

(Wort)Protokoll

der öffentlichen Sitzung

des Ausschusses für Umwelt und Energie

(nachrichtlich waren auch der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien sowie der Verkehrsausschuss geladen)

| | |
|-------------------------|--|
| Sitzungsdatum: | 28. November 2017 |
| Sitzungsort: | Hamburg, im Rathaus, Raum 151 |
| Sitzungsdauer: | 17:05 Uhr bis 21:25 Uhr |
| Vorsitz: | Abg. Birgit Stöver (CDU) |
| Schriftführung: | Abg. Michael Kruse (FDP) i.V. bis 19:15 Uhr, Abg. Anne Krischok (SPD) i.V. ab 19:15 Uhr |
| Sachbearbeitung: | Jana Nielsen |

Tagesordnung:

1. Drs. 21/10746 Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen
(Bericht Präsident/in der Bürgerschaft)
2. Drs. 21/10688 Jährlicher Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit und Jährlicher Bericht des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft aus Drucksache 20/14334 (16-Punkte-Plan) gemäß Drucksache 21/4209
(Bericht Senat)

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

4. Revision der Kennzahlen im Einzelplan 6.2 (Behörde für Umwelt und Energie)
(Beratung vorbehaltlich des Beschlusses der Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

5. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)
Abg. Michael Kruse i.V.f. Dr. Kurt Duwe (FDP)
Abg. Stephan Gamm (CDU)
Abg. Stephan Jersch (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Gert Kekstadt (SPD)
Abg. Dr. Annegret Kerp-Esche (SPD)
Abg. Anne Krischok (SPD)
Abg. Andrea Oelschläger (AfD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Ulrike Sparr (GRÜNE)
Abg. Birgit Stöver (CDU)
Abg. Dr. Andreas Dressel i.V.f. Hauke Wagner (SPD)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Olaf Duge i.V.f. Martin Bill (GRÜNE)
Abg. Thomas Kreuzmann (CDU)
Abg. Gulfam Malik (SPD)
Abg. Richard Seelmäcker i.V.f. Karl-Heinz Warnholz (CDU)

III. Weitere Abgeordnete des nachrichtlich geladenen Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien sowie des Verkehrsausschusses

Abg. David Erkalp (CDU)
Abg. Dorothee Martin (SPD)
Abg. Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE)
Abg. Dennis Thering (CDU)

IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Umwelt und Energie

| | |
|-------------------------|--------------------------|
| Herr Senator | Jens Kerstan |
| Frau Senatsdirektorin | Dr. Regina Dube |
| Frau Baudirektorin | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen |
| Herr Senatsdirektor | Michael Mainusch |
| Herr Regierungsdirektor | Frank Enemark |

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

| | |
|---|-----------------------|
| Herr Staatsrat | Andreas Rieckhof |
| Frau RD'in | Dr. Ina Tjardes |
| Herr Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen Hamburg GmbH | Michael Eggenschwiler |
| Herr Leiter des Zentralbereichs Umwelt am Hamburg Airport | Axel Schmidt |
| Herr Leiter des Geschäftsbereiches Aviation am Hamburg Airport | Johannes Scharnberg |

V. Vertreter der Petenten der Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen

Herr Manfred Braasch, Landesgeschäftsführer des BUND Hamburg
Herr Martin Mosel, Sprecher des BUND-Arbeitskreises Flugverkehr
Herr Dr. Rene Schwartz, Mitglied im BUND-Arbeitskreis Flugverkehr

VI. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei

Frau Jana Nielsen

VII. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Ca. 60 Personen

Vor Eintritt in die Tagesordnung stellte die Ausschussvorsitzende fest, dass stellvertretend für den verhinderten Schriftführer, den Abgeordneten Herrn Dr. Duwe zunächst der Abgeordnete Herr Michael Kruse (FDP) die Schriftführung übernehmen werde und dieser im Laufe der Sitzung von der Abgeordneten Frau Anne Krischok (SPD) abgelöst werde.

Darüber hinaus erklärte sie, dass die Geschäftsordnung vorsehe, dass der Ausschuss, an den eine Volkspetition überwiesen worden sei, einem Vertreter der Petenten Gelegenheit zu geben hat, das Anliegen zu erläutern, der Ausschuss aber auch beschließen könne, mehreren Vertretern Gelegenheit zu geben, sich zu äußern. Auf Nachfrage bestand Einvernehmen, den drei zu TOP 1 anwesenden Vertretern der Volkspetition die Möglichkeit einzuräumen, sich zu äußern.

Zudem wurde einstimmig beschlossen (zu TOP 2 und 3 bei Abwesenheit der FDP), zu den Tagesordnungspunkten 1 bis 3 ein Wortprotokoll erstellen zu lassen.

Zu TOP 1)

Vorsitzende: Gut, dann haben wir den Beschluss schon einmal gefasst, dass wir hier die Wortmeldung dann auch ausweiten können. Wir müssten dann trotzdem nach dem Vortrag von Herrn Braasch sehen, wie wir weiter mit dem Tagesordnungspunkt dann umgehen, ob es dann weitere Anregungen auch aus den Fraktionen gibt. Herr Braasch, dann haben Sie das Wort.

Herr Braasch: Vielen Dank, Frau Vorsitzende, auch vielen Dank, dass wir die Möglichkeit haben, hier mit mehreren Personen vorzutragen. Das ist letztendlich auch ein Stück weit Anerkennung vieler ehrenamtlicher Stunden, wo meine beiden Kollegen zu dem Thema viel gearbeitet haben und deswegen auch mit ihrer Fachkompetenz sich hier einbringen wollen.

Vielen Dank auch noch einmal dafür, dass wir relativ zügig nach der Auszählung dann hier mit der Volkspetition in den Umweltausschuss gekommen sind. Die Einladung haben wir sehr gern angenommen.

Meine Damen, meine Herren, sehr geehrte Abgeordnete! Wir haben eine kleine PowerPoint-Präsentation (s. Anlage 1) vorbereitet, die würde ich Ihnen gern vorstellen, und den zweiten

Teil wird dann Herr Dr. Rene Schwartz übernehmen. Anschließend stehen wir alle drei dann gern für Fragen und Diskussionsbeiträge zur Verfügung.

Sie haben sicherlich alle mitbekommen, dass wir ab März/April hier in Hamburg die Volkspetition für ein konsequentes Nachtflugverbot ab 22 Uhr in Hamburg an den Start gebracht haben.

Wir haben diese Volkspetition gestartet aus der Erkenntnis heraus, dass es in den letzten Jahren auch am Hamburger Flughafen lauter geworden ist, dass uns auch im BUND viele Beschwerden erreicht haben, was denn da los sei. Die Volkspetition war ein Mittel, um einmal ausdrücken zu können, wie viele Leute eigentlich davon betroffen sind, wie die Stimmung in der Stadt ist, und das Ergebnis, glaube ich, spricht für sich.

Hier noch einmal für Sie die Entwicklung des sogenannten Fluglärnteppichs, das ist ja die Größe, mit der man die Belastung von vielen Anwohnern um den Flughafen herum auch belegen und messen kann. Sie sehen hier gerade in der Entwicklung ab 2013, dass die Treppe wieder steil nach oben geht und wir in Richtung eines 14 Quadratkilometer großen Lärnteppichs unterwegs sind, wo dieser Grenzwert von 62 dBA überschritten wird. Also der Trend geht ganz klar nach oben. Und wenn Sie da noch einmal draufschaun, 2007 waren wir schon einmal in einer ähnlichen Entwicklung, dort waren aber deutlich mehr Flugbewegungen, und wenn wir jetzt davon ausgehen, dass der Flughafen weiter anwachsen wird, dann wird auch der Lärnteppich aus unserer Sicht weiter zunehmen. Nach vorläufigen Zahlen wird das in 2017 erneut der Fall sein, dass dort die Entwicklung weiter nach oben geht. In der Zeitreihe, die Sie hier sehen, haben wir eine Entwicklung von 2003 angerechnet bis 2016 mit einer Zunahme des Fluglärnteppichs von 25 Prozent.

Ich möchte Ihnen einen kurzen Eindruck von der Debatte in Deutschland geben, welche Institutionen sich damit befassen und warum auch gerade unsere Forderung, 22 Uhr Nachtruhe, Nachtflugverbot, wirklich den Kern, glaube ich, der Debatte ein Stück weit trifft. Also der Sachverständigenrat für Umweltfragen spricht sich ganz klar für diese Zeitspanne 22 bis 6 Uhr aus, auch das Umweltbundesamt hält eine entsprechende Betriebsbeschränkung für sinnvoll. Die Ärztekammer Rheinland-Pfalz, die aus der medizinischen Sicht – dazu komme ich noch ein bisschen – sich dazu Gedanken gemacht hat, auch hier ganz klare Positionierung für die Lebensqualität, für die Gesundheit der Menschen, 22 Uhr Nachtruhe.

Und interessant auch jüngere Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts, die hier zitierte aus dem Januar 2017 geht davon aus, dass gerade die Nachtrandstunde, also 22 bis 23 Uhr, eine ganz sensible ist und hier zumindest die Belastung abnehmen muss. Wenn Sie sich anschauen, wie tatsächlich für diese Stunde, 22 bis 23 Uhr, aber auch 23 bis 24 Uhr, die Entwicklung in Hamburg aussieht, so können Sie an dieser Grafik sehr klar sehen, dass wir hier gerade in der Phase 22 bis 23 Uhr auch einen stark ansteigenden Flugverkehr am Flughafen Hamburg haben. Wir haben das einmal durchgerechnet, in dieser Zeit, wo ja viele Menschen sich schon Richtung Nachtruhe orientieren, wird alle drei Minuten eine Flugbewegung dort in dieser Stunde zu verzeichnen sein.

Ich hatte schon angesprochen, Fluglärm ist eine ernste Komponente, wenn es darum geht, über Lebensqualität in der Stadt und über Gesundheit zu sprechen. Es gibt hier entsprechende Forschungen, die gesagt haben, der Verlust an gesunden Lebensjahren hat sehr viel mit Belastungen aus dem Flugverkehr zu tun. Hier WHO-Zahlen, die ich Ihnen präsentierte. Also bei entsprechend starken Belastungen, bei Schlafstörungen, Bluthochdruck und auch bei der Entwicklung von Kindern gibt es Erfahrungen, dass diese gesunden Lebensjahre tatsächlich reduziert werden.

Die Zusammenhänge mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen, mit Depressionen, mit Leseschwächen bei Kindern sind hinlänglich, langläufig belegt und, glaube ich, auch in die

Überlegung Ihrerseits mit einzubeziehen, wenn man diese Debatte um einen innerstädtischen Flughafen führen will.

Auch das subjektive Empfinden ist noch einmal etwas Interessantes. Es gibt ja verschiedene Lärmquellen, gerade in der Stadt, aber diese Grafik aus der NORAH-Studie, das ist ja eine groß angelegte Studie gewesen, die auch wissenschaftlich unumstritten ist, zeigt sehr deutlich, dass die subjektive Wahrnehmung von Fluglärm deutlich über der Wahrnehmung von Straßen- und Schienenlärm liegt, mit wirklich beeindruckenden Zahlen unterlegt. Das heißt, der Fluglärm wird auch sehr viel stärker als störend empfunden als die anderen Lärmquellen.

Ich komme jetzt noch einmal zu einigen Argumenten, die uns immer vorgehalten werden, ja, das ist ja gar nicht so schlimm mit dem Lärm am Flughafen, wir haben ja trotz steigender Passagierzahlen keine großartige Entwicklung. Sie sehen hier aber sehr deutlich, dass sich die Flugbewegung auch in den letzten Jahren, insbesondere ab 2013, am Hamburger Flughafen trotz besserer Auslastung der einzelnen Flugzeuge nach oben bewegt haben, im Schnitt also zwei bis zweieinhalb Tausend Flugbewegungen pro Jahr dazukommen, wenn dieser Wachstumskurs des Hamburger Flughafens beibehalten wird, und das wird zu einer weiteren zusätzlichen Lärmbelastung, aus unserer Sicht, ganz deutlich führen.

Das zweite Argument, das wir immer hören, ja, die Flugzeuge werden ja moderner und leiser. Wir sprechen da gern von weniger laut, aber leiser sind auch die modernen Flugzeuge nicht. Und Sie sehen hier eine aus unserer Sicht auch wirklich erschreckende Entwicklung. Auf der Grafik sehen Sie unten dunkelgrün die Lärmklasse 1, das sind die weniger lauten Flugzeuge, die Hamburg ansteuern, und Sie sehen, dass wir von einmal 20 Prozent Anteil Lärmklasse 1 in Hamburg mittlerweile bei 10 Prozent Lärmklasse 1 angekommen sind, und diese Entwicklungen natürlich auch zusätzlich zu Lärmbelastungen führend, Lärmklassen 3 und 4 sind die dominierenden, das sind sozusagen die Standardflugzeuge mit ihren entsprechenden lauten Lärmmissionen. Also allein auf den A320neo zu verweisen und es wird alles besser, wird für die Situation in Hamburg auf Sicht, auf mittlere Frist, keinen Erfolg haben.

Kommen wir zum Schluss meines Teils jetzt noch einmal zu der Frage, wenn wir denn eine Stunde Flugzeit reduzieren, Betriebszeit reduzieren, was hat das für Effekte. Hier kursieren ja auch erstaunliche Zahlen mit der Angabe, analog zu Zürich wären hier 1 000 Arbeitsplätze bedroht. Nach unserer Einschätzung ist das deutlich übertrieben, weil sie nur 6 Prozent tatsächlich der Betriebszeit reduzieren. Und wenn Sie sich das einmal anschauen, was es dort für einzelne Sparten gibt, so sind die wenigsten tatsächlich von dieser Flugzeit abhängig, und wir bitten Sie, in Relation zu stellen, ob denn vielleicht 100 oder 200 Arbeitsplätze tatsächlich bedroht sein sollten, dass von dieser Störung der Nachtruhe offiziell 55 000 Bürger und Bürgerinnen betroffen sind. Und wir gehen sogar von einer deutlich höheren Zahl aus von mindestens 100 000 Betroffenen.

Das muss man in die Abwägungen stellen, und ich glaube, unsere Petition bringt noch einmal sehr klar zum Ausdruck, dass es auch darum geht, die Situation vor Ort zu befrieden. Viele Bürger und Bürgerinnen fühlen sich durch den Flughafen gestört und es muss da einen Ausgleich, aus meiner Sicht, dann geben können.

Noch einmal zum Schluss ein paar Impressionen. Volkspetition, die Politik hat sich gestellt, ist rausgekommen, wir haben diskutiert, das finde ich einen guten Schritt. Und ich nehme einmal davon an, gehe einmal davon aus, dass auch die Abgeordneten ein Interesse daran haben, dass nachts Ruhe ist. – Vielen Dank von meiner Seite.

Wir wechseln einmal kurz.

Herr Dr. Schwartz: Sehr geehrte Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte einen Schritt einmal noch zurückgehen, um das Thema noch etwas breiter aufzustellen. Es geht um den Begriff Lärm (Präsentation siehe Anlage 2). Lärm kommt aus dem Italienischen, heißt: zu den Waffen. Also allein schon an diesem kleinen Wortstamm kann man erkennen, dass es sich hierbei um eine Bedrohung handelt. Lärm stellt eine nicht stoffliche Umweltverschmutzung dar. Herr Braasch hat schon deutlich gesagt, dass der Fluglärm gesunde Lebensjahre raubt. Fluglärm lässt unsere Kinder schlechter lernen und Fluglärm mindert auch den Wert unseres Eigentums.

Was ganz wesentlich ist, dass der Fluglärm die Gesellschaft spaltet, und zwar spaltet in die Masse der Nutznießer und die Minderheit der Leidtragenden. Ich denke, gerade in einer Stadt, die soziale Gerechtigkeit und Umweltgerechtigkeit als besonders wichtig erachtet, ist das ein maßgeblicher Punkt.

Beim Schlaf ist es so, dass im Durchschnitt acht Stunden sein sollen, damit ein Körper regenerieren kann, wenn es sich um einen Erwachsenen handelt. In den Einflugschneisen leben jedoch auch sehr viele Kinder, die ein Schlafbedürfnis von 14 bis 17 Stunden haben für ihre gesunde Entwicklung. Schlafbedürfnis ist vorgegeben, man kann das nur begrenzt steuern, dass man weniger schläft. Da hat man spätestens dann in der dritten, vierten Nacht den Preis dafür zu zahlen. Das heißt, der Organismus nimmt Schaden darunter.

Schlafmangel ist der kumulative Effekt von zu wenig Schlaf. Er beeinträchtigt das Immunsystem und der Stoffwechsel reagiert negativ darauf. Kurz gesagt, Fluglärm macht krank.

Wie gesagt, sei das Mobilitätsbedürfnis in den letzten Jahren gestiegen. Darauf komme ich noch zurück. Erst einmal ist festzustellen, dass in Hamburg acht von zehn Bürgerinnen und Bürgern den Verkehrsflughafen Helmut Schmidt nutzen, ohne selbst von den Belastungen betroffen zu sein. Das heißt, wir, die wir hier sitzen, sind im Grunde genommen eine zu schützende Minderheit wie die Sorben oder wie die Friesen. Jeder Hamburger, vom Säugling bis zum Greis, fliegt im Durchschnitt drei- bis viermal im Jahr. Wichtig ist auch noch zu wissen, dass zwei von drei Passagieren den Flughafen zu privaten Zwecken nutzen. Das heißt, sie fliegen in ihrer Freizeit.

Zurück zum Mobilitätsbedürfnis. Ein Bedürfnis ist etwas, was in sich selbst beruht, das heißt, man kann es nicht willentlich abschalten. Hunger, Durst, Müdigkeit, Atmen, das sind alles Bedürfnisse, das sind Notwendigkeiten. Im Gegensatz dazu ist ein Interesse zu sehen, das Interesse an etwas. Das heißt, es gibt hier eine individuelle Veranlagung, zum Beispiel Hobbys, es gibt eine gesellschaftliche Prägung, aber das Besondere ist, dass es eine äußere Stimulans dafür gibt. Und die Stimulans für das Fliegen ist eindeutig die Werbung und vor allen Dingen die Preisgestaltung. Das heißt, das angeblich vorhandene Mobilitätsbedürfnis ist nur in sehr kleinem Anteil tatsächlich so vorhanden, es geht hier eindeutig in Hamburg um ein preisgetriebenes Mobilitätsinteresse. Das sieht man auch daran, dass insbesondere der Anteil der Billigflieger in den letzten Jahren weit überproportional zugenommen hat.

Was deutlich ist, und das hat auch der Bundestag festgestellt, es gibt kein Recht auf Mobilität zu jeder Tages- und Nachtzeit, aber das Grundgesetz sagt eindeutig, es gibt ein Grundrecht auf körperliche und seelische Unversehrtheit.

Mein dritter kleiner Exkurs soll etwas zum gedeihlichen Miteinander in einer Gesellschaft aussagen, eine kleine Regelkunde. Damit eine Gesellschaft überhaupt funktionieren kann, bedarf es Regeln. Und klar, wo es Regeln gibt, gibt es auch irgendwie immer Ausnahmen. Wichtig ist aber, dass dieses Regel-Ausnahme-Verhältnis in einem adäquaten Verhältnis zueinander steht. Juristisch gibt es den Grundsatz, dass Ausnahmen eng auszulegen sind, und es muss ganz klar sein, dass der Zweck der Regelung unter der Ausnahme nicht so sehr leiden darf, dass die Regel im Grunde genommen ad absurdum geführt wird. Der

Menschenverstand sagt deshalb auch eindeutig, Ausnahmen müssen nach Art und Umfang deutlich geringer ausfallen als der Regelfall.

Wie sieht es jetzt hier aus bezüglich der Nachtflugbeschränkungen am Helmut-Schmidt-Airport? Diese wurden bereits 1971 festgelegt, zu einem Zeitpunkt, als es noch deutlich weniger Flugbewegungen gab, insbesondere zu dieser späten Nachtzeit. Und wenn man sich dort dann die Nachrichten für Luftfahrer anguckt aus diesen Jahren, dann steht dort drin, Luftfahrzeuge dürfen dann, und das übersetze ich jetzt in Lokalzeit, von 23 Uhr bis 6 Uhr weder starten noch landen. Dies hat die Regel darzustellen. In Ausnahmefällen, und das sind dann die nächsten Sätze, kann es auch noch zu einem Flugbetrieb nach 23 Uhr kommen. Da bitte ich jetzt aber in Erinnerung zu halten, was ich Ihnen zu Regeln und Ausnahmeverhältnissen bereits erklärt habe.

Diese Tabelle zeigt die Nächte, in denen die Nachtflugbeschränkung von Januar bis Oktober 2017 von Hamburg, Schmidt-Airport, eingehalten wurde. Ein grünes Feld sagt, ja, das Betriebsende von 23 Uhr wurde eingehalten, ein rotes Feld sagt, nein, dieses Betriebszeitende wurde nicht eingehalten, es gab noch Flugbewegungen nach 23 Uhr. Wenn man das Ganze jetzt auszählt, dann kann man sagen, von 241 Nächten sind nur an 52 Nächten keine Flugzeuge gestartet und gelandet nach 23 Uhr. Das ergibt eine Einhaltung der Regel von nur 18 Prozent. Wenn man sich dann den Sommerflugplan von April bis Oktober anguckt, dann muss man feststellen, dass von 171 Nächten sage und schreibe nur 12 Nächte ohne Flugbewegungen nach 23 Uhr waren. Das ist eine Regeleinhaltung von nur noch 7 Prozent. Das heißt, nur in jeder fünfzehnten Nacht wurde das Betriebsende eingehalten. Wenn man sich dann noch die Monate Juli, August und September anguckt, dann muss man da feststellen, dass in drei Monaten nur zwei Nächte die Regel eingehalten wurde.

Man kann es nicht nur mit ja/nein, rot/grün ausdrücken, man kann das auch quantitativ ausdrücken. In den Jahren 2011, 2012, 2013 gab es deutliche Beschwerden aus der Bevölkerung, die dann auch in die Politik reingetragen wurden, die gesagt haben, der Fluglärm ist zu stark geworden, insbesondere in den Abend- und Nachtzeiten, es muss weniger werden. Die Politik hat darauf reagiert und hat im April 2014 einvernehmlich, wie alle, parteiübergreifend, den Zehn-Punkte-Plan beschlossen. Das heißt, die Jahre 2011, 2012, 2013 stellen im Grunde genommen dann eine Referenz dar, an der sich die weitere Entwicklung bemessen lassen muss.

