

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2106
25.09.2020

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmschutzkommission 2020/3
für den Flughafen Hamburg
am 25.09.2020

Teilnehmer:

Alexander **Brückner** (MELUND SH), Bernhard **Brummund** (Gemeinde Hasloh), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Christian **Durak** (MWVATT SH), Werner **Hansen** (HH-Wandsbek), Klaus-H. **Hensel** (Stadt Quickborn), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Jürgen **Langbehn** (HH-Altona), Dennis **Lührs** (BWI), Martina **Lütjens** (HH-Nord), Martin **Mosel** (BVF), Andreas **Müller** (HK), Stefan **Mundt** (BSW), Gerrit **Niemann** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (BUKEA), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Dr. Judith **Reuter** (BWVI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Michael **Sarach** (Kreis Stormarn), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Dr. Uwe **Schacht** (BUKEA), Axel **Schmidt** (FHG), Dr. René **Schwartz** (BVF), Andrea **Wächter** (DFS), Matthias **Wallner** (TUIfly), Monika **Weidner** (BUKEA), Michael **Werner-Boelz** (HH-Nord), Thorsten **Wolf** (Kreis Segeberg), Torsten **Wagner** (BUKEA)

1 Begrüßung/Formalien/Anträge

Frau Roeder heißt die Teilnehmenden an der Sitzung 2020/3 der FLSK herzlich willkommen, dankt allen für die Teilnahme unter den erschwerten Bedingungen der Corona-Pandemie und bittet darum, die im Rathaus von Norderstedt geltenden Hygienevorschriften einzuhalten. In diesem Zusammenhang erläutert sie außerdem den besonderen Umgang mit dem Hygieneschutz am jeweiligen Mikrofon. Im Anschluss begrüßt Frau Roeder zunächst den neu in die Kommission berufenen Vertreter der BVF, Herrn Martin Mosel sowie Frau Dr. Monika Schaal als Vertreterin für den Bezirk Eimsbüttel.

Nachdem Herrn Brunckhorst das Wort erteilt wurde, dankt dieser für die Durchführung einer FLSK-Sitzung in Norderstedt und hofft auf deren regelmäßige Weiterführung.

Einwände gegen die Tagesordnung (TO) bestehen nicht, weitere Anträge zur Aufnahme von Themen in die TO oder zur Aufnahme unter den Punkt „Sonstiges“ werden nicht gestellt, so dass Frau Roeder zunächst Herrn Schmidt für seinen Bericht zu TOP 2 ans Mikrofon bittet.

2 Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Berichterstattung: FHG, DFS, BUKEA

Herr Schmidt führt aus, dass die aktuelle Lage am Hamburger Flughafen, bedingt durch den Lock down im März und dem damit einhergehenden massiven Einbruch des Tourismusgeschäfts sehr schlecht sei. Seien die Passagierzahlen nach dem Lock down zunächst wieder leicht angestiegen, sei durch die Ausweitung von Risikogebieten erneut ein Rückgang zu verzeichnen. Im Vergleich zum Vorjahr seien 2020 bisher lediglich 3,4 Mio. Passagiere gegenüber 17,45 Mio. in 2019 und damit insgesamt 70 % weniger Passagiere abgefertigt worden. Die Auslastung sei aufgrund des geringen Reiseverkehrs um 65 % zurückgegangen.

Mit einer baldigen Erholung rechnen der Flughafen nicht, da mit Beginn des Winterflugplanes (WFP) im Oktober eher von einem weiteren Absinken der Verkehrszahlen ausgegangen werde. Nach derzeitiger Prognose erwarte der Flughafen für den Jahresabschluss 2020 ein Minus von 100 Mio. Euro.

Die geringe Zahl an Flugbewegungen zeige folglich auch Auswirkungen auf die Verspätungszahlen, die derzeit bei einem Zehntel der Verspätungen des Vorjahres liegen. Hinsichtlich des Startverfahrens sei keine Änderung festzustellen. Die Lufthansagroup starte wie bisher im „Flachstartverfahren“, andere Airlines nutzten dagegen das steilere Startverfahren. Festzustellen sei jedoch, dass sich das Steigverhalten verändert habe und die Flugzeuge schneller an Höhe gewonnen hätten. Als ursächlich hierfür wird das geringere Startgewicht der nicht ausgelasteten Maschinen vermutet. Die Lärmwerte an den Messstellen seien unterschiedlich und aufgrund der aktuellen Verkehrssituation im Mittelungspegel um 6 bis 7 dB(A) geringer als bisher.

Die Bewegungsverteilung habe sich nur um Nuancen verändert und sei prozentual gleich geblieben. Allerdings hätten die Airlines definitiv mehr Flugzeuge vom Typ A320 Neo eingesetzt. Lag der Anteil dieser Flugzeuge in 2019 noch bei 3%, würden derzeit im Monatsdurchschnitt etwa 7 % mehr dieses Flugzeugtyps eingesetzt. Herr Schmidt berichtet außerdem, dass die Baumaßnahmen an der Pier Süd um einige Jahre sowie die am neuen Gepäckbereich um 1 Jahr verschoben worden seien. In der aktuellen Situation und der damit einhergehenden schwierigen Prognostizierbarkeit der weiteren Entwicklung sowohl der Pandemie als auch der Flugverkehrsentwicklung seien dies jedoch nur Momentaufnahmen, da niemand die weitere Entwicklung absehen könne.

Als Folge von Wirbelschleppen gab es seit dem letzten Bericht im Februar 2020 lediglich einen kleineren Schaden mit zwei gelockerten Dachziegeln.

Frau Roeder dankt Herrn Schmidt und bittet Frau Wächter um Ihren Bericht zu TOP 2.

Frau Wächter erläutert, dass es durch die Corona-Pandemie und dem damit einhergehenden Rückgang der Verkehrszahlen auch bei der DFS erhebliche Einbrüche gebe und in Hamburg z. B. gegenüber dem 23.09.2019 ein tagesgenaues Minus von 56,7 % an Bewegungen zu verzeichnen sei. Insgesamt rechne die DFS in 2020 mit einem Verkehrsaufkommen von 45 % im gesamten Luftraum. Frau Wächter erläutert, dass diese Zahlen jedoch auch die Frachtflughäfen Köln und Leipzig enthalten, die aufgrund ihres Schwerpunkts beim Lastverkehr weniger stark von dem allgemeinen Verkehrseinbruch betroffen waren. Prognosen über die zukünftige Entwicklung der Verkehrsbewegungen seien kaum möglich, da niemand wisse, wie die Zukunft aussehe. Der Hamburger Tower rechne aber weiterhin mit einem erheblichen Verkehrseinbruch. Dagegen habe der VFR-Verkehr zugenommen, dies zeige auch die Zahl der an die DFS gerichteten Rückfragen. Gleich zu Beginn der Krise hätten viele den Lock down genutzt, um die regelmäßig durchzuführenden Vermessungen und Luftbilddaufnahmen zur Erfassung von Höhendaten durchzuführen, so dass die Flüge dieser Kleinflugzeuge auffälliger als zu normalen Zeiten gewesen seien. Darüber hinaus seien nur die vermehrten Flüge der Bundeswehr auffällig gewesen. Frau Wächter stellt im Rahmen ihrer Ausführungen zum Luftraumkonzept Nord ihren Kollegen Herrn Niemann aus dem Center Bremen vor, der dort u. a. für die Verfahrensplanung zuständig sei. Das Luftraumkonzept Nord mit dem RNAV-Verfahren sei seit dem 18. Juni 2020 in Betrieb und die Erwartungen an dieses Verfahren sei die höhere Spurgenaugigkeit der Flugzeuge. Bisher konnten erst wenige Zahlen seit Juni ausgewertet werden. So zeige sich, dass die Einschätzung, dass ca. 5 % der Flugzeuge wegen fehlender Ausstattung die neuen Strecken nicht fliegen können, realistisch sei. Im Juni haben 4 %, im Juli 1 % und im August weniger als 1 % das neue Verfahren nicht genutzt. Aufgrund der geringen Flugbewegungen seien diese Zahlen bisher jedoch nicht aussagekräftig; die weitere Entwicklung müsse abgewartet werden.

Frau Röder dankt Frau Wächter für Ihre Ausführungen, begrüßt in diesem Zusammenhang Herrn Niemann in der Sitzung und bittet Frau Dr. Pieroh-Joußen um ihren Beitrag zu TOP 2.

Frau Dr. Pieroh-Joußen erläutert zunächst den mit Abschluss der Koalitionsverhandlungen geänderten Aufbau und Namen der bisherigen Behörde für Umwelt und Energie (BUE), die durch Zuordnung der Abteilung Landwirtschaft aus der bisherigen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation in Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) umbenannt worden sei. Ein nicht im neuen Namensbestandteil erwähnter Bereich sei das Institut für Hygiene und Umwelt, das bisher als Landesbetrieb der Behörde für Gesundheit zugeordnet gewesen sei.

Mit Bezug auf die Aussagen von Herrn Schmidt zum Einbruch des Flugverkehrs und den damit einhergehenden geringen Verspätungen, erläutert Frau Dr. Pieroh-Joußen die aktuellen Verspätungszahlen (FLSK-Drs. 1/2020-3). Dabei sei positiv festzuhalten, dass bereits zu Beginn des Jahres bei normalem Flugverkehr und somit vor dem Lock down die Verspätungszahlen sehr gering und die getroffenen Maßnahmen aller Beteiligten erfolgreich gewesen seien.

Im März sei es Corona bedingt zu keiner Verspätung gekommen, in den Monaten Juni/Juli, nach Lockerung der Corona-Maßnahmen und Wiederaufnahme des Flugverkehrs, zu einigen wenigen Verspätungen. Bei diesen ließe sich eindeutig belegen, dass es sich um unvermeidbare Verspätungen handle. Neben Wettereinflüssen oder technischen Ausfällen von Abfertigungsanlagen und Flugzeugen lagen die Gründe teilweise aber auch in der durch die Hygiene- und Abstandsregeln bedingten verzögerten Abfertigung. Im Trend der letzten Jahre, bei dem das Jahr 2018 mit 1.174 Verspätungen den höchsten Wert aufweise, zeige sich bereits 2019 eine Beruhigung aufgrund der getroffenen Maßnahmen aus dem Luftfahrtgipfel. Hier müssen die Bestrebungen fortgesetzt werden, da, wie 2014 mit 430 Verspätungen zeige, eine deutlich bessere Verspätungslage erreichbar sei. Hier neben der Gesamtverringerung insbesondere die Zahl an verspäteten Starts, die nach Ansicht von Frau Dr. Pieroh-Joußen überwiegend vermeidbar seien. Sie habe sich daher im Rahmen der Koalitionsverhandlungen eine Verschärfung der Verspätungsregelungen durch die Einführung einer Genehmigungspflicht für Starts ab 23 Uhr gewünscht.

Die bisherigen Zahlen für 2020 seien zwar objektiv gut, aber keine, über die man sich in der Gesamtbetrachtung freuen könne. Auch und gerade in den nächsten Jahren müsse Lärmschutz ein unbedingtes Thema bleiben; Frau Dr. Pieroh-Joußen äußerte jedoch ihre Befürchtung, dass ihre Aufgabe als FLSB bei den derzeitigen Randbedingungen in Zukunft eher noch schwerer werde.

Frau Roeder dankt allen Vortragenden für ihre Beiträge und gibt die Möglichkeit, Fragen zu den jeweiligen Beiträgen zu stellen.

Herr Kraft sieht die generelle Entwicklung bei den Verspätungszahlen und die damit einhergehende Stadtverträglichkeit als positiv an, äußert jedoch sein Unverständnis darüber, dass noch immer am Flachstartverfahren festgehalten werde, obwohl dies für einen innerstädtischen Flughafen nicht sachgerecht sei. Belastend seien außerdem die weiterhin stattfindenden Nachtlandungen, da es sich hierbei häufig um deutlich lauterer Maschinen als am Tage handle. Hier erhoffe er sich eine Verbesserung durch eine sachgerechte Flugplanung.

