

(Wort-) Protokoll

der öffentlichen Sitzung

des Ausschusses für Umwelt und Energie

Sitzungsdatum: 26. Mai 2016

Sitzungsort: Hamburg, im Rathaus, Raum 186

Sitzungsdauer: 17:08 Uhr bis 19:55 Uhr

Vorsitz: Abg. Birgit Stöver (CDU) bis 19:15 Uhr

Abg. Thomas Kreuzmann i.V. (CDU) ab 19:15 Uhr

Schriftführung: Abg. Dr. Monika Schaal i.V.f. Anne Krischok (SPD)

Sachbearbeitung: Jana Nielsen

Tagesordnung:

1. Drs. 21/4122 . . . Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg (Wohnen nördlich Berner Heerweg in Farmsen-Berne) (Antrag Senat)
- Der Stadtentwicklungsausschuss ist federführend, der Ausschuss für Umwelt und Energie ist mitberatend. -
2. Drs. 21/2747 16-Punkte-Plan zur Reduzierung des Fluglärms endlich umsetzen (Antrag CDU)
zusammen mit
3. Drs. 21/4209 Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 4. Februar 2015 Bericht des Umweltausschusses über die Drucksachen [20/12455](#): Verkürzte Anflüge - Änderung des Luftfahrthandbuchs und [20/13531](#): Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 7. Mai 2014 Bericht des Umweltausschusses über die Drucksachen 20/7403 und 20/7574: Fluglärmschutz durchsetzen - Nachtruhe sichern und Fluglärmschutz in Hamburg weiter verbessern - 20/11593 (Drucksache [20/14334](#)) (Gesetzentwurf Senat)
4. Verschiedenes

Anwesende:

Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)
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. Doris Müller i.V.f. Anne Krischok (SPD)
Abg. Andrea Oelschlaeger (AfD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Ulrike Sparr (GRÜNE)
Abg. Birgit Stöver (CDU)
Abg. Hauke Wagner (SPD)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Dr. Andreas Dressel (SPD)
Abg. Thomas Kreuzmann (CDU); ab 19:15 Uhr i.V.f. Birgit Stöver
Abg. Gulfam Malik (SPD)
Abg. Michael Kruse i.V.f. Dr. Wieland Schinnenburg (FDP)
Abg. Dennis Thering i.V.f. Karl-Heinz Warnholz (CDU)

III. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Umwelt und Energie

Herr Senator Jens Kerstan
Herr Leitender Baudirektor Klaus Hoppe
Frau Senatsdirektorin Dr. Regina Dube
Herr Wissenschaftlicher Angestellter Dr. Uwe Schacht
Frau Leitende Regierungsdirektorin Martina Wedel-Dreier
Herr Regierungsrat Dr. Michael Schiwiek

Tower Hamburg, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Frau Andrea Wächter

Flughafen Hamburg GmbH

Herr Axel Schmidt Leiter Zentralbereich Umwelt
Herr Johannes Scharnberg Leiter des Bereiches Aviation

III. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei

Frau Jana Nielsen

V. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

23 Personen

Keine Niederschrift, siehe Stellungnahme des Ausschusses für Umwelt und Energie an den federführenden Stadtentwicklungsausschuss.

Zu TOP 2 und 3)

Auf Nachfrage des Ausschussvorsitzes bestand Einvernehmen, zu der gemeinsamen Beratung von TOP 2 und 3 ein Wortprotokoll erstellen zu lassen.

Vorsitzende: Ja, meine Damen und Herren, dann würde ich auch ganz nahtlos in die Tagesordnungspunkte 2 und 3 einsteigen. Wir haben ... das stimmt doch gar nicht, wir haben vier Tagesordnungspunkte, die beiden Tagesordnungspunkte 2 und 3 wollen wir zusammen beraten. Ich hoffe, dass tatsächlich die Öffentlichkeit, dass alle Besucher, alle interessierten Bürger Platz gefunden haben. Ich glaube ansonsten, dass wir noch ein wenig zusammenrücken können. Also, herzlich willkommen auch an die Initiativen, die sich jetzt hier um Fluglärm kümmern und interessieren.

Wir haben diese Tagesordnung, möchte ich ganz kurz noch einmal sagen, heute so gestaltet, obwohl die Fluglärmenschutzbeauftragte, Frau Pieroh-Joußen, nicht da ist. Andererseits ist der Druck, dass wir das Thema Fluglärm wieder auf die Tagesordnung des Umweltausschusses nehmen, doch sehr groß gewesen. Ich bin als Vorsitzende in den letzten Ausschusssitzungen immer wieder angesprochen worden, wann endlich die Fluglärmthematik noch einmal auf die Tagesordnung kommt. Die Drucksache, der Antrag der CDU, ist ja auch schon aus dem Januar 2015 und sollte eigentlich im Herbst 2015 bereits berichtet werden. Da haben wir immer schon verschoben und haben gesagt, wir warten auf die Drucksache des Senates. Die Drucksache des Senates liegt nun vor, deswegen haben wir ja auch zwei Tagesordnungspunkte, also den Antrag der CDU, die Drucksache 21/2747, "16-Punkte-Plan zur Reduzierung des Fluglärms endlich umsetzen", und dann, zusammen mit der Drucksache 21/4209, die Stellungnahme des Senates zum Ersuchen der Bürgerschaft zum oben genannten Antrag. Das ist eben halt unsere Tagesordnung. Nun würde ich gerne, wenn es genehm ist, in die Tagesordnung einsteigen wollen. Ich würde den Senat bitten, in die Drucksache einzuführen.

Senator Kerstan: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende, meine Damen, meine Herren! In der Tat ist Hamburg ja mit einer besonderen Situation konfrontiert, wenn man sich andere Großstädte in Deutschland und Europa ansieht, nämlich dass Hamburg mit einem stadtnahen Flughafen ausgestattet ist. Zur Komplexität der Situation gehört dazu, dass das manche als Segen empfinden und andere als Fluch. Und es wird an dieser Situation auch sehr deutlich, dass es Aufgabe der Politik angesichts dieser Lage auch ist, dort einen Ausgleich von sehr berechtigten Interessen ... gibt, zum einen eben einen öffentlichen Flughafen zu nutzen, der nicht nur eine Funktion für Hamburg, sondern auch für Schleswig-Holstein in großen Teilen erfüllt, und zum anderen es dabei natürlich um erhebliche Belastungen geht, die mit einem stadtnahen Flughafen verbunden sind, wo es um die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner geht.

Diese Aufgabe nimmt der Senat sehr ernst und auch die Bürgerschaft und insofern ist auf den Beschluss oder das Ersuchen der Bürgerschaft noch aus der letzten Legislatur ein 16-Punkte-Plan an den Senat gerichtet worden, mit dem wir mit dieser Drucksache die 16 Punkte beantworten und zum anderen auch zeitgleich mit dieser Beantwortung der 16 Punkte ein Gesetz verabschieden werden, was die gesetzliche Verselbständigung der Fluglärmbeauftragten und die Stärkung ihrer Position beinhaltet.

Mit der Vorlage des Fluglärmenschutzgesetzes wird Punkt 11 des sogenannten 16-Punkte-Plans umgesetzt. Das ist mit Sicherheit die größte Änderung, die auch bundesweit Relevanz hat, denn eine solche gesetzliche Verselbständigung der Fluglärmenschutzbeauftragten ist in Deutschland einmalig. Diese Stelle wird dadurch gestärkt und durch die weitgehende Weisungsunabhängigkeit in die Lage versetzt, ihre Aufgaben auch in Zukunft besser wahrnehmen zu können.

Die Aufgaben der Fluglärmenschutzbeauftragten definiert der Gesetzentwurf entsprechend der aktuellen Aufgabenbeschreibung und formuliert darüber hinaus zwingende Beteiligungsrechte in bestimmten Planverfahren, die fluglärmrelevant sind. Gleichzeitig ist aber eben mit der anliegenden Bürgerschaftsdrucksache die Beantwortung des bürgerschaftlichen Ersuchens verbunden. Gemäß dem Ersuchen der Bürgerschaft hat der Senat mit Unterstützung der Fluglärmenschutzkommission die 15 Maßnahmenvorschläge fachlich und rechtlich geprüft. Die Prüfung der einzelnen Fragestellungen hat wichtige Erkenntnisse ergeben, deren Umsetzung in der nächsten Zeit zu einer Verbesserung der Situation in Hamburg und in den Nachbargemeinden in Schleswig-Holstein führen wird. Nicht Teil dieser Drucksache ist gleichzeitig eine freiwillige Vereinbarung des Flughafens mit den Fluglinien am Hamburger Flughafen in puncto einer Pünktlichkeitsoffensive, wo sichergestellt werden soll, dass es gerade in den sensiblen Randzeiten des Tages zu keinen Verspätungen kommen soll. Und beide Maßnahmenkomplexe zusammen aus unserer Sicht werden eine Verbesserung in puncto Fluglärm erbringen.

Vielleicht lassen Sie mich ganz kurz, weil es ja wirklich ein wichtiges Thema ist und es sehr unterschiedliche Anliegen sind, die in den 16 Punkten aufgeführt werden, einmal kurz zu den meisten der 16 Punkte einmal etwas sagen, damit wir einfach – es ist ja eine umfangreiche Drucksache – vielleicht jetzt im Ausschuss auch besser diskutieren können. Also zu Punkt 1 des Ersuchens haben wir den Dialog mit den betroffenen Umlandgemeinden intensiviert und insbesondere das Verfahren eines Endanflugs von mindestens 7 nautischen Meilen wurde ausgeweitet. Wir haben festgestellt, dass die Überflughäufigkeit in Ahrensburg zurückgegangen ist, während sie in Bad Oldesloe und in Bargteheide konstant geblieben ist, in Elmenhorst und Jersbek nahm die Überflughäufigkeit zu.

Das Ersuchen der Bürgerschaft in puncto 2, ein Einvernehmen mit den Beteiligten in Schleswig-Holstein zu erzielen für einen Probetrieb mit einem Endanflug von mindestens 10 nautischen Meilen konnte nicht erfolgreich abgeschlossen werden. Wir konnten dort mit den Umlandgemeinden keine Einigkeit erzielen und können deshalb diesen Punkt in dem Maße auch nicht umsetzen.

In Punkt 3 die Änderung des Anflugwinkels, erfordert umfangreiche betriebliche Änderungen im Flughafen und bei den Airlines. Die Fluglärmenschutzkommission wird sich mit dem Thema unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Probebetriebs in Frankfurt befassen, wo so etwas ja schon länger erprobt wird. Ein weiteres Thema auf der nächsten Fluglärmenschutzsitzung werden Best-Practice-Vergleiche mit anderen Flughäfen sein, um zu sehen, ob es noch weitere zusätzliche zielführende Maßnahmen gibt, die man ins Auge fassen sollte.

In Punkt 4, die geforderte Evaluierung der letzten Änderung der Entgeltordnung und die Prüfung einer weiteren Spreizung insbesondere der lärmabhängigen Anteile der Entgelte ist nach Ablauf des Winterflugplans 2015 und 2016 und des Sommerflugplans 2016 beabsichtigt. Die letzte Gebührenänderung liegt ja noch nicht weit zurück, insofern sollte man jetzt erst sehen, wo es ja durchaus zu beträchtlichen Entgeltsteigerungen gekommen ist. Dort sollten wir erst einmal in Ruhe sehen, zu welchen Ergebnissen diese Gebührenveränderungen geführt haben, bevor wir dann über weitere Maßnahmen nachdenken.

In puncto einer stärkeren Anflughäufigkeit mit lärmgeminderten Flugzeugen gehen wir davon aus, dass die neuen Flugzeuggenerationen von Airbus, nämlich der A320neo und auch die Boeing 737 MAX in den kommenden Jahren in Hamburg sukzessive stärker zum Einsatz kommen werden, weil die Airlines ihre Flugzeuge ersetzen und insbesondere auch in Hamburg Anreize haben, hier lärmschonende Flugzeuge einzusetzen.

Die Gebührenhöhe in puncto 6 der Ausnahmegenehmigungen von den Nachtflugbeschränkungen haben wir erhöht. Sie ist davon abhängig, ob die erteilte Ausnahmegenehmigung tatsächlich genutzt wurde. Nimmt die Fluggesellschaft diese Ausnahmegenehmigung in Anspruch, so beträgt die Gebühr nun 1 300 Euro, vor Änderung

der Gebühr waren dies 500 Euro. Wird die Ausnahmegenehmigung hingegen nicht genutzt, so beträgt die Gebühr 650 Euro statt früher 500 Euro und bei einer Ablehnung beträgt die Gebühr 315 Euro.

Bei Punkt 7 können wir einfach nur feststellen, dass ein Verstoß gegen die Nachtflugbeschränkung grundsätzlich ein Ordnungswidrigkeitsverfahren bedeutet und ein solches Verfahren auch eingeleitet wird, um die Abschöpfung des erlangten Vorteils der Fluglinie zu prüfen.

In puncto 8 geht es um die Schallschutzmaßnahmen. Wir planen die Bereitstellung von weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen, die der Flughafen durchführen soll. Um schnellstmöglich eine spürbare Verbesserung zu erreichen, ist vorgesehen, das 10. Lärmschutzprogramm, welches aus den Erlösen des Flughafens selbst finanziert wird, nach Möglichkeiten bereits im Jahr 2016 zu starten. In dem Rahmen wird es auch eine Änderung geben, sodass auch Betroffene, die schon bereits in der Vergangenheit Maßnahmen in Anspruch genommen haben, diese neuen Maßnahmen nutzen können, was ja nach der bisherigen Regelung nicht möglich gewesen wäre.

In puncto 9, ich sprach es bereits an, also, die Fluglärmschutzbeauftragte prüft bei unvermeidbaren Verspätungen die Verspätungsgründe. Wenn diese nicht vorliegen, werden dann eben auch die fälligen Gebühren erhoben. Und im Rahmen, um die Pünktlichkeit und die Einhaltung der Randzeiten sicherzustellen, ich hatte es erwähnt, hat der Flughafen mit den Fluglinien eine Pünktlichkeitsoffensive vereinbart, die zusätzlich zu unseren Maßnahmen dazu führen soll, das gerade in den sensiblen Randzeiten Verspätungen ausgeschlossen oder minimiert werden.

Seit Januar 2015 – bezüglich des Punktes 10 – veröffentlicht die Fluglärmschutzbeauftragte eine Übersicht zur Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln. Die Ausnahmen der Bahnbenutzungsregeln werden soweit möglich auf Plausibilität geprüft. Mir ist dabei wichtig, einmal zu betonen, weil es dort auch immer wieder Missverständnisse gibt, diese Bahnbenutzungsregeln sind keine festen Regeln, die in jedem Fall gelten, sondern die unter Abwägung bestimmter Faktoren und Ausnahmefaktoren eingehalten werden müssen oder sollen, aber es gibt eben halt viele Bedingungen und äußere Randbedingungen, die es verhindern, dass eine starre Regelung durchgesetzt werden kann. Das sind häufig Witterungs- und Wetterbedingungen, die dazu führen, dass eine strikte Bahnregelung, wie manche es sich wünschen, in der Praxis nicht durchgeführt werden kann. Die Entscheidung darüber, wie diese Bahnbenutzungsregeln ausgelegt werden, treffen entweder die Piloten selbst oder eben die Deutsche Flugsicherung, also eine Bundesbehörde, nicht die BUE und auch nicht die Fluglärmschutzbeauftragte.

In Punkt 11, ich wies darauf hin, das Fluglärmschutzbeauftragtengesetz werden wir zeitgleich mit der Beantwortung des 16-Punkte-Planes vom Senat verabschieden – oder nein, wir hatten das vielmehr schon getan.

Und Punkt 12, die Bürgerbeteiligung und Bürgerinformation wurde auf zahlreichen Ebenen intensiviert. Zur Bürgerbeteiligung wird es künftig in verschiedenen Stadtteilen im Umland Bürgerfragestunden der (...) Fluglärmschutzkommission vor Ort geben. Die erste Veranstaltung haben wir im Juni bereits durchgeführt.

Die in Punkt 13 geforderte Allianz für den Fluglärmschutz hat mittlerweile ihre Arbeit aufgenommen. Und Vorschläge anderer Bundesländer in Punkt 14 zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes prüft der Senat unter Berücksichtigung des vorgenannten Interessenausgleiches auf Geeignetheit und Verhältnismäßigkeit sowie auf ihre Vereinbarkeit mit dem sogenannten ausgewogenen Ansatz der ICAO.

Und der 15. Punkt, die Lufthansatechnik hat ihren Internetauftritt mittlerweile überarbeitet und komplizierte, detaillierte Informationen über durchgeführte Standläufe sowie der Randbedingungen online und das wären die wichtigsten Punkte, die ich selber vorab hier einmal voranstellen wollte und freue mich jetzt auf Ihre Fragen.

Vorsitzende: Herzlichen Dank, Herr Senator, da sind Sie ja schon auf alle 16 Punkte einmal detailliert eingegangen. Der zweite Antrag, der als Tagesordnungspunkt 2, ich habe jetzt Tagesordnungspunkt 3 vorgezogen, Herr Thering, aber die CDU-Fraktion hat ja einen Antrag gestellt. Ich würde Ihnen das Wort erteilen, um den Antrag beziehungsweise auch das Wort, Sie hatten sich schon gemeldet, zu erteilen. Ansonsten freue ich mich über weitere Wortmeldungen der Abgeordneten.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende, vielen Dank, Herr Senator, für die Ausführungen. Ich werde erste einmal auf die Ausführungen eingehen, am Ende dann auf unseren Antrag eingehen. Das erschließt sich dann auch relativ schnell. Ich muss sagen vorweg, ich fand das war relativ dünn, zeigt eigentlich auch, dass der 16-Punkte-Plan noch überhaupt gar keine positiven Auswirkungen auf den Fluglärm hatte, aber da komme ich jetzt gleich noch einmal drauf. Der Bericht sollte ja bereits im Herbst letzten Jahres vorliegen, so sagt es ja auch der 16-Punkte-Plan. Da würde mich vorab gleich erst einmal interessieren, warum wir über ein halbes Jahr länger warten mussten bis der erste Bericht dann vorgelegen hat und ob wir jetzt damit rechnen können, dass so, wie es im 16-Punkte-Plan steht, wir zukünftig dann auch im Herbst den Bericht hier im Umweltausschuss haben.

Die Abwesenheit von Frau Pieroh-Joußen ist auch absolut bedauerlich, ich meine, der Termin fiel jetzt nicht vom Himmel. Es war zu erwarten, dass einer der nächsten Termine hier im Umweltausschuss das Thema Fluglärm sein soll, ...

(Zuruf: Das ist wirklich unerhört, Herr Thering!)

... deshalb ist das ... – Also wenn Sie das nicht stört, ich finde es ärgerlich, dass die Fluglärmbeauftragte nicht hier ist.

(Zuruf: Ja, ich finde es auch ärgerlich, aber wir haben es lange genug vorher gesagt und man konnte sich darauf einstellen.)

Ich glaube, ich habe das Wort. Sie haben diesen Antrag lange genug herausgezögert. Also ich glaube, wir können es auch den Anwohnern nicht länger zumuten, hier noch länger zu warten. Deshalb ist es ärgerlich, aber gut, ich will das nicht weiter werten.

Vorsitzende: Ich würde da gerne auch noch einmal eingreifen. Entschuldigung, Herr Thering, dass ich da unterbreche. Es ist in der Tat so, dass wir, das hatte ich vorhin schon angedeutet, lange schon diese Drucksache ein wenig vor uns herschieben und darauf gewartet haben, dass die Drucksache des Senates kommt. Die Drucksache des Senates ist da, aber der Druck war von Herrn Jersch, vonseiten der CDU war ja relativ groß, zu sagen, wann ist diese Drucksache endlich soweit oder beziehungsweise wann können wir wieder über Fluglärm sprechen, weil es in der Bevölkerung wirklich auch einen Bedarf gibt, dieses Thema zu besprechen und zu thematisieren. Und ich habe es zur Kenntnis genommen, dass Frau Pieroh-Joußen nicht anwesend ist und Frau Dr. Schaal, wir beide hatten auch einen E-Mail-Kontakt dazu. Ich denke, dass der Senat adäquaten Ersatz oder eine Vertretung hat, die ähnlich aussagefähig ist wie Frau Pieroh-Joußen und ansonsten müssten wir sehen, dass wir Frau Pieroh-Joußen auch noch einmal in den Ausschuss mit einladen. Herr Thering, Sie haben weiter das Wort.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank. Das, denke ich einmal, ist ein gangbarer Weg, weil, als Fluglärmenschutzbeauftragte, denke ich, kann sie da noch einiges zu beitragen. Unter dem Strich kann man, glaube ich, sagen, dass erschreckend ist, dass seit dem Beschluss des 16-Punkte-Plans vor anderthalb Jahren, das ist jetzt auch schon lange her, sich nichts verbessert hat. Ich glaube, das zeigen alle Statistiken. Es ist eher noch schlimmer geworden, die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner nimmt stetig weiter zu. Das ist unschön. Viele der Anwohner, aber auch wir als CDU-Fraktion haben gehofft, dass durch den Wechsel in der Behörde von Frau Blankau zu Herrn Kerstan einiges besser wird, da sich die

GRÜNEN ja auch im Wahlkampf sehr für den Fluglärm eingesetzt haben. Leider ist davon relativ wenig übrig geblieben. Und die Ausführung, Herr Kerstan, der Bericht ist in vielen Teilen schlichtweg auch nicht richtig. Einige Punkte möchte ich noch einmal aufgreifen. 2015 war Rekordbeschwerdejahr, wir hatten über 10 000 Fluglärmbeschwerden, so viele gab es noch nie. Jetzt wird der Flughafen oder Frau Pieroh-Joußen würde jetzt bestimmt sagen, dass man ein anderes Zählsystem gemacht hat, dass es ja Dauerbeschwerdeführer gibt, die das irgendwie automatisiert haben. Das ist natürlich völliger Unsinn.

2016 zeigt auch, dass es höchstwahrscheinlich ein neues Rekordjahr geben wird mit über 5 000 Beschwerden bisher. Und dann hatten Sie, Herr Senator, die Pünktlichkeitsoffensive angesprochen, die freiwillige, des Flughafens. Auch da zeigt sich leider schon nach kurzer Zeit, dass das eigentlich nur ein PR-Gag gewesen sein kann. Im Mai 2016 über 57 Verspätungen nach 23 Uhr. Das, denke ich einmal, sagt alles, was diese Pünktlichkeitsoffensive wirklich beiträgt zu mehr Fluglärm. Bisher gar nichts, aber wir warten dann einmal den nächsten Monat ab, ob sich das dann auch bessert.

Und die ersten Monate 2016 zeigen auch bei den Messergebnissen an den Messstellen, dass es das lauteste Jahr seit Aufzeichnung werden wird. Die erste Aufzeichnung war 1999. Also auch hier alles Indikatoren, die dafür sprechen, dass es weiter dramatisch schlechter wird.

