

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2106
25. Juli 2022

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2022/3
für den Flughafen Hamburg
am 24.06.2022

Teilnehmende:

Eckart **Boege** (Kreis Stormarn), Alexander **Brückner** (MELUND SH), Hans-Hinrich Brunckhorst (HH-Eimsbüttel), Kay **Gätgens** (HH-Eimsbüttel), Werner **Hansen** (HH-Wandsbek), Klaus-H. **Hensel** (Quickborn), André **Hückelkampfen** (DFS), Uwe **Hummert** (DFS), Dr. Ines **Köhler** (Dt. Lufthansa), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Reinhard **Kunde** (HH-Nord), Corinna **Lange** (BWI), Martin **Mosel** (BVF), Andreas **Müller** (HK), Stefan **Mundt** (BSW), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Dr. Judith **Reuter** (BWI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Nordderstedt), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Johannes **Scharnberg** (FHG) Dr. René **Schwartz** (BVF), Sigrid **Thumm** (BUKEA), Dr. Stefanie **von Berg** (HH-Altona), Matthias **Wallner** (TUlfly), Monika **Weidner** (BUKEA), Michael **Werner-Boelz** (HH-Nord), Thorsten **Wolf** (Kreis Segeberg)

Begrüßung/Anträge/Beschlussfähigkeit

Die Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 10 Uhr. Sie begrüßt den neu gewählten Vertreter des Kreises Stormarn als neues FLSK-Mitglied und die übrigen Teilnehmenden erstmalig wieder in Präsenz am üblichen Tagungsort des Flughafens Hamburg. Aus dem Gremium wird bezüglich des Protokolls der FLSK-Sitzung 2022/1 vom 25.02.2022 um größere Sorgfalt bezüglich der Aufnahme der im Rahmen der Abstimmung erfolgten Anmerkungen und um zeitnahen Versand gebeten. Darüber hinaus wird kritisiert, dass das Gremium keine Kenntnis darüber habe, wie über Änderungsanträge entschieden werde. Die Vorsitzende stellt hierzu künftig Informationen in Aussicht. Das Protokoll FLSK 2022/1 wird ohne weitere Änderungswünsche angenommen.

Anträge zur Tagesordnung gibt es von der BWI, die aufgrund kurzfristiger Erkrankung ihres Vertreters darum bittet, den TOP 4 noch einmal zu verschieben und eines Vertreters der BVF, den TOP 8 auf die Schwerpunktsitzung am 28.10.2022 zu vertagen. Zu TOP 9 bittet der Vertreter des Flughafens (FHG) um Aufnahme des Themas „Beinahe Zusammenstöße“ am Flughafen Hamburg und ein weiterer Vertreter der BVF um Aufnahme des Themas „FLSK vor Ort“. Weitere Anmerkungen zur aktuellen Tagesordnung gibt es nicht. Einwände gegen die gewünschten Änderungen werden nicht erhoben. Das Gremium ist beschlussfähig.

TOP 1 - Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Der Vertreter des Flughafens erläutert, dass es gerade in den letzten Wochen sowohl bei den Flugbewegungen als auch den Passagierzahlen einen extrem starken Anstieg gegeben habe und diese aktuell dreimal so hoch seien, wie noch zu Jahresbeginn. Dennoch liege die Zahl der Bewegungen gegenüber 2019 bei nur etwa 70 %. Durch den Anstieg der Flugbewegungen sei es mit Beginn des Sommerflugplanes (SFP) im April auch zu deutlich mehr Verspätungen gekommen. Die Airlines reagierten darauf mit massiven Flugstreichungen von und nach Hamburg, dennoch habe es, insbesondere im Juni, einen signifikanten Anstieg der Verspätungen gegeben. Die durch die Aufhebung aller

Reisebeschränkungen extrem gestiegenen Nachfrage, aber auch die Personalknappheit bei den Dienstleistern, nicht nur am Hamburger Standort, seien neben den derzeitigen ATC¹-Restriktionen ursächlich für die Probleme im gesamten europäischen Luftverkehr. Kaum ein Flug sei derzeit wie geplant durchführbar. Die FHG selbst habe in vielen Prozessen lediglich die Rolle eines Koordinators und könne nicht direkt durchgreifen. Zu nennen seien hier Bereiche wie der Check-In, die Sicherheitskontrolle oder auch die Gepäcknachverfolgung. (FLSK Drs. Nr. 1/2022-3).

Im Rahmen der sich anschließenden Diskussion wird insbesondere von der BVF der hohe Anstieg der Flüge außerhalb der Betriebszeit des Flughafens kritisiert. In diesem Zusammenhang wird noch einmal auf das Kriterium der Unvermeidbarkeit von Starts und Landungen nach 23 Uhr verwiesen. Umlaufverspätungen seien aus Sicht der BVF demnach als vermeidbar und damit unzulässig anzusehen. Die derzeitigen Probleme dürfen nicht zu Lasten Dritter, der Anwohner*innen in den An- und Abflugkorridoren, gehen.

Die DFS stellt zunächst klar, dass Flugplankoordinierung und Slotvergabe zwei verschiedene Dinge seien. Die Koordinierung der Flugplanungen sei Aufgabe des sog. Slotkoordinators am Flughafen, der auch die grundsätzliche Landerechte am jeweiligen Standort vergebe. Davon zu unterscheiden seien die sogenannten ATC-Slots, feste Zeitfenster, die von der DFS in den jeweils zuständigen Flugsicherungscentern sektorenübergreifend koordiniert werden. Durch Verlagerungseffekte des Luftverkehrs aufgrund des Ukraine-Konflikts und der Einführung neuer Sicherheitssystemen in anderen europäischen Luftsicherungscentern, zusätzlich zur ebenfalls der DFS obliegenden militärischen Koordinierung sei dies aktuell eine große Herausforderung. Zudem habe die Pandemie zu einem Ausbildungstau bei der DFS geführt. Während dieser Zeit habe es lediglich etwa 20 % des sonst üblichen Verkehrsaufkommens gegeben, welches keine sichere Ausbildung ermögliche.

TOP 2 - Verspätungen - insb. Rotationsverspätung durch lange Warteschlangen an den Sicherheitskontrollstellen, Sachstand jährlicher Fluglärmenschutzbericht

Die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) bezeichnet die aktuelle Verspätungslage als sehr angespannt (s. FLSK Drs. Nr. 2/2022-3). Bereits im Mai 2022 sei die Zahl der Verspätungen größer als die Anzahl im gleichen Zeitraum 2019 gewesen. Gehe es so weiter, sei das nach den aktuellen Zahlen der direkte Weg in das Katastrophenjahr 2018. Sie begrüße die Flugstreichungen, frage sich aber, ob nicht noch mehr Flüge gestrichen werden müssten, weil das System derzeit einfach nicht gut laufe und appellierte dahingehend an die Luftfahrtunternehmen, aktiv zum Lärmschutz beizutragen und noch intensiver zu streichen. In diesem Zusammenhang weise sie darauf hin, dass die Verspätungsregelung nicht als „Auffangtatbestand“ diene, um Systemfehler zu korrigieren. Zudem gebe diese Regelung keine rechtliche Möglichkeit, die jetzt stattfindenden Verspätungen als vermeidbar und damit ordnungsrechtlich verfolgbar darzustellen. Es brauche eine neue Verspätungsregelung, da die derzeitige nicht geeignet sei, Fluglärm Betroffene zu schützen. Hier appelliert die FLSB erneut nachdrücklich an das Gremium, insbesondere die Politik, die Verspätungsregelung kritisch zu hinterfragen, da frühere Initiativen ihrerseits, die Verspätungsregelung z. B. so anzupassen, dass zumindest Starts ab 23 Uhr eine Einzelausnahmegenehmigungen benötigen, bisher gescheitert seien. Zuletzt bei dem Vorschlag, eine entsprechenden Änderung in den Koalitionsvertrag aufzunehmen. Nur eine zeitnahe Änderung der Verspätungsregelung könne helfen, die Situation für 2022 zu entspannen. Schon jetzt werde die Verspätungsregelung stärker ausgenutzt als bisher, da weit über 50 % der verspäteten Flüge nach 23:15 starteten oder landeten. In diesem Zusammenhang weist ein Vertreter der BVF erneut darauf hin, dass die Anzahl an nächtlich verspäteten Starts und Landungen am Hamburg Airport im Jahr 2021 gegenüber 2020 sprunghaft um 80 % zugenommen habe obwohl die Anzahl an Flügen im selben Zeitraum lediglich um 5 % angestiegen sei

Das Gremium, insbesondere die BVF, begrüßt die klaren Worte der FLSB und die Diskussion zeigt die überwiegende Bereitschaft der Kommission, entsprechende Initiativen zu unterstützen. Die Vorsitzende greift daher den Vorschlag des Kreises Pinneberg auf, in Zusammenarbeit mit der FLSB eine entsprechende Pressemitteilung vorzubereiten. Bei allen ebenfalls geäußerten wirtschaftlichen Vorbehalten, gibt sie zu bedenken, dass es lediglich um eine Veränderung bei Flügen zwischen 23 und 24 Uhr gehe. Hier sehe die Vorsitzende das Ruhebedürfnis klar vor den wirtschaftlichen Interessen. Aufgabe der FLSK sei es, Politik und Behörden dahingehend zu beraten, über die Frage, ob die bestehende Regelung noch geeignet sei, die Problemlage zu verändern, nachzudenken.

¹ ATC – Air Traffic Control

Der Vertreter der Stadt Quickborn schlägt anstelle einer Pressemitteilung eine von der FLSK abgestimmte Entschließung vor. Nach dem Hinweis der FLSB, es habe dazu bereits 2017 einen zustimmenden Beschluss der FLSK zur Optimierung der Verspätungsregelungen gegeben (s. FLSK-Drs. Nr. 02/18), schlägt die Vorsitzende vor, zu diesem Thema zunächst eine Pressemitteilung herauszugeben und zur nächsten Sitzung den Beschluss von 2017 aufzubereiten. Diesen Vorschlag begrüßt die Kommission.

Abschließend zu diesem TOP erläutert die FLSB kurz den Sachstand ihres jährlichen Tätigkeitsberichts. Dieser sei von der Bürgerschaft am 24.05.22 freigegeben und in den Umweltausschuss (Tagung vorausstl. am 9.9. oder am 29.11.22) überwiesen worden. Der Bericht werde dort, zusammen mit dem Bericht der Allianz, behandelt. Den Tätigkeitsbericht der FLSB finden Sie unter folgendem Link: <https://www.hamburg.de/fluglaermschutzbeauftragte/>

TOP 3 - Bericht von den ADF-Tagungen und Allianz-Sitzungen (TOP 3/TOP 4 FLSK 2021/4)

Die FLSB berichtet kurz von den thematischen Schwerpunkten der Allianz-Sitzungen am 24.3.2022 (Siedlungspolitik sowie Stadt- und Umlandentwicklung des Flughafens in den letzten 70 Jahren) und am 14.06.2022 (Klimaschutz im Flugverkehr).

Die ADF habe zuletzt am 12. Mai 2022 getagt. Hier sei es vorrangig um die Umsetzung neuer Flugverfahren mit dem Ziel der Verbesserung von Flugstrecken gegangen. Darüber hinaus sei über das Thema Drohnen, insbesondere über deren Integration in bestehende Luftraumstrukturen, gesprochen worden. Auf der ADF-Tagung am 30. September 2021 wurde das Primat des Lärmschutzes im Zusammenhang mit der Klimathematik im Nahbereich von Flughäfen gesehen. Hinsichtlich der CO₂-Betrachtung im Nahbereich von Flughäfen werde nur ein geringes Einsparpotential im Vergleich zum gesamten Flugweg gesehen. Quantitative Aussagen gebe es dazu nicht. Am Standort Frankfurt sei dazu Kontakt mit dem UBA aufgenommen worden. Des Weiteren sei hinsichtlich der 2022 durchzuführenden Lärmkartierung das Jahr 2019 als Basisjahr festgelegt worden. In diesem Zusammenhang kündigt die FLSB die Vorstellung der Kartierungsergebnisse 2022 für die FLSK-Sitzung voraussichtlich im Dezember an.

Die BVF stützt die Haltung der ADF, im Flughafennahbereich von 15 nautischen Meilen dem aktiven Fluglärmschutz Vorrang gegenüber Klimaschutzaspekten einzuräumen.

TOP 4 - Antrag der BVF - Flughafenentgelte (vertagter TOP 6 FLSK 2022/1; Drs. Nr. 6/2022-1) Berichterstattung: FHG, BWI

Dieser Tagesordnungspunkt wurde aufgrund kurzfristiger Erkrankung der/s Berichterstatter*in vertagt.

TOP 5 - Antrag der BVF - Leerflüge (vertagter TOP 7 – FLSK 2022/1; Drs. Nr. 7/2022-1) Berichterstattung: FHG

Auf Nachfrage der Vorsitzenden an den Antragsteller der BVF bestätigt dieser, dass es ihm nicht um einen Beschluss, sondern lediglich um einen Bericht dazu gehe. Die FHG erläutert, derartige Leerflüge gebe es in Hamburg aufgrund der sogenannten Slotverordnung² nicht. Hinsichtlich der Beantwortung der übrigen Fragen des Antrags verweist die FHG auf die Schriftliche Kleine Anfrage (SKA) des Abgeordneten Nockemann vom 26.01.2022³. Der Antragsteller weist auf das Thema „schlecht ausgelastete Flüge“ aus seinen Antrag hin, erklärt sich aber mit einer Protokollerklärung der FHG erstmal einverstanden.

TOP 6 - Antrag der BVF – Stärkung des gesetzlichen Auftrags der Fluglärmenschutzkommission

Ein Vertreter der BVF erläutert den Antrag zur Stärkung der Fluglärmenschutzkommission mit dem Bedürfnis der regelhaften und zeitnahen Information über die in den ADF-Sitzungen behandelten, Hamburg betreffenden, Themen. Die Vorsitzende werde gebeten, die anstehenden Beschlussvorträge der

² Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft

³ s. Bürgerschaft der FHH, Drucksache 22/7141 vom 1.2.2022

ADF in der jeweiligen FLSK-Sitzungen vorzutragen und ein Votum des Gremiums dafür einzuholen. (FLSK Drs. Nr. 3/2022-3)

Unabhängig von der zeitlich schwierigen Umsetzbarkeit sieht das Gremium erhebliche rechtliche Probleme. Sollte dem Beschlussvorschlag in der vorliegenden Form zugestimmt werden, sei unklar, welcher Beschluss zukünftig zu berücksichtigen sei. Der ADF-Beschluss, da „höherwertig“, obwohl es sich hierbei lediglich um einen freiwilligen Zusammenschluss von Fluglärmschutzkommissionen verschiedener Flughafenstandorte zu einer Arbeitsgemeinschaft handele oder dem der FLSK HH? Das sei insbesondere dann kritisch, wenn dies, wie z. B. Punkt 4, zu finanziellen Folgen für die FHH führe.

Auf Nachfrage der Vorsitzenden, ob die BVF bereit sei, den Beschlussvortrag entsprechend abzuändern, wird dies vom Vertreter der BVF deutlich verneint. Die Vorsitzende bittet daher um Abstimmung über den Antrag wie vorgelegt. Der Antrag wird mit 3 Ja- und 13 Nein-Stimmen abgelehnt.

TOP 7 - Antrag der BVF – Sachstandsbericht Bußgelder gegen Fluglinien

Hintergrund dieses Antrags sei, so erläutert der Vertreter der BVF, der monetäre Aspekt des Fluglärm-schutzes. Anlass dazu sei die Zusage der FLSB in der FLSK-Sitzung 2022/1 gewesen, die dort genannte Summe von 110 Tsd. Euro Gewinnabschöpfung, die im Rahmen von Ordnungswidrigkeiten-verfahren gegenüber einer Airline erhoben worden seien, detailliert zu Protokoll zu geben. Dies sei auch im Rahmen der Protokollabstimmung mit Verweis auf den Jahresbericht FLSB, der diese Zahlen enthalte, nicht geschehen (FLSK Drs. Nr. 4/2022-3).

Die FLSB dankt dem Antragsteller für sein Interesse, macht jedoch deutlich, dass sich die Chronologie der damaligen Sitzung anders darstelle als von ihm geschildert. Unabhängig davon sei sie jedoch gerne bereit, die Zahlen als Jahreszahlen zur jeweils ersten Sitzung des Folgejahres aufzubereiten und zu den Bußgeldern zu berichten. Die im Antrag geforderte Detailltiefe der Fragen könne jedoch aus rechtlichen Gründen nicht in allen Fällen abgebildet werden. Dies betreffe Aussagen zu konkreten Fluggesellschaften und/oder laufenden Verfahren. Hier könne lediglich die Anzahl, nicht aber der Sachstand genannt werden. In diesem Zusammenhang erläutert die FLSB dem Gremium das für Ordnungswidrigkeiten geltende sogenannte Opportunitätsprinzip, nach dem die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten (sog. Bußgeldverfahren) im pflichtgemäßen Ermessen der Verfolgungsbehörden liege. Hinsichtlich der Bußgelder macht sie sehr nachdrücklich deutlich, dass unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsprinzips nach Abwägung aller gemachten Angaben zur jeweiligen Sachlage entschieden werde. Eine Vereinbarung mit Fluglinien über die Bußgeldhöhe gebe es nicht.

