8. Protokoll

zur Zusammenkunft der
Allianz für den Fluglärmschutz // 8. Sitzung
am Mittwoch, 6. Juni 2018, 18:30 Uhr; Flughafen Hamburg,
Lilienthalhaus, Flughafenstr 1-3, 22335 Hamburg, Raum Berlin.

Verantwortlich: Traute Müller
Verfasser: Janina Rautenstrauch

Anwesende:
Jens Assmann (Handelskammer Hamburg), Dr. Kurt Duwe, Lothar Galka (Initiative gegen Fluglärm in Niendorf, Gabriele Hartl (BIG Fluglärm Hamburg), Hans-Joachim Hartmann (NIG Norderstedter Interessensgemeinschaft für Fluglärmschutz), 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), Traute Müller (Moderatorin), Andrea Oelschläger (AfD-Fraktion), Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (BUE), Reimer Rathje (Wir in Norderstedt), Janina Rautenstrauch-Ulbricht (FHG), Dr. Judith Reuter (BWVI), Harald Rösler (Bezirksamtsleiter Nord), Dr. Monika Schaal (SPD-Fraktion), Johannes Scharnberg (FHG), Axel Schmidt (FHG), Benjamin Schubert (Fluglärmschutz Hamburg e.V.), Kirsten Schümer (Hamburg Aviation), Dr. René Schwartz (BAW Stormarn), Dennis Thering (CDU-Fraktion), Dr. Anjes Tjarks (Grüne-Fraktion), Andrea Wächter (DFS), Klaus Wicher (Initiative gegen Fluglärm in Lurup und angrenzenden Stadtteilen), Thorsten Wolf (Kreis Segeberg)

1.

- **Begrüßung und Genehmigung des Protokolls vom 22.2.2018**
- **Veränderte personelle Zusammensetzung der Vorbereitungsgruppe**

Frau Müller begrüßt die Mitglieder der Allianz zur achten Sitzung. Sie teilt mit, dass heute einige neue Mitglieder bzw. Vertretungsmitglieder zu begrüßen sind, die bisher noch nicht da waren, im Einzelnen:

- Frau Hartl (für Frau Hartl-Sorkin)
- Frau Schümer von Hamburg Aviation
- Herr Hartmann (für Herrn Kühl)
- Frau Dr. Reuter aus der BWVI (für Frau Dr. Tjardes)
- Frau Dr. Schaal (Nachfolgerin für Herrn Dr. Dressel)
- Frau Oelschläger für die AfD-Fraktion

Frau Müller erklärt, dass Herr Mosel sich entschuldigt habe, da er erkrankt sei.

Frau Müller ruft den Tagesordnungspunkt Genehmigung des Protokolls auf. Alle Änderungen seien gelb markiert. Die Änderungen seien überschaubar.

Das Protokoll wird durch die Mitglieder der Allianz beschlossen.

Frau Müller erklärt, dass Herr Schubert vorgeschlagen habe, dass zukünftig die Zeilen im Protokoll nummeriert werden sollten. Dieser Vorschlag wird übernommen.

Frau Müller erläutert, dass es auch in der Vorbereitungsgruppe der Allianz Veränderungen gebe. Neu für Herrn Dr. Dressel sei jetzt Frau Dr. Schaal (für die SPD-Fraktion) dabei.

Frau Müller betont, dass nicht darauf verzichtet werden sollte, dass ein Fraktionsvorsitzender der Regierungsfraktion an der Vorbereitungsgruppe teilnehme, insofern freue man sich, dass Herr Dr. Tjarks nun ebenfalls Mitglied der Vorbereitungsgruppe sei.

Frau Müller erklärt, dass die Vorbereitungsgruppe sich darauf verständigt habe, dass der Initiativkreis regelhaft mit drei Personen vertreten sein soll. Die Mitglieder seien Herr Kraft, Herr Mosel und Herr Dr. Schwartz. Die FHG nehme mit Herrn Scharnberg und Herrn Schmidt teil. Weitere Mitglieder der Vorbereitungsgruppe seien Herr Thering (CDU) sowie Frau Dr. Tjardes (BWVI).

Frau Müller betont, dass die Vorbereitungsgruppe eine besondere Aufgabe habe, die Sitzungen vorzubereiten und nachzubereiten. Es sei wichtig, die Dinge vertrauensvoll vorher diskutieren zu können.

Frau Müller erklärt, dass zum heutigen Hauptthema „Zwischen Volkspetition und Verspätungssituation: Was sind konkrete Maßnahmen zur Verbesserung?“ zunächst zwei Impulsvorträge von Herrn Dr. Schwartz für den Initiativkreis und von Herrn Scharnberg für die FHG gehalten werden sollen.

Nach den Vorträgen solle eine Fragerunde stattfinde, bei der darum gebeten werde, echte Fragen zu stellen.

Frau Müller führt aus, dass dieses Thema in der politischen Verantwortung liege, daher könnten alle Vertreter der Parteien der Hamburgischen Bürgerschaft für ihre Fraktionen ein Statement im Umfang von 3 bis 5 Minuten abgeben. Frau Müller bittet darum, dass sich darauf konzentriert werden solle, was verbessert werden soll.

Frau Müller teilt mit, dass sie aus dem Kreise der Allianz das Signal erhalten habe, dass die Sitzung um 21:00 Uhr, spätestens um 21:30 Uhr beendet sein sollte.

Die Mitglieder der Allianz sprechen sich mehrheitlich dafür aus, die Sitzung um 21:00 Uhr zu beenden.

Frau Müller erklärt, dass unter dem Tagesordnungspunkt „Sonstiges“ gerne weitere Themen besprochen werden können und verweist auf die Pressemitteilung der FHG zum Stromausfall.

2. Zwischen Volkspetition und Verspätungssituation: Was sind konkrete Maßnahmen zur Verbesserung?

- **Impulsvortrag von Herrn Dr. Schwartz (Initiativkreis)**

Herr Dr. Schwartz von der BAW Stormarn hält für den „Initiativkreis Fluglärm Hamburg Schleswig-Holstein“ den Vortrag: „Zwischen Volkspetition und Verspätungssituation: Was sind konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der bestehenden Belastungssituation?“ (s. Anlage I)

Als erstes zeigt Herr Dr. Schwartz die Entwicklung der Anzahl an nächtlich verspäteten Starts (d.h. von Linien- und Touristikflügen zwischen 23 Uhr und 6 Uhr). Deutlich wird, dass trotz des 10-Punkte-Plans vom April 2014, des 16-Punkte-Plans vom Januar 2015, der „Pünktlichkeitsoffensive“ vom Mai 2016 sowie der „Entgeltnovellierung“ vom Juni 2017 die Anzahl an Starts außerhalb der offiziellen Betriebszeit wesentlich zugenommen hat. Insbesondere in den Jahren 2016 und 2017 ist eine sprunghafte Zunahme festzustellen. Auch für das Jahr 2018 zeichnet sich keine Besserung ab. Herr Dr. Schwartz weist darauf hin, dass aus seiner Sicht eine maximale Anzahl von 10 bis 55 Starts nach 23 Uhr pro Jahr tolerabel ist. Dieser Wert wurde in den Vergleichsjahren 2011 – 2013 nahezu eingehalten.

Die nächste Folie zeigt die Entwicklung der Anzahl an nächtlich verspäteten Landungen zwischen 23 Uhr und 6 Uhr. Deutlich wird, dass auch die Anzahl an Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit in den vergangenen Jahren wesentlich zugenommen hat. Die von Herrn Dr. Schwartz als maximal tolerabel ausgewiesene Anzahl von 110 bis 275 Landungen nach 23 Uhr pro Jahr wurde im laufenden Jahr erstmalig seit 2011 bereits im Mai deutlich überschritten. Mit bisher 364 nächtlich verspäteten Landungen wurde annähernd der Endwert des Jahres 2013 erreicht. Mit insgesamt 429 Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit bis Ende Mai 2018 ist damit zu rechnen, dass auch die Zielzahl des Senats (insgesamt 550 Starts und Landungen nach 23 Uh pro Jahr) im Laufe des Junis überschritten wird.

Die Bahnbenutzungsregeln (BBR) am „Helmut Schmidt-Airport“ gehen bis in die 1950er Jahre zurück. Sie dienen der Reduzierung der quantitativen Fluglärmbetroffenheit. Die BBR 2.3 besagt, dass in der letzten (22 – 23 Uhr) sowie ersten (06 – 07 Uhr) Betriebsstunde sowohl Starts als auch Landungen über die nordwestlich ausgerichtete Piste (RWY 33/15) abzuwickeln sind. Die vorgelegte Auswertung zeigt, dass im vergangenen Jahr die „Einhaltung“ minimal ausgefallen ist. Lediglich in der Nacht vom 3. zum 4. November wurde die BBR 2.3 beachtet. Deutlich wird außerdem, dass der Grad der Regelbeachtung während des Winterflugplans tendenziell höher ist als während des Sommerflugplans. Die Regeleinhaltung stellt sich daher als Funktion der Flugbewegungsanzahl dar.

Seit dem Jahr 2003 ist der Fluglärmteppich (d.h. die räumliche Ausdehnung der 62 dB(A)-Leq3-Dauerschallisophone) am innerstädtisch gelegenen „Helmut Schmidt-Airport“ von 11,2 km² um 31 % auf 14,7 km² im Jahr 2017 angestiegen. Besonders auffällig ist, dass im Jahr 2007 - dem bisher flugverkehrsreichsten Jahr - bei insgesamt 173.500 Flugbewegungen der Fluglärmteppich 13,9 km² betrug. Im vergangenen Jahr gab es mit insgesamt 159.780 Flugbewegungen zwar 13.720 Starts und Landungen weniger als im Jahr 2007, dennoch ist die Ausbreitung des Fluglärmteppichs größer. Dies bedeutet, dass ein einzelner Überflug heutzutage durchschnittlich lauter ist als vor 10 Jahren.

Auch die Entwicklung der Fluglärm-Tag-Dauerschallpegel an den 12 FHG-Fluglärmmessstellen belegt eine Fluglärmzunahme seit 2013. Lediglich an einer Messstelle (Quickborn (Schule)) ist mit - 0,8 db(A) eine leichte Abnahme festzustellen. Dagegen ist an zehn von 12 Standorten eine Zunahme(bis zu + 2,0 dB(A) zu beobachten. Die höchsten Fluglärm-Tag-Dauerschallpegel (> 60 dB(A)) werden an den Stationen „Stellingen (Wasserwerk)“, „Norderstedt (Ohlenhoff)“, „Langenhorn“ und „Fuhlsbüttel (Kortenkamp)“ registriert.

Die Entwicklung der Fluglärm-Nacht-Dauerschallpegel an den 12 FHG-Fluglärmmessstellen ist nach auffälliger: An allen 12 FHG-Fluglärmmessstellen ist es zu einer Pegelzunahme gekommen. An der Station „Groß Borstel“ und „Norderstedt (Harkshörn)“ sind es + 5,0 dB(A) bzw. + 5,1 dB(A). An den Stationen „Stellingen (Wasserwerk)“, „Langenhorn“ und „Fuhlsbüttel (Kortenkamp)“ ist es mit mehr als 50 dB(A) nachts am lautesten.

Als Maßnahmen, um das bestehende Belastungsübermaß einzudämmen, schlägt Herr Dr. Schwartz folgende Punkte vor:

Einführung und Umsetzung eines Nachtflugverbotes: Die BUND-Volkspetition „Nachts ist Ruhe - Fair für alle, gut für Hamburg“ fordert die Einführung und Umsetzung eines echten Nachtflugverbotes (werktags von 22 Uhr bis 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 22 Uhr bis 8 Uhr). Die Umsetzung dieser Forderung bedingt eine Änderung der Betriebsgenehmigung der Flughafen Hamburg GmbH (FHG). Hierzu bedarf es eines Antrages der Genehmigungsinhaberin (FHG). Am Luftverkehrsstandort Hamburg arbeiten ca. 27.500 Frauen und Männer (davon ca. 20.000 weitgehend unabhängig von den Betriebszeiten des Verkehrsflughafens: 12.500 bei Airbus, 7.500 bei Lufthansa Technik). Dies entspricht einem Anteil von 73 %. Beim Betreiber des Verkehrsflughafens (FHG) arbeiten ca. 2.000 Frauen und Männer, davon ca. 1.000 bei den Bodenverkehrsdiensten. Zusätzlich arbeiten am Luftverkehrsstandort noch ca. 800 Frauen und Männer für Luftfahrtunternehmen sowie ca. 600 in Behörden. Außerdem werden noch ca. 4.200 „andere Jobs“ unspezifisch angegeben. Die Anzahl an Arbeitsplätzen, die von einem Nachtflugverbot gefährdet wären, schwankt zwischen 1.000 (Senat) und 250 (BUND), d.h. 3,6 % - 0,9 %. Eine Reduzierung der Betriebszeit um lediglich 6 % ist daher als zielführend und verhältnismäßig anzusehen.

Umsetzung der Empfehlungen der Hamburger Fluglärmschutzkommission (FLSK): Aufgabe der FLSK ist es, die für den Verkehrsflughafen zuständige Genehmigungsbehörde (BWVI) sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle (DFS) bei Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge fachlich zu beraten. In der 228. FLSK-Sitzung (Dezember 2017) wurde mit großer Mehrheit eine fachliche Empfehlung beschlossen, zur Eindämmung der nächtlich verspäteten Starts und Landungen zukünftig keine Verspätungsregelung für Starts nach 23:00 Uhr und für Landungen nach 23:30 Uhr mehr zuzulassen. Nächtlich verspätete Landungen zwischen 23:00 und 23:30 Uhr sollten nur bei Nachweis einer tatsächlichen Unvermeidbarkeit einzeln genehmigt werden. Im Jahr 2017 gab es ca. 1.200 nächtlich verspätete Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit zwischen 23 Uhr und 06 Uhr. Davon entfallen ca. 300 auf Starts und ca. 800 auf Landungen in der Zeit zwischen 23 Uhr und 24 Uhr. Von den 800 Landungen entfallen ca. 75 % (600

Stück) auf den Zeitraum von 23 Uhr bis 23:30 Uhr. Bei ca. 160.000 Flugbewegungen im Jahr 2017 würde die FLSK-Empfehlung 300 Starts und 600 Landungen (Summe: 900 Flugbewegungen) betreffen. Dies entspricht einem Anteil von 0,6 % - ein äußerst moderater Vorschlag.

Eindeutige Festsetzung des Kriteriums „Unvermeidbarkeit“ sowie Entzug der „Pauschalgenehmigung“: Insbesondere die (bewusst?) uneindeutigen Formulierungen im Luftfahrthandbuch (AIP) öffnen dem (systematischen) Missbrauch Tür und Tor. Es bedarf der Beweislastumkehr: Hierzu ist die Formulierung „nachweisbar unvermeidbar“ in „nachgewiesenermaßen unvermeidbar“ zu ändern. Außerdem sind die Tatbestände der Unvermeidbarkeit umfassend (d.h. abschließend) festzulegen. Starts nach 23 Uhr sind kategorisch vermeidbar. Eine „unvermeidbare Verspätung“ bei einer Landung kann anerkannt werden, wenn diese aus dem letzten Tagesumlauf stammt und sie (1) aus Extremwettersituationen, (2) medizinischen Notfällen, (3) unvorhersehbaren Technikversagen oder (4) kurzfristigen Flugsicherungsgründen herrührt. Als „vermeidbare Verspätung“ bei einer Landung sind insbesondere (1) Umlaufverspätungen aufgrund zu kurz disponierter Standzeiten, (2) Technikversagen an Verschleißteilen, (3) Verzögerungen im Luftverkehr aufgrund von hohem Flugverkehrsaufkommen, (4) Verzögerungen im Betriebsablauf aufgrund von Bodenverkehrsdiensten oder (5) mobilitätseingeschränkten Personen oder Personen mit einem besonderen Betreuungsbedarf zu werten.

Einbeziehung der externen Umweltkosten bei der Entgeltfestsetzung: Flughafenentgelte müssen kostendeckend sein, sie dürfen nur in diesem Rahmen „erzieherischen Vorgaben“ (z.B. für den Einsatz etwas weniger lauter Flugzeuge oder zur Vermeidung von nächtlich verspäteten Start und Landungen) dienen. Die aktuelle Entgeltordnung für den „Helmut Schmidt-Airport“ umfasst sowohl Gewichts- als auch Lärm- und Zeitzuschläge. Die Zeitzuschläge beziehen sich monetär auf die Gewichts- und Lärmzuschläge. Sie betragen zwischen 22 Uhr und 22:59 Uhr 150 %, zwischen 23 Uhr und 23:14 Uhr 350 %, zwischen 23:15 Uhr und 23:29 Uhr 400 %, zwischen 23:30 Uhr und 23:44 Uhr 450 %, zwischen 23:45 Uhr und 23:59 Uhr 550 % sowie zwischen 0 Uhr und 5:59 Uhr 700 %. Umgerechnet auf einen (vollbesetzten) Airbus A320 beträgt der variable Entgeltanteil bei einer Landung zwischen 23:30 Uhr und 23:44 Uhr seit Juni 2017 8,51 Euro pro Passagier; vor der Entgeltnovellierung waren es 4,20 Euro pro Passagier. Gänzlich unbeachtet bleiben bisher die externen Umweltkosten bei der Entgeltfestlegung: Fluglärm raubt gesunde Lebensjahre, Fluglärm lässt Kinder und Jugendliche schlechter lernen, Fluglärm mindert den Wert des Eigentums. Zukünftig sind die externen Umweltkosten bei den Entgelten „einzupreisen“.

Herr Dr. Schwartz bittet, im Zuge seines Vortrags zu Protokoll zu geben, dass seine Nachfrage aus der 6. Sitzung an die Deutsche Flugsicherung - zur Auslastung der oberen und unteren Lufträume - nicht ausreichend beantwortet wurde und dass er eine gründlichere Antwort erwarte.

Frau Müller bittet die Mitglieder der Allianz um direkte Fragen zu dem Vortrag von Herrn Dr. Schwartz.

- **Fragerunde**

Herr Scharnberg fragt im Zusammenhang mit dem Thema „Vermeidbare Verspätungen“, welche Bedeutung den „PRM - Passenger with reduced mobility“ zukomme. Herr Dr. Schwartz habe hierzu eine Argumentation gebracht, die er nicht ganz nachvollziehen könne.

Herr Dr. Schwartz erklärt, dass mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit einem besonderen Betreuungsbedarf keine unvermeidbare Verspätung begründen. Die FHG bringe seit einem Jahr keinen Flugplan mehr mit konkreten Start- und Landezeiten raus, andere Flughäfen könnten dies. Dies sei aus strategischen Gründen eingestellt worden.

Herr Dr. Schwartz erklärt, dass man früher sehen konnte, welche Fluggesellschaft ein Flugziel bediene und wann dieses Ziel angeflogen wird. So konnte man die Fluggesellschaft danach auswählen, ob es eine Start- und Landezeit gibt, in der gesichert ist, dass dieser Flieger unter Einhaltung der Schutzbestimmungen auch in Hamburg noch sicher starten bzw. landen könne.

Herr Dr. Schwartz erläutert, wenn nur noch tageweise im Flugplan zu sehen sei, wann der Flug geplant ist, könne der Passagier im Vorwege nicht mehr entscheiden, ob dies ein Flug ist, der bereits um 6:00 Uhr losgehe oder erst um 22:50 Uhr und wann dieser Flug dann lande. Dies bedeutet, dass vor dem ersten Buchungsvorgang auf besondere persönliche Bedürfnisse nicht eingegangen werden kann. Herr Dr. Schwartz fordert, dass die FHG wieder einen konkreten Flugplan heraus gibt, damit dieser Punkt zukünftig vermieden wird.

Herr Scharnberg erklärt dazu, dass bei jeder Flugbuchung selbstverständlich eine konkrete Zeit angegeben sei, sowohl für Anflug als auch Abflug. Hier müsste der Passagier auch detailliert angeben, welche Art von PRM er sei, hier würde es verschiedene Kategorien zur Auswahl geben. Das bedeute, dass man bevor man buche, genau wisse, wann ein Flugzeug fliege. Der Flughafen und die Airline wüssten dies natürlich auch.

Herr Dr. Schwartz entgegnet, dass früher im Flugplan genau gestanden hätte, wann ein Flugzeug gehe. Heute stehe da lediglich „Montag“.

Herr Lüttke merkt an, dass Herr Dr. Schwartz zu Recht darauf verwiesen habe, dass man eine volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung heranziehen sollte. Die Betrachtung der möglicherweise gefährdeten Arbeitsplätze habe Herr Dr. Schwartz als „Totschlagargument“ kritisiert.

Herr Lüttke fragt Herrn Dr. Schwartz, ob er hier auch eine volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung der mittelbar betroffenen Arbeitsplätze herangezogen habe bzw. ob ihm Zahlen vorliegen würden, da im Vortrag aus seiner Sicht lediglich auf die direkt vom Nachtflugverbot betroffenen Beschäftigten eingegangen worden sei.

Herr Dr. Schwartz antwortet, dass man hier bei dem Punkt „Dialog auf Augenhöhe“ ist. Die Initiativen könnten die angefragten Daten nicht ermitteln. Sie hätten weder die Chance noch die finanziellen Mittel, um beispielsweise wie der Flughafen mit dem HWWI ein Büro zu beauftragen. Das HWWI habe für viel Geld eine hohe Arbeitsplatzzahl errechnet.

Herr Dr. Schwartz verweist darauf, dass er nur die Zahlen verwenden kann, die öffentlich zur Verfügung stehen und dass Herr Lüttke damit zu Recht kritisiert, dass er nur die möglicherweise direkt von einem Nachtflugverbot betroffenen Arbeitsplätze sehen würde, da er die indirekt betroffenen Arbeitsplätze mit seinen Möglichkeiten nicht ermitteln kann.

Herr Dr. Schwartz fährt fort, dass man umgekehrt auch sagen muss, wie hoch die Zahlen für die vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger sind. Hier ist es so, dass man seit 2007 nach Luftverkehrsgesetz die Grundlage mit 55 dB (A) Dauerschallpegel (d.h. der Lärmschutzzonen eins und zwei sowie der Nachtflugzone) als Bezugsgröße habe. Für Hamburg und Schleswig-Holstein bedeuten dies ca. 63.000 Personen, die offiziell als Fluglärmbetroffene anerkannt sind.

Herr Dr. Schwartz merkt dazu an, dass analog zu den indirekt betroffenen Arbeitsplätzen auch die Anzahl an Fluglärmbetroffenen einzubeziehen sind, die gemäß WHO-Kriterien betroffen sind. Dies sind dann ca. 250.000 Betroffene in Hamburg und Schleswig-Holstein.

