BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

21. WAHLPERIODE NR. 21/37

(Wort-)Protokoll

der öffentlichen Sitzung

des Ausschusses für Umwelt und Energie

Sitzungsdatum:	24. Mai 2018
Sitzungsort:	Hamburg, im Rathaus, Raum 151
Sitzungsdauer:	17:04 Uhr bis 20.43 Uhr
Vorsitz:	Abg. Birgit Stöver (CDU) /
	ab 17:45 Uhr Abg. Thomas Kreuzmann (CDU)
Schriftführung:	Abg. Dr. Kurt Duwe (FDP)
Sachbearbeitung:	Jana Nielsen

Tagesordnung:

1. Drs. 21/10746 Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen
(Bericht Präsident/in der Bürgerschaft)

zusammen mit

Drs. 21/10688 Jährlicher Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit und Jährlicher Bericht des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft aus Drucksache 20/14334 (16-Punkte-Plan) gemäß Drucksache 21/4209
(Bericht Senat)

und

Drs. 21/10554 Für mehr Anwohnerschutz und eine hohe Akzeptanz des Hamburger Flughafens in der Bevölkerung - Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen ausweiten
(Antrag CDU)

HAMBURGISCHE BÜRGERSCHAFT

2.		Revision der Kennzahlen im Einzelplan 6.2 (Behörde für Umwelt und Energie) (Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
3.	Drs. 21/12815	Sechstes Gesetz zur Änderung des Stadtentwässerungsgesetzes (SEG) (Gesetzentwurf Senat)
4.		Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Dr. Kurt Duwe (FDP)
Abg. Stephan Gamm (CDU)
Abg. Stephan Jersch (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Gert Kekstadt (SPD)
Abg. Dr. Annegret Kerp-Esche (SPD)
Abg. Dora Heyenn i.V.f. Anne Krischok (SPD)
Abg. Andrea Oelschläger (AfD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Ulrike Sparr (GRÜNE)
Abg. Birgit Stöver (CDU)
Abg. Gulfam Malik i.V.f. Hauke Wagner (SPD)
Abg. Michael Weinreich (SPD)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Thomas Kreuzmann (CDU) – ab 17:45 Uhr i.V.f. Abg. Birgit Stöver (CDU)
Abg. Michael Kruse (FDP)
Abg. Karl-Heinz Warnholz (CDU)

III. Weitere Abgeordnete des nachrichtlich geladenen Verkehrsausschusses

Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)
Abg. Dennis Thering (CDU)

IV. Weitere Abgeordnete des nachrichtlich geladenen Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

Abg. David Erkalp (CDU)
Abg. Birte Gutzki-Heitmann (SPD)

V. Weitere Abgeordnete

Abg. Dirk Kienscherf (SPD)

VI. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Umwelt und Energie

Herr	Staatsrat	Michael Pollmann
Frau	LBD'in	Dr. Gudrun Pieroh-Joußen
Frau	Wiss. Ang.	Dr. Renate Taugs
Frau	Regierungsdirektorin	Dr. Regina Dube
Herr	Senatsdirektor	Michael Mainusch
Herr	Regierungsdirektor	Frank Enemark
Herr	Senatsdirektor	Hans Gabanyi
Herr	Wiss. Ang.	Kay Welland

HAMBURG WASSER

Herr	Stabsleiter Qualitäts- und Energiemanagement	Dr. Kim Augustin
Herr	Senior Projektingenieur Energiemanagement und Projekte	Dr. Zhiqiang Li

CONSULAQUA Hamburg

Herr	Bereichsleiter Ressourcenmanagement	Kai-Justin Radmann

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Herr	Staatsrat	Andreas Rieckhof
Herr	SD	Martin Huber
Frau	LRD'in	Dr. Ina Tjardes
Herr	Geschäftsführer Flughafen Hamburg GmbH	Michael Eggenschwiler

VII. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei

Frau Jana Nielsen

VIII. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

ca. 50 Personen

Vor Eintritt in die Tagesordnung beschloss der Ausschuss für Umwelt und Energie einstimmig, zu TOP 1 ein Wortprotokoll anfertigen zu lassen.

Zu TOP 1

Vorsitzende: So, meine Damen und Herren, ich darf Sie ganz herzlich zum Ausschuss für Umwelt und Energie am heutigen Donnerstag begrüßen. Wir haben einen schönen sommerlichen Tag, aber wir haben auch eine Tagesordnung, die uns doch etwas beschäftigen wird, gehe ich einmal davon aus. Ich darf ganz herzlich für den Senat Staatsrat Rieckhof und Staatsrat Pollmann begrüßen. Ich begrüße auch die Öffentlichkeit, schön, dass Sie an unserem Ausschuss so reges Interesse zeigen. Kameras, habe ich schon gesehen, sind jetzt auch schon nach draußen gegangen. Ich bin ein wenig spät oder etwas knapp gekommen, aber Funk und Fernsehen hat sich auch schon zurückgezogen, das ist wunderbar. Ich begrüße auch die Fraktionskollegen, unser Schriftführer ist auch vor Ort und die Kollegen vom Wirtschafts- und Verkehrsausschuss.

Ja, meine Damen und Herren, dann können wir auch gleich einsteigen. Bevor wir in den Tagesordnungspunkt 1 einsteigen, würde ich gern fragen wollen, ob hier zu Tagesordnungspunkt 1 ein Wortprotokoll gewünscht wird?

(Zuruf: Ja.)

Herr Jersch nickt. Ich höre und sehe hier Zustimmung, Frau Nielsen, dann werden wir ein Wortprotokoll für den Tagesordnungspunkt 1 beschließen oder haben es damit beschlossen. Meine Damen und Herren, ich habe noch einen Anschlusstermin, ich werde also nachher den Vorsitz abgeben, aber ich bin sehr gespannt, wie wir jetzt die Senatsbefragung … Wir haben ja heute das Thema Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen. Das ist der Bericht der Präsidentin der Bürgerschaft und zusammen mit dem jährlichen Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten und auch dem CDU-Antrag: Für mehr Anwohnerschutz eine hohe Akzeptanz des Hamburger Flughafens. Sie wissen alle, die Öffentlichkeit, die auch heute hier ist, dass wir dort schon eine Expertenanhörung dazu hatten und dieses ist der Anschluss daran. Wir befragen oder die Abgeordneten dürfen heute den Senat befragen und das wollen wir auch ganz ausführlich tun. Ich würde jetzt den Senat bitten, einmal kurz Stellung zu nehmen. Ich habe auch schon gehört, dass der Senat Herrn Eggenschwiler bitten wird oder Herr Eggenschwiler eine kurze Präsentation (vgl. Anlagen 1 und 2) halten möchte zum Thema Verspätungsregelung. Das ist, glaube ich, mir schon mitgeteilt worden. Aber wer möchte anfangen? Herr Rieckhof, Herr Pollmann?

Staatsrat Pollmann: Ja, Frau Vorsitzende, herzlichen Dank. Wir haben uns als Senat in der Tat natürlich mit der Frage, die von der Volkspetition an die Bürgerschaft herangetragen worden ist, intensiv befasst. Wir sind zu der Auffassung gelangt, dass die von der Volkspetition vorgeschlagene Begrenzung der Betriebszeiten ganz unstreitig ein Eingriff in die Betriebsgenehmigung des Flughafens wäre. Die Betriebsgenehmigung ist eine Genehmigung, die nach unserem Interpretations- und Kenntnisstand nicht irgendwelchen Rechtsfehlern unterliegt und insofern ist eine von Amts wegen vorzunehmende Änderung der Betriebsgenehmigung so nicht möglich, das kann man nicht machen. Das ist genauso wie, wenn wir irgendeinem Industriebetrieb plötzlich, ohne eine vernünftige Rechtsgrundlage dafür zu haben, seine Betriebsgenehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder einem Häuslebauer seine Genehmigung ändern oder entziehen würden. Das heißt also, aus rechtlichen Gründen halten wir das Anliegen, was von der Volkspetition vorgetragen wird, für so nicht umsetzbar.

Allerdings sind wir natürlich gemeinsam dem Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner und der Hamburger Bevölkerung vor dem Fluglärm verpflichtet. Und da sich die Petition ja in erster Linie mit Flügen in den Tagesrandzeiten beschäftigt, so ist auch klar, dass wir mit der Entwicklung der Verspätungszahlen, die ja eine der Gegenstände der Petition sind, nicht zufrieden sind und dass wir deswegen eine Reihe von Maßnahmen bereits ergriffen haben in der Vergangenheit und auch weitere Maßnahmen ins Auge gefasst haben und ergreifen werden, um die Entwicklung der Verspätungszahlen zu korrigieren. Das ist, so wie es jetzt in den letzten Jahren sich entwickelt hat, nicht erfreulich und wird von uns auch nicht als so hinnehmbar bewertet, insofern sind wir da gemeinsam in der Verpflichtung was dran zu ändern. Die Maßnahmen, die wir dazu bereits ergriffen haben und die wir im Einzelnen jetzt auch noch vorsehen werden, das ist in Teilen ja in der Öffentlichkeit schon berichtet worden. Was jetzt in den Zuständigkeitsbereich meiner Behörde fällt, so haben wir ja einen, in Abstimmung mit dem Flughafen und mit der für den Verkehr zuständigen Behörde, eine Reihe von Verschärfungen im Umgang mit Ordnungswidrigkeiten, die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten, die Abschöpfung von Gewinnen aus begangenen Ordnungswidrigkeiten in Gang gesetzt. Und wir werden, was diesen unseren Zuständigkeitsbereich angeht, jetzt auch beginnend innerhalb der nächsten Wochen oder Monate eine Gebühr erheben für den Bearbeitungsaufwand, der aus den Verspätungen im Rahmen der Verspätungsregelung entsteht, die als pauschal genehmigt gelten, nämlich die in dem Zeitraum zwischen 23 und 24 Uhr. Von so einer Bearbeitungsgebühr von 500 Euro pro Verspätung erhoffen wir uns natürlich noch eine zusätzliche Lenkungswirkung über die Wirkungen hinaus, die jetzt die, das ist jedenfalls unsere Erwartung, Spreizung bei den Entgelten, die ja insbesondere in den Nachtstunden ganz erheblich sind, entfalten werden. Da kann man dazu sagen, diese ganzen Maßnahmen, die wir ergriffen haben, haben natürlich auch ihren Niederschlag darin gefunden, dass die Airlines zum Beispiel auch im Rahmen der Initiative der Selbstverpflichtung der Airlines gemeinsam mit unserer Behörde und der BWVI auf mehr Pünktlichkeit ergreifen, nämlich zum Beispiel eine Gestaltung von Flugplänen, die insgesamt mehr Puffer vorsieht und dazu dann auch zu einem Rückgang der Verspätungen beitragen soll. Ich möchte es zunächst einmal bei dieser Vorbemerkung bewenden lassen und würde dann Herrn Kollegen Rieckhof oder gleich Herrn Eggenschwiler bitten, die Präsentation vorzustellen.

Staatsrat Rieckhof: Das möchte ich gar nicht ergänzen, sondern gleich Herrn Eggenschwiler das Wort geben.

Herr Eggenschwiler: Ja, vielen Dank. Frau Vorsitzende, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete. Ich bin froh, dass wir als Flughafen heute auch einige Ausführungen hier darstellen dürfen über ein Thema, das uns, glaube ich, genauso beschäftigt, wie es Sie im Ausschuss beschäftigt, wie es die Öffentlichkeit beschäftigt und es liegt mir daran, einige Dinge heute auch etwas darzustellen, auch aus unserer Sicht.

Beginnen möchte ich eigentlich mit einem kurzen Rückblick auf die Expertenanhörung vom 22. März, wo wir ja ein großes Gremium hatten und auch viele Experten dahatten. Ich habe in der Präsentation einige Zitate, die ich jetzt nicht alle einzeln durchgehen werde, mit aufgeführt, aber ich möchte zwei doch kurz beispielhaft erwähnen. Das eine von Herrn Treber, das ist … der kommt von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der gesagt hat, ich zitiere: "Natürlich kann das nur ein Vorschlag im Luftfahrthandbuch genannt werden und es ist eine freiwillige Sache, ob die Fluggesellschaften dann das machen oder nicht, aber die Bürger bei uns," da sind die Frankfurter gemeint, "die würden sich davon etwas versprechen, dass es im Luftfahrthandbuch drinsteht." Und die verweisen auch auf das Beispiel Hamburg, da ist das Thema der sogenannten Flachstartverfahren gemeint, die wir ja letztens auch in das Luftfahrthandbuch mit eingetragen haben.

Das zweite Zitat von Frau Barth, das ist die Fluglärmschutzbeauftragte des Landes Hessen, die hat zum Thema der lärmabhängigen Entgelte gesagt, ich zitiere noch einmal: "Wir haben

eine sehr hohe Spreizung und eine sehr ausführliche und weit entwickelte Entgeltordnung, wo Sie", da meint sie Hamburg, "weiter sind als wir, ist an dem Punkt, wie gehe ich mit Verspätungen um. Also da sind bei Ihnen sozusagen die Diskrepanz und die Aufschläge höher als bei uns." Das, das Zitat der Lärmschutzbeauftragten aus Hessen im Rahmen der Anhörung. Wir haben andere Zitate. Ich glaube, Sie werden diese Vorlage dann auch mit dem Protokoll kriegen und können das dann dort noch in Ruhe auch noch einmal nachlesen.

Dann möchte ich auf das Thema Verspätungen eingehen und dort beginnen eigentlich mit dem Blick auf die Entwicklungen in Europa ganz grundsätzlich. Sie haben auf der linken Seite die Verspätungen in Europa jetzt im Jahr 2017 und in der rechten Seite die ersten vier Monate 2018, wo man sieht, dass wir in den vergangenen Jahren einfach Anstiege der Verspätungen in Europa gesamthaft hatten. Das ist also kein Hamburg-Thema, sondern das ist ein gesamteuropäisches Thema, das sicherlich auch damit zusammenhängt, dass das Fliegen, das Reisen im Moment sehr stark nachgefragt wird und dass damit auch durch die vielen Flüge, jetzt nicht nur von Hamburg, von Deutschland, sondern gesamteuropäisch wir hier sehen, dass die Flugsicherung also hier auch ihre Herausforderungen zu meistern hat. Und das wirkt sich, das werde ich auch gleich zeigen, natürlich auch auf die Pünktlichkeit an verschiedenen Standorten aus.

Ja, wir haben über die Zahlen schon gesprochen, ich habe hier den Vergleich noch einmal mitgebracht für drei Flughäfen, Düsseldorf, Hamburg und Berlin-Tegel, alle drei haben vergleichbare Verspätungsregelungen. Und Sie sehen, dass Düsseldorf hier deutlich vor Hamburg liegt, dass Berlin auch vor Hamburg liegt. Ich will damit nur zeigen, dass wir hier nicht ein Hamburg-spezifisches Thema haben, sondern das ist ein Standort-Europa-Thema. Und wir sehen auch, und das werde ich nachher noch einmal kurz darstellen, dass der größte Teil der Ursprünge von Verspätungen eben im Gesamtsystem liegen und wir die nicht jetzt auf Hamburg alleine zurückführen können. Und ich glaube, man kann auch sagen, wenn man die Entwicklungen über die letzten Jahre ansieht, ist es auch ganz interessant zu sehen, und über das sprechen wir hier nicht, aber wir haben ja in unserer Verspätungs- oder Betriebsregelung auch drin, dass zwischen 0 und 6 Uhr keine Flüge stattfinden und ich möchte nur kurz einige Zahlen der Flüge zwischen 0 und 6 Uhr auch noch in Erinnerung rufen. Wir hatten im Jahr 2000 626 Flüge zwischen 0 und 6 Uhr, im Jahr 2000, also nicht die Verspätungsstunde, sondern zwischen 0 und 6 Uhr. Wir hatten im letzten Jahr 36 Flüge zwischen 0 und 6 Uhr in dieser Stunde, die einfach zeigt, wie die Entwicklung da sehr, sehr stark gewesen ist. Wir hatten übrigens im Jahr 2000 1 600 Flüge zwischen 23 und 24 Uhr, das vielleicht einfach, um die Größenordnungen auch etwas besser einordnen zu können, von denen wir im Moment hier sprechen.

Ja, wir haben ein Beispiel einmal rausgezogen und Sie haben das auf Ihren Plätzen etwas bildlich dargestellt, um Ihnen etwas zu erläutern, wie so eine Verspätung über den Tag zustande kommt. Und wir haben hier an einem Beispiel einer touristischen Fluggesellschaft, die, glaube ich, auch ganz typisch für solche Umläufe eben Standorte kombiniert, also das ist eine Fluggesellschaft, die von Düsseldorf über Kreta, München, Antalya nach Hamburg kommt mit im Schnitt 191 Passagieren, also wahrscheinlich eine A321. Und da sieht man, dass auf einem ersten Flug von Düsseldorf nach Kreta ein Passagier erkrankt ist, musste ausgeladen werden und sein Gepäck, das ist eine Sicherheitsvorschrift, musste auch ausgeladen werden. Dann auf dem Weg von Kreta zurück nach München war ein Streik der Fluglotsen, wahrscheinlich Griechenland, auf dem Rückweg von München dann nach Antalya war eine Maschine am Standort in München defekt. Und der Rückflug von Antalya konnte aufgrund eines Unwetters in Hamburg spät starten. Und so sehen Sie, statt 22.05 Uhr geplant dann 23.15 Uhr gelandet, 70 Minuten Verspätung, was zuerst die Passagiere nicht freut, die Airline nicht freut und natürlich die Nachbarn auch nicht freut, aber kein Grund, wo man sagen kann, hätte hier jemand etwas besser oder anders organisieren können. Das ein Beispiel für viele. Und das sind Themen, wo wir heute jetzt auch dabei sind, sehr viel da nachzugehen und dort, wo wir Einfluss ausüben können, auch dafür zu sorgen, und das werde ich auch in ein paar Bildern gleich auch noch einmal kurz zeigen.

Ja, was wir auch nie vergessen dürfen, dass wir in Hamburg geografisch dort liegen, wo wir liegen, und über 60 Prozent unseres Verkehrs kommt aus dem Süden und da haben wir auch hohe Belastungen, auch in den Flugsicherungen, ob das Maastricht ist, ob das Karlsruhe ist, die wir auch immer wieder bedenken müssen.

Ja, das Thema, habe ich eingangs gesagt, beschäftigt uns und das sage ich ganz bewusst, uns als Flughafen, aber auch die Fluggesellschaften sehr intensiv. Natürlich a) im Interesse der Nachbarschaft, b) im Interesse natürlich der Passagiere und auch natürlich im Interesse der Fluggesellschaften selbst und deren Nutzung der Flugzeuge. Wir haben als Flughafen, ich glaube, da haben wir auch schon darüber berichtet, im letzten Jahr jetzt etwa 100 Leute neu eingestellt in den Bodenverkehrsdiensten, die sind da und die sorgen dafür, dass wir in Hamburg nicht unnötig Verspätungen produzieren durch betriebliche Abläufe.

Wir haben, das hat Herr Pollmann ja auch schon mit angesprochen, die Entgelte im letzten Jahr ganz deutlich erhöht. Und ich habe hier noch einmal aufgeführt, dass wir im Vergleich zu Frankfurt hier auch ganz andere Dimensionen von Zuschlägen nehmen für solche Flüge, die verspätet sind. Das ist ein Beispiel, eine Maschine, die 17 nach 23 Uhr gelandet ist. Wir haben ebenfalls begonnen, mit den Airlines sehr intensive Gespräche zu führen. Nicht nur in dem Rahmen der Pünktlichkeitsoffensive, sondern ganz grundsätzlich. Und da sehen wir auch, dass bei den Airlines inzwischen ein sehr großes Einvernehmen da ist und eine Bereitschaft, hier mitzuarbeiten. Und ich habe hier einmal dargestellt, welche Entwicklungen wir bei den Fluggesellschaften jetzt erwirken konnten in den letzten Monaten für Flugplananpassungen, die dann auch gesagt haben, wir gehen mit den Flugplänen, so wie sie publiziert sind, gehen wir von 23 Uhr weg. Und Sie sehen hier, dass das zum einen die, ich sage einmal, klassischen Airlines sind wie eine Lufthansa. Ich werde das Beispiel nachher noch ausführlich zeigen. Aber auch die Eurowings, die ja inzwischen mit 30 Prozent Marktanteil die größte Fluggesellschaft hier am Standort ist, hat auch einen Stuttgarter Flug vorgelegt. Und dann haben wir easyJet, die ja letztes Jahr durch auch recht viele Starts nach 23 Uhr aufgefallen sind, die jetzt auch einen Flug sogar ganz rausgenommen haben, andere angepasst haben. Die Ryanair hat angepasst. Also Sie sehen, das geht durch das Band und das sind nicht einzelne Airlines, sondern da dürfen wir schon davon sprechen, dass die Fluggesellschaften hier auch die Botschaft mit verstanden haben und deren Bereitschaft auch da ist im Rahmen der Möglichkeiten. Die müssen natürlich auch am gegenüberliegenden Standort die entsprechenden Flugzeiten erhalten können, die sie dann hier mit einbringen.

Ja, ich hatte vorhin davon gesprochen, was für Auswirkungen es dann einmal geben kann und ich habe jetzt auch noch einmal zwei Beispiele auch mitgebracht. Das eine der 13. Mai, das ist nicht so lange her, mögen Sie sich vielleicht erinnern, dass es da relativ massive Gewitter gab in ganz Deutschland und wir haben hier einige Schlagzeilen nicht aus Hamburg, sondern letztlich aus Deutschland, die einfach zeigen, dass das kein Thema ist, das uns alleine betrifft, sondern das kann ganz schnell zu Auswirkungen führen. Und was dieser 13. Mai bewirkt hat, sind bei uns 13 Verspätungen gewesen an einem Abend. Es gab an jenem Abend drei Sondergenehmigungen, die die Umweltbehörde erteilt hat und zwei Maschinen waren so spät, dass sie umgeleitet werden mussten. Da weiß ich nicht, wohin die gingen, ob das Hannover war, ob das Rostock war. Und das waren insgesamt über 2 000 Passagiere, die allein an diesem Abend davon betroffen waren, das war der 13.

Und ich habe jetzt noch ein Beispiel aus dieser Woche, das ist hier jetzt nicht drauf, der 22. Mai, vor zwei Tagen. Da werden Sie sagen, da war das Wetter doch in Hamburg genauso schön wie heute. Das war es auch, aber es war nicht so schön in Mitteldeutschland und wir hatten an jenem Tag zehn Verspätungen nach 23 Uhr, eine Ausnahmegenehmigung und knapp 1 600 Passagiere, die vor zwei Tagen genauso betroffen waren und die dann auch froh waren, dass sie in Hamburg aussteigen konnten und nicht in Hannover und dann den Busverkehr nach Hamburg nutzen mussten.

Das sehen Sie hier auch noch einmal, die Aufteilungen, wie solche Verspätungen dann zugeordnet werden können. Das ist für uns nicht immer ganz einfach, weil wir ja die Daten der anderen Flughäfen so nicht haben, das liefern uns die Airlines inzwischen und aus dem können wir jetzt auch zusammenstellen, dass man es, wie gesagt, sieht. Am 13. Mai war das Wetter 40 Prozent der Verspätungen, Flugsicherungen noch einmal 30 Prozent. Betrieblich sehen Sie da eigentlich so gut wie nichts und trotzdem sind das natürlich störende Verspätungen, für die aber keiner bei uns dann in dem Sinne eine Schuld zuweisen kann.

Hier ein Blick auf letztes und dieses Jahr. Und Sie sehen, dass wir auch in diesem Jahr natürlich einige Dinge hatten, die wir letztes Jahr so nicht hatten. Das ist das Sturmtief Friederike, das war Winter im Februar, März mit sehr viel Schnee. Wir hatten einen Tag, wo bei EUROCONTROL, das ist die Europäische Flugsicherung, das System ausgefallen ist. Und wir hatten jetzt gerade jüngst die beiden Beispiele, diese Woche. Wir liegen im Moment bei, ich glaube, 90 oder 91 Flügen per Mai, das ist in etwa Vorjahresniveau, wenn sich da nichts verändert. Wenn ich diese 23 Flüge wegnehme von diesen nur zwei Tagen, dann bin ich schon wieder ein ganzes Stück näher an dem, was wir über die anderen Jahre hatten. Ich will damit nur zeigen, wie schnell solche Einflüsse wirken können und wie schnell das dann auch natürlich auf das Thema Verspätungen sich auswirken kann. Wiederum, das ist nicht nur in Hamburg so, das geht dann quer durch verschiedenste Flughäfen.

Dies ist noch einmal die Aufteilung über die Gründe jetzt für den April zusammengezählt. Was für uns auch wichtig ist, dass wir in Hamburg die Dinge, die wir tun können, da sind wir dran und es gibt halt viele, viele Faktoren, auf die wir keinen Einfluss haben. Der größte Block ist eben im Augenblick, das habe ich eingangs schon gesagt, die Flugsicherung, es gibt aber auch Technisches. Sie sehen, Wetter war im April nur mit 6 Prozent. Abfertigung ist natürlich auch immer ein Thema, aber eines, das nicht so stark ins Gewicht fällt. Das sind Themen, die die Branche natürlich gesamthaft angehen muss, gesamthaft betrachten muss. Und wo wir, glaube ich, in Hamburg im Vergleich zu anderen uns ganz gut meistern.

Ganz gut meistern ist das Beispiel, das ich hier auch noch einmal zeigen möchte, das verdeutlicht, wie auch Airlines während eines Flugplans auch bereit sind, Anpassungen vorzunehmen. Und das ist der Spätflug der Lufthansa aus München. Wer geschäftlich einmal unterwegs ist, weiß, das ist quasi der Lumpensammler aus München. Die Flüge, die in München ankommen, man steigt dort um und hat den letzten Flug zurück nach Hamburg, also ein wichtiger Flug vor allem auch für Geschäftsreisende. Und da sehen Sie, dass wir im Februar mit 43 Prozent aller Flüge nach 23 Uhr hatten, das war in dem Sinne nicht sehr erfreulich. Wir haben dort mit der Airline dann gesprochen, die haben ihren Flugplan umgestellt auf 22.40 Uhr Ankunft und wir haben dann noch einmal mit ihnen gesprochen und die Lufthansa hat jetzt den Flugplan auf 22.30 Uhr vorgezogen, also 20 Minuten. Das mag nicht viel klingen, aber das führt dazu, dass der Anteil der Flüge, die jetzt später gelandet sind, deutlich zurückgegangen ist. Und damit geht es mir nur darum, auch zu zeigen, dass Gespräche, die wir führen, auch zu Erfolgen führen und dass wir auch bei den Airlines auf Verständnis stoßen und wir so, glaube ich, auch eine gute Basis haben für die künftige Entwicklung.

Ja, ich habe schon viele Dinge erwähnt, die wir tun. Wir haben bei uns am Flughafen jetzt auch inzwischen drei Leute, die, ich sage einmal, in Summe sich mit diesem Thema beschäftigen, die den Fakten, den Daten nachgehen, die die Gespräche mit Airlines führen. Wir haben, und das habe ich schon erwähnt, 100 neue Arbeitsplätze geschaffen bei den Bodenverkehrsdiensten. Wir haben Systeme eingeführt, wie wir priorisieren, wenn ein Flug beispielsweise am Abend eine Verspätung riskiert, dass wir den vorziehen, damit er eben pünktlich noch auf die letzte Reise gehen kann. Und wir haben dann mit den Airlines einen monatlichen Jour fixe, wo wir genau diese Themen durchsprechen. Und das Beispiel der Lufthansa zeigt, wie solche Jours fixe dann eben zu Ergebnissen führen und solche Anpassungen dann auch stattfinden. Wir haben natürlich ein sehr, sehr gutes Monitoring,

das wir auch laufend verbessern, weil es nicht immer ganz einfach ist, die Gründe zu finden. Oft haben Sie auf einem Flug verschiedene Gründe, die zusammenkommen. Das ist nicht nur ein Grund, sondern es können ganz verschiedene Gründe sein, die dort zusammenkommen.

Wir haben auch das Thema, das Herr Pollmann schon erwähnt hat, vereinbart, dass wir uns auch Spielregeln geben, wo wir sehen, wenn ein Flug regelmäßig zu spät kommt, dass wir das dann wirklich ganz kontrolliert und strukturiert angehen und wenn sich da nichts verbessert, dann kommt das Thema der Ordnungswidrigkeit. Auch da haben wir gesehen, dass wir auf den Listen dieser Flüge, da geht es dann nicht um Airlines, sondern dass wir dort sehen, dass wir … letztes Jahr hatten wir zwischen 6 und 7 über die Jahre, dieses Jahr hatten wir zwei Flüge, die davon betroffen sind. Einer dieser zwei ist der Flug von München, der bereits korrigiert ist. Und über den Zweiten sind wir im Moment auch im Gespräch mit der betroffenen Airline.