Die Diskussion im Gremium zeigt, dass aus rechtlichen Gründen erheblicher Änderungsbedarf bei den im Antrag gestellten Fragen bestehe. Der Antrag sei aus Transparenzgründen sicher richtig, in der vorliegenden Form jedoch nicht beschlussfähig, da die FLSK keinem rechtswidrigen Antrag zustimmen könne. Die Empfehlung des Gremiums, den Antrag zurückzuziehen und geändert erneut einzu-reichen, wird von der BVF zunächst zurückgewiesen. Dem Vorschlag der Vorsitzenden, über den An-trag nach Streichen der kompletten Fragestellungen der Nrn. 1 und 8 sowie der Unterpunkte a) bis c) der Nr. 7 des Beschlussvortrags abzustimmen, wird von den Antragstellern zugestimmt. Vor der Ab-stimmung stellt die Vorsitzende klar, dass weitere rechtliche Hindernisse, die sich im Nachhinein aus dem Antrag ergeben, selbstverständlich auch nach diesem Beschluss zu beachten seien. Der Antrag wird bei 2 Gegenstimmen und 8 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

TOP 8 - Antrag der BVF - Überprüfung der Flugroute RAMAR

Auf Antrag (s. o.) vertagt auf den 28.10.2022 (FLSK Drs. Nr. 5/2022-3)

TOP 9 - Sonstiges

Berichterstattung vom 3. Juni 2022 – Beinahe-Katastrophe am Hamburger Flughafen

Der Vertreter des Flughafens berichtet, dass es am 3.Juni 2022 von Mitgliedern der FLSK intensive öffentliche Äußerungen zu einem regulär zulässigen Landevorgang mit dem Titel „Beinah-Katastrophe am Hamburger Flughafen“ gegeben habe. Hintergrund sei die gleichzeitige Landung einer Passagier-maschine aus dem Nordosten und eines aus nordwestlicher Richtung kommenden Kleinfliegers ge-wesen. Er bitte zukünftig darum, Sachverhaltsaufklärung direkt über die zuständigen Stellen und nicht

über Twitter zu betreiben. Mutmaßungen und Spekulationen in der öffentlichen Diskussion seien dafür gänzlich ungeeignet.

Die DFS schließt sich dieser Kritik ausdrücklich an und betont, dass Sicherheitsaspekte das Markengeschäft der DFS seien und Twitter nicht das Medium, über das diese kommuniziert werde. Insbesondere der Vorwurf der Manipulation sei ein Schritt zu viel und stelle die Basis der kooperativen Zusammenarbeit in Frage. Es habe sich bei der gleichzeitigen Landung zweier Flugzeuge keineswegs um eine Beinah-Katastrophe gehandelt, sondern stelle einen gesetzlich zulässigen Vorgang dar.

Ein Vertreter der BVF sieht die rechtlich zulässige, zeitgleiche Landung zweier Flugzeuge dennoch als kritisch an.

FLSK vor Ort

Der Vertreter der BVF bittet um Wiederaufnahme von FLSK'en vor Ort, insbesondere um das Nachholen der für Groß Borstel vor der Pandemie geplanten öffentlichen Sitzung. Die Vorsitzende nimmt diesen Wunsch auf, bitte jedoch vor dem Hintergrund der anhaltenden Corona-Lage aktuell noch um Vorsicht. Das Thema werde zu gegebener Zeit aufgegriffen. Wünsche für weitere Stadtgebiete können gerne gemeldet werden.

Flughafen Hamburg - Verspätungen durch Planungsmängel?

Aus Zeitgründen ist keine Diskussion dieses ad hoc von einem Vertreter der BVF präsentierten Themas möglich. Neuaufnahme zu einem späteren Zeitpunkt. (FLSK Drs. Nr. 6/2022-3)

Bevor die Vorsitzende die Sitzung schließt, bittet sie das Gremium, Themenvorschläge und Vorträge wie üblich im Vorwege über die Geschäftsführung einzureichen, damit diese in die Sitzungsplanung aufgenommen werden können.

Sitzungsende: 13.30 Uhr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

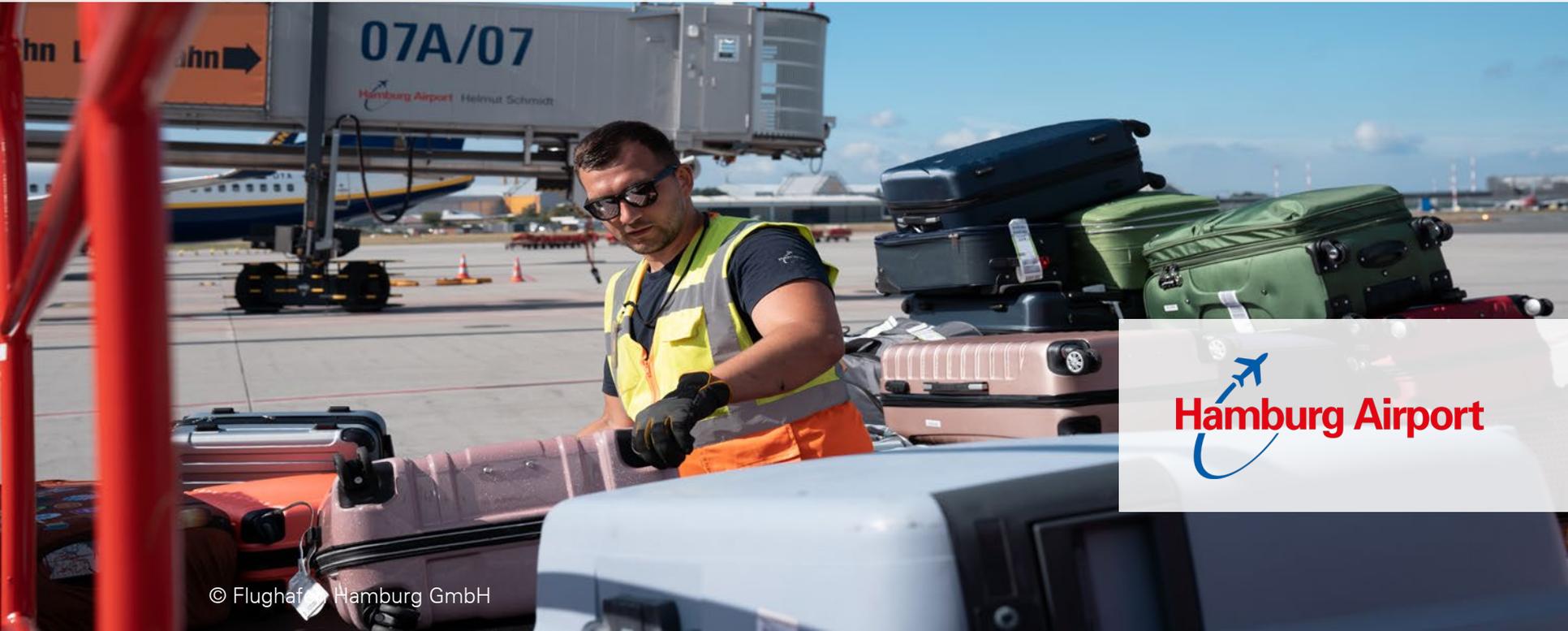
Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2022

28.10.2022 FLSK 2022/4 – Schwerpunktsitzung Flugroutenänderung
09.12.2022 FLSK 2022/5

Fluglärmschutzkommission Hamburg 24.06.2022

Johannes Scharnberg





2021
auf
historischem
Tiefststand



5,3 Mio.
Passagiere
- 69 %

21.986 t
Flugzeug-
Fracht¹



- 20 %

2021

66 %
Auslastung¹



69.479
Flugbewegungen



- 55 %



Zahlen im Vergleich zum Jahr 2019

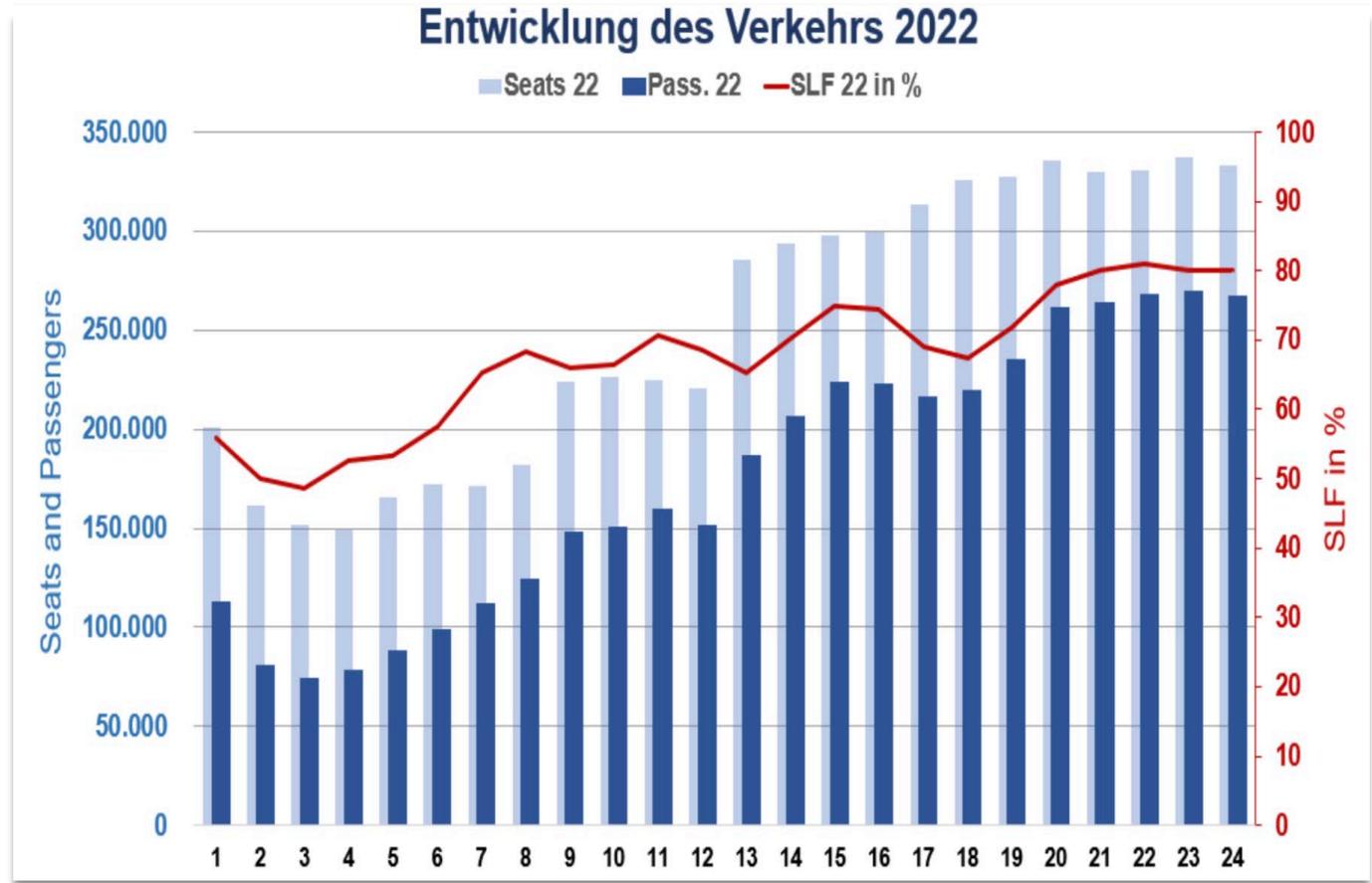
71 t
MTOM /
Bewegung

- 3 %

Verkehrszahlen liegen
aufgrund von Corona
weit unter der
Prognose



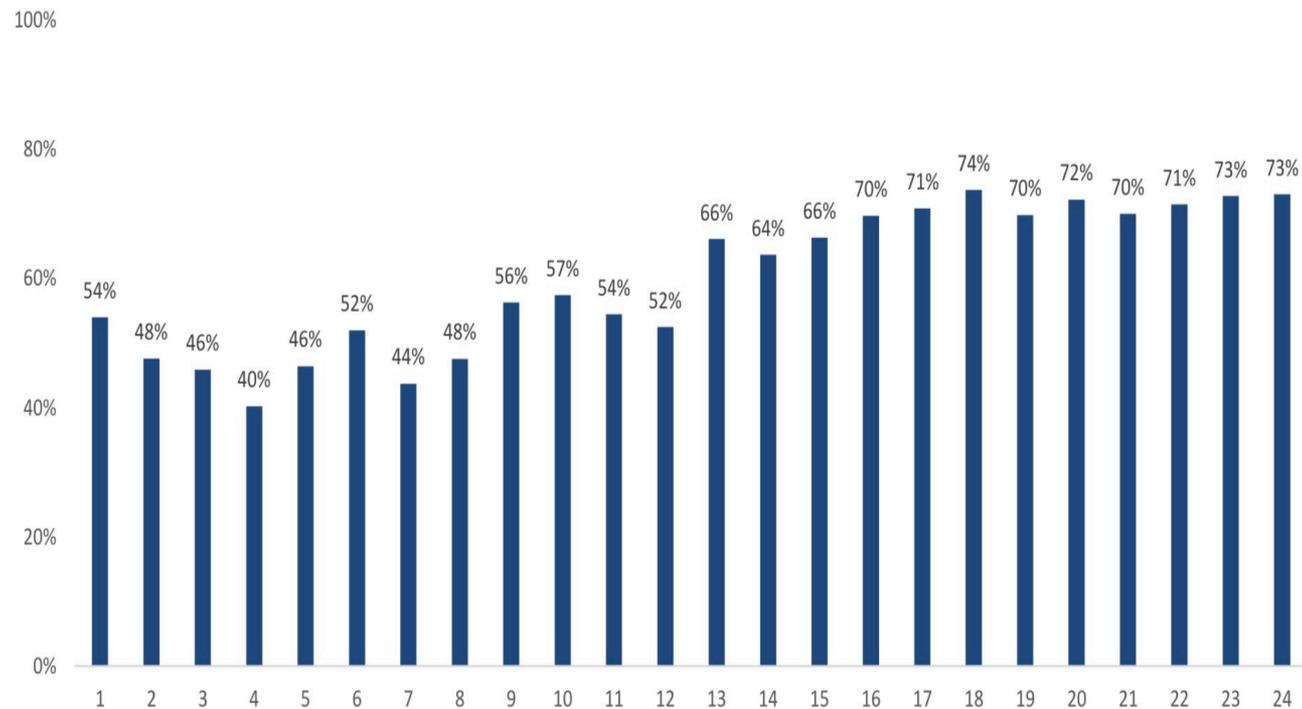
Passagierzahlen
3 mal so hoch
wie zu
Jahresbeginn





