9. Protokoll

zur Zusammenkunft der
Allianz für den Fluglärmschutz // 9. Sitzung
am Donnerstag, 27. September 2018, 18:30 Uhr; Flughafen Hamburg, Lilienthalhaus, Flughafenstr 1-3, 22335 Hamburg, Raum Berlin.

Verantwortlich: Traute Müller
Verfasser: Janina Rautenstrauch-Ulbricht

Anwesende:
Jens Aßmann (Handelskammer Hamburg), Dr. Kurt Duwe (FDP-Fraktion), Tjark Giller (AOC HAM), Marion Grün (Kreis Pinneberg), Gabriele Hartl (BIG Fluglärm Hamburg), Martin Hellwig (FHG), Markus Jahn (Arbeitsgruppe Fluglärmschutz Jersbek), Stephan Jersch (DIE LINKE-Fraktion), Gebhard Kraft (Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger), Hansjörg Lüttke (UV Nord), Susanne Mollner (FGE Fluglärmgeplagte Gemeinde Elmenhorst), Martin Mosel (BAW Bürgerinitiative für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein), Traute Müller (Moderatorin), Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (BUE), Janina Rautenstrauch-Ulbricht (FHG), Dr. Monika Schaal (SPD-Fraktion), Johannes Scharnberg (FHG), Axel Schmidt (FHG), Uwe Schröder (Fluglärm Niendorf), Benjamin Schubert (Fluglärmschutz Hamburg e.V.), Dr. René Schwartz (BAW Stormarn), Dennis Thering (CDU-Fraktion), Dr. Ina Tjardes, Dr. Anjes Tjarks (Grüne-Fraktion), Andrea Wächter (DFS), Klaus Wicher (Initiative gegen Fluglärm im Hamburger Westen), Thorsten Wolf (Kreis Segeberg)

1. Begrüßung und Genehmigung des Protokolls vom 06.06.2018

Frau Müller begrüßt die anwesenden Teilnehmenden zur heutigen Allianzsitzung.

Frau Müller begrüßt Frau Ehlers als Werkstudentin der FHG und bittet die Allianzmitglieder, Frau Ehlers der Sitzung ausnahmsweise beiwohnen zu lassen. Die Allianzmitglieder stimmen zu.

Frau Müller heißt Frau Grün als neues Allianzmitglied willkommen. Frau Grün vertritt den Kreis Pinneberg und kommt aus der Kreisverwaltung. Herr Köppl sei damit nicht mehr Mitglied, dies habe der Kreis entschieden.

Frau Müller erläutert die veränderte Tagesordnung. Das Thema Bahnbenutzungsregeln sei auf die erste Sitzung in 2019 verschoben worden, da man sich aus aktuellem Anlass inhaltlich mit der Entscheidung der Bürgerschaft zur BUND-Volkspetition „Nachts ist Ruhe – Fair für alle, gut für Hamburg“ befassen wolle. Daneben

stünden der Punkt „Verschiedenes“ sowie die Termine für die nächsten Allianzsitzungen auf der Tagesordnung. Es gebe bereits mit dem Umweltausschuss abgestimmte Terminvorschläge. Herr Schmidt würde zum Ende der Sitzung noch einen kurzen Überblick über eine zusätzlich installierte ADS-B-Antenne zur Erfassung und Nachverfolgung des Bodenlärms geben. Schluss der Sitzung solle um 21:30 Uhr sein.

Frau Müller verweist auf das vorliegende Protokoll der letzten Sitzung, die Änderungen seien gelb markiert. Es habe wenige Änderungen gegeben, auf S. 7, 8, 12. Die Anhänge seien den Mitgliedern per Mail zugegangen. Falls jemand diese nochmals in Papierform wünsche, könne dies erfolgen.

Die Mitglieder der Allianz beschließen das Protokoll der achten Sitzung.

2. Inhaltliche Befassung mit der Empfehlung des Hamburger Umweltausschusses sowie der Entscheidung der Hamburgischen Bürgerschaft zur Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen

Frau Müller fährt in der Tagesordnung fort. Die Bürgerschaft habe entschieden, dass die Volkspetition nicht abhilfefähig sei, da sie in die Betriebsgenehmigung der FHG eingreifen würde. Stattdessen sei auf Grundlage eines Beschlusses im Umweltausschuss ein Antrag mit 21 Punkten beschlossen worden.

Frau Müller erklärt, dass der Beschluss bei den Initiativen großen Ärger hervorrief. Diese seien sehr enttäuscht, dass die Petition mehrheitlich keine positive Resonanz gefunden hat. Die politischen Parteien hätten lange und kontrovers beraten (Petentenanhörung am 28.11.2017 (vgl. Anhang I), Expertenbefragung am 22.03.2018 (vgl. Anhang II), Senatsanhörung am 06.09.2018 (vgl. Anhang III).

Frau Müller erklärt, in der Allianz die Chance zu haben, miteinander zu sprechen. Dies sei nicht einfach, da die Positionen sehr unterschiedlich seien. Ziel der Allianz als Dialogforum sei es aber, Kritik offen zu äußern, gleichzeitig aber respektvoll miteinander umzugehen und zuzuhören.

Frau Müller macht zur weiteren Vorgehensweise einen Vorschlag. Zunächst würden Frau Dr. Schaal und Herr Dr. Tjarks als Vertreter der Regierungsfraktionen zu dem Beschluss Stellung nehmen. Die Inhalte würden nicht im Einzelnen vorgestellt werden, vielmehr sollte deren strategische Zielrichtung erläutert werden.

Frau Müller bittet danach Herrn Dr. Schwartz für den Initiativkreis um eine Stellungnahme. Herr Dr. Schwartz sei Initiator des heutigen Hauptthemas.

Frau Müller schlägt anstatt der üblichen Rednerliste vor, dass nach den einleitenden Statements alle Allianzmitglieder eine kurze Einschätzung aus ihrer Sicht abgeben. Auf dieser Grundlage würde weiter diskutiert werden.

Die Allianzmitglieder stimmen dem Vorgehensvorschlag von Frau Müller zu.

Frau Dr. Schaal dankt Frau Müller. Es treffe zu, dass die rot-grüne Koalition der Petition im Ergebnis nicht gefolgt sei. Dennoch sei die Situation auch für die Koalition nicht zufriedenstellend, da es zu viele Verspätungen gebe. Deswegen hätten SPD und Grüne am 6.9.2018 im Umweltausschuss ein Petitum* mit 20 Maßnahmen vorgelegt. Dieser Maßnahmenkatalog solle dazu dienen, den Lärm weiter wirksam zurückzudrängen:

An erster Stelle wolle man Verbesserung auf nationaler und internationaler Ebene bei der Flugsicherung erreichen. Es habe sich herausgestellt, dass 48 Prozent der Verspätungen auf Probleme bei der Flugsicherung zurückzuführen seien. Hier könne Hamburg nur bedingt Einfluss nehmen, der Senat sei deswegen aufgefordert, auf Bundes- und Europaebene eine Initiative zu ergreifen.

