

**Allianz für den Fluglärmschutz
Jahresbericht 2021**

Erstellt durch die Vorbereitungsgruppe
der Allianz für den Fluglärmschutz
25.01.2022

Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkung.....	3
2. Zahlen zum Flugverkehr 2021 am Flughafen Hamburg.....	6
3. Die Sitzungen der Allianz 2021	8
15. Sitzung am 04.05.2021	8
16. Sitzung am 04.11.2021	12
4. Die Arbeit der Vorbereitungsgruppe	19
5. Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2022	21
6. Anhang.....	23
Grundsätze der Zusammenarbeit	24
Mitglieder der „Allianz für den Fluglärmschutz“	31
Mitgliederliste Vorbereitungsgruppe	33

1. Vorbemerkung

Hiermit legt die Allianz für den Fluglärmschutz den vierten Jahresbericht über ihre Arbeit vor.

Das Jahr 2021 war in Deutschland und in der ganzen Welt weiter stark durch die Coronavirus-Pandemie und ihre unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen geprägt. Die Hoffnungen, die Pandemie rasch zu besiegen, haben sich nicht erfüllt. Dies hat auch auf das Luftverkehrsgeschehen maßgeblich Einfluss genommen.

Gegenüber dem Vorjahr 2020 mit seinen durchgreifenden Reiserestriktionen ergab sich zwar international wie auch in Hamburg wieder ein Anstieg des Flugverkehrs, dennoch verlief der Betrieb am Flughafen Hamburg mit rund 35.000 (34.911) Starts und rund 35.000 (34.929) Landungen auch 2021 weiter auf einem relativ niedrigen Niveau im Vergleich zur Vor-Pandemie-Zeit.

Für die vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger in der Stadt und im Umland bewirkte der vergleichsweise geringere Luftverkehr eine spürbare Entlastung in Bezug auf Fluglärm und Luftschadstoffe. Die Initiativen stellen für sich fest, dass ihre Klimaschutzforderungen an den Flughafenbetrieb in 2021 eingehalten wurden.

Der Flughafen verzeichnete in der Folge des nur langsam wieder steigenden Flugverkehrs fortgesetzte Einnahmeausfälle. Durch die finanziellen Stützungsmaßnahmen der Gesellschafter des Flughafens und ein eigenes Sparprogramm hat der Flughafenbetreiber den Pandemiezeitraum finanziell abgesichert überstanden.

Während das Thema Fluglärm medial und in der politischen Diskussion auch in Hamburg einen geringeren Raum eingenommen hat, hat die grundsätzliche Diskussion um die Relevanz des Flugverkehrs als Belastungsfaktor für das Klima stark zugenommen.

Für die Allianz für den Fluglärmschutz ging es 2021 im ersten Schritt darum, die Art und Weise der weiteren Zusammenarbeit neu zu ordnen. Im Mittelpunkt standen deshalb die Evaluation der bisherigen Arbeit und die Schlussfolgerungen zu deren Weiterentwicklung.

Positiv hervorzuheben ist, dass alle anstehenden Fragen zur Fortsetzung der Arbeit der Allianz im Konsens gelöst werden konnten. Danach sah es zunächst nicht aus, weil es sehr unterschiedliche Bewertungen und Schlussfolgerungen zur Weiterentwicklung der Arbeit der Allianz gab.

Im Ergebnis der intensiven Diskussionen wurden die „Grundsätze der Zusammenarbeit in der Allianz“ einvernehmlich neu formuliert. Die Rolle der Allianz als Dialogforum wurde bekräftigt. Nach wie vor hat die Belastung durch den Fluglärm in der Arbeit der Allianz Priorität; als zusätzliches Ziel wurde aufgenommen, auch Fragen des Klimaschutzes einschließlich der Luftschadstoffe in der Allianz zu diskutieren.

Auch zunächst kontrovers diskutierte Themen, wie die Rolle der Vorbereitungsgruppe, die Zahl der jährlichen Plenumssitzungen und die Gestaltung der Öffentlichkeitsarbeit, konnten im Konsens geklärt werden.

Eine Verständigung konnte auch bezüglich der zukünftigen Arbeitsschwerpunkte der Allianz erreicht werden. Grundlage dafür war die Durchführung einer Mitgliederbefragung. Das klare Ergebnis war, mit dem Thema „Stadt- und Umlandverträglichkeit des Flughafens“ zu beginnen. Ebenso gab es eine deutliche Zustimmung für den Vorschlag, ein Set von Kennzahlen zum Flughafenbetrieb mit seinen positiven und negativen Auswirkungen in die Arbeit der Allianz einzubeziehen

Die Vorbereitungsgruppe hat insgesamt gesehen alle wesentlichen Themen gut für das Plenum vorbereiten können, sodass alle Beteiligten offen und produktiv zusammenarbeiten konnten.

Der Klärungsprozess innerhalb der Initiativen, die sich zu Beginn des Jahres 2021 neu im Initiativkreis Klima- und Fluglärmschutz (IK) und in der Arbeitsgruppe Luftverkehr (AGL) organisiert hatten, trug dazu bei, dass die Vorbereitungsgruppe weiter handlungsfähig blieb.

Aufgrund der Pandemie-bedingten Einschränkungen musste es wie im Vorjahr auch in 2021 eine Plenumssitzung weniger geben als zunächst geplant. Stattdessen wurde die Arbeit in der Vorbereitungsgruppe nach Klärung der neuen Zusammensetzung verstärkt. Der Dialog riss dadurch trotz unterschiedlicher Sichtweisen nicht ab, die inhaltliche Arbeit kann nun auf guter Grundlage fortgesetzt werden.

In 2021 war auch über einen Wechsel in der Moderation zu entscheiden: Einvernehmlich wurde beschlossen, dass der bisherigen Moderatorin Traute Müller als neue Moderatorin Cornelia Reddig folgen soll.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die gemeinsame Verständigung auf die Allianz als Dialogforum dazu geführt hat, dass die Kontroversen in der Sache mit einer besseren Qualität des sich gegenseitig Zuhörens stattfinden. Es herrscht ein respektvoller Umgang untereinander, alle Beiträge werden intensiv diskutiert.

Allerdings muss weiter an der Zielgerichtetheit des Dialogs gearbeitet werden. Bei allseits unverrückbaren inhaltlichen und formalen Positionen ist keine Konsensbildung möglich.

In der Plenumsdiskussion im November 2021 wurde deutlich, dass sich alle Beteiligten einig sind, weiter an der Reduzierung des Fluglärms zu arbeiten. Die Vertretungen der Politik und der Wirtschaft wollen dabei aber die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Bedeutung des Flughafens immer mit im Blick behalten, während die Vertretungen der Initiativen die Belastungen durch Lärm und Schadstoffe als nicht ausreichend gewichtet ansehen, weswegen eine Lösung nach ihrer Auffassung vor allem in der nachhaltigen Reduktion des Flugverkehrs liegt. Dennoch gibt es inzwischen Handlungsfelder, auf denen der gemeinsame Fokus auch zukünftig liegen soll, z.B. der Umfang der nächtlichen Verspätungen und der Fluglärmbelastungen in den Nachtzeiten. Wobei aus Sicht der Initiativen auch die Zeit zwischen 6 und 7 Uhr zu den Tagesrandzeiten gehört.

Die Allianz bewegt Themen, die strittig sind und vermutlich nur zum Teil im Konsens gelöst werden können. Das breite Spektrum der Akteure ist Herausforderung und Chance zugleich, einen deutlichen Beitrag zur Verminderung von Fluglärm und Luftschadstoffen sowie für den Klimaschutz in Hamburg und Umgebung zu erreichen.

Mit dem nachfolgenden Bericht 2021 soll – in gebotener Kürze und schlaglichtartig – Einblick gegeben werden in die zumeist kontrovers diskutierten Themen, die hierbei eingebrachten unterschiedlichen Standpunkte und die entstandenen inhaltlichen Entwicklungsprozesse, die die Arbeit der Allianz geprägt haben.