Und wenn wir dann sehen, dass wir in den Jahren 2014, 2015, 2016 und 2017, und das sind dann die farbigen Linien, gelb, rot, dunkelrot und blau, eine Entwicklung haben, dass jedes Jahr die Anzahl an nächtlichen Landungen zugenommen hat, mittlerweile auf einem Niveau, das fast doppelt so hoch ist wie das Niveau, das im Jahr 2014 als zu hoch angesehen wurde von all den Parteien hier in der Hamburgischen Bürgerschaft, dann muss man erkennen, dass sich nicht nur ein Missstand gebildet hat, sondern dass der trotz 10- und 16-Punkte-Plan und Pünktlichkeitsoffensive und Entgeltnovellierung sich immer weiter ins Negative entwickelt hat.

Wenn man sich jetzt die Verhältnisse bei den nächtlichen Starts, die ja auch noch wesentlich besser planbar sind, anguckt, muss man feststellen, dass wir ursprünglich einmal 2011 bis 2013 ein Niveau hatten, das man auch so aus statistischen Gründen als akzeptabel ansehen kann, also ungefähr 3 bis 5 Prozent der Nächte mit ein bis drei Flügen dann, also so ungefähr 50 Starts. Das ist so das, was man so aus statistischen Gründen sagen könnte, das wäre dann wirklich unvermeidbar.

Was wir jetzt aber erleben mussten, insbesondere in den letzten beiden Jahren, ist, dass wir eine Verfünffachung haben dieses Niveaus. Das heißt, Sie alle, die sich mit diesem Thema befasst haben und die sicherlich auch darauf gesetzt haben, dass Sie mit Ihren Punkteplänen und auch der Pünktlichkeitsoffensive und der Entgeltnovellierung etwas in die

richtige Richtung tun wollten, müssen jetzt erkennen, dass alle Ihre Instrumente nicht gewirkt haben.

Man kann es im Grunde genommen auch Fluggesellschaften richtig zuordnen, für das Jahr 2016 haben wir das einmal gemacht. Wir nennen das Malusflieger, also die Fluggesellschaften, die mit weitem Abstand sich das Recht rausnehmen, auch noch nach Betriebsende zu starten und zu landen. Und Air Berlin war es seinerzeit, die es geschafft haben, 73 Mal zu spät zu kommen. EasyJet, das sind die, die uns jetzt in diesem Jahr besonders bei den Starts Probleme bereiten, waren seinerzeit schon auf Platz 2 mit 50 verspäteten Nachtflügen. Und Eurowings hatte den dritten Platz inne mit immerhin 34 verspäteten Nachtflügen.

Auch hier zeigt sich wieder überdeutlich, dass das Problem der Nachtflüge ein Problem der Billigflieger ist, drei von vier verspäteten Starts und Landungen nach 23 Uhr werden durch Billigflieger, also Low Cost und Low Fare Carrier, generiert.

Noch einmal zurück zu den Punkteplänen und da möchte ich noch einmal auch die Aussagen, die Sie damals getätigt haben, in Erinnerung rufen. Die Hamburgische Bürgerschaft hat beschlossen, dass der Senat ersucht wird, eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen und auf eine weitere Reduzierung der Verspätungen in Ausnahmen hinzuwirken. Wie gesagt, das Bezugsniveau ist 2011 bis 2013 und uns, uns Betroffenen, wurde von Ihnen zugesagt, dass eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeit angestrebt wird und eine weitere Reduzierung, das heißt unterhalb des Niveaus von 2011 bis 2013 erreicht wird. Genau das Gegenteil ist jedoch eingetreten.

Herr Dressel, Sie haben damals gesagt, wir haben einen Stadtflughafen und wir brauchen einen vernünftigen Interessensausgleich. Diesen Interessensausgleich, den haben wir bei Weitem nicht mehr.

Frau Stöver, Sie haben seinerzeit gesagt, wir brauchen eine Veränderung der Prioritätensetzung, der Schutz der Anwohner muss vor den wirtschaftlichen Belangen stehen, denn Fluglärm – Lärm, haben Sie damals gesagt – macht krank.

Herr Tjarks, Sie haben auch auf Einhaltung der Betriebszeiten hingewiesen, dass dies streng einzuhalten sei.

Und Herr Duwe – jetzt sitzt Herr Kruse dort –

(Abg. Michael Kruse: Ist krank, aber nicht vom Fluglärm.)

sagte, dass es mit aktiven Fluglärmenschutzmaßnahmen besser werden sollte, nämlich optimierte Landeanflugverfahren, das ist das sogenannte CDO-Verfahren, und leiseren Flugzeugen. Die leiseren Flugzeuge werden auch gebaut, das ist der Airbus neo, aber sie betragen nur 1 Prozent der Flugbewegungen in Hamburg. Das heißt, es ist richtig, wenn man sagt, dass moderne Flugzeuge weniger laut sind als die anderen älteren Flugzeuge, aber es ist eben nicht so, dass diese Flugzeuge in einem nennenswerten Maß hier in Hamburg eingesetzt werden – 1 Prozent Airbus neo.

Am 16-Punkte-Plan, weiß ich nicht genau, da schon klar wurde, dass die zehn Punkte halt nicht so in dieser klaren Aussage zu erreichen sind, wurde immerhin noch gesagt von Ihnen als Bürgerschaft, es geht um die Akzeptanz des innerstädtischen Flughafens. Und am Beispiel der Volksabstimmung von Berlin Tegel kann die Akzeptanz nicht darin liegen, dass die acht von zehn Bürgerinnen und Bürgern, die von der Flughafennutzung nicht betroffen sind, dass die das Maß der Dinge sind. Ich denke, dann ist klar, dass hier die Betroffenen ein Schwergewicht in der Beurteilung auch haben müssen.

Herr Horch setzte seinerzeit auf einen Dialog, auf die Allianz für Fluglärmenschutz und auf die Verbesserung der Informationen. Ich sage hier deutlich, man kann dieses Problem nicht mehr wegmoderieren. Und wir brauchen eindeutige Einschnitte, wie das Nachtflugverbot, was wir gesagt haben, dass es zielführend ist, was verhältnismäßig ist, um dies zu erreichen.

Herr Kerstan, hinter mir sitzend, sagte, dass die Lärmbelastung so gering und so erträglich wie mögliche gehalten werden soll. Wir hätten ja eine Pünktlichkeitsoffensive und diese würde eine spürbare Entlastung bringen. Nichts davon ist eingetreten.

Daher mein Appell an Sie, noch einmal erneut, erinnern Sie sich an die Zusagen, an Ihre Beschlüsse des 10-Punkte-Plans, des 16-Punkte-Plans. Wer einen innerstädtischen Flughafen betreiben möchte und auch die Vorteile nutzen möchte, die dieser Flughafen mitten in der Stadt dann ja auch hat, der muss aber eindeutig auch dann einen Interessensausgleich anstreben. Es ist so, dass wir hier in einer dicht besiedelten Metropolregion leben und dass die Rücksichtnahme auf die vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger eindeutig ein höheres Gewicht haben muss als bisher. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Ja, dann darf ich mich bei Ihnen, Herr Braasch, Herr Schwartz, erst einmal ganz herzlich für Ihre Ausführungen bedanken. Der Öffentlichkeit muss ich dann leider noch einmal sagen, dass Beifallsbekundungen oder Missmutsbekundungen nicht erlaubt sind, da wir heute hier eine sachliche Aussprache und Diskussion führen.

So, nun haben wir der Volkspetition erst einmal die Möglichkeit gegeben, ihr Anliegen zu erläutern und nun würde ich noch einmal fragen wollen, wie wir jetzt weiter verfahren wollen. Wir haben jetzt diverse Möglichkeiten als Ausschuss. Herr Thering hatte sich dazu schon einmal gemeldet.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Lieber Herr Braasch, lieber Herr Schwartz, vielen Dank für die Ausführungen. Da waren interessante Zahlen dabei und viele der Zahlen bestätigen ja auch das, was wir hier als Abgeordnete erleben in unseren Bürgergesprächen, dass die Belastung durch Fluglärm nicht nur im nördlichen Hamburg, sondern auch im Westen, vor allem aber auch im Westen, in Altona, Eimsbüttel deutlich zugenommen hat. Das sehen wir bei dem Höchststand bei dem Fluglärm, aber auch bei den weiter steigenden Verspätungen, bei den Fluglärmbeschwerden, alles, was dazukommt. Und wir sind der Meinung, wir haben den 16-Punkte-Plan hier auf dem Tisch, dass dieses Ergebnis, aber auch die Volkspetition – und da bin ich ganz ehrlich, ich hätte mir gewünscht, dass wir darauf verzichtet hätten, weil, dann hätten wir kein Problem mehr mit dem Thema – ist natürlich der jahrelangen Verweigerungshaltung auch von SPD und GRÜNEN geschuldet. Aber jetzt müssen wir gucken, wie wir da vorankommen, wir wollen das Thema möglichst auch irgendwann dann einmal vom Tisch haben. Wir haben viele neue Aspekte gesehen. Uns würde natürlich aber auch noch die Meinung des Flughafens, aber auch die Meinung anderer Experten, Wissenschaftler, aber vielleicht auch Kolleginnen und Kollegen aus Frankfurt, aus Hessen, die den Prozess ja schon durchgemacht haben und da ja, wie ich von hier beurteilen kann, eigentlich auch einen guten Kompromiss geschlossen haben ... Von daher würden wir als CDU-Fraktion vorschlagen, dass wir hier eine Expertenanhörung auch im Ausschuss machen, wo wir dann alle Experten, die da noch zu beitragen können, befragen können und dann am Ende des Tages vor diesem Hintergrund der Expertenmeinungen uns dann hier auch ein fundiertes Bild und dann auch abschließend beschließen können.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Thering. Da habe ich jetzt rausgehört, dass ein Antrag auf eine Expertenanhörung besteht. Als Nächstes hat Herr Kruse das Wort.

Abg. Michael Kruse: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Auch wir würden gern die Einschätzung des Senats und insbesondere natürlich auch des hauptbetroffenen öffentlichen

Unternehmens, des Flughafens, hören, würden vorschlagen, entweder, dass wir eine Expertenanhörung zu einem späteren Zeitpunkt machen, aber wenn wir uns darauf verständigen können, dann vielleicht auch jetzt schon einige einschätzende Worte vonseiten des Senats und des Flughafens zu hören. Wir haben ja jetzt hier sehr elegant sozusagen an der Geschäftsordnung vorbei auch weitere Vertreter gehört, nicht nur Herrn Braasch. Insofern würde ich es sehr begrüßen, wenn wir uns vielleicht auch darauf verständigen könnten, dass wir jetzt auch eine kurze Einschätzung des Senats und des Flughafens dazu hören. – Danke.

Vorsitzende: Gut, Herr Kruse, das muss ich ganz kurz korrigieren. Wir befinden uns innerhalb der Geschäftsordnung, denn wir haben als Ausschuss beschlossen, dass wir das, was die Geschäftsordnung auch zulässt, mehrere Personen der Volkspetition hören können. Aber bei Ihnen habe ich rausgehört eine Senatsbefragung beziehungsweise den Flughafen zu befragen, wäre auch eine Option.

Herr Dr. Dressel bitte.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Ja, vielen Dank. Ich will mich auch erst einmal bedanken für die Darstellungen der Volkspetition. Wir haben ja auch schon in verschiedensten Zusammenhängen darüber gesprochen, auf dem Rathausmarkt, in der Allianz für Fluglärmschutz, wo auch jetzt schon viele der Fragestellungen angesprochen wurden. Dass das nicht so ist, dass man bei dem Thema eine ganz einfache Lösung erreichen kann, glaube ich, ist klar, also so sehr ich mir das auch wünschen würde wie Kollege Thering, man macht jetzt irgendwie schnipp und dann ist das Problem gelöst, so ist es nicht, sondern ich glaube, es ist wichtig, dass wir gemeinsam ausloten, was man tun kann. Dass wir auch als SPD-Fraktion nicht zufrieden sind mit der Situation, haben wir, glaube ich, bei verschiedenen Anlässen auch deutlich gemacht. Und jetzt muss man eben gucken, wie kann der Interessenausgleich gelingen und wie können wir die Instrumente weiter schärfen, die wir als Instrumente auch auf dem Tisch liegen haben, oder brauchen wir an irgendwelchen Stellen noch weitere Instrumente. Das müssen wir uns gemeinsam (...). Deswegen finde ich den Vorschlag gut, dass wir in der Tat, wenn wir den Senat und den Flughafen, die Fluglärmschutzbeauftragte auch hier haben, dass wir auch ihre Expertise miteinbeziehen und in einem zweiten Schritt in der Tat auch gucken, ob wir noch Sachverständige hören. Das können wir logischerweise jetzt nicht heute einmal eben machen, weil jetzt, wenn wir andere Städte hören wollen, auch wie gehen andere damit um, dann würde das einen weiteren Termin voraussetzen. Aber ich glaube, diese Zeit sollten wir uns nehmen und da auch in einer weiteren Sitzung dieses aufgreifen und erst dann zu einer Auswertung kommen, die dann nachher irgendwann sicherlich in einem Petitum entweder hier aus dem Ausschuss mündet oder nachher eine Beschlussfassung in der Bürgerschaft in einem letzten Schritt dann zur Folge hat. Und wenn es da nachher gelingen könnte, auch ein breiteres Einvernehmen zu erzielen, wie es uns bei den 10- und 16-Punkte-Plänen ja gelungen ist, auch wenn wir natürlich gemeinsam nicht zufrieden sind über die Ergebnisse, die sie bisher gebracht haben, wäre das gut, denn ein breiter Konsens bei diesem auch emotionsgeladenen Thema, was verschiedene Facetten zusammenbringen muss, wäre jedenfalls aus unserer Sicht als SPD-Fraktion schon weiteres Mittel der Wahl.

Vorsitzende: Gut, dann gehe ich einmal weiter in der Meinungsbildung. Herr Tjarks bitte.

Abg. Dr. Anjes Tjarks: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Auch von meiner Seite Dank an die Petenten für die beiden informativen Vorträge, die wir ja in Teilen auch in der Allianz gegen Fluglärm auch schon gehört haben. Insofern liegen die Zahlen auf dem Tisch und ich möchte von meiner Seite auch noch einmal betonen, dass es zum einen so ist, dass durch die Errichtung der Allianz und dadurch, dass wir sozusagen uns da einmal gemeinsam, auch hier in diesem Ausschuss, auf den Weg gemacht haben, dann uns in der Allianz in unterschiedlichen Zusammenhängen ja auch mit den anderen Fraktionen, aber auch mit den Initiativen, in einem sehr breiten Diskussionsprozess befinden, ist zwar das Thema nicht

weg, das ist völlig klar, aber das Thema ist sozusagen in einen strukturierten Gesprächszusammenhang überführt worden, was, glaube ich, schon einmal deutlich von Vorteil ist und Sie sozusagen jetzt noch einmal durch Ihre Petition auch quasi noch einmal einen neuen Aufschlag gemacht haben, um da sozusagen ein bisschen mehr Druck hinter dieses Thema zu bekommen. Ich glaube, dass es sehr gut wäre, wenn wir diesen Gesprächszusammenhang auch weiterführen, insbesondere der Vorschlag der Expertenanhörung, dem können wir uns, allerdings in einem separaten Termin, gut anschließen. Ich glaube, das ist selbstverständlich und das ist guter Brauch, bei so einem Thema, weil das schon so ist, und das haben ja die Petenten, das fand ich auch nicht ganz unangenehm, ja auch betont, dass es sozusagen schon in die Frage des Interessensausgleichs, nämlich das Interesse, nicht das Bedürfnis, aber das Interesse der Mobilität, aber auch das Interesse des Lärmschutzes in einen Ausgleich zu bringen. Und das ist ja eine der Hauptaufgaben, die wir als Politik und die wir als Parlament hier auch leisten wollen und auch leisten können.

Wir selbst haben in der Sache einmal beschlossen, nämlich im Rahmen des Haushaltsplans, dass die Verspätungen sich im Bereich von 550 Verspätungen nach 23 Uhr als Zielzahl bewegen. Und die aktuellen Zahlen, die wir ja vorliegen haben – das Jahr ist zwar noch nicht ganz abgerechnet quasi – weisen ja da in eine andere Richtung. Insofern ist völlig klar, dass wir mit der Situation, und das haben auch die Senatsvertreter ja bereits in der Bürgerschaft im Rahmen der Fragestunde betont, dass wir mit dieser Situation nicht zufrieden sind und dass natürlich das bedeutet, dass man sich überlegen muss, inwieweit man und mit welchen Maßnahmen man dazu kommt, dass die Beschlusslage, die man hier auch gemeinsam herbeigeführt hat, dann auch eingehalten wird. Und ich glaube, dass es sehr sinnvoll ist, dass man im Rahmen des weiteren Prozesses eben auch gemeinsam über die verschiedenen Instrumente nachdenkt. Sie haben ja selbst auf einen, sage ich einmal, etwas ungewöhnlichen Missstand hingewiesen in Bezug auf die Frage der Starts, die ja sehr stark gestiegen sind, wo man sicherlich sich auch Gedanken machen muss. Aber ich glaube, das wäre gut, wenn wir konkret das in einer Expertenanhörung weiter diskutieren und wir also sozusagen uns gemeinsam auch ein bisschen auf die Suche nach der Instrumentenwahl machen und durchaus auch vielleicht im Rahmen der Expertenanhörung es schaffen, dass gemeinsame Verabredungen auch ..., einen, diesmal dann einen der Petenten eventuell wieder einzuladen, um sozusagen auch dort konkret noch einmal in Bezug auf ..., jetzt war ja mehr so eine Situationsdarstellung im Vordergrund, ist zwar auch sozusagen dargelegt, aber über die verschiedenen Maßnahmen auch aus Ihrer Sicht noch einmal mehr zu erfahren auch in öffentlicher Sitzung. Ich glaube, das wäre insgesamt hilfreich.

Und insofern ist es völlig klar, die Situation ist nicht zufriedenstellend, sie muss sich auch in eine andere Richtung entwickeln. Das ist sehr deutlich geworden, auch aus den Statistiken. Und ich glaube, es wäre gut, wenn wir hier gemeinsam dann weiter im Beratungsprozess fortschreiten. Allerdings würde ich den heutigen Sitzungstag auch nutzen, dass wir vielleicht als Ausschuss auch den Petenten dann noch ein paar Fragen stellen können.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Tjarks. Herr Jersch bitte.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön, Frau Vorsitzende. Also grundsätzlich ist es erst einmal so, dass ich natürlich heute gern hier bei dieser Gelegenheit auch Senat und Flughafen hören würde zu dem, was hier vorgetragen worden ist, auch wenn es manchmal etwas mühsam ist, weil man sich schon ein gemeinsames Wording überhaupt erst erarbeiten muss, dass man unter dem gleichen Sachverhalt auch das mit den gleichen Worten bezeichnet und nicht immer alles hinterfragen muss. Das halte ich für sehr mühsam, auch in diesem Prozess hier, der ja schon sehr lange dauert. Wenn ich da an die Große Anfrage der SPD von 2008 erinnere, wo über den Fluglärm ja schon gesagt worden ist, dass er zu groß ist hier in Hamburg. Das zieht sich also schon eine ganze Weile und dem Vorschlag einer Expertenanhörung kann ich mich natürlich anschließen, das würden wir gern so teilen wollen, um dann noch einmal in die Tiefe zu gehen. Aber ich sage einmal, wir sind jetzt lange

dran an diesem Thema und wir sollten es jetzt einmal gründlich mit einem ordentlichen Maßnahmenkatalog und einer ordentlichen Zielsetzung aufarbeiten. Insofern, dieser Zweierstep, heute alle Anwesenden, die etwas beitragen können, aus Behörde, Flughafen und aus der Initiative, der Volksinitiative, zu hören und dann noch einmal eine Expertenanhörung zu machen.

Vorsitzende: Dann habe ich noch Frau Oelschläger.

Abg. Andrea Oelschläger: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Vielen Dank auch für die entsprechende Präsentation. Wir würden auch gern den Flughafen dazu hören und auch gern den Senat. Gegen eine Expertenanhörung haben wir nichts einzuwenden, da würden wir auch mitmachen. Und vor allen Dingen dieses Tableau, warum jetzt so viele dieses Jahr Landungen nach 23 Uhr. Normalerweise sind Regeln dafür da, dass man sie einhält. Und insofern, da würden wir dann auch gern den Flughafen hören. – Danke.

Vorsitzende: Gut. Dann würde ich gern versuchen, einmal zusammenzufassen. Ich habe mitbekommen, dass wir noch weitere Meinungen einholen wollen. Das wäre nach meiner Meinung mit einer Expertenanhörung die richtige Maßnahme und das habe ich auch gehört. Anschließend würde sich immer eine Senatsbefragung. Dann würde ich tatsächlich im Moment probieren, eine Mehrheit für eine Expertenanhörung schon einmal zu beschließen. Wer möchte sich einer Anhörung, einer Experten..., einer Sachverständigenanhörung anschließen, den bitte ich um das Handzeichen. – Frau Nielsen, das ist einstimmig, da gibt es keine Enthaltungen oder Ablehnung.

(Abg. Dr. Andreas Dressel: Das schließt aber nicht aus, dass wir heute Senat und Flughafen auch noch befragen können.)

– Herr Dr. Dressel, unter diesem Tagesordnungspunkt kann ich Senat und Flughafen nicht aufrufen, weil, wir haben ja noch weitere Tagesordnungspunkte. Aber unter diesem Tagesordnungspunkt bin ich mir sicher, dass wir mit der Expertenanhörung die richtige Entscheidung dort getroffen haben.

Der weitere Wunsch war jetzt noch einmal von Herrn Dr. Tjarks, aber auch von Herrn Jersch, den Petenten noch weitere Fragen zu stellen. Da sehe ich auch Nicken. Dann sollten wir das so tun, dass wir den Vortrag, den Sie gehalten haben, jetzt auch noch einmal hinterfragen dürfen. Und dann gucke ich einmal in die Runde. Herr Braasch, Sie hatten sich noch gemeldet, aber wie gesagt, wir treten jetzt tatsächlich dahin ein, dass wir Fragen an Sie, sachlicher, inhaltlicher Art noch einmal zu Ihrem Vortrag stellen, sodass wir dann auch in einen Dialog kommen. Wer möchte beginnen von den Fraktionen? – Herr Jersch bitte.

