



Positionspapier zur Reform des Dialogprozesses

Im November 2019 haben die Fluglärmenschutz-Initiativen der Metropolregion Hamburg beschlossen, in der *Allianz für den Fluglärmenschutz* geschlossener für eine Belastungsreduzierung am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen aufzutreten. An Wirtschaft, Politik und Verwaltung wurde appelliert, sich dem Ziel der Belastungsreduzierung anzuschließen. Die Initiativen betonten, der Beteiligungsprozess in der Allianz müsse fortgesetzt, aber auch optimiert werden. Dies erfordere eine Neuordnung des Gremiums. Ziel der Zusammenarbeit müsse die messbare Belastungsminderung sein.

Auf dieser Grundlage stellen die im „IK. Initiativkreis Klima- und Fluglärmenschutz für die Metropolregion Hamburg“ zusammengeschlossenen Initiativen das Positionspapier **ALLIANZ 2.0** vor, mit dem politisch für die Metropolregion Hamburg Ziele des Lärm-, Klima- und Umweltschutzes im Luftverkehr gefordert werden. Kernanliegen bleibt die Entwicklung eines stadtverträglichen Flughafens mit klarer ökologischer Ausrichtung.

Durch die Coronakrise befindet sich der Luftverkehr seit 2020 in einer existenziellen Krise – und in seiner vor der Pandemie angelegten Überhitzung auf dem Prüfstand. Der Luftverkehr wird sich verstärkt mit der Klimakrise auseinandersetzen müssen. Der Wunsch nach attraktiven Alternativen zum Luftverkehr ist umfassend vorhanden. Pünktliche und schnelle Züge sind dem Luftverkehr überlegen. Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik investiert in attraktive Fernbahnnetze und die Subventionen des Luftverkehrs müssen umgeleitet werden für zukunftsfähige Projekte.

Die Luftverkehrsbranche macht den Fehler, sich den Diskussionen über klimagerechte Mobilitätsalternativen zu verweigern und stattdessen auf ein unverändertes Zurück zur Zeit vor 2020 zu setzen. Angesichts der Klimakrise und der zukünftig weiter auftretenden Pandemien, sollte die Luftfahrt sich der sozialen, ökonomischen und ökologischen Transformation stellen und in einen Dialog eintreten.

Wir sehen in der *Allianz für den Fluglärmenschutz* die relevanten gesellschaftlichen Gruppierungen vertreten – eine gute Voraussetzung für den notwendigen Dialog.

Mit den nachfolgenden Positionen zu einer **ALLIANZ 2.0** möchten wir erste Vorschläge für eine Reform dieses Dialogprozesses einbringen.

Allianz 2.0

ARBEITSVERSTÄNDNIS DES INITIATIVKREISES IN DER ALLIANZ FÜR FLUGLÄRMSCHEUTZ

Die im „IK. Initiativkreis Klima- und Fluglärmenschutz für die Metropolregion Hamburg“ vertretenen Initiativesprecher arbeiten gemeinsam für eine spürbare Minderung der Belastungen durch den Luftverkehr. Grundlage unserer Mitarbeit in der Allianz für Fluglärmenschutz ist das Ziel der Verminderung der Luftverkehrsbelastungen.

Die Allianz der zweiten Legislaturperiode – kurz Allianz 2.0 – erfordert eine stärkere und nachhaltigere Fokussierung auf das Grundziel der Belastungsminderung, und zwar bezogen auf Fluglärm, Luftschadstoffe und Klimaschädlichkeit. Dazu ist ein Dialog auf Augenhöhe erforderlich, sprich eine gleichberechtigte Vertretung von Luftverkehrswirtschaft, Behörden, Verbänden und Parteien einerseits und Initiativen auf der anderen Seite.

VORBEREITUNGSGRUPPE DER ALLIANZ

Die Vorbereitungsgruppe der Allianz für Fluglärmenschutz sollte sich auf Ihre Aufgaben konzentrieren, wie sie in den *Grundsätzen der Zusammenarbeit* beschrieben sind. Das heißt Beschränkung auf

- Terminfindung für regelmäßig drei Treffen der Allianz und
- Erarbeitung von Vorschlägen zur Tagesordnung
- zudem bei Bedarf Veranlassung von Facharbeitsgruppen
- und Beauftragung von Fachstudien.