Herr Dr. Schwartz führt aus, wenn einerseits die indirekten Nutznießer des Flughafenbetriebes zu Grunde gelegt werden, andererseits auch die nach WHO-Kriterien Fluglärmbetroffen in einer Interessensabwägung heranzuziehen sind. Hier muss eine Gleichrangigkeit von Nutzen und Lasten gegeben sein. Bisher ist nur die Nutzenseite sehr stark betont worden, und dies kaufgutachterlich unterstützt. Die Initiativen hätten nicht die finanzielle Möglichkeit, derartige Gutachten, wie das vom HWWI, zu vergeben.

Herr Kraft erklärt, dass er die Angabe der Arbeitsplätze vermisse, die durch ein Nachtflugverbot und Nachtflugbeschränkung an anderer Stelle geschaffen werden würden. Immer wenn ein Mobilitätsbedürfnis da sei, führe dies dazu, dass es auch in anderer Form ausgeführt werden könne, beispielsweise mit Bahn, Bus usw. Gerade bei der Bahn könnten dadurch in Hamburg auch Arbeitsplätze entstehen.

Herr Dr. Schwartz fügt hinzu, dass in seiner Darstellung Zusatzkosten und Zusatznutzen ausgeklammert worden sind, da dies ehrenamtlich nicht zu leisten ist. Außerdem werde am Flughafen überwiegend ein preisgetriebenes Mobilitätsinteresse bedient. Wenn tatsächlich ein echtes Mobilitätsbedürfnis bestände, dann würden die Passagiere auch mit alternativen Verkehrsmitteln zu ihrem Ziel kommen.

Herr Dr. Schwartz erklärt, dass mittlerweile ein großer Teil des Geschäftes vom Hamburger Flughafen die Freizeitfliegerei ist. 62 bis 63 Prozent der Reisenden machen “Spaßflüge“.

Herr Dr. Tjarks erklärt, dass Herr Dr. Schwartz davon geredet habe, die externen Umweltkosten bei der Entgeltordnung zu internalisieren. Dies sei aus Sicht der grünen Partei kein unsympathisches Konzept. Die praktische Frage sei, wie dies umsetzbar wäre. Seiner Kenntnis nach seien die Gebühren und Entgelte nur so hoch zu erheben, wie auch die tatsächlich entstandenen Kosten.

Herr Dr. Tjarks fragt, ob das eine generelle Logik sei, externe Kosten zu internalisieren. Die Frage sei, ob dies rechtlich überhaupt möglich wäre und ob es dafür Beispiele gebe. Dies sei ein spannender Punkt, weil dann die tatsächliche Lenkungswirkung auch höher wäre.

Herr Dr. Tjarks erklärt, dass sich der Vortrag sehr auf die Gesamtsituation bezogen habe, die Aufgabe war jedoch, sich auf die verspäteten Flüge nach 23 Uhr zu konzentrieren. Daher wolle er nochmal den Punkt der nachweisbar unvermeidlichen Verspätungen aufgreifen und fragen, wie man das mal machen könne? Herr Dr. Schwartz habe hier Änderungen vorgeschlagen, insofern würde er sich fragen, welcher Fall eintreten würde, wenn die Airline diese unvermeidbaren Verspätungen nicht nachweisen könne.

Herr Dr. Tjarks fragt, ob die Airline dann eine Einzelausnahmegenehmigung beantragen würde? Momentan sei ja eine Genehmigungsfiktion vorhanden und die Frage wäre, ob es dann eine Einzelausnahmegenehmigung geben würde bzw. welcher Fall eintreten würde.

Herr Dr. Schwartz erklärt zu den externen Umweltkosten, dass er eines gelernt habe: Wo ein Wille vorhanden ist, gibt es auch einen Weg. Wo kein Wille gegeben ist, würden Probleme gesucht. Wie die Internalisierung der externen Umweltkosten rechtlich möglich wäre, könne er nicht beantworten als einfacher Bürger. Dies müssten die zuständigen Fachleute gefragt werden.

Herr Dr. Schwartz fährt mit Blick auf die unmittelbare Wirksamkeit der Genehmigungsfiktion fort, dass es gegenwärtig so ist, dass dieser pauschalen Genehmigungsfiktion mit hohem Verwaltungsaufwand im Einzelfall hinterhergearbeitet werden muss. Es muss den Fluggesellschaften im Einzelfall nachgewiesen werden, dass die von ihnen angeführten Verspätungsgründe möglicherweise nicht zutreffen, d.h., dass bei den Angaben möglichweise geschummelt wurde. Oder es muss den Fluggesellschaften nachgewiesen werden, dass aufgrund einer Überschreitung der zwischen der BWVI, der BUE und der FHG vereinbarten 30 Prozent Verspätungsanteilsregelung in drei aufeinander folgenden Monaten eine systematische Vermeidbarkeit angenommen wird.

Herr Dr. Schwartz empfiehlt, dass bei einer Flugverspätung beispielsweise aufgrund eines Umfliegens einer Gewitterfront der Pilot oder die Fluggesellschaft sich aktiv bei der Fluglärmschutzbeauftragten meldet und den konkreten Verspätungsgrund nachvollziehbar und transparent angeben muss. Dann kann die Einzelgenehmigung sehr schnell abgewickelt werden.

Herr Dr. Schwartz betont, dass es jetzt mit einem hohen Rechercheaufwand verbunden ist, die tatsächlichen Verspätungsgründe zu ermitteln. Daher ist die neu eingeführte Bearbeitungsgebühr von 500,- Euro mehr als angemessen. Bisher würde die Verwaltung „Detektivarbeit“ leisten und müssten den Fluggesellschaften hinterherlaufen. Zukünftig sollte sich das Bearbeitungsverfahren deutlich vereinfachen.

Herr Dr. Schwartz verweist erneut auf das Ranking, das er in seinem Vortrag eingebaut habe. Die erste Maßnahme (Nachtflugverbot) betreffe lediglich sechs Prozent Betriebseinschränkung, die andere (Umsetzung der FLSK-Empfehlung) nur 0,9 Prozent aller Flugbewegungen.

Herr Dr. Schwartz betont, dass er mit den externen Umweltkosten darauf hinweisen wolle, dass die gesundheitlichen Schäden der Fluglärmbetroffenen bisher mit null Euro in die Abwägungen eingepreist werden. Wie hoch der Gesundheitsschaden ist, dafür gebe es sozioökonomische Betrachtungen. Auch diesen Aspekt müsste man gutachterlich vergeben. Es kann in diesem Kreise beschlossen werden, dass man einen externen unabhängigen Gutachter einlade, der die Umweltkostenseite deutlich stärker beleuchtet.

Frau Dr. Reuter erklärt zu der rechtlichen Grundlage der Gebühr, dass diese ihre Grenze in den tatsächlich entstanden Kosten des Flughafenbetreibers fände. Die Gebühr könne nur in einer solchen Höhe erhoben werden, dass die tatsächlich entstandenen Kosten abgedeckt seien.

Herr Wiecher fragt an die BWVI, ob dies ein rechtlicher Grundsatz sei.

Frau Dr. Reuter bestätigt dies mit Verweis auf §19b LuftVG und erklärt, dass dies auf das Gebührenrecht zurückginge. Es sei ja auch wichtig, dass jeder nachvollziehen könne, warum die verwaltungsseitig erhobenen Gebühren so hoch seien, wie sie eben sind. Dies sei gebührenrechtlich auf Grundlage der entstandenen Kosten zurückzuführen.

Frau Dr. Pieroh-Joußen fügt hinzu, dass es dazu zudem eine einschlägige EU-Richtlinie gebe, aus der sich eindeutig ergebe, dass Entgelte an den Flughäfen kostendeckend sein müssten und nicht ungerecht sein dürfen. Dies sei dort explizit für Flughäfen ab einer bestimmten Größe geregelt, und da gehöre der Hamburger Flughafen dazu.

Frau Müller bittet Herrn Scharnberg, für die FHG mit seinem Impulsvortrag zu beginnen.

Johannes Scharnberg (FHG): Vortrag, siehe Anhang II

- **Fragerunde**

Herr Thering erklärt, dass ihm an dem Vortrag gefallen habe, dass auf die Probleme der Menschen eingegangen worden sei. In der Senatsbefragung habe man bei dem Vortrag von Herrn Eggenschwiler den Eindruck gehabt, es würde keine Probleme geben. Dennoch fehle ihm noch mehr Problembewusstsein. Die Maßnahmen, die der Flughafen eingeleitet habe, z.B. die Pünktlichkeitsoffensive oder die minimale Erhöhung der Landeentgelte, seien bisher verpufft. Man würde sehen, es würde von Jahr zu Jahr schlechter.

Herr Thering fragt, welche Vorschläge der Flughafen machen würde, um die Problematik in den Griff zu bekommen. Dies sei für die Abgeordneten wichtig zu wissen, um ein Gefühl dafür zu bekommen, was möglich sei. Die Präsentation sei darauf aufgebaut gewesen, dass der Flughafen nichts für die Verspätungen könne.

Herr Scharnberg erklärt, dass man mal einen Schritt zurück machen müsse. Wenn man die Folien genauer betrachten würde, sei ersichtlich, dass der Flughafen bereits eine ganze Menge Maßnahme initiiert habe, insbesondere auch Maßnahmen, die Geld kosten würden.

Herr Scharnberg betont nochmals, dass die Entgelterhöhung gerade aus Sicht der Airlines alles andere als gering sei. Im Jahr 2017 seien die Entgelte um 10 Prozent erhöht worden. Die Erhöhung beliefe sich auf einen zweistelligen Millionenbetrag pro Jahr, der in Form von lärmschutzabhängigen Entgeltbestandteilen umgesetzt worden sei. Dies sei keine Sache, die man der Branche einfach erklären könne. Deshalb habe es dazu auch bereits einige juristische Auseinandersetzungen mit Kunden gegeben.

Herr Scharnberg erklärt dies am Beispiel der Hafenwirtschaft. Wenn man hier den Beteiligten mitteilen würde, dass die Hafengebühren um 10 Prozent erhöht werden, dann würde im Hamburger Abendblatt eine ausgiebige und anhaltende Pressediskussion dazu stattfinden.

Herr Thering entgegnet, dass die Gebühren noch nicht so hoch seien, dass diese eine Wirkung hätten.

Herr Scharnberg erklärt, dass der Grund für die Verspätungen woanders läge. Dem Flughafen könnten nur die Verspätungen angelastet werden, die dieser auch beeinflussen könne.

Herr Scharnberg führt aus, dass es eine politische Frage sei, ein europäisches Problem durch eine zugegebenermaßen wirksame lokale Entscheidung zu lösen. Man stehe in diesem Zuge aber auch vor der Entscheidung, die Anbindung an das internationale Luftverkehrssystem erhalten zu wollen oder aber darauf verzichten zu wollen. In jedem Fall könne man nicht ohne Folgen beide Ziele gleichermaßen erreichen.

Herr Scharnberg erläutert das Problem mit einem Vergleich: Wenn sich der Wohlstand der Hansestadt Hamburg im Hafen wesentlich aus dem Containerhandel mit China ergibt, dann müsste man sich die Frage stellen, ob man entsprechend große Schiffe, die diese Container durch die Elbe transportieren können, in Hamburg haben wolle oder alle Schiffe nach Wilhelmshaven umgelenkt werden sollen. Die Folge sei dann aber auch, eine Anpassung der Elbe vorzunehmen, um diese Anbindung zu ermöglichen. Eine ähnliche Debatte sei es am Flughafen, und dies sei auch ein Dilemma, da die Verspätungen, die im Luftverkehr entstünden, damit zusammenhingen, dass es in Europa eine beschränkte Kapazitätssituation gebe. Der Flughafen versuche damit umzugehen und alles zu tun, was vor Ort beeinflussbar sei.

Herr Scharnberg erklärt, dass sich der Flughafen eine Erhöhung der Nachweispflichten und -geschwindigkeit der Airlines vorstellen könne. Auch könne sich der Flughafen vorstellen, dass planungsimmanente Verspätungen stärker geahndet würden. Zudem könne sich der Flughafen freiwillige lärmschutzbedingte Maßnahmen vorstellen für Häuser, die sich in unmittelbarer Nähe zum Startbahnkreuz befänden und damit vom Fluglärmschutzgesetz nicht ausreichend abgedeckt seien.

Herr Schubert hat die Frage, wie die Betriebszeit in Kopenhagen aussehe, da der Flughafen noch deutlich nördlicher ist und damit die Flugzeuge noch wesentlich später ankommen als in Hamburg.

Herr Schubert ergänzt, dass der Flughafen sich ja sehr deutlich auf die Unabdingbarkeit der europäischen Verflechtung des Flugverkehrs beziehen würde, die er nicht in

Frage stellen möchte. Dennoch würde ihn interessieren, ob tatsächlich geglaubt würde, dass eine halbe Stunde weniger Betriebszeit einen entscheidenden Einfluss auf die Mobilität der Stadt hätte sowie auf den Luftverkehr in Europa. Auch sei doch zu vermuten, dass sich die Verspätungssituation so einpendeln würde, dass um 23:00 Uhr Ruhe wäre.

Herr Scharnberg stellt fest, dass sich die Volkspetition nicht auf eine Betriebszeitverkürzung von einer halben Stunde beziehe, sondern auf eine Einstellung des Luftverkehrs um 22:00 Uhr. Am Wochenende solle erst um acht Uhr gestartet werden. Dies sei bei allen internationalen Vergleichen – und damit nicht nur Deutschland – ein Wert, der unzweifelhaft zu einer massiven Einschränkung führen würde.

Herr Scharnberg erklärt, dass er die Details des Kopenhagener Flughafens nicht ausreichend kenne, um hier eine Aussage tätigen zu können. Er werde dies zu Protokoll zu geben (Protokollerklärung, siehe Anhang III).

Herr Dr. Tjarks stellt fest, dass die gezeigten Präsentationen sich an einem Punkt widersprochen hätten. Herr Dr. Schwartz habe behauptet, dass es seit Anbeginn der Zeit nie so viele Verspätungen gegeben habe. Die Präsentation der FHG verdeutlichte hingegen, dass es in der Entwicklung der Verspätungszahlen durchaus große Wellenbewegungen gebe und dass man auch schon über den Verspätungszahlen vom vergangenen Jahr gelegen habe. Dies sei für die Einordnung, worüber man hier reden würde, sicherlich nicht ganz irrelevant.

Herr Dr. Schwartz erklärt, dass beide im Recht seien und man sich immer ganz genau ansehen müsste, welcher Vergleich gezogen werde. Er habe von „Nachtflügen“ gesprochen, was bedeute, dass er die Flüge ab 22 Uhr betrachte. Herr Scharnberg hätte die Verspätungsflüge nach 23 Uhr betrachtet. Es gehe um das Nachtflugverbot ab 22 Uhr, das betreffe 8.400 Nachtflüge zwischen 22 Uhr und 6 Uhr – dies stellt ein Allzeithoch dar. Herr Scharnberg könne gerne als Frage formulieren, in welchem Jahr es mehr derartige Nachtflüge gegeben habe.

Herr Dr. Tjarks fragt erneut Herrn Dr. Schwartz, ob dieser die Flüge ab 22 Uhr gezählt habe.

Herr Dr. Schwartz wiederholt, dass ab 22 Uhr die Nachtruhe in Deutschland gelte und die BUE die Nachtflüge ebenfalls so zähle. Zusätzlich habe er auch die verspäteten Starts und Landungen nach 23 Uhr ausgewertet. Letztere bilden die Grundlage für die präsentierten Folien.

Herr Scharnberg erklärt, dass man die Linien- und Touristikflüge nach 23 Uhr zähle, da nur diese Flüge der Verspätungsregelung der Betriebsgenehmigung unterfallen. Alle Flüge vor 23 Uhr hätten einen Anspruch darauf, zu starten und zu landen.

Herr Dr. Tjarks fragt nach den Mehreinnahmen aus der Erhöhung der lärmabhängigen Landeentgelten, die nach Aussage von Herrn Scharnberg einen zweistelligen Millionenbetrag erreichen würden. Herr Dr. Tjarks bittet Herrn Scharnberg, dies nochmal genauer zu quantifizieren, da die eine Seite es so darstellt, dass es sich hier um nur einen geringen Betrag handele und die andere Seite einen Millionenbetrag anführe.

Herr Dr. Tjarks fragt zudem nach der kohärenten Betriebsgenehmigung. Hier gebe es offensichtlich einen Austausch zwischen der BWVI und dem BUND. Herr Dr. Tjarks betont, dass es doch unzweifelhaft sei, dass es diese Betriebsgenehmigung gebe und dass diese auch gelte. Auch wenn diese schon länger bestehe und es seitdem einige Änderungen gegeben habe, würde sie dennoch gelten. Dies sei bei jedem anderen Betrieb auch so.

Herr Dr. Tjarks erklärt, dass in dieser Hinsicht immer wieder die Frage der Nachvollziehbarkeit gestellt werden würde. Hier würde auch ein Antrag der LINKEN vorliegen, der in den Umweltausschuss überwiesen wurde, daher würde sich die Frage stellen, ob man diese Betriebsgenehmigung transparent und für alle nachvollziehbar verfügbar machen könne. Dass diese aufgrund ihrer fachlichen Komplexität nicht für jeden verständlich sei, sei nachvollziehbar. Dennoch sei es ein wichtiger Punkt, hier Transparenz herzustellen.

Herr Dr. Tjarks fragt zudem nach dem Thema Bahnbenutzungsregeln. Dies sei auch ein Thema, das immer wieder relevant ist. Laut den Ausführungen von Herrn Dr. Schwartz sei die Einhaltung sehr gering. Dies sei ein zentrales Thema, um die nächtlichen Flugbewegungen ein wenig abzufedern, indem man weniger Menschen verlärme. Dies sei ja die Idee der Regel gewesen, weshalb man sie so festgesetzt habe.

Herr Dr. Tjarks fragt, ob Herr Scharnberg nochmals etwas zu dem Thema Starts sagen könne. Das Thema verspätete Starts habe man mit EasyJet gehabt und die Frage sei, wie sich dies nun entwickelt habe, nachdem die Airline die Basis aufgegeben habe.

Herr Scharnberg erklärt, dass er die genaue Quantifizierung der Entgelte zu Protokoll nachreichen möchte (Protokollerklärung, siehe Anhang IV). Er erläutert, dass sich die Entgelte je nach Jahr um ca. 140 Mio. Euro bewegen würden. Eine genaue Zahl für das Volumen der Entgelte und was diese nach der Erhöhung im Sommer 2017 gebracht haben, würde nachgereicht werden. Es sei aber nochmals klarzustellen, dass die lärmabhängigen Bestandteile sich nicht nur durch die Lärmzuschläge zusammensetzten.

Herr Scharnberg erklärt, dass die Frage hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit der Betriebsgenehmigung gemeinsam mit der BWVI zu beantworten sei. Die Betriebsgenehmigung liege selbstverständlich vor, habe aber hinsichtlich ihres Gesamtumfangs eine historisch gewachsene Struktur. Auch sei hier deutlich mehr geregelt als ausschließlich die Betriebszeit des Flughafens. Insofern gibt Herr Scharnberg zu bedenken, dass sich aufgrund der Komplexität dieser Betriebsgenehmigung sinnvollerweise fachkundiges Personal damit auseinandersetzen sollte. Gegen die Transparenz durch die Anfragen des BUND habe der Flughafen keine grundsätzlichen Bedenken.

Herr Scharnberg erklärt mit Blick auf die Fragen zu den Bahnbenutzungsregeln, dass dies ein Thema sei, das in der heutigen Sitzung nur angerissen worden sei, und er empfehle, dieses Thema in den Themenspeicher der Allianz aufzunehmen.

Herr Scharnberg weist darauf hin, dass die Bahnbenutzungsregeln anders zu interpretieren seien als von vielen Kritikern, die behaupten würden, dass bestimmte Regeln nicht eingehalten würden. Die Ziffer 2.3 der Bahnbenutzungsregeln sei eben nur ein Bestandteil der Bahnbenutzungsregeln. Die Bahnbenutzungsregelungen enthielten

Regelungen, die besagen, dass bei betrieblichen oder wetterbedingten Zuständen andere Regeln gelten, die angewendet werden könnten. Eine entsprechende Auslegung ist auch von der BWVI ggü. der FLSK bestätigt worden.

Herr Scharnberg unterstreicht, dass es wichtig sei, diesen Punkt in einer vertieften Debatte näher zu klären.

Herr Scharnberg erklärt in Bezug auf die verspäteten Starts, dass eine gesicherte Prognose hier schwierig sei, insbesondere aufgrund der unsicheren Komponenten Wetter und Flugsicherung. Dennoch habe EasyJet seine Basis am Flughafen Hamburg Ende März 2018 geschlossen. Er sei sich sicher, in den Zahlen der verbleibenden neun Monate des Jahres 2018 einen Effekt zu sehen, was die Starts von EasyJet anbelange. Herr Scharnberg geht davon aus, dass die Zahlen 2018 nicht das Niveau des Vorjahres erreichen würden.

Frau Dr. Schaal nimmt Bezug auf das von Herrn Scharnberg angesprochene Thema Siedlungsdruck. Hier stelle sich die Frage, ob aus Sicht des Flughafens die bestehende Siedlungsbeschränkung ausgeweitet werden solle.

Frau Dr. Schaal nimmt Bezug auf den Punkt der längerfristigen Berechenbarkeit von Lärm, wie es Herr Scharnberg erklärt habe. Hier stelle sich die Frage, wie sich der Flughafen dies vorstellen könne.

Frau Dr. Schaal nimmt Bezug auf die Ausführungen von Herrn Scharnberg hinsichtlich Verspätungsgründe und Auslastung des europäischen Flugverkehrs. Hier habe der Flughafen erklärt, dass die Nachwuchsentwicklung der Flugsicherung nicht ausreichend sei. Frau Dr. Schaal erkundigt sich, was Hamburg tun könne, um hier mehr Druck zu machen. Auch sei die Technik als Verspätungsgrund genannt worden, was nochmal zu erklären sei.

Frau Dr. Schaal fragt mit Bezug auf die Tagesrotation, wie man an die Daten der systemimmanenten Verspätungen herankäme, die ja meist bei den Fluggesellschaften liegen würden. Hier sei die Frage, ob es eine rechtliche Grundlage gäbe, an die Daten heranzukommen.

Frau Dr. Schaal ergänzt mit Blick auf die Ergebnisse der Entgelterhöhung, dass die Statistiken nach verschiedenen Komponenten, die für sie wichtig seien, aufzuspalten wären. Dies sei bei der Betrachtung der Verspätungssituation wichtig, um zu schauen, ob die Erhöhung tatsächlich Wirkung entfaltet habe und an welcher Schraube man noch drehen könne.

