fuchs stellte fest, die meisten nächtlich verspäteten Landungen fänden auf der Bahn 23 statt, dies dürfte dort gemäß Bahn-Benutzungsregeln jedoch gar nicht sein. Sie habe gehört, dass diese Piste im Juni für vier Wochen gesperrt werde. Es sei interessant, wie sich der Flugverkehr dann entwickeln werde. Von dem ehemaligen Ziel der Initiativen, ab 22 Uhr Ruhe zu haben, sei man weit entfernt.

Herr Scharnberg wandte ein, „22 Uhr ist Ruhe“ sei ein Ziel des Bürgerbegehrens. Die Betriebsgenehmigung sähe einen Regelbetrieb bis 23 Uhr vor. Die Bahnbenutzungsregeln würden eingehalten, rechtlich sei nichts zu beanstanden. Im Sommer werde man jede der beiden Pisten für etwa einen Monat sperren, da man in diesem Jahr etwas umfangreichere Arbeiten durchführen müsse. Man stelle sich dazu auf ein intensiveres Beschwerdeaufkommen ein.

Herr Wicher erklärte, zwei Verspätungen pro Nacht seien aus seiner Sicht tolerabel. Es gäbe immer Verspätungen, die aber innerhalb eines Toleranz-Bereiches bleiben müssten.

Frau Fuchs fragte, wie hoch der Anteil der etwas weniger lauten Flugzeuge („Neos“) sei. Frau Dr. Pieroh-Joußen antwortete, der Anteil der Neos liege bei 12 %. Der Einsatz der Neos mit 2-3 dB(A) weniger als bei anderen Flugzeugtypen bedeute einen signifikanten Lärmunterschied (Hinweis: dies gilt bei den Startvorgängen).

Herr Scharnberg erklärte, man habe seit 2017 einen entsprechenden Anreiz in der Entgeltordnung. Entsprechende Flugzeuge seien erst seit 2016 auf dem Markt. In den letzten Jahren habe man einen Anstieg bei dem Anteil der modernen Flugzeugmuster. Aktuell liege man bei einem Anteil von ca. 13 %. Bei den gestiegenen Spritpreisen sei dies auch im Sinne der Airlines.

Herr Mosel wies auf zwei Zahlen hin: Herr Dressel habe im Rahmen des 16 Punkte-Plans 450 Verspätungen pro Jahr als tolerabel genannt. Auch die Zahl 550 sei von Frau Dr. Pieroh-Joußen schon einmal genannt worden. Bestimmte

Kenngrößen habe man bereits in der Vergangenheit angepeilt. Wenn diese Zahlen wenigstens erreicht würden, würde es den Betroffenen besser gehen. Herr Kienscherf antwortete, es sei das Ziel, an die positiven Entwicklungen des Jahres 2019 anzuknüpfen.

Frau Dr. Putz fragte, ob man Anreize schaffen könne, dass die Neos zu späten Stunden verstärkt eingesetzt werden. Herr Scharnberg antwortete, auch für den Flughafen sei klar, dass die stationierten Flugzeuge, die morgens zwischen 6-7 Uhr rausgehen und dann abends wieder reinkommen, besonders sensibel zu betrachten seien und es für die Flughafenanwohner wichtig sei, dass diese Maschinen leise sind.

Frau Dr. Reuter erklärte die Incentivierung der FHG: Grundsätzlich dürfen Entgelte nur in dem Rahmen erhoben werden, in dem auch entsprechende Kosten des Flughafens bestehen würden. In diesem Rahmen sei eine gewisse Strukturierung und Verteilung auf unterschiedliche Entgelte gesetzlich erlaubt. Wenn Entgelte aber einen prohibitiven Charakter hätten, sei dies gesetzlich weder vorgesehen noch erlaubt.

Herr Mosel sprach an, in dem Konsortialvertrag des Flughafens seien Klauseln vorhanden, dass der Fluglärmschutz nicht besonders angefasst werden dürfe. 2003 sei in der Presse gemutmaßt worden, dass der Minderheitsgesellschafter ein Vetorecht beim Thema Fluglärm habe. Anfragen in der Bürgerschaft hätten bisher die Frage nicht klären können. Die Politik solle hier endlich für Transparenz sorgen. Herr Kienscherf stellte dazu fest, dies seien vertrauliche, privatrechtliche Verträge. Was veröffentlicht werden könne, regule das Transparenzgesetz in Hamburg. Herr Scharnberg ergänzte, er habe nie erlebt, dass einer der Gesellschafter sich Verbesserungen in Punkto Fluglärmschutz verweigert hätte.

Herr Schröder forderte Regeltreue für die Betroffenen. Wenn ein Sanktionssystem mangelnde Pünktlichkeit „bestrafe“, wäre es wirtschaftlicher, pünktlich zu landen.

Herr Scharnberg antwortete, genau diese Regelung gäbe es, regelmäßig werde sie von Frau Dr. Pieroh-Joußen überprüft und man diskutiere, ob und wie man diese schärfen könne.

Frau Reddig dankte für die offene Diskussion. In der nächsten Allianz Sitzung im Juli könne man an den Ende Mai ausgewerteten Kennzahlen erkennen, ob die eingeleiteten Maßnahmen gegriffen hätten.

Vorstellung und Erläuterung der Kennzahlen 2022

Frau Reddig erläuterte, dass die Kennzahlen in der vorliegenden Zusammenstellung das erarbeitete Ergebnis einer längeren Diskussion seien. Die Arbeitsgruppe habe grüne, gelbe und rote Kennzahlen identifiziert. Bei den grünen Kennzahlen konnte Einigkeit zur Auswertung und Veröffentlichung erzielt werden, sie werden heute hier erstmals vorgestellt. Als Grundlage für eine sachorientierte Diskussion müssten die Kennzahlen von allen verstanden werden, entsprechend ausführlich sollten sie vorgestellt werden. Die Kennzahlen wurden vom Flughafen zusammengestellt und wurden von Herrn Scharnberg vorgetragen. Sie erscheinen wie vereinbart auch im Jahresbericht.

Herr Scharnberg stellte die Zahlen vor – woher kommen sie, was stellen sie dar (siehe Anhang 6.2) Im Anschluss daran führte Herr Schröder mit einer Präsentation aus, warum man die Kennzahlen brauche und wofür diese aus Sicht der Initiativen wichtig seien (siehe Anhang 6.3).

Frau Reddig eröffnete die Diskussion. Die Vorbereitungsgruppe richtete die Bitte um eine Meinungsbildung im Plenum: Sind diese Kennzahlen zukünftig relevant?

Ferner müsse man das weitere Vorgehen zu den gelben Kennzahlen diskutieren: sollen sie in der Arbeitsgruppe Kennzahlen weiter behandelt werden? Falls ja, sei man auf die Unterstützung durch BUKEA angewiesen.

Anschließend wurden auch rote und gelbe Kennzahlen gezeigt (siehe Anhang 6.1). Auch über die zukünftige Veröffentlichung solcher Kennzahlen wird debattiert.

Frau Dr. Putz schlug vor, einige Kennzahlen aus der Präsentation von Herrn Schröder einem Realitätscheck zu unterziehen – könne man sie überhaupt darstellen?

Herr Schröder ergänzte, ihm sei bewusst, dass nicht alle Kennzahlen technisch erhoben werden könnten. Die FHG wolle einige Zahlen nicht erheben. Gerade gesundheitsschädliche Auswirkungen müssten jedoch gemessen werden können. Die Kennzahlen zu Verspätungen seien noch zu differenzieren, etwa nach Starts und Landungen.

Herr Wicher forderte, die Kennzahlen dürften keinem Selbstzweck dienen. Man müsse handeln, wenn definierte Grenzwerte erreicht würden. Zu vereinbaren, wo die Grenzwerte liegen und was bei deren Überschreitung geschähe, sei ein Arbeitsauftrag an das Plenum.

Herr Scharnberg entgegnete, die Allianz sei ein thematisches Dialogforum und kein Kontrollgremium mit einer Kontroll- und Steuerungsfunktion in Bezug auf den Flughafen. Man versuche sich hier anzunähern und gewisse Dinge

herauszuarbeiten. Wofür man die Zahlen brauche und was man damit anfangen wolle sei erstmal die zentrale Frage.

Herr Mosel sah als mögliche Referenz für ein fortlaufendes Monitoring das Frankfurter Umwelthaus als Beispiel, wenn es um die effektive Erhebung, Darstellung und den Umgang mit Kennzahlen gehen würde. In der Vorbereitungsgruppe sei zu bewerten, wie man mit diesem Vorschlag umgehen möchte.

Herr Wicher schlug vor sich zu fragen, was fördert sinnvolle Diskussionen in der Öffentlichkeit und dürfe veröffentlicht werden? Wo wären diese Zahlen zu veröffentlichen und wer würde sie dann wahrnehmen? Veränderungen müssten sichtbar werden, darüber legitimiere sich Politik.

Herr Scharnberg betonte, die grünen Zahlen würden bereits regelmäßig veröffentlicht.

Frau Reddig sprach den Zeitbezug der Kennzahlen an –die Kennzahlen würden rückwirkend auf das Jahr gesehen veröffentlicht werden. Herr Schröder antwortete, die Kennzahlen würden im Jahresbericht veröffentlicht und damit an die Bürgerschaft weitergeleitet. Herr Kienscherf stimmte zu, jeder interessierte Bürger könne sich die Zahlen anschauen, wenn sie veröffentlicht werden würden.

Herr Mosel schlug vor, diese Allianz als Dialogforum etwas wirksamer nach außen zu präsentieren. Zum Beispiel mit einem eigenen Internetauftritt, ggfs. unter www.hamburg.de. Da hätte man die Möglichkeit, Informationen weiterzugeben.

Herr Kienscherf stellte fest, in diesem Gremium würde sehr viel Arbeit investiert, auch von der Verwaltung. Von einigen Bürgern bekomme er den Hinweis, dass sie sich diese Unterstützung auch auf anderen Gebieten wünschen würden. Es sei nicht angemessen, das Gremium der Allianz noch besonders in der Öffentlichkeit hervorzuheben und vielleicht noch hohe zusätzliche Kosten zu verursachen z.B. durch die Beauftragung einer PR-Agentur. Man müsse den Aufwand im Rahmen halten. Er sei allerdings dafür, dass man die Jahresberichte und Kennzahlen veröffentliche und sich damit in der Bürgerschaft befasse.

Herr Scharnberg erinnerte daran, dass es bereits eine Diskussion und Vereinbarung zum Thema Öffentlichkeit gegeben habe - zuletzt bei der Neufassung der Allianz-Grundsätze. Für den Flughafen könne er sagen, der Jahresbericht habe nicht die Reichweite, die er verdiene. Er solle für Interessierte auffindbar sein. Es bestand aber bisher Einvernehmen dazu, dass nicht jedes Protokoll öffentlich sein darf.

Herr Wicher sah den möglichen Aufwand und Kosten für eine bessere Wahrnehmung in der Öffentlichkeit als nicht so groß an – im Vergleich dazu gibt es

eine hohe Anzahl von Menschen, die betroffen sind. Nur wenige Menschen in Hamburg würden wissen, dass es dieses Gremium gibt. Man kann mit den Kennzahlen deutlich machen, dass sich etwas verändert.

Frau Dr. Putz ergänzte, dass man berücksichtigen müsse, wer für diese Kosten aufkommt. Die Initiativen vertreten die betroffenen Menschen, es werden bereits viele Ressourcen für dieses Gremium verwendet.

Frau Dr. Reuter verwies auf die umfangreiche Homepage der BUKEA, sie enthalte umfangreiche Informationen und sei intuitiv auffindbar.

Nach Meinung von Frau Dr. Pieroh-Joußen würde die BUKEA alle wesentlichen Zahlen erheben und veröffentlichen. Sie fragte, ob es sinnvoll sei, dieselben Zahlen auf verschiedene Art in verschiedenen Foren aufzuarbeiten.

Herr Schröder fragte, ob eine Veröffentlichung der Jahresberichte auf den Seiten der BUKEA möglich sei. Frau Dr. Pieroh-Joußen verneinte dies, da die Allianz für den Fluglärmschutz von der FHG eingerichtet worden sei. Daher sieht sie die Verantwortung für die Veröffentlichung beim Flughafen. Herr Scharnberg signalisiert die grundsätzliche Bereitschaft, die Jahresberichte der Allianz auf der Homepage des Flughafens zu veröffentlichen.

Abschließend zu dieser Diskussionsrunde fasste Frau Reddig zusammen: Die grünen Kennzahlen und deren Verwendung sowie der weitere Umgang mit den sieben gelben Kennzahlen seien in der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe bei Bedarf unter Beteiligung der BUKEA zu bewerten.

CO₂-Belastung im Hamburger Klimaplan

Frau Reddig berichtete, dass auf Vorschlag der Initiativen in der Vorbereitungsgruppe diskutiert wurde, ob und ggf. wie die luftverkehrsbedingte CO₂-Belastung im Hamburger Klimaplan darzustellen sei. Ziel heute sei es, im Plenum ein Meinungsbild einzuholen, ob dieser thematische Schwerpunkt in der nächsten Allianz-Sitzung gewünscht werden würde.

In Vertretung für Herrn Hein, BUKEA, stellt Frau Dr. Pieroh-Joußen den aktuellen Stand vor. Sie erklärt, im Klimaplan werde dargestellt, wieviel CO₂-Belastung aus den jeweiligen Sektoren resultieren würden, im Vergleich 1990 zu 2020, mit dem Zielwert für 2030 und dem entsprechenden Reduktionsbedarf. Bei der Gesamt-Bilanzierung werde der internationale Flugverkehr nicht mit einbezogen. Das sei kritisch zu sehen. Hamburg habe sich der Beurteilung durch die Bundesregierung angeschlossen.

Herr Mosel forderte, die FHG solle Verantwortung übernehmen für alle Emissionen, die dort entstehen. Die Initiativen und Umweltverbände hätten vielfach

darauf hingewiesen, dass nur ein kleiner Teil des Luftverkehrs im LTO-Zyklus abgebildet werde. Durch den hohen Anteil an internationalem Verkehr sei dies eine ungleiche Gewichtung. Wenn angekündigt werde, die Emissionen um 70 % zu senken, würde man dies nun erreichen, indem man den internationalen Luftverkehr weglassen würde.

Herr Scharnberg widersprach: Der Hamburger Klimaplan würde nur für das Hamburger Landesgebiet gelten. Man müsse sich fragen lassen, ob es sachgerecht und zielführend sei, internationale Flugverbindungen in einen lokalen Klimaplan reinzurechnen. Die FHG nehme Verantwortung für ihre Emissionen wahr. Für den internationalen Verkehr gelten seit 2012 mit EU-ETS internationale Regelungen, auch der internationale Seeverkehr werde bspw. nicht im Klimaplan dargestellt. Durch den Hamburger Klimaplan sei es nicht zu erreichen, dass eine Airline weniger Emissionen ausstößt.

Herr Mosel antwortete, man müsse aus seiner Sicht im Rahmen des Klimaplanes für Hamburg Hebel definieren.

Frau Dr. Reuter forderte, nicht fachlich zu tief einzusteigen. Man müsse für einer sachgerechte Diskussion die Fachbegriffe erklären und den Sektor Mobilität insgesamt sehen. Die zuständige Behörde sei die BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in Hamburg).

Herr Jersch begrüßte einen informativen Austausch in der Allianz zu diesem Thema, da im Juni das Klimaschutzgesetz beschlossen werde. Herr Kien-scherf gehe davon aus, dass das Klimaschutzgesetz inklusive der Beratungen frühestens im November beschlossen werde. Er sieht die Allianz primär für das Thema Lärm zuständig und nicht für das Thema CO₂.