Jetzt möchte ich auf die einzelnen Punkte noch einmal eingehen. Ich habe einige rausgesucht. Punkt 1, es gab eben keinen Dialog mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern, so wie es in dem Punkt 1 drinstand. Das ist ärgerlich, das muss dringend nachgeholt werden. Von daher ist der Punkt 1 hier leider auch nicht erfüllt. Und es würde mich interessieren, warum dieser Dialog nicht stattgefunden hat. Das ist, glaube ich, ganz entscheidend.

Punkt 4, zeigt sich, glaube ich, ganz deutlich, dass die Gebührenerhöhung keine Verbesserung mit sich gebracht hat. Da würde uns interessieren, wie Sie damit umgehen wollen, ob Sie da noch einmal nachschärfen wollen.

Punkt 6, auch hier entfalten die aktuellen Gebühren keine ausreichende Schutzwirkung. 1 300 Euro haben Sie besprochen für eine Ausnahme. Wenn die Airline das Flugzeug umleitet, sage ich einmal, nach Hannover, dann entfallen Kosten von 15 000 bis 20 000 Euro. Von daher ist es natürlich für die Airline immer besser, diese Ausnahme mit 1 300 Euro mitzunehmen. Auch da würde uns interessieren, wie der Senat darauf reagieren möchte.

Punkt 9, der Quartalsbericht wird nicht wie vereinbart erstellt. Auch hier muss nachgebessert werden. Der sollte quartalsweise erstellt werden. Das muss auf jeden Fall passieren. Die Optimierung der Flugpläne ist ganz offensichtlich auch nicht erfolgt. Es gibt nach wie vor Flüge, die so getaktet sind, dass sie gar nicht vor 23 Uhr reinkommen können. Also auch hier würde uns interessieren, wie Sie da an der Optimierung der Flugpläne mit dem Flughafen arbeiten.

Und Punkt 10, einer der, ja, extremsten Punkte, wo man eigentlich sieht, wie grob dieser 16-Punkte-Plan auch missachtet wird. Der Senat hat in einer Anfrage von mir behauptet, dass die Bahnbenutzungsregeln ständig eingehalten werden, dass es keine Verstöße gegen die Bahnbenutzungsregeln gegeben hat. Das ist schlichtweg falsch. Täglich wird immer wieder gegen den Punkt der Bahnbenutzungsregeln 2.3 verstoßen, der besagt, ich helfe Ihnen da noch einmal auf die Sprünge, dass zwischen 22 und 7 Uhr die Landung zwingend über RWY 15 durchgeführt werden muss und im 16-Punkte-Plan steht ja auch drin, ...

(Abg. Dr. Andreas Dressel: Geht es weiter dann in dem Passus, den Sie gerade zitieren, Kollege Thering?)

– Ja, der besagt, dass es auch Ausnahmen geben kann, das ist gar keine Frage, wenn es witterungsbedingt nicht anders möglich ist, aber, lieber Andreas Dressel, Sie oder du kannst

mir nicht erzählen, dass jeden Tag die Witterungslage so ist, dass man gegen die Bahnbenutzungsregeln verstoßen muss. Also ...

(Zurufe)

Von daher würde mich auch da noch einmal interessieren, warum gegen den 16-Punkte-Plan hier in diesem Punkt wirklich wissentlich verstoßen wird. Da könnte dann vielleicht auch Frau Wächter von der DFS noch etwas zu sagen.

Also wir sehen das erst einmal, soweit von mir, dass viele Punkte nicht eingehalten worden sind, dass es keinerlei Verbesserung in Sachen Fluglärm gegeben hat und deshalb sind wir gezwungen, unseren Antrag weiter aufrechtzuerhalten. Wir hätten uns gewünscht, dass er überflüssig ist, ist er leider nicht, weil es keinerlei Verbesserung gegeben hat. Und deshalb werden wir diesen Antrag auch gleich hier so zur Abstimmung stellen. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Ja, der Senat bitte. Viel Erklärung und Erläuterung, aber ich habe doch eins, zwei, drei, vier Fragen identifiziert, die Sie bitte beantworten müssen.

Senator Kerstan: Ja, vielen Dank, Herr Thering, für Ihre Ausführungen. In der Tat waren es ja in weiten Teilen Statements und keine Fragen, wobei ich mich schon über so ein paar Widersprüche gewundert habe. Sie haben ja gestartet, es ist seit der Verabschiedung des 16-Punkte-Planes nichts passiert und daraufhin Ihre nächsten Punkte waren alle Punkte, die wir umgesetzt haben, die wir durchgeführt haben, von denen Sie dann ausführten, Sie hätten die beabsichtigte Wirkung nicht erzielt. Sie müssten sich vielleicht einmal überlegen, was jetzt Ihre Kritik ist. Dass wir nichts getan haben oder dass die Maßnahmen ...

(Abg. Dennis Thering: Dass es immer noch laut ist!)

... noch nicht die gewünschte Wirkung erzielt haben. Ihre fachlichen Einschätzungen, muss ich sagen, sind in weiten Teilen, kann ich (...), sind schlichtweg und ergreifend falsch. Vielleicht die eine Zahl, die Sie genannt haben, Sie nennen ja fast keine Zahlen, im Mai gab es keine 57 Verspätungen, sondern 47 und ich würde mir einfach von einem Abgeordneten auch in der Opposition wünschen, dass er, wenn er Volksreden hält, sich wenigstens an die Tatsachen hält und nicht nur auf billige Effekte setzt.

(Zuruf: Volltreffer!)

Insofern würde ich jetzt gerne denjenigen, die in meiner Behörde ja an den Themen auch arbeiten, auch noch einmal gerne das Wort geben, um ein paar Dinge auch einmal mit Fakten darzustellen und nicht auf der sehr pauschalen und oberflächlichen Ebene, wie Sie ja agiert haben, damit man auch einmal über die Situation insgesamt reden kann. Ich muss allerdings vielleicht noch eine Bemerkung machen, ich bin ja nicht das erste Mal in einer Regierungskoalition dabei, ich muss einmal sagen, also diese Entschiedenheit und diese apodiktischen Forderungen, die jetzt gerade von Ihnen gehört habe, habe ich in der gemeinsamen Regierungszeit der GRÜNEN und der CDU, als wir gemeinsam Verantwortung getragen haben, von Ihrer Seite nie gehört, sondern eher diejenigen, die in dem Bereich noch nicht einmal bereit waren, Dinge zu tun, die wir jetzt in diesem 16-Punkte-Plan bereits umgesetzt haben. So viel vielleicht dazu, wie man sich in der Opposition und in der Regierung verhält. Dann würde ich aber gerne Herrn Schacht das Wort erteilen.

Herr Dr. Schacht: Ja, vielen Dank. Ich vertrete heute Frau Pieroh-Joußen. Ich werde versuchen, auf die Fragen einzugehen ...

Vorsitzende: Mögen Sie das Mikrofon einschalten? Das leuchtet dann rot.

Herr Dr. Schacht: Jetzt? Funktioniert es?

(Zuruf: Vielleicht können Sie einmal tauschen. Geht das?)

Jetzt funktioniert das, oder?

(Zuruf: Nein, wir nehmen das hier.)

Es scheint zu funktionieren, ja. Ich möchte auf die einzelnen Fragen eingehen, werde aber teilweise auch auf andere Mitarbeiter, Kollegen verweisen.

Zu Punkt 1 wurde ja gesagt, dass der Dialog mit den von Fluglärm Betroffenen nicht in zureichender Weise geführt wird. Das kann ich wenig nachvollziehen, weil wir sehr, sehr aufwendige Veranstaltungen vor Ort machen. Wir haben die FLSK in Lurup gemacht und dort waren ungefähr 100 Gäste. Wir haben jetzt am 2. Juni 2016 die nächste Veranstaltung in Bargteheide im Kreis Stormarn und ich erwarte auch, dass dort reger Zuspruch ist. Und dieses Format wird weitergeführt und die Betroffenen haben da die Möglichkeit, sich zu äußern. Ich erwarte übrigens in Stormarn auch, dass man sich sehr kontrovers äußern wird zu der Verlängerung des Endanflugs auf 10 nautische Meilen. Das wird im Kreis Stormarn durchweg von allen Bürgermeistern des Kreises abgelehnt. Und das haben wir ja auch bei Punkt 2, bei dem Dialog mit diesen Umlandgemeinden, haben die Bürgermeister, der Kreispräsident, allesamt das kritisiert.

Bei der Gebührenerhöhung, Punkt 4, Lenkungswirken der Entgelte, möchte ich gerne an Herr Dr. Schiwiek abgeben.

Herr Dr. Schiwiek: Ja, vielen Dank Frau Vorsitzende und Herrn Abgeordnete. Ich werde etwas zu den Entgelten sagen. In der seit Januar 2015 geltenden Entgeltordnung wurden die prozentualen Aufschläge in den Abend- und Nachtstunden auf das Start- und Landeentgelt deutlich erhöht. Und außerdem wurden die Lärmzuschläge in den oberen Lärmklassen erhöht. Und es werden leise Flugzeuge privilegiert, insbesondere der A320neo. Ziel war es, die Fluglinien dazu zu bringen, die Tagesrandzeiten zu entlasten und ganz generell leiseres Fluggerät einzusetzen. Nun hatten Sie ja die Auswertung angesprochen. Im letzten Winterflugplan zeigt sich nun diese Steuerungswirkung, da die Fluglinien ihre Planung in die gewünschte Richtung angepasst haben. Einige Zahlen dazu: Die Fluglinien haben die Starts in ihren Plänen deutlich vorgezogen. Die Anzahl der Starts, die nach 21 Uhr geplant waren, gingen um 23 Prozent zurück und nach 22 Uhr sogar um 80 Prozent. Bei den Landungen war es nicht ganz so viel, doch auch hier war erkennbar, dass die Fluggesellschaften ihre Planung jetzt im letzten Winterflugplan wie gewünscht modifiziert haben. Die Anzahl der geplanten Landungen in der letzten Stunde zwischen 22 und 23 Uhr wurde um 2,6 Prozent gesenkt. Die Fluglinien haben also die geplanten Landungen ebenfalls zeitlich vorgezogen.

Des Weiteren kann man erkennen, dass sich die Fluglinien auch bei der Planung, welche Flugzeugtypen sie in Hamburg einsetzen, in die gewünschte Richtung bewegt haben. Die lautesten Flugzeuge in den Lärmklassen 6 und 7 sind nicht mehr vorgesehen. Und auch Flugzeuge der Lärmklasse 5 sollten seltener zum Einsatz kommen. Deren Anteil reduzierte sich im Winterflugplan um 12 Prozent. Insgesamt hat die Evaluierung basierend auf dem Winterflugplan 2015/2016 ergeben, dass die gewünschte Steuerungswirkung ihren Einfluss auf die Planung der Airlines gefunden hat. Diese Evaluation wird natürlich jetzt kein Ende finden, wie Herr Senator Kerstan ausführte, ist der Flughafen auch in diesem Jahr dabei, die Evaluierung fortzusetzen und gegebenenfalls einen neuen Entgeltantrag zu stellen. – Vielen Dank.

Herr Dr. Schacht: Gut, dann möchte ich auf Punkt 6 noch eingehen. Wir haben ja die Gebühren für die Ausnahmegenehmigungen erhöht und wir haben jetzt auch erstmals eine

Differenzierung, ob die Ausnahmegenehmigung genutzt wurde, ja oder nein. Und wir haben da doch schon eine gewisse Lenkungswirkung, dass die Fluggesellschaften sich beeilen, vor Mitternacht hier zu sein. Im Übrigen ist die Zahl der Ausnahmegenehmigungen, die wir erteilen, ja ziemlich gering. Wir haben im letzten Jahr 18 Ausnahmegenehmigungen erteilt. Das ist ja nun nicht wirklich viel. Natürlich ist es für eine Fluggesellschaft sehr viel lohnender, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen, wenn sie denn eine bekommt, als nach Hannover zu fliegen. Das ist richtig. Aber es gibt einfach gewisse Fälle, wenn das außerhalb der Verantwortung der Fluggesellschaften liegt, zum Beispiel Wetterkapriolen oder so etwas Ähnliches, dann erteilen wir die Genehmigung. Auch bei öffentlichem Interesse wird die erteilt. Wir sind sehr, sehr strikt damit und die Zahl der Genehmigungen, die wir erteilt haben, hat sich in den letzten 20 Jahren nicht wesentlich geändert. Das sind also immer so zwischen 15 und 30 Genehmigungen pro Jahr.

Ich möchte auf Punkt 8 noch einmal eingehen, auch wenn es nicht so ganz gefragt war. Wir sind aufgrund des 16-Punkte-Plans jetzt rigoroser bei Verstößen. Es kommt leider immer wieder vor, dass Fluggesellschaften auch ohne Ausnahmegenehmigung starten und landen. Wir haben diese Idee aufgegriffen, auch den wirtschaftlichen Nutzen eines Verstoßes zu bestrafen, indem wir versuchen, das abzuschöpfen, und das ist erstmalig gelungen im Falle eines verspäteten Starts ohne Ausnahmegenehmigung, die Fluggesellschaft nicht nur mit einem Bußgeld zu belegen, sondern auch eine Gewinnabschöpfung zu betreiben. Das waren zwar nur in etwa 10 000 Euro, das ist aber schon eine spürbare Strafe, die sich in die Regionen nähert, wo das eben halt dann auch anfängt, wehzutun.

Zu dem Quartalsbericht muss man anfügen, dass der Flughafen die Verspätungsgründe berichtet, monatlich, und wir bekommen aufgrund des 16-Punkte-Plans ebenfalls monatlich von den Fluggesellschaften die Verspätungsgründe. Das ist teilweise sehr tiefgehend und komplex. Das wird auch noch nicht sehr lange gemacht. Wir sind dabei, diese Dinge auszuwerten und wir versuchen aufgrund dieser Daten, die die uns liefern, auch Missbräuche der Verspätungsregelung ausfindig zu machen. Und es gibt einen Fall einer Fluggesellschaft, die wöchentlich die kanarischen Inseln bediente, die ganz offensichtlich diese Verspätungsregelung missbräuchlich verwendet hat. Die kamen nämlich dann auch wirklich jedes Wochenende zu spät. Und wir haben in jedem dieser Flüge jetzt ein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und wir hoffen, uns von diesem Verfahren auch eine Signalwirkung auf die anderen Fluggesellschaften, ihre Verspätungs..., also ihre Umlaufplanung weiter zu optimieren, noch über diese freiwillige Selbstverpflichtung hinaus.

Bahnbenutzungsregeln, soll ich ...? Zu den Bahnbenutzungsregeln. Es wurde schon gesagt, die Ausnahmetatbestände sind definiert. Es ist für uns ein Fortschritt, dass die Deutsche Flugsicherung uns freiwillig regelmäßig die Abweichungsgründe benennt. Das müsste sie nicht, das ist eine freiwillige Selbstverpflichtung. Grundsätzlich ist es so, wie gesagt wurde, die Verantwortung für die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln trägt die Deutsche Flugsicherung. Das kann und darf die Lärmschutzbeauftragte nicht leisten. Durch diese regelmäßige Berichterstattung sind wir als Dienststelle auskunftsfähig, wenn es Beschwerden dazu gibt. Und ich denke auch, dass die Verpflichtung der Lotsen, jeden Abend um 22 Uhr und morgens um 6 Uhr aufzuschreiben, warum es Abweichungen gibt, bei den dortigen Mitarbeitern das Bewusstsein dafür schärft, dass diese Regelung existiert und dass sie wichtig ist, auch wenn sie nicht in dem Maße eingehalten werden kann, wie es aus Sicht der Stadt Hamburg nötig wäre oder besser wäre. Man sieht vor allen Dingen auch eine Lenkungswirkung in dem Zeitraum nach 22 Uhr. Es wird nicht immer um Punkt 22 Uhr die Bahnbenutzungs..., die Anflugrichtung gewechselt, aber manchmal eben um 22.10 Uhr, um 22.20 Uhr und das ist auch gut für die Anwohner, denn wenn eine verspätete Maschine um 23.30 Uhr kommt und über Quickborn landet, dann werden definitiv erheblich weniger Bürger gestört, als wenn sie über Lemsahl landet. Soweit.

Vorsitzende: Herr Thering, sind alle Fragen damit beantwortet?

Abg. Dennis Thering: Ich habe eine schnelle Nachfrage, aber sonst erst einmal ...

Vorsitzende: Aber wirklich nur kurz, denn Sie sind lange dabei gewesen.

Abg. Dennis Thering: Genau, ich muss da auf jeden Fall noch einmal drauf eingehen, besonders auf Sie, Herr Kerstan, bevor Sie hier so oberlehrerhaft versuchen, Leute zurechtzuweisen, die sich deutlich länger mit dem Thema Fluglärm beschäftigen als Sie. Offensichtlich haben Sie falsche Zahlen aus Ihrer Behörde bekommen, das ist bedauerlich, es waren nämlich nicht 47 Verspätungen, es waren 57 Verspätungen. Die habe ich nämlich vorhin noch einmal händisch bei TraVis ausgewertet. Also von daher sollten Sie einmal gucken, irgendwo scheint da in Ihrer Behörde etwas nicht zu stimmen. Und es ist natürlich peinlich, wenn Sie dann hier relativ ahnungslos dann auch hingestellt werden.

Soweit. Zu den Beschwerden ist noch nichts gesagt worden, wie der Senat das einschätzt, dass es hier Rekordniveaus bei den Beschwerden gibt, das würde mich interessieren. Der Dialog mit den Betroffenen hat nicht stattgefunden zum Punkt 1, das ist bei der Allianz für ..., gegen Fluglärmschutz auch noch einmal deutlich geworden. Das haben die Inis auch noch einmal bestätigt, hatte der Flughafen auch bestätigt. Da sollte Nachbesserung passieren. Also das stimmt nicht.

Und dann würde mich noch einmal interessieren, wie Sie einschätzen, dass es wirklich zum lautesten Jahr 2016 kommen wird, also alle Zahlen deuten ja darauf hin, dass seit Aufzeichnung 2016 das lauteste Jahr wird, wie das sein kann, wenn man doch so viele Maßnahmen dann umsetzt. – Das war es erst einmal.

Vorsitzende: Der Senat noch einmal bitte.

Senator Kerstan: Herr Schacht bitte.

Herr Dr. Schacht: Ja, der Punkt ist, dass nicht jeder Flug, der zwischen 23 und 24 Uhr am Hamburger Flughafen landet, eine Verspätung ist. Der Abgeordnete Thering hat möglicherweise recht, da bin ich nicht ganz sicher jetzt, dass es 55 Flüge waren, die im Mai bisher nach 23 Uhr gelandet sind, bis 24 Uhr, das mag sein. Aber wir haben zum Beispiel die Hilfs- und Rettungsflüge, die sind ausgenommen von dem Bahnbenutzungsrecht. Und das kann man mit TraVis, wenn man genau hinguckt, sehen, weil TraVis zum Beispiel Flugnummern von verspäteten Luftfahrtgesellschaften auswirft, aber man sieht dann eben auch, welche ...

(Abg. Dennis Thering: Das ist abgerechnet.)

Also die 47 habe ich vorhin noch einmal von Hand nachgezählt. Es ist natürlich richtig, es könnten weniger sein. Ich erwarte, dass sich die Lenkungswirkung dieser freiwilligen Selbstvereinbarung noch einstellt, weil, der entscheidende Zeitraum wird der Sommerzeitraum noch sein. Wir haben im letzten Jahr im Juli, im August und September jeweils 90 Stück gehabt. Und das ist in der Tat inakzeptabel, sehe ich so. Und ich hoffe, dass diese Lenkungswirkung dieser Pünktlichkeitsoffensive, aber auch unser schärferes Vorgehen gegen Leute, die das missbrauchen, diese Lenkungswirkung, im Sommer entfällt. Da wird die Entscheidung fallen, ob das funktioniert oder nicht.

Vorsitzende: Herzlichen Dank. Dann hat Frau Sparr, die habe ich als Nächste auf der Redeliste ...

Abg. Ulrike Sparr: Danke. Also wir haben ja nun tatsächlich es hier mit einem Prozess zu tun, der angestoßen worden ist durch den 16-Punkte-Plan und es ist nicht ganz so schnell gegangen, wie wir uns das alle gewünscht hätten. Das ist richtig. Aber ich glaube, das ist auch dem geschuldet, dass hier eben ganz viele Akteure zu betrachten sind, dass die technischen Voraussetzungen auch sehr komplex sind und dass man eben auch da gucken muss, dass man eben sorgfältig die Dinge abarbeitet. Und in dem Sinne denke ich, können wir eigentlich ganz froh sein, dass es jetzt da ist und dass wir zumindest so eine Art, ja, ich nenne es einmal, Zwischenstand haben, weil, vieles ist ja so angelegt, dass es eben auch

weitergeht, das ist ja ein Prozess, über den jährlich berichtet werden soll. Generell ist ja auch festzustellen, dass der Lärm nicht in dem Maße ansteigt, wie Flugbewegungen ansteigen, was ja dem auch geschuldet ist, dass mehr große Maschinen unterwegs sind und auch leisere Maschinen unterwegs sind.

(Zuruf: Genau andersherum. – Zurufe)

Wir sind an einem Punkt, wo wir jetzt endlich auch sagen können, wir haben die Fluglärmschutzbeauftragte gestärkt. Sie wird sich hier sicherlich auch noch vorstellen können. Die Umstände sind ja schon benannt worden, weshalb sie heute leider nicht hier sein kann und dass es allgemein bekannt war. Sie wird dann sicherlich auch noch ein bisschen mehr zu ihrer Arbeit sagen können, aber wir haben ihr eine wesentlich stärkere Stellung geben können als in allen anderen Bundesländern. Und ich hoffe, dass sie dann auch gegenüber dem Flughafen eine gewichtigere Gesprächspartnerin sein wird.

Die Punkte im Einzelnen hat Senator Kerstan ja schon vorgestellt. Ich finde es insbesondere beachtlich, dass es diese Entgelterhöhung gegeben hat. Wir werden allerdings sehen müssen, ob es am Ende reicht, diese Strafentgelte. Das werden wir weiter beobachten. Und wir haben ja tatsächlich ab 21 Uhr doch im Großen und Ganzen eine Reduzierung der Starts, wenn man sich die Zahlen einmal ansieht. Und auch dieses Thema Gewinnabschöpfung bei ungenehmigten Verspätungen, ich denke, das ist ein Punkt, der wirklich sehr empfindlich treffen wird.

Was zum Beispiel nicht geklappt hat, das ist die Verlängerung des Mindestanflugs. Dazu braucht man das Einverständnis der Umlandgemeinden und da zeigt sich eben auch wieder, dass Hamburg da nicht alleine tätig sein kann und dass das Ganze eben viele Facetten hat und viele verschiedenen Interessenlagen. Und aus dem Grund sind wir da an dem Punkt leider nicht weitergekommen, das muss man leider erst einmal so konstatieren.