Ja, abschließen möchte ich noch einmal mit einer kurzen Chronologie, die Ihnen auch verdeutlicht, dass der Flughafen Hamburg in seiner 107-jährigen Geschichte immer das Thema der Nachbarschaften und des Fluglärmschutzes wirklich weit vorne hatte, viel schon getan hat. Und Sie sehen, dass wir jetzt gerade in den letzten zwei Jahren … seit 2015 sind diverse Themen nochmals dazugekommen, also eine Intensivierung des Dialogs, eine Intensivierung auch der Informationen, ein verstärktes Einbinden der Fluggesellschaften bis hin zu Maßnahmen, die wir dann im Luftfahrthandbuch auch formal eingetragen haben. Und das ist, glaube ich, auch für Sie der Hinweis, dass wir hier sehr, sehr viel tun, dass das für uns als Flughafen weiterhin eine ganz, ganz wichtige Aufgabe ist, dass wir alles tun, was wir können, um letztendlich die Verspätungen so gering zu halten. Das ist das Interesse unserer Nachbarn, ganz klar, aber es ist auch, und das ist mir auch wichtig, das Interesse der Passagiere, die eben auch pünktlich nach Hamburg kommen wollen und nicht dann plötzlich in Hannover in den Bus steigen wollen. Das werden wir weiter tun, das kann ich Ihnen zusagen. Wir haben Strukturen geschaffen und sind da auch zuversichtlich, dass wir diesen Weg auch konstruktiv und den Dialog weitergehen werden. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Ganz herzlichen Dank, Herr Eggenschwiler. Auch herzlichen Dank, dass Sie noch einmal erwähnt haben, dass wir ja auch die Auswertung oder beziehungsweise das Berücksichtigen der Expertenanhörung noch einmal mit vornehmen. Und vielleicht darf ich alle Kollegen und auch die Senatsvertreter noch einmal daran erinnern, dass wir nicht nur über die Volkspetition sprechen, Herr Pollmann hat sich dazu ja schon geäußert, sondern eben halt auch über den jährlichen Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten und auch über den Antrag der CDU über den Anwohnerschutz und die hohe Akzeptanz des Hamburger Flughafens in der Bevölkerung. Dazu gehört selbstverständlich die Expertenanhörung und das sollten wir alle in unserer Diskussion noch einmal im Hinterkopf haben.

Dann würde ich gern auch in die Senatsbefragung einsteigen wollen und bitte um Wortmeldungen, was die Kollegen angeht. Herr Thering zuerst oder Frau Dr. Schaal? Ladies first? Herr Thering bitte.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende, vielen Dank, Herr Pollmann, vielen Dank, Herr Eggenschwiler. Vorab muss ich feststellen, dass es wirklich bedauerlich ist, dass der zuständige Fachsenator mit Herrn Kerstan heute nicht anwesend ist, gerade bei diesem sehr, sehr wichtigen Thema hätte ich mir schon gewünscht, dass wir mit ihm auch über das Thema sprechen, weil er natürlich auch in der Frage ganz maßgeblich ist.

Dann möchte ich vorab kurz auf Herrn Eggenschwiler eingehen. Ich habe vollstes Verständnis dafür, dass Sie natürlich auch die Interessen des Flughafens vertreten, das ist natürlich als Geschäftsführer auch Ihre Aufgabe. Nichtsdestotrotz hätte ich mir schon gewünscht, dass Sie auch ein bisschen mehr auf die Problematik eingehen, die wir hier nun wirklich haben. Wenn man Sie gerade hat sprechen hören, hat man das Gefühl, es ist alles

in Ordnung, wir können eigentlich alle nach Hause gehen, weil wir gar kein Problem mit Fluglärm haben. Und ich glaube, das ist auch das Problem, warum die Beschwerdezahlen Monat für Monat immer weiter steigen und der Unmut in der Bevölkerung immer größer wird, weil die Leute sich schlichtweg nicht ernst genommen fühlen, sowohl von SPD und GRÜNEN, vom Senat, als auch leider vom Flughafen. Ich glaube, da müssen wir ran, und wenn uns das gelingt, dann kann am Ende auch etwas Gutes dabei rauskommen.

Ich möchte noch einmal ganz kurz die Zahlen zusammenfassen, wie sie sich zurzeit darstellen. 2017, das wurde ja auch in der Expertenanhörung schon deutlich, war das lauteste Fluglärmjahr seit Beginn des Jahrhunderts, die Ausbreitung des Fluglärmteppichs um 31 Prozent ist auch bekannt. Der nächtliche Fluglärmdauerschallpegel, der an den zwölf offiziellen Messstationen gemessen worden ist, ist um 2,7 Dezibel im Schnitt hochgegangen, maximal sogar um 5 Dezibel. Der Anteil der modernen Neo-Flugzeuge oder der Boeing-MAX-Flugzeuge, die ja auch immer wieder hier angesprochen werden, liegt weiterhin leider bei 1 Prozent. Das ist deutlich zu wenig und hat dadurch natürlich auch überhaupt keinen Einfluss auf den Fluglärm in Hamburg.

2007 waren die meisten nächtlichen Verspätungen, sowohl bei den Starts als auch bei den Landungen, und lediglich in 66 von 365 Nächten wurden dann auch die Betriebszeiten eingehalten, von den Bahnbenutzungsregeln, da komme ich später noch einmal drauf zu sprechen, ganz zu schweigen, die werden tagtäglich nicht eingehalten. Doch, im letzten Jahr wurden sie an einem Tag eingehalten, also eigentlich auch nicht. Und seit Beginn der Pünktlichkeitsoffensive, die Sie ja auch angesprochen haben, und das sollte uns eigentlich zu denken geben und zeigt ja eigentlich auch, dass die Airlines wenig Verständnis dafür haben, ansonsten würden sie ja ihre Praxis auch ändern, seit der Pünktlichkeitsoffensive ist die Zahl der Starts, der verspäteten Starts um 86 Prozent gestiegen und die der Landungen um 19 Prozent … nein, umgekehrt, doch, der Starts … Nein, Quatsch, ich muss selbst mal gucken. Starts außerhalb der offiziellen Betriebszeiten, genau, plus 86 Prozent, und bei den Landern plus 19 Prozent.

Also die Situation ist dramatisch, da müssen wir uns, glaube ich, alle nichts vormachen. Deshalb müssen wir jetzt hier gucken, wie wir das Ganze hinbekommen, ohne die Betriebszeiten einzuschränken. Da mache ich auch keinen Hehl draus, dass wir davon als CDU-Fraktion wenig halten. Nichtsdestotrotz halten wir viel davon, dass es endlich leiser wird an Hamburgs Himmel, und da gibt es viele Möglichkeiten, das auch umzusetzen. Deshalb würde mich vom Senat interessieren, wie Sie gedenken, wenn Sie die Betriebszeiten nicht reduzieren wollen und wenn Sie auch den Beschluss der Fluglärmschutzkommission nicht umsetzen wollen – das darf man ja auch nicht vergessen, die Fluglärmschutzkommission hat beschlossen, die Verspätungsregelung von 0 Uhr auf 23.30 Uhr zu reduzieren, auch mit Anwesenheit von SPD und GRÜNEN, da ist der Senat ja auch drüber hinweggegangen –, wenn Sie das alles nicht wollen, müssen Sie uns schon ganz klar einmal aufzeigen, was Sie denn jetzt genau wollen. Sie haben gesagt, wir haben ein bisschen die Landeentgelte erhöht, wir machen eine Offensive, wollen jetzt auch hier noch Gelder einklagen, Gewinnabschöpfung machen, aber das funktioniert ja ganz offensichtlich nicht oder hat nicht die Auswirkung, die es haben müsste, so wie Sie das hier und jetzt auch darstellen.

Darüber hinaus würde uns auch interessieren, wir haben das hier in der Expertenanhörung auch erörtert, unseren Antrag, dass man auch den Menschen, die außerhalb der Fluglärmschutzzonen wohnen, Gelder zur Verfügung stellt, um ihre Fenster quasi besser gegen Lärm zu schützen, weil wir ja nun inzwischen auch wissen, dass die Lärmschutzzonen deutlich zu klein gefasst sind, da würde uns jetzt interessieren vom Senat, wie Sie das einschätzen. Ich glaube, das wäre zumindest ein erster Punkt, wo man den Menschen, die auch außerhalb der Fluglärmschutzzonen wohnen, etwas Entlastung zukommen lassen könnte. Da haben wir bisher noch gar nichts von gehört. Also die zwei Punkte, was Sie jetzt

ganz konkret machen wollen, weil das bisher Eingeleitete ja nicht funktioniert hat, und wie Sie dann zum Antrag der CDU-Fraktion stehen.

Vorsitzende: Bevor ich dem Senat das Wort gebe, würde ich gern den beiden Herren noch einen Sitzplatz verschaffen. Gibt es noch freie Sitzplätze? Ich glaube, da hinten. Ja, ganz genau. Denn wir debattieren oder diskutieren noch ein wenig länger. Wenn Sie sich doch vielleicht noch mit setzen mögen.

Dann darf ich um die Beantwortung der Fragen von Herrn Thering bitten.

Staatsrat Pollmann: Ja, Frau Vorsitzende. Herr Thering, was die Zahlen angeht, die Sie wiedergegeben haben, die sind ja teilweise wahrscheinlich dem Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten direkt entnommen. Insofern, Frau Vorsitzende, Sie hatten das angesprochen, dass der Bezugspunkt ja nicht nur die Volkspetition ist, sondern auch ein Antrag der CDU-Fraktion und der Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten, deswegen würde ich Sie auch gleich bitten wollen, den Bericht noch einmal kurz in wesentlichen Zügen darzustellen. In der Tat haben Sie recht, dass die Entwicklung der Verspätungszahlen, wie ich eingangs sagte, unerfreulich ist und dass wir da gegensteuern müssen. Was die Gesamtlärmsituation angeht, kann man sagen, es hat in den letzten zwei Jahren eine Aufwärtsentwicklung gegeben, das wird Frau Pieroh-Joußen noch ausführen.

Dazu muss man gleichzeitig sagen, die Zahl der Flugbewegungen ist ja im Jahr 2017, wenn ich das richtig erinnere, gegenüber 2016 wieder etwas zurückgegangen bei gleichzeitig einem erneuten Anstieg der Passagierzahlen. Die höhere Lärmbelastung, die sich rechnerisch daraus ergibt, ist, dass insgesamt im Durchschnitt mit größeren Flugzeugen geflogen wird und mit einer höheren Effizienz in der Auslastung. Die größeren Flugzeuge, auch wenn es moderne Apparate sind, verursachen höhere Schallemissionen als die kleineren Flugzeuge. Das erklärt einen Teil des Lärmzuwachses, mit dem wir natürlich als für den Lärmschutz zuständige Behörde auch nicht zufrieden sind. Wir müssen weiter darauf setzen, dass es, wenn sich das auch deutlich verzögert hat mit der Einführung von lärmarmen Triebwerken – das betrifft ja einen Teil der A320neo-Flotte und der 737-Flotte, wo es Lieferschwierigkeiten bei dem Triebwerkhersteller gegeben hat, die die guten Triebwerke, sage ich einmal so, liefern –, dass mit der Durchsetzung so eines lärmarmen Geräts am Markt sich dann irgendwann auch eine Entlastung, und zwar möglichst bald, abbilden muss.

Ansonsten, wie bereits erwähnt, wollen wir in Sachen Verspätungen weitere Maßnahmen ergreifen. Zu den Maßnahmen gehört dann, dass wir uns nicht damit zufriedengeben, die Bußgelder, so wie wir sie jetzt eingeführt haben, in der Praxis fortzusetzen, sondern dass wir tatsächlich auch eine regelhafte Gebühr für jede Verspätung verlangen. Das bedeutet jeweils, bei 500 Euro pro Verspätung dann doch auch noch einmal jedenfalls das Wegnehmen eines wirtschaftlichen Anreizes, die Verspätungsregelung auszunutzen.

Ansonsten muss man sagen, wir arbeiten natürlich daran, und das hat Herr Eggenschwiler berichtet, in den Flugplänen und in der Flugplangestaltung der Airlines mehr Puffer einzubauen, damit sich die Umlaufverspätungen, die aus den verschiedensten Einzelheiten an den verschiedenen Stationen im Tageslauf resultieren, nicht dann insgesamt eine Summe ergibt, die dann zulasten der Hamburger Bürgerinnen und Bürger zu einer Landung nach 23 Uhr führt.

Da sind die Möglichkeiten, die wir als Behörde haben, muss man auch sagen, begrenzt, aber wie Herr Eggenschwiler gesagt hat, sehen wir, dass die Maßnahmen, die wir entwickelt haben, und dazu gehören mit Sicherheit auch die Ordnungswidrigkeitenverfahren, über die ja in der Expertenanhörung berichtet wurde und wo andere gesagt haben, sie würden sich wünschen, wenn sie das auch so anwenden würden, natürlich auch ihre Wirkung entfalten und dass darüber europaweit geredet wird, dass es in Hamburg teuer wird, wenn man sich ordnungswidrig verhält. Ich nehme schon an, dass das auch, zum Eigeninteresse der

Fluglinien hinzugezählt, die natürlich von sich aus kein besonderes Interesse haben, zu spät zu kommen, insgesamt eine Wirkung entfalten wird, die man jetzt noch nicht vollständig absehen kann.

Ich würde vorschlagen, dass ich Frau Pieroh-Joußen jetzt kurz Gelegenheit gebe, noch einmal den Bericht, wie er hier auch auf der Tagesordnung steht, in wesentlichen Zügen vorzustellen.

Frau Dr. Pieroh-Joußen: Ja, also in dem Bericht waren einmal die Entwicklung der Flugbewegungen dargestellt und auch die Anzahl der Beschwerden und der Beschwerdeführer. Die Anzahl der Flugbewegungen ist in etwa im Vergleich zu den Vorjahren gleich geblieben, auch wenn wesentlich mehr Passagiere den Flughafen genutzt haben. Wenn man sich aber die Flugbewegungen nach 22 Uhr betrachtet, da war es tatsächlich so, dass in den letzten vier Jahren es zu einer starken Zunahme gekommen ist, und gerade nach 22 Uhr ist das natürlich eine entsprechende Belastung und auch eine gesundheitliche Belastung der Anwohner.

Darüber hinaus haben nicht nur die Flugbewegungen nach 22 Uhr zugenommen, sondern auch die Verspätungen nach 23 Uhr, und das in dem Maß, wie Sie es eben auch genannt haben, und das ist tatsächlich eine Entwicklung, da müssen wir überlegen, wie wir da sinnvoll gegensteuern.

Die Tendenz hier in der Stadt ist so, wir haben eine gültige Genehmigung, da ist rechtlich bei bestehendem Bundes- und Europarecht keine Möglichkeit, in die bestehende Genehmigung einzugreifen, und da muss man gucken, wie man im Rahmen der gültigen Genehmigung die Anzahl der Verspätungen reduzieren kann. Und die gilt ja für nachweisbar unvermeidbare Verspätungen für Linienflüge und das ist ja ein unbestimmter Rechtsbegriff und da müsste man noch einmal gucken, wie man diesen unbestimmten Rechtsbegriff genauer definieren kann.

Was ist unvermeidbar? Da gehen natürlich die Meinungen … haben eine sehr große Bandbreite. Man kann sich auf den Standpunkt stellen, Starts sind im Grunde immer vermeidbar, der könnte ja am Boden bleiben, und Landungen sind dann vermeidbar oder unvermeidbar, sind dann unvermeidbar, wenn sie auf dem letzten Flug oder auf dem letzten Flughafen zustande kommen. Häufig haben wir Rotationsverspätung, das heißt also, wie wir es eben auch gesehen haben, über den gesamten Tag summieren sich die Verspätungen auf und wir kommen dann zu Flügen nach 23 Uhr. Und da stellt sich mir schon die Frage, ist das tatsächlich unvermeidbar. Denn wenn ich mittags schon weiß, dass der Flug abends zu spät ist, muss der dann tatsächlich noch fliegen? Wenn der dann nicht mehr fliegt, dann ist es vermeidbar. Wenn der aber losfliegt und er geht davon aus, dass er pünktlich ist und unterwegs ist ein Unwetter, das ist natürlich unvermeidbar.

Ich glaube, um sich dem Thema der Verspätungen zu nähern, ist das noch einmal ein Ansatz, dass man angreifen oder überlegen kann gemeinsam, wie definiere ich den Begriff, was sind nachweisbar unvermeidbare Verspätungen. Wenn wir diesen Rechtsbegriff so großzügig auslegen, wie es im Moment ausgelegt wird, bezweifle ich, dass wir tatsächlich von der hohen Anzahl der Verspätungen runterkommen.

Weiterer Aspekt des Berichts war die Anzahl der Beschwerden. Wir hatten also letztes Jahr gut 100 000 Beschwerden von den etwa 2 000 Beschwerdeführern, und im Bericht ist noch einmal dargestellt, welche Schwerpunkte in welchen Stadtteilen vorgelegen haben an Beschwerden und wie sich die Beschwerdelage in Schleswig-Holstein darstellt. Aber das können Sie alles im Einzelnen nachlesen, da muss ich jetzt an der Stelle nichts sagen.

Darüber hinaus ist auch der Sachstand zum 16-Punkte-Plan ausgeführt und zu den einzelnen Punkten noch einmal genau aktualisiert, wie sich die Situation darstellt. Ein Punkt

sind auch die passiven Schallschutzprogramme. Der Flughafen bedient im Moment das Fluglärmschutzgesetz, danach sind entsprechende Erstattungen durchzuführen. Das wird auch sehr genau und sehr gut gemacht. Aber der Antrag der CDU geht ja eher in die Richtung, weitere freiwillige Schallschutzprogramme durchzuführen. Da appellieren wir also schon seit längerem an den Flughafen, weitere freiwillige Schallschutzprogramme zum Schutz der Bürger vor gesundheitsgefährdendem Fluglärm durchzuführen. Es gibt beim Flughafen da auch Überlegungen, aber was wann tatsächlich jetzt begonnen wird an weiteren freiwilligen Schallschutzprogrammen kann ich Ihnen leider nicht sagen. Da müssten Sie dort noch einmal nachfragen.

Wir sind auf jeden Fall diejenigen, also auch als Fluglärmschutzbeauftragte spreche ich das immer wieder an, und da gibt es aber eher interne Probleme, es sind Gelder, die müssen dann die Luftfahrtunternehmen zustimmen, dass sie freigegeben werden, die Zustimmungen liegen nicht vor, und das ist zum Beispiel ein Aspekt, warum im Moment gesagt wurde, dass es noch keine weiteren freiwilligen Schallschutzprogramme gibt.

Ein weiterer Punkt, warum man noch zurückhaltend ist, ist wohl, das Fluglärmschutzgesetz wird im Moment evaluiert. Der Evaluationsbericht liegt im Entwurf vor und man wollte auch diesem Bericht wohl nicht durch vorzeitige weitere freiwillige Schallschutzprogramme vorgreifen. Das sind also zwei Punkte, die mir genannt worden sind, warum man jetzt noch keine weiteren freiwilligen Schallschutzprogramme durchführt.

Staatsrat Pollmann: Gut, ich möchte jetzt noch Herrn Rieckhof bitten. Ich wollte nur eine Sache, die Herr Thering in den Raum gestellt hat, richtigstellen. Der Senat hat sich bislang mit dem, was die Fluglärmschutzkommission beschlossen hat, nicht abschließend befasst. Sie hatten das so dargestellt, als ob der Senat sich damit befasst hätte. Dazu hat es keine Senatsbefassung gegeben bislang.

Herr Rieckhof.

Vorsitzende: Ganz kurz, bevor Herr Rieckhof weiter ausführen darf, würde ich gern den Vorsitz jetzt an Thomas Kreuzmann übergeben und einen guten Verlauf der Sitzung noch wünschen. Herr Rieckhof bitte.

Staatsrat Rieckhof: Frau Vorsitzende und Herr demnächst Vorsitzender, gestatten Sie mir auch aus Sicht der Wirtschaftsbehörde natürlich in paar Bemerkungen. Ich möchte vorausschicken, dass auch wir, damit da kein falscher Eindruck entsteht, mit der Entwicklung der Verspätungslage überhaupt nichts zufrieden sind, das ist auch durch unseren Senator, glaube ich, ja mehrfach auch in der Bürgerschaft deutlich gemacht, und möchte das auch in seinem Auftrag hier und auf sein Bitten hin auch noch einmal deutlich machen. Das heißt, jeder, der hier Hausaufgaben zu machen hat, der muss diese Hausaufgaben auch machen.

Ich glaube, wir haben gemeinsam zwischen den Behörden und auch gemeinsam mit dem Flughafen uns eine ganze Menge Dinge überlegt, die, wie ich hoffe, Abhilfe schaffen. Da sollte man vielleicht im Einzelnen noch einmal drüber sprechen. Das Thema der nachweisbar unvermeidlichen Verspätungen ist das entscheidende Thema und ein ganz entscheidendes Thema in diesem Zusammenhang. Darüber müssen wir dann vielleicht auch noch hier intensiver diskutieren.

Gestatten Sie mir doch ein paar Bemerkungen noch einmal zur Funktion des Flughafens, weil im Protokoll ja dann auch der Senat irgendwann an irgendeiner Stelle bei so einer Anhörung einmal sagen muss, dass wir einen wichtigen Flughafen haben. Und gestatten Sie mir, dass ich da auch von … die Fluglärmbeauftragte aus Frankfurt, Frau Barth, ich habe mir das Protokoll nämlich von A bis Z einmal durchgelesen, auf Seite 14 ja diesen interessanten Satz sagt: Was müssen wir tun für Fluglärmschutz. Da müssen wir sagen, wir müssen nicht viel tun, und jetzt, ich zitiere, ihre … ich bringe jetzt ein Zitat: "Und das liegt daran, …", und

das ist jetzt wichtig, "… dass auf der Bundesebene …" – und europäisch gilt das natürlich auch – "… das Luftverkehrsrecht so gestaltet ist, dass es in erster Linie sagt, es darf geflogen werden, es soll geflogen werden, es ist Teil der Infrastruktur."

Es gibt eine europäische und eine bundesweite Vorgabe, eine rechtliche Vorgabe, die wir als Auftragsverwaltung – das sind wir nämlich hier für den Flughafen in Hamburg als Luftverkehrsbehörde – auch nicht ignorieren dürfen. Es geht um die Sicherung von Mobilität in diesem Land, das hat viele Aspekte, positive Aspekte, hat auch negative Aspekte, das ist mir völlig klar und deswegen sitzen wir heute hier, aber aus Sicht von Hamburg ist wichtig, dass wir mit dem Flughafen, der einer der ganz wenigen innerstädtischen Flughäfen in Europa, wahrscheinlich in der Welt ist, über einen leistungsfähigen, modernen Flughafen verfügen, der Zugang zu einem dichten Netz von Direktflügen, primär nach Europa, bietet und dann über Amsterdam, über Kopenhagen, Kastrup oder eben über Frankfurt oder München auch Zugang zu europäischen und interkontinentalen Drehkreuzen. Das ist sozusagen die positive Formulierung.

Bei Herrn Eggenschwiler ist es ein bisschen mit der Formulierung der Nordlage angeklungen, das ist natürlich auch gleichzeitig die Herausforderung, vor der wir stehen. Wenn denn jemand aus Fuerteventura oder New York landend irgendwann in Frankfurt oder woanders landet und seinen Anschlussflug kriegen will, dann ist es auch ein wichtiges Interesse, jedenfalls vieler Menschen hier in der Region und vieler Unternehmen in der Region, dass diese Anschlussfähigkeit auch da ist. Und das ist aus Frankfurter Sicht, aus Münchener Sicht dann ein anderes Thema, denn die sind die Drehkreuze, zu denen alle fliegen und von denen alle wegfliegen. Bei uns fliegen dann eben … sind wir dann häufig doch diejenigen, die in den Tagesrandzeiten bedient werden.

Trotzdem ist dieser Flughafen extrem bedeutsam für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Er ist auch für die Entwicklung der Luftfahrtindustrie, das muss ich, glaube ich, auch sagen, wir sind nach Seattle und Toulouse der drittgrößte Flughafen und Flugzeugbaustandort der Welt, das hat natürlich etwas mit dem Flughafen zu tun, wichtig, und er ist für – wie viele hatten wir – 17,6 Millionen Fluggäste im letzten Jahr auch von Bedeutung, weil darunter ja, ich weiß jetzt nicht die genaue Zahl, ich sage einmal, 50, 60 Prozent Hamburger sind und wahrscheinlich noch einmal 20, 30 Prozent aus der Metropolregion und dann noch viele Personen aus Dänemark. Aber es sind Menschen in der Region, die hier fliegen. Und wenn man sagt, diese 17,6 Millionen, dann würde ich einmal sagen locker, davon sind 10 Millionen Hamburger, die diesen Flughafen nutzen. Auch das sollte man bei einer solchen Debatte, wenn man über nervigen Fluglärm … Ich weiß, wovon ich rede, ich habe in den Siebzigerjahren in Stellingen mitten in der Einflugschneise gewohnt und wohne inzwischen auch wieder gerade in dem Bereich, der jetzt die letzten (…) häufiger bedient wird, also ich weiß tatsächlich, wovon ich rede. Aber wir haben hier eine internationale und eine deutsche und eine wichtige Funktion für diese Stadt zu erfüllen. Das würde ich einfach gern noch einmal vorausschicken.

Trotzdem, wir haben umweltseitig und durch Frau Pieroh-Joußen, die da ja außerordentlich hartnäckig auch unterwegs ist, eine ganze Reihe von Dingen auf den Weg gebracht. Und ich stehe dazu, unsere Behörde steht auch dazu, es ist auch eine gemeinsame Senatsverabredung, dass wir diesen Weg unterhalb der Änderung der Betriebsgenehmigung auch gehen wollen und dass sich da etwas ändern muss. Wir sind, wie gesagt, überhaupt nicht zufrieden mit der Verspätung, aber wir müssen eben auch gucken, was sind die Verspätungen, auf die wir Einfluss haben, und was sind Verspätungen, auf die wir keinen Einfluss haben.

Herr Eggenschwiler hatte so eine Übersicht mit den Verspätungsgründen, vielleicht können wir die nachher noch einmal aufrufen, ja uns auch gezeigt. Der Flughafen hat die Aufgabe, das haben wir auch im Aufsichtsrat so diskutiert und das haben wir als Behörde mit dem Gesellschafter, mit dem Flughafen diskutiert, natürlich all das, was in seiner Macht steht und

sinnvoll ist, dann auch anzugehen. Das ist unser Job als Luftaufsicht und Behörde in diesem Fall, den Flughafen da zu mahnen und zu unterstützen. Und auf der anderen Seite, und da wäre meine Bitte an unsere Vertreter, haben wir auch luftrechtseitig, luftverkehrsseitig, luftrechtverkehrsseitig ein paar Dinge auch hier auf den Weg gebracht, die vielleicht auch hier noch einmal in diesem Zusammenhang erwähnt werden sollen.

Dass die Situation so ist, wie sie ist, ist, wie gesagt, insgesamt unbefriedigend. Das heißt aber auch, dass wir, und deswegen bin ich Herrn Eggenschwiler sehr dankbar für seine Bemühungen, über das Thema der Vorverlegung von geplanten Flügen hier noch einmal zu berichten. Das ist ein Thema, das uns ja auch aus Frankfurt und von einigen anderen in der Expertenanhörung als wichtiges Instrument nahegelegt worden ist, und ich glaube, es macht, und das Beispiel, das Herr Eggenschwiler ja von diesem, ich meine, Lufthansa- oder Eurowings-Flug gezeigt hat, das kann dann am Ende doch eine ganze Reihe von Minderungen ausmachen. Und ich glaube, der entscheidende Ansatzpunkt, abgesehen von diesen Entgeltthemen, die wir haben, die ja im Vergleich doppelt so hoch sind, jedenfalls viel höher sind als das, was wir in Frankfurt haben, Frau Barth hat ja gesagt, sie würde sich eine solche Entgeltregelung wünschen für Frankfurt, wie wir sie in Hamburg haben als Fluglärmschutzbeauftragte, dass wir da etwas tun können, aber dass wir eben auch sehr viel tun können bei der Frage, wie sind eigentlich geplante Flugverbindungen und wie verhindern wir natürlich auch, dass die frei werdenden Slots da nicht durch andere verlegt werden. Das sind so Punkte, die aus meiner Sicht hier auch noch einmal angesprochen werden sollten.

Herr Eggenschwiler: Vielleicht darf ich noch einen oder zwei Punkte nachschieben. Zum einen zum Thema Fluglärmschutzprogramm, da haben wir im Moment das neunte Programm laufen, da sind … das läuft bis 2020, das ist gesetzlich vom Bund vorgegeben, da steht im Moment noch ein Volumen von 11 Millionen Euro an, die abgerufen werden können. Also da ist auch ein Rahmen im Moment.

Das zweite ist mehr, ich habe eine Pressemitteilung hier der Fluggesellschaft Germania, gestern publiziert, mit dem Titel Weniger Kerosinverbrauch, leisere Triebwerke, geringe Betriebskosten, Germania freut sich auf Effizienzverbesserung durch A320neo. Die haben 25 werksneue Neos bestellt, eine kleine Fluggesellschaft, großes Invest, und dort ist die Ablieferung aber auch erst im Beginn der Zwanzigerjahre. Ich glaube, da man einfach auch realistisch sein, wer einmal einen Blick über die Elbe wirft und zu Airbus hinschaut, da stehen etliche 320-Maschinen, die auf ihre Triebwerke warten. Das wird auch einen Moment dauern. Ich glaube, da muss man auch ehrlich sein und sagen, das braucht einen Moment.

Wir haben im Übrigen inzwischen vier Fluggesellschaften, die regelmäßig mit dem Neo nach Hamburg fliegen, neben der Lufthansa ist das eine Easyjet, ist das eine Pegasus aus der Türkei und ist das die SAS aus Skandinavien. Also man sieht schon, das kommt langsam. Das wird nicht über Nacht so groß sein, aber ich glaube, das Wissen um den Standort Hamburg ist da, und dass sie den (…) einsetzen, ist auch da.

Vorsitzender: Herr Thering hat noch eine Nachfrage.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank. Vielen Dank erst einmal, Frau Pieroh-Joußen, dass Sie auch noch einmal deutlich gemacht haben, welche Bedeutung unser Antrag auch hat und dass es sinnvoll ist, dass die Menschen auch außerhalb der Flugschutz- oder Fluglärmschutzzonen hier berücksichtigt werden, weil bisher die 11 Millionen, die Herr Eggenschwiler angesprochen hat, ja den Menschen zugutekommen, die innerhalb der Fluglärmschutzzonen sitzen.