Herr Scharnberg erklärt, dass die Aussagen zum Siedlungsdruck nicht bedeuten würden, dass der Flughafen stärkere Maßnahmen zur Siedlungssteuerung fordere. Dies würden andere Flughäfen durchaus intensiver machen als Hamburg, die Aussage sei nur so zu verstehen gewesen, dass durch den Siedlungsdruck, der in Hamburg herrsche, die Lückenbebauung und damit auch die Betroffenheit durch Fluglärm zunehme und stärker an den Flughafen heranrücke bzw. um den Flughafen herum wachse. Dies sei insofern ein Zielkonflikt, da die Menschen wohnen müssten, gleichzeitig ergebe sich aber eine historische Lage des Flughafens, die hier auch ebenso selbstverständ-

lich zu berücksichtigen sei. Die Ausführungen dazu seien also eher als Analyse zu verstehen gewesen, weniger als eine neue Forderung.

Herr Scharnberg erklärt in Bezug auf den genannten Punkt der „Vorhersehbarkeit", dass seine Ausführungen dazu als Warnsignal zu deuten seien. Im Umweltausschuss sei unter anderem der Vorschlag gemacht worden, dass zukünftig mehr über der Innenstadt geflogen werden solle. Vor diesem Szenario könne aber nur dringend abgeraten werden, da sich dieses Thema höchstwahrscheinlich potenzieren würde, wenn bestehender Verkehr plötzlich anders verteilt werden würde. Verlässlichkeit und Vorhersehbarkeit von Fluglärm über einen langen Zeitraum seien „Errungenschaften", die man nicht leichtfertig zur Disposition stellen sollte.

Herr Scharnberg ergänzt zu der Fragestellung, was man im Bereich europäische Flugsicherung unternehmen könne, um Verbesserungen herbeizuführen, dass dies kein Thema sei, das ausschließlich aus Hamburg heraus bewegt werden könne. Hamburg habe jedoch in diesem Jahr eine besondere Rolle im Bereich der Verkehrsministerkonferenz, die auch einen Schwerpunkt im Luftverkehr habe, Das wäre eine gute Gelegenheit, um auf das Problem aufmerksam zu machen.

Herr Scharnberg bittet Frau Pieroh-Joußen um Ergänzung bei der Fragestellung, inwiefern eine rechtliche Grundlage gegeben sei, um an die Daten der systemimmanenten Verspätungen heranzukommen. Nach dem Verständnis des Flughafens gebe es keine explizite Rechtsgrundlage, was die Lieferung konkreter Daten an die BUE anbelange. Faktisch gebe es das gemeinsame Verständnis, dass Airlines diese Tagesrotation komplett liefern müssten. Ein großer Teil der Airlines würde dies auch tun, es gebe aber auch Airlines, die hier nicht ganz den Erwartungen nachkämen. Hier würde aber gemeinsam hinterhergegangen werden, und der Flughafen unterstütze die BUE in ihrer Arbeit.

Frau Dr. Pieroh-Joußen erklärt, dass es rein faktisch so sei, dass es eine Regelung im Luftfahrthandbuch gebe, wo lediglich genannt ist, dass nachweislich unvermeidbare Verspätungen zulässig seien. In dieser Regelung fehle jedoch die Verpflichtung, die Verspätungsgründe zu benennen. Es fehle daher faktisch eine Rechtsgrundlage zur Benennung der Verspätungsgründe.

Frau Dr. Pieroh-Joußen ergänzt, dass es in der Pünktlichkeitsoffensive die Selbstverpflichtung gebe, bis zum 15. des Folgemonats die Verspätungen zu benennen. Dies funktioniere bei einigen Airlines sehr gut, hier würde die Planungsrotation sehr gut dargestellt, leider seien dies aber nicht alle Airlines.

Frau Dr. Pieroh-Joußen erläutert, dass die Airlines, die nicht der Pünktlichkeitsoffensive beigetreten seien, durch die BUE in jedem Einzelfall mit der Bitte um Nennung der Verspätungsgründe angeschrieben würden. Wenn die Airline hier nicht reagiere, würde die BUE zum Teil Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten. Es gäbe Airlines, die im Ausland ihren Hauptsitz hätten und gar nicht antworten würden, insofern sei der Nachgang hier sehr mühsam.

Herr Jahn fragt, was die Initiativen unternehmen könnten, um das sich in ganz Europa stellende Problem der Verspätungen in den Griff zu bekommen und mehr Druck auszuüben. Hier sei unklar, wer die richtige Stelle ist.

Herr Scharnberg erklärt, dass dieses Thema als Herausforderung nicht nur bei der FHG angekommen sei, sondern unlängst auch bei den national Verantwortlichen, die für den europäischen und auch nationalen Luftraum verantwortlich seien. Man wisse bereits von ganz praktischen Initiativen, wenn es bspw. um das Thema Nachwuchsrekrutierung bei der Luftsicherung ginge.

Herr Scharnberg erklärt, dass es hier ähnlich sei wie bei der Bundespolizei, wenn der Innenminister verkündet, er schaffe 3.000 neue Stellen. Diese Leute müssten – um beim Beispiel der Flugsicherung zu bleiben - gesucht und dann vier Jahre ausgebildet werden. Dies führe dazu, dass Linderung nicht sofort eintrete, wenn Rekrutierungsmaßnahmen gestartet werden. Das Problem sei auf allen Ebenen angekommen.

Herr Scharnberg ergänzt, dass sich die FHG darüber hinaus vorstellen könnte, dass eine neue Initiative im Bereich „Single European Sky“ durch die BWVI gestartet werden würde. In den USA gebe es eine deutlich homogenere Organisation der Flugsicherung bzw. eine Durchlässigkeit der verschiedenen Lufträume, auf die sich alle 50 Bundesstaaten verständigt hätten.

Herr Scharnberg ergänzt, dass es in Europa derzeit anders aussehe: Zwar gebe es auch hier seit Jahren die Initiative „Single European Sky“, um die Durchlässigkeit der verschiedenen Lufträume deutlich zu erhöhen, sodass die Personalbindung nicht mehr so groß sei und Übergaben und Umroutungen nicht mehr nötig seien. Die Flugsicherung würde in allen Mitgliedsländern der EU unterschiedlich viel kosten, was gleichzeitig die Planbarkeit von Verkehren erheblich erschwere. Dies sei eine Initiative, die man sicherlich aus Hamburg über das Bundesverkehrsministerium anstoßen könne.

Frau Dr. Reuter erklärt, dass Hamburg den Vorsitz bei der nächsten Verkehrsministerkonferenz habe und bei dem zuständigen Senator das Thema als Schwerpunktthema angemeldet worden sei, sodass sich das Thema auf der Tagesordnung wiederfinde.

Herr Dr. Schwartz erklärt, dass die Frage in Bezug auf die unterschiedliche Zählweise der Nachtflüge geklärt worden sei. Es habe 8.400 Flüge im Zeitraum 22-6 Uhr, also in der nächtlichen Ruhezeit gegeben, dies sei bisher unüberboten, und er hoffe, dass dies auch nicht überboten werde in diesem Jahr.

Herr Dr. Schwartz antwortet auf die Frage zu den Starts von EasyJet, dass EasyJet insgesamt weniger Flüge ab und an Hamburg habe, aber die Flüge, die noch stattfänden, u.a. nach Manchester und London-Gatwick, nach wie vor durch verspätete Starts auffallen würden. Zudem sei hinzuzufügen, dass unter den aktuell 15 schlechtesten Verbindungen zwei Mal EasyJet liegen würde, mit Starts nach 23 Uhr. Die Performance sei genauso schlecht wie im letzten Jahr.

Herr Dr. Schwartz fragt mit Blick auf die Zuverlässigkeit von Ryanair, ob es richtig sei, dass von den vier schlechtesten Verbindungen zwei auf Ryanair zurückzuführen seien?

Herr Dr. Schwartz fragt in Bezug auf die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln, ob es eine außergewöhnliche Verkehrslage sei, wenn in 364 von 365 Nächten die Bahnbenutzungsregeln 2.3 nicht eingehalten werden würde?

Herr Scharnberg antwortet, dass er die Zahlen von Herrn Dr. Schwartz zu den schlechtesten Verbindungen von Ryanair nicht nachvollziehen könne. Ryanair habe inzwischen eine Verkehrsmenge, die der von EasyJet mit Base entspreche, und die Verspätungen seien nicht annähernd vergleichbar.

Herr Scharnberg stellt klar, dass es beim Thema Verspätungen keine direkte Korrelation zwischen einer Airline im Low-Cost-Segment gebe, die eine Bodenzeit von 25 oder 30 Minuten Bodenzeit habe, und einer Airline, die 50 Minuten Bodenzeit habe.

Herr Scharnberg erklärt, dass man das Thema Bahnbenutzungsregeln bisher in der Sitzung nur angekratzt habe und dass er deswegen empfehlen würde, dies als gesondertes Schwerpunktthema einer Allianz-Sitzung zu behandeln.

Herr Scharnberg betont nochmals, dass die Bahnbenutzungsregeln ein Gesamtwerk seien und keine Einzelregelungen. So seien sie auch zu bewerten. Daher müsse auch berücksichtigt werden, aus welchem Grund bestimmte Teile der Bahnbenutzungsregeln angewendet bzw. nicht angewendet würden. Es sei eben nicht so, dass man pauschal sagen könne, dass jeder Flug über eine bestimmte Richtung abzuwickeln sei, unabhängig davon, wie sich das Wetter verhalte und wie die Betriebssituation tatsächlich sei.

Herr Dr. Duwe fragt vor dem Hintergrund der Möglichkeit, Flüge umzuleiten, wie hier die rechtliche Lage sei. Zudem sei gestern nur ein Flugzeug später als 23 Uhr gekommen, und es stelle sich die Frage, welche Extrakosten der Flughafen habe, gegenüber dem Zeitpunkt, wenn um 23 Uhr alle Maschinen da seien, und ob man sich vorstellen könne, dass dies auch Kosten seien, die man irgendwie in Rechnung stellen könne. Personalkosten seien beispielsweise nachweisbar.

Herr Scharnberg erklärt, dass dies stark von der Menge der Verspätungen abhänge. Der Flughafen habe grundsätzlich eine 24 Stunden Betriebspflicht, und es würden längst nicht alle Kollegen nach dem letzten Flug den Flughafen verlassen. So seien beispielsweise bei den Bodenverkehrsdiensten, der Vorfeldkontrolle und auch der Feuerwehr Dienste weiterhin besetzt. So habe man weiterhin Bodenpersonal, das die Abfertigungen vornehmen müsse.

Herr Scharnberg erklärt, dass dies daher völlig unabhängig von der Frage sei, wie viele Flüge in der Nacht stattfinden würden. Selbstverständlich mache es einen Unterschied, ob man zehn Verspätungen in der Nacht habe oder nur eine. Daher sei die Zuordnung dieser Kosten eine vergleichbar schwierige.

Herr Scharnberg antwortet in Bezug auf die rechtliche Situation zu umgeleiteten Flügen: Wenn ein Flug zwischen 23 und 24 Uhr landen möchte, dann habe dieser nach derzeitigem Recht einen Anspruch darauf, wenn nachgewiesen werden könne, dass die Verspätung unvermeidbar war. Daher würde keine Airline darüber nachdenken,

den Flug umzuleiten, wenn sie davon ausgehe, rechtfertigende Gründe für die Verspätung zu haben.

Herr Scharnberg ergänzt, dass dies anders sei bei Verspätungen nach 00:00 Uhr: Hier müsse zunächst ein Antrag gestellt werden, und wenn dieser nicht genehmigt werden würde, dann würde die Airline zwangsläufig umgeleitet werden. Dies sei dann keine Entscheidung der Airline, ob sie am eigentlichen Zielflughafen um 00:30 Uhr landen könne, sondern eine Entscheidung der Fluglärmschutzbeauftragten. Diese prüfe, ob die Gründe wirklich ausreichend seien.

Herr Scharnberg erklärt für den Fall, dass der Flug es nicht rechtzeitig schaffe, am Flughafen einzutreffen und keine Genehmigung vorläge, dass dieser dann durchstarten müsste, um nach Hannover oder einem anderen Ausweichflughafen zu fliegen. Dies habe es in der Vergangenheit schon gegeben.

Frau Dr. Pieroh-Joußen fügt hinzu, dass es auch schon Flüge gegeben habe, die keine Genehmigung hatten und trotzdem gelandet seien. Dies seien unzulässige Flüge, damit ein Tatbestand für eine Ordnungswidrigkeit, und sie würden entsprechend geahndet werden.

Herr Kraft erklärt mit Bezug auf den Diskussionspunkt des „Heranrückens der Siedlungen“, dass ihm kein Fall bekannt sei, wo der Flughafen beim Flächennutzungsplan nicht Hauptbetreiber und Genehmiger solcher Baumaßnahmen gewesen sei, und ihm sei auch kein Fall bekannt, wo der Flughafen in irgendeiner Form gegen die Freie und Hansestadt Hamburg geklagt hätte.

Herr Kraft fragt, ob der Flughafen dies bestätigen könne. Insofern könne er sich nicht erklären, wie es zu einem „Heranrücken“ gekommen sei, zumal für den Flughafen eine Menge an Wohngebieten abgerissen worden seien. Damit vertrete er die Ansicht, dass der Flughafen in die Stadt hineingewachsen sei.

Herr Kraft fragt, ob der Flughafen zustimmen könne, dass Langenhorn, Niendorf, Hummelsbüttel, Poppenbüttel, Schnelsen, Stellingen, Eidelstedt, Altona usw. auch zur Stadt Hamburg gehörten?

Herr Kraft erklärt, dass der Flughafen vor rund zehn Jahren verkündet habe, dass am Flughafen um 22 Uhr das letzte Flugzeug gelandet sei und die Lichter ausgingen. Dies habe Herr Kraft als positive Zusage genommen, daher wundere er sich jetzt, warum der Flughafen von dieser Zusage abweiche.

Herr Kraft stellt fest, dass die Volksinitiative die minimale Lösung einfordere und dass diese sehr viel Rücksicht auf den Luftverkehr und die Wirtschaft nehme. Bei anderen Stadtflughäfen, wie z.B. Stockholm oder London-City, seien die Regelungen restriktiver: Stockholm habe feste Betriebszeiten, maximal von 7:00 Uhr bis 22:00 Uhr ohne Verspätungsregelung, und London City habe Betriebszeit bis 22:00 Uhr mit einer halben Stunde Verspätungsregelung.

Herr Kraft ergänzt mit Blick auf das Thema Berechenbarkeit, dass Stockholm eine gesicherte Nachtzeit an Wochenenden habe. Die Berechenbarkeit sei ein wichtiger Punkt, den die Initiativen teilen würden, und dieser müsse auch für die Anwohner gelten.

Herr Kraft fragt, ob es möglich sei, wie in Stockholm eine gesicherte Zeit von mehreren Stunden am Wochenende zu haben, in denen garantiert nicht geflogen werde, oder ob als anderer Teil von Best-Practice es für den Flughafen akzeptabel sei, dem Beispiel von London zu folgen und bspw. an Feiertagen den Anwohnern 24 Stunden Ruhe zu geben.

Herr Kraft erklärt, dass aus seiner Sicht der Flughafen keine 107 Jahre alt wäre, das gelte vielmehr für den Luftschiffhafen Hamburg. Nach seiner Erinnerung sei es so gewesen, dass es die erste offizielle Genehmigung 1920 gegeben habe. Er gehe zwar davon aus, dass es auch schon vor dem ersten Weltkrieg eine Genehmigung gegeben habe, allerdings sei die für Luftschifffahrt ausgestellt gewesen.

Herr Scharnberg unterstreicht, dass mit 107 Jahre Flughafen gemeint sei, dass die Gründungsväter sich zu einem Zeitpunkt mit den Stadtverantwortlichen entschlossen hätten, am hiesigen Standort Luftverkehr zu betreiben. Selbstverständlich unterliege dieser der Innovation und dem technischen Fortschritt. Dass damals Luftschiffe und heute Strahlflugzeuge im Fokus standen, sei dem technischen Fortschritt geschuldet. Der Flughafen spreche dennoch von 107 Jahren Flughafen, da auch Luftschiffe fliegen würden.

Herr Scharnberg erklärt, dass aus Sicht des Flughafens die Forderung der Volkspetition, die Betriebszeit auf 22 Uhr zu beschränken und am Wochenende erst ab acht Uhr morgens zu starten, definitiv keine „minimale“ Lösung sei.

Herr Scharnberg stellt klar, dass die angeführten Flughäfen Bromma und London-City Airport im Vergleich der Ruhezeiten zu Hamburg keine repräsentativen Beispiele seien. Der Flughafen Bromma habe durch die Bildung des Flughafens Arlanda, der 40 km vor Stockholm läge, eine ganz andere Situation und ein ganz anderes Verkehrsergebnis. Das gleiche gelte für London-City Airport, da London über mindestens fünf bis sechs Flughäfen verfüge und somit die Verkehrsverteilung völlig anders aussehe. Dies sei auch insofern ein Unterschied, da Verkehre in London auch rechtlich gesehen zwischen den verschiedenen Flughäfen verteilt werden könnten. Insofern sei die Regelung für diese Flughäfen nur ganz schwer übertragbar.

Herr Scharnberg erklärt in Bezug auf das von Herrn Kraft angeführte Zitat zum frühzeitigen Betriebsende am Flughafen Hamburg, dass es ihn wundern würde, wenn sich Hamburg Airport dahingehend geäußert hätte, da sich die Betriebszeit in den letzten Jahrzehnten nicht geändert habe. Herr Scharnberg fragt Herrn Kraft nach der historischen Quelle.

Herr Scharnberg erklärt, dass selbstverständlich alle anderen Stadtteile auch Teile Hamburgs seien. Die vorangegangenen Ausführungen seien dahingehend zu verstehen gewesen, dass die Festlegung von Betroffenheiten, sofern man den Lärm gerecht verteilen wollen würde, eine sehr schwierige Aufgabe sei.

Herr Scharnberg hält fest, dass man, wenn man einen Flughafen betreiben und eine Stadt entwickeln wolle, dringend darauf zu achten habe, sehr lange an bestehenden Regelungen zur Lärmverteilung festzuhalten und diese möglichst stabil zu halten, damit Menschen sich darauf einstellen könnten. Insbesondere wenn sie in der Stadt umziehen oder bauen wollten, sei es wichtig, dass man sich darauf einstellen könne, wie und wo Flugbetrieb stattfinde.

Herr Scharnberg erklärt in Bezug auf das Thema Siedlungsentwicklung, dass ihm nicht bekannt sei, dass Wohngebiete in jüngster Vergangenheit durch Zutun des Flughafens abgerissen worden seien. Auch würde man mit „Heranrücken von Siedlungen“ nicht meinen, dass diese unmittelbar am Grenzzaun des Flughafens entstehen würden. Allerdings hätte man heute ja auch bereits Beschwerden von Menschen, die deutlich jenseits der 10 NM wohnen würden. Insofern müsse der Flughafen die Siedlungsentwicklung deutlich weiträumiger betrachten.

Herr Scharnberg führt aus, dass vom Grundsatz her die Siedlungsentwicklung seit den 70er Jahren für Hamburg rund um den Flughafen untersucht worden sei. Dies sei auch ein Thema für den Themenspeicher, das der Flughafen gerne vorstelle.

Herr Scharnberg erklärt, dass man diese Untersuchung näher studieren sollte, da man unzweifelhaft feststellen würde, dass die Bebauung in verschiedenen Umkreisen um diesen Flughafen deutlich zugenommen habe und dadurch unterschiedliche neue Betroffenheiten entstanden seien.

Herr Scharnberg räumt ein, dass die Besiedlung notwendig gewesen sei, da es ebene eine wachsende Metropolregion sei, die aber eben immer stärker in den Auswirkungsbereich des Flughafens herangerückt sei. Damit seien nicht nur „die letzten 400 Meter um den Zaun herum“ gemeint, hier gebe es bereits harte Regelungen, die eine Besiedlung in diesem Bereich verhindern würden. Wenn heute z. B. über Anflüge aus Osten gesprochen werde, dann würde man im Siedlungsvergleich über die Jahre sehen, dass früher eben nicht über diese Zahl an Siedlungen und Wohnbebauung geflogen werden musste.

Herr Schubert fragt Herrn Scharnberg, vor dem Hintergrund der rechtlichen, gesamtgesellschaftlichen und europäischen Regelungen, die einen ziemlich festnageln würden, wo man ansetzen könne. Herr Schubert fragt, ob man beispielsweise die Betriebsgenehmigung des Flughafens fürs Landen an die Bestimmung koppeln könne, dass die Verspätungsgründe der Airlines innerhalb von einer Woche vorliegen und geprüft werden müssten.

Herr Schubert erklärt, dass man doch irgendwo anfangen müsse, Haken einzuschlagen und die rechtliche Situation in der Betriebsgenehmigung so zu verändern, dass das geforderte Ergebnis, nämlich ein bestimmungsgemäßer Betrieb des Flughafens, erreicht werden könne.

Herr Schubert fragt Herrn Scharnberg, ob er ihn dahingehend richtig verstanden habe, dass eine Betriebseinschränkung auf 22:00 Uhr am Abend weniger schlimm sei als eine Beschränkung am Morgen, wonach der Betrieb am Wochenende erst um acht Uhr aufgenommen werden könnte.

Herr Schubert erklärt, dass man sich seitens des Flughafens erklären solle, ob möglichweise eine Beschränkung auf 22:30 Uhr möglich sei bzw. an welcher Stellschraube man sonst drehen könne und welche Vorschläge man machen könne.

Herr Thering führt aus, dass er vernommen habe, dass die FHG es ablehne, die Forderung der Initiativen hinsichtlich einer Betriebseinschränkung auf 22 Uhr zu übernehmen, hier habe er auch Verständnis für. Jedoch müsse man zeigen, dass man der Initiative auch entgegenkommen würde. Die Fluglärmschutzkommission habe einen Beschluss gefasst, dass die Verspätungsregelung um eine halbe Stunde reduziert werden solle, dies sei ein minimal invasiver Eingriff.

Herr Thering erklärt gehört zu haben, dass dies lediglich 0,6 Prozent aller Flüge betreffen würde. Er fragt, ob das denn aus Sicht des Flughafens zumindest eine Möglichkeit wäre, der man sich anschließen könne. Die Fraktionen im Rathaus seien sich da weiterhin nicht einig, diese hätten sich mit dem Thema noch nicht ausreichend beschäftigt. Daher stelle er sich die Frage, ob dies eine Möglichkeit sei, den fluglärmgeplagten Anwohnern etwas entgegen zu kommen.

Herr Scharnberg erklärt, dass man sich in die Gegenseite grundsätzlich hineinversetzen könne, jedoch würde man hier über die Einhaltung von geltendem Recht sprechen. Der Flughafen habe eine bestandskräftige Genehmigung, auf der er seit Jahren unverändert operiere. Und auch der Beschluss der FLSK bedeute eine spürbare Einschränkung der bestehenden Betriebsgenehmigung.

