

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

3. Jährlicher Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit und Bericht des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft aus Drucksache 21/14341

I.

Anlass

Gemäß §4 des Fluglärmenschutzbeauftragten-Gesetzes berichtet die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) der Bürgerschaft jährlich über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg sowie über ihre Tätigkeit.

Mit dieser Drucksache kommt der Senat zudem seiner Berichtspflicht aus dem bürgerchaftlichen Ersuchen gemäß Drucksache 21/14341 nach.

II.

Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten

1. Flugbewegungen und Nachtflüge

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen am Hamburger Flughafen lag 2019 bei knapp 155.500, davon

gewerbliche Flugbewegungen bei rund 141.000. Wie Abbildung 1 zeigt, setzt sich der Trend aus 2018 somit fort, die Zahl der Flugbewegungen ist weiterhin rückläufig (-0,7 %). Dem gegenüber nutzten 2019 insgesamt 17,3 Mio. Passagiere den Hamburger Flughafen. Das sind rund 77.000 Fluggäste mehr als im Jahr 2018 (+ 0,45 %). Die Anzahl der Passagiere stieg somit leicht, obwohl die Anzahl an Starts und Landungen zurück ging.

Das Fluglärmkontingent von 20,39 km², welches sich auf die Ausdehnung der 62 dB(A)-Iso-
phone unter Zugrundelegung der Flüge der sechs verkehrsreichsten Monate bezieht, wurde 2019 mit einem Wert von 14,55 km² sicher eingehalten.

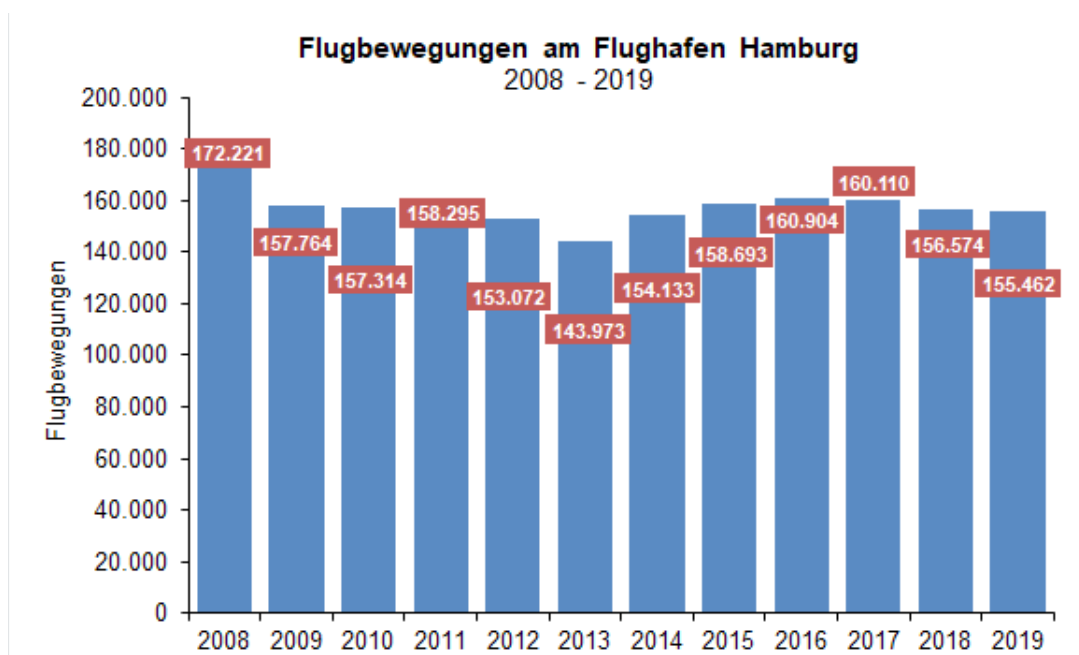


Abbildung 1: Entwicklung der Gesamtflugbewegungen bis 2019

Die Situation in der Nacht zeigt eine positive Entwicklung zu Gunsten der Fluglärm betroffenen, nachdem im Jahre 2018 die Zahl der Nachtflüge so hoch wie nie war. Im Zeitraum zwischen 23–6 Uhr ist der Wert in 2019 mit 891 Flügen so niedrig wie seit 4 Jahren nicht mehr. Da die reguläre Betriebszeit des Flughafens bis 23 Uhr dauert, handelt es sich bei den knapp 6.500 Flügen in der ersten Stunde der Nacht (22–23 Uhr) um Flugbewegungen, die keiner Beschränkung unterliegen. Von 23–24 Uhr gilt die sogenannte „Verspätungsregelung“, nach der planmäßige Passagierflüge bei nachweisbar unvermeidbarer Verspätung ohne

spezielle Ausnahmegenehmigung der FLSB auch noch bis Mitternacht am Hamburger Flughafen starten und landen dürfen. Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen wird im Nachhinein geprüft und kann bei Nichtbestätigung durch Ordnungswidrigkeitsverfahren geahndet werden. Die Anzahl der Verspätungen ist eine wichtige Kenngröße. Es ist erklärtes Ziel des Hamburger Senats, diese Zahl auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren. Die in 2019 vorgenommenen Maßnahmen der Fluglärmschutzbeauftragten wird in Teil III dieses Berichtes (Umsetzungsstand 21-Punkte-Plan) dargestellt.

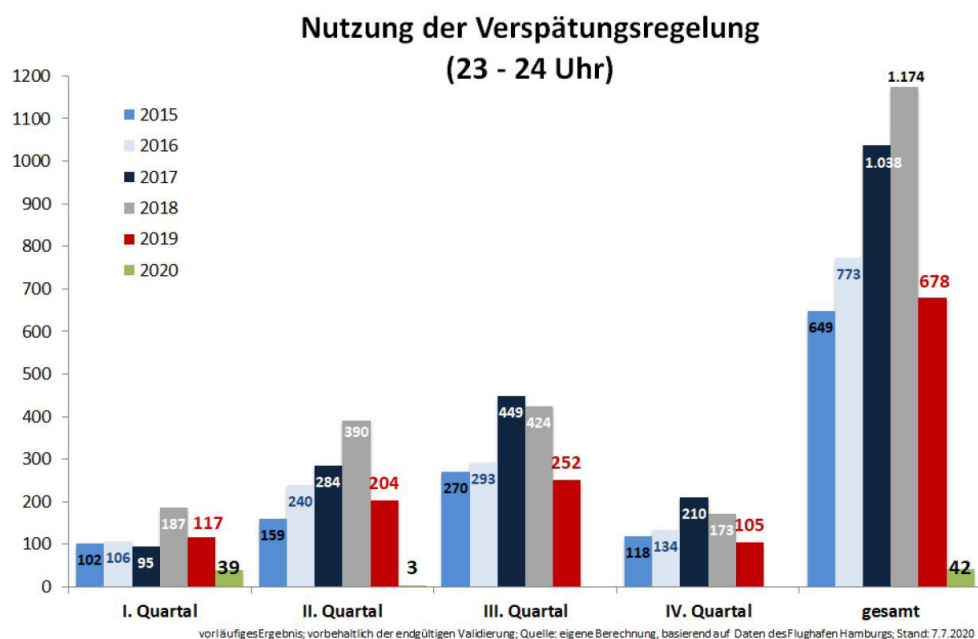


Abbildung 2: Nutzung der Verspätungsregelung der letzten 6 Jahre

Alle Flüge, die nicht unter die oben genannte Verspätungsregelung fallen, benötigen eine Ausnahmegenehmigung der FLSB. Davon ausgenommen sind lediglich Luftfahrzeuge, die in Notfallsituationen den Hamburger Flughafen benutzen sowie Flüge, die sich im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such-, Rettungs- oder dringenden polizeilichen Einsatz befinden.

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen durch die FLSB wird schon immer sehr restriktiv gehandhabt. 2019 wurden lediglich 59 Ausnahmegenehmigungen erteilt, von denen die Luftfahrtunternehmen 25 nutzten.

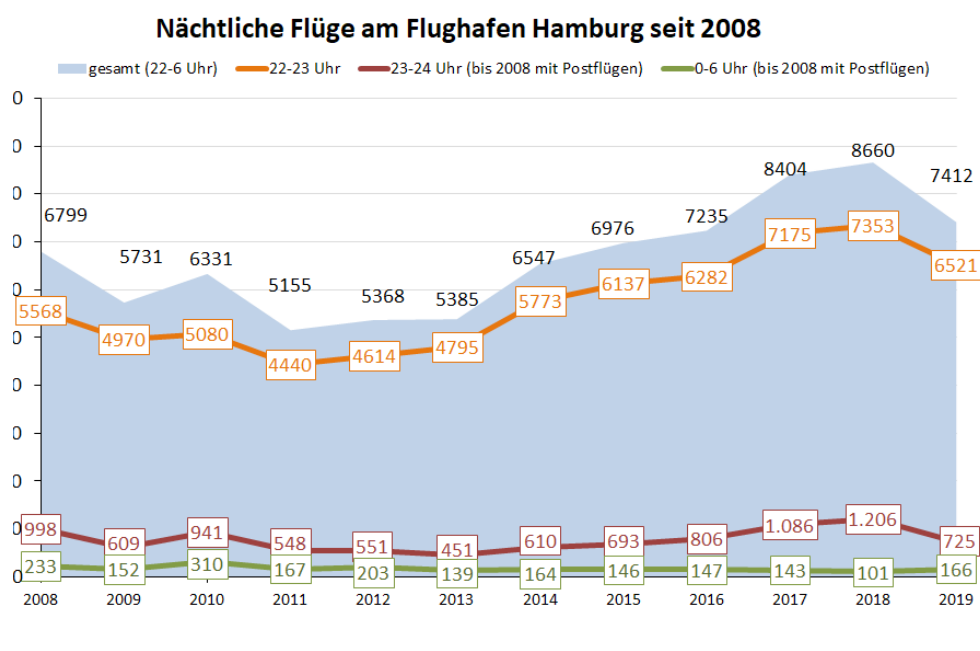


Abbildung 3: Entwicklung der Nachtflüge 2019

Neben den durch die FLSB genehmigten Flügen verkehren zwischen 0 und 6 Uhr nur die oben erwähnten, von der Genehmigungspflicht generell ausgenommenen Flüge.

2. Entwicklung des Lärmkontingents und der Fluglärmmesswerte

Die Lärmkontur des äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A), die für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres berechnet wird, ist das lärmbeschränkende Instrumentarium des Flughafens Hamburgs. Die zulässige Obergrenze von 20,39 km² aus dem Referenzjahr 1997 wird seit Einführung dieses Lärmmaßes sicher eingehalten. Mit der Erneuerung des Erbbaurechtsvertrags des Flughafens Hamburg in 2019 wurde vertraglich eine darüber hinaus gehende Beschränkung auf 15,39 km² vereinbart, welche ab dem Jahr 2021 gilt und bei deren Überschreitung Lärmausgleichszahlungen zu entrichten sind. Genehmigungsrechtlich gelten weiterhin die 20,39 km² aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1998, die

Verpflichtung zur Leistung von Lärmausgleichszahlungen bei Überschreitung des Wertes aus dem Erbbaurechtsvertrag ab 2021 wird aber mit hoher Wahrscheinlichkeit die gleiche beschränkende Wirkung entfalten. Zudem wird in den nächsten Jahren bis 2025 darauf hingewirkt, dass das Lärmkontingent den Wert von 2019 möglichst nicht überschreitet.

Das Lärmkontingent betrug 2019 14,55 km², was deutlich unter der Obergrenze von 20,39 km² liegt, dennoch stellt es den zweithöchsten Wert seit dem Jahr 2000 dar (siehe Abbildung 4). Die Gründe dafür sind das hohe Verkehrsaufkommen sowie größere und damit lautere Flugzeugtypen, um die steigende Zahl an Passagieren zu befördern. In 2018 hat sich der Lärmteppich erstmalig seit 2013 verkleinert – mit 13,95 km² betrug der Rückgang knapp 5%. Dieser Trend hat sich 2019 allerdings nicht fortgesetzt, da es dort wieder zu einem Anstieg von knapp 4% kam und der Wert somit fast wieder dem Wert aus 2017 entspricht.

Lärmkontingent des Hamburger Flughafens

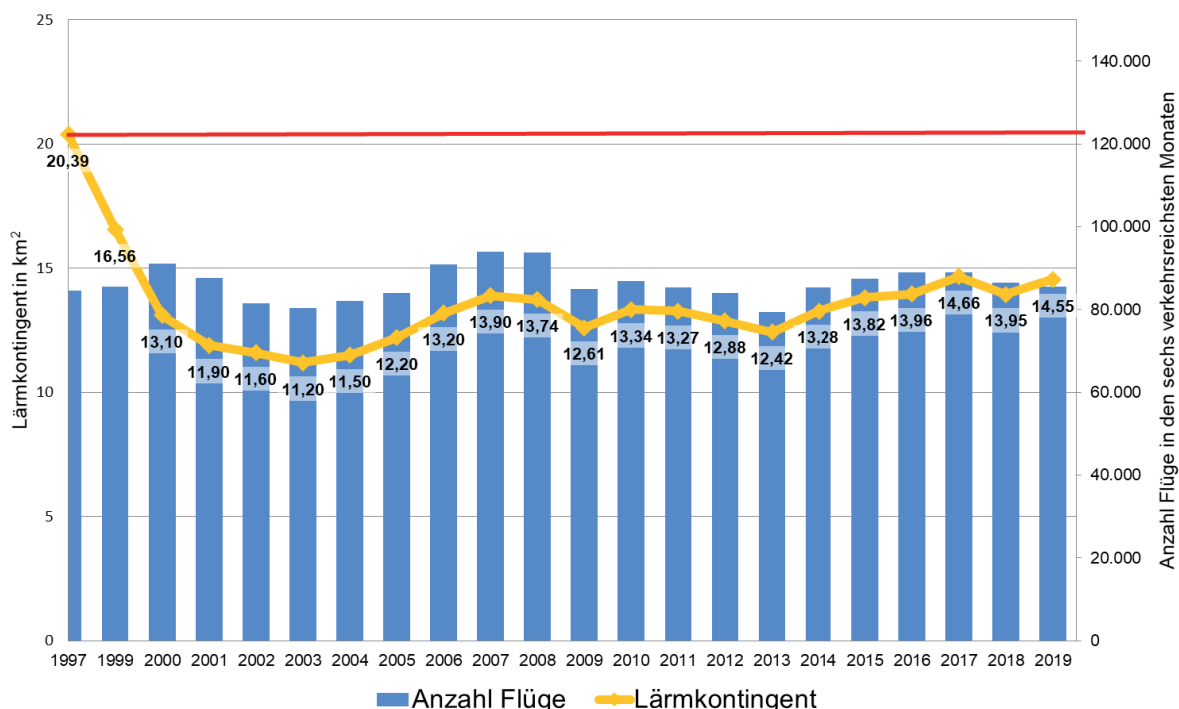


Abbildung 4: Grafik Lärmkontingent Hamburger Flughafen

Im Folgenden wird die Entwicklung des Fluglärms, dargestellt als äquivalenter Dauerschallpegel des Hamburger Fluglärmmessnetzes in der Entwicklung zwischen 2014 und 2019, betrachtet. Die Messstelle M6 wird hierbei nicht berücksichtigt, weil sich diese direkt auf dem Gelände des Flugha-

fen Hamburg befindet. Die Ergebnisse der M13 in Poppenbüttel werden aufgeführt, die Ergebnisreihe ist aber nicht aussagekräftig, weil die Position der Messstelle 2018 in Richtung Flugschneise verändert wurde.