Was ich aber interessant fand, da würde ich Sie bitten, noch einmal drauf einzugehen, dieser Rechtsbegriff unvermeidbar. Das hatte der Experte Herr Jühe ja auch bei der Expertenanhörung deutlich gesagt, dass man hier deutlich nachschärfen muss, weil das deutlich zu schwammig ist. Können wir das hier in Hamburg selbst beschließen? Wenn ja,

wie müssten wir das machen? Weil, ich glaube, das wäre ein Punkt, der den Flughafen nicht beeinträchtigt, aber der dafür sorgen würde, dass die Airlines sich endlich einmal an ihre Vorgaben halten.

Und an Herrn Pollmann würde ich mich noch interessieren, wenn denn der Beschluss von der FLSK … wann Sie sich damit beschäftigen möchten. Der ist ja schließlich jetzt auch schon ein halbes Jahr alt.

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Also Herr Thering, wir sind dazu in der Diskussion zwischen den Behörden, das hat den Senat noch nicht erreicht. Aber es sind jetzt auch Gespräche für die nächsten Wochen programmiert, und insofern gehe ich davon aus, dass wir da relativ schnell zu einer Meinungsbildung kommen. Da möchte ich mich nicht auf ein Datum festlegen lassen.

Was das Thema der nachweislichen Unvermeidbarkeit angeht, so haben wir ja bislang eine Vereinbarung erzielt zwischen Flughafen, BWVI und unserer Behörde, die darauf abstellt, dass wir aus der Häufigkeit von Verspätungen auf der gleichen Verbindung, wenn die sich so häufen, dass man unterstellen kann, da liegt eine fehlerhafte Flugplanung vor, dass wir dann daraus schließen, man kann nicht dieses Kriterium der Unvermeidbarkeit in einer Verspätung in Anspruch nehmen. Das müssen wir uns genauer angucken, inwieweit man bei dieser Frage noch nachschärfen kann. Wie das juristisch zu beurteilen ist, da würde ich sagen, das könnte ich jetzt gar nicht beurteilen, das müssen wir uns aber tatsächlich angucken. Die Frage der Unvermeidbarkeit, die resultiert ja daher, dass man eine Reihe von Faktoren jeweils hat.

Wenn man sich den Beispielfall anguckt, den Herrn Eggenschwiler aufgerufen hat, dann sieht man, dass da in so einem Umlauf, wo er das Beispiel Antalya gewählt hatte mit dem letzten Flug in Hamburg, dass dann an allen vier Zwischenstationen irgendwelche außergewöhnlichen Vorkommnisse waren. Das ist sicherlich noch einmal anders zu werten, als wenn man von vornherein sieht, das an bestimmten Orten die Zeiten, die für Landung, Ausladen, Ausstieg, Einstieg, Beladen und Abflug einprogrammiert werden, in der Regel so eng gesetzt sind, dass sie nicht zu halten sind.

Ich glaube, wir müssen da in eine Detailbetrachtung der einzelnen Flugverbindungen und der jeweiligen Umlaufplanung kommen, um dann zu sagen, wo setzen wir eine Grenze, wo finden wir, dass die Unvermeidbarkeit nicht mehr gegeben ist. Aber das ist sicherlich auch noch einmal, weil Sie danach gefragt hatten, eine juristische Betrachtung, die ich jetzt so aus dem Stand gar nicht bewerten könnte.

Aber ich habe vernommen, dazu würde sich Herr Huber gern melden. Bitte, Herr Huber.

Herr Huber: Danke schön. Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren. Die Entscheidung, einen Flug durchzuführen, ist keine freiwillige Entscheidung für ein Luftfahrtunternehmen. Es hat eine Beförderungspflicht, die ergibt sich aus Paragraf 21 Absatz 3 des Luftverkehrsgesetzes. Ich kann nicht einfach entscheiden, ich fliege nicht, wenn ich einen Flugplan veröffentlicht habe und eine Genehmigung habe. Das ist wie in jedem Verkehr, der darauf ausgelegt ist, Menschen zu befördern, und zwar gewerblich. Das ist ein hoher Grad von Verlässlichkeit und Sicherheit, der im Interesse von uns allen, die diese Verkehrsmittel nutzen wollen, gewährleistet werden muss. Das ist … Man muss sich als Kunde, als Mensch darauf verlassen, dass der Transport, der gebucht ist, auch tatsächlich stattfindet. Das ist keine freie Entscheidung des Luftfahrtunternehmens zu sagen, ich mach das jetzt einfach nicht. Das ist das Erste.

Das Zweite, wir alle sind das Problem, weil wir alle Verkehrsteilnehmer sind. Das gilt nicht nur im Flugzeug, das gilt in allen Verkehrsmitteln, die emittieren, auch an Güterzugtrassen, auch an Autobahntrassen. Wir kaufen die Güter ein und wir fahren und wir fliegen und wir erwarten, dass der Verkehr sicher ist, dass Koffer wieder ausgeladen werden, wenn sie verdächtig sind, wir erwarten, dass Kranke wieder evakuiert werden, wenn ihnen vor Abflug schlecht wird, wir erwarten, dass wir selbst rausgelassen werden, dass man auf uns wartet, wenn der Flug verspätet ist, der Anschlussflug. Das sind alles Anforderungen, die wir auch zu Recht als Verkehrsteilnehmer haben und einbringen. Und es ist die Aufgabe aller an diesem Verkehrsgeschehen Beteiligten, diese Ansprüche, die jeder einzelne hat, Sicherheit, Komfort, Zufriedenheit einzulösen und zugleich sich im Rahmen der rechtlichen Beschränkungen zu halten, die eine Luftverkehrsgenehmigung oder hier eine Flughafengenehmigung bereithält. Und vor diesem Hintergrund zu sagen, es ist in der Regel vermeidbar, würde ich sagen, ist nicht der Fall. Es ist in der Regel unvermeidbar.

Vorsitzender: Herr Jersch hat das Wort und anschließend Frau Dr. Schaal, dann Herr Dr. Duwe.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön, Herr Vorsitzender. Ja, wenn ich so die Startausführungen gehört habe, dann habe ich schon das Gefühl, wenn der Flughafen und die Stadt nicht schon tätig geworden wären, dann müssten wir schon Evakuierungsmaßnahmen einleiten. Ich habe in erster Linie wenig …, na ja, es ist schon von Interesse, aber es hilft nicht viel weiter, über die Ursachen zu reden, sondern ich will Maßnahmen haben, die dann auch wirklich etwas verbessern, und da muss ich wirklich sagen, ist mir bisher in den Senatsausführungen sehr wenig untergekommen.

Ich muss einmal gerade auf meinen nächsten Punkt … Ich will einmal anfangen mit der …, Frau Pieroh-Joußen hatte es am Anfang oder in ihrem Beitrag schon kurz erwähnt, das ist die Weiterentwicklung der rechtlichen Regelungen zum Schutz von Fluglärm, dort gibt es ein Gutachten des Umweltbundesamtes. Und da wir ja hier auch mit dem Schallschutz, mit CDU-Antrag zu tun haben, würde mich da einfach einmal eine Position interessieren – wo ist die Stelle, ja –, Stand der Realisierung des baulichen Schallschutzes. Dort wird ausgeführt, laut Auskunft der Behörde für Umwelt und Energie Hamburg befinden sich circa 1 500 Gebäude innerhalb der Tagschutzzone 1 beziehungsweise 4 900 Gebäude innerhalb der Nachtschutzzone. Beispielhaft lässt sich für den Standort Hamburg unter Maßgabe der bislang eigegangenen Anträge eine Teilnahmequote von gut 17 Prozent Tagschutzzone 1 beziehungsweise 24 Prozent Nachtschutzzone feststellen. Was hat der Senat zur Verbesserung dieser Quote zu sagen und wo soll diese Quote liegen, wenn nicht bei 100 Prozent? Das wäre die erste Frage von mir.

Die zweite Frage wäre, da fange ich direkt hinten an, das Pferd aufzusatteln, wenn es denn um eine wirklich endlich einmal Verbesserung der Lärmsituation geht, dann würde mich interessieren, neben dem, ich sage jetzt einmal despektierlich, Kaffeekränzchen mit den Fluggesellschaften – ja, muss ich an dieser Stelle bezüglich der Ergebnisse, die dort herauskommen, dann wirklich auch so einmal sagen –, neben diesen würde mich interessieren, welche Zielzahlen sind für Lärm zum Beispiel innerhalb des Senats beziehungsweise mit der Flughafen AG vereinbart worden? Welche Milestones liegen in diesem Projekt eigentlich vor? Woran kann man den Fortschritt, ich will es einmal so sagen, monatlich messen, dass dort wirklich etwas passiert ist?

Dann würde mich noch einmal im Rückgriff auf das UBA-Gutachten interessieren, im UBA-Gutachten wird ja auch darauf rekurriert oder eigentlich orientiert, die Regelungen zwischen Altfällen, sprich Ausnahmeregelungen für ältere bestehende Flughäfen und neuen Regelungen aufzuheben und eine einheitliche Regelung einzuführen. Wie steht der Senat zu dieser Empfehlung des Umweltbundesamtes?
Und wir hatten das Thema Flachstartverfahren bisher so gar nicht. Wie sieht da der Stand der Dinge aus? Und gibt es bei den Gesprächen mit den Fluggesellschaften, insbesondere

mit der Lufthansa, die sich ja hat ausnehmen lassen, einen Fortschritt bezüglich einer, ich sage einmal, lärmreduzierteren Regelung?

Und eine Sache will ich dann noch anfügen, weil ich glaube, sie ist symptomatisch für das in weiten Teilen Aneinandervorbeireden in diesem Thema. Wenn Sie, Herr Eggenschwiler, auf Germania hingewiesen haben und die Erfolgsmeldung, dass 25 A320neo, waren es, glaube ich, bestellt worden sind, dann kann ich an dem Punkt ja nur sagen, am 12. Juli 2016 gibt es die Meldung, Germania, setzt den Beschluss um und bestellt jetzt 25 A320neo mit einer Option von 15 weiteren. Und im Januar steht dann, die werden ab 2020 übergeben an Germania. Und Germania hat 12 Flugverbindungen ab Hamburg mit, wenn ich das richtig gesehen habe, 12 Strecken, mit 17 Flügen die Woche. Wenn ich da falsch liege, können Sie es gern korrigieren. Ich würde sagen, das ist jetzt nicht besonders auswirkungsreich, das wäre bei anderen Fluggesellschaften mit Sicherheit mehr. Ich denke mir, die Verhältnisse darzustellen, wie es aussieht, und auch mit den Zahlen konkret zu arbeiten, und dann nicht nur zu sagen, es werden 25 A320neo ausgeliefert, und dann zwei Jahre später sagen zu müssen, ja, aber sorry, den Halbsatz, die werden 2020 ausgeliefert, den hatten wir jetzt nicht so wirklich auf dem Zettel. Das führt zu keiner guten Stimmung. Und ich denke, hier muss von allen Seiten mehr Ehrlichkeit ran. Und das erwarte ich von dieser Diskussion. – Danke.

Vorsitzender: Schwierige Situation, denn die Geschäftsordnung sieht nicht vor, dass Beifallsbekundungen in irgendeiner Form erfolgen dürfen. Darauf möchte ich nur noch einmal vorsichtig aufmerksam machen. Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Ja. Herr Jersch hat zum einen gefragt, gibt es irgendwelche vom Senat beschlossenen Zielzahlen, was die Entwicklung von Lärmemissionen, Belastungen oder Verspätungen angeht. Dazu kann man nur sagen, Bestandteil der Regelungen, denen der Flughafen unterliegt, ist ein Lärmkontingent. Das ist vor geraumer Zeit, vor langer Zeit festgelegt worden. Damals hatte man noch eine ganz andere, muss man auch sagen, deutlich schärfere Lärmsituation. Seit Jahren unterschreitet der Flughafen dieses Kontingent, auch wenn in den letzten zwei Jahren die Ausschöpfung in gewissem Umfang zugenommen hat. Das ist aber, wenn man so will, eine offizielle Barriere, eine offizielle Grenzziehung in den Regelwerken, denen der Flughafen unterliegt. Ansonsten gibt es keine verbindlichen Vereinbarungen im Senat dazu, was jetzt die Ziele sind, die von der Lärmentwicklung ausgehen, außer dass der Senat sich dem 16-Punkte-Programm verpflichtet fühlt. Und meine Interpretation ist so, dass wir beispielsweise bezüglich der Verspätungen natürlich auf ein Niveau zurückkehren wollen, wie es in früheren Jahren vor dem Anstieg jetzt insbesondere der letzten zwei Jahre eher normal gewesen ist. Und dem gilt auch unser Streben, was dieses Thema angeht.

Was die von Ihnen angefragten Empfehlungen des UBA angeht, würde ich gern Frau Pieroh-Joußen noch einmal das Wort geben. Und dann möchte Herr Rieckhof und ich glaube, auch Herr Eggenschwiler sich auch noch einmal zu dem Thema Lärmschutzprogramm äußern.

Und die Frage, die Sie in den Raum gestellt hatten, wieso wird das nicht abgerufen, also wir versuchen das ja schon zu bewerben, das Lärmschutzprogramm. Die gesetzlichen Vorgaben sind allerdings relativ eng, das ist ja auch, ich glaube, von Herrn Thering schon einmal erwähnt worden. Und woran das jetzt im Moment hakt, da kann möglicherweise Herr Eggenschwiler auch im Detail noch mehr zu sagen. Frau Pieroh-Joußen bitte zunächst.

Frau Pieroh-Joußen: Aus dem Fluglärmschutzgesetz ist es so, dass einmal zwischen Bestandsflughäfen und wesentlich geänderten und neuen Flughäfen differenziert wird. Und da ist es so, dass für Bestandsflughäfen die Werte 5 dB(A) höher zulässig sind als für Neu…, also geringer zulässig sind als für Neuflughäfen. Das heißt, man einen Bonus von 5 dB(A) für Bestandsflughäfen. Und das ist ja unter dem Gesundheitsschutz erst einmal nicht nachvollziehbar. Und wir haben seinerzeit im Zusammenhang mit der Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes dazu Stellung genommen, haben gesagt, dass wir als

Umweltbehörde ein Gleichziehen dieser Werte für Neu- und für Bestandsflughäfen befürworten, ebenso wie das auch in dem UBA-Papier dargestellt ist. Und wir haben jetzt letzte Woche zu dem Entwurf der Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes auch wieder Stellung dazu genommen und haben noch einmal darauf hingewiesen, dass wir befürworten würden, dass die Werte gleichgezogen werden. Die Wirtschaftsbehörde hat da auch eine Stellungnahme zu abgegeben, ob die sich zu den Inhalten geäußert hat, kann ich nicht sagen.

Dann das nächste Thema war noch Flachstartverfahren und Lufthansa. Wir haben ja im Luftfahrthandbuch die Empfehlung, das Flachstartverfahren in Hamburg möglichst nicht aus Lärmschutzgründen anzuwenden. Die Lufthansa ist im Moment noch ein Luftfahrtunternehmen, das dieser Empfehlung nicht folgt. Es werden umfangreiche Untersuchungen in Frankfurt zu dem Thema durchgeführt, wie ist die Veränderung der Lärmsituation bei unterschiedlichen Startverfahren, und die Lufthansa hat gesagt, sie wollte diese umfangreichen Auswertungen erst abwarten, bis sie sich zu dem Thema äußern. Und von daher steht im Moment die Äußerung noch aus und einmal bleiben die Ergebnisse abzuwarten dieser Untersuchung und Lufthansa hat gesagt, das dauert sicherlich schon noch mehrere Monate, frühestens Ende diesen Jahres, dass sie sich dazu äußern. Das ist übrigens auch der Hintergrund, warum am Frankfurter Flughafen ins Luftfahrhandbuch eine entsprechende Regelung nicht aufgenommen wurde. Die haben auch über die Empfehlung in der Fluglärmschutzkommission diskutiert, aber an dem Standort ist Lufthansa so stark, dass es nicht zu einer Aufnahme dieser Regelung ins Luftfahrthandbuch kam. Also von daher ist das auch wieder ein Beispiel, dass wir in Hamburg hier mit unseren Regelungen schon sehr weit sind im gesamtdeutschen Gefüge.

Staatsrat Rieckhof: Herr Vorsitzender, zwei, drei Anmerkungen und dann würde ich Frau Dr. Tjardes und vielleicht auch Herrn Eggenschwiler bitten, noch einmal ein paar Dinge zu sagen.

Warum sind nicht alle Gebäude so ausgerüstet, wie man sie ausrüsten könnte, wenn man denn wollte? Weil wir in einem Rechtsstaat leben, in dem niemand gezwungen werden kann, tatsächlich sein Haus umzurüsten, wenn er es denn nicht will. Also es ist natürlich schon ein interessantes Phänomen, darüber kann man spekulieren, warum es so ist, aber dass ein freiwilliges Programm nicht zu hundert Prozent angenommen wird, ich wüsste nicht, dass es eine Verpflichtung gibt, ein öffentliches Programm, von dem ich übrigens sehr viel halte, tatsächlich anzunehmen. Es mag viele Gründe geben, warum das nicht der Fall ist.

Was die Einhaltung und die Zielzahlen und die Grenzwerte angeht, kann man nur sagen, auch das gilt ja in einem Rechtsstaat, es müssen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Die kann man für richtig oder falsch halten, aber das ist dann tatsächlich der Maßstab.

Zu dem UBA-Bericht, mittlerweile gibt es ja den Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Fluglärmschutzes, oder so ähnlich heißt er, den Entwurf dazu. Dieser vorliegende Entwurf des Berichts fordert die Aufhebung der Differenzierung zwischen Bestands- und Ausbauflughäfen nicht mehr, das heißt, der UBA-Bericht ist insoweit, denn auch die Umweltministerin dürfte dem ja zugestimmt haben, überholt.

So, und dann würde ich Frau Dr. Tjardes oder Herrn Eggenschwiler bitten, etwas dazu zu sagen.

Frau Dr. Tjardes: Vielleicht können wir noch einmal ganz kurz darauf hinweisen … – Vielen Dank. Frau Pieroh-Joußen hatte ja gerade schon erwähnt, dass wir unsere Regelungen zum Flachstartverfahren, was ja gerade angesprochen worden ist, in unser Luftfahrthandbuch aufgenommen haben. Dem ist vorausgegangen auch eine langwierige Diskussion und Prüfung, wie wir das möglichst an prominenter Stelle auch verankert bekommen, sodass es

halt auch die Piloten tatsächlich erreicht. Und insoweit war dann unsere Entscheidung, das ins AIP, also ins Luftfahrthandbuch aufzunehmen und insoweit halt auch, aus meiner Sicht, wirklich einen sehr, sehr gangbaren Weg gefunden, um halt das auch wirklich zu kommunizieren, insbesondere zu denen, die am Ende darüber auch zu entscheiden haben, welches Flugverfahren wende ich jeweils an. Und insoweit glaube ich, ist das tatsächlich ein großer Erfolg.

Und vielleicht noch zu den Lärmschutzprogrammen oder zu der Quote. Es ist tatsächlich so, wie Herr Rieckhof sagt, es ist natürlich eine freiwillige Geschichte, ob ich nun diese Lärmschutzprogramme in Anspruch nehmen möchte oder nicht. Und sicherlich ist es eben auch leider nicht nur in Hamburg so, sondern auch an anderen Standorten, dass diese Inanspruchnahmequoten nicht so hoch sind, wie das vielleicht einmal erwartet worden ist. Und vor diesem Hintergrund bemühen sich aber nicht nur Hamburg, sondern andere Standorte genauso, möglichst unbürokratisch diese Anträge abzuwickeln, um dort zum Beispiel auf diese Art und Weise Angebote zu schaffen und das leichter zu machen für diejenigen, die anspruchsberechtigt sind. Es ist zum Beispiel so, dass man eigentlich erst sechs Jahre nach Festsetzung eines Lärmschutzbereichs anspruchsberechtigt ist. Und an vielen Orten, so auch in Hamburg, verzichtet man auf diese Ablauffrist der sechs Jahre, sondern ermöglicht den Menschen halt, möglichst frühzeitig halt auch schon Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen und ersetzt zu bekommen. Also insoweit gibt es da durchaus auch Aktivitäten, positiv auf diese Lärmschutz…, oder auf die Umsetzung oder Anwendung dieser Lärmschutzprogramme einzuwirken.

Herr Eggenschwiler: (…), darf ich da noch kurz ergänzen? Also zu den Fluglärmschutzprogrammen waren wir jetzt mit dem aktuellen gesetzlichen Programm der erste Flughafen in Deutschland, der das in Angriff genommen hat. Wir machen das auch regelmäßig mit Flyern, also wir sind da schon sehr proaktiv, dass wir auf die Nachbarschaft zugehen, auf die Programme hinweisen, es gibt also Briefe, die wir da versenden. Und wir sind auch, glaube ich, sehr schnell im Behandeln dieser Anträge, wenn sie da sind. Das muss über die Behörde beantragt werden, kommt dann zu uns und wir setzen das auch relativ schnell um, also auch im Interesse der Anwohner.

Dann noch zwei Ergänzungen. Das eine, wenn ich richtig orientiert bin, hat die Fluglärmschutzkommission auch das Thema Flachstartverfahren ja intensiv behandelt und dort auch festgestellt, dass es Verbesserungen gegeben hat, und die Lufthansa hat meines Wissens eine wohlwollende Prüfung zugesagt, was immer das sein mag. Ich möchte damit nur unterstreichen, dass wir schon hier bemüht sind, diese Themen auch umzusetzen. Also ich glaube, in Frankfurt haben sie es nicht geschafft, wir haben es geschafft, das ist schon ein deutlicher Schritt in einem recht schwierigen Umfeld.

Und wir hören zum Thema Neo, Herr Jersch, es gibt da viele andere Bestellungen. Ich habe das einfach als ein Beispiel genommen. Ich habe, glaube ich, auch erwähnt, dass die ersten 2020 oder danach kommen. Aber es gibt auch andere Airlines, also die Lufthansa hat meines Wissens über 80 bestellt oder über 100 bestellt, easyJet über 100, Ryanair kriegt die neue MAX von Boeing. Also das ist ein Prozess, der einfach nicht über Nacht geschieht. Da sind wir auch, glaube ich, sehr offen und transparent in der Kommunikation dazu. Genauso wie, wenn Sie das rückwirkend ansehen, wer noch die Boeing 737 kennt, die 727, das waren ganz andere Lautstärken, die es damals gab, und das ist auch nicht ganz so lange her. Ich kann mich auch erinnern, dass wir MD-80 hatten, die bis vor Kurzem hier auch noch flogen, die hat man rausgehört, obwohl sie von der Lärmkategorie absolut legal sind. Wir gewöhnen uns zum Teil auch etwas an leisere Maschinen und mit dem Neo wird das auch vorangehen.

Vorsitzender: Herr Jersch, darf ich Ihre Meldung dahin gehend deuten, dass Sie noch einen Nachfragebedarf haben? …

(Abg. Stephan Jersch: Ja.)

… Herr Jersch.

Abg. Stephan Jersch: Ja, zwei kleine Nachfragen habe ich. Ist dem Senat denn bekannt, ob zum Beispiel die mangelnde Ausnutzungsquote der Geldmittel für den passiven Lärmschutz auch daran liegen könnte, dass die Antragsberechtigten zum Beispiel nicht selbst wohnhaft in diesen Gebäuden sind und demzufolge kein persönliches Interesse daran haben, diese Investition zu tätigen?

Und das andere ist meine Frage bezüglich der Bestandsflughäfen und der neu genehmigten Flughäfen. Dort würde mich neben der Feststellung, dass sich das mit einem Statement der Bundesregierung erledigt hat, was dieser bestimmt noch auf die Füße fallen wird, durchaus interessieren, wie hat denn die BBVI dazu gestanden.

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Also vielleicht, was die erste Frage angeht, ich hatte vorhin bei Frau Pieroh auch nachgefragt, da gibt es vielleicht Hinweise darauf, warum das Programm gegebenenfalls in Einzelheiten nicht nachgefragt wird, wo wir uns im Detail auch noch einmal angucken müssen, was die Kriterien sind. Da kann Frau Pieroh vielleicht noch was zu sagen.

Und ansonsten dann gleich …

Frau Pieroh-Joußen: Ja, also wir haben auch mit Überraschung seinerzeit die Zahlen zur Kenntnis genommen, dass das Programm so zurückhaltend abgefragt wird. Und als wir dann noch einmal nachgehakt haben und nachgefragt haben, liegt es zum einen daran, dass in der Nachtschutzzone viele Anspruch auf Lüfter haben und nicht auf neue Fenster oder weitere Schallschutzmaßnahmen, und tatsächlich der Lüfter nicht die Lebensqualität der Leute so verbessert, dass sie einen Einbau eines Lüfters wünschen. Die fragen dann am Flughafen einmal nach, bekommen die Information, sie können einen Lüfter haben, und dann sagen sie, ach, nein, lieber nicht. Und dann ist das Thema für die Leute nicht mehr interessant. Und dann ist natürlich ein Gesichtspunkt tatsächlich, dass es häufig Mietshäuser sind und dass nicht unbedingt immer die Motivation der Eigentümer da ist, die entsprechenden Schallschutzmaßnahmen einzubauen. Das ist sicherlich so.

Staatsrat Pollmann: Herr Rieckhof noch zu der Frage, die Herr Jersch gestellt hatte wegen einer Stellungnahme der Wirtschaftsbehörde.

Staatsrat Rieckhof: Also zum Gutachten haben wir gar keine Stellungnahme abgegeben. Insofern, brauche ich mich auch nicht …, wir waren nämlich gar nicht beteiligt. Insofern mangelt es an einer Stellungnahme möglicherweise sogar. Ich würde aber Frau Dr. Tjardes noch einmal bitten, ein paar Dinge zu ergänzen.

Frau Dr. Tjardes: Vielleicht noch ganz kurz zum Hinweis, es gab jetzt ja die Möglichkeit, den Bericht der Bundesregierung zu kommentieren, den Bericht der Bundesregierung zur Evaluation des Fluglärmgesetzes, und da haben wir uns zum Beispiel dafür ausgesprochen, dass insbesondere eine größere Flexibilisierung eingeführt werden soll zugunsten der Anspruchsberechtigten. Dass es eben nicht mehr so ist, wie Frau Pieroh das geschildert hat, wo es sozusagen nur den Anspruch auf einen Lüfter gibt, sondern dass es halt Möglichkeiten gibt, entsprechend Geldersatz zu bekommen, wenn dann halt der Berechtigte sich mehr für ein Schallschutzfenster interessiert, was vielleicht teurer ist und er dann selbst halt die Mehrkosten tragen würde. Ich glaube, dass so eine Flexibilisierung tatsächlich sehr stark dazu beiträgt, das Ganze attraktiver einfach zu gestalten, um da halt auch wirklich auf die persönlichen Bedürfnisse vielleicht stärker eingehen zu können. Und das ist aus meiner Sicht irgendwie ein Ziel, was man auf jeden Fall umsetzen muss, denn diese Fluglärmschutzverordnung, nach der das alles geht, ist an der Stelle deutlich zu starr.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank. Frau Dr. Schaal.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ja, also wir sind natürlich sehr erfreut, dass der Flughafen erfolgreich ist. Umso mehr freut mich natürlich auch, dass wir uns hier alle einig darüber sind, dass dieser erfolgreiche Flughafen sozusagen auch nachbarschaftsverträglich sein will und wir uns einig sind, dass wir die Verspätungen abbauen müssen. Das ist ja unser gemeinsames Ziel, was uns da verbindet. Und es ist natürlich auch besonders gut, dass Flughafen- und Senatsseite eben hier nicht in die Sitzung gekommen sind mit einer Divergenz, sondern dass sie eben auch schon neue, sage ich einmal, Maßnahmen mitgebracht haben, die eben jetzt auch dazu führen, den Berg von Verspätungen, den wir jetzt hier so aufgebaut gesehen haben, dass der also künftig dann geringer werden wird. Sie haben ja die 500 Euro Gebühr pro Flug in der Verspätungszeit genannt. Das ist also eine gute Sache, das sehe ich auch so. Wir haben in der Anhörung allerdings auch noch weitergehende Maßnahmen gehört aus Frankfurt, dass diese pauschalen Genehmigungen möglicherweise ab einer bestimmten Zeit in der Verspätungszeit dann auch in Einzelgenehmigungen umgewandelt werden. Das hatte die Fluglärmschutzbeauftragte aus Frankfurt vorgetragen. Wie sieht der Senat diese Vorschläge oder wie beurteilt die Fluglärmschutzbeauftragte hier in Hamburg das? Das wäre also interessant zu sehen.

Dann haben Sie ja auch gesagt, Herr Eggenschwiler, dass also etliche Flüge auch in den empfindlichen Tagesrandzeiten am Ende verschoben wurden, sodass also die Gefahr geringer wird oder ausgeschlossen werden könnte, dass also Verspätungen über Gebühr auftreten. Auch hier wurde ja weitergehend diskutiert in der Anhörung, es gab den Vorschlag, die Slots, also die genehmigte Zeit, wo von bestimmten Airlines geflogen werden kann, das muss man ja dann auch vorher anmelden oder über eine zentrale Stelle in Deutschland sich genehmigen lassen. Was halten Sie von der Verschiebung von Slots? Gibt es bei uns denn so enge Slots, die es sozusagen dann auch begünstigen, dass Verspätungen eintreten oder gibt es so was nicht? Denn wenn es das nicht gibt, dann bräuchte man das nicht ändern, aber wenn es solche engen Slots gibt, ist die Frage, ob man hier auch eine Verschiebung einführen könnte und dann auch die Möglichkeit hätte, das Risiko der Verspätungen weiter einzugrenzen. Es wurde ja in der Anhörung dann auch darauf hingewiesen, dass das natürlich nicht nur am Zielflughafen eine Veränderung geben muss, sondern auch an den Startflughäfen. Ich könnte mir vorstellen, weil Frankfurt dieses jetzt tut, dass es dann also auch Auswirkungen hat auf die, sage ich einmal, Vergabe von Slots unter allen deutschen Flughäfen. Da würde ich gern wissen, ob Sie das einmal beschreiben können, wie so was dann funktioniert und welche Möglichkeiten Hamburg hat, hier entsprechend gestaltend sich einzubringen.