Frau Reddig wies darauf hin, dass laut Präambel der Allianz immer dann, wenn es im direkten Bezug zum Lärmschutz stehen würde, das Thema Klimaschutz in der Allianz behandelt werden könne. Sie dankte für das Stimmungsbild, das die Vorbereitungsgruppe weiterverfolgen werde. Sie informierte darüber, dass Herr Schröder ab sofort kommissarisch Herrn Galkas Funktion in der AG Messen einnähme.

3.2 21. Sitzung am 13.07.2023

Auch diese Sitzung fand in den Räumen der Handelskammer Hamburg statt. Als Gast wurde Herr Michael Eggenschwiler begrüßt, er war bis Dezember 2023 Vorsitzender der Flughafen-Geschäftsführung. In seinem Vortrag blickte Herr Eggenschwiler zurück auf die Arbeit der Allianz für den Fluglärmschutz seit 2015. Im Weiteren wurde intensiv über die unbefriedigende Entwicklung der nächtlichen Verspätungen diskutiert.

Acht Jahre Allianz für den Fluglärmschutz – was wurde bisher erreicht?

Herr Eggenschwiler begann seinen Vortrag mit dem Hinweis, dass das Thema Fluglärmschutz für die FHG wie auch für ihn persönlich wichtig sei. Dazu gehöre es, stets im Dialog zu sein und sich ständig auch mit kritischen Stimmen auszutauschen. Er zeigte auf, was der Flughafen seit 2015 rund um den Fluglärmschutz in Zusammenarbeit mit Politik, Behörden und Airlines angestoßen hat. Er sprach sich für die Fortführung der Allianz aus, um den Dialog auf allen Seiten zu fördern.

Herr Eggenschwiler berichtete, im Jahr 2015 habe man definiert, wofür die Allianz stehen soll und wofür nicht. Allein dies sei ein langer Prozess gewesen. Er betonte, dass ein offener, ehrlicher und fairer Umgang miteinander entscheidend sei, wie es in der Präambel aus den Grundsätzen der Zusammenarbeit der Allianz definiert wäre. Hier wurde eine wichtige Institution geschaffen, heute komme man zur mittlerweile 21. Sitzung zusammen.

Die FHG habe das Thema Lärm schon immer offen und detailliert aufgearbeitet und veröffentlicht. Herr Eggenschwiler zeigt dazu eine Darstellung, was die FHG rund um den Fluglärmschutz seit dem Jahr 2015 auf den Weg gebracht, bzw. angestoßen hat. Er lobte in diesem Zusammenhang die gute und konstruktive Zusammenarbeit mit den Vertretern aus der Politik und den fachlich zuständigen Staatsräten bzw. deren Behörden. Im Zusammenhang mit dem Thema Fluglärm habe man viele, nicht immer einfache Gespräche mit den Airlines geführt. Er sei aber dankbar für das, was die Airlines im Sinne des Lärmschutzes und der Flughafenanwohner mittragen würden und welche gemeinsamen Verbesserungen man erreicht habe. Im ersten Halbjahr 2023 habe man den Anteil an modernen Flugzeugmustern seit 2018 fast verzehnfachen können. Nun sei man bezüglich moderner Flugzeugmuster bei einem Anteil von knapp 20 Prozent Anteil angekommen.

Herr Eggenschwiler stellte fest, dass die FHG wie auch die ganze Branche sehr daran interessiert seien, die Zahl der verspäteten Flüge bzw. in Hamburg ganz besonders von Flügen nach 23 Uhr stetig zu verbessern und gering zu halten. Er selbst führe bei Bedarf auch persönlich Gespräche mit den Vorständen der Airlines. Die Airlines hätten mittlerweile gelernt, welche Sensibilität in Hamburg bei den Flügen nach 23 Uhr bestünde. In der Folge gebe es zahlreiche Beispiele, wie Umläufe und Planungen für den Standort Hamburg optimiert werden konnten. Für das aktuelle Jahr berichtet Herr Eggenschwiler von den Schwierigkeiten, die es im Mai gegeben habe und die insbesondere auf die Performance an der Sicherheitskontrolle zurückzuführen seien. Im Juni habe es das Manöver „Air Defender“ gegeben. Hier lobte Herr Eggenschwiler ausdrücklich die gute Arbeit der Flugsicherung und wie gut die Schwierigkeiten und Unabwägbarkeiten rund um das Manöver bewältigt werden konnten.

Für die nun beginnenden Sommerferien sei man gut aufgestellt und vorbereitet.

In seinem Ausblick stellte Herr Eggenschwiler dar, die Bereitschaft zum Dialog sei auf allen Seiten wichtig. Dieser Dialog müsse respektvoll und anhand von Fakten geführt werden. Seiner Ansicht nach sei es richtig, dass die Allianz fortgeführt werde, und dass beide Koalitionsparteien ein Bekenntnis zur Allianz für den Fluglärmschutz im aktuellen Koalitionsvertrag festgehalten hätten. In der Zukunft werde es weiterhin zahlreiche Verbesserungen geben, den Flugverkehr schnellstmöglich zu dekarbonisieren, ihn leiser und effizienter zu machen. Gleichzeitig müsse man das Mobilitätsbedürfnis der Menschen und der Gesellschaft erfüllen.

Frau Reddig dankte Herrn Eggenschwiler für seinen Vortrag und die respektvollen Worte für das Gremium. Es folgte eine moderierte Fragerunde.

Frau Hartl-Sorkin fragte nach konkreten Erfolgen beim Lärmschutz für die vom Fluglärm Betroffenen. Die von Herrn Eggenschwiler aufgezeigten Erfolge seien bei ihr persönlich nicht angekommen. Sie leide weiterhin unter dem Fluglärm, außer zu Zeiten von Pistensperrung oder während der Corona Pandemie. Herr Eggenschwiler antwortete, er wolle dem subjektiven Empfinden von Frau Hartl-Sorkin nicht widersprechen. Allerdings zeigten die Fakten, dass sich der messbare Fluglärm in den letzten Jahren deutlich verbessert habe.

Herr Schröder sprach dem Dialogforum „Allianz für den Fluglärmschutz“ ebenfalls seine Wertschätzung aus. Es werde miteinander gesprochen, daraus entstehe gegenseitiges Verständnis. Mittlerweile seien die Sitzungen nicht mehr so aufwühlend wie am Anfang. Messbare Erfolge könne er nur in der Entgeltordnung des Flughafens erkennen. Beispielsweise die Bahnbenutzungsregeln würden weiterhin nicht eingehalten, auch aufgrund von Kapazitätserweiterungen. Der Begriff der Vermeidbarkeit bei einer Verspätung sei gedehnt worden, indem Verspätungen als unvermeidbar gelten würden, allein wenn diese für die Fluggesellschaft unvermeidbar schienen. Das sei jedoch eine Fehlinterpretation der Betriebsordnung. Die Schutzregeln für die Anwohner würden hier massiv verletzt. Man habe versucht, mit Hilfe von Klagen vor Gericht etwas zu verbessern, da sei leider die falsche Frage gestellt und beurteilt worden. Das Urteil habe nicht ergeben, dass die Bahnbenutzungsregeln nicht mehr gelten. Aber die FHG interpretiere es so. Darin bestehe der Konflikt aus Sicht der Initiativen.

Herr Eggenschwiler antwortete, die Urteile der Gerichte könne man als richtig oder falsch bewerten, man müsse sie aber respektieren.

Nächtliche Verspätungen – aktuelle Situation und Maßnahmen zur Verbesserung

Frau Dr. Pieroh-Joußen stellte die quartalsweisen Verspätungszahlen zwischen 23 Uhr und 24 Uhr vor, seit dem Jahr 2018. Sie stellte die Möglichkeiten dar, wie man den nächtlichen Verspätungen begegnen könne, zum Beispiel die sogenannte 25%-Regel. Anhand einiger Beispiele zeigte sie auf, dass sich die Performance einiger Flüge nach entsprechender Ansprache verbessert habe. „Unvermeidbarkeit“ als unbestimmter Rechtsbegriff sei schwierig ordnungsrechtlich zu verfolgen. Die Anzahl eingeleiteter Ordnungswidrigkeiten-Verfahren halte sich daher in Grenzen.

Es folgte eine Diskussion im Plenum zum Umgang mit Verspätungsgründen, der Verantwortung der Airlines dabei und Möglichkeiten zur Regulierung der Verspätungen. Auf entsprechende Fragen antworten politische Vertreter, es gebe keine Vorhaben, den Flughafen zu erweitern oder zu verlegen.

Herr Lüttmer fragte, wieviel Gewinn von den Airlines abgeschöpft worden sei.

Frau Dr. Pieroh-Joußen berichtet beispielhaft von einem Fall, bei dem die Gewinnabschöpfung ca. 111.000 € betragen habe. Es seien aber nur wenige solche Fälle vorgekommen. Das Amtsgericht Harburg sei für die BUKEA zuständig. Manche Luftfahrtunternehmen gehen in den Widerspruch, da dauere das Verfahren bei Gericht schon mal ca. 3 Jahre.

Die Frage von Frau Dr. Putz, ob dieses Verfahren der Gewinnabschöpfung auch in anderen Städten angewandt werde, verneinte Frau Dr. Pieroh-Joußen. Die BUKEA sei die einzige Behörde in Deutschland, die versuche, bei verspäteten Flügen Gewinne abzuschöpfen. Andere Behörden hätten sich gegen ein solches Vorgehen entschieden.

Herr Scharnberg ergänzte, Frau Dr. Pieroh-Joußen bekomme für alle verspäteten Flüge Gründe zugeliefert und prüfe dann, ob die Fluggesellschaften die Verspätung hätten vermeiden können. Bei einer Rotation über den ganzen Tag kämen immer mehrere Gründe zusammen. Das würde es schwieriger machen, den Sachverhalt zu bewerten.

Frau Hartl-Sorkin fragte, warum es nicht gelänge, die Verspätungen bei den verantwortlichen Fluggesellschaften zu vermeiden. Frau Dr. Pieroh-Joußen antwortet, bei einzelnen Airlines konnten die Zahlen aufgrund der Ansprache verbessert werden. Es gäbe aber auch einige Flüge, da würde man leider keine Verbesserungen erkennen.

Frau Hartl-Sorkin führte aus, dass sie es nicht akzeptabel fände, dass die Sicherheitskontrollen immer als Grund für die Verspätungen angegeben würden. Herr Eggenschwiler antwortete darauf, dass laut Vorschrift ein Gepäckstück immer zusammen mit dem Passagier fliegen müsse. Erreicht ein Passagier den Flieger wegen der Sicherheitskontrolle nicht, dann müsse das eine

Gepäckstück mühselig gesucht und ausgeladen werden. Dies sei häufig ein Verspätungsgrund. Vor Ort träfe die Fluggesellschaft die Entscheidung, wie in einem solchen Fall vorgegangen werde.

Auf die Frage von Herrn Jersch, welche Informationen man von den Airlines zu den Verspätungen bekäme bzgl. der unterschiedlichen Ursachen und der Wirtschaftlichkeit antwortete Frau Dr. Pieroh-Joußen, sie bekäme von den Airlines Informationen zu Umplanungen, allerdings ohne wirtschaftliche Erklärungen.

Herr Schröder wollte wissen, ob es helfen würde, wenn die ständig verspäteten Airlines jede Landung einzeln beantragen müssten. Frau Dr. Pieroh-Joußen antwortete, diese Idee sei 2019 von ihr genannt worden. Die damalige BWVI habe daraufhin festgestellt, dass die Fluglärmschutzbeauftragte ihre Zuständigkeit mit so einer Forderung überschreiten würde. Ihre Zuständigkeit begänne, wenn die Verspätung stattgefunden hat.

Herr Scharnberg ergänzte, z.B. Eurowings produziere die deutlich meisten Verspätungen am Hamburg Airport, sei aber auch mit Abstand die Airline mit dem größten Verkehrsvolumen am Standort. Eine Airline mit einem großen Verkehrsvolumen produziere auch höhere Verspätungszahlen als Airlines mit einem geringeren Verkehrsvolumen.

Frau Dr. Pieroh-Joußen berichtete, sie habe damals Abstand von diesem Vorgehen genommen, weil die Ankündigung eines solchen Vorstoßes gegenüber einer Airline auch andere Airlines verunsichert habe.

Herr Kienscherf führte aus, man sei im Jahr 2019 auf einem sehr guten Verspätungsniveau gewesen. Im letzten Jahr (2022) habe der Flughafen nicht an diese positive Entwicklung anknüpfen können, man habe die Gründe dafür mit der FHG besprochen. Er habe verstanden, dass 2022 für den Luftverkehr ein außergewöhnliches Jahr gewesen sei. Für dieses Jahr habe man aber andere Ansprüche. Er sieht in der 25 %- Regelung ein gutes Instrument, das gewirkt habe. Die ergriffenen Maßnahmen des Flughafens und der Wirtschaftssenatorin, auch gegenüber dem Bund, fände er gut. Bei aller Kritik müsse man den Ausgleich immer im Auge behalten: Man habe einen innerstädtischen Flughafen mit Belastungen für die Anwohner, der gleichzeitig das Tor zur Welt bleiben wolle.

Herr Lorenzen bestätigte, als Partner in der Regierungskoalition stehe er zu den Aussagen von Herrn Kienscherf, man schätze den konstruktiven Dialog in dieser Runde. Es gebe keine politischen Bewegungen, den Standort des Flughafens zu verändern. Der Flughafen sei für viele gut erreichbar, aber man habe auch Nachteile: Es sei eine starke Bürde für alle Menschen, die rund um den Flughafen leben. Sich einen Flughafen in dieser Lage zu leisten, bedeute auch eine besondere Verantwortung. Man versuche mit Maßnahmen den

objektiv bewertbaren Lärmschutz auf allen Ebenen ernst zu nehmen und zu verbessern. Der Flughafen müsse zukünftig objektiv und messbar leiser werden, z.B. durch leisere Triebwerke und in dem am Boden weniger Lärm verursacht wird. Man müsse zusammen mit der FHG dafür sorgen, dass die Verspätungsmengen sich reduzieren und die Zahl der nächtlichen Flüge gering bliebe. Die Instrumente, die vorhanden seien, wie beispielsweise der Dialog am heutigen Tag und die Regelungsmöglichkeiten als Bundesland müsse man gut nutzen. Herr Lorenzen bedankte sich für das Engagement von Herrn Eggenschwiler und aller, die bereit wären, in diesen Dialog zu gehen. Er sei auch zukünftig gesprächs- und handlungsbereit.

Auf die Frage von Frau Hartl-Sorkin nach Erweiterungsplänen für den Flughafen antwortete Herr Kienscherf, das Thema Erweiterung spiele keine Rolle in den Planungen. Die Gesellschaft müsse sich fragen, wie das Thema Mobilität über alle Verkehrsträger hinweg in der Zukunft abgewickelt werden könne.

Herr Lorenzen ergänzte, das Thema Wachstum sei genauer zu definieren. Am Wachstum des Gewinns habe die Stadt ein Interesse. Geringer werden müssen die Emissionen beim Fliegen.

Herr Eggenschwiler ergänzte, man habe in der Corona-Pandemie eine Zeit mit wenig Verkehr und roten Zahlen erlebt. Ziel der Stadt, des privaten Gesellschafters und der Betreibergesellschaft sei es, wieder Gewinne zu erzielen und sich selbst zu finanzieren. Es werde noch einige Zeit dauern, bis man das erreiche.