Herr Schmidt ergänzt hierzu, dass von Januar bis August 2020 in der Zeit von 23 Uhr bis 24 Uhr über Langenhorn ein Start und 28 Landungen erfolgt seien. Im Zeitraum zwischen 24 Uhr und 6 Uhr ein Start und 15 Landungen. Die Hilfs- und Rettungsflügen sowie die Flüge mit Erntehelfern seien darin bereits berücksichtigt. Im gleichen Zeitraum 2019 seien dagegen insgesamt 158 Maschinen über Langenhorn gestartet und gelandet.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schließt Frau Roeder den TOP 2 und bittet zunächst Frau Dr. Pieroh-Joußen um ihren Bericht zu TOP 3.

3 Drucksachen Fluglärmschutz und Erbbaurecht – Sachstand (TOP 6 FLSK 2020/1)

Berichterstattung: BUKEA, FHG

Frau Dr. Pieroh-Joußen erläutert, dass sie als FLSB gemäß § 4 Fluglärmschutzbeauftragtengesetz (FLSBG) die Pflicht habe, der Bürgerschaft einmal jährlich Bericht über die Fluglärmsituation zu erstatten. Der Bericht für 2019 sei erstellt, die externe Behördenabstimmung ebenfalls bereits beendet, so dass mit der Befassung des Senats Ende nächsten Monats und der Diskussion im Umweltausschuss für November/Dezember gerechnet werde. Neben der Anzahl der Flugbewegungen und der Beschwerdestatistiken enthalte der Bericht in diesem Jahr zusätzlich die Ergebnisse und die Tendenz an den Fluglärmmessstellen, dies auf ausdrücklichen Wunsch der Allianz gegen Fluglärm. Der zweite Teil der Drucksache enthalte die Antwort auf den 21-Punkte-Plan zu den dort formulierten Zielen der Reduktion der Verspätungszahlen und der Fluglärmbelastung der Hamburger*innen. Dieser Plan sei erfolgreich umgesetzt und erfüllt worden.

Zur Nachfrage von Herrn Dr. Schwartz, warum ein Bericht der FLSB trotz deren Unabhängigkeit in die Behördenabstimmung müsse, erläutert Frau Dr. Pieroh-Joußen, dass sie lediglich bei der Ausübung ihrer in § 2 Absatz 1 Satz 2 FLSBG genannten Aufgaben weisungsunabhängig sei, nicht jedoch bei der Berichtspflicht gemäß § 4, bei der es sich um eine Senatsdrucksache handle, die abzustimmen sei. Diese Frage sei mit der Rechtsabteilung der BUKEA geklärt, ein Abweichen von dieser Regelung ohne Änderung des FLSBG nicht möglich.

Nachdem es keine weiteren Verständnisfragen gibt, dankt Frau Roeder Frau Dr. Pieroh-Joußen für ihre Erläuterungen und bittet Herrn Schmidt zum Thema Erbbaurechtsvertrag ans Mikrofon.

Herr Schmidt stellt die wesentlichen Punkte des bereits in 2019 verabschiedeten Erbbaurechtsvertrages vor und hebt dabei die mit der Änderung der Lärmkontur verbundenen Lärmausgleichszahlungen als wichtigste Neuerung hervor. Die Größe der ursprünglichen Lärmkontur sei von 20,39 qkm auf 15,39 qkm als Bemessungsgröße im Regelwerk des Erbbaurechtsvertrages abgesenkt worden, obwohl der frühere Wert bislang nicht überschritten worden sei. Zukünftig müsse der Flughafen bei Überschreitung

dieser Lärmkontur einen Ausgleichsbetrag von 500.000 Euro zahlen, der sich mit jedem weiteren überschrittenen Lärm-Quadratmeter bis zu 19,39 qkm erhöhe und dann einen zusätzlichen Aufschlag dieser Ausgleichszahlungen nach sich ziehe. Eine weitere wesentliche Vereinbarung des Vertrags sei die Verpflichtung für den Flughafen im Jahr 2021 CO₂-neutral zu sein. Diesem Ziel sei man mit der Reduzierung der Flughafenemissionen seit 2009 von damals 40.000 t auf knapp 12000 t in 2019 schon sehr nahe gekommen. Nun gelte es, auch noch die letzten etwa 12000 t zu reduzieren. Dabei sei man durch die Modernisierung der Fahrzeugflotte auf dem Vorfeld, die mittlerweile zu gut 90 % mit alternativen Kraftstoffen betrieben werde, auf einem guten Weg. Das, was bisher nicht ausgeglichen werden konnte, sei durch das Zugeständnis eines 5 % Zertifikatsanteils zunächst ausgleichbar. Ein weiteres Ziel, das der Flughafen verfolge, sei das Vertanken von CO₂-neutralem Kerosin im Flugverkehr. Hier sei man mit dem Letter of Content, der mit der Raffinerie in Heide und der Lufthansa bereits 2019 vereinbart wurde, auf einem guten Weg, um in 5 Jahren, ausgehend von 2019, das in Heide hergestellte synthetische Kerosin in Hamburg als 5 % Beimischung zu vertanken. Darüber hinaus sei der Flughafen Partner des Norddeutschen Reallabors, um die Energieversorgung der flughafeneigenen Flotte langfristig auf Wasserstoff umzustellen.

Hinsichtlich des Lärmschutzes macht Herr Schmidt mit dem Hinweis auf die bisherigen und laufenden Lärmschutzprogrammen 8 und 9 inklusive der Ergänzungen dazu noch einmal die enormen Anstrengungen des Flughafens zum Lärmschutz deutlich.

Das Plenum diskutiert im Anschluss angeregt über die Frage, ob die Anstrengungen des Flughafens sowohl hinsichtlich der Reduzierung der CO₂-Emissionen als auch hinsichtlich der von 20,39 qkm auf jetzt 15,39 qkm abgesenkten Lärmkontur des in 2019 neu abgeschlossenen Erbbaurechtsvertrages ausreichend im Sinne der betroffenen Bürger*innen und des Klimaschutzes seien. Hier gehen die Meinungen stark auseinander. Es wird als Erfolg gewertet, dass mit dem Erbbaurechtsvertrag eine reale Wachstumsgrenze des Flughafens festgeschrieben und damit auch das Lärmkontingent weiter beschränkt worden sei. Hinsichtlich der CO₂ Emissionen werden außerdem die bisherigen Anstrengungen des Flughafens hin zur CO₂-Neutralität in 2021 für den Flughafenbetrieb anerkannt. Dennoch gibt es auch Kritik daran, dass diese CO₂-Neutralität sich fast ausschließlich auf den Betrieb am Boden und nicht in der Luft beziehe. So seien sowohl die Herstellung synthetischen Kerosins als auch die Umstellung auf Wasserstoff basierte Antriebe aufgrund der damit verbundenen großen Menge an einzusetzenden regenerativen Energien kritisch zu betrachten. Einige Kommissionsmitglieder sehen hierin keine Option für einen auf lange Sicht anzustrebenden nachhaltigen Flugverkehr.

Insbesondere Herr Dr. Schwartz merkt kritisch an, dass die Klimaschadwirkung des Flughafenbetreibers lediglich 1% der Klimaschadwirkung des Flughafenbetriebes ausmacht. Es sei daher für die Klimabilanz unerheblich, ob der Flughafenbetreiber am Boden CO₂-neutral werde. Die Hausaufgaben seien luftverkehrsseitig zu erledigen. Darüber hinaus stelle die Festlegung des Fluglärnteppichs im Erbbaurechtsvertrag eine erneute Festschreibung eines Belastungsübermaßes dar. Werde dieser Wert überschritten, erhielten nicht die vom Fluglärm geschädigten Bürgerinnen und Bürger eine Kompensation, sondern die Stadt Hamburg generiere eine Mehreinnahme.

Fr. Roeder dankt allen Beteiligten für die angeregte Diskussion, bittet aber auch darum, die bisherigen geleisteten Anstrengungen und erfolgten Maßnahmen anzuerkennen. Sie schließt damit TOP 3 und bittet Herrn Schmidt zu TOP 4 um seine Ausführungen.

4 Lärmkontingent 2019 (TOP 7 FLSK 2020/1)

Berichterstattung: FHG

Herr Schmidt geht zu Beginn noch einmal kurz auf die in den letzten Jahren genutzten Lärmengen ein und macht damit deutlich, dass das mit Genehmigung des Flughafens festgelegte Lärmkontingent bereits in den Vorjahren nicht auch nur annähernd ausgeschöpft wurde und man auch jetzt noch unter dem neuen Wert aus dem Erbbaurechtsvertrag von 15,39 qkm geblieben sei. Die genutzten Lärmkontingente lagen dabei in 2018 bei 13,95 qkm und in 2019 bei 14,55 qkm. Insgesamt seien in 2019 weniger Propellermaschinen und mehr Strahlflugzeuge geflogen. Dabei sei der A320neo bisher nicht eingerechnet, weil die Berechnung der Lärmschutzzonen die Gruppierung für neue Typen bisher nicht enthalte. Die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) sei bis Ende 2020 zu überarbeiten. Darin werden neue Flugzeuggruppen mit entsprechenden Lärmwerten eingeführt, so dass die Berechnung der Realität angepasst werde. Für 2019 gebe es den Sondereffekt, dass der A380, erstmalig kontinuierlich im Flugbetrieb, aufgrund einer fehlenden, angemessenen Strahltriebgruppe in der lautereren Gruppe S 8 eingerechnet wurde. Der A380 sei aber de facto wesentlich leiser und entspreche eher einer Boeing 777, die in S6.1 eingruppiert sei. Somit müsse der A380 durch den regelmäßigen Verkehr in 2019 mit 0,2/0,3 qkm Lärmmaß herausgerechnet werden. Dies führe u. a. zu dem für 2019 gegenüber 2018 höheren Wert. Die generelle Änderung der AzB könne dabei helfen, den Druck zur Entwicklung lärmärmerer Flugzeugtypen und zur Einführung von Flugbewegungen neuer Lärmklassen zu erhöhen. Für die Berechnung werden die sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres herangezogen. In diesen

finde ca. 55 % des gesamten Jahresflugverkehrs statt, so dass üblicherweise eine gewisse Übergewichtung bestehe. Bezogen auf 2020 und die besondere Situation bedeute dies, dass mit Januar und Februar erstmals Monate des Winterflugplanes einbezogen werden müssten und die Lärmkartierung, je nach Entwicklung des Flugverkehrs, bei 7 – 9 qkm liegen wird. Diese Lücke zur Obergrenze des Lärmmaßes aus dem Erbbaurechtsvertrag von 15,39 qkm werde über die nächsten Jahren bestehen bleiben, da erst in den nächsten 4 - 5 Jahren mit einer Erholung des Luftverkehrs gerechnet werde, selbst, wenn es bis dahin einen Impfstoff geben sollte.

Auf Nachfrage von Frau Dr. Pieroh-Joußen konkretisiert Herr Schmidt die Zahlen hinsichtlich des Lärmkontingents 2019 für die Nachtzeit mit 9,73 qkm (2018 - 8,3 qkm). Diese Erhöhung der Fläche um knapp 1,4 qkm käme in erster Linie dadurch zustande, dass der A380 mit über 30 Verspätungen nach 22 Uhr gekommen sei und damit in die vergleichende Nachtkontur fiel. (s. Anlage)

Zu diesen Ausführungen merkt Herr Dr. Schwartz kritisch an, dass das Flugjahr 2019 das zweitlauteste des Helmut-Schmidt-Airports seit zwei Jahrzehnten darstelle. Die Jahre 2015 – 2019 stellten die lautesten fünf Flugjahre seit dem Jahr 2000 dar.

Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt Frau Roeder den TOP 4 und bittet Frau Dr. Reuter um ihren Bericht zu TOP 5.

5 Weiteres Vorgehen der FLSK zum Thema Klimaschutz (TOP 9 2020/1)

Berichterstattung: BWI

Frau Roeder führt einleitend aus, dass sich die FLSK in 2019 darauf geeinigt habe, zum Thema Klimaschutz eine Sondersitzung einzuberufen, obwohl bis dahin unklar gewesen sei, ob sich dieses Gremium mit den Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima befassen könne. Im Anschluss an die im Januar 2020 durchgeführte Sondersitzung sei daher die BWI gebeten worden, zu prüfen, ob die FLSK für klimapolitische Fragen zuständig sei.

Frau Dr. Reuter erläutert, dass hier § 32b LuftVG maßgeblich sei und zitiert dazu die entsprechenden Passagen. Für die Bewertung seien zwei Aspekte entscheidend. Zum einen die Frage, ob es sich bei den durch den Luftverkehr verursachten CO₂-Emissionen um Luftverunreinigungen handle und wenn ja, ob sich die Zuständigkeit der FLSK auf diese Art der Luftverunreinigung beziehe. Zum anderen, ob die Zuständigkeit der FLSK auch allgemeine klimapolitische Fragen umfasse.