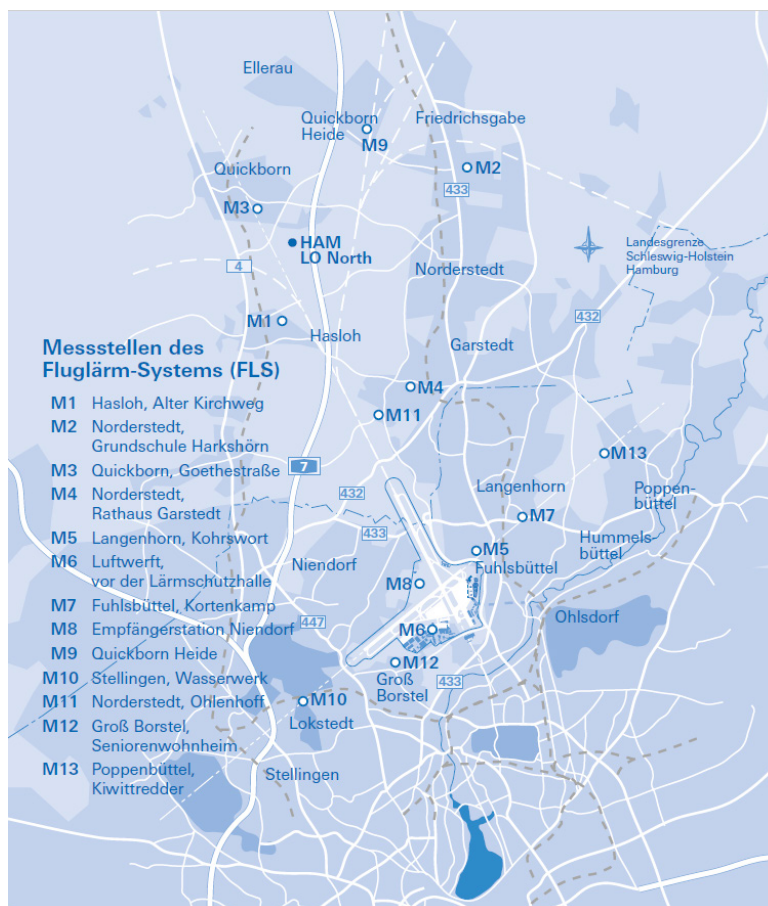


Abbildung 5: Darstellung der Messstellen

Aus der Tabelle geht hervor, dass die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels aus 2019 im Vergleich an den meisten Messstellen über denen von 2014 liegen, vor allem in der Nacht sind die Werte teilweise deutlich höher. Dies zeigt auch der Vergleich mit dem Lärmkontingent. Im Jahr 2014 betrug der Wert 13,28 km² wohingegen 2019 der Wert mit 14,55 km² um 9% gestiegen ist. Ursache ist der Anstieg der Flugbewegungen insgesamt, der

Trend zu größerem und damit tendenziell lauterem Fluggerät und die deutliche Erhöhung der Anzahl der Nachtflüge (siehe Abbildung 3). Auf Grund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie wird für die nächsten Jahre mit einer erheblichen Abnahme der äquivalenten Dauerschallpegel gerechnet. In den kommenden Jahren dürfte die zunehmende Verwendung leiser Flugzeugmuster einen positiven Einfluss zeigen.

Jahr/ Messstation	2014 LEQ Tag	2015 LEQ Tag	2016 LEQ Tag	2017 LEQ Tag	2018 LEQ Tag	2019 LEQ Tag	Vergleich 2019 zu 2014 LEQ Tag
M1	55,3	55,6	55,7	55,5	55,0	55,2	-0,1
M2	42,8	43,6	42,8	43,8	42,0	42,4	-0,4
M3	55,8	55,2	55,2	54,1	54,9	54,8	-1
M4	49,7	50,6	50,8	52,7	51,1	51,8	2,1
M5	60,9	60,4	60,7	60,7	61,2	61,2	0,3
M7	62,8	64,0	63,8	64,8	63,1	64,2	1,4
M8	53	53,4	54,7	53,7	54,8	55,7	2,7
M9	47,4	48,2	48,3	49,0	47,4	48,3	0,9
M10	61,2	60,4	60,8	60,5	61,2	60,3	-0,9
M11	59,9	60,6	60,9	61,3	60,6	61,1	1,2
M12	56,6	57,1	56,4	56,9	56,5	57,3	0,7
M13	54,8	55,9	55,6	56,3	54,2/59,7*	60,4	Werte nicht vergleichbar

* Die Messstelle M13 wurde im Oktober 2018 umgestellt.

Abbildung 6: Tabelle mit äquivalenten Dauerschallpegel am Tag

Jahr/ Messstation	2014 LEQ Nacht	2015 LEQ Nacht	2016 LEQ Nacht	2017 LEQ Nacht	2018 LEQ Nacht	2019 LEQ Nacht	Vergleich 2019 zu 2014 LEQ Nacht
M1	43,5	42,9	43,5	43,9	44,6	43,9	0,4
M2	25,7	25,3	26,2	28,5	24,9	27,7	2
M3	49,0	48,6	48,4	47,7	49,3	48,0	-1
M4	31,3	32,8	35,1	37,7	35,9	37,4	6,1
M5	49,7	51,2	50,5	52,2	51,6	51,5	1,8
M7	54,2	56,1	55,2	57,1	55,4	55,5	1,3
M8	35,9	39,6	39,9	39,8	41,7	43,4	7,5
M9	33,1	34,5	35,4	35,6	34,0	37,4	4,3
M10	51,7	50,4	51,6	50,8	52,2	50,9	-0,8
M11	47,3	47,2	48,2	49,0	49,2	49,2	1,9
M12	38,4	39,6	40,4	42,9	43,1	44,6	6,2
M13	45,4	47,7	46,7	48,5	45,9/51,3*	51,5	Werte nicht vergleichbar

* Die Messstelle M13 wurde im Oktober 2018 umgestellt.

Abbildung 7: Tabelle mit äquivalenten Dauerschallpegel in der Nacht

3. Beschwerdesituation

Die Zahl der Fluglärmbeschwerden und die Zahl der Personen, die sich über Fluglärm beschweren, werden jährlich getrennt erfasst. Auf Grund datenschutzrechtlicher Bestimmungen soll eine Zuordnung von Beschwerden zu Beschwerdeführenden vermieden werden.

Im Jahr 2019 haben sich insgesamt 1.517 Personen beschwert, was ein Rückgang von circa 35 %

zum Vorjahr darstellt; in 2018 waren es noch 2.311 Beschwerdeführende. Ein Grund für den Rückgang sind vermutlich die rückläufigen Flugbewegungen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr. So gab es 2018 noch 1.174 verspätete Flugzeuge, während 2019 nur noch 678 Flüge zwischen 23.00 und 24.00 Uhr gelandet bzw. gestartet sind. Die Zahl der Flugbewegungen am Hamburger Flughafen war 2019 hingegen in etwa genauso hoch wie in 2018.

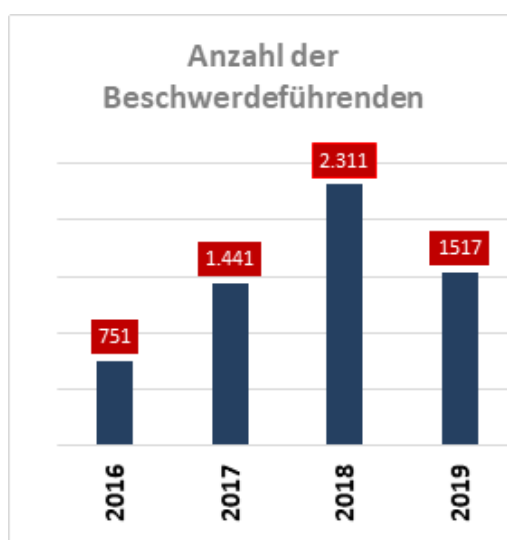
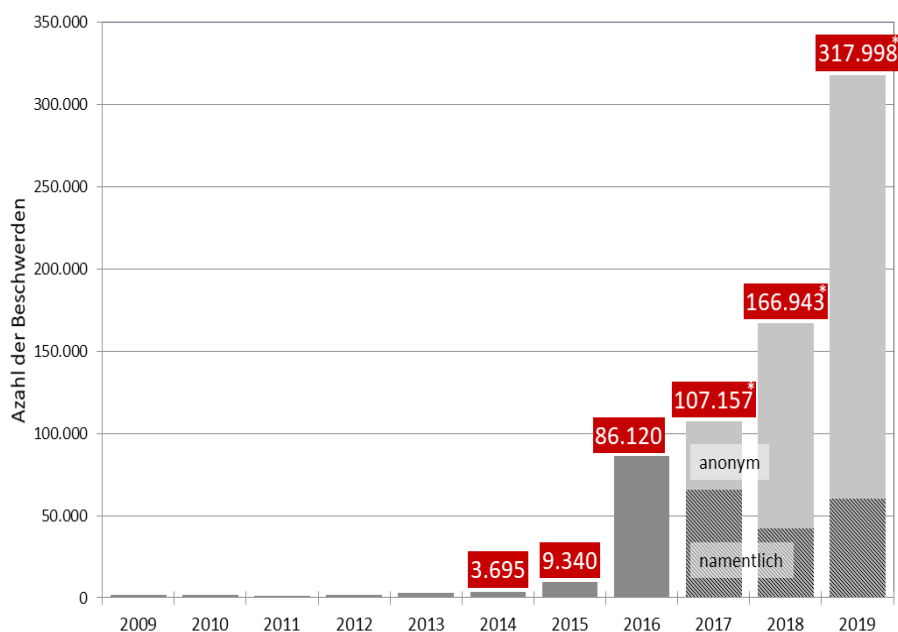


Abbildung 8: Anzahl der Beschwerdeführenden seit 2016

Von den 1.517 Beschwerdeführenden sind insgesamt 60.248 Beschwerden eingegangen; 2018 waren es nur 42.092 Beschwerden von 2.311 Beschwerdeführenden. Der hohe Anstieg ist vor allem auf die Beschwerden aus dem Kreis Stormarn zurückzuführen, dort hatte man sich 2018 insgesamt 24.287-mal beschwert, während 2019 insgesamt 43.798 Beschwerden aus diesem Kreis eingingen.

Bei den insgesamt 317.998 Beschwerden in 2019 handelte es sich in 257.750 Fällen um nicht namentliche Beschwerden. Sie konnten auf Grund fehlender personenbezogener Daten nicht eindeutig einem Beschwerdeführenden zugeordnet werden. Der Stadtteil bzw. der Ort ist eine Pflichtangabe, der zur Zuordnung erforderliche Name und die Adresse des Beschwerdenden sind hingegen freiwillige Daten.



* Mitte 2016 Einführung des online-Beschwerdeformulars & Erfassung der Beschwerden nach namentlichen und anonymen Beschwerdeführern gem. FLSBG von 2016. Getrennte Darstellung der Jahressummen erst ab 2017 möglich.

Abbildung 9: Anzahl der Beschwerden seit 2009

Eindeutige Hinweise aus der EDV-Abteilung der BUKEA sowie die Taktung der Beschwerden zeigen, dass es sich bei mindestens 95 Prozent der nicht namentlichen Beschwerden um maschinell erstellte Beschwerden handelt. Dies lässt sich auch an der Entwicklung der nicht namentlichen Beschwerden in den letzten Jahren ableiten. Konnten 2019 circa 81 Prozent der Beschwerden keinem Beschwerdeführenden zugeordnet werden, lag der Anteil 2018 bei 75 Prozent und 2017 nur bei 40 Prozent. Der große Zuwachs an Fluglärmbeschwerden korreliert dabei nicht mit der Entwicklung der Flugbewegungen – diese sind in 2018 um 2,2 % zurückgegangen und waren 2019 gleichbleibend. Die verspäteten Flugbewegungen (23.00-24.00 Uhr) sind 2019 sogar um circa 42 Prozent gesunken.

Ein weiteres Indiz für die maschinelle Erstellung der nicht namentlichen Beschwerden sind die angegebenen Beschwerdegründe. Wurden bei den namentlichen Beschwerden im Schnitt 2,0 Beschwerdegründe angegeben, sind es bei den nicht namentlichen nur circa 1,1 gewesen. Dabei haben 99 Prozent der nicht namentlichen Beschwerden die Häufigkeit der Flugbewegungen als Beschwerdegrund angegeben, wohingegen es bei den namentlichen Beschwerden nur 57 Prozent waren.

Auf Grund der höheren Aussagekraft der namentlichen Beschwerden, wird im Folgenden nur noch auf die regionale Verteilung dieser Beschwerden eingegangen.

Regionale Verteilung

Von den insgesamt 60.248 namentlichen Beschwerden kamen ungefähr 89 Prozent (54.264) aus Schleswig-Holstein, wohingegen nur circa 20 Prozent der Beschwerdeführenden aus Schleswig-Holstein kamen (311). Aus Hamburg stammten ungefähr 10 Prozent der Beschwerden (5.984) von insgesamt fast 80 Prozent der Beschwerdeführenden (1.206). Aus Niedersachsen kamen insgesamt nur 1 Prozent der Beschwerden (1.198) von ungefähr 0,6 Prozent der Beschwerdeführenden (10).

Bereits im Jahr 2018 kam die Mehrheit der Beschwerden aus dem Hamburger Umland, während die Mehrheit der Beschwerdeführenden aus Hamburg stammte. Von den 42.092 namentlichen Beschwerden 2018 waren damals nur knapp 30 Prozent aus Hamburg, wohingegen 85 Prozent der Beschwerdeführenden aus Hamburg kamen.

Richtung Norderstedt/Quickborn

Die meisten An- und Abflüge in 2019 gingen, wie bereits in der Vergangenheit, in Richtung Norderstedt mit 43,8 % der Flugbewegungen. Der

Kreis Segeberg war trotz dessen der Kreis mit den wenigsten namentlichen Beschwerden im Hamburger Umland. Insgesamt haben sich aus dem Kreis Segeberg 72 Beschwerdeführende 1.640-mal beschwert. Dabei ist die Zahl im Vergleich zu 2018 deutlich gesunken. Damals hatten sich 121 Beschwerdeführende 2.172-mal beschwert.

Die Zahl der Beschwerden aus dem Kreis Pinneberg ist hingegen von 2018 (4.300) auf 2019 (7.591) deutlich angestiegen. Auch die Zahl der Beschwerdeführenden hat sich von 119 Personen auf 141 Personen erhöht. Dabei kamen die meisten Beschwerden aus Quickborn mit insgesamt 6.126 Beschwerden von 65 Beschwerdeführenden.

Richtung Langenhorn/Lemsahl

Der Stadtteil Langenhorn ist der Stadtteil mit den meisten Beschwerdeführenden in Hamburg (99). Die Beschwerdeanzahl (439) ist angesichts der Fluglärmbelastungen als moderat einzuschätzen und im Vergleich zu 2018 (1.135) deutlich zurückgegangen. Die Piste Richtung Langenhorn/Lemsahl ist mit 31,1 Prozent der Flugbewegungen 2019 die am zweitstärksten genutzte Piste am Hamburger Flughafen.

Die Zahl der Beschwerdeführenden aus dem Kreis Stormarn betrug 2019 insgesamt 69 Personen, 2018 waren es noch 95 Personen. Die Zahl der Beschwerden ist dennoch massiv angestiegen. So sind von den 69 Beschwerdeführenden insgesamt 43.798 Beschwerden eingegangen, wohingegen es 2018 nur 24.287 Beschwerden waren. Dies ist bei weitem die höchste Anzahl von Beschwerden aus dem Hamburger Umland. Die meisten Beschwerden kamen dabei aus Bargteheide (16.701 von 9 Beschwerdeführenden), Ahrensburg (16.432 von 21 Beschwerdeführenden) und Großhansdorf (9.178 von 3 Beschwerdeführenden).