Tagesordnung und Themenliste beschließt das Plenum der Allianz. Die Vorbereitungsgruppe hat keine Ersatzfunktion zur inhaltlichen Behandlung von Themen für die Treffen der Allianz.

Die Initiativen erscheinen mit drei Vertretern plus Stellvertreter in der Vorbereitungsgruppe. Wegen der Trennung der Initiativen in zwei Gruppen schlagen wir die Verteilung der Sitze in der Vorbereitungsgruppe wie folgt entsprechend der von ihnen vertretenen Mitgliederzahl vor

- Zwei Vertreter plus zwei Stellvertreter für den IK und zwar aktuell Rainer Köncke und Uwe Schröder, Stellvertreter: Lothar Galka und Werner Kleinschmidt
- Ein Vertreter plus ein Stellvertreter für die AGL – wie von der AGL vorgeschlagen und zwar aktuell Dr. René Schwartz, Stellvertreter: Gebhard Kraft

MODERATION

Die Moderation der Allianz sollte durch den Senat beauftragt und finanziert werden, um Interessenkonflikte und einseitige Einflussnahme zu vermeiden.

Der Tagungsort der Allianz sollte neutral sein, etwa der Tagungssaal des Bezirksamtes Hamburg-Nord.

AUFGABEN DER ALLIANZ

Grundlage der Allianz ist das Ziel der Verminderung der Luftverkehrsbelastungen. Die Allianz dient dem Erfahrungsaustausch. Grundlage der Allianz ist Transparenz und gegenseitiger Respekt. Weder die in der Vorbereitungsgruppe noch die in der Allianz besprochenen Themen unterliegen der Vertraulichkeit/Geheimhaltung.

Das „vertrauliche“ Diskussionspapier des Flughafens, das in der Allianzsitzung vom 22. Oktober 2020 bekannt gemacht wurde, wird vom IK als den Zielen der Allianz nicht förderlich zurückgewiesen. Die vom IK vertretenen Initiativen lassen sich in ihrer Öffentlichkeitsarbeit und in ihrem Verhältnis zu den Bürgerschaftsparteien keine Vorschriften durch die Allianz bzw. den Flughafen machen.

Eine Ausdünnung der Vertreterzahl widerspricht den Grundsätzen der Allianz. Nach den Grundsätzen sollen an der Allianz für den Fluglärmenschutz Vertreter aller betroffenen Interessensgruppen teilnehmen. „Zitat: Die teilnehmenden Interessengruppen benennen dem Sekretariat ihre/n jeweilige/n Vertreter/in und eine/n Stellvertreter/in, der/die nur im Verhinderungsfall des/der Vertreters/in teilnimmt.“ Insofern bestimmen die Initiativen, wer von ihnen in die Allianz entsandt wird und wer von ihnen teilnimmt.

KENNZAHLEN

Um das Ziel der Belastungsminderung zu erreichen, hält der IK die Einrichtung einer Facharbeitsgruppe für notwendig: zur Erarbeitung von Belastungskennzahlen für Fluglärm, Luftschadstoffe und Klimaschädlichkeit und zur Beachtung der Schutzvorschriften der Bevölkerung. Außerdem sollte mit Hilfe von Gutachten offengelegt werden, wie viele Menschen in den jeweiligen vom Fluglärm betroffenen Zonen, gestaffelt nach Dezibel, wohnen.

Die Kennzahlen sollten die Belastungen in den Tagrandzeiten gesondert ausweisen, um die Störung der Ruhezeiten der Bevölkerung gesondert betrachten und gezielt vermindern zu können.

Ziel der Erarbeitung von Kennzahlen ist es, Belastungsminderungspläne aufstellen zu können, Maßnahmen zur Zielerfüllung zu ergreifen und die Zielerfüllung zu erfassen.

ZUR FLUGLÄRM-SCHUTZBEAUFTRAGTEN

Der IK sieht eine Stärkung der Unabhängigkeit der Fluglärm-Schutzbeauftragten (FLSB) sowie eine Kontrolle des Standes ihrer Aufgabenerfüllung als notwendig innerhalb der Allianz an. Dazu erfordert es eine Facharbeitsgruppe – ähnlich AG Messen – mit regelmäßigen Berichten.

Bisher wird die FLSB bei Regelverletzungen der Luftverkehrswirtschaft vorrangig aufgrund von Meldungen Betroffener tätig. Beispielsweise hat es ungenehmigte Nachtflüge (nach 24 Uhr) gegeben, die erst aufgrund von Beschwerden bekannt geworden sind. Der IK hält eine proaktivere Kontrolle zur Vermeidung von Regelverstößen für erforderlich.