Wichtig ist für mich, dass dieser Prozess weitergeht, denn die Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner, die bleibt ja nun einmal leider bestehen und sie wird auch, fürchte ich, so lange bestehen bleiben, wie also Flüge in dem heute üblichen Maße und vielleicht noch weiter steigendem Maße in Anspruch genommen werden. Wir können ja beobachten, gerade jetzt im April ist die Anzahl der Flüge zwar insgesamt leicht zurückgegangen in Hamburg, was zugenommen hat sind die innerdeutschen und innereuropäischen Flüge. Und ich möchte wetten, da sind viele Destinationen dabei, die auch mit der Bahn zu erreichen gewesen wären. Das gehört ja auch immer mit dazu, dass es eben nach wie vor offenbar eine große allgemein anerkannte Möglichkeit ist, sich per Flugzeug zu bewegen trotz all der Probleme, die damit verbunden sind, nicht nur beim Lärm.

Wir werden die Bürgerbeteiligung fortführen und der Prozess ist angelaufen und wir werden sicherlich noch einige Runden haben und ich bin gespannt, wie es weitergeht und hoffe, dass wir es weiter auf einem irgendwie erträglichen Niveau halten oder möglichst noch weiter drücken.

Vorsitzende: Herzlichen Dank, Frau Sparr. Da habe ich jetzt keine Fragen gehört, das war ein Statement. Herr Dr. Duwe.

Senator Kerstan: Entschuldigung, Frau Vorsitzende, ich bin Herrn Thering eine Antwort schuldig geblieben. Wenn ich die einmal nur einschieben dürfte.

Vorsitzende: Dann bitte, Herr Senator, natürlich.

Senator Kerstan: Das war die Frage danach, wie wir das einschätzen, ob dieses Jahr zum lautesten Jahr werden würde. Da würde ich Herrn Schmidt vom Flughafen bitten, zu antworten.

Herr Schmidt: Ja, herzlichen Dank. Frau Vorsitzende, kurze Antwort, schwer einzuschätzen, aber 2007 mit 173 000 Bewegungen gesamt war sicherlich, und das zeigen auch die Daten von damals, ein lauterer Jahr als die Jahre danach, auch als 2015, 2016, auch 2015. Zurzeit haben wir etwa 2, 2,5 Prozent mehr Passagiere, so wollen wir es haben, und wir liegen im Niveau der Bewegungen des letzten Jahres, also um die 0 Prozent. Und insofern ist es jetzt zu diesem Zeitpunkt schwer zu sagen, ob 2016 denn noch lauter werden wird als 2015. Wenn die Aufteilung Bewegung und Passagiere so bleibt, dann wäre das ein deutliches Negativ. Und im Vergleich zu den Jahren zuvor, wie gesagt, da haben wir sehr viele Bewegungen in 2007/2008 gehabt, und insofern bleibt das abzuwarten.

Vorsitzende: Dann aber doch Herr Dr. Duwe.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich will vielleicht versuchen, ob es mir gelingt, weiß ich nicht, auf die Sachebene wieder zurückzukommen. Ich bin natürlich auch enttäuscht, dass dieser Bericht relativ spät eingetroffen ist. Das war ja eigentlich avisiert ein bisschen früher. Ich kann auch verstehen, dass man auch bei einigen Sachen die Daten abwarten wollte für das Winterhalbjahr beziehungsweise andere Daten. Es ist uns ja auch nicht geholfen damit, einen Bericht zu bekommen zu einem festen Termin, aber in dem aber alles, was drinsteht, haben wir noch nicht, müssen wir noch machen et cetera. Trotzdem ist es natürlich problematisch. Wir kennen das Problem des innerstädtischen Flughafens und es ist nicht schön, dass eben Flugzeuge landen oder starten in den Zeiten, in denen sie eigentlich nicht starten sollen. Ich weiß aus eigener Erfahrung, manchmal, dass es nicht anders gehen sollte.

Trotzdem ein paar Fragen. Einmal eine allgemeine Frage, die vielleicht nicht mit diesem Bericht zu tun hat, aber mit dem Flughafen. Es gibt ja Rabattprogramme, zwei, soweit ich weiß, zwei Rabattprogramme. Einmal ist das das Rabattprogramm für neue Strecken und einmal das streckenbezogene Wachstumsprogramm. Einmal sind solche Rabattsysteme, auch in anderen Flughäfen wird das dort auch so getan, und wie hat sich die Entwicklung dort dargestellt. Das ist einmal das eine.

Und zum anderen habe ich noch ein paar Einzelfragen, die werde ich erst einmal zurückstellen, aber erst einmal sehen, wie das mit den Rabattprogrammen ist.

Und Frau Sparr kann ich nur sagen, wenn wir den Hamburger Hauptbahnhof endlich einmal so funktionsfähig haben, dass da also mehr Züge fahren können et cetera pp., denn, ich denke einmal, S4 et cetera, dann haben wir wieder etwas gewonnen. Aber es gibt doch einige Leute, die müssen mit dem Flugzeug fliegen, obwohl sie eigentlich mit dem Zug fahren würden, wenn es denn den gäbe.

Vorsitzende: Herzlichen Dank, Herr Duwe, für diese humorvolle Einlage noch einmal. Herr Senator bitte.

Senator Kerstan: Ja, Frau Vorsitzende, Herr Duwe, erst einmal vielen Dank für Ihre Einschätzung, die richtig beschrieben hat, warum wir diese Drucksache später vorgelegt haben. In der Tat war es die Abwägung, ob wir zum Zeitpunkt eine Drucksache vorlegen, wo wesentliche Arbeitsschritte noch nicht abgeschlossen sind und nur Ihnen einen Zwischenstand oder gar kein Ergebnis geliefert hätten oder ob man dann die Punkte abarbeitet und Ihnen Ergebnisse zuleitet, wenn es fertig ist. Und in der Tat waren manche Punkte relativ schwierig zu lösen. Die Verselbstständigung der Fluglärmschutzbeauftragten, muss man ja eins sagen, die Hamburger Fluglärmschutzbeauftragte hatte schon vorher und jetzt noch im stärkeren Maße viel mehr Kompetenzen, als Bundesgesetze das vorsehen. Und wir hatten die rechtliche Aufgabe, jetzt durch ein neues Gesetz sicherzustellen, dass dann das Bundesgesetz nicht zur Anwendung kommt und dann die Konsequenz gewesen wäre, dass durch die Verselbstständigung die Fluglärmschutzbeauftragte hinterher weniger Kompetenzen gehabt hätte als vorher. Das waren durchaus rechtlich schwierige Probleme,

die wir lösen mussten. So etwas dauert etwas Zeit, insbesondere wenn natürlich auch viele andere Dienststellen des Bundes und der Länder daran mit beteiligt sind.

Zu Ihrer Frage zu den Programmen würde ich gerne Herrn Schiwiek von der BWVI das Wort erteilen.

Herr Dr. Schiwiek: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende, vielen Dank, Herr Abgeordneter, für Ihre Frage. Zu den Rabattprogrammen kann ich sagen, dass sich die in den letzten Jahren nicht verändert haben. Und nach meinen Informationen hat sich auch der Umfang der Förderung in den letzten Jahren nicht signifikant verändert. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Das waren dann die Beantwortungen der Fragen.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, ich wollte noch einmal nachfragen, ich habe ja gefragt, ob das in anderen Flughäfen ähnlich ist, diese Rabattprogramme.

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Kerstan: Herr Schiwiek, haben wir darüber Erkenntnisse?

Herr Dr. Schiwiek: Ich würde an Herrn Schmidt weiterleiten.

Herr Schmidt: Ja, herzlichen Dank, Frau Vorsitzende, Herr Senator. Ja, an anderen Flughäfen ist es ebenfalls so, dass dort Rabattprogramme initiiert sind und auch gegeben werden und insofern unterscheiden wir uns da nicht von anderen Flughäfen.

Vorsitzende: Zufriedenstellend, Herr Dr. Duwe? Dann Herr Dr. Dressel bitte.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Ja, vielen Dank. Ich möchte auch für meine Fraktion, auch wenn natürlich wir uns gewünscht hätten, dass es sozusagen zeitgerecht im Sinne des Ersuchens beantwortet worden wäre, aber trotzdem Danke sagen dafür, dass es jetzt vorliegt, und zwar dann auch in einer umfassenden Aussagekraft, was in der Tat auch für die Beratungen hier im Ausschuss und in der Bürgerschaft dann auch durchaus hilfreicher ist. Ein bisschen verwundert bin ich über die Erklärung des Kollegen Thering, denn er hat am 26. April 2016 in einer Pressemitteilung noch positive Punkte gesagt.

(Abg. Dennis Thering: Gibt es auch, gar keine Frage.)

– Ja, aber die habe ich eben vermisst in deiner Darstellung. Ich sage aber noch einmal zu Erinnerung, wir begrüßen ausdrücklich, dass die Fluglärmschutzbeauftragte rechtlich aufgewertet wird.

(Abg. Dennis Thering: Genau.)

Eine Aussage. Dann, dass der Flughafen heute außerdem eine Pünktlichkeitsoffensive mit den fünf größten Airlines als Selbstverpflichtung zur Lärmreduzierung in den Abendstunden vereinbart hat, ist ein deutlicher Fortschritt.
Recht hat der Kollege Thering. Und insofern ...

(Zurufe)

Also, ich wollte einfach gucken, dass auch dein Lob ...

(Abg. Dennis Thering: Du hast recht. Absolut.)

... zu diesem Plan auch noch einmal hier zur Geltung kommt. Das führt mich auch sozusagen zu der Frage, weil, in der Tat, die Pünktlichkeitsoffensive ist ja quasi nach Fertigstellung dieses Ersuchens sozusagen noch dazugekommen, vielleicht kann das einfach noch einmal, weil das ja ein wichtiger zusätzlicher Impuls ist, noch einmal ein bisschen erläutert werden, was genau dahinter sich verbirgt. Vielleicht kann man auch den Inhalt der Pünktlichkeitsverabredung auch noch einmal mit zu Protokoll geben. Das fände ich sozusagen, damit einfach die Unterlagen vollständig da sind, auch einen wichtigen Punkt.

Und es sind ja mehr Airlines am Flughafen Hamburg auch unterwegs als jetzt die fünf, mit denen man diese Offensive vereinbart hat. Insofern wäre es sicherlich gut, wenn man auch da weiter eine Einladung ausspricht auch an die anderen Airlines, die da noch nicht unterschrieben haben, dass man sagt, ihr könnt auch noch bei dieser Offensive zusteigen. Vielleicht kann das noch einmal ein bisschen erläutert werden.

Ich will zwei, drei Sachen für unsere Fraktion auch noch einmal klarstellen, weil, da bin ich ganz bei der Kollegin Sparr. Für uns ist das ein Prozess und so ist der 16-Punkte-Plan auch zwischen unseren Fraktionen ja auch vereinbart worden schon vor der Wahl. Und ich bitte da einfach noch einmal, 16 Punkte, auch noch einmal in Punkt 16 reinzuzugucken, denn da steht drin, wir wollen uns jährlich damit befassen, jährlich auch die Fortschritte betrachten. Es gibt ganz fundierte Zahlenwerke, an denen man bestimmte Fortschritte oder auch Sachen, wo es einmal einen Rückschritt gibt, dann auch ablesen kann, um zu gucken, wo müssen wir nachjustieren. Das heißt, das ist eine Daueraufgabe, und das bei der schwierigen Interessenlage. Wir müssen beim innerstädtischen Flughafen immer abwägen zwischen den verschiedenen Interessen. Dass das ein schwieriger Prozess ist, das abzuwägen, ist, glaube ich, deutlich geworden. Insofern wäre unser Impuls schon ganz wichtig, jetzt auch auf die nächsten Fortschritte zu setzen und da gehört insbesondere natürlich die Umsetzung Punkt 5, die Frage A320neo und auch die leiser werdenden Boeing-Maschinen dazu. Vielleicht, was da an Entwicklung ist, da hat es ja auch parallel an dem Tag der Pünktlichkeitsoffensive die Vorstellung des A320neo am Flughafen gegeben. Wie ist da der Informationsstand, dass das auch in die Flugpläne einbezogen wird, denn auch das ist dann ja nachher das, was an mehr leiserem Flugverhalten dann ablesbar ist. Je mehr die in die Flugpläne eingearbeitet werden, umso mehr wird man das dann an den dBA-Bilanzen auch ablesen können.

Was für uns noch einmal wichtig ist, ist bei der Ziffer 4, auch da haben wir ja sehr gerungen, als wir den 16-Punkte-Plan vor der Wahl auch vereinbart haben, weil klar ist, wir sind auch ..., also wir sehen Steuerungswirkung, aber auch aus unserer Sicht reichen die noch nicht aus und deswegen ist ja der Punkt auch angelegt, wenn die Steuerungswirkung noch nicht ausreichend ist, ist die Schraube auch enger zu ziehen. Deswegen würden wir da auch durchaus den Senat und den Flughafen ermutigen, von dieser Klausel im 16-Punkte-Plan auch weiter Gebrauch zu machen, da zu gucken, zum Beispiel auch mit einer stärkeren Spreizung der Entgelte, auch da einen Beitrag zu leisten, dass das auch von den Wirkungen her deutlich erkennbar wird.

Vielleicht abschließend noch einmal zwei Punkte. Das würde ich einfach noch einmal auch in Erinnerung rufen, weil immer so getan wird, wir hätten vereinbart in jedem Fall, es soll von 7, auch 10 oder noch mehr nautische Meilen im Anflug ...

(Zuruf: Nein, das haben wir nicht (...))

– Ja, das kommt aber immer so rüber und deshalb will ich einfach noch einmal sagen, was haben wir denn ins Petikum formuliert, Ziffer 2, da steht drin, es ist mit den Nachbargemeinden zu erörtern, ob, ausdrücklich ob und wie ein über 7 nautische Meilen hinausgehendes Anflugverfahren möglich ist. Und ich glaube, die Rückmeldungen von den

Gemeindevertretern aus dem Umland sind relativ eindeutig. Das kann man jetzt gut oder schlecht finden, aber ich finde, es ist schwierig, dass Hamburg sagt, wir regeln das jetzt so, und zwar egal, was das Umland sagt. Das ist jedenfalls kein aus unserer Sicht verantwortungsvolles Umgehen mit dem Lärmproblem, dass man sagt, das verschieben wir einfach weiter in die Nachbarschaft. Das kann es an der Stelle nicht sein.

Vielleicht kann zu dem Stichwort 3, wie die Anflugwinkel, die Veränderung da noch aussehen kann, da sind, glaube ich, Sachen noch in der Erprobungsphase. Vielleicht kann da noch einmal ein aktualisierter Sachstand gegeben werden. Aber an sich glaube ich, sind wir bei allen Punkten, wo auch Kritik erkennbar ist, und dass hier heute auch viele fluglärm-betroffene Initiativen da sind, die, aus ihrer Sicht auch nachvollziehbar, mit dem Erreichten noch nicht zufrieden sind, das mahnt uns natürlich, in diesem Prozess auch weiterzumachen, den Dialog mit ihnen da weiterzuführen und auch noch weitere Fortschritte zu erreichen. Aber wir haben immer gesagt, das ist nicht etwas, was über Nacht geschieht, sondern etwas, wo wir an vielen, vielen Schrauben drehen müssen, weil, es gibt nicht den einen Knopf, der das bewirkt. Und deshalb sozusagen wäre unser Votum, an diesen Stellen weiterzumachen. Es sind vielversprechende Ansätze dabei. Wir sind dazu weiter auch bereit, mit den Beteiligten, aber auch mit Ihnen, den betroffenen Initiativen, im Dialog zu bleiben und Fortschritte zu erreichen. Das erst einmal von meiner Seite.

Vorsitzende: Herzlichen Dank, Herr Dressel. Drei Bitten, vier Bitten, glaube ich, habe ich, aus dem Vortrag von Herrn Dressel entnommen. Herr Senator bitte.

Senator Kerstan: Ja, vielen Dank. In der Tat ist es ja auch so, dass wir in der Beantwortung von mehreren Punkten in Aussicht gestellt haben, Dinge zu evaluieren, um dann gegebenenfalls nachzusteuern, weil uns natürlich auch bewusst ist, dass auch die jetzige Situation und auch jetzige Wirkung von vergangenen Maßnahmen, die eingetreten sind, noch nicht das gewünscht Ergebnis haben. Das kann ja keiner leugnen. Andererseits ist es natürlich auch so, Herr Thering, ein bisschen Geduld muss man schon haben. Also wenige Wochen nach der Verkündung der Pünktlichkeitsoffensive zu verkünden, die hat nichts gebracht, ist etwas ...

(Abg. Dennis Thering: Bisher.)

– Also wenn Sie Flugpläne kennen, wann die aufgestellt sind und wann Sie Ihren nächsten Flug in den Urlaub gebucht haben im Sommer, dann ist, glaube ich, schon klar, dass, wenn Sie eine neue Regelung verkünden, eine Woche später, sage ich einmal, bestimmte Fluglinien noch nicht umgestellt sind. Aber wir werden das sehr genau beobachten, inwieweit jetzt dieses Offensive auch wirklich die gewünschten Ergebnisse erzielt und werden dann nachsteuern. Und in der Tat ist ja nun auch auf die direkte Anweisung der Behördenleitung die Fluglärm-schutzbeauftragte ermutigt worden, bei Regelverstößen konsequenter und härter durchzugreifen. Und eine Abschöpfung von wirtschaftlichen Gewinnen durch nicht genehmigte und nicht zulässige Starts hat es bisher auch noch nicht gegeben, insofern ist es schon so, dass wir auch neue Wege gehen. Und im Übrigen ist auch diese Fluggesellschaft nach Gran Canaria auch dafür belangt worden, dass sie im letzten Umlauf auf einmal der Flug eine halbe Stunde regelhaft weniger dauern sollte als alle fünf Flüge vorher, wo die, aus unserer Sicht, Ursache war, dass diese Maschinen überproportional oft verspätet waren. Insofern, wir sind da dabei, zu arbeiten. Aber ich will das auch betonen, was die Kollegen der Regierungsfractionen gesagt haben, wir sind da in einem Prozess und mit Sicherheit noch nicht am Ende. Man sollte aber auch von Maßnahmen nicht zu schnell ein Urteil übers Knie brechen, wenn sie eigentlich noch gar nicht genügend Zeit hatten, ihre Wirkung, die gewünschte Wirkung zu entfalten. Aber auf den Wunsch von Herrn Dressel, etwas zu Protokoll zu geben, würde ich eher dafür plädieren, dass Herr Scharnberg vom Flughafen einmal etwas zur Pünktlichkeitsoffensive hier auch direkt im Ausschuss sagt, dann brauchen wir das nicht zu Protokoll geben.

Herr Scharnberg: Wobei, wenn ich das kurz sagen darf, es wäre schon gut, glaube ich einfach, dass der Inhalt der Pünktlichkeitsoffensive zu Protokoll gegeben wird.

Senator Kerstan: Können wir auch machen, wir werden ein paar Sachen dazu sagen hier und die ganze Vereinbarung geben wir gerne zu Protokoll (*Anmerkung: siehe Anlage*).

Herr Scharnberg: Ja, meine Damen und Herren, sehr geehrte Frau Vorsitzende! Ich würde sozusagen den Weg Richtung Pünktlichkeitsoffensive über den Weg noch einmal Umlaufplanung gerne nehmen wollen, denn es ist so, dass es nicht ohne Weiteres, und deshalb der Punkt A320neo, wie leicht ist das, das nach Hamburg zu bekommen oder auch eine Boeing MAX-Generation 737. Das ist ein langer Prozess. Airlines bestellen diese Flugzeuge lange im Voraus und Sie können das in Hamburg sehr gut ablesen. Wir arbeiten seit Jahren daran, neues Fluggerät, zum Beispiel auf den Verbindungen nach Nordamerika zu bekommen, und das sind Prozesse, die über Jahre dauern. Die Fluggesellschaften planen über Jahre, welches Fluggerät sie an welchen Standort stellen. Das heißt, dass die Effekte gerade, und das wäre jetzt sozusagen der Weg Richtung Pünktlichkeitsoffensive, wie schnell können wir eine gesamte Wirksamkeit bei 70 Airlines, die hier am Tag ungefähr 500 Flüge produzieren, erreichen. Wir werden uns ein bisschen Zeit geben müssen, uns auf den Weg zu machen. Ich finde es wichtig, in diesen Initiativen, dass wir gemeinschaftlich unterwegs sind. Im 16-Punkte-Programm haben wir wenig über Airlines, in der Pünktlichkeitsoffensive ist dieser Link und ich freue mich insofern auch, dass die Airlines bereit waren, im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung mit dem Flughafen zusammen sich auf neun Punkte zu vereinbaren. Das bedeutet nicht, dass diese neun Punkte von allen Airlines gleichermaßen umgesetzt werden, Sie müssen sich das eher wie einen Instrumentenkasten vorstellen, aus dem sich Airlines bedienen sollen und können, um Verspätungen weiter zu reduzieren.

Ich würde einmal kurz durchgehen und ich denke, das ist ein relativ kurzes Papier, das man sehr gut auch ans Protokoll mit dranheften kann. Also es geht darum, dass zum einen zusätzliche operationelle Ressourcen im Netzwerk, und da geht es um Flugzeuge, da geht es aber auch um Crews, die bereitstehen, um ausfallende Flugzeuge, die zum Beispiel aufgrund von technischen Fehlern nicht einsatzfähig sind, auszugleichen, dass diese Ressourcen erhöht werden. Es geht darum, ein größeres, stärkeres Monitoring von sogenannten Blockzeiten, also wie lange brauche ich eigentlich, das Beispiel Gran Canaria war hier der Fall, vorzunehmen, sogenannte Sprinterflüge vorzuhalten. Das heißt, trotz erhöhtem Ausstoß von Emissionen dann und einem stärkeren Treibstoffverbrauch, dafür zu sorgen, dass man mit einer höheren Geschwindigkeit das Ziel erreicht. Da darf man aber deutlich sagen, dass das auf der anderen Seite natürlich auch negative Umwelteffekte hat. Vereinbarungen mit Handlings-Agenten zu treffen, schnellere Abfertigung oder sogenannte Prio-Abfertigungen zu erreichen, das heißt, Flüge werden dann auf Positionen gestellt, mit denen sie schnell die Start- und Landebahnen erreichen, es werden zusätzliche Lademannschaften zur Verfügung gestellt, um dieses Flugzeug in der Bodenzeit nicht so lange am Abflughafen stehen zu haben, sondern schneller umzudrehen.

Das Thema höhere Priorität bei verspäteten Flügen, da gibt es auch innerhalb der Netzwerkplanung Möglichkeiten, bei den Fluggesellschaften hier tätig zu sein bis hin zu Workshops mit Dienstleistern und Partnern. Sie müssen sich das heute so vorstellen, im Wesentlichen ist eine Airline nur noch für ihr Personal verantwortlich, das auf dem Flugzeug sitzt, und alle Dienstleister am Flughafen vom Check-in bis zur Gepäckabfertigung sind Unternehmen, die mit der Airline nur einen Vertrag haben und die auch vernünftig gemanagt werden müssen.