Richtung Niendorf/Blankenese

Die Piste Richtung Niendorf/Blankenese ist mit 21,7 Prozent der Flugbewegungen 2019 die am dritthäufigsten genutzte Piste am Hamburger Flughafen. Die Nutzung der Piste ist im Vergleich zum Vorjahr um 2,6 Prozent gesunken, damit könnte man die Verringerung der Beschwerdeführenden und Beschwerden erklären. Waren es 2018 noch 377 Beschwerde-führende mit 3.300 Beschwerden, sind es 2019 nur noch 297 Beschwerdeführende mit 1.689 Beschwerden gewesen.

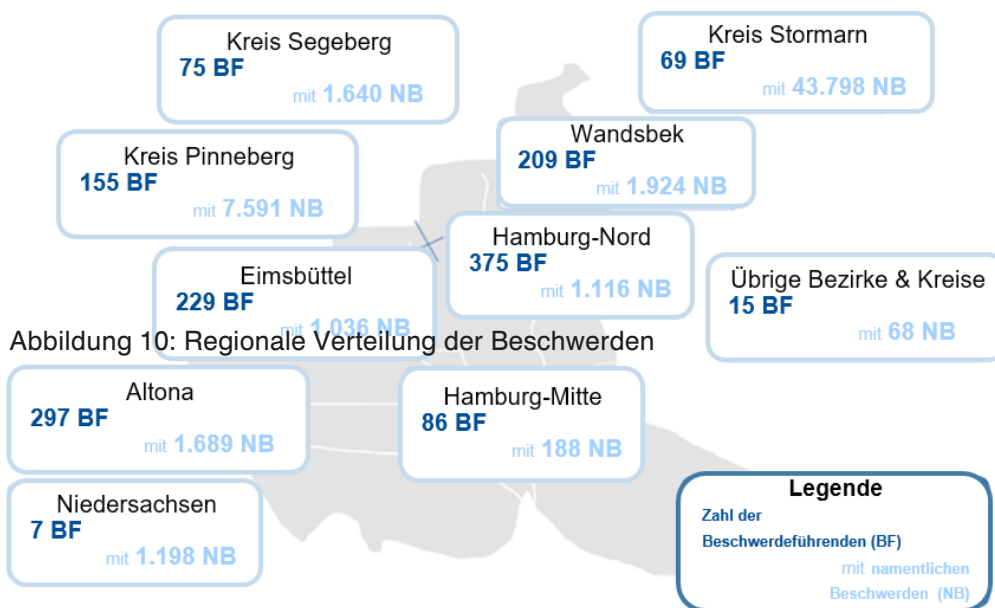
Gleiches gilt für die Beschwerden aus dem Bezirk Eimsbüttel. Dort sind 2018 noch 1.585 Beschwerden von 326 Beschwerdeführenden eingegangen. Im Jahr 2019 sind es hingegen nur noch 1.036 Be-

schwerden von 229 Beschwerdeführenden gewesen.

Piste Alsterdorf/Hamm

Die Piste über die Innenstadt wird gemäß den Bahnbenutzungsregeln nur in Ausnahmefällen ge-

nutzt. Sie wird deswegen mit 3,4 Prozent der Flugbewegungen deutlich weniger genutzt als die anderen Pisten am Hamburger Flughafen. Trotz dessen haben sich aus Alsterdorf insgesamt 38 Personen 115-mal beschwert. In Hamm waren es 69 Personen, die sich 153-mal beschwerten.



Beschwerdegründe

Bei jeder Fluglärmbeschwerde sind bei der Angabe der Beschwerdegründe Mehrfachnennungen möglich. Dies wird vor allem bei den namentlichen Beschwerden genutzt; im Durchschnitt werden hier 2 Beschwerdegründe pro Beschwerde angegeben.

Bei 57 Prozent der namentlichen Fluglärmbeschwerden beschweren sich die Beschwerdeführenden über die „Häufigkeit der Flugbewegungen“. Danach folgen mit 54 Prozent „Flugzeuge im Einzelfall“ und mit 35 Prozent „Störung der Nachtruhe“.



Abbildung 11: Grafik über die Beschwerdegründe der namentlichen Beschwerden

4. Allianz für den Fluglärmschutz

Die FLSB ist Mitglied der „Allianz für den Fluglärmschutz“, die auf Grund des bürgerschaftlichen Ersuchens aus Drucksache 20/11593 (10-Punkte-Plan) im Juli 2015 etabliert und auf Grund der Drucksache 20/14334 (16-Punkte-Plan) seit 2016 kontinuierlich und mit Erfolg fortgeführt wurde. Der Jahresbericht dieser Institution für 2019 ist dieser Drucksache als Anlage 1 beigelegt.

III.

Bericht des Senats

Mit dem folgenden Bericht informiert der Senat die Bürgerschaft über die Umsetzung des bürgerschaftlichen Ersuchens, Drucksache 21/14341.

„Der Senat wird ersucht,

wirksame Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, eine deutliche Reduzierung der Verspätungen am Hamburger Flughafen im Vergleich zum Jahr 2017 zu erreichen.

Hierfür sind zunächst folgende Maßnahmen einzuleiten:

Deutliche Verbesserung der Flugsicherung auf nationaler und internationaler Ebene:

1. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass die in immer stärkerem Maß auftretenden Probleme des Luftverkehrs in Deutschland und Europa angegangen und Lösungen her-

beigeführt werden. Dazu zählen insbesondere eine deutliche Verstärkung der Personalausstattung der Deutschen Flugsicherung DFS sowie der europäischen Partnerorganisationen, die Ausbildung von Nachwuchskräften sowie eine leistungsfähigere Neukonzeption der Organisation des europäischen Luftraumes. Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesverkehrsminister sind hier aufgefordert, konkrete Maßnahmen zur längst überfälligen Steigerung der Leistungsfähigkeit der Überwachung und Organisation des Luftverkehrs zu ergreifen. Zudem soll der Bund aufgefordert werden, sich auf europäischer Ebene stärker für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums einzusetzen. So kann mittelfristig die wachsende Zahl von Verspätungen reduziert werden. Hamburg wird sich zudem dafür einsetzen, dass die Themen Luftverkehr und Fluglärmschutz bei der Verkehrskonferenz Schwerpunktthemen sein werden.“

Auf Initiative des Ersten Bürgermeisters fand am 5. Oktober 2018 in Hamburg ein hochrangiges Treffen mit Bundesverkehrsminister Scheuer, Vertreterinnen und Vertretern der Länder sowie aus allen Bereichen der Luftfahrt zum Thema „Fortschrittstreiber Luftfahrt: ein Schwerpunkt der deutschen Verkehrspolitik“ (sog. „Luftverkehrsgipfel“) statt. Hinsichtlich der dort vereinbarten Maßnahmen wird auf die

Ausführungen in der Drucksache 21/18955 (Ziffer 9 des Fortschrittsberichts des Senats) verwiesen. Bei dem ersten Folgetreffen am 28. März 2019, ebenfalls in Hamburg, konnten bereits erste Fortschritte verzeichnet werden. Inzwischen befinden sich viele der im Rahmen des Luftverkehrsgipfels auf Initiative Hamburgs und des BMVI vereinbarten Maßnahmen in der Umsetzung:

So weist die Bundesregierung in ihrer am 14. April 2020 veröffentlichten Antwort auf eine Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 19/18595) darauf hin, dass als direkte Folge der Vereinbarungen des Hamburger Gipfels alle Beteiligten umfangreiche strukturelle, organisatorische und finanzielle Anstrengungen unternommen hätten, um das verabredete Maßnahmenpaket umzusetzen. Insbesondere die DFS habe durch finanzielle Anreize u.a. für Fluglotsen und die Intensivierung der Lotsenausbildung erste positive Ergebnisse erzielt. Die verstärkte Zusammenarbeit der DFS mit den Kontrollzentralen in den Nachbarländern sowie die auf dem Luftverkehrsgipfel zugesagte Verlagerung von Flügen auf den stark frequentierten Strecken in den unteren Luftraum tragen ebenfalls dazu bei, die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs zu verbessern. Der EU-Verkehrsministerrat hat sich 2019 auf die deutsche Initiative hin mit den Themen Luftverkehr und Lärmschutz befasst und unterstützt die getroffenen Maßnahmen.

Auf europäischer Ebene setzen sich der Bund und die Länder aktiv für die Verwirklichung und weitere Überarbeitung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (Single European Sky – SES) ein. Ziel des SES ist es, die Verkehrsströme neu zu strukturieren und die Zersplitterung des europäischen Luftraums durch nationale Landesgrenzen und Interessen aufzulösen, indem eine begrenzte Anzahl von funktionalen Luftraumblöcken geschaffen wird. Im Jahr 2019 veröffentlichte die EU-Kommission Empfehlungen, die zur Verbesserung des SES beitragen sollen. Auf Grund der Corona-Pandemie mussten allerdings die Pläne für 2020 auf Eis gelegt werden. Sowohl die zugesagte Vorlage eines überarbeiteten Regelungsentwurfs als eines Fortschrittsberichts im Rat der Verkehrsminister im Juni 2020 sind verschoben worden. Unabhängig von SES haben aber einige Länder bei dieser Ratssitzung vereinbart, dem Klimaschutz auch im Hinblick auf den von der neuen Kommission verabschiedeten Green Deal weiterhin besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Zur Entlastung der angespannten Personalsituation hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) bereits 2018 damit begonnen, ihre maximale Ausbildungskapazität zu nutzen, um mittel- und langfristig mehr Fluglotsen bereitstellen zu können.

Dies wird auch in den kommenden Jahren im Fokus der DFS stehen.

Mithilfe einer freiwilligen Überstundenregelungen und einer Entzerrung der Dienstpläne war es kurzfristig möglich, das Personal flexibler einzusetzen. Dadurch wurden zusätzliche Kapazitäten geschaffen, die einen Rückgang der Verspätungssituation zur Folge hatte.

„Strengere Auslegung der Verspätungsregel und Bußgeldverfahren:

2. bei Fluggesellschaften, deren Verbindungen oft zu spät kommen, ein Bußgeldverfahren gegen den Accountable Manager der Airline und eine Gewinnabschöpfung (Einzahlung von Taterträgen) gegenüber der Fluggesellschaft einzuleiten, dessen Ziel es ist, auch die wirtschaftlichen Vorteile abzuschöpfen.“

Auf die Ausführungen in den Drucksachen 21/10688 und 21/18955 wird hingewiesen. In den Jahren 2015–2019 summierten sich gezahlte Bußgelder und eingezogene Taterträge auf die Summe von 59.600 Euro. Teilweise wurden Bußgeldbescheide und Bescheide zur Einziehung von Taterträgen juristisch angefochten. Insgesamt neun Verfahren, bei denen eine missbräuchliche Nutzung der „Verspätungsregelung“ unterstellt wurde, wurden zur Entscheidung an das Amtsgericht abgegeben. Die Streitsumme beträgt ca. 200.000 Euro. Diese Verfahren haben am 23. Oktober 2020 die Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht in Harburg.

- „3. bei Starts und Landungen nach 23.00 Uhr ist die Vermeidbarkeit künftig strenger zu prüfen. Insbesondere bei häufigen Verspätungen bei einzelnen Flugverbindungen – zum Beispiel bei 25 Prozent Verspätungen innerhalb eines Monats bei mindestens drei Flügen pro Woche – ist zu prüfen, ob der Flugplan zu ändern ist oder andere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um diese Verspätungen zu vermeiden.“

Im November 2018 wurden alle Airlines, die Flugverbindungen mit derartiger Verspätung hatten, von der FLSB angeschrieben und aufgefordert, die Planungen des Sommerflugplans 2019 zu optimieren.

Der Vergleich der Verspätungssituationen in den Jahren 2018 und 2019 zeigt, dass die

ergriffenen Maßnahmen die erhoffte Wirkung hatten: So fielen in 2018 elf Flugverbindungen von acht Airlines unter die sogenannte 25 %-Regelung, 2019 waren es hingegen nur noch drei Flugverbindungen von drei Airlines.

Für eine dieser drei Flugverbindungen wurde mit Wechsel zum Sommerflugplan Änderungen im Flugplan vorgenommen, sodass es seit April 2019 für diesen Flug keine Bewegungen mehr nach 23 Uhr gibt. Auch für eine weitere Flugverbindung wurden Anpassungen im Tagesablauf vorgenommen, sodass die aus Folgeverspätungen resultierenden Bewegungen nach 23 Uhr nun seit Juni 2019 nicht mehr relevant sind. Die dritte Flugverbindung, die in 2019 unter die 25 %-Regelung fiel, erfüllte dieses Kriterium in 2019 in nur einem Monat.

Seit September 2019 trifft das Kriterium der 25 %-Regelung auf keine Flugverbindung am Hamburger Flughafen mehr zu. Die Einführung dieser Regel hat sich damit als sehr effektiv erwiesen.

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Verspätungssituation sind gravierend. Seit März 2020 gibt es nur noch sehr wenige verspätete Flüge am Hamburger Flughafen. Wegen des sehr geringen Flugaufkommens und vieler nicht genutzter Flugzeuge können die Airlines Verspätungen vermeiden.

- „4. eine verbindliche Regelung zu treffen, die die unaufgeforderte Angabe von Verspätungsgründen der Airlines und den Namen der Pilotin beziehungsweise des Piloten oder alternativ des Accountable Managers verpflichtend macht. Die Nennung einer natürlichen Person ist nach deutschem Recht nötig, um überhaupt Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten zu können. Wenn kein Verfahren eingeleitet wird, soll aus datenschutzrechtlichen Gründen eine sofortige Löschung des Namens erfolgen.“

Auf die Drucksache 21/18955 (Ziffer 14 des Fortschrittsberichts des Senats) wird verwiesen.

Der von Hessen in den Bundesrat eingebrachte Gesetzentwurf, mit dem ein entsprechender neuer Ordnungswidrigkeitstatbestand in das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) eingefügt werden soll (BR-Drucksache 420/18), ist mit den Stimmen Hamburgs einstimmig beschlossen worden. Mit den vorgesehenen Änderungen in § 25 Absatz 1 Satz 3 und § 58 Absatz 1 Nr. 8a LuftVG soll ermöglicht werden, bei vermeidbaren Verspätungen Bußgelder nicht nur gegen die Pilotin bzw. den Piloten, sondern auch unmittelbar gegen die Fluggesellschaft,

die das Luftfahrzeug als Halter oder auf Grund eines Wet-Lease-Vertrages betreibt, verhängen zu können. Die Bundesregierung hat dem Entwurf – mit einer inhaltlichen Ergänzung – im November 2018 zugestimmt. Der Gesetzentwurf (vollständiger Inhalt siehe hier:

<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/060/1906088.pdf>)

wurde dem Bundestag daraufhin zugeleitet (Bundestagsdrucksache 19/6088), jedoch bisher nicht parlamentarisch beraten. Der Senat wird sich weiterhin für die Verabschiedung des Gesetzentwurfs einsetzen.

Eine Anpassung der Flughafenbenutzungsordnung mit der Verpflichtung zur Angabe von Verspätungsgründen hat sich als nicht erforderlich erwiesen – die Fluggesellschaften berichten auf freiwilliger Basis die Gründe der Verspätungen an die FLSB und die FHG.

- „5. Flughafengesellschaft (FHG), Behörde für Umwelt und Energie (BUE) und Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) darüber hinaus aufzufordern, Vorschläge zu entwickeln, wie wiederholt planungsimmanente Verspätungen (das heißt über zwei Flugplanperioden hinweg) auf bestimmten Verbindungen besonders geahndet werden können.“

Siehe Antwort zu Punkt 3.