Aus Sicht der BWI handelt es sich bei CO₂, welches durch den Luftverkehr verursacht wird, nicht um eine Luftverunreinigung im Sinne des § 32b LuftVG. In der Kommentarliteratur zu diesem Gesetz gebe es ebenso wenig genauere Ausführung zum Begriff der Luftverunreinigungen wie in der Bundestagsdrucksache Nr. 12/2411, mit der die Zuständigkeit der FLSK in §§ 32a,b LuftVG aufgenommen worden sei. Nach § 3 Abs. 4 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Begriffsdefinition im Kommentar Landmann/Rohmer werden als Luftverunreinigung nur solche angesehen, die die natürliche Zusammensetzung der Luft verändern. Zwar unterliege die Menge von CO₂ in der Luft Veränderungen durch menschliche Einflüsse, dennoch handle es sich bei CO₂ weiterhin um einen natürlichen Bestandteil der Luft und damit nicht um eine Verunreinigung. Die natürliche Zusammensetzung der Luft variere, so dass auch zusätzlich vom Luftverkehr erzeugtes Kohlendioxid keine Luftverunreinigung in diesem Sinne sein könne.

Selbst wenn man annehme, dass CO₂ aufgrund der Klimawirksamkeit eine Luftverunreinigung sein könne, liefe eine solche Deutung dem Sinn und Zweck der Norm in § 32b LuftVG entgegen und könne keine allgemeine Zuständigkeit der FLSK für klimapolitische Fragen begründen. Zweck der FLSK sei es, die im Gesetz genannten Stellen zu Themen des Lärmschutzes sowie des Schutzes vor Luftverunreinigungen in der Umgebung des Flughafens, bei dem die Kommission gebildet wurde, zu beraten. Die Zuständigkeit der FLSK sei folglich in zweierlei Hinsicht begrenzt. Zum einen umfasse sie nur Themen, die direkt mit den erwähnten Umweltproblemen im Zusammenhang stehen, zum anderen müsse ein lokaler Bezug gegeben sein. Die BWI als Aufsichtsbehörde sehe somit keine Zuständigkeit der FLSK für klimapolitische Fragen.

Anm. d. Prot: Die Stellungnahme der BWI wurde hier stark verkürzt. Die vollständige rechtliche Würdigung ist diesem Protokoll als Anlage (FLSK-Drs. 2/2020-3) beigelegt.

Vor dem Hintergrund ihrer Ausführungen und der seit längerem geführten, sehr zeitintensiven Diskussionen zum Thema Klimaschutz, plädierte Frau Dr. Reuter dafür, die dem Gremium zur Verfügung stehende Zeit auf Themen zu verwenden, bei denen die FLSK tatsächlich Veränderungen herbeiführen könne. Als Beispiel dafür, in welchem Bereich diese gelungen sei, führte sie das Ergebnis des neu abgeschlossenen Erbbaurechtsvertrags an. Derartige Festlegungen und harten Verhandlungen seien nur dadurch möglich, dass man in der FLSK-Mitglieder habe, die gehört würden. Diese Sichtbarkeit bekäme man jedoch nur dadurch, dass man die kurze Zeit der Sitzungen nutze.

Frau Roeder dankt Frau Dr. Reuter für die ausführliche Darlegung und gibt dem Gremium Gelegenheit, Fragen zu stellen.

Die rechtliche Einschätzung der BWI, insbesondere die Aussage, CO₂-Emissionen seien keine Luftverunreinigungen i. S. des § 32b LuftVG wird lebhaft und kontrovers diskutiert. Insbesondere die Vertreter der BVF bemängeln, dass die BWI zu dem Schluss komme, CO₂ sei keine Luftverunreinigung, und eine Zuständigkeit der FLSK ließe sich somit aus der rechtlichen Struktur des § 32b LuftVG nicht ablesen. Hamburg widme sich mit dem Klimaplan der Reduzierung von CO₂-Emissionen und habe dabei ausdrücklich auch den Luftverkehr benannt. Allein daraus ergebe sich eine lokale Betroffenheit Hamburgs durch die Klimalast; es sei nicht nachvollziehbar, warum diese verneint würde. Darüber hinaus habe Hamburg das Thema Klimaschutz ausdrücklich in die Präambel seiner Verfassung aufgenommen, was eindeutig ein Votum für die lokale Befassung sei.

Frau Dr. Reuter führt dazu an, dass es eine landesrechtliche Zuständigkeit nur durch eine entsprechende gesetzliche Grundlage geben kann; dies sei aus der Betonung des Klimaschutzes in der Verfassung allein nicht ableitbar. Hamburg bringe dabei zwar zum Ausdruck, sich verstärkt mit dem Klimaschutz befassen zu wollen, verbinde hier jedoch keinen Auftrag an ein außerparlamentarisches Gremium. Die bundesgesetzlich geregelte Einrichtung einer FLSK an einem Verkehrsflughafen trägt dem Gedanken Rechnung, dass die Betroffenheit der Anwohner durch die besonderen Gegebenheiten an einem Flughafen hier höher sei, als die der übrigen Allgemeinheit. Einen CO₂-Bezug gebe es jedoch nicht, da Klimaveränderungen weltweite Auswirkungen hätten, Klimaschutz an vielen Stellen diskutiert würde, nicht aber Thema eines lokalen Gremiums sei.

Um den juristischen Dissens abzukürzen, schlägt Herr Mundt vor, die Rechtseinschätzung des BMU/BMV dazu einzuholen, zumal sich ihm die Frage stelle, inwieweit die FLSK als beratendes Gremium beim Thema Klimaschutz dieser Beratungsfunktion nachkommen könne. Die Vertreter der BVF unterstützen diesen Vorschlag.

Frau Dr. Pieroh-Joußen wird den Umgang mit dem Thema Klimaschutz zunächst im Rahmen der im November stattfindenden ADF-Tagung ansprechen und nachfragen, wie andere Kommissionen dies handhaben. Sie betont zwar die Wichtigkeit des Themas Klimaschutz, sieht in ihrer Funktion als FLSB aber den Lärmschutz als Hauptthema an und äußerte ihre Befürchtungen, dass der Klimaschutz zukünftig auf Kosten von Lärmthemen diskutiert werde. Sie sehe die FLSK vordringlich als Diskussionsforum für Lärmfragen, ein so umfangreiches und großes Thema wie der Klimaschutz bedürfe einer anderen Anbindung.

Frau Roeder beendet die Diskussion zum Thema Klimaschutz aus zeitlichen Gründen, nimmt den Vorschlag zur bundesrechtlichen Rückversicherung von Herrn Mundt dankend auf und schließt TOP 5.

6 FLSK-Sitzung 2020/S - Sondersitzung zum Thema Klimaschutz (TOP 8 FLSK 2020/1)

- a) Antrag der BVF – Klimakontingent Flughafen Hamburg (FLSK Drs. 2/2020-S)
- b) Antrag der Kreise Pinneberg/Quickborn – Pressemitteilung Klimaschutz am Hamburger Flughafen (FLSK Drs. 3/2020-3)

Vor dem Hintergrund der ausstehenden bundesrechtlichen Klärung zur Zuständigkeit der FLSK zum Thema Klimaschutz, schlägt Frau Roeder vor, TOP 6 auf die nächste Sitzung zu verschieben.

Herr Dr. Schwartz erhebt Einwand gegen dieses Vorgehen und stellt den Antrag zur Tagesordnung, die Behandlung dieses TOPs wie vorgesehen zuzulassen.

Dieser Antrag wird mit 10 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen, 5 Enthaltungen angenommen.

Vor dem Hintergrund des Anstiegs der rein verkehrsbedingten CO₂-Emissionen des Luftverkehrs von 666.000 t/a seit 1990 auf 928.000 t/a, die einen deutlichen Belastungszuwachs zeigen, führt Herr Dr. Schwartz aus, müsse Hamburg auch hier dafür Sorge tragen, dass die Klimaschutzbestimmungen eingehalten werden. Er schlage daher die Einführung eines Klimakontingents für den Flugverkehr von und nach Hamburg vor und zitiert dazu seinen entsprechenden Beschlussvortrag.

- a) Antrag der BVF – Einführung eines Klimakontingents für den Flughafen Hamburg

In der sich anschließenden Diskussion dieses Beschlussvorschlags, insbesondere das darin vorgesehene Erlöschen der Betriebsgenehmigung bei Überschreiten des Klimakontingents, weist Frau Dr. Schaal darauf hin, dass Hamburg einen Klimaplan mit über 400 geplanten Maßnahmen verabschiedet habe. Würde hier noch eine weitere Aufgabe gesehen, müsse diese an die Bürgerschaft herangetragen

werden. Die FLSK sieht sie nicht als den dafür geeigneten Ort an, Beschlüsse zur Ergänzung des Klimaplanes zu fassen. Herr Brunckhorst schließt sich der Ansicht von Frau Dr. Schaal an, die FLSK habe nicht die nötige Kompetenz, eine Sanktion zu beschließen, die in der Konsequenz zur Schließung des Flughafens führe. Er fühle sich daher persönlich nicht in der Lage, dem Antrag in Gänze zuzustimmen. Herr Schmidt meldet sich zu Wort und erläutert die von Herrn Dr. Schwartz genannten Zahlen. Dieser habe die vertankten Mengen an Kerosin aus dem Jahr 1990 herangezogen und diese mit 2019 und dem Jahr 2030 verglichen. Vergleicht man dagegen die Flugbewegungen und die LTO-Zyklen der entsprechenden Jahre, sieht man, dass im Jahr 1990 – durch den sehr viel schlechteren Flugzeugtypenmix - 148.000 t CO₂ emittiert wurden, in 2019 dagegen 128.600 t. Prognostiziert auf das Jahr 2030, mit einem hohen Anteil an NEOs, läge man bei einem Minus von 30 % zu 1990. Bereits 1990 seien weitere Effekte, wie z. B. Ruß und Partikel in die Betrachtung einbezogen worden und auch hier könne ein erheblicher Rückgang verzeichnet werden. Seien es 1990 noch 10,3 t Ruß und Partikel gewesen, sei dieser Wert in 2019 auf 5,1 t gesunken. Darüber hinaus würde Hamburg mit einer weiteren Kontingentierung von CO₂ in bereits bestehende bundesweite Reglementierungsversuche (CORSA, Verschärfung des Handels mit Zertifikaten, Luftverkehrssteuer, Beimischungsverpflichtung und der geplanten Kerosinsteuer, die noch nicht vom Tisch sei, etc.) auf EU- und bundesdeutscher Ebene eingreifen und damit doppelt agieren. Dies könne die FLSK nicht auch noch zusätzlich tun.

Herr Mosel weist darauf hin, dass es sich lediglich um eine Empfehlung für mögliche Maßnahmen bei Überschreitung des Klimakontingents handle und nicht um einen konkreten Eingriff in die Betriebsgenehmigung. Eine Doppelbelastung sehe er in diesem Vorschlag ebenfalls nicht, sondern lediglich ein Erkennen lokal erforderlicher Maßnahmen, um den Anteil Hamburgs am Klimaschutz deutlich zu machen. Ziel des Antrags sei, die Empfehlung eines Klimakontingents, über die Ausgestaltung des Antrages könne man reden.

Frau Dr. Reuter gibt in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass gemäß § 7 GO Anträge den Aufgabenbereich der FLSK betreffen müssen. Aus Sicht der BWI falle dieser Bereich des Klimaschutzes nicht in den Zuständigkeitsbereich der FLSK, der Punkt sei demnach offen und eine Beschlussfassung somit nicht möglich.

Frau Roeder fasst die Diskussion um die Teilanträge zusammen, indem sie den Vorschlag von Herrn Kranz aufnimmt und dem Gremium vorschlägt, über folgenden Teilantrag abzustimmen:

Die FLSK empfiehlt die Kontingentierung für Flüge von und nach Hamburg und verweist diese Empfehlung an die Hamburger Bürgerschaft.*

Dieser Antrag wird mit 11 Nein-Stimmen, 9 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

b) Antrag der Kreise Pinneberg/Quickborn – Pressemitteilung Klimaschutz am Hamburger Flughafen (FLSK Drs. 3/2020-3)

Herr Quade verliest noch einmal seinen bereits zur FLSK-Sitzung 2020/1 im Februar verfristet gestellten Antrag zur Veröffentlichung einer Pressemitteilung zum Thema Klimaschutz am Hamburger Flughafen. Die anschließende Diskussion zeigt die vorherrschende Meinung des Gremiums, dass eine Pressemitteilung mit den Forderungen nach Reduzierung der Flugbewegungen bei der derzeitigen Situation nicht angebracht sei.