Flugbewegungen
bei 70% von
2019

Bewegungen (gewerblich) 2022 anteilig zu 2019

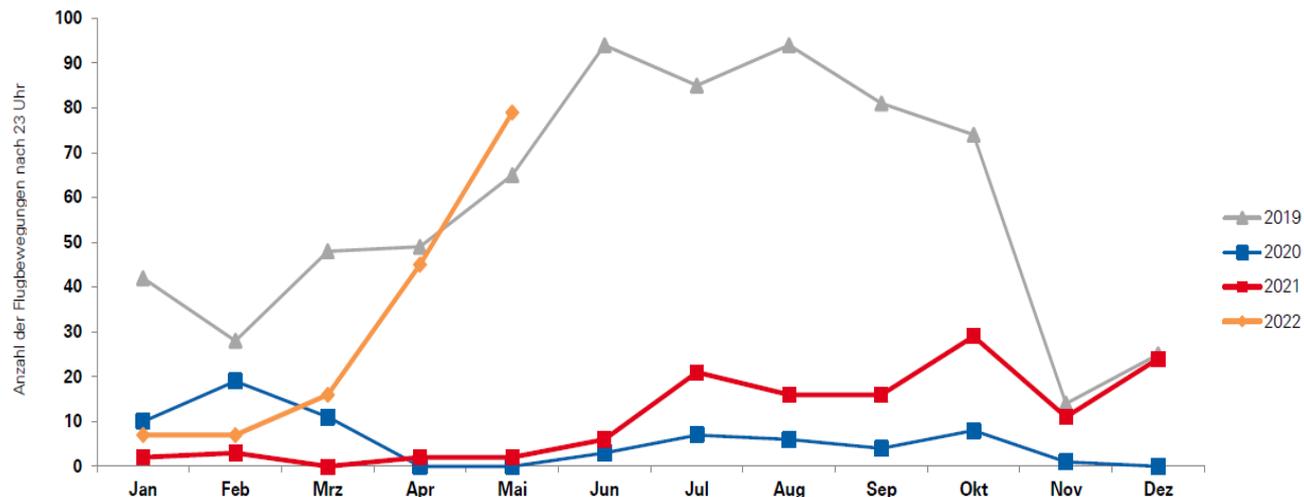




Flüge
zwischen
23-24.00
Uhr
stark
ansteigend

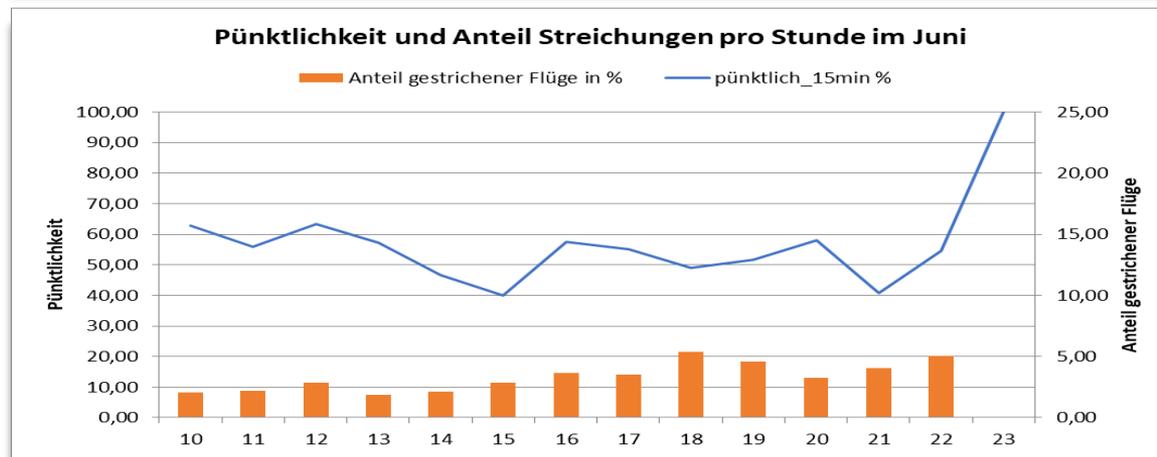
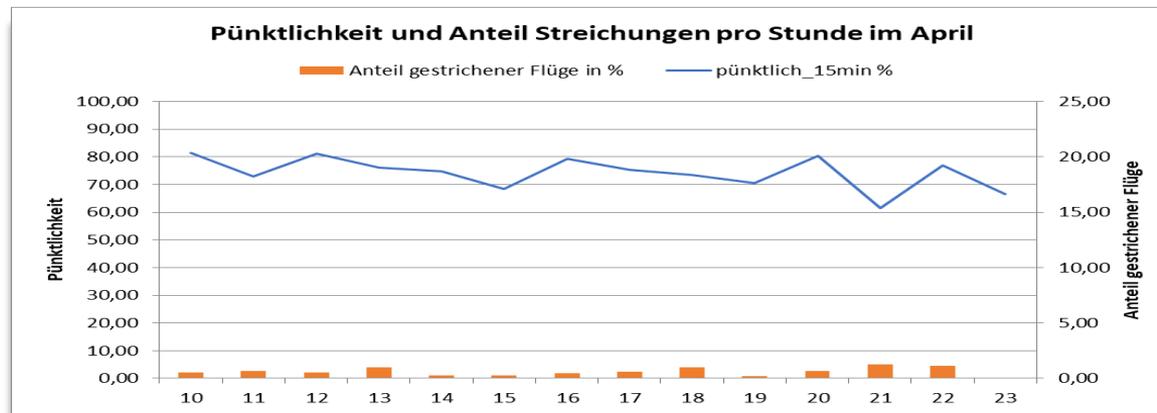
Anzahl der verspäteten Flugzeugbewegungen (Linien- & Touristikverkehr) nach 23 Uhr*

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jahr
2019	42	28	48	49	65	94	85	94	81	74	14	25	699
2020	10	19	11	0	0	3	7	6	4	8	1	0	69
2021	2	3	0	2	2	6	21	16	16	29	11	24	132
2022	7	7	16	45	79								154





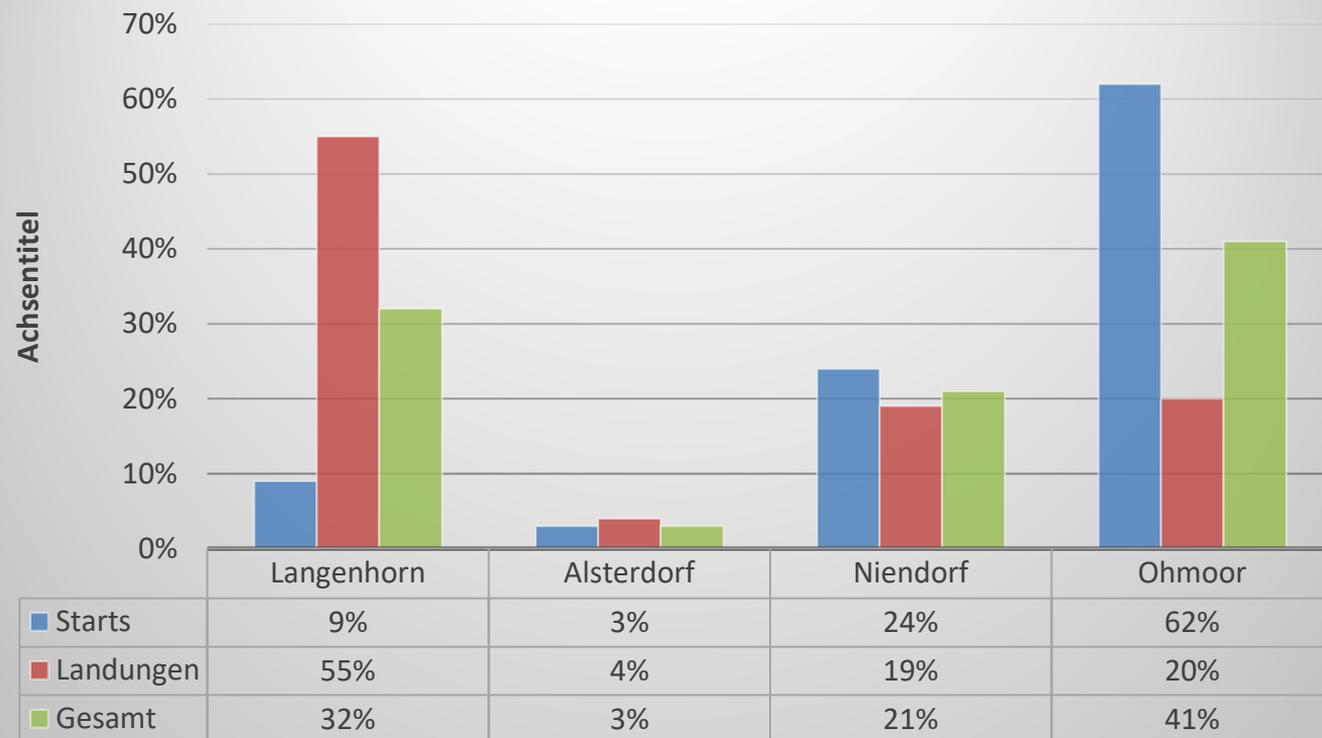
Mehr
Streichungen
als
Verspätungen
nach 23.00 Uhr





Bahn-
verteilung
unauffällig

Bewegungsverteilung (JAN-MAI)





Die aktuellen Probleme im Luftverkehr betreffen alle Systempartner

Was sind die aktuellen Hauptprobleme?

Nach der Aufhebung der Reisebeschränkungen kam es zu einer sprunghaft gestiegenen Nachfrage im Luftverkehr (Steigerungsraten von ca. 300 % zu Vormonaten)

Verkehrsspitzen sind teilweise höher als 2019 (vor Corona) – Spitzenbelastungen führen zu besonderen Belastungen für alle Beteiligte und wirken sich auf die Pünktlichkeit aus

Identische Entwicklung in ganz Europa. (Teilweise noch größere) Probleme an vielen Standorten wirken auf Hamburg

Durch die Corona-Krise sind viele Arbeitskräfte abgewandert, oder Arbeitsplätze sind abgebaut worden. Eine Akquise proportional zum Verkehrsanstieg ist aufgrund der Arbeitsmarktsituation und wegen der Sicherheitsanforderungen nicht möglich

Passagiere müssen Fliegen „neu lernen“

Passagiere buchen wesentlich kurzfristiger als vor der Krise – Verkehrsanstieg damit stärker als erwartet

Schnittstellen zwischen den Partnern müssen sich wieder im Vollastbetrieb einspielen



Passagiermenge hat sich von Februar bis Mai 2022 verdreifacht

Die Nachfrage
und der Verkehr
sind in kurzer
Zeit sprunghaft
angestiegen

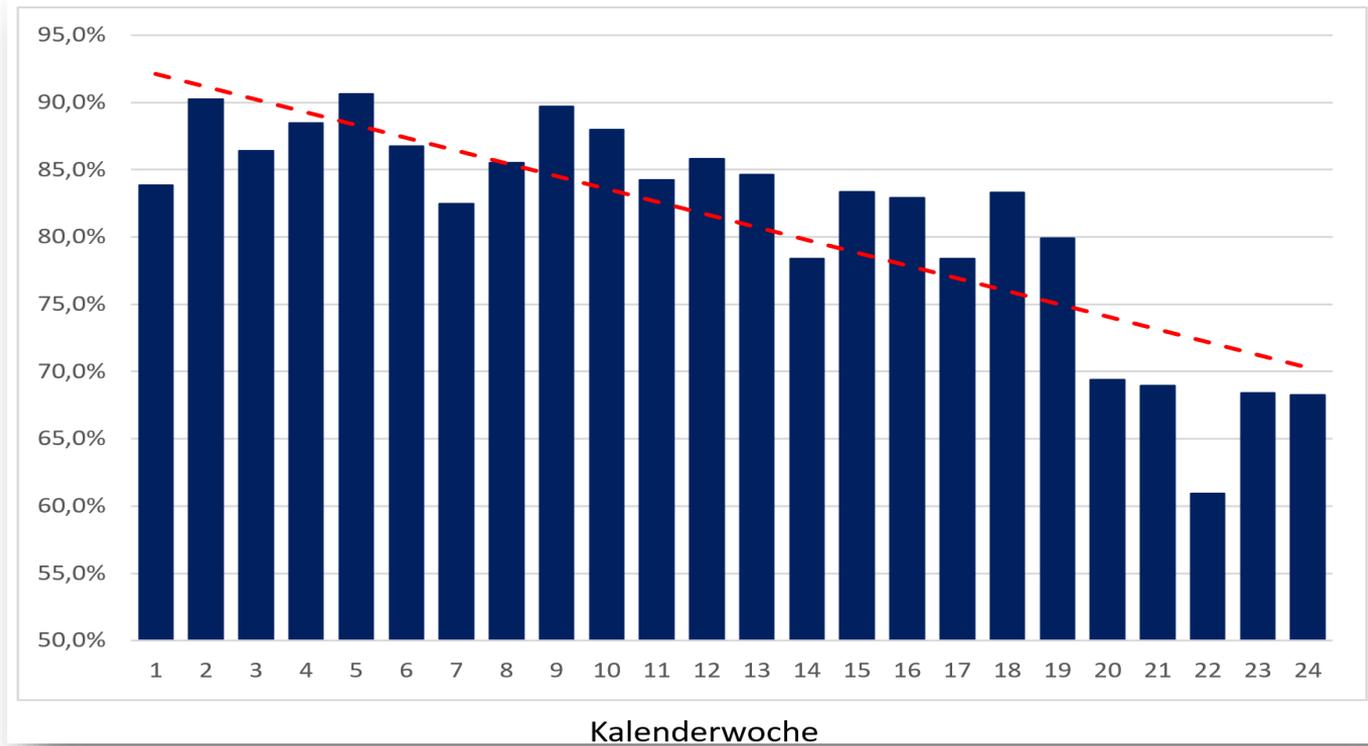




Pünktlichkeit der ankommenden Flugzeuge nimmt rapide ab

Pünktlichkeit in
ganz Europa
aktuell auf
ungekannnt
niedrigem Niveau

-
Im Mai tageweise
jeder zweite
Flieger
unpünktlich

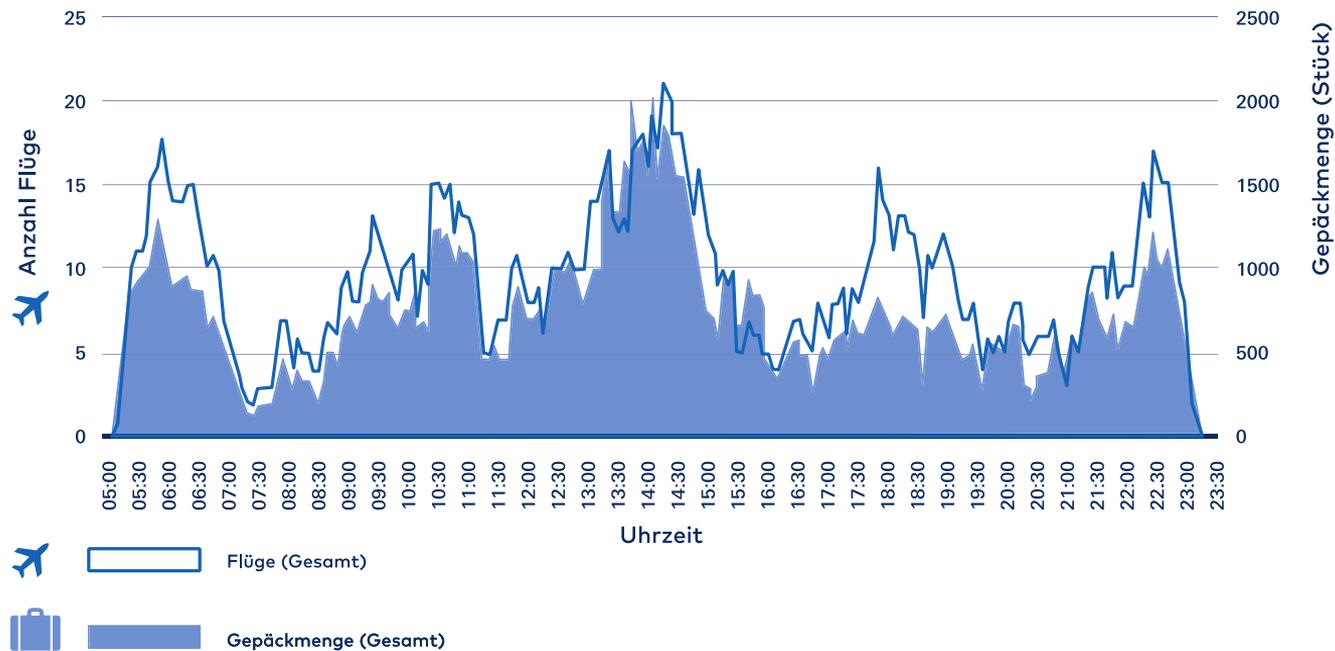




Starker Peak-Verkehr

Einzelne Stunden erreichen bereits ein höheres Niveau als 2019

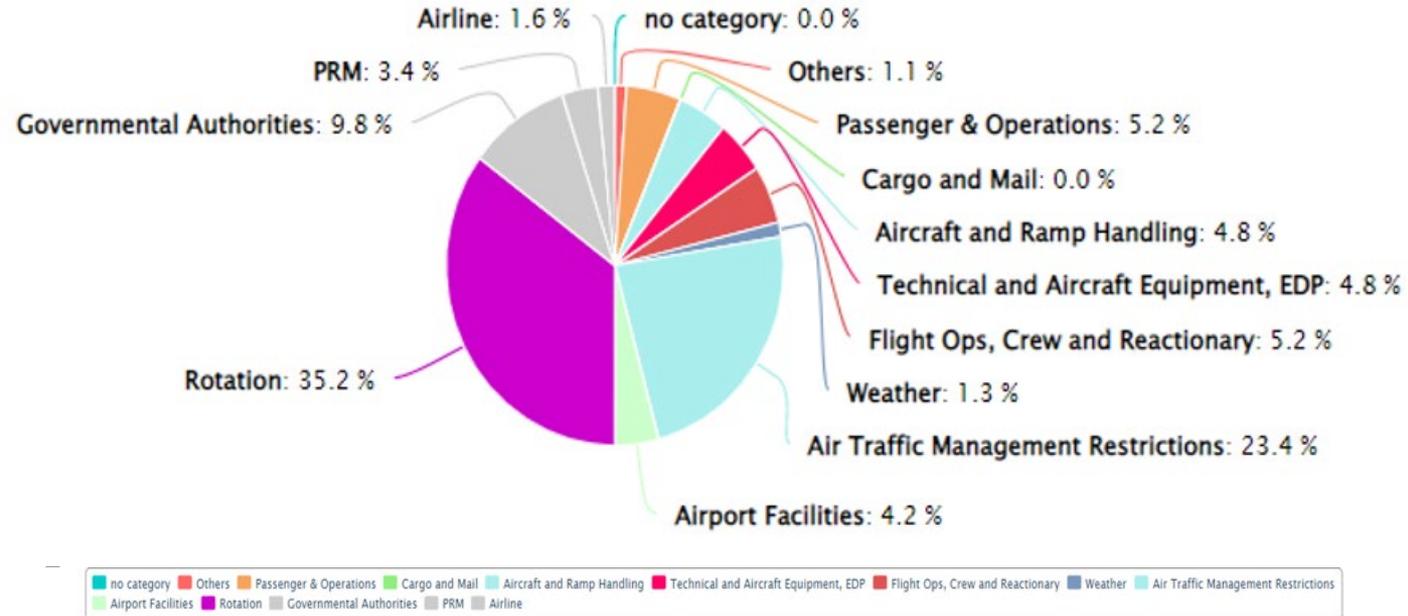
In anderen Stunden findet kaum Verkehr statt