„Erhebung und Auswertung von Verspätungsgründen:

6. die Gründe für verspätete Starts und Landungen transparent darzustellen und regelmäßig auf der Seite der Fluglärmenschutzbeauftragten zu veröffentlichen.“

Die Gründe für die Einzelausnahmegenehmigungen von den Nachtflugbeschränkungen werden monatlich aktualisiert und auf <https://www.hamburg.de/fluglaerm/> veröffentlicht.

Die Gründe für Starts und Landungen nach 23.00 Uhr werden von der FHG detailliert erfasst und ausgewertet. Die entsprechenden Ursachen werden jeweils zur Mitte des Folgemonats an die FLSB übermittelt. Die monatlichen Statistiken werden auf der Website der Flughafen Hamburg GmbH veröffentlicht: (https://www.hamburg-airport.de/de/fluglaerm_laermenschutz.php). Darüber hinaus findet eine regelmäßige Berichterstattung in der Fluglärmenschutzkommission (FLSK) und der Allianz für den Fluglärmenschutz statt. Die Berichte in der FLSK werden mit den Protokollen im Internet veröffentlicht.

- „7. für die Prüfung von Verspätungsgründen von verspäteten Starts und Landungen eine Bearbeitungsgebühr von 500 Euro zu erheben.“

Die Gründe für die verspäteten Flüge zwischen 23.00–24.00 Uhr werden durch die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft systematisch auf ihre Unvermeidbarkeit geprüft. Für die Überprüfung wird seit dem 1. Juli 2018 eine Gebühr von 500 Euro pro Flug erhoben und den Airlines in Rechnung gestellt.

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie treffen insbesondere die Unternehmen der Luftverkehrsbranche hart. Daher stundet die BUKEA zurzeit den Airlines auf Antrag die Zahlung der Gebühren.

- „8. für die Erhebung und Auswertung von Verspätungsgründen eine stärkere Personalausstattung der Fluglärmschutzbeauftragten vorzusehen.“

Für die Erhebung und Auswertung von Verspätungsgründen wurde zum 1. August 2019 eine zusätzliche befristete Stelle bei der FLSB eingerichtet.

„Keine Streckenförderung für verspätete Flüge:

9. die Flughafen Hamburg GmbH zu beauftragen, im Rahmen neuer Förderprogramme einen verspäteten Flug nach 23.00 Uhr bei der Berechnung der Förderbeträge auszuschließen.“

In der Entgeltordnung der FHG ist seit Juni 2019 unter Ziffer 6 (Förderprogramm Wachstumsincentive) festgelegt, dass Flüge mit tatsächlichem Abflug nach 23.00 Uhr aus der Berechnung der auf Grund des Förderprogramms zu gewährenden Prämie ausgeschlossen sind. Die aktuelle Entgeltordnung kann abgerufen werden unter:

https://www.hamburg-airport.de/media/Flughafenentgelte_Teil_I_Deutsch_zum_2020-07-01.pdf

„Verspätungen vermeiden: Dialog mit den Airlines zur Flugplangestaltung führen:

10. zu prüfen, inwiefern ein Monitoring für Verspätungen durch die Fluglärmschutzbeauftragte eingeführt werden kann, sodass ab einer Verspätungsquote einer Flugverbindung von 25 Prozent pro Monat und mindestens drei wöchentlichen Verbindungen mit der betroffenen Airline in den Dialog getreten und die Airline über die geltende Verspätungsregelung und die Konsequenzen ihrer Nichteinhaltung in Kenntnis gesetzt wird.“

Das hier vorgeschlagene Kriterium wird seit Januar 2019 konsequent angewendet. Im Übrigen

wird auf die Ausführungen zu Ziffer 3 verwiesen.

- „11. einen Dialog mit den Airlines zur besseren Gestaltung von Flugplänen zu etablieren mit dem Ziel, die Umlaufzeiten so zu gestalten, dass sich weniger Verspätungen über den Tag akkumulieren und Flugpläne so zu gestalten, dass möglichst keine Landungen mehr kurz vor 23.00 Uhr geplant werden. Ziel sollte es sein, auf freiwilliger Basis zu erreichen, dass die letzte geplante Landung und der letzte geplante Start vor 22.45 Uhr stattfinden.“

Seit 2018 hat sich der Dialog der FHG mit den Fluggesellschaften fortlaufend weiterentwickelt. Zahlreiche Gespräche haben stattgefunden, bei denen Verbesserungen des Gesamtprozesses, insbesondere deutliche Anpassungen der Start- und Landezeiten in Hamburg herbeigeführt wurden. Auf diese Weise konnte die Anzahl der Flugbewegungen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr im Sommerflugplan 2019 im Vergleich zum Sommerflugplan 2018 von 4.800 auf 4.300 Flüge, also um fast 10 %, verringert werden. Im Winterflugplan 2019 reduzierte sich die Anzahl der Flüge zwischen 23.00 und 24.00 Uhr sogar um 20 % im Vergleich zum Winterflugplan des Vorjahres.

Die positive Entwicklung der letzten Jahre zeigt sich noch deutlicher, wenn lediglich der Zeitraum zwischen 22.30 und 23.00 Uhr betrachtet wird: so verzeichneten die Flugpläne 2019/20 einen Rückgang der Starts um 30 %, während Landungen in dieser Zeit sogar vollkommen aus der Planung herausgenommen worden waren.

- „12. zu prüfen, ob sich bei dem Deutschen Flughafenkoordinator (FHKD) dafür eingesetzt werden kann, ein Slot Performance Monitoring (SPM) schwerpunktmäßig für die Slot-Einhaltung ab 22.00 Uhr für HAM einzuführen.“

Ein Monitoring der Slots findet für den Flughafen Hamburg wie für alle vollkoordinierten deutschen Flughäfen durch den Flughafenkoordinator für Deutschland (FHKD) statt. Die FHG steht im engen Austausch mit dem FHKD, um die Einhaltung der Slots in den Tagesrandzeiten zu gewährleisten.

In Abstimmung mit der FLSB findet am Flughafen Hamburg außerdem ein Monitoring der verspäteten Flüge auf täglicher Basis statt. Im Dialog mit den Airlines werden die Gründe für etwaige Abweichungen von den geplanten Flugbewegungen ausführlich erörtert. Der Fokus gilt insbesondere den gemeinsam vereinbarten Maßnahmen zur Reduzierung der

Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten. Im Vergleich zu anderen Flughäfen werden damit am Flughafen Hamburg von allen Beteiligten erheblich größere und sich als sehr wirksam erweisende Anstrengungen für mehr Pünktlichkeit unternommen.

- „13. zu prüfen, inwiefern eine Entlastung bei Abstellentgelten für die Stationierung zusätzlicher Reservemaschinen am Hamburger Flughafen möglich ist.“

Auf Initiative der FHG konnten Fluggesellschaften wie z.B. Condor, Eurowings und Ryanair dazu bewegt werden, in Hamburg sogenannte operative Reserven zu stationieren. Eine Stationierung solcher Flugzeuge haben in- und ausländische Airlines im gesamten Jahr 2019 auch an anderen deutschen Flughäfen vorgenommen, um die Gesamtstabilität der Flugpläne zu erhöhen und eventuelle Kapazitätsengpässe bei der Flugsicherung und der Luftraumkapazität zu kompensieren. Die Stationierung in Hamburg erfolgte einvernehmlich mit den Airlines. Eine Anpassung der Entgeltordnung war dafür also nicht erforderlich.

„Gründung einer bundesweiten AG Pünktlichkeit gemeinsam mit dem BDL auf Initiative der FHG:

14. darauf hinzuwirken, dass der Flughafen Hamburg gemeinsam mit dem Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) die Gründung einer bundesweiten AG Pünktlichkeit vorantreibt. Die Flughäfen, Airlines und die Deutsche Flugsicherung sollen in diesem Rahmen die nationalen Anstrengungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für einen pünktlichen nationalen und europäischen Luftverkehr intensivieren.“

Nachdem die FHG bereits 2016 gemeinsam mit vielen Hamburg anfliegenden Airlines eine Pünktlichkeitsoffensive startete, engagiert sie sich mittlerweile als aktives Mitglied in der bundesweiten AG Pünktlichkeit und weiteren Organisationen, Arbeitsgruppen und Taskforces auf nationaler und internationaler Ebene zum Thema Pünktlichkeit bzw. Optimierung der operativen Prozesse. Einige Arbeitsgruppen zur Pünktlichkeit sind begleitend zum ersten nationalen Luftfahrtgipfel in Hamburg im Oktober 2018 sowohl vom BDL als auch von der Arbeitsgemeinschaft der deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) gegründet worden. Die Berichterstattung der Arbeitsgruppen wird seitdem kontinuierlich fortgeführt. Insbesondere auf Ebene des BDL nehmen an den Ar-

beitsgruppen auch die Fluggesellschaften und die Deutsche Flugsicherung (DFS) teil.

Um weitere Fortschritte zu erreichen sowie die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Luftverkehr zu erhöhen, bedarf es einer grundlegenden Modernisierung der Luftraumstruktur und einer Vereinheitlichung von Technologien, Prozessen und Standards im Europäischen Luftraum. Auf Initiative der IATA wurde daher von der DFS und den Luftraumnutzern die NAS – National Airspace Strategy ins Leben gerufen. Im Rahmen von „Single European Sky“ soll diese Industrie-Initiative bereits erzielte Vereinbarungen bestmöglich umsetzen und auf nationaler Ebene ergänzen. Der Flughafen Hamburg wird auch an dieser Initiative mitwirken.

„Passiven Lärmschutz stärken:

15. die Möglichkeiten zur Ausweitung der Lärmschutzzonen, die sich aus der Überarbeitung des Fluglärmschutzgesetzes des Bundes ergebenen könnten, für Hamburg so zu nutzen, dass mehr Betroffene von ihr profitieren können. Ziel soll es sein, den Anspruch auf Zuschüsse für bauliche (passive) Lärmschutzmaßnahmen auszuweiten. Außerdem soll der Senat sich dafür einsetzen, dass im Rahmen der Überarbeitung des Fluglärmschutzgesetzes eine Flexibilisierung der Antragsberechtigung erreicht wird, um damit die Attraktivität der Programme zu erhöhen.“

Die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes (FluLärmG) aus dem Jahre 2007 enthält die Verpflichtung, dass die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag mindestens alle zehn Jahre einen Bericht über die Werte zur Abgrenzung der Lärmschutzbereiche des FluLärmG vorlegt. Dabei ist zu ermitteln und zu prüfen, welche Auswirkungen die Umsetzung dieser gesetzlichen Regelungen vor allem durch Siedlungsbeschränkungen, bauliche Schallschutzanforderungen sowie -erstattungen auf den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm hat. Der erste Bericht wurde am 16. Januar 2019 vom Bundeskabinett beschlossen und dem Bundestag sowie Bundesrat zur weiteren Beratung zugeleitet (Bundestagsdrucksache 19/7220).

Die damalige Behörde für Umwelt und Energie (BUE) hatte sich in Ihrer Stellungnahme im Rahmen der Länderbeteiligung zum Entwurf dieses Berichtes für eine Verschärfung der Werte zur Abgrenzung der Schutzzonen des Lärmschutzbereiches nach §2 Absatz 2 des Fluglärmgesetzes um einheitlich 5 Dezibel

ausgesprochen. Damit hätte sich der räumliche Anspruchsbereich auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach §9 des Fluglärmsgesetzes vergrößert.

Der Bericht der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 19/7220) enthält eine Auflistung von Maßnahmen, die bereits jetzt erkennbare Möglichkeiten zur Weiterentwicklung spezifischer Schutzregelungen des novellierten Gesetzes darstellen und im Rahmen eines Gesamtpaketes umgesetzt werden sollten. Allerdings kommt er auch zu dem Schluss, dass eine umfassende Bewertung der Werte zur Abgrenzung der Schutzzonen des Lärmschutzbereiches nach §2 Absatz 2 FluLärmG auf Grund des bisher noch unvollständigen Umsetzungsstandes bei der Durchführung von Maßnahmen des baulichen Schallschutzes in den neu festgesetzten Lärmschutzbereichen noch nicht möglich ist. Zudem sollten Vorschläge für Absenkungen der Werte des §2 Absatz 2 FluLärmG nach Fertigstellung und Prüfung der schalltechnischen Daten neuer Luftfahrzeuge und der Aufnahme dieser Daten in die Vorschrift für die Berechnung der Lärmschutzbereiche entwickelt werden. Bei diesen Vorschlägen soll das Anliegen berücksichtigt werden, den Umfang der heutigen Lärmschutzbereiche zu sichern und beizubehalten. Eine den oben vorgeschlagenen Verfahrensschritten vorgreifende Absenkung der Werte nach §2 Absatz 2 FluLärmG wird daher von der Bundesregierung nicht empfohlen.

- „16.mit dem Flughafen zu erörtern, inwiefern das freiwillige Lärmschutzprogramm des Flughafens fortgeführt und erweitert werden kann. Dabei soll der Wirkungsbereich der vorangegangenen Lärmschutzprogramme evaluiert und das Programm dahin gehend verbessert werden, dass in Zukunft mehr Anwohnerinnen und Anwohner von Maßnahmen profitieren können. Auf Grundlage der Betrachtung der Startabrollpunkte sollen die freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen zudem vorsehen, dass erstmals Flächen im Nahbereich in einem Radius von 1.300 Metern um das Startbahnkreuz integriert werden. Auch die Einführung einer freiwilligen Außenwohnbereichsentschädigung soll geprüft werden.“

Mit dem freiwilligen Lärmschutzprogramm 9 + bietet der Hamburger Flughafen zusammen mit den Fluggesellschaften, die Hamburg regelmäßig anfliegen, seit Herbst 2019 ein zusätzliches Lärmschutzkonzept an. Es werden beispielsweise Lärmschutzmaßnahmen für

Häuser im Nahbereich des Flughafens finanziert, die erstmals an einem Programm teilnehmen können. Das Fördergebiet umfasst einen Umkreis von 1.300 Metern um das Startbahnkreuz. In diesem Bereich sind Schnittstellen zu der Tagschutzzone 1 > 65 dB (A) und der Nacht-Schutzzone mit einer Überschreitungshäufigkeit von 6 x 72 dB (A) nach Fluglärmsgesetz entstanden. Die komplette Umsetzung des Lärmschutzprogramms wird durch den Umweltbereich des Flughafens gewährleistet.

Zusätzlich ist Ende 2019 das freiwillige Lärmschutzprogramm 8 + + (Fortführung des Programms 8 +) für einen Teil Norderstedts, östlich der Abflugrichtung 33, begonnen worden. Die Stadt Norderstedt und die Flughafen Hamburg GmbH teilen sich im Rahmen dieses Programms die Kosten für den Einbau hochwertiger Lärmschutzfenster zu je 50 %.

Eine Außenwohnbereichs-Entschädigung kommt gemäß der augenblicklichen Gesetzeslage nur in speziellen Fällen in Betracht. Gemäß der geltenden Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung (3. Flug-LSV) sind nur Grundstücke davon betroffen, die in der Tag-Schutzzone 1 des Lärmschutzbereiches eines neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatzes liegen. Der Flughafen Hamburg ist im Sinne dieses Gesetzes weder neu noch ein Ausbaufeld. Es sind auch keinerlei Erweiterungen geplant, die aktuelle Fluglärmbelastung liegt weit unter den im letzten Planfeststellungsverfahren angenommenen Werten. Da die Außenwohnbereichsentschädigung strukturell und rechtlich immer mit konkreten entsprechenden Erweiterungsvorhaben verknüpft ist, würde eine freiwillige Einführung zusätzlich zu bereits vorhandenen freiwilligen Maßnahmen ein Präjudiz darstellen.