Der Antrag wird mit 15 Nein-Stimmen, 5 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen, abgelehnt.

Frau Roeder bittet in diesem Zusammenhang noch einmal darum, sich in den jeweiligen TOPs nur auf die aufgerufenen Inhalte zu beschränken. Änderungen oder Zusatzanträge seien bitte vor Beginn der Sitzung zu TOP Sonstiges aufzugeben.

Frau Roeder ruft TOP 7 auf und bittet dazu Herrn Wagner um seine Stellungnahme.

7 Freiwilliges Schallschutzförderprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH)

Berichterstattung: BUKEA

Herr Wagner berichtet über den aktuellen Stand des bereits in der 234. FLSK vorgestellten städtischen Fluglärmschutzprogramms (FLSK Drs. 12/19), mit dem eine Forderung des 21-Punkte-Plans umgesetzt werde, das gesetzliche Lärmschutzprogramm des Flughafens (9. Lärmschutzprogramm) zu ergänzen.

*Anm. d. Prot.: Die FLSK berät die Genehmigungsbehörde und die DFS, sie verfügt nicht über die Kompetenz, diese Empfehlung der Bürgerschaft vorzulegen

Das Programm biete Betroffenen, deren Erstantrag unter Bezug auf bereits früher durchgeführte Schallschutzmaßnahmen abgelehnt worden sei, die Möglichkeit, einen weiteren Antrag zu stellen. Der ursprüngliche Bewilligungszeitraum ende am 31.12.2020, dieser sei aber aufgrund der pandemiebedingten Verzögerungen bei der Realisierung des Programms bis zum 31.12.2021 verlängert worden. Insgesamt betrage das Fördervolumen 1,5 Mio. Euro und bis zum Ende des 2. Quartals 2020 seien davon ca. 0,5 Mio. Euro für bauliche Schallschutzmaßnahmen (Schallschutztüren und -fenster) bewilligt worden. Bisher seien keine Anträge auf den Einbau automatischer Fensterschließer eingegangen; hier wird vermutet, dass Antragstellenden nicht klar sei, welche Vorteile diese böten.

Vorgestellt wurden auch Planungen zu einer künftigen Erweiterung des städtischen Fluglärmschutzprogramms über den derzeitigen räumlichen Geltungsbereich hinaus. Der erweiterte Förderbereich werde dabei zwischen der Begrenzung der Tagschutzzone 1 und der Isolinie des äquivalenten Dauerschallpegels tags $L_{Aeq, Tag} = 62 \text{ dB(A)}$ und nachts durch einen Puffer von 500 m über die Nachtschutzzone hinaus definiert. Beide Förderbereiche gelten in einem Radius größer 1,3 km um das Startbahnkreuz. Im erweiterten Förderbereich tags bestehe die Möglichkeit des Einbaus von Schallschutzfenstern und -türen in Wohnräumen, und im erweiterten Förderbereich nachts von Schalldämmlüftern oder Fensterschließern in Schlafräumen.

Die Mehrbedarfe für die Erweiterung des Schallschutzprogramms seien zwar angemeldet, haushaltsrechtlich aber noch nicht gesichert und müssten vor dem Hintergrund künftiger Mehrausgaben und Mindereinnahmen infolge der Coronakrise als kritisch betrachtet werden.

Frau Roeder dankt Herrn Wagner für seine Ausführungen und schließt damit TOP 7.

8 FLSK vor Ort

Frau Roeder schlägt dem Gremium vor, die ursprünglich auf den 2. November 2020 geplant FLSK vor Ort aufgrund der aktuellen Corona-Pandemie und der nicht abzusehenden weiteren Entwicklung der Infektionszahlen auf das nächste Jahr zu verschieben. Über einen möglichen Termin werde in der FLSK-Sitzung im Dezember oder im Februar 2021 gesprochen.

Dieser Vorschlag trifft im Gremium auf großes Verständnis und wird ohne Abstimmung angenommen.

9 Sonstiges

Nachdem aus dem Gremium keine weiteren Beiträge gemeldet werden, bittet Frau Roeder noch einmal darum, Ergänzungen von Tagungsordnungspunkten oder weitere Anträge zum Punkt Sonstiges vor Beginn der Sitzung anzumelden.

Sie dankt allen Anwesenden für Ihre Teilnahme unter den derzeitigen Bedingungen und schließt die Sitzung um 13.19 Uhr.

Für die Niederschrift:

genehmigt:

gez. Monika Weidner

gez. Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2020/2021

~~04.12.2020~~ FLSK 2020/4

19.02.2021 FLSK 2021/1

30.04.2021 FLSK 2021/2

01.10.2021 FLSK 2021/3

10.12.2021 FLSK 2021/4

Antrag zur 2. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 28.02.2020

Antragsteller:

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

Thema: Einführung eines Klimaschutzkontingents für den Flughafen Hamburg (HAM)

Kurze Zusammenfassung des Sachverhalts:

Bereits 1990 hatte die Klima-Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages (BT-Drs 11/8030) bis 2005 eine Verminderung der CO₂-Emissionen in den wirtschaftsstarken westlichen Industrieländern mit derzeit besonders hohen Pro-Kopf-Emissionen um mindestens 30 Prozent; gegenüber dem Basisjahr 1987 gefordert.

Deutschland hat sich seitdem mehrfach zum Klimaschutz verpflichtet. Reduktionsziel für 2020 ist die Reduktion der CO₂-Emissionen in 2020 um 40% gegenüber den Emissionen von 1990- Für 2030 beläuft sich das Reduktionsziel auf -55% gegenüber 1990.

1990 verursachte er lt. Verursacherbilanz des Statistikamts Nord Emissionen von 666.000 t/a, entsprechend rund 2 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten. Die Emissionen des Luftverkehrs von und nach HAM ist seit 1990 nicht entsprechend den Zielen gesunken, sondern erheblich angestiegen (Anlage).

2019 hat das Europäische Parlament den Klimanotstand ausgerufen. Dieser Beschluss ist zwar nicht unmittelbar rechtswirksam, führt aber dazu, dass der Klimaschutz bei der Anwendung bestehender Rechtsvorschriften berücksichtigt werden muss. Dementsprechend stellen klimawirksame Emissionen, die über den Zielvorgaben liegen, eine Störung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung im Sinne von § 6 LuftVG dar, die die Genehmigungsbehörde verpflichten, von Amts wegen die Betriebsgenehmigung aufzuheben oder anzupassen.

Mit dem Neunzehnten Gesetz zur Änderung der Verfassung der Freien und Hansestadt Hamburg erhält der Klimaschutz Verfassungsrang im Sinne einer Staatszielbestimmung: „Insbesondere nimmt die Freie und Hansestadt Hamburg ihre Verantwortung für die Begrenzung der Erderwärmung wahr.“

Das Hamburgische Klimaschutzgesetz legt in § 4 fest: „Ausgehend vom Basisjahr 1990 und unter Bezugnahme auf die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen nach der Verursacherbilanz der Freien und Hansestadt Hamburg soll bis zum Jahr 2030 eine Reduktion der Kohlendioxidemissionen um 55 vom Hundert (v. H.) und bis zum Jahr 2050 um 95 v. H. erfolgen. Dabei ist das Erreichen eines möglichst stetigen Reduktionspfades für die Freie und Hansestadt Hamburg anzustreben.“

In § 29 Nachhaltige Mobilität sieht das Gesetz ausdrücklich „geeignete verkehrsberuhigende und verkehrsreduzierende Maßnahmen.“ vor.

Vorgeschlagene Maßnahme:

Einführung eines Klimakontingents für den Flugverkehr von und nach Hamburg

Beschlussvorschlag:

Die Fluglärmkommission empfiehlt die Einführung eines Klimaschutzkontingents für den Flugverkehr von und nach Hamburg

a) Das Klimaschutzkontingent soll sicherstellen, dass die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs folgende Zielmarken (Maßstab Verursacherbilanz) nicht überschreiten:

Klimakontingent 2020: -40% der CO₂-Emissionen von 1990 = 399.600 t/a

Für die Folgejahre bis 2030 wird das Kontingent um jeweils 10.000 t/a verringert.

Für 2030 wird das Kontingent auf 299.700 t/a festgelegt.

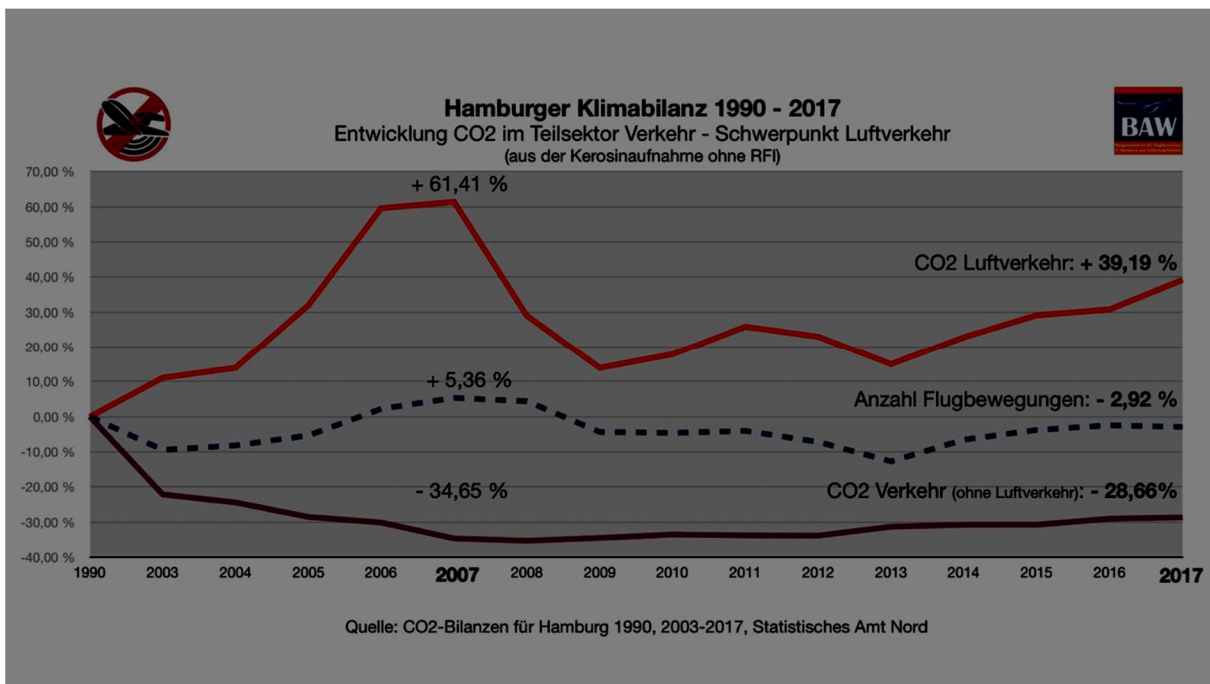
In den Folgejahren ab 2031 wird das Kontingent in gleichmäßigen Schritten bis 2050 auf 0t/a reduziert.

b) Zur Qualitätssicherung richtet die FHG ein Klimacontrolling ein und berichtet der FLSK zu den Sitzungen kurz über die Einhaltung des Kontingents.

c) Bei einer Überschreitung des Kontingents erlischt gem. § 6 LuftVG die Betriebsgenehmigung für den Betrieb mit Luftfahrzeugen, die Klima schädigende Emissionen verursachen. Für den Flugverkehr mit emissionsfreien Luftfahrzeugen bleibt die Betriebsgenehmigung gleichwohl bestehen.