Herr Scharnberg stellt abschließend klar, dass in Hamburg vermutlich kein Unternehmer zu finden sei, der freiwillig seine Betriebsgenehmigung einschränke und damit die Möglichkeit seines Gewerbebetriebs reduziere. Dies sei die zentrale Schwierigkeit. Man könne auch rechtlich nicht einfach in eine Betriebsgenehmigung eingreifen. Zudem habe der Flughafen Hamburg noch einen privaten Minderheitsgesellschafter, der nach einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren eben auch die Ausnutzung dieses Gewerbebetriebs zu den bekannten Zeiten und zu einem bestimmten Anteil mitgekauft habe.

Herr Scharnberg betont, dass es daher für einen Flughafenvertreter bei allem Verständnis für die Belange der Betroffenen nicht möglich sei zu sagen, dass man eigenständig diese Betriebsgenehmigung einschränken wolle. Mit Blick auf die Anbindung an den europäischen Luftverkehr und die auch bereits bestehenden stringenten Nachtflugbeschränkungen hielte er eine solche Einschränkung auch verkehrspolitisch für nicht richtig.

Frau Müller erklärt, dass ganz bewusst ein weiterer Tagesordnungspunkt auf der Agenda stehe, wo politische Stellungnahmen von den Abgeordneten der einzelnen Fraktionen gemacht werden könnten.

Frau Müller sehe in den Ausführungen eine klare Positionierung von Herrn Scharnberg im Namen der FHG.

Frau Müller erklärt, dass alle Fragen durch die entsprechenden Stellungnahmen beantwortet worden seien. Selbstverständlich sei auch deutlich geworden, dass es zwi-

schen den beiden Impulsreferaten eine ganze Menge an unterschiedlichen Positionen geben würde, wenngleich dies auch die Aufgabe der Allianz sei, sich dies anzuhören.

Frau Müller appelliert, dass dennoch darüber nachzudenken sei, ob es etwas gebe, das man gemeinsam bewegen könne.

Frau Müller leitet den nächsten Tagesordnungspunkt ein. Man habe sich darauf verständigt, sich nun Statements der in der Bürgerschaft vertretenen Parteien anzuhören, die auch hier Mitglieder der Allianz seien.

Frau Müller erinnert an die Zeitvorgabe von 3 bis 5 Minuten und dass es wirklich darum gehe, nicht erneut in die Analyse einzusteigen, sondern vielmehr zu beantworten, welchen Stand man vor dem Hintergrund der Informationen, die man in der Allianz und auch im Umweltausschuss erhalten habe, derzeit habe.

- **Politische Statements (je 3 bis 5 Min.) mit anschließender Diskussion**

Frau Oelschläger erklärt für die AfD-Fraktion, dass auch diese Diskussion noch einmal eine Reihe von Maßnahmen aufgezeigt habe, die man noch ergreifen könne. So sei ein wichtiger und auch relativ schnell umsetzbarer Punkt beispielsweise die Verschärfung der Nachweispflicht seitens der Fluggesellschaften, damit die Fluglärmschutzbeauftragte den Verspätungsgründen nicht nachlaufen müsse. Außerdem sei davon auszugehen, dass ab diesem Moment auch sehr viel mehr von den Fluggesellschaften selbst erklärt werden würde.

Für Frau Oelschläger seien weitere Bemühungen des Flughafens und der Fluggesellschaften unabdingbar. Es sei jedoch erfreulich, dass ein Bewusstsein dafür vorhanden und an dem Versuch, Landungen entsprechend vorzuverlegen, auch bereits erkennbar sei.

Frau Oelschläger verdeutlicht, dass niemand etwas dagegen sagen könne, wenn das Wetter schlecht sei und aus diesen Gründen eine Verspätung stattfände. Keinerlei Verständnis würde jedoch bei regelmäßig verspäteten Umläufen vorliegen, da Lärm und die regelmäßige Störung der Nachtruhe letztendlich krank mache.

Frau Oelschläger sieht noch viele kleine Stellschrauben, an denen man auch politisch etwas tun könne, und unterstreicht, dass mit Hilfe des Flughafens und der Fluggesellschaften weiter an der Lärmvermeidung gearbeitet werden müsse. Eine Beschränkung der Betriebszeit, von der man rechtlich und funktional keine Idee habe, solle daher nicht der nächste Schritt sein.

Frau Dr. Schaal erklärt für die SPD-Fraktion, aus der Diskussion im Ausschuss für Umwelt und Energie der Hamburgischen Bürgerschaft habe sich ergeben, dass es eine große Mehrheit dafür gebe, die Verspätungen abzubauen. Jedoch sei kein Konsens über den Vorschlag der Volkspetition erkennbar, die Betriebszeit des Flughafens auf 22 Uhr zu begrenzen.

Darum sollte man so zu verfahren, wie es die Fluglärmschutzbeauftragte aus Frankfurt vorgeschlagen habe, und jene Dinge regeln, wo Handlungsmöglichkeiten bestünden.

Gerade in der heutigen Sitzung habe man erfahren, dass es keine Rechtsgrundlage gebe, den Airlines die Daten und Informationen abzuverlangen, wenngleich diese Daten nötig wären, um zu erkennen, ob eine Verspätung vermeidbar, nicht vermeidbar oder möglicherweise systemimmanent war.

Frau Dr. Schaal erklärt, dass man ein strenges Reglement durch den 16-Punkte-Plan aufgebaut habe, u.a. auch für die Durchführung von Ordnungswidrigkeitsverfahren. Diese müsse man sich in Bezug auf ihre lenkende Wirkung nochmal näher ansehen und ggf. nachsteuern.

So müsse man an die Pilotennamen herankommen, da die Durchführung eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens ansonsten nicht möglich sei. Hier müsse die Rechtslage nochmals genauer geprüft werden.

Frau Dr. Schaal erläutert, dass man im Umweltausschuss bereits darüber diskutiert habe, ob Flugplanänderungen helfen könnten, Verspätungen über 23.00 Uhr hinaus zu vermeiden. Hier habe es bereits erfreuliche Beispiele gegeben. Es sollte geprüft werden, wo es weiteren Handlungsbedarf gebe. Es wäre gut, wenn man bereits bei der Aufstellung von Flugplänen von vornherein einen Zeitpuffer einplanen bzw. gleich prüfen würde, ob zu enge Umläufe einer Maschine am Ende eines Tages zu Verspätungen führen könnten.

Ferner könnte der Flughafen gezielt mit den Airlines das Gespräch suchen, die regelhaft einen hohen Verspätungsanteil auf ihren bedienten Strecken hätten. So würde man in Frankfurt verfahren. Dort hätte man einen Handlungsrahmen entwickelt, nach dem man dann verfahre. Wenn man dann noch eine sichere Rechtsgrundlage hätte, könnte hier etwas machbar sein.

Hinsichtlich weiterer Maßnahmen hätte es zum aktuellen Zeitpunkt weder mit dem Koalitionspartner noch mit dem Senat eine Abstimmung gegeben, so dass sie lediglich ihre persönliche Auffassung mitteilen können.

Es wäre gut, wenn die einzelnen Airlines sich verpflichten könnten, bestimmte Quoten von vermeidbaren Verspätungen nicht zu überschreiten. Dies sei als „airlinebezogene“ Obergrenze zu verstehen. Wenn hier eine bestimmte Anzahl an Verspätungen überschritten sei, müsse gehandelt werden.

Sie könne sich auch vorstellen, gegen Starts nach 23 Uhr vorzugehen. Es sei eigentlich niemandem klar zu machen, dass ein startendes Flugzeug die Verspätungsregelung in Anspruch nehme.

Frau Dr. Schaal sieht zudem ein weiteres freiwilliges Lärmschutzprogramm des Flughafens als wichtige Maßnahme an, um den Flughafenanliegern entgegenzukommen. Ein solches Lärmschutzprogramm sei bereits im 16 Punkte-Plan zugesagt worden.

Der Diskussionsprozess sei noch nicht abgeschlossen.

Frau Dr. Schaal informiert u.a. Herrn Thering und Herrn Duwe sowie die anderen Kollegen der Bürgerschaft, dass man mit einer Vorlage am 20.6. wahrscheinlich noch nicht rechnen könne, sondern erst zur nächsten Bürgerschaftssitzung.

Frau Dr. Schaal bemerkt ganz persönlich, dass Sie selbst auch zu denjenigen gehöre, die unter Lärm zu leiden hätten, sie selbst wohne in Lokstedt – nahe dem NDR, auch diese Gegend nahe der Einflugschneise sei von Fluglärm berührt. Wenn es bei ihr ruhig sei, würde sie die Beschwerdemails von der anderen Seite der Stadt erhalten.

Herr Dr. Tjarks erklärt, dass die Koalition noch keine gemeinsame Meinung habe. In der Sache sei das Thema relativ kompliziert. Man sei sich übergreifend einig, dass die Verspätungszahlen zu hoch seien. Die Maßnahmen, die wirken und die man umsetzen könne, um die Verspätungszahlen zu reduzieren, seien nicht ganz trivial zu treffen. Für eine Einschränkung der Betriebszeit gebe es keine Mehrheit in der Koalition.

Herr Dr. Tjarks gibt zu bedenken, dass man natürlich viele Punkte an Maßnahmen aufschreiben könne, wenn diese dann aber nicht wirkten, sei dies auch nicht der richtige Weg. Zumal die Verspätungssituation auch in 2018 nicht den Eindruck macht, deutlich besser zu werden. Daher sei die Frage, wie man diese Entwicklung ändern könne.

Herr Dr. Tjarks verweist auf die Ausführungen von Frau Dr. Schaal, die bereits einige Maßnahmen genannt habe, für die man einen Konsens habe. Dazu zählen u.a. die Datenerhebung bei Pilotennamen, das Einleiten von OWI-Verfahren, das Erheben und die Erhöhung von Gebühren sowie die Gewinnabschöpfungen. Speziell bei dem Thema Gewinnabschöpfung sei man bundesweit Vorreiter, jedoch würden die Airlines sicher dagegen klagen, und man müsse nun abwarten, wie dies ausgehe.

Herr Dr. Tjarks sieht die freiwillige Flugplangestaltung als weiteres Thema und verweist auf die Expertenkommission und die Erkenntnisse, die man aus Frankfurt ziehen könne. Die Frage sei auch hier, ob sich dies durch vernünftige Kommunikation realisieren lasse, ohne mit der geltenden Betriebszeit in Konflikt zu geraten. So sei erdenklich, dass der Flugplan nach hinten etwas früher ende, um mehr Verspätungspuffer zu haben.

Herr Dr. Tjarks ergänzt, dass er als eine weitere Maßnahme das Thema Slot-Monitoring sehe, denkbar wäre hier, dass man Slots, sofern sie in Konkurrenz vergeben würden, eher an pünktlichere Airlines vergeben würde.

Herr Dr. Tjarks verweist auf die Ausführungen von Frau Dr. Schaal zum Lärmschutzprogramm. Auch hier müsse man sich in Anbetracht der bisher nicht abgerufenen Mittel überlegen, wo man entsprechend nachjustieren könne. Dies sei jedoch kein Thema, das die Auseinandersetzung um die Verspätungen nach 23 Uhr löse.

Herr Dr. Tjarks gibt zu bedenken, dass nicht alles, was die Problematik um die Verspätungssituation ausmache, in Hamburg verursacht worden sei. Es sei deutlich geworden, dass der Flughafen eine Menge unternehme, um positiven Einfluss auf die Verspätungssituation zu nehmen. Dies sei auch das Resultat dieser Allianz.

Herr Dr. Tjarks unterstreicht, dass man weiter ausloten müsse, was man noch unternehmen könne. Insbesondere seien zwei Punkte noch zu diskutieren, wenngleich diese sehr kompliziert seien. Hier sei zum einen der Beschluss der FLSK zu nennen. Es stelle sich die Kernfrage, ob man die Verspätungsregelung an irgendeinem Punkt von der Genehmigungsfiktion auf eine Einzelausnahmegenehmigung umstellen könne. Es sei

jedoch äußerst strittig, ob dies mit der derzeit geltenden Betriebsgenehmigung überhaupt möglich sei. Dies müsse man sich insofern sehr genau ansehen.

Herr Dr. Tjarks schließt sich den Ausführungen von Frau Dr. Schaal an, dass es ihm argumentativ äußerst schwer falle zu begründen, warum Flugzeuge nach 23 Uhr noch starten müssten. Bei verspäteten Landungen sei dies eher zu begründen.

Herr Dr. Tjarks führt als zweiten Punkt an, dass man klären müsse, ab wann man Airlines anspreche, ab wann man Ordnungswidrigkeitsverfahren einleite, und wie man schwarze Schafe identifiziere. Hier sei insbesondere zu klären, wo die Schwelle liege. Derzeit liege die Schwelle bei 30 Prozent Verspätungsanteil über 3 Monate bei mindestens 4 Flügen die Woche.

Herr Dr. Tjarks erklärt, dass man sich die Frage stellen müsse, wo man mit den Verspätungszielzahlen hinkomme. Die Bürgerschaft habe im Jahr 2016 beschlossen, dass im Haushaltsplan 2017/2018 die Verspätungszielzahl von 550 pro Jahr sein solle. Dies sei Beschlusslage, insofern sei dies ernst zu nehmen. Gleichwohl würde diese Zielzahl deutlich unter dem 10-jährigen Schnitt liegen. Daher sei wichtig, dass man die Verspätungszahlen ab 23 Uhr betrachte und nicht wie Herr Dr. Schwartz die ab 22 Uhr.

Herr Dr. Tjarks fasst zusammen, dass man eine Trendwende wolle. Die Verspätungen seien zu hoch und die Frage sei, wie man dies mit den vorgeschlagenen Maßnahmen umsetzen könne. Wichtig sei, dass diese Maßnahmen dann eben auch rechtlich durchführbar und damit umsetzbar seien. Hier sei nochmals das gut umgesetzte Beispiel des Flachstartverfahrens zu nennen. Hier habe man eine Ergänzung in das Luftfahrthandbuch aufgenommen, wenngleich es sich nur um eine Empfehlung handeln konnte. Es sei wichtig, sich mit den Maßnahmen wirklich differenziert auseinanderzusetzen.

Herr Dr. Duwe erklärt für die FDP-Fraktion, dass eine Einschränkung der Betriebszeit auf 22 Uhr für die FDP nicht in Frage komme. Die Zeit von 23 Uhr bis Mitternacht sei eine Zeit, wo man verspätete Landungen noch durchführen lassen solle. Starts nach 23 Uhr seien jedoch nicht nachvollziehbar. Aus Sicht der Airlines sei dies zwar nachvollziehbar, aber hier müsse man abwägen. Verspätete Starts habe es in den vergangenen Wochen aber relativ wenig gegeben.

Herr Dr. Duwe schlägt vor, den Airlines, die besonders pünktlich seien, einen Anreiz zu bieten, indem ihnen ein Teil der Gebühren erlassen würde.

Herr Dr. Duwe habe bemerkt, dass Eurowings regelmäßig Flüge zwischen 22:30 und 22:45 Uhr plane. Es sei logisch, dass diese Flüge nicht alle um 22:45 Uhr ankommen würden. Ein gewisser Prozentsatz würde immer nach 23:00 Uhr ankommen. Auch wenn es sehr positiv sei, dass Eurowings so viele Flüge ab Hamburg anbiete, müsse man bei solchen Flugplangestaltungen direkt zu Beginn mit der Airline das Gespräch suchen, damit die Flüge nach Möglichkeit nach vorne gezogen werden.

Herr Dr. Duwe erklärt, dass man an den Betriebszeiten nichts ändern sollte, aber stattdessen an den Gebühren. Hier sollten die Airlines mehr bezahlen müssen, die ständig zu spät kämen. Es sei wichtig, dass man die verspätungsanfälligen Flugnummern im Blick habe und nicht pauschal auf die gesamte Airline Rückschlüsse ziehe.

Herr Jersch erklärt, dass er nicht daran glaube, dass man aus dem Prozess rauskomme und für alle Seiten, also Umwelt, Nutzer, Flughafengesellschafter und Bevölkerung eine vollumfänglich zufriedenstellende Lösung finde. Irgendwer müsse Kompromisse eingehen, und es sei festzustellen, dass man immer noch keine gemeinsame Sprache spreche.

Herr Jersch mahnt an, dass rote Linien nicht ausgesprochen werden würden. Er wünsche sich mehr Ehrlichkeit in der Diskussion.

Herr Jersch erklärt, dass die Situation dargestellt worden sei und er mit einigen Stichpunkten erklären würde, an welche Maßnahmen er denke.

Er führt aus, dass man mehr Umleitungen zu den späten Zeiten benötige. Dafür müsse die Unvermeidbarkeit anders definiert werden. Dementsprechend benötige man ein deutlich restriktiveres teureres Verspätungsmanagement.

Herr Jersch ergänzt, dass man für die letzten Stunden am Flughafen ein Aufschwellen und Abschwellen der Flugbewegungen brauche. Er erklärt, dass die Verspätungssituation in der Vergangenheit immer schlechter geworden sei. Wenn die Situation nicht so schlecht wäre, hätten sich viele mit den Vorteilen des Flughafens abgefunden.

Herr Jersch hält fest, dass man weitere Vergünstigungen benötige für fluglärmarme Maschinen, stärkere Belastungen für lautere Maschinen, die Abschaffung der „Altfall-Regelung“ bzw. Sonderregelungen für den Flughafen in der Betriebsgenehmigung. Der Flughafen müsse behandelt werden wie jeder andere Flughafen, der heute durch eine Prüfung gehe.

Herr Jersch ergänzt, dass er einen weiteren Punkt in der Begrenzung des Lärmkontingents sehe. Es sei erforderlich, dieses an einen modernen Standard anzupassen und zu dynamisieren. Man müsse sich ansehen, was sich realistisch entwickeln könne.

Herr Jersch kritisiert, dass die Steuerungswirkung für die Politik und das Land im Prinzip durch die Internationalisierung des Flugverkehrs aus der Hand genommen seien. Es gebe Bundesregelungen und EU-Regelungen: Hier sei die BWVI besonders gefordert, indem sie sich stärker für Hamburg einsetze.

Herr Jersch ergänzt, dass auch der passive Lärmschutz, wenngleich er nur eine Notwehrmaßnahme sei, deutlich erweitert werden müsse. Dazu müsse auch mal geprüft werden, ob man entweder Hausbesitzer verpflichten könne, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen, oder ob es eine Möglichkeit gebe, Hausgemeinschaften als Antragsberechtigte zuzulassen.

Herr Jersch erklärt, dass man auch systemische Maßnahmen brauche. Gewisse Entwicklungsziele würden Hand in Hand mit Entwicklungszielen der Stadt gehen. So würden Zahlen von Hamburg Tourismus belegen, dass 2013 insgesamt 14 Prozent der Hamburger Touristen mit dem Flugzeug angereist seien. 2015 seien es bei deutlich steigenden Passagierzahlen 21 Prozent gewesen. Auch dies sei ein Ergebnis der Politik und des Tourismusmanagements der Stadt, das zum Teil ausgegliedert worden sei.

Herr Jersch erklärt zu dem Thema Stadtflughafen, dass Hamburg bestimmte (Betriebs-) Einschränkungen, die von der EU für Stadtflughäfen vorgesehen seien, nicht erfülle, obwohl sie im Prinzip durchaus für Hamburg übernommen werden könnten. Hier sei die BWVI gefordert.

Herr Jersch ergänzt, dass man sich über ein Update des Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes Gedanken machen sollte. Hier sollten die Rollen der norddeutschen Flughäfen nochmal neu definiert werden, um zusätzliche Regelungen zum Schutz der Hamburger Bevölkerung zu erlassen.

Herr Jersch erklärt abschließend, dass er es als langfristiges Ziel sehe, die Anteile des Flughafens zurückzukaufen, damit die Stadt die politische Handlungsfähigkeit wieder herstelle.

Herr Jersch erwarte mit Blick auf die Betriebsgenehmigung, dass es eine Gesamtfassung gebe und man nicht jemanden vom BUND vor die Vielzahl der Aktenordner stelle, damit dieser dann die offensichtlich gültigen Teile der Betriebsgenehmigung herauskopiere. Hier müsse man ins Regal greifen können, um die Betriebsgenehmigung herauszunehmen, und da dürfte nichts Altes drinstehen.

Herr Thering erklärt für die CDU-Fraktion, dass man das Thema Fluglärm vor sechs Jahren eingebracht habe und dass es viel Handlungsbedarf gebe.

Frau Dr. Schaal wirft ein, dass man das Thema bereits zuvor bearbeitet habe.

Herr Thering erklärt, dass er Herrn Dr. Tjarks glaube, viel bewegen zu wollen, jedoch würde sich der andere Koalitionspartner dagegen wehren, auch nur die kleinsten Maßnahmen umzusetzen.

Herr Thering erklärt, dass Hamburg mit Frau Dr. Pieroh-Joußen eine sehr gute Fluglärmschutzbeauftragte habe, die sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt habe. Er hoffe, dass sich die Fluglärmschutzbeauftragte noch weiter gegen die BWVI durchsetzen könne, um für die Bürger etwas zu erreichen.

Herr Thering erklärt, dass es das Beste wäre, die Landeentgelte für die Airlines weiter zu erhöhen, die regelmäßig gegen die Regeln verstoßen würden, wenngleich er vernommen habe, dass dies rechtlich nicht möglich sei.

Herr Thering erklärt, dass man sich über Verspätungskontingente Gedanken machen müsse, analog zu anderen Flughäfen, wo dies bereits gut umgesetzt werde. Wenn diese Verspätungskontingente erschöpft seien, dann würde es eben keine Verspätungen mehr geben.

Herr Thering fährt fort, dass man sich zu Lärmpausen Gedanken machen müsse. Es könne nicht sein, dass einige wenige den kompletten Lärm des Flughafens ertragen müssten und andere hier völlig rausgenommen werden würden. Hier gebe es Möglichkeiten, dass man hier und da mal eine Bahn sperre, damit die Menschen zumindest mal eine Stunde Ruhe bekämen.

Herr Thering ergänzt zu dem Thema Bahnbenutzungsregeln, dass man von Herrn Dr. Schwartz gehört hätte, dass diese nur an einem Tag im vergangenen Jahr eingehalten worden wären. Dies sei inakzeptabel und es könne nicht sein, dass jeden Tag eine besondere Situation vorliegen würde. Die Erwartungshaltung der CDU-Fraktion sei, dass die Bahnbenutzungsregeln komplett eingehalten würden.