Frau Hartl-Sorkin fragte, wie die Wachstumsprognose des Flughafens bis 2040 aussehe. Herr Eggenschwiler antwortete, gemäß aktuellen Prognosen werde der Flughafen vielleicht im Jahr 2026/2027 wieder ein Vor-Corona Niveau erreichen.

Herr Lorenzen antwortete auf die Frage von Herrn Jersch, was unter mittel- und langfristiger Lärmreduzierung zu verstehen sei, man könne Verbesserungen beim Lärm seit Beginn der Allianz 2015 feststellen. Herr Scharnberg ergänzt, Corona verhindere eine Vergleichbarkeit für die letzten Jahre. Dennoch könne man anhand von Daten zeigen, dass die Lärmkontur in dieser Zeit sehr stabil gewesen sei.

Frau Zeising fragte, ob eine Verlagerung des Flughafens nach Kaltenkirchen angedacht sei. Herr Kienscherf führt aus, der Flughafen werde an dem aktuellen Standort bleiben. Hamburg möchte international erreichbar sein. Man werde die Bewegungen nach 23 Uhr genau beobachten und sich für mehr moderne Flugzeuge einsetzen.

Herr Jersch forderte dazu auf, den Flugverkehr so zu gestalten, dass er möglichst verträglich sei. Dazu bedürfe es eines Paradigmenwechsels. Herr Scharnberg antwortete, die FHG als öffentliches Unternehmen habe die

Aufgabe, dem Bedürfnis der Menschen nach Mobilität angemessen nachzukommen. Trotz stark steigender Ticketpreise erlebe man zurzeit ein hohes Bedürfnis zu reisen. Es würde dabei nicht in erster Linie um die „Optimierung des Wirtschaftsbetriebes Flughafen“ gehen.

Frau Zeising kritisierte, die vierte Bahn würde nur genutzt, wenn andere Bahnen gesperrt wären. Die dort vom Fluglärm betroffenen Anwohner würden insofern besser geschützt als andere. Sie schätze den Dialog in der Allianz und habe viel gelernt - aber Verbesserungen für die betroffenen Anwohner seien ihr nicht deutlich geworden. Herr Kienscherf antwortete, als Politikvertreter gehe man sehr sensibel damit um, dass der Flughafen insbesondere in den Abendstunden auch eine Belastung sei. Man habe hier die ganze Stadt im Blick und befände sich in einem Spannungsfeld. Die Belastung so zu reduzieren, dass die Anwohner den Lärm nicht mehr spüren, sei nicht möglich, das müsse man ehrlich zugeben. In Deutschland in absehbarer Zeit einen Großflughafen zu bauen, der Hamburg Entlastung bringen würde, sei nicht realistisch.

Auf die Frage von Herrn Jersch, weshalb es ein Veto der BWI gab, als es darum ging, die Lärmgrenze abzusenken und Hamburg als „Alt-Fall“ zu behandeln, antwortete Herr Kienscherf, er sehe die Wirkung dabei nicht - das Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichen Anforderungen und Schutz der Bevölkerung blieben bestehen.

Frau Zeising entgegnete, der Senat habe sich damals bewusst gegen Kaltenkirchen und für diesen Standort in der Stadt entschieden, obwohl bekannt war, welche Lärmbelastung es mit sich brächte. Dann könne man aber nicht dieselben Bedingungen zulassen wie z.B. in Frankfurt oder München. Es sei nicht akzeptabel, dass die Hamburger Regierung keine entsprechenden Beschränkungen zum Schutze der Anwohner vornähmen. Herr Kienscherf entgegnete, es sei ihm nicht bekannt, dass man in Hamburg dieselben Bedingungen anwende wie Frankfurt oder München. Politik wisse, dass Lärmschutzprogramme notwendig seien, um Belastungen zu reduzieren.

Frau Reddig griff in diesem Zusammenhang auf die Diskussion der letzten Plenumssitzung zurück und fragte, wie man in Bezug auf die Verspätungssituation weitermachen wolle. Die zwei Monate des Betrachtungszeitraumes seien vorüber. Herr Kienscherf antwortete, man werde die Verspätungen weiter im Auge behalten. Der Flughafen müsse seine Verantwortung dabei wahrnehmen. Frau Dr. Pieroh-Joußen ergänzte, sie betrachte die Zahlen monatlich und werde sich bei Bedarf auch zukünftig an die Politik wenden und über einen Anstieg der Verspätungszahlen berichten.

Herr Schröder stellte fest, jede Verspätung stelle aus seiner Sicht eine Regelverletzung dar. Hamburg bekomme dadurch einen schlechten Ruf. Die Fluglärmschutzbeauftragte müsse von der Politik entsprechend gut ausgestattet

werden, um ihre Arbeit erfolgreich machen zu können. Herr Kienscherf entgegnete, es werde viel im Sinne einer Verbesserung insbesondere für die Anwohner unternommen.

Meinungsbild zum Thema Hamburger Klimaplan

Frau Reddig berichtete, es sei in der Vorbereitungsgruppe weiter diskutiert worden, ob der Hamburger Klimaplan als mögliches Thema für eine Sitzung der Allianz gesehen werde. Frau Dr. Putz führt dazu aus, die Politik habe sich dagegen entschieden. Der Klimaplan sei aktuell in der Senatsabstimmung. Anfang des Jahres habe es eine Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben, an der sich auch die Initiativen hätten beteiligen können. Herr Mohrenberg und sie haben die diskutierten Bedenken in ihre politischen Gremien getragen. Man rechne damit, dass sich die Bürgerschaft noch in diesem Jahr mit dem Thema Klimaplan befassen werde.

3.3 22. Sitzung am 09.11.2023

Diese Sitzung mit dem Schwerpunkt-Thema „Kurzstreckenflüge“ fand am Flughafen statt. Betrachtet wurden Flugstrecken bis 1000 km Länge. Herr Scharnberg stellte die aktuelle Situation, Anforderungen an die Konnektivität, und die Wirkung von Hubs als Mittel zur Auslastung von Langstreckenflügen vor. In der anschließenden Diskussion bestand Einigkeit darin, dass möglichst viel Verkehr aus der Luft auf die Schiene gebracht werden muss, um ein akzeptiertes und umweltverträgliches Mobilitätsangebot zu erhalten.

Frau Dr. Putz nimmt ab 1.1.2024 nicht mehr an der Allianz teil

Frau Dr. Putz teilte mit, dies werde ihre letzte Sitzung sein, da sie zum 01.01.2024 ihr Mandat als Bürgerschaftsabgeordnete niederlegen würde. Grund für diese Entscheidung sei ein Jobangebot in der Handelskammer. Ihre Nachfolge für die Allianz sei derzeit noch nicht geklärt, es werde später bekannt gegeben. Frau Reddig bedankte sich für die gute Zusammenarbeit mit ihr in der Allianz und wünschte ihr alles Gute für die neue Aufgabe.

Vorstellung und Verabschiedung des Jahresberichtes 2022

Als Vertreter des Redaktionsteams in der Vorbereitungsgruppe stellten Herr Scharnberg und Herr Schröder den Jahresbericht 2022 vor.

Herr Scharnberg hob die vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit hervor. Herr Schröder berichtete, die Anmerkungen und Diskussionen zum Jahresbericht konnten alle sauber geklärt werden. Anmerkungen zu den beschlossenen Sitzungsprotokollen aus 2022 seien abzustimmen gewesen, dies habe viel Zeit in Anspruch genommen. Er bedanke sich für die gute

Vorbereitung durch Frau Reddig und für die konstruktive Zusammenarbeit im Redaktionsteam. Die Mitglieder der Allianz seien thematisch involviert und könnten mit vielen Details was anfangen - zu viele Details könnten unübersichtlich wirken. Ziel sei es daher, einen eher kurzen und gut lesbaren Bericht zu bekommen. Die beiden großen konträren Punkte, Verspätungen und Bahnbennutzungsregeln, seien bei der Erstellung deutlich angemerkt worden.

Herr Scharnberg ergänzte, die genannten Anmerkungen zu den verabschiedeten Protokollen seien im Jahresbericht kenntlich gemacht worden. Am längsten wurde über das Fazit diskutiert. Die beiden von Herr Schröder genannten Punkte würden die Arbeit der Allianz auch weiterhin begleiten. Themenschwerpunkte des letzten Jahres waren: Umlandverträglichkeit des Flughafens, Klimaschutz im Luftverkehr und Verspätungen. Da alle Anwesenden den Bericht vorab bekommen haben, schlug er vor, direkt in die Diskussion einzusteigen.

Es erfolgten keine Wortmeldungen.

Frau Reddig bestätigte, dass die Vorbereitungsgruppe dem Bericht bereits zugestimmt hätte. Somit konnte der Jahresbericht 2022 offiziell verabschiedet und an die Bürgerschaft weitergeleitet werden.

Kurzstreckenflüge

Beim Thema Kurzstreckenflüge wurden Flugstrecken bis 1000 km Länge betrachtet. Anforderungen an die Konnektivität, die aktuelle Situation dazu und die Wirkung von Hubs als Mittel zur Auslastung von Langstreckenflügen wurden vorgestellt.

Grundsätzlich würden drei Faktoren auf die Konnektivität des Flugverkehrs wirken, erklärte Herr Scharnberg:

1. Wieviel Ziele kann ich mit einem Mal Umsteigen erreichen?
2. Wieviel Ziele kann ich direkt erreichen?
3. Wie häufig wird die Verbindung angeboten?

Auch klimapolitisch sei es sinnvoll, durch die Nutzung von Hubs die Langstreckenflüge möglichst voll zu besetzen. Bei einzelnen Destinationen wie beispielsweise der Ostküste von Nordamerika lohne es sich, direkt ab Hamburg zu fliegen. Ziel eines gemeinsamen Aktionsplans zwischen Deutscher Bahn und dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft sei es, die Menschen vom Flugzeug auf die Schiene zu bringen. Der innerdeutsche Luftverkehr ging im Gegensatz zu den Nachbarländern wie z.B. Schweiz oder Spanien gegenüber dem Jahr 2019 erkennbar zurück. Der Anteil der Business-Flüge hätte sich seit 2019 von 3 % auf ca. 20 % erhöht. (siehe Anhang 6.4)

Herr Scharnberg begann seine Präsentation mit der Feststellung, dass keine Definition beschreibe, was eine Kurzstrecke sei. Man unterteile oft in Ultrakurzstrecke, Kurzstrecke, Mittelstrecke und Langstrecke. Hier werde unterschieden bis 500 km und von 500 km bis 1000 km, beides werde als Kurzstrecke bezeichnet. In der Vorbereitungsgruppe habe man sich verständigt, Strecken bis 1000 km näher zu betrachten. Dargestellt seien die Zahlen von Januar bis Ende September 2023 im Vergleich zu den Zahlen aus 2019. Die Zahlen aller Airlines seien zusammengefasst, um ein möglichst umfassendes Bild zu bekommen.

Mit der Übersicht bis 500 km wurde begonnen: beispielhaft werden die angeflogenen „Hauptflughäfen“ Frankfurt am Main, Düsseldorf und Köln betrachtet. 14 % der Gesamtpassagiere haben diese Art von Flügen 2023 in Anspruch genommen, 2019 seien es 20 % gewesen. Kurzstreckenflüge haben einen hohen Transferanteil (Zubringerflüge) – 60 % nutzen sie, um danach mit einem Langstreckenflug weiter zu fliegen.

Anders als bei Statistiken außerhalb Deutschlands werden diese Kurzstreckenflüge richtigerweise nicht als Teil eines Langstreckenflugs gewertet, daher gelten diese Statistiken als nicht vergleichbar. Signifikant seien 67 % innerdeutsche Passagiere bei Kurzstreckenflügen.

Bei den Flügen „500 - 1000 km“ wurde als angeflogener „Hauptflughafen“ München dargestellt, der von 38 % der Passagiere genutzt werde. Mit 42 % sei auch hier ein Rückgang im Vergleich zu 2019 erkennbar. Zürich und Wien haben sich eher dem Wert von 2019 angenähert.

Der Verkehr innerhalb eines Landes (Domestic) werde beim europäischen Vergleich der Recovery Rate miteinander verglichen, 2023 vs. 2019. Am Beispiel Spanien mit 114 % vs. Deutschland mit 56 % zeige sich die Auswirkung der Reisekostenrichtlinien für den innerdeutschen Verkehr, die bei vielen Unternehmen zugunsten der Bahn angepasst wurden.

Für den innerdeutschen Flugverkehr sei eine Veränderung des Verhaltens in der Gesellschaft zu beobachten, z.B. aufgrund der spürbar gestiegenen Ticketpreise. Dies alles zeige sich in einem veränderten Angebot: Die Flughäfen Nürnberg, Friedrichshafen, Mannheim würden nicht mehr angeflogen. Den Hauptanteil des innerdeutschen Verkehrs tragen die Flughäfen München und Frankfurt am Main. Für Köln, Düsseldorf und Stuttgart sei ein starker Rückgang erkennbar.

Eurowings und Lufthansa gestalten mit wenigen Verbindungen und vergleichsweise hohen Preisen den Markt.

Als nächstes stellte Herr Scharnberg den gemeinsamen Aktionsplan zwischen DB und BDL vor. (DB = Deutsche Bahn; BDL = Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft). Ziel hierbei sei es, die Menschen vom Flugzeug

auf die Schiene zu bringen. Suche man online nach Flügen, werde mittlerweile die Bahnverbindung schon mit angeboten. Vor einer stärkeren Verlagerung auf die Bahn seien die benötigten Kapazitäten zu berücksichtigen.

Für international vernetzte Unternehmen sei es wichtig, dass der Flughafen mit der derzeit angebotenen Langstrecke eine internationale Anbindung böte. Viele Transferpassagiere würden die Kurzstrecke nutzen, um danach einen Anschlussflug zu erreichen. Bessere Verbindungen und stärkere Auslastung würden man mit der Einrichtung von Hubs erreichen. Hamburg sei aufgrund seiner geografischen Lage kein Hub, erläutert Herr Scharnberg.

Beim Thema Konnektivität zeigte Herr Scharnberg beispielhaft die Stadt Hamburg: Sie sei die 13. größte Metropole in Europa, mit einem Passagieraufkommen von Platz 43 auf der europäischen Rankingliste.

Auf die Frage von Herrn Mosel nach der tatsächlichen Höhe des Business-Anteils im Vergleich zu Freizeitflügen antwortet Herr Scharnberg, 2019 seien es ca. 3 % gewesen, jetzt liege der Anteil der Businessflüge bei ca. 20 %. Herr Mosel fragte daraufhin, was die anderen 80 % ausmachen würden. Herr Scharnberg antwortete, es sei weiterhin ein Anstieg des so genannten VFR (visiting friends and relatives) – Verkehrs zu beobachten. Dies betreffe vor allem Arbeitskräfte mit ausländischer Herkunft bzw. Menschen, deren Familie woanders leben und die zwischen Job und Familie hin und her pendeln würden.

Auf Hinweis von Herrn Kraft, München böte die höchste Konnektivität in Deutschland, antwortete Herr Scharnberg, München würde als Drehkreuz dienen. Es sei bei der Planung immer die Größe des Einzugsgebietes und des Bevölkerungsaufkommens zu berücksichtigen. Als Beispiel nennt er Helsinki als Hub für Asien, es läge günstig für die Route. Bei Flügen von Hamburg nach Kopenhagen wollen 74 % in einen Langstreckenflug umsteigen. 15 Hubs agieren als Drehkreuze für Hamburg im Umkreis von 1000 km, sie werden von 32 % Transferpassagieren genutzt.