Anlage:

CO2-Emissionen Flugverkehr Hamburg



FLSK- Drs. Nr. 1/2020-3

VERSPÄTUNGEN: AKTUELLE SITUATION

Sitzung 2020/3 der
Fluglärmschutzkommission

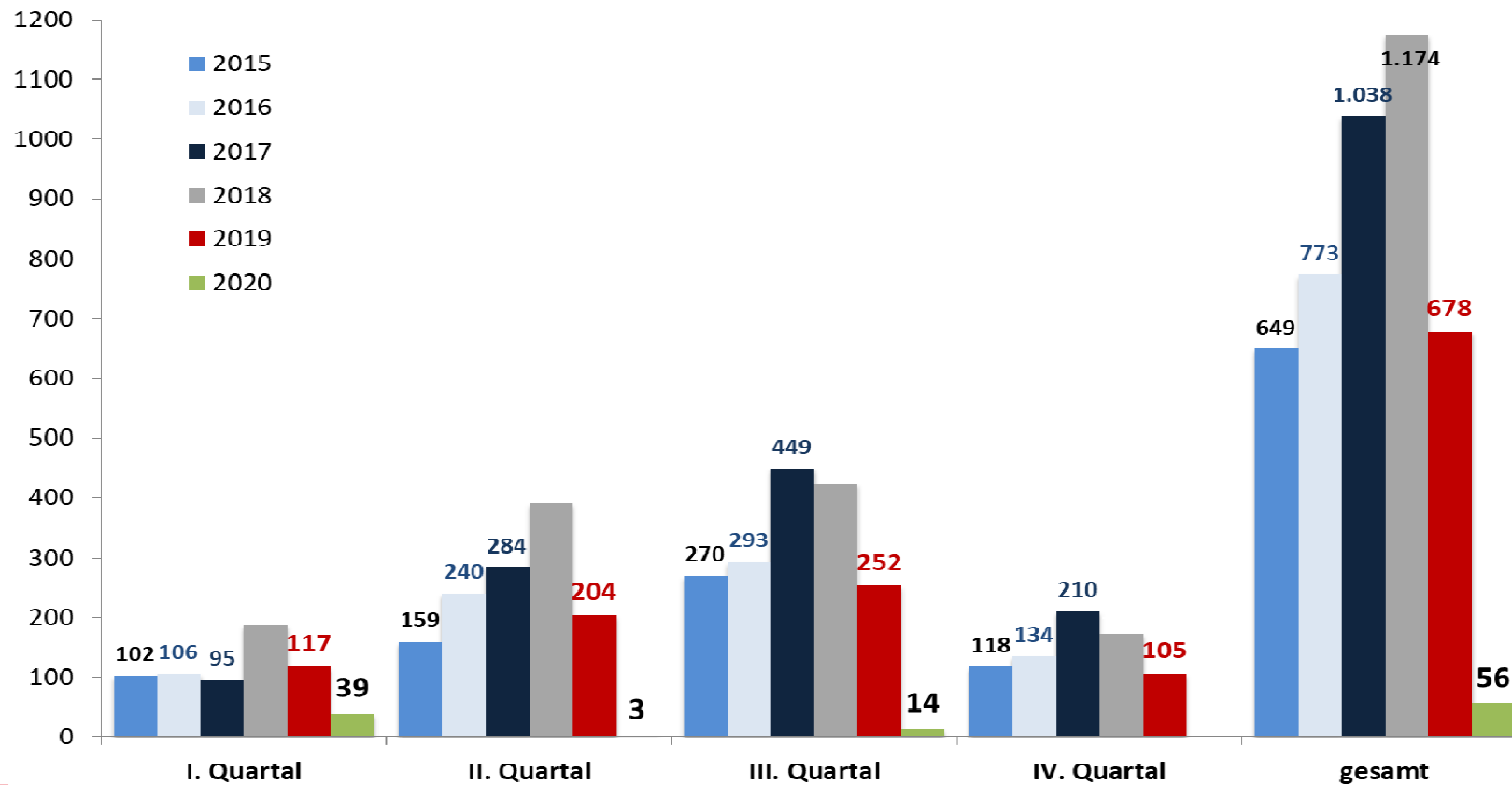


www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

25. September 2020 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte

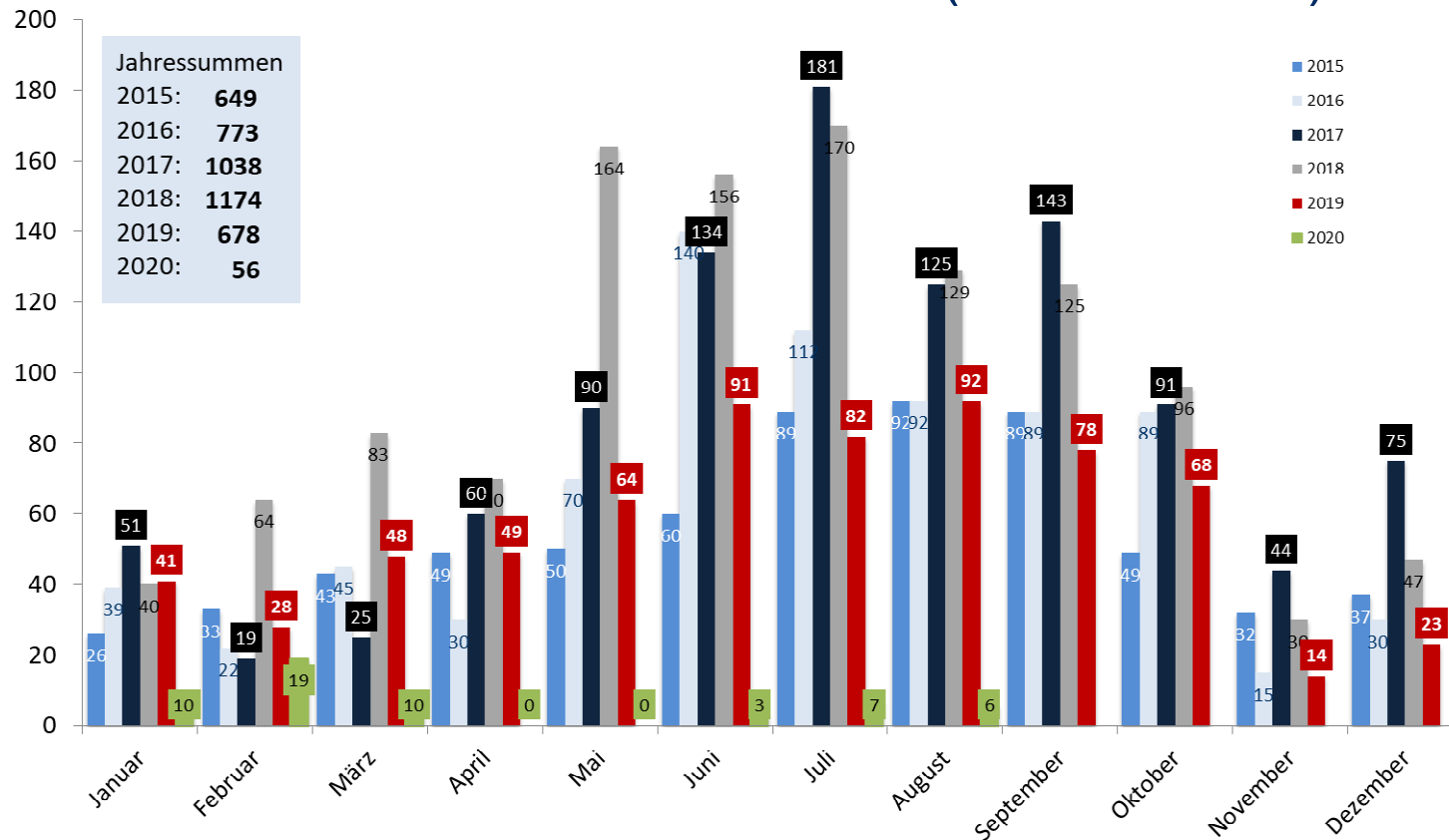


VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) quartalsweise



vorläufiges Ergebnis; vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 21.9.2020

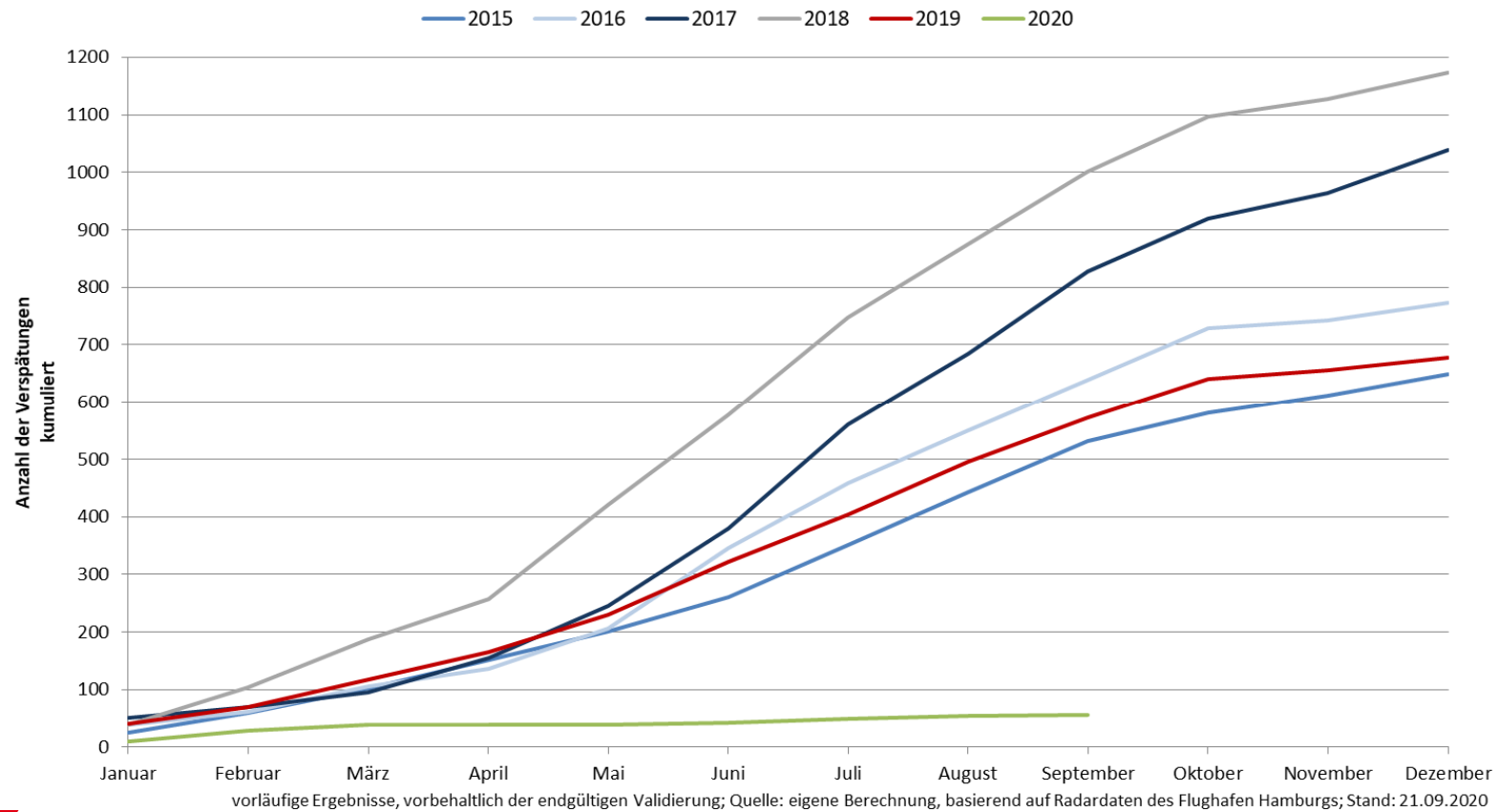
VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) monatlich