Ferner wolle man den passiven Lärmschutz stärken und die Erweiterung des gesetzlichen und des freiwilligen Lärmschutzprogramms sowie die Ausgestaltung eines neuen Landesprogramms in der „Allianz für den Fluglärmschutz“ sowie in der Fluglärmschutzkommission zu diskutieren. Weiter gehe es um eine strengere Auslegung der Verspätungsregelungen und darum die Gründe für verspätete Starts und Landungen transparenter zu machen und für die Prüfung von Verspätungsgründen eine Bearbeitungsgebühr von 500 Euro zu erheben, um die Personalausstattung der Fluglärmschutzbeauftragte zu verbessern. Die Gebühr sei kein Bußgeld.

Frau Dr. Schaal führt aus, man müsse mit den Airlines ab einer bestimmten Verspätungsquote über Verspätungsregelungen und die Konsequenzen ihrer Mißachtung sowie über die Flugplangestaltung sprechen. Ziel müsse es sein, das Verspätungsrisiko zu minimieren. Bei geplanten Flügen um 22:55 Uhr sei es sehr wahrscheinlich, dass Verspätungen entstünden. Eine bessere Flugplangestaltung würde sowohl Anwohnern als auch Fluggästen helfen.

---

* Das vollständige Petitum ist zu finden in der Anlage 4 des Protokolls vom Ausschuss für Umwelt und Energie Nr. 21/39, S. 36-38; siehe: https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/63762/.pdf

Auch der Austausch auf Ebene der Flughäfen und Fluglärmschutzbeauftragten sei zu verstärken. Auch andere Flughäfen seien mit Verspätungen konfrontiert. Die Einrichtung einer bundesweiten AG Pünktlichkeit auf nationaler Ebene sei daher ein weiterer Vorschlag.

Frau Dr. Schaal wertet das Petitum als einen Kompromiss zwischen den Interessen von Anliegern, Flughafen, Mitarbeitern und Passagieren. Es gebe auch unter Abgeordneten einige Fluglärmbetroffene. Insofern habe es in ihrer Fraktion eine harte Auseinandersetzung gegeben.

Das Petitum sei kein Ersatz für den bereits bekannten 16 Punkte-Plan, vielmehr dienten die jetzt beschlossenen Maßnahmen dazu, einzelnen Vorhaben des 16 Punkte-Plans mehr Nachdruck zu verleihen und zum Durchbruch zu verhelfen.

Frau Dr. Schaal erläutert, dass gegen die bereits eingeleiteten OWI-Verfahren Widerspruch eingelegt worden sei. Möglicherweise würde auch dagegen geklagt werden. Man wolle aber über Bußgelder mehr Druck ausüben; so soll eine verbindliche Regelung getroffen werden, damit unaufgefordert Verspätungsgründen und der Namen der Pilotin bzw. des Piloten oder alternativ des Accountable Managers angegeben werden. Die Nennung einer natürlichen Person sei nach deutschem Recht nötig, um überhaupt Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten zu können. Frau Dr. Schaal erklärt, dass Hamburg mit diesen Regelungen Neuland betreten werde. Wenn sie sich durchsetzten, könnten sie auch für andere Flughäfen beispielgebend sein. Die Maßnahmen nutzen nicht nur Anwohnern, sondern auch Passagieren.

Frau Dr. Schaal ergänzt, auch wenn die beschriebenen Maßnahmen nicht sofort griffen, sei ein Umsetzungsprozess in Gang gesetzt. Hamburg übe damit mehr Druck auf Airlines aus, sodass die Nachtflugbeschränkung zukünftig besser eingehalten werden könnten. Die rot-grüne Koalition würde die Umsetzung eng begleiten.

Herr Dr. Tjarks erklärt, dass es zur Petition in der Bürgerschaft zumindest in Kurzbeiträgen eine Debatte gab. Es sei aber klarzustellen, dass alle Anträge, die abgestimmt worden seien, mit dem Thema Verspätungen nicht viel zu tun hatten. Es seien Anträge zum Ausbau des passiven Lärmschutzes zur Einhaltung des 16 Punkte-Plans und zu einer Verkürzung der Verspätungsregelung gestellt worden.

Herr Dr. Tjarks erklärt für die grüne Fraktion, dass das Kernproblem die Verspätungen seien und dass deren Höhe inakzeptabel sei. Für das Anliegen der Petition, die Betriebszeit auf 22 Uhr zu beschränken, sei auch vor dem Hintergrund

der Betriebszeiten an anderen Flughäfen aber keine ausreichende Argumentation geliefert worden. Dennoch würde die bestehende Regelung aus Sicht der Grünen aufs Äußerste gedehnt und zu häufig gebrochen.

Herr Dr. Tjarks fügt hinzu, man habe im Haushaltsplan eine Kennzahl von 550 Verspätungen pro Jahr als angemessenen Rahmen beschlossen. Der Rahmen sei nach wie vor vertretbar, auch wenn sich die Initiativen noch weniger wünschten.

Herr Dr. Tjarks erklärt, dass er und einzelne SPD-Abgeordnete sich hätten vorstellen können, die Verspätungsregeln zu ändern. Unvermeidbare Starts nach 23 Uhr zu argumentieren sei schwierig, wenngleich diese nicht den größten Teil der Verspätungen ausmachten. Auch dem Zusatzantrag der FDP für einen Prüfantrag zur Erteilung von Einzelausnahmegenehmigungen oder der FLSK-Empfehlung hätte er sich anschließen können.

Herr Dr. Tjarks erklärt, es habe einen sehr strittigen Prozess in der Koalition gegeben. Auch wenn es Stimmen gegeben habe, die anderer Auffassung waren, vertrete er selber die Rechtsauffassung, dass eine Anpassung der Betriebszeit möglich gewesen wäre. Dafür brauche man aber einen breiten Konsens.

Herr Dr. Tjarks stellt klar, dass aus seiner Sicht das eigentliche Thema aber nicht die Frage sei, ob man zwangsläufig die Regeln ändern müsse, sondern vielmehr wie man die Verspätungen runterbekomme.

Herr Dr. Tjarks vermutet, dass die Verspätungen viel mit den Umlaufprozessen am Flughafen zu tun hätten. Der Flughafen müsse auch das Bestreben haben, dass Regelungen eingehalten werden. Es müssten nicht zwangsläufig Regeln verschärft werden, vielmehr müssten bestehende Regeln eingehalten werden.

Herr Dr. Tjarks erklärt, es werde auch zukünftig Verspätungen geben, aber es sei eine Trendwende notwendig.

Herr Dr. Tjarks sieht den Punkt 3 des Beschlusses zur Überprüfung der Vermeidbarkeit von Verspätungen als entscheidend an. Bei einer Verspätungsquote von 25 Prozent über einen Monat bei drei Verbindungen in der Woche sei zu prüfen, ob der Flugplan geändert werden müsse. Dies sei keine harte Regel, vielmehr eine politische Definition, was eine vermeidbare Verspätung sei.

Herr Dr. Tjarks erklärt, das sei ein nachvollziehbares Kriterium und habe auch den Bürgermeister überzeugt. Wenn Verbindungen regelmäßig auffällig seien, müssten die Umläufe angepasst werden.

Herr Dr. Tjarks habe sich auch mit der Fluglärmschutzbeauftragten ausgetauscht. Das vorherige Kriterium von 30 Prozent bei vier wöchentlichen Flügen über vier Monate sei zu weit ausgelegt worden. Nun müsse dies über ein paar Monate abgewartet werden und dann müsse dies transparent dargelegt werden.