Erweiterungen von Pufferzeiten, ich denke, das ist ein ganz wichtiges Thema, auf das wir auch gemeinsam schauen wollen, dass man den Abstand zur 23-Uhr-Grenze so groß hält, dass man auch bei Verspätungen, die immer möglich sein werden, so nicht zu knapp plant. Verlängerung von Bodenzeiten, auch hier, das Flugzeug fährt nicht nur in der Luft Verspätungen ein, sondern auch am Flughafen. Wenn ich hier plane, wie es heute üblich ist, 30 Minuten, 25 Minuten, 150 Passagiere rein und raus, dann ist das eine knappe Geschichte. Auch dort ist Potential.

Auch der Airport hat eigene Maßnahmen. Ich will nicht zu technisch werden, wir werden in diesem Jahr einführen ein System, mit dem wir in der Lage sind, schon am Abflughafen genau zu wissen, wann das Flugzeug bei uns wieder losfliegt beziehungsweise natürlich

dann auch bei den späten Flügen, wann es bei uns genau ankommt. Das ist heute nicht der Fall. Wir wissen heute, wenn das Flugzeug 40 oder 60 Meilen vor dem Flughafen Hamburg ist, wann es genau kommt. Das ist natürlich für die Planung und für eine Kommunikation ein relativ später Zeitpunkt.

Und Herr Dr. Schacht hatte es bereits angesprochen, wir haben in dieser – das ist der letzte Punkt dann – Pünktlichkeitsoffensive auch eine Verpflichtung, einen Datenstandard und auch einen Zeitstempel, mit dem die Fluggesellschaften, die beteiligten, sich verpflichten, Daten an die BUE zu liefern. Das ist auch hier damit dann das erste Mal, dass die Fluggesellschaften sich sozusagen auf einen gemeinsamen Standard einigen, den haben wir auch mit der BUE diskutiert, das ist also nichts, bei dem man sagt, damit kann man nicht zurechtkommen. Herr Schacht hat es auch ausgeführt, dass die Datenlage sich deutlich verbessert hat. Ich denke, das ist ein richtiger Weg.

Senator Kerstan: Vielen Dank. Wer von uns kann etwas zu den Veränderungen des Anflugwinkels etwas sagen? (...) Frau Schacht oder Herr Schmidt? Okay, Herr Schmidt.

Herr Schmidt: Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende, verehrte Abgeordnete! Sachstand Änderung des Anflugwinkels: Frankfurt, Sie haben es erwähnt, hat den Probetrieb soweit abgeschlossen. Auf einer Bahn ist 3,2 Grad eingerichtet für die Wetterkategorie CAT I. Das heißt nach ICAO, Vorschriften international, muss, wenn die Witterungsbedingungen schlechter sind als CAT I wieder zurück auf die 3 Grad zurückgefallen werden, um dann wieder mit den 3 Grad zu landen. Das heißt, Frankfurt hält beides vor, beides kann dort geflogen werden. Wir wissen, dass in einem Abstand von 10 nautischen Meilen, das wären dann 200 Fuß mehr, im Anflug etwa 0,5 bis 1 dB Verringerung stattfindet. Das Flugzeug muss aber im Landeanflug in seiner Energie zurückgenommen werden und insofern ist die Prognose, was noch nicht gemessen wurde, auch noch nicht in Frankfurt, weil dort in der näheren Umgebung Wald ist, dass für diese Zurücknahme der Energie durch Klappensetzen und, und, und im Nahbereich der Schalldruckpegel steigt. Dieses wäre jetzt im Vergleich noch einmal herauszufinden. Wir haben nicht die 3,2 Grad, also insofern würde ich das für uns mitnehmen, dass wir Frankfurt hier um Messung bitten, im Nahbereich dort im Vergleich 3 und 3,2 Grad zu messen, dann würden wir das herauskriegen.

Wir haben es in der Lärmschutzkommission aufgenommen, auch diese weitergehende Fragestellung für Hamburg, und insofern haben wir dort aufgenommen, best practice auch von anderen Flughäfen in der Lärmschutzkommission auch fachlich zu diskutieren, um genau hier auch weiterzukommen. In diesem Zusammenhang noch ganz kurz, es ist das GBAS-System, also ein satellitenunterstütztes Landesystem, nicht nur in der Diskussion, sondern es wird zurzeit geprobt in Frankfurt und in Bremen. Auch nur für die untere Wetterkategorie CAT I. Und hier blicken wir auch mit Interesse drauf, was sich hier weiterentwickelt in diesem satellitenunterstützten Landeanflug. Und insofern sind wir hier sehr gut nicht nur in der Diskussion, sondern in der technischen Ausarbeitung und im technischen Gucken, was ist für Hamburg sinnvoll, machbar und was bringt noch tatsächlich eine Lärmreduzierung. – Herzlichen Dank.

Senator Kerstan: Herr Schacht bitte, als eine Ergänzung.

Herr Dr. Schacht: Das Thema Anflugwinkel wurde in der Fluglärmschutzkommission, in der ich ja Mitglied bin, schon seit Jahren immer wieder diskutiert. Und was Herr Schmidt eben schon sagte, es sollte natürlich nicht sein, dass Sie durch einen steileren Anflugwinkel den Lärm weiter draußen in Lemsahl reduzieren, aber dafür den geplagten Anwohnern in Langenhorn, die ja die allerhöchsten Pegel überhaupt ertragen müssen, dann noch mehr Lärm aufbürden, das sollte nicht sein. Es gibt aber hoffnungsvolle Hinweise aus Frankfurt, dass man eine kleinere Landegleitfahrt wählen kann, ohne da noch neue Betroffenheit zu schaffen. Wir werden das sorgfältig prüfen müssen, aber wenn sich das herausstellt, dass es bei diesem Verfahren quasi nur Gewinner gibt, dann halte ich es für sehr sinnvoll, es auch in Hamburg auszuprobieren.

Vorsitzende: Jetzt aber. Jetzt aber geht es weiter, Herr Je..., Herr Dr. Dressel, die Fragen

sind alle beantwortet?

Abg. Dr. Andreas Dressel: Alles supi.

Vorsitzende: Wunderbar. Dann gebe ich weiter an Herrn Jersch.

Abg. Stephan Jersch: Danke, Frau Vorsitzende. Es hat in der Tat sehr lange gedauert und ich schicke, bevor ich zu den einzelnen Punkten komme, vielleicht ein paar Worte vorneweg, weil, ich habe mir lange überlegt, was eigentlich der Gesamtduktus dieser Senatsdrucksache ist, und warum ich mir damit so unbehaglich vorkomme. Und bei all den schönen Worten, die da drinstehen, wenn man sie denn so einfach runterliest als Abendlektüre, dann regiert das Prinzip Hoffnung, aber alles ist auch Warten, Abwarten, Evaluieren, Beobachten und wenn es hochkommt, dann einmal auf ein Nachsteuern abgestellt. Das ist natürlich nicht so viel und ich musste, letzte Woche, glaube ich, war es, bei den aktuellen Artikeln, vielleicht können wir ab 2035 schon mit den ersten Elektroflugzeugen rechnen, an die Jahrzehnte der Wartezeit auf den A320neo denken, der ja auch ganz, ganz lange vorgeschoben wurde und wo es dann hieß, alles wird besser.

Viele der Sachen, die hier drinstehen, sind meines Erachtens auch ein Grund dafür, warum es so schwierig ist, einen Interessensausgleich zu finden zwischen den berechtigten Interessen der Bevölkerung und dem, wie es in der Senatsdrucksache ganz explizit heißt, der hohen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Bedeutung des Flughafens. Das ist für mich in der Tat ... Wenn hier Zahlen genannt werden, dann müssen diese Zahlen immer noch einmal hinterfragt werden. Ich komme gleich bei den einzelnen Punkten noch einmal dazu, weil, es ist immer eine Auslegungssache, wie man diese einzelnen Zahlen interpretiert. Und da habe ich einige Fragen zur Sichtweise auf diese einzelnen Punkte. Zum einen ist es natürlich so, der Senat sollte an dieser Stelle ehrlicherweise vielleicht doch einmal seine No-Gos wirklich hart definieren, über was er eigentlich jetzt wirklich im Endeffekt nicht wirklich reden will. Man kann es zwar sich im Großen und Ganzen vorstellen, aus dem, was hier bereits erfolgt oder dargelegt wird, aber ansonsten, das fehlt eigentlich.

Das erste wäre zu Punkt 1, die Beteiligung der Bevölkerung und der Initiativen. Hier habe ich, ich glaube, mit Ausnahme einer Veranstaltung, bisher noch nichts weiter gesehen. Es ist auf die Fluglärmschutzkommission vor Ort dann noch einmal hingewiesen worden. Ich habe gehört, die Sitzungszeiten dieser Fluglärmschutzkommission vor Ort sind, um es vorsichtig zu sagen, etwas unorthodox. Für sozialversicherungspflichtig beschäftigte Menschen ...

(Zuruf)

– Nicht mehr? Okay. Gut.

Das zweite, ich gucke gerade einmal ... Gehen wir einmal zu Punkt 3, da ist gerade schon Bezug drauf genommen worden, die Modernisierung des Instrumentenanflugsystems, da würde mich auch einmal eine Zeitlinie interessieren, die habe ich dem Ganzen noch nicht entnehmen können.

Zu Punkt 4, da kommen wir jetzt dazu, wenn ich das richtig sehe, ist es bisher so, dass es zwei A320neo-Maschinen pro Tag am Flughafen Hamburg gibt. Und die Formulierungen rund um diese zwei Maschinen klingen sehr optimistisch, um es einmal so zu sagen. Danach hört sich das so an, als sei das Problem, Hamburg, Fluglärm, jetzt so gut wie behoben.

Herr Dr. Duwe hatte es schon angemerkt, die Subventionierung neuer Flugstrecken, hier erwarte ich mir von der Flughafengesellschaft eigentlich mehr Transparenz, was die Flugstrecken angeht und ob sich auch wirklich ein nachhaltiges Anwerben von Flugstrecken dadurch ergibt oder ob das ein Mitnahmeeffekt ist, den die Fluggesellschaften machen. Diese Zahlen sind nicht transparent und werden als Geschäftsgeheimnis gewertet. Ich denke, das kann eigentlich nicht im Sinne der Erfinders dieser Subventionen sein und schon

gar nicht im Sinne der Bevölkerung.

Ja, da haben wir die Formulierung seitdem regelmäßig zum A320neo, das heißt, seitdem, heißt frühestens ab Januar und regelmäßig zweimal am Tag. Das wäre für mich eine Frage.

Frau Sparr wiederum hat ja bereits auf die Entkopplung der Flugbewegungen vom Wachstum der Passagierzahlen hingewiesen. Diese Entkopplungsdiskussion als Beschönigung für es wird nicht mehr so viel mehr, sondern nur etwas weniger mehr, halte ich für, gelinde gesagt, ziemlich irritierend, weil wir alle wissen, dass das nicht im Sinne des Erfinders und im Sinne der Fragestellerinnen und Fragesteller und der Antragstellerinnen und Antragsteller ist, sondern dass damit etwas anderes gemeint ist. Und genauso heißt es auch hier, wenn in der Drucksache darauf verwiesen wird, dass seit 2007 die Anzahl der Flugbewegungen abgenommen hat. Das ist die halbe Wahrheit. Seit 2013 steigt die Anzahl der Flugbewegungen kontinuierlich an. Und insofern würde ich hier auch für solche Drucksachen um mehr Ehrlichkeit bitten und mehr Ausgewogenheit, was die Zahlen angeht, weil, nur so finden wir auch einen gemeinsamen Nenner.

Die Definition einer Lärmbelastung pro Passagier, mich würde da jetzt wirklich einmal vonseiten des Senates die wissenschaftliche Begründung für eine solche Definition interessieren. Also auch das ist für mich nicht wirklich nachzuvollziehen. Der Kollege Thering hatte es auch schon erwähnt, ob es nun lauter wird oder nicht, ich denke auch, der positive Einfluss auf die Lärmsituation, der hier beschrieben worden ist, der wäre noch einmal zu begründen, den kann ich der Drucksache so jetzt nicht wirklich außer als Behauptung entnehmen.

Punkt 6, drei Viertel der Verspätungen, die anfallen, sind meines Wissens aus nichtigen Gründen erfolgt. Da würde mich durchaus interessieren, wo denn da das öffentliche Interesse bei den Genehmigungen gelegen hat.

Punkt 7, wäre für mich die Frage bei den Bußgeldbestimmungen, ob bei der Berechnung und der Abschöpfung der Gewinne der Fluggesellschaften – es ist ja eben erwähnt worden mit den 10 000 Euro in einem Einzelfall – auch die wirtschaftliche Lage der Fluggesellschaft mit eine Rolle spielt, ob die einbezogen wird. Das heißt also, ich sage jetzt einmal im theoretischen Fall, ob eine defizitäre Fluglinie genauso belastet werden würde an dieser Stelle.

Zur Pünktlichkeitsoffensive, das ist gerade eben auch schon erwähnt worden, hätte ich die Nachfrage gehabt, wie viele Fluggesellschaften denn auf dieses Instrument mittlerweile draufgesprungen sind. Ich habe dem entnommen, dass es bisher noch keine ist.

(Zuruf Abg. Dr. Monika Schaal: Haben Sie die Drucksache nicht gelesen?)

Wieso?

(Zuruf Abg. Dr. Monika Schaal: Steht doch drin.)

Welche? In der Senatsdrucksache?

(Zuruf Abg. Dr. Monika Schaal)

– Frau Schaal, das kann gar nicht sein.

(Zuruf)

Bitte?

(Zuruf)

Das kann eigentlich nicht sein, dass es da drinsteht, einmal davon abgesehen, dass die Drucksache natürlich auch schon wieder, 26. April 2016, einen Monat alt ist. Von daher könnte man da auch ein Update machen, selbst wenn ich das überlesen haben sollte.

Dann für den Punkt 8, Lärmschutzmaßnahmen. Ich denke, es ist gut, dass das Zehnte Lärmschutzprogramm gestartet wird und hier zusätzliche Maßnahmen getroffen werden, aber ich denke, wir sollten an der Stelle dann auch einmal Butter bei die Fische, auch konkrete Zahlen dazu nennen. Ich glaube, die Erneuerung des Hauptvorfeldes des Flughafens kostet 120 Millionen Euro für fünf Jahre. Und wenn mich nicht alles täuscht, hat meine Recherche ergeben, dass bisher im passiven Lärmschutz seit 1974 40 Millionen Euro investiert worden sind. Da könnte man, denke ich mir, die Prioritäten anders legen.

Punkt 10 wäre für mich einmal die Frage, es ist auf die Bahnbenutzungsregeln eingegangen worden. Es sind ganz viele Ausnahmen der Bahnbenutzungsregeln definiert worden. Soweit ich weiß, sind die Bahnbenutzungsregeln Bestandteil der Plangenehmigungen, ob diese Ausnahmeregelungen eigentlich auch in den Plangenehmigungen so als Bestandteil mit formuliert worden sind oder ob diese Ausnahmeregelungen dann nachträglich hinzugekommen sind.

Punkt 11. Ich kürze jetzt einmal ein bisschen ab. Punkt 11. Die Fluglärmschutzbeauftragte ist hier mit 0,5 Stellen für ihre zusätzlichen Aufgaben vorgesehen. Das halte ich angesichts dessen, was da an Aufgaben notwendig ist, für relativ wenig. Da würde mich interessieren, wie das eigentlich zustande gekommen ist. Und ich gehe jetzt gar nicht auf die Umweltverträglichkeitsprüfung oder so etwas ein, aber ich denke mir, auch das, was Frau Sparr hier gesagt hat, mit der Benutzung der Bahn wäre natürlich in der Tat eine wichtige Sache, dass wir natürlich gucken, wie wir entlasten können und dass wir dort neben dem Ausbau des Hauptbahnhofs ... Den halte ich für sekundär an der Stelle, aber dass wir auch vernünftige Bahnanbindungen haben, die vernünftig schnelle Zielanbindungen als Alternative darstellen.

Und den Punkt 17 im 16-Punkte-Plan, den wir sicherlich zukünftig dann diskutieren werden, das ist die Verkehrswende und die Diskussion der Verkehrswende mit den Klimaschutzziele für 2050. Aber da freue ich mich auf die kommende Diskussion.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Jersch. Eine Liste an Fragen, die Herr Senator Kerstan vielleicht beantworten möchte.

Senator Kerstan: Vielen Dank, Herr Jersch. – Das war ja eine ganze Reihe von Fragen. Vielleicht ein oder zwei sehr grundsätzliche Bemerkungen vorweg, weil Sie vorher ja auch grundsätzlich angefangen haben. Das ist ja schon aus meinen einleitenden Ausführungen zur Drucksache deutlich geworden, dass wir hier eine Abwägung zwischen wirtschaftlichen Interessen und Lärmschutzinteressen und Gesundheitsschutzinteressen haben, wo natürlich eine Vielzahl von Akteuren sehr unterschiedliche Interessen verfolgt, die alle irgendwo auch eine gewisse Berechtigung haben. Und das führt natürlich dazu, dass es Menschen in unserer Stadt gibt, die sich wünschen, dass es mehr Direktzugverbindungen in Hamburg gibt, damit sie eben nicht öfter umsteigen müssen. Es gibt dort einen starken Druck auf die Politik und den Flughafen, das Angebot zu erweitern. Andererseits haben die Anwohner natürlich das berechnete Interesse, dass die Situation sich nicht nur nicht verschlechtert, sondern dass sie besser wird, und das sind natürlich keine einfachen Abwägungsprozesse, wo es natürlich auch innerhalb des Senats Akteure gibt, die dort unterschiedliche Aspekte in dem Vordergrund haben. Es ist sicherlich kein Geheimnis, dass es da Diskussionen zwischen meiner Behörde und der BWVI gibt und bei manchen Entscheidungen dann auch

einmal der Bürgermeister bei mir am Telefon hängt. Das liegt in der Natur der Dinge und darum gibt es dort auch keine einfachen Antworten und es wird am Ende auch keine Entscheidung geben, die ein Interesse absolut setzt. Das ist einfach so, weil die einzige Alternative, die das ermöglichen würde, nämlich eine Verlagerung des Hamburger Flughafens wohin auch immer sei.

(Vereinzelter Beifall)

Ja, Sie klatschen. Das würde ich als Anwohner auch natürlich befürworten, aber das gibt im Moment keine realistische Option, die so etwas in den nächsten zehn, 15 Jahren auch nur ansatzweise realistischerweise vorsehen wird. Es gibt einfach im norddeutschen oder nordeuropäischen Raum keinen Bedarf für einen neuen Großflughafen irgendwo auf der grünen Wiese. Und ich sehe auch überhaupt keine Bereitschaft von Umland, Ländern, Flächen dafür zur Verfügung zu stellen oder so etwas positiv zu begleiten. Insofern werden wir dort eine Abwägung von Interessen vornehmen müssen, die, wie das so bei Kompromissen und Abwägungen der Fall ist, am Ende nicht immer alle gleichermaßen glücklich machen kann oder zufrieden machen kann. Aber wir als Umweltbehörde sind da schon sehr engagiert dabei und sind da natürlich eindeutig unserem Auftrag gemäß unterwegs, für Lärmschutz zu sorgen und die Betroffenen zu schützen. Und das ist aber keine einfache Aufgabe und da gibt es auch einmal Antworten, die uns auch nicht zufriedenstellen, aber der Tag ist ja nicht am Ende und wir werden – das ist eben der Prozess – in den nächsten Jahren an vielen Stellen auch weiterarbeiten müssen.

Zu den verschiedenen Punkten im Einzelnen, die Sie jetzt angesprochen haben, will ich dann doch lieber das Wort an meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geben, die dann von dem Detail mehr verstehen als ich. Und die ersten Fragen, wenn ich das so richtig gesehen hatte, wären eigentlich welche, die der Flughafen beantworten müsste. Ich weiß jetzt ... Herr Scharnberg, Herr Schmidt? Da würde ich erst einmal Ihnen das Wort erteilen und ich bin gleich wieder da.

Herr Scharnberg: Herzlichen Dank. – Ich versuche das und hoffe – bitte korrigieren Sie mich, wenn wir die Fragen falsch verstanden haben –, ja, A320neo. Wie man sicher der Presse entnehmen konnte, hat dieses Flugzeug noch ein paar Herausforderungen im täglichen Betrieb, weshalb mehrere Fluggesellschaften, die dieses Flugzeug bestellt haben, dieses Flugzeug auch nicht abgenommen haben. Insofern sind wir sehr glücklich, dass wir die Lufthansa bewegen konnten oder die Lufthansa nicht zurückgeschreckt ist, diese Flugzeuge zu übernehmen. Wir haben zwei Flugzeuge allerdings auch in mehreren Umläufen am Tag hier in Hamburg, die den Flughafen anfliegen. Es werden im Moment verstärkt Flughäfen angefliegen, die auch Technikstandorte der Lufthansa haben, um diese Themen, die um die sehr neuen und sehr effizienten Triebwerke sich drehen, dann auch wirklich gut im Griff zu behalten. Das ist im Übrigen – das darf ich als für den Betrieb Verantwortlicher sagen – auch für den Flughafen eine nicht ganz kleine Herausforderung, dieses Flugzeug pünktlich abzufertigen.

Hinsichtlich der Rabattprogramme kann ich grundsätzlich sagen, die Rabattprogramme sind Teil der veröffentlichten Entgeltordnungen, die wir haben. Grundsätzlich – Zahlen kann und will ich hier nicht nennen –, wenn es um, ich sag 'mal, sogenannte Kannibalisierungseffekte oder Fehlleitungseffekte geht, dann kann man sagen, diese Programme sind grundsätzlich rückwärts gewandt. Insbesondere (...) Wachstumsprogramm berücksichtigt nicht, dass, sozusagen wenn ein Mitbewerber dem anderen jetzt Verkehrsanteile abjagt und damit sozusagen wächst, dann wird er dafür von uns keinen Bonus bekommen, sondern wir schauen nur, wächst insgesamt eine Strecke zum Beispiel nach Barcelona oder nach London, werden dort mehr Passagiere befördert als im Vorjahr, und das ist aus unserer Sicht auch absolut im Einklang mit unserem Auftrag. Unser Auftrag als öffentliches Unternehmen, an dem die Stadt beteiligt ist, ist den Bürgern in der Metropolregion Verkehrsinfrastruktur für Flüge zur Verfügung zu stellen, insbesondere da den Passagieren.

Ich will, bevor Herr Dr. Schiwiek vielleicht zu den Zahlen kommt, das Thema Lärm pro Pax ... Ich verstehe die Aufregung darum, aber, wie gesagt, unser Auftrag ist, die Bürger der

Metropolregion mit Verkehrsinfrastruktur und Konnektivität, würden wir als Flughafen sagen, zu versorgen. Das heißt, letztendlich muss es unser Ziel sein, möglichst viele Passagiere mit einem möglichst reduzierten Lärmanteil von Hamburg in die Welt oder wieder zurück nach Hamburg zu bekommen. Deshalb sind wir der Meinung, dass grundsätzlich die Darstellung, gelingt es uns, mit gleichem oder leicht ansteigendem Lärm, deutlich mehr Passagiere nach Hamburg zu bringen, schon eine legitime Zählweise ist. Denn natürlich gibt es viele Möglichkeiten auch mit deutlich höherem Lärm mit kleineren Maschinen, lauterer Maschinen Passagiere hier nach Hamburg zu bringen, aber unser Ziel ist eigentlich, diese Ratio möglichst gering zu halten.