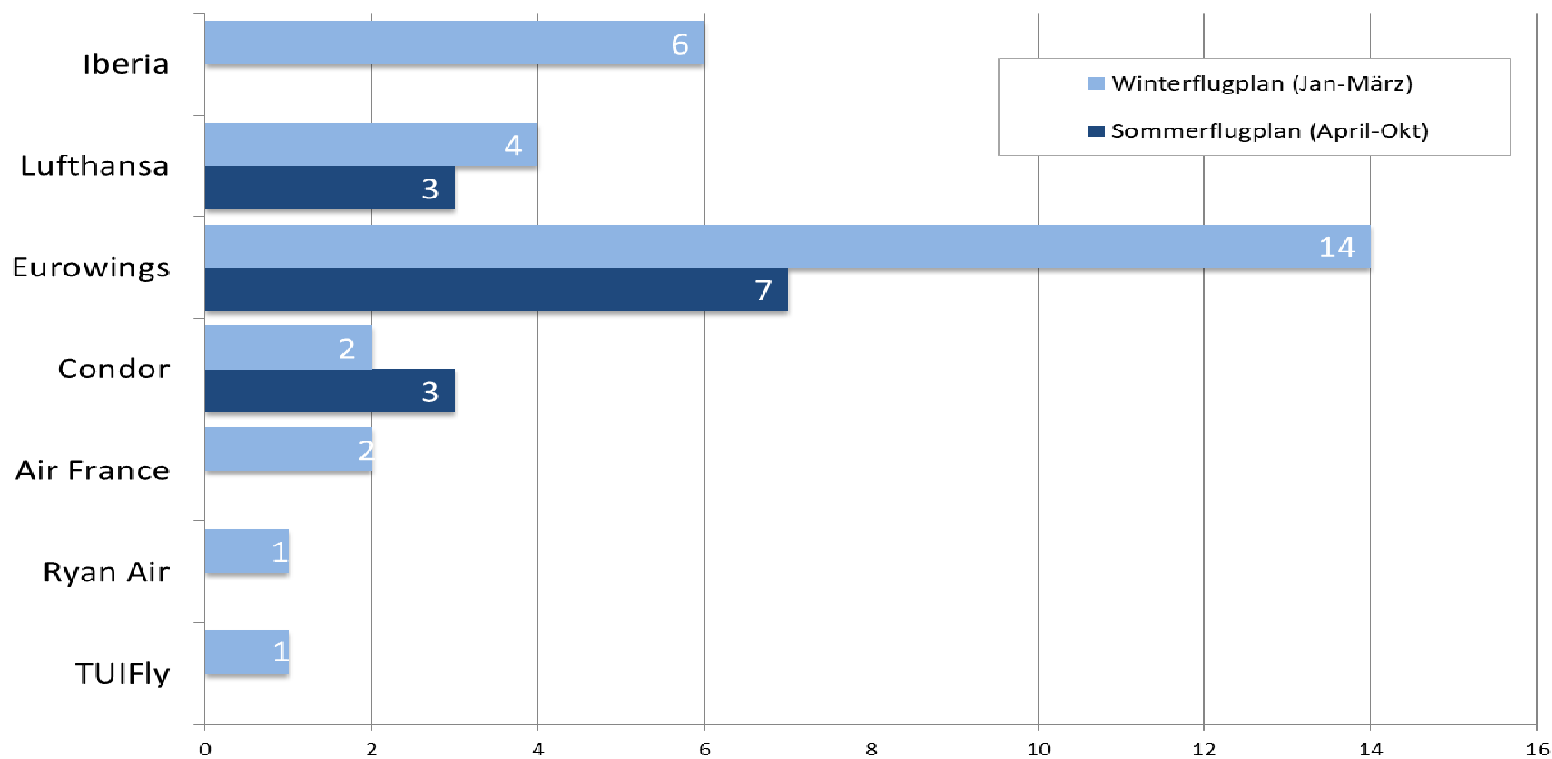
vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.08.2020

VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR)

kumuliert



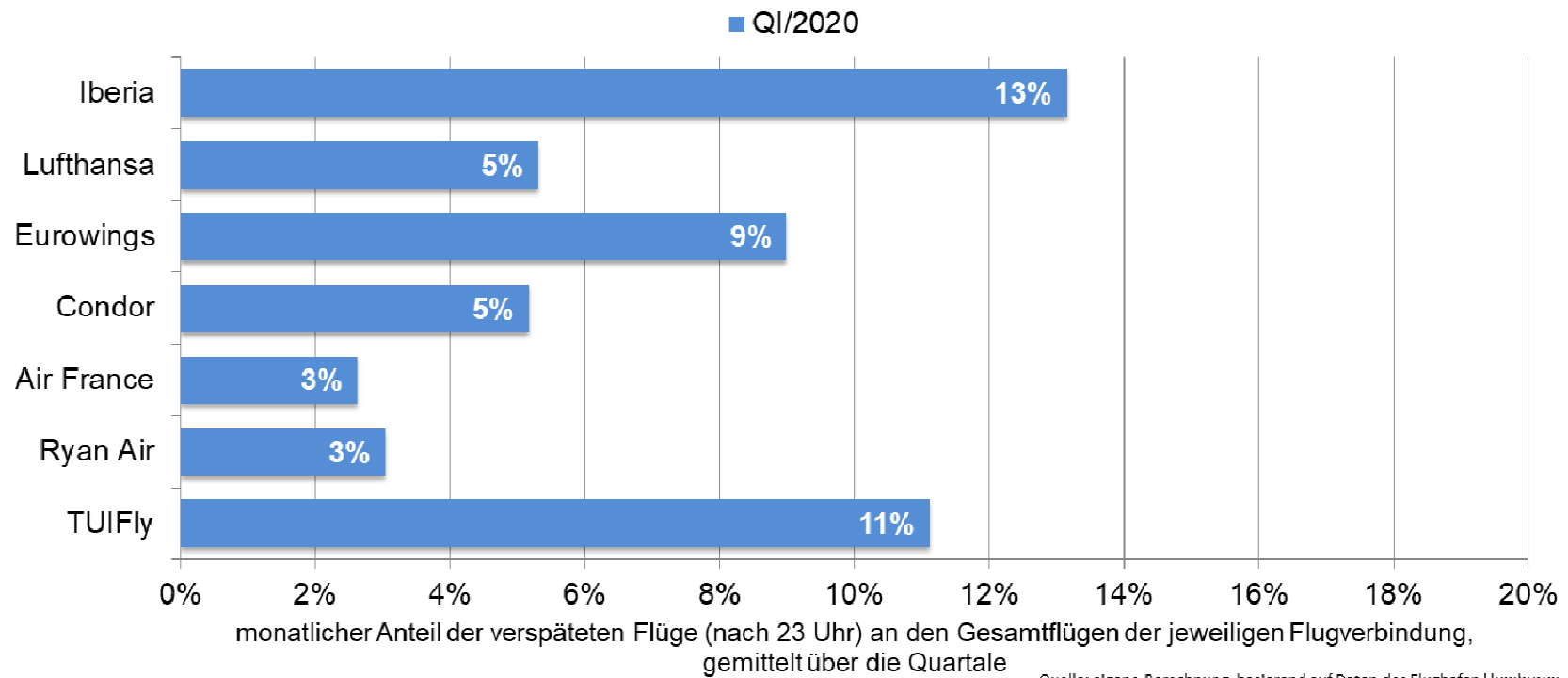
ANZAHL DER VERSPÄTETEN FLÜGE NACH 23 UHR



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs

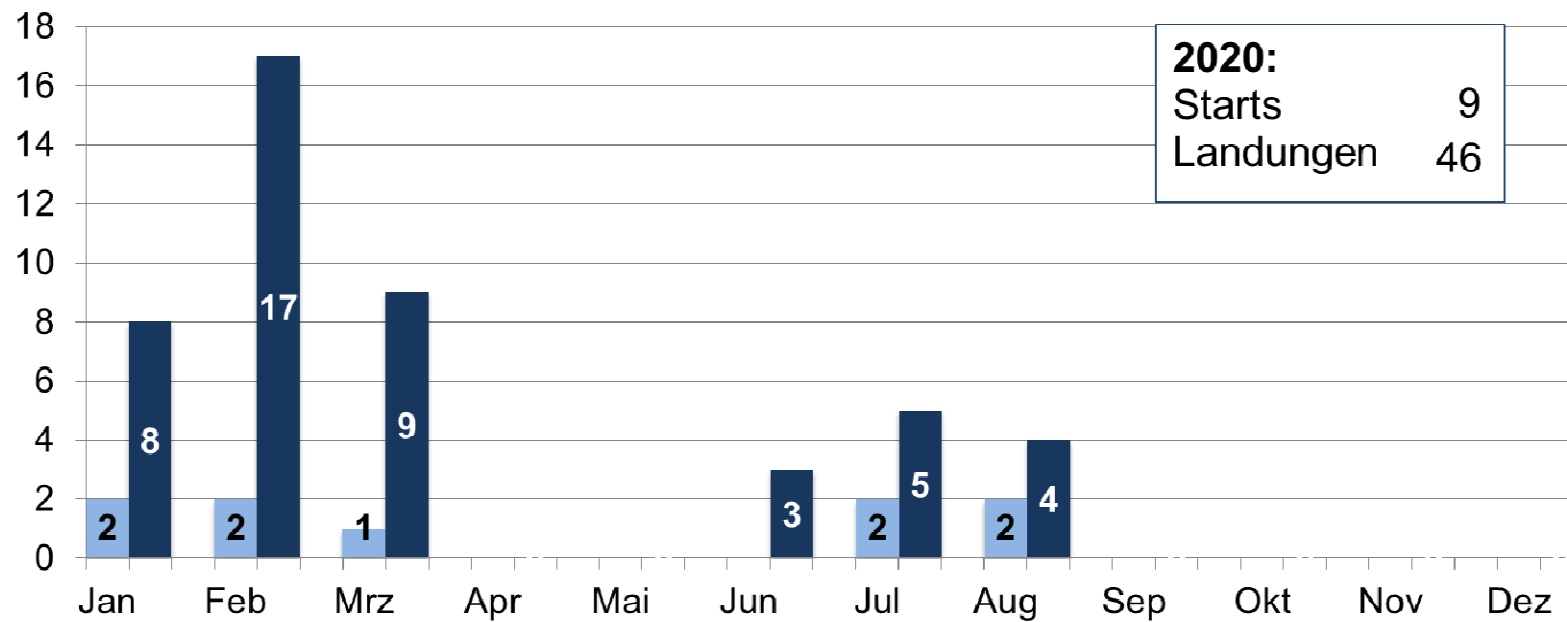
VERSPÄTUNGEN

Anteil verspäteter Flüge nach 23 Uhr an der jeweiligen Flugverbindungen (2020)



VERSPÄTETE STARTS UND LANDUNGEN NACH 23 UHR

■ verspätete Starts 2020 ■ verspätete Landungen 2020



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburgs; Stand: 31.08.2020

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT

airport Helmut Schmidt

www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht

Zuständigkeit der FLSK für allgemeine klimapolitische Fragen

In der FLSK kam die Frage auf, ob man sich angesichts der Herausforderungen der Klimakrise auch in diesem Gremium umfassend mit den Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima befassen kann. Ob dies im Rahmen des FLSK möglich ist, hängt davon ab, ob die FLSK für klimapolitische Fragen zuständig ist. Maßgeblich ist hier § 32b LuftVG:

§ 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

(1) Zur Beratung der Genehmigungsbehörde sowie des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung und der Flugsicherungsorganisation über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge wird für jeden Verkehrsflughafen, der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist und für den ein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festzusetzen ist, eine Kommission gebildet. Ist die Anlage eines neuen Flugplatzes geplant, wird die Kommission vor Einleitung des Genehmigungsverfahrens gebildet.

(2) Die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie die Flugsicherungsorganisation unterrichten die Kommission über die aus Lärmschutzgründen oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge beabsichtigten Maßnahmen. Vor Erteilung der Genehmigung zur Anlage oder Erweiterung eines Flugplatzes nach § 6 Abs. 4 Satz 2 ist der Kommission der Genehmigungsantrag mit den vorgeschriebenen Unterlagen zuzuleiten.

(3) Die Kommission ist berechtigt, der Genehmigungsbehörde, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie der Flugsicherungsorganisation Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen. Halten die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung oder die Flugsicherungsorganisation die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder für nicht durchführbar, so teilen sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit.

(4) Der Kommission sollen angehören: Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreter der Luftfahrzeughalter, Vertreter des Flugplatzunternehmers, Vertreter der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden. In die Kommission können weitere Mitglieder berufen werden, soweit es die besonderen Umstände des Einzelfalles erfordern. In die Kommission sollen nicht mehr als 15 Mitglieder berufen werden. Die Mitgliedschaft ist ehrenamtlich.

(5) (...)

(6) Zu den Sitzungen der Kommission ist die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie die Flugsicherungsorganisation einzuladen. Die durch die Sitzungen entstehenden Kosten trägt das Land, in dessen Gebiet der Flugplatz liegt.

