

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

2. Jährlicher Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit sowie Jährlicher Bericht des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft aus Drucksache 20/14334 gemäß Drucksache 21/4209

I.

Anlass

Gemäß § 4 des Fluglärmschutzbeauftragtengesetzes berichtet die Fluglärmschutzbeauftragte der Bürgerschaft jährlich über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg sowie über ihre Tätigkeit.

Mit Drucksache 21/4209 sagte der Senat zu, jährlich einen Bericht zu den einzelnen Punkten des Bürgerschaftlichen Ersuchens aus Drucksache 20/14334 vorzulegen. Nach der Drucksache 21/10688 für das Berichtsjahr 2016 folgt nun der Bericht für die Jahre 2017 und 2018. Da in der Drucksache 21/10688 bereits Fortschritte bis Mitte 2017 abgebildet wurden, wurde auf eine separate Jahreszusammenfassung für das Jahr 2017 verzichtet. Die Ergebnisse aus 2017 werden zusammen mit den Fortschritten 2018 in diesem Bericht vorgelegt.

II.

Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten

1. Flugbetrieb

1.1 Flugbewegungen und Lärmkontingent

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen am Hamburger Flughafen konsolidierte sich in den vergangenen zwei Jahren (siehe Abb. 1). 2017 sank sie im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 %, im Folgejahr um 2,2 %. Der relativ hohe Rückgang im vergangenen Jahr ist vor allem auf die Insolvenzen von Air Berlin und Niki und auf die Streichung von 3.000 Flügen zurückzuführen.

Trotz des sinkenden Verkehrsaufkommens stieg die Zahl der Passagiere 2017 um 8,6 % auf 17,6 Mio., 2018 sank sie hingegen genauso wie die Flugbewegungen um 2,2 % auf 17,23 Mio.,

was ebenfalls unter anderem auf die angesprochenen Insolvenzen zurückzuführen ist. Die Entkoppelung der Passagierzahlen vom Verkehrsaufkommen setzte sich damit 2017 wie in den Vorjahren fort. Das lag einerseits an der besseren Auslastung der Flugzeuge: Während 2016 durch-

schnittlich 112,5 Passagiere pro Flug transportiert wurden, erhöhte sich dies in 2017 auf 121,4 Passagiere und 2018 auf 123 Passagiere pro Flug. Zudem wird das überproportionale Wachstum mit dem Einsatz größerer Flugzeuge aufgefangen.

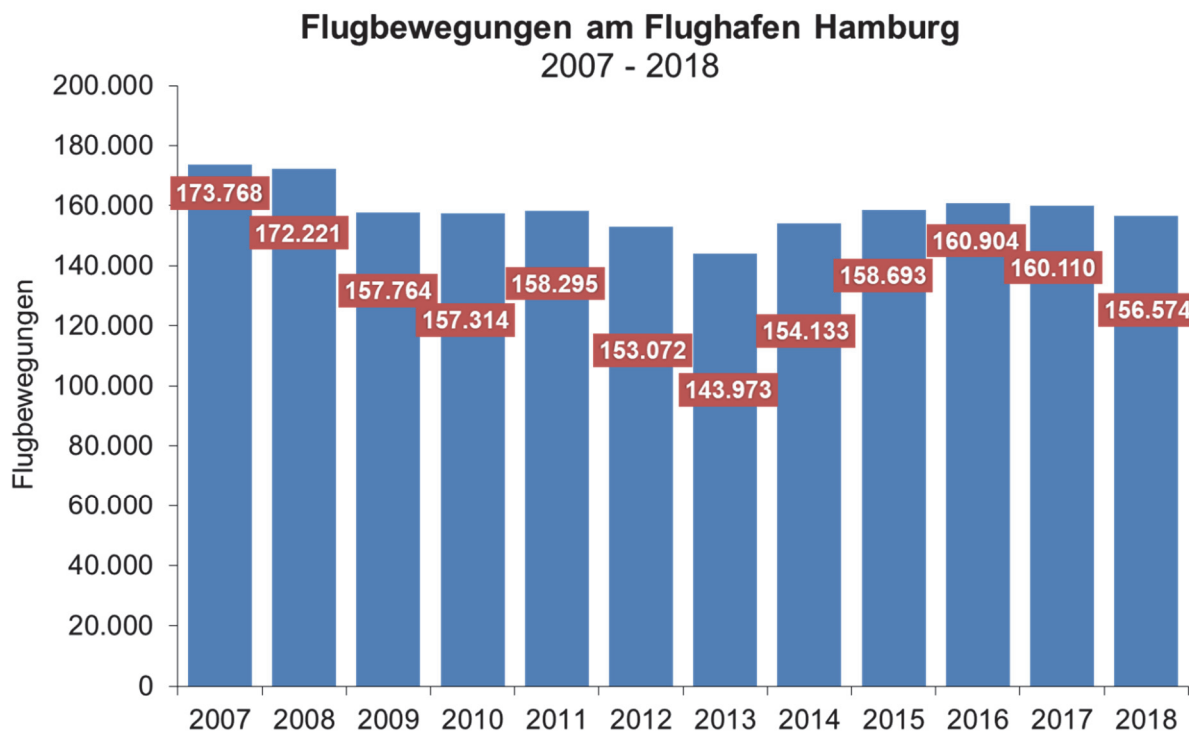


Abbildung 1: Flugbewegungen am Flughafen Hamburg 2007–2018 (Quelle: Daten Flughafen Hamburg GmbH (FHG), Darstellung Behörde für Umwelt und Energie (BUE))

Lärmkontingent

Die Lärmkontur des äquivalenten Dauerschallpegels LEQ3 von 62 dB(A), die für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres berechnet wird, ist Teil des lärmbeschränkenden Instrumentariums des Flughafen Hamburgs. Die zulässige Obergrenze von 20,39 km² aus dem Referenzjahr 1997 wird seit Einführung dieses Lärmmaßes sicher eingehalten.

Das Lärmkontingent betrug 2017 14,66 km², was den zweithöchsten Wert seit der Festlegung darstellt (siehe Abb. 2). Die Gründe dafür sind das gestiegene Verkehrsaufkommen sowie größere und teilweise lautere Flugzeuge. Im vergangenen Jahr hat sich der Lärmteppich dann erstmalig seit 2013 reduziert – mit 13,95 km² betrug der Rückgang knapp 5%. Der Rückgang ist auf die sinkende Zahl an Flugbewegungen sowie auf die Ausmusterung älterer Flugzeugmuster zurückzuführen.

Lärmkontingent des Hamburger Flughafens

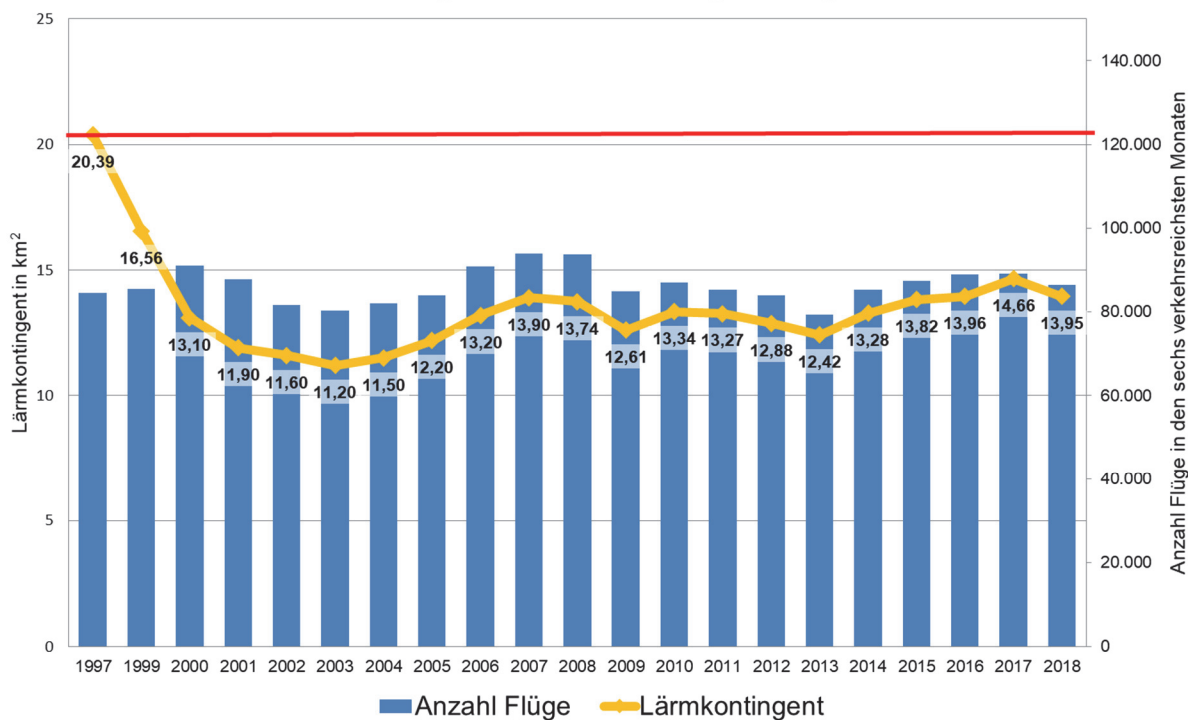


Abbildung 2: Lärmkontingent des Hamburger Flughafens bis 2018 (Quelle: Daten FHG, Darstellung BUE)

1.2 Nachtflüge

Die nächtlichen Flüge zwischen 22 und 6 Uhr sind 2017 und 2018 im Vergleich zu den Vorjahren gestiegen und lagen in beiden Jahren über dem bisherigen Maximum von 2007 (siehe Abb. 3).

Die Zunahme in den beiden vergangenen Jahren ist auf den Anstieg der Flüge sowohl zwischen 22

und 23 Uhr als auch zwischen 23 und 24 Uhr zurückzuführen. Die Flugbewegungen zwischen 0 und 6 Uhr sind hingegen seit 2016 um fast ein Drittel gesunken, seit 2007 sogar um drei Viertel.

Bei den Flügen zwischen 22 und 23 Uhr handelt es sich um Flugbewegungen innerhalb der unbeschränkten Betriebszeit. Ab 23 Uhr gelten Nachtflugbeschränkungen.