Abg. Stephan Jersch: Ich fange vielleicht mit einer Frage an. Ich bin mir nicht mehr so sicher, ich habe irgend... Also der Neo wird ja lange schon hochgehalten als das Wunderheilmittel für die Lärmprobleme Hamburgs am Flughafen. Ich habe jetzt einmal die Zahlen – die, ich glaube, der Flughafen sogar veröffentlicht hat, nein, das war im Fluglärmbericht – durchgerechnet. Da kam ich auf vier Flugbewegungen pro Tag so ungefähr im Schnitt in Hamburg mit einem Neo. Ich habe aber auch gleichzeitig irgendwo eine Grafik gesehen, Lärmbelastung eines Neos gegenüber der Lärmbelastung eines anderen Flugzeugs. Wie groß ist denn da wirklich die Lärmreduktion, wenn ein Neo statt eines anderen Flugzeugs über mich hinwegfliegt? Und wie viele Neos müssten am Himmel fliegen, damit der Lärm weniger wird?

Vorsitzende: Herr Braasch bitte.

Herr Braasch: Also nach unseren Informationen macht der Neo derzeit ungefähr 1 Prozent der Flugbewegungen in Hamburg aus. Und zu Ihrer speziellen Frage, wie das sozusagen lärmtechnisch zu unterscheiden ist, wird Herr Dr. Schwartz gern noch einmal antworten.

Herr Dr. Schwartz: Vier Flugbewegungen pro Tag sind richtig. Wir haben ungefähr 450 Flugbewegungen insgesamt und dann macht das nach Adam Riese 1 Prozent. Wir müssen aber noch bei dem Airbus neo unterscheiden, was für Triebwerke er druntergeschnallt hat, denn es ist sehr unterschiedlich, ob die von Pratt & Whitney sind oder von CFM. Die einen bringen nahezu keine Lärmreduktion, die anderen jedoch schon. Das heißt, von diesem 1 Prozent müssen wir noch einmal wieder eine Untergruppe bilden von den Airbus neos, die dann wirklich tatsächlich etwas leiser sind. Bei Starts ist die Lärmreduktion deutlicher zu hören, auch zu spüren. Bei Landungen jedoch ist es unerheblich nahezu, ob ein Airbus 320neo oder Airbus normal 320 landet.

Vorsitzende: Ja, herzlichen Dank. Bevor ich den nächsten Redner aufrufe, würde ich noch einmal fragen wollen, Herr Braasch, können wir die Präsentation, Herr Schwartz, können wir die Präsentation an das Protokoll mitbekommen. – Herzlichen Dank dafür. Das haben Sie bestätigt.

Dann habe ich Herrn Seelmaecker auf der Rednerliste.

Abg. Richard Seelmaecker: Ja, vielen Dank, Herr Dr. Schwartz, Herr Braasch. Ich will einmal hinten anfangen bei dem, was Sie zuletzt sagten. Sie sagten, es muss ein Ausgleich geschaffen werden. Das sehe ich ganz genauso. Wir haben eine Schwierigkeit, dass wir diesen innerstädtischen Flughafen nun einmal seit 100 Jahren bei uns haben, mit allen Höhen und Tiefen, allen Vor- und Nachteilen. Und wir sind uns alle einig darüber, dass wir alles tun müssen, um die Lärmbelastung so gering wie möglich zu halten. Da sind wir, glaube ich, alle an einem Tisch, und das zeigen ja letztlich auch die gemeinsamen Beschlüsse aus der Vergangenheit. Wir sehen auch, dass wir anders als die reine Lehre, wenn wir uns also nur auf die Frage der Auswirkungen des Lärms im Allgemeinen befassen, wir hier sehen müssen, dass wir eine Gemengelage haben, wie wir sie in einigen anderen Bereichen auch haben, beispielsweise bei der Bauplanung. Wenn man sich das anguckt, ist das wunderbar geregelt, da haben wir verschiedene Stufen, es darf kein Industriegebiet neben einem reinen Wohngebiet sein, sondern es muss abgestuft sein, und das ist alles wissenschaftlich vernünftig fundiert, dass es so sein soll. Und dann haben wir halt in Hamburg die Problematik, dass das in der reinen Lehre so leider nicht geht. Das ist das eine. Das heißt, wir Politiker müssen uns damit auseinandersetzen und müssen die Dinge bewerten, die Sie hier heute auch uns noch einmal vorgestellt haben, beispielsweise die Behauptung, sage ich erst einmal, dass da 175 Arbeitsplätze maximal auf dem Spiel stünden, wenn man das anders regeln würde. Und da würde mich natürlich interessieren, einmal, wie haben Sie das berechnet in Bezug auf diese 175 Arbeitsplätze. Das ist ja sehr konkret, dass Sie sagen, das ist sozusagen das Maximum.

Dann, und das, finde ich, ist auch wichtig für die weitere Diskussion und den weiteren Austausch, weil, uns ist das ja ein wichtiges Anliegen. Wir sehen das ja, wir kriegen das ja auch mit durch die Bürgerinnen und Bürger, die da belastet sind, genauso gut von denjenigen, die auch den Flughafen als Arbeitgeber haben und die uns auch sagen, unsere Not ist groß, wir wollen nicht, dass da Belastungen stattfinden, wir wollen unseren Arbeitsplatz nicht verlieren. Da sind also viele Dinge, die wir abzuwägen haben. Und da wäre mir in der weiteren Diskussion auch wichtig, und das habe ich mir noch einmal genau angeguckt bei Ihrer Präsentation, dass Sie die Bezugsgrößen häufig wechseln. Also beim Lärmkontingent ist es das Jahr 2000, beim Fluglärmteppich das Jahr 2003, bei den Fluglärmklassen einmal 2003, dann einmal 2006, bei den Nachtflügen als Bezugsjahr 2011, bei den Billigfliegern 2006 und jetzt haben Sie hier vorgestellt, dass die Lärmkontur, habe ich gesehen, kleingedruckt unten, festgelegt 1998 war. Hätten Sie 1997 genommen, wäre, dann wäre es damals noch ein Drittel höher gewesen. Das heißt, das sind Dinge, die sich meines Erachtens relativ stark auswirken. Ich will das auch gar nicht geringschätzen, ich will nur sagen, wir sollten dann über einheitliche Dinge sprechen, damit sie auch vergleichbar sind, damit wir dann auch sagen, wir nehmen uns nicht immer die Maxima raus und sagen, das ist

Maximalposition 1 und das ist Maximalposition 2 auf der anderen Seite, sondern dass wir sagen, wir arbeiten alle mit denselben Bezugsgrößen und mit denselben Quellen. Es sei denn, Sie können mir jetzt sagen, warum diese Bezugsgrößen immer unterschiedlich sind bei Ihnen.

Und dann habe ich noch einmal eine ganz spezifische Frage in Bezug auf die Fluglärmbeschwerden aus Ahrensburg. Das hatte ich mir nur angeguckt und bin darüber gestolpert, dass das, was uns die Umweltbehörde dazu genannt hat, dass nämlich 20 000 Fluglärmbeschwerden gekommen sind von zehn Bürgern. Nun bin ich nur Jurist und Juristen können bekanntermaßen schlecht rechnen, aber wenn ich das nach Adam Riese durch 365 Tage teile, dann komme ich auf knapp 55 Beschwerden pro Tag und wenn ich das jetzt auf zehn Personen umlege, dann müssten die Personen jeweils 5,5 Beschwerden pro Tag eingereicht haben. Da habe ich mich gewundert, wie kann das sein. Sind die den ganzen Tag nur am Schreibtisch und schreiben Flugberichte oder Fluglärmberichte oder wie muss ich mir das vorstellen?

Vorsitzende: Herr Braasch bitte.

Herr Braasch: Ja, vielen Dank für den ganzen Strauß an Fragen. Ich versuche das einmal abzuschichten und dann wird Herr Dr. Schwartz dazu noch ein paar Details ergänzen. Was die Arbeitsplätze angeht, so haben Sie ja auf unserer Grafik gesehen, dass wir die einzelnen Bereiche dieser gesamt 15 000 Arbeitsplätze uns einmal angeschaut haben. Allein davon entfällt ja die Hälfte auf die Lufthansa, das heißt, dort gibt eigentlich erst einmal gar keinen Kontext, warum eine Betriebszeiteinschränkung des Flughafens darauf durchschlägt. Und das war der gleiche Blickwinkel auf die anderen Bereiche. Und da kann man natürlich sagen, okay, das ist das Bodenpersonal für die Entladung der Flugzeuge et cetera. Da gibt es schon einen Effekt. Und bei anderen Bereichen, wie zum Beispiel der Plaza, wo die Verkaufsgeschäfte, das Verkaufspersonal dort tätig ist, die schließen sowieso um 21 Uhr in der Regel am Hamburger Flughafen. Und wenn Sie sich diese einzelnen Bereiche anschauen, so kommen wir überschlägig auf diese 175, circa 175 Arbeitsplätze, weil der Analogieschluss, der ja auch vor ein paar Jahren einmal gemacht wurde zu Zürich mit den rund 1 000 Arbeitsplätzen, aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar ist. Jetzt haben wir einfach einmal eine Zahl, die wir für realistisch halten dagegengestellt. Wenn es da valide sonstige Erkenntnisse auf der Seite des Flughafens oder einer Behörde gibt, werden wir uns das mit Spannung anschauen.

Zu den Lärmkontingenten, es gab einmal eine Festlegung, 1997/1998, da wurde dieser Lärmteppich sozusagen fixiert, allerdings aus unserer Sicht mit sozusagen einer Vorratsplanung. Und davor gab es dieses Instrument in der Form sozusagen nicht. Das ist der Ausgangspunkt gewesen. Jetzt kann man natürlich sagen, okay, damals waren es 20 Quadratkilometer rund, heute sind es nur 14, also liegen wir darunter. Das hat aber damit zu tun, dass man damals, wie gesagt, diese Vorratsplanung von vornherein gemacht hat und uns interessiert natürlich die reale Belastung und das, was bei den Bürgern heute tatsächlich ankommt.

Zu Ihren Zeitreihen, warum einmal 2003, einmal 2006, da wird Herr Schwartz gern noch einmal etwas zu sagen und ebenso zu der Situation der Beschwerdeführung in Ahrensburg.

Herr Dr. Schwartz: Zunächst einmal noch einmal zu dem Fluglärmkontingent. Das haben nicht wir festgelegt, das wurde seinerzeit festgelegt. Und darauf hinweisen muss man, dass bei der Festlegung noch die überlauten sogenannten Chapter-2-Flugzeuge eingepreist wurden. Das sind Flugzeuge, die eine erste Musterzulassung in den 1970er-Jahren erhalten haben. Das heißt, wir bemessen heute immer noch die Einheiten dieses Fluglärmkontingentes auf einem technischen Umweltstatus der 1970er-Jahre. Deshalb spricht Herr Braasch auch von einem Übermaß damals, denn man wusste, im Jahr 2001 durften diese Chapter-2-Flugzeuge gar nicht mehr in Hamburg starten und landen. Und

wenn man 1998, als die noch starten und landen durften, sie einpreiste, wohl wissend, dass wenige Jahre später diese Flugzeuge schon gar keine Start- und Landeerlaubnis haben, dann war es eine Festlegung im Übermaß.

Dann ein sehr wichtiger Hinweis auf die Beschwerdeführer. Mitnichten sind es nur zehn Beschwerdeführer aus Ahrensburg. Es sind zehn Beschwerdeführer aus Ahrensburg, die bereit sind, ihren Namen und ihre vollständige Adresse preiszugeben. Das heißt, niemand hier in diesem Raum, auch nicht die Senatsvertreter und auch nicht die Fachbehörde, weiß, wie viele sogenannte anonyme Beschwerdeführer es gibt, das heißt, Leute, die nur bereit sind, zum Beispiel ihren Namen preiszugeben, aber nicht ihre Adresse. Ich selbst wurde von einer großen Zeitung diffamiert und diskreditiert, mein Arbeitgeber wurde mit genannt, ich wurde mit einem Foto in der Zeitung gedruckt, an dem keinen Rechte bestanden. Ich empfehle allen Beschwerdeführern, sich nicht mehr namentlich zu beschweren, da diese Datei seinerzeit von den Behörden indirekt oder direkt an die Presse weitergespielt wurde. Das heißt, wenn ein großer Anteil der Beschwerdeführer ... Jetzt heißt es ja, nominell seien es 700, 700 offiziell bekannte Beschwerdeführer, aber fragen Sie bitte den Senat, fragen Sie die Fachbehörde, wie groß die Anzahl an sogenannten anonymen Beschwerdeführern ist. Die Zahl hätte ich gern.

Zu den Zeitreihen, die anderen Zeitreihen. Ja, dies ist nicht Willkür. Wir bemühen uns, dass wir bei unseren Daten möglichst gesicherte Daten verwenden. Das heißt, wir verwenden Daten aus Senatsanfragen. Wenn Sie uns über Ihre Anfragen längere Zeitreihen zur Verfügung stellen, dann verwende ich auch gern längere Zeitreihen.

Vorsitzende: Herr Seelmaecker, sind alle Fragen beantwortet?

Abg. Richard Seelmaecker: Danke sehr, ja.

Vorsitzende: Bitte schön. Dann habe ich als Nächstes Herrn Dr. Tjarks.

Abg. Dr. Anjes Tjarks: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Das Thema anonyme Beschwerdeführer, das kann ja gleich im weiteren Verlauf noch abgehandelt werden und auch das Thema Arbeitsplätze ist ja sicherlich etwas, zu dem ich einmal eine Anfrage gestellt habe und daran hat sich ja so ein bisschen die Diskussion entsponnen und da kann man ja am Thema auch weiter noch drüber reden, wer da vielleicht näher an der Sache dran ist.

Ich habe jetzt allerdings noch einmal eine ganz andere, also eine Frage noch einmal konkreter zur Petition und auch zu der Frage der Verspätungsregelung. Wir haben ja eine Situation, das hatten Sie ..., aus Ihren Datensätzen ist das ja auch erkennbar, dass wir schon einmal eine Situation hatten, dass es in Hamburg mehr Flugbewegungen gab als zum jetzigen Zeitpunkt, mehr gewerbliche Flugbewegungen. Und dennoch haben wir sozusagen zumindest gefühlt eine Situation, dass es, sage ich einmal, auf einen neuen Höchststand der Verspätungen zusteuert. Da ist meine Frage, weil, die Zeitreihe, die hatten Sie ja in verschiedenen Farben auch illustriert, allerdings auf die letzten fünf Jahre ... Ist das so? Also steuern wir sozusagen auf einen neuen Höchststand, wenn wir jetzt einmal weiter zurückgehen auf die Jahre, wo es auch noch mehr Flugbewegungen gab, steuern wir auf einen neuen Höchststand der Verspätungen zu?

Und die zweite Frage, die sich dann natürlich daran anschließt, ist, wenn wir eine Situation haben, dass wir, na, sagen wir, gut 10 000 Flüge oder gewerbliche Flugbewegungen weniger haben, als wir maximal bisher hatten am Hamburger Flughafen, dann ist ja die Frage, warum wäre dann, wenn das so ist, das Verhältnis zwischen Flugbewegungen und Verspätungen so eklatant anders. Weil, logischerweise würde man ja erst einmal daran denken, wenn es mehr Flugbewegungen gibt, könnte es auch mehr Verspätungen geben. Dem ist aber, wenn das alles so stimmt, was ich jetzt vorgetragen habe – aber das ist ja auch eine Frage –, wäre ja scheinbar nicht so und deswegen ist die Frage: Was sind aus Ihrer Sicht die Gründe für die

Zunahme von Verspätungen? Weil, wenn man sozusagen den Verspätungen auf den Grund geht, dann ist das ja auch eine Möglichkeit dann zu sehen, wie man sie denn am Ende ein wenig abstellen möchte. Also insofern wäre das die Frage, was sind die Gründe.

Und dann habe ich noch eine Frage zum Thema Flachstartverfahren. Das ist ja auch ein Thema, was wir sozusagen angegangen sind mit einer Empfehlung der Änderung im Luftfahrthandbuch, die ja auch meines Wissens erfolgt ist. Und da würde mich aus Ihrer Sicht einmal die Auswirkung interessieren, also, ob aus Ihrer Sicht das auch dann in der Praxis dazu geführt hat, dass das Thema Flachstartverfahren sich erledigt hat oder in gewissem Maß reduziert hat. Oder ob Sie sagen, eigentlich hatte das, sozusagen diese Änderung des Luftfahrthandbuchs als Empfehlung, keine praktische Auswirkung. Das ist ja ein Thema, was hinterher auch der Flughafen, wenn wir ihn denn hören dann auch noch einmal aus seiner Sicht sagen kann. Aber da würde mich Ihre Sichtweise auch dazu interessieren. Danke schön.

Vorsitzende: Herr Braasch, auf ganz viele Fragen.

Herr Braasch: Ja, wir werden das in der üblichen Arbeitsteilung, versuchen zu beantworten. Zu den Gründen: Natürlich gibt es im allgemeinen Flugverkehr auch immer Unvorhergesehenes, Wetterlage et cetera, die zu einer Verspätung führen können. Wir haben aber ganz stark den Eindruck, aufgrund des massiven Drucks gerade in den Billigfluglinien, dass die Verspätungen sozusagen zum Geschäftsmodell ein Stück weit gehört und die Flugpläne und die Umläufe so eng getaktet sind, dass man einfach auch nicht mehr bis 23 Uhr hier landen kann. Das ist sozusagen das kalkulierte Risiko. Und wenn Sie sich das einmal anschauen, was die neue Entgeltordnung, die ja seit wenigen Monaten hier in Hamburg greifen soll, denn auch real bedeutet. Bei einer durchschnittlichen Auslastung eines A 320, so sind das gerade einmal zwischen 5 und 7 Euro pro Passagier, die das teurer wird. Und das ist natürlich etwas, was die so einigermaßen locker wegstecken können. Von daher muss man sich das ganz genau anschauen. Neben den Gründen, die ich gesagt habe, die unvorhergesehene Einflüsse ausmachen, die Wetterlage ist es ein Stück weit System. Und zu den Flachstartverfahren würde ich dann Herrn Dr. Schwartz noch einmal bitten.

Herr Dr. Schwartz: Eine Ergänzung noch zu den Verspätungen. Ich hatte ja auch schon in meinem Vortrag gesagt, dass drei von vier Verspätungen durch Billigflieger generiert werden, dass die Tagesrotation der Hauptgrund ist. Das heißt, die zu geringen Standzeiten hat Herr Braasch dann schon ergänzt. Es ist im Grunde genommen dann ein Geschäftsmodell, das heißt, es wird geguckt, um wie viel steigen die zeitabhängigen Start- und Landegebühren und ist das noch mit meiner Kostenkalkulation verträglich.

Dann haben Sie zu dem Flachstartverfahren gefragt. Das ist ja etwas, was aus meiner Sicht eine Unsitte, die vor wenigen Jahren dann hier um sich gegriffen hat, um etwas Kerosin zu sparen. Auch hier wieder das Modell der Gewinnmaximierung. Man kann sich ja gern einmal ausrechnen, wie viel Prozent es auf die gesamte Flugstrecke von über 1 000 Kilometer ausmacht. Das wird sicher ein sehr geringer einstelliger Prozentbereich sein, den man da an Kerosin sparen kann, jedoch zulasten wiederum der Bürgerinnen und Bürger in den Abflugschneisen. Und mit der Festlegung im Luftfahrthandbuch, im AIP, ist es natürlich erst einmal nicht getan, weil, das ist wieder eine Freiwilligkeit, die dort hineingeschrieben wurde. Und dann ist es so, dass die Lufthansa sich davon freigeschrieben hat. Das heißt, wenn man sich das Luftfahrthandbuch genau anguckt, dann steht da auf einmal, die Lufthansa hält sich daran nicht gebunden. Und das ist natürlich etwas, was Sie sicherlich auch so nicht gedacht haben und was eigentlich auch nicht so gewollt war, aber das ist auf einmal das Ergebnis. Das heißt, mein Appell an Sie wiederum: Gucken Sie auch bitte, was aus Ihren Beschlüssen dann wird. Dass da nicht auf einmal eine Firma sagt, eine Firmengruppe sagt, und für uns gilt das alles nicht.

Und dann war noch eine Frage zu den absoluten Zahlen, also, wie war das früher, ist es das absolute Maximum. Nein, es gab früher noch die sogenannte Postmaschine. Wenn man die jedoch herausrechnet, dann ist es so, dass wir jetzt im Jahr 2017 ein absolutes Maximum erreichen werden, mit Herausrechnung der Postmaschine, also gewerbliche Touristenlinienflüge.

Vorsitzender: Herr Dr. Tjarks, eine Nachfrage.

Abg. Dr. Anjes Tjarks: Ja, eine Nachfrage, und zwar, wenn man jetzt noch einmal auf das Flachstartverfahren geht, wo wir das Luftfahrthandbuch geändert haben, ist die Frage: Ist es denn aus Ihrer Sicht von Hamburg aus möglich, das so verbindlich zu machen, dass es dann auch am Ende verbindlich ist? Das ist ja auch immer eine Frage, sage ich 'mal, was wir hier regeln können und was sozusagen in diesem Luftverkehr woanders geregelt wird. Bitte um Einschätzung.

Und wenn ich noch eine Sache sagen darf, ich würde mich freuen, wenn wir Ihre Vorträge hinterher zu Papier oder (...). Alles klar.

Vorsitzende: Herr Tjarks, das hatten wir schon eingeworfen. Ich habe das dann zwischendurch einmal geregelt, dass wir die Vorträge bekommen. Herr Braasch oder Herr Dr. Schwartz.