Herr Thering erklärt, dass der Beschluss der Fluglärmschutzkommission sehr zielführend sei, und er glaube, dass alle, die am Tisch sitzen würden, also sowohl Initiativen, Behörden und Flughafen, hier einen Schritt aufeinander zugehen müssten. Es könne nicht sein, dass jeder komplett auf seinem Standpunkt verharre. Besonders vom Flughafen müsse es ein Entgegenkommen geben. Es müsse jetzt endlich mal in die Umsetzung gehen, ein „Weiter so“ dürfe es nicht geben. Am Ende müssten sich alle Beteiligten daran messen lassen, dass es am Himmel leiser werde und die Verspätungen deutlich rückläufig sind.

3. Sonstiges

Frau Wächter erklärt zu dem Einwand von Herrn Dr. Schwartz zu Beginn der Sitzung, dass sie vernommen habe, dass die Protokollerklärung der DFS in der vergangenen Sitzung Thema gewesen sei. Die Sicht der DFS sei, dass man geantwortet habe. Wenn diese Antwort Herrn Dr. Schwartz nicht ausreiche, dann sei dies seine Sichtweise.

Frau Wächter könne verstehen, dass Herrn Dr. Schwartz das Thema der Kapazität in den unteren und oberen Lufträumen interessiere, jedoch sei dies das System Flugsicherung und es ließe sich nicht auf einer Seite zu Protokoll beantworten.

Frau Wächter empfiehlt - sofern die Mitglieder der Vorbereitungsgruppe zu dem Schluss kämen, dass dies ein Thema für eine Allianzsitzung sei - das Thema auf die Agenda zu nehmen. Sie verweist auf Herrn Scharnberg, der sicher einen passenden Ansprechpartner bei der DFS kenne, den man kontaktieren könne. Frau Wächter sei hier nicht der richtige Ansprechpartner.

Frau Wächter schlägt vor, zu dem Thema die europäische Flugsicherung und zur Funktionalität des Netzwerks sowie zu dem Thema Verspätungen einmal den sogenannten Network-Manager von Eurocontrol einzuladen.

Herr Dr. Schwartz begrüßt diesen Vorschlag und bittet, das Thema in den Themenspeicher mit aufzunehmen.

Frau Dr. Schaal erklärt, dass man da auch den militärischen Bereich mit einbeziehen müsse, denn hier gebe es ja gar keine Kommunikation.

Frau Müller erklärt, dass dies zunächst in der Vorbereitungsgruppe besprochen werden solle.

Herr Schubert wünscht, einen Vertreter des Eigentümers des Flughafens kennenzulernen, um ihn um eine Stellungnahme zu bitten. Er bittet die Vorbereitungsgruppe, zu überlegen, wie man einen Vertreter der Eigentümer in die Allianz holen könne. Herr Schubert erklärt, dass Herr Scharnberg zu Recht erklärt habe, hier keine Aussage treffen zu können.

Herr Schubert bekräftigt, man müsse an die Betriebsgenehmigung ran. Ohne eine Änderung der Betriebserlaubnis würde es nicht gehen.

Frau Müller erklärt, dass sie dies aufnehme.

Frau Müller ergänzt, dass man bei der heutigen Sitzung gesehen habe, wo es einen gemeinsamen Willen gebe, deutlich etwas an der Verspätungssituation zu ändern. Dies habe sie sowohl vom Flughafen als auch von den Initiativen und auch von den Vertretern der politischen Parteien vernommen.

Frau Müller stellt fest, dass es selbstverständlich bei der Frage der Maßnahmen größere Unterschiede gebe. Dennoch sei aus der Sitzung das positive Signal hervorzuheben, dass die Abgeordneten, die Mitglied in der Allianz seien, den Prozess des Nachdenkens noch nicht abgeschlossen hätten. Auch sei von den Abgeordneten transparent erklärt worden, worüber man nachdenke und worüber nicht.

Frau Müller erklärt, dass die Allianz dafür da sei, sich sowohl die Unterschiede klarzumachen, als auch zu schauen, wo es Brücken gebe. Sie habe den Eindruck, dass es ein Ringen um die richtige Lösung gebe, damit am Ende alle sagen könnten, dass sich etwas bewegt habe.

Frau Müller erklärt, dass die Vorbereitungsgruppe diese Sitzung nachbereiten werde. Bis dahin sei es wichtig, im Gespräch zu bleiben.

Herr Schubert erklärt, dass er die Sitzung der Allianz extrem unbefriedigend empfunden habe. Es seien extrem viele Themen angeschnitten worden, jedoch sei man immer auf dem gleichen Level geblieben. Es habe immer ein Denkverbot hinsichtlich einer Änderung der Betriebsgenehmigung gegeben.

Frau Müller erklärt, dass es Positionen seien, die bei der heutigen Sitzung deutlich geworden seien. Hier gebe es zum Teil erhebliche Unterschiede, zum Teil gebe es aber auch Annäherungen. Dafür sei die Allianz da, dass man dies transparent mache.

Frau Müller verstehe, dass Herr Schubert sich hier mehr wünsche. Jedoch sei deutlich geworden, dass es im Kreise der Allianz zumindest eine gewisse Nachdenklichkeit gebe.

Herr Dr. Tjarks erklärt, dass man den Ansatzpunkt, deutlich mehr in die Tiefe der Themen einzusteigen, mit in die Vorbereitungsgruppe nehmen werde.

Frau Müller schließt die Sitzung und bedankt sich bei den Impulsgebern und den Abgeordneten für ihre Beiträge. Es sei bei aller Schwierigkeit und Unterschiedlichkeit ein guter Abend gewesen.

Anhang 1

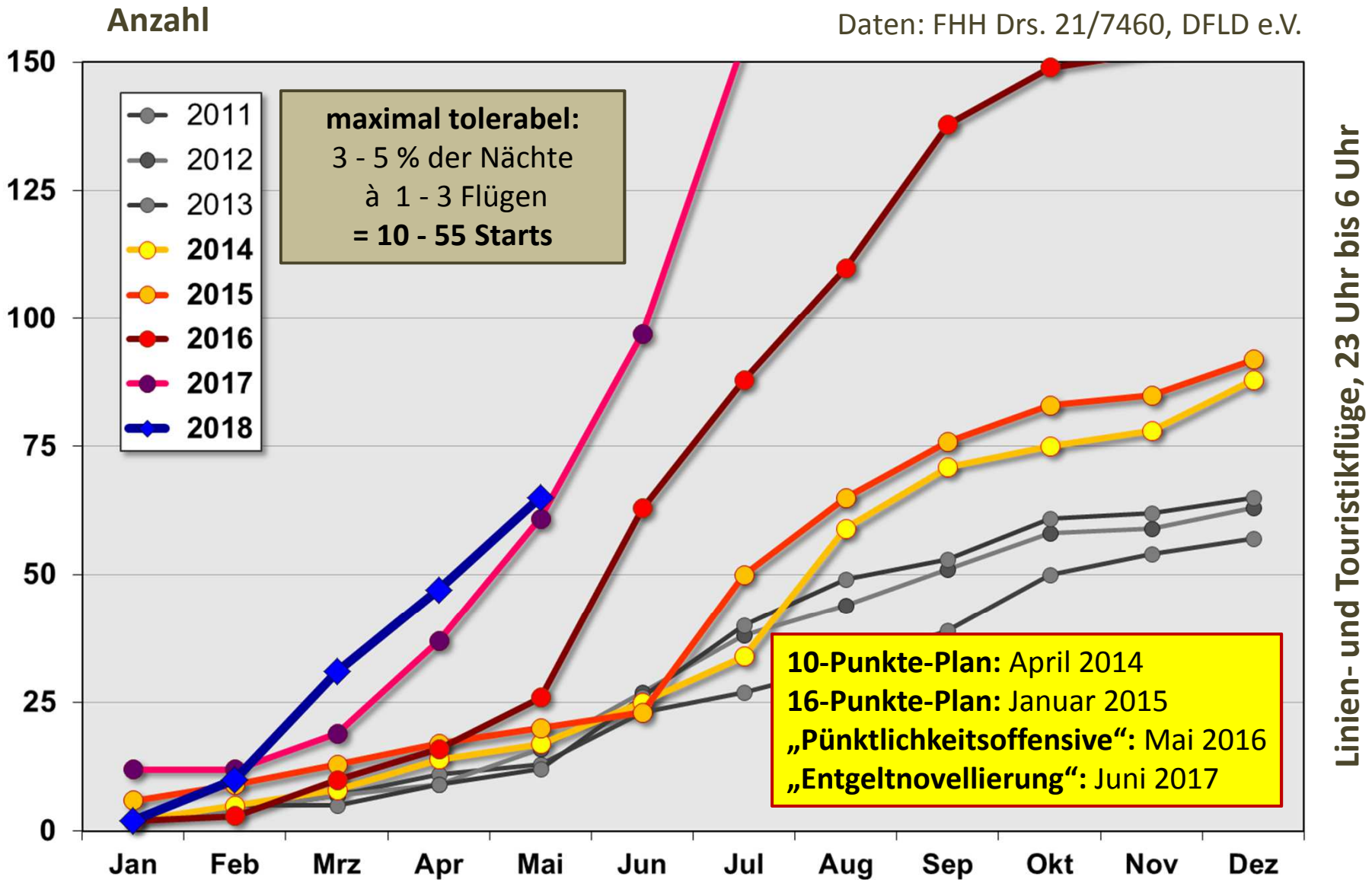
8. Sitzung der Allianz für Fluglärmschutz am 06.06.2018

BAW
Bürgerinitiative für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein

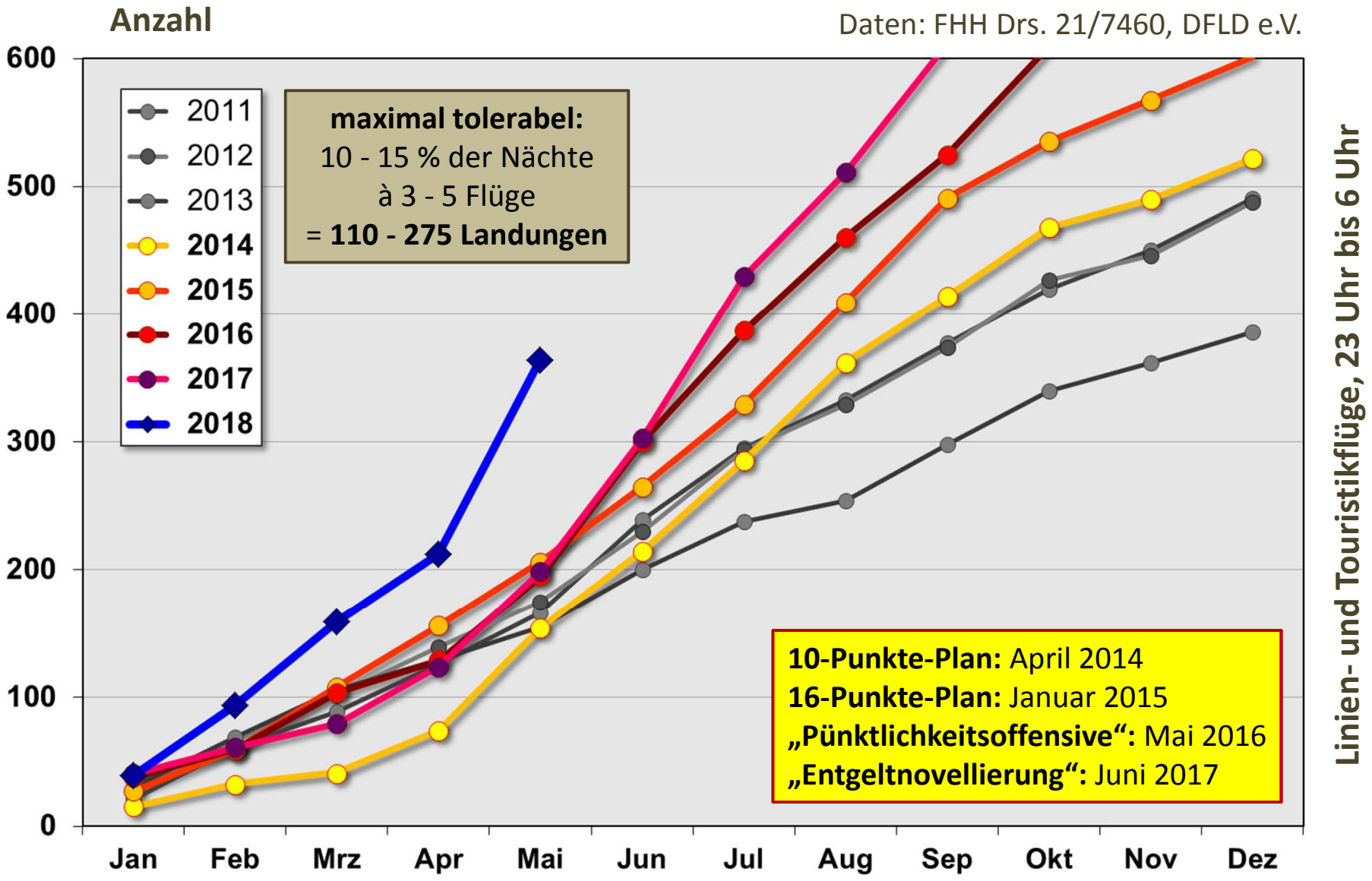
Zwischen Volkspetition und Verspätungssituation:

Was sind konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der bestehenden Belastungssituation?

Summenkurven verspäteter Nachtflüge außerhalb der offiziellen Betriebszeit (Starts)



Summenkurven verspäteter Nachtflüge außerhalb der offiziellen Betriebszeit (Landungen)



BBR 2.3: „Einhaltung“ in den Zeiträumen 22 Uhr bis 6 Uhr sowie 6 Uhr bis 7 Uhr des Folgetages im Jahr 2017

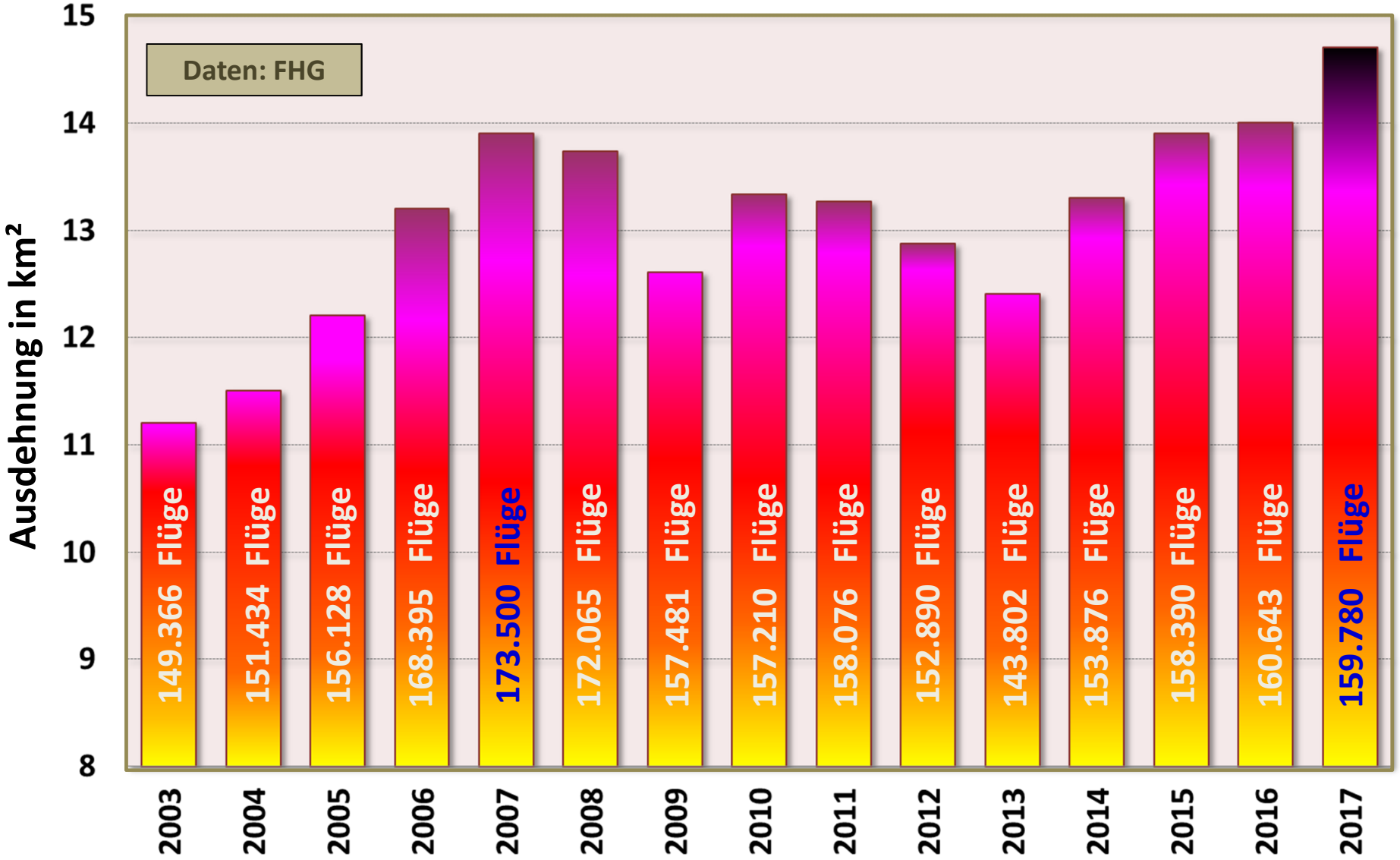
Einhaltung | Passiver Verstoß | Verstoß

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oktober	Novemb.	Dezember
1	V V	V V	V V	V V	V P	V E	V V	V V	V V	V V	V V	V P
2	V V	V V	V E	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V P	V E	V V
3	V V	V V	P P	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	E E	V V
4	V V	V P	V P	V V	V V	V E	V V	V V	V V	V V	V P	V P
5	V V	V V	V V	V V	V E	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
6	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
7	V P	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
8	V E	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
9	V V	V E	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
10	V V	V E	V P	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V P	V P
11	V V	V P	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V P	V V
12	V V	P V	P V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
13	V P	P V	V V	V P	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
14	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V E
15	V E	V V	V E	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V P
16	V P	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V E	V P
17	V E	V P	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V E	V V	V V
18	V E	V P	V P	V V	V V	V V	V E	V V	V V	V V	V V	V P
19	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
20	V P	V V	V V	V V	V E	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
21	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
22	V P	V V	V V	V P	V V	V V	V V	V V	P P	V V	V V	V V
23	P V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
24	V P	V P	V P	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
25	V V	V V	V V	V V	V V	V E	V V	V V	V V	V V	V V	V V
26	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
27	P V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V
28	P P	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	P V	V V	V V
29	P V	W W	V V	V V	V V	V V	E V	V V	V V	P V	V E	E V
30	V V	W W	V V	V V	V V	V V	V V	V V	V V	P V	V V	V V
31	V V	W W	V P	W W	V V	W W	V V	V V	W W	V V	W W	P E

Fluglärmteppich (62 dB(A)-Leq_3-Dauerschallisophone) **am innerstädtisch gelegenen „Helmut Schmidt-Airport“**

BAW
Bürgerinitiative für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein

Fluglärmkontingent: 20,4 km² - festgelegt im Jahr 1998



Entwicklung der Fluglärm-Tag-Dauerschallpegel am innerstädtisch gelegenen „Helmut Schmidt-Airport“

BAW
Bürgerinitiative für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein

Daten: Flughafen Hamburg GmbH - FHG

L_{eq} Tag [dB(A)]	2013	2014	2015	2016	2017	Delta
2 - Norderstedt (Harkshörn)	42,0	42,8	43,6	42,8	43,8	1,8
9 - Quickborn (Heide)	47,5	47,4	48,2	48,3	49,0	1,5
4 - Norderstedt (Altes Rathaus)	50,7	49,7	50,6	50,8	52,7	2,0
8 - Niendorf (Empfängerstation)	52,7	53,0	53,4	54,7	53,7	1,0
3 - Quickborn (Schule)	54,9	55,8	55,2	55,2	54,1	-0,8
1 - Hasloh	55,1	55,3	55,6	55,7	55,5	0,4
13 - Poppenbüttel	54,8	54,8	55,9	55,6	56,3	1,5
12 - Groß Borstel	55,1	56,5	57,1	56,4	56,9	1,8
10 - Stellingen (Wasserwerk)	59,3	61,2	60,4	60,8	60,5	1,2
11 - Norderstedt (Ohlenhoff)	60,0	59,9	60,6	60,9	61,3	1,3
5 - Langenhorn	60,7	60,9	60,4	60,7	60,7	0,0
7 - Fuhlsbüttel (Kortenkamp)	63,0	62,8	64,0	63,8	64,8	1,8

< 35	35 - 39,9	40 - 44,9	45 - 49,9	50 - 54,9	55 - 59,9	60 - 64,9	≥ 65
< - 0,5	-0,49 - 0	0 - 0,49	0,50 - 0,99	1 - 1,49	1,5 - 1,99	2,0 - 2,49	≥ 2,5

Entwicklung der Fluglärm-Nacht-Dauerschallpegel am innerstädtisch gelegenen „Helmut Schmidt-Airport“

BAW
Bürgerinitiative für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein

Daten: Flughafen Hamburg GmbH - FHG

L_{eq} Nacht [dB(A)]	2013	2014	2015	2016	2017	Delta
2 - Norderstedt (Harkshörn)	23,4	25,7	25,3	26,2	28,5	5,1
9 - Quickborn (Heide)	33,8	33,1	34,5	35,4	35,6	1,8
4 - Norderstedt (Altes Rathaus)	33,2	31,3	32,8	35,1	37,7	4,5
8 - Niendorf (Empfängerstation)	38,4	35,9	39,6	39,9	39,8	1,4
12 - Groß Borstel	37,9	38,4	39,6	40,4	42,9	5,0
1 - Hasloh	42,2	43,3	42,9	43,5	43,9	1,7
13 - Poppenbüttel	45,4	45,4	47,7	46,7	48,5	3,1
11 - Norderstedt (Ohlenhoff)	46,6	47,3	47,2	48,2	49,0	2,4
3 - Quickborn (Schule)	47,6	49,0	48,6	48,4	47,7	0,1
10 - Stellingen (Wasserwerk)	49,2	51,7	50,4	51,6	50,8	1,6
5 - Langenhorn	49,8	49,7	51,2	50,5	52,2	2,4
7 - Fuhlsbüttel (Kortenkamp)	54,1	54,2	56,1	55,2	57,1	3,0

< 25	25 - 29,9	30 - 34,9	35 - 39,9	40 - 44,9	45 - 49,9	50 - 54,9	≥ 55
< - 0,5	-0,49 - 0	0 - 0,49	0,50 - 0,99	1 - 1,49	1,5 - 1,99	2,0 - 2,49	≥ 2,5