Herr Dr. Schiwiek: Meine Damen und Herren, Herr Abgeordneter Jersch! Sie haben eine Frage zu der Zahl Lärm pro Pax, die darf ich kurz erläutern, wie diese errechnet worden ist. Und zwar haben wir versucht, die Lärmbelastung, die eben pro Passagier verursacht wird, irgendwo einmal in einer Zahl auch quantifizierbar darstellen zu können. Ich versuche es einmal kurz zu erläutern. Es geht darum, dass wir die 62-dBA-Fläche genommen haben, das heißt, wie viel Quadratkilometer mit 62 dBA im Durchschnitt belastet werden. Und das ist dann eben die Lärmkontur. Diese Zahl – das waren 2015 13,8 Quadratkilometer – haben wir dann geteilt durch die Anzahl der Passagiere in Millionen. 2015 waren es 15,6 Millionen Passagiere, also das passagierreichste Jahr. Und wenn man diesen Quotienten dann eben ermittelt, dann kamen wir auf eine Fläche von 0,88 Quadratkilometern Lärmkontur auf 1 Million Passagiere. Das ist zugegebenermaßen jetzt kein unbedingt griffiger Wert, aber es ist eben der Versuch gewesen, diesen Zusammenhang zwischen Passagierwachstum oder einer großen Anzahl an Passagieren und gleichzeitig einer sinkenden Lärmkontur oder einer gleichbleibenden Lärmkontur irgendwie einmal in einer Zahl auch darstellen zu können. Und insofern, wenn man diese Zahlen vergleicht zum Beispiel zu der Zahl aus 2007, dann kommt man eben dazu, dass die Anzahl der Passagiere deutlich gestiegen ist. Der Lärmteppich ist kleiner geworden. Insofern ist auch die Lärmbelastung, die pro Passagier, pro Kopf, wenn man so möchte, verursacht wird, gesunken.

Herr Dr. Schacht: Ich möchte gern noch einmal auf den Komplex Verspätungen und Ausnahmegenehmigungen eingehen. Ausnahmegenehmigungen ab 0 Uhr, Einzelausnahmegenehmigungen 18 Stück im vergangenen Jahr 2015, zum Beispiel, wenn irgendwo Unwetter herrschten, Schneestürme, Sandstürme, Nebel oder so. Oder öffentliches Interesse, wenn ein Flugzeug unverschuldet irgendwie verspätet ist, wofür die Fluggesellschaft nichts kann. Zum Beispiel, ein Passagier bekommt auf dem Flug von Lissabon nach Hamburg einen Herzinfarkt. Das Flugzeug landet in Avignon zwischen. Die müssen den Passagier ausladen. Dann sollen sie weiterfliegen und nach 0 Uhr hier landen. In solchen Fällen erteilen wir die Genehmigung. Ob das nun ein nichtiger Grund ist oder nicht, wir machen es halt so und es ist auch gängige Praxis.

Der andere Komplex ist ja die Verspätung zwischen 23 Uhr bis 24 Uhr. Das sind ja erheblich mehr. Das waren im letzten Jahr 650. Und die Zahlen waren in der Vergangenheit schon einmal besser. Deshalb ist ja auch dieser 16-Punkte-Plan eben ... Die Verspätungen sollen reduziert werden. Und bis vor Kurzem waren diese Verspätungsgründe eine Blackbox. Wir haben sie auf Nachfrage von den Fluggesellschaften bekommen, aber die hatten keinerlei Zwang, diese Gründe proaktiv zu liefern. Und hier sehe ich eben auch die große Chance dieser Pünktlichkeitsoffensive, denn die Verpflichtung, diese Gründe zu liefern, wird bei den Fluggesellschaften auch das Bewusstsein dafür schärfen, dass die Betriebszeit des Flughafens eben nicht bis 24 Uhr geht, sondern nur bis 23 Uhr. Wir brauchen nur ein bisschen Geduld und Zeit, dass das jetzt auch eintritt. Und wir haben als Behörde auch den Vorteil, dass wir gegenüber Betroffenen, wenn die sich daran stören, beschweren, dass ein Flug um 23.30 Uhr war, dass wir die Gründe nennen können. Das ist der Punkt zu Verspätungs- ...

Sie hatten gefragt nach der wirtschaftlichen Klage von Fluggesellschaften. In diesem einen speziellen Fall, wo wir die 10 000 Euro abgeschöpft haben, haben wir letztendlich die Fluggesellschaft berechnen lassen, was der wirtschaftliche Vorteil war. Was hätte das gekostet, nach Hannover zu fliegen? Das wäre sogar noch teurer geworden als 10 000 Euro. Wir haben das erst einmal so niedrig angesetzt, weil meine Chefin, Frau Pieroh-Joußen, war früher Fluglärmenschutzbeauftragte an anderen Flughäfen wie Dortmund, Münster, Paderborn. Die hat schon erlebt, dass hohe Bußgelder von den Verwaltungsgerichten wieder einkassiert

wurden. Deshalb haben wir mit nur, in Tüttelchen, 10 000 Euro angefangen und wir waren sehr froh, als das Geld auf dem Konto war. Die wirtschaftliche Lage der Fluggesellschaften spielt dabei keine Rolle.

Zum Achten Lärmschutzprogramm möchte ich dann vielleicht doch noch einmal an den Flughafen verweisen. Achtens war das zu dem ... Nein, das Zehnte Lärmschutzprogramm ist richtig.

Herr Scharnberg: Ich versuche das einmal für den Kollegen Schmidt zu machen, der mich gerne bremst, wenn ich falsch bin. Wir sind natürlich im Design. Dieses Lärmschutzprogramm ist noch nicht ganz zu Ende. Deshalb kann ich keine Details zu diesem Lärmschutzprogramm nennen. Es wird aber dieses Jahr noch in Kraft treten und ich denke, wir werden, sobald wir es fertig zu Ende designt haben, dann auch entsprechend vorstellen. In jedem Fall wird es in diesem Jahr noch an den Start gehen.

Senator Kerstan: Dann war die Frage Pünktlichkeitsoffensive?

Herr Scharnberg: Zum Thema Pünktlichkeitsoffensive. Die Airlines, die beteiligt sind, sind die Fluggesellschaften Eurowings, Lufthansa, Air Berlin Easyjet und Condor, also auch ein bunter Mix zwischen sogenannten Low-Cost-Gesellschaften und ganz arrivierten Fluggesellschaften. Das deckt ungefähr 65 bis 70 Prozent der in Hamburg, bezogen auf die Passagiere, geflogenen Verkehre ab. Wir bemühen uns im Moment, weitere Partner an Bord zu haben. TUIfly hätte mit unterzeichnet, hat aber inzwischen nur noch einen einzigen Flug. Wir sind jetzt dabei, um weitere Gesellschaften hier in diese gemeinsame Erklärung einzubringen, aber ich denke, dass wir damit schon einen sehr kräftigen Startpunkt bekommen haben.

Herr Dr. Schacht: Es wurde noch einmal nach der Rechtsgrundlage der Bahnbenutzungsregeln gefragt. Es ist in der Tat ein etwas schwieriger Punkt, weil, es wurde eine Betriebsgenehmigung im Jahr 1967 ausgestellt, in der drin stand, Bahnbenutzungsregeln siehe Anlage. Und in der Anlage war ein Auszug aus dem damaligen Luftfahrthandbuch. 2010 verlangte eine Bürgerinitiative in Quickborn die Herausgabe dieser Betriebsgenehmigung. Unsere BWVI konnte die Betriebsgenehmigung auch herausgeben, hatte aber diese Anlage nicht. Daraufhin schlossen die dortigen Bürger, Betroffenen daraus, dass die Betriebsgenehmigung ungültig ist. Und die wollten vor Gericht gehen und eine Aufhebung der Bahnbenutzungsregeln erstreiten auf dem Rechtswege.

Was das für Hamburg bedeutet hätte, brauche ich jetzt, glaube ich, nicht wirklich erzählen. Es werden nach wie vor 60 Prozent aller Starts Richtung Norderstedt geführt und auch immerhin noch 30 Prozent der Landungen. Die Bürgerinitiative hat aber nachher von diesem Vorhaben Abstand genommen und es gibt nämlich eine Betriebsgenehmigung aus dem Jahre 1998, in der diese Bahnbenutzungsregeln drin sind, auch mit den Ausnahmetatbeständen.

Und dann möchte ich noch etwas sagen zu diesem FLSD. Frau Pieroh-Joußen hat tatsächlich nur einen Halbtagsjob, weil sie nämlich zu den anderen 50 Prozent ihrer Stellen sich um die Lärmaktionsplanung kümmert. Sie hat aber mehrere Mitarbeiter und auch eine neue Mitarbeiterin bekommen, um den 16-Punkte-Plan umzusetzen. Ich arbeite in dem Bereich. Dann haben wir eine Kollegin, die kümmert sich um die Fluglärmschutzkommission, und zwei junge Kolleginnen, die sich jetzt die Fluggesellschaften genauer unter die Lupe nehmen. Ich hoffe, dass wir damit Erfolg haben.

Vorsitzende: Ich vermute, dass das jetzt die Beantwortung der langen Liste war. Herr Jersch, sind Sie einigermaßen zufrieden?

Abg. Stephan Jersch: Einigermaßen ja.

Vorsitzende/Abg. Birgit Stöver: Einigermaßen. Das hört sich doch gut an. Dann habe ich mich selber noch einmal auf die Redeliste gesetzt, einmal um Ihnen anzukündigen, dass ich die Sitzung gegen 19.15 Uhr verlassen muss, aber ich eine adäquate Vertretung dann haben werde. Um 19.15 Uhr ungefähr wird Herr Kreuzmann den Vorsitz übernehmen, sodass ich dann meinen Folgetermin noch einmal wahrnehmen kann.

Ich möchte aber gerne auf die Drucksache auch noch einmal eingehen. Ich habe als Vorsitzende hier sehr gründlich zugehört und mir sind da so ein paar Dinge aufgefallen, die hier sicherlich auch schon andiskutiert wurden. Der Punkt 5 mit den leisen Flugzeugen, also den A320neo und die Boeing 737 ... Da haben wir jetzt schon ganz viel gehört, dass es zwei Maschinen schon gibt. Wie viele Maschinen haben andere Flughäfen im Moment im Vergleich? Und Sie haben es ja auch schon so schön ausgeführt, dass es gar nicht so einfach ist mit dem mit etwas technischen Schwierigkeiten noch behafteten Flugzeug. Wie sehen Sie da aber die Prognose, die Aussichten? Der Flugzeugbauer wird diese technischen Schwierigkeiten sicherlich in den Griff bekommen. Und wie sieht die Prognose für Hamburg aus? Denn zwei Maschinen sind sicherlich noch sehr wenig. Es könnten wahrscheinlich auch für Hamburg mehr sein. Und Sie sagten, über die nächsten Jahre. Können Sie das etwas näher eingrenzen? Das wäre meine erste Frage.

Dann noch einmal Punkt 7, Bußgelder, Ordnungswidrigkeiten. Da ist ja ausgeführt worden, dass das Ordnungswidrigkeitsverfahren in einem Fall oder in zwei Fällen eingesetzt wurde oder beantragt wurde beim Gericht. Und da ist die Frage, wie lange dauert es, bis dort eine Entscheidung getroffen wird über die Höhe des Bußgeldes oder der Strafe. Da steht, glaube ich, etwas in der Drucksache, aber was erwarten Sie als Erfolg oder als Entscheidung?

Und dann hatten Sie jetzt eben gerade noch einmal ausgeführt, dass Sie da doch etwas vorsichtig herangehen, dass Gerichte diese Bußgelder, wenn sie zu hoch oder wie auch immer sind, unangemessen sind, wie sehen Sie, warum hat das Gericht dieses Bußgeld oder das Verhängen des Bußgeldes wieder einkassiert und wo liegen die Gründe darin. Das wäre meine zweite Frage.

Und dann noch einmal die Bahnbenutzungsgebühren, Punkt 10. Da ist mir so ein bisschen die Ausführung von Senator Kerstan aufgefallen, dass Sie sagten, es ist Auslegungssache der Piloten. Auslegungssache hört sich für mich immer sehr willkürlich an. Da würde ich gerne wissen, wie das gemeint ist. Die DFS, die Deutsche Flugsicherung, muss doch, denke ich einmal, mit den Piloten zusammen entscheiden. Wie läuft das ab? Wie muss ich mir das vorstellen? Der Pilot meldet der DFS, ich möchte gerne die Bahnbenutzungsordnung umgehen oder nicht einhalten. Welche Begründung muss er der DFS liefern, damit sie dann ... Einfach, wie muss ich mir das vorstellen? Denn Auslegungssache, wie gesagt, damit habe ich begrifflich einfach schon einmal per se ein Problem.

Das Letzte ist vielleicht etwas einfacher. Kat 1, die Wetterlage, hatte Herr Schmidt angeführt, wie häufig kommt die in Hamburg vor. Ist das eine Wetterlage, die prozentual häufig oder weniger häufig vorkommt? Frankfurt im Vergleich vielleicht dazu, dass es wesentlich häufiger vorkommt? Hamburg ist nun einmal dichter an der Nordsee dran. Deswegen die Frage, wie häufig kommt es vor. Denn Ihre Optimierungsversuche beziehen sich ja auf diese Witterungslage, die unterste Witterungslage.

Und als Letztes die Allianz für Fluglärmschutz, die Mitglieder dieser Fluglärmschutzallianz sind 30 Teilnehmer. Da würde ich gerne noch einmal wissen, wie sich die zusammensetzen. Das sind so meine vier sachlichen Fragen dazu.

Senator Kerstan: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. – Ich glaube, Frage 1 und 4 waren Fragen an den Flughafen. Ich weiß jetzt nicht, wer von Ihnen ...

Herr Scharnberg: Ich bemühe mich. Danke, Herr Kerstan, sehr geehrte Damen und Herren! – Das Thema neos. Ich sag 'mal, da, können wir sagen, sind wir Spitzenreiter. Wir haben von der Lufthansa keine Planung für die nächsten Jahre, wie viele neos in Hamburg eingesetzt werden, aber sämtliche neos, die in der Lufthansaflotte eingesetzt sind, fliegen nach

Hamburg beziehungsweise Frankfurt und München. Und die Chance wird sicher sehr hoch bleiben, dass das auch in Zukunft so bleiben wird, weil die Strecke für dieses Flugzeugmuster genau ausgelegt ist und wir eben entsprechende Technikstandorte haben, die sich bei entsprechenden Problemen auch relativ schnell um die Maschinen kümmern können.

Sie hatten vorhin die Triebwerksproblematiken angesprochen. Als Mitglied des Vorstands von Hamburg Aviation, also in der Luftfahrtspitzenklasse wäre das jetzt eine Frage an meinen Kollegen Mecke von Airbus. Wir gehen davon aus, dass es im nächsten halben Jahr so geregelt sein wird, dass diese Probleme auch technischer Natur sich auflösen werden. Dann wird sicher auch ... Das soll das Standardmodell werden in der A320-Familie, das meistverkaufte Airbus- – ich hätte jetzt fast gesagt, Vogel, sehen Sie mir das nach –, Airbusmuster in der Kategorie. Wir haben wie gesagt keine Zahlen von der Lufthansa und wir haben im Moment bei anderen deutschen Fluggesellschaften keine Bestellung. Das wird also auf die Lufthansa hauptsächlich hinauslaufen.

Ich würde gleich die Frage, wenn es gestattet ist, zum Thema Kategorie 1 und 2 Instrumentenlandesystem beantworten, weil das auch den Flughafen betreffen würde. 98 Prozent der Wetterlagen sind Instrumentenlandekategorie 1 und 2 am Flughafen und etwa – das ist jetzt sehr gut gerechnet – 2 Prozent sogenannte Kategorie-3-Bedingungen. Das heißt also besonders schlechte Sichtbedingungen.

Senator Kerstan: Die Frage 2 würde Herr Schacht beantworten.

Herr Dr. Schacht: Um das noch einmal zu sagen, ich habe mich vielleicht nicht deutlich ausgedrückt. Der Fall, wo ein Bußgeld von einem Verwaltungsweg heruntergesetzt war, war in Münster. Da war Frau Pieroh-Joußen vor Hamburg. Und sie hat diese Erfahrungen (...) gesagt, man muss vielleicht ein bisschen vorsichtig sein, man weiß nicht, wie ein Gericht entscheidet.

Wir hatten hier bisher – solange ich das mache, seit 2008 – keinen Fall, der vor Gericht ging. In diesem Fall, wo wir gesagt haben, wir haben 10 000 Euro Vorteile abgeschöpft, hat die Fluggesellschaft freiwillig gezahlt. Wir haben aber jetzt ja gegen diesen Gran-Canaria-Flieger insgesamt mehrere Verfahren eingeleitet. Und da geht es ja auch um eine Grundsatzfrage, die Grundsatzfrage nämlich, wie genau muss eine Fluggesellschaft Verspätungen einkalkulieren und Zeitpuffer einkalkulieren. Das ist ganz wichtig für die Luftfahrtbranche.

Und wir erwarten, dass dieser Fall vor Gericht geht. Das werden die nicht kampfflos machen. Und das ist auch keine Grundsatzentscheidung, weil, wir haben ja unterstellt, die Flugplanung bei diesem Flug stimmt einfach nicht. Die ist so, dass der gar nicht um 23 Uhr hier sein kann. Deshalb haben wir die Verfahren ja eingeleitet. Und ich hoffe, dass, wenn das vor Gericht geht, der Verwaltungsrichter das genauso sieht. Das hätte eine Signalwirkung für mehr Zeitpuffer, für mehr Pünktlichkeit. Wir wissen nicht, wie das ausgeht. Das ist etwas Neues. Diesen Weg haben wir beschritten, weil uns das 16-Punkte-Programm und unsere Behördenleitung uns ausdrücklich dazu ermuntert haben.

Senator Kerstan: Und Frage 3, wie ist das mit den Piloten und der Deutschen Flugsicherung. Das kann Frau Wächter von der Flugsicherung, glaube ich, am besten beantworten.

Frau Wächter: Frau Vorsitzende, schönen guten Tag, die Damen und Herren! – Wie ist das? Wir sozusagen bieten die Pistenkonstellation an, wie sie den Witterungsverhältnissen optimalerweise entspricht. Der Pilot wird auch so gesehen auf den Anflug dann geleitet. Es kommt aber durchaus vor, dass es unter Umständen Performance-Probleme gibt oder Performance-Themen von Piloten, die dazu führen, dass eine andere Piste möglicherweise genutzt wird. Das kann zusammenhängen mit einer Länge einer Piste und den Themen, die da dranhängen. Das kann aber auch sein, dass zum Beispiel die Höhenwinde eine andere Piste idealerweise erscheinen lassen als das, was hier aufgrund dessen, was der Deutsche Wetterdienst uns übermittelt, infrage kommt. So ist es auch durchaus eben ein Thema, dass

wir eine Konstellation anbieten, wo in der Diskussion mit dem Piloten sich dann herausstellt, dass die Höhenwinde anders geartet sind, sodass die dann auch einen anderen Anflug wählen und dann beispielsweise in Konsequenz die Lotsen mit weiteren Piloten in der Diskussion sind, wie Höhenwinde sind, was sogar im Extremfall zu der Änderung einer Piste führen kann, sodass man generell dann eine Piste anderweitig nutzt. Beispielsweise hatten wir neulich erst das Thema, wo das dann zu einem Wechsel der Pistenkonstellation kam. Es ist aber nicht so, dass der Pilot verpflichtet ist, uns den Grund anzugeben. Das muss man auch festhalten. Es findet in der Regel aber ein Austausch darüber statt, sodass wir dann idealerweise auch wissen, was der Grund ist.

Senator Kerstan: Und dann war noch eine Frage offen zur Fluglärmallianz. Das würde Herr Schmidt beantworten.

Herr Schmidt: Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende, liebe Abgeordnete! – Zusammensetzung der Allianz aus folgenden betroffenen Interessengruppen. Einmal ist es die Fluglärmschutzbeauftragte, dann Vertreter der Landesluftfahrtbehörde, alle Vertreter oder Vertreter der in der Hamburger Bürgerschaft vertretenen Parteien. Dann sind der Unternehmensverband Nord und die Handelskammer Hamburg vertreten, dann der Vorsitzende der Lärmschutzkommission, dann alle Initiativen, die um den Flughafen herum in welcher Richtung auch immer die Bürger vertreten, dann noch die vertretenen Landkreise, Kreis Pinneberg, Kreis Segeberg und der Kreis Stormarn jeweils mit einem Vertreter. Und insofern ist last but not least der Flughafen mit dabei und es ist mindestens der Vertreter der Arbeitnehmer mit in diesem Gremium. Und insofern kommen wir auf Anfang 30 Personen.

Vorsitzende/Abg. Birgit Stöver: Dann hätte ich doch noch eine kurze Nachfrage an Frau Wächter. Wie häufig kommt es vor, dass die Piloten oder der Pilot keine Begründung nennt, und wenn das im Nachgang einmal eruiert wird, wie häufig sind dann auch wirtschaftliche Gründe wahrscheinlich? Ich drücke mich einmal vorsichtig aus.

Frau Wächter: Da muss ich passen. Da habe ich keine Zahl drüber. Das dokumentieren wir auch nicht. Ich kann Ihnen auch nicht beantworten, wie oft zum Beispiel so ein (...)abweichen kommt. Wirtschaftliche Gründe sind für uns nicht erkennbar. Deswegen wäre das jetzt ein Glaskugellesen. Von daher muss ich da letzten Endes passen.

Vorsitzende/Abg. Birgit Stöver: Witterungstechnische Gründe, die sind sicherlich einleuchtend ...

Frau Wächter: Die sind eindeutig.

Vorsitzende/Abg. Birgit Stöver: Das ist eindeutig und das ist auch, glaube ich, etwas, was jeder verstehen kann, weil da die Sicherheit im Vordergrund steht ...

Frau Wächter: Und Performance auch.

Vorsitzende/Abg. Birgit Stöver: Performance auch, das ist richtig. Länge der Bahnen, die weiß man ja vorher und weiß im Prinzip vorher auch oder geht es dann um die Belastung, die die Schwere des Flugzeuges, wenn es Übergewicht hat, dass es dann nicht auf der kurzen Bahn landen darf oder wie muss ich das verstehen?

Frau Wächter: Die Performance hängt halt eben davon ab, was braucht sie. Und angenommen, Sie haben Witterungsverhältnisse mit einer feuchten Bahn, dann ist der Weg halt etwas länger und dann muss ich das berücksichtigen, um zu sagen, okay, dann hat das die Auswirkungen. Das ist also eine Kombination im Zweifelsfall.