(7) Die Genehmigungsbehörde ordnet für andere als die in Absatz 1 bezeichneten Flugplätze die Bildung einer Kommission an, wenn hierzu aus Gründen des Lärmschutzes oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge ein Bedürfnis besteht. Die Absätze 1 bis 6 gelten sinngemäß.

Bewertung:

Entscheidend für eine Beurteilung sind hier zwei Aspekte: Handelt es sich bei CO₂, das durch den Luftverkehr verursacht wird, um eine Luftverunreinigung im Sinne des § 32b LuftVG? Sollte man dies bejahen, schließt sich die Frage an, ob sich die Zuständigkeit der FLSK auch auf diese Form der Luftverunreinigung bezieht.

Aus hiesiger Sicht handelt es sich bei CO₂ schon nicht um eine Luftverunreinigung, jedenfalls aber nicht um eine solche im Sinne des § 32b LuftVG. Dies kann aber letztlich dahingestellt bleiben.

Denn jedenfalls bezieht sich die Zuständigkeit der FLSK nur auf Fragen, die an lokale Auswirkungen im Umfeld des Flughafens gekoppelt sind. Dies ist hier nicht der Fall.

Eine Zuständigkeit der FLSK für allgemeine klimapolitische Fragen ist demnach nicht gegeben.

Im Einzelnen:

1. CO₂ ist keine Luftverunreinigung im Sinne des § 32b LuftVG

Aus hiesiger Sicht umfasst „Luftverunreinigung“ im Sinne des § 32b LuftVG nicht CO₂. Der Kommentarliteratur kann man entnehmen, dass die Zuständigkeit der FLSK auf Fluglärm und Luftverunreinigungen aufgrund des Luftverkehrs beschränkt ist. In Bezug auf eine Definition von Luftverunreinigungen gibt es hier aber ebenso wenig genauere Ausführungen wie in der BT-Drucks. 12/2411, mit der die Zuständigkeit der FLSK in § 32a und b LuftVG aufgenommen wurde. Der Begriff Luftverunreinigungen wird nur zitiert, aber nicht erläutert.

Hinweise kann eher § 3 Abs. 4 BImSchG geben: „Luftverunreinigungen i.S. dieses Gesetzes sind Veränderungen der natürlichen Zusammensetzung der Luft, insbesondere durch Rauch, Ruß, Staub, Gase, Aerosole, Dämpfe oder Geruchsstoffe.“ Im Kommentar Landmann/Rohmer (§ 3 BImSchG Rdn. 81) heißt es dazu: „Die genannten Arten sind lediglich Regelbeispiele, so dass auch andere Arten von Luftverunreinigungen denkbar sind. Voraussetzung ist, dass es sich um Veränderungen der natürlichen Zusammensetzung der Luft handeln muss, die anthropogenen Ursprungs sind, also aus menschlichem Verhalten resultieren.“

Auch wenn es sich bei der Aufzählung in § 3 Abs. 4 BImSchG nur um Regelbeispiele handelt, müsste ein weiterer Fall einer Luftverunreinigung qualitativ vergleichbar sein. Das ist hier nicht der Fall. Auch wenn die Menge von CO₂ in der Luft durch menschliche Einflüsse Veränderungen unterliegt, handelt es sich doch weiterhin um einen natürlichen Bestandteil der Luft und damit nicht um eine Verunreinigung. Denn die natürliche Zusammensetzung der Luft variiert, so dass auch zusätzlich vom Luftverkehr erzeugtes Kohlendioxid keine Luftverunreinigung in diesem Sinne sein kann.

2. Lokale Zuständigkeit der FLSK

Das unter Ziffer 1. dargestellte Ergebnis kann aber letztlich dahingestellt bleiben. Denn selbst wenn man annimmt, dass CO₂Emissionen grundsätzlich von dem Begriff der Luftverunreinigungen aufgrund ihrer Klimawirksamkeit umfasst sein können, ergibt sich daraus keine allgemeine Zuständigkeit der FLSK für klimapolitische Fragen. Zweck der FLSK ist es, die im Gesetz genannten Stellen zu Themen des Lärmschutzes sowie des Schutzes vor Luftverunreinigungen in der Umgebung des Flughafens, bei dem die Kommission gebildet wurde, zu beraten.

Die Zuständigkeit der FLSK ist folglich in zweierlei Hinsicht begrenzt: zum einen umfasst sie nur Themen, die direkt mit den erwähnten Umweltproblemen im Zusammenhang stehen, und zum anderen müssen diese einen lokalen Bezug haben. Letzteres ergibt sich auch daraus, dass für jeden Flughafen (auf den die weiteren Voraussetzungen zutreffen, s.u.) eine FLSK zu bilden ist, auch wenn ein Bundesland über mehrere Flughäfen verfügt. Dies wäre nicht erforderlich, wenn auch überörtliche Themen in der FLSK behandelt werden dürften.

§ 32b LuftVG sieht in Absatz 1 Satz 1 vor, dass zur Beratung der Genehmigungsbehörde sowie des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) und der Flugsicherungsorganisation über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge für jeden Verkehrsflughafen, der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist und für den ein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festzusetzen ist, eine Kommission gebildet wird. Kommissionen werden also nicht an allen Flugplätzen geschaffen, sondern nur an solchen, mit bestimmten Lärmauswirkungen, die die Einrichtung eines Lärmschutzbereichs erfordern. Die Bildung der Kommission beruht darauf, dass diese Lärmauswirkungen die Umgebung des Flughafens betreffen.

Entsprechendes muss auch für die Luftverunreinigungen gelten und damit CO₂ und seine Klimaauswirkungen in diesem engen Kontext außer Acht lassen. Denn fasste man CO₂ als Luftverunreinigung im Sinne der Norm auf, müsste man daraus folgern, dass an allen Flugplätzen, an denen Flugverkehr stattfindet, eine Kommission gegründet werden muss. Denn an allen Flugplätzen verursachen die dort startenden und landenden Flugzeuge CO₂-Emissionen. Dann wäre aber die Beschränkung des Abs. 1 (Kommissionen grundsätzlich an Flughäfen mit Lärmschutzbereichen) nicht plausibel. Auch für die Bildung einer Kommission in anderen Fällen (Abs. 7) wäre kein Raum, da hier zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge immer ein Bedürfnis bestehen würde.

Ferner spiegelt die Zusammensetzung der Kommission nach Abs. 4 wider, dass die Kommission die Behörde, das BAF und die Flugsicherungsorganisation im Hinblick auf die lokale Betroffenheit berät und nicht aufgrund eines allgemeinpolitischen Mandats. Denn als Mitglieder sind an erster Stelle Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden genannt. Auch die in § 32b LuftVG genannten Luftverunreinigungen sind dazu in Bezug zu setzen. Maßgabe für die Schaffung der Kommission und ihr Sinn und Zweck ist es, insbesondere die Interessen der durch den Flughafenbetrieb betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner zu Gehör zu bringen. Die Aufnahme dieser Mitglieder ergibt sich aus dieser besonderen Betroffenheit und ist damit ein Spiegelbild der Schaffung der Kommission selbst, die aus der konkreten Belastung durch den Flughafen begründet ist. (Nur) diese besondere Eigenschaft hebt sie aus dem Kreis aller Bürgerinnen und Bürger heraus und ermöglicht die Mitgliedschaft in der FLSK.

Dies zeigt sich auch in § 32b Abs. 3 LuftVG, nach dem die Kommission berechtigt ist, der Genehmigungsbehörde, dem BAF sowie der Flugsicherungsorganisation Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen. Wie in Bezug auf Lärm sind auch in Bezug auf Luftverunreinigungen die konkreten Auswirkungen in der Umgebung des Flugplatzes maßgeblich, nicht die allgemeinen Emissionen durch den Luftverkehr an sich. Diese werden zum weitaus größeren Teil nicht in der Umgebung des Flugplatzes verursacht und schlagen sich in ihren Auswirkungen nicht unmittelbar in der Umgebung des Flughafens sondern global nieder.

Wäre es anders, entfielen die Begründung dafür, dass die Gemeinden in der Umgebung des Flugplatzes Mitglieder entsenden dürfen. Dann müsste eine andere Besetzung festgelegt werden, die der allgemeinen Betroffenheit der Bevölkerung Rechnung trägt. Das war allerdings offensichtlich nicht das gesetzgeberische Ziel der Schaffung einer solchen Kommission und würde ihren Sinn konterkarieren.

Die Kostentragung des Landes, in dem der Flugplatz liegt, und die in § 32b Abs. 6 LuftVG geregelt ist, ist ebenfalls nur vor diesem Hintergrund plausibel. Ginge es um die klimawirksamen Folgen des Luftverkehrs an sich, wäre eine Kostentragung durch die Länder nicht nachvollziehbar, da hierfür keine Länderzuständigkeit gegeben ist. Nach Art. 73 Abs. 1 Nr. 6 GG hat der Bund die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr. Art. 87d Abs. 2 GG regelt die Möglichkeit, den Ländern Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung als Auftragsverwaltung zu übertragen. Dies betrifft aber nicht allgemeinpolitische Vorgaben zur Gestaltung des bundesdeutschen Luftverkehrs im Allgemeinen.

Die hier vertretene Ansicht, dass der FLSK kein allgemeinpolitisches Mandat zukommt, wird im Übrigen auch dadurch untermauert, dass gleichzeitig mit dieser Kommission ein weiteres Gremium gebildet worden ist, nämlich der beratende Ausschuss nach § 32a LuftVG. Dieser beschäftigt sich inhaltlich mit denselben Themen wie die FLSK, ist aber beim Bundesverkehrsministerium angesiedelt und im Zusammenhang mit nationalen Regelungen anzuhören. Die Aufgabenstellung nach § 32a LuftVG umfasst somit die überregionalen, diejenige nach § 32b LuftVG dagegen die lokalen Aspekte des Fluglärmschutzes und des Schutzes gegen Luftverunreinigungen. Diese eindeutige Trennung würde konterkariert werden, wenn die FLSK am Flughafen Hamburg sich mit einem eindeutig nicht auf dessen Umgebung beschränkten Thema beschäftigen würde.

3. Ergebnis

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Rechtfertigung für die Schaffung einer Kommission in den lokalen Auswirkungen in Bezug auf Lärm und Luftverunreinigungen in der Umgebung eines Flugplatzes besteht. Dies manifestiert sich u. a. daran, dass Mitglieder aus umliegenden Gemeinden benannt werden sollen. Auch Maßnahmen kann die Kommission nur zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorschlagen. In der Gesamtschau ergibt sich, dass aufgrund der lokalen Verankerung der Kommission ein allgemeinpolitisches Mandat für klimapolitische Fragen auch dann nicht vorliegt, wenn man CO₂ als Luftverunreinigung im Sinne des § 32b LuftVG auffassen würde, was aber nach den obigen Ausführungen ebenfalls abzulehnen ist.

Dr. Reuter

Antrag zur 2. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am 28.02.2020

Antragsteller:

Manfred Quade (Vertreter für den Kreis Pinneberg)

und zugleich handelnd für Thomas Köppl (Vertreter der Stadt Quickborn) und Bernhard Brummund (Vertreter der Gemeinde Hasloh)

Thema:

Veröffentlichung einer Pressemitteilung zum Klimaschutz am Flughafen Hamburg

Sachverhalt:

Zum Ende der Sondersitzung Klimaschutz am 24.01.2020 war angeregt worden, über die in dieser Sitzung behandelte Thematik die Öffentlichkeit durch eine Pressemitteilung zu informieren.

Die Vorsitzende schlug vor, darüber erst nach der nächsten planmäßigen Sitzung der FLSK zu entscheiden, da für die Sitzung das Thema noch einmal zur abschließenden Erörterung auf die Tagesordnung gesetzt werden solle.

Die Vorsitzende hat auf der 236. Sitzung der FLSK am 06.12.2019 zu TOP 1 erklärt, dass sie bereit sei, Presseerklärungen gem § 10 Abs.1 der GO zu veröffentlichen, wenn dies der Wunsch der Kommissionsmitglieder sei.

Stellungnahme:

Das Thema Klimaschutz wird derzeit, z.T. auch sehr kontrovers, in der Öffentlichkeit diskutiert.