Einführung und Umsetzung eines Nachtflugverbotes

- **BUND-Volkspetition „Nachts ist Ruhe - Fair für alle, gut für Hamburg“** fordert die Einführung und Umsetzung eines echten **Nachtflugverbotes: werktags von 22 Uhr bis 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 22 Uhr bis 8 Uhr**
- Die Umsetzung dieser Forderung bedingt eine **Änderung der Betriebs-genehmigung** der Flughafen Hamburg GmbH (FHG). Hierzu bedarf es eines Antrages der Genehmigungs- und Kontrollbehörde (BWVI)
- Am **Luftverkehrsstandort Hamburg arbeiten ca. 27.500 Frauen und Männer** (davon ca. 20.000 weitgehend unabhängig von den Betriebszeiten des Verkehrsflughafens: **12.500 bei Airbus**, **7.500 bei Lufthansa Technik**). Dies entspricht einem Anteil von 73 %. Beim Betreiber des Verkehrsflughafens (**FHG**) arbeiten ca. **2.000 Frauen und Männer, davon ca. 1.000 bei den Bodenverkehrsdiensten.** Zusätzlich arbeiten am Luftverkehrsstandort noch ca**. 800 Frauen und Männer für Luftfahrtunternehmen** sowie ca. **600 in Behörden**. Außerdem werden noch ca. **4.200 „andere Jobs“** unspezifisch angegeben
- Die **Anzahl an Arbeitsplätzen**, die von einem Nachtflugverbot **gefährdet** wären, schwankt zwischen **1.000 (Senat)** und **250 (BUND)**, d.h. 3,6 % - 0,9 %.
- Eine **Reduzierung der Betriebszeit um 6 %** ist als zielführend und verhältnismäßig anzusehen

Umsetzung der Empfehlungen der Hamburger Fluglärmschutzkommission (FLSK)

- **Aufgabe der FLSK** ist es, die für den Verkehrsflughafen zuständige Genehmigungsbehörde (BWVI) sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle (DFS) bei **Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen** durch Luftfahrzeuge fachlich zu beraten
- In der **228. FLSK-Sitzung** (Dezember 2017) wurde mit großer Mehrheit eine fachliche Empfehlung beschlossen, zur **Eindämmung der nächtlich verspäteten Starts und Landungen** zukünftig keine Verspätungsregelung für Starts nach 23:00 Uhr und für Landungen nach 23:30 Uhr mehr zuzulassen. Nächtlich verspätete Landungen zwischen 23 Uhr und 23:30 Uhr sollten nur bei Nachweis einer tatsächlichen Unvermeidbarkeit einzeln genehmigt werden
- Im Jahr **2017** gab es ca. **1.200 nächtlich verspätete Starts und Landungen** außerhalb der offiziellen Betriebszeit zwischen 23 Uhr und 06 Uhr. Davon entfallen ca. **300** auf **Starts** und ca. **800** auf **Landungen** in der Zeit zwischen 23 Uhr und 24 Uhr. Von den 800 Landungen entfallen **ca. 75 %** (600 Stück) auf den Zeitraum von 23 Uhr bis 23:30 Uhr
- Bei ca. **160.000 Flugbewegungen** im Jahr 2017 würde die FLSK-Empfehlung 300 Starts und 600 Landungen (Summe: **900 Flugbewegungen**) betreffen. Dies entspricht einem **Anteil von 0,6 %** - ein äußerst moderater Vorschlag

Eindeutige Festsetzung des Kriteriums „Unvermeidbarkeit“ sowie Entzug der „Pauschalgenehmigung“

- Insbesondere die (bewusst?) **uneindeutigen Formulierungen im Luftfahrthandbuch** (AIP) öffnen dem (systematischen) Missbrauch Tür und Tor
- Es bedarf der **Beweislastumkehr**: Hierzu ist die Formulierung „**nachweisbar unvermeidbar**“ in „**nachgewiesenermaßen unvermeidbar**“ zu ändern
- Außerdem sind die **Tatbestände der Unvermeidbarkeit** umfassend (d.h. abschließend) festzulegen
- **Starts nach 23 Uhr sind kategorisch vermeidbar**
- Eine „**unvermeidbare Verspätung**“ bei einer Landung kann anerkannt werden, wenn diese aus dem letzten Tagesumlauf stammt und sie **(1)** aus Extremwettersituationen, **(2)** medizinischen Notfällen, **(3)** unvorhersehbaren Technikversagen oder **(4)** kurzfristigen Flugsicherungsgründen herrührt
- Als „**vermeidbare Verspätung**“ bei einer Landung sind insbesondere **(1)** Umlaufverspätungen aufgrund zu kurz disponierter Standzeiten, **(2)** Technikversagen an Verschleißteilen, **(3)** Verzögerungen im Luftverkehr aufgrund von hohem Flugverkehrsaufkommen, **(4)** Verzögerungen im Betriebsablauf aufgrund von Bodenverkehrsdiensten oder **(5)** mobilitätseingeschränkten Personen oder Personen mit einem besonderen Betreuungsbedarf zu werten

Einbeziehung der externen Umweltkosten bei der Entgeltfestsetzung

- **Flughafenentgelte müssen kostendeckend sein**, sie dürfen nur in diesem Rahmen „erzieherischen Vorgaben“ (z.B. für den Einsatz etwas weniger lauter Flugzeuge oder der Vermeidung von nächtlich verspäteten Start und Landungen) dienen
- Die aktuelle **Entgeltordnung** für den „Helmut Schmidt-Airport“ umfasst sowohl **Gewichts-** als auch **Lärm- und Zeitzuschläge**. Die Zeitzuschläge beziehen sich monetär auf die Gewichts- und Lärmzuschläge. Sie betragen zwischen **22 Uhr und 22:59 Uhr 150 %**, 23 Uhr und 23:14 Uhr 350 %, 23:15 Uhr und 23:29 Uhr 400 %, 23:30 Uhr und 23:44 Uhr 450 %, 23:45 Uhr und 23:59 Uhr 550 % sowie **0 Uhr und 5:59 Uhr 700 %**
- Umgerechnet auf einen (vollbesetzten) Airbus A320 beträgt der **variable Entgeltanteil** bei einer Landung zwischen 23:30 Uhr und 23:44 Uhr seit Juni 2017 **8,51 Euro pro Passagier**; vor der Entgeltnovellierung waren es 4,20 Euro pro Passagier
- Gänzlich unbeachtet bleiben bisher die **externen Umweltkosten** bei der Entgeltfestlegung: Fluglärm raubt gesunde Lebensjahre, Fluglärm lässt Kinder und Jugendliche schlechter lernen, Fluglärm mindert den Wert des Eigentums
- **Zukünftig sind die externen Umweltkosten bei den Entgelten „einzupreisen“**

Zusammenfassung

- Der Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafens „Helmut Schmidt“ - inmitten einer dicht besiedelten Metropolregion - bedingt die **umfassende Rücksichtnahme auf die vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger** sowohl im Nahbereich um den Flughafen als auch in den An- und Abflugschneisen bis weit in das Umland hinaus
- Das Jahr 2017 war das **lauteste Flugjahr** am „Helmut Schmidt-Airport“ seit Beginn des Jahrhunderts und das Jahr mit den **meisten nächtlich verspäteten Starts und Landungen von Linien- und Touristikfliegern** seit Beginn des kommerziellen Flughafenbetriebes
- Lediglich in **66 von 365 Nächten** wurde das geltende **Betriebsende von 23 Uhr** im vergangenen Jahr beachtet. Dies entspricht einer Regelbeachtung von minimalen 18,1 %. Die **Bahnbenutzungsregel 2.3** wurde im vergangenen Jahr in **364 von 365 Nächten** nicht eingehalten
- Es bedarf **konkreter Maßnahmen**, um einen **nachhaltigen Interessensausgleich** zwischen dem Flughafenbetreiber und den Fluggesellschaften einerseits und den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern andererseits herzustellen.
- **Das bestehende Belastungsübermaß ist nicht mehr (er-)tragbar!**

Anhang 2

Volkspetition und Verspätungen

Allianz für den Fluglärmschutz am 06.06.2018

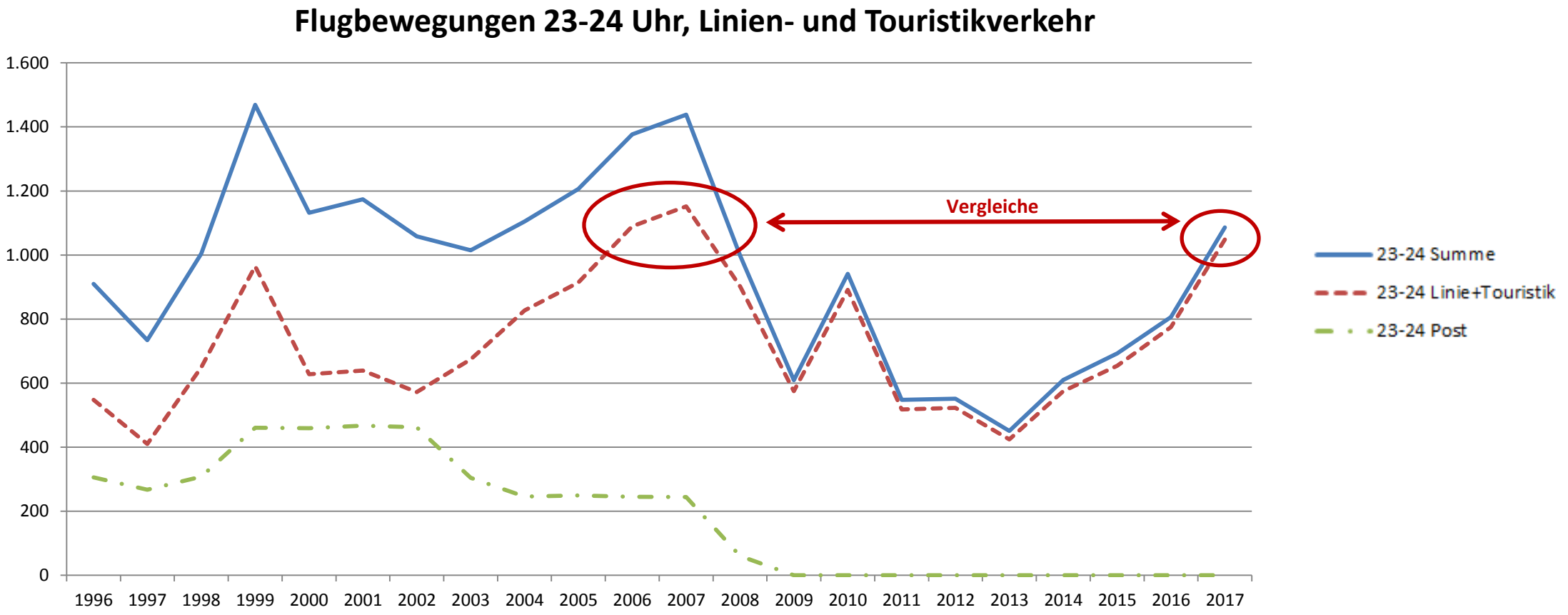
Hamburg Airport

© Flughafen Hamburg GmbH

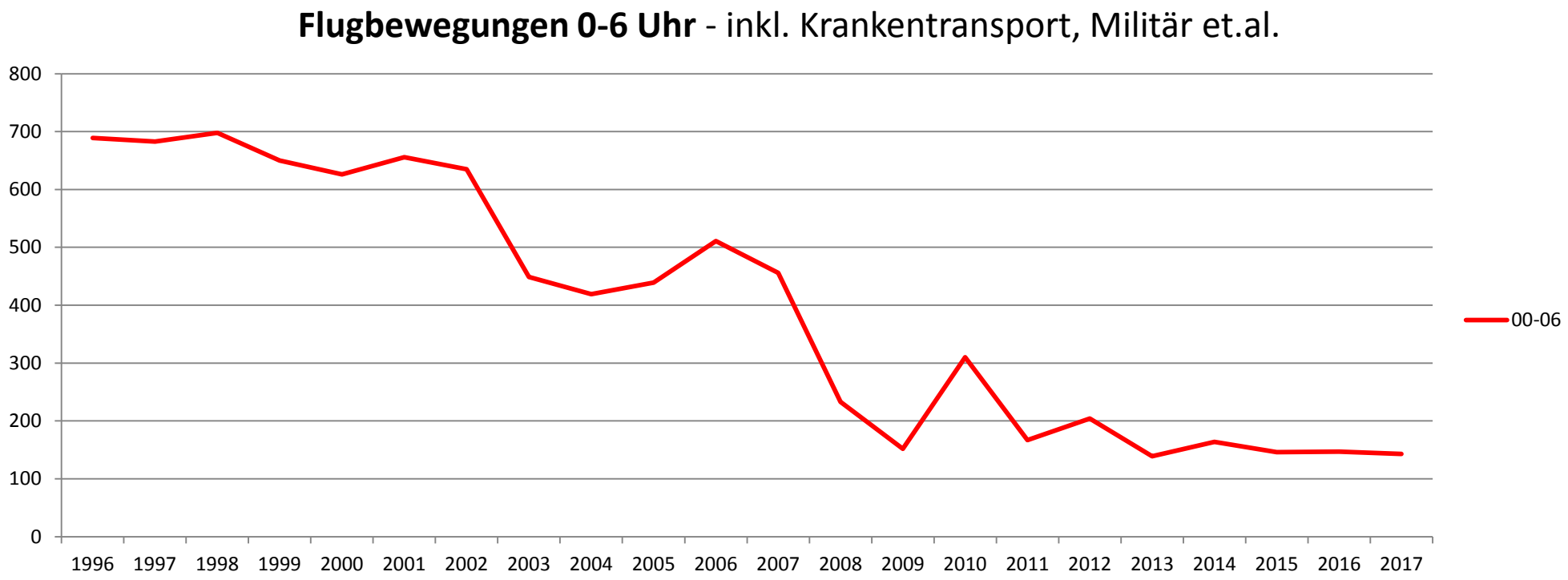
Was wir verstehen … Und wie wir es verstehen

- Das **Bedürfnis nach Flugreisen** nimmt seit den letzten 20 Jahren im Schnitt mit 3,5% p.a. zu.
- Die **Siedlungsentwicklung** und der **Siedlungsdruck** bringen Hamburg Airport immer mehr „ins Herz der Stadt“.
- **Wachsende Metropolregionen**, Wohlstand und Mobilität sind untrennbar miteinander verbunden.
- Lärm und speziell **Fluglärm** führt zu immer größeren **Sensitivitäten** in der Bevölkerung.
- **Fluglärm insbesondere in den ersten beiden gesetzlichen Nachtstunden** wird zunehmend auch weiter entfernt vom Flughafen als unzumutbare Belästigung empfunden.
- Beim Thema **Fluglärm** kann kein Ergebnis erzielt werden, das allen Seiten gleichermaßen gerecht wird. **Berechenbarkeit** und **Langfristigkeit** sind wichtige Faktoren im Umgang mit den Nachbarn.
- Der Flughafen besitzt eine gültige, seit Jahren unveränderte **Betriebsgenehmigung** inklusive der bestehenden **Verspätungsregelung**. Dieser Umstand wird von den Initiativen angezweifelt.

Verspätungen und Nachtflüge: kein „historisches Allzeithoch“

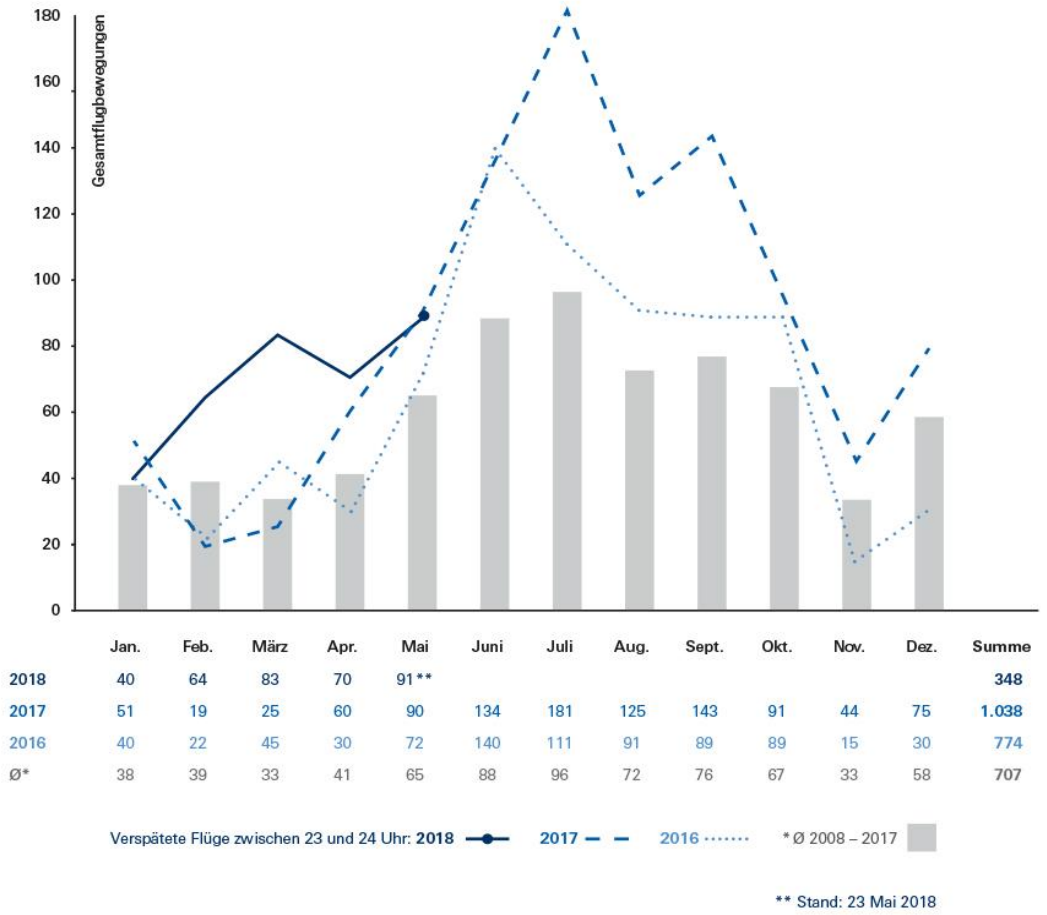


Verspätungen und Nachtflüge: kein „historisches Allzeithoch“



Entwicklung der Verspätungszahlen

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



	Jan.	Feb.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Summe
2018	40	64	83	70	91**								348
2017	51	19	25	60	90	134	181	125	143	91	44	75	1.038
2016	40	22	45	30	72	140	111	91	89	89	15	30	774
Ø*	38	39	33	41	65	88	96	72	76	67	33	58	707

** Stand: 23 Mai 2018

Besondere Ereignisse 2018:

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

Rückblick 2017:

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

Verspätungen: Ein TOP Thema der deutschen Flughäfen

Eine branchenweite Herausforderung:

Verspätungen in 2017 (je nach gültiger Beschränkung):

DUS: 2.200 **HAM: 1.038** **Berlin Tegel: 1.142**

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

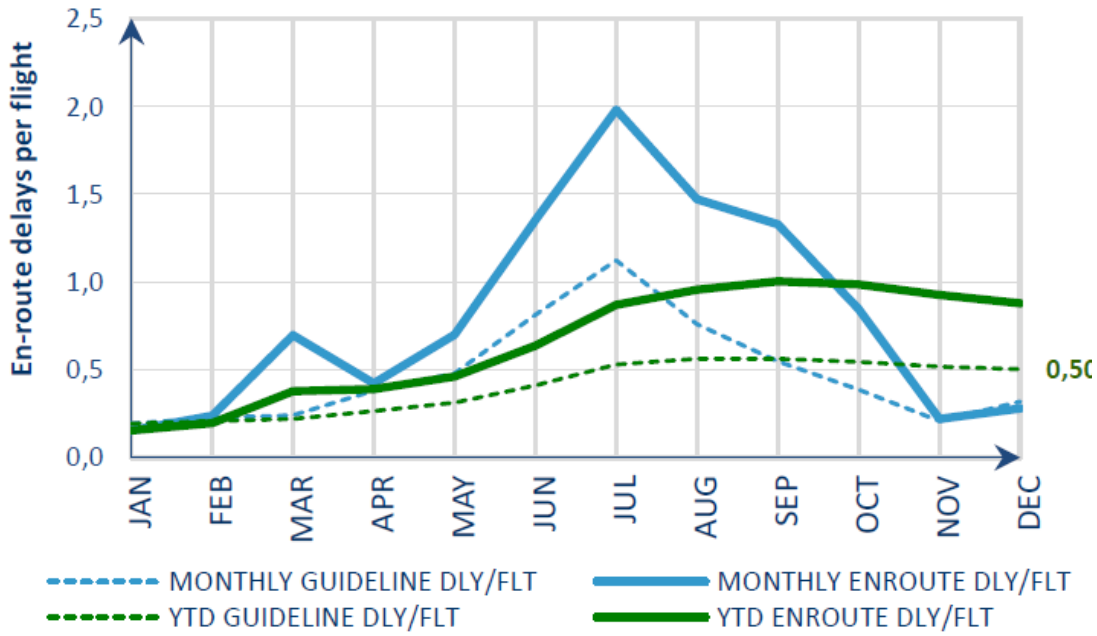
***Aktueller Stand Jan. bis Ende April 2018 (je nach gültiger Beschränkung)**

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

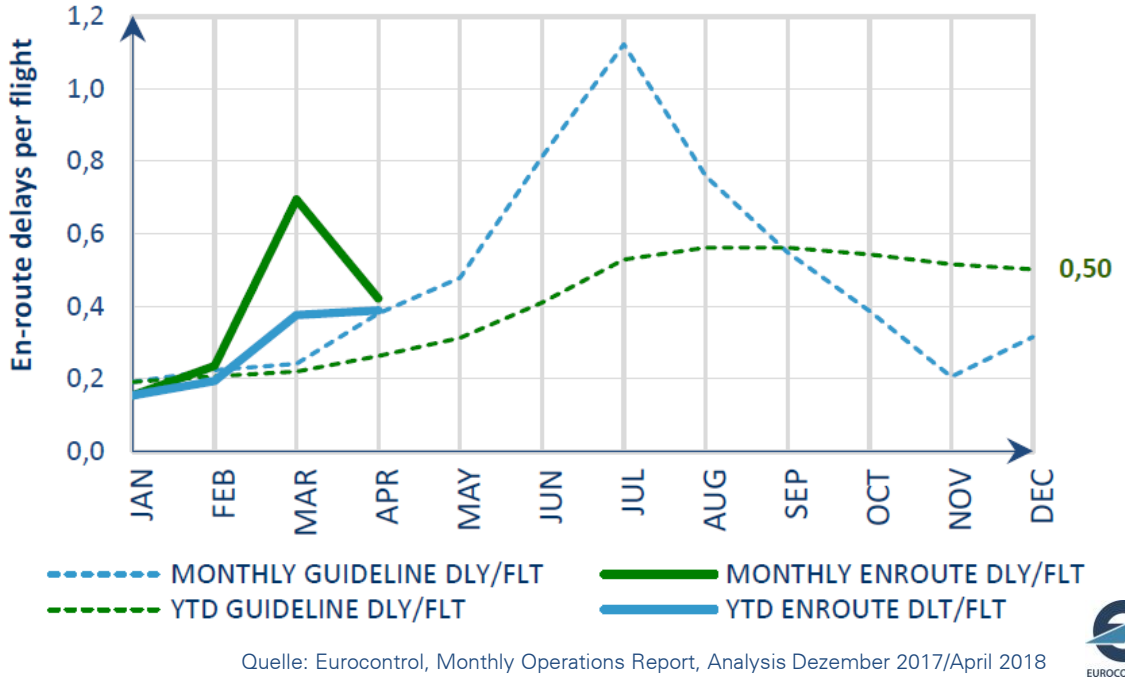
Verspätungen ein europäisches Problem

Verspätungsminuten pro Flug

2017



2018 (Stand April)



Quelle: Eurocontrol, Monthly Operations Report, Analysis Dezember 2017/April 2018

Anstieg von Verspätungen im gesamteuropäischen Raum

Auswertung der Verspätungsnacht vom 13.05.2018

// Schlagzeilen

Flughafen Tegel

14.05.2018 20:53 Uhr

Gewitter und Streik führten zu späten Flügen

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

Flughafen Frankfurt

36 verspätete Starts und Landungen

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

Blitze und Starkregen

Unwetter in Bayern: Spektakel am Himmel, geringe Schäden

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

Unwetter sorgt für Chaos am Flughafen Köln/Bonn

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

Tagesspiegel

Keine Ruhe am Nachthimmel über Tegel

Gewitter und Streik führten zu späten Flügen

Das war laut.In der Nacht zu Montag gab es nach 23 Uhr, dem Zeitpunkt, ab dem nicht mehr geflogen werden soll, in Tegel gleich sieben Landungen und vier Abflüge. Die letzte Lufthansa-Maschine, aus München kommend, landete um 23.56 Uhr – vier Minuten vor dem Beginn der strengeren Regelung, die nach 24 Uhr eine Einzelgenehmigung erfordert. Zwei Lufthansa-Maschinen aus Frankfurt wurden deshalb nach Schönefeld umgeleitet, wo es – noch – kein Nachtflugverbot gibt. Dies gilt dort erst, wenn der BER in Betrieb sein wird.