Vorsitzende: Herzlichen Dank! Frau Dr. Schaal ist bei mir die Nächste auf der Rednerliste, so rum.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, schönen Dank, Frau Vorsitzende! Ich glaube, da ist schon sehr viel auch gefragt und beantwortet worden. Ich würde mir also auch hier noch einmal rausnehmen, vielleicht eine Bewertung auch abzugeben. Ich glaube, dass wir bei dieser Drucksache hier tatsächlich auch eine ganz besondere Drucksache haben. Es ist ja nicht ein Konvolut, das – sage ich in Anführungszeichen – nur von der Verwaltung bearbeitet wurde, sondern die 16 Punkte sind ja im Einzelnen, bevor sie hier sozusagen in Endfassung in der Drucksache gelandet sind, auch von der Fluglärmschutzkommission fachlich bearbeitet worden. Das ist ja in der Drucksache auch noch aufgeführt. Und in der Fluglärmschutzkommission sitzen ja neben den Behördenvertretern aus verschiedenen Fachbehörden auch seit langen Jahren Vertreter der Bürgerinnen und Bürger am Flughafen, da ist zum Beispiel die BIG vertreten, die ja eine der ersten oder die erste Bürgerinitiative in Sachen Fluglärm war.

(Zuruf: Nein, das stimmt nicht!)

(Zuruf: Das stimmt ja gar nicht, (...)!)

(Zuruf: Da müssen Sie schon bei der Wahrheit bleiben!)

(Zurufe: Die Bundesvereinigung!)

– Gut, dann die Bundesvereinigung, das ist, glaube ich, auch im engen Zusammenhang gewesen, jedenfalls zu meiner Zeit, aber das will ich jetzt auch nicht weiter ausführen, ich habe ja da auch einmal dringesessen. Also von daher ist die Legitimation durchaus breiter, als wenn das eine reine Behördendrucksache ist, das muss man, glaube ich, hier auch sehen.

Zur Pünktlichkeitsoffensive möchte ich aber einmal dran erinnern, wir haben ja dieses Thema Pünktlichkeit und Verspätung von Fliegern besonders in den Abendstunden und in dem Bereich, der schon in das Nachtflugverbot beziehungsweise Nachtflugbeschränkung hineinfällt, in der Bürgerschaft schon sehr oft uns auseinandergesetzt und gestritten. Und wir waren früher immer darauf angewiesen, dass der Flughafen dann vielleicht einmal mit den Airlines redet oder in der Lärmschutzkommission dann die Airlines befragt wurden, aber es hat noch nie sozusagen ein Management gegeben mit Verbindlichkeiten zu einzelnen Maßnahmen, die tatsächlich ergriffen werden können, um die Pünktlichkeit zu steigern. Es ist also hier eine ganz neue Qualität des Pünktlichkeitsmanagements, was es also bisher mit mehr oder weniger gutem oder meistens auch nicht so gutem Erfolg früher gegeben hat. Und ich habe da also große Hoffnung, dass das eben durch so ein straffes Management und vor allen Dingen auch durch Bereitstellung von Personen und Personalkapazitäten, das muss man ja einfach einmal sehen, wenn man sich die Maßnahmen alle anguckt, es ist ja nicht einmal eben so, sondern da steht also auch Manpower und etliches noch an Ressourcen hinter, um hier die Pünktlichkeit im Flugverkehr in Hamburg zu verbessern. Insofern ist es, glaube ich, auch wichtig, dass das, was da gemacht wird und die Gründe auch transparent sind. Wir haben ja hier auch einen großen Schritt gemacht in Richtung Transparenz, dass die Gründe für Verspätungen offengelegt werden, und dann auch diese Begründung auch im Rahmen der Pünktlichkeitsoffensive gleich angegeben werden müssen, nicht, dass der Flughafen oder wer auch immer dann doch hinterherrennen muss und fragen, warum seid ihr nicht pünktlich gewesen. Also das ist eine andere Qualität. Und wenn man jetzt schon sieht, zum Zeitpunkt des Erscheinens der Drucksache im April eben schon derartig potente Airlines dort sich eingegliedert haben, die dann eben schon 80 Prozent des Flugaufkommens abdecken, ist das, denke ich, glaube ich, ein sehr großer Schritt.

Zum Thema Neo möchte ich auch noch einmal dran erinnern, dass im Vorfeld, als darüber geredet wurde, dass die Neo sozusagen demnächst in Hamburg auch fliegen soll, das also von vielen abgestritten wurde nach dem Motto, die fliegt ja dann sowieso nur im Auslandsverkehr und das bringt für Hamburg überhaupt nichts und so weiter. Jetzt haben wir, kaum, dass der Neo da ist, schon zwei neue Maschinen. Und ich glaube auch, dass ...

(Zuruf)

(Beifall)

– Ja, Wahnsinn, ich überlege, wir haben ja eine lange Entwicklung am Flughafen hinter uns. Wir haben ja früher viel lautere Maschinen gehabt. Und durch das lärmabhängige Landeentgelt, das über die Jahre ja auch gesteigert ist, das ist ja jetzt keine Neuigkeit oder kein Novum, sondern über diese Entwicklung sind ja die lauten Maschinen auch verschwunden. Sie sind auch verschwunden, weil die ganz lauten natürlich durch ordnungsrechtliche Eingriffe ... indem sie hier nicht mehr fliegen durften, aber es hat eben die entsprechende Gestaltung des Landeentgelts auch viel dazu beigetragen, dass sich der Fuhrpark sozusagen oder der Flugzeugpark hier in Hamburg auch geändert hat und die Maschinen leiser geworden sind, weil es eben für diesen Flughafen wichtig ist, in der inneren Stadt, dass der Lärm gedrosselt werden muss. Insofern ist es natürlich schön, dass also auch nicht nur die Airbus-Maschinen diese Entwicklung mitmachen, sondern es auch von Boeing, wie auch in der Drucksache dargestellt, demnächst auch leiseres Fluggerät geben wird. Insofern kann man da auch hoffnungsvoll sein. Und hier ist auch wieder notwendig und wichtig für uns, dass wir die Entwicklung kontinuierlich sehen, indem jährlich die Entwicklung evaluiert wird und für uns die Möglichkeit besteht, entsprechend nachzusteuern.

Ich finde auch, dass wir, obwohl die Wirkung sozusagen noch nicht so lange ist von den neuen Maßnahmen, durchaus schon Entlastungen haben. Wir haben in den empfindlichen Tageszeiten durchaus schon Entlastungen hier dargestellt bekommen und ich hoffe, dass das dann eben auch in der Phase des zweiten Flugplans, den wir dann jetzt demnächst auch auswerten können, weitere Entlastungen geben wird.

Vielleicht muss man auch noch abschließend sagen, also, es darf niemand erwarten, dass am Flughafen null Lärm ist. Wir haben hier eine Einrichtung, die ist genutzt von ganz vielen Menschen, es ist ja kein Zufall, dass 15 Millionen Passagiere am Hamburger Flughafen die Einrichtung dort nutzen.

(Zuruf: Und 250 000 Menschen sind betroffen!)

– Und 250 000 Menschen sind betroffen, genau. Und zwischen den Interessen der 15 Millionen und den 250 000 Anliegern, zu denen ich mich übrigens auch zähle, das kann ich Ihnen sagen.

(Zuruf)

– Da gibt es durchaus einen Interessenausgleich, sonst kann der Flughafen nämlich nicht weiter bestehen.

(Zuruf)

Darüber sind wir uns ja auch alle klar. Und insofern – ja – ist es wichtig, dass wir hier diesen Schritt eben auch gemacht haben und hier auch die Möglichkeit haben, weiter an den vorgegebenen und von uns jetzt festgelegten Stellschrauben weiter drehen zu können. Insofern, denke ich einmal, sind wir hier auf einem besseren Weg, als es bisher der Fall war.
– Vielen Dank!

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Dr. Schaal! Da habe ich jetzt keine Fragen gehört und ich möchte oder ich muss noch einmal an unsere Geschäftsordnung erinnern, dass Beifalls- oder Unmutsbekundungen hier nicht vorgesehen sind. Ich möchte Sie bitten, sich daran zu halten, aber ich denke, das hält sich im Moment im Rahmen, solange Sie sich jetzt daran auch noch etwas mehr halten.

Dann habe ich Herrn Thering auf der Rednerliste.

Abg. Dennis Thering: Also zwei Neo-Flugzeuge als Erfolg zu verkaufen, etwas zweifelhafter Erfolg. Ich glaube, da muss schon deutlich mehr kommen, aber da werden wir weiterhin den Druck erhöhen. Ich möchte noch einmal auf das Thema Beschwerden eingehen. Da wurde noch gar nichts zu gesagt, das hatte ich jetzt zweimal schon gefragt, versuche ich es jetzt ein drittes Mal. Da würde mich interessieren, wo der Senat die Gründe sieht für diese massive Zunahme der Beschwerden und was er gedenkt, dagegen zu tun, damit die Beschwerden wieder deutlich geringer werden.

(Abg. Thomas Kreuzmann übernimmt den Vorsitz um 19.15 Uhr)

Zur Pünktlichkeitsoffensive ist nur noch kurz anzumerken, natürlich muss man dem Ganzen ein bisschen Zeit geben, das ist gar keine Frage, aber zurzeit sind die Verspäter die, die dieser Pünktlichkeitsoffensive beigetreten sind, (...) Condor und Air Berlin. Und offensichtlich muss da gegebenenfalls noch einmal nachgebessert werden. Wir beobachten das. Und ansonsten muss da auf jeden Fall noch einmal nachgeschärft werden.

Wo wir noch gar nicht drüber gesprochen haben, was auch ein ständiges Ärgernis ist, sind die verkürzten An- und Abflüge, die sogenannten Einzelfreigaben. Da hatten wir mit der Vorgängerin von Frau Wächter, mir ist ihr Name jetzt schon entfallen, ist auch egal, die hat uns zugesichert, dass das zukünftig nicht mehr vorkommen wird am Hamburger Flughafen. Es war ja immer so, dass der Hamburger Flughafen als das Mekka der Flugkapitäne bezeichnet wurde, weil jeder fliegen konnte, wie er wollte. Wir waren eigentlich der Meinung, dass das aufhört. Leider ist dem nicht so, gerade in der Vergangenheit oder in der nahen Vergangenheit ist es immer wieder vorgekommen, dass es zu Einzelfreigaben gekommen ist. Ich bin da zufällig relativ nah dran, weil in meinem direkten Freundeskreis drei Piloten sind, Kapitäne von verschiedenen Airlines. Und ich habe sie einmal gebeten, einmal nach Einzelfreigaben, verkürzten An- und Abflügen zu fragen. Und sie haben gesagt, es ist nicht zu glauben, aber ihnen wurde jede Einzelfreigabe, jeder verkürzte An- und Abflug genehmigt. Ich hatte gehofft, dass das der Vergangenheit angehört, vielleicht mag Frau Wächter da noch einmal etwas zu sagen.

Und vielleicht hat Ihre Kollegin Ihnen das nicht übergeben, dass das zukünftig am Hamburger Flughafen nicht mehr passieren soll. Und da würde mich interessieren, warum das leider immer noch der Fall ist in Hamburg.

(Beifall)

Vorsitzender: Herr Senator.

Senator Kerstan: Ja, vielleicht zu der ersten Frage nach den Beschwerden, also das Ziel des Hamburger Senats ist es nicht, Beschwerden zu reduzieren, sondern gesundheitsgefährdenden Lärm, und daran arbeiten wir und daran wollen wir uns auch messen lassen, ob wir erfolgreich sind oder nicht, und nicht an der Anzahl von Beschwerden, die aus welchen Gründen auch immer gestellt werden, sondern wir halten uns an das, was unsere Aufgabe ist, nämlich die Menschen vor gesundheitsgefährdendem Lärm zu schützen. Das ist mein Ziel und daran arbeiten wir, Herr Thering, so. Und zu den anderen Fragen (...)

(Zuruf)

(Zuruf: Frau Wächter, wollen Sie vielleicht (...))

Frau Wächter: Ja, ich kann kurz zu den Einzelfreigaben etwas sagen. Dahinter steckt ja

letzten Endes auch der Punkt, der auch hier im 16-Punkte-Plan genannt ist, nämlich, ich glaube, es ist der Punkt 1, nämlich diese Verkürzung des Anfluges 4 Nautische Meilen, 7 Nautische Meilen, 10 Nautische Meilen. Richtig ist, dass vor zwei Jahren – drei Jahren, ich gucke einmal Herrn Schmidt an –, letzten Endes viele Anflüge über die 4 Nautischen Meilen stattgefunden haben. Das findet nicht mehr statt. Richtig ist aber, dass den Piloten noch verkürzte Anflüge angeboten werden, allerdings verbergen sich dahinter die 7 Nautischen Meilen, denn ICAO-Vorschrift ist, 10 Nautische Meilen. Und wenn ich die unterschreite, dann ist das das Angebot eines verkürzten Anflugs und dahinter verstecken sich die 7 Nautischen Meilen.

(Zuruf: Und die Abflüge morgens ab 6 Uhr?)

(Zuruf: Oder die Abflüge!)

(Zuruf: Und die Abflüge jeden Morgen ab 6 Uhr!)

Die werden auch auf den Abflugstrecken geführt, und zwar so, wie sie veröffentlicht sind. Und ab einer Höhe, die gestattet ist, können sie dann davon abweichen, die allerdings auch in einer entsprechenden Höhe dann sind.

Vorsitzender: Ich möchte noch einmal ganz gerne zu bedenken geben, dass es eine Freundlichkeit der Senatsvertreter war, eine Frage aus dem Publikum zu beantworten. Ausschließlich die Abgeordneten haben ...

(Zuruf)

– Na ja, aber es war eine Reaktion aufgrund einer Äußerung aus dem Publikum. Und ich möchte bitte die Anwesenden nochmals bitten, die Geschäftsordnung dahingehend zu beachten, dass Senat und Senatsvertreter ausschließlich Fragen der Abgeordneten beantworten. Herr Thering, sind Sie soweit mit den Antworten zufrieden?

Abg. Dennis Thering: Erst einmal ja.

Vorsitzender: Dann habe ich hier Herrn Dr. Duwe.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich habe noch vier kleinere Nachfragen technischer Art. Einmal Flachstartverfahren, ich habe gehört, dass die Lufthansa seit 2014 versucht, die durchzuführen. Welche Vorteile hätten Flachstartverfahren, was den Lärmschutz angeht? Das ist das Erste. Das Zweite ist zum Punkt 3, "Kontinuierliche Sinkflugverfahren", da steht, dass die da ... das soll lärmorientiert sein. Da steht dann drin, "... können nur dann angewendet werden, wenn die Verkehrslage es zulässt". Die Frage ist, wie hoch ist dieser Anteil, so prozentual, von diesen Sinkflugverfahren.

Die dritte Frage ist, bei den Ausnahmegenehmigungen, das ist Punkt 6, da steht: "Die Gebühren sind mit dieser Erhöhung annähernd kostendeckend." Wie hoch war denn der Kostendeckungsgrad vorher? Auch so, gefühlsmäßig. Und ich glaube, auf die dritte Kommastrichstelle, da können Sie mir wahrscheinlich die Antwort nicht geben, obwohl Herr Thering da wahrscheinlich drauf bestehen würde.

Und dann habe ich noch den Punkt 14, da geht es ja darum, dass andere Bundesländer Vorschläge zur Änderung des Luftfahrtverkehrsgesetzes machen wollen und so weiter und so fort. Welche Vorschläge liegen denn jetzt momentan auf dem Tisch und wie ist da die Lage?

Vorsitzender: Herr Senator.

Senator Kerstan: Ja, vielen Dank für die Fragen. Die erste Frage wird Herr Schmidt vom Flughafen beantworten.

Herr Schmidt: Ja, Herr Vorsitzender, werte Abgeordnete! Flachstartverfahren, in Tüdelchen, dahinter verbirgt sich eine Schubreduzierung bei 1 000 Fuß Höhe. Vorher, wir haben da so ein Parallelverfahren, eine Schubreduzierung bei 1 500 Fuß. Das heißt, nach dem Start Reduzierung des Schubs, damit flacher weitergestartet wird, Schonung der Triebwerke und zum Zweiten Rücknahme des Kerosinverbrauchs. Geht einher mit einer geänderten Klappenstellung. Dieses Verfahren wurde normal angewendet bis zuletzt von Lufthansa bis zum September 2014. Andere Airlines hatten vorher schon auf dieses Flachstartverfahren, Cut-Back in 1 000 Fuß Höhe, umgestellt. Lufthansa ist als letzte Airline im September 2014 dazugekommen.

Das heißt, nicht mehr bei 1 500 Fuß, sondern bei 1 000 Fuß wird Schub reduziert, damit ein flacheres Rausstarten, damit Kerosinersparnis. Und diese beiden Flugwege, ursprünglich 1 500 Fuß und 1 000 Fuß durch das geänderte Klappenstellen, vereinen sich etwa wieder bei 12 Nautischen Meilen. Wir haben, weil es in der Diskussion war und ist, Lärmerhöhung. Für die unter dem Abflug wohnenden Gebiete haben wir umfangreiche Untersuchungen durchgeführt bei unserem Flughafen Hamburg mit Fluglärmmessungen direkt unter dem Abflug und seitlich davon, wir haben ja mehrere Messstellen und konnten diese mitnutzen, als auch mobile. Wir haben ebenfalls umfangreiche Messungen aus Berlin mit herangezogen und Lufthansa hat selber umfangreiche Berechnungen durchgeführt. Dies haben wir in mehreren Sitzung in der Fluglärmschutzkommission besprochen und wir sind zu dem Ergebnis gekommen, dass direkt unter dem Lande... Entschuldigung, dass direkt unter dem Abflug in diesem Bereich 5 Nautische Meilen bis 9 Nautische Meilen eine Erhöhung stattfindet von etwa 2 dBA, direkt drunter. Zu den Seiten nivelliert sich das ziemlich aus auf 0,2 dBA, 0,3 dBA.

Das war für uns aber Grund genug, in der Lärmschutzkommission einmal die Lärmschutzbeauftragte und auch den Flughafen, mich in Person zu beauftragen, das AOC, das ist das Airline Operating Committee, das sind die Vertreter der Airlines innerhalb eines Gremiums am Flughafen Hamburg, dieses zu konsultieren und hier dafür zu werben, dass in Hamburg, bedingt durch die dichte Wohnbebauung in der direkten Umgebung, dieses Cut-Back-Verfahren 1 000 Fuß nicht weiter durchgeführt wird, sondern möglichst wieder das 1 500er-Cut-Back-Verfahren. Wir haben zweimal im AOC vorgesprochen und haben dort ausdrücklich für geworben, haben den Wunsch der Lärmschutzkommission übertragen und sind da jetzt in der fachlichen Diskussion mit den Airlines, um diese Reduzierung wieder des Lärms für den direkten Abflug sozusagen. Das steckt hinter dem Flachstartverfahren und dem ... ja, nicht nur dem ... okay ... und diesem gesamten Vorgang.

Ich habe von vorhin vielleicht noch einen ganz kleinen Nachtrag, wenn ich darf, Herr Vorsitzender? Ich habe ja die Allianz-Mitglieder genannt. Ich habe vergessen, Mitglied des AOCs, also Airlinevertreter, ist ebenfalls in dieser Allianz mit vertreten. –Herzlichen Dank!

Senator Kerstan: Die zweite Frage kann, glaube ich, am besten Frau Wächter von der Flugsicherheit.

Frau Wächter: Ganz kurz, auf diesem Weg, wir haben keine Zahlen dazu.

Senator Kerstan: Dann, die dritte Frage würde Herr Schacht beantworten.

Herr Dr. Schacht: Ja, die Ausnahmegenehmigungen, das macht Kosten, weil es Mitarbeiter der BUE gibt, die wochenweise Rufbereitschaft haben. Die müssen rund um die Uhr erreichbar sein, um darüber zu entscheiden, ob eine Ausnahmegenehmigung erteilt wird oder nicht. Das macht zusätzliche Kosten, Personalkosten. Und in der Vergangenheit hat der Rechnungshof mehrere Male angemahnt, dass die Gebühren, die wir von den Fluggesellschaften nehmen, kostendeckend sein müssen. Und er hat auch empfohlen, mehr

Ausnahmegenehmigungen zu erteilen, was ich allerdings nicht für ratsam halte, so. Und der Kostendeckungsgrad war noch, sagen wir, 2008 oder 2009 bei nur einem Drittel. Wir sind jetzt bei fast 100 Prozent. Also dadurch, dass wir diese Gebühren so angehoben haben auf 1 300, was war das, 1 300 Euro pro Genehmigung, 650 Euro, wenn sie nicht genutzt wurde, sind wir sehr dicht an diesem Punkt dran.

Senator Kerstan: Okay! Und dann die vierte Frage zu den Änderungen des Luftverkehrsgesetzes, Herr Schiwiek von der BWVI.

Herr Dr. Schiwiek: Ja, ich kann es kurz machen, nach meiner Kenntnis liegen momentan keine Gesetzgebungsinitiativen anderer Bundesländer in dem Bereich vor.

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Sparr bitte.

Abg. Ulrike Sparr: Danke! Ich wollte noch einmal auf eine Frage zurückkommen, die Herr Jersch schon angeschnitten hatte, das Thema Lärmschutzprogramme. Unter Punkt 8 ist ja davon die Rede, es ist ja auch kurz schon darauf geantwortet worden, ich würde noch einmal wissen, ob Sie schon Genaueres sagen können, was da genau vorgesehen ist, denn das ist ja etwas, was den Menschen unmittelbar hilft, zumindest in den Häusern dann. Wird es zum Beispiel dann auch möglich sein, schon vorhandene Lärmschutzfenster einmal zu erneuern, die vielleicht so zehn Jahre alt sind und mit einem anderen Programm gekauft wurden? Oder welche Möglichkeiten sehen Sie da? In dem Zusammenhang dann auch die Frage, auch unter Punkt 15 ist ja noch einmal von Lärmschutz die Rede in Verbindung mit Lufthansa Technik. Wie unterscheidet sich das? Sind das andere technische Maßnahmen oder ist das nur ein anderer Geldtopf, der dann dafür in Anspruch genommen wird? Das wäre ganz nett, wenn Sie das noch einmal erläutern könnten.

Ansonsten denke ich, ist auch deutlich geworden heute Abend, dass wir uns wirklich auf den Weg gemacht haben, dass auch noch ein ganzes Stück vor uns liegt. Und wir werden ja nun in Zukunft dann regelmäßig auch über den weiteren Verlauf unterrichtet werden. Insofern wundere ich mich etwas darüber, dass die CDU ihren Antrag aufrechterhält, weil, er ist aus meiner Sicht so ein bisschen obsolet geworden, aber wir können ja gerne darüber abstimmen und wir werden ihn ablehnen und dann, das Programm wird ja weiter bearbeitet, das ist ja schon längst allen klar. – Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Sparr! Zwei Fragen, die ich wahrgenommen habe neben einer schon getätigten Schlussbemerkung. Herr Senator!

Senator Kerstan: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender, Frau Abgeordnete! Das wird Herr Schmidt beantworten, die erste Frage.