Hauptverspätungsgründe liegen hauptsächlich außerhalb Hamburgs

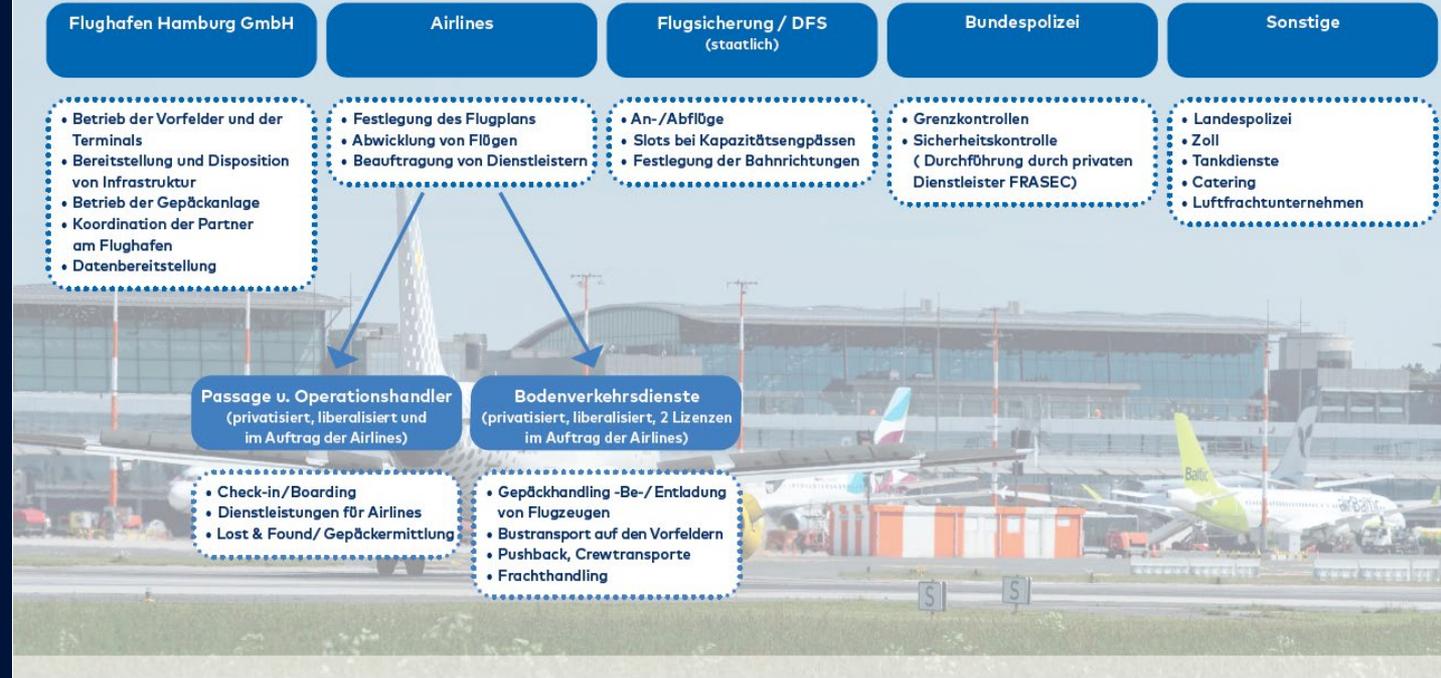
Gesamtpformance (15 Min.): 78,7%
Mai 2022



Umlaufverspätungen (Rotation):	35%
Flugsicherung:	23%
Sicherheitskontrollen:	10%



Die Rolle von HAM ist, der Koordinator aller Partner am Airport zu sein



Zuständigkeiten am Flughafen





Rush-Gepäck
aus anderen
Standorten ist
in HAM für
unsere
Passagiere das
Hauptthema

Rush Gepäck

- Rush-Gepäck bezeichnet Koffer, die nicht rechtzeitig verladen werden konnten oder im falschen Flieger landeten, sodass sie den Eigentümern mit einem anderen Flug hinterhergeschickt werden müssen.
- Wenn z. B. ein Passagier aus New York über Frankfurt nach Hamburg fliegt und das Gepäckstück in Frankfurt falsch oder zu spät verladen wird, kommt der Passagier in Hamburg an und sein Gepäck erst später.
- Da dies in der aktuellen Situation sehr häufig vorkommt, wird entsprechend viel Gepäck nach Hamburg (ebenso wie an andere Standorte) „nachgeschickt“. Die Lagerkapazitäten am Hamburg Airport sind auf das jetzige Ausmaß des Rush-Gepäcks nicht ausgelegt.
- Rush Gepäck und der Nachversand an die Kunden liegt in der Hoheit der Airlines und deren Dienstleistern. Der Flughafen stellt lediglich Flächen zur Zwischenlagerung zur Verfügung.



Es handelt sich
um eine
europaweite
Herausforderung
und keine
speziell
Hamburger
Problematik

Pressespiegel

Die Welt – 03.06.2022

Chaos an britischen Flughäfen

Flüge fallen reihenweise kurzfristig aus. Urlauber warten umsonst auf Ersatzflüge.

Viele geben schließlich auf

Süddeutsche Zeitung – 02.06.2022

Turbulenter Start

Die Urlauber fliegen wieder in den Süden.
Aber viele Flughäfen und Airlines können den Ansturm kaum
bewältigen. Welche Rechte Passagiere haben

www.derwesten.de – 02.06.2022

**Düsseldorf Flughafen: Massives Reise-Chaos am Airport!
Jetzt mischt sich sogar ER ein**

Rheinische Post – 01.06.2022

Registrierungspflichtiger Inhalt: Eurowings und Condor betroffen

**Am Flughafen jetzt auch noch Chaos beim
Gepäckausladen**

Frankfurter Rundschau – 31.05.2022

Flughafen Frankfurt droht Chaos

Verdi warnt vor Folgen von Personalabbau und stagnierendem Lohn / Keine schnelle Lösung

www.futurezone.de – 31.05.2022

**Chaos am Flughafen Schiphol: Stundenlanges Warten im
Regen**

www.airliners.de – 31.05.2022

**Britische Regierung macht Unternehmen für
Reisechaos verantwortlich**

Zeit online – 31.05.2022

Düsseldorf: Verdi: Flughafen-Chaos auch über Pfingsten möglich

Neue Württembergische Zeitung – 27.05.2022

Chaos am Flughafen

Flugverkehr Im Sommer wird es ungemütlich für Passagiere: An Airports gibt es zu wenig
Mitarbeiter. Auch Piloten fehlen. Wie dies in Zukunft anders werden könnte. Von Thomas
Veitinger

www.express.de – 27.05.2022

**„Niemand bewirbt sich“ Nach Chaos-Tagen am Flughafen Köln/Bonn:
Verantwortliche äußern sich**

Backup



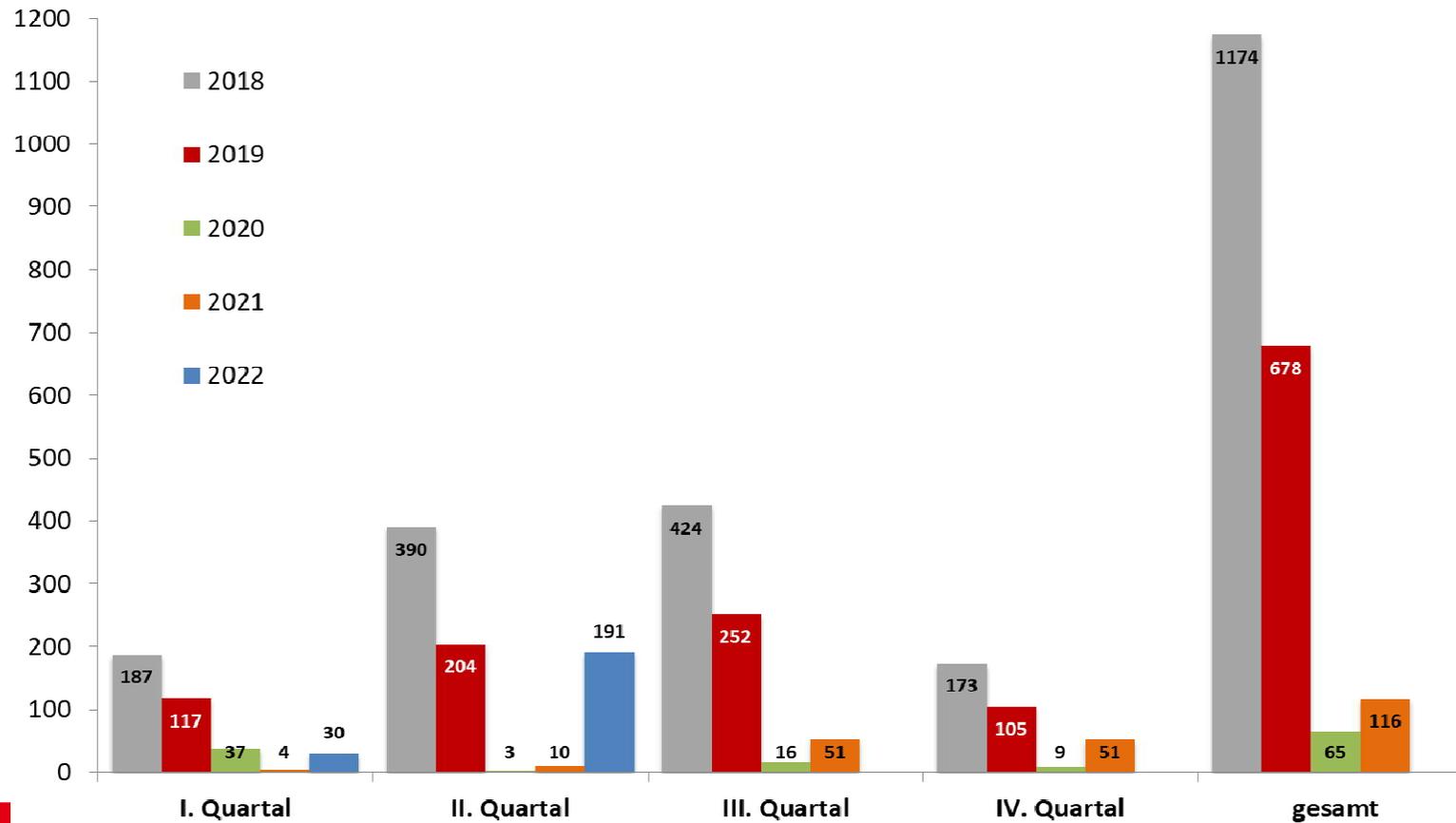
VERSPÄTUNGEN: AKTUELLE SITUATION

Sitzung 2022/3 der
Fluglärmschutzkommission

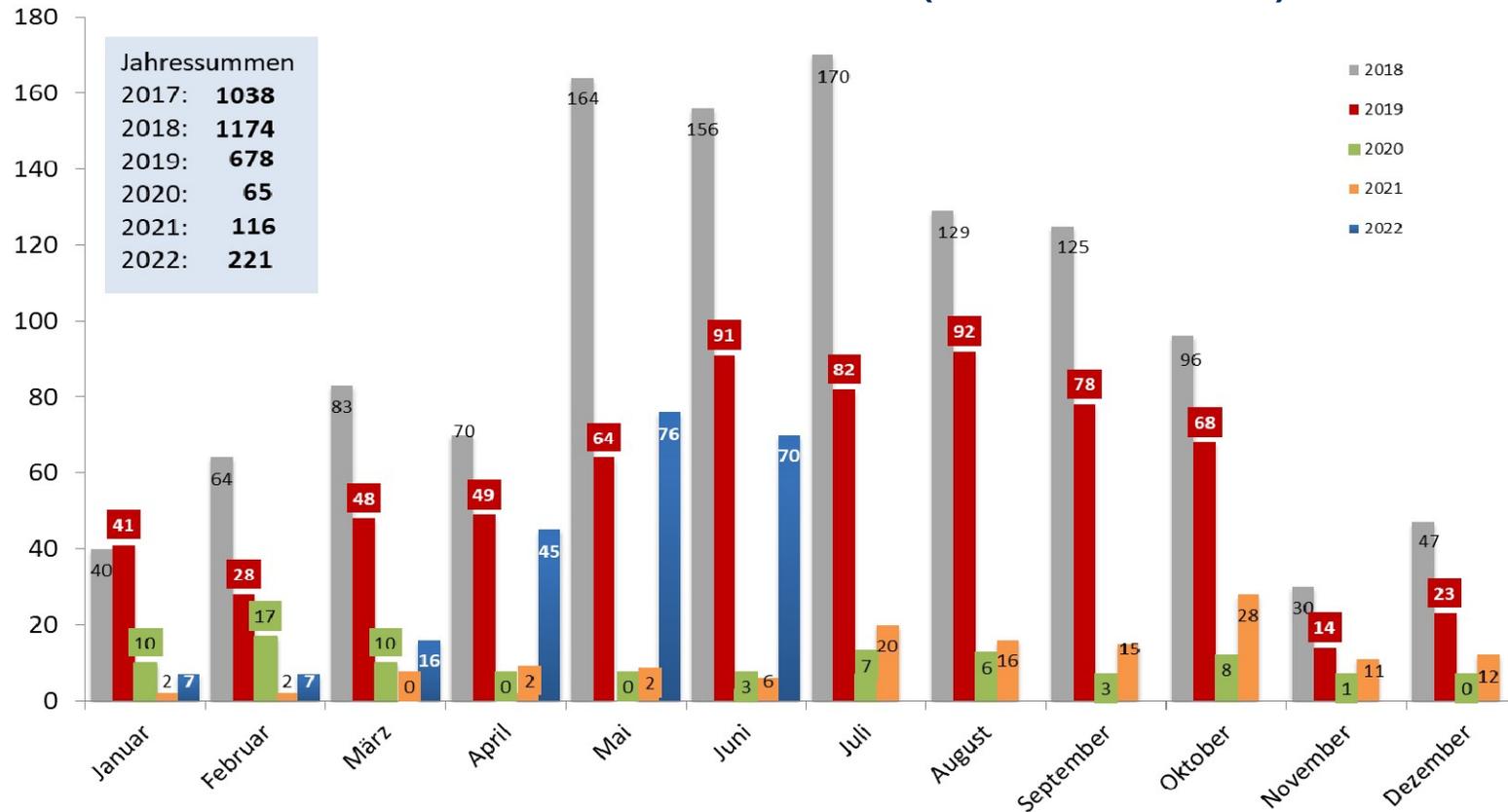
www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

24. Juni 2022 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte

VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR)

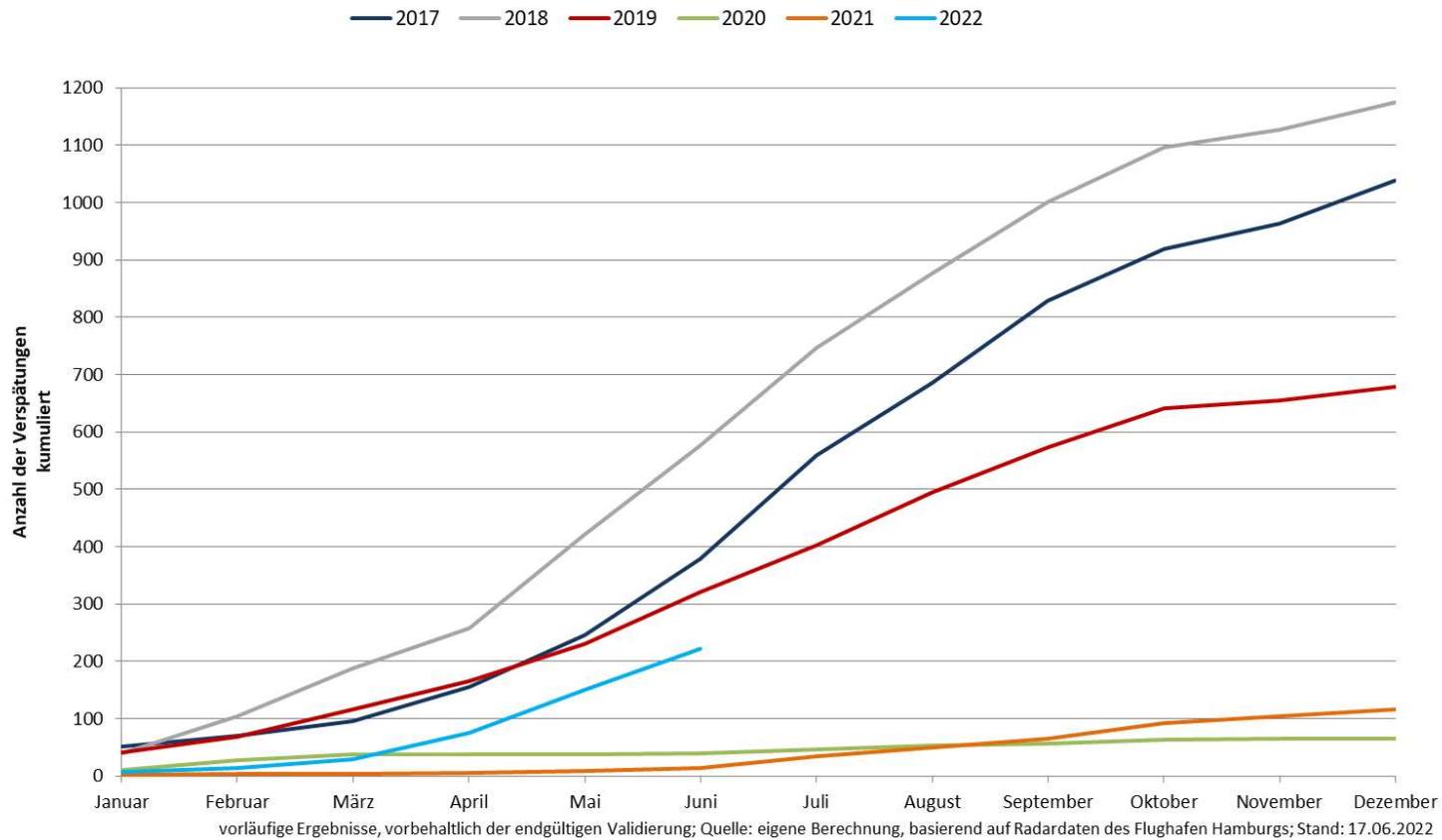


VERS PÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR)