Für Tegel-Anwohner Roland Bley, der Mitglied der Fluglärmschutzkommission ist, ist die Häufung der Nachtflüge „nicht hinnehmbar". Deren Zahl hat im vergangenen Jahr, wie berichtet, erneut zugenommen.

Die Flüge zu sehr später Stunde in der Nacht zu Montag waren allerdings wetter- und streikbedingt. Auf den Routen habe es zum Teil heftige Gewitter gegeben, sagte Lufthansasprecher Wolfgang Weber am Montag. Dadurch sei fast der gesamte Flugplan durcheinandergeraten. Flugzeuge hätten auch getauscht werden müssen; vier Flüge zwischen Berlin und Frankfurt (Main) sowie München seien sogar ausgefallen. Fluggäste hätten auf die Bahn ausweichen oder in Hotels übernachten müssen.

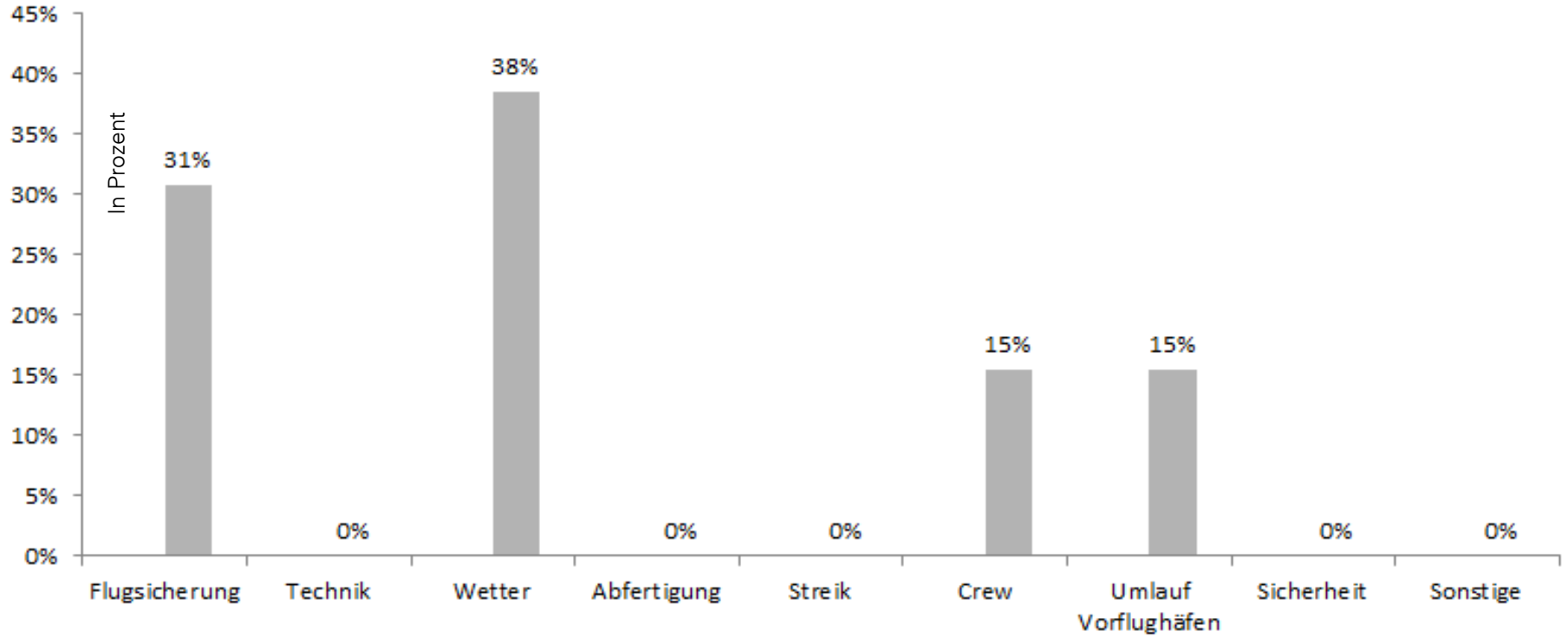
Der späte Start einer Easyjet-Maschine um 23.49 Uhr sei wegen Streiks in Frankreich erfolgt, sagte Flughafensprecher Daniel Tolksdorf. Der Luftraum über Frankreich sei so voll gewesen, dass der Flug von Tegel nach Palma de Mallorca lange auf die Freigabe warten musste.

In Tegel gilt das Nachtflugverbot von 23 Uhr bis 6 Uhr. Bis 24 Uhr greift allerdings eine pauschale Regelung, wonach Maschinen noch landen dürfen, wenn sie verspätet sind. Bei Starts ist seit 2012 nach 23.30 Uhr allerdings auch eine Einzelgenehmigung durch die Luftfahrtbehörde erforderlich, die für den Flug nach Mallorca auch erteilt worden war.

Diese Regelung habe man eingeführt, weil damals die Zahl der Flüge in der „Ruhezeit" stark zugenommen habe, sagte Bley. Ob es jetzt weitere Verschärfungen gibt, ist offen. KLAUS KURPJUWEIT

Auswertung der Verspätungsnacht vom 13.05.2018

// Verspätungsgründe und Entstehungsorte

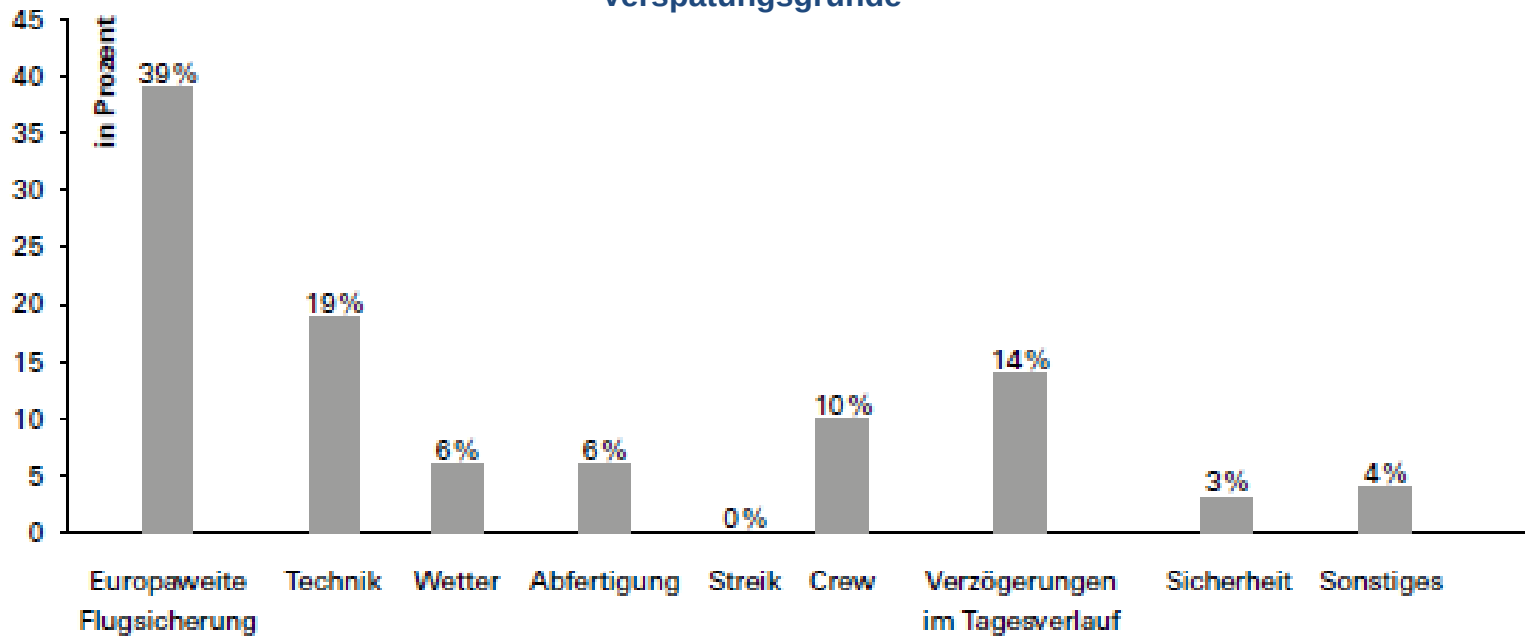


- Insgesamt gab es **13 Verspätungen nach 23:00 Uhr**
- Davon **3 Verspätungen nach Mitternacht mit Einzelausnahmegenehmigung** der Fluglärmschutzbeauftragten
- Durch die erteilten Ausnahmegenehmigungen konnten **2160 Passagiere** noch ihren Zielort erreichen
- Weitere **2 Maschinen** mussten an andere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

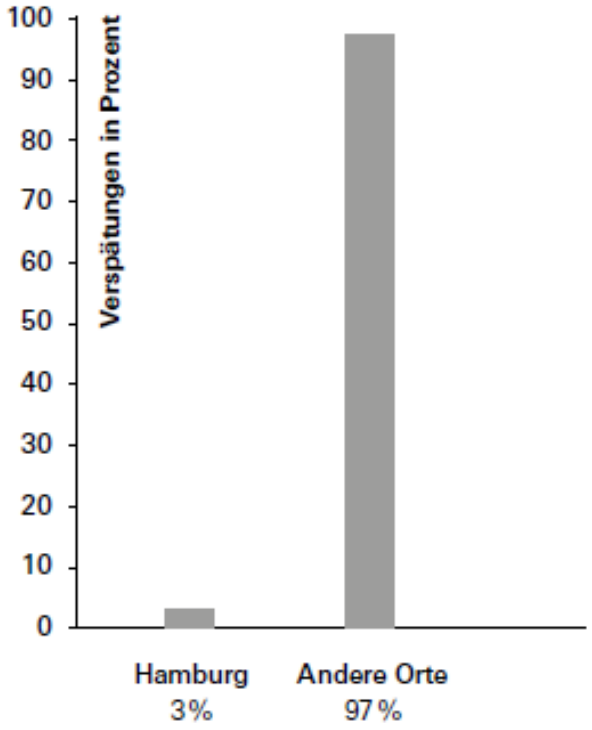
Entwicklung der Verspätungszahlen

// Verspätungen April 2018

Verspätungsgründe



Entstehungsorte



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

Verspätungen nach 23 Uhr resultieren oft aus vorherigen Umläufen

Beispiel anhand der Umlaufbewegung eines Ferienfliegers

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

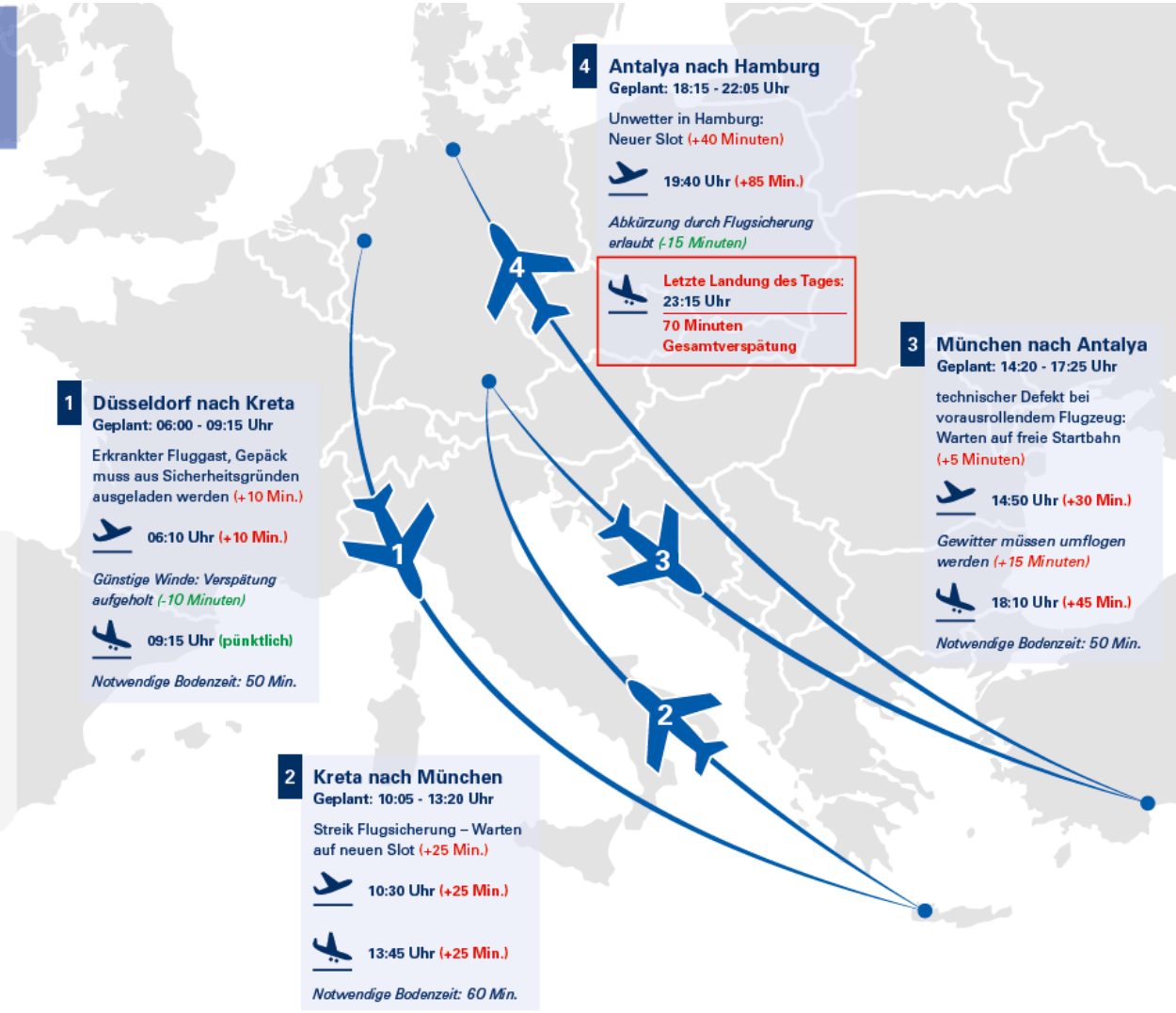
Umlaufverbindungen	Zeit laut Flugplan	Tatsächliche Zeit	Verspätung	Ursache
Düsseldorf - Kreta	6:00 bis 9:15 Uhr	6:10 bis 9:25 Uhr	**+10 Minuten**	Erkrankter Passagier → Gepäckausladung
Kreta – München	10:05 bis 13:20 Uhr	10:30 bis 13:45 Uhr	**+25 Minuten**	Streik der Flugsicherung
München – Antalya	14:20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

Verspätungen nach 23 Uhr resultieren oft aus vorherigen Umläufen

Verzögerungen im Tagesverlauf

Wie kommt es zu Verspätungen im Luftverkehr?

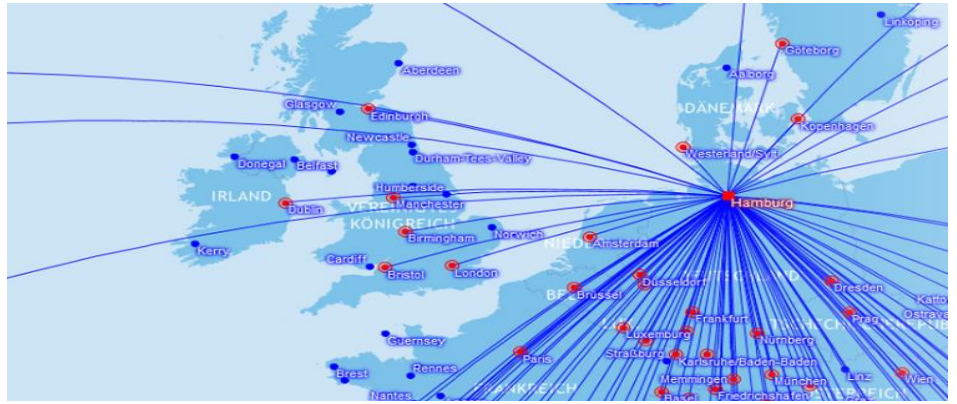
Die Luftfahrt ist ein komplexes System, das ganz Europa miteinander verknüpft. An nur einem Tag passiert ein Flugzeug verschiedene Start- und Landeorte und arbeitet dabei mit vielen verschiedenen Unternehmen und Organisationen zusammen. Dabei sind Verzögerungen nie ganz auszuschließen. Kommt es im Tagesablauf zu Störungen, kann die Verzögerung manchmal bis zum letzten Abendflug nicht mehr aufgeholt werden – in diesem Fall greift am Hamburg Airport die *Verspätungsregelung* von 23 bis 24 Uhr.



Die geografische Lage des Flughafens Hamburg erfordert längere Flugzeiten

- Der Flughafen Hamburg ist fünftgrößter Flughafen Deutschlands und am nördlichsten gelegen

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



Airlines und Flughafen stellen sich den Herausforderungen

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

a. **Flughafen**:

– Personelle Aufstockung, u. a. bei den Bodenverkehrsdiensten (~100 MA)

– Deutliche Entgelterhöhung – insb. nach 23:00 Uhr

- Bsp.: A320-Maschine landet um 23:17h
- Nachtzuschlag FRA: **EUR 402,06** – Nachtzuschlag HAM: **EUR 1.316,80**

Airlines und Flughafen stellen sich den Herausforderungen

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

b. Airlines:

– Optimierung der Flugpläne → Vorverlegung verspätungsanfälliger Flüge

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

Maßnahmen gegen Verspätungen

Flugplananpassungen zeigen Wirkung

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

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

* Stand 22.05.2018

Maßnahmen gegen Verspätungen

// Enge Zusammenarbeit mit Airlines und Behörden

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

Maßnahmen Fluglärmschutz // Chronologie

- Festlegung der Lärmobergrenze/Lärmkontingent (Vergleichswert 1997), **1998**
- Einführung des lärmabhängigen Entgeltsystems nach gemessenem Lärm, **2001**
- Inbetriebnahme der Lärmschutzhalle, **2001**
- Einschränkung zum Einsatz der sogenannten Hilfstriebwerke (Auxillary Power Unit), **1996/2006**
- Start des Informationsportals TraVis, Mai **2015**
- Gründung Allianz für den Fluglärmschutz, 7. Juli **2015**
- FLSK: Intensive Beratung der Airlines zu Fluglärmschutzthemen, verstärkt **seit 2015**
- In Kraft treten des Fluglärmschutzbeauftragten-Gesetzes, 06. Juli **2016**
- Gründung Pünktlichkeitsoffensive, 26. April **2016**
- Weitere Airlines schließen sich der Pünktlichkeitsoffensive an, März/April **2017**
- Empfehlung auf Verzicht Flachstartverfahren im Luftfahrthandbuch, 30. März **2017**
- Erhöhung der Start- und Landeentgelte für laute und/oder verspätete Flüge, 14. Juni **2017**
- Empfehlung auf Nutzung des CDO-Verfahrens im Luftfahrthandbuch, 17. August **2017**

Betriebsgenehmigung: Vorhanden und gültig...

Antwort der BWVI vom 28.05.2018:

„.... der Flughafen Hamburg (*verfügt*) über eine gültige Betriebsgenehmigung, die neben der 24 stündigen Betriebspflicht ein ausgewogenes System von Nachtflugbeschränkungen umfasst.