(Zuruf: Zur Not (...) Sie es!)

Herr Schmidt: Ja, herzlichen Dank, Herr Vorsitzender, werte Abgeordnete! Zurzeit läuft noch das 9. Lärmschutzprogramm. Es wird auch noch bis in die Zwanzigerjahre hinein laufen als aktives Programm, als bundesgesetzliches Programm. Wir stellen uns als Flughafen Hamburg hier zusätzlich vor, dass wir nicht nur unter den An- und Abflügen, das sind die ausgewiesenen Zonierungen für dieses Programm, dass wir nicht nur unter diesen Abflügen zusätzlich Schallschutz initiieren, sondern auch sozusagen in den Bereichen, die dieses Kleeblatt nicht abdeckt, und zwar in einem Nahbereich zum Flughafen herum. Wir wissen darum, dass, wenn der Startvorgang sozusagen losgeht nach dem sogenannten Halt auf der Bahn, dass es dann einen Lärm in dem da rückliegenden Bereich gibt, der schon nicht nur gering ist. Und insofern, diejenigen, die unter dem Landegleitpfad wohnen, die sind bisher in den Genuss mehr oder minder von Schallschutz gekommen, aber die sozusagen in den Ecken nicht. Das wollen wir ausgleichen.

Und dann hat das 9. Lärmschutzprogramm vom Gesetz her anerkannte Reduzierungen für

den Eigentümer. Das heißt, wenn das ein altes Haus ist und dort schon einmal Lärmschutz in der Vergangenheit durchgeführt worden ist, dann werden dort verschiedene Größen abgezogen in der Berechtigung für neuen Lärmschutz. Und an diese Abzüge, da wollen wir ran. Und insofern sehen Sie mir es bitte nach, wir haben dieses jetzt noch nicht zu Ende kreiert, vorhin die Aussage von Herrn Scharnberg, wir werden jetzt in 2016 sicherlich hier noch damit sozusagen das auch offerieren und hier weiter unseren Schallschutz, den wir ja nun auch schon die letzten 30, 35 Jahre zumindest freiwillig auch durchgeführt haben, diesen erweitern.

Senator Kerstan: Vielen Dank! Und die zweite Frage wird Herr Schiwiek beantworten.

Herr Dr. Schiwiek: Ja, Ihre Frage richtete sich in Richtung bekannter Technik. Also unsere Technik ist darauf angewiesen, dass die Triebwerke am Boden getestet werden, bevor die Maschinen wieder abheben. Und Tests, die über Leerlauf hinausgehen, müssen in der dafür vorgesehenen Lärmschutzhalle durchgeführt werden, die einen sehr guten Lärmschutz bietet. Und nachts müssen sogar alle Triebwerkstests in der Lärmschutzhalle durchgeführt werden. Und die entsprechenden Zahlen über die Nutzung finden Sie dann auf der Internetseite von Lufthansa veröffentlicht.

Abg. Ulrike Sparr: Darf ich nachfragen?

Vorsitzender: Sicher, Frau Sparr!

Abg. Ulrike Sparr: Ich hatte Ihre ... das anders verstanden, nach der Berichterstattung aufgrund des letzten Ersuchens zum (...) Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz von Anwohnern und Anwohnerinnen seitens der Lufthansa Technik darzulegen ... Ach so, das bezieht sich auf die Maßnahmen, die Lufthansa Technik selbst ergreift?

(Herr Dr. Schiwiek: Ja, klar!)

– Okay, gut, dann habe ich das verkehrt verstanden. Danke!

Herr Dr. Schiwiek: Also, wenn ich ergänzen darf, die Maßnahme besteht darin, dass eben diese Lärmschutzhalle genutzt wird, die am Gelände zur Verfügung steht, und das ist aufgrund der guten Schallschutzwirkung, die diese Lärmschutzhalle eben bietet, ein nach meinem Kenntnisstand sehr effektiver Weg, die Nachbarschaft zu entlasten.

Vorsitzender: Und die größten Triebwerke eines A380, die könnten wir ohnehin nicht in Hamburg testen. Dann habe ich ...

(Zuruf Senator Kerstan)

– Nein, nein, das wusste ich, das war nur eine Randbemerkung, Herr Senator. Herr Jersch!

Abg. Stephan Jersch: Danke schön! Nur noch ein paar zusätzliche Fragen. Das Erste betrifft den Punkt 4, Entgeltordnung. Da hieß es, dass erst einmal die Wirkung der Erhöhung der Entgelte für das Jahr 2015 geprüft werden soll, um dann zu gucken, ob es Bedarf für eine Neugestaltung oder Überarbeitung gibt. Hier ist am Anfang, ich glaube, von Herrn Dressel, einmal gesagt worden, dass man erst einmal in Ruhe sehen muss, wobei, "in Ruhe" in diesem Zusammenhang, fand ich schon eine schöne Wortwahl. Die Frage ist, welcher Zeitplan ist denn dafür jetzt vorgesehen, für die Überarbeitung einer Gebührenordnung beziehungsweise für die Prüfung der Wirkung und ob es dann eine Änderung geben soll.

Der nächste Punkt wäre zum Punkt 8. Dort steht ja in Punkt 8 des 16-Punkte-Planes drin, dass erzielte Mehrerlöse aus der verschärften Gebühren- und Bußgeldpraxis insbesondere

der Fluglärmschutzbeauftragten und, soweit möglich, auch der veränderten Entgeltordnung, in zusätzliche, insbesondere passive Lärmschutzmaßnahmen zu investieren sei. Da finde ich in der Antwort des Senats die Formulierung, die erwarteten Mehreinnahmen der Fluglärmschutzbeauftragten, die sich aus der Gebührenerhöhung für Ausnahmegenehmigungen und auch aus dem Bußgeldverfahren ergeben, fließen in den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Zweckbestimmung ist irgendwie so zwischen Auftrag und Antwort verloren gegangen, glaube ich, da würde mich die Positionierung des Senats dazu interessieren.

Dann noch eine Rückfrage zu Punkt 9, da ist in der Beantwortung der Fluggesellschaften – der fünf, die die Pünktlichkeitsoffensive darstellen – gesagt worden, dass es bei diesen Fluggesellschaften, bei den fünf, ein guter Mix sei. Ich sehe da nur die Lufthansa als nicht Low-Cost-Carrier in dieser Aufzählung drin, oder habe ich da eine falsche Einschätzung?

Dann hätte ich zu Punkt 12, der Bürgerbeteiligung, noch die Frage, dort wird in der Senatsstellungnahme gesagt, dass die Bürgerbeteiligung, Bürgerinformation auf zahlreichen Ebenen intensiviert wurde. Ich würde da gerne die Spezifizierung von "zahlreich" an Beispielen gerne einmal hören. Und dann noch eine erweiterte Frage, Herr Dr. Duwe hatte das eben ja schon zum Luftverkehrsgesetz gefragt, welche Initiativen es da aus anderen Bundesländern gab. Das wurde ja auch beantwortet, aber da gibt es ja noch einen zweiten Punkt zu Punkt 14, dass gegebenenfalls eigene Vorlagen eingebracht werden sollen ... genau, "... gegebenenfalls eigene Vorlagen hierzu einzubringen". Hat die Freie und Hansestadt Hamburg eigene Vorlagen eingebracht? – Danke!

Vorsitzender: Herr Senator!

Senator Kerstan: Okay, die erste Frage wird Herr Schiwiek beantworten.

Herr Dr. Schiwiek: Meine Damen und Herren, die Entgeltordnung ist Anfang 2015 ... Die neue Entgeltordnung mit den – ja – Erhöhungen teilweise ist Anfang 2015 in Kraft getreten. Wie vorhin auch teilweise schon angedeutet worden ist, ist es hier tatsächlich ein, wie soll ich sagen, träges System, das heißt, es bedarf einer gewissen Zeit, bis diese Änderungen sich auch tatsächlich in den Planungen der Airlines erstrecken und ablesen lassen und umgesetzt werden beziehungsweise bis die Steuerungswirkungen dann auch zu erkennen sind. Ich hatte bereits dargelegt, dass wir Steuerungswirkungen erkennen. Eine Änderung der Entgeltordnung bedarf eines Antrags des Flughafens, der mit einem Entwurf einer neuen Entgeltordnung ebenso ein Genehmigungsverfahren initiieren muss. Nach meinem Kenntnisstand ist der Flughafen dabei, die bisherige Entgeltordnung oder die Ergebnisse daraus momentan auszuwerten und prüft, inwieweit im Laufe des Jahres ein neues Entgeltgenehmigungsverfahren initiiert werden soll.

Frau Dr. Dube: Ja, ich möchte ja noch kurz ergänzen zu der Frage, warum die Einnahmen aus den Gebühren, die die Fluglärmschutzbeauftragte einnimmt, in den allgemeinen Haushalt fließen. Das entspricht einfach dem Haushaltsrecht, das geht nicht anders. Und die Summen, die wir da einnehmen – Herr Schacht hatte ja auch Zahlen genannt – rechtfertigen auch keine Sonderlösung in diesem Fall.

(Zuruf)

Herr Scharnberg: Ja, meine Damen und Herren, sehr geehrter Herr Jersch! Sie hatten gefragt oder ... gefragt, ob bei der Pünktlichkeitsoffensive ein guter Mix zu erkennen sei. Und wir würden sagen, ja, diesen Mix sehen wir, Easy Jet ist mit Sicherheit ein Low-Cost-Anbieter. Air Berlin kann man sicher auch dazu rechnen und Eurowings, wobei eine trennscharfe Abgrenzung ... Und ich sag 'mal, aus den Kleinen Anfragen diskutieren wir das ja immer wieder, wo diese Grenze verläuft, die wird man auch dazurechnen können. Wir würden aber deutlich sagen, dass Lufthansa und auch Condor zweifelsohne nicht zu den typischen Vertretern in Low-Cost-Gesellschaften gezählt werden dürfen.

Frau Dr. Dube: Und zum Thema Bürger-Info, Herr Dr. Schacht.

Herr Dr. Schacht: Ja. Dazu muss ich erst einmal sagen, dass wir zunächst einmal die Fluglärmenschutzkommission, die nach dem Gesetz nicht öffentlich tagt, dass wir dort eine Bürgerfragestunde eingerichtet haben, allerdings zu arbeitnehmerfeindlichen Zeiten, wie Sie vorhin bemerkt haben. Das wurde aber trotzdem relativ stark nachgefragt, aber es war halt um 10.15 Uhr auf einem Freitag. Deshalb jetzt ... Aber es ist immerhin erprobt worden, und deshalb jetzt diese FLSK vor Ort, zweimal im Jahr, zu einer freundlichen Zeit, um 18 Uhr. Wird auch gut kommuniziert und gut angenommen. Das Weitere ist, dass wir zum Beispiel zu Bürgerinitiativen gehen und dort auch Rede und Antwort stehen. Zuletzt in Langenhorn, im April waren wir bei der BIG eingeladen. Wir wiederum laden auch Bürger zu uns ein, wenn die Fragen haben. Das heißt, es gibt einen Dialog zwischen der Behörde und Betroffenen. Die kommen zu uns, wir erklären ihnen Dinge und so weiter. Und wir haben auch, was den Dialog und das Zugehen auf die Bürger angeht, eine wirkliche Verbesserung, indem der Flughafen mittlerweile drei mobile Messstationen betreibt, die wir dort hinbringen, wo Bürger uns ansprechen. Also im Augenblick steht eine Messstation in Niendorf, der (...)kopf, eine steht in Lokstedt und eine in den Elbvororten. Und wir gehen da relativ flexibel – der Flughafen ist ja sehr kooperativ – drauf ein, messen dort vor Ort. Die Bürger machen die Vorschläge, wo die Messstation hinkommt, und nach drei Monaten bekommen wir dann auch eine Auswertung, die natürlich eine gewisse Zeit dauert. Aber wir sind, finde ich – ich mache das schon seit 2008 –, immer mehr auf die Leute zugegangen, um da eben auch letztendlich mit Informationen helfen zu können.

Vorsitzender: Herr Jersch, fühlen Sie alle Ihre Fragen ausreichend beantwortet?

Abg. Stephan Jersch: Ich glaube, das mit den eigenen Vorlagen zum Luftverkehrsgesetz fehlte, glaube ich, noch.

Vorsitzender: Herr Senator.

Senator Kerstan: Gut. Herr Dr. Schiwiek bitte.

Herr Dr. Schiwiek: Die letzte Novellierung des Luftverkehrsgesetzes hat, ich weiß es nicht ganz genau, in dem letzten Halbjahr 2015 stattgefunden, wo auch der Fluglärmenschutzaspekt in den gesetzlichen Regelungen eine Rolle gespielt hat und seitdem hat es aus Hamburg keine neuen Anträge gegeben.

Abg. Stephan Jersch: Danke.

Vorsitzender: Herr Thering bitte.

Abg. Dennis Thering: Ja, ich habe auch noch einige Fragen. Mich würde noch einmal das Thema Bahnbenutzung interessieren. Sie haben gesagt, dass ist abhängig von Witterung und Performance. Mir erschließt sich nur nicht so richtig, wenn es zu Bahnsperren kommt, dann scheint das ja auch offensichtlich kein Problem zu sein. Wird dann ja das Thema Witterung und Performance irgendwie nebenangestellt und es funktioniert trotzdem? Da würde mich noch einmal interessieren, wie sich das miteinander verhält.

Dann hatte ich noch einmal geguckt, nach ICAO darf es keine Flachstarts über Städte geben. Da würde mich noch einmal interessieren, ob Sie das bestätigen können, und wenn ja, warum hiergegen dann auch verstoßen wird und warum es weiterhin Flachstarts gibt.

Dann würde mich noch – an die DFS – interessieren, ob Sie bereit sind, zukünftig auf verkürzte An- und Abflüge zu verzichten oder die Flachstarts, so wie wir es mit Ihrer Vorgängerin ja schon einmal besprochen und uns zugesichert wurde.

Und dann noch einmal das Thema Lärmschutzzonen. Da sind wir bisher noch überhaupt nicht drauf eingegangen. Die Erfahrung der letzten Jahre haben eigentlich gezeigt, dass die Lärmschutzzonen völlig falsch geschnitten sind, dass hier dringend nachgebessert werden muss. Wenn wir uns den Bereich Lemsahl einmal angucken, der ja wirklich einer der hauptbelasteten Stadtteile in Hamburg ist neben Langenhorn und Fuhlsbüttel, gar keine Frage, aber Lemsahl auch extrem, Duvenstedt, die gehören gar nicht zu der Lärmschutzzone. Also ist der Senat oder überlegt der Senat diese Lärmschutzzone auszuweiten, damit auch die Menschen dort es etwas erträglicher hätten? Das wäre ja schon einmal auch ein Punkt, wo der Senat den Bürgern etwas entgegenkommen könnte, ohne den Flugbetrieb am Flughafen zu beeinträchtigen. Das ist ja auch immer oberste Priorität. Von daher, das, glaube ich, wäre ein Angebot an die Bürger, was man machen könnte, um das Ganze etwas erträglicher zu machen.

Vorsitzender: Herr Senator.

Senator Kerstan: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender, Herr Thering. Die erste Frage, bitte Frau Wächter.

Frau Wächter: So, Herr Thering, zum Thema Bahnbenutzungsregeln. Also, wir nehmen natürlich die Konstellation, die dem Wind und den Voraussetzungen am ehestens angenähert ist. Wenn ich eine Single Runway habe, habe ich eine andere Ausgangssituation. Von daher führt das schlichtweg dazu, dass ich da eine andere Konstellation habe. Single Runway ist aber eben auch dann eine besondere Konstellation, die dann auch gewisse andere Erfordernisse hergibt oder die dann auch dazu führen, dass ich dann, zum Beispiel wenn ich eine Single Runway habe, dann habe ich auch nicht eine Baustelle beispielsweise auf einer Piste, so wie aktuell. Also deswegen ist das die Antwort darauf.

Das andere Thema, Flachstartverfahren, noch einmal, also das ist – wie soll ich es ausdrücken – also Flachstartverfahren ist jetzt kein Verfahren, was als solches beschrieben ist im Sinne einer Verfahrensvorschrift. Also deswegen sage ich einmal so, im Sinne von einer Verfahrensvorschrift, die eine DFS als Verfahren herausgegeben hat, gibt es die, wenn man so will, nicht ...

(Zuruf)

... und deswegen geht ICAO darauf auch nicht ein. Das ist einfach der Hintergrund, warum das bei ICAO, denke ich, so nicht beschrieben ist. Das ist aber etwas Zulässiges. Also, das ist so. Und beispielsweise hängt ja auch das Thema Höhe eines Flugzeuges davon ab, wie beladen ist es, wie schnell kann es steigen, sodass zum Beispiel wir bei den Verfahren auch nicht vorschreiben, an dem Punkt muss es die und die Höhe sein, weil zum Beispiel eine (...) Performance vielleicht das Flugzeug die Höhe noch nicht erreicht hat. Deswegen, das muss man immer in Kombination sehen. Also das ist sozusagen die Verfahrensseite dahinter. Aber im Zusammenhang mit dem Thema, in der FLSK sind wir ja mit dabei in der Diskussion.

Und das andere war noch einmal, die verkürzten Anflüge. Das ist das Thema, wo wir auch mit der FLSK dran sind, wo wir auch in der FLSK berichtet haben über diesen Punkt genau, was ist die Einhaltung des Ganzen. Wir haben zum Beispiel ja auch im letzten Herbst bei den betroffenen Gemeinden in Stormarn darüber berichtet, mehrere Monate ausgewertet und auch das dort den Bürgermeistern vorgestellt. Also da sage ich einmal, dass das Thema ist genau, verkürzte Anflüge nicht mehr 4 Nautische Meilen, sondern eben 7 Nautische Meilen. Die sind aber in der Pilotensprache eben verkürzte Anflüge. Also deswegen, das darf man immer nicht sich verwechseln, weil 10 ist regulär und auf 7 zu gehen, ist schon verkürzt und bei den (...) 7 Nautischen Meilen ist es ja genau das Thema, dass man, ich sag 'mal, zwischen Bargtheide und Ahrensburg durchfliegt, um dann auf den Endanflug zu gehen, aber eben nicht die 4 Nautischen Meilen, eben dann auch die vorgeschriebene Höhe der 3 000 Fuß, um eben auch das Gebiet der Stadt Hamburg nicht so zu belärmen, so wie früher

mit den 4 Nautischen Meilen und niedriger. Das vielleicht als Erläuterung dazu. Das war jetzt ein bisschen ausführlicher, aber ist halt so.

Senator Kerstan: Vielen Dank, ausführlich genug kann es eigentlich gar nicht. Und zu der letzten Frage der ... zu den Lärmschutzzonen, Herr Schacht bitte.

Herr Dr. Schacht: Ja, bevor ich darauf eingehe, möchte ich noch etwas zu den Flachstarts sagen. Die Fluglärmschutzbeauftragte hat aufgrund eines Beschlusses der FLSK sämtliche Fluggesellschaften im Hamburger Flughafen angeschrieben, wie sie es mit dem Flachstartverfahren halten. Und die Antwort der Swiss Air, die ich auch erst vor ein paar Tagen kenne, hat mich verblüfft. Demnach ist ein Cutback-Verfahren ab 800 Fuß ICAO-konform. Nicht nur das, die ICAO nennt das auch noch Noise Abatement Procedure, also eine Lärminderungsprozedur. Das hat mich erst einmal verblüfft, weil ja auch die Ergebnisse, die Herr Schmidt vorgetragen hat, gezeigt haben, im mittleren Stellingen ist es lauter geworden durch das Absenken des Cutbacks. Wir werten diese Erkenntnisse, die wir von den Fluggesellschaften haben, sukzessive aus. Wir denken über verschiedene Maßnahmen nach, einen Cutback bei 1 500 Fuß wieder festzuschreiben, vielleicht durch eine Änderung des Luftfahrthandbuches. Ob uns das gelingt, wissen wir nicht. Auf jeden Fall ist es nicht illegal, was die Fluggesellschaften dort treiben.

Die Lärmschutzzonen – die gehen zurück auf ein Bundesgesetz. Und die Werte für einen wesentlich geänderten oder Neuflyhafen sind 5 Dezibel strenger als beim Bestandsflyhafen wie Hamburg. Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag von 2013 angekündigt, diese Grenzwerte überarbeiten zu wollen in Richtung strenger. Leider ist in Berlin in der Richtung noch nichts passiert. Als BUE-Vertreter kann ich sagen, wir als Umweltbehörde würden strengere Grenzwerte dringend anraten und wir haben auch im Bundestag eine Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen in dieser Richtung unterstützt. Ich weiß allerdings nicht, was draus geworden ist. Aber hier für die strengeren Grenzwerte liegt der Ball eindeutig in Berlin.

(Zuruf)

Vorsitzender: Ein Teilbereich war meines Erachtens noch nicht beantwortet worden, die Anflüge, ja, aber nicht die Abflüge. Aber ich denke einmal, das wird Herr Thering, der mit einer Nachfrage noch kommt, ja ohnehin noch einmal ansprechen.

Abg. Dennis Thering: Na, die Lärmgrenze, da haben Sie gesagt ... Mich würde interessieren oder die Erwartung wäre, der Senat kann ja auch die Lärmschutzzone erweitern, ohne dass die Grenzwerte verschärft werden. Also das ist ja durchaus möglich. Wenn die Grenzwerte verschärft werden müssten, dann müssten sie die Lärmschutzzone erweitern. Es ist aber auch möglich, hier auf freiwilliger Basis einmal etwas zu machen, ohne dass einem gleich die Pistole auf die Brust gesetzt wird. Das würde mich noch einmal interessieren, da bin ich dicht genug dran, ob es möglich ist. Und wenn es möglich ist, das zu machen, dann wäre das die Erwartungshaltung. Zumindest würde mich da interessieren, wie der Senat das sieht.

Und dann von Frau Wächter noch einmal, Sie haben gerade gesagt, die verkürzten Anflüge – gut, das habe ich verstanden –, aber es ging auch um die verkürzten Abflüge, dass die dann ... Ich meine, das wäre auch schon einmal ein großes Entgegenkommen für die lärmgeplagten Anwohner, wenn man da dann zumindest drauf verzichten würde.

Vorsitzender: Herr Senator.

Senator Kerstan: Ja, zu der ersten Frage, Herr Thering, ist es richtig, das könnte freiwillig gemacht werden. Diesbezüglich kann ich Ihnen einfach nur sagen, dass es diesbezüglich im Moment noch keine Verständigung im Senat gibt, das in diesem Rahmen zu tun. Und zu der zweiten Frage, Frau Wächter.