- „17.die Etablierung eines städtischen Fluglärmschutzprogramms zu prüfen, welches Mittel nutzt, die durch die Verhängung von Bußgeldern, Gewinnabschöpfung und die Bearbeitungsgebühr zur Prüfung von Verspätungsgründen eingenommen werden. Mit dem Landesprogramm sollen Maßnahmen finanziert werden, die durch das gesetzliche Lärmschutzprogramm des Flughafens nicht abgedeckt werden können. Das betrifft insbesondere die Zweittragstellung von Lärmschutzmaßnahmen, bei der die Toleranzmarge von 5 Dezibel für die Berücksichtigung früher durchgeführter Schallschutzmaßnahmen wegfallen soll.“

Mit Wirkung zum 1. Oktober 2019 ist das städtische Förderprogramm „Schallschutzmaßnahmen im Fluglärmschutzbereich“ gestartet.

<https://www.hamburg.de/fluglaerm/13936460/foerderprogramm-fluglaerm>

Es verfügt über ein Volumen von 1.5 Millionen Euro aus den Haushaltsmitteln der BUKEA und hat derzeit eine Laufzeit bis Ende 2020. Die Abwicklung erfolgt über die Hamburgische Investitions- und Förderbank (IFB).

Mit Hilfe des Programms können Antragsteller, die in den gesetzlich festgelegten Schallschutzzonen leben aber auf Grund von Detailregelungen trotzdem keinen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen haben, Förderung erhalten. Dies betrifft auch die Möglichkeit alternativer neuartiger technischer Lösungen, wie zeitgesteuerte automatische Fenster-schließenrichtungen. Damit können bei Flugplätzen mit regelmäßigem Flugverkehr in den Randstunden der Nacht (wie in Hamburg von 22 bis 23 Uhr) in Zeiten der Kernnacht ohne Flugverkehr die Fenster gekippt bleiben.

Es ist geplant, dass bestehende Förderprogramm über 2020 hinaus zu verlängern und die Grenzen für die Förderungswürdigkeit auszuweiten.

„18. die Erweiterung des gesetzlichen und des freiwilligen Lärmschutzprogramms sowie die Ausgestaltung eines neuen Landesprogramms in der „Allianz für den Fluglärmschutz“ sowie in der Fluglärmschutzkommission zu diskutieren.“

In der 12. Sitzung der „Allianz für den Fluglärmschutz“ am 28. November 2019 wurde über die beiden freiwilligen Lärmschutzprogramme des Landes und des Flughafens berichtet und diskutiert. Auf der 234. Sitzung der FLSK am 14. Juni 2019 wurde das freiwillige Programm der Freien und Hansestadt Hamburg zum Schallschutz durch einen Mitarbeiter der damaligen BUE vorgestellt. Eine Befassung der FLSK mit dem freiwilligen Programm der FHG fand in der 236. Sitzung am 6. Dezember 2019 statt.

„19. die Wirksamkeit der Lärmschutzprogramme nach zwei Jahren zu evaluieren.“

Eine Evaluation ist nach Abschluss der zwei Jahre geplant.

„Ausbau der Schieneninfrastruktur als alternativer Verkehrsträger zum Flugverkehr:

20. sich im Bund insbesondere auch dafür einsetzen, dass der Ausbau der Schieneninfrastrukturprojekte vorangetrieben wird, die zu einer Reduzierung und damit Entlastung des Luftverkehrs führen und sich im Bund für eine bessere Verknüpfung und Förderungen einer Intermodalität einzusetzen.“

Bund und Länder haben u.a. auf dem Luftfahrtgipfel 2018 betont, dass sie sich intensiv für einen Ausbau des Schienennetzes einsetzen. Insbesondere der Kurzstrecken- und Zubringer-Flugverkehr soll auf die Schiene verlagert und die intermodale Anbindung der wichtigen internationalen Verkehrsflughäfen verbessert werden. Ziel ist es, die Verkehrsträger so zu vernetzen, dass die ökonomischen und ökologischen Vorteile optimal genutzt werden können. Die Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene stellt überdies einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im Luftverkehr dar. Daher fordert und unterstützt Hamburg den Ausbau der Bahnstrecken in der Metropolregion.

Voraussetzung dafür, dass mehr Kapazität und schnellere Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr erreicht werden (wie z.B. auf den Schnellfahrstrecken München–Berlin und Köln–Frankfurt), ist u.a. die zügige Durchführung von Planungsverfahren. Hamburg setzt sich daher bundespolitisch intensiv mit entsprechenden Regelungsvorschlägen für eine Novellierung des Planungsrechts ein. Schließlich wurde mittlerweile die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten für den Fernverkehr von 19 % auf 7 % abgesenkt, was die Nutzung der Bahn für Reisen im Inland attraktiver macht.

„21. der Bürgerschaft bis zum 3. Quartal 2019 zu berichten.“

Der Bericht liegt nunmehr vor. Da die Abarbeitung des vorhergehenden 16-Punkte-Plans sich verzögerte (abschließende Berichterstattung im Unterausschuss am 30. Januar 2020) verschob sich auch der Bericht zu diesem Petition. Wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der Nachtsituation waren aber bereits in 2019 umgesetzt.

IV.

Petition

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

**Allianz für den Fluglärmschutz
Jahresbericht 2019**

Erstellt durch die Vorbereitungsgruppe
der Allianz für den Fluglärmschutz
23.01.2020

Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkung.....	3
2. Stimmen zur Allianz für den Fluglärmschutz.....	5
3. Die Sitzungen der Allianz 2019.....	9
10. Sitzung am 21.02.2019	9
11. Sitzung am 20.06.2019	12
12. Sitzung am 28.11.2019	15
4. Verspätete Starts und Landungen nach 23:00 Uhr	19
5. Die Arbeit der AG Messen	21
6. Die Rolle der Vorbereitungsgruppe.....	23
7. Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2020	24
8. Anhang.....	26
Grundsätze der Zusammenarbeit	27
Mitglieder der „Allianz für den Fluglärmschutz“	31
Mitgliederliste Vorbereitungsgruppe.....	33
Mitgliederliste Arbeitsgruppe Messen.....	34

1. Vorbemerkung

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

Die Zielsetzungen für die Arbeit der Allianz wurden in der Sitzung vom 22.02.2018 einvernehmlich wie folgt formuliert:

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.

Die Allianz für den Fluglärmschutz legt hiermit den zweiten Bericht über ihre Arbeit vor. Der erste Bericht vom 19.02.2019 umfasste den Zeitraum 2015 – 2018 und ist im „2. Jährlichen Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit“ vom 12.11.2019 als Bestandteil der Bürgerschaftsdrucksache 21/18955 veröffentlicht worden.

Auch im Jahr 2019 war die Arbeit der Allianz für den Fluglärmschutz durch eine große Bandbreite der Themen geprägt. Dabei gab es – bedingt durch die unterschiedlichen Interessenlagen – erneut erhebliche inhaltliche Differenzen. Dennoch gelang es der Allianz, die gemeinsame Informations- und Bewertungsgrundlage zur Entwicklung der Lärmbelastungen durch den Flughafen Hamburg weiter auszubauen, Lösungswege zur Reduzierung der Lärmbelastungen zu diskutieren und die im Verlauf des Jahres 2019 in Teilbereichen erreichten Verbesserungen im Flugbetrieb – insbesondere im Hinblick auf das zentrale Problem der nächtlichen Verspätungen – gemeinsam auszuwerten.

Im Ergebnis verfestigte sich die Einschätzung, dass der Dialog in der Allianz für den Fluglärmschutz von allen Seiten für sinnvoll und notwendig gehalten wird und fortgesetzt werden sollte.

Insofern hat sich die Entscheidung des Hamburger Senats vom 04.02.2015, als Teil des 16-Punkte-Plans die „Allianz für den Fluglärmschutz“ einzurichten, als richtig erwiesen. Im Unterschied zur

gesetzlich geregelten Fluglärmenschutzkommission (FLSK) ist die Allianz ein Gremium, in dem sowohl die Interessenvertreter der Luftverkehrsbranche als auch die Vertretungen der vom Flugverkehr belasteten Bürgerinnen und Bürger ihre jeweiligen Belange direkt vorbringen können. Als Stärke hat sich gezeigt, dass die Allianz auch grundlegende Kontroversen aushält und zugleich offen ist für gemeinsame Ideen und Ziele.

Mit dem Bericht 2019 soll – in gebotener Kürze – Einblick gegeben werden in die zumeist kontrovers diskutierten Themen, die hierbei eingebrachten unterschiedlichen Standpunkte und die entstandenen inhaltlichen Entwicklungsprozesse, die die Arbeit der Allianz 2019 geprägt haben.

2. Stimmen zur Allianz für den Fluglärmschutz

Hier folgen kurze Statements der Mitglieder der Vorbereitungsgruppe:

„Der andauernde Luftverkehrszuwachs über die vergangenen Jahre hat zu einem steten Belastungszuwachs geführt, insbesondere durch größere, lautere und weniger stadtverträgliche Flugzeuge und die Verlagerung von Verkehren vom Tag in die abendlichen und nächtlichen Ruhezeiten. Die Aufgaben und Probleme im Luftverkehr in Bezug auf den Lärm- und Immissionsschutz haben sich dementsprechend weiter verschärft. Wichtige Problembereiche wie Ultrafeinstaub und Infraschall sind bisher nicht aufgearbeitet, die klimarelevanten Emissionen des Luftverkehrs sind seit 1990 drastisch angestiegen statt entsprechend den Reduktionszielen gesunken. Die Allianz hat zu einer Intensivierung der Sachdiskussion zwischen den Interessensvertretungen geführt. Die Darstellung unterschiedlicher Standpunkte durch Vorträge innerhalb der Allianz für Fluglärmschutz bringt ein besseres Verständnis der verschiedenen Positionen. Insgesamt ist die Bilanz positiv. Künftig sollten vertiefende Diskussionen und Workshops zu einer gemeinsamen Definition eines nachhaltigen und stadtverträglichen Betriebes des innerstädtischen Flughafens Hamburgs führen und Schritte zur Umsetzung erarbeitet werden. Dazu gehört auch, dass im Sinne der "Good Governance" behördliche Genehmigung und Überwachung unabhängig von der Eigentümerfunktion und wirtschaftlichen Interessen erfolgen.“

Gebhard Kraft, Initiativkreis Fluglärm Hamburg & Schleswig-Holstein

"Durch die Arbeit der Allianz hat die Sensibilität im Umgang mit dem Thema „Stadtflughafen“ insgesamt zugenommen. Die Allianz ermöglicht allseitigen Informationsaustausch und macht lösungsorientierte Dialoge erst möglich. Die Allianz befördert durch den direkten Kontakt zwischen Stakeholdern und Politikvertreter*innen die konsequente Umsetzung der politischen Beschlüsse, weil sie ständig „auf dem Radar“ sind.

Erfolge sind z.B. der Rückgang von Verspätungen nach 23.00 Uhr und die Einbeziehung von Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Verlängerung des Erbbaurechtsvertrages zwischen dem Flughafen und der Stadt."

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

„Die Flughafen Hamburg GmbH ist gerne Veranstalter der Allianz für den Fluglärmschutz und freut sich, mit Frau Traute Müller eine hervorragende und von allen Seiten anerkannte Persönlichkeit als Moderatorin für diese wichtige Dialogplattform dauerhaft gewinnen zu können. Fliegen in Hamburg ist seit nunmehr 109 Jahren Faszination, Wirtschaftsfaktor und in einem zunehmend urbanen Umfeld Herausforderung zugleich. Nur im Dialog können wir die berechtigten Entwicklungswünsche der Menschen und des Flughafens in dieser Stadt bestmöglich verknüpfen. Dafür war, ist und bleibt die Allianz der Ort, an dem verschiedene Argumente und Interessen auf Augenhöhe miteinander besprochen werden können.“

Johannes Scharnberg, Bereichsleiter Strategie, Politik und Umwelt, Prokurist & Axel Schmidt, Leiter des Zentralbereichs Umwelt am Hamburg Airport, FHG

„Für die Vertreter:innen der vom Luftverkehr betroffenen Bürger:innen stellt die ehrenamtliche Arbeit in der Allianz für Fluglärmschutz ein wichtiges Kommunikationsmittel gegenüber Politik, Verwaltung, Flughafenbetreiber, Wirtschaftsinteressenvertretungen sowie der Deutschen Flugsicherung dar. Gleichzeitig ist es aber auch eine große persönliche Last, da es viel Zeit und Kraft in Anspruch nimmt. Damit es auf Dauer einen Dialog auf Augenhöhe geben kann, bedarf es einer finanziellen und personellen Unterstützung der Betroffenen. Während sich die direkten und indirekten Belastungsverursacher auf ein regionales, nationales und internationales Netz an Luftverkehrsprivilegien stützen und auf ein hochprofessionelles Umfeld mit einer entsprechenden finanziellen und personellen Ausstattung zurückgreifen können, müssen sich die Betroffenen in ihrer Freizeit die äußerst komplexen und komplizierten Sachverhalte „in Heimarbeit“ aneignen. Dieses Ungleichgewicht gilt es in einer Allianz 2.0 zu beheben.

Aufbauend auf einer wertschätzenden Anerkennung der Betroffenheit (Minderheitenschutz!), bedarf es eines dauerhaften Interessenausgleiches; hiervon sind wir bisher sehr weit entfernt.“

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

„Die Allianz für den Fluglärmschutz hat auch 2019 wieder sehr konstruktiv und zielgerichtet gearbeitet. Auch wenn die Zahl der verspäteten An- und Abflüge rückläufig war, gibt es noch viel zu tun. Die Bahnbenutzungsregeln werden weiterhin fast täglich missachtet, und auch die dringend benötigte Ausweitung der FluglärmSchutzzzone für die Menschen in den Einflugschneisen lässt weiter auf sich warten. Ich hoffe, dass das Jahr 2020 mehr Entlastungen für die Anwohner bringt.“

Dennis Thering, Stellvertretender Vorsitzender, CDU-Fraktion

„Die Allianz ist als neues Format eine gewinnbringende Ergänzung zu bereits bestehenden Gremien, um den Fluglärmschutz gemeinsam weiterzuentwickeln. Sie bietet als Dialogforum allen vom Flughafenbetrieb unmittelbar betroffenen Interessengruppen die Möglichkeit zum stetigen Austausch. Ich freue mich sehr, dass es gelungen ist, die Allianz trotz des konfliktträchtigen Themas fest zu etablieren und miteinander im Gespräch zu bleiben. Der Grundstein für eine weitere Zusammenarbeit mit dem Ziel, den Fluglärmschutz in Hamburg weiter zu stärken, ist gelegt!“

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

„Die Allianz für den Fluglärmschutz ist für mich ein wichtiges Diskussions- und Informationsforum, das zudem den permanenten Informationsaustausch zwischen den Beteiligten gewährleistet. Für mich ist es dabei sehr wichtig, dass man regelmäßig und aus erster Hand nicht nur Informationen bekommt und die verschiedenen Sichtweisen anhören „muss“, sondern auch die verschiedenen Sichtweisen gegeneinander gestellt und diskutiert werden. Hieraus erkennt man häufig berechtigte Themen, Ansätze und auch Verbesserungs-

möglichkeiten. Gleichzeitig ist es für mich auch ein wichtiges Forum, um selbst Position zu beziehen und die eigenen Positionen darzulegen. Ein regelmäßiges Zusammentreffen in der Allianz ordnet damit die Diskussion um den Flughafen/Fluglärmschutz und hat damit auch Einfluss auf die politischen Entscheidungen und ermöglicht es, Entscheidungen auf breiterer Informationsbasis zu treffen. Ich bin zudem dankbar dafür, dass es ein direktes und mittlerweile durchaus respektvolles Miteinander in der Allianz gibt. Einige Ehrenamtliche leisten hier Arbeit deutlich über das erwartbare Maß hinaus – bei einem hohen professionellen Output. Hierfür habe ich besonderen Respekt, weil ich aus eigener Erfahrung weiß, wie anspruchsvoll dies ist.“

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

3. Die Sitzungen der Allianz 2019

10. Sitzung am 21.02.2019

Im Zentrum der Sitzung vom Februar 2019 stand die Sachaufklärung um die **Bahnbenutzungsregelung (BBR)** für den Flughafen Hamburg.