Nächtliche Flüge am Flughafen Hamburg seit 2007

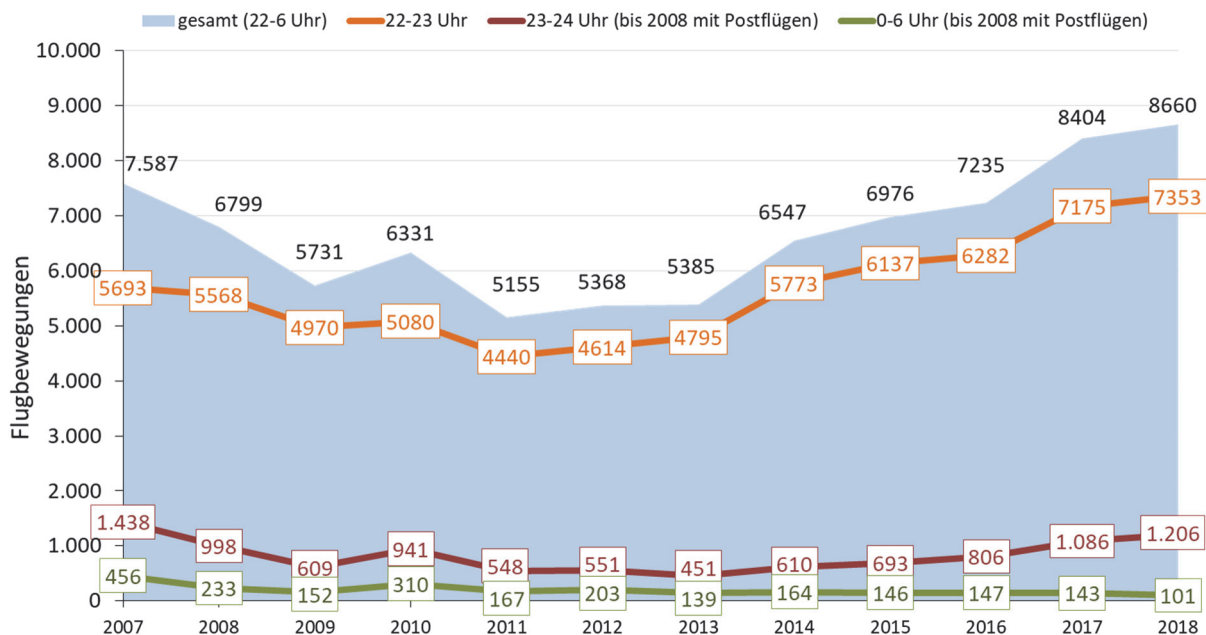


Abbildung 3: Nachtflüge am Hamburger Flughafen 2007–2018 (Quelle: Daten FHG, Darstellung BUE)

Verspätungen (23–24 Uhr)

In Abb. 4 werden nur die Flüge zwischen 23 und 24 Uhr gezeigt, die auf die sogenannte Verspätungsregelung zurückgehen, nach der planmäßige Linien- und Charterflüge bei nachweisbar unvermeidbarer Verspätungslage ohne vorherige Einzelausnahmegenehmigung der Fluglärmschutzbeauftragten am Hamburger Flughafen starten und landen. Die unterschiedlichen Angaben in Abb. 3 und 4 zu der Anzahl der Flüge zwischen 23 und 24 Uhr sind darauf zurückzuführen, dass der Graph in Abb. 3 zusätzlich u.a. medizinische Hilfsflüge, hoheitliche Flüge sowie Flüge mit

bzw. ohne Einzelausnahmegenehmigung in dem Zeitraum zeigt.

Das Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen für die Nutzung der Verspätungsregelung und damit die Unvermeidbarkeit der Verspätungen wird im Nachhinein geprüft (vgl. Teil III Punkt 7). Dafür wird eine Prüfgebühr von 500 Euro erhoben. Liegen die Voraussetzungen nicht vor, kann das durch Ordnungswidrigkeitsverfahren geahndet werden. Lediglich bis 2008 sind in den Nachtflügen zwischen 23 und 24 Uhr (sowie zwischen 0 und 6 Uhr) Postflüge enthalten.

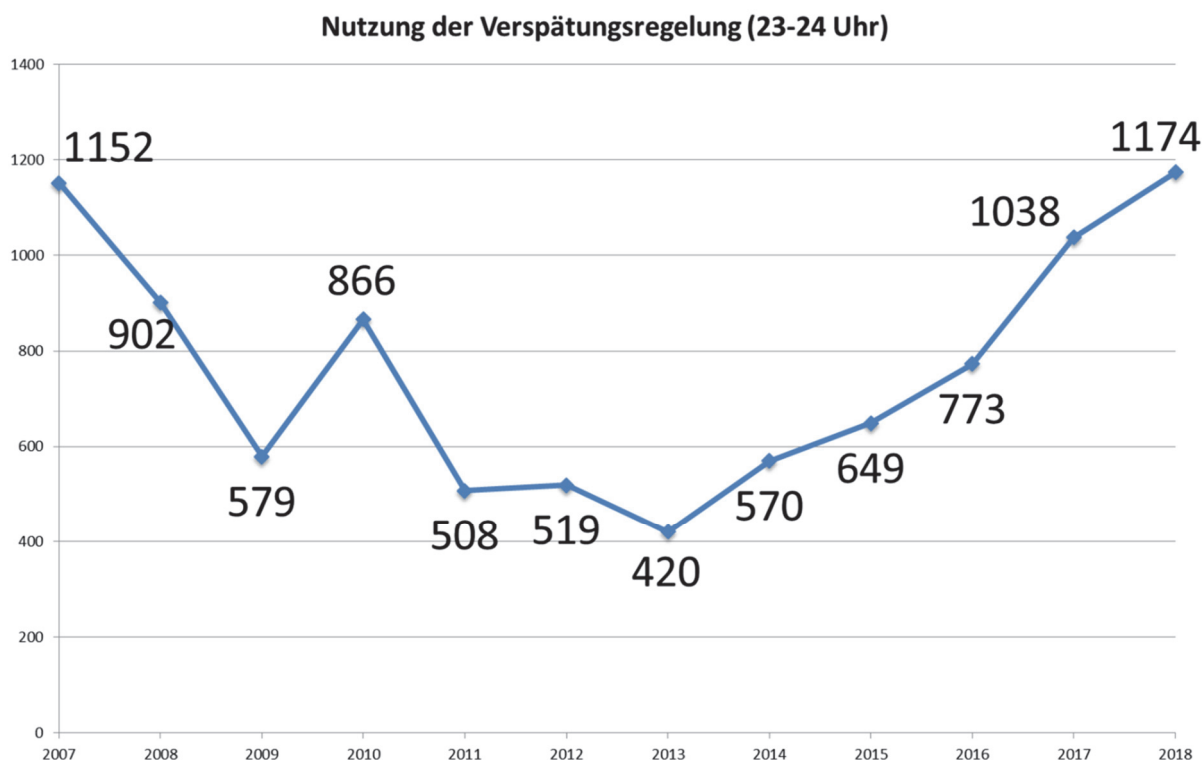


Abbildung 4: Verspätungssituation am Hamburger Flughafen 2007–2018 (Quelle: BUE)

Die Verspätungen zwischen 23 und 24 Uhr haben 2018 einen Höchststand erreicht. Wie Abb. 4 zeigt, nutzten im letzten Jahr 1.174 Flüge die Verspätungsregelung, nachdem bereits 2017 mit 1.086 Verspätungen das bisherige Spitzenjahr 2007 fast erreicht wurde. Seit dem 3. Quartal 2018 zeichnet sich ein spürbarer Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum 2017 ab. Diese Tendenz setzte sich in 2019 fort. Am Ende des 3. Quartals 2019 lagen lediglich insgesamt 573 Verspätungen vor, gegenüber 1001 in den ersten 9 Monaten des Vorjahreszeitraums. (siehe auch Stellungnahme zu Ziffer 9. des Bürgerschaftlichen Ersuchens s. 17/18).

Flugverspätungen sind an allen relevanten europäischen Standorten zu beobachten. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Neben fehlenden Kapazitäten im Luftraum und von Flugsicherungspersonal in vielen Teilen Europas haben auch Engpässe

bei Flughäfen-Infrastruktur und den Fluggesellschaften sowie zu eng bemessene Zeitfenster in der Flugplanung dazu beigetragen.

In der Regel verursachen Starts mehr Lärm als Landungen und werden daher als störender empfunden. 2017 gab es insgesamt 281 verspätete Starts, 2018 waren es 257. Der Anteil der Starts an den Verspätungen sank von 26 % (2017) auf 22 % (2018).

Die zeitliche Verteilung der Verspätungen ist in den letzten Jahren nahezu unverändert (siehe Abb. 5): Der Anteil der Verspätungen in der ersten halben Stunde nach 23 Uhr bewegt sich um die 70 %. In der letzten Viertelstunde vor Mitternacht starten und landen in der Regel 10 bis 12 % der Maschinen, deren absolute Anzahl sich dabei aber von 65 Starts und Landungen im Jahr 2015 auf 125 bzw. 126 in den Jahren 2018 bzw. 2017 nahezu verdoppelt hat.

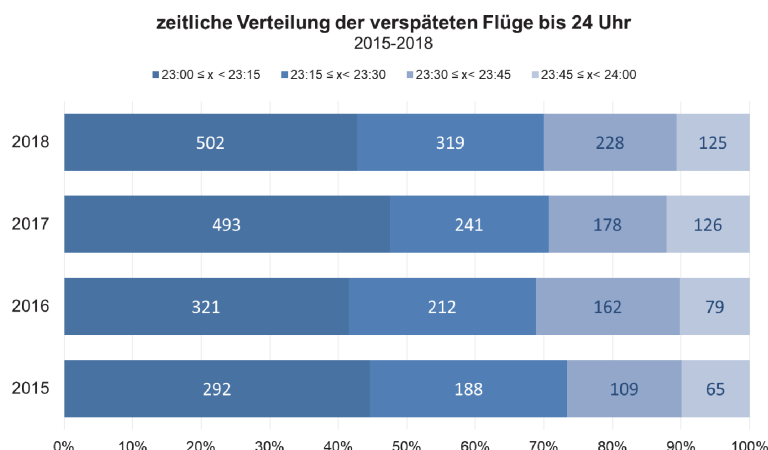


Abbildung 5: zeitliche Verteilung der Verspätungsflüge 2015–2018 (Quelle: Daten FHG, Darstellung BUE)

Das erklärte Ziel des Senats ist es, die Zahl der Verspätungen soweit wie möglich zu reduzieren. Auch der Umweltausschuss der Bürgerschaft hat den Senat im sogenannten 21-Punkte-Plan aufgefordert, weitere effektive Maßnahmen zu ergreifen, um Flugverspätungen zwischen 23 und 24 Uhr zu reduzieren.

Einzelausnahmegenehmigung Nachtflugbeschränkungen

Flüge, die während der Nachtflugbeschränkungen (23–6 Uhr) am Flughafen Hamburg starten bzw. landen möchten und nicht unter die oben genannte Verspätungsregelung fallen, benötigen eine (Einzel-)Ausnahmegenehmigung der Fluglärmschutzbeauftragten. Davon ausgenommen sind lediglich Luftfahrzeuge, die in Notfallsituationen den Hamburger Flughafen benutzen, sowie Flüge, die sich im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such-, Rettungs- oder dringendem polizeilichen Einsatz befinden.

Die Gründe für die Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung können insbesondere die Vermeidung einer erheblichen Störung im Luftverkehr bzw. öffentliches Interesse sein. Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen durch die Fluglärmschutzbeauftragte wird sehr restriktiv gehandhabt. 2017 wurden lediglich 62, 2018 nur 37 Genehmigungen erteilt, von denen die Luftfahrtunternehmen 32 bzw. 18 nutzten. 2017 kamen auf Grund einer pauschalen Ausnahmegenehmigung zum G20-Gipfel zwölf Flüge dazu, 2018 nutzten drei Maschinen eine generelle Ausnahmegenehmigung nach der vollständigen Einstellung des Flugbetriebes am Hamburger Flughafen auf Grund eines Stromausfalls am 3. Juni. Bei der

Entscheidung über die Erteilung der Ausnahmegenehmigung fließt die jeweilige Belastung der betroffenen Anwohner und Anwohnerinnen vor allem in der Nachtzeit mit ein. Angesichts steigender Verspätungszahlen sank die Genehmigungsquote sukzessive von 60 % in 2016 auf 48 % in 2018.