Die Aufmerksamkeit, die das Thema aktuell hat, sollte sich auch die FLSK zunutze machen. Unser Anliegen ist der Fluglärmenschutz, und die angestrebten Zielvorgaben für eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes werden unvermeidbar auch zu einer Reduzierung des Flugverkehrs am Hamburger Flughafen und damit auch des Fluglärms führen.

Denn nach derzeitigem Stand der Technik wird es nicht möglich sein, die gesteckten Klimaziele allein mit technischen Weiterentwicklungen der Flugzeuge bzw. alternativen Treibstoffen zu schaffen. Deshalb wird es kaum zu vermeiden sein, auch die Anzahl der Flüge zu reduzieren, z.B. konkret durch eine Reduzierung der Kurzstreckenflüge.

Vorschlag

Die Vorsitzende der FLSK wird gebeten, den nachfolgenden Entwurf für eine Presseveröffentlichung zur Abstimmung zu stellen:

„Die FLSK ist nach umfassender Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Aspekten der aktuellen politischen Diskussion zum Hamburgischen Klimaplan und dem Klimaschutzgesetz mehrheitlich der Ansicht, dass es wünschenswert und im allgemeinen Interesse der Bevölkerung im vom Fluglärm betroffenen Wohnumfeld des Hamburger Flughafens ist, wenn die Politik im Rahmen ihrer Bemühungen um den Klimaschutz und die Reduzierung des Ausstoßes von CO₂ dabei insbesondere auch den Flugverkehr von und nach Hamburg im Fokus hat. Solange es keine offenkundige Tendenz gibt, dass die CO₂-Emissionen aus dem

Flugverkehr zurückgehen, sollte seitens der Politik darauf hingewirkt werden, dass die Zahl der Flugbewegungen am Hamburger Flughafen reduziert werden. Dabei könnten z.B. alternative Angebote für Bahnreisen viele Kurzstreckenflüge entbehrlich machen. Aber auch andere Maßnahmen, die Kurzstreckenflüge finanziell weniger attraktiv machen würden, könnten zu einer Reduzierung der Flugbewegungen führen.“

Abhängig vom Verlauf der Diskussion zum Thema Klimaschutz und vom Ergebnis der Abstimmung über diesen und den Antrag des BVF zur Einführung eines Klimaschutzkontingents sollte die Presseveröffentlichung entsprechend angepasst bzw. ergänzt werden.

18. Febr. 2020



STÄDTISCHES FLUGLÄRMSCHUTZPROGRAMM

VERBESSERUNG BAULICHER SCHALLSCHUTZ

Torsten Wagner
BUKEA / I21

25.09.2020

26.9.2018: Bürgerschaftliches Ersuchen zur **Verbesserung des Fluglärmschutzes** am Hamburger Flughafen, insbesondere auch zur Ergreifung von Maßnahmen, eine **deutliche Reduzierung der Verspätungen** am Hamburger Flughafen zu erreichen und **Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen auszuweiten** (**21-Punkte-Plan**, SenDrs. 21/14341)

Punkt 17: „... die Etablierung eines **städtischen Fluglärmschutzprogramms** zu prüfen...Mit dem Landesprogramm sollen Maßnahmen finanziert werden, die durch das gesetzliche Lärmschutzprogramm des Flughafens (9. Lärmschutzprogramm) **nicht abgedeckt** werden können. Das betrifft insbesondere die **Zweit Antragstellung** von Lärmschutzmaßnahmen, die bei der **Toleranzmarge von 5 Dezibel für die Berücksichtigung früher durchgeführter Schallschutzmaßnahmen** wegfallen sollen.“

2. FlugLSV – Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung

§ 3 der 2. FlugLSV: $R'_{w,res.} = f(L_{Aeq\ Tag}, L_{Aeq\ Nacht})$

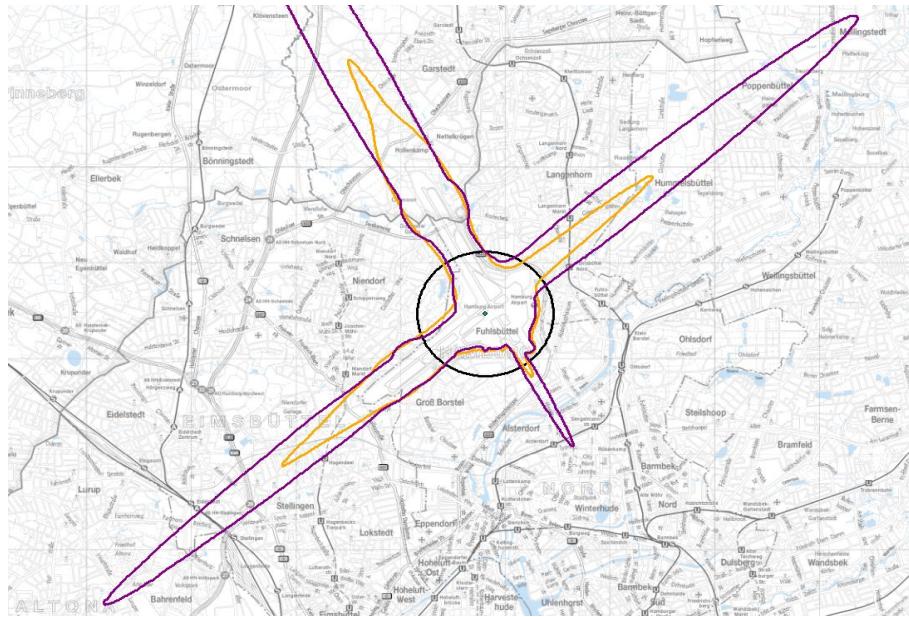
1. in der Tag-Schutzzone 1 und in der Tag-Schutzzone 2:

bei einem äquivalenten Dauerschallpegel für den Tag ($L_{Aeq\ Tag}$) von	$R'_{w,res}$ für Aufenthaltsräume
weniger als 60 dB(A)	30 dB
60 bis weniger als 65 dB(A)	35 dB
65 bis weniger als 70 dB(A)	40 dB
70 bis weniger als 75 dB(A)	45 dB
75 dB(A) und mehr	50 dB

Grundsätze des städtischen Fluglärmschutzprogramms :

Wo wird gefördert ? (Fördergebiet)

Umhüllende der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereichs in einem Radius größer 1,3 km um das Startbahnkreuz



Grundsätze des städtischen Fluglärmschutzprogramms :

Was wird gefördert ?

- **Einbau von Fenstern und Außentüren (Balkon-/Terassentüren) mit Schalldämm-Maß R'_{w} = 39 dB** im eingebauten Zustand **in schutzbedürftigen Räumen** (soweit vorhandenen Fenster/Türen nur Einfachverglasung oder einfache Isolierverglasung aufweisen oder diese im Rahmen von Schallschutzprogrammen des Flughafens bis 1992 (Ende 3. freiwilligen Programms) eingebaut wurden)
- **Einbau zeitgesteuerter Fensterschließeinrichtungen** in Schlaf-/Kinderzimmern der Nacht-Schutzzone
- **Fachberatung (Energieberatung) zu wärmebrückenfreiem Einbau der Fenster und Lüftungskonzept** (ggf. Lüftungstechnische Maßnahmen)



Bewilligungszeitraum: 1.10.2019 – 31.12.2020:

Coronabedingte Verzögerungen?

➤ Koalitionsvertrag 22. Leg.per. Hamburger Bürgerschaft zwischen SPD und Bündnis 90 / Die Grünen:

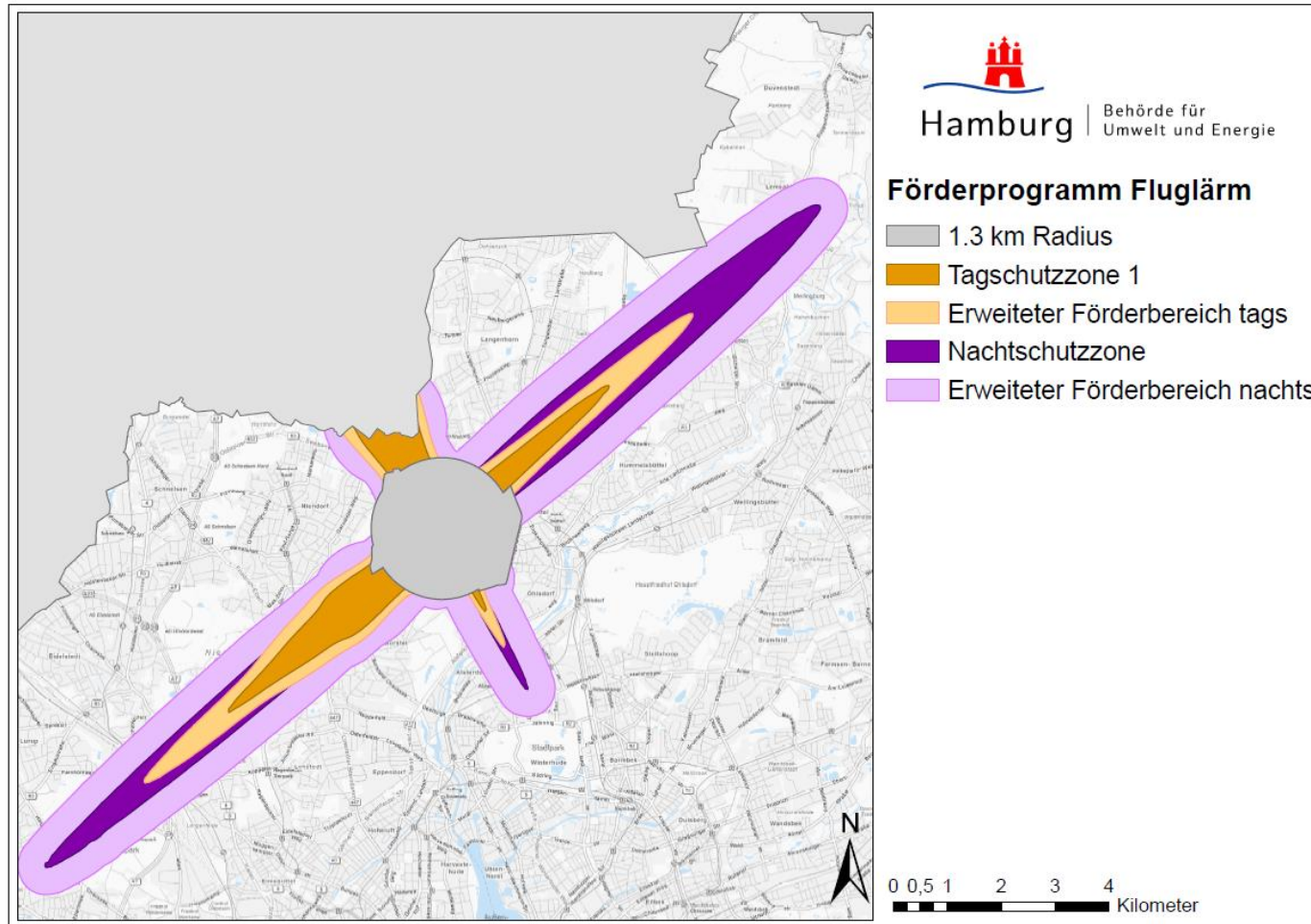
„Das Corona-bedingt zeitweilig de facto unterbrochene freiwillige Schallschutzprogramm gegen Fluglärm soll fortgeschrieben werden.“

➤ Verlängerung des Bewilligungszeitraums bis 31.12.2021

Fördervolumen: 1,5 Mio. EUR

➤ Davon bisher (Ende II. Quart. 2020) ca. 0,5 Mio. EUR für bauliche Schallschutzmaßnahmen bewilligt (Schallschutztüren und –fenster; bisher noch kein automat. Fensterschließer), bisher ca. 50 Anträge gestellt

Planungen zur Fortsetzung / Erweiterung des städtischen Fluglärmschutzprogramms:



Fördermöglichkeiten in den erweiterten Förderbereichen:

Aufenthaltsräume	Erweiterter Förderbereich		
	nachts	tags	Überschneidung tags/nachts
Wohnzimmer		Schallschutzfenster und -türen	Schallschutzfenster und -türen
Wohnküche > 12 m ²			
Schlafzimmer	Fensterschließer oder Schalldämmlüfter		Fensterschließer oder Schalldämmlüfter
Kinderzimmer			



VIELEN DANK FÜR IHRE

AUFMERKSAMKEIT