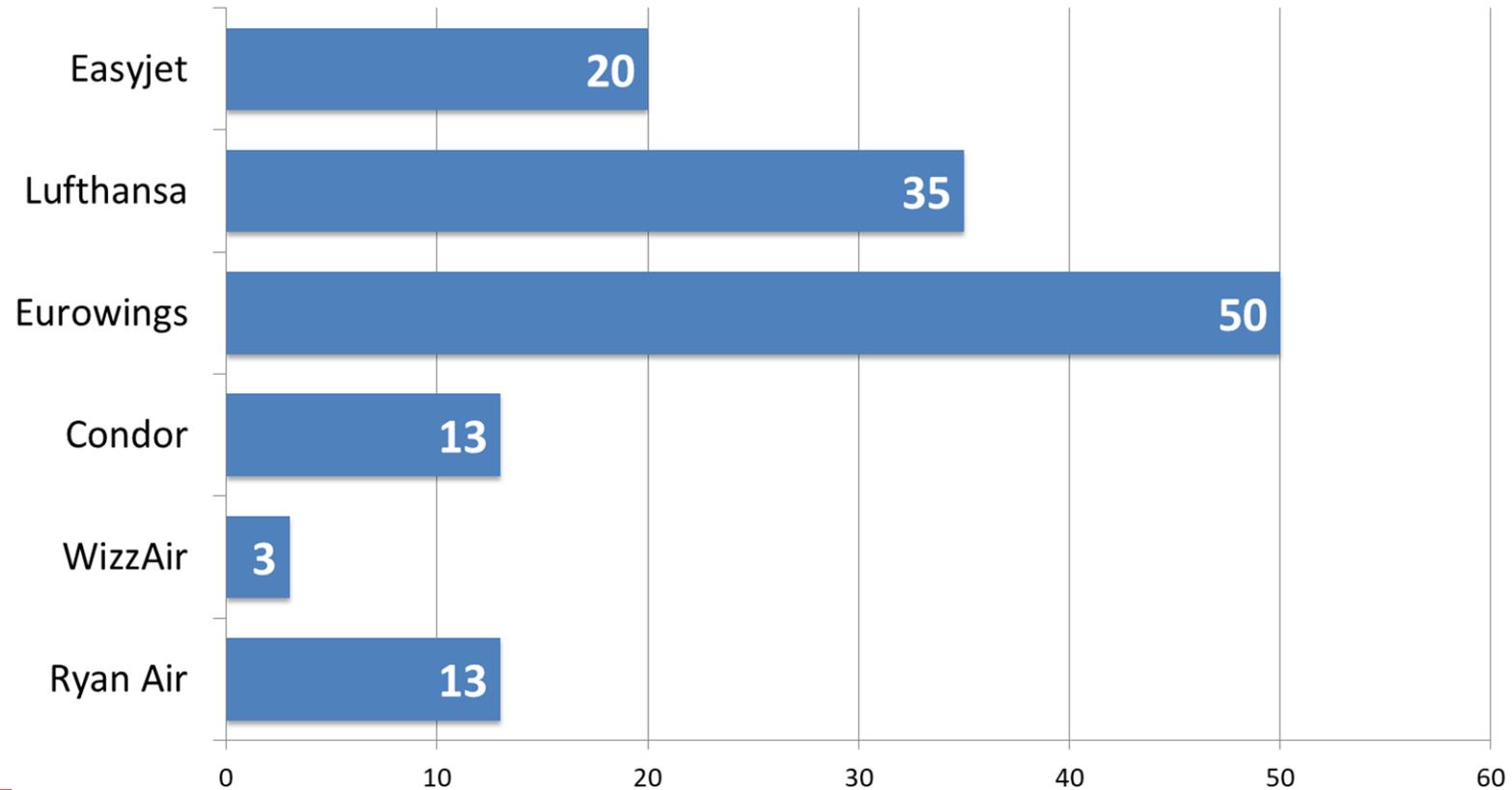


vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafen Hamburgs; Stand: 17.06.2022

VERSPÄTUNGSREGELUNG (23 - 24 UHR) kumuliert



ANZAHL VERSPÄTETER FLÜGE NACH 23 UHR

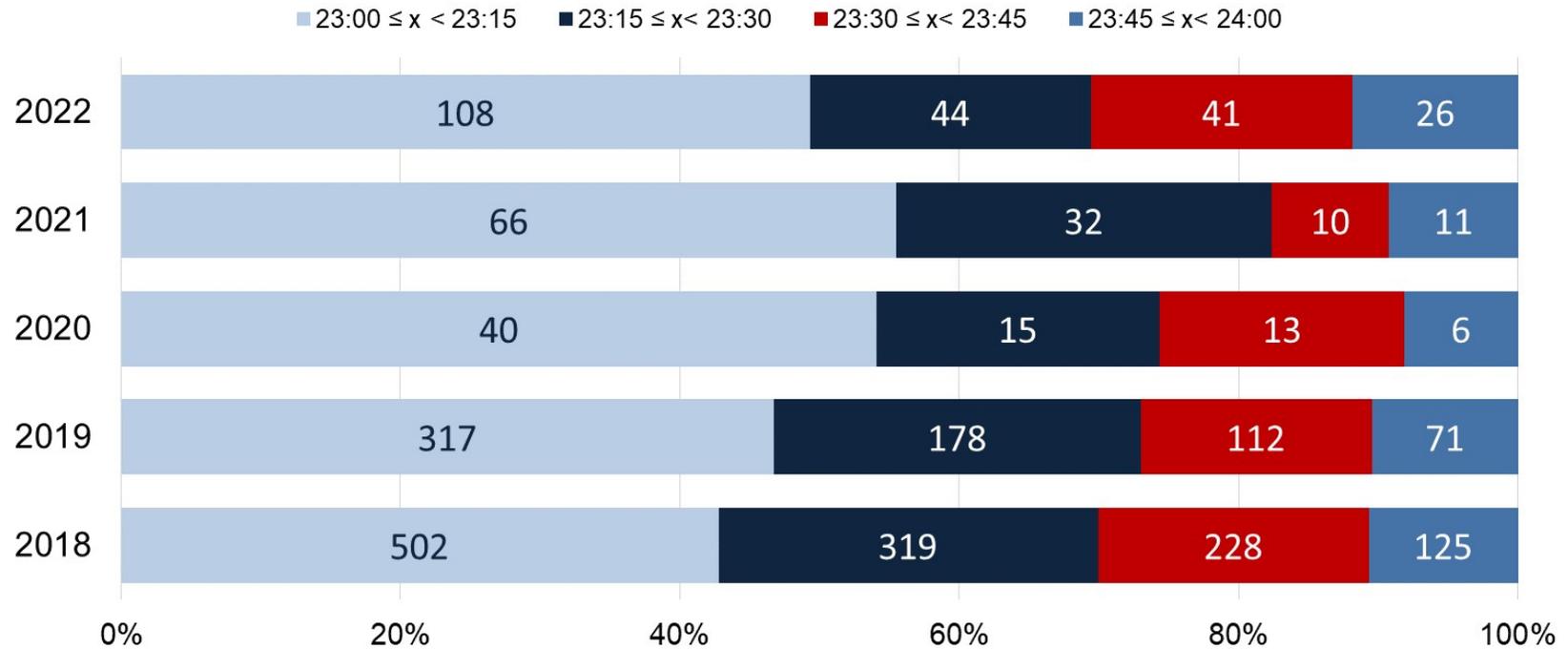


Quelle eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.05.2022

25 % REGEL BEI 12 BEWEGUNGEN/MONAT

Abflug-/ Zielflughafen	Jan 22	Feb 22	Mrz 22	Apr 22	Mai 22
Manch.					41%
Frankfurt				28%	23%
München					23%

VERTEILUNG DER VERSPÄTUNGEN BIS 24 UHR



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 13.06.2022

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT

Hamburg Airport Helmut Schmidt

www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht

Antrag zur 2022/2 Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 24.06.2022

Antragsteller:

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
Gebhard Kraft, Dr. René Schwartz, Dr. Michael Breyer

Thema:

Stärkung des gesetzlichen Auftrags der Fluglärmenschutzkommission (§ 32b LuftVG) im Sinne der Beschlussfassungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF).

Kurze Zusammenfassung des Sachverhalts:

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) ist ein freiwilliger Zusammenschluss der Kommissionen nach § 32b LuftVG an den deutschen Verkehrsflughäfen mit dem Ziel, deren Arbeit übergreifend zu unterstützen. Die Fluglärmenschutzkommission Hamburg ist stimmberechtigtes Mitglied der ADF und wird vertreten durch ihre Vorsitzende. Teilnahmeberechtigt (nicht stimmberechtigt) ist die Fluglärmenschutzbeauftragte und die Geschäftsführerin der Fluglärmenschutzkommission Hamburg. Beschlussgegenstand der ADF können insbesondere Positionierungen und Initiativen zu Gesetz- und Verordnungsentwürfen, zu strategischen Fragen der Fluglärminderung, wie z.B. zu flugbetrieblichen Fragen, Lärmverteilungsprinzipien, Landeentgeltregelungen und auch Resolutionen sein. Die Mitgliederkommissionen sollen möglichst vor Abstimmungen über solche Beschlussvorschläge die Anträge in örtlichen Befassungen abstimmen und in der Abstimmung der ADF entsprechend berücksichtigen. Die Mitgliederkommission sowie die teilnehmende Fluglärmenschutzbeauftragte und Geschäftsführerin können über die Tätigkeiten und Beschlüsse ihre örtliche Kommission informieren.

Beschlussvorschlag:

Die Kommission möge beschließen:

1. Die Vorsitzende wird gebeten regelmäßig zeitnah von den Sitzungen über Befassungen und Beschlüsse der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) schriftlich im Umlauf zu berichten. Für Fragen und Antworten zum Bericht soll in der zeitlich darauffolgenden Sitzung der Fluglärmenschutzkommission (FLSK) Hamburg eine Befassung angesetzt werden.
2. Die Vorsitzende wird gebeten zeitnah vor der Abstimmung von Beschlussvorschlägen in der ADF die Anträge und Beschlussvorschläge in einer Befassung der FLSK Hamburg abzustimmen und entsprechend dem Votum diese bei der Abstimmung in der ADF zu vertreten.
3. Die Kommission anerkennt, ggf. unter Berücksichtigung der eigenen überstimmten Minderheitenansicht, die Beschlüsse und Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) und berücksichtigt diese bei ihrer Beratungstätigkeit.
4. Die Kommission schließt sich der ADF-Empfehlung zur „Stärkung der Fluglärmkommissionen“ vom 19.09.2019, in Fortschreibung der „Empfehlungen der ADF zum Erreichen qualifizierter Beratungsergebnisse durch die Fluglärmkommissionen“ vom 24.04.2015, an und wird diese in ihre örtliche Beratungstätigkeit integrieren.

Begründung:

Die Fluglärmkommissionen beraten nach § 32b des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge.

Die ADF hat auf der Grundlage der seit Jahrzehnten an den Standorten bestehenden Erfahrungen im Jahr 2015 „Empfehlungen zum Erreichen qualifizierter Beratungsergebnisse durch die Fluglärmkommissionen“ verabschiedet und hierin konkret den für erforderlich erachteten Regelungsumfang formuliert in Bezug auf Sitzungsdichte, Mitgliedschaftskriterien, Ressourcenausstattung, Beratungsthemen, Bindungskraft der Beratungsergebnisse und Informationszugang. Diese Empfehlungen wurden im Lichte der weiteren Entwicklung in den letzten Jahren noch einmal ergänzt und aktualisiert, z. B. in Bezug auf das noch einmal gestiegene Informationsbedürfnis der betroffenen Bevölkerung bei Flugroutenverlagerungen und bestehende Ansprüche nach dem Umweltinformationsgesetz.

Zu den Kernthemen der Beratungstätigkeit gehören danach u. a. Flugroutenänderungen, aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, Lärmschutzbereich, Lärmaktionsplanung, Fluglärm-Messungen, Bahnnutzung, Bodenlärm. In gleicher Weise bedürfen die Entgeltstruktur sowie die Höhe und der Inhalt der lärmabhängigen Entgeltanteile der Beratung in den Kommissionen, da durch die Entgeltordnungen maßgebliche Anreize für den Einsatz von lärmarmen Flugzeugen gesetzt werden können. Hierzu gehören auch die Sanktionsmöglichkeiten von Fehlverhalten, insbesondere bei Verstößen gegen § 25 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 oder 3 LuftVG, durch Ordnungswidrigkeitsverfahren, Bußgelder, Einzug der Taterträge und Prüfgebühren. Die Kommissionen sind berechtigt, diese Aspekte fachlich zu hinterfragen.

Anlagen:

1. Geschäftsordnung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) vom 30.04.2010
2. „Empfehlungen der ADF zum Erreichen qualifizierter Beratungsergebnisse durch die Fluglärmkommissionen“, Beschluss der 76. Tagung vom 24.04.2015
3. ADF-Empfehlung „Stärkung der Fluglärmkommissionen“ vom 19.09.2019

Geschäftsordnung
der
**ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER
FLUGLÄRMKOMMISSIONEN
(ADF)**



§ 1

Institution

Die Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Fluglärmkommissionen (ADF) ist ein freiwilliger Zusammenschluss der Kommissionen nach §32b LuftVG an den deutschen Verkehrsflughäfen mit dem Ziel, deren Arbeit übergreifend zu unterstützen.

§ 2

Aufgaben

Die ADF greift bedeutende Themen und Probleme der Kommissionen an den deutschen Flughafenstandorten auf und ist beratend, koordinierend und womöglich unterstützend bei deren Aufbereitung bzw. Lösung tätig.

Dazu gehören insbesondere folgende Aufgaben:

- abgestimmte Erarbeitung und Fortentwicklung von Lärmschutzkonzepten;
- Interessensvertretung der Kommissionen gegenüber Politik und Verwaltung auf Länder- und Bundesebene sowie auf internationaler Ebene;
- Stellungnahmen im Kontext von Gesetzesvorhaben/Novellierungen bestehender Gesetze bzw. Verordnungen
- Pflege der Zusammenarbeit mit Organisationen, Verbänden, Vereinen und Initiativen, deren Zielsetzung auf Minderung von Fluglärm und Luftschadstoffen gerichtet ist;
- Initiieren, Fördern, Auswerten und Kommunizieren von wissenschaftlichen Arbeiten/Forschungen zu den Themen Lärmwirkungen (Belästigungswirkung, gesundheitliche Wirkungen), Lärmschutz (u. a. Optimierung von Flugzeugkörper/-Triebwerken, Flugbetriebliche Optimierungspotentiale, passiver Schallschutz) sowie sonstige Wirkungen des Luftverkehrs (inkl. Schadstoffbelastungen).
- Zusammenarbeit mit europäischen Lärmschutzorganisationen mit gesetzlichem Auftrag oder vergleichbarer Legitimation (z. B. ACNUSA, Airport Regions Conference etc.)

§ 3

Mitgliedschaft

- (1) Mitglieder in der ADF sind – auf deren Antrag – die Vorsitzenden der örtlichen Kommissionen nach § 32b LuftVG sowie der aufgabenähnlichen Institutionen an Flughafenstandorten der Schweiz und Österreichs.
- (2) Die Mitgliedschaft in der ADF endet mit Beendigung des Amtes des/der Vorsitzenden.

- (3) Das Mitglied kann für die Dauer der eigenen Amtszeit einen Stellvertreter/eine Stellvertreterin benennen.
- (4) Die Mitgliedschaft in der ADF ist ehrenamtlich.

§ 4

Vorstand

- (1) Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen wird von einem Vorstand vertreten, dem neben der/dem Vorsitzenden zwei Stellvertreter/innen angehören. Der Vorstand wird von der/dem Vorsitzenden vertreten, bzw. im Verhinderungsfall von den Stellvertreter/innen.
- (2) Der Vorstand wird von den Mitgliedern der ADF für die Dauer von drei Jahren gewählt.
- (3) Gewählt werden kann per Akklamation, sofern nicht von einzelnen Mitgliedern geheime Wahl verlangt wird. Gewählt ist, wer die Mehrheit der abgegebenen Stimmen erhält. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

§ 5

Geschäftsführung

- (1) Die Geschäftsführung wird vom Vorstand bestimmt. Die Geschäftsführung erfolgt für die Mitglieder kostenfrei.
- (2) Die Geschäftsführung bereitet die Sitzungen der ADF vor und steht den Mitgliedern der Kommission für Auskünfte und zum Informationsaustausch bzw. der Informationsweiterleitung zur Verfügung.
- (3) Neben dem Vorstand vertritt die Geschäftsführung die Kommission nach innen und außen in Abstimmung mit dem/der Vorsitzenden.
- (4) Der Umfang der Leistungen der Geschäftsführung für die Mitglieder der ADF wird vom Vorstand der ADF im Einvernehmen mit dem Vorstand der örtlichen Kommission bestimmt, die den/die Geschäftsführer/in stellt.