Frau Wächter: Ja, gehe ich doch gern noch einmal drauf ein, auf die Abflüge. Also, es ist so, dass die Abflüge auf den beschriebenen Verfahren geführt werden und ab einer ... ab Erreichen der Sicherheitsmindesthöhe oder Radarführungshöhe, so nennt man das, kann davon dann abgewichen werden. Die DFS hat sich aber, und das war die Aktivität, die Frau Schierhorn, denke ich, damals einleitete und mit Ihnen abgestimmt hat, ab einer gewissen Höhe wird erst davon abgewichen. Das heißt, die DFS hat sich selbst verpflichtet dazu aus Lärmschutzgründen für zum Beispiel Jets, erst ab einer Höhe von 5 000 Fuß davon abzuweichen. Das ist auch das, was wir beachten und einhalten. Und Frau Schierhorn beispielsweise, die meine Vorgängerin war und mit der Sie das abgesprochen haben, verantwortet heute das Center in Bremen, wo genau diese Thematik bearbeitet wird.

Vorsitzender: Herr Thering mit einer weiteren Nachfrage.

Abg. Dennis Thering: Letzte Frage an Herrn Kerstan. Wenn Sie sagen, es gibt noch keine abschließende Meinung im Senat, wurde das Thema da aber schon besprochen und es gibt Bestrebungen dann offensichtlich eines Koalitionspartners, die Lärmschutzzone dann auszuweiten. Ist das richtig?

Vorsitzender: Herr Senator.

Senator Kerstan: Über Meinungsbildungen im Senat berichte ich im Ausschuss nicht.

Vorsitzender: Gut. Ich habe jetzt an dieser Stelle keine weitere Wortmeldung notiert, möchte aber an dieser Stelle gleichfalls anregen, dass wir jetzt zu den zusammengezogenen Tagesordnungspunkten 2 und 3 ein Wortprotokoll erstellen. Aufgrund der vielfältigen Detailfülle, denke ich einmal, wäre das an dieser Stelle angebracht. Ich sehe keinen Widerspruch an dieser Stelle. Ich halte es auch für ganz wichtig, dieses festzustellen, bevor wir jetzt in die Beschlussfassung zu Tagesordnungspunkt 2 treten. Da wir jetzt ein Wortprotokoll erstellt haben, beenden wir das Wortprotokoll dann auch an dieser Stelle. Wir beginnen jetzt aber am Anfang der Sitzung – Frau Nielsen – und beenden es dann.

(Zuruf Frau Nielsen)

– Natürlich. Der beiden Tagesordnungspunkte 2 und 3 und gehen dann in die Beschlussfassung zur Drucksache 21/2747, den CDU-Antrag: 16-Punkte-Plan zur Reduzierung des Fluglärms endlich umsetzen.

Wer diesem Antrag folgen möchte, der möge zustimmen. Wer ist dagegen? Wer enthält sich? Damit ist dieser Antrag mehrheitlich abgelehnt.

Zum Tagesordnungspunkt 3 der Drucksache 21/4209 stelle ich fest, dass der Ausschuss davon Kenntnis erhalten hat und wir der Bürgerschaft Bericht erstatten.

Dann müssen wir den Gesetzentwurf an dieser Stelle beschließen aus der Drucksache 21/4209, beginnend ab Seite 17.

Wer diesem Gesetzentwurf zustimmen möchte, der möge sich melden. Wer ist dagegen? Wer enthält sich? Damit ist mehrheitlich dieses Gesetz beschlossen.

Tagesordnungspunkt 3 ist demnach ...

(Abg. Dennis Thering: Beendet!)

– Vielen Dank, Herr Thering!

Siehe auch Bericht des Ausschusses für Umwelt und Energie gemeinsam zu TOP 2 und 3 mit Wortprotokollverweis.

Zu TOP 4)

Termin

Der Ausschussvorsitz informierte, dass die nächste Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Energie am Freitag, dem 17. Juni 2016, stattfindet, und bat die Obenleute, sich über die nächste Tagesordnung im Anschluss an die Sitzung verständigen zu wollen.

Birgit Stöver (CDU)/ Dr. Monika Schaal (SPD) Jana Nielsen
Thomas Kreuzmann (CDU) (Schriftführung) (Sachbearbeitung)
(Vorsitz)

Anlage zu TOP 2 und 3

Kooperation für mehr Fluglärmenschutz:

Hamburg Airport und Airlines starten Pünktlichkeitsoffensive

Gemeinsame Erklärung zum Abbau von Verspätungen nach 23 Uhr unterzeichnet

Gemeinsam mit den fünf größten Fluggesellschaften am Standort startet Hamburg Airport eine neue Pünktlichkeitsoffensive: Heute Morgen unterzeichneten Vertreter von Air Berlin, Condor, easyJet, Eurowings/Germanwings, Lufthansa und der Flughafen Hamburg GmbH die „Gemeinsame Erklärung zum Abbau von Verspätungen nach 23 Uhr am Hamburg Airport“. Damit verpflichten sich Flughafen und Airlines, zum Schutz der Anwohner so selten wie möglich Gebrauch von der sogenannten Verspätungsregelung zu machen. Vertreter von Politik und Verwaltung – darunter die Hamburger Staatsräte Andreas Rieckhof von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und Wolfgang Michael Pollmann von der Behörde für Umwelt und Energie – nahmen an der Unterzeichnung teil und begrüßten das starke Bündnis für mehr Fluglärmenschutz. Mit der freiwilligen Selbstverpflichtung ist der Luftfahrtstandort Hamburg bundesweit Vorreiter für die Zusammenarbeit von Flughafen und Airlines bei der Reduzierung von Verspätungen.

Zum Schutz der Anwohner: Nachtbeschränkungen einhalten

„Wir konzentrieren uns mit den Airline-Partnern darauf, die letzten Flugzeuge eines Tages, die bis 23 Uhr geplant sind, auch pünktlich in Hamburg starten oder landen zu lassen. Das ist von großer Bedeutung für die Anwohner in Hamburg und in Schleswig-Holstein“, erklärt Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung am Hamburg Airport. Die Betriebszeiten am Hamburger Flughafen sind täglich von 6 bis 23 Uhr, danach gibt es sehr strenge Nachtflugbeschränkungen. Verspätete Flugzeuge dürfen nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen bis 24 Uhr starten und landen. Bei einem hochkomplexen System wie dem Luftverkehr sind Verspätungen trotz professioneller Abläufe bei Airlines und Airports nie völlig auszuschließen. „Unser Ziel ist es daher, die Bevölkerung bestmöglich vor Fluglärm zu schützen – ohne dabei die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes zu gefährden“, so Eggenschwiler.

Dazu Staatsrat Andreas Rieckhof, Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation: „Wir begrüßen die Offensive des Flughafens und der Airlines sehr. Für die Akzeptanz des Luftverkehrs ist es unerlässlich, dass es nach 23 Uhr so wenig Verspätungen wie möglich gibt.“ Wolfgang Michael Pollmann, Staatsrat der Behörde für Umwelt und Energie, erklärt: „Wir sind uns bewusst, dass ein innerstädtischer Flughafen Lärmbelastungen mit sich bringt, wissen aber auch um die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens. Vor diesem Hintergrund ist es besonders wichtig, den Lärmschutz Schritt für Schritt zu verbessern. Dafür ist die Pünktlichkeitsoffensive ein wichtiger Erfolg. Jetzt geht es darum, Verspätungen nach 23 Uhr so weit wie irgend möglich zu vermeiden.“

Pünktlichkeitsoffensive: neun Punkte für wirksamen Lärmschutz

Gemeinsam mit seinen Airline-Partnern hat Hamburg Airport heute neun Maßnahmen beschlossen, die den Flugplan noch stabiler und verlässlicher machen sollen – gerade in den Tagesrandzeiten. Neben der Überprüfung und gegebenenfalls einer Ausweitung der Reserven und Pufferzeiten räumen Flughafen und Airlines verspäteten Flügen künftig eine höhere Priorität bei der Abfertigung ein. Durch die Einführung eines „Pünktlichkeitsmanagements“ soll die Abstimmung weiter optimiert werden. Zudem verpflichten sich die Luftfahrtunternehmen mit der unterzeichneten Erklärung, der Hamburger Fluglärmschutzbeauftragten detailliert die Gründe für die Verspätungen nach 23 Uhr unaufgefordert monatlich mitzuteilen. Gemeinsame Standards bei der Abgabe von Begründungen sowie die Veröffentlichung auf der Internetseite www.hamburg-airport.de werden zu noch mehr Offenheit und Transparenz beitragen.

Höhere Entgelte für verspätete Starts oder Landungen

Um die Verspätungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen, setzt Hamburg Airport schon jetzt zusätzliche finanzielle Anreize: Bereits vor 14 Jahren hat der Flughafen ein Gebührensystem eingeführt, wonach die Airlines in den späten Abendstunden und der Nacht hohe Aufschläge auf die Lärmentgelte zahlen müssen. Diese Aufschläge hat Hamburg Airport zum 15. Januar 2015 noch einmal deutlich erhöht: Für jede verspätete Landung und für jeden verspäteten Start wird ein Aufschlag von 150 Prozent (22:00 bis 22:59 Uhr) bzw. 300 Prozent (23:00 bis 05:59 Uhr) fällig. Damit diese Maßnahmen auch Wirkung zeigen, werden sie regelmäßig überprüft und bei Bedarf weiter verschärft.

Mehr Passagiere pro Flug und eine bessere Auslastung der Flugzeuge

Im Jahr 2015 flogen mehr Fluggäste ab Hamburg als jemals zuvor: Insgesamt 15,6 Millionen Passagiere nutzten den Hamburger Flughafen – 5,8 Prozent mehr als im

Vorjahr. Der Einsatz von größeren, moderneren und effizienteren Maschinen am Hamburg Airport sowie eine stets steigende Auslastung der Flugzeuge führt dabei zu einer Entkopplung von Passagierzahlen und Flugbewegungen: Weil pro Flug immer mehr Fluggäste befördert werden, wächst die jährliche Anzahl der Flugbewegungen deutlich geringer als die Passagierzahl. Mit 158.390 Starts und Landungen lag die Anzahl der Flugbewegungen im Jahr 2015 unter dem Niveau des Jahres 2000. Damals flogen jedoch nur rund 10 Millionen Passagiere vom Hamburger Flughafen aus.

Die Unterzeichnenden der „Gemeinsamen Erklärung zum Abbau von Verspätungen nach 23 Uhr am Hamburg Airport“:

- **Air Berlin:** Moritz Küppers, Vice President Airport Operations, und Sina Dietrich, Head of Airport Stations
- **Condor:** Arne Kirchhoff, Director Commercial Airport Relations, und Christian Schmitt, Director Aircraft & Ground Operations
- **easyJet:** Thomas Haagensen, Country Director Switzerland/Germany
- **Eurowings/Germanwings:** Tjark Gillier, Area Manager Hamburg & Bremen
- **Lufthansa:** Jörg Neumann, Leiter Commercial Airport Relations
- **Hamburg Airport:** Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung

Ihr Pressekontakt am Flughafen:

Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 040 - 5075 3611 | E-Mail: presse@ham.airport.de
Internet: www.hamburg-airport.de | Newsletter: www.hamburg-airport.de/newsletter.phtml
www.facebook.com/HamburgAirport | www.twitter.com/HamburgAirport

Gemeinsame Erklärung

zum

Abbau von Verspätungen nach 23 Uhr

am

Hamburg Airport

Hamburg Airport ist das Tor zur Welt für über 15 Millionen Passagiere im Jahr. Damit sind wir nicht nur der größte Flughafen Norddeutschlands, sondern auch ein zentraler Wirtschaftsmotor der Metropolregion. Über 15.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen und Niedersachsen haben am Hamburg Airport ihren Arbeitsplatz gefunden.

Für viele Reisende sind die kurzen Wege und die Nähe zur Innenstadt große Vorteile des Hamburger Flughafens. Der Weg vom Stadtzentrum bis zum Gate dauert beispielsweise gerade einmal 30-40 Minuten. Zugleich bringt die Nähe zur Innenstadt aber auch eine große Verantwortung mit sich. Eine Verantwortung, die wir als Systempartner am Standort ernst nehmen.

Seit Jahren engagiert sich der Hamburg Airport mit großem Erfolg im Bereich des Umwelt- und Naturschutzes. So wurden in bisher 9 Lärmschutzprogrammen rund 40 Mio. EUR in bauliche Maßnahmen für Lärmschutz bei unseren Nachbarn ausgegeben. Zum Schutz der Nachbarschaft und der Bevölkerung entlang der Flugrouten gelten in Hamburg darüber hinaus strenge Nachtflugbeschränkungen. Zwischen 23 und 6 Uhr findet kein regulärer Flugbetrieb statt. Dennoch sind in einem hochkomplexen System wie dem Luftverkehr Verspätungen trotz professioneller Abläufe bei Airlines und Airports nicht völlig auszuschließen.

Wir möchten die Bevölkerung in Hamburg und Schleswig-Holstein bestmöglich vor Fluglärm zu schützen – ohne dabei die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes zu gefährden. Gemeinsam mit seinen Airline-Partnern hat Hamburg Airport daher ein umfangreiches Paket an Maßnahmen im Sinne einer Selbstverpflichtung beschlossen. Die Anzahl der Verspätungen soll so gering wie möglich gehalten werden.

Alle Airlines am Hamburg Airport sind eingeladen, sich dieser gemeinsamen Erklärung anzuschließen. Sie ist es stets erweiterbar. Zunächst haben sich Germanwings/Eurowings, Lufthansa, AirBerlin, Easyjet, Condor und der Hamburg Airport verpflichtet, in den kommenden Monaten folgende Maßnahmen anzuwenden bzw. zu prüfen:

1. Vorhalten von zusätzlichen operationellen Reserven im Netzwerk

Airlines und Crews haben einen straffen Zeitplan. Grundsätzlich muss in einem wettbewerbsorientierten Markt wie der Luftfahrt ein Flugzeug mehrere Umläufe fliegen, um die enormen Investitionskosten zu erwirtschaften. Hierbei sind plötzlich auftretende Ereignisse wie beispielsweise Wetter oder Streiks nicht eingeplant. Das Einbauen von Reserven und ggf. der Einsatz von Ersatzflugzeugen sind dabei ständige Aufgaben, die von den Airlines erbracht werden, um Verspätungen in der Tagesrotation aufzufangen. Die beteiligten Airlines werden diese Reserven netzwerkweit evaluieren und bei Bedarf in unterschiedlichem Umfang anpassen.

2. Monitoring der Blockzeiten (Flugplanzeiten)

Um einen Überblick über die Prozesse sowie die erarbeiteten Maßnahmen zu erlangen, werden nach jeder Saison die geplanten Blockzeiten mit den Ist-Blockzeiten abgeglichen und ggf. angepasst. Dies soll den Flugplan noch stabiler und zuverlässiger machen. Hierbei werden insbesondere die an die Nachtflugbeschränkung grenzenden Flüge in den Fokus genommen. Eine Maßnahme, um gezielt Verspätungen zu verhindern, sind verlängerte Blockzeiten.

3. Sprinter-Flüge

Grundsätzlich steht bei Airlines eine energieeffiziente und damit klimaschonende Flugdurchführung im Vordergrund. Bei drohender Verspätung sind schnelleres Fliegen sowie geänderte Routen – besonders am späten Abend – Maßnahmen, um eine Verspätung zu verhindern. Auch werden in diesen Fällen proaktiv Abkürzungen bei der Flugsicherung beantragt.

4. Schnellere Abfertigung

Droht eine Verspätung, sollten bereits vor der nächsten Landung Maßnahmen ergriffen werden, die das Ausmaß so gering wie möglich halten. Zu diesen Maßnahmen zählt beispielsweise der High-Speed-Turnaround. Hierbei wird verspäteten Maschinen eine erhöhte Priorität eingeräumt, um beschleunigt abgefertigt zu werden. Dies umfasst zusätzliche Lademannschaften, komprimiertes Leistungsspektrum bei den Handling Agenten sowie nach Möglichkeit eine Positionierung des Flugzeugs in der Nähe der Start- und Landebahn, damit die Maschine schnellstmöglich und pünktlich wieder starten kann.

5. Höhere Priorität bei verspäteten Flügen/Pünktlichkeitsmanagement

Ist eine Verspätung unausweichlich, ist es die Aufgabe der Airlines die Maschinen in den Verkehrszentralen auf ihre Watchlist zu setzen. Der Informationsfluss zwischen allen Beteiligten – am Boden wie auch im der Luft – muss hierbei optimal funktionieren. Die Bodenabfertigungsdienste sollen über Verspätungen frühzeitig in Kenntnis gesetzt werden und sich auf eine schnelle Abfertigung (High-Speed-Turnaround) und die Positionierung des Flugzeugs einstellen können. Die Einführung eines „Pünktlichkeitsmanagements“ mit separater Meldung von Nachtlandungen soll die Prozessoptimierung unterstützen.

6. Workshops mit Partnern/Dienstleistern zur Verbesserung von Abläufen

Um eine Verspätung zu vermeiden bzw. das Ausmaß zu mindern, ist es wichtig, dass sämtliche Prozesse mit allen beteiligten Partnern und Dienstleistern (beispielsweise Flugsicherung, Bodenverkehrsdienste, Catering, Betankung und P+O Handler) funktionieren. Die Airlines streben mit ihren Partnern und Dienstleistern daher Workshops zu den folgenden Themen an:

- Optimierung der Zusammenarbeit als Beitrag zur Prozessoptimierung bei Verspätungen;

Aktueller Stand: April 2016

- Erarbeitung von gemeinsamen Maßnahmen, um Verspätungen in den vorgelagerten Prozessen zu vermeiden. Beispielsweise kann in Spitzenzeiten eine freiwillige Handgepäckaufgabe am Check-in-Schalter die Fluggastkontrolle vor dem Sicherheitsbereich entlasten und die Wartezeit verkürzen.

7. Erweiterung von Pufferzeiten im Flugplan vor 23 Uhr

Besonders Ankünfte von entfernten Destinationen sind aufgrund unvorhergesehener Umstände (Wetter, Luftraum, etc.) schwierig exakt zu planen. Aus diesem Grund soll – sofern dies operativ möglich ist – ein Puffer von mindestens 15 Minuten eingeplant und im Flugplan verankert werden. Für abfliegende Maschinen wird ebenfalls ein Puffer empfohlen, um mögliche Verspätungen beim Boarding und der Abfertigung aufzufangen.

8. Verlängerung der Bodenzeiten

Airlines planen für ein Flugzeug mehrere Starts und Landungen (Rotationen) am Tag, um die Ausnutzung der eingesetzten Flugzeuge (aircraft utilization) möglichst hoch und damit kosteneffizient zu halten. Die Bodenzeiten sind aus diesem Grund sehr genau bemessen. Um zukünftig aus Bodenzeiten resultierende Verspätungen noch weiter zu vermeiden, sollen diese bei bestimmten Rotationen erweitert werden. Dies führt zu einem zusätzlichen zeitlichen Puffer.

9. Einführung „Airport Collaborative Decision Making“ (A-CDM)

Planbare und transparente operative Prozesse tragen zu einem pünktlichen Ablauf bei. Um die Abläufe zukünftig noch weiter im Voraus und noch belastbarer planen zu können, wird am Hamburg Airport der Prozess „Airport Collaborative Decision Making“ (A-CDM) eingeführt. Mit Hilfe dieses Systems stehen bereits beim Abflug am Startflughafen alle Zeiten bis zum erneuten Abflug in Hamburg fest. Sowohl potenzielle Verspätungen als auch der Treibstoffverbrauch und Bodenlärm werden hierdurch verringert. Im Zusammenhang mit A-CDM werden die Airlines belohnt, deren Planungsprozesse am genauesten und belastbarsten nach dem Grundsatz „best planned/best served“ funktionieren.

Um gegenüber den Anwohnern, der Politik und Interessierten unser Engagement zu zeigen, steht weiterhin die monatliche Darstellung von verspäteten Flügen nach 23 Uhr mit entsprechenden Begründungen auf der Homepage des Hamburger Flughafens zur Verfügung. Gleichzeitig wird Hamburg Airport gemeinsam mit den Airlines die Umsetzung der zuvor genannten Maßnahmen begleiten und in regelmäßigen Abständen evaluieren. Darüber hinaus haben sich die beteiligten Airlines bei Verspätungen auf einen gemeinsamen Standard für die Abgabe von Begründungen gegenüber dem/ der Fluglärmschutzbeauftragten geeinigt (Vgl. Anlage 1). Auch dies wird zu noch mehr Offenheit, Planbarkeit und Transparenz beitragen.

Hamburg, den 26.04.2016

Sina Dietrich, Air Berlin

Hamburg, den 26.04.2016

Moritz Klippers, Air Berlin

Hamburg, den 26.04.2016

Anne Kirchhoff, condor

Hamburg, den 26.04.2016

christian schmitt, condor

Hamburg, den 26.04.2016

Thomas Haegensen, easyjet

Hamburg, den 26.04.2016

Tjark Giller, Eurowings/ Germanwings

Hamburg, den 26.04.2016

Jörg Neumann, Lufthansa

Hamburg, den 26.04.2016

Michael Eggenschwiler, Hamburg Airport

Aktueller Stand: April 2016

Umfang der Nachweise bei verspäteten Flügen nach 23 Uhr (local) am Verkehrsflughafen Hamburg Fuhlsbüttel gegenüber der Fluglärmschutzbeauftragten der Behörde für Umwelt und Energie der Freien und Hansestadt Hamburg

1. Datenfelder des Nachweises:

- a) Datum des Fluges
- b) Callsign, Registration, Kennzeichen, A/C-Type
- c) ATA / ATD / Off-/Onblock
- d) STD/STA
- e) Origin, Destination, Rotation
- f) Begründung

2. Umfang der Erklärungen:

- a) Wann war die Verspätung zu erkennen? Ist innerhalb einer Rotation eine Verspätung zu erkennen, muss ab diesem Zeitpunkt die Erläuterung ggü. der Fluglärmschutzbeauftragten beginnen.
- b) Was hat die Airline zur Vermeidung unternommen (Maßnahmen, z.B. A/C-Change, Ersatzmaschine, Streichung eines Fluges)?
- c) Jede einzelne verspätete Minute muss erläutert werden. Es gibt keine Geringfügigkeitsschwelle. Wichtig: Delay-Code und jeweilige Delay-Minute sowie ggf. textliche Ergänzungen soweit nicht selbsterklärend.
- d) Starts nach 23 Uhr müssen ausführlicher erklärt werden, als Landungen nach 23 Uhr.
- e) Ein einhergehender Wechsel des A/C sollte ebenfalls erklärt werden, falls hierbei eine Verspätung entsteht/nicht ausgeglichen werden kann.
- f) Geclusterte listenmäßige Darstellung im 15-Minuten-Takt: 2300-2314/ 2315-2329/ 2330-2344/ 2345-0000.

3. Form und Fristen:

Die Abgabe der Verspätungsstatistik soll in den ersten 14 Arbeitstagen des Folgemonats unaufgefordert per Mail an die Fluglärmenschutzbeauftragte der Freien und Hansestadt Hamburg geschickt werden. Die Darstellung kann in Form eines Excel / Word oder PDF Files erfolgen. Begründungen können in Deutsch und Englisch abgegeben werden. Die übermittelten Daten sollten mit dem Hinweis versehen werden, dass eine Veröffentlichung bzw. Weitergabe an Dritte auch in Form einer ggf. anonymisierten Statistik nur mit Zustimmung der betroffenen Airlines erfolgen kann.