Herr Dr. Tjarks erklärt, es bestehe die Erwartungshaltung, dass nicht nur der Senat handelt, sondern dass auch der Flughafen mit den Airlines rede. Wenn diese die Verspätungen nicht reduzieren würden, wäre es aus seiner Sicht auch denkbar, dass die betroffenen Verbindungen dann nicht mehr stattfinden könnten.

Herr Dr. Tjarks schließt ab, dass sich die Realität ändern müsse. Das Kriterium sei klar, danach sei festzulegen, was mit der Verbindung passiere.

Herr Dr. Tjarks habe seiner Fraktion vor diesem Hintergrund empfohlen, dem Antrag zuzustimmen. Der Fortschritt sei, dass jetzt ein transparentes Kriterium vorliege, an dem sich alles messen lassen müsse. Daher sei der Beschluss auch nicht als 21 Punkte-Plan zu betrachten, vielmehr wurde an wichtigen Stellschrauben gedreht, damit die Situation nach 23 Uhr besser würde.

Herr Dr. Tjarks erklärt, dass die Verspätungssituation wesentlich mit dem europäischen Luftraum zu tun habe, man könne die Verantwortung aber nicht für alles abgeben. Auch das Ground Handling des Flughafens, das bereits besser geworden sei, habe eine Verantwortung, zur Pünktlichkeit beizutragen. Der passive Lärmschutz sei zudem substantiell verbessert. In dieser Kombination sei dies ein Schritt nach vorne.

Frau Müller bittet Herrn Dr. Schwartz um eine Stellungnahme, die die Statements der Vorredner berücksichtigt.

Herr Dr. Schwartz beginnt seine Stellungnahme mit einem kurzen Rückblick: Der 10 Punkte-Plan stammt aus dem Jahr 2014. Er bekundete eine politisch überfraktionell getroffene Zusage an die Bevölkerung „wir erkennen das bestehende Belastungsübermaß an und wir kümmern uns“. Ein Jahr später folgte der 16 Punkte-Plan. Wiederum ein einvernehmliches politisches Signal, dass der Schutz der Bevölkerung besonders wichtig ist. Insbesondere die Einhaltung der bestehenden Schutzbestimmungen – d.h. konkret die Nachtflugbeschränkungen und die Bahnbenutzungsregeln – wurden dabei hervorgehoben.

Herr Dr. Schwartz fährt fort, dass seitdem die Nichteinhaltung der Schutzbestimmungen jedoch nicht nur nicht abgenommen, sondern dramatisch zugenommen habe: Die Anzahl an Starts und Landungen außerhalb der offiziellen

Betriebszeit habe sich seit 2013 verdreifacht. Mittlerweile werde nur noch in jeder achten Nacht die 23 Uhr-Grenze eingehalten.

Und bei der Beachtung der Bahnbenutzungsregeln sehe es noch schlechter aus: Hier werde „Rosinenpickerei“ betrieben. Während eine Regel nahezu sklavisch eingehalten wird, werde eine andere Regel kategorisch missachtet.

Herr Dr. Schwartz beurteilt die rot-grüne Ablehnung der BUND-Volkspetition „Nachts ist Ruhe – Fair für alle, gut für Hamburg“ im Hamburger Umweltausschuss vor zwei Wochen sowie gestern in der Hamburgischen Bürgerschaft als fachlich unbegründet. Er sieht darin „den bisherigen Gipfel der Ignoranz gegenüber den berechtigten Bedürfnissen der vom Fluglärm und Flugdreck betroffenen Bevölkerung“. Da helfe auch das Trostpflaster aus 21 Prüfaufträgen, moralischen Zeigefingern und Wunschdenken nicht weiter. Mit den 21 Punkten werde der Fluglärm geschützt und nicht die Betroffenen!

Herr Dr. Schwartz resümiert: „In der Büchse der Pandora verblieb nach deren Öffnung als letztes die Hoffnung. Früher habe ich geglaubt, dies sei ein Segen. Nunmehr muss ich jedoch erkennen, dass dies ein Fluch ist. Die Betroffenen hoffen immer weiter, dass sich etwas bessern könnte; allein es wird nicht besser.“

Herr Dr. Schwartz erinnert daran, dass sich die Betroffenen auf die Politik verlassen hätten. Man habe darauf gebaut, dass soziale Gerechtigkeit und Umweltgerechtigkeit keine Wortphrasen darstellen würden und geglaubt, dass die Politik den ernsthaften Willen habe, einen hinreichenden Interessenausgleich zwischen dem Flughafenbetreiber und den Fluggesellschaften einerseits sowie den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern andererseits herzustellen.

Nunmehr müsse man erkennen, dass bloß versucht werde, die Fluglärmbetroffenen mindestens ein weiteres Jahr hinzuhalten. Er müsse klar sagen: „Ein praktizierter Dialog rechtfertigt nicht den Mangel an konkreten Maßnahmen. Einfach den Belastungsmaßstab zu verdoppeln, ist armselig (Senatskennzahl: 550; “magische Verspätungszahl“: 1.000).“

Herr Dr. Schwartz erklärt, dass nicht nur kein Einvernehmen mit den Betroffenen bestünde, sondern ein maximaler Dissens. Er erwarte deswegen, dass dies durch die Politik gegenüber Dritten (z.B. der Presse) klar kommuniziert wird.

Herr Dr. Schwartz schließt sein Statement damit, dass die in den Hochglanzbroschüren des Flughafenbetreibers wiederkehrend betonte hohe Relevanz „gut nachbarschaftlichen Beziehungen“ nicht mehr gegeben sei. Mit der gelebten

Verweigerungshaltung zu einer nachhaltigen Belastungsreduzierung habe man jeglichen Konsens zerstört. Man trete nunmehr in die offene Konfliktphase ein – mit allen Konsequenzen!

Frau Müller fasst das Bisherige zusammen und bittet die Allianzmitglieder einzeln darum, ein kurzes Statement abzugeben, mit dem die eigene Haltung zur Entscheidung der Bürgerschaft dargelegt wird.

Herr Giller erklärt als am Standort eingesetzter operativer Vertreter der Airlines, dass er den Dissens verstehen könne und jeden Tag alles dafür gebe, dass die Regeln eingehalten würden. Er könne keine Versprechen oder Ankündigungen machen, es liege aber allen Akteuren fern, mutwillig Regeln zu brechen.

Herr Aßmann erklärt für die Handelskammer, dass diese im Juli 2018 die vier zuständigen Ausschüsse befasst und das Thema dort diskutiert habe. Die Handelskammer habe beschlossen, sich für den Beibehalt der Betriebszeiten und damit auch der aktuellen Verspätungsregelung im Sinne des Gesamtinteresses der Hamburger Wirtschaft auszusprechen.

Herr Aßmann erläutert, dass mehr Pünktlichkeit machbar sei und man die Verschärfungen des 21-Punkte-Plans, insbesondere in Punkt 3, mit trage. Niemand habe bei einem stadtnahen Flughafen Interesse an hohen Verspätungszahlen, gleichwohl sei das Interesse der Mitglieder eine Beibehaltung der Betriebszeiten samt Verspätungsregelung. Entsprechende Zeiten seien für den Wirtschaftsstandort essentiell. Man sei zufrieden mit den 21 Punkten und hoffe, dass die Verspätungen sich reduzieren.