Dazu ging die Allianz das Thema mithilfe von Statements aus verschiedenen Rollen und Perspektiven an. Es referierten Herr Scharnberg (Flughafen Hamburg), Herr Dr. Schwartz (BAW), Herr Neuhold (Pilot), Frau Dr. Wächter (Deutsche Flugsicherung), Herr Schubert (Fluglärmenschutz Hamburg e.V.) und Frau Dr. Reuter (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation).

Eingangs wurde von Seiten des Flughafens die Statistik zur Bahnverteilung in den letzten 10 Jahren für unterschiedliche Zeitfenster (insbesondere zu den Tagesrandzeiten sowie getrennt nach Starts und Landungen) vorgestellt. Exemplarisch wurde auch der Einfluss der Windverteilung auf die Bahnbenutzung erläutert. Herr Scharnberg wies darauf hin, dass die Mehrzahl der Flugbewegungen relativ konstant in/aus Richtung Norden abgewickelt würde und dass es dem Flughafen wichtig sei, das „hohe Gut“ einer mehrjährig stabilen Verteilung der Flugbewegungen über Hamburg und Schleswig Holstein nicht wegen der streitigen Auslegung einzelner Ziffern der Bahnbenutzungsregeln grundsätzlich in Frage zu stellen. Verlässlichkeit und Stabilität seien wichtige Voraussetzungen für den Umgang mit Fluglärm.

Anschließend gab Herr Dr. Schwartz einen Überblick über die historische Entwicklung der Fluglärmenschutzbestimmungen für die Bevölkerung (Nachtflugbeschränkungen und Bahnbenutzungsregelung). Im Weiteren stellte Herr Dr. Schwartz dar, in welchem geringem Maße die Bahnbenutzungsregeln aus Sicht der Initiativen eingehalten würden. Als besonders kritisch bezeichnete er dabei, dass die BBR 2.3 weitgehend nicht beachtet werde. Die im Planfeststellungsbeschluss 1998 zugrunde gelegte Annahme von maximal 842 Landungen pro Jahr über die RWY23 nach 22 Uhr werde mittlerweile um mehr als das Doppelte überschritten. Seiner Ansicht nach liege die geringe Einhaltungquote hauptsächlich an der Kapazitätseinschränkung (d.h. der Zahl der möglichen Starts und Landungen pro Stunde), die im Falle der Regelbeachtung ansonsten eintreten würde.

Herr Neuhold schilderte die Start- und Landungsvorbereitungen im Cockpit. Piloten würden im Setting den Triebwerksschub und die Pisten so wählen, dass der Verkehr in erster Linie sicher abgewickelt würde. Dies hätte oberste Priorität. Daneben würden auch Aspekte des Lärmschutzes (reduzierter Turbinenschub) und der flüssigen Verkehrsabwicklung (Reduzierung von Verspätungen) eine hohe Priorität einnehmen. Dies seien – wie bereits von den Vorrednern geschildert – allerdings nur drei Aspekte unter einer Vielzahl weiterer, die Einfluss auf die Wahl der jeweiligen Pisten hätten.

Herr Schubert erklärte in seinem Statement, dass die Stadtteile südlich des Flughafens die Schutzfunktionen der BBR sehr wohl zu schätzen wüssten und es absolut unverständlich sei, weshalb Regeln zum Schutz anderer Stadtteile nicht ebenso berücksichtigt würden. Das

entscheidende Problem bestünde seiner Meinung nach darin, dass in Hamburg eine unabhängige Instanz fehle, die für die Einhaltung aller Regeln sorgt und diese bei Verstößen durch Sanktionen auch durchsetzt. Die eigentlich dafür zuständige Behörde (BWVI) könne diese Aufgabe nicht erfüllen, weil Eigentümerinteresse und Kontrollfunktion hier unter einem Dach vereint seien.

Abgeschlossen wurde das Thema Bahnbenutzung durch Vorträge von Frau Wächter (Deutsche Flugsicherung) und Frau Dr. Reuter (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation). Aufgrund der laufenden Klage von Fluglärm betroffenen konnten beide nicht zu allen Punkten ausführlich Stellung nehmen. Frau Wächter stellte fest, dass die Bahnbenutzungsregelung aus Sicht der DFS im Ergebnis eingehalten würde und unterstrich zudem, dass sie ausdrücklich keine Kapazitätsbeschränkung beinhalte. Auch Frau Dr. Reuter bezog sich in ihrem Vortrag auf den Rechtsrahmen, innerhalb dessen sich DFS und BWVI zu bewegen hätten. Maßstab der Abwägung zur Bahnbenutzung sei ein sicherer, geordneter und flüssiger Verkehr entsprechend der gesetzlichen Vorgaben. Lässt dieser Rahmen Entscheidungsspielräume zu, seien die Bahnbenutzungsregelungen zu berücksichtigen.

Im Ergebnis der Diskussion um die Bahnbenutzungsregelung ergab sich keine gemeinsame Sichtweise. Die Unterschiede lagen insbesondere in der rechtlichen Bewertung der Verbindlichkeit der Bahnbenutzungsregelung und in der Frage, ob diese für jeden Flug gleichermaßen anzuwendende individuelle, örtliche und zeitliche Schutzwirkungen beinhaltet.

Das Klageverfahren von Fluglärm betroffenen gegen die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und die Deutsche Flugsicherung (DFS) und die Bewertung des entsprechenden Urteils spielte dann in der 12. Sitzung am 28.11.2019 erneut eine wichtige Rolle.

Gemäß dem Beschluss der Allianz vom Dezember 2018 wurde darüber hinaus die systematische Behandlung des Themas **„Verspätete Starts und Landungen nach 23:00 Uhr“** aufgenommen, die im Verlauf aller Sitzungen des Jahres fortgeführt wurde (vgl. Punkt 4. des Berichts).

Den Einstieg bildete ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung der nächtlichen Verspätungen im gerade abgelaufenen Jahr 2018. Insgesamt 1.174 Flüge hatten die Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr in Anspruch genommen – eine Gesamtzahl, die ohne Zweifel auch für den Flughafen nicht befriedigend war. Ansatzweise positiv aus Sicht des Flughafens war allerdings die Entwicklung im zweiten Halbjahr 2018, wo die Zahl der nächtlichen Verspätungen gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen war. Der Flughafen erklärte seinen Willen, alles dazu beizutragen, dass sich die Verspätungssituation 2019 wieder verbessern würde.

Aus der Sicht der Initiativen zeigten die Ergebnisse 2018, dass die verschiedenen Maßnahmen des Senats und des Flughafens zur Reduzierung der Verspätungszahlen ohne Erfolg geblieben waren. Als besonders kritisch bezeichneten die Initiativen in diesem Zusammenhang

die Rolle von „Billigfliegern“, die im Verhältnis zum jeweiligen Gesamtflugaufkommen am Hamburger Flughafen eine überproportional hohe Überschreitungsquote der 23 Uhr-Grenze aufwiesen.

Zum Abschluss der 10. Sitzung der Allianz wurden die **Schwerpunktthemen für die weitere Arbeit in 2019** festgelegt: Es sollten die grundlegenden Trends im internationalen Flugverkehr und ihre Bedeutung für den Flughafen Hamburg behandelt werden, darüber hinaus – wie bereits 2018 vereinbart – das Thema „Passiver Lärmschutz“.

11. Sitzung am 20.06.2019

Mit Beginn der 11. Sitzung wurde das Protokoll der Allianz-Sitzungen von Herrn Lukas Ritz (FHG) geführt, da sich Frau Rautenstrauch-Ulbricht inzwischen in der Elternzeit befand.

In dieser Sitzung wurde zuerst der von der Vorbereitungsgruppe erarbeitete **Jahresbericht 2018** der Allianz für den Fluglärmschutz behandelt.

Frau Dr. Tjardes (Wirtschaftsbehörde) und Herr Dr. Schwartz (BAW) erläuterten den intensiven Diskussionsprozess in der Vorbereitungsgruppe, dessen Ergebnis der jetzt vorgestellte Berichtsentwurf sei. Sie unterstrichen, dass der Bericht den enormen Arbeitsaufwand sichtbar mache, den viele Beteiligte – Hauptamtliche wie Ehrenamtliche – weit über die normale Arbeitszeit hinaus erbracht hätten. Es sei sehr wichtig, dass die geleistete Arbeit dokumentiert und wertgeschätzt werde. Hervorgehoben wurde auch der Berichtsteil zur umfassenden und zielorientierten Arbeit der AG Messen, deren Mitgliedern die Vorbereitungsgruppe ausdrücklich danken wolle.

Herr Kraft und Herr Wicher erklärten für die Seite der Initiativen, dass die Kontroversen und der Stand des Dialogs in der Allianz sehr treffend dargestellt worden seien. Dass dieser Dialog wichtig und sinnvoll ist, werde außerhalb der Allianz jedoch oft nicht wirklich gesehen. Wer die inzwischen ergriffen Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung betone, der müsse sich viel Kritik anhören; außerhalb des Gremiums fände eine ganz andere Form der Diskussion statt.

Herr Dr. Tjarks äußerte sein Verständnis für diese Situationsbeschreibung und betonte die Bedeutung des Monitorings der nächtlich verspäteten Flüge, das sich die Allianz vorgenommen habe. Frau Dr. Schaal wies darauf hin, dass die Bürgerschaft jetzt weitere Stellschrauben zur Fluglärmreduzierung beraten und in einem 21-Punkte-Programm zusammengefasst habe.

Frau Dr. Pieroh-Joußen begrüßte die informative Darstellung der Arbeit der Allianz und kündigte an, dass der Bericht in die Mitteilung der Bürgerschaft zur Umsetzung des 16-Punkte-Plans als Anlage aufgenommen werde.

Die einmütige Verständigung auf den Bericht verdeutlichte, dass die Allianz für den Fluglärmschutz trotz aller Interessengegensätze gewillt bleibt, Gemeinsamkeiten und Kontroversen in gegenseitigem Respekt darzustellen.

Das nächste Schwerpunktthema der Sitzung war die **Vorlage „Zukunftstrends des Luftverkehrs“**. Ausgehend von einem Thesenpapier zu den langfristigen wirtschaftlichen, technologischen, ökologischen und politischen Rahmenbedingungen des Flugverkehrs schlug die Vorbereitungsgruppe eine Diskussion über grundlegende Entwicklungstrends vor, die für den Betrieb des Flughafens Hamburg zukünftig eine wichtige Rolle spielen und auf die sich der Flughafen einzustellen hätte. Beispielhaft wurde in diesem Zusammenhang auf die

Klimaschutzbewegungen verwiesen, die eine große gesellschaftliche Aufmerksamkeit erfahren würden und in der Arbeit der Allianz berücksichtigt werden sollten.

Vor diesem Hintergrund wurde nach intensiver Beratung in der Vorbereitungsgruppe vorgeschlagen, aus dem Gesamtspektrum der Trends zunächst die Themen „Entwicklung neuer Flugzeugkonzepte und Handlungsdruck durch die Klimapolitik“ sowie „Anhaltendes Wachstum der Flugverkehrsnachfrage und steigendes Umweltbewusstsein“ herauszugreifen und zu bearbeiten.

In der Diskussion über diesen Vorschlag sprachen sich Frau Hartl-Sorkin und Herr Wicher dafür aus, dass sich die Allianz unmittelbarer und konkreter mit den Planungen des Flughafens und den Belastungen der Bevölkerung durch den Fluglärm auseinandersetzen sollte. Die Mitglieder der Vorbereitungsgruppe begründeten demgegenüber ihren Vorschlag, die Entwicklung des Flughafens in Verbindung mit den generellen ökonomischen und ökologischen Trends des Flugverkehrs zu betrachten. Allerdings müsse berücksichtigt werden, was die Allianz angesichts ihrer Arbeitsmöglichkeiten an Themen realistisch behandeln kann.

Angesichts der zeitlichen Rahmenbedingungen und der unterschiedlichen Meinungen zur Bedeutung der Arbeit an den „Trends“ verständigte sich die Allianz im Ergebnis darauf, zunächst nur das Thema „Entwicklung neuer Flugzeugkonzepte und Handlungsdruck durch die Klimapolitik“ anzugehen. Dieses wird am 23.01.2020 in der Allianz behandelt werden.

Mit Blick auf die bevorstehenden Bürgerschaftswahl am 23.02.2020 und die Erwartung, dass sich die Besetzung der Allianz danach verändern könne, wurde darüber hinaus vereinbart, die Schwerpunktthemen nur bis zur Januar-Sitzung am 23.01.2020 festzulegen. Die Vereinbarung weiterer Termine zur Behandlung der „Trends“ wurde deswegen bis nach der Bürgerschaftswahl zurückgestellt.

Zum Abschluss der 11. Sitzung wurde das Thema **Verspätete Starts und Landungen nach 23:00 Uhr** fortgeführt und um den Aspekt „Verkehrsspitzen zu den Tagesrandzeiten“ erweitert.

Frau Hartl-Sorkin sprach das Problem an, dass erhöhter Druck auf die Tagesrandzeiten entstanden sei, insbesondere durch vermehrte Landungen in der Zeit zwischen 18 und 22 Uhr sowie durch vermehrte Starts in der Zeit zwischen 6 und 7 Uhr. Sie sähe eine solche Entwicklung als durchaus bedenklich an, da auch die Tagesrandzeiten in Bezug auf die Lebensqualität und die Gesundheit der Fluglärm betroffenen von großer Bedeutung seien. Seitens der FHG wurde in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, dass die Anzahl der Starts und Landungen in den genannten Zeiträumen im vergangenen Jahr rückläufig war. Das Thema konnte in

der Allianz nicht weiter vertieft werden, die verschiedenen Einschätzungen müssen zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgegriffen werden.

Herr Schmidt erläuterte aus der Sicht des Flughafens die positive Entwicklung der Verspätungszahlen im Verlauf des Jahres 2019: Allein im Mai gab es in der Verspätungsstunde 100 Flüge weniger als im Vorjahresmonat, insgesamt ist die Zahl der Verspätungen in den ersten fünf Monaten 2019 gegenüber dem Vorjahr um fast 50 % zurückgegangen. Diese Entwicklung ist das Ergebnis der Arbeit an vielen Stellschrauben bei allen Beteiligten des Luftverkehrs gewesen.

Herr Schmidt stellte in diesem Zusammenhang die eigenen Anstrengungen des Flughafens vor: Man habe eine spezielle Gruppe eingerichtet, die nur die Verspätungen von Flügen und deren Tagesumläufe im Auge hätte und sehr aktiv sei, um auf Fehlplanungen und wiederkehrende Verspätungen verbessernd einwirken zu können – auch in Zusammenarbeit mit der Fluglärmschutzbeauftragten Frau Dr. Pieroh-Joußen und der Umweltbehörde. Dadurch habe man eine Reihe von Umplanungen von Problemflügen erreicht und so zur Senkung der Verspätungszahlen beigetragen.

Herr Dr. Tjarks und Herr Thering merkten dazu ebenso wie die Fluglärmschutzbeauftragte Frau Dr. Pieroh-Joußen an, dass der Rückgang der Zahl der verspäteten Flüge nach 23 Uhr für einen ersten Schritt gut sei, aber noch nicht ausreiche, zumal die schwierigen Monate im Sommer erst noch kommen würden. Man müsse daran arbeiten, dass der Trend anhalte.