Herr Dr. Schwartz: Direkt. Es ist so, dass nach meinem Kenntnisstand die Regelung nicht verbindlich ist. Das heißt, es ist eine Empfehlung, die eingehalten werden kann oder nicht. Das heißt, man kann natürlich schon schreiben, wir möchten das so, aber ich möchte jetzt ein Beispiel noch sagen. Die Starts, die in Richtung Nordwesten vollzogen werden, da wird sehr wohl steil gestartet, weil dort die Flugzeuge dann, weil neun von zehn Flugzielen im Süden von Hamburg liegen. Und wenn man nach Nordwesten startet, dann möchte man so schnell wie möglich umdrehen, um zur eigentlichen Zielrichtung zu kommen, dann wird kein Flachstartverfahren angewendet. Dieses Flachstartverfahren wird hauptsächlich nur in Richtung Südwesten, also schon in Zielrichtung gemacht, das heißt, nur dann wird überhaupt dieses praktiziert. Und daran erkennt man deutlich, dass es rein ein monetärer Aspekt der Fluggesellschaften ist und dass dort die Betroffenheit am Boden, und es ist deutlich so, dass ein Flugzeug im Steilstart, sogenannten Steilstartverfahren – ich möchte jetzt nicht die Fachbegriffe verwenden, das können andere viel besser – im sogenannten Steilstartverfahren starten, dass sich dann die Lärmausprägung am Boden um mehrere Dezibel verringert. Es ist so, dass es Auswertungen gibt, auch vom Flughafen, die dann zeigen, dass es im Dauerschallpegel 1 bis 1,5 Dezibel weniger sind. Das klingt zunächst einmal wenig, aber man muss wissen, physikalisch sind 3 Dezibel eine Verdopplung der Schallleistung. Außerdem ist bei diesen Auswertungen seinerzeit nicht unterschieden worden, also es wurde nach Flugzeugtypen unterschieden, aber nicht nach Fluggesellschaften, die steil oder flach starten. Das heißt, man kann durch einen noch etwas genaueren Blick auf die Zahlen sicherlich noch deutlich herausarbeiten, dass Steilstartverfahren die Bevölkerung wesentlich von Fluglärm entlasten.

Vorsitzende: Herr Braasch.

Herr Braasch: Wenn ich einen Satz ergänzen darf. Wir gehen davon aus, dass der Flughafen selbst das festlegen kann. Wenn das anders sein sollte, müssten Sie den Flughafen einmal direkt fragen.

Vorsitzende: Ich glaube, Herr Dr. Tjarks hat ja auch um Ihre Einschätzung gebeten. Weitere Einschätzungen werden wir uns dann, denke ich, als Ausschuss noch einholen. Als Nächster ist Herr Gamm auf der Rednerliste.

Abg. Stephan Gamm: Ja, Frau Vorsitzende, vielen Dank. Ich würde gern noch so ein bisschen mehr die Statistiken hinterfragen oder verstehen, die Sie hier präsentiert haben. Sie haben auf einem Chart gezeigt, die Flugbewegung, die es in dem Zeitfenster 22 bis 23 Uhr gibt und ein zweites Zeitfenster 23 bis 0 Uhr. Wie verteilen sich denn die Flugbewegungen innerhalb dieser Zeitfenster? Weil, ich finde, es ist schon ein Unterschied, wenn viele jetzt um beispielsweise 22:05 Uhr stattfinden oder eben um 22:55 Uhr. Also, das heißt, gibt es da eine Gleichverteilung? Haben Sie das einmal ausgewertet? Wird das erfasst? Oder heißt es einfach, man ist in diesem Zeitfenster, ja oder nein? Das wäre die erste Frage.

Und dann die Zweite bezüglich der 175 Arbeitsplätze. Das basiert ja, soweit ich das verstanden habe auf der These, dass die Flugbewegungen, die nach 22 Uhr stattfinden, praktisch zukünftig nicht mehr stattfinden. Aber fallen letzten Endes nicht deutlich mehr Flüge weg? Also ich kann mir vorstellen, wenn ich eine Airline betreibe und eine Landezeit für Hamburg 21:50 Uhr anvisiere, dann ist mir relativ klar, dass die Chance, dass dieser Flug oftmals eben auch die 22-Uhr-Grenze überschreitet oder durchbricht relativ hoch ist und dass das in der Konsequenz dazu führt, dass ich diesen Flug nicht mehr durchführen werde. Also müssten da nicht noch deutlich mehr Flüge wegfallen, in der Konsequenz, dass die Zahl der wegfallenden Arbeitsplätze, die Sie hier benannt haben, dann doch eigentlich zu niedrig angesetzt sein müsste. Danke.

Vorsitzende: So, bevor ich Herrn Braasch das Wort gebe, ich habe eine lange Rednerliste, die Kollegen sind schon etwas ungeduldig. Wir können das auch so tun, wenn wir Fragen bündeln können, Herr Braasch, Herr Dr. Schwartz, dann können wir das auch tun, dass wir immer zwei Fragensteller zusammennehmen. Aber, bitte jetzt erst einmal Ihre Antwort auf Herrn Gamm.

Herr Braasch: Also zunächst einmal, damit wir auch über die gleiche Grafik reden, Sie meinen die, die da jetzt noch einmal angeschlagen ist. Da würde ich auch Herrn Schwartz noch einmal zu bitten. Und wir gehen, zu Ihrer zweiten Frage, davon aus, dass der Wegfall dieser einen Betriebsstunde nicht dazu führt, dass noch mehr Flüge wegfallen. Auch dazu wird Herr Schwartz noch etwas sagen.

Herr Dr. Schwartz: Einmal, wie verhält es sich innerhalb dieses Zeitraums 22 bis 23 Uhr. Diese Frage ist seit dem Sommerflugplan im Grunde genommen für uns nicht mehr zu beantworten, da der Flughafen es vorzieht, seit dieser Zeit keine konkreten An- und Abflugzeiten mehr in den Flugplänen zu veröffentlichen. Das heißt, wir können nur sehen, wann tatsächlich nachher ein Flug stattgefunden hat. Und da ist es so, dass sich durch die Mindestabstände zwischen den einzelnen Flugzeugklassen einfach die Abstände dann ergeben. Das heißt, zwischen 22 und 23 Uhr, würde ich annehmen, ist es annähernd eine Gleichverteilung. Ab 23 Uhr ist es so, dass in der ersten Viertelstunde dann die Mehrverspätungen sind und es dann abnimmt. Aber ich möchte dabei auch gleichzeitig daran erinnern, dass die Nachtruhe um 22 Uhr beginnt und nicht erst um 23:15 Uhr.

Dann, wie ist es mit den Flügen? Ich denke, man muss es genau umgekehrt sehen. Ein Teil der Flüge, die jetzt zwischen und 22 bis 23 Uhr stattfinden, die werden auch nach vorne verlegt. Das heißt, ich kann es nicht ausschließen, dass auch Ihre Annahme zutreffen wird, aber gleichzeitig stelle ich die Gegenhypothese, dass dann einzelne Fluggesellschaften auch so ihre Umläufe steuern, dass sie dann vor 22 Uhr landen werden. Das heißt, dass dann eher die Annahme ist, dass es sogar weniger Flugentfall ist. Und man muss immer noch sehen, es geht hier um eine Beschränkung der Betriebszeit um lediglich 6 Prozent. Das heißt, wenn wir noch einmal das Argument des Interessenausgleichs sehen, dann ist es so, dass wir hier jetzt gerade nicht die Schließung des Flughafenstandorts zu befürchten haben, sondern es geht um eine Einschränkung der Betriebszeit um 6 Prozent.

Vorsitzende: Gut. Dann würde ich so verfahren. Dann rufe ich Herrn Kruse jetzt auf und danach Herrn Thering.

Abg. Michael Kruse: Vielen Dank. Ja, ich würde gern ein bisschen da anknüpfen wollen, wo der Kollege Seelmaecker vorhin aufgehört hat. Wir sind in Hamburg in der Situation, dass wir einen Stadtflughafen haben. Wir wissen, dass es in der Vergangenheit Entscheidungen gab, auch darüber, die jetzt endgültig sind, was die Fragestellung Kaltenkirchen beispielsweise betrifft, das heißt, wir sind in der Situation, dass wir uns damit arrangieren oder zu arrangieren haben. Sie haben in Ihrer Darstellung, ich möchte auch gern auf diesen Slide eingehen, Sie haben ja in Ihrer Darstellung sozusagen einmal die Komponente, was machen wir 22 bis 23 Uhr und Sie haben die Komponente 23 bis 24 Uhr. Wir als FDP-Fraktion sehen sehr wohl die hier rot markierte Problemlage als eine echte Problemlage an, weil es die Zeit 23 bis 24 Uhr ... Weil wir eben sehen, dass es dazu in den letzten Monaten und Jahren noch nicht gelungen ist, das, was sich hier ja auch die jeweiligen Mehrheitsfraktionen, auch die senatstragenden Fraktionen vorgenommen haben, auch tatsächlich umzusetzen. Das ist ein Problem, was wir sehen. Und wir hätten jetzt gern auch, deswegen hatte ich das vorhin vorgetragen, gern auch eine direkte Einschätzung zum einen zu Ihren Zahlen gehört vonseiten der hier vertretenen Behörden, auch vonseiten des Flughafens, weil es immer gut ist, ein vollständiges Bild zu haben. Es geht jetzt leider wegen der Geschäftsordnung nicht. Trotzdem nehmen wir für uns die Frage mit. Und wir haben ja in der vorvergangenen Woche gehört, dass Airbus sehr große Aufträge gerade generiert hat für neue Flugzeuge. Wir sehen einen generellen Trend im Flugzeugmarkt weg von den ganz großen Flugzeugen. Wir sehen einen generellen Trend weg davon, beispielsweise A380-Bestellungen sind seit über zwei Jahren keine neuen mehr eingegangen. Wir sehen einen sehr großen Trend hin zu kleineren, leiseren Flugzeugen, A320neo, A321neo und wir sehen natürlich aber auch, dass diese Flugzeuge jetzt bestellt werden, dass es aber sehr wohl noch eine Zeit lang dauern wird, bis diese Flugzeuge dann regelmäßig im Verkehr sind und dann eben auch überhaupt hier landen können. Erst müssen sie gebaut sein, bevor sie hier landen können, ist ja klar. Vor diesem Hintergrund würde ich gern noch einmal ein paar Fragen dazu stellen, was Sie hier für statistische Werte uns präsentiert haben. Ich habe mich zum einen gefragt, bei dem Lärmteppich, den Sie vorstellen, haben Sie unter anderem ja meinen heute leider erkrankten Kollegen, Herrn Dr. Duwe, zitiert zur europäischen Lärmschutzrichtlinie. Und ich glaube, wir sind uns alle darin einig, diese Lärmschutzrichtlinie wird ja eingehalten in Hamburg. Also, das Zitat suggeriert ja schon fast, dass wir an der Stelle ein Problem hätten. Aber ich glaube, wir haben an der Stelle kein Problem. Das ist das Erste. Vielleicht können Sie dazu eine kurze Einschätzung geben.

Das Zweite ist: Sie vergleichen Lärmbelastung aus den Neunzigerjahren teilweise mit den Lärmbelastungen heute, aber Sie vernachlässigen bei dieser Argumentation in Gänze, dass ja der passive Lärmschutz sich deutlich verändert hat. Wenn ich mir nur einmal die Standards für Neubauten heutzutage anschau, dann habe ich standardmäßig eine wesentlich stärkere Dämmung, die natürlich auch einen Lärmeffekt hat. Ich habe standardmäßig eine Dreifachverglasung heute in einem KfW-55-Haus, auch in einem KfW-70-Haus. Das heißt, in der Perspektive haben wir an vielen Stellen natürlich, ganz andere Möglichkeiten heute zu dämmen. Und ich würde gern einmal wissen, weil Sie, Herr Braasch, ja vorhin von der, Zitat: "realen Belastung" Zitatende, gesprochen haben. Wie ist denn eigentlich die reale Belastung? Wenn Sie sagen, vor 20 Jahren waren die Flugbewegungen so und heute sind sie so, dann sagt das was über die Zahlen, teilweise können Sie auch die konkret mit Dezibelzahlen unterlegen, aber es sagt nichts über die reale Lärmbelastung der Menschen in ihren Häusern aus. Das sind aber die Werte, die ich als Grundlage für die heutige Beratung als besonders wichtig empfinden würde. Insofern würde mich sehr freuen, wenn Sie da noch einmal ein bisschen argumentativ, vielleicht auch im Nachgang zur Sitzung, uns mit Zahlen behelligen können.

Dann hat Herr Dr. Schwartz vorhin gesagt, es gäbe eine Minderung des Wertes des Eigentums. Da würde mich gern ganz konkret interessieren, auf welche Zahlen Sie diese Aussage stützen? Dass es einen generellen Trend gibt, dass es da, wo es lauter ist, natürlich auch Wohnen beziehungsweise Eigentum generell weniger wert ist, das ist klar,

aber gibt es ganz konkrete Effekte in Hamburg? Meine persönliche Wahrnehmung ist, dass es in den letzten Jahren einen genau anders laufenden Trend gab, der ist für ganz Hamburg festzustellen, aber er ist natürlich auch in den Regionen, über die wir hier sprechen, immer noch sehr deutlich ausgeprägt.

Und dann würde mich ganz konkret auch interessieren, bei Air Berlin, die habe ich hier vorhin auf Ihrem Slide als Spitzenreiter bei den problematischen Verspätungen ... Es ist ja mittlerweile so, dass es die Gesellschaft gar nicht mehr gibt. Das hing, wie wir alle wissen, auch damit zusammen, dass diese Gesellschaft ja zum Ende hin auch nicht mehr so gut performt hat. Insofern würde mich ganz konkret interessieren: Haben Sie Erkenntnisse darüber, ob sozusagen ein Teil der problematischen Flüge hier möglicherweise auch gar nicht mehr ergänzt wird und perspektivisch auch wegfällt, weil es die Fluggesellschaft eben gar nicht mehr gibt? Vielen Dank.

Vorsitzende: So, jetzt würde ich es trotzdem wagen ...

(Zuruf Herr Braasch: Ich glaube, es ist zu viel (...).)

– Ist zu viel? Also, dann bitte ich Sie um Antwort.

Herr Braasch: Gut, ich würde einmal den ersten Aufschlag machen und dann wieder an Herrn Dr. Schwartz weiterleiten. Also, die, um von hinten anzufangen, wie geht es weiter mit Air Berlin, Ersatz über easyJet et cetera. Da ist der Betrachtungszeitraum natürlich noch ein bisschen frisch, Herr Kruse, weil das noch nicht so lange her liegt. Wir gehen aber davon aus, dass sozusagen da Billiganbieter in die Lücke reingehen und dann easyJet sozusagen einiges übernimmt. Wer denn nächstes Jahr am Ende des Jahres 2018 der Spitzenreiter bei den Verspätungen ist, werden wir Ihnen dann gern berichten.

Zum Thema Flottenerneuerung, was Sie besprochen haben, so nach dem Motto, jetzt wurden da über 400 Neos bestellt, wann schlägt so was durch. Wir haben ja gerade belegen können, dass die Lärmklassen 1 und 2 sogar abnehmen derzeit am Hamburger Flughafen und das schon seit Jahren. Wir gehen davon aus, dass im Sinne einer Flottenerneuerung und das Durchschlagen auf das Lärmkontingent wir noch wirklich Jahre, wenn nicht sogar Jahrzehnte brauchen, um eine gute Situation in Hamburg herbeizuführen. Und die Lärmbetroffenheiten sind ja jetzt da. Die Leute wollen jetzt eine Lösung. Und ich glaube, da ist man mit dem Nachflugverbot ab 22 Uhr genau richtig unterwegs.

Zum Thema passiven Lärmschutz. Da sagen Sie ja, da wird ja jetzt ganz anders gebaut, Dreifachverglasung et cetera. Da müssen Sie aber berücksichtigen, dass wirklich die großen Lärmbetroffenheiten natürlich jetzt im Bestand sind und sie nicht jedes Haus beliebig umbauen können. Und selbst bei dem Einbau eines dreifach verglasten Fensters möglicherweise die Gebäudehülle ansonsten den Lärm noch in etwas gleich durchlässt wie vorher. Also, das ist nicht so einfach zu sagen, da wir jetzt 10 000 neue Wohnungen in Hamburg bauen, ist das mit dem Fluglärm kein Problem mehr. Da würde ich vor warnen, weil, das ist immer eine Einzelfallbetrachtung, was man mit passivem Lärmschutz machen kann. Und unser Ansatz ist da sehr klar, Sie müssen aktiven Lärmschutz machen und das Problem sozusagen an der Quelle packen.

So. Ansonsten würde ich dann einmal an Herrn Schwartz weitergeben.

Herr Dr. Schwartz: Der passive Lärmschutz ist technischer Umweltschutz wiederum, sage ich mal, der Neunzehnhunderter, Siebziger-, Achtzigerjahre. Was wir wollen, ist aktiven Fluglärmschutz. Da gilt es, Fluglärm zu vermeiden, Fluglärm zu vermindern und Fluglärm zu begrenzen. Das sind die drei Instrumente der Wahl. Und erst wenn wir alle Instrumente der Vermeidung, der Verminderung und der Begrenzung ausgeschöpft haben, dann ist letztendlich das letzte Mittel der Wahl der passive Lärmschutz. Und passiver Lärmschutz

findet nur am Haus statt. Und ich möchte Sie fragen, ob Sie sich gern, wenn Sie ein Haus mit Garten haben, aus Ihrem Garten durch den Fluglärm vertreiben lassen möchten? Wie können Sie mit passiven Lärmschutzmaßnahmen die Teilnahme, den Genuss Ihres Gartens verbessern? Gar nicht. Das heißt, die Gesellschaft, das Leben in der Gesellschaft hat sich verändert. Es findet viel mehr draußen statt. Das Leben findet draußen statt. Aber die Menschen in den An- und Abflugschneisen wollen Sie hinter Dreifachverglasung verbannen. Und da sage ich, passiver Lärmschutz erst dann, wenn alle Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes ausgeschöpft sind.

Dann die Zahlen zu den Belastungsentwicklungen beim Fluglärm. Wir haben uns jetzt mit der Volkspetition ja darauf konzentriert, dass wir uns um die Nachtflüge kümmern und nicht auf den Lärm eingehen. Ich hätte Ihnen einen genauso langen, inhaltsvollen Vortrag über das Lärmkontingent, die Bildung des Lärmkontingentes, den Dauerschallpegel und den Einzelschallpegel erklären können. Es ist so, dass dieses Zahlen, die wir hier dargestellt haben, das sind die offiziellen Zahlen, die der Flughafen jedes Jahr liefern muss, um zu zeigen, dass er das Lärmkontingent, wie er immer schön sagt, sicher eingehalten hat. Das heißt, wenn Sie hier diese Betrachtungsweise sehen, ungefähr 14 Quadratkilometer mit der 62 Dezibel-Leq.3.-Dauerschallisophone, das ist die Maßeinheit, so ist das leider, so kompliziert, dann stecken dort noch 70 000 bis 80 000 zusätzliche Flugbewegungen drin. Das heißt, ich kann Ihnen jetzt schon sagen, auch im nächsten Jahr und im übernächsten Jahr und im Jahr darauf, wird der Flughafen formal das Fluglärmkontingent einhalten. Das ändert aber nichts an der Problemlage, weshalb wir jetzt hier sitzen. Wenn man sich die Lärmpegel der zwölf offiziellen Fluglärmmessstellen des Flughafens anguckt und dort die Einzelschallpegel betrachtet, und dann die Häufigkeit der Einzelschallereignisse multipliziert und dann über die zwölf Stationen aufsummiert, dann bildet meine eine sogenannte Fluglärmsumme. Das werden Sie bisher in keinem Bericht gefunden haben, weil diese Messgröße vom Senat und von der Fachbehörde auch nicht anerkannt wird. Ich sage aber, es sind offizielle Messstellen des Flughafens, es sind zertifizierte Messungen, es ist ein einfaches Multiplikationsverfahren, es ist ein einfaches Summationsverfahren. Wenn man sich die Fluglärmsummenentwicklung anguckt, dann ist die noch sehr viel dramatischer als die Entwicklung des Dauerschallpegels. Die Fluglärmsumme bildet nämlich zum Beispiel auch schlechte fliegerische Praxis ab. Das heißt, da wird das tatsächliche Lärmereignis genommen, so wie es sich an der Messstelle ereignet. Das heißt, wenn ein Flugzeug flach startet, dann ist es an dieser Lärmmessstelle auch lauter. Dieses Lärmkontingent basiert auf statistischen Größen nur der sechs flugverkehrsreichsten Monate, das heißt, es ist nur ein halbes Jahr, was überhaupt der Bewertungsgrundlage zugrunde liegt. Sechs weitere Monate, also Fluglärmzunahmen in sechs weiteren Monaten finden hier gar keinen Niederschlag. Dann ist es so, dass es eine feste Bahnverteilung gibt, die einmal festgelegt wurde, die heutzutage überhaupt nicht mehr gegeben ist. Das heißt, auch dort wird auf eine statistische Größe zurückgegriffen, die überhaupt nicht mehr den Belastungsspiegel adäquat widerspiegelt. Fragen Sie dann doch im nachfolgenden Teil den Senat und die Fachbehörde, warum sie sich denn immer an diesem Fluglärmkontingent festklammert und nicht zum Beispiel Parameter, wie die Fluglärmsumme als Belastungsparameter zusätzlich mit heranzieht.

Vorsitzende: Gut, vielen Dank. Dann habe ich Herrn Thering und danach Frau Oelschläger.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank. Das Thema Kaltenkirchen ist angesprochen worden. Ich habe mit dem Kollegen Seelmaecker gesprochen, ja, das ist äußerst bedauerlich, dass das damals nicht gemacht worden ist, auch in Richtung der SPD, was hätte man da an Wohnungsbau betreiben können. Das wäre gigantisch gewesen. Gut, aber ich denke, das Thema ...

(Zuruf)

... braucht man jetzt nicht wieder aufmachen, das ist bedauerlicherweise vom Tisch. Sie sind jetzt nicht, aber ich kann Ihnen da beiseite springen, ich fand es schon etwas skurril, dass Herr Kruse von der FDP hier tatsächlich gefragt hat, was die Wertentwicklung der Immobilien in der Einflugschneise angeht. Also, wer einmal nur einen Blick bei Immonet reinwirft, wird sehen, dass insbesondere in Lemsahl überall, wo die Flugzeuge drüber fliegen, landen, die Immobilien kaum zu veräußern sind, außer man verramscht sie derart, ansonsten kauft Ihnen das keiner ab. Das ist auch die Konsequenz. Aber gut.