2. Zahlen zum Flugverkehr 2021 am Flughafen Hamburg

2021 war erneut ein Jahr, in dem der Flugverkehr am Hamburg Airport deutlich von den Folgen der weltweiten Coronavirus-Pandemie geprägt war. Die verschiedenen Infektionswellen und Virusvarianten haben zu sehr ausdifferenzierten Regelungen für internationale Reisen geführt. Reisewarnungen für Hochrisikogebiete und Virusvariantengebieten haben die Möglichkeit und das Angebot von Flugreisen stark eingeschränkt. Eine grundsätzliche Veränderung hat es insofern erst in der 2. Hälfte des Jahres 2021 gegeben.

Bis Jahresende 2021 nutzten 5,32 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen. Auch wenn die Verkehrsbilanz im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau einen starken Rückgang aufweist, ist die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ansteigend: Im Vergleich zu 2020, das ebenfalls von den Corona-Auswirkungen betroffen gewesen war, stiegen die Passagierzahlen um 17 %. Mit rund 69.800 Starts und Landungen hat sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen 2021 um rund 5 % im Vergleich zum Vorjahr erhöht (2020: ca. 66.300 Starts und Landungen; 2019: ca. 155.200 Starts und Landungen).

Die nächtlichen Verspätungen zwischen 23 und 24 Uhr bewegen sich weiter auf geringem Niveau. 2021 sind 116 solcher Bewegungen zu verzeichnen gewesen, d.h. 78 % mehr als 2020, als es etwa 65 Starts und Landungen außerhalb der regulären Betriebszeit waren. 2019 lag diese Zahl noch bei 678 Flügen.

Die Fluglärmkontur (Dauerschallpegel Tag und Nacht) für 2021 kann zum Zeitpunkt dieser Berichtserstellung noch nicht mitgeteilt werden, da anders als in den Vorjahren der Dezember diesmal zu den 6 verkehrsreichsten Monaten des Jahres gehört und eine Berechnung deshalb erst im Januar 2022 beginnen kann.

Auch wenn der Finanz-Jahresabschluss des Flughafenbetreibers zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht vorliegen konnte, wird für 2021 mit einem zweistelligen Verlust knapp unterhalb der Marke von 100 Millionen Euro gerechnet. In 2021 hat der Hamburg Airport keine Bundeszuschüsse für den Erhalt der Betriebsfähigkeit erhalten, jedoch hat das Kurzarbeitergeld wesentlich geholfen.

Gründe für die Minimierung der finanziellen Verluste sind die konsequente Umsetzung eines Kostensenkungsprogramms und eine deutliche Reduzierung der Investitionen, ein großer Umfang an Kurzarbeit, die auch noch bis Ende Februar 2022 fortgeführt werden wird und der Abschluss eines Notlagentarifvertrags für die Branche, der ebenfalls noch bis 2023 gelten wird. Der Abbau von Fachkräften musste demgegenüber nur in moderatem Umfang von ca. 200 Stellen stattfinden.

Im Ergebnis zeigen diese Zahlen die tiefen Einschnitte, die die Pandemie für den Hamburg Airport und die Luftfahrt insgesamt bedeutet. Der Hamburg Airport rechnet bis 2025 zunächst nur mit einem Anstieg des Luftverkehrs auf 85 % des Niveaus von 2019. Für 2022 werden etwa 11 Millionen Passagiere erwartet.

3. Die Sitzungen der Allianz 2021

15. Sitzung am 04.05.2021

In der Sitzung vom Mai 2021 wurde der „Arbeitskreis Klima und Luftverkehr im Kommunalverein Groß Borstel“, vertreten durch Frau Zeising, einvernehmlich als neues Mitglied in die Allianz für den Fluglärmschutz aufgenommen.

Den ersten thematischen Schwerpunkt der Sitzung bildete die Verabschiedung des **Jahresberichts 2020**, der von der Vorbereitungsgruppe vorgelegt und dem Plenum eingangs vorgestellt wurde:

Herr Scharnberg erläuterte, dass dieser 3. Jahresbericht der Allianz erneut eine besondere Herausforderung war. Es sei sehr schwierig gewesen, die unterschiedlichen Strömungen in der Allianz in einem gemeinsamen Bericht zusammenzubinden. Insofern sei ihm wichtig zu betonen, dass viele Diskussionen und Kontroversen in diesem Bericht zum Ausdruck kämen und der vorliegende Entwurf der Versuch sei, die Blickwinkel aller in der Allianz vertretenen Strömungen abzubilden.

Herr Dr. Schwartz griff zu Beginn noch einmal den Jahresbericht der Fluglärmschutzbeauftragten und den Bericht des Senats zum Umsetzungsstand des 16-Punkte-Plans auf. In diesen Berichten kämen die vom Fluglärm Betroffenen mit ihren Belangen im Grunde nicht zu Wort, es fehle jegliche kritische Auseinandersetzung mit den Schadwirkungen von Fluglärm und Flugdruck. In dem vorliegenden Jahresbericht der Allianz habe man es zumindest geschafft, die unterschiedlichen Sichtweisen aufzuzeigen. Der Bericht sei ein Kompromiss, die vorhandenen Spannungsfelder seien gut zu erkennen. Er hoffe, dass man mit dem Allianzbericht in der Bürgerschaft und der Öffentlichkeit Gehör finde.

Herr Schröder erklärte, er wolle ebenfalls um Zustimmung zu dem Bericht werben. Allerdings habe er zu den Aussagen von Herrn Scharnberg und Herrn Tjarks im Bericht eine Protokollnotiz hinzugefügt.

In der anschließenden Aussprache wurde die Anlage des Berichts unterstützt und die Frage gestellt, wie der Bericht Politik und Öffentlichkeit erreichen könne:

Herr Wicher und Herr Kraft unterstrichen, dass man die Öffentlichkeit ehrlich informieren müsse, und dazu gehöre auch, dass man eben nicht immer einer Meinung sei. Es sei eine wertvolle Leistung, dass man in einer konflikträchtigen Situation die verschiedenen Sichtweisen nachvollziehbar dargestellt habe. Herr Mosel bemerkte, auch von Seiten der BIG gebe es Zustimmung zum Bericht. Das Erfordernis einer Neuausrichtung des Flughafenbetriebes bestehe gleichwohl fort. Im Rahmen der Diskussion um die Stadtverträglichkeit müsse das Thema Reduzierung des Flugverkehrs erneut angefasst werden.

Herr Kienscherf und Herr Thering erklärten, man werde den Bericht der Bürgerschaft zuleiten. Zunächst habe man den Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten beraten, dass man nunmehr auch den Bericht Allianz der Bürgerschaft zur Kenntnis gebe, verstehe sich von selbst.

Anschließend stieg das Plenum in die Diskussion um die **Weiterentwicklung der Arbeit der Allianz** ein.

Frau Müller berichtete in diesem Zusammenhang von Veränderungen auf Seiten der Initiativen: Statt einer Dach-Organisation, in der sich alle Initiativen versammeln, gäbe es nun deren zwei – den „Initiativkreis Klima- und Fluglärmenschutz für die Metropolregion Hamburg (IK)“ und die "Arbeitsgruppe Luftverkehr (AGL)". Nachdem der Flughafenbetreiber seine Vorschläge zur weiteren Arbeit der Allianz bereits Ende 2020 vorgestellt und eingebracht habe, hätten beide Gruppierungen nun jeweils eigene Vorstellungen zur Weiterentwicklung der Allianz formuliert und vorgelegt.

Frau Müller erklärte, in der 15. Plenumssitzung solle es deswegen nicht darum gehen, die Grundsätze der Zusammenarbeit im Detail neu zu formulieren, man wolle vielmehr einige Kernfragen klären. Hierzu habe die Vorbereitungsgruppe „Bausteine für die Überarbeitung der Grundsätze der Zusammenarbeit“ vorgelegt, diese solle man Schritt für Schritt durchgehen.