Frau Mollner zweifelt, ob die Allianz überhaupt etwas erreichen könne. Es sei in Frage zu stellen, ob man weiterkomme. Der Flughafen würde alles ignorieren, u.a. Bahnbenutzungsregeln und Verspätungsregeln.

Herr Jahn fragt welches Ziel die Allianz verfolgt, wenn aktiver Lärmschutz nach geltenden Regularien nicht mehr machbar sei und welche Maßnahmen man noch ergreifen könne. Zudem stellt Herr Jahn die Angemessenheit der Verspätungskennzahl von 550 Flügen in Frage.

Herr Kraft bedankt sich bei den Abgeordneten dafür, dass sie sich intensiv mit dem Thema befasst hätten. Man habe lange gebraucht zu erkennen, dass es sich beim Flughafen um einen Stadtflughafen handele, der das Kriterium „Stadtverträglichkeit“ nicht erfülle. Der Beschluss sei besser als nichts.

Herr Kraft stellt fest, dass die Vorgaben der WHO nicht erreicht werden, diese würden um 15.000 Prozent überschritten. Die Bürgerschaft habe sich aus nicht nachvollziehbaren Gründen nur auf das Thema Verspätungen konzentriert. Es gebe Nächte mit 50-60 Flugbewegungen. Dies entspreche nicht der Planfeststellung. Die Stadt dürfe keinen Zustand dulden, in dem die Bürger bewusst gesundheitlich geschädigt würden.

Herr Wicher erklärt, dass ihn die Aussagen von Herrn Dr. Tjarks hoffnungsvoll stimmten, damit gehe aber auch eine Verpflichtung einher. Die Initiative habe die 21 Punkte besprochen, es sei deprimierend, dass man zu keiner Verbesserung gekommen sei. Die Belastung habe zugenommen, dies sei nicht nur Empfindung, man würde es messen. Es gebe viele Flugbewegungen in der Nacht, diese seien nachweislich gesundheitsgefährdend. Nach den Wahlen wolle man Herrn Dr. Tjarks an seinen Aussagen messen. Man steuere auf eine neue Ebene der Auseinandersetzungen zu.

Frau Hartl unterstützt die Aussagen der Vorredner. Sie sei erstaunt und enttäuscht über den Umgang der Verantwortlichen mit den Bürgern. Man habe eine Fürsorgepflicht, die missachtet würde. Man unterstütze Schritte von Herrn Dr. Tjarks. Zusätzlich belastend sei die gestiegene Anzahl der Durchstarts.

Herr Wolf erklärt für den Kreis Segeberg, dass er bisher noch keine Reaktion auf den Beschluss erhalten habe. Man frage sich aber, wie viele Punkte noch auferlegt werden müssten, um Ergebnisse zu erhalten. Außenstehenden sei dies kaum vermittelbar. Die Regelung würde nicht eingehalten. Er setze auf das mittelfristige Greifen der Maßnahmen, die ständig auf Umsetzung überprüft gehören.

Herr Hellwig erklärt als Sprecher des Gemeinschaftsbetriebsrats der FHG sowie der Beteiligungsgesellschaften, dass man froh sei über eine politische Entscheidung. Es müsse der Anspruch sein, Dinge zu verändern und zu verbessern. Die Belegschaft habe sich in den letzten 32 Jahren immer wieder auf Veränderungen eingestellt, der Anspruch sei aber das Gedeihliche miteinander. Auch der Druck auf die Mitarbeiter sei hoch.

Herr Jersch erklärt, dass der parlamentarische Umgang im Umweltausschuss ein politischer Stilbruch gewesen sei. Man wisse nicht, auf welcher Basis die Vorschläge entwickelt wurden. Er habe dazu eine parlamentarische Anfrage gestellt. Man habe hier mit den 20 Punkten ein „top down“ Modell. Das sei nicht der Anspruch, man müsse zur Basis zurückkehren. Die roten Linien seien nicht definiert worden, was nachzuholen sei.

Herr Schröder sei vom Fluglärm stark betroffen, der Beschluss sei ein Schlag ins Gesicht, man habe einen Schritt nach vorne erwartet. Der Regelbruch bei der Verspätungsregelung sei zementiert worden, 25 Prozent würden toleriert und gelten als unvermeidbar. Vermeidbare Verspätungen seien zu vermeiden.

Herr Schröder stellt fest, die Gesundheit der Bürger sei im Beschluss der Bürgerschaft nicht priorisiert worden. Er habe im Beschluss konkretere Stellschrauben und terminlich festgelegte Ziele erwartet. Er sehe nicht, dass die Belastungsminderung das große Ziel sei. Der Regelbruch sei durch die BWVI und die Fluglärmschutzbeauftragte nicht richtig beaufsichtigt und geahndet worden. Die Initiativen würden sich wehren.

Herr Mosel erklärt, dass sich die politische Wirkung dieser Entscheidung zeigen werde. In 2020 würde gewählt, die Entscheidung habe Einfluss auf die Ergebnisse. Für die Betroffenen sei es enttäuschend, die Petition hatte 15.000 Unterschriften, 100.000 seien betroffen. Man habe erkannt, dass man an das Verspätungsdesaster heran müsse. In der Allianz müsste definiert werden, was vermeidbare und unvermeidbare Verspätungen seien, damit die Fluglärmschutzbeauftragte sicher entscheiden könnte.

Herr Mosel erklärt von der BWVI zu erwarten, dass sie als Kontrollbehörde die aufgestellten Regeln überwache und Regeln nicht umgedeutet würden. Acht von 10 der genannten Verspätungsgründe seien vermeidbar. Die Initiativen hätten die Aufgabe, die Menschen vor dem Fluglärm zu schützen.

Herr Thering teilt die große Enttäuschung der Initiativen. Die 20 Punkte blieben hinter dem 16-Punkte-Plan und dem 10 Punkte-Plan zurück. Diese hätten zunächst abgearbeitet werden müssen, bevor man weitere Pläne aufstellt. Man hätte sich eine interfraktionelle Lösung gewünscht, wo neben den Oppositionsparteien auch Initiativen eingebunden gewesen wären.

Herr Thering habe sich gewünscht, dass die Regierungsfraktionen den Beschluss der FLSK umgesetzt hätten. Es stelle sich die Frage, wieso ein Start nach 23 Uhr unvermeidbar sei. Das Verhalten des Flughafens sei auch ärgerlich. Der Flughafen Frankfurt sei deutlich ambitionierter. Von der DFS würde mehr Sensibilität erwartet, da die Bahnbenutzungsregeln dauernd gebrochen würden. Man hoffe, dass man ab 2019 deutlich unter 550 Verspätungen liege.

Herr Dr. Schwartz erklärt mit Rückblick auf die Aussagen von Herrn Dr. Tjarks und Frau Dr. Schaal in der 8. Sitzung, dass beide Abgeordnete Starts nach 23 Uhr als

vermeidbar gesehen hätten. Herr Dr. Schwartz frage sich, warum dies dann nicht im Maßnahmenplan berücksichtigt worden sei.