Beim Thema CO₂-Footprint anhand von Eurocontrol-Zahlen werde deutlich, dass die größten CO₂ -Treiber Mittel- und Langstreckenflüge seien. Klimapolitisch sei es sinnvoll, durch die Nutzung von Hubs die Langstreckenflüge möglichst voll zu besetzen. Trotzdem werde es immer wieder Destinationen geben, wie beispielsweise an die Ostküste von Nordamerika, wohin es sich lohne würde, direkt ab Hamburg zu fliegen.

Die Frage von Herrn Lorenzen, ob es eine Übersicht „CO₂ -Footprint pro zurückgelegte km“ gebe, um die Kurzstreckenflüge mit den Bahnstrecken vergleichen zu können, konnte nicht beantwortet werden. Herr Lorenzen äußerte die Vermutung, dass die Passagiere vermutlich wegen der einfacheren

Abwicklung weiterhin Kurzstreckenflüge bevorzugen, z.B. weil sie sich nicht mehr ums Gepäck kümmern müssen beim Umsteigen.

Herr Mosel verwies auf eine neue T+E Statistik, die in diese Richtung gehe. (T+E = Transport and Environment). Immerhin könnten 25 % als Bahn-Verbindung dargestellt werden bzw. würden bereits bestehen. Er forderte, es müsse ein Sinneswandel stattfinden.

Herr Lorenzen betonte, es sei eine internationale Regelung notwendig. Deutsche Hubs „kaputtzumachen“ sei nicht gewollt, dann würden die Passagiere auf die Nachbarländer ausweichen. Wichtig sei eine flächendeckend einheitliche CO₂-Bepreisung.

Herr Mosel forderte ein Signal aus der Politik, weil auf der Nürnberger Strecke der bisherige Linienverkehr durch Verbindungen mit EU-ETS befreiten Kleinflugzeugen ersetzt werden würden.

Bei einer Kurzstrecke läge der Treibstoffverbrauch teilweise um ein vierfaches höher als bei der Langstrecke, wirft Herr Kraft ein. Herr Scharnberg verwies dagegen auf die so genannten „Nicht-CO₂ Effekte“ wie etwa Kondensstreifen, der reine Kerosin-Verbrauch sei nur ein Teilaspekt. Je länger auf Höhen > 5.000 Fuß geflogen werde, umso klimaschädlicher sei dies.

Frau Reddig leitete die angekündigte Diskussion zu diesem Thema ein. Anregung für dieses Thema sei ein Zitat von Herr Tschentscher im Rahmen der Nationalen Luftfahrt-Konferenz (NLK) gewesen: *"Wir brauchen Kurzstreckenflüge nicht so, wie sie derzeit üblich sind."* – unter der Voraussetzung, dass eine Verlagerung auf die Bahn bei einem entsprechenden deutschen Netzausbau gegeben sei. Auch im 21-Punkte-Plan und auch anderen politischen Maßnahmen werde versucht, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Herr Kraft erklärte, man müsse immer befürchten, Anschlüsse zu verpassen aufgrund vieler Verspätungen. Das bedeute zusätzliche Pufferzeiten einzuplanen.

Herr Lorenzen forderte, alle ersetzbaren Flüge sollten ersetzt werden. Dazu benötige man richtige Vergleichswerte und eine vollständige Darstellung. Um es überspitzt zu sagen: "Ich kann nicht mit dem Zug bis nach Singapur fahren". Das Verhältnis zwischen Kurz- und Langstrecke beim CO₂-Ausstoß sei in dieser Diskussion irrelevant. Interessant wäre es, realistischen Alternative gegenüberzustellen. Er schilderte, es werde bereits etwas getan, z.B. Investitionen in den Hamburger Hauptbahnhof und die Bahn wie den Ausbau der Schnellbahnverbindungen nach Süddeutschland. Konflikte mit Niedersachsen würden eingegangen für mehr Schienenverbindungen. Die Kurzstrecke müsse deutlich teurer werden, dadurch werde die Bahn attraktiver.

Herr Kienscherf fände es beeindruckend, dass ein deutlicher Rückgang bei den Kurzstrecken sichtbar sei. Hamburg müsse weiterhin gut erreichbar sein, vor allem mit dem Zug. Die Bahninfrastruktur müsse dazu dringend modernisiert werden. Der TGV in Frankreich sei pünktlich. Dafür schließe man 2 Minuten vor Abfahrt die Türen. Hier in Deutschland freue man sich über "nur" 30 Minuten Verspätung. Das Bewusstsein sei da, dass es besser sei, Bahn zu fahren, anstatt zu fliegen. Der Ausbau der Bahn müsse entsprechend entschlossen und schnell fortgesetzt werden. Er fragte, ob es weniger Verspätungen auf der Kurzstrecke gäbe, und ob man hier leisere und modernere Flugzeuge einsetzen könne.

Herr Jersch kritisierte die SPD, sie habe es in der letzten Legislaturperiode versäumt, ein ordentliches Luftfahrtkonzept für Norddeutschland aufzustellen. Eine innerdeutsche Regelung allein sei nicht ausreichend. Die Ausweichung auf Nachbarländer müsse man im Auge behalten, das sei man allen Anwohnern und dem Klima schuldig.

Herr Kraft fragte, was bei den Anwohnern ankomme. Trotz Reduzierung bei innerdeutschen Flügen gäbe es eine deutliche Steigerung bei Nachtflügen. Es seien so viele Slots geplant, wie sie gar nicht abgewickelt werden könnten, man müsse da gegensteuern. Auch auf der Kurzstrecke sei man nicht pünktlich genug.

Frau Dr. Putz stellte fest, man müsse in Alternativen investieren und brauche Verlässlichkeit. Sie habe den Handlungsauftrag verstanden. Man habe es mit einem sehr preissensiblen Markt zu tun. Aus einem Gespräch mit der Lufthansa Group wisse sie, dass nur ein Bruchteil der Kunden die Bahn als Alternative nähme. Hauptgrund dafür sei die mangelhafte Zuverlässigkeit, leider auch auf Bundesebene. In Hamburg arbeite man bereits mit der Bahn zusammen.

Zusammenfassend erklärte Herr Scharnberg, man sei sich einig darin, dass der Verkehr aus der Luft auf die Schiene gebracht werden muss, um ein leistungsfähiges Mobilitätsangebot zu erhalten. Er wünsche sich zum Beispiel eine leistungsfähigere Schnellbahnverbindung zwischen Hamburg und Hannover. Seitens der Luftfahrt sei man bereit zur Veränderung. Auch die Lufthansa investiere hier direkt in ihren Wettbewerb. Zu bedenken gäbe er, dass die Bahn in Bezug auf Flächenverbrauch, Zerschneidungswirkung und Lärm ebenso problematisch sei. Wäre ein europäisches Nachtzugsystem besser? Die Kurzstrecke in Frankreich sei mit Deutschland nicht vergleichbar.

Zahlen zu Verspätungen bei Kurzstreckenflügen liefere er gerne nach. Auch sei zu prüfen, ob die Kurzstrecke überproportional häufig für Verspätungen Sorge. Durch Hubs könne Effizienz erreicht werden, das sei günstig für die Umwelt und den Kraftstoffverbrauch. Voll besetzte Langstreckenflüge seien wirtschaftlicher als weniger gebuchte. Mit der Markteinführung des Airbus 321

XLR werde es mehr direkte Langstreckenverbindungen an Flughäfen geben, die keine originären Hubs seien.

Herr Mosel stellte fest, es gäbe ein krasses Missverhältnis zwischen Attraktivität und Qualität der Bahn im Vergleich zum Fliegen. Am Flughafen sei eine völlig andere Atmosphäre als am Hauptbahnhof, auch wenn in den letzten zwei Jahren viel getan worden wäre. Gleichzeitig zur Investition in die Bahn werde der Flugverkehr subventioniert, auch wenn bei der Lufthansa Milliarden-Gewinne eingeflogen werden. Dieses Verhältnis müsse ausgewogen sein. Zu sagen, man könne den Menschen nicht vorschreiben, welche Form der Mobilität sie nutzen sollen, sei für ihn nicht nachvollziehbar. In Frankreich und Spanien werde das Regulativ angepasst, das vermisse er hier in Deutschland. Dieses Thema sei auf regionaler Ebene anzugehen. Der Flughafen gehöre größtenteils der Stadt Hamburg. Sich den Ansprüchen des Hamburger Klimaschutzgesetzes zu stellen und die Regeln durchzusetzen erfordere Mut. Man müsse aufhören, den Flughafen im Gegensatz zu anderen Betrieben zu schonen.

Umgang mit zusätzlicher Lärmbelästigung durch Sonderveranstaltungen am Beispiel der Fußball EM 2024

Auf Anregung der Vorbereitungsgruppe hatten Frau Dr. Reuter und Herr Lührs recherchiert, ob es einen generellen Prozess zum Umgang mit Sonderveranstaltungen in Hamburg gäbe. Frau Reddig berichtete kurz das Ergebnis: einen solchen Prozess gäbe es nicht – die jeweils betroffene Behörde sei zuständig. Frau Dr. Reuter wollte dies selbst hier erläutern. Sie sei leider kurzfristig erkrankt, habe aber zwei Botschaften für diese Veranstaltung mitgegeben:

1. Veranstaltungen, die aufgrund ihrer Größe und der Art ihrer Gestaltung auch den Luftverkehr dahingehend beeinflussen können, dass durch sie abendlicher Flugverkehr entstehen könne, sind vielgestaltig, so dass es nicht den einen Ansprechpartner für solche Veranstaltungen in der Stadt gibt. Nicht alle lägen in öffentlicher Hand. Daher wird man immer jeden Einzelfall betrachten müssen.
2. In Bezug auf die EM wird man die Auslosung im Dezember abwarten müssen, um antizipieren zu können, welche Mannschaften bzw. Fanverkehre zu erwarten wären.

Frau Dr. Pieroh-Joußen ergänzte zu diesem Thema:

Zur Planung der EM 2024 wären erste Informationen und Anforderungen der UEFA 2017 an Hamburg als Austragungsort herangetragen worden. Es wurde gefordert, dass man nach allen Spielen fliegen dürfe, auch die ganze Nacht hindurch. Daraufhin sei von Hamburg aus argumentiert worden: das öffentliche Interesse für die Durchführung der EM 2024 werde entsprechend anerkannt. Allerdings müsse jeder Flug außerhalb der Betriebszeiten einzeln

genehmigt werden, einer generellen Freigabe werde nicht zugestimmt. Die Auslosung am 2. Dezember 2023 für die Verteilung der Spiele bleibe abzuwarten. Frau Dr. Pieroh-Joußen möchte keine Fan-Flüge genehmigen, sie bittet dafür um Mithilfe von der Politik, um den Druck nicht zu groß werden zu lassen. Voraussichtlich am 10. Februar würde die Anmeldung der Flüge erfolgen. Falls nachvollziehbare Gründe vorlägen, müssten einzelne Flüge genehmigt werden.

Herr Kienscherf nahm dazu Stellung. Er fragte, warum die Menschen nicht einen Tag vorher an- bzw. abreisen und Hamburg länger besuchen. Dabei würde Politik gerne unterstützen.

Herr Scharnberg antwortete, dass die Spiele meist um 15/16 Uhr stattfinden. Danach wollten die meisten schnell weg, vor allem die Anhänger der unterlegenen Mannschaft. 10.000 Fans müssten untergebracht werden. Neben überwiegend Gruppenspielen in Hamburg gäbe es wohl nur ein Finalspiel in Hamburg, zu dem Nachtflüge notwendig werden könnten.

Frau Röder fragte, welche Gründe akzeptiert werden, um zwischen 0 und 6 Uhr ein Flugzeug starten zu lassen. Sei es die einzige Begründung, einen Fantumult vermeiden zu wollen?

Frau Dr. Pieroh-Joußen antwortete, es gehe hauptsächlich um die Zeit zwischen 23:00 und 0:00 Uhr. Hauptsächliches Problem würde es vermutlich werden, nach einem Viertelfinalspiel alle abends weg zu bekommen.

Herr Mosel fragte, ob bei den Flugverbindungen mit öffentlichem Interesse ein „Genehmigungsbonus“ bestünde. Dies würde dem dargestellten Entscheidungsprozess widersprechen. Dürften Fans dann nicht fliegen, aber die Funktionäre? Er stimmte Frau Röder zu, es sei schwierig, nicht angreifbare Gründe zu finden. Das Problem solle im Vorweg gelöst werden, statt abzuwarten.

Frau Dr. Pieroh-Joußen antwortete, sie habe nicht dem Wunsch der UEFA entsprochen, sondern auf die Einzelregelung hingewiesen. Insgesamt möchte sie möglichst wenige Flüge genehmigen, um die Nachbarschaft nicht zu belasten. Wenn es aber erforderlich sein werde, z.B. für einen Schiedsrichter, sei die Genehmigung zu erteilen. Trotz öffentlichem Interesse möglichst wenig Ausnahmen zu erteilen sei ihr wichtig. Viele Fans würden mit mehreren Flugzeugen auch mehrere Ausnahmen benötigen – das könne nicht sein. Bei Einzelnen, die zur Durchführung der EM notwendig wären, würden Ausnahmen nach Abwägung erteilt werden.

Herr Kraft erklärte, lieber sollten Fußball-Fans hierbleiben, als Nachtflüge zuzulassen. Nachtflüge seien eine Gesundheitsgefahr, dazu lägen entsprechende Gutachten vor. Er bitte die Regierungsfraktion um Rückhalt, damit nicht der Eindruck entstehe: „Bonzen ist alles erlaubt“. Man könne als Stadt auch Anforderungen stellen und ein vernünftiges klimaneutrales

Verkehrskonzept vorlegen. Klimaschutz sei hier Verfassungsaufgabe – das könne auch von einer UEFA verlangt werden.

Frau Dr. Putz begrüßte, dass darüber so direkt gesprochen werde und man frühzeitig den Lärmschutz integriere, wenn es noch möglich sei. Sie ergänzte, sie befände sich gerade mit der UEFA in einer Diskussion, in der es um Nachhaltigkeitsaspekte bzgl. der Wegwerfprodukte im Stadion gehe. Die Organisation von Menschenmassen habe die Stadt schon öfter erlebt. Ihre spontane Idee dazu sei es, in Pressemitteilungen aktiv darauf hinzuweisen, dass die Gäste länger bleiben sollten, dafür Angebote zu schaffen und zu bewerben. Man dürfe gar nicht erst den Gedanken aufkommen lassen, dass man um 23:30 Uhr noch mit einem Flieger rechnen könne. Sie fragt, wer diese viel diskutierten Funktionäre seien. Der Chef der UEFA werde sich leider vermutlich den Rückhalt der Senatskanzlei holen.

Herr Jersch stellte klar, aus seiner Sicht sollten die Mannschaften ab 23 Uhr am Boden bleiben. In der Bundesliga sei es auch Standard, mit Bus oder Bahn zu fahren. Er schlägt vor, eine Lärmausgleichsprämie zu erheben aus den Mehreinnahmen der Touristen, die bleiben. Und in diesem Zusammenhang solle man auch keinen Privatjet fliegen lassen.

Herr Lüttke schlug eine weitere Option vor: Reiseunternehmen könnten anbieten, nach 23 Uhr von Hannover aus zu fliegen. Falls eine Spitzen-Fußballmannschaft nach 23 Uhr fliegen wolle, dann sollte man diese Ausnahme auch genehmigen.

Herr Mohrenberg bestätigte, Frau Dr. Pieroh-Joußen habe richtig darin gehandelt, keinen Freifahrtschein zu erteilen, sondern einzeln zu beurteilen. Er finde gut, dass hier die Fußball Europameisterschaft stattfinden würde und nicht an irgendwelchen fragwürdigen Orten auf der Welt. So habe man die Sache selbst in der Hand. Mannschaften müssten fliegen können, damit das Spiel auch weiter gehe. Wer als Funktionär gelte, sei noch genauer zu definieren.