Zielsetzung der Allianz

In der Vorbereitungsgruppe war diskutiert worden, neben dem Fluglärmenschutz gleichrangig auch den Klimaschutz als Ziel der Allianz zu bezeichnen. Die Mehrheitsmeinung war, dass der Fluglärmenschutz eindeutiger Schwerpunkt der gemeinsamen Arbeit bleiben müsse. Kontrovers wurde auch diskutiert, ob sich die Allianz grundsätzlich auf die Belastungen durch den Betrieb am Hamburger Flughafen zu konzentrieren hätte oder ob sie auch über die Region hinausreichende nationale bis globale Themen aufgreifen sollte.

Frau Müller fasste die Diskussion dahingehend zusammen, dass der Klimaschutz in die Allianz hineingehöre, wenngleich der Schwerpunkt Fluglärm erhalten bleiben müsse. Man werde das Gesagte in der Vorbereitungsgruppe gründlich ansehen und darauf aufbauend einen Vorschlag unterbreiten.

Arbeit der Vorbereitungsgruppe

Frau Müller berichtete, dass man nach der Bürgerschaftswahl die Fraktionsvorsitzenden und zwei weitere Mitglieder der Regierungsfractionen in die Vorbereitungsgruppe aufgenommen habe. Außerdem habe man wegen der Veränderungen bei den Initiativen für beide Gruppierungen je zwei Plätze vorgesehen. Man sei darin einig, dass sich die Vorbereitungsgruppe nicht vom Plenum abkoppeln dürfe, sie solle vielmehr das Plenum strukturieren, vor- und nachbereiten. Das Plenum bleibe das wichtigste Gremium der Allianz.

Auf Frage von Herrn Mosel erklärte Herr Scharnberg, die Vorbereitungsgruppe bereite selbstverständlich das Plenum nur vor und entscheide nicht selbst. Aber auch bei drei Plenumsitzungen im Jahr seien die Pausen zwischen den Sitzungen mitunter sehr lang. Es habe viele Sitzungen der Vorbereitungsgruppe aufgrund von Themenwünschen gegeben, die aktuell von den Initiativen eingebracht worden seien. Es sei klar, dass die Vorbereitungsgruppe dann nicht entscheide, sondern nur die weitere Diskussion vorbereiten könne. Es sei wichtig, diese Möglichkeit zu erhalten und anzuerkennen, dass die Vorbereitungsgruppe diesen Pfad nicht verlassen habe. Er freue sich, dass der Initiativkreis sich nunmehr auch zur bisherigen Arbeitsweise bekennen könne.

Moderation der Allianz

Zum Thema Moderation berichtete Frau Müller, dass es von einem Teil der Allianzmitglieder Fragen zu ihrer Person gegeben habe; des Weiteren sei problematisiert worden, dass die Moderation vom Flughafen beauftragt werde und ob diese Beauftragung nicht besser durch die Stadt Hamburg zu erfolgen habe. In der Vorbereitungsgruppe habe man festgestellt, dass es zur Moderation von Frau Müller keinen Dissens gebe; man wolle dieses Thema daher in das Plenum geben.

Herr Mosel betonte für den Initiativkreis, dass es an der Moderation in der jetzigen Form keinen Zweifel gebe. Nach wie vor gebe es jedoch die formalen Bedenken, was die Beauftragung angehe. Diese Bedenken seien nur zurückgestellt worden, zu einem späteren Zeitpunkt müsse man wieder darüber sprechen.

Herr Lorenzen erklärte, dass die Moderation nach seinem Eindruck sehr professionell und zielführend durchgeführt werde. Er denke, dass das Modell hinsichtlich der Verantwortlichkeiten funktional sei und so beibehalten werden solle. Herr Scharnberg betonte, dass der Auftrag der Bürgerschaft zur Durchführung der Allianz an den Flughafen gegangen sei. Man lege Wert darauf, diesen Auftrag auch weiterhin wahrzunehmen. Eine unabhängige Moderation, wie sie von Frau Müller ausgeübt werde, gehöre für den Flughafen selbstverständlich dazu.

Arbeitsweise des Plenums

Frau Müller erläuterte, bisher habe man immer drei Sitzungen pro Jahr durchgeführt, und die Mehrheit habe gemeint, dass es nicht leistbar sei, mehr Sitzungen zu machen. Allein von der Terminlage sei es dieses Jahr allerdings so, dass man nur zwei Sitzungen machen könne. Die Initiativen hätten geäußert, dass sie weiter drei Sitzungen pro Jahr für erforderlich halten, sich aber in diesem Jahr auf zwei Sitzungen verständigen könnten.

Herr Scharnberg gab zu bedenken, wenn keine Reduzierung der Plenumsitzungen erfolgen solle, müsse man über die Frequenz in der Vorbereitungsgruppe nachdenken. Herr Wicher, Herr Mosel und Frau Zeising erklärten eine Allianz mit weniger als drei Sitzungen pro Jahr für wenig sinnvoll. Es müsse einen geeigneten Rahmen geben, sich hier auseinanderzusetzen.

Herr Scharnberg führte auf Nachfrage aus, dass sich der Flughafen als Struktur drei Plenumsitzungen und ca. fünf Vorbereitungsgruppen pro Jahr vorstellen könne, wobei die Angemessenheit wie in den Grundsätzen vorgesehen alle 24 Monate evaluiert werden sollte.

Frau Müller hielt fest, dass es somit Konsens sei, im nächsten Jahr drei Sitzungen zu machen. Die Vorbereitungsgruppe müsse – wie Herr Mohrenberg gefordert habe – noch intensiver und komprimierter arbeiten.

Öffentlichkeitsarbeit und Protokolle

Frau Müller berichtete, dass es gemäß den derzeitigen „Grundsätzen der Zusammenarbeit“ vorgesehen sei, die Protokolle des Plenums auf den Internetseiten der FHG, der Fluglärmenschutzbeauftragten (FLSB) und des Initiativkreises zu veröffentlichen. Auf eine entsprechende Anwendung habe man bewusst und bislang einvernehmlich zugunsten eines umfassenden Jahresberichts für die Öffentlichkeit verzichtet. Man habe von den Sitzungen sehr ausführliche Protokolle gemacht, die einen besonderen Wert für die gemeinsame Arbeit darstellten. Der Initiativkreis habe die Sitzungsprotokolle, die „Grundsätze“ und die Termine mittlerweile ohne Ankündigung im Internet veröffentlicht und wolle das aus Transparenzgründen auch weiter so machen. Dahingegen möchte die Mehrheit der Vorbereitungsgruppe beim bisherigen Protokollformat bleiben. Die Frage sei deswegen, wie sich Ausführlichkeit des Protokolls mit konkreten Namensnennungen zu den Beiträgen einerseits und Veröffentlichung im Internet andererseits vereinbaren lassen.

Herr Mohrenberg und weitere Diskussionsbeiträge teilten die Ansicht, dass die Sitzungsprotokolle nicht ohne Absprache veröffentlicht werden sollten. Die Frage sei nämlich, ob Menschen im Ehrenamt ihre persönlichen Diskussionsbeiträge in der breiten Öffentlichkeit wiederfinden wollten.

Nach längerer Aussprache machte Frau Zeising einen Kompromissvorschlag: Das Sitzungsprotokoll solle dieses Mal in der Ausführlichkeit bestehen bleiben, der Initiativkreis würde die Initiativen dann direkt informieren und nicht über die Website. Dies fand die Zustimmung des Plenums.

Frau Müller kündigte an, dass sich die Vorbereitungsgruppe intensiv mit den heute vom Plenum getroffenen Vorgaben beschäftigen und einen Überarbeitungsvorschlag für die „Grundsätze der Zusammenarbeit“ unterbreiten würde.

Das dritte Schwerpunktthema der Sitzung bildeten die **zukünftigen Themenschwerpunkte für die Arbeit der Allianz**. Dazu lag eine Liste mit zwölf Themenvorschlägen vor, die helfen sollte, Prioritäten für die weitere Arbeit zu setzen. In der anschließenden Aussprache wurden folgende Punkte angesprochen:

Frau Mollner regte an, statt von „Stadtverträglichkeit“ des Flughafens besser von „Umlandverträglichkeit“ zu sprechen. Dasselbe sollte für den Punkt „Stadtentwicklung im Flughafenumfeld“ gelten, das Umland müsse immer mitgedacht werden.