1.3 An- und Abflugrichtung

Durch das gekreuzte Pistensystem am Flughafen Hamburg sind Starts und Landungen in alle vier Richtungen möglich. Soweit der vorrangige bundesgesetzliche Auftrag, den Verkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln, erfüllt werden kann (§ 27c Absatz 1 LuftVG), berücksichtigt die Deutsche Flugsicherung (DFS) die spezifisch für Hamburg geltenden Bahnbenutzungsregeln zu Lärmschutzzwecken. Durch die Festlegung einer präferierten Piste soll der Überflug dichtbesiedelter Gebiete möglichst vermieden werden. Die Bahnbenutzungsregeln besagen, dass

1. alle Starts über Norderstedt (Runway (RWY) 33) abgewickelt werden sollen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
2. Starts und Landungen über die Piste Alsterdorf (für Starts RWY 15, für Landungen RWY 33) und somit Richtung Innenstadt vermieden werden sollen. Davon kann nur abgewichen werden, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse dazu zwingen.
3. alle Landungen zwischen 22–7 Uhr soweit möglich über die Piste Norderstedt (RWY 15)

erfolgen sollen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen von Punkt 2 und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.

Die Praxis der vergangenen 25 Jahre (siehe Tabelle 1) zeigt, dass die Bahnbenutzungsregeln

trotz ihrer Nachrangigkeit ihrem Zweck, den Verkehr auf die Betriebsrichtungen des Flughafens unter Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen angemessen zu verteilen, grundsätzlich gerecht werden. Im Ergebnis führt dies zu folgenden Zahlen, die seit Jahren trotz einzelner Abweichungen, z.B. auf Grund von Baumaßnahmen, vergleichsweise stabil sind.

Tabelle 1: Durchschnittliche Verteilung der An- und Abflugrichtung 1994–2018

Richtung	Start	Landung	Gesamt
Norderstedt/Quickborn	59,5%	28,0%	43,7%
Langenhorn/Lemsahl	7,8%	49,1%	28,3%
Niendorf/Blankenese	31,1%	19,0%	24,9%
Alsterdorf/Hamm	2,2%	4,1%	3,2%

Quelle: Daten FHG, Darstellung BUE

Die Verteilung der Bahnnutzung in den letzten zwei Jahren (siehe Abb. 6, Aufteilung auf Starts

und Landungen in Anlage 1) unterschied sich nicht wesentlich vom 25 Jahres-Durchschnitt.

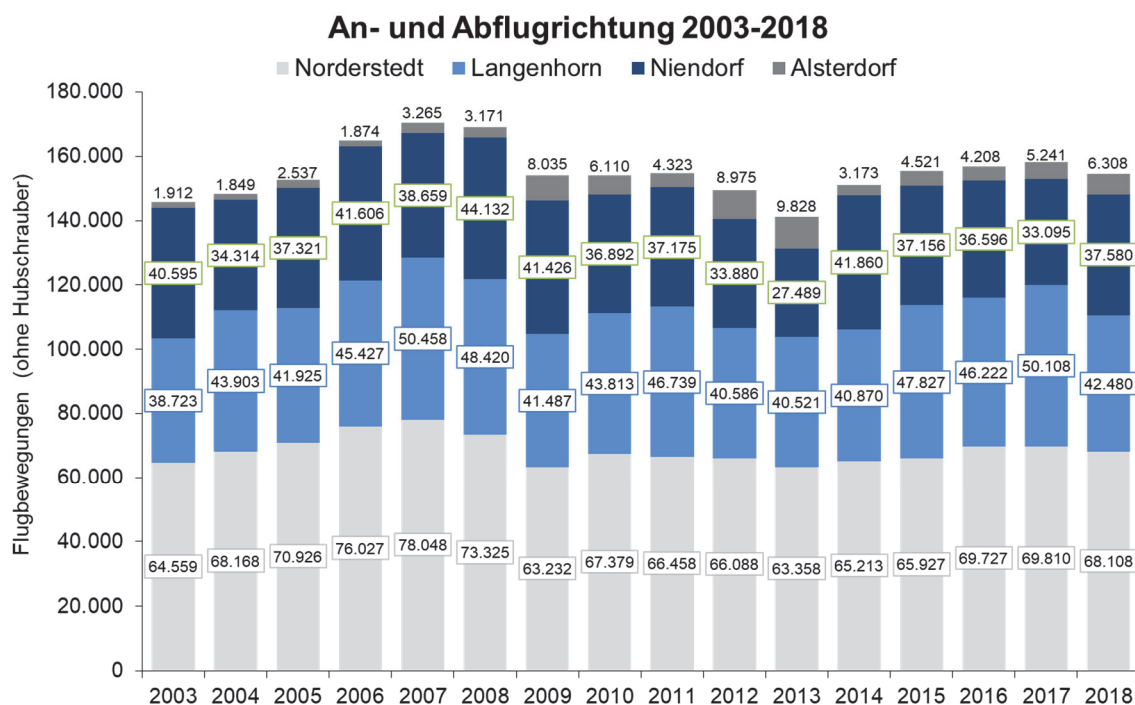


Abbildung 6: Flugbewegungen nach An- und Abflugrichtung 2003–2018 (Quelle: Daten FHG, Darstellung BUE)

In Richtung Norderstedt/Quickborn starteten und landeten in den beiden vergangenen Jahren 44 % der Flugbewegungen, was dem 25-Jahres-Durchschnitt entspricht. Die Verteilung auf Starts und Landungen unterschied sich dabei: Die Starts waren 2018 etwas häufiger.

Entlang der An- und Abflugstrecke Langenhorn/Lemsahl war die Belegung 2017 mit 32 % gegenüber der durchschnittlichen Belegung erhöht, 2018 entsprechen sie mit 28 % dem langjährigem Mittelwert. Unterschiede traten in der Verteilung von Starts und Landungen auf. 2017 gab es nur knapp 4 % Starts, 2018 auf Grund von häufigem Ostwind und einer achtwöchigen Sperrung der Hauptlanderichtung Langenhorn 13 % Starts über diese Richtung.

In Richtung Niendorf/Blankenese war der Anteil der Starts und Landungen vor allem 2017 geringer als im 25-Jahresdurchschnitt. Auch absolut gesehen wurde 2017 die drittniedrigste Zahl der

Flugbewegungen in den letzten 25 Jahren gezählt.

Relativ gesehen lag die Piste Alsterdorf/Hamm in 2017 im Durchschnitt, in 2018 etwas über dem langfristigen Mittel von 3,2 %.

Nächtliche An- und Abflugrichtung

Wenn man die nächtlichen An- und Abflugrichtungen (22–6 Uhr) betrachtet, war der Anteil der Starts und Landungen nach 22 Uhr, die über Norderstedt gingen und damit den Bahnbenutzungsregeln 2.1 und 2.3 entsprachen, 2017 mit 37 % sehr niedrig (siehe Abb. 7). 2018 ist er sichtlich gestiegen. Der Anteil entspricht jedoch noch nicht wieder dem Niveau von vor 15 Jahren.

Die An- und Abflüge über die Piste Alsterdorf sind in den letzten beiden Jahren deutlich häufiger gewesen als in den drei Jahren zuvor. Sie lagen aber nur etwas höher als der Durchschnitt der letzten 15 Jahre von 3,14 %.

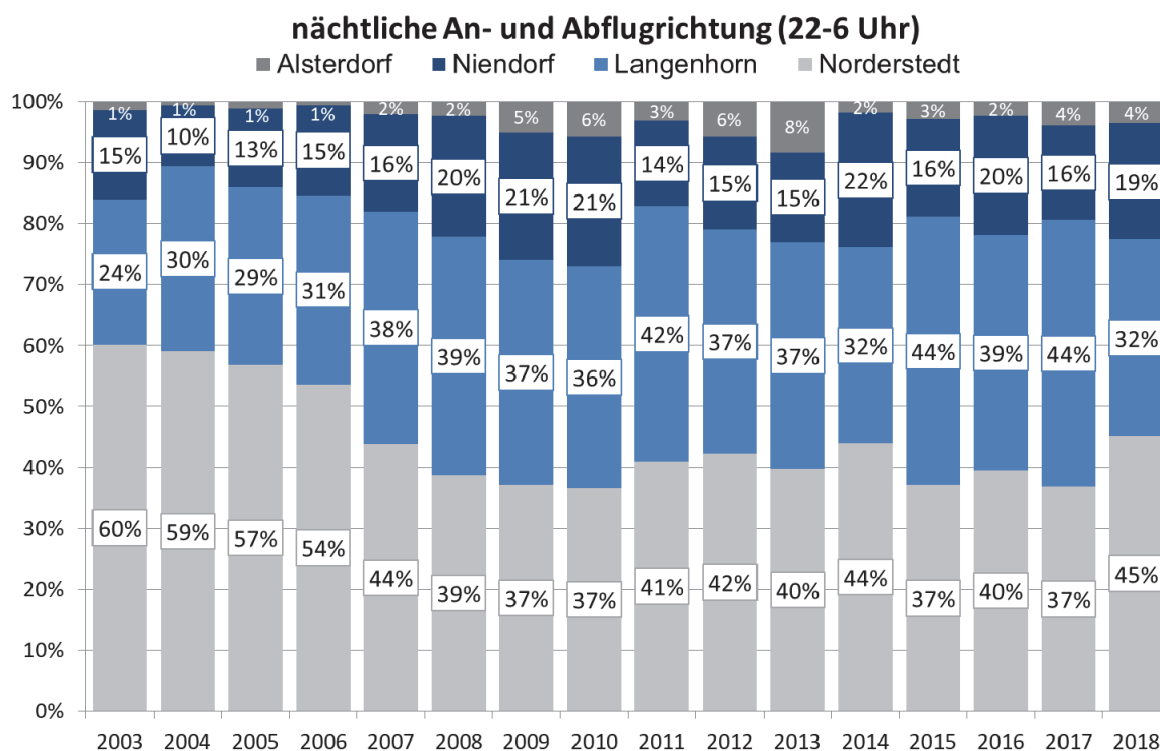


Abbildung 7: nächtliche An- und Abflugrichtung 2003–2018 (Quelle: Daten FHG, Darstellung BUE)

2. Beschwerdesituation

Gemäß dem Fluglärmschutzbeauftragtengesetz obliegt es der Fluglärmschutzbeauftragten, die Fluglärmbeschwerden für den Flughafen Hamburg entgegenzunehmen, zu prüfen, zu bearbeiten und statistisch auszuwerten. In §3 des angeführten Gesetzes wird die Erfassung und Auswertung der Geschäftsstatistik geregelt.

Seit Inkrafttreten des Gesetzes am 13. Juli 2016 wird neben der Zahl der Beschwerden auch die Zahl der Beschwerdeführenden dokumentiert. Wenn ein Beschwerdeführer bzw. eine Beschwerdeführerin keine vollständigen persönlichen Angaben (Name, Wohnort und Straße) macht, wird nur die Beschwerde (als nicht zuzuordnend) gezählt, der Beschwerdeführer bzw. die Beschwerdeführerin werden in diesen Fällen nicht gezählt.

Datenschutz ist ein wichtiger Aspekt in der Beschwerdestatistik. Die Beschwerden werden nicht personenbezogen gezählt und abgelegt. Damit soll eine Zuordnung von Beschwerdezahlen zu einzelnen Personen ausgeschlossen werden. Weitere Informationen zu Methodik und Datenschutz der Beschwerdestatistik finden sich unter <https://www.hamburg.de/fluglaermbeschwerde/>

Die Beschwerdestatistik liefert Hinweise darauf, welche Anwohner/innen Belastungen durch Fluglärm ausgesetzt sind. Die Auswertung der Daten der letzten Jahre zeigt allerdings, dass von der regionalen Verteilung der Beschwerden nicht proportional auf die Belastungen der jeweiligen Anwohner/innen geschlossen werden kann.