Herr Kienschurf wies daraufhin, es gäbe auch Nachtzüge. Vielen Hamburgern würde es etwas bedeuten, dass die EM hier stattfindet. Hamburg habe sich beworben, jetzt müsse ein pragmatischer Weg gefunden werden. Es wurde der UEFA signalisiert, dass eine Bereitschaft für Ausnahmen bestehe.

Herr Kraft entgegnete, die Fußball-Weltmeister von 1954 hätten sogar einen Weltmeisterzug bekommen - es bestehe keine Notwendigkeit, dass alle fliegen. Das norddeutsche Luftverkehrskonzept enthalte noch andere Flughäfen, von denen nachts geflogen werden könnte, wie z.B. Rostock. Er kritisierte die Aussage von Frau Röder, wonach es kein Problem wäre, wenn es um Flüge zwischen 23:00 und 24:00 Uhr gehe würde. Er bewerte das als eine erhebliche Störung.

Herr Jersch wollte wissen, was genau mit der UEFA vereinbart wurde.

Frau Dr. Pieroh-Joußen erklärte, sie sollten ein Dokument unterschreiben. Sie habe die Vereinbarung nicht selbst neu schreiben dürfen, also habe sie die erwähnte Ergänzung hinzugefügt und unterschrieben.

Herr Scharnberg wies darauf hin, dass die Steuerung von mehreren 10.000 Fans auch eine Sicherheitsfrage sei, die von der Polizei zu bewertet sei. Fans ohne Unterbringungskonzept in der Stadt „halten“ zu wollen, sei aus seiner Sicht nur bedingt realistisch. Ein Aufenthalt und eine Übernachtung von Fans am oder im Flughafen sei nicht möglich. Dies betone er auch als Hinweis an die Politik. Die Gruppe der Regierungsflüge dürfe nicht vergessen werden, sie bedürfen gar keiner Genehmigung.

Herr Niebergall schlug vor abzuwarten, bis klar sei, ob es wirklich Nachtflüge geben werde. Der Flughafenkoordinator sei hierfür die verantwortliche Stelle. 2006 in Berlin sei der französische Präsident drei Mal angereist. Es könne also auch hier passieren, dass Personen mit Sonderrechten kommen. Er bestätigte, dass es nach 23 Uhr keinen „Automatismus“ gäbe, alle Anmeldungen, Rückfragen und Diskussionen laufen über Frau Dr. Pieroh-Joußen.

Ausblick auf die erste Allianz-Sitzung in 2024

Frau Reddig gab einen Ausblick auf die nächste Sitzung Anfang 2024. Es werde dann über die Kennzahlen des Jahres 2023 berichtet. Der Fokus liege dann wieder auf den Verspätungen.

Bzgl. der Auslegung der Unvermeidbarkeit / Vermeidbarkeit werde man auf Vorschlag der Vorbereitungsgruppe hin zur formalen und inhaltlichen Bewertung einen Sachverständigen im Plenum vortragen lassen.

4. Die Arbeit der Vorbereitungsgruppe

Die Vorbereitungsgruppe hat im Jahr 2023 am 21.02., 24.03., 30.05., 20.6., 12.10. und 30.10. getagt. Die Sitzungen fanden online als Video-Konferenzen statt, mit einer Ausnahme: am 30.05.2023 traf man sich in der Handelskammer Hamburg.

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 2023 folgende Themen:

- Weitere Entwicklung des Themas „Kennzahlen“ mit der gleichnamigen Arbeitsgruppe
- Abstimmung des Vorgehens zum Hamburger Klimaplan auf Basis der Plenumsergebnisse vom 30.03.2023
- Veränderungen in der Organisation der Initiativen und ihrer Vertretung in den Sitzungen. Herr Mosel wurde als Vertreter des IK in der Vorbereitungsgruppe benannt, in Nachfolge für Herrn Köncke
- Inhaltliche Recherche und Entscheidungsvorbereitung zur Veröffentlichung von Inhalten der Allianz
- Abstimmung des Vorgehens bzgl. der mobilen Fluglärm-Messstelle M16

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

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

5. Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2024

Die Allianz für den Fluglärmschutz hat ihre Arbeit im Jahr 2023 intensiv fortgesetzt.

Die Bandbreite der Mitglieder, die Formate Plenum und Vorbereitungsgruppe 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.

Im Diskurs zur Belastung durch verspätete Flüge in der Nacht konnten Ursachen beleuchtet und Erkenntnisse vertieft werden. Ein wesentliches Kernthema für das Jahr 2024 bleibt die Reduzierung der nächtlichen Verspätungen.

Verantwortliche Beteiligte der Luftverkehrswirtschaft versuchen zurzeit, an möglichen Stellschrauben durch Gespräche mit den Airlines, Akquise und Ausbildung von neuem Personal und Prozessanpassungen die Situation zu verbessern und 2024 eine bessere Pünktlichkeit zu erreichen.

Ein Dissens-Thema in den Diskussionen der Allianz bleibt die Bewertung der Vermeidbarkeit bzw. Unvermeidbarkeit von Verspätungen. Auf Vorschlag der Initiativen und nach gemeinsamer, einvernehmlicher Entscheidung der Allianz wird hierzu eine Sachverständige ein Kurz-Gutachten erstellen. Sie wird dieses Kurz-Gutachten in der ersten Allianz-Sitzung im nächsten Jahr am 7.3.2024 im Plenum vorstellen. Es werden darin Vorschläge erwartet, wann Flüge als vermeidbar bzw. unvermeidbar angesehen werden müssen.

Insgesamt zeigt sich in vielen Einzelthemen, dass akzeptable Lösungen aus der jeweiligen Sicht oft sehr weit auseinander liegen. Dennoch bleibt der Dialog die einzige Möglichkeit, gegenseitiges Verständnis und Fortschritt bei der Lärmentlastung für die AnwohnerInnen zu erreichen.

Neben dem **Schwerpunktthema der nächtlichen Verspätungen** sind folgende Themen aus Sicht der Beteiligten zukünftig intensiver zu behandeln:

Aus Sicht der Initiativen:

- **Die Möglichkeiten und Folgen nächtlicher Bahn-Sperrungen ab 23.00 Uhr außerhalb von konkreten Baumaßnahmen:** Aus Sicht der Initiativen stellt sich die Frage, ob die für Baumaßnahmen an den Startbahnen im Jahr 2023 angewandten Sperrungsanordnungen ab 23.00 Uhr nicht auch für das ganze Jahr ohne Einschränkungen der Erreichbarkeit Hamburgs möglich seien.
- **Durch den Luftverkehr verursachte Gesundheits- und Umweltkosten seien in das wirtschaftliche FHG-Ergebnis einzubeziehen,** um einer umfassenden

Nutzen-/ Kosten-Betrachtung gerecht zu werden.

- **Die Bilanzierung von Klimafolgen des internationalen Luftverkehrs, die mit dem Betrieb des Hamburger Flughafens in Verbindung stehen:** CO₂-Emissionen internationaler Flüge machen den Großteil der luftverkehrsbedingten Klimalast aus. Im Hamburger Klimaplan werden für die Maßnahmenverfolgung aber nur die innerdeutschen Verkehre betrachtet.
- **Die Argumentation, durch Einsatz moderner Flugzeugmuster erfolge eine Lärmreduktion, wird kritisch gesehen:** es sei zu analysieren und transparent darzustellen, wie Flugzeuge mit sogenannten New Engine Option-Triebwerken, beispielsweise Neo/Max Series, den Lärm bei Starts und Landungen tatsächlich reduzieren.
- **Die Erfassung und Bewertung der luftverkehrsbedingten Ultrafeinstaubbelastung:** die bestehende wirtschaftspolitische Privilegierung des Luftverkehrs blockiere eine wirksame Belastungsreduzierung für die Fluglärm betroffenen in der Metropolregion Hamburg. Noch sei der Luftverkehr zu billig und zu bequem, um auf eine unzuverlässige, teure Bahn umzusteigen.

Aus Sicht der Luftverkehrswirtschaft:

- **Die Wirkung der Ausflottung älterer Flugzeugmuster auf die Entwicklung von Fluglärm und THG Emissionen:** Die Nachtlärmkontur für 2023 zeigt Auswirkungen des veränderten Flotteneinsatzes. Folgen und Möglichkeiten sollen vertieft betrachtet werden.
- **Die mittelfristige Entwicklung des Luftverkehrs und Auswirkungen auf den Fluglärm im Vergleich zu 2019:** Der Umfang an Flügen ist entscheidend für das maßgebliche Lärmniveau des Flughafens, 2023 liegt dieser bei etwa 80 % im Vergleich zu 2019. Aus dem Koalitionsvertrag heraus hat der Flughafen Hamburg die Aufgabe, den Fluglärm des Jahres 2019 nicht zu überschreiten.
- **Exkurs zum Betrieb Flughafen - Wie verändert das Fliegen mit Wasserstoff den Flughafenbetrieb:** Airbus plant 2035 kommerzielle Wasserstoffflugzeuge marktverfügbar anzubieten. Dieses wird den Betrieb in der Luft aber auch am Flughafen spürbar verändern.

6. Anhang

6.1 Kennzahlen Stand 15.03.2022

	Kennzahl	Granulierung	Berichts- turnus Allianz	Zahl Verfüg- bar	Bemerkung	Einver- nehmen	Daten von wem
1	Anzahl Starts und Landungen	Mtl. / p.a. / nach Bahnrichtungen / stündlich WFP / SFP	Jahres-be- richt	Ja	Stündliche Werte müssen bei FHG abgeklärt werden	(Ja)	FHG
2	Anzahl Passagiere	Mtl. / p.a.	Jahres-be- richt	Ja		Ja	FHG
3	Herkunft der Passagiere	Wohnort der Passagiere mit Schwerpunkt Outgoing Passagiere / Jahresmittel	Jahres-be- richt	Ja	Abhängig von Durchführung Passagierbefragung	Bedingt	FHG
4	Reisezweck (geschäftlich, Leisure, VFR, etc)	Jahresmittelwert gem. Passagierbefragung	Jahres-be- richt	Ja	Abhängig von Durchführung Passagierbefragung	Bedingt	FHG
6	Nachtflüge zwischen 22-6.00 Uhr	Mtl. + aufsummiert	Jahres-be- richt	Ja		Ja	FHG
7	Flüge zwischen 22-23.00 Uhr	Mtl. aufsummiert	Jahres-be- richt	Ja		Ja	FHG
8	Flüge zwischen 23-24.00 Uhr	Mtl. aufsummiert	Jahres-be- richt	Ja		Ja	FHG
9	Flüge zwischen 24-06.00 Uhr	Mtl. aufsummiert	Jahres-be- richt	Ja		Ja	FHG
10	Flüge zwischen 6-7.00 Uhr	Mtl. aufsummiert	Jahres-be- richt	Ja		Ja	FHG
11	Fluglärmkontur 62dB(A) Dauerschallpegel	jährlich	Jahres-be- richt	Ja	Bislang schon Teil der Info in der FLSK	Ja	FHG
12	Anzahl der Betroffenen nach Umgebungslärmrichtlinie LDEN ≥ 55 dB(A) und Lnight ≥ 50 dB(A) nach Bezirken und im Umland	Differenziert in 5dB(A) Schritten	Jahres-be- richt alle 5 Jahre	Ja	Die Auswertung nach Bezirken erfolgt im Anschluss an die Kartierung nach Umgebungslärmrichtlinie	Ja	BUKEA
13	Luftqualität	CO, NO, NO ₂ , Ozon, PM 10, PM 2,5	Jahres-be- richt		Daten FHG	Ja	FHG
14	Bruttoeinnahmen FHG		Jahres-be- richt	Ja	Aber Kommentierungsbedürftig	Ja	FHG
15	Gewinn / Verlust pro Passagier FHG	Erst Ende März/Anfang April, nach Veröffentlichung des Geschäftsberichts	Jahres-be- richt	Ja	Excl. Gesundheits-, Umwelt- und Klimakosten, aber kommentierungsbedürftig	Ja	FHG
16	Vermeidbare / Unvermeidbare Verspätungen 23-24.00 Uhr	Nach Entscheidung der BUKEA	Jahres-be- richt	Ja	BUKEA macht hier Datenschutzbedenken geltend	offen	BUKEA
17	Fluglärmkontur 62 dB(A) Durchschnitt Einzelflug / Pax	jährlich	Jahres-be- richt	Nein	m2 je Flug / je Pax	offen	FHG

18	Flugbewegungen nach Lärmklassen	jährlich	Jahres-be-richt	Nein		offen	FHG
19	Anteil der Flüge ent-sprechend BBR 2.1	Pro Flugplan und Jahr	Jahres-be-richt	Nein	Daten bislang von Initiativen in ande-rer Aufbereitung	offen	FHG
20	Anteil der Flüge ent-sprechend BBR 2.2	Pro Flugplan und Jahr	Jahres-be-richt	Nein	Daten bislang von Initiativen in ande-rer Aufbereitung	offen	FHG
21	Anteil der Flüge ent-sprechend BBR 2.3	Pro Flugplan und Jahr	Jahres-be-richt	Nein	Daten bislang von Initiativen in ande-rer Aufbereitung	offen	FHG
22	Anzahl der Landungen über RWY 23 zwischen 22-07.00 Uhr	Pro Flugplan und Jahr	Jahres-be-richt	Nein	Daten bislang von Initiativen in ande-rer Aufbereitung	offen	FHG
23	Nachtflüge zwischen 23-6.00 Uhr nach Airli-nes	Mtl. und Summe	Jahres-be-richt	Ja	FHG möchte „kei-nen Pranger“, Da-tenschutzbedenn-ken der BUKEA	Nein	BUKEA
24	Anzahl und Anteil von Flügen bis 500, bis 1000, bis 1500 und über 1500	p.a.	Jahres-be-richt	Ja		Nein	FHG
25	Durchschnittliche Ti-cketpreise	p.a.	Jahres-be-richt	Nein	Daten werden so nicht von FHG er-hoben	nein	
26	Fluglärm betroffene nach Stadtteilen und Gemeinden von 40- 90 dB(A)	Jährlich und nach Bahnrich-tungen	Jahres-be-richt	Nein	Auswertung nach WHO Standard < 55 db (A) strittig, Datenlieferung BU-KEA	(nein)	
27	Fluglärm nach abwei-chenden / tatsächli-chen Flugrouten, sowie an Abflugkorridore	Jährlich und nach (Lärmklasse)	Jahres-be-richt	Nein	DFS (Tower HAM und Center BRE)	nein	
28	Jährliche Lärmkosten	Von 40-90 dB (A) Jährlich gem. UBA	Jahres-be-richt		Werte des UBA werden nicht ge-teilt, ansonsten s.o.	Nein	
29	Klimalast des Hambur-ger Flughafens	CO2e t / p.a.	Jahres-be-richt		Aus Sicht der Initia-tiven nicht nur Flughafenbetrieb. Ggf. streichen mit blick auf Ziffer 25	Nein	
30	Vergleich der Klimalast aller Sektoren	CO2e t / p.a.	Jahres-be-richt		Daten des Statisti-kamt Nord. Dissens zu Datengrundlage, Offen RFI (2,71)	Nein	