Herr Scharnberg erklärte, dass man sich als Flughafen allen Themenvorschlägen der Initiativen stellen werde. Man würde aber das Thema „Good Governance und Flughafen“ für als eher nicht im Rahmen des Auftrages der Allianz ansehen, ebenso wie das Thema „Entgeltpolitik der FHG“.

Herr Jersch, Frau Zeising und Herr Kraft unterstrichen die Bedeutung des Punktes Kennzahlen, der aus ihrer Sicht hohe Priorität haben müsse.

Herr Dr. Schwartz erwiderte zum Thema Good Governance, dass man beispielsweise das HGV-Ziel „Wachstum des Luftverkehrs“ modifizieren müsse. Die Flughafen-Entwicklungsziele der HGV (Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement) seien aus seiner Sicht zu hinterfragen, da die Betroffenheit der Flughafenanwohner bei der Festlegung dieser Vorgaben ausgeklammert worden sei.

Frau Müller kündigte an, sie werde die überarbeitete Themenliste nach der Sitzung an alle Mitglieder der Allianz mit der Bitte versenden, eine Priorisierung vorzunehmen. Zum Punkt Kennzahlen bemerkte sie, in der Vorbereitungsgruppe gebe es die Bereitschaft, das Thema zu bearbeiten, aber über das weitere Vorgehen müsse noch beraten werden.

16. Sitzung am 04.11.2021

Die 16. Sitzung der Allianz fand unter Beachtung der geltenden Hygienevorschriften in den Räumlichkeiten des Flughafens statt. Frau Müller informierte zu Beginn darüber, dass sie die Arbeit als Moderatorin der Allianz zum Jahreswechsel beenden wolle und dass die Vorbereitungsgruppe dem Plenum empfohlen habe, Frau Reddig als ihre Nachfolgerin zu benennen.

Den ersten thematischen Schwerpunkt der Sitzung bildeten die Diskussion über die **Stadt- und Umlandverträglichkeit des Flughafens** und die Entwicklung eines Kennzahlensystems. Auf Vorschlag der Vorbereitungsgruppe sollte es hierbei um eine erste systematische Abwägung des Nutzens und der Belastungen des Flugverkehrs für die Region gehen.

Herr Schröder (für den Initiativkreis) und Herr Dr. Schwartz (für die AG Luftverkehr) beschrieben die Belastungen aus der Sicht der Initiativen.

Herr Schröder bezeichnete die Pole Stadtverträglichkeit und Flughafen als unvereinbares Gegensatz-Paar. Er stellte in Frage, ob man den Nutzen des Flughafens überhaupt gegen die gesundheitlichen Gefahren aufwiegen könne. Einen „stadtverträglichen Flughafen“ zu erreichen, sei nicht möglich. Der Flughafen stelle unzweifelhaft eine unzumutbare Belastung dar. Gleichwohl würde man sich weiter dafür einsetzen, die Belastungen der Bevölkerung durch den steigenden Flugverkehr zumindest einzugrenzen. Notwendig sei es beispielsweise, die Bahnbenutzungsregeln rechtsgültig festzuschreiben, die Lärmbelastungen und den Klimaschaden durch den Flugverkehr präzise zu ermitteln, die Teilprivatisierung des Flughafens rückabzuwickeln und einen Malus für klimaschädliches Gerät am Flughafen einzuführen. Wichtig sei überdies die Verschärfung des Fluglärmschutzbeauftragtengesetzes, um den nächtlichen Verspätungen wirksamer

begegnen zu können. Er sei im Übrigen sehr dankbar, dass durch die Allianz nun eine Arbeitsgruppe Kennzahlen eingerichtet werden solle. Im Ergebnis bleibe es jedoch dabei, dass eine Mobilitätswende kommen müsse, in der auch Verbote notwendig seien.

Herr Dr. Schwartz erklärte für die AGL, die Frage, ob der Flughafen stadt- oder umlandverträglich sei, sei klar mit nein zu beantworten. Die Bahnbenutzungsregeln würden eindeutig definieren, wie der Flugverkehr abzuwickeln sei, sie würden aber an fast allen Betriebstagen nicht eingehalten werden. Dies sei rechtswidrig. Er kritisiere insbesondere, dass obwohl die meisten Flugziele im Süden liegen, trotzdem weit überwiegend in Richtung Norden gestartet und aus Richtung Norden gelandet werde. Dies sei sowohl aus Lärmschutz- als auch aus Klimaschutzaspekten nicht vertretbar. Besonders problematisch sei die Regel-Nichtbeachtung in den Morgen- und Abendstunden, d.h. in der ersten und letzten Betriebsstunde. Auch das Thema Klimaschutz sei im Flughafenzusammenhang materiell nicht lösbar. Er erwarte von der Politik, dass für den Flughafen ein konkretes Klimabudget festgelegt werde. In 2019 sei man weit davon entfernt gewesen, ein CO₂-Jahresbudget, das dem Hamburger Klimaplan entspräche, einzuhalten. Dies sei erst mit dem deutlich reduzierten Flugaufkommen im Corona-Jahr 2020 gelungen. Für 2021 könne man wieder einen deutlichen Anstieg des Flugaufkommens und damit verbunden der CO₂-Emissionen feststellen. Diese neuerliche Entwicklung sei weit weg von einer Umweltverträglichkeit des Flughafens. Man fordere als Initiativen deswegen auch mehr Beteiligungsrechte, z.B. im Aufsichtsrat des Flughafens oder der Hamburg Marketing. Herr Dr. Schwartz schloss seinen Beitrag mit der Einschätzung, die Klimaschutzinstrumente der Luftverkehrsbranche wie CORSIA und EU-ETS seien bloßer Ablasshandel, ebenso wie die Erwartungen an synthetische Kraftstoffe nur Greenwashing seien. Dies alles sei nicht klima-, umwelt- und stadtverträglich. Beim Flugverkehr müsse man zukünftig verstärkt am Boden bleiben.

Daran anschließend nahmen die Vertreter der Fraktionen der Hamburgischen Bürgerschaft Stellung:

Herr Lorenzen, Fraktionsvorsitzender der Grünen, erklärte, für ihn als Wirtschaftspolitiker sei der Flughafen ein wichtiger Arbeitgeber und Teil des Luftfahrtspitzenclusters. Der Nutzen des Flughafens ginge aber darüber noch hinaus, vor allem mit Blick auf die Aspekte Völkerverständigung, Tourismus und Geschäftsreisen. Er wolle festhalten, dass man als Grüne das Fliegen keineswegs grundsätzlich in Frage stelle. Eine Verlagerung des Flughafens an einen anderen Standort sei für die Grünen keine Option. Man habe gleichwohl ein Interesse, einen Ausgleich für die mit dem Flugverkehr verbundenen Belastungen zu finden. Die rot-grüne Regierungskoalition habe hierfür klare Vorstellungen. Die letzte große Weichenstellung sei im Rahmen des Erbbaurechtsvertrages vorgenommen worden, hier sei eine Wachstumsgrenze beim Lärm eingeführt worden. Hinsichtlich der Bahnbenutzungsregeln verstehe er, dass man als Bürger „die Faust in der Tasche balle“. Bezüglich der Nachtflüge stehe er dafür, den bereits vor Corona eingeschlagenen Weg der Besserung fortzuführen. Herr Lorenzen schließt seinen Beitrag mit der Einschätzung, dass die Flugzahlen wieder steigen werden. Vor diesem Hintergrund sei seine Empfehlung, dass sich die Allianz mit konkreten Verbesserungsmöglichkeiten beschäftigen und keine Grundsatzdiskussion über den Flughafen führen solle.

Der Flughafen sei hier und nicht woanders, insofern werde er dies nicht in Frage stellen und sich zu dem Flughafen in seiner jetzigen Form bekennen.