§ 6

Einberufung von Sitzungen

- (1) Die/der Vorsitzende beruft die Sitzungen der Arbeitsgemeinschaft zweimal jährlich ein. Bei besonderem Bedarf oder auf Antrag von mindestens einem Drittel der Mitglieder ist eine Sondersitzung zulässig.
- (2) Die Einladungen zu den Sitzungen der Kommission ergehen durch die Geschäftsführung per E-Mail unter Übersendung des Entwurfes der Tagesordnung an die Mitglieder und die Fluglärmschutzbeauftragten sowie die Geschäftsführer/innen der örtlichen Kommissionsstandorte. Die Einladungen sollen mindestens zwei Wochen vor den Sitzungen erfolgen.
- (3) Die Mitglieder benachrichtigen im Falle ihrer Verhinderung unverzüglich ihre Vertreter und die Geschäftsführerin/den Geschäftsführer der ADF.

§ 7

Beschlüsse

- (1) Stimmberechtigt sind die Mitglieder der ADF.
- (2) Nicht stimmberechtigt sind die Fluglärmschutzbeauftragten und Geschäftsführer/innen der örtlichen Kommissionen sowie Gäste der Sitzungen der ADF.
- (3) Die ADF ist beschlussfähig, wenn mehr als die Hälfte der Mitglieder anwesend ist. Der oder die Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit bei Beginn einer jeden Sitzung fest; die Beschlussfähigkeit gilt so lange als vorhanden, bis das Gegenteil auf Antrag festgestellt worden ist.
Bei Stimmengleichheit gilt ein solcher Antrag als abgelehnt.
- (4) Aufgrund der räumlichen Verteilung innerhalb des Gebietes der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz sowie der Republik Österreich und den sich daraus ergebenden sitzungsökonomischen Voraussetzungen kann sich das Erfordernis ergeben, Beschlüsse auch außerhalb angesetzter Sitzungstermine herbeiführen zu wollen. Dem soll dadurch Rechnung getragen werden, dass der Vorstand bzw. Mitglieder über die/den Vorsitzende/n Anträge per E-Mail stellen können. Diese müssen neben dem Beschlussvorschlag auch eine ausreichende Begründung enthalten. Wenn diesen Anträgen im Umlaufverfahren eine Mehrheit zustimmt, gelten sie als beschlossen. Vereinfachte Umlaufverfahren per E-Mail sind zulässig. Die Mitglieder versuchen, vor Abstimmungen über einen solchen Antrag eine örtliche Abstimmung zu erreichen und in der Abstimmung der ADF zu berücksichtigen.
- (5) Beschlussgegenstände können z. B. sein:
 - Positionierungen und Initiativen zu Gesetz- und Verordnungsentwürfen
 - Positionierungen zu strategischen Fragen der Fluglärminderung, z. B. zu flugbetrieblichen Fragen, Lärmverteilungsprinzipien, Landeentgeltregelungen
 - Resolutionen.
- (6) Eine überstimmte Minderheit hat das Recht, ihre abweichenden Ansichten in Berichten gegenüber ihren Kommissionen sowie den für sie jeweils zuständigen Genehmigungsbehörden darzustellen.

§ 8

Niederschriften

Über jede Sitzung wird durch die Geschäftsführerin/den Geschäftsführer eine Niederschrift gefertigt, in die der wesentliche Ablauf der Sitzung und die Ergebnisse der Meinungsbildung aufzunehmen sind. Die Niederschrift wird den Mitgliedern unverzüglich zugeleitet. Die Niederschriften als Ganzes sind nur für den internen Gebrauch bestimmt.

§ 9

Öffentlichkeitsarbeit

- (1) Die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Tätigkeit der ADF erfolgt grundsätzlich durch die/den Vorsitzende/n bzw. in deren/dessen Auftrag durch die Stellvertretung oder die Geschäftsführung.

- (2) Die Sitzungen der ADF sind nicht öffentlich. Die Mitglieder sowie die teilnehmenden Fluglärmschutzbeauftragten und Geschäftsführer/innen können ihre örtlichen Kommissionen über die Tätigkeiten und Beschlüsse der ADF informieren. Hierbei ist jedoch darauf zu achten, dass der ADF durch die Berichterstattung keine Nachteile entstehen. Im Zweifelsfall ist Umfang und Inhalt mit der/dem Vorsitzenden abzustimmen.

§ 10

Arbeitsgruppen

- (1) Die ADF kann aus ihrer Mitte zur Vorbereitung bestimmter Angelegenheiten oder für besondere Aufgaben Arbeitsgruppen bilden.
- (2) Die Aufgaben und Befugnisse der Arbeitsgruppen sowie deren Vorsitzende werden auf Sitzungen der ADF durch Beschluss bestimmt.
- (3) Für die Arbeitsgruppen gelten die Bestimmungen dieser Geschäftsordnung entsprechend.

§ 11

Reisekosten

Die Sitzungen der ADF stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem gesetzlichen Auftrag der Kommissionen nach § 32 b LuftVG.

Die Mitglieder können daher nach Maßgabe der Landesbestimmungen bei der für sie zuständigen Genehmigungsbehörde eine Erstattung ihrer Reisekosten erhalten.

§ 12

Sitzungsteilnahme

- (1) Mitglieder der ADF sind uneingeschränkt teilnahme- und stimmberechtigt.
- (2) Dauerhaft teilnahmeberechtigt sind:
- a) die Fluglärmschutzbeauftragten der Mitgliedskommissionen
 - b) die Geschäftsführer/innen der Mitgliedskommissionen
 - c) Vertreter/innen der Deutschen Flugsicherung GmbH
 - d) Vertreter/innen des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
 - e) Vertreter/innen von Genehmigungsbehörden gemäß LuftVG
 - f) Vertreter/innen der für Lärm- und Umweltschutz zuständigen Bundesministerien
 - g) Vertreter/innen der für Lärm- und Umweltschutz zuständigen Landesbehörden
 - h) Vertreter/innen der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V.
 - i) Vertreter/innen des Ausschusses nach § 32a LuftVG
 - j) Vertreter/innen von Pilotenvereinigungen
- (3) Neben den Mitgliedern sowie den unter § 12 Absatz 2 aufgezählten Teilnahmeberechtigten können vom Vorstand oder der Geschäftsführung ständige Sitzungsteilnehmer benannt werden, die aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit, ihres ehrenamtlichen Engagements oder ihrer Qualifikationen die Sitzungen der ADF positiv beeinflussen können.

- (4) Abhängig von den Inhalten der ADF-Sitzungen können Referenten, Sachverständige und sonstige Gäste eingeladen werden. Die Einladungen erfolgen über den Vorstand oder die Geschäftsführung auf Hinweis von Mitgliedern.

§ 13

Änderung der Geschäftsordnung

Die Geschäftsordnung kann mit den Stimmen von mindestens 2/3 der Mitglieder der ADF geändert werden.

§ 14

Inkrafttreten

Diese Geschäftsordnung tritt mit Wirkung zum 30.4.2010 in Kraft.



Empfehlungen der ADF zum Erreichen qualifizierter Beratungsergebnisse durch die Fluglärmkommissionen

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) begrüßen die im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD beabsichtigte Stärkung der Fluglärmkommissionen ausdrücklich. Erforderlich hierfür ist, die sächliche und personelle Ausstattung der Fluglärmkommissionen auszubauen und auch rechtlich abzusichern. Bislang fehlen jegliche Vorgaben dahingehend, wie und mit welchen Mitteln die Fluglärmkommission ihre Aufgabe wahrzunehmen haben, um zu hinreichend qualifizierten Beratungsergebnissen kommen zu können. Deshalb ist die unzureichende bundesrechtliche Regelung des § 32b Luftverkehrsgesetz anzupassen und im Rahmen einer Verordnung zu präzisieren, über welche Ausstattung die Fluglärmkommissionen im Hinblick auf die immer komplexer werdenden Beratungsgegenstände die gestiegenen Anforderungen der Bevölkerung bei der Ermittlung und Kommunikation der am wenigsten belastenden Flugverfahren mindestens verfügen können müssen, um ihrem gesetzlichen Auftrag hinreichend entsprechen zu können.

Um durch einen regelmäßigen Austausch der Fluglärmkommissionen die Beratungsleistungen an den einzelnen Standorten zu verbessern und die Bundesregierung über bundesweit relevante Regelungen und Entwicklungen im Bereich des Fluglärmschutzes zu beraten, ist darüber hinaus entsprechend der Regelungen zum § 32a LuftVG die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen gesetzlich und finanziell abzusichern.

Bis zu einer bundesrechtlichen Präzisierung der Vorgaben zur Arbeitsweise der Fluglärmkommissionen spricht sich die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen für nachfolgende Empfehlungen aus, um an allen Flughafenstandorten für qualifizierte Beratungsergebnisse eine Grundlage zu schaffen und hierdurch zur Reduzierung der Fluglärmbelastung vor Ort maßgeblich beizutragen:

1. Sitzungsdichte

Die Häufigkeit der jährlichen Einberufung von regelmäßigen Sitzungen und Sondersitzungen der Fluglärmkommissionen sollte sich am örtlichen Bedarf ausrichten. Die Gestaltung der Tagesordnung sollte dabei an der Relevanz und an arbeitsökonomischen Aspekten orientiert sein. Anträge zur Tagesordnung sind entsprechend der Geschäftsordnungen der Fluglärmkommissionen fristwahrend bei der zuständigen Geschäftsstelle bzw. der/dem Vorsitzenden einzureichen. Im Konfliktfall sollte die/die Vorsitzende (bzw. der Vorstand) eine Entscheidung nach vorheriger Meinungseinholung der Mitglieder treffen.

2. Beratungsthemen

Fluglärmkommissionen beraten nach § 32b des Luftverkehrsgesetzes über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge. Zu den Kernthemen der Beratungstätigkeit gehören danach u. a. Flugroutenänderungen, aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, Lärmschutzbereich, Lärmaktionsplanung, Fluglärm-Messungen, Bahnnutzung, Bodenlärm. In gleicher Weise bedürfen die Entgeltstruktur sowie die Höhe und der Inhalt der lärmabhängigen Entgeltanteile der Beratung in den Kommissionen, da durch die Entgeltordnungen maßgebliche Anreize für den Einsatz von lärmarmen Flugzeugen gesetzt werden können. Weiter sind den Kommissionen die Gründe, die für eine Kapazitätserweiterung, Ausbaumaßnah-

men, konkrete Nachtflugregelungen etc. geltend gemacht werden, aufzuzeigen. Die Kommissionen sind berechtigt, sich mit diesen Gründen auseinanderzusetzen (z. B. Arbeitsplätze, Mobilitätsanforderungen) und hierfür erforderliche Materialien seitens der zuständigen Stellen anzufordern. Weiter sind die Kommissionen über kapazitätserweiternde Änderungen an der Infrastruktur des Flughafens ausreichend zu informieren. Ebenso sind Aspekte der Sicherheit, die im Zusammenhang mit den Beratungsthemen eine Rolle spielen, den Kommissionen hinreichend bekannt zu machen. Die Kommissionen sind berechtigt, diese Aspekte fachlich zu hinterfragen.

3. Kriterien für die Mitgliedschaft

Um die Beratungen der Fluglärmkommissionen rechtssicher durchzuführen, darf die Zusammensetzung der Fluglärmkommissionen nicht willkürlich sein. Die Berufung der Mitglieder ist vielmehr an objektiven Kriterien auszurichten. Die Berufung der kommunalen Mitglieder sollte dabei am festgesetzten Lärmschutzbereich sowie ggf. zusätzlichen lokal zu bestimmenden Parametern zur Beurteilung der Betroffenheit wie bestimmten für maßgeblich erachteten Schallpegel-Schwellenwerten oder der Zugehörigkeit zu einem Fluglärm-Indexgebiet orientiert sein.

Die zulässige Anzahl der stimmberechtigten Mitglieder in den Kommissionen hängt vom Ausmaß der Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens ab. Jede nach den vorgenannten objektiven Kriterien relevant betroffene Stadt oder Gemeinde (bzw. bei Stadtstaaten ggf. auch Stadtbezirke) sollte in der Kommission mit Stimmrecht vertreten sein. Landkreise sollten mangels darüber hinausgehender eigener Betroffenheit nur im Falle einer besonderen sachlichen Rechtfertigung mit einem eigenen Stimmrecht ausgestattet sein. Ein Vertreter des Umweltbundesamtes sollte an den Sitzungen der Kommissionen teilnehmen, wenn das UBA im Rahmen der Benehmens-Regelung vor dem Erlass einer Rechtsverordnung durch das BAF zu beteiligen ist.

Die Entsendung/Berufung von Mitgliedern sollte gleichfalls auf Basis objektiver Kriterien folgen. Die berufenen Mitglieder sollten dabei politische Verantwortungsträger der jeweiligen Kommune sein oder in einem direkten Loyalitätsverhältnis gegenüber den Gesamtinteressen der Entsendestelle stehen oder bereits vorher als Mitglied für die Entsendestelle berufen und weiterhin von dieser beauftragt sein, die Mitgliedschaftsrechte für die Entsendestelle auszuüben.

4. Ressourcenausstattung

Um fundierte und qualitativ hochwertige Beratungsergebnisse erarbeiten zu können, müssen die Fluglärmkommissionen finanziell so ausgestattet sein, dass unabhängige Gutachten und Untersuchungen beauftragt und Sachverständige um Stellungnahme gebeten werden können. Die Koordination der Arbeit der Kommissionen sollte dabei durch eine unabhängige Geschäftsführung (je nach Arbeitsumfang der jeweiligen Kommissionen mindestens in Teilzeit) gewährleistet sein. Vor dem Hintergrund der großen Bedeutung bundesgesetzlicher Regelungen für den Schutz der Betroffenen vor Fluglärm an den einzelnen Flughafenstandorten, ist die bundespolitisch ausgerichtete Arbeit des Zusammenschlusses aller Fluglärmkommissionen, der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF), durch einen jährlich feststehenden Betrag zu unterstützen und die Teilnahme an den zweimal jährlich stattfindenden Tagungen durch Übernahme der Reisekosten allen Vorsitzenden, Geschäftsführer/innen und Fluglärmschutzbeauftragten zu ermöglichen.

Um die Weiterentwicklung technischer Erneuerungen, Berechnungsmethoden frühzeitig an den einzelnen Flughafenstandorten zur Verbesserung des Fluglärmschutzes berücksichtigen zu können, sollten die Genehmigungsbehörden die Weiterbildung der Mitglieder der Kommissionen finanziell unterstützen und ggf. Weiterbildungsveranstaltungen anbieten.

5. Bindungskraft der Beratungsergebnisse

Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichtes sind Fluglärmkommissionen bei der Bestimmung von Flugverfahren von den zu beratenden Institutionen formell zu beteiligen. Es handelt sich dabei nicht lediglich um eine Anhörung. Halten das BAF, die DFS oder die Genehmigungsbehörde die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder nicht durchführbar, teilen sie dies den Kommissionen unter Angabe der Gründe mit. Nach der gesetzgeberischen Vorgabe haben sich die zu beratenden Institutionen fundiert mit den Beratungsergebnissen der Fluglärmkommissionen auseinanderzusetzen.

Vor diesem Hintergrund sind die Kommissionen durch hinreichende personelle und finanzielle Ausstattung (vgl. 4.) in die Lage zu versetzen, qualitativ hochwertige, fachlich fundierte Beratungsergebnisse zu erarbeiten. Von den Beratungsergebnissen der Kommissionen abweichende Entscheidungen der zu beratenden Institutionen sind gegenüber den Kommissionen schriftlich zu begründen. Dabei sind die tragenden Ablehnungs- und Abwägungsgründe ausführlich darzustellen. Über den aktuellen Umsetzungsstand der Beschlüsse der Kommissionen sollte durch die zu beratenden Institutionen regelmäßig in den FLK-Sitzungen berichtet werden.

6. Informationszugang

Die ADF hält eine Steigerung der Transparenz für dringend geboten und hat im Hinblick auf die von der DFS zur Verfügung zu stellenden Informationen bereits auf der 74. Tagung am 22.5.2014 einen Anforderungskatalog in inhaltlicher und zeitlicher Hinsicht verabschiedet, auf welchen hier ausdrücklich Bezug genommen wird (Anlage).

Für notwendig erachtet werden zudem regelmäßige schriftliche Berichte der relevanten Institutionen und Behörden (z. B. DFS, Flughafenbetreiber, Genehmigungsbehörde, Umweltministerium) über die Entwicklung des Flugverkehrs und –lärms, die Einhaltung bestehender Regelungen und (Flug)Verfahren, das Auftreten von Auffälligkeiten, geplante oder beabsichtigte Änderungen im Betriebsablauf bzw. Ausbautvorhaben und Ausweitungen des Flugverkehrs. Dabei sind den Kommissionen auch entscheidungserhebliche Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der großen Bedeutung bundesgesetzlicher Regelungen im Bereich des Fluglärmschutzes an den einzelnen Flughäfen sollten auch die Länder (bzw. die Genehmigungsbehörden) über die aktuellen Bundesratsinitiativen bzw. das sonstige eigene Vorgehen auf Bundesebene in den Kommissionen berichten.