Herr Dr. Schwartz fragt Frau Dr. Schaal nach der Quelle für die Aussage, dass 48 Prozent der Verspätungen auf die Flugsicherung zurückzuführen seien. Das Abendblatt hätte auf Basis von Angaben des Flughafens von 36 Prozent berichtet.

Herr Dr. Schwartz bemerkt zu Herrn Dr. Tjarks, dass er sich über die Zielzahl von 550 Verspätungsflügen freue und darauf achten werde, ob die Zielzahl im neuen Haushaltsplan enthalten sei.

Herr Dr. Schwartz fragt Herrn Hellwig, wie viele Personen er als Betriebsratsvorsitzender vertrete. In seinen Ausführungen hätte er von 15.000 Mitarbeitern gesprochen. Für die FHG arbeiten jedoch 2.000 Menschen.

Herr Scharnberg erklärt, dass man Verständnis für die Enttäuschung habe. Der Grundkonflikt bestehe seit Anbeginn der Allianz. Dies sei in den Grundsätzen bislang ausgeklammert worden, es habe bisher keine Einigung gegeben und es sei auch bewusst nicht Aufgabe der Allianz gewesen, in die Betriebsgenehmigung einzugreifen. Dennoch sei es richtig zu reden. Er habe Verständnis, dass man sich harte Regeln gewünscht hätte, der Luftverkehr sei jedoch eine internationale Angelegenheit. Es sei sinnvoll, dass die Maßnahmen dies berücksichtigten. Hamburg habe sich auf den Weg gemacht, man erwarte weitere politische Maßnahmen anlässlich des Luftfahrtgipfels am 5. Oktober.

Herr Scharnberg stimmt zu, dass der Flughafen in der Mitverantwortung sei, die Verspätungen zu reduzieren. Der Flughafen betreibe einen erheblichen Aufwand und habe allein drei Stellen geschaffen, die sich nur um Pünktlichkeit kümmern. Man habe über 100 Kollegen im Ground Handling eingestellt, mehr Busse seien im Einsatz. Das Verfahren für die Volkspetition sei ein sehr breites Verfahren gewesen mit vier Ausschussdebatten, Expertendiskussionsrunden, etc. Von einer top-down Debatte könne man daher nicht sprechen.

Herr Scharnberg erklärt, dass konkrete und vor allen Dingen belegbare Maßnahmen beschlossen wurden, die auf allen Ebenen wirken würden. Die Maßnahmen im Lärmschutz lägen im Millionenbereich.

Herr Scharnberg fährt fort, der Flughafen sehe auch die Passagiere. Dies müsste stärker ins Bewusstsein gerückt werden, gerade bei der Frage, ob ein Start nach 23 Uhr vermeidbar ist. In jedem Flugzeug würden im Durchschnitt 130 ebenso betroffene Menschen sitzen, die ein berechtigtes Interesse hätten, ihren Zielort zu

erreichen. Die Politik habe die Verbraucherrechte gestärkt, sodass Airlines bei Verspätungen oder Streichungen hohe Entschädigungen zahlen müssten. Sein Reiseziel auch noch zu erreichen sei ein ebenso wichtiges Ziel. Daher gebe es die Verspätungsregelung in Hamburg, das bedeute allerdings nicht, dass man zufrieden sei mit dem Umfang der Verspätungen.

Herr Duwe erklärt, mit dem vorliegenden Beschluss nicht ganz zufrieden zu sein. Viele Maßnahmen könnten aber auch noch nicht gegriffen haben, da die Airlines mittelfristig planten. Herr Duwe fragt, ob es beim neuen Winterflugplan bei den Airlines schon Anpassungen gebe. Er fragt zudem, wie viele Verbindungen der Petitumspunkt drei für Hamburg betreffen würde.

Herr Schmidt erklärt, die gestiegene Anzahl verspäteter Starts habe zur jetzigen Situation geführt. In den Diskussionen ist angekommen, dass die Verspätungen ein nationales und internationales Thema sind. Zu bedenken sei, dass vor Jahren noch die Postmaschinen nachts auch nach 23 Uhr regelmäßig starteten und nach 1.30 Uhr zurückkamen. Sowohl der Beschluss der 20 Punkte als auch der 16 Punkte-Plan seien klare Aufträge an Flughafen, DFS und Behörden. Allein könne man die Entwicklung aus Hamburg heraus jedoch nicht steuern. Um Verspätungen zurückzudrängen, sei das Problem auch auf höherem Level anzugehen. Der Gipfel in Hamburg sei ein Anfang. Die Maßnahmen im passiven Schallschutz seien sehr abgewogen.

Frau Wächter erklärt, die persönliche Enttäuschung zu verstehen, jedoch könne sie sich politisch nicht äußern. Im ersten Punkt des Antrags gehe es auch um die Flugsicherung. Das Amt des Vorsitzenden des Bundesverbands der Luftverkehrswirtschaft sei derzeit besetzt vom CEO der DFS. Dieser kümmere sich intensiv um das Thema Verspätungen. Auch der Bundesverkehrsminister habe das Thema aufgegriffen. Die DFS würde das Thema eng begleiten.

Frau Grün bittet um Verständnis, als neues Mitglied noch kein Statement für den Kreis Pinneberg abgeben zu können. Das Thema sei sehr komplex und der Leidensdruck hoch. Frau Grün hoffe, dass die Maßnahmen nun griffen.

Herr Lüttke erklärt, es sei glaubhaft dargestellt worden, dass den politischen Vertretern die Entscheidung nicht leicht gefallen sei. Dass bewusst Gesundheitsschädigung betrieben werde, glaube er nicht. Nun habe man durch den Beschluss einen konkreten Plan, der umgesetzt werden sollte. Die Allianz sei ein gutes Forum. Der Dialog sollte fortgesetzt werden.

Frau Dr. Tjardes hat Verständnis für die Enttäuschung angesichts des Beschlusses. Kurzfristige Maßnahmen seien erhofft worden. Auch die BWVI sei mit der Entwicklung der Zahlen nicht zufrieden, es sei ein komplexes Thema, das sich nicht leicht auflösen ließe.

Frau Dr. Tjardes ergänzt, der neue Plan habe gute Ansätze, gerade Punkt 3. Dies sei eine deutliche Verschärfung der Regelung, da nun ein klares Indiz vorliege, wann eine Verspätung vermeidbar ist. Für die Fluglärmschutzbeauftragte sei dies eine gute Hilfestellung zur Überprüfbarkeit. Gleichzeitig sei der Passus zum passiven Lärmschutz zu begrüßen. Leider gebe es Lärmschutzprogramme, die nicht in ausreichendem Maße in Anspruch genommen würden.

Frau Dr. Tjardes schließt ab, dass sich auch der Luftverkehrsgipfel mit dem Thema befassen werde, dies sei ein klares Indiz dafür, dass das Thema auch vom Bürgermeister sehr ernst genommen werde und auch an die zuständigen nationalen und europäischen Stellen adressiert werde.