Herr Kienscherf, Fraktionsvorsitzender der SPD, erklärte, dass eine Infragestellung des Existenzrechts des Flughafens für ihn nicht in Frage komme. Eine Verlagerung des Flughafens und damit die Suche nach einem neuen Standort und dessen Finanzierung seien illusorisch. Man solle sich bewusst machen, welchen Nutzen der Flughafen für Hamburg insgesamt habe: Für viele Unternehmen sei die gute nationale und internationale Erreichbarkeit der Stadt unverzichtbar. Auch im Bereich der Wissenschaft stelle sich die Frage der Erreichbarkeit, ebenso wie beim Sport und in der Kultur. Insofern sei der Flughafen Grundvoraussetzung für jedweden Kontakt Hamburgs in die internationale Welt. Hinsichtlich der Belastungen durch den Flughafen seien gerade verspätete Flugbewegungen am späten Abend kritisch zu betrachten. Man könne durchaus fragen, ob ein Ferienflieger aus Mallorca noch spät hier landen müsse, während z. B. ein Direktflug aus New York sicher einen großen Nutzen hätte. Hinsichtlich der Belastungen durch den Flughafen würden sich die Regierungsfractionen gleichwohl für Verbesserungen einsetzen. Die Transferpfade im Hamburger Klimaplan seien aus seiner Sicht gerade im Verkehrsbereich sinnvoll und anspruchsvoll; das Thema verspätete nächtliche Flugbewegungen bleibe ebenso auf der Tagesordnung. Man müsse den Flughafen derart weiterentwickeln, dass er weniger Belastungen verursacht, dazu sei der Austausch mit den Beteiligten und Betroffenen wichtig.

Herr Jersch, Fraktion Die Linke, begann seinen Beitrag mit der Feststellung, ein Flughafen sei ein wichtiger Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Für Hamburg und das Umland sei der Flughafen zudem ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor – zunächst einmal unabhängig von den Belastungen. Die Stadt habe den Flughafen mittlerweile umschlossen, wodurch der Flughafen erlebbar und erleidbar geworden sei. Es müsse zukünftig darum gehen, Mobilität, Klimaschutz und Mitarbeiter auf der gleichen Ebene zu betrachten und wie man die Belastungen in einem menschlichen Maße reduzieren könne. Dazu brauche es z.B. Bahnbenutzungsregeln, die auch eingehalten werden. Insgesamt müsse die Stadt viel konsequenter daran arbeiten, den Flughafen mit den Anforderungen der neuen Zeit so aufzustellen, dass man nicht in untragbare Schwierigkeiten komme, wenn politische Zielsetzungen für den Klima- und Lärmschutz weiter verschärft werden.

Herr Thering, Vorsitzender der CDU-Fraktion, unterstrich den Nutzen des Flughafens ausdrücklich. Ob er als innerstädtischer Flughafen richtig sei, sei in der Vergangenheit falsch entschieden worden. Aber diesen Kampf müsse man nun nicht mehr führen, es gehe jetzt um die Zukunft: Airbus entwickle Wasserstoff- und Elektro-Flugzeuge, an dieser Stelle müsse man die Branche als Politik unterstützen. Er sei seit dem ersten Tag in der Allianz für den Fluglärmschutz dabei, es gebe in dieser Zeit leider nicht viele Verbesserungen für die Betroffenen. Herr Dr. Schwartz habe die Probleme mit der Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln treffend dargestellt, die Belastungen seien sehr einseitig im Norden der Stadt und in Schleswig-Holstein zu finden. Mit der Deutschen Flugsicherung habe er deswegen heftige Gefechte gehabt, da gebe es zu wenig Problembewusstsein. Er finde den Dialog gut und möchte den Flughafen für sein Engagement an dieser Stelle loben. Der passive Lärmschutz und die Ausweitung der Lärmschutzzonen

seien sein Herzensthema. Hierfür gebe es aber aktuell keine Handlungsbereitschaft. Er freue sich auf den weiteren Austausch und glaube, dass noch einiges zu tun ist.

Abschließend wurden Nutzen und Belastungen des Flughafens Hamburg aus der Sicht der Wirtschaft thematisiert:

Herr Dr. Henze, Stellvertretender Geschäftsführer der Handelskammer Hamburg, führte dazu drei zentrale Punkte an. Zum ersten sei der Flughafen ein bedeutender Arbeitgeber und generiere, wie auch die gesamte Branche, eine erhebliche Bruttowertschöpfung. Der Flughafen sei bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie durchgehend profitabel gewesen und ziehe eine Vielzahl an Dienstleistern an. Dabei müssten sowohl die direkten als auch die indirekten Effekte betrachtet werden. Jeder Arbeitsplatz am Flughafen sichere zusätzlich weitere 1,8 Arbeitsplätze in der Region. Zum zweiten sei die internationale Erreichbarkeit für die hiesige Wirtschaft von enormer Bedeutung. Auch Kurz- und Mittelstreckenflüge seien dabei wichtig, da sie die gute Erreichbarkeit der internationalen Drehkreuze sicherstellen würden. Zum dritten sei die Bedeutung des Flughafens für den Tourismus hervorzuheben. Der Tourismus sei mit etwa 90.000 Beschäftigten eine der wichtigsten Branchen in Hamburg. Ohne den Flughafen würde diese Branche wesentlich eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten haben.

In der anschließenden Aussprache wurde eine Reihe strittiger Punkte im Plenum weiter vertieft.

Herr Kraft und Herr Mosel stellten in Frage, dass sich die Menschen in Hamburg einen Flughafen in Fuhsbüttel wünschen würden, Herr Mosel verwies hierzu auf die Initiative des BUND „Nachts ist Ruhe“. Herr Kienscherf und Herr Lorenzen erwiderten, man könne zwar eine Debatte führen, ob grundsätzlich ein Flughafen außerhalb des Stadtgebietes sinnvoller sei. Das sei aber für alle heute in der Bürgerschaft vertretenen Parteien kein Thema, diese würden sich allesamt zum Flughafen und dem Verkehr bekennen. Herr Dr. Henze unterstützte dies mit Hinweis auf die regelmäßigen Befragungen der Hamburger Unternehmen durch die Handelskammer.

Herr Dr. Schwartz fragte, ob in der von Herrn Dr. Henze genannten Studie des HWWI auch die Schäden des Flughafenbetriebes untersucht worden seien. Herr Dr. Henze antwortete, in der Studie gehe es allein um den Nutzen des Flughafens.

Herr Wicher fragte die Koalitionäre, was sie zum Thema Fluglärminderung konkret einbringen würden. Es gebe diesbezüglich faktisch keinen Fortschritt in der Allianz.

Herr Kienscherf erklärte, man habe gesehen, dass jahrelang die Belastungen und Verspätungen hochgegangen seien. Gleichwohl habe man in der Vergangenheit zum Teil auch Fortschritte gemacht. Es sei einiges passiert, z.B. beim Thema passiver Lärmschutz, durch die Lärmdeckelung im neuen Erbbaurechtsvertrag und bei den nächtlichen Verspätungen. Dies sei ein Prozess, den man kontinuierlich fortführen müsse. Herr Lorenzen unterstützte diese Einschätzung und erklärte, in der Zukunft hoffe man auch auf verbesserte Rahmenbedingungen aus Berlin und auf die signifikante Erhöhung des CO₂-Preises.

Herr Lorenzen stellte Herrn Dr. Schwartz die Frage, ob er denn Flughäfen grundsätzlich schließen wolle. Herr Dr. Schwartz erklärt, er habe nie die Position vertreten, dass der Hamburger Flughafen geschlossen werden solle. Diesbezüglich kritisierte er, dass seitens der Politik ein „Framing“ betrieben werde, die Initiativen wollen den Flughafenbetrieb in Gänze schließen. Aus seiner Sicht sei der Flughafenbetrieb von März 2020 bis zum Juni 2021 verträglich gewesen. Dieses Belastungsniveau könne man akzeptieren; alles andere sei zu viel.

Frau Dr. Pieroh-Joußen stellte fest, dass die Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen wichtig bliebe. Dies sei bei den konkreten Formulierungen in der bestehenden Regelung jedoch sehr schwierig. Man habe keine Differenzierung bei den nächtlich verspäteten Flügen zwischen Starts und Landungen. Es gebe keine Verpflichtung für die Fluggesellschaften, die jeweiligen Verspätungsgründe der Behörde mitzuteilen. Deswegen solle man den Wortlaut der Verspätungsregelung noch einmal angehen.