Die diesjährige Statistikauswertung zeigt auch, dass durch eine optimierte Ausnutzung der technischen und digitalen Möglichkeiten bestimmte Regionen und Beschwerdegründe vergleichsweise großes Gewicht bekommen. Es wurden technische Möglichkeiten genutzt, um eine Vielzahl von Beschwerden (teil)automatisiert abzusetzen.

Die Zahl der Fluglärmbeschwerden hat in den letzten Jahren stark zugenommen (siehe Abb. 8). Nachdem sich die Zahl der Fluglärmbeschwerden von 2015 auf 2016 fast verzehnfacht hat, kam es in den beiden Folgejahren zu weiteren starken Steigerungen von 25 % respektive 55 %. Der Zuwachs 2018 ist auf den starken Anstieg der nicht zuzuordnenden Beschwerden ab August von vorher max. 4.500 Beschwerden pro Monat auf dann bis zu 24.000 Beschwerden im November zurückzuführen.

Entwicklung der Fluglärmbeschwerden
2000-2018

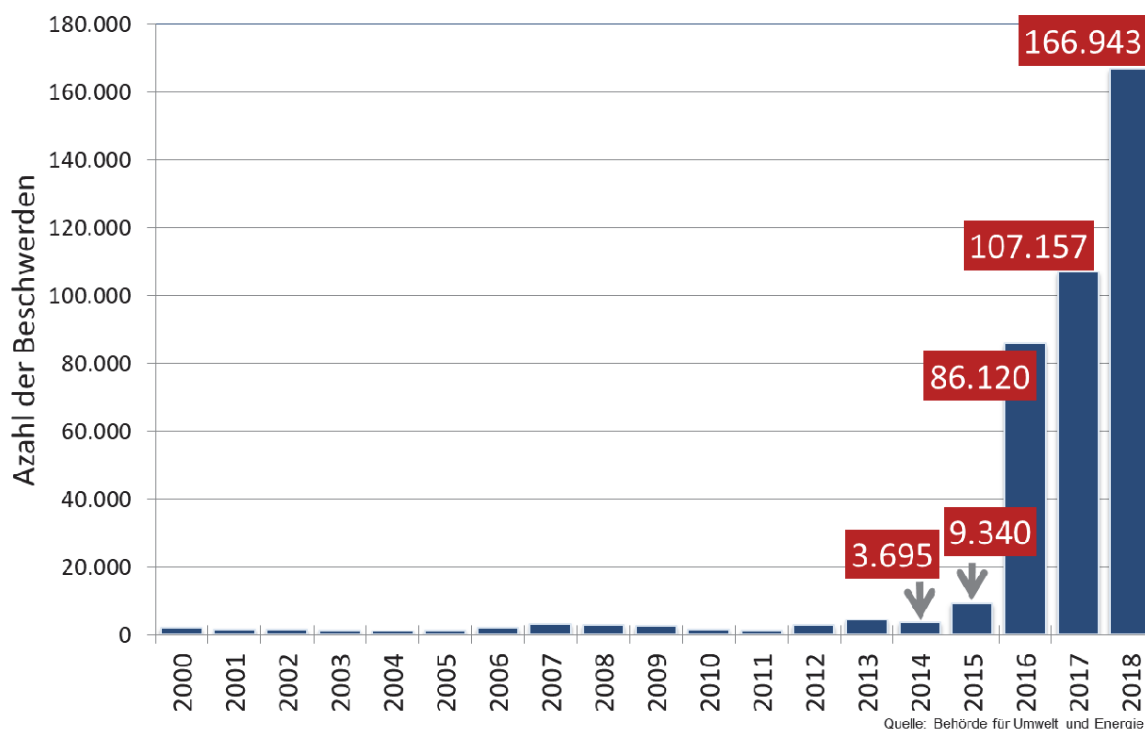


Abbildung 8: Entwicklung der Fluglärmbeschwerden 2000–2018 (Quelle: BUE)

Diese Zunahme korreliert nicht mit der Entwicklung der Flugbewegungen, die 2018 im Vergleich zu 2015 gesunken sind, wohingegen die Fluglärmbeschwerden um 1.800 % gestiegen sind. Die nächtlichen Flugbewegungen (22–6 Uhr) sind seit 2015 zwar gestiegen. Da diese Steigerung jedoch nur 24 % betrug, kann dies nicht als alleinige Erklärung für den starken Beschwerdeanstieg herangezogen werden.

Die Anzahl der Beschwerdeführenden, die erst seit Mitte 2016 in dieser Form gezählt wird, betrug 2017 1.950 und 2018 2.311 Personen – eine Zunahme von 20 %. Gleichzeitig sind die Beschwerden, die einem/einer Beschwerdeführenden zugeordnet werden können, im gleichen Zeitraum von 65.602 auf 42.092 um ein Drittel gesunken. Konnten in 2017 noch 61 % der Beschwerden einem Beschwerdeführenden zugeordnet werden, sind es in 2018 nur noch 25 %. Zu dieser Entwicklung tragen sowohl Beschwerdeführende

aus Hamburg als auch aus dem Umland bei, wo jeweils die nicht zuzuordnenden Beschwerden gestiegen sind.

Der regionale Vergleich zeigt, dass das Verhältnis von Beschwerdeführenden zu Beschwerden sehr unterschiedlich ist. In Hamburg reichten einzelne Beschwerdeführende oft nur wenige Beschwerden ein, im Umland waren es 2018 u.a. bis zu knapp 10.000 Beschwerden von 21 Personen (siehe Anlage 2).

Regionale Verteilung

Durch das gekreuzte Pistensystem am Hamburger Flughafen sind je nach genutzter Bahnrichtung verschiedene Stadtteile und Orte im Umland vom Fluglärm betroffen. Daher wird die regionale Verteilung der Fluglärmbeschwerden ausgewertet (siehe Abbildungen 9 und 10, vgl. auch Anlage 2 und 3).

Regionale Zuordnung der Fluglärmbeschwerden 2017

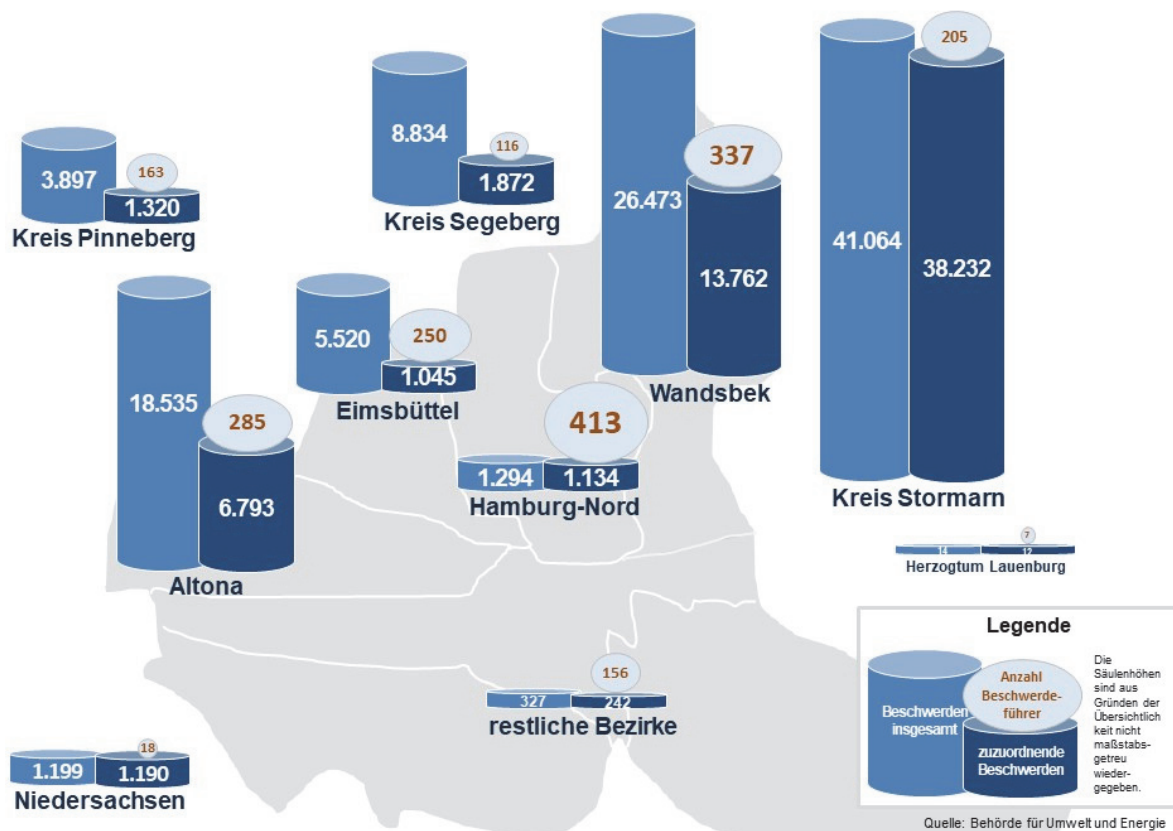


Abbildung 9: Regionale Verteilung der Fluglärmbeschwerden 2017 (Quelle: BUE)

Regionale Zuordnung der Fluglärmbeschwerden 2018

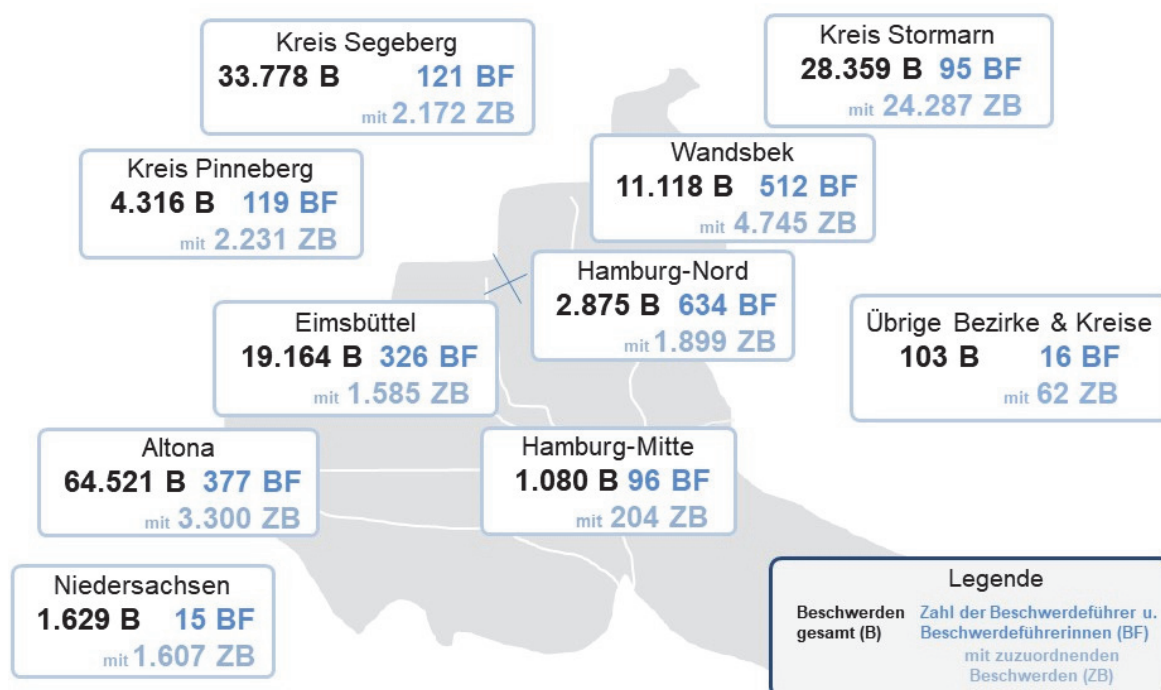


Abbildung 10: Regionale Verteilung der Fluglärmbeschwerden 2018 (Quelle: BUE)

Der Anteil Hamburgs an den Beschwerden betrug 2017 knapp die Hälfte (49 %), 2018 ist er auf 59 % angestiegen. Der Anteil Hamburgs an den Beschwerdeführenden ist in beiden Jahren höher: 2017 betrug er 74 % und 2018 85 %.