Ich möchte noch einmal zu der minimalen Erhöhung der Landeentgelte ... Der Senat hat sich ja dafür feiern lassen, dass sie die Landeentgelte erhöht haben und alles wird jetzt besser. Mein Eindruck war, wenn ich mir Ihre Zahlen angeguckt habe, dass gar nichts besser wurde, dass es eher noch schlimmer wurde. Da können Sie vielleicht noch einmal was dazu sagen. Und ob es aus Ihrer Sicht eine Option wäre, Herr Seelmaecker und ich hatten gerade überlegt, was kostet es denn, wenn eine Airline quasi umgeleitet wird, weil sie nicht mehr landen darf? Wäre es da eine Option aus Ihrer Sicht, dass man sagt, gut, man halbiert das Ganze und setzt das als Landeentgelt an, dass es den Airlines richtig wehtut und sie dann dementsprechend ihre Umläufe auch besser planen?

Dann noch zur Pünktlichkeitsoffensive, die der Flughafen ja eingeführt hat. Aus meiner Sicht ein absoluter Rohrkrepierer. Vielleicht mögen Sie auch da insbesondere noch einmal was zu sagen?

Und dann würde mich interessieren, der Flughafen Frankfurt, Herr Schwartz, vielleicht können Sie da direkt was zu sagen, zum Thema Verspätungsregelung. Ich glaube, in Frankfurt gibt es gar keine Verspätungsregelung? Ich glaube, das ist um 23 Uhr Schluss. Vielleicht mögen Sie da noch einmal was zu sagen, ob das für Hamburg eine Möglichkeit wäre.

Dann würde mich interessieren, können Sie was zum Lärmkontingent sagen? Dass man sagt, okay, in Hamburg dürfen pro Monat nur noch 20 Flieger verspätet kommen, alles, was danach kommt, muss dann quasi umgeleitet werden, darf hier nicht mehr landen. Und wie die Landeentgelte an anderen Flughäfen sind? Also offensichtlich hat die ja in Hamburg überhaupt keine Steuerungswirkung. Haben Sie da Zahlen, wie das Ganze mit anderen Flughäfen in Verbindung gesetzt werden kann?

Vorsitzende: So, jetzt frage ich noch einmal, darf ich noch Frau Oelschläger als ...

(Herr Braasch: Bitte nicht. Aber das ...)

– Bitte nicht? Dann antworten Sie bitte auf Herrn Thering.

Herr Braasch: Herr Thering, es freut mich ja, dass Sie so intensiv nachfragen und Zahlen und Daten jetzt noch einmal auch deutschlandweit zu Entgeltregelungen abfragen, ich weiß nicht, ob wir das tatsächlich parat haben, weil wir so ein bisschen die Expertenanhörung, glaube ich, vorwegnehmen gerade. Aber Sie haben mit der Eingangsanalyse völlig recht. Die Instrumente, die man hier eingeführt hat, wie die neue Entgeltordnung ab Mai 2017, nachweislich der Verspätungsgrafiken, funktioniert nicht. Und ich hatte Ihnen ja auch schon eine Zahl gesagt, was dieser zusätzliche Aufschlag sozusagen im Vergleich zur vorherigen Entgeltordnung bedeutet, nämlich für einen durchschnittlich ausgelasteten A320 5 bis 7 Euro pro Passagier mehr. Also da müsste man an der monetären Schraube schon gewaltig drehen, damit es auch eine abschreckende und vor allen Dingen lenkende Wirkung entfaltet. Das vielleicht vorausgeschaltet. Und dann würde ich Herrn Dr. Schwartz noch einmal bitten.

Herr Dr. Schwartz: Bei der Entgeltnovellierung ist es so, dass die spürbaren Aufschläge die Lärmklassen 6 und 7 betreffen. Magst du einmal noch einmal umblättern? Das ist aber nur 1 Prozent der Flugbewegungen. Das heißt, man hat wiederum, den Betroffenen wiederum

etwas suggeriert, man hätte sehr viel getan, aber man muss feststellen, dass die Daumenschraube eigentlich nur, das können Sie da oben kaum noch sehen, das ist die lila und die schwarze Farbe. Genau für diese Lärmklassen hat man Lärm... wirklich effektive Lärmzuschläge gemacht. Der Unterschied zwischen den Lärmklassen 3 und 4, und das wäre dann ja im Grunde genommen etwas, wo wir eine Entlastung spüren würden, der Lärmklassenmittel liegt derzeit bei 3,22. Hat sich in den letzten Jahren auch von 2,96 deutlich erhöht noch einmal wieder. Das macht nur 65 Euro aus pro gesamte Maschine. Das heißt, da ist nahezu eine Schraube ohne Gewinde bisher eingesetzt worden.

Dann die Frage Verspätungsregelung. Es ist so, dass wir erkennen müssen, dass wir eine Verspätungsregelung haben. Dort steht dann drin, nachweislich unvermeidbare Flüge dürfen auch noch nach 23 Uhr fliegen. Es ist so, dieses nachweislich definieren die Fluggesellschaften selbst. Sie können mit ihren Angaben bis zu sechs Wochen warten, die Fluggesellschaften antworten unregelmäßig, teilweise werden die Namen der Piloten nicht preisgegeben. Das heißt, die Fluglärmschutzbeauftragte ist überhaupt nicht in der Lage, Ordnungswidrigkeiten hinreichend nachgehen zu können. Das heißt, das Instrument der Wahl ist einfach eine klare Regelung und die muss einfach aus unserer Sicht lauten: 22 Uhr ist Schluss. Würde man etwas anderes wollen, dann müsste man mindestens die Verspätungsregelung in Gänze streichen, sodass wirklich nur nachgewiesenermaßen unvermeidbare Flüge sind. Nämlich wenn zum Beispiel ein Gewitter ist oder sich betriebsfremde Personen auf dem Flughafengelände befinden. Dann könnte man gegebenenfalls sagen, ja, das wäre eine pauschale Genehmigung. Jetzt spricht man von Genehmigungsfiktion, das heißt, die Airline gibt eine Landezeit an, wir erfahren davon nichts, weil es ja nicht mehr im Flugplan ersichtlich ist und dann wird irgendwann einmal sechs Wochen später ohne Nennung des Piloten gesagt, das war unvermeidbar. So kann keine Regel hier in Deutschland im Jahre 2017 funktionieren.

Vorsitzende: Gut, vielen Dank. Herr Thering eine Nachfrage.

Abg. Dennis Thering: Also vielleicht zur Pünktlichkeitsoffensive des Flughafens, dass Sie da noch einmal was sagen. Und dann ... Wenn Sie jetzt zu Frankfurt nichts sagen können, ist das auch nicht weiter wild. Dann würden wir das auf die Expertenanhörung verschieben, aber wenn Sie die Zahlen parat hätten, wäre es natürlich klasse.

Vorsitzende: Also ich glaube die Anregung von Herrn Braasch oder auch der Hinweis, dass wir ja noch eine Expertenanhörung haben, dass wir nicht ganz so in die Tiefe müssen, wenn Sie die Daten parat haben, aber ansonsten verweise ich gern auch noch einmal auf die beschlossene Expertenanhörung.

Herr Dr. Schwartz: Zur Pünktlichkeitsoffensive möchte ich Herrn Eggenschwiler – er ist ja ebenfalls hier im Raum – zitieren, der seinerzeit 2016 zur Pünktlichkeitsoffensive sagte: "Die Betriebszeiten am Hamburger Flughafen sind täglich von 6 Uhr bis 23 Uhr. Danach gilt eine sehr strenge Nachtflugbeschränkung. Unser Ziel ist es, die Bevölkerung bestmöglich vor Fluglärm zu schützen." Das waren seine Aussagen 2016. Er hat dann auch noch gesagt: "ohne die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes zu gefährden". Und ich sage Ihnen nochmals: Eine Betriebszeitkürzung um 6 Prozent kann nicht den Standort des Verkehrsflughafens Helmut Schmidt gefährden. Und die Lufthansa Technik ist von den Betriebszeiten des Flughafens unabhängig. Das heißt, die eigentlichen Arbeitsplätze am Standort Fuhlsbüttel sind unabhängig von den Betriebszeiten des Flughafens.

Vorsitzende: Gut. Dann habe ich Frau Oelschläger bitte.

Abg. Andrea Oelschläger: Ich habe auch nur zwei kurze Nachfragen. Vielen Dank. Air Berlin ist ja schon angesprochen worden. Und Sie sagten, in dieser kurzen Zeit wäre es nicht möglich gewesen festzustellen, ob sich da eine Veränderung ergeben hat. Habe ich das richtig verstanden? Das wäre die eine Frage.

Und die zweite Frage. Wir hatten über entsprechende Gartennutzung gesprochen. Wenn der Flugverkehr dann, ich sag 'mal, die Landung verkürzt wird auf 22 Uhr, wäre der Flugverkehr da nicht von 21 Uhr bis 22 Uhr oder vielleicht von 20 Uhr bis 22 Uhr vielleicht deutlich höher? Und wäre dann vielleicht so was wie Gartennutzung noch viel unangenehmer, als es jetzt im Moment wäre? – Danke.

Vorsitzende: Gut. Dann würde ich jetzt tatsächlich noch einmal versuchen, eine Bündelung vorzunehmen.

Herr Dr. Schwartz: Ich bitte wirklich darum. Also –

Vorsitzende: Alles klar.

Herr Dr. Schwartz: Wir sind hier Leute, die im Ehrenamt sich dieses Fachwissen aneignen mussten, weil wir aus unserer Sicht unzureichend von den Fachbehörden geschützt werden. Deshalb mussten wir in Heimarbeit uns diese ganze Fachkompetenz aneignen. Ich bitte, darauf Rücksicht zu nehmen. Also deshalb möchte ich die Fragen einzeln gestellt bekommen haben von einzelnen Personen.

Vorsitzende: Gut. Wir verfahren dann so.

Herr Dr. Schwartz: Es ist so, dass Air Berlin wegfällt und dieses Jahr ist es easyJet, die besonders schlecht auffallen. Und ich kann Ihnen jetzt sagen, wenn easyJet jetzt beim nächsten Mal wegfällt, dann werden diese Slots wieder von irgendeiner Billigairline aufgegriffen werden. Das heißt, das Problem wird sich nur von Billigairline zu Billigairline weiterreichen. Wir brauchen eine ganz klare Regelung, die einen Riegel davorschiebt.

Und dann ist es so, dass ... Diese Verschiebung in die anderen Zeiten ist nicht zu befürchten, da wir einen sogenannten Koordinationseckwert haben. Das heißt, das ist die Anzahl an maximal möglichen Starts und Landungen pro Stunde. Und wir sind insbesondere in den Zeiten zwischen 17:30 Uhr und 19:30 Uhr, haben wir den Koordinationseckwert von 48 Flugbewegungen bereits jetzt erreicht. Das heißt, in dieser Zeit können nicht noch mehr Flugzeuge abgewickelt werden, in der Zeit danach sehr wohl. Das heißt, bis zur Grenze des Koordinationseckwertes könnte sich dann ab 19:30 Uhr bis 22 Uhr noch etwas erhöhen, aber eben auch über ein bestimmtes Maß hinaus. Dafür ist es dann aber gesichert, dass, wenn man dann um 22 Uhr ins Bett geht, eben dann auch schlafen kann. Das ist im Grunde genommen wiederum dieses Abwägen.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann hat Herr Erkalp das Wort.

Abg. David Erkalp: Vielen Dank, Frau Vorsitzende, vielen Dank, Herr Braasch, vielen Dank, Herr Dr. Schwartz. Ich würde gern einmal auf die wirtschaftlichen Belange eingehen. Das beißt sich alles so ein bisschen. Wir haben auf der einen Seite natürlich eine florierende Wirtschaft. Wir haben zunehmend mehr Touristen in der Stadt. Wir haben mehr Gäste in den Hotels. Wir haben natürlich auch einen immer größer werdenden Flughafen mit den Fluggästen. Und auf der anderen Seite haben wir natürlich jetzt die Initiative, die natürlich zu Recht auch das beklagt, dass es zu laut wird und zu lange zu laut. Ich als Vorsitzender im Wirtschaftsausschuss und auch als Sprecher für Tourismus, mein Herz schlägt natürlich da, wo mein Fach ist, und das ist natürlich der Tourismus. Und ich möchte schon, dass Hamburg natürlich weiterwächst, aber wie soll Hamburg weiter wachsen, wenn wir jetzt schon sozusagen darüber nachdenken, alles so einzustampfen, nenne ich das einmal, und dann sogar noch auf 22 Uhr herunter.

Ich würde gern von Ihnen einmal eine Einschätzung bekommen, wie Sie sich das vorstellen, auf der einen Seite die Wirtschaftlichkeit Hamburgs nicht zu gefährden und auf der anderen

Seite den Flughafen sozusagen so zu gestalten, dass die Menschen, die dort auch speziell in der Einflugschneise leben, nicht weiter gestört werden oder zumindest nicht so stark. Und auf der anderen Seite ... Oder nächste Frage. Sie sprachen jetzt mehrfach die Billigflieger an. Natürlich ist es unglücklich, wenn sie permanent die Flugzeiten überschreiten. Auf der anderen Seite gibt es auch ziemlich viele Familien in Hamburg, die sich vielleicht so teure Tickets nicht kaufen können und jetzt in dieser Zeit natürlich auch sich diese günstigen Flugtickets leisten können. Also es soll auch nicht in diese Richtung gehen, dass wir jetzt nur noch Luxusflieger nehmen müssen, damit auch diese Familien ...

(Zuruf)

Kritisieren Sie mich nicht. Wir haben Ihnen auch zugehört. Meine Frage ist eben, wie schaffen wir es – und da möchte ich gern Ihre Einschätzung dazu haben –, wie schaffen wir es, die Wirtschaftlichkeit Hamburgs nicht zu stören und nicht zu bremsen auf der einen Seite und auf der anderen Seite natürlich auch Ihren Forderungen entgegenzukommen, weil ich glaube, das heißt sich so stark, weil wir gerade in so einer guten Phase der Wirtschaft sind, wo tatsächlich alles wächst, insbesondere mit den Gästen, die insgesamt nach Hamburg kommen. Und da würde ich gern einmal Ihre Einschätzung hören. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Herr Braasch bitte.

Herr Braasch: Vielen Dank für Ihre Fragen. Also ich kann erst einmal Ihre Argumentation natürlich, die kann ich nachvollziehen. Also aus Sicht des BUND ist aber grenzenloses Wachstum schlicht und ergreifend nicht möglich. Deswegen werde ich ein bisschen genereller darauf antworten.

Wenn Sie den Flugverkehr insgesamt sehen, so ist klar, dass der steigen wird und damit sozusagen zusätzlich dazu beiträgt, dass wir mit den Herausforderungen des Klimawandels nicht zurande kommen. Das heißt, es muss eigentlich im Interesse der Politik sein, hier steuernd einzugreifen und das Billigfliegen tatsächlich teurer zu machen. Ich glaube, der Preis ist die einzige Regelung, und da zitiere ich Ernst Ulrich von Weizsäcker: "Preis ist ein Steuerungsinstrument, tatsächlich mit dem Fliegen auch wieder herunterzukommen auf ein gesundes Maß." Ich will nicht den Leuten das Fliegen verbieten, aber das, was sich derzeit hier abspielt mit Billigfliegern, wo Sie für 39 Euro einmal um die Welt fliegen – ich übertreibe jetzt ein bisschen –, das kann es nicht sein. Das können wir uns als Menschheit vor dem Hintergrund des Ressourceneinsatzes und der Umweltbelastung, die das auslöst, schlicht und ergreifend nicht leisten.

So. Jetzt komme ich auf die realen Situationen in Hamburg noch einmal wieder zurück. Das heißt, hier einen Ausgleich zu finden zwischen den Wirtschaftsinteressen des Flughafens und den Anwohnern, das geht ja nicht um die Wirtschaft Hamburg insgesamt – also die 6 Prozent Betriebszeiteneinschränkung werden nicht die Prosperität von Hamburg tatsächlich gefährden –, sondern es geht jetzt darum, einen innerstädtischen Flughafen so zu befrieden und auszurichten, dass es ein gutes Miteinander geben wird. Und ich glaube, auch der Flughafen ist gut beraten, wirklich gut beraten, diesen Interessenausgleich voranzubringen. Ansonsten wird es in den nächsten Jahren zu dem Thema Fluglärm, bei dem, was der Flughafen vorhat, eine immer härtere Auseinandersetzung geben. Und das brauchen wir in Hamburg wirklich nicht. Deswegen unser Appell – und der ist auch in dieser Petition sehr klar zum Ausdruck gekommen –, 22 Uhr wäre verträglich für den Flughafen und eine Befriedung der Situation vor Ort.

Herr Dr. Schwartz: Noch als Ergänzung, warum wir so sehr auf diesen Billigfliegern herumreiten. Es ist ja nicht so, dass sich die Situation darstellt, dass eben einmal im Jahr irgendwohin geflogen wird. Es ist mittlerweile so, dass nicht mehr der Weihnachtsmarkt in Hamburg besucht wird, sondern, weil der Flug so billig ist nach Stockholm, der Weihnachtsmarkt in Stockholm besucht wird oder in Amsterdam oder sonst wohin.

Und Sie alle werden bestimmt immer nicken im Umweltausschuss, wenn es darum geht, das Klima zu schonen. Eine Zahl noch. Ein Flug von Mallorca oder nach Mallorca und zurück produziert ungefähr 1 000 Kilogramm CO₂ pro Person. Das ist die Hälfte des klimaverträglichen Jahresbudgets. Das heißt, wir müssen sehr wohl in diese ganze Abwägung auch noch den Aspekt des Klimawandels mit hineinziehen. Es ist so, dass Fliegen der mit weitem Abstand umweltschädlichste Verkehrsträger ist.

Abg. David Erkalp: Ich habe noch einmal eine kurze Nachfrage.

Vorsitzende: Herr Erkalp mit einer Nachfrage.

Abg. David Erkalp: Wenn ich darf, bitte. Eine Nachfrage zu den Zielen. Also wir wollen ja wachsen, aber wir können nicht wachsen. Und im Flughafen gibt es sicherlich auch viele, viele weitere Regionen, aber auch Fluggesellschaften, die vielleicht keine Billigflieger sind, die trotzdem noch mehr Slots haben möchten oder neue Ziele haben möchten. Da jetzt meine Frage, weil, wir wollen natürlich auch irgendwo unabhängig sein und schon in jede Region fliegen können, wo wir hin möchten. Es gibt auch Geschäftsleute, die natürlich nur einfach hinfliegen, aber dennoch viel für Hamburg herausholen. Also das ist ja ein riesenlanger Rattenschwanz. Wie sind Sie, bitte, wie sind Sie denn oder wie gehen Sie damit um, wenn wir jetzt sagen, wir möchten noch neue Märkte sozusagen bereisen können und fliegen können, weil, es gibt wirklich viele Anfragen von Regionen, aber auch Flugzeuggesellschaften, die das einfach erweitert haben und die keine Billigflieger sind. Sind Sie dafür, dass man die nimmt, oder sagen Sie, nein, ab jetzt Schluss? Also dann ist natürlich die Frage, wie wir insgesamt damit umgehen.

Vorsitzende: So. Das war keine kurze Nachfrage, sondern eine längere, aber bitte, Herr Braasch.

Herr Braasch: Ich glaube, wir haben da sehr unterschiedliche Wachstumsmaßstäbe. Und da kommen wir auch heute Abend nicht zusammen, würde ich Ihnen ganz offen sagen. Zu Ihren Leuten, die beruflich fliegen müssen oder fliegen wollen, das ist ja nicht die Mehrheit, die den Hamburger Flughafen tatsächlich nutzt. Also da sehe ich jetzt nicht das große Problem, dass sozusagen Wirtschaftsaufträge deswegen verlorengehen, weil jemand den Hamburger Flughafen nicht nutzen kann, sondern wir brauchen insgesamt dort eine Strategie, dass dieses grenzenlose Wachstum, dem Sie so ein bisschen das Wort reden, wenn ich das so offen sagen darf ... Das geht auf Dauer nicht. Das geht auf Dauer nicht, sondern deswegen muss es da eine gute Steuerung und auch einmal eine Diskussion über Grenzen des Wachstums in Hamburg geben, insbesondere weil es wirklich um einen innerstädtischen Flughafen geht und Sie dieses Dilemma mit den Betroffenheiten haben. Da habe ich keine Patentlösung für, aber das Angebot ist ja auf dem Tisch, was durch die Volkspetition unterstützt wurde, diesen Interessenausgleich hier erst einmal in der Stadt voranzubringen. Und ich bin mir relativ sicher, dass eine Nachtruhe ab 22 Uhr wesentlich zur Akzeptanz des Flughafens auch in den nächsten Jahren beitragen wird und deswegen auch das Interesse des Flughafens so sein sollte. Herr Dr. Schwartz wird noch einmal ergänzen.

Herr Dr. Schwartz: Beim Hamburger Flughafen handelt es sich ja um einen sogenannten voll koordinierten Flughafen. Das heißt, die einzelnen Start- und Landezeiten werden von einem Flughafenkoordinator in Frankfurt vergeben. Das ist also nicht so, dass eine Airline hier bei Herrn Eggenschwiler anruft und sagt, ich möchte so gern starten und landen. Das wird auf einer sogenannten Konferenz dann vergeben. Und da gibt es ein ziemlich starkes Prozedere. Da gibt es Großvaterrechte. Das heißt, die Airlines, die schon einmal da waren, die bekommen auch als Erstes die Zuteilungsrechte, Lufthansa als meistes dann, und dann geht es immer weiter herunter bis hin zu den Brosamen, wo dann die etwas weniger attraktiven Slots vergeben werden. Das heißt, eine Einflussnahme ist nur über diesen Flughafenkoordinator möglich. Das heißt bei dieser Slot-Vergabe.