Herr Scharnberg fragte Herrn Dr. Schwartz, was aus seiner Sicht die wesentlichen Stellhebel außer „nicht Fliegen“ seien, damit Fliegen zukunftsfähig bliebe oder werde, bzw. was sein Rezept für einen besseren Flugverkehr wäre. Frau Dr. Putz fragte Herrn Dr. Schwartz ergänzend, was er von einem modifizierten EU ETS halte.

Herr Dr. Schwartz antwortete, dass er einen EU ETS mit 0 % verschenkten Verschmutzungs-Zertifikaten für die Airlines akzeptieren könne. Punkte wie z. B. das Thema Wasserstoff als Turbinenkraftstoff finde er wichtig, es sei aber unerträglich, wenn suggeriert würde, dass dies die Lösung für morgen sei, obwohl man wisse, dass das frühestens in den 2030er Jahren wirksam werden könne. Solange man keine guten effektiven Klimaschutzmaßnahmen im Luftverkehr habe, müsse man darauf achten, welche Flüge für Umwelt und Menschen besonders belastend seien, und man müsse ebenso darauf achten, welche Flüge man leicht auf die Schiene verlagert bekommen könne. Dies seien insbesondere die Ultrakurzstreckenflüge unterhalb von 500 km Wegstrecke.

Herr Hückelkempken ergriff das Wort für die DFS, er wolle klar sagen, dass es bei der DFS durchaus ein Problembewusstsein gebe. Als DFS sei man aber im Rahmen einer sicheren und geordneten Flugdurchführung an gewisse Regeln gehalten. Man könne dementsprechend das Problem nicht lösen und den entstehenden Lärm lediglich verteilen.

Frau Müller schloss die Aussprache mit der Feststellung, dass Einvernehmen darüber bestünde, dass es sehr wohl einen Nutzen des Flughafens gibt. Man stehe angesichts des Klimawandels gleichwohl vor der Notwendigkeit, in allen Sektoren zu prüfen, wo nachgesteuert werden müsse. Dies erfordere gute, gemeinsame Gespräche zu führen und Kompromisse zu finden. Polarisierungen seien an dieser Stelle wenig hilfreich. Das Thema sei heute nicht zu Ende diskutiert, aber es sei ein guter Start gewesen.

Frau Müller leitete damit zum Tagesordnungspunkt **Neufassung der Grundsätze der Zusammenarbeit** über. Hierzu habe die Vorbereitungsgruppe einen einvernehmlichen Vorschlag vorgelegt. Dieser sehe vor, dass die Priorität der Arbeit der Allianz weiter bei der Lärmbelastung liegen

solle. Ergänzend solle die Allianz auch Fragen der Klimabelastung aufgreifen können. Die Rolle der Vorbereitungsgruppe habe man noch einmal deutlich gemacht: Sie solle das Plenum nicht ersetzen, aber sehr wohl wichtige Fragen für die Diskussion vor- und aufbereiten. Man habe Einvernehmen erzielt, dass es drei Plenumssitzungen pro Jahr geben soll. Die Protokolle sollen in der vorhandenen Ausführlichkeit beibehalten werden; sie werden nicht veröffentlicht, sondern nur den Mitgliedern und ihren Organisationen zur Verfügung gestellt. Mit dem Jahresbericht werde die Arbeit der Allianz auch der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt.

Zu der Vorlage der Vorbereitungsgruppe gab es keine Änderungswünsche. Das Plenum beschloss daraufhin einvernehmlich die neuen Grundsätze der Zusammenarbeit (vgl. Punkt 6 dieses Jahresberichts).

Frau Müller berichtete anschließend, dass sie die **Moderation der Allianz für den Fluglärmschutz** zum Ende dieses Jahres abgeben werde. Sie habe diese Rolle seit 2017 gerne ausgefüllt. Als ihre Nachfolgerin habe die Vorbereitungsgruppe einstimmig Frau Reddig vorgeschlagen.

Frau Reddig stellt sich dem Plenum vor. Sie sei selbstständig und arbeite im Bereich der Führungskräfteentwicklung. Vor der Selbstständigkeit sei sie als Führungskraft in der Industrie tätig gewesen. Sie habe heute gut zugehört und finde die Aufgabe der Allianz sehr spannend. Sie würde sich freuen, wenn sie diese Aufgabe übernehmen könnte.

Frau Reddig wird vom Plenum einvernehmlich bestätigt. Beginnend mit dem Jahr 2022 wird sie damit Nachfolgerin von Frau Müller als Moderatorin der Allianz für den Fluglärmschutz.

Den letzten Themenschwerpunkt der Sitzung bildete die Diskussion über die **Einrichtung einer Arbeitsgruppe Kennzahlen**.

Herr Schröder und Herr Dr. Schwartz erläuterten den aktuellen Diskussionsstand. Gemeinsam mit Herrn Scharnberg habe man mögliche Kennzahlen zusammengestellt und eine Aufteilung danach vorgenommen, welche Zahlen im Kreis der Bearbeiter unkritisch waren (grün), wo es offene Fragen gab (gelb) und welche man als strittig (rot) einzuordnen habe. Herr Scharnberg habe dazu noch angemerkt, dass man bislang nur die Vorschläge der Initiativen besprochen habe und auch die Wünsche der übrigen Allianzmitglieder einbeziehen müsse. Auch der Flughafen werde noch Vorschläge einbringen. Es sei eine der Aufgaben der Allianz, den Nutzen und die Belastungen des Flugverkehrs

nebeneinanderzustellen, um über Problemlösungsmöglichkeiten ins Gespräch zu kommen.

Herr Mosel begrüßte, dass der Flughafen dieser Arbeitsgruppe positiv gegenüberstehe. Diese AG werde dabei helfen, die tatsächlichen Belastungszahlen zu erheben. Der Politik könne damit ein Strauß an Kennwerten mitgegeben werden, an welcher Stelle man ansetzen müsse, um Dinge zu verbessern.

Frau Dr. Pieroh-Joußen erklärte, dass man bei der BUKEA grundsätzlich bereit sei, an dieser Arbeitsgruppe teilzunehmen. Herr Hückelkempken bestätigte die Bereitschaft zur Mitwirkung durch die DFS.

Frau Müller empfiehlt, dass man sich in der AG erst einmal mit den gelb markierten Themen beschäftigt und versucht, weitere Übereinstimmung herzustellen.

Herr Mosel bat mit Hinweis auf die sehr belasteten ehrenamtlichen Kapazitäten darum, dass aus den Initiativen weitere fachkundige Menschen beteiligt werden könnten. Frau Müller erklärte, dass dies möglich sein solle, soweit es sich um Mitglieder der in der Allianz vertretenen Organisationen handele.

Die Einrichtung einer AG Kennzahlen wurde vom Plenum einvernehmlich beschlossen.

4. Die Arbeit der Vorbereitungsgruppe

Die Vorbereitungsgruppe hat im Jahr 2021 am 26.02., 17.03., 14.04., 09.06., 21.06., 05.08. und 19.10. getagt. Die Sitzungen fanden wegen der Pandemie sämtlich online als Video-Konferenzen statt.

Neben den regelmäßigen Aufgaben wie Vorbereitung der Sitzung, Klärung der Themen- und Rednerlisten, Abstimmung und Vorbereitung des Protokolls sowie Vorbereitung und redaktionelle Abstimmung des Jahresberichtes hat sich die Vorbereitungsgruppe weiterhin als ergänzendes Gesprächsformat für Themen verstanden, die aktueller oder grundsätzlicher Bedeutung waren und die aufgrund der zeitlichen und inhaltlichen Arbeitsweise der Allianz nicht immer oder nicht angemessen zeitnah in der Allianz besprochen werden konnten.