Weitere Informationen zur regionalen Verteilung finden sich unter <https://www.hamburg.de/fluglaermbeschwerden/>

Beschwerdegründe

Bei Beschwerden, die über das Online-Formular eingegeben werden, können folgende Beschwerdegründe angegeben werden. Es muss mindestens ein Grund angegeben werden, Mehrfachnennungen sind möglich.

- Häufigkeit der Flugbewegungen,
- Flugzeuge im Einzelfall,
- Bahnbenutzungsregeln,
- Flugroutenabweichungen,
- Bodenschall,
- Kleinflugzeuge, Hubschrauber, Rundflüge,
- Störung der Nachtruhe,

- Sonstige Lärmereignisse in Bezug auf den Flugbetrieb.

Auch Beschwerden, die über andere Beschwerdewege eingehen, werden nach diesen Gründen klassifiziert.

Die Zahl an Beschwerdegründen, die im Durchschnitt pro Beschwerde angegeben werden, lag in 2018 deutlich unter dem Vorjahr (siehe Abb. 11). Damals wurden im Mittel zwei Gründe pro Beschwerde genannt. Im letzten Jahr waren es 1,3 Gründe, was vor allem an den nicht zuzuordnenden Beschwerden lag. Häufig wurde dort als einziger Grund „Häufigkeit der Flugbewegungen“ angegeben, weshalb der Anteil insgesamt um 4 % gestiegen ist. Die größten prozentualen Verschiebungen zum Vorjahr finden sich bei „Flugzeugen im Einzelfall“ (von 39 % auf 16 %), „sonstigen Lärmereignissen“ (von 33 % auf 6 %) und „Kleinflugzeugen, Hubschraubern, Rundflüge“ (von 12 auf < 1 %). Die Bahnbenutzungsregeln konnten 2018 erstmalig als Grund angegeben werden.

Über was beschwerten sich die Verfasser der Fluglärmbeschwerden 2018? Pro Beschwerde können mehrere Beschwerdegründe ausgewählt werden



Abbildung 11: Beschwerdegründe Fluglärm 2018 (Quelle: BUE)

Die meisten nicht zuzuordnenden Beschwerden betreffen ausschließlich die Häufigkeit der Flugbewegungen. Angesichts der großen Zahl der nicht zuzuordnenden Beschwerden hat dies Auswirkungen auf die Gesamtstatistik. Wenn man sich die zuzuordnenden Beschwerden anschaut, ist die Verteilung merklich anders. 58 % der Beschwerden thematisieren Flugzeuge im Einzelfall, 45 % die Häufigkeit der Flugbewegungen und 30 % die Störung der Nachtruhe.

III.

Fortschrittsbericht des Senats

Mit den Drucksachen 21/4209 und 21/10688 hat der Senat die Bürgerschaft über die Umsetzung des 16-Punkte-Plans aus dem Bürgerschaftlichen Ersuchen, Drucksache 20/14334, informiert. Der folgende Bericht erläutert die weiteren Fortschritte bei der Umsetzung der einzelnen Punkte des Plans:

„Der Senat wird ersucht,

1. den Dialog mit den von Fluglärm betroffenen Umlandgemeinden (den legitimierten Vertretern und der Bevölkerung/den Initiativen) weiter zu intensivieren, das laufende 7 NM Verfahren transparent auszuwerten und mit Messungen (insbesondere auch in den betroffenen Umlandgemeinden) sowie Flugspuraufzeichnungen zu begleiten, den Anteil der bereits jetzt über 7 NM hinausgehenden Endanflügen darzulegen.“

Auf die Ausführungen in den Drucksachen 21/4209 und 21/10688 wird verwiesen. Eine aktuelle Auswertung der DFS (siehe Abb. 12) zeigt, dass der Anteil der Überflüge mit mehr als 7 nautischen Meilen Länge (entsprechend einem Überflug der Gemeinde Jersbek) weiterhin über zwei Drittel aller Anflüge auf die Piste 23 (Langenhorn/Lemsahl) ausmacht.

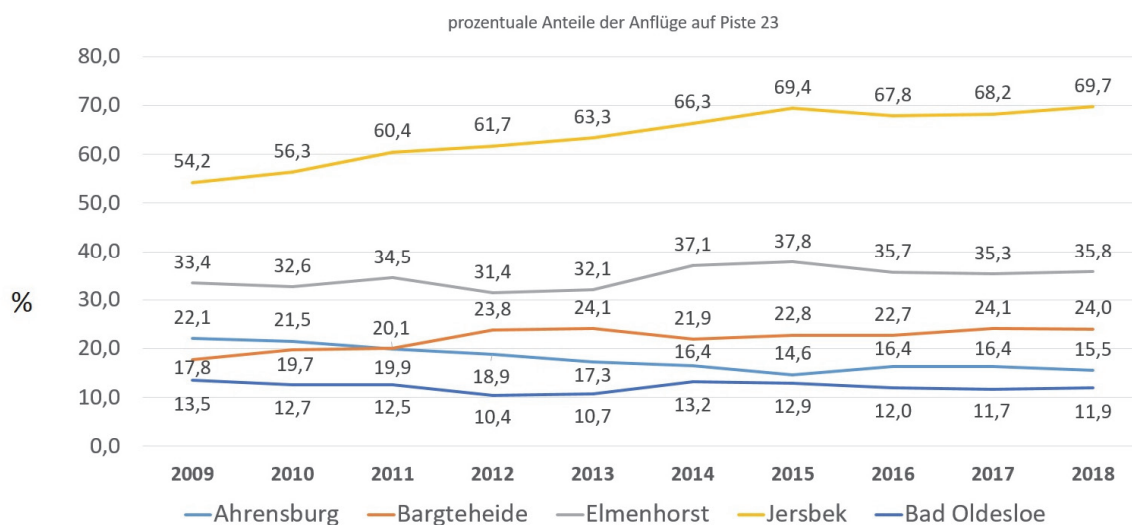


Abb. 12: Überflughäufigkeiten der Gemeinden im Kreis Stormarn 2009–2018) bei Landung auf Piste 23 (Langenhorn/Lemsahl)

2. „in diesem Kontext gemeinsam mit den Nachbargemeinden einen erneuten Anlauf zu unternehmen und zu erörtern, ob und wie ein über das 7 NM Verfahren hinausgehendes Anflugverfahren (z.B. ein möglichst im Einvernehmen mit allen Beteiligten unter Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein zu erprobendes Anflugverfahren über mind. 10 NM unter Vermeidung des Überfliegens von dichtbesiedelten Bereichen wie Ahrensburg und Bargteheide) möglichst einvernehmlich, temporär und probeweise durchgeführt werden kann und soll.“

Auf die Ausführungen in der Drucksache 21/4209 wird verwiesen.

3. „darzustellen, ob und wie durch Veränderung des Anflugwinkels eine weitere Lärmoptimierung sowie eine Implementierung des CDA-Anflugverfahrens möglich ist, und falls ja, diese auch umzusetzen. Neben diesen Fragen zum Anflugverfahren ist in der Beantwortung des Ersuchens außerdem darzulegen, inwieweit auch die Abflugverfahren alle Möglichkeiten der Lärmoptimierung ausgeschöpft haben.“

Auf die Ausführungen in Drucksache 21/10688 wird verwiesen.

4. „die zum 1. Januar 2015 wirksam gewordene Entgeltordnung des Flughafens auf seine Anreizwirkung fortlaufend zu evaluieren. Sollten sich in 2015 trotz der Verschärfungen keine relevanten Wirkungen abzeichnen, ist kurzfristig mit der Vorbereitung einer weiteren Verschärfung/Verteue-

rung zu beginnen, um diese zum nächstmöglichen Zeitpunkt wirksam werden zu lassen.“

Auf die Ausführungen in Drucksache 21/10688 wird verwiesen.

5. „darzulegen, inwieweit besser ausgelastete, größere, modernere und leisere Flugzeuge eine positive Wirkung auf die Lärmbelastung der Umgebung haben, weitere Anstrengungen in diese Richtung insbesondere im Hinblick auf bessere Auslastung, größere, aber gleichwohl leisere Maschinen zu unternehmen und darüber zu berichten.“

Der Großteil aller Flugbewegungen am Hamburg Airport wird mit Flugzeugen abgewickelt, die zur AZB Flugzeugklasse „S 5.2“ (Strahltriebflugzeuge, MTOW 50–120 t) gehören. Dazu zählen u.a. der A319, A320 oder der A321, die von vielen großen Fluggesellschaften eingesetzt werden. Laut Auswertungen der FHG sind aktuell bereits rund 40 Prozent aller Flugzeuge am Hamburg Airport, die zu dieser Flugzeugklasse gehören, mit den lärmreduzierenden Wirbelgeneratoren (Vortex) ausgestattet. Die innovativen Wirbelgeneratoren lenken den Luftstrom an den Tankdruck-Ausgleichsöffnungen ab, wodurch weniger Windgeräusche erzeugt werden. Der Gesamtschalldruckpegel eines A320 mit Wirbelgeneratoren reduziert sich vor der Landung, bevor das Fahrwerk ausgefahren ist, um bis zu 4 Dezibel. Betrachtet man alle Flugzeugtypen größer als 5,7 Tonnen die am Hamburg Airport fliegen, so sind diese generell immer häufiger mit den lärmreduzierenden Wir-

belgeneratoren ausgestattet. Das ist als deutlicher Erfolg zu bewerten, weil die lärmreduzierenden Wirbelgeneratoren erst seit rund drei Jahren an den verschiedenen Flugzeugtypen verbaut werden.

Seit Sommer 2017 setzt der Flughafen Hamburg den Fluggesellschaften gezielt Anreize, mit dem modernsten Fluggerät nach Hamburg zu kommen. Für den Einsatz lärmreduzierter Flugzeuge mit Vortex-Generatoren erhalten die Fluggesellschaften 10 Prozent Rabatt auf die Lärmzuschläge.

Durch derartige gezielte Anreizsetzung unterstützt die FHG die Entwicklung, dass von und nach Hamburg modernes und leises Fluggerät eingesetzt wird. Auch länger im Einsatz befindliche Flugzeuge können durch eine gezielte Nachrüstung geräuscharmer gemacht werden.

In den Flotten von den wichtigen in Hamburg verkehrenden Fluggesellschaften mit hohen Marktanteilen wird der Airbus A320neo inzwischen auf vielen Strecken – auch von und nach Hamburg – erfolgreich eingesetzt. Aber auch weitere Fluggesellschaften setzen mit dem Airbus A220 (ehem. Bombardier C-Series) sowie dem A321neo auf leisere und effizientere Flugzeugmuster als vergleichbare Größen. Der Vergleich der Lärmkonturen von A320-Modellen zeigt bei Maximalpegeln von 85 Dezibel einen um 50 Prozent kleineren Lärmteppich. Der Flugzeugtyp A320 gehört nicht nur am Hamburg Airport, sondern auch weltweit zu den meist verbreiteten Flugzeugen.