Wir haben auch bei dem Management der Verspätungen etliches, also die Verfahren in Frankfurt kennengelernt, dass dort sehr eng, wenn man sieht, bestimmte Airlines werden da, ich sage einmal in Anführungsstrichen, auffällig, dass die dann also sehr eng beobachtet und auch angesprochen werden und dann eng begleitet werden. Es war nach den Darstellungen der Lärmschutzbeauftragten aus Frankfurt möglich, eine Airline, sage ich einmal, dazu zu bringen, Verspätungen abzubauen. Das ist ja bei uns auch ein, sage ich einmal, Sorgenkind, Ryanair. Die Frage, ob diese Möglichkeit hier auch so gefahren werden kann oder anders gefragt, wie unterscheidet sich sozusagen das Management der Verspätungen mit dem Ziel, sie abzubauen, was wir jetzt einführen, von dem, was aus Frankfurt vorgetragen wurde.

Ja, dann hat Herr Eggenschwiler ja eine Folie drin, wo für einen Flug genau aufgelistet wurde … Also ich meine jetzt nicht die ausgeteilte, also die Handreichung, die auf den Tischen lag, sondern es gab noch eine Folie, wo ersichtlich war, welche Gründe die Verspätungen haben. Wird das also systematisch gemacht, sodass also auch für interessierte Öffentlichkeit erkennbar ist, welche Gründe jeweils Verspätungen haben? Das wäre Folie 6, höre ich gerade von Herrn Kreuzmann. Vielleicht kann man das noch einmal

sozusagen als Prototyp dann zeigen und die Frage beantworten, ob es eben auch eine statistische Darstellung dieser Art geben könnte, nicht bloß eine Einzelfalldarstellung.

Ja, dann ist es … Ein neues Thema würde ich gern noch anschneiden, und zwar, bei den Beschwerden spielen ja zunehmend die Bahnbenutzungsregeln eine Rolle. Bürgerinnen und Bürger beschweren sich oder Anlieger beschweren sich darüber, dass die im Handbuch festgelegten Bahnbenutzungsregeln zunehmend nicht eingehalten werden. Wir haben das auch bei der Anhörung mit der Flugsicherung diskutiert. Wie beurteilen Sie jetzt die Probleme, die dort genannt werden? Ist es zwingend, von den Regeln abzuweichen, würde man, wenn man die Regeln starr durchhält, den Flugbetrieb nicht reibungslos abwickeln können? Und was sind die Ursachen für die Probleme, die auftreten, und legt das Ganze nahe, dann überhaupt die Bahnbenutzungsregeln auf eine andere Basis zu stellen oder zu ändern?

Staatsrat Pollmann: Herr Vorsitzender. Frau Schaal, zunächst hatten Sie ja gefragt, was hat der Senat noch an einzelnen Maßnahmen vor, um den Verspätungen und der Entwicklung bei den Verspätungen zu entgegnen. Sie hatten aufgegriffen, was ich gesagt hatte, dass wir eben in dem Zuständigkeitsbereich der Behörde für Umwelt und Energie eine pauschale Bearbeitungsgebühr einführen wollen. Darüber hinaus hat der Flughafen durchaus in Absprache mit den Behörden noch eine Reihe weiterer Maßnahmen vorgesehen, die sich insbesondere auch auf die von Ihnen angesprochene Frage des Managements von Verspätungen beziehen. Und ich glaube, das wäre gut, wenn Herr Eggenschwiler das noch einmal kurz vorstellen könnte.

In der einen Frage, die Sie aufgeworfen hatten, nämlich inwieweit die pauschale Verspätungsregelung von 23 bis 24 Uhr, also in diesem Zeitraum, durch ein Umstellen auf Einzelausnahmegenehmigungen verändert werden könnte oder sollte, kann ich nur das wiederholen, was ich Herrn Thering zu dem Beschluss der Fluglärmschutzkommission gesagt habe. In dieser Frage ist die Meinungsbildung des Senats noch nicht abgeschlossen. Und da der Senat hier zwar mit mehreren Personen, aber nur einer Stimme spricht, ist es auch ansonsten nicht weiter zielführend, im Einzelnen das zu erfragen, was die einzelnen Behörden da für eine Position zu haben. Welche Position die Fluglärmschutzbeauftragte selbst hat, (…) konnte man aus ihrem Abstimmungsverhalten in der Fluglärmschutzkommission sehen.

Staatsrat Rieckhof: Also solange der Senat nicht einvernehmlich etwas anderes beschlossen hat, gilt das, was jetzt Rechtslage ist. Insofern werden wir sehen, wie der Senat sich, und ob er sich damit noch einmal beschäftigt. Mir ist noch einmal wichtig zu sagen, dass der Anstieg der Verspätungen, den wir alle schlecht finden, das muss ich ausdrücklich noch einmal sagen, nicht ausschließlich, und deswegen müssten wir diese Folie noch einmal haben, 24 oder 26, nicht ausschließlich auf die lokale, die hiesige Situation unseres Flughafens zurückzuführen ist, sondern dass er die Verspätungsentwicklung in ganz Europa und in Deutschland reflektiert. Insofern sind die Ansatzpunkte beschränkt. Aber wir können eine ganze Reihe von Dingen tun, auf der einen Seite Frau Pieroh-Joußen mit ihren Aktivitäten und auf der anderen Seite der Flughafen selbst. Das sollte man hier, was das Thema Verspätungsmanagement angeht, Performance-Initiativen, Kapazitäten, das hat er bereits gesagt, Vorfeldbaustellen, da sind ein paar Sachen, die sollte man dann vielleicht hier an dieser Stelle doch noch einmal erwähnen.

Was das Thema Bahnbenutzungsregelungen angeht und inwieweit sind die eigentlich verbindlich einzuhalten, würde ich Frau Dr. Tjardes bitten, dazu noch ein paar Dinge zu sagen.

Und zum Thema Slot-Management kann man nur sagen, da ist eine enge Begleitung auch bei uns Praxis. Das haben wir ja so vereinbart, aber was das Management und die Slot-Vergabe insgesamt angeht, glaube ich, wäre es sinnvoll, wenn wir das noch einmal hier

ausführlicher darstellen, denn Slots werden ja nicht in Hamburg vergeben, nicht auf dem Tower hier und auch nicht von Herrn Eggenschwiler und schon gar nicht bei uns in der Behörde, sondern da gibt es ja andere, die das tun.

Frau Dr. Tjardes: Vielleicht ganz kurz zunächst zu den Bahnbenutzungsregelungen. Ich möchte da an dieser Stelle ganz gern einmal mit einem gewissen Missverständnis aufräumen, weil immer davon gesprochen wird, dass es diese Bahnbenutzungsregelungen wären, etwas, was man strikt einzuhalten hätte. Das ist nicht so. Die Bahnbenutzungsregelungen sind sozusagen ein lärmarmes Flugverfahren, was halt die DFS möglichst einhalten soll, weil damit sichergestellt werden soll, dass möglichst wenig Menschen vom Fluglärm betroffen sind.

Vorrangig gilt es aber immer bei der Abwicklung des Luftverkehrs, dass flüssiger und sicherer Flugverkehr sichergestellt sein muss. Und das entscheidet der Lotse auf dem Tower, wie kriege ich den Flugverkehr, der ankommt in Hamburg, sicher und sauber und flüssig runter. Und natürlich auch ist es auch einmal eine Abwägung sozusagen, dass ich jetzt nicht um des starren Einhaltens der Bahnbenutzungsregeln willen noch weitere Verspätungen beispielsweise am Tagesende verursache, indem ich halt da die Flugzeuge sozusagen am Himmel kreisen lasse, nur damit ich dann halt die Bahnbenutzungsregelungen einhalte. Das kann auch nicht Sinn und Zweck einer solchen Bahnbenutzungsregelung sein, und das ist es auch nicht. Also wie gesagt, es ist halt etwas, was halt ein Lernen am Flugverfahren sein soll, und solange es möglich ist, das unter Einhaltung bestimmter Parameter auch so zu fliegen, wird das im Tower auch so gemacht, aber sobald es eben nicht mehr möglich ist, kann man von diesen Bahnbenutzungsregeln abweichen, und es ist kein Verstoß, so wie es häufig formuliert wird.

Herr Eggenschwiler: Herr Vorsitzender, Frau Dr. Schaal, dann will ich auf die Fragen jetzt auch noch einmal chronologisch eingehen. Ich beginne mit den Slots. Die sind quasi ein Gut, das die Airline über den sogenannten Slot-Koordinator – den gibt es für jedes Land, der für Deutschland sitzt in Frankfurt –, dort werden die beantragt und der teilt die dann auch zu, und dann hat jeder Flughafen quasi pro Flugstunde eine bestimmte Anzahl von Slots, die verfügbar sind. Dann zählt Hamburg nicht zu den sogenannten Constraints, also beschränkten Flughäfen, sondern wir haben Slots verfügbar. Wir haben einige Zeiten in der Morgenspitze, in der Abendspitze, wo es eng wird und wo wir danach eine Begrenzung haben. Dann kommen nicht mehr Flüge dazu, auch aus dem Grund, dass wir eben nicht Verspätungen produzieren wollen, dass wir mehr Verkehr annehmen, also tatsächlich abwickeln können, aber das ist ein internationales Verfahren, das weltweit gleich angewandt wird. Und da haben wir keinen direkten Einfluss darauf. Unser Einfluss ist letztendlich das, was wir in den Gesprächen mit den Airlines tun, wo wir dann auch darauf hinarbeiten, wie dann gewisse Pünktlichkeiten sind und dass wir Maßnahmen dann schon erwarten, um davon wegzukommen. Und ich habe … Das Beispiel Lufthansa, das ich gezeigt habe, die dann in kurzer Zeit zweimal Flüge anpassen, verdeutlicht schon, dass wir da auch Gehör finden. Ich habe das … Das ist ganz wichtig, dass man das auch positiv zur Kenntnis nimmt.

Zum Thema Ryanair. Die war übrigens auch auf der Liste drauf. Ryanair hat zwei Flüge freiwillig in dem Sinne nach den Gesprächen mit uns vorgezogen, einer aus Málaga (…) und ein Flug aus Stansted, was auch zeigt, dass man mit Airlines, die jetzt in Frankfurt eher in die Schlagzeilen der Medien sind, ist es doch schön, dass wir das eher hinkriegen, dass … Die sollen das eben auch tun. Also deshalb kann ich auch sagen, ist eine Ryanair … In Sachen Verspätungen sind die unauffällig. Die haben auch einmal Verspätungen. Das ist sicherlich auch so, aber das ist nicht die Airline, die jetzt irgendwie zu hoch jetzt mit den Verspätungen steht, wie es übrigens auch nicht die Airline ist mit dem lautesten Gerät, sondern die haben auch sehr modernes Gerät wie auch easyJet auch.

Zum Thema der Gründe. Das lässt mich vielleicht in das überleiten, in die Dinge, die wir im Moment tun. Und das will ich vielleicht etwas ausführlicher noch einmal darstellen. Also zum

einen, wir haben jetzt eine eigene Struktur, die täglich diesen Verspätungen nachgeht. Ich habe es versucht, hier zu zeigen. Wir kriegen als Flughafen ja eigentlich nur die Gründe mit direkt, die den Flug betreffen, der nach Hamburg kommt und der hier weggeht. Das haben wir verlässlich, wobei wir auch mit der Ankunft einfach sagen können, der kommt zu spät. Wir gehen dort jetzt … Mit einem Team von drei Leuten sind wir dabei, dass wir dem nachgehen, dass wir das auch versuchen zu eruieren auf den Vorflügen, um eben damit sicherzustellen, was die tatsächlichen Gründe sind, dass Planungen, die so eng sind, dass es gar nicht anders geht. Das wollen wir auch nicht. Ich glaube, wir haben großes Interesse daran, dass die Flugpläne fliegbar sind. Wir machen das wie gesagt täglich. Wir führen das für uns in der Liste und nehmen diesen einzelnen Manager, den wir da haben, haben wir auch die regelmäßigen Performances und Routinen mit den Airlines … Die finden einmal im Monat statt. Und da wird das minutiös durchgesprochen. Das ist dann schon eine recht intensive Diskussion. Und wir sind inzwischen auch so weit, dass die Airlines mehr und mehr auch bereit sind, dass sie diese Daten auch sehr zügig melden. Das war ja auch ein Thema, dass wir diese Daten gar nicht bekommen haben. Da gibt es eine Zusage, dass das in etwa Wochenfristen möglich sein soll. So wie ich informiert bin, ist auch jetzt die Umweltbehörde angefragt, eine E-Mail-Adresse einzurichten, dass die Airlines das auch melden können. Also da sehen Sie, dass diese Dinge schon sukzessive mit aufgenommen werden.

Wir haben genauso regelmäßig mit dem sogenannten Airline Operators Committee – das sind alle Fluggesellschaften am Standort –, wo wir dieses Thema auch regelmäßig durchsprechen, um so auch das Bewusstsein zu stärken, weil, der Stationsleiter in Hamburg, der kann selbst nichts tun. Der muss an seinen Hauptsitz gehen, damit solche Dinge dann eben geschehen. Und wir setzen da einen relativ hohen Blick drauf, um dieses Thema da hinzukriegen.

Wir sind auch dabei, dass wir weitere Airlines dazu bringen, in die Pünktlichkeitsoffensive einzusteigen, weil, in der Pünktlichkeitsoffensive haben die Airlines, die dort unterschrieben haben, auch zugesagt, dass sie bei diesen Gesprächen mitziehen, dass sie mit den Daten dabei sind und sich demzufolge auch dieser Diskussion stellen. Das war auch kein Selbstgänger, dass das möglich war, und ich glaube, das ist auch ein klares Zeichen, dass die Airlines hier eben diese Maßnahmen auch sehr, sehr konstruktiv mitgehen. Und wie gesagt, die Airlines, die ich gezeigt habe, das sind im Umgang für uns auch nicht immer die allereinfachsten. Das waren auch zum Teil schwierige Gespräche, das da hinzubringen.

Wir sind auch zunehmend in der Lage, dass wir diese Verspätungsgründe ganz gut dokumentieren können. Und wir haben ja … Einmal im Monat publizieren wir – das können Sie im Internet immer nachlesen –, haben wir unseren Monatsbericht – den habe ich jetzt für den April hier –, wo wir letztendlich solche Informationen auch regelmäßig zugänglich machen. Die sind der Öffentlichkeit zugänglich, genauso wie die übrigen Systeme, die wir haben. Also wer TraVis kennt, man kann dort verfolgen, wie die Flüge von und nach Hamburg gehen, die mit den Messstellen kombiniert sind. Da sind wir dabei, dass wir da möglichst viel Transparenz schaffen wollen und so auch, ich sag 'mal, dem berechtigten Wunsch nach Transparenz dieser Daten gerecht werden.

Ich glaube, wir sehen aber auch – und das gehört eben auch zu dieser Thematik –, dass es nicht immer einzelne Gründe sind. Sie haben Flüge, da sind es vier, fünf, sechs Gründe, die zusammenkommen. Und damit kann man nicht sagen, diese zehn Minuten oder diese 30 Minuten Verspätung sind nur, weil, sondern das sind fünf Minuten, weil der Bus zu spät kam, fünf Minuten, weil man Gepäck ausladen musste, und und und. Und das ist nie gleich. Also das ist etwas, da ist jeder Flughafen eine andere Geschichte. Und dem nachzugehen und es so darzustellen, dass man es auch als Nichtexperte nachvollziehen kann, das ist nicht einfach. Und da sind wir dabei. Ich glaube, da werden wir auch versuchen, immer besser zu werden.

Das andere, was wir auch getan haben – das habe ich bereits erwähnt –, dass wir jetzt gerade den Bodenverkehrsdienst personell deutlich aufgestockt haben. Ich würde sagen, auch zulasten unseres wirtschaftlichen Ergebnisses. Also wir führen dort jetzt im Moment Personal zu, damit wir eben betrieblich so stabil sind, dass wir in Hamburg möglichst keine Verspätungen produzieren. Das gelingt uns im Moment auch ganz gut, auch trotz der Vorfeldbaustelle, die natürlich auch ein weiteres Hindernis ist im täglichen Ablauf, die wir auch berücksichtigen müssen. Da werden wir jetzt ja hoffentlich zum Juli dann die letzten drei Brücken wieder in Betrieb nehmen. Das wird auch zu einer Stabilisierung führen.

Und ich kann Ihnen auch sagen, das ist ein Thema, das wir auch in internen Runden … Es gibt zweimal die Woche eine Runde, da bin ich auch dabei. Es gibt täglich zwei Runden der Betriebsleute, wo genau all diese betrieblichen Themen durchgesprochen werden, um auch in der Gesamtorganisation also nicht nur der Flughafen Hamburg GmbH, sondern auch aller am Flughafen beteiligter Gesellschaften – ob das Fluggesellschaften sind, Abfertiger, Caterer, Treibstoffgesellschaften –, dass wir die alle regelmäßig am Tisch haben, weil, das ist ein enges Zahnrad, das da funktionieren muss. Und je besser das aufeinander abgestimmt wird, desto stabiler wird es laufen. Und so leisten wir den Beitrag Pünktlichkeit in Hamburg, hoffen, dass das andere Standorte auch tun, weil, dafür haben wir den Einfluss nicht.

Vorsitzender: Eine Nachfrage.

Staatsrat Pollmann: Herr Vorsitzender, wenn Sie gestatten, möchte ich noch einen Grund hinzufügen, und zwar bezogen auch auf die erwartete Wirksamkeit von Maßnahmen. Ich hatte ja vorhin gesagt, dass wir in Hinblick auf diese schwierige Definition der nachweislichen Unvermeidbarkeit in Absprache zwischen dem Flughafen der BWVI und der BUE eine Praxis entwickelt haben, wo wir gesagt haben, wenn bestimmte Flüge auffällig werden mit einer hohen Verspätungsquote, dann lassen wir dem ein striktes Monitoring auf den Fuß folgen und kommen dann auch nach einem vorgesehenen Prozedere mit bestimmten Eskalationsstufen zu dem Bußgeld, was wir ja im vergangenen Jahr schon relativ durchgeführt haben. Ich wollte das noch einmal erläutern, um zu zeigen, dass das durchaus auch Wirkung entfalten kann.

Die Verabredung ist ja, wenn eine Flugverbindung durch hohe Verspätungsquoten, zum Beispiel bei einer täglichen Verbindung, auffällig wird, dass wir dann sofort mit der Airline ins Gespräch kommen und sagen, wir müssen jetzt wissen, was da los ist, gibt es da irgendwelche Fehler oder was sind die Gründe, die zu dieser hohen Verspätungsquote führen. Und wenn insgesamt nach mehreren Stufen von Gesprächen und Ermahnungen sich auch innerhalb eines Zeitraums von drei Monaten eine hohe Verspätungsquote nicht, also wenn die nicht abgestellt wird, wenn die sich nicht mildert, dann folgt das Ordnungswidrigkeitsverfahren, weil wir dann diese Definition anlegen würden, dass es eine Vermeidbarkeit infolge einer fehlerhaften Flugplanung gibt.

Und gerade das Beispiel, was Herr Eggenschwiler genannt hat mit dem Flug der Lufthansa, da konnte man sehen, dass die zweimalige Vorverlegung der erwarteten Landezeiten von 23.50 Uhr erst ab 23.40 Uhr und 23.30 Uhr sicherlich auch eine Konsequenz des Umstandes war, dass in zwei Monaten die Verspätungen mit den ursprünglich vorgesehenen Landezeiten relativ auffällig waren mit deutlich über 30 Prozent, sodass man schon sagen kann, da gibt es sicherlich das Eigeninteresse und es gibt insgesamt natürlich auch die vielen Gespräche, die dazu führen, aber sicherlich ist auch klar, dass so eine Bußgeldandrohung für die Fluggesellschaften nicht irgendwie auf die leichte Schulter genommen werden kann und dass die versuchen, dem entgegenzutreten und durch eine andere Planung dann auch zu vermeiden, dass sie in diese Situation kommen, die sie ja auch einem gewissen öffentlichen Druck aussetzt.

Vorsitzender: Eine Rückfrage von Frau Dr. Schaal.

Abg. Dr. Monika Schaal: Vielen Dank. Also das mit der Unvermeidbarkeit, das haben Sie schon erklärt, aber da ist dennoch ein Punkt – das hatte Frau Pieroh-Joußen schon vorhin gesagt –, dass es beim Inkasso der Bußgelder und auch der, sage ich jetzt noch einmal dazu, Gewinnabschöpfung noch nicht so funktioniert. Haben Sie da Möglichkeiten, das System sozusagen gangbar zu machen, dass es funktioniert, und was wird da getan?

Und die zweite Frage bezieht sich auf das Thema Slots. Sind die Slots eigentlich so geschnitten, dass sie sozusagen mit unseren Betriebszeiten übereinstimmen, oder gibt es auch Slots, die sozusagen noch darüber hinaus reichen, also über 23 Uhr beziehungsweise über 24 Uhr?

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Herr Eggenschwiler: Vielleicht darf ich schnell die letzte Frage beantworten. Nein, also wir dürfen nur in diesen Flugbetriebszeiten, also von 6 Uhr bis 23 Uhr Slots vergeben, und darüber hinaus gibt es keine. Also das ist auch klar geregelt und auch so klar kommuniziert.

Staatsrat Pollmann: Was die erste Frage angeht bezüglich der Bußgeldverfahren. Im Jahr 2017, wo wir gemäß dieser Verabredung verstärkt dazu übergegangen sind, haben wir insgesamt nach meinen Unterlagen 55 Ordnungswidrigkeitsverfahren mit Bußgeldandrohung begonnen. Davon konnten im Jahr 2017 19 abgeschlossen werden, in 22 wurde Widerspruch eingelegt. Immerhin ist bislang keines dieser Bußgeldverfahren, auch die abgeschlossenen, nicht irgendwie beklagt worden. Die Zahlungen im letzten Jahr, weil wir da noch nicht die Gewinnabschöpfung vorgesehen hatten, hielten sich noch in einem bescheidenen Rahmen, vor allem auch, weil viele dieser Verfahren noch nicht abgeschlossen sind. Man muss auch berücksichtigen natürlich, dass das ein relativ großer Aufwand ist, das jeweils unter Auswertung der von den Flugairlines vorgetragenen Verspätungsgründe dann auch zu begründen, dass wir sagen, trotz dieser Gründe halten wir das jetzt nicht mehr für eine nachweisliche Unvermeidbarkeit.

Im Jahr 2018 haben wir die Bußgeldverfahren, die auch in den Medien geschildert wurden, mit der Verbindung von Gewinnabschöpfung begonnen. Dazu liegen uns, glaube ich, Widerspruchsverfahren, Widerspruchsbescheide vor, aber noch keine Widerspruchsbegründungen. Da ging es ja nun auch wirklich ins Geld. Und insofern kann man da zu dem Ausgang auch noch nichts sagen. Man muss natürlich sagen, dass, wenn es zu Gerichtsverfahren geht, wir sind natürlich der Auffassung, dass wir da ein solides juristisches Fundament für die Bußgelderhebungen und auch für die Erhebung dieser Gewinnabschöpfungsforderungen haben, aber wir müssen hoffen, dass das vor Gerichten genauso gesehen wird, wie gesagt, weil wir uns da auf diesem Feld eines relativ unbestimmten Rechtsbereichs bewegen.

Vorsitzender: Herr Dr. Duwe und anschließend Frau Sparr und dann Herr Gamm.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Es sind ja einige Fragen schon gestellt worden, die ich auch schon … Ja. Ja, ja. Ja, ja. Ich wollte eine Frage stellen – mein Parteikollege Herr Kruse wird wahrscheinlich diese Frage auch stellen wollen, denke ich einmal –, was würde passieren, wenn wir von 22 Uhr statt 23 Uhr diesen Rahmen verändern würden. Wie viele Flüge würden vielleicht dann wegfallen? Das ist für mich eine wichtige Information. Wenn wir also davon ausgehen, dass man statt 23 Uhr eben bei 22 Uhr den Flugbetrieb zumindest großenteils einstellen würde. Das ist eine wichtige Information, glaube ich, auch für diejenigen, die sich für Hamburg insgesamt interessieren. Feststellen kann man natürlich, dass die technischen Probleme auch bei 22 Uhr selbstverständlich dieselben bleiben werden. Das, was wir jetzt erfahren haben, wird immer so sein, ab welcher Uhrzeit man dann als Endzeitpunkt nimmt. Aber das ist einmal die erste Frage, die ich dazu habe.

Das Zweite ist, man kann ja auch im Internet sehen, wann die Flugzeuge in Hamburg zum Beispiel starten. Und da gibt es ein paar Flugzeuge, Flüge, die exakt um 6 Uhr und dann um 6.05 Uhr starten. Da ist natürlich jetzt die Frage – wir haben danach ein bisschen mehr Luft –, wie weit ist der Flugplan ausgereizt, von Hamburg aus zu starten, so zwischen 6 und 8 Uhr. Das heißt also, gibt es Möglichkeiten, auch noch Flüge früher starten zu lassen von Maschinen, die in Hamburg über Nacht stehen. Es gibt ja dann Flugverbindungen, die von Hamburg aus starten. Ist das schon ausgereizt oder kann man da noch mit Flug- …

(Zuruf)

… – ja natürlich –, mit Airlines reden. Das kann ja sein, dass die vielleicht auch eine Viertelstunde früher nicht um 8 Uhr, sondern um 7.45 Uhr starten können und, falls sie dann nicht nur in Hamburg, sondern auch an anderen Flughäfen irgendwann ankommen, natürlich auch diese Viertelstunde Puffer dann mitnehmen. Das ist die eine Frage. Oder ist das dann ausgereizt, und es kann zwischen 6 und 7 Uhr keine weitere Maschine mehr von Hamburg starten? Das ist die eine Frage.

Das Dritte ist natürlich, wir haben ja jetzt auch diese ganzen Bewegungen. Im Vorfeld wird ja auch schon modernisiert. Und da soll ja insgesamt dann auch alles modernisiert werden. Wie ist eigentlich der Unterschied des Umlaufes, wenn eine Maschine im Vorfeld steht, und damit müssen dann die Passagiere hin und her gekarrt werden? Und der direkte Einstieg von Passagieren, sind das zehn Minuten oder was kann man da sagen, wenn man diese ganze Modernisierung durchgeführt hat? Was würde der Umstand hier in Hamburg bedeuten? Wie viel Minuten kann man da einsparen? Das heißt also, ich kenne eine ganze Menge Leute, die immer hier mit einem Flugzeug kommen und entweder zu Fuß gehen dürfen oder aber die Entfernung so weit ist, dass sie einen Bus benutzen können. Und das hat natürlich ganz andere Auswirkungen auf die Zeit, die ein Flugzeug hier in Hamburg stehen muss. Das ist die dritte Frage.

Und die vierte auch zur Organisation innerhalb des Flughafens. Ich hoffe, jeder weiß, dass er oder sie auch schon einmal geflogen ist, und Sie kennen das Problem der Handgepäckmaximierung. Das sollte eben … Es wird gesagt, Sie dürfen nur das und das mitnehmen und dann irgendwann kommen die Leute alle an, stehen vorm Schalter, und dann wird gesagt, das geht ja alles gar nicht, jetzt dürfen Sie aber freiwillig noch ein bisschen Handgepäck hier hinstellen, und es wird dann separat dann eingeladen und dann separat wieder ausgeladen. Und vor allen Dingen in Deutschland fällt mir doch auf, dass man eine bessere Organisation für den Einstieg der Passagiere doch finden könnte, weil, es ist wahrscheinlich wie an deutschen Bushaltestellen, die Tür ist auf und dann geht es rein. Ich kenne angelsächsische Länder, wo dann irgendwie das schneller geht, auch hinterher das schneller geht, weil das besser organisiert ist mit Laufbahnen. Da wissen die Leute schon, wo sie längs gehen müssen und überholen sich dann auch nicht. (…) da nehme ich auch mich nicht in, auch noch mit. Ich denke einmal, da innerhalb des Flughafens selbst und der Passagierabfertigung müssten eigentlich auch noch ein paar Minuten drin sein. Da sind natürlich die Passagiere vor allen Dingen schuld, aber ich sag 'mal, man kann sie auch ein bisschen an der Hand nehmen. Wie ist so die Idee, dass man vielleicht auch einmal in Hamburg einmal ein bisschen moderner und vielleicht London-mäßig oder so da herangeht? Das sind, glaube ich, erst einmal die vier Fragen von mir.

Vorsitzender: Also bevor ich dem Senat das Wort erteile, würde ich liebend gern den Abgeordneten Kruse ein wenig in seiner Irritation bezüglich der Reihenfolge seiner Wortmeldung aufhellen. Sie werden sich nicht wundern, dass ich hier eine Rednerreihenfolge von der Vorsitzenden übernommen habe. Punkt 1. Punkt 2 ist, Sie werden aber in eine nächste Verwirrung kommen, weil der Abgeordnete Dr. Duwe schon vor Ihrer Meldung die nächste Meldung angekündigt hat. Das wollte ich nur sagen. Vielleicht sollten Sie sich intern einigen, ob er sie vorlässt oder auch nicht. Der Senat … Herr Staatsrat.