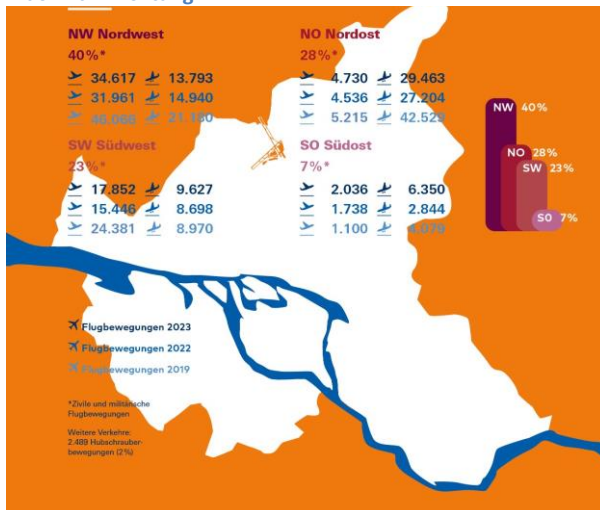
6.2 Allianz für den Fluglärmschutz 07.03.2024 - Kennzahlen für das Jahr 2023



Anzahl Starts und Landungen 2023



Nach Bahnrichtung

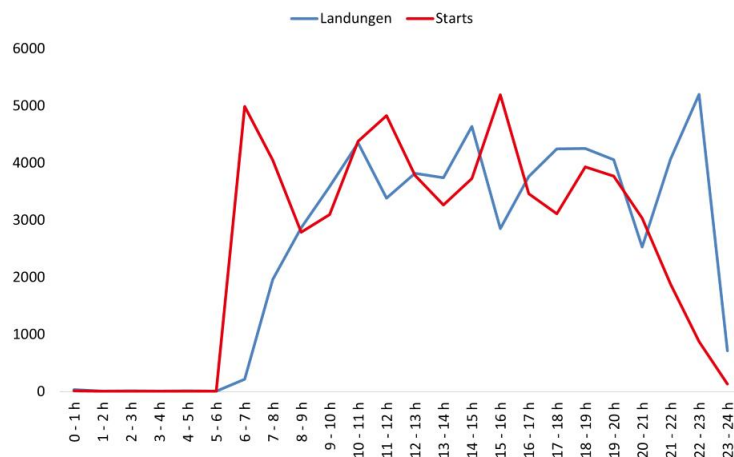


- Insgesamt 120.315 Flugbewegungen. Das sind **rund 22 Prozent weniger** als im Jahr 2019 und rund 10 Prozent mehr als 2022.
- Die meisten Flugbewegungen wurden 2023 über dem Nordwesten gezählt. Gemessen an den Starts und Landungen lag der Anteil bei rund 40 Prozent. Rund **28 Prozent** aller Flüge starteten bzw. landeten über Nordosten, rund **23 Prozent** über Südwesten.
- Die Hamburger Innenstadt im Südosten, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete im Jahr 2023 insgesamt rund **3 Prozent** aller Starts und **11 Prozent** aller Landungen. Grund hierfür waren die vierwöchigen Bahnsperren 2023.

Anzahl Starts und Landungen 2023



Nach Stunde



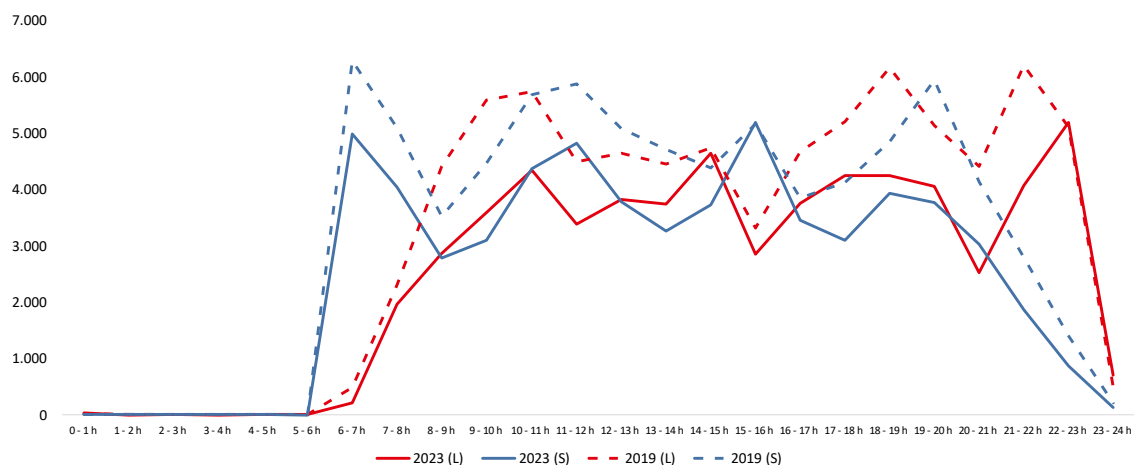
Zeit	2023 Landungen	2023 Starts
0 - 1 h	34	17
1 - 2 h	6	8
2 - 3 h	12	10
3 - 4 h	6	7
4 - 5 h	12	10
5 - 6 h	7	6
6 - 7 h	220	4.992
7 - 8 h	1.965	4.052
8 - 9 h	2.868	2.787
9 - 10 h	3.590	3.097
10 - 11 h	4.349	4.379
11 - 12 h	3.385	4.828
12 - 13 h	3.822	3.785
13 - 14 h	3.741	3.266
14 - 15 h	4.641	3.730
15 - 16 h	2.854	5.195
16 - 17 h	3.761	3.460
17 - 18 h	4.244	3.109
18 - 19 h	4.254	3.933
19 - 20 h	4.059	3.767
20 - 21 h	2.531	3.031
21 - 22 h	4.072	1.877
22 - 23 h	5.198	873
23 - 24 h	715	130
Summe	60.346	60.349

2

Anzahl Starts und Landungen 2023



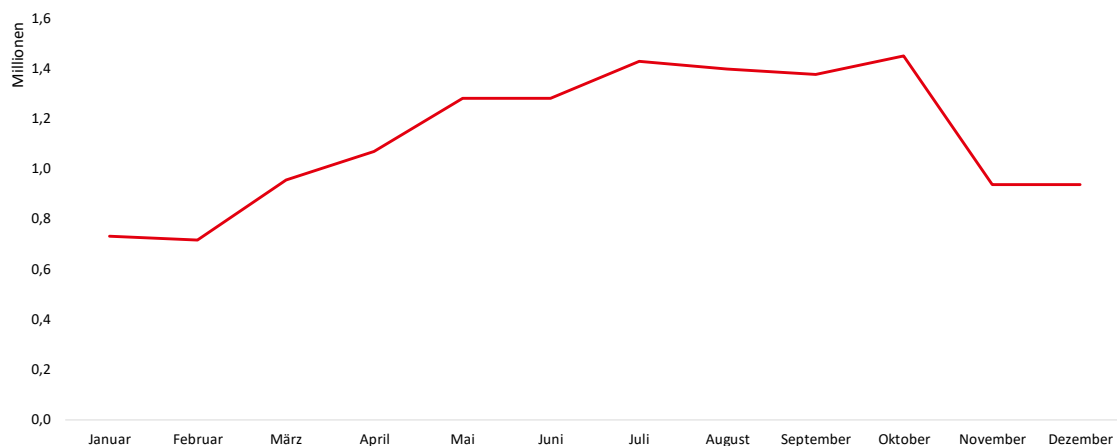
Nach Stunde 2019 / 2023



3

Anzahl Passagiere 2023

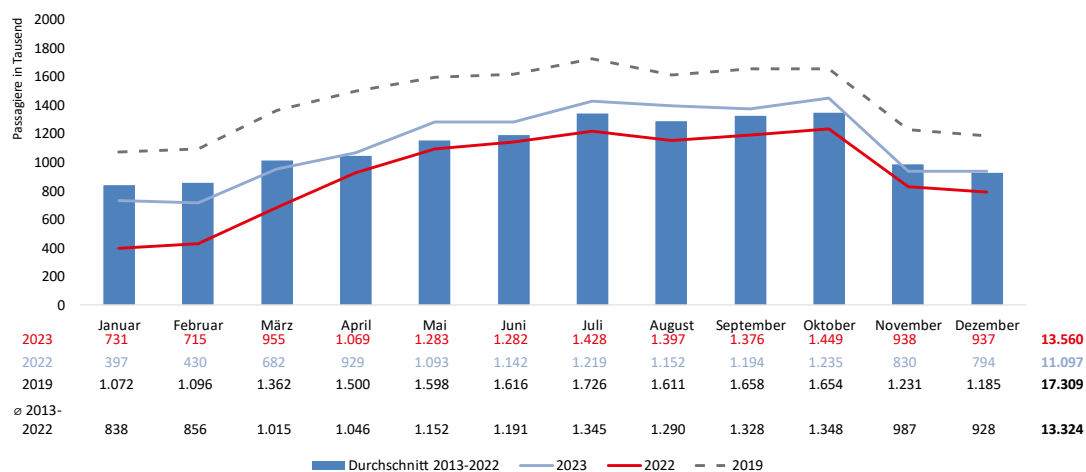
Passagiere 2023 gesamt: 13.559.889



4

Anzahl Passagiere 2023

Passagiere pro Monat 2023 im Vergleich zu 2022/2019



5

Anzahl Starts und Landungen 2023

Winterflugplan und Sommerflugplan

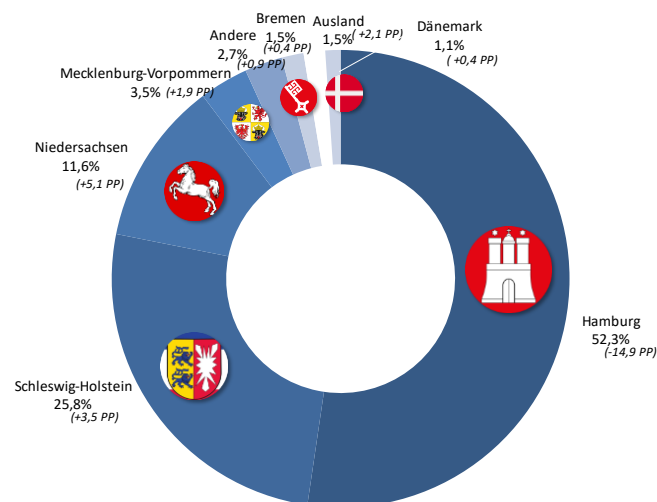


WFP 22/23 (Nov. 22 - Mrz. 23)		SFP 23 (Apr. - Okt. 23)	
Landungen	Starts	Landungen	Starts
19.620	19.619	40.394	40.402

6

Herkunft der Passagiere

Wohnort der Passagiere/ Jahresmittel

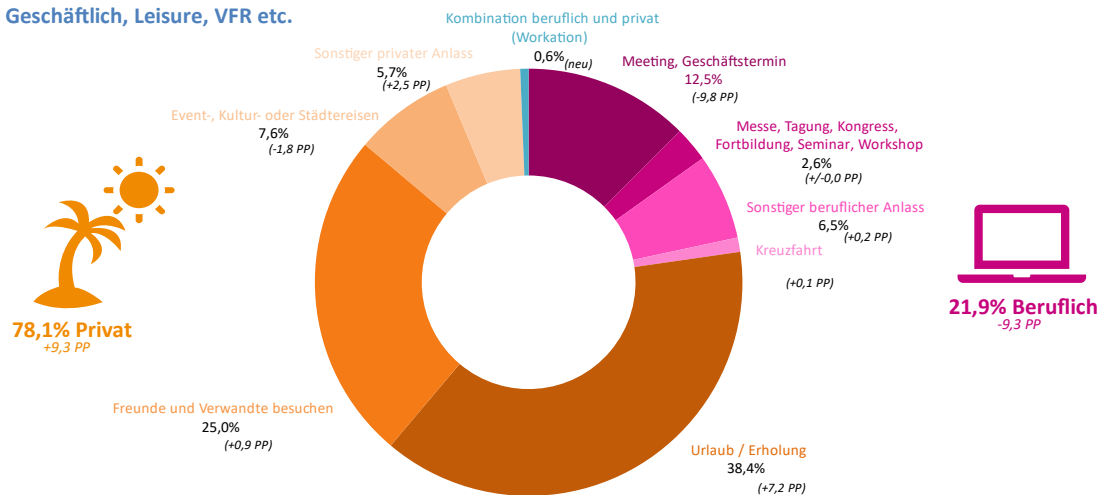


1.-4. Quartal 2023 (Vgl. 1.-4. Quartal 2019)
N=13.518.320

7

Reisezweck

Geschäftlich, Leisure, VFR etc.

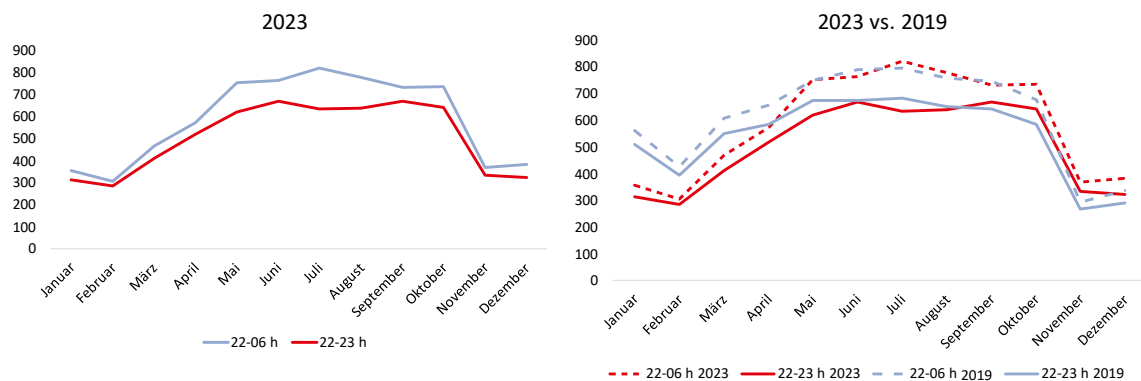


1.-4. Quartal 2023 (Vgl. 1.-4. Quartal 2019)
N=13.518.320

8

Flüge zwischen 22-6 Uhr

Vergleich mit 2019



9

Flüge zwischen 22-6 Uhr

In Zahlen



2023: 22-6 Uhr

Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Summe
357	307	469	574	753	765	822	779	734	736	370	385	7.051

2023: 22-23 Uhr

Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Summe
314	285	413	520	621	670	635	640	671	644	334	324	6.071

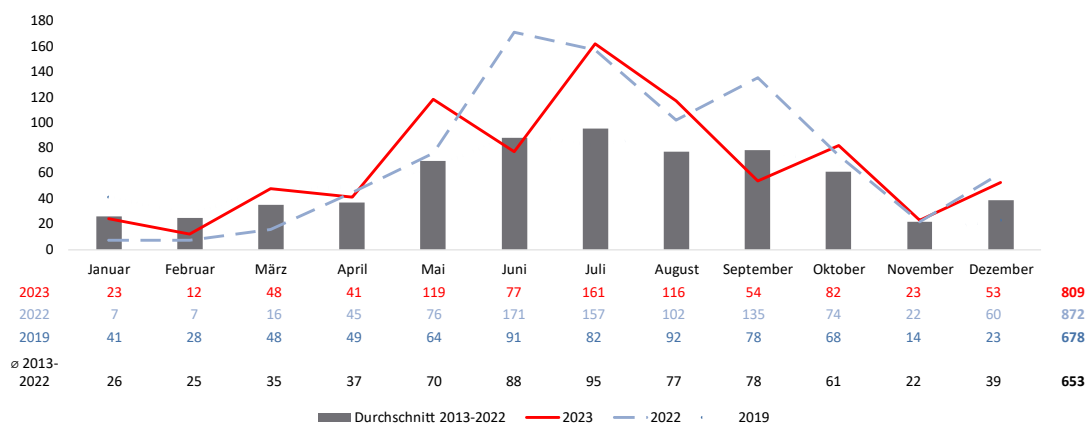
2023: 24-6 Uhr (ohne Militär & Hubschrauber)

Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Summe
4	5	5	7	10	11	13	16	8	7	9	5	100

10

Flüge zwischen 23-24 Uhr

„Verspätungsstunde“, regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr



11

Lärmkontur

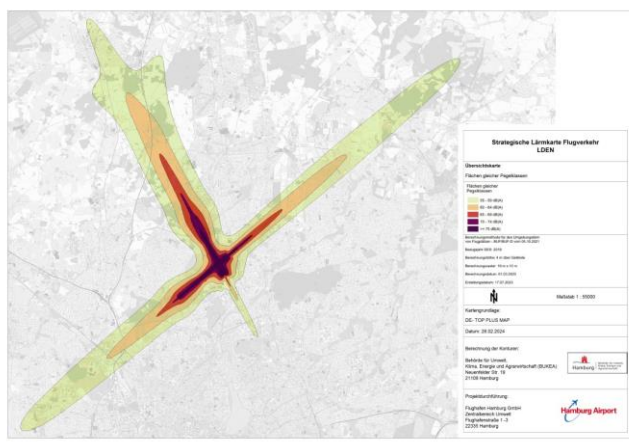
- 2023 umfasst die Lärmkontur eine Fläche von 12,16 Quadratkilometer*
- Das entspricht einer **Reduktion um 38,7 %** der Fluglärmkontur im Vergleich zum Referenzjahr 1997 (Festlegung der 62 dB(A)-Kontur) und **14,1 % Reduktion** im Vergleich zu 2019



*Ohne zwei Tornado-Bewegungen läge die Lärmkontur bei 11,97 Quadratkilometer.