Ein Großteil europäischer Fluggesellschaften haben den A320neo in hoher Stückzahl bestellt, jedoch konnten auf Grund von Problemen bei den Zulieferern – insbesondere bei den Triebwerksherstellern – viele der bestellten Maschinen noch nicht ausgeliefert werden. Der Flugzeughersteller Airbus bestätigte, dass es derzeit zu deutlichen Verzögerungen bei der Auslieferung komme, aber im laufenden Jahr 2019 versucht werde, diese aufzuholen. Der Umbau der Flotten schreitet daher weniger schnell voran, als gewünscht.

Unabhängig davon stieg die Anzahl der gewerblichen Flugbewegungen, die mit modernem und leiserem Fluggerät abgewickelt wurden, am Flughafen Hamburg an. Nicht nur der A320 neo, sondern auch entsprechende, deutlich leisere Flugzeuge aus der „New Engine Family“ von Boeing sind inzwischen häufiger im Einsatz. Auf Grund der Bestell- und Auslieferungssituation bei Airbus und bei Boeing ist damit zu rechnen, dass in den kommenden Jahren deutlich mehr leisere Flugzeuge in den Bestand der Fluggesellschaften

übergehen und von diesen dann auch für Hamburg genutzt werden.

6. „darzulegen, ob bei der Gebührenpraxis der Fluglärmschutzbeauftragten für Ausnahmegenehmigungen von den Nachtflugbeschränkungen weiterhin Handlungsbedarf im Hinblick auf das Kostendeckungsprinzip besteht und inwiefern die diesbezüglichen Handlungsempfehlungen des Rechnungshofs aus 2007 umgesetzt sind. Außerdem sind die Genehmigungs- bzw. Versagungskriterien transparent zu machen. Die Gebühren müssen kostendeckend und möglichst unter Ausschöpfung des Gebührenrahmens erhoben werden sowie den wirtschaftlichen Wert einer Ausnahmegenehmigung angemessen berücksichtigen.“

Auf die Ausführungen der Drucksache 21/4209 wird hingewiesen. Ab dem 1. Juli 2018 wurde die Gebührenhöhe für eine genutzte Ausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen auf 1.500 Euro angehoben, im Falle der Nicht-Nutzung einer erteilten Genehmigung sind 750 Euro zu entrichten. Mit dieser Erhöhung wird ein weiterer Anreiz gegeben, keine Flüge nach 24 Uhr abzuwickeln.

Seit dem 1. Juli 2018 werden die Gründe für die nachweislich unvermeidbar verspäteten Flüge zwischen 23–24 Uhr durch die BUE systematisch geprüft. Für den durch diese Prüfung entstehenden Verwaltungsaufwand wird eine Gebühr von 500 Euro pro Flug erhoben und den Airlines in Rechnung gestellt.

7. „von der Möglichkeit zur Verhängung von Bußgeldern durch die Fluglärmschutzbeauftragte wesentlich intensiver und unter spürbarer Ausschöpfung des Bußgeldrahmens Gebrauch zu machen.“

Auf die Ausführungen in der Drucksache 21/10688 wird hingewiesen.

In 2017 wurden zahlreiche Ordnungswidrigkeitsverfahren wegen hoher Verspätungsquoten durch Planungsfehler eingeleitet. Grundlage dafür war das zuvor von der BUE, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und der FHG gemeinsam festgelegte Kriterium, dass eine fehlerhafte Umlaufplanung bei häufig verspäteten Flugverbindungen angenommen werden kann, wenn 30 % Verspätungsanteil bei mindestens vier Flügen pro Woche in vier aufeinanderfolgenden Monaten überschritten werden. Die auf Grund dieser Festlegung eingeleiteten Ordnungswidrigkeitsverfahren sind zurzeit noch nicht abgeschlossen bzw. befinden sich im Einspruchsverfahren. Zudem wurden 2018 Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen Fluggesellschaften eingeleitet, deren verspätete Flüge nicht als unvermeidbar einge-

stuft wurden. Auch diese sind noch nicht rechtskräftig abgeschlossen. In 2018 gab es jedoch keine Überschreitungen des oben beschriebenen 30 %-Kriteriums durch die Fluggesellschaften.

Auf der Grundlage der 2018 geltenden Definition der Unvermeidbarkeit wurden 99 % der seit dem 1. Juli 2018 im Rahmen der Verspätungsregelung (23–24 Uhr) geprüften Flüge als unvermeidbar eingestuft. Gleichzeitig haben Fluggesellschaften ihre Flugpläne angepasst und damit die Zahl verspäteter Starts und Landungen, auch nach 23 Uhr, erfolgreich reduziert.

Nur bei einzelnen Flügen wurden Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet, weil die Unvermeidbarkeit nicht nachgewiesen werden konnte, u.a. bei Verspätungen wegen Wartens auf Umsteigepassagiere. (Vgl. auch SKA 21/17177)

Beginnend ab 2019 orientiert sich die Einleitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren wegen eines Planungsfehler auch an dem 25 %-Kriterium, das im Bürgerschaftlichen Ersuchen zum Fluglärm aus dem September 2018 (Drucksache 21/14341 – „21-Punkte-Plan“) empfohlen wurde. Über die Ergebnisse dieser Neubewertung wird im folgenden Bericht informiert werden.

8. „erzielte Mehrerlöse aus der verschärften Gebühren- und Bußgeldpraxis insbesondere der Fluglärmschutzbeauftragten und – soweit möglich – auch der veränderten Entgeltordnung in zusätzliche – insbesondere passive – Lärmschutzmaßnahmen zu investieren. Der Flughafen soll seine bisherige Praxis hinsichtlich freiwilliger Lärmschutzprogramme auch zukünftig fortführen und ausbauen. Der Bürgerschaft ist über die entsprechenden Einnahmen und die Überlegungen für eine geeignete Mittelverwendung zur Lärmschutzverbesserung unter Berücksichtigung der Lärmschutzzonen ebenfalls zu berichten.“

Im September 2018 hat die FHG zusammen mit der Stadt Norderstedt ein weiteres freiwilliges Lärmschutzprogramm 8+ + aufgelegt. Flughafen und Stadt beteiligen sich dabei wieder zu gleichen Teilen an dem neuen „Freiwilligen Lärmschutzprogramm 8+ +“. Die Stadt Norderstedt und der Flughafen Hamburg tragen jeweils drei Siebtel (3/7) der umzusetzenden Schallschutzmaßnahmen. Das letzte Siebtel gibt der Eigentümer als „Eigenanteil“ dazu. Gefördert wird nun zusätzlich der Einbau von Schallschutzfenstern, Schalldämmlüftern und automatischen Fensteröffnern auch in Aufenthaltsräumen bei Wohnhäusern, die innerhalb der beiden bisherigen freiwilligen Förderungsgebiete 8 und 8+ liegen. Das Programm hat vorerst eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2019.

Daneben hat die Hamburgische Bürgerschaft am 26. September 2018 ein Ersuchen des Ausschusses für Umwelt und Energie (Drucksache 21/14341- „21-Punkte-Plan“) beschlossen, in dem unter anderem die Stärkung des passiven Lärmschutzes thematisiert wird. Auf Grund der im „21-Punkte-Plan“ beschlossenen Vorschläge bereitet der Senat ein weiteres Schallschutzprogramm für Hamburger Flughafenbewohnerinnen und -anwohner vor, das aus Mitteln der BUE und dem Flughafen Hamburg finanziert wird.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Drucksache 21/10688 verwiesen.

9. „die zugesagte Dokumentation der Verspätungen vorzulegen und auszuwerten sowie darzustellen, welche Maßnahmen jeweils mit welchem Erfolg ergriffen wurden, um die Verspätungen zu reduzieren. Hierzu ist quartalsmäßig ein Bericht ins Internet zu stellen.“

Bezüglich der Dokumentation der Verspätungen wird auf die Ausführungen in der Drucksache 21/10688 verwiesen.

Trotz der ergriffenen Maßnahmen hat sich die Zahl der verspäteten Flüge gegenüber 2017 noch nicht verringert – 2018 stiegen die Verspätungen auf 1.174 an. Ähnliche Entwicklungen sind an allen relevanten europäischen Flughäfen zu beobachten. Die Gründe dafür sind vielschichtig und liegen zumeist nicht im Einflussbereich Hamburgs. Neben fehlenden Kapazitäten im Luftraum und beim Flugsicherungspersonal in vielen Teilen Europas haben auch Engpässe bei Flughäfen-Infrastruktur und den Fluggesellschaften sowie zu eng bemessene Flugplanungen dazu beigetragen. Es ist davon auszugehen, dass die ergriffenen Maßnahmen eine weitaus höhere Anzahl an Verspätungen vermieden haben.

Vor dem Hintergrund der europaweit hohen Verspätungen fand am 5. Oktober 2018 im Hamburger Rathaus auf Einladung des Ersten Bürgermeisters und des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur ein hochrangiges Treffen zum Thema „Fortschrittstreiber Luftfahrt: Ein Schwerpunkt der deutschen Verkehrspolitik – Zuverlässigkeit des Luftverkehrs stärken“ statt. Vertreter und Vertreterinnen der Länder, des Bundes, von Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherungsorganisationen und Verbänden haben dort gemeinsam einen Maßnahmenkatalog mit 24 Maßnahmen beschlossen, mit dem die Verspätungen im Luftverkehr wieder deutlich verringert werden sollen. Dazu gehören eine Verbesserung der Abläufe bei den Kontrollen und Abfertigungen auf den Flughäfen, eine Anpassung der Flugpläne auf Verbindungen mit häufigen Verspätun-

gen, eine Erhöhung der Zahl der Fluglotsen und Fluglotsinnen sowie ein besseres Management des deutschen und europäischen Luftraums.

In regelmäßigen Abständen werden die weitere Entwicklung und die Wirksamkeit der Maßnahmen mit Hilfe eines gemeinsamen Monitorings bewertet. Hierzu fand am 28. März 2019 ein weiteres hochrangiges Treffen in Hamburg statt, in dessen Rahmen ein Monitoring der bisher erreichten Umsetzungsstände erfolgte. Es wurde dabei deutlich, dass sich alle Beteiligten in der Zwischenzeit konsequent an die Umsetzung der verabredeten Maßnahmen gemacht haben.

Verspätungen im europäischen Luftraum haben darüber hinaus auch vielfältige, komplexe Ursachen, die sich nicht kurzfristig beheben lassen. Diesbezügliche Maßnahmen sind daher mittel- und langfristig angelegt, weshalb die Effekte der Maßnahmen auch noch nicht vollständig sichtbar sind. Das Monitoring der Maßnahmen wird daher auch zukünftig fortgesetzt.

Seit dem 3. Quartal 2018 zeichnet sich ein spürbarer Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum 2017 ab. Diese Tendenz setzte sich in den ersten Quartalen 2019 (im Vergleich zum Vorjahr) fort. Die Zahl der Verspätungen sank 2019 um 43 %.

10. „sämtliche Bahnbenutzungsregeln strikt einzuhalten und – insbesondere vor dem Hintergrund von zahlreichen Beschwerden zu diesem Komplex – über ihre Einhaltung und deren Kontrolle zu berichten. Auch hierzu ist in geeigneter Weise quartalsweise im Internet zu informieren.“

Auf die Ausführungen in Drucksache 21/4209 und 21/10688 wird verwiesen.