Und dann ist es noch so, wir dürfen natürlich nicht – wir sind in einer Metropolregion –, wir dürfen natürlich nicht nur den Hamburger Flughafen sehen. Ich weiß, das mögen Sie vielleicht nicht so gern hören, aber Sie alle haben auch einem norddeutschen Luftverkehrskonzept zugestimmt. Und in diesem Norddeutschen Luftverkehrskonzept gibt es auch weitere Flughäfen. Es gibt Bremen. Es gibt Hannover. Es gibt Rostock. Es gibt sogar eigentlich mitten in der Metropolregion auch Parchim, der jetzt wohl überhaupt nicht genutzt wird, oder aber zum Beispiel auch Lübeck noch mit weiteren Problemen. Ich möchte jetzt nicht dem Flugverkehr das Wort reden, aber ich möchte schon sagen, dass man das Problem nicht nur auf den Standort Fuhlsbüttel kaprizieren darf, sondern dann, wenn man schon so ein norddeutsches Luftverkehrskonzept hat und möchte, dass die gesamte Region sich entwickelt und eben nicht nur Hamburg, dass man dann eben auch auf andere Standorte, die mit in den Blick nimmt.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Dr. Dressel bitte.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Vielen Dank. Zwei Vorbemerkungen, eine an die Kollegen von der CDU. Also wie jetzt angesichts Ihrer Fragen und Wortmeldungen dann nachher eine gegebenenfalls interfraktionelle Beschlussfassung mit der CDU möglich werden soll, wird, glaube ich, ganz spannend, weil wir, glaube ich, sehr unterschiedliche CDU-Positionen hierzu mitbekommen haben.

(Zuruf)

Und das werden wir einfach mit Interesse verfolgen und sicherlich da auch noch einmal das eine oder andere zu besprechen. Bisher hat es ja interfraktionelle Beschlüsse dazu gegeben. Und ich habe einfach jetzt die Spannweite von Herrn Erkalp zu Herrn Thering, war jetzt doch relativ weit, aber das ist ja auch interessant –

(Abg. David Erkalp: Das lassen Sie einmal unsere Sorge sein!)

Dass Sie da jetzt ganz aufgeregt sind, kann ich ja verstehen, aber ich finde, da muss man auch schon als Partei auch gucken, wie man sozusagen nicht gegenüber den einen Leuten so redet und den anderen Leuten so, sondern das muss man irgendwie vielleicht einmal für eine glaubwürdige Positionierung von Parteien und Fraktionen irgendwie auch versuchen, übereinander zu kriegen. Aber das werden wir ja noch weiter diskutieren.

Sie haben gerade, Herr Dr. Schwartz, bin ich dankbar, dass Sie das Thema Norddeutsches Luftverkehrskonzept angesprochen haben ... Vielleicht das auch als Rückfrage an Sie. Haben Sie denn irgendwie den Eindruck, dass das, wie jetzt im Moment der Betrieb läuft und wie der sich entwickelt, nicht im Einklang steht mit dem Luftverkehrskonzept? Wenn ich das richtig gelesen habe – und das hatten wir, glaube ich, alle hier als Drucksache auch vorliegen –, ist in der Tat das, was da jetzt passiert, im vollen Einklang damit und auch die Frage der Betriebszeitenregelungen, so wie sie jetzt, die Betriebszeitenregelungen, sind, auch Inhalt des Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes ... Also es ging gerade nicht darum, von Hamburg etwas nach Parchim zu verlagern, nach Hannover, nach Lübeck oder sonst wo, sondern dass das tatsächlich in vollem Einklang, mit dem ja auch nicht nur Hamburg, sondern das hat den ganzen Norden, man hat es gemeinsam beschlossen, man hat auch dort gemeinsam noch einmal festgelegt, dass Kaltenkirchen keine Ausweichoption mehr ist ... Und ich glaube, da sollte man auch miteinander so ehrlich sein, dass man in so einer Lage und bei so einem Desaster, was wir dann in Berlin erlebt haben, jetzt noch einmal daran geht, einen neuen Flughafen zu bauen ... Da nehme ich an, aber das kann man noch einmal fragen, weil wir, glaube ich, Herr Braasch, wir haben einmal so ein schönes Interview zusammen gemacht, wo Sie gesagt haben, man soll keine Denkverbote machen bei dem Thema Kaltenkirchen, ob das Thema der Denkverbote jetzt vielleicht bei Ihnen zu irgendeinem Ergebnis gekommen ist, ob Sie darüber noch weiter nachdenken wollen oder

ob Sie im Ergebnis auch sagen, das Thema Kaltenkirchen ist endgültig etwas, was wir zu den Akten legen müssen. Das sozusagen sind die zwei ersten Fragen.

Die zweiten Fragen beziehen sich auf das Thema Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit, weil das jetzt ja auch immer darum geht, welche Verspätungen sind vermeidbar und welche sind unvermeidbar. Haben Sie selbst da Kriterien, wo Sie sagen, das sind aus Ihrer Sicht unvermeidbare? Wie verhalten sich die nach den Regelwerken, die zu beachten sind? Wie würden Sie das einschränkender auslegen?

Zur Frage von Beweislastführung, glaube ich, haben Sie auch schon was gesagt, dass Sie sagen, da muss es eine Art Beweislastumkehr geben, dass quasi die Airlines selbst darlegen müssen, inwieweit sozusagen ein Ausnahmetatbestand für Sie gegeben ist und quasi nicht der Flughafen oder die Fluglärmschutzbeauftragte hinterherlaufen muss, wie sozusagen die Begründungen sind. Vielleicht können Sie sonst dazu auch noch was sagen.

Ich finde ganz gut, dass wir hier noch einmal die Übersicht haben zu den Nachtflugbewegungen 22 Uhr bis 24 Uhr. Wie ist denn das aus Ihrer Einschätzung? In der Tat, es geht vor allem um den roten Bereich 23 Uhr bis 24 Uhr, wie sich das aus Ihrer Sicht auf diese Zeit 23 Uhr bis 24 Uhr verteilt. Also ist sehr viel in der zweiten halben Stunde oder in der ersten halben Stunde? Also die Frage ist ja, gibt es auch Möglichkeiten, bei diesem Thema sich aufeinander zuzubewegen – da bin ich ganz bei Herrn Erkalp –, wie wir einerseits das Anliegen, was Sie formuliert haben, aufgreifen können, aber trotzdem die Entwicklung des Flughafens nicht über Gebühr einzuschränken. Deshalb vielleicht, dass Sie dazu auch noch einmal was sagen, wie Sie das sehen, wie sich das im Einzelnen in der Zeit, in der letzten Stunde vor Mitternacht, darstellt. Der Senat ist total wach, glaube ich. Die da hinten (...).

Vorsitzende: Herr Braasch bitte.

Herr Braasch: Herr Dressel, Sie haben ja das Stichwort Kaltenkirchen noch einmal aufgerufen. Das war ja eine besondere Interviewsituation, wo wir das aus stadtplanerischer Sicht ja auch noch einmal aufgerufen haben. Ich sage das einmal so herum: Wenn es zu keiner Lösung und zu keiner Akzeptanz eines innerstädtischen Flughafens in Hamburg käme – da bin ich ja verhalten optimistisch –, dann muss man bei den Wachstumsanstrengungen, die der Flughafen gerade macht, nämlich die Ansage 1 Million Fluggäste pro Jahr mehr, dann wird man hier an Grenzen kommen. So. Und das kann man sehenden Auges so akzeptieren oder man muss sich tatsächlich keine Denkverbote auflegen. So habe ich das damals gemeint, aber Sie haben die Restriktionen eines innerstädtischen Flughafens. Und damit muss man umgehen. Kaltenkirchen ist, glaube ich, tatsächlich ein Stück weit passé, aber Sie können nicht 20, 25, 30 Millionen Fluggäste im innerstädtischen Kontext abfertigen. Das ist eine Illusion.

Das Zweite. Sie haben ja noch einmal auf den roten Bereich, also für 2016 auf die rund 800 Verspätungen nach 23 Uhr abgestellt. Kleine Bemerkung davor. Ich möchte Sie noch einmal mitnehmen, dass Sie sich sozusagen nicht elegant aus der Affäre ziehen und nur noch über diese Verspätungen sprechen, sondern die Petition hat eine klare Ansage, nämlich 22 Uhr. Das ist die Lösung. Und wenn die kommt, dann muss eine Verspätungsregelung, nämlich Regelung nach 22 Uhr, natürlich optimal aufgesetzt werden. Und deswegen haben wir heute beides vorgestellt.

Zu der Konzentration der rund 800 Verspätungen. Das häuft sich ganz klar in der ersten halben Stunde, also 23 Uhr bis 23:30 Uhr, aber es kommen auch Flieger noch um 23:59 Uhr tatsächlich an.

(Zuruf Herr Dr. Schwartz: Und ab Mitternacht!)

Aber das ist ja jetzt die Grafik bis 24 Uhr. Nach Mitternacht kommt auch noch was. So weit.

Zur Beweislastumkehr hatte Herr Schwartz schon berichtet, aber kann er gern noch einmal kurz vertiefen.

Herr Dr. Schwartz: Ich wollte einmal noch zurückgreifen ... Sie hatten noch gesagt, Norddeutsches Verkehrskonzept. Es ist eben nicht so, dass es irgendwie gedeihlich auch so richtig miteinander funktioniert. Ryanair ist damals von Lübeck nach Hamburg gekommen. Und dann hieß es auf einmal, hier sind neue Arbeitsplätze entstanden, im "Hamburger Abendblatt", aber die "Lübecker Nachrichten" haben berichtet, dass in Lübeck die Arbeitsplätze verschwunden sind. Das also auch zu dem Thema Wirtschaftswachstum. Auch da sollte man noch einmal darüber nachdenken, wie es denn in der Gesamtmetropolregion aussieht oder wenn die Flüge von Bremen nach Hamburg verlagert werden. Das heißt also, mit einer Hamburger Brille mag es dann ja ein Wachstum sein, aber wenn man die Bilanzform nur etwas vergrößert, dann ist es ein Nullsummenspiel.

Mit der Vermeidbarkeit und Unvermeidbarkeit. Im neuesten Monatsbericht, der Ihnen ja auch allen vorliegt vom Flughafenbetreiber, steht, dass drei von vier Verspätungen durch die Tagesrotation generiert werden. Tagesrotation haben wir schon erklärt. Das heißt, die Airlines fliegen dreimal hin und her und jedes Mal beträgt die Standzeit zwischen 25 Minuten und 35 Minuten. Tatsächlich beträgt sie aber 40 Minuten, 45 Minuten. Und am Ende des Tages beziehungsweise mitten in der Nacht haben dann die Bürgerinnen und Bürger in den An- und Abflugschneisen darunter zu leiden, dass die Fluggesellschaften und – ich wiederhole mich an dieser Stelle – insbesondere die Billigairlines – drei von vier Verspätungen werden durch Billigairlines generiert –, dass die dann genau diese über den Tag aufgesammelten Verspätungen dann am Ende hintendran hängen. Und das nenne ich Geschäftsmodell. Und damit ist es ... Also Tagesrotation ist aus meiner Sicht ganz klar vermeidbar. Das ist einfach schlechtes Management zulasten Dritter.

Eine Zahl noch zu den 1 Million Passagierwachstum. Auch das sollten Sie natürlich wissen. Es ist mitnichten so, so wie es auch immer in dem Fluglärmreport drinsteht, dass es eine angebliche Entkopplung gäbe zwischen Passagierzuwachs und Belastungszuwachs. Nein. Es ist so, mehr Passagiere heißt mehr Flugbewegungen, heißt mehr Fluglärm und heißt auch mehr Verspätungen. An der Grafik, die ich gezeigt hatte, mit den Rot- und Grüntabellen, falls Sie sich daran erinnern, konnten Sie sehen, dass in den Monaten Januar, Februar, März zum Teil auch noch, dass dort eine wesentlich höhere Einhaltungquote der 23 Uhr ist als in den Sommermonaten. Das heißt, die Regeleinhaltung am Hamburger Flughafen wird maßgeblich dadurch gesteuert, ob sehr viel Flugverkehr ist oder eben nicht. Das heißt, in Zeiten, wo etwas weniger los ist in den Monaten, kann man auf einmal auch eine Regel einhalten. Und 1 Million Passagiere, (...) habe ich kurz gerechnet, sind ungefähr 8 000 Flugbewegungen mehr. Das heißt, jedes Mal, wenn hier ein Passagierrekord bejubelt wird und damit vielleicht dann auch Bonuszahlungen gerechtfertigt werden oder auch nicht gerechtfertigt werden, ist es so, dass 8 000 Flugbewegungen mehr stattgefunden haben.

Vorsitzende: Herr Dr. Dressel bitte.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Insofern gut, dass Sie das noch einmal ansprechen, aber es ist doch jetzt schon so, wenn ich mir die langen Linien angucke, dass das Passagierwachstum größer ist als das Flugwachstum. Also das heißt, dass die ... Weil das natürlich auch noch einmal die Frage ist, wie viel, quasi wenn man den Lärmwert pro Passagier umrechnet, dass sozusagen da sich eine Situation ergibt, dass tendenziell das nicht sozusagen jedenfalls nicht so zunimmt wie das Flugwachstum ... Oder gibt es diese Korrelationen nicht? Das ist die eine Nachfrage.

Und die andere ist. Sie haben so ein bisschen gesagt, wenn man jetzt hier sich nicht bewegt, wird die Auseinandersetzung schärfer. Ich will aber noch einmal fragen, weil natürlich

irgendwann immer die Frage ist, gibt es auch eine rechtliche Auseinandersetzung, aber wir sind schon gemeinsam der Auffassung, dass dieser Flughafen in dieser Form über eine rechtlich bestandskräftige Betriebsgenehmigung verfügt, die auch sozusagen damals vom Oberverwaltungsgericht auch bestätigt ist. Also das sehen wir doch gleich. Einfach nur noch einmal als Bekräftigung.

Vorsitzende: Herr Braasch zu der Nachfrage.

Herr Braasch: Herr Dr. Dressel, zu Ihrer letzten Frage sage ich nur so viel, dass wir uns das gerade genau anschauen. Und zu der anderen Fragestellung wird Herr Dr. Schwartz noch einmal was sagen.

Herr Dr. Schwartz: Es ist nicht so, dass es eine Entkopplung gibt. Es gibt ein unterschiedlich starkes Wachstum. Das heißt, es ist keine 1:1-Beziehung, aber es ist, so wie ich gesagt habe, 1 Million Passagiere ungefähr 8 000 Flugbewegungen mehr. Aber man darf eben diese Flugbewegungen nicht wiederum mit Fluglärm gleichsetzen. Wenn wir größere Flugzeuge haben, dann produzieren die wiederum mehr Fluglärm als kleinere Flugzeuge. Sie haben es selbst einmal jetzt vor Ort auch erleben dürfen im Willersweg. Wenn dort eine Triple Seven ankommt, dann erzeugt die allein schon eine solche Wirbelschlepe, dass dort die Dachpfannen anfangen zu klappern. Das heißt – da komme ich jetzt wieder auf diese Belastungsparameter, auf die wir uns ja nicht einigen können –, der Dauerschallpegel ist unzureichend, um das Belastungsniveau und die Entwicklung des Belastungsniveaus abzubilden. Ich sage, die Fluglärmsumme, so wie ich sie vorhin beschrieben habe, mit der Verrechnung der Einzelschallpegelereignisse, mit deren Häufigkeit über alle Stationen, das sollte eigentlich das Maß der Dinge sein. Und da können wir sagen, wir haben in den letzten vier Jahren circa 20, 25 Prozent mehr Passagierwachstum und wir haben 20 Prozent mehr an Fluglärmsumme. Das heißt, wenn man die Fluglärmsumme als Belastungsparameter heranzieht, dann haben wir fast eine 1:1-Beziehung. Und dann kann ich deutlich sagen, mehr Passagiere heißt mehr Fluglärm.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Jersch bitte.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön, Frau Vorsitzende. Das Wunderwort der Entkopplung wäre auch bei mir vorne dran aufgetaucht. Das haben wir ja an verschiedenen Punkten. Und da will ich auch noch einmal sagen, weniger mehr ist immer noch mehr. Und wenn das Fass vollgelaufen ist, dann dreht man im Regelfall das Wasser ab und nicht nur langsamer. Das ist eigentlich ja eine natürliche Reaktion, wenn man das Ganze auch vom Ende her denken will, wo dieser Flughafen dann tatsächlich die Grenzen des Wachstums hat, wo die Stadt die Grenzen des Wachstums hat, weil, gut, ich kann die Start- und Landebahnen noch entkreuzen. Bis 2020 soll das ja nicht passieren. Dann kann ich noch mehr Kapazität drauf holen. Ich kann wahrscheinlich noch eine größere S-Bahn hinbauen, aber irgendwann sind doch diese Grenzen ausgeschöpft und ob die Menschen das dann mitmachen, das ist eine andere Frage. Und deswegen kommt es mir besonders auf diesen Ausgleich an.

Wenn ich in die 16 Punkte hineinschaue und dort unter dem Punkt 10 jetzt auch im jährlichen Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten nachgucke, dann habe ich dort die Bahnbenutzungsrichtlinien, die strikt einzuhalten sind laut 16 Punkte. Dort würde mich einfach einmal interessieren, wie sieht die Einschätzung von Ihnen aus bezüglich des Verhältnisses Ausnahmen zu Regelkonformität im täglichen Betrieb.

Dann weiß ich gar nicht, ob Sie darauf eine Antwort geben können oder das später noch einmal für die Senatsecke dann eine Frage wäre. Es ist ja auch der passive Lärmschutz angesprochen worden. Da würde mich einfach nur einmal interessieren, wie dort eigentlich die Ausstattung mittlerweile ist, denn bei Mietwohnungen zum Beispiel ist ja der Mieter nicht antragsberechtigt, so ich das sehe, sondern der Vermieter muss davon überzeugt werden, diesen passiven Lärmschutz einzubauen, inwieweit das eigentlich passiert ist in

Mietwohnungsobjekten, die vom Fluglärm, oder die berechtigt wären, passiven Lärmschutz gefördert zu bekommen.

Dann hätte ich noch einmal zu einer der Grafiken eine Frage, und zwar würde mich da interessieren, weil es so gänzlich ungewöhnlich ist, warum die Lärmklasse bei den Flugzeugen, die Lärmklasse 4, zunimmt und die Lärmklasse 5 im Verhältnis abnimmt. Das haben wir ja auch zum Beispiel ... Ich sag 'mal, bei der Flottenerneuerung im Straßenverkehr wird immer davon ausgegangen, dass die neueren effizienteren eben immer mehr Anteile wahrnehmen. Und an dieser Stelle ist es ja eine gegenteilige Entwicklung, was da die Begründung ist.

Und dann an Herrn Dr. Dressel schon einmal, die Sorgen, die er bei der CDU hat, was die Positionen innerhalb der Fraktion angeht, da ich ja nun sowohl umwelt- wie wirtschafts- wie tourismuspolitischer Sprecher bin, haben wir da eine sehr einheitliche Meinung in diesem Gebiet.

(Zurufe)

Die Stadt hat sich dazu bekannt, die Sustainable Development Goals, also die Nachhaltigkeitsziele der UN, zu verwirklichen. Ich habe gerade noch einmal nachgesehen, weil das Thema Tourismus ja vom Kollegen Erkalp aufgebracht worden ist, gerade noch einmal Flugangebote aus Großbritannien nach Hamburg nachgesehen, wo man dann ab 30,22 Euro ab London fliegen kann und ab 27,98 Euro ab Manchester. Die Frage ist, inwieweit schätzen Sie ein, dass diese Preise tatsächlich, sage ich einmal, Nachhaltigkeitszielen, für die sich Hamburg verpflichtet hat, gerecht werden können, und widerspricht nicht die gesamte Flughafenpolitik des Senats in Ihrer Umsetzung den Sustainable Development Goals, zu denen sich die Freie und Hansestadt Hamburg und der Senat letztendlich bekannt hat, und was müsste passieren, um sie nachhaltigkeitskonform zu gestalten.

Vorsitzende: Herr Braasch bitte.

Herr Braasch: Also zu den Bahnbenutzungsregelungen wird gleich Herr Dr. Schwartz noch einmal etwas vortragen. Die beiden Themenblöcke, Sie haben es ja selbst ein bisschen elegant angedeutet, Herr Abgeordneter, passiver Lärmschutz und was kommt da bei den Mietern an oder wie funktioniert das, und auch das Thema Flottenerneuerung, das würde ich wirklich gern auf die Fragen des Senats oder auf die Expertenanhörung schieben. Da bitte ich ein bisschen um Nachsicht.

Zu Ihrer Fragestellung. Nachhaltigkeitsziele und diese geringen Preise für Flugtickets, natürlich passt das in keiner Weise zusammen. Das muss man ganz klar sagen. Ich hatte das schon ausgeführt, dass aus klimapolitischen und ressourcenschutztechnischen Gründen wir mit der Fliegerei so nicht weitermachen können. Auch Triebwerksoptimierung und neue Stoffe für den Bau von Flugzeugen werden das Problem nicht lösen. Das sehen wir als Umweltverband mit wirklich sehr großer Sorge und das ist aus keine Petitesse, die wir hier anführen, sondern das, was mit dem Flugverkehr – und das meine ich wirklich dann auch im weltweiten Maßstab – passiert, das ist nicht verträglich, und schon gar nicht mit den Nachhaltigkeitszielen.

Was müsste passieren? Ich glaube, da ist eine ökonomische Fragestellung drin. Das fängt bei der Kerosinsteuer an und hört bei den Flugticketpreisen nicht auf. Aber ich glaube, das würde ein bisschen den Rahmen hier sprengen, wenn wir das vertiefter vortragen. Gern dann vielleicht bei der Expertenanhörung.

Jetzt kommt Herr Dr. Schwarz noch einmal zum Thema Bahnbenutzungsregeln.

Herr Dr. Schwartz: Zwei kurze Ergänzungen noch zu den Preisen und dem Fluggerät. Es ist so, dass hier in Hamburg sogar noch sehr alte Fluggeräte, die MD-82, starten und landen. Das heißt, trotz der Entgeltnovellierung ist es für diese Airline – ich weiß es gar nicht genau, Bulgarien- oder Rumänien-Airline – immer noch lukrativ, wirklich hier völlig veraltetes Fluggerät einzusetzen, das überlaut ist, das Dezibelpegel bis an die 100 Dezibel kurz vor dem Aufsatzpunkt erzeugt. Das heißt, das ist akut gesundheitsschädlich.