Einen besonderen Schwerpunkt der Arbeit bildete 2021 die Überarbeitung der „Grundsätze der Zusammenarbeit“. Hiermit waren verschiedene sehr grundsätzliche Diskussionen verbunden, die das Selbstverständnis der Allianz bezüglich ihrer Zielsetzung, ihrer Dialogbereitschaft und ihrer Arbeitsweise betrafen. Dieser intensive Diskussionsprozess konnte mit einem einvernehmlich getragenen Vorschlag für das Plenum abgeschlossen werden.

Weitere Themen in 2021 waren insbesondere:

- Veränderungen in der Organisation der Initiativen und ihrer Vertretung
- Aufnahme des „AK Klima und Luftverkehr im Kommunalverein Groß Borstel“
- Abfrage und Auswertung der Themenwünsche der Allianz-Mitglieder zur Schwerpunktsetzung für die weitere Arbeit
- Methodisches Vorgehen zur Bearbeitung des Themas „Stadt- und Umlandverträglichkeit des Flughafens“
- Vorbereitung der Zusammenstellung von Kennzahlen zum Flugverkehr in Hamburg

Im Gesprächsformat der Vorbereitungsgruppe kamen die unterschiedlichen Positionen weiterhin stets deutlich zum Ausdruck. Es gelang in der Regel gleichwohl, die dahinterstehenden Sichtweisen verständlich zu machen und sachlich zu diskutieren. So festigte sich in der Vorbereitungsgruppe eine gemeinschaftliche Kultur, kontroverse Themen und Standpunkte sachbezogen für die Plenumstreffen der Allianz aufzubereiten.

Zusätzlich zu den Sitzungen der Vorbereitungsgruppe wurden bestimmte Themen wie z.B. die Kennzahlen und die Überarbeitung der Grundsätze durch ein kleines Redaktionsteam bestehend aus jeweils einem Vertreter der AGL und des IK sowie des Airports zusammen mit der Moderation bearbeitet.

5. Zusammenfassung und Ausblick auf die Arbeit 2022

Die Allianz für den Fluglärmschutz hat ihre Arbeit im Jahr 2021 trotz der Einschränkungen wegen der Corona-Pandemie intensiv fortgesetzt. Mit der im Ergebnis einvernehmlichen Formulierung neuer „Grundsätze der Zusammenarbeit“ konnte nicht nur der Auftrag der Politik erfüllt werden, die Arbeit der Allianz zu evaluieren und weiterzuentwickeln, der damit verbundene Diskussionsprozess hat zugleich zu einer Erneuerung und Verbreiterung des gemeinsamen Verständnisses der Bedeutung des Dialogs zwischen den in der Allianz vertretenen Organisationen beigetragen.

Die jetzt vereinbarten organisatorischen Rahmenbedingungen – die Grundsätze für die Zusammenarbeit, die Bandbreite der Mitglieder, die Formate Plenum und Vorbereitungsgruppe sowie die themenbezogene Einrichtung von Arbeitsgruppen – bilden eine gute Grundlage für die Fortsetzung des Dialogs. Der praktizierte offene Fachaustausch sowie der respektvolle persönliche Umgang mit gegensätzlichen Interessen und Sichtweisen erhöhen die Chancen für eine Verständigung auf gemeinsam getragene Vorschläge zur Verbesserung der Belastungssituation.

Die Mitglieder der Allianz aus der Hamburgischen Bürgerschaft nehmen die Arbeit der Allianz weiter sehr ernst und beteiligen sich aktiv. Das Ziel der Politik, den Luftfahrstandort zu erhalten und weiterzuentwickeln sowie die Arbeitsplätze zu sichern, ist erneut deutlich formuliert worden; gleichzeitig aber auch das gemeinsame Anliegen, Fluglärm zu reduzieren und dem Klimaschutz im Luftverkehr Rechnung zu tragen. Dies zeigt sich konkret an der Zusage, die nächtlichen Verspätungen und die Belastungen in den Tagesrandzeiten bei wieder steigendem Flugverkehr stets im Blick zu behalten. Dennoch verbleiben unübersehbar erhebliche Unterschiede im Weg und im Maß, die verschiedenen Anforderungen miteinander in Einklang zu bringen. Deswegen gilt weiter: Die Gespräche dazu sind nicht einfach; umso wichtiger ist aber der offene Dialog, um Vertrauen aufzubauen und zu vertiefen sowie gemeinsame Handlungsmöglichkeiten immer wieder neu auszuloten.

Neben dem großen Thema der „Stadt- und Umlandverträglichkeit des Flughafens“, in das der Einstieg in der November-Sitzung 2021 erfolgte, wurden von den Mitgliedern der Allianz in der Abfrage weitere Themen mit hoher Priorität belegt: Einbeziehung einer CO₂-Komponente in die Flughafenentgelte, Ermittlung der jährlichen Klimalast des Flughafenbetriebs, Stadt- und Umlandentwicklung im Flughafenumfeld sowie

Lärmindernde Flugrouten und Start-/Landeverfahren. Die Vorbereitungsgruppe wird hierfür einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen vorlegen.

Weitere neue Impulse für die Arbeit der Allianz können sich aus der Diskussion über Nutzen und Belastungen des Flugverkehrs durch die Auseinandersetzung mit Kennzahlen ergeben. Das erfordert einen sorgfältigen Umgang mit diesem Instrument; Kennzahlen können Situationen und Entwicklungen im Zeitverlauf beschreiben, sie als vereinbarte „Zielzahlen“ zu verstehen und anwenden zu wollen, wird in der Allianz allerdings nicht konsensfähig sein.

Von Nutzen für die zukünftige Arbeit der Allianz kann sich auch die sichtbar gewordene gemeinsame Bereitschaft auswirken, sich auf die konkreten Probleme des Flugverkehrs in Hamburg und seinem Umland sowie auf die in der Region verfügbaren Handlungsmöglichkeiten von Wirtschaft und Politik zu konzentrieren. Dies wird nicht ausschließen, neue nationale und internationale Rahmensetzungen wie z.B. die CO₂-Bepreisung und den Ausbau des Schienenverkehrs als umweltfreundlichere Alternative zu Kurzstreckenflügen im Blick zu behalten.

Die Allianz wird ihre Arbeit im Jahr 2022 mit einer neuen Moderatorin, Frau Reddig, aufnehmen, Frau Müller hat ihre Tätigkeit als Moderatorin im Dezember 2021 nach 5 Jahren beendet.

6. Anhang

Grundsätze der Zusammenarbeit¹

Präambel

Die Allianz für den Fluglärmschutz wurde auf Ersuchen der Hamburgischen Bürgerschaft im Rahmen des 16-Punkte-Plans gegen den Fluglärm (Mitteilung des Senats vom 26.04.2016) eingerichtet. Alle Belange des Fluglärmschutzes und der Entwicklung des Flughafens sollen danach unter Federführung des Flughafens und unter Einbeziehung der regionalen Fluglärm-schutzinitiativen auch in diesem Gremium besprochen werden.

Die Arbeit der Allianz für den Fluglärmschutz soll dazu beitragen, den Flugverkehr im Einklang mit den Interessen der Fluglärm-betroffenen und den Nutzern zu einem stadtverträglichen Flughafen auszugestalten und Fortschritte im Bereich des aktiven und passiven Lärmschutzes zu erzielen. Zugleich soll die Allianz eine Dialogplattform für eine konstruktive Verständigung zwischen den Fluglärm-betroffenen, den Nutzern und den Entscheidungsträgern darstellen und ein Forum für den Austausch zu Problemen und über Verbesserungsvorschläge bieten.

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

Die Allianz für den Fluglärmschutz hat ihre Arbeit nach ersten vorbereitenden Gesprächen im Frühsommer 2015 im Mai 2016 aufgenommen. Für die Arbeitsweise der Allianz wurden im Mai 2016 „Grundsätze der Zusammenarbeit“ beschlossen, die im Februar 2018 um eine gemeinsame Zielformulierung ergänzt wurden.

Im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen vom Juni 2020 wurde vereinbart, die erfolgreiche Allianz gegen den Fluglärm fortzuführen und weiterzuentwickeln.

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

I.