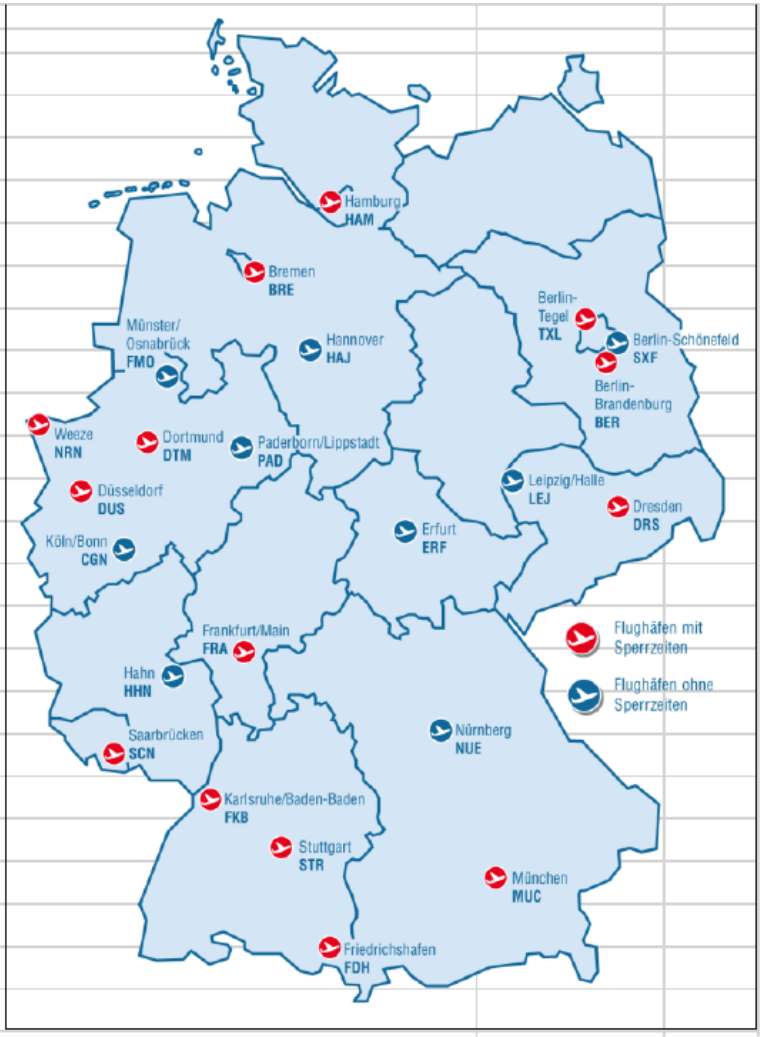
Diese Genehmigung setzt sich aus einer Reihe von 84 Einzelverwaltungsakten zusammen. Grundlage ist die Betriebsgenehmigung von 1956. 1967 erhielt sie eine grundlegende Neufassung. Alle späteren Änderungen beruhen auf dieser Fassung, insbesondere die umfangreiche Änderung aus dem Jahr 1998 (*Anm: aufgrund des letzten Planfeststellungsbeschlusses*). Das sind eigenständige Bescheide, aus denen sich in der Gesamtschau der jeweils geltende Genehmigungsstand ergibt.

Dieses Vorgehen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG im Luftverkehrsrecht so auch gerade angelegt und begegnet keinen Bedenken. Auch das OVG Hamburg stellt in seiner Entscheidung aus dem Jahr 2001 die Genehmigungshistorie umfassend dar, ohne die Rechtmäßigkeit der Genehmigungslage anzuzweifeln. Ein konsolidierter Überblick über die Inhalte der Betriebsgenehmigung findet sich im Luftfahrthandbuch, das immer die aktuelle Genehmigungslage widerspiegelt....“

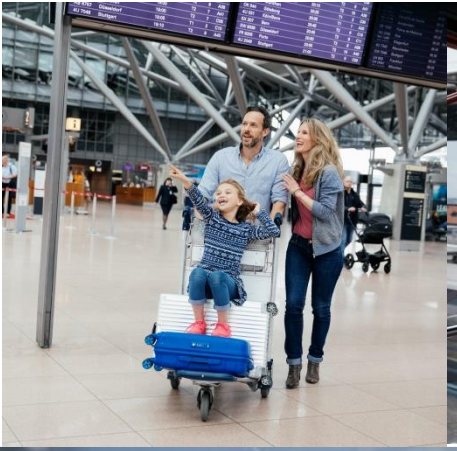
BUND erhält seit Wochen regelmäßig Informationen über die Historie und Inhalte der Genehmigung

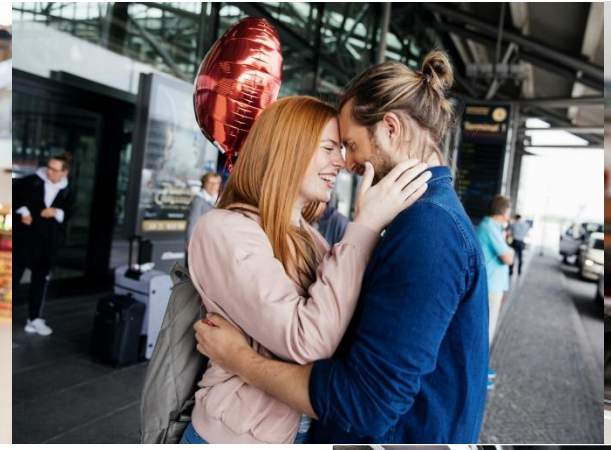
Nachtflugregelungen: Ausgewogen und Streng

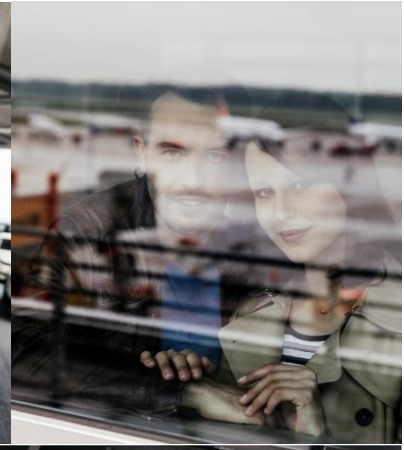
Flughafen	Sperrzeit										Besonderheiten
	22	23	0	1	2	3	4	5	6	7	
BER*			0 bis 5 Uhr								23:30 - 0:00 und 5:00 - 5:30 Uhr nur Verspätungen bzw. Verfrühungen bei Landungen; 23:00 - 23:30 und 5:30 - 6:00 begrenzte Anzahl von planmäßigen Flügen
BRE		0 bis 6 Uhr									22:30 - 0 Uhr nur Verspätungen
CGN											nur Flugzeuge der Bonusliste
DTM		23:00 bis 6 Uhr									22:00 - 23:00 nur verspätete Landungen (max. 20 Verspätungen/Monat)
DRS			0 bis 5 Uhr								23:30 - 0 und 5 - 5:30 Uhr nur Verspätungen
DUS			0 bis 5 Uhr								23 - 0 und 5 - 6 Uhr nur Verspätungen; Propellerflugzeuge < 9 t 24 h zulässig (mit Lärmzeugnis)
ERF											nur Flugzeuge der Bonusliste
FDH			23:30 bis 6 Uhr								22 - 23 Uhr fünf Landungen - bis 23:30 Uhr drei davon nur Verspätungen
FKB		23 bis 6 Uhr									
FMO											nur Flugzeuge der Bonusliste
FRA		23 bis 5 Uhr									22 - 23 und 5 - 6 Uhr begrenzte Anzahl von Flügen
HAJ											23 - 5:59 Uhr nur die leiseren Kap. 3 Flugzeuge zugelassen
HAM			0 bis 6 Uhr								23 - 0 Uhr nur Verspätungen
HHN											
LEJ											23:30 - 5:30 Uhr Passagierflüge verboten
MUC			0 bis 5 Uhr								22 - 23:30 und 5 - 6 Uhr begrenzte Anzahl von Flügen und Lärmkontingent; 23:30 - 0 und 5 - 5:30 Uhr nur Verspätungen; 0 - 5 Uhr Post- und Vermessungsflüge möglich
NRN			0 bis 6 Uhr								22 - 23 und 23 - 23.30 Uhr nur Verspätungen > Starts nur für Home-Based-Carrier; 22 - 23:30 und 23:30 - 0 Uhr nur Verspätungen > Landungen nur für Home-Based-Carrier
NUE											nur Flugzeuge der Bonusliste
PAD											nur Flugzeuge der Bonusliste
SCN		22:30 bis 6 Uhr									
STR			0 bis 6 Uhr								23 - 0 Uhr nur Verspätungen
SXF											0 - 6 Uhr nur Flugzeuge der Bonusliste
TXL			0 bis 6 Uhr								23 - 0 Uhr nur Verspätungen

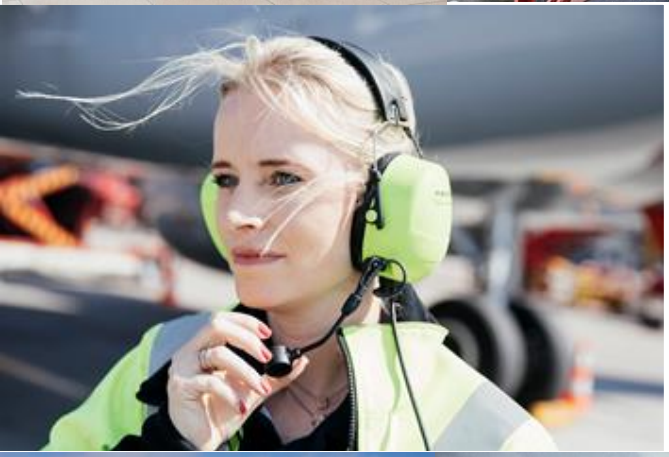


Verspätungsregelungen
Sperrzeit
* zukünftiger Flughafen Berlin



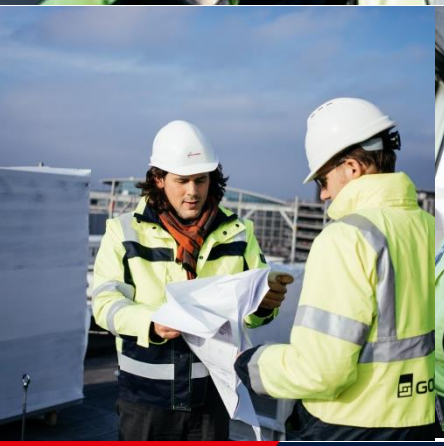


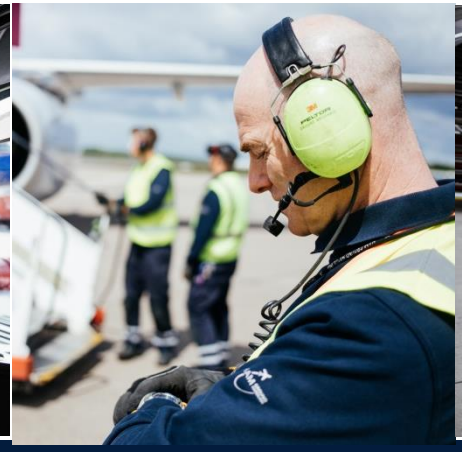




*Wir stellen **Mobilität für Hamburg** sicher.*

*Dabei **unternehmen wir alles**, was in unserem Einflussbereich liegt, **um die Zahl der Verspätungen so gering wie möglich zu halten.***





Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Hamburg Airport

Anhang 3

Part I

Rules for the use of the runway system

The below provisions for use of the runway system are valid for all fixed-winged aircraft. Regarding provisions for helicopters see Part II, Chapter 3: Noise abatement provisions for helicopters.

1. General rules

1.1 RWY 04L/R and 22L/R are preferential runways.

1.2 The preferential runways shall be used to the greatest extent possible

2. Use of the runway system in the period 0600-2300, Danish time.

2.1 For propeller and turboprop aeroplanes with an MTOM below 11000 kg there are no restrictions for use of the runway system in this period.

2.2 For jet aeroplanes, irrespective of weight, and for propeller and turbo-prop aeroplanes with an MTOM of 11000 kg or above, the following provisions shall apply:

2.2.1 When the runway in use is RWY 04L/R, RWY 04R shall be used for take-off and RWY 04L for landing unless one of the runways cannot be used due to snow clearance, disabled aircraft, work on the runway, or runway conditions. However, ATC can make use of parallel operations.

Note: Exempted from this provision are aircraft which due to their size are not able to use RWY 04L/22R.

2.2.2 When the runway in use is RWY 22L/R, RWY 22R shall be used for take-off and RWY 22L for landing unless one of the runways cannot be used due to snow clearance, disabled aircraft, work on the runway, or runway conditions. However, ATC can make use of parallel operations.

Note: Exempted from this provision are aircraft which due to their size are not able to use RWY 04L/22R.

2.2.3 RWY 12 and RWY 30 may be used when one or both of the preferential runways cannot be used due to

a. the crosswind component on the preferential runways exceeding 15 KT,
b. the friction coefficient being below 0.30 on any part of the preferential runways,
c. the meteorological conditions being below minima for landing on the preferential runways,
d. snow clearance,
e. disabled aircraft,
f. work on runways or taxiways or
g. the condition of the runways.

2.2.4 RWY 30 may, however, be used for landing without restrictions.

2.2.5 A request for permission to deviate from the above provisions will be granted if the pilot-in-command claims safety reasons.

3. Use of the runway system in the period 2300-0600, Danish time

3.1 The following provisions shall apply to all aeroplanes:

3.1.1 Take-off may take place only if an advance approval has been issued by Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) - see Part II, item 2.3.

3.1.2 When the runway in use is RWY 04L/R, RWY 04R shall be used for

take-off and RWY 04L for landing unless one of the runways cannot be used due to snow clearance, disabled aircraft, work on the runway, or runway conditions.

Note: Exempted from this provision are aircraft which due to their size are not able to use RWY 04L/22R.

3.1.3 When the runway in use is RWY 22L/R, RWY 22L shall be used for take-off and landing unless it cannot be used due to snow clearance, disabled aircraft, work on the runway, runway conditions, when RWY22L is used for ILS CAT II+III approaches or when an extraordinary traffic situation causes delays of more than one hour.

3.1.4 RWY 12 and RWY 30 are closed for take-off and landing, however, RWY 30 may be used for landings when the crosswind component on the preferential runways exceeds 15 KT or the preferential runways are not available due to disabled aircraft, snow clearance, work on the runways, etc.

3.1.5 RWY 12 and RWY 30 may, however, be used in the following cases:

a. For take-off and landing by vital flights such as ambulance and transplantation flights and similar flights if RWY 04L/R - 22L/R are not available ;
b. For landing in case Copenhagen Airport, Kastrup is planned as alternate airport and RWY 04L/R - 22L/R are no longer available after the flight has commenced and the use of any other alternate airport is not possible;
c. For landing in case the aeroplane has experienced reduced airworthiness during flight, and the pilot-in-command estimates it necessary to land;
d. For landing when the pilot-in-command declares an emergency situation.

Part II

Take-off and landing restrictions

In case of special meteorological conditions such as CBs, significant wind variations etc. in the approach and take-off sectors, the ATC may, at its own or upon request from the pilot-in-command, deviate from the provisions in part II, if deemed necessary for safety reasons.

The restrictions are divided into three parts:
1. Restrictions valid for jet aeroplanes, irrespective of weight, and for propeller and turboprop aeroplanes with an MTOM of 11000 kg or above
2. Restrictions in the period 2300-0600 Danish time, valid for all fixed-winged aeroplanes irrespective of weight
3. Noise abatement provisions for helicopters

1. Restrictions valid for jet aeroplanes, irrespective of weight, and for propeller and turboprop aeroplanes with an MTOM of 11000 kg or above

1.1 Landing restrictions

1.1.1 In connection with approach to landing (unless when using of RWY12), the following minimum heights over Greater Copenhagen (within 15 NM to DME KAS) shall be observed:

Propeller and turboprop aeroplanes: 1500 FT

Jet aeroplanes ..... : 2500 FT

1.1.2 Use of more than idle reverse thrust is allowed only for safety reasons.

Note: With respect to propeller and turboprop aeroplanes idle reverse refers to propeller in beta range and engine at idle power.

1.1.3 Visual approach to RWY 04L/04R must be performed within the sector shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System. Note: Visual approaches crossing the sector boundaries will be investigated by the authorities.

1.2 Take-off restrictions

1.2.1 RWY 22L:

1.2.1.a Take-off shall be commenced from TWY V1 or V2.

1.2.1.b Departure shall be performed with climb on RWY track to pass DME KAS 2.0 (LEVDO 55 33 55.70N 012 34 29.80E) before turn is commenced.
Note: Departures crossing the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System will be investigated by the authorities

1.2.2 RWY 22R:

1.2.2.a Departures shall be performed with climb on RWY track to pass DME KAS 2.0 (RUBAT 55 34 08.50N 012 34 03.90E) before turn is commenced.

Note: Departures crossing the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System will be investigated by the authorities.

1.2.3 RWY 12:

1.2.3.a Take-off shall be commenced from TWY K3.

1.2.3.b When instructed from ATC, propeller and turboprop aeroplanes are allowed to commence take-off from TWY K2 or TWY D.

1.2.3.c When instructed from ATC, jet aeroplanes are allowed to commence take-off from take-off position 12-X or TWY K2.

1.2.3.d Departure must be performed with climb on RWY track to cross KAS 078 (ODMEG 55 36 00.02N 012 42 15.56E) before turn is commenced.

Note: Departures crossing the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System will be investigated by the authorities

1.2.4 RWY 30:

1.2.4.a Take-off shall be commenced from TWY G1.

1.2.4.b Departure shall be performed with climb on RWY track to cross KAS 356 (INKIG 55 38 01.69N 012 36 46.80E) before turn is commenced.

Note: Departures crossing the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System will be investigated by the authorities.

2. Restrictions in the period 2300-0600 Danish time, valid for all fixed-winged aeroplanes irrespective of weight

2.1 During the night period (2300-0600, Danish time) the landing and take-off restrictions stated in the above chapter 1 are valid for all fixed-winged aeroplanes, irrespective of weight.

2.2 Limitations in the maximum sound pressure level

2.2.1 Take-off and landing shall be arranged so that the maximum A-weighted sound pressure level does not exceed 80 dB(A) in six measuring positions in the surrounding residential areas. The measuring positions 1, 5, 6, 7, 8, and 9 are shown on the map AD 2 EKCH Noise Monitoring System.

2.2.2 Early arriving flights with scheduled landing after 0600 Danish time are exempted from the provision above. Delayed flights with scheduled take-off and landing before 2300 Danish time are exempted from the provision above in the period 2300-0100 Danish Time.

2.2.3 Violations of the maximum A-weighted sound pressure level will be accepted if caused by flight safety conditions, runway utilization (due do work on the runway, category II and III landings, and other special weather conditions), and meteorological conditions which according to an evaluation made by the Danish Transport and Construction Agency have influenced on the sound transmission.

2.3 Advance approval for take-offs in the night period

2.3.1 Take-off may only take place if an advance approval has been issued by Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports). Advance approval may be obtained for periods of about 6 months, provided that the applicant has demonstrated that take-off can be carried out in such a way that the maximum A-weighted sound pressure level does not exceed 80 dB in six measuring positions in the surrounding residential areas or based on the knowledge of Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) that corresponding aeroplanes have the ability to comply with this requirement. The measuring positions 1, 5, 6, 7, 8, and 9 are shown on the map AD2 EKCH Noise monitoring System.

2.3.2 If no advance approval exists, take-off may exceptionally take place if the operator obtains a permission from the ACD (for contact information see AIP Denmark AD2-EKCH, Chapter 20. Local Traffic Information, Item 1.3) either based on noise certification documentation or based on the knowledge of Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) that corresponding aeroplanes have the ability to comply with noise requirement mentioned in 2.2.

2.3.3 In the period 2300-0100, Danish time, no advance approval is required if take-off takes place in the said interval as a result of a delay.

2.3.4 For landing, no advance approval is required.

3. Noise abatement provisions for helicopters

3.1 Deviations from the provisions in items 3.2 and 3.3 are permitted in connected with:

a. Take-off and landing for vital flights, such as Search And Rescue, Hos-

pital, Head of State, Medevac or Humanitarian flights.

b. Take-off and landing in connection with security control of the airport area.
c. Landing, where the pilot-in-command declares an emergency or urgency situation.

3.2 Use of the runway system in the period 0600-2300, Danish time

3.1.1 Take-off shall be commenced from designated RWY take-off positions, except for RWY 30 where take-off from PSN TWY G2 is permitted.

3.2.2 Departure shall be performed in RWY direction, except for RWY 22L and RWY 30 where departure in RWY direction 04 and 12 respectively is permitted.

3.2.3 Departure shall be performed with climb on RWY track to a minimum altitude of 600 ft before turn is commenced.

3.2.4 Landing shall take place at runways only.

3.3 Use of the runway system in the period 2300-0600, Danish time

3.3.1 The airport is closed for helicopter traffic.

Anhang 4

Die FHG hat die Flughafenentgelte gem. §19b LuftVG zum 14.06.2017 massiv erhöht. Die Erhöhung beträgt ca. 11, 7 Millionen Euro und entspricht damit ca. 10% bezogen auf ein volles Jahr. 70% der Erhöhungen sind in den Lärm- und Nachtabhängigen Entgeltbestandteile erfolgt.

Zusammensetzung Entgelterhöhung 2017

in TEUR	Effekt auf 12 Monate	Anteil an Gesamt-erhöhung
Erhöhung gewichtsabhängige Komponente (2,45 EUR/to. auf 2,80 EUR)	3.624	31%
Verdoppelung Lärmzuschläge (Lärmklassen)	7.063	60%
Absenkung Lärmzuschlag für Vortex-Generatoren je 10% auf S und L	-471	-4%
Erhöhung lärm- und gewichtsabhängige Komponente in der Nacht	1.509	13%
Gesamte Erhöhung Start- und Landeentgelt	**11.725**	**100%**

Zugrundegelegt wurden die Ist-Flugereignisse nach der Entgelterhöhung im Zeitraum vom 01. Juli 2017 bis 31. Mai 2018, die auf 12 Monate hochgerechnet wurden.

Anhang 5

Teilnehmerliste 8. Sitzung der Allianz für den Fluglärmschutz // 06.06.2018

Name	Institution	Unterschrift
Jens Aßmann	Handelskammer Hamburg	
Dr. Kurt Duwe	FDP-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft	
Lothar Galka	Initiative gegen Fluglärm in Niendorf	
Tjark Giller	AOC HAM	
Hans-Werner Harmuth	Kreis Stormarn	
Gabriele Hartl	BIG Fluglärm Hamburg	
Hans-Joachim Hartmann	NIG Norderstedter Interessengemeinschaft für Fluglärmschutz	
Martin Hellwig	Flughafen Hamburg GmbH	
Markus Jahn	Arbeitsgruppe Fluglärmschutz Jersbek	
Stephan Jersch	DIELINKE-Fraktion	
Gebhard Kraft	Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger	
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 / Moderatorin	
Raimund F. Neuhold	Pilot	
Andrea Oelschläger	AfD-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft	
Dr. Gudrun Pieroh-Joußen	Behörde für Umwelt und Energie	

Reimer Rathje	WiN - Wir in Norderstedt	
Janina Rautenstrauch-Ulbricht	Flughafen Hamburg GmbH	
Dr. Judith Reuter	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	
Harald Rösler	Fluglärmschutzkommission	
Dr. Monika Schaal	SPD-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft	
Johannes Scharnberg	Flughafen Hamburg GmbH	
Christian Scherhag	Hamburg Aviation	
Axel Schmidt	Flughafen Hamburg GmbH	
Benjamin Schubert	Fluglärmschutz Hamburg e.V.	
Kirsten Schümer	Hamburg Aviation	
Dr. René Schwartz	BAW Stormarn	
Dennis Thering	CDU-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft	
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	