Staatsrat Rieckhof: Wenn wir mit der ersten Frage – und das ist ja aus Sicht des Senats eine zentrale Antwort –, was würden wir tun, wenn es eine veränderte Betriebsgenehmigung gäbe, darüber spekulieren wir nicht … Und wie Sie aus vielen kleinen Anfragen wissen, lehnt der Senat es hier ab, sich mit hypothetischen Fragestellungen zu befassen.

Was das Thema Vorverlegung von Flügen angeht, möglicherweise noch vor die heutige Zeit, also das wäre etwas, was sicherlich die dem Flugverkehr sehr aufgeschlossene Wirtschaftsbehörde noch nie auch tatsächlich nur überlegt hat. Deswegen würde ich jetzt sagen, dass wir – und auch nicht beabsichtigt so tun –, dass wir vielleicht nicht über rechtliche Fragen hier an dieser Stelle spekulieren sollen, solange es denn keinen Senatsbeschluss gibt, sondern dass wir – und das ist natürlich dann Aufgabe des Flughafens – einmal darstellen, wie sich denn so etwas in einem Betriebsablauf darstellt. Ich habe gerade gehört, nach 22 Uhr haben hier 23 Landungen planmäßig einen Start. Das ist aber auch nicht immer das Ergebnis. Nur die ganzen Fragen, die Herr Duwe eben dazu noch gestellt hat, (…)verfahren, Handgepäckmaximierung, das ist alles ein Thema der Betriebsabläufe, mit dem sich in der Tat der Flughafen und die Behörde im Dialog mit dem Flughafen sehr, sehr, sehr intensiv die letzten zwei Jahre befasst hat. Und dann würde ich Sie einfach bitten, das jetzt auch ausführlich einmal darzulegen.

Herr Eggenschwiler: Ja, das tue ich gern durchgehen. Zum einen, die erste Stunde ist in dem Sinne schon relativ gut gebucht. Zwischen 7 und 8 Uhr hat es noch … Unser Thema sind auch die Stellplätze über Nacht, dass Sie dort genügend Parkmöglichkeiten für Flugzeuge haben. Das schaffen wir im Moment, ohne dass Sie Einschränkungen haben. Also wir müssen keine Airlines im Moment abweisen. Und es ist, wie ich vorhin auch erwähnt habe … Wir haben eine relativ starke Abflugspitze, weil hier in Hamburg unser Verkehr sich zu etwa 70 Prozent aus Passagieren zusammensetzt, die ihre Reise hier in Hamburg beginnen. Und deshalb ist auch diese frühe Stunde sehr nachgefragt sowohl vom Geschäftsreisenden wie auch vom Touristen. Das sehen Sie jetzt im Sommer auch. Die ersten Abflüge 6 Uhr morgens, das sind … Neben der Frankfurt- und der München-Maschine sind das sehr viel Touristische. Also da, und da spielt wieder die Slot-Koordination eine Rolle. Das ist eben diese Zuteilung, die dafür sorgen soll, dass wir eben pro Stunde nicht mehr Flüge quasi annehmen können, als dass wir im System auch abwechseln können.

Zum Thema Unterschied Bus-Gate und Brücke. Wir haben ja bei uns eigentlich drei verschiedene Konzepte. Wir haben die klassische Fluggastbrücke, die Sie kennen. Wir haben das klassische Bus-Gate, wo Sie mit dem Bus vom Gebäude zum Flugzeug gefahren werden. Und wir haben die sogenannten Walk-in-, Walk-out-Gates, wo Sie quasi vom Gebäude zu Fuß zum Flugzeug gehen und dann über vordere und hintere Treppen einsteigen. Wir sind in Hamburg eigentlich so aufgestellt, dass wir versuchen, dort auch den Bedürfnissen der Airlines möglichst gerecht zu werden. Es gibt Airlines, die sagen, meine Passagiere bitte vorne und hinten einsteigen, das muss ganz schnell gehen. Es gibt andere, die sagen, meine Passagiere bitte durch die Brücke einsteigen. Und das versuchen wir womöglich dann gängig zu machen, immer vor dem Einsatz, dass wir (…) alles möglich effizient machen wollen.

Der Unterschied in der Durchlaufzeit zwischen Bus-Gate und dem Pier ist eigentlich keiner, weil letztendlich, es geht dann um die Abfertigung, die am einzelnen Standort stattfindet. Und die, die ist unabhängig davon, ob das Flugzeug an der Brücke steht oder draußen. Wo es etwas schneller geht, ist dort, wo Sie quasi Treppen vorne und hinten haben und die Passagiere zum Gebäude zu Fuß gehen können. An diesen Positionen kriegen wir pro Tag etwas mehr Umläufe hin als bei den Bus-, bei den klassischen Außenpositionen oder bei dem Pier.

Und Ihre Frage, was wird jetzt, wenn die Vorfeldsanierung durch ist, werden wir bessere Abläufe für das Rollen auf dem Vorfeld haben, weil wir dann sogenannte Doppelrollgassen

haben, wo sich Flugzeuge dann auch kreuzen können. Das ist heute nicht möglich. Also heute muss eine Maschine gegebenenfalls warten mit dem Zurückstoßen, weil eine andere auf der Spur fährt, dass wir mit dem neuen System, das wir dann final erst in 2020 haben werden, aber ich hoffe, schon im Verlauf des nächsten Jahres, erste Anzeichen sehen werden, wird zu weniger Rollen führen und damit auch zu weniger Standzeiten vor der Bahn, also dass man das viel, viel optimaler machen kann. Und das wird … Für den Umgebungslärm direkt im Flughafen wird das sicherlich positive Auswirkungen haben, hat auch für die Airlines positive Auswirkungen, indem sie weniger Treibstoff verbrennen und quasi stehen und eigentlich auf den Flug gehen wollen.

Das Thema (…)einstieg, das ist wahrscheinlich ein Vortrag, der ganz, ganz lange gehen kann. Man muss dort sagen, das ist immer Sache der Airline, wie sie das philosophisch machen will. Wer viel unterwegs ist, sieht da auch, da gibt es die verschiedensten Modelle von, man ruft die Sitzreihen auf, man ruft die Sitze auf, man steigt ein nach Vielfliegerstatus und und und … Also da ist das immer eine Diskussion, die die Airline, und eine Regel, die die entscheiden. Auch wie viel Handgepäck dürfen Sie mit hineinnehmen, das entscheidet auch die Airline. Das ist auch ganz, ganz unterschiedlich, was da geht. Was wir als Flughafen da tun, ist, dass wir in diesen Gesprächen auch versuchen, mit den Airlines diese Abläufe zu besprechen.

Also wir haben – das habe ich vorhin jetzt noch nicht erwähnt –, wir haben auch (…) der Pünktlichkeit mit den großen Airlines jetzt begonnen, sogenannte Prozessprojekte aufzusetzen, wo wir genau solche Abläufe gemeinsam durchsprechen, um zu sagen, was funktioniert bei uns besser als an anderen oder wo sind wir, haben wir Nachholbedarf zu anderen Standorten, auch um die Airlines zu bewegen, diese Punkte mit aufzunehmen. Aber das ist deren Entscheidung. So wie sie den Abfertiger wählen, so wie sie die Verfahren wählen, so wie sie letztendlich ihren Vertrieb wählen, gehört dazu auch, wie sie die Abfertigung da durchführen, bis hin zu dem, was sie an Bord dann mit anbieten.

Vorsitzender: Frau Sparr bitte.

Abg. Ulrike Sparr: Vielen Dank. Ich möchte noch einmal so zu dem Hauptthema so ein bisschen zurückkommen, wie kriegen wir die Anzahl der Verspätungen reduziert. Und ich denke, wir brauchen wirklich eine substanzielle Verringerung an Verspätungen in absoluten Zahlen. Alles andere hilft vielleicht ein bisschen, aber nicht so wirklich.

Und ich habe mitgenommen jetzt von dem, was Sie erzählt haben, berichtet haben, dass Sie sich da durchaus auf den Weg gemacht haben. Und gerade dieses Kapitel Bußgeld, Ordnungswidrigkeiten und so, das scheint langsam zu greifen. Ob es sich wirklich am Ende in den Zahlen abbilden wird, ist mir noch nicht ganz ersichtlich. Nichtsdestotrotz ist es schon einmal positiv, dass also zum Beispiel einige Airlines sich jetzt zur Vorverlegung haben durchringen können.

Meine Frage geht aber jetzt noch ein bisschen weiter, meine erste. Herr Eggenschwiler, Sie haben von den Reviews gesprochen, die Sie mit den Fluggesellschaften veranstalten, um also auch diese Fragen zu klären. Meine Frage ist, welche Gesellschaften nehmen daran teil, und gibt es auch Gesellschaften, die Sie – ich sag jetzt 'mal – auf den Kieker haben und die nicht teilnehmen.

Die zweite Frage bezieht sich auf die Umläufe. Also wir sehen ja auch an Ihrer Statistik, Wetter, 6 Prozent, ist nicht das, was wirklich da gravierend ist, eher schon die Umlaufhindernisse, die sich im Laufe eines Tages ansammeln. Da stellt sich natürlich auch die Frage, sind die Bodenzeiten immer lang genug kalkuliert, und auch, sind vonseiten der Airlines vielleicht auch andere Umläufe denkbar. Wenn eine Maschine nicht nur immer, was weiß ich, Hamburg-Athen fliegt, sondern eben auch zwischendurch durch halb Europa, hat das möglicherweise ja auch Einfluss darauf, auf die Fehlerhäufigkeit. Kann ich nicht genau

beurteilen, aber vielleicht gibt es ja die Möglichkeiten, Umläufe so zu gestalten, dass sie weniger verspätungsträchtig sind. Das sind die Fragen, die ich noch habe.

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Da würde ich gern an Herrn Eggenschwiler weitergeben.

Herr Eggenschwiler: Vielen Dank, Frau Sparr. Also zum einen haben wir die Airlines, die die Pünktlichkeitsoffensive ja mittragen. Die verpflichten sich dort, das zu tun. Und die anderen, die … Also zum Beispiel eine Ryanair hat die nicht mit unterschrieben, aber mit denen reden wir genauso. Und ich habe auch gezeigt, dass die jetzt auch zwei Flüge wirklich vorverlegt haben, also das gelingt uns dann schon ganz gut und ich denke, wir gehen dort natürlich auch mit dem notwendigen Druck in diese Gespräche rein. Also im Moment kann ich Ihnen keine Airline nennen, die sich verweigert. Es gibt solche, die sind etwas schneller im Liefern von Daten und andere etwas langsamer und da sind wir, glaube ich, jetzt auch dabei, dass wir das so schnell hinkriegen, dass es wirklich auch aussagefähig ist, dass wir nicht erst in einem Jahr wissen, was da geschehen ist.

In diesen Gesprächen gehen wir auch genau auf die Punkte ein, die Sie erwähnten, Frau Sparr, zum einen Bodenzeiten, wo man nämlich auch noch einmal prüft, sind die geplanten Bodenzeiten auch realistisch. Es gibt Flüge, wenn Sie jetzt einen innerdeutschen Flug nehmen nach Köln, da hat es nicht sehr viel Gepäck drauf, weil das ein klassischer Geschäftsreiseflug ist. Wenn Sie dann den Flug mit einer Condor 757-300 mit 270 Leuten nehmen auf dir Kanarischen Inseln, da ist entsprechend dann auch viel, viel mehr, da muss die geplante Bodenzeit deutlich länger sein. Auch für ein Flugzeug, eine Emirates steht viel länger, weil die Prozesse dort viel, viel länger sind. Und man kann schon in diesen Gesprächen dann einmal feststellen und das messen wir auch, also wie lange sind unsere Bodenzeiten, dass man dann den Airlines zeigen kann, die Bodenzeit, die ihr geplant habt, die ist hier gar nicht zu schaffen, weil ihr so viel Gepäck habt und das rein physisch gar nicht leistbar ist, Gepäck rein, raus. Und da können wir dann mit solchen Daten auch ganz konkret mit den Airlines reden, also das hilft auch. Was wir im Moment tun, dass wir eben diese Daten haben, wir erfassen wirklich inzwischen sehr, sehr viele Daten, auch auf dem Vorfeld, bei den Bodenverkehrsdiensten, dass wir dort eben auch sauber argumentieren können.

Das Thema Umlaufsplanung ist auch ein richtiger Punkt, das sehen die Airlines ziemlich ähnlich, also die wissen auch, wenn sie Fluggebiete haben, wo sie chronisch mit Verspätungen rechnen müssen, weil der Luftraum überlastet ist oder weil einfach die Nachfrage so groß ist, dann planen die zum Teil auch um, müssen aber auch ihre Flugpläne immer so jonglieren, dass die Maschinen wieder dort stehen, wo sie sie am nächsten Morgen brauchen. Das ist nicht immer einfach. Und ich habe ein Beispiel, das jetzt auch aus den Gesprächen mit der Lufthansa gekommen ist, jetzt auch eingeführt wird, dass die Lufthansa auf der Frankfurt-Strecke dazu übergeht, dass sie eigentlich nur ein oder zwei Maschinen haben, die fliegen nur Frankfurt, Hamburg. Und damit kann eine Lufthansa dann, wenn es aus irgendwelchen Gründen einmal Verspätungen gibt, nimmt sie da einmal einen Flug raus, dann muss sie da im Betrieb nicht annullieren, weil sie einmal sagt, ich kann die Verspätungen nicht mehr aufholen, und dann ist aber der übernächste wieder pünktlich. Also solche Maßnahmen sieht man schon. Auch bei Airlines, sehen wir im Moment auch, also die Statistik haben wir jetzt hier nicht, also auch in diesen Schlechtwetterzeiten wird sehr viel annulliert, einfach um wieder pünktlich zu werden, das stellt sich dann nicht immer als positiv in der Gesamtbilanz dar, aber so fangen sie tagsüber das ein oder andere auf.

Und ich will noch einmal betonen, dass die Airlines natürlich ein ureigenes Interesse haben für die Passagiere und sich selbst eben auch pünktlich zu sein. Also eine Airline, die dauernd nur unpünktlich ist, die ist ganz schnell in der Schlagzeile und dann ist der Vertrieb und der Verkauf von Tickets dann auch ganz schlecht. Das hat dann ganz eigenen wirtschaftlichen Druck, der kommt, wenn sie nur noch unpünktlich sind. Das gilt für alle Airlines.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Gamm, anschließend Herr Warnholz und dann Dr. Duwe.

Abg. Stephan Gamm: Ja, Herr Vorsitzender, vielen Dank. Wenn man sich die Entstehungsquellen von Verspätungen anschaut, das war ja hier auf der Seite 12 dargestellt, kann man ja eine sehr eindeutige Erkenntnis herausziehen, wobei mir jetzt gar nicht so entscheidend oder wichtig ist, wie viel Prozent jetzt die einzelnen Werte haben, aber die Kernerkenntnis ist ja, Hamburg hat einen relativ kleinen Anteil an den Ursachen. Dann gibt es noch die unplanbaren Vorkommnisse, sprich höhere Gewalt, Streiks, Wettervorkommnisse, Notfälle und der Rest und der mit Abstand größte Block besteht ja dann darin, dass die Ursachen außerhalb Hamburgs liegen. Und ich habe jetzt verstanden, dass Sie hier auch gezielt Transparenz schaffen wollen, indem Sie jetzt auch drei Mitarbeiter genau damit beauftragt haben, hier Klarheit zu schaffen. Und dann kann ja auch nur die Lösung dieses Problems im Wesentlichen darin bestehen, dass Sie irgendwie versuchen müssen, einen Weg zu finden, Einfluss auf genau diese Ursachen außerhalb Hamburgs zu nehmen. Ein bisschen ist ja schon was angeklungen, so auf die Airlines und deren Flugpläne dann möglicherweise auch Fragen, die jetzt, ja, Aufgabenbereiche anderer Flughäfen betreffen, die Abfertigung, die technischen Services und so weiter. Das muss ja die Lösung sein. Deshalb wäre jetzt meine Frage, haben Sie selbst einen Zeitplan, wie Sie jetzt weiter vorgehen wollen. Wie sieht die konkrete Vorgehensweise aus? Und was haben Sie sich denn selbst für Ziele gesetzt? Wobei mir natürlich auch klar ist, dass Sie jetzt keine unmittelbaren Durchgriffsmöglichkeiten auf den Frankfurter Flughafen haben werden, das wird sich sicherlich auch zukünftig nicht so einstellen. Aber nichtsdestotrotz, wenn Sie die Ursachen präzise kennen, haben Sie ja möglicherweise auch andere Ansatzmöglichkeiten, mit den entsprechenden Parteien ins Gespräch zu kommen, um dort eben auch eine Lösung herbeizuführen. Also noch einmal zusammengefasst meine Frage. Haben Sie schon eine Vorstellung hinsichtlich einer konkreten Vorgehensweise? Gibt es da einen Zeitplan? Und haben Sie sich selbst auch schon konkrete Ziele gesetzt, was Sie erreichen wollen? Danke schön.

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Ja, wenn ich das richtig sehe, ging die Frage, was, wenn ich den Blick richtig interpretiere, direkt an Herrn Eggenschwiler, nicht wahr?

Herr Eggenschwiler: Ja, eine ganz schwierige Frage, weil, das ist ein Thema, das betrifft weder nicht nur uns, also, wenn ich mit meinen Flughafenkollegen zusammen bin, wir haben alle ähnliche Themen. Ich habe die Zahlen auch gezeigt, das sind zum Teil auch echt Systemthemen. Also ein ganz großes Thema in Europa ist die Flugsicherung, also das liegt … seit Jahren geht es darum, den Single European Sky zu schaffen, dass man also die europäischen Flugsicherungssysteme absolut vereinheitlicht, das sind viele, viele verschiedene Systeme heute, die auch nicht kongruent zusammenarbeiten. Das sind so Themen, da müssen wir ehrlich einmal sagen, da haben wir keinen Einfluss darauf, darauf können wir hinweisen. Genauso wenig, wie wir auf lokale andere Standorte Einflüsse geltend machen können. Unsere Aufgabe und da sehe ich auch eine Rolle mit bei den Verbänden, ob das jetzt der Bundesverband der Deutschen Luftfahrt ist, der Flughafenverband oder auch der Verband der Airlines, diese Themen natürlich möglichst so zu spielen, dass wir in der Branche dieses Zahnrad, dieses miteinander Funktionieren möglichst immer besser hinkriegen. Weil im Moment, das habe ich erwähnt, es wird so viel geflogen, dass natürlich an allen Strukturen die Auslastungen hoch sind, also die … wir haben in Hamburg eine Systemauslastung von 80 Prozent, knapp 80 Prozent. Das hat nicht so jeder, also nicht so oft ein Verkehrsträger, ein öffentlicher Verkehrsträger mit 80 Prozent, das ist schon hoch. Und damit sind wir auch in vielen Dingen natürlich an den Grenzen und eine kleine Verschiebung hat dann eben eine größere Auswirkung.

Also Ziel ist, dass wir hier in den ablaufenden Prozessen besser werden gemeinsam und deshalb auch die Gespräche, die wir mit den Airlines führen, wo wir genau solche Dinge im Moment absprechen. Das können ganz kleine Dinge sein, wie hier auch das Ein- und Aussteigen, wie das Positionieren. Wir machen beispielsweise jetzt auch abends, dass wir Maschinen, die ankommen an die Pier stellen, entladen und dann wegstellen damit die nächste hin kann und die erste Maschine dann in die Wartung geht. Also das sind so Themen, die wir machen. Und, ich glaube, unser Ziel und, ich glaube, für uns alle ist das, dass wir jetzt versuchen, dass der Flugplan möglichst genau geflogen wird. Aber wir müssen auch zum Thema Verspätungen ehrlich sein, es wird immer Verspätungen geben. Ich glaube, das Ziel auf null zu kommen, das ist nicht realistisch, da wären wir nicht ehrlich, wenn wir das tun würden, sondern wir müssen auf ein vertretbares Maß kommen und da kann man sich auch streiten, was das ist. Wenn ich einen Winter habe wie diesen mit sehr viel Schnee und Eis, dann werde ich ganz natürlich mehr Verspätungen haben. Wenn ich das letzte Jahr nehme, da hatten wir einen relativ milden Winter, da waren die Zahlen deutlich tiefer. Ich glaube, das Wichtige ist, dass man diese Interpretationen sauber macht, dass es uns auch gelingt, diese Darstellung so transparent wie möglich zu machen, weil sie eben so komplex ist und man nicht mit einem Satz sagen kann, das ist immer dasselbe, sondern, wie gesagt, wenn ich jetzt auch die Auswertungen bei uns sehe, diese Flüge, die nach 23 Uhr sind, dann hat es so viele verschiedene Themen drin, dass ich nicht sagen kann, das ist der eine Punkt. Und das macht die Aufgabe auch so schwierig und deshalb sind wir, glaube ich, an vielen, vielen Fronten dabei, berichten regelmäßig, auch im Aufsichtsrat ist es immer ein Thema, wo stehen wir, wo sind wir im Vergleich. Und das ist auch das, was wir, sei es in Verbänden zusammen mit Airlines sprechen, aber wir haben keinen Hebel, den wir jetzt irgendwo umlegen können. Und ich glaube, das gilt für uns Flughäfen, das gilt für die Airlines, das gilt für die Flugsicherung, dass wir dieses Zusammenspiel einfach immer weiter optimieren müssen. Und das ist, wie gesagt, mit 80 Prozent Auslastung schon relativ gut geschehen und das wird auch weitergehen.

Vorsitzender: Herr Gamm mit einer Nachfrage.

Staatsrat Rieckhof: Darf ich eben eine Ergänzung noch geben? Wir sind in einem permanenten engen Dialog, Herr Eggenschwiler hat das ja gerade gesagt, im Aufsichtsrat, auch mit der Luftaufsicht und der BWVI insgesamt, insofern nehmen Sie uns bitte ab, dass das ein Thema ist, das uns alle bewegt und belastet. Ein Thema, das – Herr Eggenschwiler hatte ja die Verspätungszahlen vom April hier einmal dargestellt – das Thema Europäische Luftsicherung und europäischer Luftraum ist ein Riesenthema nicht nur in Süd-, auch Südwest-, auch in Südosteuropa sondern insgesamt auch in Deutschland. Ich kann nur beispielhaft sagen, neulich im Autoradio hörte ich Werbung der Deutschen Flugsicherung mit der Bitte, sich doch für die Ausbildung als Fluglotse zu interessieren. Das war mir in den ersten 58 Jahren meines Lebens auch noch nicht untergekommen. Wir werden das zum Anlass nehmen, nicht diesen Spot, sondern die Thematik, welche Kapazitäten hat eigentlich die Deutsche Flugsicherung. Das ist ja eine Aufgabe, die wir in Deutschland haben. In Europa ist es, soweit ich weiß, in vielen Ländern noch mehr ein Thema, aber in Deutschland … Wir haben ja als Hamburg den Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz und werden bei der Herbstsitzung hier in Hamburg, die hier auch in Hamburg stattfindet, die auch den Schwerpunkt Luftverkehr und Luftfahrt hat, jedenfalls dort auch mit dem Bundesministerium, auch dem Bundesminister versuchen, noch einmal ins Gespräch zu kommen, wie denn eigentlich hier die Nachwuchsrekrutierung und die weitere Ausstattung mit Personal erfolgen sollen. Insofern ist das hier auch noch einmal ein guter Ansporn, uns auf diesem Weg ermuntert zu fühlen. Das ist ein Thema, das muss man sagen, dafür kann Herr Eggenschwiler nun nichts, dafür können auch die Leute, die hier im Tower sitzen nichts, sondern es ist einfach die Schere aus deutlich mehr Flugverkehr und nicht ausreichenden Fluglotsenzahlen, die wir haben. Und da muss dringend was getan werden. Das werden wir kooperativ natürlich mit dem Bund machen, können Sie sich denken, aber dass da was passieren muss, ist, glaube ich, allen klar.

Vorsitzender: Nun die Nachfrage von Herrn Gamm.

Abg. Stephan Gamm: Ja, vielen Dank. Also, mir ist die systemische Komplexität schon klar. Deshalb würde mich interessieren, ob es insbesondere zwischen den deutschen Flughäfen untereinander so etwas wie eine Art prozessuales Benchmarking gibt, wo sie sich selbst vergleichen? Wenn es das gibt, wird das auch entsprechend vonseiten der Wirtschaftsbehörde und der BUE unterstützt? Danke.

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Also, mir ist jetzt nicht direkt bekannt, ob es so ein Benchmarking zwischen den Flughäfen gibt. Ich weiß nicht, ob Herr Eggenschwiler dazu etwas sagen kann?

Herr Eggenschwiler: Ja, also, wir haben ja den Flughafenverband, wo die deutschen Flughäfen seit 75 Jahren zusammen sind, also wir haben einen sehr engen Austausch in den verschiedensten Bereichen. Wir haben auch Fachausschüsse, die die verschiedensten Fachthemen dann eben beraten, ob das jetzt Flugbetrieb ist, ob das die Bauthemen sind, ob das kommerzielle Themen sind, und da sind die prozessualen Themen schon auch im Fokus und da wird auch viel miteinander gesprochen und verglichen. Also jetzt gerade in der momentanen Situation, wo nicht nur wir hier Enge haben, sondern andere auch, sind wir auch dabei, dass wir auch austauschen, wie wir arbeiten. Und beispielsweise das Thema Erfassen jetzt von Verspätungen, da arbeiten wir sehr eng jetzt mit Düsseldorf zusammen, dass wir natürlich das, was an anderen Standorten schon ist, übernehmen, nicht neu erfinden. Und umgekehrt kommen die auch zu uns und sagen, das habt ihr jetzt dann schon gemacht, also da ist ein echt enger Austausch, wo wir uns auch gegenseitig unterstützen, also das funktioniert gut.

Staatsrat Pollmann: Genauso wie das, was Herr Eggenschwiler geschildert hat für die Flughäfen, gibt es natürlich auch eine Arbeitsgemeinschaft der Fluglärmschutzkommissionen und der Fluglärmschutzbeauftragten und da findet auch ein Erfahrungsaustausch statt bezüglich des Einsatzes von Instrumenten. Also das, was beispielsweise die Kollegin aus Frankfurt hier in der Expertenanhörung vorgetragen hat, über solche Sachverhalte ist Frau Pieroh mit ihren Kolleginnen und Kollegen von den anderen Standorten natürlich ständig in der Diskussion. Daraus haben sich bislang, jedenfalls soweit wir uns hier kurz austauschen konnten, aber nicht solche Benchmarking-Systeme entwickelt, wer, wo, wie, welche Zahlen abliefert.

Vorsitzender: Herr Warnholz.

Abg. Karl-Heinz Warnholz: Ja, ich möchte den Tag- und Nachtlärm und die Sicherheit besonders in den Flugschneisen einmal ansprechen. Kürzlich sind von direkt am Flugplatz angrenzenden Häusern, wie wir wissen, Dächer beschädigt beziehungsweise teilweise auch abgedeckt worden. Ich denke, das war hier sehr gefährlich. Ist überhaupt einmal vom Senat darüber nachgedacht worden oder verhandelt worden, besonders einige betroffene, lärmgeschädigte Grundstücke, die also direkt in der Flugschneise direkt oder unmittelbar am Flugplatz liegen, aufzukaufen oder vielleicht umzusiedeln oder sogar stadteigene Grundstücke als Alternative zu einem fairen, ich betone, zu einem fairen Preis oder Tauschverfahren anzubieten? Und wenn nein, wäre es nicht zweckmäßig, für einige ganz besonders Betroffene in den Flugschneisen einmal darüber zu sprechen oder eine Betragung durchzuführen?

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Also meines Wissens gibt es keine gezielten Aufkaufprogramme in diesem Raum. Ich weiß auch nicht, ob das zielführend wäre. Wir nehmen das Thema, wie

begrenzen wir den Fluglärm und wie verhindern wir, dass er ansteigt am besten, wie vermindern wir ihn auch sozusagen auch durch geeignete Maßnahmen … aufgreifen. Ich glaube, dass das Signal auch, entschuldigen Sie, dass ich das so sage, aber dass das Signal, dass man anfängt aufzukaufen, einmal davon abgesehen, dass das haushälterisch, glaube ich, auch schnell ein Thema werden könnte, nicht das Richtige wäre. Denn damit wäre ja auch das Signal verbunden, dass man eigentlich solche Bemühungen um Begrenzung oder auch Minderung von Fluglärm vielleicht weniger intensiv betreiben müsste. Insofern … wir sind wirklich, nehmen Sie uns das bitte ab, wir sind wirklich dran an dem Thema, wir schauen, was wir machen können.

Was das Thema Wirbelschleppen jetzt angeht, gibt es meines Wissens intensive Beratungen von Grundeigentümern oder Hausbesitzern, Hausbewohnern, auch unter Beteiligung des Flughafens und es sind Einzelfälle, aber es sind natürlich Fälle – nun waren gerade zwei Fälle einmal öffentlich, es gab ja auch, ich weiß gar nicht von wem, eine Kleine Anfrage dazu, da haben wir die Listen auch einmal dargestellt –, das ist ein Thema, das nicht neu ist und das üblicherweise in Kooperation auch angegangen wird. Vielleicht kann Herr Eggenschwiler hier einmal oder die Luftaufsicht was sagen. Ich weiß nicht, wer das machen kann.

Herr Eggenschwiler: Also, ich kann nur bestätigen, also die Fälle, die es … es gibt nicht viele Fälle, das sind irgendwie zwischen drei und fünf pro Jahr auf alle Bahnrichtungen bezogen und ich vermute, die Kleine Anfrage ist wahrscheinlich auch schon veröffentlicht. Also, ich habe die Zahlen jetzt nicht dabei, aber das sind nicht große Schäden, die werden auch in der Regel sehr, sehr schnell behoben und wir sind auch in der Nachbarschaft dort immer wieder präsent und ansprechbar für Hausbesitzer und unser Umweltbereich ist dort auch sehr, sehr schnell mit vor Ort und klärt das. Also, die Wirbelschleppen sind ein physikalisches Phänomen, das werden wir nie ganz wegkriegen, aber es sind auch vergleichsweise wenige Fälle, das gilt für uns wie für andere Standorte auch.