Herr Schubert sieht den 20 Punkte-Beschluss kritisch, da die vorherigen Pläne auch keine ausreichende Wirkung entfaltet hätten. Er stellt fest, dass bisher verlängerte Punktepläne (erst 16, nun 20) immer auch zu steigender nächtlicher Fluglärmbelastung führten. Er gehe davon aus, dass auch in 2019 ein neues Maximum an nächtlichen Verspätungen erreicht werde. Eine wirkliche Lärmreduzierung ab 22 Uhr würde eine Kapazitätenreduzierung des Flughafens bedeuten. Erst wenn die Slots zwischen 22 und 23 Uhr halbiert werden würden, hätte dies positive Auswirkungen auf die Verspätungen. Er behauptet, dass diese Fakten wohl allen in der Allianz bewusst sind und kritisiert, dass offensichtlich wirksame Regelungen nicht berücksichtigt wurden. Für einen innerstädtischen Flughafen, zu dem der Flughafen Hamburg ja immer mehr wird, müssen auch die entsprechenden Betriebsgrenzen berücksichtigt werden. Die Politik sei nicht konsequent und müsse endlich anfangen, den Flughafen nach den Kriterien eines innerstädtischen Flughafens zu bewerten.

Herr Schubert sieht für die Zukunft keine Wachstumsmöglichkeiten für den Hamburger Flughafen am hiesigen Standort. Er unterstreicht, dass der Flughafen zukunftsfähig gemacht werden müsse und er dafür dringend Pläne für die Kooperation mit einem Ausweichflugfeld braucht.

Herr Schubert bedauert, dass die Politik eine große Chance vertan habe, durch erste leichte Kapazitätenbegrenzungen den gesellschaftlichen Entwicklungen und er Wandlung zu einem Innerstädtischen Flughafen Rechnung zu tragen. Die Diskussion, wie Flugmobilität und Wachstum auch für den Flughafen Hamburg in Zukunft

gesichert werden können, muss endlich geführt werden. Die beschlossenen 20 Punkte vertragen nach seiner Meinung diese überfällige Diskussion.

Frau Dr. Pieroh-Joußen erklärt, dass die Verspätungsregelung den unbestimmten Rechtsbegriff „nachweisbar unvermeidbar“ enthalte. Es sei nachvollziehbar, dass die Unvermeidbarkeit bei vielen Verspätungen nicht gesehen würde. Die von den Airlines dargelegten Verspätungsgründe seien aber meist unvermeidbar. Die Behörde müsste nachweisen, dass die Verspätungen vermeidbar waren, dies gelinge jedoch in vielen Fällen nicht.

Frau Dr. Pieroh-Joußen verweist auf die in 2017 geschlossene Vereinbarung zwischen den Staatsräten und Herrn Eggenschwiler über die 30 Prozent Verspätungsquote. Im August zeige die Auswertung, dass keine Verbindung unter dieses Kriterium falle. Die Verbindungen seien von den Airlines so gesteuert, dass diese nichts ins Raster fielen. Bei Fluglinien mit vielen Verspätungen wurden zum Teil Flüge gestrichen, sodass die Verspätungszahl wieder einstellig war. Die letzte Regelung sei nicht ausreichend zielführend.

Frau Dr. Pieroh-Joußen habe die Hoffnung auf ein umfassenderes Petitum und Verbot von Starts nach 23 Uhr gehabt. Die neue Regelung führe aber dazu, dass schon bei Erreichen einer Verspätungsquote von 25 Prozent in einem Monat auf die Airline zugegangen werden kann. Dies helfe sehr, Planungsfehler aufzudecken und zu Veränderungen zu kommen.

Frau Dr. Pieroh-Joußen sieht im passiven Schallschutz einen wichtigen Punkt des Antrags. Sie habe die Hoffnung, dass mit dem 20 Punkte-Beschluss weitere freiwillige Lärmschutzprogramme starten würden, dies sei bereits Bestandteil des 16 Punkte-Plans gewesen. Ein Element seien die automatischen Fensterschließer, der Flughafen habe angekündigt, diese verbauen zu wollen.

Frau Dr. Pieroh-Joußen schließt damit ab, dass die Fachkennzahl von 550 verspäteten Flügen im Haushaltsplan weiterhin enthalten sei.

Frau Müller bedankt sich für die Runde, in der man einander gut zugehört habe. Sie fasst die Kernaussagen und den Fokus der Beiträge zusammen. Zum Teil sei der Sinn der Allianz in Frage gestellt worden, es habe zwar ein Verständnis für die jeweils andere Seite gegeben, die Frage sei aber, was daraus folge und an welchen Themen man arbeiten könne. Frau Müller bittet zunächst Herrn Hellwig auszuführen, wie viele Mitarbeiter er vertrete.

Herr Hellwig erklärt, dass er selbst für ca. 2.000 bis 2.100 Mitarbeiter der FHG sowie deren Beteiligungsgesellschaften sprechen würde. Die zuvor genannte Zahl von 15.000 Mitarbeitern würden sich auf die Gesamtmitarbeiterzahlen der am hiesigen Standort vertretenen Unternehmen, u.a. auch die Lufthansa-Technik, beziehen.

Frau Müller bittet darum, weitere aufgekommenen Fragen zu beantworten.

Frau Dr. Schaal antwortet, dass sie die Angabe eines 48-prozentigen Verspätungsanteils der Flugsicherung aus einer Präsentation der FHG im Ausschuss für öffentliche Unternehmen vom 4.9.2018 habe.

Frau Dr. Schaal hätte sich persönlich gewünscht, dass Starts nach 23:00 Uhr unterbunden werden. Die Debatte sei unglücklich verlaufen, da sie sich zunächst nur als Person und nicht als Vertreterin der Fraktion hätte äußern dürfen. Zum Zeitpunkt der letzten Allianzsitzung habe hierzu noch keine finale Abstimmung bzw. Vereinbarung in der SPD-Fraktion und in der Koalition vorgelegen.

Frau Dr. Schaal verweist auf Punkt 13 des Maßnahmenkatalogs, der auf eine Entlastung durch die Stationierung zusätzlicher Reservemaschinen am Hamburg Airport abziele. Reservemaschinen könnten zum Einsatz kommen, wenn vorangegangene Flüge zu spät waren und ein pünktlicher Start mit demselben Flugzeug nicht mehr wahrscheinlich wäre.

Frau Dr. Schaal bezieht sich auf die Umsetzung und erklärt, dass sehr viele Akteure in diesem Problemfeld mitwirkten und die Politik lediglich die Möglichkeit besitze, gewisse Themen anzuschieben.

Frau Dr. Schaal ergänzt zum Thema Zielzahl, dass es Unterschiede in der Interpretation mit Herrn Dr. Tjarks gegeben habe. Es handele sich um eine Kennzahl, die den Regularien des neuen Haushaltsrechts unterliege. Nach neuem Haushaltsrecht würden die Fachkennzahlen von der Bürgerschaft aber nicht mehr beschlossen, sondern lediglich zur Kenntnis genommen werden. Die Kennzahl sei aber nicht gestrichen, man könne diese über Share-Point einsehen.

Herr Scharnberg antwortet, dass er die Angaben zum Winterflugplan und zur Frage, bei welchen Verbindungen Verbesserungen zu sehen seien, zu Protokoll gebe (vgl. Anhang IV). Gleichermaßen werde für einen Monat nachgereicht, wie viele Bewegungen von dem Antragspunkt 3 bzgl. der 25-prozentigen Verspätungsquote betroffen wären (vgl. Anhang V).