11. „die Funktion der/des Fluglärmenschutzbeauftragten, die auf Antrag der SPD- und der FDP Fraktion (Drucksache VII/344) mit ergänzendem Vorschlag der CDU-Fraktion (Drucksache VII/476) im Jahre 1971 vom Senat eingerichtet wurde (Drucksache VII/1443), zu stärken und in ihren Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten weiter zu entwickeln, in dem
- a. für diese Funktion – bundesweit einmalig – erstmals eine eigene gesetzliche Grundlage geschaffen wird. Damit wird auch eine – bislang nicht bestehende – rechtliche Verpflichtung begründet, eine solche Stelle einzurichten, adäquat auszustatten und zu erhalten.
 - b. die Benennung des/der fachlich geeigneten Person durch den Präses der fachlich zuständigen Behörde erfolgt und er/sie direktes Vortragsrecht gegenüber der Leitung der zuständigen Behörde hat,

- c. die Aufgaben der/des Fluglärmenschutzbeauftragten entsprechend des bisherigen Aufgabenkanons verbindlich festgeschrieben werden und dabei unter Berücksichtigung der bundesweiten Praxis (insbesondere der aktuellen Dienstanweisung für den/die Fluglärmenschutzbeauftragte/n des Flughafens Frankfurt) sachgerechte Kompetenzerweiterungen zu klären und gegebenenfalls vorzunehmen. Insbesondere eine effektive Kontrolle der Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln ist sicherzustellen.
- d. in diesem Gesetz normiert wird, dass der/die Fluglärmenschutzbeauftragte in seiner/ihrer Arbeit nicht behindert und wegen der Erfüllung der Pflichten als Fluglärmenschutzbeauftragte/r nicht benachteiligt werden darf sowie Flughafen, Flugsicherung und Fluggesellschaften gehalten sind, den/die Fluglärmenschutzbeauftragte/n bei der Aufgabenwahrnehmung zu unterstützen,
- e. die/der Fluglärmenschutzbeauftragte nach dem Vorbild anderer Bundesländer einen jährlichen Jahresbericht gegenüber Bürgerschaft und Öffentlichkeit erstellt, erstmalig für das Jahr 2014,
- f. ein entsprechender Gesetzentwurf im Frühjahr 2015 der Bürgerschaft zur Beratung und Beschlussfassung zugeleitet wird.
- g. Für eine optimale Aufgabenerfüllung wird der Fluglärmenschutzbeauftragten ein Büro am Flughafen Hamburg gestellt.“

Auf die Ausführungen in Drucksache 21/10688 wird verwiesen.

12. „die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung und Bürgerinformation in Lärmschutzfragen weiter auszubauen (mit Information im Internet über die Gegenstände dieses Ersuchens und seiner Beantwortung) und insbesondere an der Öffnung der Fluglärmenschutzkommission festzuhalten sowie weitere Möglichkeiten der Öffnung und Beteiligung zu ergreifen (stärkere Einbeziehung des Umlands und – soweit bundesrechtlich möglich – Herstellung von Öffentlichkeit bei den Sitzungen der Fluglärmenschutzkommission, um noch mehr Transparenz herzustellen).“

Seit der letzten Berichterstattung fanden Fluglärmenschutzkommissionen vor Ort am 9. November 2017 in Groß Flottbek, am 26. März 2018 in Hasloh und am 25. Juni 2019 in Quickborn statt.

Ein wichtiges Element der Bürgerinformation stellt auch das Angebot des Flughafens dar, vor Ort mobile Fluglärmmessungen durchzuführen. Mit den mobilen Messstellen des Hamburger Flughafens, die dort aufgestellt werden, wo Kom-

munen, Bürger und Bürgerinnen oder Bürgerinitiativen dies wünschen, wurden seit April 2017 an folgenden Standorten Messwerte erfasst:

- Hamburg Nienstedten, Kurt-Küchler-Straße, Mai bis Dezember 2017,
- Hamburg Duvenstedt, Schaarbargsweg Mai bis Juli 2017,
- Jersbek, Langereihe, seit September 2017,
- Hamburg Niendorf, Maaßweg, seit Dezember 2017,
- Hamburg Niendorf, Sugamberweg Januar bis April 2018,
- Hamburg Langenhorn, Willersweg, seit Juli 2018,
- Ahrensburg, Erlenhof, im Juli 2018,
- Lurup, Rotkehlchenweg, seit November 2018.

Im Übrigen wird auf die Drucksache 21/10688 verwiesen.

13. „vor dem Hintergrund der intensivierten und kontroversen Debatte in Teilen der Stadt zum Thema Fluglärm entsprechend des bürgerschaftlichen Ersuchens aus Drucksache 20/11593, Ziff. 6, unter Federführung des Flughafens einen erneuten Anlauf für eine noch auszugestaltende „Allianz für den Lärmschutz“ der verschiedenen Beteiligten und unter Einbeziehung auch der bürgerlichen Fluglärmschutzinitiativen zu unternehmen“
- Die 2015 eingerichtete Allianz für den Fluglärm-schutz tagt in der Regel dreimal jährlich. Der Jahresbericht 2018, erstellt durch die Vorbereitungsgruppe, findet sich in Anlage 4.

Seit Sommer 2017 gibt es einen Arbeitskreis „Fluglärm-messung“, in dem technische Aspekte der Erfassung von Fluglärm zwischen Vertretern und Vertreterinnen des Flughafens, der Behörde für Umwelt und Energie sowie betroffenen Anwohnern und Anwohnerinnen diskutiert werden.

Im Übrigen wird auf die Drucksache 21/10688 verwiesen.

14. „Vorschläge anderer Bundesländer für eine stärkere Verankerung des Lärmschutzes im LuftVG nach Möglichkeit zu unterstützen und gegebenenfalls eigene Vorlagen hierzu einzubringen, die den besonderen Anforderungen eines innerstädtischen Flughafens Rechnung tragen“

Auf die Ausführungen in der Drucksache 21/4209 wird verwiesen.

Hamburg hat folgendem Gesetzgebungsantrag, den das Land Hessen im Bundesrat eingebracht hat, zugestimmt:

§ 58 Absatz 1 Nummer 8a des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom

10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 11 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 I S. 472) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„8a. als Führer oder Halter eines Luftfahrzeugs oder auf Grund einer Wet-Lease-Vereinbarung nach Artikel 2 Nummer 25 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31. Oktober 2008, S. 6), die zuletzt durch Artikel 134 der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 vom 4. Juli 2018 (ABl. L 212 vom 22. August 2018, S. 80) geändert worden ist, entgegen § 25 Absatz 1 Satz 3 Nummer 2 oder 3 einen Start oder eine Landung durchführt oder durchführen lässt.“

Wenn am Hamburg Airport zwischen 23 und 24 Uhr Starts und Landungen stattfinden, können sich diese im Nachhinein als unzulässig herausstellen, weil es sich um vermeidbar verspätete Flüge gehandelt hat. In solchen Fällen ist es bisher nur möglich, ein Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen die Pilotin bzw. den Piloten durchzuführen. Zum einen aber lässt sich der Führer bzw. die Führerin des Luftfahrzeugs in manchen Fällen nachträglich nicht mehr ermitteln. Zum anderen ist es in den meisten Fällen so, dass der in Hamburg verspätet ankommende Pilot nicht unbedingt verantwortlich ist für die Verzögerungen, die sich in dem Tagesumlauf zu einer relevanten Verspätung addiert haben. Mit dieser Regelung könnte auch gegen diejenigen ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet werden, der als Halter eines Luftfahrzeugs oder auf Grund einer Wet-Lease-Vereinbarung einen Start oder eine Landung durchführt oder durchführen lässt, ohne dass die dafür geltenden Voraussetzungen erfüllt sind.

Der Gesetzgebungsvorschlag wurde vom Bundesrat angenommen und nach erfolgtem positivem Votum der Bundesregierung dem Bundestag zugeleitet.

15. „nach der Berichterstattung auf Grund des letzten Ersuchens zu den Airbus-Testflügen nunmehr die Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner seitens der Lufthansa Technik darzulegen sowie den dort durchgeführten Triebwerkstests und den diesbezüglichen Regelungen Stellung zu nehmen.“

Auf die Ausführungen in der Drucksache 21/4209 wird verwiesen. Die Berichterstattung der Lufthansa findet sich unter folgendem Link:

<https://www.lufthansa-technik.com/de/noise-protection-hangar>

16. „der Bürgerschaft jährlich im Herbst einen Bericht zu Fortschritten aber auch zu Problemen bei der weiteren Umsetzung des 10-Punkte-Plans und zu diesem Ersuchen vorzulegen. Sollten sich zwischenzeitlich Ergebnisse/Problemstellungen von grundsätzlicher Bedeutung im Kontext dieses Er-

suchens ergeben, ist dem zuständigen Ausschuss gegebenenfalls mündlich ein Zwischenbericht zu geben.“

Der Senat wird jährlich Bericht erstatten.

Petition

Die Bürgerschaft wird gebeten, von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen.

Bahnverteilung am Flughafen Hamburg 2017 und 2018

Flugbewegungen* 2017 nach Bahnrichtungen

Richtung	Start		Landung		Gesamt	
	Zahl	Anteil	Zahl	Anteil	Zahl	Anteil
Norderstedt/Quickborn	52.140	65,9%	17.670	22%	69.810	44%
Langenhorn/Lemsahl	2.997	3,8%	47.111	59,5%	50.108	32%
Niendorf/Blankenese	22.528	28,5%	10.567	13,5%	33.095	21%
Alsterdorf/Hamm	1.447	1,8%	3.794	5%	5.241	3%
Insgesamt	79.112	100%	79.142	100%	158.254	100%

* ohne Hubschrauber

Flugbewegungen* 2018 nach Bahnrichtungen

Richtung	Start		Landung		Gesamt	
	Zahl	Anteil	Zahl	Anteil	Zahl	Anteil
Norderstedt/Quickborn	43.959	56,9%	24.149	31,3%	68.108	44,1%
Langenhorn/Lemsahl	10.093	13,1%	32.387	41,9%	42.480	27,5%
Niendorf/Blankenese	21.333	27,6%	16.247	21,0%	37.580	24,3%
Alsterdorf/Hamm	1.851	2,4%	4.457	5,8%	6.308	4,1%
Insgesamt	77.236	100%	77.240	100%	154.476	100%

* ohne Hubschrauber

Herkunft der Fluglärmbeschwerden sowie der Beschwerdeführenden 2018Herkunft der Fluglärmbeschwerden sowie der Beschwerdeführenden in Hamburg und im Umland

Zuzuordnende Beschwerden können einem bestimmten Beschwerdeführer bzw. einer bestimmten Beschwerdeführerin zugeordnet werden.

Nicht zuzuordnende Beschwerden können aufgrund fehlender personenbezogener Daten (Adresse, Name) keinem Beschwerdeführenden eindeutig zugeordnet werden. Da der Ort bzw. in Hamburg der Stadtteil ein Pflichtfeld bei der Beschwerdeerfassung ist, können auch nicht zuzuordnende Beschwerden regionale zugeordnet werden.