Vorsitzender: Herr Warnholz.

Abg. Karl-Heinz Warnholz: Noch einmal konkret als Frage, Zusatzfrage. Ich rede hier nicht von vielen Grundstücken, sondern ich frage, ob einige Grundstücke, die direkt am Flughafen, direkt in der betroffenen Einflugschneise oder in den Einflugschneisen direkt am Flughafen liegen, ob da einmal Gespräche geführt worden sind? Faire Gespräche in der Form, wie ich jetzt vorgeschlagen habe, zum Tauschen oder dass Sie vielleicht stadteigene Grundstücke bekommen? Denn ich könnte mir vorstellen, wenn einige direkt betroffene Grundstücke, Häuser dort vielleicht in einem Verfahren, ja, freigemacht werden können, dass die auch nicht wieder verkauft werden oder auch nicht bewohnt werden, dass doch dann diesen Bürgern zum Teil, die hauptbetroffen sind, doch entscheidend geholfen werden kann. Und das würde ich gern wissen.

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Also zum einen, nach meinem Erinnerungsstand ist dieses Wirbelschleppenthema, zumindest die letzten Fälle, die aufgetreten sind, nicht unmittelbar am Flughafenzaun. Das heißt, das Risiko nimmt natürlich mit Nähe zum Flughafen zu, aber das hat man nicht dadurch abgestellt, dass man jetzt die, wie Sie sagen, Herr Warnholz, die direkt am Flughafen liegen, dort irgendwie auskauft und perspektivisch ihnen irgendwo ein anderes Haus zuweist oder was auch immer. Ich glaube, insofern das, was wir machen von der Seite der Stadtentwicklung, ist ja zu verhindern, dass es dort eine Verdichtung in den Fluglärmschutzzonen, was die Einwohnerzahl angeht, stattfindet. Da gibt es Begrenzungen in den Stadtentwicklungsmöglichkeiten, aber ich würde auch sagen, man sollte nicht das Signal aussenden, dass die Leute aus der Nachbarschaft des Flughafens sich doch besser verdünnisieren sollten, um das einmal leger auszudrücken, sondern wir sollten uns gemeinsam darum bemühen, dass der Flughafen so nachbarschaftsverträglich wie möglich

ist. Das Thema, was Sie angesprochen haben, wie gesagt, mit der Sicherheit und den Wirbelschleppen, das scheint mir hierfür aber jetzt nicht besonders einschlägig zu sein. Im Übrigen, da möchte Herr Huber noch ergänzen.

Herr Huber: Ich kann das jetzt nicht für alle Startbahnen berichten, ich wohne in Hamburg-Nord und die Frühlingssiedlung, wo die letzten Dachziegel runtergefallen sind, ist die beliebteste Wohnlage oder eine der beliebtesten Wohnlagen im Stadtteil und jeder, der da ein Haus hat, ist ein beneideter Mensch, und wenn er es anbieten würde, würde er es zehnmal sofort loswerden. Ich glaube nicht, dass wir den Menschen dort einen Gefallen tun würden, wenn wir anfangen würden, ihre Häuser aufzukaufen und abzureißen, ganz bestimmt nicht. Wenn Sie eine besondere Person im Auge haben, die ein Grundstück am Flughafen loswerden möchte, dann kann man dem oder der Person bestimmt helfen.

(Abg. Karl-Heinz Warnholz: Also ich rede von der Einflugschneise und nicht von vielen und von einigen, aber gut.)

– Ja, aber da war der Schaden.

Vorsitzender: Herr Dr. Duwe, anschließend Herr Thering und dann Herr Jersch.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Thema Wirbelschleppen hatte ich auch schon auf meinem Zettel. Es ist natürlich … es wurde schon gesagt, dass das ist ein atmosphärisches Phänomen, besser gesagt, wenn in der Atmosphäre selbst sehr wenig Bewegung ist, dann tritt so was auf, weil nämlich, wenn da Turbulenz drin ist, dann gibt es diese Wirbelschleppen zumindest nicht mehr in Bodennähe. Das führt mich dazu … natürlich kann man bei solchen Wetterlagen … wird da den Piloten schon Information gegebenen, es ist eine ganz ruhige Wetterlage und entweder bei der Landung oder bei Starts vor allen Dingen, passen Sie auf, können Sie da einen anderen Flugwinkel einsetzen. Ich kann mir vorstellen, dass bei jedem Flugzeugtyp die Wirkung eine andere ist und das Haus auch woanders steht, wo die Wirbelschleppe dann einsetzten wird. Deshalb kann ich auch Ihren Einwand verstehen, dass wir da nicht, also wir müssten ja praktisch durch das gesamte Areal dann aufkaufen, wäre ein bisschen teuer, glaube ich. Die Frage ist, kann man das noch besser vermeiden diese Wirbelschleppen, wenn sie überhaupt entstehen können in den Zeiten, wo eben die Gefahr besteht? Und wird jetzt schon mit den Piloten gesprochen, dass sie Maßnahmen ergreifen können? Ich weiß, man kann nicht viele Maßnahmen ergreifen, aber vielleicht gibt es da doch Möglichkeiten. Das ist zu den Wirbelschleppen.

Dann zum Lärmschutz selbst, kommen wir ja jetzt auch, aktiv und passiv. Wie ist der Stand des aktiven Lärmschutzes um den Flughafen herum? Gibt es da jetzt noch Maßnahmen, die geplant werden, wo auch Geld zur Verfügung steht? Beziehungsweise können Sie sich noch vorstellen, noch weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen?

Und dann natürlich zum Thema passiver Lärmschutz, der auch in dem CDU-Antrag Thema ist. Also ich bin der Meinung, dass man das Phänomen, dass viele Leute aus Hamburg wegfliegen, aber auch einige Touristen nach Hamburg hereinkommen, auch ein Wirtschaftsfaktor ist, dass man die Kosten, die man für passiven Lärmschutz einsetzt, auch von dem Steuerzahler, sprich also auch von der Stadt Hamburg, teilweise finanziert werden sollten, weil der Flughafen auch ein wirtschaftlicher Motor ist, der Einnahmen generiert dadurch, dass er eben hier ist. Sprich also, ich würde es zumindest überlegenswert halten, dass sich die Freie und Hansestadt Hamburg auch darum bemüht, beim passiven Lärmschutz auch einmal Geld in die Hand zu nehmen. Das waren die … Wir hatten noch ein bisschen mehr, würde ich sagen, und zwar nicht nur in der direkten Einflugschneise, sondern eben auch in den benachbarten. Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Also was den ersten Teil Ihrer Frage angeht, Herr Dr. Duwe, ist das nach meinem Kenntnisstand so, dass es natürlich einen kontinuierlichen Informationsaustausch zwischen den Piloten und den Fluglotsen am Tower gibt und dass ein wesentlicher Bestandteil in diesem Informationsaustausch natürlich die jeweilige klein- und großräumige Wetterlage ist, sodass also entsprechende Warnungen ergehen an die Piloten, wenn sich von Towerseite und in Kenntnis der jeweiligen Wettersituation dann was abzeichnet, was möglicherweise zu Problemen führen könnte. Inwieweit damit dieses Thema von Wirbelschleppen vorher abgedeckt werden kann, das kann ich dazu gar nicht sagen, vielleicht hat der Flughafen dazu noch Erkenntnisse?

Ansonsten, was Ihre Frage zu den passiven Schallschutzmaßnahmen angeht, haben wir ja schon gesagt, es scheitert nicht daran, dass nicht genug Geld zur Verfügung steht, die rechtlichen Rahmenbedingungen sind begrenzend für den Kreis der Begünstigten. Wir können das sicherlich auch noch stärker bewerben und uns im Einzelnen noch einmal die Kriterien angucken, welche Maßnahmen finanziert werden können und wo die Ausschlussgründe sind, um zu sehen, ob man da eine größere Flexibilität erzeugen kann. Ansonsten möchte dazu Herr Rieckhof und ich glaube, auch der Flughafen noch ergänzen.

Staatsrat Rieckhof: Herr Dr. Duwe, Sie müssten dann schon etwas konkreter sagen, an welche aktiven Lärmschutzmaßnahmen Sie in diesem Bereich denn dann denken.

Was passiven Lärmschutz angeht, haben wir ja in den entsprechenden Entgeltordnungen auf Basis eines Rechtes, das bundesweit angewandt wird, eine, wie ich finde, bewährte Regelung, die Programme werden halt immer einmal auch wieder verändert. Aber ich würde Frau Dr. Tjardes bitten, kurz aber dann doch noch einmal darzulegen, wie eigentlich das Thema Entgelte sich denn darstellt. Denn das ist eigentlich immer, dass am Ende ja doch, weil das offensichtlich nicht klar ist, dass am Ende ja von den Airlines bezahlt werden muss. Und dass das sozusagen auf Basis einer bestimmten Rechtslage erfolgt, das sollte hier vielleicht noch einmal klar werden.

Frau Dr. Tjardes: Ja, danke, gern. Vielleicht noch einmal ganz kurz zu den Rahmenbedingungen für die Entgelte. Dazu hatten wir ja schon an anderer Stelle erläutert, dass es so ist, dass Entgelte, wie sie erhoben werden, immer durch Kosten gegengedeckt werden müssen. Das heißt, wir können die Entgelte nicht sozusagen maximieren, ohne dass dagegen auch Kosten entstehen. Es ist auch so, dass auch im Rahmen von Entgelten natürlich Lärmzuschläge erhoben werden, und es gab, glaube ich, jetzt nicht in der aktuell geltenden Regelung, aber es gab früher halt auch eine Position, wo Airlines auch Entgelte, extra Lärmschutzentgelte bezahlt haben. Das ist im Moment ausgesetzt, weil es tatsächlich nicht abgerufen wird, dieses Geld, was vorhanden ist für Lärmschutzmaßnahmen. Und es ist eben so, dass wir insoweit natürlich die Airlines auch mit im Boot haben, aber auch an die Regelungen im Luftfahrtverkehrsgesetz gebunden sind und da jetzt auch nicht frei Regelungen erfinden können, wie wir noch mehr Entgelte einnehmen von den Airlines für Lärmschutzmaßnahmen. Da sind wir schon den Regelungen unterworfen und haben das da insoweit mit unserer gespreizten Entgeltordnung, die halt insbesondere bei den Verspätungen ja sehr, sehr hohe Zuschläge vorsieht, glaube ich, schon ein sehr, sehr gut ausgereiftes System aufgelegt. Und hinzukommt noch als Maßnahme, dass wir zum Beispiel einen Abschlag, ein Entgelt geltend machen für diejenigen, die ein besonders lärmarmes Fluggerät einsetzen, diese sogenannten Vortexgeneratoren, das ist noch so eine technische Einrichtung, die man noch an einem Flugzeug anbringen kann und das wird eben auch sozusagen positiv berücksichtigt bei der Entgeltberechnung, ich glaube, mit einem zehnprozentigen Abschlag sogar. Ja, also, das ist halt … insoweit sind das auch Maßnahmen, da kann man sich streiten, ist das jetzt aktiv oder passiv, weil wir natürlich dafür letzten Endes werben, dass dann halt ein lärmarmes Fluggerät auch am Standort eingesetzt wird.

Staatsrat Rieckhof: Ich finde es auch richtig, dass diejenigen, die den lauten Lärm, den großen Lärm erzeugen, auch tatsächlich entsprechend verpflichtet werden. Das heißt, diesen Mechanismus, dass wir die Höhe der Entgelte auch davon abhängig machen, in welchem Maße man zur Lärmbelastung beiträgt, der sollte erhalten bleiben. Insofern finde ich es auch nicht schwierig oder finde ich es schwierig sozusagen, von dieser verursachergerechten Regelung abzukommen. Und dass ein Liberaler uns das nun vorschlägt, wundert uns auch, aber das ist nur eine kleine Nebenbemerkung. Jedenfalls eine verursachergerechte Zuordnung ist aus unserer Sicht eigentlich die angemessene Praxis.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Thering, bitte.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich möchte noch einmal auf das Werben um leisere Flugzeuge eingehen, habe kurz noch einmal in den Fluglärmschutzbericht geguckt oder in den Fluglärmreport reingeguckt und da sieht man sehr deutlich, dass Ihr Werben ganz offensichtlich verpufft oder Sie nicht richtig werden. Nämlich wenn wir uns das angucken, ist der Anteil weniger lauter Flugzeuge, also der Lärmklassen 1 und 2, bis zum Jahr 2009 lag sie noch bei 31 Prozent und dieser hat sich im Jahr 2017 auf nur noch 13 Prozent mehr als halbiert, also 2009 flogen noch doppelt so viele leise Flugzeuge wie 2017. Das sind natürlich dramatische Zahlen. Und im Gegenzug sind die lauteren Lärmklassen, also von 66 Prozent auf 85 Prozent angestiegen. Und dann müssen Sie doch auch selbst sehen, dass das, was Sie zurzeit fabrizieren offensichtlich genau das Gegenteil bewirkt, also dass das keine steuernde Wirkung auf die Airlines hat. Ganz offensichtlich werden die leiseren Flugzeuge lieber zu anderen Airports geschickt und nicht nach Hamburg. Da würde mich interessieren, wie Sie sich das erklären und wie Sie dafür sorgen wollen, dass wir zumindest den Wert von 2009 wieder erreichen und am besten noch deutlich darunter kommen?

Der zweite Punkt ist auch noch einmal leisere Flugzeuge. Es wird ja von vielen Experten auch gesagt, dass der Neo für die Menschen am Boden gar nicht deutlich leiser ist. Vielleicht können Sie da noch einmal Zahlen liefern, wie sich das auf die Fluglärmbetroffenen auswirkt.

Und dann habe ich noch eine Frage zu den Bahnbenutzungsregeln. Das ist ja auch immer wieder ein großes Ärgernis und wir haben ja auch gesehen, dass die Bahnbenutzungsregeln jeden Tag quasi missachtet werden. Wir haben zum Beispiel die Bahnbenutzungsregel 2.3, die besagt ja, dass in der ersten und letzten Betriebsstunde sowohl Starts als auch Landungen nur über Norderstedt zu erfolgen haben, das passiert täglich leider nicht. Und es gibt eine Bahnbenutzungsregel, die quasi täglich sklavisch eingehalten wird und das ist die Bahnbenutzungsregel, die ein Verbot bei Start und Landung über Alsterdorf vorsieht außer jetzt, wo es nicht anders geht, weil irgendwelche Bahnsperrungen sind. Und gerade Sie, Herr Pollmann, Sie kennen das ja auch mit den Dieselfahrverboten, Max-Brauer-Allee, Sie schützen da ja ganz bewusst einzelne Gruppen, auch kleinere Gruppen, um andere größere Gruppen dann quasi auch noch mit Abgasen zu versorgen. Wie verhält sich das, oder wie erklären Sie das bei der Bahnbenutzungsregel, dass Sie quasi sklavisch eine Gruppe schützen und sagen, na ja, der Rest kann den ganzen Lärm abhaben. Wie schätzen Sie das ein? Müsste man nicht da auch einmal gucken, dass man den Lärm vielleicht ein bisschen fairer auf alle Hamburgerinnen und Hamburger aufteilt und nicht nur guckt, dass die Menschen quasi im Norden oder oben, Eimsbüttel, Altona ständig von dem Lärm betroffen sind? Wie schätzen Sie das als Senat ein, müsste man da gegebenenfalls auch einmal ran?

Vorsitzender: Herr Staatsrat. Ich bin ja froh, dass die Zuschauer sich so weit unter Kontrolle haben, dass sie dann ganz schnell ihre Beifallsbekundungen wieder zurückgenommen haben. Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Ja, Herr Vorsitzender. Herr Thering, also Ihr Ausflug in die Dieselgefilde in allen Ehren, aber ich möchte nur darauf hinweisen, wenn Sie sich das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts und vorher das Urteil des Hamburgischen

Verwaltungsgerichts angucken, dass wir geltendes Recht umsetzen. Und ich finde, wir sollten uns doch gemeinsam darauf verständigen, dass in dem Fall auch Richterrecht ernst zu nehmen ist und dass wir gut daran getan haben, in unserem Luftreinhalteplan das quasi zu antizipieren, was jetzt als eine Verpflichtung auch vom Bundesverwaltungsgericht festgestellt worden ist.

Was Ihre Frage zu dem Thema lautere Flugzeuge oder fehlender Durchsatz leiserer Flugzeuge angeht, dann habe ich ja schon eingangs gesagt, muss man bei der Interpretation dieser Zahlen ja sagen, es ist nicht in den gleichen Größenklassen zu einer Verschiebung zu lauteren Flugzeugen gekommen, sondern die Verschiebung zu lauteren Flugzeugen resultiert daher, dass im Durchschnitt mit einer ungefähr gleichbleibenden, im letzten Jahr sogar etwas rückläufigen Zahl von Flugbewegungen erheblich mehr Passagiere befördert werden und dass deswegen größere Flugzeuge zum Einsatz kommen, die, selbst wenn sie von der Technologie her lärmarm angelegt sind, mehr Lärm verursachen als die kleineren Flugzeuge, die bislang dort Verwendung fanden. Was richtig ist an Ihrer Aussage, ist natürlich, dass die besonders leisen Kategorien von Neo und dem entsprechenden Boeing-Modell sich am Markt nur langsam durchsetzen wegen der geschilderten Probleme insbesondere bei den Triebwerksherstellern, wo man gesehen hat, die ursprünglichen Erwartungen des Hochlaufs, die haben sich nicht so erfüllt. Wir setzen darauf, dass das trotzdem kommen wird, weil natürlich im Prinzip auch für die Airlines ein Interesse daran liegt, nicht nur leiser zu fliegen, sondern auch erheblich effizienter, was den Treibstoffverbrauch angeht, zu fliegen. Da ist es aber in der Tat so, da muss man – ist mein Kenntnisstand – zwischen den verschiedenen Kategorien des Neo und den jeweils verwendeten Triebwerksaggregaten unterscheiden. Bei einem dieser Triebwerksaggregate kommt es wirklich zu einer spürbaren, zu einer nachprüfbaren Entlastung und beim anderen ist das deutlich weniger der Fall. Insofern, Sie haben recht, da ist die Umsetzung durch einen schnelleren Hochlauf der besonders leisen Flugzeuge noch absolut schleppend und unbefriedigend, auch aus unserer Sicht.

Was die Frage der Bahnbenutzungsregeln angeht, dass es eine Bahnbenutzungsregel gibt, die eingehalten wird, das hat ja auch was … Ich meine, da kann man sehr strittig drüber diskutieren und ich sehe auch es legitim, dazu einen anderen Standpunkt einzunehmen, aber die Bahn, die über Alsterdorf führt, die führt insgesamt über deutlich dichtere und stärker besiedelte Wohngegenden als die anderen Bahnen. Und deswegen ist es bislang ein Konsens und eine Praxis gewesen, nach Möglichkeit dort Bewegungen zu vermeiden, außer in bestimmten Situationen, wo es entweder meteorologisch unabweisbar ist oder in den Situationen, die Sie jetzt geschildert haben. Und das ist natürlich für die, die im Bereich der anderen Bahnen leben, und da leben natürlich auch viele Menschen und die sind dadurch belastet, ein Ärgernis und da kann ich die Empörung darüber verstehen. Aber wie gesagt, es ist nicht so, dass man da jetzt gut daran täte, die Bewegungen auf alle vier Bahnen gleichmäßig zu verteilen, weil wir dann insgesamt die Zahl der Betroffenen noch einmal deutlich erhöhen würden.

Was ansonsten die Einhaltung der Bahnbenutzungsregelungen angeht, ich glaube, da ist vorher schon was zu gesagt worden, aber da kann im Detail sicherlich auch noch einmal vom Flughafen oder von der BBVI ergänzt werden.

Staatsrat Rieckhof: Ich möchte, weil wir ein Wortprotokoll führen, die Äußerungen von Herrn Thering auch nicht unerwidert lassen. Das ist eine unzutreffende Position, die Sie hier mit der angeblich missbräuchlichen Achtung oder mit der missachteten Bahnbenutzungsregel hier uns vorwerfen. Ich weiß nicht, ob Sie vorhin gerade draußen waren, Frau Dr. Tjardes hat das Thema auch rechtlich dargelegt. Ich möchte Sie ausdrücklich, damit das hier nicht so stehenbleibt, noch einmal bitten, kurz aber doch bestimmt auf die Rechtslage hier hinzuweisen, damit das, was hier immer herumgeistert oder in der Öffentlichkeit manchmal herumgeistert, auch hier noch einmal klargestellt wird.

Und was das Fluggerät angeht, würde ich Herrn Eggenschwiler noch einmal bitten, etwas zu sagen.

Herr Eggenschwiler: Ja, vielen Dank. Ich will gern noch einmal auf diese Lärmklassen eingehen. Herr Thering, Sie sind Experte am Flughafen, dann wissen Sie wahrscheinlich auch, die Lärmklasse 1 sind die, wenn ich jetzt von Verkehrsflugzeugen rede, nicht von den kleinen, sind das die Typen wie der Dash 8, also der fliegt beispielsweise von Hamburg nach Saarbrücken und Luxemburg, oder nach Riga ist auch eine Dash8 im Einsatz mit etwa 75 Plätzen. Das ist die Lärmklasse 1.

Die Lärmklasse 2, das sind im Moment, einziger Größerer ist der A320neo, den wir ganz bewusst in diese Klasse gesetzt haben, um einen Anreiz zu schaffen, dass dieser eben deutlich günstiger wird.

Die Lärmklasse 3 ist A319, die Lärmklasse 4 ist A321 und die Lärmklasse 5 ist die Boeing Triple Seven, also, die die Emirates einsetzt. Lärmklasse 6 ist dann der Jumbo und 7 sind die ganz alten, die wir hier sowieso nicht mehr sehen. Das sind vielleicht die Lärmklassen, um das noch einmal deutlich zu machen.

Und ich glaube, was wir gesehen haben ist, mit der Entwicklung des Luftverkehrs, also mit der Nachfrage, die Leute wollen reisen, ist auch eine höhere Nachfrage nach Flügen da. Und die wird im Moment befriedigt durch größere Flugzeuge. Also würden wir die heutige Menge so fliegen, dass wir nur Kategorie 1 und 2 hätten, also Dash, Dash 7 oder Dash 8, dann würden wir natürlich eine ganz andere Anzahl von Flugbewegungen haben müssen, um dieses Volumen überhaupt zu haben. Oder umgekehrt gefragt, würden wir sonst einfach, wenn wir sagen, es gibt nicht mehr, dann deckeln wir hier den Verkehr bei Flugzeugen der Größe von 120, was nicht marktgerecht ist.

Ich glaube, die Effizienz, die es in der Luftfahrt jetzt gegeben hat, die sehen wir hier. Die Durchschnittsflugzeuggröße für den Flughafen Hamburg übers Jahr ist 156 Sitze, wovon 120 im Schnitt besetzt sind. Das ist das, was wir heute haben. Und das zeigt auch die Effizienz, die hier gewachsen ist. Und ich glaube, das ist der Effekt, den Herr Pollmann auch erwähnt hat, wir haben gesehen, dass die Flugzeuge größer geworden sind und voller und damit ist es uns aber auch gelungen, dass die Anzahl der Flugbewegungen recht stabil geblieben ist. Wir sind dieses Jahr sogar im Minus. Also das ist alles Effizienz und damit auch erklärbar, wieso wir jetzt mehr Flugzeuge in der Klasse 3 und 4 haben und nicht mehr in der Klasse 1 und 2, schlicht, weil das auch eine Marktentwicklung ist.

Frau Dr. Tjardes: Dann ergänze ich gern noch einmal ganz kurz zu den Bahnbenutzungsregelungen. So, wie ich gerade eben schon dargelegt habe, handelt es sich dabei um ein lärmarmes Betriebsverfahren. Das entspricht den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie, wo man sich halt letzten Endes entscheiden kann, möchte ich den Lärm auf möglichst viele verteilen oder möchte ich den Lärm auf möglichst wenige verteilen. Und da es in unserem Fall so ist, dass in der Innenstadt in Hamburg ungleich viel mehr Menschen betroffen sind von dieser Anflugrichtung oder Startrichtung, ist es halt so, dass diese Bahnbenutzungsregelungen davon ausgehen, dass dieser Bereich generell eher zu verschonen ist. Aber es ist eben auch so, wie ich gerade gesagt habe, es ist nicht so, dass diese Bahnbenutzungsregelungen ein starres Korsett darstellen, sondern dass es halt so ist, dass es grundsätzlich maßgeblich ist, eine sichere und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs sicherzustellen. Und das ist immer die oberste Priorität auf dem Tower bei der Anwendung dieser Bahnbenutzungsregelungen, die eben, wie gesagt, ansonsten aber auch auf der EU-Umgebungslärmrichtlinie basieren.

Herr Eggenschwiler: Und dann darf ich vielleicht noch die Zahlen, soweit ich sie habe, ich habe jetzt nicht die Detailspezifikationen da des A320neo, aber dort, so wie ich die Zahlen im Kopf habe, ist es beim Start etwa eine Reduzierung von 3 bis 5 Dezibel, die der Neo bringt,

und das ist schon eine deutliche Reduzierung. Und beim Überflug sind es irgendwo zwischen 2 und 3 Dezibel leiser, im Überflug gemessen. Da gibt es so Standards. Aber das kann man auch nachlesen und vielleicht auch nachliefern. Aber ich glaube, das ist in der Fachwelt anerkannt, dass der Neo deutlich leiser geworden ist, genauso wie die neueren Geräte von Airbus, der A350 beispielsweise oder der Dreamliner von Boeing, also die neuen Generationen. Und die, die wir noch nicht erwähnt haben, es gibt den Bombardier, die CSeries, die hat die Swiss im Einsatz und die Baltic aus Riga, die sind auch in dieser vergleichbaren Lärmreduzierung wie der Neo.

Vorsitzender: Herr Thering bitte noch einmal.

Abg. Dennis Thering: Ja, ich muss dann noch einmal nachfragen. Sie sagten ja gerade, dass Sie möglichst wenige Leute quasi belärmen wollen. Da erklärt sich mir aber nicht, dass Sie ständig die Bahnbenutzungsregel 2.3 außer Acht lassen. Also wenn das wirklich das Ziel wäre, dann würden Sie ja nun wirklich in den Nachtstunden oder in den Abendstunden, in den Randzeiten, würden Sie die Flugzeuge dann ja alle über Norderstedt abwickeln, weil da ja nun deutlich weniger Menschen leben als zum Beispiel in Fuhlsbüttel, Langenhorn, Alstertal, Walddörfer und weiter hoch. Also das macht ja überhaupt keinen Sinn und da merkt man ja auch, dass Sie bei einigen Bahnbenutzungsregeln das sehr streng einhalten, bei den anderen nicht. Und es kann ja auch nicht sein, ich sage ja auch nicht, dass Sie rechtlich sich angreifbar machen, dadurch, dass Sie die Bahnbenutzungsregeln täglich missachten. Ansonsten wäre ja sicherlich schon einmal jemand auf die Idee gekommen, dagegen zu klagen. Natürlich gibt es Ausnahmeregelungen, aber Sie können es ja niemandem erklären, wenn Sie die Ausnahme zur Regel machen. So, und wenn Sie immer sagen, ja, es ist wetterbedingt oder von den Abläufen her nicht anders möglich, dass wir die Flugzeuge auch noch nach 22 Uhr über dem Nordosten Hamburgs starten lassen, dann ist das schon etwas merkwürdig und mich würde noch einmal interessieren, es wäre den Menschen, die jetzt derzeit extrem von Fluglärm betroffen sind, ja auch schon dadurch geholfen, dass man ihnen gewisse Lärmpausen zubilligt. So, dass man sagte, okay, jetzt habt ihr einmal eine halbe Stunde Ruhe oder eine Stunde und dann öffnen wir jetzt einmal eine andere Start- oder Landebahn, die wir sonst sklavisch immer quasi verschonen, um den Menschen, die wirklich permanent von Lärm betroffen sind, sie etwas zu entlasten. Gibt es da Überlegungen, dass man das nicht gleichmäßig aufteilt, das ist nicht möglich, das sehe ich genauso, aber dass man den Menschen, die zurzeit extrem belastet sind, zumindest einmal ein paar Lärmpausen zubilligt und die DFS auch einmal auffordert, solange es möglich ist von der Witterungslage, aber das ist es ja sehr, sehr häufig, dann auch Bahnen zu nutzen, die bisher nicht genutzt worden sind.

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Rieckhof: Also wir können das alles in dem Protokoll der Anhörung der Sachverständigen darlegen. Da hat die Deutsche Flugsicherung sich ja geäußert. Es darf auch hier nicht der Eindruck entstehen, als würde Herr Eggenschwiler oder würden seien Mitarbeiter hier Flugzeuge starten und landen lassen in Hamburg und Anflüge organisieren. Herr Eggenschwiler und die Flughafengesellschaft kümmern sich um die Abfertigungen am Boden, um das Ground-Handling und alle anderen Prozesse, aber die Frage, wo eine Maschine aus Deutschland oder aus Europa oder sonst wo hier anfliegt, entscheiden die Fluglotsen der Deutschen Flugsicherung. Das ist eine Aufgabe des Bundes und das machen hier …

(Zuruf Abg. Dennis Thering)

– Ja, deswegen darf nicht der Eindruck erweckt werden, und den erwecken Sie gerade hier, …

(Zuruf Abg. Dennis Thering: Nee.)