Frau Müller bittet, auch zu den Grundsatzfragen Stellung zu nehmen. Hier sei nach dem Sinn der Allianz gefragt worden, auch das Thema der Zielzahlen sei angesprochen worden. Die Aspekte Stadtverträglichkeit sowie Zukunftsfähigkeit des Flughafens seien weitere angesprochene Themenfelder.

Herr Schubert erklärt mit Bezug auf den passiven Lärmschutz, dass man im Südosten gar keinen Lärmschutz habe, obwohl man sich in der roten Zone befinde. Es dürfe sich nicht darauf ausgeruht werden, lediglich die am stärksten belasteten Gebiete mit Lärmschutz zu versorgen. Über Barmbek und Alsterdorf würde zum Teil ohne jeglichen passiven Lärmschutz geflogen werden.

Herr Schubert schlägt statt des weiteren Ausbaus des passiven Lärmschutzes vor, einzelne Bahnen für gewisse Zeiten zu sperren, damit die Anwohner sich von der dauerhaften Lärmbelastung kurzzeitig erholen könnten.

Herr Schubert erklärt, dass der Flughafen in den Sommermonaten überlastet sei, insbesondere in den Randstunden. Dies sei ein strukturelles Problem, das bekannt ist und nicht bearbeitet wird. Es stelle sich die Frage, wie der Verkehr in den abendlichen Stunden weiter vorverlegt werden könne. Die Kennzahl von 550 Verspätungsflügen sei nicht hinnehmbar, da hier eine Regel legal dauerhaft gebrochen würde.

Frau Müller sieht die Ausgangslage als beschrieben an und bittet um Stellungnahme zu den grundsätzlichen Themen für die Allianz.

Herr Mosel merkt an, dass die Fokussierung auf passiven Lärmschutz im Antrag vermissen lasse, dass der aktive Lärmschutz vorangebracht werden müsse. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) und die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) forderten im Rahmen der Evaluierung des Fluglärmschutzgesetzes, dass dem aktiven Lärmschutz mehr Bedeutung zukomme. Die nächtlichen Bewegungen müssten abnehmen.

Herr Mosel erklärt, dass es sich bei den Maßnahmen zum passiven Schallschutz lediglich um Prüfaufträge handele. Es sei daher irreführend zu behaupten, dass die FHG Lärmschutzmaßnahmen in Millionenhöhe umsetzen werde.

Herr Wiecher erklärt, dass mit dem 21-Punkte-Plan das Problem der Nachtflüge angegangen werde. Man erwarte nun, dass es zu weniger Nachtflügen komme. Die entscheidende Frage sei die Begrenzung und Reduzierung der Flugbewegungen, insbesondere in den Tagesrandzeiten.

Herr Wiecher erklärt mit Blick auf das Flachstartverfahren, dass es bereits Initiativen u.a. von Herrn Dr. Dressel und Herrn Dr. Tjarks gegeben habe. Er habe keine Verbesserung feststellen können. Es würde nach wie vor in niedriger Höhe gestartet werden, und das verursache unnötigen Lärm.

Herr Wiecher betont die hohe Umweltbelastung des Flugverkehrs, man müsse die Diskussion über Alternativen führen. In der Allianz müsse thematisiert werden, was die Belastungsgrenze sei, mit Blick auf mögliche Entkreuzungspläne, wenngleich die Seriosität hier nicht gesichert sei. Die Punkte müssten immer mit einer Bilanzierung betrachtet werden.

Herr Dr. Schwartz erklärt, dass die Passagiere bei der Buchung ihres Fluges eine Mitverantwortung tragen, immerhin seien zwei von drei Flügen Freizeitflüge. Die Planung der eigenen Flugzeiten könnte daher besser gesteuert werden.

Herr Dr. Schwartz bemerkt zu Frau Dr. Tjardes, dass es unglücklich sei, dass zum Luftfahrtgipfel kein Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm oder der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen eingeladen wurden.

Herr Scharnberg erklärt, dass der Flughafen das in Ziffer 16 genannte freiwillige Schallschutzprogramm als konkreten Auftrag sehe und umsetzen werde. Auch werde nach Ziffer 18 des Beschlusses das Programm gern in der Allianz diskutiert.

Herr Scharnberg erklärt, dass die Allianz kein Entscheidungs-, sondern ein Dialogforum sei. In der Genehmigung zum alten Planfeststellungsverfahren 1998 seien für den Hamburger Flughafen rund 190.000 Bewegungen genehmigt. Die Diskussion zu den von Initiativen gewünschten Begrenzungen der Bewegungen müsse dies berücksichtigen. Es müsse ein verantwortungsvoller Umgang mit der Frage erfolgen, wieviel Wachstum dieser Flughafen für Hamburg generieren könne. Hier müsse zwischen dem unstreitig steigenden Mobilitätsinteresse der Metropolregion und der Stadtverträglichkeit auf der politischen Ebene abgewogen werden. Dieses Thema sei in erster Linie kein Auftrag an die Allianz.

Herr Scharnberg erklärt zum Flachstartverfahren, dass die Empfehlung zur Einschränkung wirke. Dies könne die FHG zahlenmäßig belegen, dies sei bereits in der FLSK dargelegt. Lediglich die Lufthansa müsse hier noch nachsteuern.

Herr Scharnberg fügt auf die Diskussion zu einem Ausweichflughafen hinzu, dass dies eine Illusion sei und niemand in öffentlicher Verantwortung derzeit einen neuen Flughafen planen/bauen könnte. Es sei nicht zielführend, dies als Lösung anzunehmen. Vielmehr befinde sich am hiesigen Standort mit Airbus und der hier

ansässigen Lufthansa Technik das drittgrößte Spitzencluster der Welt im Bereich Aviation. Dies dürfe nicht leichtfertig zur Disposition gestellt werden.

Herr Schubert spricht sich für den Erhalt des Flughafens aus, allerdings bräuchte dieser für seine Zukunftsfähigkeit einen Partnerflughafen wie Parchim, Kiel oder Bremen mit finanzieller Beteiligung. Hier könne dann die Überkapazität abgewickelt werden. Es müsse eine Antwort darauf gefunden werden, wie die prognostizierten Steigerungsraten am Flughafen ohne Lärmsteigerung abgewickelt werden sollen. Die Verspätungssituation sei inzwischen ein regulärer Zustand.

Herr Kraft erklärt, dass die genehmigten 190.000 Flugbewegungen nicht voll auszulasten seien. Die Frage sei, was die Hamburger überhaupt an Fluglärm ertragen. Man benötige auch eine Diskussion zu den Slots, um zurück zu einem stadtverträglichen Flughafen zu kommen. Interessant sei dazu das Lärmmedizinische Gutachten von 1997. Die Frage der Stadtverträglichkeit sei zu führen mit Blick darauf, welche Verkehre hier zielführend seien.

Frau Müller erklärt am Ende der Diskussion, dass aus den Beiträgen der Initiativen hervorgegangen sei, dass die Enttäuschung groß sei. Frau Dr. Schaal, Herr Dr. Tjarks und Frau Dr. Pieroh-Joußen hätten deutlich gemacht, wie sie persönlich den Beschluss einordnen und in welchem Kontext sie die Entscheidung vertreten.