Anlage

Beschluss der ADF „Kriterien für frühzeitige und umfassende Informationen der Fluglärmkommissionen durch die DFS“, 74. Tagung, 22.5.2014

Beschluss

TOP 7 – Kriterien für frühzeitige und umfassende Information der Fluglärmkommissionen durch die DFS

Sachgerechte Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm basieren auf einer umfassenden, vollständigen und ausgewogenen Entwicklung, Analyse und Beurteilung aller möglichen Routen- und Verfahrensplanungen. Die umfangreichen Informationen und Kenntnisse bilden die Grundlage für ein qualitativ angemessenes Beratungsergebnis der Fluglärmkommissionen. Um nicht Gefahr zu laufen, bei der Beratung abwägungsrelevante Aspekte zu übersehen, falsch einzuordnen oder zu bewerten, ist zu gewährleisten, dass die Kommissionen alle erforderlichen Daten und Fakten frühzeitig erhalten und diese dem jeweiligen Vorstand vorab zur Vorbereitung der Kommissionssitzungen seitens der Deutschen Flugsicherung erläutert werden.

Um den Mitgliedern der Fluglärmkommissionen für die Erarbeitung eines qualifizierten Beratungsergebnisses ein vollständiges Bild der Sachlage zu ermöglichen, werden bei Flugverfahrensänderungen mit wesentlichen Lärmauswirkungen folgende von der Deutschen Flugsicherung zur Verfügung zu stellende Mindestanforderungen an zu übermittelnden Unterlagen für erforderlich gehalten (Die Aufstellung entspricht dem Vorschlag aus dem UBA-„Gutachten zur Prüfung von formell- und materiell-rechtlichen Vorgehensmöglichkeiten bei der Festlegung von Flugrouten“, 2014). Die Unterlagen sollten hierfür spätestens zwei Wochen vor den Beratungen der Fluglärmkommissionen allen Mitgliedern vorliegen:

- Antragstext sowie technische Darstellung für **Veröffentlichung im Luftfahrthandbuch Deutschland**
- **Allgemeinverständliche zusammenfassende Darstellung des Antrags und der Gründe** in Textform
- **Visuelle Darstellung** der geplanten Änderung
- **Kartenförmige Darstellung des Bereichs (vorher-nachher)**, in dem voraussichtlich Überflüge von weniger als 10.000 Fuß erfolgen
- Darstellung/Prüfungsergebnis, ob in einem relevant belasteten Gebiet eine **Änderung von mehr als 2 dB(A) L_{eq}** zu erwarten sind
- **Berechnung des voraussichtlich entstehenden Fluglärms (vorher - nachher) unter Berücksichtigung aller An- und Abflüge**. Die zu erstellenden Konturen sollen für den Tag mindestens eine Kontur von **Leq von 45 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht** umfassen. Ebenso ist für die Nacht eine geeignete Darstellung von **Maximalpegelhäufigkeiten** aufzunehmen. Dabei ist auf Prognose- und Rechenungenauigkeiten hinzuweisen und wie sich diese auf das Ergebnis auswirken können.
- Ermittlung eines **wirkungsbezogenen Index (vorher/nachher)** unter Berücksichtigung der Fluglärmbelastung, Bevölkerungsdichte und zu erwartender Lärmwirkung
- **Kartenförmige Darstellung des zu erwartenden Fluglärms sowie der Zu- und Abnahmen** von Fluglärm unter Berücksichtigung aller An- und Abflüge
- **Darstellung wie Grundsätze der Lärmverteilung berücksichtigt wurden und welche Vor- und Nachteile sich ergeben**
- Allgemeinverständliche Darstellung der **wichtigsten sicherheitsbezogenen, betrieblichen und kapazitiven Gesichtspunkte**, Vor- und Nachteile der Varianten
- Kartenförmige Darstellung der **voraussichtlichen betrieblichen Handhabung** (z.B. Höhe/Lage erwartbaren Direktfreigaben)



Stärkung der Fluglärmkommissionen

Hintergrund

Bereits im Jahr 2013 vereinbarten CDU/CSU und SPD im gemeinsamen Koalitionsvertrag auf Bundesebene, dass die Fluglärmkommissionen gestärkt werden sollen. Auch der Koalitionsvertrag der darauffolgenden Legislaturperiode von CDU/CSU und SPD aus dem Jahr 2018 enthielt die Vorgabe, dass die Fluglärmkommissionen in ihrer Arbeit unterstützt werden sollen. Umsetzungsschritte zum Erreichen der selbst gesteckten Ziele wurden bisher nicht unternommen. Die im Jahr 1971 geschaffene gesetzliche Grundlage der Fluglärmkommissionen im Luftverkehrsgesetz besteht (bis auf die Zuständigkeitserweiterung auf Luftschadstoffe) vielmehr unverändert fort. Gleichzeitig ist insbesondere in den letzten 10 Jahren das gesellschaftliche Interesse und die Sensibilität der Bevölkerung in Bezug auf Umwelt- und insbesondere Fluglärm-relevante Themen erheblich gestiegen. Darüber hinaus hat sich auch die gerichtliche Überprüfbarkeit der Festsetzung von Flugrouten weiterentwickelt. Dabei kommt der Beratung durch die Fluglärmkommissionen zunehmende Bedeutung zu. Schließlich ist die Beratung der Fluglärmkommission die einzige Möglichkeit für die Betroffenen, über ihre gewählten Vertreter am Verfahren der Festsetzung von Flugrouten im Rahmen mitzuwirken. Hierdurch stieg sowohl der fachliche als auch der kommunikative Anspruch, den die betroffene Bevölkerung und die beratenen Institutionen an die Arbeit der Fluglärmkommissionen haben, noch einmal deutlich an. Die Fluglärmkommissionen werden mit diesem Auseinanderdriften von Anspruch und erforderlicher Schaffung der Voraussetzungen für eine den gestiegenen Ansprüchen gerecht werdende sachgerechte Aufgabenerfüllung seit Jahren allein gelassen. Es ist daher dringend erforderlich, den Umfang und die Mindestanforderungen an die Beratung der Fluglärmkommissionen zu präzisieren und die hierfür erforderliche sächliche und personelle Ausstattung der Fluglärmkommissionen auszubauen und rechtlich abzusichern.

Kernforderungen

Bislang fehlen jegliche Vorgaben dahingehend, wie und mit welchen Mitteln die Fluglärmkommissionen ihre Aufgabe wahrzunehmen haben, um zu hinreichend qualifizierten Beratungsergebnissen und damit rechtssicheren Festsetzungen seitens des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) kommen zu können.

1. Deshalb ist die unzureichende bundesrechtliche Regelung des § 32b Luftverkehrsgesetz anzupassen und im Rahmen einer Verordnung zu präzisieren, über welche Ausstattung die Fluglärmkommissionen im Hinblick auf die immer komplexer werdenden Beratungsgegenstände und die gestiegenen Anforderungen der Bevölkerung bei der Ermittlung und Kommunikation der am wenigsten belastenden Flugverfahren mindestens verfügen können müssen, um ihrem gesetzlichen Auftrag hinreichend entsprechen zu können.
2. Um durch einen regelmäßigen Austausch der Fluglärmkommissionen die Beratungsleistungen an den einzelnen Standorten zu verbessern und die Bundesregierung über bundesweit relevante Regelungen und Entwicklungen im Bereich des Fluglärmschutzes zu beraten, ist darüber hinaus entsprechend der Regelungen zum § 32a LuftVG die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen gesetzlich und finanziell abzusichern.

Einzelforderungen

Die ADF hat auf der Grundlage der seit Jahrzehnten an den Standorten bestehenden Erfahrungen im Jahr 2015 „Empfehlungen zum Erreichen qualifizierter Beratungsergebnisse durch die Fluglärmkommissionen verabschiedet“ und hierin konkret den für erforderlich erachteten Regelungsumfang formuliert in Bezug auf Sitzungsdichte, Mitgliedschaftskriterien, Ressourcenausstattung, Beratungsthemen, Bindungskraft der Beratungsergebnisse und Informationszugang. Diese Empfehlungen wurden im Lichte der weiteren Entwicklung in den letzten Jahren noch einmal ergänzt und aktualisiert, z. B. in Bezug auf das noch einmal gestiegene Informationsbedürfnis der betroffenen Bevölkerung bei Flugroutenverlagerungen und bestehende Ansprüche nach dem Umweltinformationsgesetz, und sind nachfolgend zusammengefasst:

1. Sitzungsdichte

Die Häufigkeit der jährlichen Einberufung von regelmäßigen Sitzungen und Sondersitzungen der Fluglärmkommissionen sollte sich am örtlichen Bedarf ausrichten. Die Gestaltung der Tagesordnung sollte dabei an der Relevanz und an arbeitsökonomischen Aspekten orientiert sein. Anträge zur Tagesordnung sind entsprechend der Geschäftsordnungen der Fluglärmkommissionen fristwahrend bei der zuständigen Geschäftsstelle bzw. der/dem Vorsitzenden

einzureichen. Im Konfliktfall sollte die/der Vorsitzende (bzw. der Vorstand) eine Entscheidung nach vorheriger Meinungseinholung der Mitglieder treffen.

2. Beratungsthemen

Fluglärmkommissionen beraten nach § 32b des Luftverkehrsgesetzes über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge. Zu den Kernthemen der Beratungstätigkeit gehören danach u. a. Flugroutenänderungen, aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, Lärmschutzbereich, Lärmaktionsplanung, Fluglärm-Messungen, Bahnnutzung, Bodenlärm und die Belastung mit Luftschadstoffen. In gleicher Weise bedürfen die Entgeltstruktur sowie die Höhe und der Inhalt der lärmabhängigen Entgeltanteile der Beratung in den Kommissionen, da durch die Entgeltordnungen maßgebliche Anreize für den Einsatz von lärmarmen Flugzeugen gesetzt werden können. Weiter sind den Kommissionen die Gründe, die für eine Kapazitätserweiterung, Ausbaumaßnahmen, konkrete Nachtflugregelungen etc. geltend gemacht werden, aufzuzeigen. Die Kommissionen sind berechtigt, sich mit diesen Gründen auseinanderzusetzen (z. B. Arbeitsplätze, Mobilitätsanforderungen) und hierfür erforderliche Materialien seitens der zuständigen Stellen anzufordern. Weiter sind die Kommissionen über kapazitätserweiternde Änderungen an der Infrastruktur des Flughafens ausreichend zu informieren. Ebenso sind Aspekte der Sicherheit, die im Zusammenhang mit den Beratungsthemen eine Rolle spielen, den Kommissionen hinreichend bekannt zu machen. Die Kommissionen sind berechtigt, diese Aspekte fachlich zu hinterfragen.

3. Kriterien für die Mitgliedschaft

Um die Beratungen der Fluglärmkommissionen rechtssicher durchzuführen, darf die Zusammensetzung der Fluglärmkommissionen nicht willkürlich sein. Die Berufung der Mitglieder ist vielmehr an objektiven Kriterien auszurichten. Die Berufung der kommunalen Mitglieder sollte dabei am festgesetzten Lärmschutzbereich sowie bei Bedarf an zusätzlichen lokal zu bestimmenden Parametern zur Beurteilung der Betroffenheit wie bestimmten für maßgeblich erachteten Schallpegel-Schwellenwerten oder der Zugehörigkeit zu einem Fluglärm-Indexgebiet orientiert sein.

Die zulässige Anzahl der stimmberechtigten Mitglieder in den Kommissionen hängt vom Ausmaß der Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens ab. Jede nach den vorgenannten objektiven Kriterien relevant betroffene Kommunen (bzw. bei Stadtstaaten ggf. auch Stadtbezirke) sollte in der Kommission mit Stimmrecht vertreten sein. Ein Vertreter des Umweltbundesamtes sollte an den Sitzungen der Kommissionen teilnehmen, wenn das UBA im

Rahmen der Benehmens-Regelung vor dem Erlass einer Rechtsverordnung durch das BAF zu beteiligen ist.

Die Entsendung/Berufung von Mitgliedern sollte gleichfalls auf Basis objektiver Kriterien folgen. Die berufenen Mitglieder sollten dabei politische Verantwortungsträger der jeweiligen Kommune sein oder in einem direkten Loyalitätsverhältnis gegenüber den Gesamtinteressen der Entsendestelle stehen oder – zumindest für einen vorübergehenden Zeitraum - bereits vorher als Mitglied für die Entsendestelle berufen und weiterhin von dieser beauftragt sein, die Mitgliedschaftsrechte für die Entsendestelle auszuüben.

4. Ressourcenausstattung

Um fundierte und qualitativ hochwertige Beratungsergebnisse erarbeiten zu können, müssen die Fluglärmkommissionen finanziell so ausgestattet sein, dass unabhängige Gutachten und Untersuchungen beauftragt und Sachverständige um Stellungnahme gebeten werden können. Die Koordination der Arbeit der Kommissionen sollte dabei durch eine unabhängige Geschäftsführung (je nach Arbeitsumfang der jeweiligen Kommissionen mindestens in Teilzeit) gewährleistet sein.

Vor dem Hintergrund der großen Bedeutung bundesgesetzlicher Regelungen für den Schutz der Betroffenen vor Fluglärm an den einzelnen Flughafenstandorten, ist die bundespolitisch ausgerichtete Arbeit des Zusammenschlusses aller Fluglärmkommissionen, der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF), durch einen jährlich feststehenden Beitrag zu unterstützen und die Teilnahme an den zweimal jährlich stattfindenden Tagungen durch Übernahme der Reisekosten allen Vorsitzenden, Geschäftsführer/innen und Fluglärm-schutzbeauftragten zu ermöglichen.

Um die Weiterentwicklung technischer Erneuerungen, Berechnungsmethoden frühzeitig an den einzelnen Flughafenstandorten zur Verbesserung des Fluglärmschutzes berücksichtigen zu können, sollten die Genehmigungsbehörden die Weiterbildung der Mitglieder der Kommissionen finanziell unterstützen und ggf. Weiterbildungsveranstaltungen anbieten.

5. Bindungskraft der Beratungsergebnisse

Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichtes sind Fluglärmkommissionen bei der Bestimmung von Flugverfahren von den zu beratenden Institutionen formell zu beteiligen. Es handelt sich dabei nicht lediglich um eine Anhörung. Halten das BAF, die DFS oder die Genehmigungsbehörde die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder nicht durchführbar, teilen sie dies den Kommissionen unter Angabe der Gründe mit. Nach der gesetz-

geberischen Vorgabe haben sich die zu beratenden Institutionen fundiert mit den Beratungsergebnissen der Fluglärmkommissionen auseinanderzusetzen.

Vor diesem Hintergrund sind die Kommissionen durch hinreichende personelle und finanzielle Ausstattung (vgl. 4.) in die Lage zu versetzen, qualitativ hochwertige, fachlich fundierte Beratungsergebnisse zu erarbeiten. Von den Beratungsergebnissen der Kommissionen abweichende Entscheidungen der zu beratenden Institutionen sind gegenüber den Kommissionen schriftlich zu begründen. Dabei sind die tragenden Ablehnungs- und Abwägungsgründe ausführlich darzustellen. Über den aktuellen Umsetzungsstand der Beschlüsse der Kommissionen sollte durch die zu beratenden Institutionen regelmäßig in den FLK-Sitzungen berichtet werden.

6. Informationszugang

Die ADF hält eine Steigerung der Transparenz für dringend geboten und hat im Hinblick auf die von der DFS zur Verfügung zu stellenden Informationen bereits auf der 74. Tagung am 22.5.2014 einen Anforderungskatalog in inhaltlicher und zeitlicher Hinsicht verabschiedet, auf welchen hier ausdrücklich Bezug genommen wird (Anlage).

Für notwendig erachtet werden zudem regelmäßige schriftliche Berichte der relevanten Institutionen und Behörden (z. B. DFS, Flughafenbetreiber, Genehmigungsbehörde, Umweltministerium) über die Entwicklung des Flugverkehrs und –lärms, die Einhaltung bestehender Regelungen und (Flug)Verfahren, das Auftreten von Auffälligkeiten, geplante oder beabsichtigte Änderungen im Betriebsablauf bzw. Ausbautvorhaben und Ausweitungen des Flugverkehrs. Dabei sind den Kommissionen auch entscheidungserhebliche Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der großen Bedeutung bundesgesetzlicher Regelungen im Bereich des Fluglärmschutzes an den einzelnen Flughäfen sollten auch die Länder (bzw. die Genehmigungsbehörden) über die aktuellen Bundesratsinitiativen bzw. das sonstige eigene Vorgehen auf Bundesebene in den Kommissionen berichten.

7. Information der Öffentlichkeit

Um dem in den letzten Jahren deutlich gestiegenen Informationsbedürfnis der Öffentlichkeit gerecht zu werden, empfiehlt die ADF, die Grundlagen der Arbeit der Fluglärmkommission, wie die Geschäftsordnung sowie im Nachgang zu den Sitzungen die Beratungsunterlagen sowie Ergebniszusammenfassungen im Internet zu veröffentlichen. Dabei ist die Vertraulich-

keit der Beratungen der Kommission zu berücksichtigen. Auch die bei Bedarf im Nachgang zu den Sitzungen veröffentlichten Pressemitteilungen sollten auf der gleichen Internetseite abrufbar sein.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) fordert den Gesetzgeber auf, eine umgehende und umfassende Prüfung und Berücksichtigung der Anliegen der örtlichen Fluglärmkommissionen vorzunehmen und die rechtlichen Grundlagen der Fluglärmkommissionen entsprechend anzupassen. Die ADF ist dabei gerne bereit, außerhalb dieser schriftlichen Stellungnahme bei der Erarbeitung geeigneter Regelungen mitzuwirken.