12

Betroffenenzahlen nach Umgebungsrichtlinie 2022



Hamburg

Lden in dB(A)	55 - 59	60 - 64	65 - 69	70 - 74	ab 75
Straßenverkehr	222.100	222.300	154.900	29.200	400
Schienenverkehr ¹	18.100	12.500	4.500	800	0
Flugverkehr	51.100	12.300	1.900	200	0
Industrie/Hafen	5.200	700	100	0	0

Schleswig-Holstein

Bezugsjahr Datenerfassung (Flugbewegungen) EWJK 2022: 2019

Lden in dB(A)	55 - 59	60 - 64	65 - 69
Quickborn	6000	-	-
Norderstedt	2500	800	-
Haslohe	1800	100	-

13

Betroffenenzahlen nach Umgebungsrichtlinie 2022



Hamburg

L-Night in dB(A)	50 - 54	55 - 59	60 - 64	65 - 69	ab 70
Straßenverkehr	233.400	175.700	38.300	800	200
Schienenverkehr ¹	16.400	7.100	2.200	100	0
Flugverkehr ²	6.100	1.300	200	0	0
Industrie/Hafen	3.400	300	0	0	0

Schleswig-Holstein

Bezugsjahr Datenerfassung (Flugbewegungen) EWJK 2022: 2019

Lnight in DB (A)	50 - 54	55 - 59	60 - 64
Quickborn	-	-	-
Norderstedt	200	-	-
Hasloh	-	-	-

¹ AKN, U-Bahn, Hafenbahn, ohne DB
² Bezogen auf die Zeit zwischen 2223 Uhr. Daher ist die Zahl der Betroffenen bei LNight im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern deutlich niedriger

14

Betroffenenzahlen nach Bezirken

EU-Umgebungslärmkartierung 2022; Bezugsjahr Datenerfassung (Flugbewegungen): 2019

Lärmindizes	Altona	Eimsbüttel	Nord	Wandsbek
LDEN				
55 - 59	12.800	15.200	12.200	10.800
60 - 64	0	6.600	3.600	2.200
65 - 69	0	400	1.400	0
70 - 74	0	0	200	0
>75	0	0	0	0
LNight				
50-54	0	2.200	2.300	1.700
55 - 59	0	0	1.300	0
60 - 64	0	0	200	0
65 - 69	0	0	0	0
>70	0	0	0	0

Lärmindizes nach Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

LDEN - Tag-Abend-Nacht-Pegel (Day-Evening-Night): A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 19962:1987 über einen Zeitraum von 24 Stunden mit besonderer Gewichtung der Abend- und Nachtstunden

LNight - Nachtpegel (Night): A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 19962:1987 über den Nachtzeitraum (22-6 Uhr)

15

Luftqualität



Aufgelistet sind Jahresmittelwerte der Messstation Flughafen Hamburg aus den Jahren 2019, 2022, 2023

	2023	2022	2019
CO Kohlenstoffmonoxid	0,19 µg/m ³	0,18 µg/m ³	0,21 µg/m ³
NO Stickstoffmonoxid	4 µg/m ³	5 µg/m ³	8 µg/m ³
NO ₂ Stickstoffdioxid	14 µg/m ³	14 µg/m ³	21 µg/m ³
O ₃ Ozon	51 µg/m ³	52 µg/m ³	47 µg/m ³
PM 10 Feinstaub	12 µg/m ³	14 µg/m ³	20 µg/m ³
PM 2,5 Feinstaub Partikelgröße	8 µg/m ³	9 µg/m ³	10 µg/m ³

16

Bruttoeinnahmen FHG und Gewinn pro Passagier



In Zahlen

Veröffentlichung der Zahlen nach der FHG Bilanz-Pressekonferenz.

17

Bruttoeinnahmen FHG und Gewinn pro Passagier

In Zahlen



2019	2020	2021	2022	2023
32,2	-65 *	-94	-27,2	6,6

- Das Ergebnis der FHG im Jahr 2023 liegt bei 6,6 Mio. EUR

- Insgesamt nutzten 13,6 Mio. Passagier im Jahr 2023 den Hamburg Airport

- Pro Passagier bedeutet dies im Jahr 2023 einen Gewinn von **0,49 EUR pro Passagier**

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

18

6.3 Warum Kennzahlen

Warum Kennzahlen?

IK. Initiativkreis Klima- und Fluglärmschutz für die Metropolregion Hamburg – 30.03.2023

Wir sind auf einem guten Weg.

Ein Anfang ist gemacht.

Über den Rest können wir uns einig werden.

IK. Initiativkreis Klima- und Fluglärmschutz für die Metropolregion Hamburg – 30.03.2023

Kennzahlen sollen:

Die Belastungen abbilden

Grundlage für Entscheidungen werden

Betroffene informieren

Ziele definieren

IK. Initiativkreis Klima- und Fluglärmschutz für die Metropolregion Hamburg – 30.03.2023

Fragen

Was wissen wir über die Gesundheitsgefahren des
Flughafenbetriebs?

Welche Auswirkungen haben die Belastungen durch
Lärm und Luftschadstoffe?

Wie viele Anwohner sind betroffen?

IK. Initiativkreis Klima- und Fluglärmschutz für die Metropolregion Hamburg – 30.03.2023

Fragen

Sind vom Steilstartverfahren mehr oder weniger Personen betroffen als beim Flachstartverfahren?

Wie stark ist die Belastung jeweils?

Welchen Luftschadstoffen sind die Anwohner ausgesetzt und wie verteilt sich die Belastung unter dem Einfluss der Wetterbedingungen?

IK. Initiativkreis Klima- und Fluglärmschutz für die Metropolregion Hamburg – 30.03.2023

Beispiele

Anteil der besonders klimaschädlichen Kurzstreckenflüge?

500 – 1000 – 1500 km

Welche Fluggesellschaften verstoßen gegen Nachtflugbeschränkungen? Wie oft, wann, warum?

Vermeidbare/Unvermeidbare Verspätungen/Definition

IK. Initiativkreis Klima- und Fluglärmschutz für die Metropolregion Hamburg – 30.03.2023

Beispiele

Anzahl der Betroffenen

40 – 45 - 50 – 55 – 60 – 65 usw. dB(A)

Aufgeteilt nach Flugrouten

Anteil der Flüge nach BBR

IK. Initiativkreis Klima- und Fluglärmschutz für die Metropolregion Hamburg – 30.03.2023

Perspektive

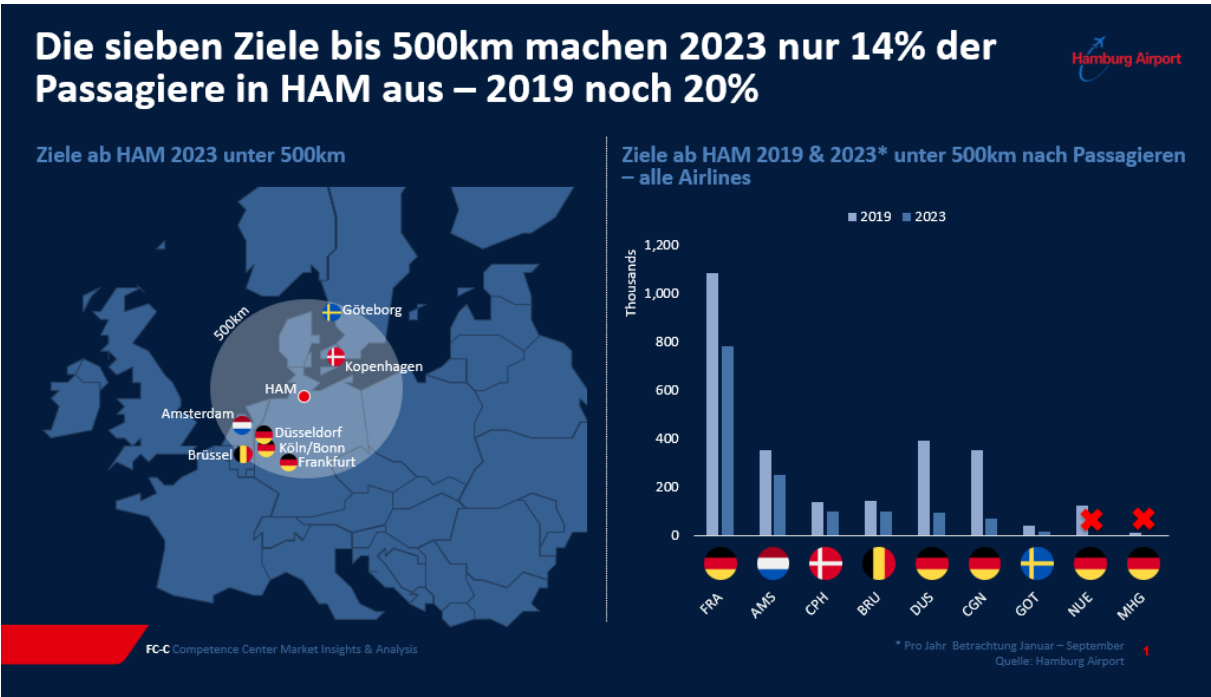
Transparenz zur Umweltbelastung

Empfehlung der Allianz an Bürgerschaft:

Rote und gelbe Kennziffern erheben

IK. Initiativkreis Klima- und Fluglärmschutz für die Metropolregion Hamburg – 30.03.2023

6.4 Kurzstreckenflüge 2019 vs. 2023



Flüge bis 500km

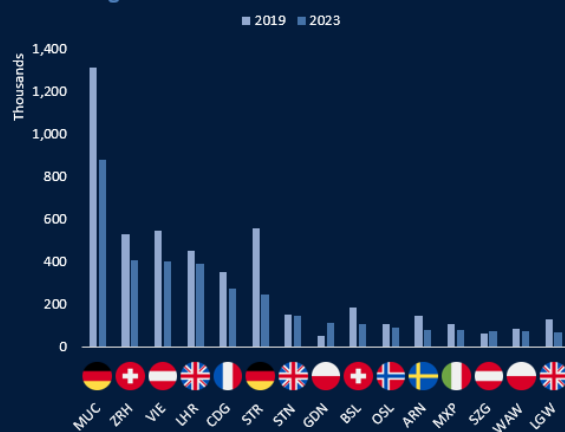
7 Destinationen
14% des Gesamtpassagiere
60% Transferpassagiere
67% innerdeutsche Passagiere

Ziele zwischen 500 und 1000km machen 2023 38% der Passagiere in HAM aus – 2019 noch 42%

Ziele ab HAM 2023* zwischen 500 und 1000km



Top Ziele ab HAM 2019 & 2023* zwischen 500 und 1000km nach Passagieren – alle Airlines

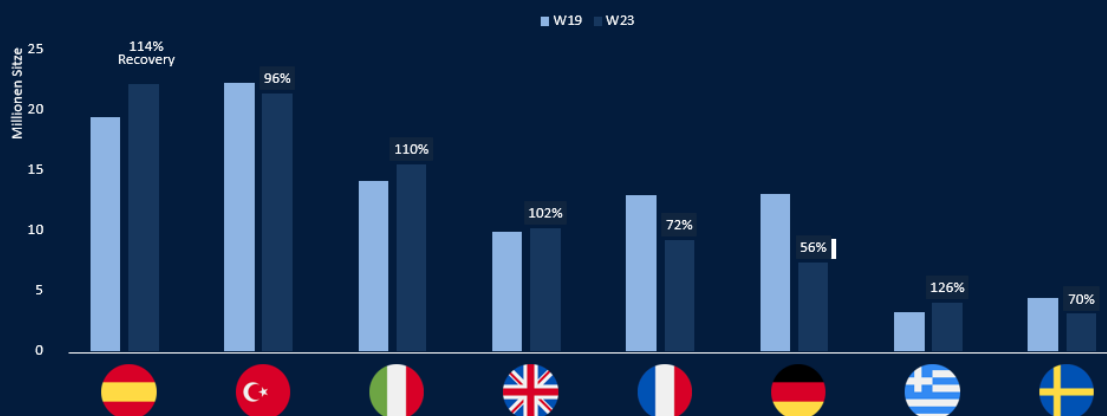


Flüge zwischen 500 & 1.000km

30 Destinationen
38% der Gesamtpassagiere
21% Transferpassagiere
29% innerdeutsche Passagiere

Der innerdeutsche Verkehr hat sich im europ. Vergleich stark unterdurchschnittlich erholt

Sitze abs. & Recovery inländisch W23 vs. W19



Innerdt. Passagiere haben sich seit 2019 in HAM halbiert & 2019 noch 34% ausgemacht, heute 23%

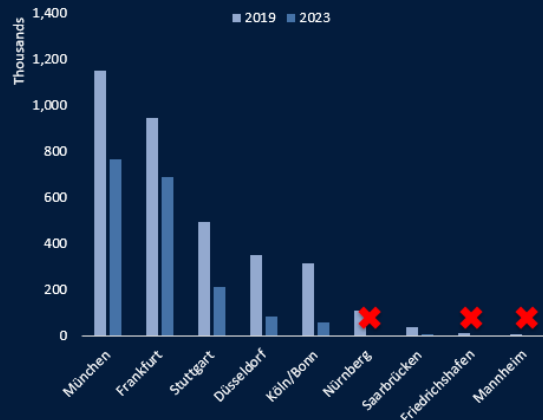


Innerdeutsche Ziele ab Hamburg 2023* mit Frequenzen



FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

Innerdeutsche Routen ab Hamburg nach Passagieren 2019 & 2023* – alle Airlines



* Pro Jahr Betrachtung Januar – August
Quelle: Hamburg Airport

6

Gemeinsamer Aktionsplan innerdeutscher Verkehr Deutsche Bahn und BDL



- ✓ Voraussetzung: Deutschlandtakt 2030
- ✓ Ziel: 4,3 Millionen Passagiere auf die Schiene
- ✓ Bereits heute Bahnverbindung im Buchungstool Lufthansa integriert
- ✓ Reduktion der CO2 Emissionen aus dem innerdeutschen Verkehr um ein Sechstel
- ✓ Ausbau Knoten Hamburg/ Hannover für HAM entscheidend