Die Vertreter der Lärmschutzinitiativen begrüßten die Anstrengungen des Flughafens die erreichten Verbesserungen ebenfalls. Herr Dr. Schwartz und Herr Mosel wiesen gleichwohl darauf hin, dass der Flughafenbetrieb bezüglich der nächtlichen Verspätungen nur in Relation zu den beiden sehr schlechten Jahren 2017 und 2018 besser abschneide, nicht dagegen im Vergleich zu den Vorjahren, z.B. 2014. Insofern sähen sie die Auffassung der Initiativen bestätigt, dass ein erheblicher Teil der aufgetretenen nächtlichen Verspätungen keineswegs „unvermeidbar“ gewesen sei.

Die Aussprache wurde vereinbarungsgemäß damit abgeschlossen, dass der Punkt **Verspätete Starts und Landungen nach 23:00 Uhr** in der November-Sitzung der Allianz erneut aufgegriffen werden sollte.

12. Sitzung am 28.11.2019

In der November-Sitzung wurden zunächst die aktuellen Diskussionsthemen zur Entwicklung des Flugverkehrs in der Region behandelt – insbesondere die **Verlängerung des Erbbaurechtsvertrags zwischen der Stadt Hamburg und dem Flughafen** sowie das **Urteil des Hamburgischen Obergerichts zur Bahnbenutzungsregelung**.

Die gewünschte Befassung mit dem Bericht der Fluglärm-schutzbeauftragten wurde einvernehmlich in einen Sondertermin bei der Behörde für Umwelt und Energie im Januar 2020 „ausgelagert“.

Bezüglich einer Befassung mit aktuellen Angelegenheiten der Fluglärm-schutzkommission wurde darauf verwiesen, dass diese in der FLSK zu diskutieren wären.

Verlängerung des Erbbaurechtsvertrags

Herr Scharnberg konzentrierte sich in seinem einführenden Beitrag auf die klima- und lärm-schutzrelevanten Teile der im Vorfeld der Sitzung versandten Bürgerschaftsvorlage. Er erläuterte die Klausel zur Lärmausgleichzahlung und bezeichnete sie als ein stark wirkendes Instrument, das deutlich unterhalb der Lärmkontur der Betriebsgenehmigung zu wirken beginne. Ferner gebe es die Verabredung, dass der Flughafenbetrieb ab dem Jahr 2021 klimaneutral sein solle. Der Hamburger Flughafen werde aller Voraussicht nach der erste deutsche Flughafen sein, der dieses Ziel realisiert. Weitere Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung des Flugbetriebs seien beispielsweise die Optimierung der Rollwege der Flugzeuge, die Landstromversorgung der Flugzeuge im Stillstand sowie der Einstieg in den Einsatz von synthetischem Kerosin zur Betankung. Abschließend sprach Herr Scharnberg die neuen Lärmschutzprogramme an, die im Erbbaurechtsvertrag festgeschrieben wurden. Alle Maßnahmen des Flughafens zum Klimaschutz würden darüber hinaus ab 2021 in einen Nachhaltigkeitsbericht der Flughafen Hamburg GmbH dargestellt.

In der anschließenden Aussprache kritisierte Herr Dr. Schwartz den im Erbbaurechtsvertrag vereinbarten 62 dB(A)-Dauerschall-Grenzwert von 15,39 km² als zu hoch. Im Ergebnis sei festzustellen, dass sich der Flughafen hier einen weiteren Puffer für mehr Flugbewegungen gesichert habe, insofern habe man für zwei Generationen eine dauerhaft zu hohe Belastung festgeschrieben.

Auf Fragen nach der zukünftigen Feinstaubbelastung durch den Flugbetrieb erklärte Herr Schmidt, dass sich der Feinstaub bei Einsatz von synthetischem Kerosin stark verringern werde. Vergleichsmessungen bei fossilem und synthetischem Diesel hätten bei Verwendung von synthetischem Kraftstoff eine Reduktion von etwa 90 % ergeben.

Frau Dr. Schaal und Herr Dr. Tjarks bewerteten die im Erbbaurechtsvertrag festgehaltene reduzierte Lärmkontur als ein wichtiges Kontrollinstrument. Man liege mit der jetzt

festgelegten Grenze flächenmäßig etwa 25 % unterhalb der Betriebsgenehmigung, und auch wenn dies nicht in der Betriebsgenehmigung festgehalten sei, bedeute es doch eine klare Verpflichtung des Flughafenbetreibers. Insofern solle man das im Vertrag nun enthaltene Klima- und Lärmpaket als einen Erfolg ansehen, der ohne die Initiativen nicht möglich gewesen wäre.

Urteil zur Bahnbenutzungsregelung

Frau Müller verwies hierzu auf die schriftlichen Stellungnahmen der BWVI und der Initiativen, die zur Kenntnis genommen worden seien und im Protokoll festgehalten würden. Herr Schubert wies darauf hin, dass die Stellungnahme der BWVI noch viele offene Fragen aufwerfe, die geklärt werden müssten, insbesondere im Hinblick auf die Belastungsreduzierung in der Nacht. Er schlug dazu eine Gesprächsrunde der BWVI zusammen mit den Betroffenen vor. Dieser Vorschlag soll im Nachgang weiter behandelt werden.

Schwerpunktthema der Sitzung waren die angekündigten Maßnahmen zum passiven Lärmschutz im Umfeld des Flughafens.

Lärmschutzprogramme des Flughafens

Herr Schmidt berichtete zunächst über die Historie der Lärmschutzprogramme des Flughafens. Diese habe bereits Ende der 70er Jahre begonnen, ein wichtiger Meilenstein sei das Planfeststellungsverfahren im Jahr 1998 gewesen. Daran hätten sich weitere Lärmschutzprogramme angeschlossen.

Das jetzt angelaufene „Programm 9+“ des Flughafens und der Airlines sei ein freiwilliges neues Programm im Bereich um das Startbahnkreuz herum. Es geht auf das 21-Punkte-Programm der Bürgerschaft vom September 2018 zurück. Zielsetzung sei, dass die Förderung attraktiver gestaltet wird und mehr Betroffene gefördert werden könnten.

Lärmschutzprogramme der Stadt

Herr Wagner stellte die städtischen Lärmschutzprogramme vor und erklärte, worin der Unterschied zum Programm des Flughafens liegen: Der Flughafen kümmere sich um das Gebiet innerhalb eines Radius von 1,3 km rund um das Startbahnkreuz, die Stadt um die lärmbeeinträchtigten Flächen außerhalb dieser Zone. Herr Wagner erläuterte insbesondere die Grundsätze des Programms und die Voraussetzungen für eine Förderberechtigung. Bei der Förderung handele es sich um einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von 100 % der Kosten der jeweiligen Lärmschutzmaßnahmen. Das Programm erstrecke sich zeitlich bis zum 31.12.2020 und sei am 01.10.2019 gestartet.

Stellungnahmen der Initiativen zum passiven Lärmschutz

Herr Dr. Schwartz kritisierte, dass es sich bei passiven Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich um eine Fehlanpassung handele. Passiver Fluglärmschutz legalisiere Fluglärm. Was man von Seiten der Initiativen fordere, sei eine nachhaltige Belastungsreduzierung: Als erstes sei Fluglärm zu vermeiden, dann zu vermindern und zu begrenzen. Der verbleibende Rest sei schließlich auszugleichen. Anzustreben sei eine dauerhaft verträgliche, gerechte sowie verhältnismäßige Belastung.

Auffällig sei, dass drei von vier Beschwerden von Personen außerhalb der bestehenden Lärmschutzzonen kommen würden. Eine sehr große Zahl von Betroffenen werde durch die angebotenen Programme also offensichtlich nicht erreicht.

Herr Kraft warf die Frage auf, was ein stadtverträglicher Flughafen für den Lärmschutz eigentlich heiße und was dies für die Stadt bzw. den öffentlichen Raum bedeute. Man habe in den betroffenen Gebieten oft über 90 dB(A) maximale Belastung und 70 dB(A) Dauerbelastung. Dadurch werde man beim Einkauf, bei der Arbeit, bei der Erholung sowie beim Fuß- und Radverkehr und weiteren Beschäftigungen ständig beeinträchtigt. Im öffentlichen Raum sei hier keine Stadtverträglichkeit gegeben, die Lebensqualität sei stark eingeschränkt. Insofern sei mehr aktiver und passiver Lärmschutz unbedingt geboten.

In der Aussprache zu diesen Statements wurden verschiedenste Fragen und Kritikpunkte angesprochen, u.a. folgende:

Herr Kraft und auch Herr Thering kritisierten, dass durch die Programme nur ein ganz kleiner Bereich gefördert würde. Ein großer Teil der Beschwerden würde aber von Betroffenen außerhalb der derzeitigen Förderbereiche kommen. Herr Schmidt erklärte dazu, dass durch die Programme des Flughafens der Kreis um das Startbahnkreuz herum und durch die Maßnahmen der Stadt auch die Betroffenen in den Einflugschneisen gefördert würden. Das 9. Programm entspräche den gesetzlichen Vorschriften und würde alle rechtlich Betroffenen abbilden. Insgesamt gebe es durch die neuen Programme 2.000 zusätzliche Antragsberechtigte.

Herr Kühl und Herr Kraft beklagten, dass die Förderung nicht ausreiche, um einen wirksamen Schallschutz in den Häusern zu realisieren. Zudem sei die Handhabung der Programme sehr umständlich. In der Antragsberatung werde viel versprochen, aber wenig eingehalten. Notwendige Dinge würden dann oft nicht gemacht. Herr Schmidt erwiderte, der entsprechende Antrag sei durchaus allgemein verständlich, zudem würden die Kosten der Gutachter auch im Falle einer Ablehnung vom Flughafen getragen werden, was durchaus kein Standard in Deutschland sei. Man tue viel, um das Verfahren einfach und transparent zu gestalten, man müsse hier aber ein übergeordnetes Gesetz umsetzen und könne deshalb nicht alle Regeln nach eigenen Vorstellungen anpassen.

Herr Schubert und Herr Galka sprachen die Probleme bei Neubauaktivitäten in Gebieten unterhalb der Einflugschneisen an, für die es keine Angebote gäbe. Herr Schmidt erläuterte, dass im Falle neuer Baugenehmigungen stets der Eigentümer dafür verantwortlich sei, dass ein ausreichender Schallschutz eingeplant und realisiert wird.

Weitere Diskussionsbeiträge gingen erneut auf Grundsatzfragen der Umweltbelastungen durch den Flugbetrieb ein.

Anschließend wurde das Monitoring zum Thema „**Verspätete Starts und Landungen nach 23:00 Uhr**“ fortgeführt.

Herr Scharnberg ging aus Zeitgründen nur auf Nachfragen zu seinem vorab versandten Vortrag ein. Er beschrieb die weiterhin positive Entwicklung in 2019 und sprach zusätzliche Aspekte an, die bei den anhaltend deutlich rückläufigen Verspätungszahlen festzustellen wären.

So gab es beispielsweise 2018 insgesamt 20 Flüge, die gemäß der 25%-Regelung des 21-Punkte-Programms der Bürgerschaft gemeldet worden waren, während bis einschließlich Oktober 2019 nur noch zwei landende Flugnummern und drei startende Flugnummern gemeldet werden mussten, weil sie die Bedingungen (mindestens zwölf Gesamtbewegungen und mindestens 25 % Verspätungsanteil) erfüllten.

Herr Dr. Schwartz bestätigte den im Vergleich zu den Vorjahren eingetretenen deutlichen Rückgang der Verspätungen und ging in seiner Einschätzung u.a. vertieft auf die Unterschiede in der Pünktlichkeit einzelner Airlines ein. Er stellte in diesem Zusammenhang fest, dass mehrere „Billig-Flieger“ besonders häufig an den aufgetretenen nächtlichen Verspätungen beteiligt waren. Problematisch war aus seiner Sicht zudem, dass die Zahl der Starts nach 23 Uhr im Vergleich zur Zahl der Landungen nur wesentlich weniger zurückgegangen war.

Diskussionsthema war erneut, inwieweit bestimmte Verspätungen als „unvermeidbar“ eingestuft werden müssten oder nicht. Herr Scharnberg erläuterte dazu, dass man bzgl. der Verspätungskategorien dem international gebräuchlichen IATA-Standard folgen würde. Frau Dr. Pieroh-Joußen beschrieb die juristischen Schwierigkeiten, die mit der Verwendung des unbestimmten Rechtsbegriffs „unvermeidbar“ in der Auseinandersetzung mit den Airlines verbunden wären. Sie hoffe sehr, dass hier durch künftige Gerichtsurteile mehr Verlässlichkeit geschaffen würde.

Herr Thering meinte, dass der Grund für die deutlich reduzierte Zahl der Verspätungen doch nur sein könne, dass aufgrund anderer (besserer) Planung anders geflogen werde. Dies sei für ihn Beleg dafür, dass viele verspätete Flüge vermeidbar seien.

Frau Dr. Reuter merkte dazu an, dass die Verbesserungen durch viele nationale und internationale Maßnahmen erreicht worden seien, die z.B. durch den Luftverkehrsgipfel in Hamburg eingeleitet worden waren. Und dies sei nicht nur in Hamburg, sondern in allen Teilen der Bundesrepublik zu spüren gewesen. Das sei maßgeblich aufgrund der Debatte und des ganzen Engagements in Hamburg entstanden. Gleichzeitig zeige sich, dass viele Dinge sich nicht sofort ändern ließen bzw. auch nicht einfach abschaltbar seien. Hier sei noch ein langer Weg zu gehen.

Frau Müller gab zum Schluss der Sitzung noch einen kurzen Bericht über die **Arbeit der AG Messen** (vgl. hierzu Punkt 5. dieses Berichts).

Frau Müller beendete die Sitzung mit einem Hinweis auf die nächste Sitzung der Allianz am 23. Januar 2020. Dann werde man (vor der Bürgerschaftswahl am 23. Februar 2020) noch einmal in dieser Zusammensetzung zusammenkommen und das Schwerpunktthema „Neue Flugzeugkonzepte und Anforderungen der Klimaschutzpolitik“ behandeln. Außerdem werde dann über den Jahresbericht der Allianz gesprochen, der von diesem Kreis verantwortet werden müsse.

4. Verspätete Starts und Landungen nach 23:00 Uhr

In allen Sitzungen der Allianz stellte der Flughafen die jeweils aktuelle Datelage zur Verspätungsproblematik vor, die Vertreter der Lärmschutzinitiativen kommentierten die Entwicklung aus ihrer Sicht.

Der Flughafen berichtete in der November-Sitzung der Allianz, dass sich die Zahl der Flüge zwischen 23 und 24 Uhr von Januar bis einschließlich Oktober 2019 im Vergleich zum Vorjahr um fast 42 % verringert hat. Das sind 456 nächtliche Starts und Landungen weniger als im Vorjahreszeitraum.

(Nachrichtlich: Die Zahl der Starts und Landungen in der Verspätungsstunde belief sich im Gesamtjahr 2019 auf 678, das sind 42 % oder fast 500 Flüge weniger als in 2018.)