Zielsetzung der Allianz für den Fluglärmschutz*

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

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

¹ Neufassung beschlossen am 04.11.2021

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

- Transparenz und eine gemeinsame Informations- und Bewertungsgrundlage zur Entwicklung der Lärmbelastungen durch den Flughafen Hamburg herzustellen,
- Ursachen der Lärmbelastungen und Möglichkeiten zu ihrer Reduzierung zu prüfen
- Fragen des Klimaschutzes einschließlich der Luftschadstoffe zu behandeln zu prüfen und – wo immer möglich –
- gemeinsam getragene Vorschläge zu erarbeiten, wie entsprechende Belastungen durch den Flugverkehr verringert werden können.

Themen, die dabei maßgeblich in Hamburg entschieden und beeinflusst werden können, sollen vorrangig behandelt werden.

II.

Zusammensetzung

(1)

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

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

(2)

Die Anzahl der regelmäßigen Mitglieder soll je nach Erfordernis 35 betragen. Jeweils zuständige Senatsvertreter können im Einzelfall dazu geladen werden. Die teilnehmenden Interessengruppen benennen dem Sekretariat ihre/n jeweilige/n Vertreter/in und eine/n Stellvertreter/in, der/die nur im Verhinderungsfall des/der Vertreters/in teilnimmt.

III.

Vorbereitungsgruppe

(1)

Mitglieder der Vorbereitungsgruppe sind:

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

(2)

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

(3)

Neben den regelmäßigen Aufgaben wie Vorbereitung der Sitzung, Klärung der Themen- und Rednerlisten, Abstimmung und Vorbereitung des Protokolls sowie Vorbereitung und redaktionelle Abstimmung des Jahresberichtes versteht sich die Vorbereitungsgruppe als ergänzendes Gesprächsformat für Themen, die aktueller oder grundsätzlicher Bedeutung waren und die aufgrund der zeitlichen und inhaltlichen Arbeitsweise der Allianz nicht immer oder nicht angemessen zeitnah in der Allianz besprochen werden konnten. Die Vorbereitungsgruppe erstellt gemeinsam mit dem/der Moderator/in auf Grundlage der beim Sekretariat zu führenden Themenliste die Tagesordnung für die nächste Sitzung. Die Vorbereitungsgruppe kann Experten als Gast der „Allianz für den Fluglärmenschutz“ einladen. Bei Bedarf und Klärung der Kostenfrage kann die Vorbereitungsgruppe über das Sekretariat die Beauftragung von Fachstudien veranlassen und Facharbeitsgruppen zu einzelnen Themen einberufen. Sie schlägt dem Plenum den nachfolgenden Sitzungstermin vor.

(4)

Von den Sitzungen der Vorbereitungsgruppe wird durch die Moderation ein Ergebnisprotokoll erstellt.

IV.

Sekretariat

(1)

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

(2)

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

(3)

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

V.

Moderation

(1)

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

(2)

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

VI.

Sitzungen

(1)

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

(2)

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

(3)

Das Sekretariat führt ein Verlaufsprotokoll über die Sitzungen. Abweichende Meinungen können schriftlich durch persönliche Erklärungen ergänzend zu Protokoll gegeben werden. Die Annahme

des Protokolls erfolgt durch das Plenum.

(4)

Etwaige Entscheidungen (z.B. Termine, Gäste) obliegen dem Plenum. Die „Allianz für den Fluglärmenschutz“ kann einvernehmlich Empfehlungen gegenüber Dritten (z.B. FLSK) aussprechen. Die Zuständigkeiten des Senats, der Bürgerschaft und der Fluglärmenschutzkommission bleiben unberührt.

VII.

Jahresbericht

Die Allianz stellt außerhalb der Mitgliedsorganisationen die notwendige Transparenz für die breite Öffentlichkeit durch einen Jahresbericht her. Der Jahresbericht wird durch die Vorbereitungsgruppe erarbeitet und im Plenum beraten. Er soll regelmäßig den gesetzlich vorgesehenen jährlichen Berichten der Fluglärmenschutzbeauftragten beigelegt werden und somit den Gremien und in der Parlamentsdatenbank vorliegen.

VIII.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Gremien der Allianz tagen nicht öffentlich. Die genehmigten Protokolle der Plenumsitzungen können intern auch innerhalb der Mitgliedsorganisation bekannt gemacht werden. Die Grundsätze der Zusammenarbeit, die Sitzungstermine und auch die genehmigten Jahresberichte können in den Originalversionen öffentlich verwendet werden.

Über weitergehende Öffentlichkeitsarbeit kann die Allianz im Einvernehmen entscheiden.

IX.

Evaluation

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

Mitglieder der „Allianz für den Fluglärmschutz“

Ordentliche Mitglieder:

Dr. Michael Breyer, Vorsitzender, BIG Fluglärm Hamburg

Marion Grün, Fachdienstleiterin, Kreis Pinneberg

Özden Günes, Vorsitzender, AOC HAM (bis zur Sitzung 10/2020)

➤ Ab Sitzung 05/2021 Frau Alexandra Stöpfer

Hans-Werner Harmuth, Kreispräsident, Kreis Stormarn

Martin Hellwig, Gemeinschaftsbetriebsratsvorsitzender, FHG

Dr. Philipp Henze, Abteilungsleiter, Handelskammer Hamburg

Markus Jahn, Arbeitsgruppe Fluglärmschutz Jersbek

Stephan Jersch, Sprecher, DIE LINKE-Fraktion

Dirk Kienscherf, Vorsitzender, SPD- Bürgerschaftsfraktion

Rainer Köncke, Vorsitzender FSH e.V.

Gebhard Kraft, Vorsitzender, Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger

Uwe Kühl Sprecher, NIG Norderstedter Interessensgemeinschaft für Fluglärmschutz (bis zur Sitzung 10/2020)

Dominik Lorenzen, Fraktionsvorsitzender, B90/Grüne-Fraktion

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

Alexander Mohrenberg, Sprecher der SPD-Fraktion für Klima, Umwelt und Energie

Susanne Mollner, Fluglärm Elmenhorst

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte, BUE

Dr. Miriam Putz, Sprecherin der Fraktion die Grünen für Wirtschaft, Tourismus, Flughafen und Hafen

Reimer Rathje, Vorsitzender, WiN - Wir in Norderstedt

Elke Christina Roeder, Vorsitzende Fluglärmschutzkommission

Dr. Judith Reuter, Abteilungsleitung Luftverkehr, Behörde für Wirtschaft und Innovation

Johannes Scharnberg, Prokurist, FHG

Dr. Christian Scherhag, Manager, Hamburg Aviation

Axel Schmidt, FHG (bis zur Sitzung 05/2021)

Uwe Schröder, Fluglärm Niendorf

Benjamin Schubert, Stellv. Vorsitzender, FSH e.V. (bis zur Sitzung 05/2021)

Dr. René Schwartz, Sprecher, BAW Stormarn

Dennis Thering, Vorsitzender, CDU-Fraktion

Klaus Wicher, Stellv. Vorsitzender, Luruper Initiative gegen Lärm

Thorsten Wolf, Fachbereichsleiter, Kreis Segeberg

Ulrike Zeising, 1. Vorsitzende, AK Klima und Luftverkehr (ab Sitzung 05/2021)

Gaststatus

André Hückelkempken, Leiter, DFS

Anika Kozakow, relations GmbH

Cornelia Reddig

Moderation

Traute Müller, relations GmbH

Mitgliederliste Vorbereitungsgruppe

Stephan Jersch, Die Linke

Dirk Kienscherf, SPD

Rainer Köncke, IK (ab Sitzung 02/2021)

Gebhard Kraft, AGL

Dominik Lorenzen, Grüne Hamburg

Alexander Mohrenberg, SPD

Dr. Miriam Putz, Grüne Hamburg

Dr. Judith Reuter, BWI

Johannes Scharnberg, FHG

Axel Schmidt, FHG (bis 06/2021)

Uwe Schröder, IK (ab Sitzung 02/2021)

Dr. René Schwartz, AGL

Traute Müller, relations