Insbesondere nachfolgende Maßnahmen werden die Vernetzung zwischen Luft und Schiene weiter verbessern:

- **Berlin (BER):** Mit der Eröffnung des neuen Flughafens gibt es erstmals einen direkten Bahnanschluss mit schneller Anbindung in die Innenstadt und mit dem Fernverkehr z. B. nach Dresden und Rostock.
- **Dresden (DRE):** Durch eine Neubaustrecke in Richtung Tscherning/Prag sollen beide Städte in ca. einer Stunde Fahrtzeit verbunden werden. Dies könnte neue Märkte auch für den Flughafen erschließen.
- **Düsseldorf (DUS) und Köln/Bonn (CGN):** Durch das Projekt "Rhein-Ruhr-Express" und Ausbauen der S-Bahn Köln sind deutlich häufigere und schnellere Verbindungen in der Metropolregion Rhein-Ruhr möglich.
- **Frankfurt/Main (FRA):** Die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar wird Darmstadt schneller mit dem Flughafen verbinden, in Verbindung mit der Walldauer Spange wird auch Wiesbaden schneller vom Flughafen aus erreichbar sein.
- **Hamburg (HAM):** Über die feste Fernanbahnung wird sich die Reisezeit zwischen Kontinentaleuropa und Skandinavien erheblich verkürzen. Hamburg – Kopenhagen wird dann in unter drei Stunden möglich.
- **Hannover (HAJ):** Durch die zentrale Lage im Netz profitiert der Standort von einer Reihe von Ausbaumaßnahmen, insbesondere zwischen Hannover und Berlin sowie vom Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover.
- **München (MUC):** Mit der Umsetzung der 2. Stammstrecke wird eine schnelle Verbindung in die Innenstadt realisiert. Durch den Endringer Ringchluss mit der Walperslohener Spange und dem Ausbau der ABS 18 wird Südbayern und der Raum Salzburg attraktiv angebunden. Die Landesregierung prüft ferner Varianten einer zusätzlichen Anbindung für den Fernverkehr im Rahmen einer Machbarkeitsstudie.
- **Stuttgart (STR):** Der geplante Fernbahnhof (als Teil des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm) verkürzt die überregionale Anreiszeit. Darüber hinaus wird eine schnellere Anbindung an die Innenstadt realisiert.

DB BDL

FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

Quelle: BDL und Deutsche Bahn

7

Innerdeutsche Flüge

7 Destinationen
23% der Gesamtpassagiere
45% Transferpassagiere
Deutschlandtakt notwendig für weitere
 Verkehrsverlagerungen

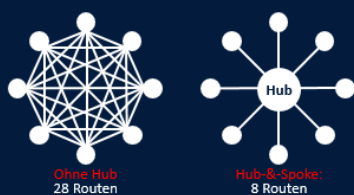
FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

Betrachtung Januar – September 2023
 Quelle: Hamburg Airport

8

Exkurs: Warum das Luftfahrt-System weltweit nur mit Drehkreuzen und Umsteigern funktioniert ?

Das Hub-&-Spoke-System verbindet Städte effizienter miteinander



- je mehr Spokes ans Netzwerk angebunden sind
- desto **mehr tägliche Frequenzen** können auf allen Routen angeboten werden
- desto mehr kann Nachfrage gebündelt werden
- **größere Flugzeuge** sind pro Sitz kostengünstiger

Langstrecken sind i.d.R. nur mit Umsteigern wirtschaftlich zu betreiben



30% Einsteiger aus Münchens Einzugsgebiet
70% Umsteiger aus diversen Flügen nach MUC

- Warum hat ein **typischer Langstreckenflug** wie oben dargestellt häufig 60-70% Umsteiger?
 - Bedarf für Langstrecken **setzt sich aus vielen Städten zusammen**, kaum eine Stadt alleine – bspw. weder München noch Hamburg – haben die lokale Nachfrage für mehrere tägliche Langstreckenflüge
 - Es gilt trotz neuer Flugzeugtrends die Regel: **Langstreckenflugzeuge** sind im Schnitt **deutlich größer** als Kurzstreckenflugzeuge

Airlines wählen ihre Hubs nach vielschichtigen Kriterien aus



- Airlines errichten Hubs an Flughäfen mit u.a.
 - günstiger **geografischer Lage** zu nachgefragten Verkehrsströmen
 - großem originärem **Passagieraufkommen**
 - ausreichender oder erweiterbarer **Infrastruktur**
 - positiven **Standortbedingungen** bei Kosten oder betrieblichen Einschränkungen

FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

9

Eine überproportional starke internationale Konnektivität ist DER Standortfaktor für Hamburg



Ausgewählte Metropolregionen nach Rang in Europa: Einwohner , Passagiere & Konnektivität



FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

Quelle: ACI Europe Connectivity Report 6/2023, Passagierzahlen 2022, OECD Metropolitan Areas 2020

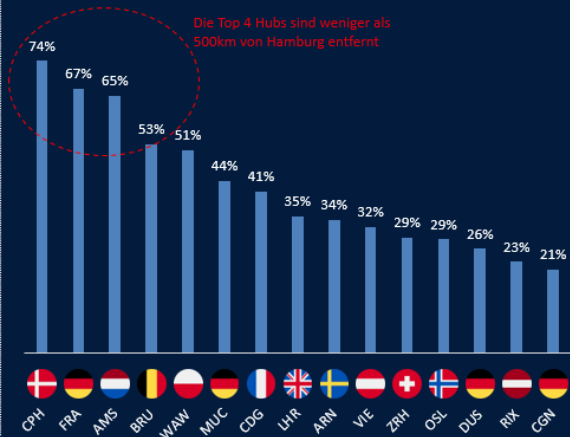
Besonders sehr nahe Hubs tragen mit hohen Umsteigeanteilen die Konnektivität des HAM



Umsteige-Hubs* in unter 1.000km Entfernung von HAM



Ziele nach Umsteiger-Anteil 2023** ab HAM – alle Airlines



FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

* Direkts-Ziele ab HAM mit über 10% Umsteiger-Anteil
 ** Betrachtung Januar – September
 Quelle: Hamburg Airport

Anbindung an Drehkreuze

15 Hub-Destinationen bis 1.000km*
32% Transferpassagiere auf Flügen bis 1.000km

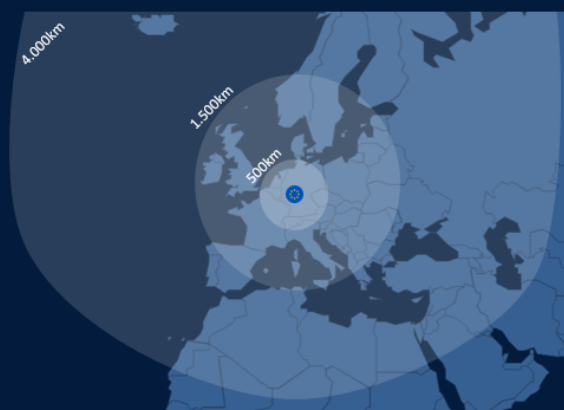
FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

* Direkt-Ziele ab HAM mit über 10% Umsteiger-Anteil
 Betrachtung Januar – September 2023
 Quelle: Hamburg Airport

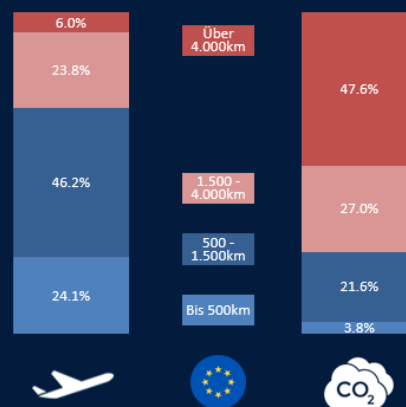
12

Flüge über 500km machen 96% des CO₂-Footprints der Luftfahrt aus der EU aus

Beispielhafte Entfernungs-Segmente aus der EU



Anteile Flüge & CO₂-Ausstoß 2019 nach Entfernungs-Segmenten bei Flügen aus der EU



FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

Quelle: Eurocontrol 2019

13

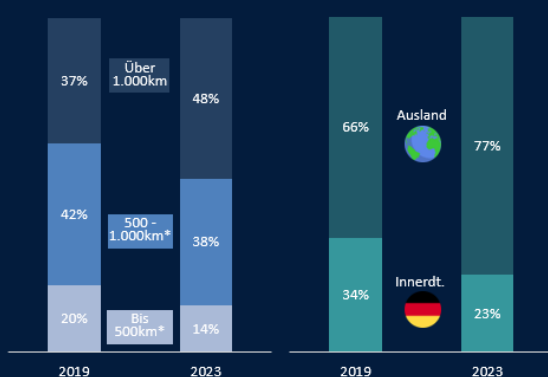
Kurzstrecke und CO₂

Flüge bis 500km haben unterproportionalen CO₂-Effekt –
24% der Flüge bei 3,8% der Emissionen

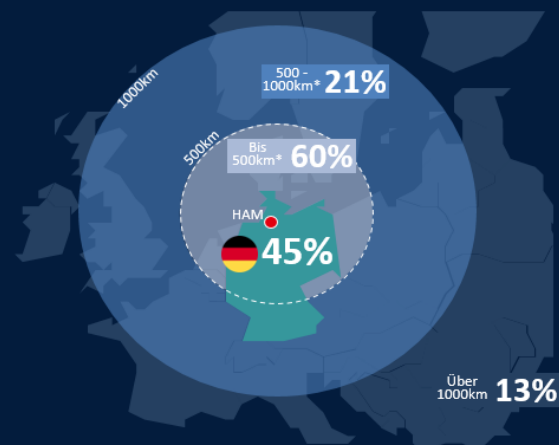
**Maximal ausgelastete Langstreckenflüge von gut
angebundenen Hubs** - klimapolitisch sinnvoll

Auf einen Blick

Entfernungs- & Länder-Segmente nach Anteil Passagiere
an Gesamt-Passagieren HAM 2019 & 2023**



Umsteiger-Anteil 2023** nach Entfernung & Land ab HAM



Take Aways:



- ✓ 52% der Flüge entfallen auf Strecken bis 1.000 km. Insgesamt ca. 37 von ca. 115 Destinationen
- ✓ 10% weniger Passagieranteil als 2019, innerdeutsch nur noch die Hälfte der Passagiere
- ✓ Überproportionaler Anteil von Transferpassagieren von bis zu 60% und Bedeutung für internationale Standortqualität Hamburgs
- ✓ Unterproportionale Bedeutung der Kurzstrecke für CO2 Emissionen

FC-C Competence Center Market Insights & Analysis

16



FC-C Competence Center Market Insights & Analysis
© Oktober 2023

für

Johannes Scharnberg
CE Kommunikation, Politik und Umwelt

17

6.5 Grundsätze der Zusammenarbeit

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.

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:

Der/die Fluglärmschutzbeauftragte

Ein/e Vertreter/in der Landesluftfahrtbehörde

Jeweils zwei Vertreter/innen der die Regierung tragenden Fraktionen der Hamburgischen Bürgerschaft

Jeweils ein/e Vertreter/in der übrigen Fraktionen der Hamburgischen Bürgerschaft

Drei Vertreter/innen der Flughafen Hamburg GmbH, davon mindestens ein/e Vertreter/in der Arbeitnehmer/innen

Vertreter/innen der Fluglärmschutzinitiativen aus der Metropolregion Hamburg

Vertreter/innen der von Fluglärm betroffenen Landkreise

Ein/e Vertreter/in des Airline Operators Committee Hamburg (AOC)

Der/die Vorsitzende der Fluglärmschutzkommission

Ein/e Vertreter/in der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) als Gast

Ein/e Vertreter/in der Handelskammer

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:

Zwei Vertreter/innen der Fraktionen, die in der Hamburgischen Bürgerschaft die Regierung stellen, und ein/e Vertreter/in den Fraktionen, die in der Hamburgischen Bürgerschaft die Opposition stellen

Vier Vertreter/innen der Fluglärmschutzinitiativen

Zwei Vertreter/innen der Flughafen Hamburg GmbH

Ein/e Vertreter/in der Landesluftfahrtbehörde

(2)

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

(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 Fluglärmschutz“ 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)

Etwaige Entscheidungen (z.B. Termine, Gäste) obliegen dem Plenum. Die „Allianz für den Fluglärmschutz“ kann einvernehmlich Empfehlungen gegenüber Dritten (z.B. FLSK) aussprechen. Die Zuständigkeiten des Senats, der Bürgerschaft und der Fluglärmschutzkommission 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 Fluglärmschutzbeauftragten beigelegt werden und somit den Gremien und in der Parlamentsdatenbank vorliegen.

VIII.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Gremien der Allianz tagen nicht öffentlich. Die genehmigten Protokolle der Plenumssitzungen 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.

6.6 Mitglieder der „Allianz für den Fluglärmschutz

Ordentliche Mitglieder:

Bente Baumgart (AOC Hamburg)

Marion Grün, Fachdienstleiterin, Kreis Pinneberg

➤ Bis 12/2022

Hans-Werner Harmuth, Kreispräsident, Kreis Stormarn

Martin Hellwig, Gemeinschaftsbetriebsratsvorsitzender, FHG

Kai Gerullis, Handelskammer Hamburg

➤ Ab 07/2023

Markus Jahn, Arbeitsgruppe Fluglärmschutz Jersbek

Stephan Jersch, Sprecher, DIE LINKE-Fraktion

Dirk Kienscherf, Vorsitzender, SPD- Bürgerschaftsfraktion

Rainer Köncke, Vorsitzender FSH e.V.

Gebhard Kraft, Vorsitzender, Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger

➤ 07/2023 vertreten durch Frau Hartl-Sorkin

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

Andreas Müller, Referent Abteilung Verkehr und Hafen

➤ Ab 03/2023 bis 06/2023 vertreten durch Herrn Daniel Möck

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte, BUKEA

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

- Bis 11/2023

Reimer Rathje, Vorsitzender, WiN - Wir in Norderstedt

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

- 07/2023 vertreten durch Corinna Lange

Elke Christina Roeder, Vorsitzende Fluglärmschutzkommission

Johannes Scharnberg, Prokurist, FHG

Uwe Schröder, Fluglärm Niendorf

Alexandra Stöpfer, Vorsitzende, AOC HAM

Dr. René Schwartz, Sprecher, BAW Stormarn

- 03/2023 vertreten durch Frau Andrea Fuchs
- 07/2023 vertreten durch Herrn Franz Lüttmer
- 11/2023 vertreten durch Herrn Franz Lüttmer

Dennis Thering, Vorsitzender, CDU-Fraktion

Klaus Wicher, Stellv. Vorsitzender, Luruper Initiative gegen Lärm

Jan-Christian Wiese, Fachdienstleiter, Kreis Pinneberg

- Ab 03/2023

Fachbereichsleiter, Kreis Segeberg N.N

Ulrike Zeising, 1. Vorsitzende, AK Klima und Luftverkehr

Gaststatus

Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung am Hamburg Airport

Julia Grosser, Referentin politische Kommunikation (FHG)

Hans Niebergall, Leiter, DFS

Anika Kozakow, relations GmbH

Moderation

Cornelia Reddig, CR Management-Beratung & -Coaching

Mitgliederliste Vorbereitungsgruppe:

Stephan Jersch, Die Linke

Dirk Kienscherf, SPD

Gebhard Kraft, AGL

Dominik Lorenzen, Grüne Hamburg

Alexander Mohrenberg, SPD

Martin Mosel, IK

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