Frau Müller erklärt, dass der Dialog begleitet und fortgesetzt werden sollte, wohlwissend dass die Allianz kein Beschlussgremium sei, aber dem intensiven Austausch Raum geben könne. In der aktuellen Situation hätten sich beide Seiten erst einmal ausgesprochen. Man benötigt Zeit, um den Beschluss in Ruhe einzuordnen.

Frau Müller erklärt, dass die Vorbereitungsgruppe sich zu einem Nachbereitungstermin für die heutige Sitzung treffen werde und Bilanz ziehen wolle.

3. Verschiedenes: Terminplanung 2019

Frau Müller nennt die Termine für das kommende Jahr 2019. Der genaue November-Termin würde noch nachgereicht werden, da dieser noch mit den Bürgerschaftssitzungen abzugleichen sei.

Folgende Termine werden vorgeschlagen:

- 21. Februar 2019
- 20. Juni 2019
- November 2019

Herr Schubert erklärt, dass er sich vier Termine für die Allianz im Jahr 2019 wünsche, angesichts der Fülle der Themen. Dieses wurde bei der letzten Termindiskussion auch so avisiert.

Frau Müller erklärt, dass in der Vorbereitungsgruppe von drei Terminen ausgegangen wurde und bittet die Mitglieder der Allianz um Rückmeldung.

Herr Jahn erklärt, dass drei Termine wenig seien, aber große Themen wie die Stadtverträglichkeit in Arbeitsgruppen ausgelagert werden könnten.

Herr Scharnberg erklärt, dass neben der Allianz weitere Sitzungen wie die Treffen der Vorbereitungs- und Arbeitsgruppen stattfinden würden und dies zusätzliche Kapazitäten binde. Drei Termine der Allianz seien realistisch und umsetzbar.

Herr Schubert bittet um die Einrichtung von mehr Arbeitsgruppen. Die Arbeit in der AG Messen habe sich sehr bewährt.

Frau Müller verweist auf die Satzung, in der vereinbart wurde, dass die Allianz mindestens zwei Mal jährlich tage.

Herr Mosel erklärt, dass viele Mitglieder berufstätig und ehrenamtlich engagiert seien. Man habe von zwei Terminen bereits auf drei erweitert. Der Kompromiss könnte ein optionaler vierter Termin sein, je nach Themenlage. Dieser solle aber nicht festgeschrieben werden.

Herr Dr. Tjarks schließt sich dem Vorschlag von Herrn Mosel an und bittet Frau Müller zu entscheiden.

Herr Dr. Schwartz setzt sich für die Einrichtung einer AG Stadtverträglichkeit ein. Diese könne das Thema so vorbereiten, dass eine Präsentation als Diskussionsgrundlage für die Allianz entstehen könne.

Frau Müller kündigt an, das Thema in der Vorbereitungsgruppe zu besprechen.

Abschließend bittet Frau Müller Herrn Schmidt, ein Thema aus der AG Messen vorzustellen.

Herr Schmidt gibt einen Überblick über die Ergebnisse der AG Messen und über die ADSB-Antenne zur Erfassung des Bodenlärms.

Herr Mosel fragt, ob die dort ermittelten Messwerte nur in Travis gezeigt werden.

Herr Schmidt erklärt, dass die ermittelten Messwerte in Travis erscheinen und auch in die Registrierung eingehen.

Herr Schubert und Herr Jahn gratulieren zu der guten Arbeit der AG Messen.

Frau Müller bedankt sich bei den Allianzmitgliedern und schließt die Sitzung.

Anhang IV

Im neuen Winterflugplan 2018/2019, der am 28. Oktober 2018 startet, sind in der Zeit zwischen 22:00 bis 23:00 Uhr 16% weniger Flüge koordiniert, als im Winterflugplan 2017/2018.*

Neben diversen Gesprächen, die der Flughafen mit den Fluggesellschaften zu dem Thema Pünktlichkeit geführt hat, zeigt sich ein beeinflussender Faktor auch in der Insolvenz der Fluggesellschaft NIKI sowie der Basisschließung der Fluggesellschaft EasyJet.

Zudem wurden Strecken nach Manchester, Oslo und Karlsruhe durch die Fluggesellschaft Eurowings eingestellt. Auch hat die Fluggesellschaft Eurowings einen aus dem Winterflugplan 2017/2018 verspätungsanfälligen Flug aus Stuttgart für alle werktäglichen Flüge von 22:15 im letzten Winterflugplan 2017/2018 auf 21:30 in neuen Winterflugplan 2018/2019 vorverlegt.

*Stand 14. Oktober 2018

Anhang V

Im August 2018 fielen 10 Verbindungen in das Raster der 25 Prozent bei mindestens drei Verbindungen die Woche (12 im Monat).

Teilnehmerliste

9. Sitzung der Allianz für den Fluglärmschutz // 27.09.2018

Name	Institution	Unterschrift
Jens Aßmann	Handelskammer Hamburg	
Dr. Kurt Duwe	FDP-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft	
Tjark Giller	AOC HAM	anwesend
Marion Grün	Kreis Pinneberg	
Hans-Werner Harmuth	Kreis Stormarn	
Gabriele Hartl	BIG Fluglärm Hamburg	
Margarete Hartl-Sorkin	BIG Fluglärm Hamburg	Absage
Martin Hellwig	Flughafen Hamburg GmbH	
Markus Jahn	Arbeitsgruppe Fluglärmschutz Jersbek	
Stephan Jersch	DIELINKE-Fraktion	
Lukas Kaestner	Hamburg Aviation	
Gebhard Kraft	Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger	
Uwe Kühl	NIG Norderstedter Interessensgemeinschaft für Fluglärmschutz	
Hansjörg Lüttke	Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein	
Susanne Mollner	FGE - Fluglärmgeplagte Gemeinde Elmenhorst	
Martin Mosel	BAW Bürgerinitiative für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein	
Traute Müller	relations	
Raimund F. Neuhold	Pilot	Absage
Andrea Oelschläger	AfD-Fraktion	Absage
Dr. Gudrun Pieroh-Joußen	Behörde für Umwelt und Energie	
Reimer Rathje	WiN - Wir in Norderstedt	Absage
Janina Rautenstrauch-Ulbricht	Flughafen Hamburg GmbH	
Dr. Monika Schaal	SPD-Fraktion	
Johannes Scharnberg	Flughafen Hamburg GmbH	

Christian Scherhag	Hamburg Aviation	
Axel Schmidt	Flughafen Hamburg GmbH	
Uwe Schröder	Fluglärm Niendorf	
Benjamin Schubert	Fluglärmschutz Hamburg e.V.	
Dr. René Schwartz	BAW Stormarn	
Dennis Thering	CDU-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft	
Dr. Ina Tjardes	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	
Dr. Anjes Tjarks	B90/Grüne-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft	
Andrea Wächter	Deutsche Flugsicherung	
Klaus Wicher	Initiative gegen Fluglärm in Lurup und angrenzenden Stadtteilen	
Thorsten Wolf	Kreis Segeberg	