Diese Entwicklung wurde von allen Mitgliedern der Allianz als großer Schritt in die richtige Richtung und Erfolg angesehen. Alle Seiten waren sich einig, dass die gemeinsamen Anstrengungen, späte Flüge auf das notwendigste Mindestmaß zu begrenzen, unvermindert fortgeführt werden. Herr Dr. Tjarks nahm in diesem Zusammenhang auf die Fachkennzahl der Umweltbehörde (550 Fälle) Bezug, während seitens der Initiativen als Toleranzgrenze 330 nächtliche Verspätungen angegeben wurden. Die Differenzen über das notwendige und realistische Ausmaß weiterer Reduzierungen der Verspätungszahlen bestanden allerdings fort. Der Flughafen wies auf die Rahmenbedingungen des Flugverkehrs hin, die dazu geführt hätten, dass auch die Zahl 550 bisher selten erreicht werden konnte.

Bei den festgestellten Verbesserungen haben nach Einschätzung der Allianz verschiedene Faktoren eine Rolle gespielt, u.a. der 16-Punkte-Plan der Hamburger Bürgerschaft, die BUND-Volkspetition 2018, das im Rahmen des ersten Luftfahrtgipfels 2018 in Hamburg beschlossene umfassende Maßnahmenpaket zur Stärkung der Zuverlässigkeit der Luftfahrt und die Initiativen des Flughafens.

Der Flughafen berichtete, dass intensive Gespräche mit den Airlines geführt wurden, um deren Bereitschaft zu erreichen, Flüge vorzuverlegen und das nächtliche Verspätungsrisiko zu verringern. Inzwischen sei eine klare Reduzierung der geplanten Flugbewegungen in den nächtlichen Randzeiten zu erkennen, die Anzahl der Flüge in der letzten Stunde sei im Sommerflugplan 2019 um 10 % und in der letzten halben Stunde um 24 % geringer als im Vorjahr ausgefallen. Für den Winterflugplan 2019/2020 werden zwischen 22:00 und 23:00 Uhr sogar 20 % weniger geplante Flüge als noch 2018/2019 erwartet.

Die Vertreter der Fluglärmschutzinitiativen kritisierten erneut die unklare Definition des Begriffs „unvermeidbare Verspätung“ und bezeichneten hier die Fluggastrechteverordnung als geeigneten Maßstab. Sehr problematisch sei aus ihrer Sicht weiterhin die Zahl der besonders lärmverursachenden Starts in der Verspätungsstunde – ausgerechnet hier hätte sich jedoch bisher nur ein unterdurchschnittlicher Rückgang ergeben.

Einig ist man sich, dass zu der erreichten Verbesserung auch der Druck der Fluglärm betroffenen und die Diskussionen in der Allianz für den Fluglärmschutz beigetragen haben. Die Sensibilität für das Thema nächtliche Verspätungen ist dadurch bei allen Beteiligten und auf allen Ebenen sehr hoch.

5. Die Arbeit der AG Messen

Mitglieder der AG Messen waren Herr Galka (Initiative gegen Fluglärm in Nien-
dorf), Herr Hardegen (FHG), Herr Kapp (BIG Fluglärm Hamburg e.V.), Herr
Schmidt (FHG), Frau Teegen (AG Fluglärmschutz Jersbek) und Herr Wagner
(BUE). Die Moderation der Treffen erfolgte durch Frau Müller (relations).

Die Einrichtung der AG Messen war von Beginn an als wichtiger Schritt in Rich-
tung Vertrauensbildung zwischen Flughafen und Lärmschutzinitiativen gedacht.
Ziel der Arbeit sollte es sein, die Transparenz der Messungen zu verbessern und
eine gemeinsame Bewertung der Messergebnisse zu ermöglichen.

Im Berichtszeitraum führte die AG Messen zwei Sitzungen durch – die insge-
samt 10. am 04.04.2019 und die 11. am 23.10.2019.

In diesen Sitzungen war die Arbeitsgruppe hauptsächlich mit der Nachverfol-
gung und Begleitung der Umsetzung der zuvor vereinbarten Maßnahmen be-
fasst. Dem Ziel der AG Messen, mehr Transparenz zu schaffen, kam man damit
aus Sicht der Initiativen teilweise näher.

Ohne Ergebnis blieben bislang die Anforderungen seitens der Initiativen zur Be-
reitstellung von Messdaten (ermittelte „Rohdaten“) für weitergehende Aus-
wertungen sowie für eine eigene Darstellung der Messergebnisse.

Die vereinbarten Maßnahmen zur Erweiterung des Messnetzwerkes um die
Standorte Jersbek, Lurup und Niendorf wurden umgesetzt. Der Messstandort
Lurup wurde zwischenzeitlich deinstalliert, soll aber im ersten Quartal 2020 mit
neuer Technik an geeigneterer Position wieder aufgebaut werden. Unstimmig-
keiten gab es zunächst bezüglich der Umwandlung des Standorts Niendorf in
eine ortsfeste und dauerhafte Messstelle, sie konnten jedoch in Sinne der ge-
troffenen Vereinbarung ausgeräumt werden.

Ein weiteres Thema war die Implementierung des ADS-B-Systems zur Zuord-
nung der Fluglärmereignisse und zur Visualisierung in TraVis. Die zwischen-
durch verkürzte Darstellung der Rollwege in TraVis wurde wieder rückgängig
gemacht und auf die ursprüngliche Darstellungsform zurückgeführt.

Die von Seiten der Initiativen gewünschten Windrichtungsdiagramme werden
rückwirkend seit Jahresbeginn 2019 auf der Homepage der FHG veröffentlicht.

Ab Januar 2020 erfolgt zudem die Aufnahme der Windgeschwindigkeit in die Windrichtungsdiagramme.

Thematisiert wurde schließlich die Berechnung der Lärmschutzzonen. Der Flughafen vertrat hierzu die Auffassung, dass die auf Basis der Prognose der 6 verkehrsreichsten Monate für 2020 (120.070 Flugbewegungen) berechneten Lärmschutzzonen deutlich großflächiger seien als sie real (voraussichtlich 89.000) sein müssten. Die Initiativen kritisierten gleichwohl die Dimensionierung der Lärmschutzzonen je Bahnrichtung, weil es zwischen den Prognosewerten und der im Mittel der letzten 10 Jahre tatsächlich eingetretenen Bahnverteilung nicht nachvollziehbare Differenzen gäbe. Dieser Punkt ist aus Sicht der Initiativen noch nicht abschließend geklärt.

6. Die Rolle der Vorbereitungsgruppe

In der Vorbereitungsgruppe vertreten waren neben Frau Müller als Moderatorin Herr Kraft (Initiativkreis), Herr Mosel (Initiativkreis), Frau Dr. Schaal (SPD-Fraktion), Herr Scharnberg (FHG), Herr Schmidt (FHG), Herr Dr. Schwartz (Initiativkreis), Frau Dr. Tjardes (BWVI,) Herr Dr. Tjarks (Grüne-Fraktion) und Herr Thering (CDU-Fraktion). Herr Mosel hat vor der letzten Sitzung der Vorbereitungsgruppe erklärt, dass er alle Ämter niedergelegt habe. Aktuell wird innerhalb der Initiativen ein Ersatz für Herrn Mosel abgestimmt.

Die Vorbereitungsgruppe hat im Jahr 2019 am 10.05., 12.06., 05.07., 02.10, 08.11. und 10.12. getagt. Neben den regelmäßigen Aufgaben der Vorbereitungsgruppe wie die Vorbereitung der Sitzung, Klärung der Themen- und Rednerlisten, Abstimmung und Vorbereitung des Protokolls sowie Vorbereitung und redaktionelle Abstimmung des Jahresberichtes hat sich die Vorbereitungsgruppe auch zu einem ergänzenden Gesprächsformat für Themen entwickelt, die aktueller oder grundsätzlicher Bedeutung sind und die aufgrund der zeitlichen und inhaltlichen Arbeitsweise der Allianz nicht immer oder nicht angemessen zeitnah in der Allianz besprochen werden können. Solche Themen waren in 2019 beispielsweise:

- Zukunftstrends des Luftverkehrs
- Flughafen und Compliance-Regelungen
- Öffentlichkeitsarbeit der Initiativen und des Flughafens
- Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten für 2018
- Urteil des OVG zu den Bahnbenutzungsregeln
- Vorstellungen der Initiativen zur „Allianz 2.0“

Bei der Vorbereitung der Sitzungen lag der Schwerpunkt auf der zeitintensiven Abstimmung und Vorbereitung des Jahresberichtes 2018 für die Allianz-Sitzung am 20.06.2019 sowie bei der Vorbereitung der Inhalte und möglichen Referenten für das Thema „Trends im Luftverkehr“.

Auch wenn in diesem Gesprächsformat die unterschiedlichen Positionen stets deutlich zum Ausdruck kamen, gelang es doch in der Regel, die dahinter stehenden Sichtweisen verständlich zu machen. So entwickelte sich in der Vorbereitungsgruppe eine gemeinschaftliche Kultur, kontroverse Themen und Standpunkte sachbezogen für die Sitzungen der FLSK aufzubereiten.

7. Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2020

Die Mitglieder der Allianz – die Vertretungen der Parteien in der Hamburger Bürgerschaft, der Fluglärmschutzinitiativen, der vom Fluglärm betroffenen Landkreise, der Umweltbehörde und der Verkehrsbehörde, der Wirtschaftsverbände, der Deutschen Flugsicherung, der Luftverkehrswirtschaft und des Flughafens – investierten erneut viel Zeit und Energie in den Dialog über die Entwicklung der luftverkehrsbedingten Belastungen in der Region.

Die Initiativen sehen in der Allianz derzeit das einzige Forum, in dem sie ihre Einschätzungen und Forderungen auf Augenhöhe zum Ausdruck bringen können. Sie kommen im Ergebnis jedoch zu dem Schluss, dass die Belange des Lärmschutzes dem wirtschaftlichen Interesse am Flughafenbetrieb weiter untergeordnet werden.

Das wichtigste Ergebnis der Arbeit der Allianz besteht darin, dass die Belastungen durch den Fluglärm heute in der Reflexion aller Beteiligten ein weit größeres Gewicht einnehmen als früher. Das kommt beispielsweise in den Bemühungen zur Reduzierung der Zahl der Flüge nach 23:00 Uhr zum Ausdruck, aber auch in den Auflagen für den Fluglärmschutz im neuen Erbbaurechtsvertrag der Stadt mit dem Flughafen, obwohl die Initiativen die damit vorgenommenen Rahmensetzungen als nicht ausreichend ansehen. Strittig ist zwischen den verschiedenen Polen in der Allianz dabei auch, wie eine angemessene Beteiligung der Initiativen an derartigen Weichenstellungen hätte ausfallen müssen.

Gemeinsam wurde der deutliche Rückgang der Zahl der nächtlich verspäteten Starts und Landungen am Flughafen Hamburg gegenüber den beiden Vorjahren als wichtige Verbesserung der Situation angesehen. Dazu, dass dies erreicht wurde, haben die intensiven Diskussionen in der Allianz einen Beitrag geleistet. Politik und Initiativen fordern gleichwohl, dass die besonders belastenden nächtlichen Verspätungen weiter reduziert werden.

Von Seiten des Flughafens kam Kritik an der Kommunikationspolitik einzelner Initiativen im Jahr 2019, die den gewünschten vertrauensvollen Umgang in der Allianz allzu häufig zugunsten eines konfrontativen Auftretens in Frage stellen würde. Gemeinsam erreichte Erfolge würden zudem nur unzureichend verdeutlicht. Die Initiativen bezeichneten ihrerseits verschiedene öffentliche Stellungnahmen des Flughafens als provozierend.

Im Jahr 2020 will sich die Allianz in weiteren Treffen mit den Zukunftstrends des Flugverkehrs und ihrer Bedeutung für den Flughafen Hamburg zuwenden.

Der Einstieg soll in der Januar-Sitzung 2020 mit den Themen „Entwicklung neuer Flugzeugkonzepte und Handlungsdruck durch die Klimapolitik“ vorgenommen werden. In einer weiteren Sitzung soll das Thema „Anhaltendes Wachstum der Flugverkehrsnachfrage und steigendes Umweltbewusstsein“ im Mittelpunkt stehen. In der ersten Sitzung der Allianz nach der Bürgerschaftswahl sollen dann weitere Themenschwerpunkte für die kommenden Sitzungen vereinbart werden.

8. Anhang

Grundsätze der Zusammenarbeit

Präambel

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

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

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

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

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

I.

Zielsetzung der Allianz für den Fluglärmenschutz*

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

- a) Der/die Fluglärmenschutzbeauftragte
- 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 Fluglärmenschutzinitiativen 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 Fluglärmenschutzkommission
- 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

* Beschluss der Allianz Februar 2018

(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/innen der Fluglärmschutzinitiativen
- 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 Fluglärmschutz“.

(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 Fluglärmschutz“ einladen. Bei Bedarf und Klärung der Kostenfrage kann die Vorbereitungsgruppe über das Sekretariat die Beauftragung von Fachstudien veranlassen und Facharbeitsgruppen zu einzelnen Themen einberufen. Sie schlägt dem Plenum den nachfolgenden Sitzungstermin vor.

IV.

Sekretariat

(1)

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

(2)

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

Mitglieder der „Allianz für den Fluglärmschutz“

Ordentliche Mitglieder:

Jens Aßmann, Abteilungsleiter, Handelskammer Hamburg (bis zur Sitzung 06/19)

➔ Ab Sitzung 11/19 Herr Alexander Anders

Dr. Kurt Duwe, Sprecher, FDP-Fraktion

Tjark Giller, Vorsitzender, AOC HAM (bis zur Sitzung 06/19)

➔ Ab Sitzung 11/19 Herr Özden Günes

Marion Grün, Fachdienstleiterin, Kreis Pinneberg

Werner Harmuth, Kreispräsident, Kreis Stormarn

Margarete Hartl-Sorkin, Vorsitzende, BIG Fluglärm Hamburg (bis zur Sitzung 06/19)

➔ Ab Sitzung 11/ 19 Herr Dr. Michael Breyer

Martin Hellwig, Gemeinschaftsbetriebsratsvorsitzender, FHG

Markus Jahn, Arbeitsgruppe Fluglärmschutz Jersbek

Stephan Jersch, Sprecher, DIE LINKE-Fraktion

Lukas Kaestner, Manager, Hamburg Aviation

Gebhard Kraft, Initiativkreis Fluglärm Hamburg & Schleswig-Holstein

Uwe Kühl, Sprecher NIG Norderstedter Interessensgemeinschaft für Fluglärmschutz

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

Susanne Mollner, FGE Fluglärmgeplagte Gemeinde Elmenhorst

Martin Mosel, Sprecher, BAW Bürgerinitiative für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein (bis zum 05.12.2019)

Raimund Neuhold, Pilot

Andrea Oelschläger, Sprecherin für Umweltfragen, AfD-Fraktion

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

Reimer Rathje, Vorsitzender, WiN - Wir in Norderstedt

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

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

Christian Scherhag, Manager, Hamburg Aviation

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

Uwe Schröder, Fluglärm Niendorf

Benjamin Schubert, 2. Vorsitzender, Initiative Fluglärm Barmbek Alsterdorf

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

Dennis Thering, Stellvertretender Vorsitzender, CDU-Fraktion

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

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

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

Thorsten Wolf, Fachbereichsleiter, Kreis Segeberg

Gaststatus:

Andrea Wächter, Leiterin, DFS Deutsche Flugsicherung

Torsten Wagner (BUE)

Vertreter:

Dr. Judith Reuter (BWVI) für Frau Dr. Tjardes

Lothar Galka (Fluglärm Niendorf) für Herrn Dr. Breyer

Sebastian Schulze (UV Nord) für Herrn Luettke

Moderation:

Traute Müller, Geschäftsführerin und Moderatorin, relations

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 Hamburg | Schleswig-Holstein

Gebhard Kraft, Initiativkreis Fluglärm Hamburg & Schleswig-Holstein

Johannes Scharnberg, FHG

Martin Mosel, BAW HH (bis zum 05.12.2019)

Traute Müller, relations

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