Ort	Beschwerden gesamt	zuzuordnend		nicht zuzuordnend
		Beschwerden	Beschwerde- führende	Beschwerden
Hamburg	98.843	11.790	1.957	87.053
Bezirk Altona	64.521	3.300	377	61.221
Bezirk Eimsbüttel	19.164	1.585	326	17.579
Bezirk Wandsbek	11.118	4.745	512	6.373
Bezirk Hamburg-Nord	2.875	1.899	634	976
Bezirk Hamburg-Mitte	1.080	204	96	876
restliche Bezirke	85	57	12	28
Kreis Segeberg	33.778	2.172	121	31.606
Norderstedt	33.159	1.681	103	31.478
Henstedt-Ulzburg	598	476	9	122
sonstiger Kreis Segeberg	21	15	9	6
Kreis Stormarn	28.359	24.287	95	4.072
Ahrensburg	11.069	9.791	21	1.278
Bargteheide	8.797	6.386	20	2.411
Elmenhorst (OD)	1.529	1.513	17	16
Jersbek	1.352	1.341	11	11
sonstiger Kreis Stormarn	5.612	5.256	26	356
Kreis Pinneberg	4.316	2.231	119	2.085
Quickborn	1.681	1.454	59	227
Hasloh	457	450	24	7
sonstiger Kreis Pinneberg	2.178	327	36	1.851
Herzogtum Lauenburg	18	5	4	13
Niedersachsen	1.629	1.607	15	22
SUMME	166.943	42.092	2.311	124.851
SUMME ohne Hamburg	68.100	30.302	354	37.798

noch Anlage 2

Hamburg	Beschwerden gesamt	zuzuordnend		Nicht zuzuordnend
		Beschwerden	Beschwerde- führende	Beschwerden
Bezirk Altona	64.521	3.300	377	61.221
Nienstedten	25.054	1.411	43	23.643
Iserbrook	20.325	116	33	20.209
Osdorf	17.223	543	66	16.680
Groß Flottbek	645	464	57	181
Bahrenfeld	349	261	54	88
Lurup	323	228	48	95
Blankenese	262	120	37	142
sonstige Stadtteile	340	157	39	183
Bezirk Eimsbüttel	19.164	1.585	326	17.579
Niendorf	17.493	725	134	16.768
Stellingen	571	324	79	247
Lokstedt	529	143	58	386
Eidelstedt	412	333	25	79
sonstige Stadtteile	159	60	30	99
Bezirk Wandsbek	11.118	4.745	512	6.373
Lemsahl-Mellingstedt	5.383	1.920	73	3.463
Duvenstedt	1.994	305	21	1.689
Wohldorf-Ohlstedt	1.316	1.099	55	217
Poppenbüttel	1.254	908	121	346
Bergstedt	280	78	22	202
Eilbek	278	226	100	52
Hummelsbüttel	258	84	51	174
sonstige Stadtteile	355	125	69	230
Bezirk Hamburg-Nord	2.875	1.899	634	976
Langenhorn	1.135	809	161	326
Barmbek-Süd	492	347	157	145
Alsterdorf	376	293	95	83
Winterhude	242	158	83	84
Fuhlsbüttel	239	79	34	160
Barmbek-Nord	145	103	48	42
Groß Borstel	116	64	23	52
sonstige Stadtteile	130	46	33	84
Bezirk Mitte	1.080	204	96	876
Hamm	732	157	77	575
sonstige Stadtteile	348	47	19	301
Bezirk Bergedorf	54	44	9	10
Bezirk Harburg	31	13	3	18
SUMME	98.843	11.790	1.957	87.053

Herkunft der Fluglärmbeschwerden sowie der Beschwerdeführenden 2017

Herkunft der Fluglärmbeschwerden sowie der Beschwerdeführenden in Hamburg und im Umland

Zuzuordnende Beschwerden können einem bestimmten Beschwerdeführer bzw. einer bestimmten Beschwerdeführerin zugeordnet werden.

Nicht zuzuordnende Beschwerden können aufgrund fehlender Daten (Adresse, Name) keinem Beschwerdeführenden eindeutig zugeordnet werden.

Ort	Beschwerden gesamt	zuzuordnen		Nicht zuzuordnen
		Beschwerden	Be- schwerde- führende	Beschwerden
Hamburg	52.149	22.976	1.441	29.173
Bezirk Wandsbek	26.473	13.762	337	12.711
Bezirk Altona	18.535	6.793	285	11.742
Bezirk Eimsbüttel	5.520	1.045	250	4.475
Bezirk Hamburg-Nord	1.294	1.134	413	160
restliche Bezirke	327	242	156	85
Kreis Stormarn	41.064	38.232	205	2.832
Ahrensburg	25.423	23.955	24	1.468
Bargteheide	6.254	6.218	27	36
Großhansdorf	3.339	3.256	6	83
Jersbek	2.698	2.658	22	40
Elmenhorst (OD)	1.993	1.969	32	24
sonstiger Kreis Stormarn	1.357	176	94	1.181
Kreis Segeberg	8.834	1.872	116	6.962
Norderstedt	7.734	793	104	6.941
Henstedt-Ulzburg	1.093	1.073	6	20
sonstiger Kreis Segeberg	7	6	6	1
Kreis Pinneberg	3.897	1.320	163	2.577
Quickborn	1.769	221	41	1.548
Amt Pinnau	1.400	446	60	954
Pinneberg	311	300	7	11
Hasloh	276	263	34	13
Bönningstedt	22	21	10	1
sonstiger Kreis Pinneberg	119	69	11	50
Herzogtum Lauenburg	14	12	7	2
Niedersachsen	1.199	1.190	18	9
SUMME	107.157	65.602	1.950	41.555
SUMME ohne Hamburg	55.008	42.626	509	12.382

noch Anlage 3

Hamburg	Beschwerden gesamt	zuzuordnen		Nicht zuzuordnen
		Beschwerden	Beschwerde- führende	Beschwerden
Bezirk Wandsbek	26.473	13.762	337	12.711
Lemsahl-Mellingstedt	10.992	1.005	47	9.987
Poppenbüttel	10.816	10.608	72	208
Duvenstedt	3.342	1.244	20	2.098
Wohldorf-Ohlstedt/Bergstedt	786	516	38	270
Sasel/Wellingsbüttel/ Hummelsbüttel	270	145	48	125
Eilbek	196	184	72	12
sonstige Stadtteile	71	60	40	11
Bezirk Altona	18.535	6.793	285	11.742
Nienstedten	7.583	4.835	46	2.748
Blankenese/Iserbrook	7.313	109	37	7.204
Osdorf	1.515	214	37	1.301
Ottensen/Othmarschen	715	704	13	11
Groß Flottbek	461	362	55	99
Lurup	309	300	43	9
Bahrenfeld	192	189	35	3
sonstige Stadtteile	447	80	19	367
Bezirk Nord	1.294	1.134	413	160
Langenhorn	589	551	69	38
Barmbek-Süd	180	148	96	32
Alsterdorf	135	104	61	31
Winterhude	108	100	80	8
Barmbek-Nord	86	54	33	32
Groß Borstel	85	79	22	6
Fuhlsbüttel	73	60	18	13
sonstige Stadtteile	38	38	34	0
Bezirk Eimsbüttel	5.520	1.045	250	4.475
Niendorf	3.503	290	86	3.213
Lokstedt	1.171	80	38	1.091
Stellingen	363	239	62	124
Eidelstedt	359	352	20	7
Eimsbüttel	106	67	32	39
sonstige Stadtteile	18	17	12	1
Bezirk Mitte	273	198	128	75
Hamm	200	138	78	62
Neustadt/St. Pauli	27	24	21	3
sonstige Stadtteile	46	36	29	10
Bezirk Bergedorf	36	31	19	5
Bezirk Harburg	18	13	9	5
SUMME	52.149	22.976	1.441	29.173

Allianz für den Fluglärmschutz Jahresbericht 2018

Erstellt durch die Vorbereitungsgruppe
der Allianz für den Fluglärmschutz

Juni 2019

Inhaltsverzeichnis

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

1. Vorbemerkung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Die Sitzungen der Allianz 2015/2016

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Die Sitzungen der Allianz 2017

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Die Sitzungen der Allianz 2018

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

Zielsetzung der Allianz für den Fluglärmschutz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Die Arbeit der AG Messen

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

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

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

Die bisherige Arbeit im Überblick:

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

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

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

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

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

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

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

7. Zusammenfassung

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

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

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

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

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

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

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

8. Anhang

8.1 Grundsätze der Zusammenarbeit

8.2 Mitgliederliste der „Allianz für den Fluglärmschutz“

8.3 Mitgliederliste der Vorbereitungsgruppe

8.4 Mitgliederliste der AG Messen

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

Präambel

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

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

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

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

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

I.

Zielsetzung der Allianz für den Fluglärmschutz*

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

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

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

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

II.

Zusammensetzung

(1)

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

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

(2)

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

III.

Vorbereitungsgruppe

(1)

Mitglieder der Vorbereitungsgruppe sind:

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

(2)

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

(3)

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

IV.

Sekretariat

(1)

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

(2)

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

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

(3)

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

V.

Moderation

(1)

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

(2)

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

VI.

Sitzungen

(1)

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

(2)

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

(3)

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

(4)

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

VII.

Evaluation

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

8.2 Mitgliederliste Allianz für den Fluglärmschutz

Jens Aßmann, Abteilungsleiter, Handelskammer Hamburg

Dr. Kurt Duwe, Sprecher, FDP-Fraktion

Airline Operator Committee (AOC), Hamburg

Marion Grün, Fachdienstleiterin, Kreis Pinneberg

Kreis Stormarn

Margarete Hartl-Sorkin, Vorsitzende, BIG Fluglärm Hamburg

Martin Hellwig, Gemeinschaftsbetriebsratsvorsitzender, Flughafen Hamburg GmbH (FHG)

Markus Jahn, Arbeitsgruppe Fluglärmschutz Jersbek

Stephan Jersch, Sprecher, DIE LINKE-Fraktion

Lukas Kaestner, Manager, Hamburg Aviation e.V.

Gebhard Kraft, Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger

Uwe Kühl, Sprecher NIG Norderstedter Interessensgemeinschaft für Fluglärmschutz

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

Susanne Mollner, FGE Fluglärmgeplagte Gemeinde Elmenhorst

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

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

Raimund Neuhold, Pilot

Andrea Oelschläger, Sprecherin für Umweltfragen, AfD-Fraktion

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

WiN - Wir in Norderstedt

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

Johannes Scharnberg, Prokurist, Flughafen Hamburg GmbH (FHG)

Hamburg Aviation e.V.

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

Uwe Schröder, Fluglärm Niendorf

Benjamin Schubert, stellvertretender Vorsitzender, Initiative Fluglärm Barmbek Alsterdorf

Dr. René Schwartz, Sprecher, BAW Stormarn

Dennis Thering, Stellv. Vorsitzender, CDU-Fraktion

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

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

Andrea Wächter, Leiterin, DFS als Gast

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

Kreis Segeberg

8.3 Mitgliederliste Vorbereitungsgruppe

Dr. Anjes Tjarks, B90/Grüne-Fraktion

Axel Schmidt, FHG

Dennis Thering, CDU

Dr. Ina Tjardes, BWVI

Dr. Monika Schaal, SPD

Dr. René Schwartz, BAW Stormarn

Gebhard Kraft, Initiativkreis Fluglärm Hamburg & Schleswig-Holstein

Johannes Scharnberg, FHG

Martin Mosel, BAW HH

Traute Müller, relations

8.4 Mitgliederliste Arbeitsgruppe Messen

Axel Schmidt, FHG

Cornelia Teegen, FLS Jersbek

Jan Eike Hardegen, FHG

Lothar Galka, Initiative gegen Fluglärm Niendorf

Rudolf Kapp, BIG Fluglärm Hamburg

Torsten Wagner, BUE

Traute Müller, relations