Dann zu den Preisen. Wenn man sich einmal so diese Preise anguckt, das sind manchmal solche Aufrufe, 3 bis 5 Cent pro Person und Kilometer. Da bitte ich Sie, das einfach einmal mit dem Taxipreis für die Fahrt zum Flughafen zu vergleichen, dann kann man sehen, dass das Problem nicht etwa zu hohe Flugpreise sind, sondern im Gegenteil, die sittenwidrig niedrigen Flugpreise, die einfach auch – das ist natürlich jetzt hier ein sehr weiter Bogen – dadurch generiert werden, dass Kerosin nicht besteuert wird, dass die Flugtickets auf ausländischen Flügen nicht mehrwertsteuerbehaftet sind und so weiter und so weiter.

Dann aber das spannende Thema Bahnbenutzungsregeln. Es ist so, dass die Bahnbenutzungsregeln Teil der Betriebsgenehmigung sind. Sie stellen einen Anhang dar, der untrennbar vereint ist mit der Betriebsgenehmigung. Die Bahnbenutzungsregeln sagen, dass Starts in Richtung Nord-Westen zu erfolgen haben. Die Bahnbenutzungsregeln sagen aber auch, dass nach 22 Uhr und bis 7 Uhr die Landungen aus Nord-Westen zu erfolgen haben. Diese Regel wird nicht mehr im Prozentbereich eingehalten, sondern annähernd im Promillebereich. Das heißt, wir haben in jeder Nacht eine Verletzung der Bahnbenutzungsregeln hier in Hamburg.

Vorsitzende: Ja, vielen Dank. Dann ist Frau Sparr auf meiner Rednerliste.

Abg. Ulrike Sparr: Ja, inzwischen ist ein Teil meiner Fragen beantwortet und die Diskussion hat sich aber so langsam an den eigentlich neuralgischen Punkt bewegt, nämlich an die Diskussion, die ja in dieser Stadt auch anhebt, wie wollen wir wachsen und was ist sinnvoll, auch im Hinblick nicht nur auf das Umland, aus meiner Sicht, sondern auch darüber hinaus, was geschieht eigentlich in den Flächenstaaten. Das zeigt eben auch, dass hier und auch in anderen Punkten, wo es um das Thema Klimaschutz geht, um das Thema, was machen wir zum Beispiel mit Kurz- und Mittelstreckenflügen, brauchen wir die wirklich immer oder in diesem Umfang, da sind wir eigentlich auf einer bundespolitischen Ebene, und wir müssen aber hier versuchen, in Hamburg, Lösungen zu finden.

Ich denke, der innerstädtische Flughafen hat trotz allem im Prinzip auch durchaus Vorteile, weil ja auch außen liegende Flughäfen wieder Verkehr produzieren. Das muss man in seine Berechnung mit einbeziehen. Na ja, und über Kaltenkirchen ist schon einiges gesagt worden. Mittlerweile habe ich erfahren, dass dort auch sich schützenswerte Biotope auf dem Gelände befinden. Von daher bin ich also wirklich keine Befürworterin dieses Flughafens. Was die Lübecker da veranstalten, weiß niemand so richtig genau, das hängt aber wohl damit zusammen, dass Ryanair da nicht mehr hingehht. Insofern sind das nicht alles nur Faktoren, die von uns zu beeinflussen sind.

Die Situation ist unbefriedigend und es ist auch für uns in der Politik ein bisschen frustrierend zu sehen, dass die wichtigen Punkte tatsächlich sich nicht richtig anständig bewegt haben. Wir haben so in der Kür sozusagen Fortschritte erzielt, was die Transparenz angeht, was die Mitsprache der Betroffenen angeht, und dass wir jetzt hier sitzen und vernünftig miteinander reden, all diese Dinge, die Fluglärmschutzbeauftragte haben wir gestärkt, dennoch, am Kern des Problems hat sich relativ wenig geändert. Das ist misslich.

Jetzt muss ich einmal gucken, ob ich noch Fragen übrig habe. Genau. Sie hatten vorhin Lufthansa erwähnt und weil die sich aus diesem Luftfahrthandbuch verabschiedet haben. Da hätte ich gern noch einmal eine Einschätzung auch im Zusammenhang jetzt mit dem Problem Billigflieger, was denn nun schon hinlänglich besprochen worden ist. Ist Lufthansa

eigentlich ein Teil dieses Problems, das wir haben? Das ist mir jetzt nicht so ganz klar geworden.

Und dann die die andere Frage. Wir haben ja nun seit diesem Sommer eben die Landeentgelte erhöht, gestaffelt, und Sie haben schon berichtet, dass Ihnen das nicht so richtig wirksam erscheint, und dafür gibt es ja auch starke Argumente. Wir sind jetzt dabei, auch Ordnungswidrigkeitsverfahren stärker einzuführen, und ich lese hier mit einem Hoffnungsschimmer im Bericht der Fluglärmbeauftragten, es hat sich gezeigt, dass die Verspätungen auf Flügen, gegen die ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet wurde, zurückgingen. Können Sie das schon aus eigener Beobachtung bestätigen oder ist das vielleicht auch noch zu früh? Aber eine Einschätzung würde mich dafür noch interessieren. – Danke.

Vorsitzende: Herr Braasch bitte.

Herr Braasch: Herr Dr. Schwartz.

Herr Dr. Schwartz: Zu den Ordnungswidrigkeitsverfahren, den Erfolg, den möchte ich gern wissen, an welchen Parametern das bemessen wird. Das kann ich so erst einmal nicht bestätigen. Meine Aussagen, die ich gehört habe von der Fluglärmbeauftragten, ist, dass das Einholen der Daten sehr schwierig bis unmöglich ist. Das heißt, wie ich schon ausgeführt hatte, diese Verspätungsgründe werden von den Airlines angegeben mit einer sehr hohen zeitlichen Verzögerung von mehreren Wochen, und dann, wenn wirklich es vielleicht kritisch werden könnte, dann wird einfach der Pilot nicht mehr angegeben, sodass es überhaupt gar nicht möglich ist, das Ordnungswidrigkeitsverfahren ordentlich einzuleiten. Also insofern sehe ich diese Erfolgsgeschichte noch nicht geschrieben.

Dann noch einmal zu den Kurzflügen, Kurzstreckenflügen. Es ist so, dass in Hamburg ungefähr 15 Prozent aller Flüge Flugziele kleiner 500 Kilometer ansteuern. Das heißt, wenn wir allein diese Flüge, die wirklich diese Kurzstrecke abbilden, wenn das wegfallen würde oder beziehungsweise wenn man da einfach sagen würde, die Bahn hat ein so attraktives Angebot, dass die Leute das freiwillig machen, dann wären das schon immerhin 15 Prozent.

Und dann ist es so ... Ist Lufthansa daher Teil des Problems? Ja, die Lufthansa-Gruppe ist Teil des Problems. Eurowings, Germanwings, Billigflieger, gehören zur Lufthansa. Und es ist so, und das empfinde ich als Betroffener dann auch deutlich als Skandal, wenn eine Empfehlung ausgesprochen wird, dass das Flachstartverfahren in Hamburg nicht mehr zur Anwendung kommen soll, und sich dann die Lufthansa-Gruppe davon explizit freischreiben lässt und das auch noch im Luftverkehrshandbuch festschreiben lässt, damit sind sie eindeutig Teil des Problems.

Vorsitzende: Vielen Dank. Als Nächstes habe ich Herrn Thering.

Abg. Dennis Thering: Ja, neben der Lufthansa waren ja bis eben, ich habe jetzt so ein bisschen das Gefühl, auch die GRÜNEN Teil des Problems. Aber jetzt ist Herr Tjarks weg, jetzt haben sie das Thema Fluglärm offensichtlich wieder für sich erkannt. Das ist gut. Machen Sie Ihrem Koalitionspartner da ein bisschen Druck.

Und ich muss auch noch einmal auf diesen absurden Einwurf von Herrn Dressel eingehen, da komme ich nicht drum her. Damit hast du gerechnet. Also gerade als Fraktionsvorsitzender der Partei, die hier seit sechs Jahren jegliches Vorankommen in Sachen Fluglärm boykottiert, dem Flughafen blind hinterherläuft, solche Äußerungen zu machen, finde ich ziemlich absurd. Und im Gegensatz zur SPD-Fraktion ist es auch möglich, bei uns konträrer Meinung zu sein. Das diskutieren wir, und am Ende sind wir, glaube ich, die Partei, und das solltest du am allerbesten wissen, die hier das Thema Fluglärm (...) am meisten vorangetrieben hat.

Aber ich habe auch noch eine Frage. Heute sind die strategischen neuen Lärmkarten rausgekommen, die habe ich kurz vor der Sitzung noch zur Hand bekommen, und hier zeigt sich deutlich, dass sich die Zahl der nächtlich betroffenen Menschen von 2012 bis 2016 mehr als verdoppelt hat, also von 3 200 auf 7 900, in dem Nachtschutzbereich zwischen 50 und 55 dBA. Das finde ich schon ziemlich erschreckend. Und das würde mich einmal interessieren, wie Sie das einschätzen, ob Sie die Zahlen schon kennen. Weil, das wäre ja noch einmal ein ganz anderer Schub, das würde dem Ganzen ja noch einmal eine ganz andere Brisanz geben, dass offensichtlich immer mehr Menschen gerade in den Nachtstunden von Fluglärm betroffen sind.

Vorsitzende: Herr Braasch bitte.

Herr Braasch: Ja, Herr Thering spricht das zu Recht an. Wir haben jetzt leider in der Vorbereitung nur einen kurzen Blick auf die neuen Lärmaktionskarten werfen können. Die sind, glaube ich, so Richtung 15 Uhr, ein bisschen später noch, online geschaltet worden. Auf diesen ersten Blick kann ich Ihnen nur recht geben, die Situation im Vergleich zu der alten Situation Lärmkarten 2012 hat sich noch einmal deutlich verschlechtert, insbesondere auch für die Betroffenen im Nachtbereich. Das werden wir uns anschauen. Aber so viel kann ich heute schon sagen, das bestätigt natürlich noch einmal unsere Einschätzung, dass das Problem anwächst und bei den Wachstumsbestrebungen des Flughafens dann auch sich noch einmal potenzieren wird in den nächsten Jahren. Also dringender Handlungsbedarf aus unserer Sicht, ganz klar, 22 Uhr Nachtruhe und eine anständige Verspätungsregelung.

Vorsitzende: Ja, vielen Dank an Herrn Braasch, an Herrn Dr. Schwartz. Wir haben jetzt, glaube ich, sehr ausführlich von unserem Fragerecht Gebrauch gemacht. Ganz herzlichen Dank, dass Sie uns auch so Rede und Antwort gestanden haben zu Ihrem Vortrag, und wir werden ja diesen TOP dann als Expertenanhörung weiterführen.

Dann würde ich, wenn es nicht etwas anderes noch gibt, zum Tagesordnungspunkt 2 übergehen, und hier möchte ich dann nicht versäumen, noch einmal zu fragen, ob wir weiter mit einem Wortprotokoll fortfahren wollen. Ich sehe Nicken. Wollen wir das über die ganze Sitzung so handhaben? Denn wir haben ja nur noch zwei Tagesordnungspunkte. Dann brauche ich das im nächsten Punkt nicht noch einmal aufzurufen. Wir behalten das Wortprotokoll für die gesamte Sitzung bei.

Herr Kruse hat mir mitgeteilt, dass er jetzt nicht mehr mein Schriftführer sein möchte, nicht mehr sein kann, und dann suche ich eine Vertretung und wollte fragen, ob Frau Krischok die Vertretung als Schriftführer übernehmen kann. Also, Frau Nielsen, Herr Kruse verlässt uns jetzt und Frau Krischok übernimmt die Schriftführung. Herzlichen Dank.

Gut, dann würde ich gern jetzt zum Tagesordnungspunkt 2 übergehen, das ist die Drucksache 21/10688, Jährlicher Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit und Jährlicher Bericht des Senats zum Ersuchen der Bürgerschaft aus der Drucksache 20/14334, das ist der 16-Punkte-Plan, den wir ja heute schon so mehrfach angedeutet gehört haben. Das ist ein Bericht des Senats und ich übergebe dann an den Senator. Bitte.

Senator Kerstan: Vielen Dank. Frau Vorsitzende, meine Damen, meine Herren! In der Tat, die vorliegende Drucksache enthält den jährlichen Bericht der Fluglärmbeauftragten und den jährlichen Fortschrittsbericht zur Umsetzung des 16-Punkte-Plans. Ich will nicht zu lange vortragen, vielleicht treten wir da auch wieder in das Frage-Antwort-Thema ein. Wir haben ja schon eine ganze Menge Punkte jetzt auch im ersten Tagesordnungspunkt schon gestreift. Wir haben insbesondere mit dem 16-Punkte-Plan ja einen Fortschrittsbericht über eingeleitete Maßnahmen, um die Fluglärmsituation in Hamburg zu verbessern. Auf dieser Grundlage, auf der rechtlichen Grundlage des Fluglärmenschutzbeauftragtengesetzes, wird in

diesem Bericht erstmalig nicht nur die Anzahl der Fluglärmbeschwerden selbst aufgeführt, sondern auch die Anzahl der beschwerdeführenden Personen wird dort aufgeführt, Letzteres allerdings erst seit Inkrafttreten des Gesetzes am 13. Juli 2016. Insofern sollen diese Zahlen auch nicht verwechselt werden, als ob das sich auf das ganze Jahr bezieht.

In 2016 wurden ungefähr 86 000 Fluglärmbeschwerden gezählt, die Anzahl, das wurde vorhin auch schon erwähnt, der Beschwerdeführer im Erhebungszeitraum, die ihre Daten zur Verfügung gestellt hatten, lag bei 751. Soweit ich das erinnere, ist mir berichtet worden, dass die erwähnte ... dass die Möglichkeit ... auch anonyme Fluglärmbeschwerden an- und aufgeführt werden. Das ist richtig, das gibt es auch. Soweit ich das erinnere, ist es aber so, dass die Anzahl der anonymen Beschwerdeführer äußerst gering ist. Die Erhebung der Zahl der Beschwerdeführer wird eben als sinnvoll angeführt, da die alleinige Zahl der Einzelbeschwerden allein nicht aussagekräftig ist. Das wird ja auch deutlich daran, wenn man sieht, die hohe Zahl der Beschwerden und die relativ geringe Zahl der Beschwerdeführer, um ein ganzes Bild zu bekommen.

Ich will mich im Weiteren eigentlich vorrangig auf die Maßnahmen beschränken aus dem Bericht, die insbesondere in diesem Jahr stattgefunden haben. Vor dem Hintergrund, dass die Pünktlichkeitsoffensive aus dem letzten Jahr bisher noch von keinem großen Erfolg gekrönt ist, haben wir im Jahr 2017 lärmindernde Ab- und Anflugverfahren als Empfehlung für die Pilotinnen und Piloten in das Luftfahrthandbuch für den Hamburger Flughafen aufgenommen. Das ist eine Empfehlung, also keine verbindliche Auflage. Erste Auswertungen haben gezeigt, dass sich allerdings viele Fluglinien bereits an diese Vorgaben halten, allerdings nicht alle.

Vor dem Hintergrund und vor dem Hintergrund, dass wir es auch weiterhin als sehr unbefriedigend empfunden haben, die Situation der Verspätungen, haben wir zum 14. Juni 2017 eine neue Entgeltordnung in Kraft gesetzt, bei der sich die Verspätungszuschläge nach 23 Uhr im Viertelstundentakt zum Teil deutlich erhöhen. Damit wollen wir die Fluggesellschaften dazu bringen, ihre Flugplanungen zu verbessern und damit eben auch eine finanzielle Motivation zu verbinden. Wir müssen feststellen, dass eine generelle Lenkungswirkung bisher noch nicht zu verzeichnen ist. Es gibt Fluglinien, die bereits mit dem neuen Winterflugplan ihre Verspätungen schon deutlich reduziert haben, es gibt aber auch eine ganze Reihe andere Fluggesellschaften, wo wir diesen erwünschten Effekt bisher noch nicht feststellen konnten.

Wir haben in dem Rahmen allerdings auch den Bußgeldrahmen bei Verstößen gegen die Nachtflugbeschränkungen angepasst und nunmehr können auch Verstöße mit bis zu 50 000 Euro geahndet werden. Wir sind vor gut einem Jahr zwischen den beteiligten Behörden im Senat dazu gekommen, dass wir das Instrument der Ordnungswidrigkeitsverfahren stärker nutzen wollen, insbesondere, nachdem jetzt nach der neuen Entgeltordnung der Winterflugplan da ist, nutzen wir dieses Instrument im Moment auch verstärkt. Wir haben im Moment 40 Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet in wenigen Wochen, eine so große Zahl an Ordnungswidrigkeiten hat es bisher am Hamburger Flughafen zu keinem Zeitpunkt gegeben. Ich kenne auch keinen anderen deutschen Flughafen, wo in einer so kurzen Zeit so viele Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet wurden. Einige sind auch ... Es ist ein schwieriges Unterfangen. Man muss rechtlich nachweisen, dass diese Verspätungen vermeidbar waren, das kann gerichtlich überprüft werden, von dieser Möglichkeit machen die Fluglinien auch durchaus ausgiebig Gebrauch, es ist aber auch schon in mehreren Fällen gelungen, vor Gericht eben diese Ordnungswidrigkeitsbußgelder, die wir dort verhängt haben, auch rechtlich anerkannt zu bekommen.

Vor dem Hintergrund muss man allerdings sagen, wir haben also jetzt gerade in diesem Jahr mehrere Maßnahmen eingeleitet und müssen allerdings feststellen, dass das nicht nur von keinem Erfolg gekrönt ist, sondern dass die Situation sich deutlich verschlechtert. Wir gehen

davon aus, dass wir am Ende dieses Jahres die Zahl von 1 000 Verspätungen reißen werden und dass das trotz aller Maßnahmen, die wir jetzt ergriffen haben, das zweitlauteste Jahr des Flughafens werden wird.

Vor dem Hintergrund, auf Initiative meiner Behörde, finden im Senat jetzt Gespräche statt, wo wir darüber reden über weitere Maßnahmen. Aus Sicht meiner Behörde sind weitere Maßnahmen zwingend notwendig. Wir haben ja durch Bürgerschaftsbeschluss in unserem Haushaltsplan eine Zielzahl vorgegeben, eine Kennziffer, die von 400 Verspätungen im Jahr ausgeht, davon sind wir meilenweit entfernt, und aus unserer Sicht braucht es weitere Maßnahmen, damit wir endlich eine Trendwende und auch einen Trend hinbekommen, der auf diese Zielzahl zugeht. Bisher ist das mit den bisherigen Maßnahmen noch nicht gelungen.

Ja, ich glaube, das ist erst einmal das, was ich einleitend sagen möchte. Frau Pieroh-Joußen steht hier zur Verfügung, um auch Ergänzungen und Fragen vorzunehmen.

Vorsitzende: Gut, vielen Dank, Herr Senator. Dann schaue ich einmal, wer ... Herr Thering zuerst.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank, Herr Senator, für die Ausführung. Ich hatte es eben schon gesagt, also auch dieser Bericht zeigt wieder, dass es arge Probleme auch in der Umsetzung gibt. Und wenn ich mir den Bericht so angucke, habe ich eher den Eindruck, Frau Pieroh-Joußen, dass hier der Eindruck erweckt werden soll, es wird alles besser. Dem ist nicht so. Und deshalb habe ich auch einige Fragen mitgebracht.

Ich würde einfach einmal zwei Fragen erst einmal stellen. Auf Seite 2 schreiben Sie, es ist erklärtes Ziel des Hamburger Senats, diese Zahl, also die Zahl der Verspätungen, auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren. Wenn wir uns angucken, dass im Jahr 2016 53 Prozent der Verspätungen auf schlechte Umplanung, also die Tagesrotation, zurückfällt, und weitere 15 Prozent haben als Begründung Sonstiges angegeben. Das ergibt nach meiner Rechnung, 68 Prozent der Verspätungen waren vermeidbar. Also wenn man die Tagesrotation einfach schlecht plant, wenn man das so eng plant, dass es gar nicht anders möglich ist, als zu spät zu kommen, dann ist es vermeidbar, und dann frage ich mich, warum diese 68 Prozent Starts und Landungen, es sind ja in der Regel eher die Landungen, genehmigt worden sind, obwohl hier ja ganz deutlich ist, dass es ein Versagen des Managements ist und kein Wetterphänomen et cetera. Vielleicht mögen Sie dazu etwas sagen.

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Kerstan: Bevor ich Frau Pieroh-Joußen das Wort erteile, möchte ich vielleicht auf ein Missverständnis hinweisen. Bis 23 Uhr und im Rahmen der Verspätungsregelung genehmigen wir nicht die Landungen, sondern, das ist vorhin ausgeführt worden, der zweite Satz der Betriebsgenehmigung geht davon aus, dass es eine Verspätungsregelung gibt, wo es eine Genehmigungsfiktion gibt, und insofern ist Ihre Aussage, dass wir diese Umplanungen, diese mangelhaften Umplanungen, die zu Verspätungen führen, im Einzelfall genehmigt haben, einfach nicht zutreffend. Das ist nicht die Praxis am Hamburger Flughafen.

Frau Pieroh-Joußen bitte zu der Frage im Einzelnen noch.

Frau Dr. Pieroh-Joußen: Ja, ich sehe das ebenso, dass die Anzahl der Verspätungen deutlich zu hoch sind. Wir haben versucht gegenzusteuern. Wie wir eben schon gehört haben, die Pünktlichkeitsoffensive war nicht erfolgreich, die Erhöhung der Entgelte hat bis jetzt auch noch kein Ergebnis gezeigt. Da müssen wir einmal sehen, wie das nächste Jahr im Sommerflugplan aussieht. Und wir sind intensiv dabei, wie Herr Kerstan auch schon ausgeführt hat, Bußgeldverfahren einzuleiten bei Verbindungen, die sehr hohe

Verspätungszahlen haben. Aber da ist es tatsächlich auch so, dass die Luftfahrtunternehmen häufig die Piloten nicht nennen, und das hat dann zur Folge, da das Bußgeld nur gegen eine natürliche Person festgesetzt werden kann, dass dann in den Fällen nicht geahndet werden kann.