Antrag zur 2022/2 Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 24.06.2022

Antragsteller:

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
Gebhard Kraft, Dr. René Schwartz, Dr. Michael Breyer

Thema:

Ordnungswidrigkeitsverfahren, Bußgelder, Taterträge und Prüfgebühren. Verfahren seitens der Fluglärmenschutzbeauftragten als monetäre Aspekte des Fluglärmeschutzes.

Kurze Zusammenfassung des Sachverhalts:

Die Fluglärmenschutzbeauftragte wurde mit bürgerschaftlichen Ersuchen des 16-Punkte-Plans (Drs. 20/14334) und des 21-Punkte-Plans (Drs. 21/14341) beauftragt „von der Möglichkeit zur Verhängung von Bußgeldern durch die Fluglärmenschutzbeauftragte wesentlich intensiver und unter spürbarer Ausschöpfung des Bußgeldrahmens Gebrauch zu machen“ sowie die Verspätungsregel und Bußgeldverfahren strenger auszulegen. Bei verspäteten Starts und Landungen nach 23 Uhr prüft die Fluglärmenschutzbeauftragte die Gründe und erhebt hierfür eine Gebühr. Bei nachgewiesenen vermeidbaren Verspätungen wird ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet, ein Bußgeld festgesetzt und ein Tatertrag eingezogen. Nach § 58 Abs. 3 i.V.m. Abs. 2 Nr. 8a LuftVG beträgt der Bußgeldrahmen bis zu 50.000 Euro für Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkung (§ 25 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 oder 3 LuftVG). Mit großer medialer Aufmerksamkeit wurde im März 2018 davon berichtet, dass die Fluglärmenschutzbeauftragte von der Billig-Fluglinie Easyjet 468.000 Euro wegen 21 verspäteter Starts nach London und Edinburgh im Jahr 2017 als Taterträge abgefordert hätte und kurz zuvor wegen eines Starts nach 24 Uhr ein Bußgeld von 20.000 Euro verhängt hat. Die aus Bußgeldern, Prüfgebühren und eingezogenen Taterträgen erzielten Einnahmen sollen für ein städtisches Fluglärmenschutzprogramm genutzt werden.

Beschlussvorschlag:

Die Kommission bittet die Fluglärmenschutzbeauftragte zu berichten:

1. Wie ist der aktuelle Stand des „easyjet“-Verfahrens?
 - a) Wenn das Verfahren beendet ist, wie wurde das Verfahren abgeschlossen?
 - b) In welcher Höhe wurden Bußgelder und Taterträge eingezogen (Bitte gesondert ausweisen)?
2. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren sind aktuell unbearbeitet (Bitte aufgeschlüsselt nach dem Jahr des Verstoßes)?
3. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren sind aktuell offen (Bitte aufgeschlüsselt nach dem Jahr des Verstoßes und der Höhe der Forderung)?
4. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren befinden sich aktuell in einem Gerichtsverfahren (Bitte aufgeschlüsselt nach dem Jahr des Verstoßes und der Höhe der Forderung)?
5. Wie viele Prüfverfahren bei Verspätungen wurden jährlich durchgeführt (Bitte für die Jahre ab 2016 jährlich aufschlüsseln mit der Summe der Prüfgebühren)?
6. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren wurden jährlich eingeleitet (Bitte für die Jahre ab 2016 jährlich aufschlüsseln)?

7. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren werden jährlich eingestellt
 - a) aus rechtlichen,
 - b) aus Opportunitätsgründen?
 - c) In welchen Fällen werden Verfahren aus Opportunitätsgründen eingestellt?
(Bitte für die Jahre ab 2016 jährlich aufschlüsseln mit der Summe der ursprünglichen Forderung)
8. Bei wie vielen Ordnungswidrigkeitsverfahren ist es bei der Festsetzung des Bußgeldes zu einem Settlement (einvernehmliche Verständigung) gekommen?
 - a) Wie hoch war der jeweilige Bußgeldabschlag?
(Bitte für die Jahre ab 2016 jährlich aufschlüsseln)
9. In welcher Höhe wurden Bußgelder insgesamt jährlich erhoben?
 - a) Wie hoch war das jährlich höchste Bußgeld?
 - b) Wie hoch war das jährlich niedrigste Bußgeld?
(Bitte für die Jahre ab 2016 jährlich aufschlüsseln)
10. Wie verteilen sich die Anzahl der Ordnungswidrigkeitsverfahren bzw. die ausgesprochenen Bußgelder auf die unterschiedlichen Arten der Verstöße?
11. Was sind die jeweiligen höchsten Bußgelder, welche die Fluglärmenschutzbeauftragte in den Jahren seit 2016 für die unterschiedlichen Arten der Verstöße ausgesprochen hat?
12. In welcher Höhe wurden Taterträge insgesamt jährlich eingezogen?
 - a) Wie hoch war die ursprüngliche Forderung?
 - b) Wie viel wurde tatsächlich bezahlt?
(Bitte für die Jahre ab 2016 jährlich aufschlüsseln)
13. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren wurden gerichtlich geurteilt?
 - a) Wie hoch war die ursprüngliche Forderung?
 - b) Wie hoch lautete das Urteil?
 - c) Wie viele Verfahren wurden eingestellt?
(Bitte für die Jahre ab 2016 jährlich aufschlüsseln)
14. In welcher Höhe wurden insgesamt jährlich die aus Bußgeldern, Prüfgebühren und eingezogenen Taterträgen erzielten Einnahmen für ein städtisches Fluglärmenschutzprogramm verwendet?
(Bitte für die Jahre ab 2016 jährlich aufschlüsseln)
15. Das städtische Fluglärmenschutzprogramm „Schallschutzmaßnahmen im Fluglärm-schutzbereich“ hatte eine Laufzeit bis Ende 2020 und wurde bis Ende 2021 verlängert.
 - a) Wie hoch war das Gesamtvolumen des Förderprogramms?
 - b) Wie hoch ist der Gesamtbetrag der gewährten Förderungen (Bitte für die Jahre ab 2019 jährlich aufschlüsseln)?
 - c) Gibt es ein städtisches Nachfolgeprogramm ab 2022
16. Die Kommission bittet die Fluglärmenschutzbeauftragte zukünftig um jährliche Berichterstattung.

Begründung:

Fluglärmkommissionen beraten nach § 32b des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge.

Zu den Kernthemen der Beratungstätigkeit gehören danach u. a. Flugroutenänderungen, aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, Lärmschutzbereich, Lärmaktionsplanung, Fluglärm-Messungen, Bahnnutzung, Bodenschall. In gleicher Weise bedürfen die Entgeltstruktur sowie die Höhe und der Inhalt der lärmabhängigen Entgeltanteile der Beratung in den Kommissionen, da durch die Entgeltordnungen maßgebliche Anreize für den Einsatz von lärmarmen Flugzeugen gesetzt werden können. Hierzu gehören auch die Sanktionsmöglichkeiten von Fehlverhalten, insbesondere bei Verstößen gegen § 25 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 oder 3 LuftVG, durch Ordnungswidrigkeitsverfahren, Bußgelder, Einzug der Taterträge und Prüfgebühren. Die Kommissionen sind berechtigt, diese Aspekte zu hinterfragen.

Antrag zur Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg „FLSK 2022/03“ am 24.06.2022

Antragsteller:

Dr. René Schwartz, Gebhard Kraft, Michael Breyer, Martin Mosel, Lothar Galka
(Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. - BVF)

Thema:

Überprüfung der Flugroute „RAMAR“

Bezug: Antrag des Bezirks Altona (TOP 3 FLSK 2021/03)

Beschlussvorschlag:

Die Kommission bittet die Deutsche Flugsicherung (DFS) - im Sinne der am 24.09.2021 vorgestellten „Option 2“ der DFS - neue, alternative Streckenführungen zum Punkt „RAMAR“ für die Startrichtung Südwest (Piste 23) zu entwickeln, die Richtung Südosten führen.

Hierbei möge die DFS geplante Bebauungen und die Entwicklung der Anwohnerzahlen in den kommenden fünf Jahren berücksichtigen. Zudem sollten auch Klimaschutzaspekte (möglichst optimale Routenführung hinsichtlich der Streckenlänge) beachtet werden. In diesem Sinne wird eine einfache Rückverlagerung dieser Flüge auf die vorhandene Abflugroute „AMLUH“ ohne vorherige Prüfung von Alternativen abgelehnt, um dicht besiedelte Bereiche so weit wie irgend möglich zu umgehen.

Begründung:

Seit Einführung der Flugroute „RAMAR“ im Jahr 2010 folgt ein erheblich größerer Teil der Abflüge über Piste 23 mit östlichen und südöstlichen Zielen einer Rechtskurve und umfliegen Hamburgs nördlich in einem großen Bogen, anstatt wie vorher in Richtung Hafen nach Südosten abzubiegen. Als Begründung für die Einführung der Flugroute „RAMAR“ wurde in den Sitzungen der FLSK im Jahr 2009 eine Entzerrung der An- und Abflugwege als Folge eines immer stärkeren werdenden Luftverkehrs genannt (Sicherheitsaspekte).

Bei betroffenen Anwohnern im Bezirk Altona stößt diese Flugführung auf Kritik. Auch vor dem Hintergrund des CO₂-Ausstoßes scheint der Umweg, den die Flugroute „RAMAR“ zu Flugzielen im Südosten Deutschlands und Europas verursacht, unverständlich. Demzufolge stellte der Bezirk Altona einen Antrag zur Überprüfung der Flugroute „RAMAR“.

Von der DFS wurden in der Sitzung am 24.09.2021 drei verschiedene Optionen zum Umgang mit dem genannten Antrag vorgestellt. „Option 1“ war die Rückabwicklung der Änderungen von 2009 mit Sperrung der „RAMAR“ für Flüge Richtung Südosten Europas; „Option 2“ eine Neufestsetzung der „RAMAR“ ausschließlich im Süderelberaum für Abflüge über die Piste 23 mit Zielen im Südosten Europas; „Option 3“, den Status Quo so zu belassen.

In diesem Zusammenhang wies die DFS darauf hin, dass die „Option 1“ zu einer erheblichen Belastungsverschiebung in allen vier Abflugschneisen führen würde. Daher ist die „Option 1“ aus Sicht der BVF abzulehnen, der entsprechende Antrag des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein (MELUND) hierzu wird unterstützt.

Aus BVF-Sicht ist die vorbehaltlose Beibehaltung der „Option 3“ ohne vorherige Prüfung von Alternativrouten nicht sachgerecht. Die derzeitige Situation, insbesondere auch die hohe Zahl von Einzelfreigaben auf der Strecke „RAMAR“ bei Abflug Richtung 23 (Altona) mit anschließender Überquerung des gesamten westlichen Stadtgebietes von Hamburg ist den Anwohnern hinsichtlich des Lärmschutzes kaum zu vermitteln, die nötigen Umwege der Flugzeuge aus Klimaschutzgründen nicht geboten.

Die mit der „Option 2“ von der DFS angebotene Umgestaltung der „RAMAR“- Abflugroute bietet die Chance stadtverträglicherer Abflüge über die Piste 23, da so das Problem der Einzelfreigaben mit Flugspuren über den Innenstadtbereich Hamburgs gelöst wird. Die zukünftige Linienführung soll jedoch dicht besiedelte Bereiche so weit wie irgend möglich umfliegen, so dass eine Umlagerung auf die Abflugroute „AMLUH“ zum jetzigen Stand der Erkenntnisse nicht favorisiert wird.

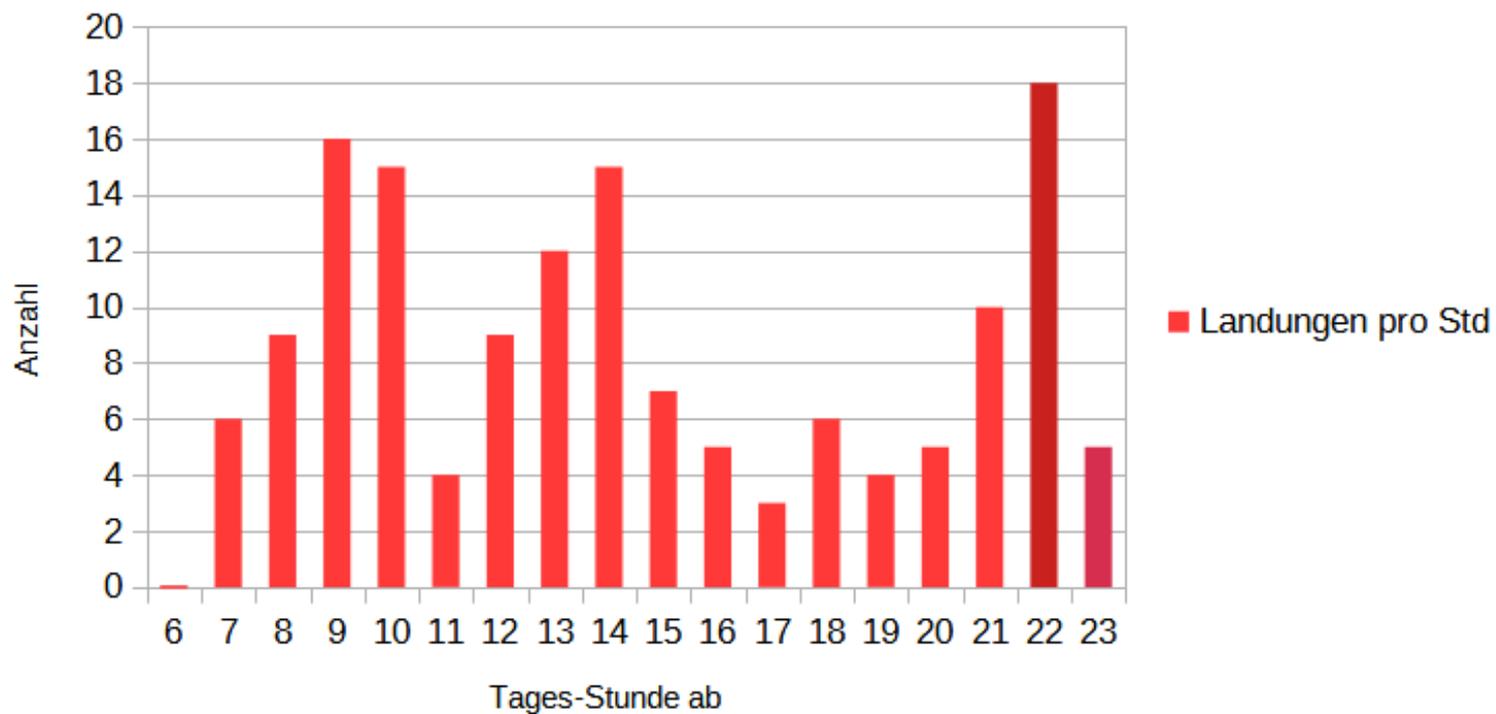
Vor diesem Hintergrund wird es als sinnvoll erachtet, alternative Streckenführungen zu betrachten und gegeneinander in einem transparenten Verfahren abzuwägen, die zunächst gradlinig die Elbe queren und dann über dünnbesiedelte Gebiete im Süden Hamburgs führen.

Ahrensburg, den 01.05.2022

Flughafen Hamburg Verspätungen durch Planungsmängel?

Fluglärmschutzkommission 24.06.2022
Gebhard Kraft

Landezeitstruktur 2022-06-20



- Tagsüber 3-16 Landungen/h
- Nachtstunde 2200-2300 18 Landungen/h
- Verspätungen nach 2300 5 Landungen/h
- Verkehrsmaximum nachts
- Verstoß gegen Grundsatz des „Abschwellens“
- Extreme Belastung der Stadtbevölkerung

- Geplante Nachtflüge - Landungen
- 1980er Jahre ca 8
- 1990er Jahre ca 10
- 2000er Jahre ca 12-15
- 2010er „Vor Corona“ ca 12-17
- 2022 ca 19-23

- 2022 bis 5 Flüge mit derselben Ankunftsminute
- Bereits technisch unmöglich
- Die Planung nimmt Verspätungen vorsätzlich in Kauf

- Geplante Nachtlandungen 20.06.2022
- 22:00 LO401, EW7317, EW7404
- 22:05 DE1687, EW7461, EW7751, EW7765
- 22:10 EW7409
- 22:15 EW7791, SN2629
- 22:20 OS167, DE1441, EW7177
- 22:25 EW7587
- 22:30 EW7643. EW7675. EW7887, EW7581
- 22:35 LH2078, LH036
- 22:40 IB3272, DE 1449
- 22 Flüge geplant.

- Notwendige Maßnahmen
- Gewährleistung der Nachtruhe gem. Ziel des 21. Punkte Plans
- Striktes Nachtflugverbot ab 2200
- Übergangsweise:
- Beseitigung der Planungsmängel:
- Letzter belegbarer Slot 22:30
- Max. 6 Slots ab 2200.
- Nachweis einer Pufferzeit von 2h seitens der Fluglinie
- Rechtsgrundlage: § 6 LuftVG