… dass dieses sozusagen in der Kompetenz, in der Zuständigkeit des Flughafens Hamburg liege. Dazu kann man eine Meinung haben und Herr Eggenschwiler hat dazu massenhaft Informationen aus seinem täglichen Betrieb, aber die Entscheidung, und darauf lege ich Wert, wo, wie, wann, wer anfliegt, ist eine Entscheidung, die die Fluglotsen der Deutschen Flugsicherung treffen. Und das ist so im Protokoll auch nachzulesen.

Abg. Dennis Thering: Herr Pollmann hat es gerade ganz anders gesagt, dass es politischer Wille ist. Also …

Staatsrat Rieckhof: Es gibt eine Bahnbenutzungsregelung, die ist in der Tat auch in diesem Luftfahrthandbuch, das hier Tausende Seiten voll hinter mir …, und das es sicherlich auch elektronisch gibt, festgelegt, aber letztlich, das muss so deutlich gesagt werden, und deswegen widerhole ich das noch einmal, ist das eine Entscheidung, die die Fluglotsen treffen und niemand anders. Und das ist ja auch gut so, denn es geht um die Sicherheit des Luftverkehrs.

Vorsitzender: Herr Jersch und anschließend Frau Dr. Schaal und Frau Oelschläger.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön, Herr Vorsitzender. Einige Fragen habe ich dann doch noch. Und dann fange ich einmal an mit der Frage nach den Bußgeldern für Verspätungen. Da war, wenn ich das richtig in Erinnerung habe, von 500 Euro für den Flug die Rede. Da würde mich einfach eine Einschätzung interessieren, denn wenn ich jetzt, eben habe ich noch einmal reingeguckt beim NDR, aber das ging auch durch die Presse, nachgesehen habe, dann hat ja wohl Verkehrssenator Horch eine mindestens Verzwanzigfachung des Bußgeldes für das Zweitereiheparken ins Gespräch gebracht. Nein, eine Verfünfzigfachung, sorry, eine Verfünfzigfachung von 20 Euro auf mindestens 1 000 Euro. Hier würde mich schon interessieren, ob eine entsprechende Erhöhung nicht auch bei den Flugverspätungen angemessen wäre, denn wenn dann die Fluggesellschaft mehr Wert darauf legt, dass ihre Angestellten nicht in der zweiten Reihe parken, als dass ihr Flugzeug verspätet ankommt, weil es teurer ist, dann ist das schon etwas abstrus.

Zusätzlich würde mich natürlich auch noch interessieren, kann man diese Verspätungsgebühren eigentlich im Gegensatz zu den Entgelten, die den Aufwänden entsprechend sein müssen, kann man diese Gebühren weiter erhöhen. Und wann würde da eine Evaluation stattfinden, ob es denn jetzt eine Wirkung erzielt hat?

Dann würde mich, Herr Eggenschwiler hat am Anfang einige Zitate aus der Expertenanhörung an die Wand geworfen, dort würde mich dann aber auch einmal ein Punkt, ich glaube, es war die Fluglärmschutzbeauftragte des Flughafens Frankfurt, interessieren, die ja durchaus von der Anwendung der Flugumleitungen auf den Flughafen Hahn geredet hat. Das fand ich ein schönes Beispiel von Best Practice. Die paar Umleitungen, die in Hamburg stattgefunden haben, sind ja erwähnenswert, weil sie eben so wenig sind. Da würde mich einfach interessieren, welche konkreten Richtlinien gibt es, damit ein Flug nicht mehr in Hamburg landet, sondern umgeleitet wird zum Beispiel in das schöne Mecklenburg-Vorpommern oder in das schöne Niedersachsen.

Dann würde mich noch einmal eine Aussage interessieren vom Anfang auch des Vortrages, dort hieß es, es sei jetzt begonnen worden, mit den Airlines sehr intensive Gespräche zu führen. Retrospektiv, muss ich sagen, ist diese Bemerkung für mich etwas irritierend, weil, für mich hätten diese sehr intensiven Gespräche eigentlich mit dem Projekt Pünktlichkeitsoffensive im Mai 2016 starten müssen. Hier würde mich einfach interessieren, was hat sich denn jetzt im Umgang mit den Fluggesellschaften geändert und wie sieht eine solche Intensivierung der Gespräche aus. Und hat man bis dahin gedacht, das ist ein Selbstgänger?

Ja, nur eine kleine Randanmerkung, weil, auch das war ja eines der Beispiele, die am Anfang aufgeführt worden sind, die Small Planet Airline, die tatsächlich einen ihrer Flüge verschoben hat, soweit ich das weiß, stand das auf der Folie. Wenn man in den Flugplan der Small Planet Airline reinschaut, dann bietet sie heute nicht aber Hamburg, sondern in ganz Europa und in den Ferienstandorten zehn Flüge an, von denen acht im Online als verspätet angezeigt werden und ganze zwei pünktlich. Ich glaube, man sollte vielleicht doch noch einmal mit den Fluggesellschaften intensiver reden beziehungsweise über die Zuverlässigkeit der Fluggesellschaften bei der Einhaltung von Regeln, weil, das, denke ich mir, ist ein Gesamtbild, das da erscheint.

Der Neo ist bereits gefragt worden. Und dann würde mich letztendlich eine Schlussbemerkung noch einmal interessieren, weil es da um die Einordnung des A320 in die Lärmklasse 2 ging.

(Herr Eggenschwiler: … neo.)

Ja, des A320neo in die Lärmklasse 2. Ist das triebwerkabhängig oder sind das alle A320neo, die so eingeordnet wurden?

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Ja, das war eine Menge Fragen, Herr Vorsitzender, Herr Jersch. Zum einen, was die Bußgeldhöhe angeht, ist mein Informationsstand, dass es dafür einen bundesgesetzlichen Rahmen gibt, der auch verändert wurde. Den Rahmen …, das bedeutet ja immer, im Ordnungswidrigkeitenverfahren muss man auslegen, in welchem Umfang man diesen Rahmen ausschöpfen kann. Man kann nicht einfach sagen, aus welchen Gründen auch immer, ich gehe immer bis an den oberen Rand. Wir versuchen natürlich, da auch in der Höhe der Bußgelder deutlich zu machen, wie ernst wir die Vorfälle nehmen müssen, aber trotzdem jeden einzelnen Vorgang anders bewerten.

Sie hatten nach den Verspätungsgebühren gefragt, bislang gab es Gebührentatbestände, die hatten wir auch angehoben für die Einzelausnahmegenehmigungen für die Zeit nach 24 Uhr. Und diese Verspätungsgebühren, wie gesagt, die sind noch einmal angehoben worden, die gelten ja für eine relativ geringe Zahl von Flügen, wo wir die Einzelausnahmegenehmigung erteilen. Und die erteilen wir ja nur, wenn ein besonderes öffentliches Interesse vorliegt oder wenn es zur Verhinderung einer Verkehrsstörung geboten ist. Und insofern ist das die Situation, die eintritt, wenn also Airlines oder Piloten bei uns anfragen und sagen, sie wollen nach 24 Uhr bei uns landen, sie haben sich so viel verspätet, dann wird das durch die Fluglärmschutzbeauftragte und unser Team gewürdigt, und wenn das abgelehnt wird, die Genehmigung, dann kommt es zu Umleitungsflügen. Wir oft das jedenfalls der Fall gewesen ist …, das ist nicht so häufig, aber das kommt dann schon einmal vor, dass ein Flug nach Hannover oder nach Parchim geht.

Was die Frage der Einsortierung des A320neo angeht, triebwerksabhängig, das könnte ich jetzt nicht beantworten, aber sicherlich weiß da Herr Eggenschwiler Bescheid.

Herr Eggenschwiler: Also Neo gilt für alle Neos, die beiden Triebwerkstypen, die es im Moment gibt. Dann zum Thema Gespräche, das letzte, regulär, Pünktlichkeit, war vorgestern, also das terminierte Gespräche, die wir führen, auch strukturierte. Und ich glaube, ich habe auch vorhin deutlich gemacht, dass wir dort inzwischen eine sehr, sehr detaillierte Aufbereitung haben der einzelnen Fälle, dass wir dort auch mit Fakten mit den Airlines sprechen. Und das spüren die Airlines, glaube ich, auch.

Thema Zuverlässigkeit, ich glaube, etwas reguliert der Markt ja auch, und das ist, eine Airline, die nie zuverlässig fliegt, wird gerade, wenn es jetzt im touristischen Bereich ist, wird ein Veranstalter dann auch mit der Airline dann einmal sprechen, ob er sie zukünftig noch

nimmt. Also wir sind sehr …, also wir sprechen auch mit denen, jetzt vor allem um die Verspätungsflüge, aber auch, wenn wir bei Airlines sehen, dass sich das irgendwie häuft, dann gehen wir der Sache schon auch nach. Also wie gesagt, das ist eine Aufgabe, die ich für uns auch sehe als Flughafen, natürlich auch im Interesse der Öffentlichkeit, dass wir solche, wenn es sich da wirklich einmal einreißt, mit denen auch sprechen.

Staatsrat Pollmann: Herr Vorsitzender, wenn Sie gestatten, ich bin Herrn Jersch, glaube ich, noch eine Antwort schuldig geblieben. Er hatte ja nach Verspätungsgebühren gefragt und ich hatte angesetzt und gesagt, für die Einzelausnahmegenehmigung erheben wir Gebühren, und das sind ja relativ wenige Fälle und da kommt es ja auch zur Ablehnung von Anträgen. Das, was jetzt neu ist, ist, dass wir eine Bearbeitungsgebühr für die Verspätungen zwischen 23 und 24 Uhr erheben werden. Eine Bearbeitungsgebühr, die sich, wie der Name schon nahelegt, an den bei uns entstehenden Aufwand für das nachträgliche Prüfen der Verspätungsgründe und des im Einzelnen Nachgehen bezogen auf diese Verspätungen zu orientieren hat. Und da wir das jetzt gerade einführen und mit 500 Euro aus unserer Sicht jetzt auch einmal aufwandsangemessen eingestuft haben, denke ich, sollten wir abwarten, wie sich das bewährt. Und ich finde, das ist jedenfalls auch noch einmal ein deutlicher negativer Anreiz, der gegen Verspätungen wirken sollte.

Im Übrigen, das gehört ja noch zu diesem Komplex, Bußgeldzahlungen, die Gewinnabschöpfungen, die wir dieses Jahr erstmalig durchgeführt haben, die orientieren sich ja an den Gewinnen, die durch aus unserer Sicht missbräuchliche Inanspruchnahme der Verspätungsregelung bei Airlines entstehen. Und die können dann eben auch, wenn es darum geht, dass Fluggäste ansonsten, wenn der Flug nicht mehr verspätet gestartet oder gelandet wäre, Entschädigungsansprüche nach der EU-Fahrgastrichtlinie gehabt hätten, zu sehr beträchtlichen Zahlen zusammenaddieren. Insofern sind wir da ja bei einzelnen Flügen, und das ist, wie gesagt, eine Sache, wo wir jetzt im Widerspruchsverfahren sind, bei Gewinnabschöpfungen in der Größenordnung von 20 000 Euro.

(Abg. Stephan Jersch: Danke.)

Vorsitzender: Frau Dr. Schaal, bitte.

Abg. Dr. Monika Schaal: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe noch eine Frage, auch zu einer Art Entschädigung. Wir haben ja jetzt wieder warmes Wetter, viele Leute sitzen draußen und im Flughafenumfeld fühlen sich ja viele gerade beeinträchtigt, ihre Immobilie auf Balkon und Garten zu nutzen. Unter welchen rechtlichen Bedingungen können denn Außenwohnbereichsentschädigungen angeboten werden? Das wäre eine Frage.

Und die andere Frage bezieht sich auch noch auf eine Äußerung aus der Anhörung. Dort wurde, ich meine, das war die Fluglärmschutzbeauftragte von Fraport, die gesagt hat, dass die Verspätungen auch entspannt werden könnten, wenn man das Schnellflugverbot aufheben würde. Also aus Klimaschutzgründen sei es also eben nicht gestattet, zu schnell zu fliegen. Man könnte ja mache Verspätung möglicherweise durch einen Gang mehr schon in der Luft sozusagen verhindern. Was ist da dran und welche Möglichkeiten hat man dazu als Landespolitik? Oder wer ist dafür zuständig?

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Rieckhof: Frau Dr. Tjardes dazu.

Frau Dr. Tjardes: Zu den Außenwohnbereichsentschädigungen, ich suche gerade die neuen …, finde ich jetzt leider so schnell nicht, aber Außenwohnbereichsentschädigungen gibt es für Ausbauflughäfen beziehungsweise in Lärmschutzbereichen an Ausbauflughäfen. Wir sind ein Bestandsflughafen und dementsprechend gibt es da keine rechtliche Grundlage nach der Lärmschutzverordnung derzeit.

Abg. Dr. Monika Schaal: Freiwillig?

Frau Dr. Tjardes: Auch das ist …

Herr Eggenschwiler: Also vielleicht kann …

Herr Welland: Vielleicht darf ich einmal kurz … Es gab im letzten Lärmschutzprogramm freiwillige Außenwohnbereichsentschädigungen seitens des Flughafens. Das hat es also in der Vergangenheit schon gegeben.

Herr Eggenschwiler: Vielleicht darf ich die Frage noch zum schnellen Fliegen von Dr. Schaal beantworten. Also ich weiß, dass viele Airlines jetzt gerade mit der 23-Uhr-Regel dann schon bemüht sind, so schnell zu fliegen, wie das Flugzeug darf und wie es kann und nicht, wie die wirtschaftliche Empfehlung ist. Das entscheidet aber der Pilot, das ist quasi sein Kommando auf dem Flugzeug, das kann man nicht anordnen. Und ich glaube, die Airlines haben schon ihre Empfehlungen an Piloten, dass sie das auch gestatten. Also die haben ja auch recht strenge Regeln, wie zu fliegen ist, auch von der wirtschaftlichen Seite. Und ich glaube, dass es schon so ist, dass mit den Zuschlägen, die wir nach 23 Uhr haben, die Airlines dann ihren Piloten anweisen, dass sie schneller fliegen, um eben vor 23 Uhr da zu sein, weil, diese Viertelstunde, die es vielleicht ausmacht, auf einem längeren Flug, ist dann letztendlich billiger, wenn sie schneller geflogen sind als das, was sie bei uns mehr bezahlen.

Vorsitzender: Frau Dr. Schaal.

Frau Dr. Schaal: Eine kurze Nachfrage. Ist diese, sage ich einmal, Geschwindigkeitsbegrenzung im Luftraum jetzt eine individuelle Regelung, die die Airlines für sich aus Kostengründen treffen oder gibt es da tatsächlich eine international geltende Vorschrift?

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Herr Eggenschwiler: Ich bin zwar nicht Staatsrat, aber …

Staatsrat Rieckhof: Herr Eggenschwiler.

Herr Eggenschwiler: Nein, also es gibt keine internationalen Geschwindigkeitsregeln in dem Sinne. Es ist so, dass die Flugzeuge ja so gebaut sind, dass sie eine optimale Geschwindigkeit haben, wo sie dann auch den optimalen Triebwerks- oder Treibstoffverbrauch haben. Bei An- und Abflügen ist es in der Regel so, dass die Flugsicherung dann gewisse Geschwindigkeiten vorgibt, weil die ja die Staffelung der Flugzeuge so organisieren müssen, dass die in den richtigen Abständen auf die Bahn kommen. Und dort werden den Piloten dann Geschwindigkeiten vorgegeben, aber das ist je nach Flughafen individuell und je nach Anflugverfahren.

Vorsitzender: Frau Oelschläger, bitte. Und anschließend Herr Thering.

Abg. Andrea Oelschläger: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich freue mich darüber, dass der Flughafen auch aktiv wird und zum Beispiel dieser Flug nach München dann 20 Minuten vorverlagert worden ist. Ich kann mir auch vorstellen, dass so was tatsächlich längere Gespräche braucht und dass man das nicht von heute auf morgen erledigen kann. Insofern habe ich den Eindruck, dass das Problem auch wirklich auch beim Flughafen angekommen ist beziehungsweise dann entsprechend auch versucht wird zu lösen. Ich würde noch einmal gern zurückkommen auf die Betriebsgenehmigung. Beide Senatsvertreter haben am Beginn der Sitzung gesagt, es geht um Bundes- und Europarecht und die Betriebsgenehmigung ist

vorhanden und im Grunde nicht zurücknehmbar beziehungsweise nicht veränderbar. Da würde ich gern wissen, wer hat diese Betriebsgenehmigung erteilt, wer kann sie ändern. Welche europa- oder bundesrechtlichen Regelungen würden gegen eine Änderung, zum Beispiel, wenn man sagt, tatsächlich eine Stunde früher den Flughafen schließen würde, so nach dem Motto, was würde dagegenstehen. Welche Gesetze?

Und in dem Zusammenhang würde ich noch gern wissen, die Betriebsgenehmigung für den Hamburger Flughafen ist bis 24 Uhr beziehungsweise …, oder bis 23 Uhr. Weil, wir hatten jetzt hier gehört, die Landungen zwischen 23 und 24 Uhr wären mit Ausnahmereglung.

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Rieckhof: Frau Dr. Tjardes wird das gleich im Einzelnen darlegen. Die Betriebsgenehmigung ist sozusagen in ihrer Grundform, es hat schon Vorläufer gegeben, von 1967. …

(Zuruf: 1956!)

… 1956 – noch älter – und dann 1967 erneuert worden. Und die Frage, wie man politisch damit umgeht, mag ein anderes Thema sein, aber die rechtlichen Rahmenbedingungen, das sind ganz erhebliche. Die kann Ihnen Frau Dr. Tjardes jetzt noch einmal darlegen.

Frau Dr. Tjardes: Vielen Dank. Frau Oelschläger, Sie hatten gefragt, wer die Genehmigungsbehörde ist. Das ist tatsächlich in Hamburg die BWVI. Allerdings sind wir da nicht allein. Wir müssen uns halt bei Genehmigungsfragen mit dem Bund abstimmen, der halt … Weil wir in Bundesauftragsverwaltung tätig sind, hat das Bundesministerium für Verkehr da ein gewisses Mitspracherecht sozusagen beziehungsweise ein Vetorecht sogar. Das haben sie halt das letzte Mal, glaube ich, 2015 in Köln auch geltend gemacht. Da hat halt die Landesregierung versucht, die Betriebszeiten anzupassen. Das hat das Bundesverkehrsministerium untersagt und hat dementsprechend halt in Ausübung dieser bundesauftraglichen oder der Rechts- und Fachaufsicht eine Weisung erteilt und hat halt das verhindert, dass diese Betriebsanpassung an die Betriebszeiten angepasst worden sind.

Im Übrigen gibt es auch noch EU-rechtliche Vorgaben, nach denen wir uns zu richten haben. Es gibt eine EU-Richtlinie zu Betriebszeiten, die halt auch vorsieht, dass die Einschränkung von Betriebszeiten nur das allerallerletzte Mittel sein kann, wenn man halt Lärmschutzmaßnahmen ergreift. Das entspricht wiederum dem sogenannten Balanced Approach, der halt von der ICAO – das ist die Internationale Zivilluftfahrtorganisation – festgelegt worden ist, um halt Lärmschutzmaßnahmen angemessen abbilden zu können.

Und Sie hatten ja gefragt, wie wir in Hamburg, welche Betriebszeiten wir haben. Es ist grundsätzlich so, dass wir 24 Stunden am Tag Betriebszeiten haben, weil wir ja auch in der Nacht zum Beispiel für Medical Flights offen haben oder auch für andere Notfallsituationen natürlich geöffnet haben. Und das System, was dann halt sozusagen als Nachtflugbeschränkung dazukommt, setzt eben darauf, dass der regelhafte Flugverkehr bis 23 Uhr gilt und danach eine Verspätungsregelung eingreift. Das ist halt ein angemessenes System von Lärmschutzmaßnahmen, die halt dann sozusagen obendrauf gesetzt worden sind auf diese Genehmigungen, die seit … Die ist ja schon, ich glaube … 1920 gab es eine. Die ist dann halt in den Wirren des Weltkriegs untergegangen, wurde 1956 erneuert und ist seitdem immer fortgeschrieben worden. Ich hoffe, das …

Vorsitzender: Frau Oelschläger noch einmal bitte.

Abg. Andrea Oelschläger: Danke schön für die … Eine Nachfrage hätte ich dazu. Also ist es letztendlich eine Verhandlungssache, wenn man sagen würde, so nach dem Motto, nach 22 Uhr dürften vielleicht nur noch leise Flugzeuge landen oder irgendwas in der Richtung.

Sie sagten, Verhandlungen mit dem Bund, nicht allein, nicht allein Hamburg wäre zuständig, aber es wäre durchaus eine Möglichkeit, eine Betriebsgenehmigung auch zu verändern.

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Rieckhof: Herr Huber.

Herr Huber: Ich möchte noch einmal deutlich machen, der Flughafen ist an 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr in Betrieb. Und das Flughafenrecht kennt die Betriebszeit. Das ist die 24 Stunden an 365 Tagen. Das muss der Flughafen gewährleisten. Da muss das Personal sein. Da müssen alle Sicherheitseinrichtungen rund um die Uhr besetzt sein. Es muss jederzeit ein Flugzeug auch in Not hier herunterkommen können, wenn das notwendig ist. Es gibt am Flughafen Betriebsbeschränkungszeiten. Das ist die Nacht von 0 Uhr bis 6 Uhr. Und der zugelassene Regelbetrieb, das ist der bis 23 Uhr, dürfen regelmäßige Flugzeuge planmäßig landen. Und nach 23 Uhr dürfen sie verspätet landen.

So. Das ist keine Ausnahme und das ist auch keine Sondergenehmigung und das ist auch kein Zugeständnis, sondern das ist der genehmigte und bestandskräftig genehmigte Regelbetrieb am hamburgischen Flughafen. Und die Einziehung dieser Genehmigung, ihre Veränderung ohne einen Antrag wäre nur dann möglich, wenn die verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen dafür vorliegen, also Rechtswidrigkeit des Bescheides. Der ist aber nicht rechtswidrig. Der ist rechtmäßig. Also können wir ihn auch nicht verändern, selbst wenn wir einen politischen Auftrag dazu hätten.

Vorsitzender: Herr Thering.

Abg. Dennis Thering: Eine letzte Frage, eine Anmerkung noch einmal zur Bahnbenutzungsregel. Wir sind ja auch in ständigem Kontakt mit der Deutschen Flugsicherung, ob es jetzt eine Expertenanhörung oder bei meinem Besuch auf dem Tower … Und dort wurde auch noch einmal ganz deutlich gesagt, natürlich können wir auch andere Bahnen nutzen, zum Beispiel die gesperrte Bahn oder die Bahn, die nicht benutzt werden soll über Alsterdorf. Das ist ohne weiteres möglich. Man sagt dort aber auch, es ist politischer Wille, dass wir die weitestgehend irgendwie aus dem Ganzen heraushalten, aber unterm Strich können wir feststellen, Sie möchten dort nichts dran ändern und Sie haben auch sonst wenig neue Ideen oder eigentlich gar keine neuen Ideen, wie Sie den Fluglärm in Hamburg reduzieren können.

Eins würde mich noch einmal interessieren, das Thema Beschwerden. Da wird ja auch immer drüber gesprochen. Ich habe das jetzt kürzlich abgefragt. Rund 25 000 Beschwerden sind von Januar bis April eingegangen. Dabei werden ja aber immer nur die Beschwerden oder die Beschwerdeführer gezählt, die auch ihre Identität preisgeben. Also wenn jetzt jemand sagt, ich möchte mich jetzt anonym beschweren, dann zählt er dort ja nicht mit rein. Da würde mich einmal interessieren, wie viele anonyme Beschwerden es eigentlich gab oder ob die einfach unter den Tisch fallen und gar keine Berücksichtigung mehr finden, weil, das wäre ja schon merkwürdig. Es gibt natürlich auch einige Leute, die sagen, ich möchte meine Identität nicht preisgeben, weil ich gegebenenfalls, keine Ahnung, für die Stadt arbeite oder hast du nicht gesehen, und die müssten natürlich dann auch in irgendeiner Statistik auftauchen. Wie viel sind das ungefähr?

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Also nach meinem Kenntnisstand, Herr Thering, fällt bei uns keine Beschwerde unter den Tisch. Natürlich müssen wir mit den Datenschutzvorgaben sorgfältig umgehen und deswegen auch gewährleisten, dass über die Identität von Beschwerdeführern überhaupt keine Aussagen in die Öffentlichkeit geraten oder irgendwo in falsche Hände geraten. Bezogen auf den gesetzlichen Auftrag haben wir die Verpflichtung, die

Beschwerden zu zählen und gleichzeitig die Zahl der Personen, die Beschwerden ausüben, zu zählen. Und das tun wir auch. Im Übrigen, das kann Frau Pieroh, die Fluglärmschutzbeauftragte, sicherlich noch einmal detaillierter darstellen.

Frau Pieroh-Joußen: Ja also, man hört das immer wieder, dass wir anonyme Beschwerden nicht zählen. Das stimmt aber nicht. Das geht auf eine Diskussionsrunde zurück, die einmal bei Schalthoff war. Und da wurde eine Aussage getroffen, wir würden bestimmte Beschwerden nicht zählen. Die war definitiv falsch, diese Aussage, und die ist auch weiterhin falsch. Zu allen Zeitpunkten sind auch anonyme Beschwerden gezählt worden. Und in der Zahl der 24 874 Beschwerden, die von Januar bis April eingegangen sind, war auch eine Vielzahl von anonymen Beschwerden.

Von der Größenordnung her kann ich es nicht genau sagen. Es ist aber so eine Größenordnung von an die Hälfte, die auch anonym vorgetragen werden. Das sind jetzt mittlerweile wesentlich mehr, als das schon einmal waren. Also der Anteil der anonymen Beschwerden ist stark angestiegen. Und die Anzahl der Beschwerdeführer bis Ende April betrug 663.

Vorsitzender: Herr Thering.

Abg. Dennis Thering: Aber dann stimmen Sie mir schon zu, dass dann immer wieder, wenn gesagt wird, na ja, es gab 663 Beschwerdeführer, dass das dann doch schon stark manipulativ ist, weil, wenn Sie mir sagen, die Hälfte der Beschwerden waren anonym, dann muss das ja auch irgendwie hier abgebildet werden oder man spricht gar nicht mehr über die Anzahl der Beschwerdeführer, weil, die Zahl ist ja nicht ehrlich, weil, Sie wissen ja gar nicht, wie viele Anonyme sich beschwert haben. Von daher, finde ich, sollte man in der zukünftigen Diskussion dann nicht immer darauf verweisen, es gab 25 000 Beschwerden, aber nur 663 Beschwerdeführer, weil, Sie wissen ja gar nicht, wie sich das mit den Anonymen verhält. Also da müssen Sie jetzt nicht darauf antworten, aber ein bisschen manipulativ ist diese Aussage, die Sie ja immer vor sich hertragen, dann in der Richtung schon.

Staatsrat Pollmann: Also Herr Thering …

Vorsitzender: Herr Staatsrat.

Staatsrat Pollmann: Unsere Absicht ist es nicht … Entschuldigung, Herr Vorsitzender. Unsere Absicht ist es nicht, irgendwie da Missbrauch zu betreiben oder manipulativ mit den Zahlen umzugehen. Im Übrigen wüsste ich auch nicht, wie man zu der Aussage kommen würde zu sagen, es handelt sich nur um 600 Beschwerdeführer. Das sind Menschen, die sich in ihren Rechten, in ihrer Gesundheit beeinträchtigt sehen und die von ihrem Beschwerderecht Gebrauch machen. Und da würde ich mir jegliche Bewertung dieser Zahl im Verhältnis zu anderen Zahlen selbstverständlich vollkommen verbitten. Im Übrigen, was dieses Thema angeht, ob da eine Diskrepanz drin liegt, das kann Frau Pieroh auch noch einmal aufhellen.

Frau Pieroh-Joußen: Also wir haben ja einmal die Zahlen auf die Kleine Anfrage, die Sie vor kurzem gestellt haben. Darüber hinaus basiert aber unsere Statistik auf dem Fluglärmschutzbeauftragtengesetz. Dabei handelt es sich um eine Jahresstatistik. Und wenn Sie in der Jahresstatistik des letzten Jahres nachgucken – die haben wir im Internet –, da ist eindeutig zugeordnet, wie viele Beschwerden einem Beschwerdeführer zuzuordnen sind und wie viele nicht. Und aus dieser Tabelle ergibt sich ganz klar, was an Beschwerden anonym vorgelegt wurde und wo ein Beschwerdeführer eine Beschwerde vorgelegt hat, der gesagt hat, ich möchte als Beschwerdeführer aufgenommen werden. Das ist aus der Statistik ganz klar erkenntlich. Das war ja hier nur die Antwort auf die schriftliche Kleine Anfrage. Also in der Gesamtstatistik sind die anonymen Beschwerden ausgewiesen.

(Abg. Dennis Thering: Wenn ich die Anfrage (…)!)

Vorsitzender: Damit sind wir am Ende der Senatsbefragung, am Ende deshalb, weil ich keinen Redebedarf oder Fragebedarf vonseiten der Abgeordneten mehr an dieser Stelle sehe. Mir ist zu Ohren gekommen, dass es ein Anliegen der SPD-Fraktion ist, gegebenenfalls auch der anderen Fraktionen ist, am heutigen Abend nicht zu irgendeiner Beschlussfassung zu kommen. Ich gebe mit auf den Weg, eine Beschlussfassung in dieser Hinsicht wäre eine weiterreichende rechtliche Möglichkeit, die im Sinne des Eingabenausschusses liegt. Eine Beschlussfassung vonseiten dieses Ausschusses würde allerdings auch nur bedeuten, dass wir eine Beschlussempfehlung an die Bürgerschaft geben würden. Endgültig beschließen würde die Bürgerschaft, egal was der Ausschuss an dieser Stelle empfiehlt. Aber ich möchte an dieser Stelle zunächst Frau Dr. Schaal die Möglichkeit geben, das Anliegen dann zu schildern. Frau Dr. Schaal.