REGELEINHALTUNG

Die Bahnbenutzungsregeln sind einzuhalten. Sie sollten rechtlich zum Schutz der Wohnbevölkerung genauer gefasst werden und Sanktionen bei Nichtbeachtung einschließen. Die Kontrollmöglichkeiten der FLSB über die Einhaltung der Regeln und die Sanktionen bei Nichtbeachtung müssen verstärkt werden.

Da die Bebauung aufgrund des Wohnungsbaupakts zwischen Senat und Wohnungsbauwirtschaft mittlerweile bis in die Lärmschutzzone 1 (Bauverbot) reicht (z.B. Niendorf), sind dort zum Schutz der Bevölkerung deutliche Belastungsminderungsmaßnahmen zu ergreifen.

Überflüge über das Gebiet der Innenstadt sind gänzlich zu vermeiden.

Die Deutsche Flugsicherung hat Maßnahmen zur Kontrolle der Mindestflughöhe auch bei Kleinflugzeugen (Hubschrauber) zu ergreifen. Hubschrauberflüge haben die Mindestflughöhe einzuhalten. Verstöße sind zu ahnden und zu sanktionieren.

IN ZEITEN VON CORONA

Das letzte Jahr zeigte drastisch, wie gering die Anzahl der Flüge ist, die unbedingt notwendig sind. Der Flughafen Hamburg und die Fluggesellschaften setzten mit ihrem Geschäftsmodell stark auf nicht notwendige Flugverbindungen, die allein den Freizeitbedürfnissen dienen. Viele Geschäftsreisende nutzten in der Coronakrise Videokonferenzen statt Flugreisen, die sie zum Teil als überflüssig erkannt haben. Nicht erst durch Fridays-for-Future-Aktivist*innen erkennen große Teile der Bevölkerung die immense Klimaschädlichkeit von Flugreisen, viele verzichten darauf.

Zum Erreichen der von der EU gesetzten Klimaziele darf der Flugverkehr von Regulierungsmaßnahmen nicht ausgespart werden. In einem ersten Schritt könnten – wie in Frankreich – Inlandsflüge gestrichen werden. Werbung für Fernflüge müsste ebenso wie Zigarettenwerbung verboten werden. Selbstverständlich leben wir nicht in einem kapitalistischen Staat, so wie es Johannes Scharnberg vom Flughafen beim letzten Alliantreffen am 22.10.20 beschrieb, in dem man „zum Glück niemanden vorschreiben könne“, ob er Flugreisen unternehme oder nicht. Nein, wir leben in einer sozialen Marktwirtschaft, in der Verhalten reguliert werden kann, so wie beim Wohnungsbau, beim Rauchen oder wie bei den Abgas- und Lärmvorschriften für Autos. Wir sollten es nicht als vermessen ansehen, Regulierungsziele in der Allianz für Fluglärmschutz für Hamburg genauer zu fokussieren.

Die Allianz für Fluglärmschutz kann nicht die unsichere ökonomische Grundkonstellation des Geschäftsmodells Flughafen infrage stellen, das ist letztlich Aufgabe der Politik bzw. der Eigentümer. Wir können aber fragen: Warum muss sich Hamburg einen hochsubventionierten Flughafen mit hochsubventionierten Fluggesellschaften leisten? Einen Flughafen, dessen Belastung bei einer stetig wachsenden Bevölkerung Gesundheitsschädigungen erzeugt? Der auf Jahre Verluste produziert mit unterbesetzten Flugzeugen, die teilweise nur starten, um die Startberechtigung aufrechtzuerhalten? Ist es angesichts der Gesundheitsgefahren der Bevölkerung gerechtfertigt, in Zeiten mit wenigen Flügen die überlangen Betriebszeiten aufrechtzuerhalten?

Wir sollten uns in der Allianz für Fluglärmschutz auf Fragen konzentrieren, die der Bevölkerung der Metropolregion Hamburg zu einer Stadtverträglichkeit des Betriebs des Flughafens verhelfen. Das Wachstumsmodell hat ausgedient. Es braucht einen Ersatz. Die Stadt hat einen gemeinschaftsverträglichen Flughafenbetrieb verdient.

Hamburg, im Februar 2021