Abg. Dr. Monika Schaal: Schönen Dank, Herr Kreuzmann. Das ist richtig. Wir haben die Obleute heute informiert, dass wir gern die Senatsbefragung, die wir ja jetzt seit 17 Uhr machen … Das sind über drei Stunden mit einem umfänglichen Wortprotokoll, das uns dann sicher in einiger Zeit erwartet. Und wir möchten gern diese Befragung, die ja auch für uns Etliches auch an neuen Informationen gebracht hat, in Ruhe auswerten, ehe wir dann zu einer Bewertung oder Befassung im Ergebnis der Volkspetitionen der beiden anderen Drucksachen kommen. Wir sollten das also dann so zusammen machen.

Vorsitzender: Herr Thering.

Abg. Dennis Thering: Das verstehe ich jetzt nicht ganz. Unser Antrag ist jetzt, glaube ich, sieben Monate alt. Also da sollten Sie sich eigentlich schon langsam Gedanken drüber gemacht haben, ob Sie das möchten oder nicht. Und es zeigt sich ja auch aufgrund der hohen Zahl der Betroffenen, dass hier wirklich Eile geboten ist. Und dieses weiter, immer ständig weiter Verschieben, damit ist, glaube ich, niemandem geholfen. Also wir würden dringend darauf drängen wollen, dass wir den Antrag der CDU-Fraktion hier und heute jetzt auch abschließend oder nicht abschließend, aber beschließen und dann auch eine Empfehlung an die Bürgerschaft geben.

Vorsitzender: Dann entnehme ich hieraus Folgendes: Wir müssen über die beiden Dinge hier abstimmen, sowohl über das Anliegen der SPD-Fraktion, alle drei Drucksachen zu vertagen, zumindest die Beschlussfassung zu vertagen … Darüber lasse ich jetzt zunächst einmal abstimmen. Wer dem Anliegen der SPD folgen möchte, möge da zustimmen. – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Bei Gegenstimmen der FDP- und CDU-Fraktion und Enthaltung der AfD-Fraktion …

(Zuruf Abg. Stephan Jersch)

… und der LINKEN – Entschuldigung, Herr Jersch, das habe ich nicht wahrgenommen – ist die Beschlussfassung zu diesen drei Drucksachen vertagt.

Dem entgegen haben wir aber auch noch einmal die Antragslage vonseiten der CDU-Fraktion. Wer die Drucksache …

(Zurufe)

Ja gut, kann man so sehen. Damit ist das vertagt und wir können den Tagesordnungspunkt 2 ins Auge fassen, betrifft die … Und das Wortprotokoll schließen, klar.

Zu TOP 2

Keine Niederschrift, siehe Zwischenbericht an die Bürgerschaft.

Zu TOP 3

Keine Niederschrift, siehe Bericht an die Bürgerschaft.

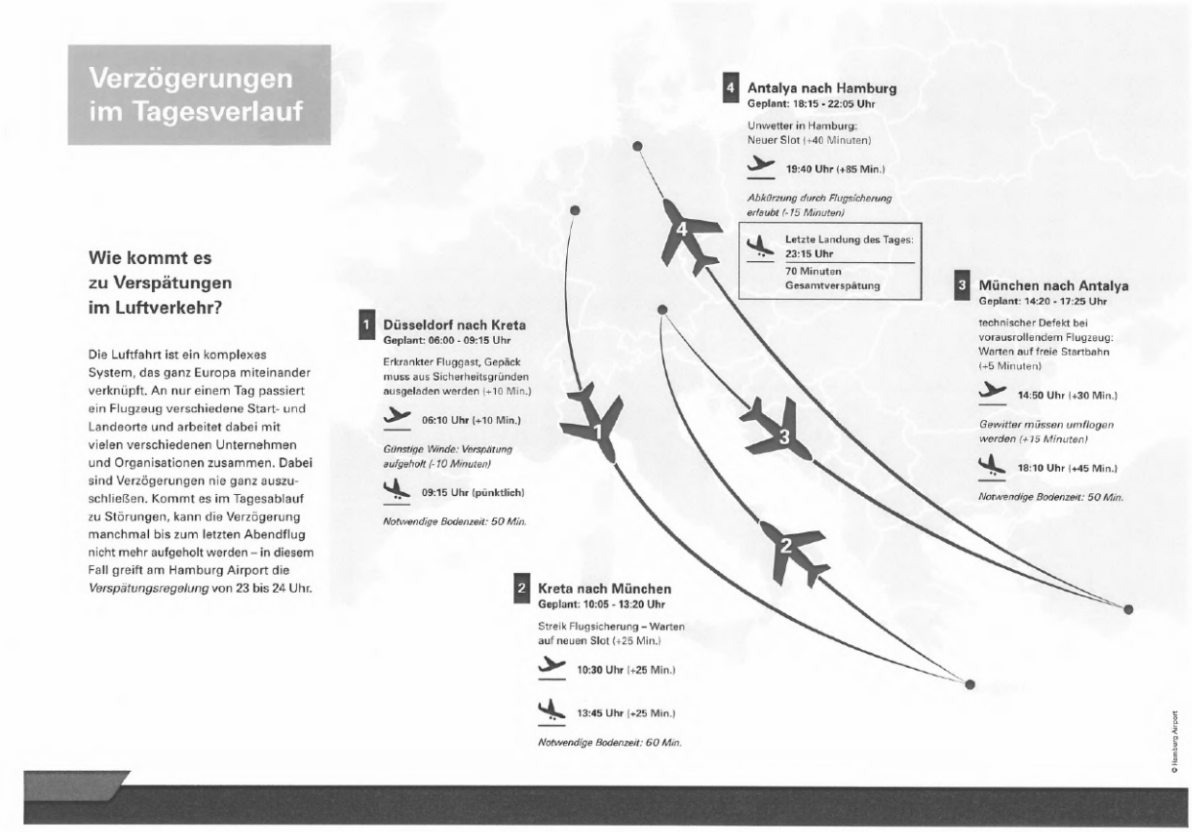
Zu TOP 4

Termin

Der Ausschussvorsitzende informierte, dass die nächste Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Energie am 20. Juni 2018 stattfindet.

Birgit Stöver (CDU)/ Thomas Kreuzmann (CDU) (Vorsitz)	Dr. Kurt Duwe (FDP) (Schriftführung)	Jana Nielsen (Sachbearbeitung)

Anlage 1


Verzögerungen im Tagesverlauf
Wie kommt es zu Verspätungen im Luftverkehr?
Die Luftfahrt ist ein komplexes System, das ganz Europa miteinander verknüpft. An nur einem Tag passiert ein Flugzeug verschiedene Start- und Landeorte und arbeitet dabei mit vielen verschiedenen Unternehmen und Organisationen zusammen. Dabei sind Verzögerungen nie ganz auszuschließen. Kommt es im Tagesablauf zu Störungen, kann die Verzögerung manchmal bis zum letzten Abendflug nicht mehr aufgeholt werden – in diesem Fall greift am Hamburg Airport die Verspätungsregelung von 23 bis 24 Uhr.
1 Düsseldorf nach Kreta
Geplant: 06:00 - 09:15 Uhr
Erkrankter Fluggast, Gepäck muss aus Sicherheitsgründen ausgeladen werden (+10 Min.)
06:10 Uhr (+10 Min.)
Günstige Winde: Verspätung aufgeholt (-10 Minuten)
09:15 Uhr (pünktlich)
Notwendige Bodenzeit: 50 Min.
2 Kreta nach München
Geplant: 10:05 - 13:20 Uhr
Streik Flugsicherung – Warten auf neuen Slot (+25 Min.)
10:30 Uhr (+25 Min.)
13:45 Uhr (+25 Min.)
Notwendige Bodenzeit: 60 Min.
3 München nach Antalya
Geplant: 14:20 - 17:25 Uhr
technischer Defekt bei vorausrollendem Flugzeug: Warten auf freie Startbahn (+5 Minuten)
14:50 Uhr (+30 Min.)
Gewitter müssen umflogen werden (+15 Minuten)
18:10 Uhr (+45 Min.)
Notwendige Bodenzeit: 50 Min.
4 Antalya nach Hamburg
Geplant: 18:15 - 22:05 Uhr
Unwetter in Hamburg: Neuer Slot (+40 Minuten)
19:40 Uhr (+85 Min.)
Abkürzung durch Flugsicherung erlaubt (-15 Minuten)
Letzte Landung des Tages: 23:15 Uhr
70 Minuten Gesamtverspätung
© Hamburg Airport

Anlage 2

© Flughafen Hamburg GmbH

Hamburg Airport

1 Experten bescheinigen Hamburg vorbildliche Aktivitäten im Umgang mit Verspätungen und Fluglärm

- Startverfahren im Luftfahrthandbuch

„Natürlich kann das dann nur als ein Vorschlag im Luftfahrthandbuch genannt werden und es ist eine freiwillige Sache, ob die Fluggesellschaften das dann machen oder nicht. Aber die Bürger bei uns, die würden sich davon etwas versprechen, dass es im Luftfahrthandbuch drinsteht und die verweisen auch auf das Beispiel hier in Hamburg."

Dirk Treber, Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Expertenanhörung
im Ausschuss für Umwelt und Energie am 22.03.2018

- Lärmabhängige Entgelte

„[...] Wir haben eine sehr hohe Spreizung und eine sehr [...] ausführliche und weit entwickelte Entgeltordnung. Wo Sie [in Hamburg] weiter sind als wir, ist an dem Punkt, wie gehe ich mit Verspätungen um. Also da sind bei Ihnen sozusagen die Diskrepanz und die Aufschläge höher als bei uns."

Regine Barth, Fluglärmschutzbeauftragte des Landes Hessen, Expertenanhörung
im Ausschuss für Umwelt und Energie am 22.03.2018

- Außenbereichsentschädigungen

„Das ist ein gesetzlicher Tatbestand, und zwar ergibt der sich aus dem Fluglärmschutzgesetz [...] für einen neuen oder wesentlich ausgebauten Flughafen. [...] Diesen Sachverhalt haben Sie hier in Hamburg nicht. Den können Sie auch nicht an der Stelle letztlich einfordern, weil er sich aus dem Gesetz ergibt."

Thomas Schäfer, Frankfurt Airport Services Worldwide, Expertenanhörung
im Ausschuss für Umwelt und Energie am 22.03.2018

Hamburg Airport

1 Experten bescheinigen Hamburg vorbildliche Aktivitäten im Umgang mit Verspätungen und Fluglärm

- Lärmpausen

„Die Idee ist, dass ich in kapazitätsärmeren Zeiten [...] versuche zwischen verschiedenen Stunden abzuwechseln, um längere Lärmpausen zu schaffen [...]. Die Lärmpausen in Frankfurt sind so konzipiert, dass sie von 20 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr Abwechslungsbereiche vorsehen. [...] Wir haben drei Landebahnen nebeneinander, die wir zum Teil abwechselnd benutzen können. Das ist ein großer Unterschied zu dem, was Sie hier in Hamburg haben. Insofern weiß ich nicht, ob Sie das [Lärmpausenmodell] eins zu eins kopieren können."

Regine Barth, Fluglärmschutzbeauftragte des Landes Hessen, Expertenanhörung im Ausschuss für Umwelt und Energie am 22.03.2018

- Ordnungswidrigkeitsverfahren

„[...] Ich sehe auch mit großem Interesse, was Sie hier machen, sowohl mit dem Thema Ordnungswidrigkeiten [...] und wir gucken mit Interesse auf Ihre Vorgaben zum Startverfahren, die Sie ja hier gemeinsam eingeführt haben, und was das an möglicher Entlastung für Hamburg bringt."

Regine Barth, Fluglärmschutzbeauftragte des Landes Hessen, Expertenanhörung im Ausschuss für Umwelt und Energie am 22.03.2018

- Staffelung der lärmabhängigen Entgelte

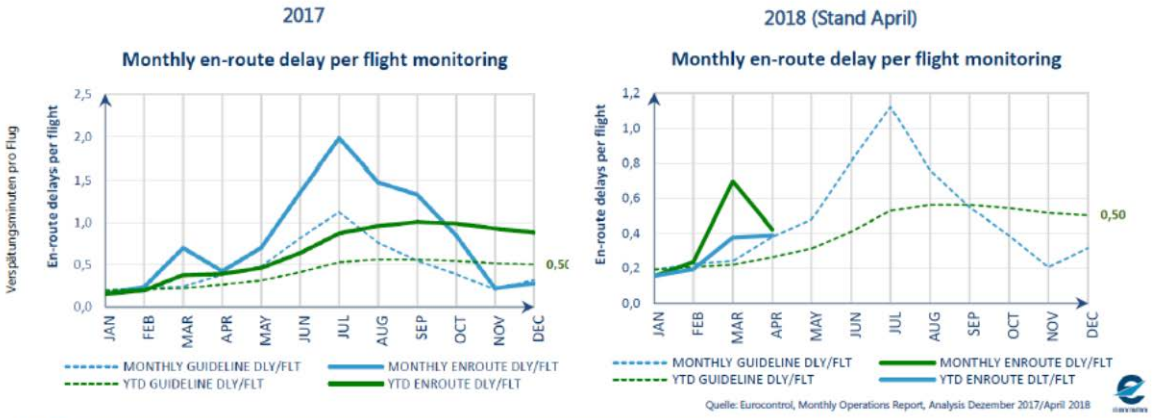
„Wenn es um einen Flieger geht, der um 23.17 Uhr landet, das Beispiel habe ich einmal konstruiert, dann zahlt der in Hamburg, wenn die Zahlen korrekt sind, etwa 1600 Euro, der A 320, und in Frankfurt würde er etwa 600 Euro zahlen an Landegebühren. Also ich glaube, das spricht doch eigentlich für Hamburg [...]."

Thomas Schäfer, Frankfurt Airport Services Worldwide, Expertenanhörung im Ausschuss für Umwelt und Energie am 22.03.2018

Seite 2

Hamburg Airport

2 Aufgrund des hoch frequentierten EU-Luftraums entstehen Verspätungen



Anstieg von Verspätungen im gesamteuropäischen Raum

Seite 3

Hamburg Airport

3 Die Zahl der Verspätungen stieg zuletzt europaweit – nicht allein in Hamburg

Eine branchenweite Herausforderung:

Verspätungen in 2017 (je nach gültiger Beschränkung):

DUS: 2.200 HAM: 1.038 Berlin Tegel: 1.142

DUS: 415* HAM: 257* Berlin Tegel: N.A.*

*Aktueller Stand Jan. bis Ende April 2018 (je nach gültiger Beschränkung)

- Verspätungen nehmen derzeit gesamtheitlich zu und nicht allein in HAM, der Verspätungsursprung liegt meist anderen Orts (April 2018: 97 % außerhalb HAM verschuldet)
- Das Niveau der Verspätungszahlen war Anfang der 2000er Jahre aufgrund der Verkehrssituation sehr gering, die jetzigen Erhöhungen sind somit zu Teilen auf Basiseffekte zurückzuführen

Hamburg Airport

4 Verspätungen nach 23 Uhr resultieren oft aus vorherigen Umläufen

Beispiel anhand der Umlaufbewegung eines Ferienfliegers

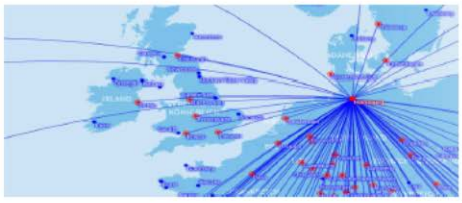
- Die Maschine fliegt an einem Tag von Düsseldorf über Kreta, München und Antalya nach Hamburg, Geplante Ankunft in HAM: 22:05 Uhr, tatsächliche Ankunft: 23:15 Uhr
- Ø 191 Passagiere pro Flug

Umlaufverbindungen	Zeit laut Flugplan	Tatsächliche Zeit	Verspätung	Ursache
Düsseldorf - Kreta	6:00 bis 9:15 Uhr	6:10 bis 9:25 Uhr	**+10 Minuten**	Erkrankter Passagier → Gepäckausladung
Kreta – München	10:05 bis 13:20 Uhr	10:30 bis 13:45 Uhr	**+25 Minuten**	Streik der Flugsicherung
München – Antalya	14:20 bis 17:25	14:50 bis 18:10 Uhr	**+45 Minuten**	Defekte Maschine blockiert Rollwege
Antalya – Hamburg	18:15 bis 22:05	19:40 bis **23:15**	**+70 Minuten**	Unwetter in Hamburg

Hamburg Airport

5 Die geografische Lage des Flughafens Hamburg erfordert längere Flugzeiten

- Flughafen Hamburg ist fünftgrößter Flughafen Deutschlands und am nördlichsten gelegen
- Nördliche Lage bedingt längere Flugzeit, insbesondere von Flügen aus südlicher Richtung
  - 61% der Flüge am Flughafen Hamburg gehen aus/nach Richtung Süden
  - 42% der Flüge sind Auslandsflüge aus/nach Richtung Süden
  - Damit geht deutliche Mehrheit aller Flüge aus/nach Richtung Süden



Hamburg Airport

6 Airlines und Flughafen stellen sich gemeinsam den Herausforderungen

Gemeinsam wird alles operativ mögliche unternommen, um die Zahl der Verspätungen so gering wie möglich zu halten

a. Flughafen:

- Personelle Aufstockung, u. a. bei den Bodenverkehrsdiensten (~100 MA)
- Deutliche Entgelterhöhung – insb. nach 23:00 Uhr
  - Bsp.: A320-Maschine landet um 23:17h
  - Nachtzuschlag FRA: **EUR 402,06** – Nachtzuschlag HAM: **EUR 1.316,80**

Hamburg Airport

6 Airlines und Flughafen stellen sich gemeinsam den Herausforderungen

Gemeinsam wird alles mögliche unternommen, um die Zahl der Verspätungen so gering wie möglich zu halten

b. Airlines:

– Optimierung der Flugpläne → Vorverlegung verspätungsanfälliger Flüge

Fluggesellschaft	Maßnahme
Lufthansa	Planmäßige Ankunft von LH2086 aus München wurde vorverlegt.
Wizz Air	Planmäßige Abflüge von W61676, W67318 und W67750 nach Danzig, Kiew und Skopje wurden vorverlegt.
Small Planet Airlines	Planmäßiger Abflug von LLX5633 nach Hurghada wurde vorverlegt.
EasyJet	Verspätungsanfälliger Flug EZY2324 nach London-Luton entfällt ab Sommerflugplan.
Eurowings	Planmäßige Ankunft von EW7049 aus Stuttgart wurde vorverlegt.
Ryanair	Planmäßiger Abflug von FR1519 nach London-Stansted wurde vorverlegt.
Ryanair	Planmäßiger Abflug von FR4057 nach Málaga wurde vorverlegt.

Auswertung der Verspätungsnacht vom 13.05.2018

// Schlagzeilen

Flughafen Tegel 14.05.2018 20:53 Uhr

Gewitter und Streik führten zu späten Flügen

Trotz Nachtflugverbot gab es in der Nacht zum Montag sieben Landungen und vier Abflüge. Gewitter und Streike hätten den Flugplan durcheinander gebracht. VON KLAUS KURPJUWEIT

Flughafen Frankfurt

36 verspätete Starts und Landungen

Am Sonntagabend gab es 27 Starts nach 23 Uhr in Frankfurt und neun Landungen. Schuld waren starke Gewitter.

Blitze und Starkregen

Unwetter in Bayern: Spektakel am Himmel, geringe Schäden

Dunkle Wolken, Blitze, Regengüsse: Das Wochenende ist gestern in Bayern mit teilweise heftigen Gewittern zu Ende gegangen. Größere Schäden blieben zum Glück aus, am Münchner Flughafen ging allerdings zeitweise nichts mehr. Stand: 14.05.2018

Unwetter sorgt für Chaos am Flughafen Köln/Bonn

Düsseldorf. Unwetter haben am Muttertag den Flugverkehr am Airport Köln/Bonn beeinträchtigt. Wie die Flughafengesellschaft am Sonntag mitteilte, mussten elf Maschinen aufgrund widriger Wetterverhältnisse an umliegenden Flughäfen landen. Sieben Abflüge und drei Ankünfte wurden gestrichen. Außerdem kam es zu Verspätungen.

Hamburg Airport

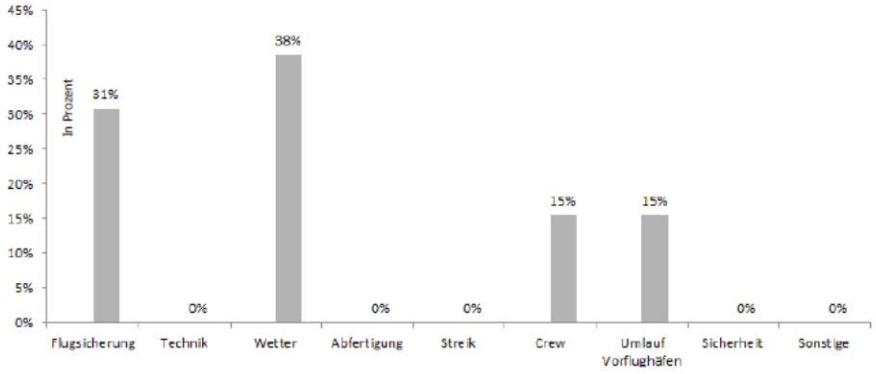
Tagesspiegel

Keine Ruhe am Nachthimmel über Tegel

Gewitter und Streik führten zu späten Flügen

Hamburg Airport

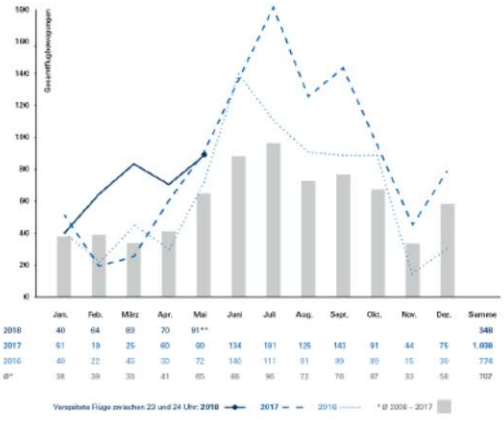
Auswertung der Verspätungsnacht vom 13.05.2018
// Verspätungsgründe und Entstehungsorte



- Insgesamt gab es **13 Verspätungen nach 23:00 Uhr**
- Davon **3 Verspätungen nach Mitternacht mit Einzelausnahmegenehmigung** der Fluglärmschutzbeauftragten
- Durch die erteilten Ausnahmegenehmigungen konnten **2160 Passagiere** noch ihren Zielort erreichen
- Weitere **2 Maschinen** mussten an andere Flughäfen **umgeleitet** werden

Entwicklung der Verspätungszahlen

Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr
(regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



	Jan.	Feb.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Summe
2018	40	64	89	70	91**								348
2017	61	19	25	60	90	134	181	125	143	91	44	75	1.038
2016	40	22	40	30	72	140	111	81	99	80	15	30	774
Ø*	38	39	39	41	65	88	96	72	76	67	33	58	707

** Stand: 23 Mai 2018

Hamburg Airport

Besondere Ereignisse 2018:

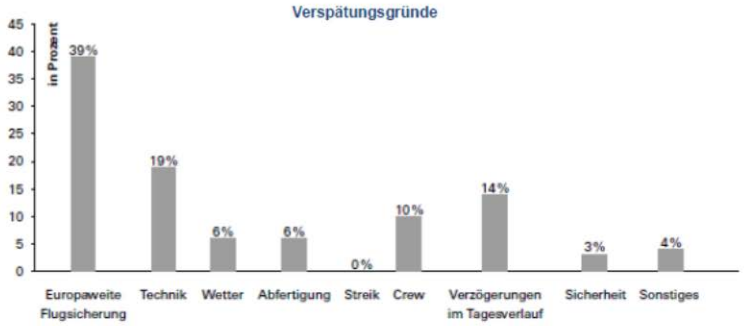
- 18. Januar 2018: Sturmtief „Friederike"
  - Allein an diesem Tag mussten am Hamburg Airport acht Flüge wegen der schlechten Wetterlage die Verspätungsregelung nutzen. **Sturmtief „Friederike"** sorgte damit für **20 Prozent aller Flüge nach 23 Uhr.**
- Februar 2018: Wintereinbruch
  - Am Hamburg Airport sind **41 Prozent** aller verspäteten Flüge zwischen 23 und 24 Uhr auf die **Auswirkungen des Winterwetters** zurückzuführen gewesen.
- März 2018: Winterwetter
  - Der lange Winter machte sich auch im März noch bemerkbar: **22 Prozent der Verspätungen** zwischen 23 und 24 Uhr waren auf das **Wetter** zurückzuführen.
- 3. April 2018: Systemausfall Eurocontrol
  - Allein der eintägige **Systemausfall der europäischen Flugsicherung** sorgte für mindestens **6 Prozent der Verspätungen.**
- 13. Mai 2018: Extreme Gewitterlage
  - Im Mai* entstanden alleine **17 Prozent** aller Verspätungen aufgrund eines **schweren Gewitters** über Westdeutschland.
- 22. Mai 2018: Fluglotsenstreik Frankreich und Gewitter

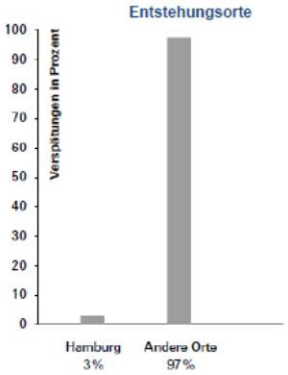
Rückblick 2017:

- 2017 mussten **1.038** von insgesamt **160.110** Flügen von der Verspätungsregel zwischen 23 und 24 Uhr Gebrauch machen. Dies entspricht einem Anteil von **0,6 Prozent**
- Strikte Nachtflugbeschränkung: 2017 gab es 36 Linienflüge **nach Mitternacht**. Ab diesem Zeitpunkt sind **ausschließlich Flüge mit vorheriger Einzelfalligenehmigung durch die BUE** zulässig

Entwicklung der Verspätungszahlen

// Verspätungen April 2018





- **97 Prozent** der Verspätungen entstanden an anderen Stellen des komplexen Luftfahrtsystems
- Verzögerungen sind eine **europa- und branchenweite**, und keine Hamburg-exklusive **Herausforderung**

Maßnahmen gegen Verspätungen

Flugplananpassungen zeigen Wirkung

- Beispiel Flug LH 2086
  - die Verspätungen nach 23 Uhr sind nach Anpassung der Planzeit deutlich zurückgegangen

LH 2086	Planzeit	Verspätungen nach 23 Uhr	Flüge gesamt	Quote
Januar 2018	**22:50** Uhr	5	29	17%
Februar 2018	22:50 Uhr	10	23	43%
Februar 2018	**22:40** Uhr	1	3	33%
März 2018	22:40 Uhr	5	24	21%
März 2018	**22:30** Uhr	1	7	14%
April 2018	22:30 Uhr	2	28	7%
Mai 2018*	22:30 Uhr	2	17	12%

* Stand 22.05.2018

Hamburg Airport

Maßnahmen gegen Verspätungen

// Enge Zusammenarbeit mit Airlines und Behörden

- Hamburg Airport gründet **Task-Force Verspätungen** mit drei Vollzeitstellen
- **Bodenverkehrsdienste** wurden deutlich **verstärkt**: rund 100 neue Kollegen/-innen
- **Höhere Priorität bei der Abfertigung** von verspäteten Flügen
- **Monatlicher Review-Termin** mit Airlines (Pünktlichkeitsoffensive)
- Regelmäßige **Auswertung und Monitoring aller verspäteten Flüge**
- **Klare Kriterien für Sanktionsmaßnahmen**:
  - Wenn eine Flugverbindung in zwei aufeinanderfolgenden Monaten und in mehr als 30 Prozent aller Fälle verspätet ist (nach 23 Uhr), muss die Airline die **Verspätungsgründe detailliert erläutern** und **Gegenmaßnahmen aufzeigen**
  - Wenn sich die Verspätungsquote auch im dritten und vierten aufeinanderfolgenden Monat in einer Größenordnung von rund 30 Prozent bewegt, kann die Fluglärmschutzbeauftragte **Ordnungswidrigkeitsverfahren** einleiten

Hamburg Airport

Maßnahmen Fluglärmschutz // Chronologie

- Festlegung der Lärmobergrenze/Lärmkontingent (Vergleichswert 1997), **1998**
- Einführung des lärmabhängigen Entgeltsystems, **2001**
- Inbetriebnahme der Lärmschutzhalle, **2001**
- Einschränkung zum Einsatz der sogenannten Hilfstriebwerke (Auxillary Power Unit), **2006**
- Start des Informationsportals TraVis, Mai **2015**
- Gründung Allianz für den Fluglärmschutz, 7. Juli **2015**
- FLSK: Intensive Beratung der Airlines zu Fluglärmschutzthemen, **seit 2015**
- In Kraft treten des Fluglärmschutzbeauftragten-Gesetzes, 06. Juli **2016**
- Gründung Pünktlichkeitsoffensive, 26. April **2016**
- Weitere Airlines schließen sich der Pünktlichkeitsoffensive an, März/April **2017**
- Empfehlung auf Verzicht Flachstartverfahren im Luftfahrthandbuch, 30. März **2017**
- Erhöhung der Start- und Landeentgelte für laute und/oder verspätete Flüge, 14. Juni **2017**
- Empfehlung auf Nutzung des CDO-Verfahrens im Luftfahrthandbuch, 17. August **2017**

Wir stellen Mobilität für Hamburg sicher.
Dabei unternehmen wir alles, was in unserem Einflussbereich liegt, um die Zahl der Verspätungen so gering wie möglich zu halten.
Seite 16

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit
Hamburg Airport
Seite 17