Darüber hinaus sind wir auch dabei, Anhörungen zur Gewinnabschöpfung durchzuführen. Gewinnabschöpfung kann aber nur dann festgesetzt werden, wenn man einen Ursprungsverwaltungsakt hat. Das heißt also, man muss erst einmal ein Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten können, und dann kann auch gegenüber dem Luftfahrtunternehmen die Gewinnabschöpfung erfolgen.

Wie gesagt, wir sind dabei, das Ganze zu optimieren. Ich gebe Ihnen aber recht, dass die bestehenden Regelungen, eine Ahndung und eine gezielte Reduzierung der Verspätungen, bei einer Gesamtanzahl der Steigerung der Flugbewegungen, schwierig sind. Deshalb sehe ich die bestehende Verspätungsregelung als sehr problematisch an und da müssen wir sicherlich gegensteuern und optimieren. Das ist aber dann auch Aufgabe der Politik hier in Hamburg.

Vorsitzende: Herr Thering, eine Nachfrage.

Abg. Dennis Thering: Ja, Frau Pieroh-Joußen, vielen Dank. Da sprechen Sie mir aus der Seele. Ich glaube auch, dass die Verspätungsregelung das Problem ist. Frankfurt hat ja vorgemacht, wie man es machen kann, dass es also quasi gar keine Verspätungsregelung mehr gibt. Dann brauchen wir uns über solche Fragen auch keine Gedanken mehr zu machen.

Aber noch einmal konkret die Frage an den Senator. Es scheint ja erklärtes Ziel des Senats zu sein, die Zahl der Verspätungen auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren. Dann frage ich Sie ganz konkret, warum gelingt es Ihnen denn nicht, die Zahl auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren.

Vorsitzende: Herr Senator.

Senator Kerstan: Herr Thering, es ist ja so, dass ich Ihnen dargestellt habe, dass wir Maßnahmen ergriffen haben, die bisher teilweise Wirkung zeigen, aber eben nicht im erwünschten Maße bei allen Fluglinien.

(Zuruf: Lauter!)

Und deshalb ist das natürlich auch ein Verfahren, wo man mit Trial und Error agiert. Und wie ich ausgeführt habe, auf meine Initiative im Senat diskutieren wir über weitere Maßnahmen, weil die bisherigen Maßnahmen nicht erfolgreich waren. Man muss natürlich eine gewisse Zeit abwarten. Wir haben in diesem Jahr sehr viele Schlechtwetterperioden gehabt, nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa, sodass viele Flughäfen in diesem Jahr Rekordverspätungen haben. Das sind natürlich alles Effekte, die man sich ansehen muss. Aber ich gehe wirklich davon aus, dass unsere Maßnahmen bisher noch nicht ausreichend gegriffen haben und wir weitere brauchen.

Vorsitzende: Gut, vielen Dank zur Beantwortung dieser Fragen. Dann habe ich Frau Sparr auf meiner Liste.

Abg. Ulrike Sparr: Ja, vielen Dank. Teil der Problematik ist ja auch, dass wir hier es nicht nur mit zwei Fachbehörden zu tun haben, sondern auch mit dem Flughafen als eigenständiger Gesellschaft, die natürlich nur partiell deckungsgleiche Interessen haben. Darum ist es auch erforderlich, dass da sehr intensiv miteinander gesprochen wird und dann hoffentlich auch einmal noch zu einem besseren Ergebnis gekommen wird.

Mich würde einmal interessieren, es wurde dieses Ordnungswidrigkeitsverfahren problematisiert, weil das eben personengebunden ist. Ich bin nun überhaupt keine Juristin, aber meine erste Frage dazu wäre natürlich, kann man das ändern. Kann man das Verfahren so ändern, dass es sich auf die Airline bezieht, oder gibt es eine andere Möglichkeit, dem Problem juristisch näherzutreten?

Die zweite Frage bezieht sich darauf, ich weiß nicht, ob unsere Vertreterinnen und Vertreter des Senats schon eine Einschätzung liefern können zu der Petitionsforderung. Könnten Sie dazu schon etwas sagen?

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Kerstan: Zur ersten Frage Frau Pieroh-Joußen bitte.

Frau Dr. Pieroh-Joußen: Sie haben angesprochen, ob man das Ordnungswidrigkeitenrecht dahingehend ändern kann, dass man auch gegen juristische Personen einleitet. Das Ordnungswidrigkeitengesetz ist Bundesrecht und Bundesrecht dahingehend grundsätzlich zu ändern, ist sehr, sehr schwierig. Das ist also nichts, was wir als Hamburger Politik und als Hamburg regeln können, sondern das wird vom Bund geregelt. Selbst wenn wir eine Gesetzesinitiative versuchen würden, glaube ich nicht, dass das zielführend sein wird.

Senator Kerstan: Zur zweiten Frage. Es ist so, dass der Flughafen eine Betriebsgenehmigung bis 23 Uhr hat. Eine Betriebsgenehmigung ist ein Rechtsgut, das man einseitig nicht ohne weiteres ändern kann. Der rechtliche Rahmen, in dem das bisher üblicherweise geschieht, ist, wenn sich entweder die rechtlichen Rahmenbedingungen ändern, was im Moment nicht der Fall ist, oder aber maßgebliche Maßnahmen am Flughafen durchgeführt werden, die eine maßgebliche Veränderung des Betriebszustands des Flughafens erfordern. Auch dann würde die alte Betriebsgenehmigung hinfällig werden und bräuchte eine neue. Beide Tatbestände liegen zurzeit nicht vor, sodass es im Moment rechtlich sehr umstritten ist, wieweit es möglich ist, jetzt einseitig die Betriebsgenehmigung von 23 Uhr auf 22 Uhr zu verkürzen.

Vorsitzende: Gut, vielen Dank an den Senat. Dann hat Herr Dr. Dressel das Wort.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Ja, vielen Dank. Finde ich gut, dass wir auch ein bisschen jetzt in Maßnahmefragen kommen. Ich finde, damit sollten wir uns als Parlament auch nicht zufriedengeben, was die Frage der OWi-Verfahren angeht. Auch das würde, glaube ich, die Bürgerschaft schmücken, wenn wir am Schluss auch eine solche ...

Vorsitzende: Ja, vielen Dank an Herrn Braasch, an Herrn Dr. Schwartz. Wir haben jetzt, glaube ich, sehr ausführlich von unserem Fragerecht Gebrauch gemacht. Ganz herzlichen Dank, dass Sie uns auch so Rede und Antwort gestanden haben zu Ihrem Vortrag, und wir werden ja diesen TOP dann als Expertenanhörung weiterführen.

Zu TOP 2)

Vorsitzende: Dann würde ich, wenn es nicht etwas anderes noch gibt, zum Tagesordnungspunkt 2 übergehen, und hier möchte ich dann nicht versäumen, noch einmal zu fragen, ob wir weiter mit einem Wortprotokoll fortfahren wollen. Ich sehe Nicken. Wollen wir das über die ganze Sitzung so handhaben? Denn wir haben ja nur noch zwei Tagesordnungspunkte. Dann brauche ich das im nächsten Punkt nicht noch einmal aufzurufen. Wir behalten das Wortprotokoll für die gesamte Sitzung bei.

Herr Kruse hat mir mitgeteilt, dass er jetzt nicht mehr mein Schriftführer sein möchte, nicht mehr sein kann, und dann suche ich eine Vertretung und wollte fragen, ob Frau Krischok die Vertretung als Schriftführer übernehmen kann. Also, Frau Nielsen, Herr Kruse verlässt uns jetzt und Frau Krischok übernimmt die Schriftführung. Herzlichen Dank.

Gut, dann würde ich gern jetzt zum Tagesordnungspunkt 2 übergehen, das ist die Drucksache 21/10688, Jährlicher Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit und Jährlicher Bericht des Senats zum Ersuchen der Bürgerschaft aus der Drucksache 20/14334, das ist der 16-Punkte-Plan, den wir ja heute schon so mehrfach angedeutet gehört haben. Das ist ein Bericht des Senats und ich übergebe dann an den Senator. Bitte.

Senator Kerstan: Vielen Dank. Frau Vorsitzende, meine Damen, meine Herren! In der Tat, die vorliegende Drucksache enthält den jährlichen Bericht der Fluglärmbeauftragten und den jährlichen Fortschrittsbericht zur Umsetzung des 16-Punkte-Plans. Ich will nicht zu lange vortragen, vielleicht treten wir da auch wieder in das Frage-Antwort-Thema ein. Wir haben ja schon eine ganze Menge Punkte jetzt auch im ersten Tagesordnungspunkt schon gestreift. Wir haben insbesondere mit dem 16-Punkte-Plan ja einen Fortschrittsbericht über eingeleitete Maßnahmen, um die Fluglärmsituation in Hamburg zu verbessern. Auf dieser Grundlage, auf der rechtlichen Grundlage des Fluglärmschutzbeauftragtengesetzes, wird in diesem Bericht erstmalig nicht nur die Anzahl der Fluglärmbeschwerden selbst aufgeführt, sondern auch die Anzahl der beschwerdeführenden Personen wird dort aufgeführt, Letzteres allerdings erst seit Inkrafttreten des Gesetzes am 13. Juli 2016. Insofern sollen diese Zahlen auch nicht verwechselt werden, als ob das sich auf das ganze Jahr bezieht.

In 2016 wurden ungefähr 86 000 Fluglärmbeschwerden gezählt, die Anzahl, das wurde vorhin auch schon erwähnt, der Beschwerdeführer im Erhebungszeitraum, die ihre Daten zur Verfügung gestellt hatten, lag bei 751. Soweit ich das erinnere, ist mir berichtet worden, dass die erwähnte ... dass die Möglichkeit ... auch anonyme Fluglärmbeschwerden an- und aufgeführt werden. Das ist richtig, das gibt es auch. Soweit ich das erinnere, ist es aber so, dass die Anzahl der anonymen Beschwerdeführer äußerst gering ist. Die Erhebung der Zahl der Beschwerdeführer wird eben als sinnvoll angeführt, da die alleinige Zahl der Einzelbeschwerden allein nicht aussagekräftig ist. Das wird ja auch deutlich daran, wenn man sieht, die hohe Zahl der Beschwerden und die relativ geringe Zahl der Beschwerdeführer, um ein ganzes Bild zu bekommen.

Ich will mich im Weiteren eigentlich vorrangig auf die Maßnahmen beschränken aus dem Bericht, die insbesondere in diesem Jahr stattgefunden haben. Vor dem Hintergrund, dass die Pünktlichkeitsoffensive aus dem letzten Jahr bisher noch von keinem großen Erfolg gekrönt ist, haben wir im Jahr 2017 lärmmindernde Ab- und Anflugverfahren als Empfehlung für die Pilotinnen und Piloten in das Luftfahrthandbuch für den Hamburger Flughafen aufgenommen. Das ist eine Empfehlung, also keine verbindliche Auflage. Erste Auswertungen haben gezeigt, dass sich allerdings viele Fluglinien bereits an diese Vorgaben halten, allerdings nicht alle.

Vor dem Hintergrund und vor dem Hintergrund, dass wir es auch weiterhin als sehr unbefriedigend empfunden haben, die Situation der Verspätungen, haben wir zum

14. Juni 2017 eine neue Entgeltordnung in Kraft gesetzt, bei der sich die Verspätungszuschläge nach 23 Uhr im Viertelstundentakt zum Teil deutlich erhöhen. Damit wollen wir die Fluggesellschaften dazu bringen, ihre Flugplanungen zu verbessern und damit eben auch eine finanzielle Motivation zu verbinden. Wir müssen feststellen, dass eine generelle Lenkungswirkung bisher noch nicht zu verzeichnen ist. Es gibt Fluglinien, die bereits mit dem neuen Winterflugplan ihre Verspätungen schon deutlich reduziert haben, es gibt aber auch eine ganze Reihe andere Fluggesellschaften, wo wir diesen erwünschten Effekt bisher noch nicht feststellen konnten.

Wir haben in dem Rahmen allerdings auch den Bußgeldrahmen bei Verstößen gegen die Nachtflugbeschränkungen angepasst und nunmehr können auch Verstöße mit bis zu 50 000 Euro geahndet werden. Wir sind vor gut einem Jahr zwischen den beteiligten Behörden im Senat dazu gekommen, dass wir das Instrument der Ordnungswidrigkeitsverfahren stärker nutzen wollen, insbesondere, nachdem jetzt nach der neuen Entgeltordnung der Winterflugplan da ist, nutzen wir dieses Instrument im Moment auch verstärkt. Wir haben im Moment 40 Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet in wenigen Wochen, eine so große Zahl an Ordnungswidrigkeiten hat es bisher am Hamburger Flughafen zu keinem Zeitpunkt gegeben. Ich kenne auch keinen anderen deutschen Flughafen, wo in einer so kurzen Zeit so viele Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet wurden. Einige sind auch ... Es ist ein schwieriges Unterfangen. Man muss rechtlich nachweisen, dass diese Verspätungen vermeidbar waren, das kann gerichtlich überprüft werden, von dieser Möglichkeit machen die Fluglinien auch durchaus ausgiebig Gebrauch, es ist aber auch schon in mehreren Fällen gelungen, vor Gericht eben diese Ordnungswidrigkeitsbußgelder, die wir dort verhängt haben, auch rechtlich anerkannt zu bekommen.

Vor dem Hintergrund muss man allerdings sagen, wir haben also jetzt gerade in diesem Jahr mehrere Maßnahmen eingeleitet und müssen allerdings feststellen, dass das nicht nur von keinem Erfolg gekrönt ist, sondern dass die Situation sich deutlich verschlechtert. Wir gehen davon aus, dass wir am Ende dieses Jahres die Zahl von 1 000 Verspätungen reißen werden und dass das trotz aller Maßnahmen, die wir jetzt ergriffen haben, das zweitlauteste Jahr des Flughafens werden wird.

Vor dem Hintergrund, auf Initiative meiner Behörde, finden im Senat jetzt Gespräche statt, wo wir darüber reden über weitere Maßnahmen. Aus Sicht meiner Behörde sind weitere Maßnahmen zwingend notwendig. Wir haben ja durch Bürgerschaftsbeschluss in unserem Haushaltsplan eine Zielzahl vorgegeben, eine Kennziffer, die von 400 Verspätungen im Jahr ausgeht, davon sind wir meilenweit entfernt, und aus unserer Sicht braucht es weitere Maßnahmen, damit wir endlich eine Trendwende und auch einen Trend hinbekommen, der auf diese Zielzahl zugeht. Bisher ist das mit den bisherigen Maßnahmen noch nicht gelungen.

Ja, ich glaube, das ist erst einmal das, was ich einleitend sagen möchte. Frau Pieroh-Joußen steht hier zur Verfügung, um auch Ergänzungen und Fragen vorzunehmen.

Vorsitzende: Gut, vielen Dank, Herr Senator. Dann schaue ich einmal, wer ... Herr Thering zuerst.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank, Herr Senator, für die Ausführung. Ich hatte es eben schon gesagt, also auch dieser Bericht zeigt wieder, dass es arge Probleme auch in der Umsetzung gibt. Und wenn ich mir den Bericht so angucke, habe ich eher den Eindruck, Frau Pieroh-Joußen, dass hier der Eindruck erweckt werden soll, es wird alles besser. Dem ist nicht so. Und deshalb habe ich auch einige Fragen mitgebracht.

Ich würde einfach einmal zwei Fragen erst einmal stellen. Auf Seite 2 schreiben Sie, es ist erklärtes Ziel des Hamburger Senats, diese Zahl, also die Zahl der Verspätungen, auf ein

unvermeidbares Maß zu reduzieren. Wenn wir uns angucken, dass im Jahr 2016 53 Prozent der Verspätungen auf schlechte Umplanung, also die Tagesrotation, zurückfällt, und weitere 15 Prozent haben als Begründung Sonstiges angegeben. Das ergibt nach meiner Rechnung, 68 Prozent der Verspätungen waren vermeidbar. Also wenn man die Tagesrotation einfach schlecht plant, wenn man das so eng plant, dass es gar nicht anders möglich ist, als zu spät zu kommen, dann ist es vermeidbar, und dann frage ich mich, warum diese 68 Prozent Starts und Landungen, es sind ja in der Regel eher die Landungen, genehmigt worden sind, obwohl hier ja ganz deutlich ist, dass es ein Versagen des Managements ist und kein Wetterphänomen et cetera. Vielleicht mögen Sie dazu etwas sagen.

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Kerstan: Bevor ich Frau Pieroh-Joußen das Wort erteile, möchte ich vielleicht auf ein Missverständnis hinweisen. Bis 23 Uhr und im Rahmen der Verspätungsregelung genehmigen wir nicht die Landungen, sondern, das ist vorhin ausgeführt worden, der zweite Satz der Betriebsgenehmigung geht davon aus, dass es eine Verspätungsregelung gibt, wo es eine Genehmigungsfiktion gibt, und insofern ist Ihre Aussage, dass wir diese Umplanungen, diese mangelhaften Umplanungen, die zu Verspätungen führen, im Einzelfall genehmigt haben, einfach nicht zutreffend. Das ist nicht die Praxis am Hamburger Flughafen.

Frau Pieroh-Joußen bitte zu der Frage im Einzelnen noch.

Frau Dr. Pieroh-Joußen: Ja, ich sehe das ebenso, dass die Anzahl der Verspätungen deutlich zu hoch sind. Wir haben versucht gegenzusteuern. Wie wir eben schon gehört haben, die Pünktlichkeitsoffensive war nicht erfolgreich, die Erhöhung der Entgelte hat bis jetzt auch noch kein Ergebnis gezeigt. Da müssen wir einmal sehen, wie das nächste Jahr im Sommerflugplan aussieht. Und wir sind intensiv dabei, wie Herr Kerstan auch schon ausgeführt hat, Bußgeldverfahren einzuleiten bei Verbindungen, die sehr hohe Verspätungszahlen haben. Aber da ist es tatsächlich auch so, dass die Luftfahrtunternehmen häufig die Piloten nicht nennen, und das hat dann zur Folge, da das Bußgeld nur gegen eine natürliche Person festgesetzt werden kann, dass dann in den Fällen nicht geahndet werden kann.

Darüber hinaus sind wir auch dabei, Anhörungen zur Gewinnabschöpfung durchzuführen. Gewinnabschöpfung kann aber nur dann festgesetzt werden, wenn man einen Ursprungsverwaltungsakt hat. Das heißt also, man muss erst einmal ein Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten können, und dann kann auch gegenüber dem Luftfahrtunternehmen die Gewinnabschöpfung erfolgen.

Wie gesagt, wir sind dabei, das Ganze zu optimieren. Ich gebe Ihnen aber recht, dass die bestehenden Regelungen, eine Ahndung und eine gezielte Reduzierung der Verspätungen, bei einer Gesamtanzahl der Steigerung der Flugbewegungen, schwierig sind. Deshalb sehe ich die bestehende Verspätungsregelung als sehr problematisch an und da müssen wir sicherlich gegensteuern und optimieren. Das ist aber dann auch Aufgabe der Politik hier in Hamburg.

Vorsitzende: Herr Thering, eine Nachfrage.

Abg. Dennis Thering: Ja, Frau Pieroh-Joußen, vielen Dank. Da sprechen Sie mir aus der Seele. Ich glaube auch, dass die Verspätungsregelung das Problem ist. Frankfurt hat ja vorgemacht, wie man es machen kann, dass es also quasi gar keine Verspätungsregelung mehr gibt. Dann brauchen wir uns über solche Fragen auch keine Gedanken mehr zu machen.

Aber noch einmal konkret die Frage an den Senator. Es scheint ja erklärtes Ziel des Senats zu sein, die Zahl der Verspätungen auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren. Dann frage ich Sie ganz konkret, warum gelingt es Ihnen denn nicht, die Zahl auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren.

Vorsitzende: Herr Senator.

Senator Kerstan: Herr Thering, es ist ja so, dass ich Ihnen dargestellt habe, dass wir Maßnahmen ergriffen haben, die bisher teilweise Wirkung zeigen, aber eben nicht im erwünschten Maße bei allen Fluglinien.

(Zuruf: Lauter!)

Und deshalb ist das natürlich auch ein Verfahren, wo man mit Trial und Error agiert. Und wie ich ausgeführt habe, auf meine Initiative im Senat diskutieren wir über weitere Maßnahmen, weil die bisherigen Maßnahmen nicht erfolgreich waren. Man muss natürlich eine gewisse Zeit abwarten. Wir haben in diesem Jahr sehr viele Schlechtwetterperioden gehabt, nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa, sodass viele Flughäfen in diesem Jahr Rekordverspätungen haben. Das sind natürlich alles Effekte, die man sich ansehen muss. Aber ich gehe wirklich davon aus, dass unsere Maßnahmen bisher noch nicht ausreichend gegriffen haben und wir weitere brauchen.

Vorsitzende: Gut, vielen Dank zur Beantwortung dieser Fragen. Dann habe ich Frau Sparr auf meiner Liste.

Abg. Ulrike Sparr: Ja, vielen Dank. Teil der Problematik ist ja auch, dass wir hier es nicht nur mit zwei Fachbehörden zu tun haben, sondern auch mit dem Flughafen als eigenständiger Gesellschaft, die natürlich nur partiell deckungsgleiche Interessen haben. Darum ist es auch erforderlich, dass da sehr intensiv miteinander gesprochen wird und dann hoffentlich auch einmal noch zu einem besseren Ergebnis gekommen wird.

Mich würde einmal interessieren, es wurde dieses Ordnungswidrigkeitsverfahren problematisiert, weil das eben personengebunden ist. Ich bin nun überhaupt keine Juristin, aber meine erste Frage dazu wäre natürlich, kann man das ändern. Kann man das Verfahren so ändern, dass es sich auf die Airline bezieht, oder gibt es eine andere Möglichkeit, dem Problem juristisch näherzutreten?

Die zweite Frage bezieht sich darauf, ich weiß nicht, ob unsere Vertreterinnen und Vertreter des Senats schon eine Einschätzung liefern können zu der Petitionsforderung. Könnten Sie dazu schon etwas sagen?

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Kerstan: Zur ersten Frage Frau Pieroh-Joußen bitte.

Frau Dr. Pieroh-Joußen: Sie haben angesprochen, ob man das Ordnungswidrigkeitenrecht dahingehend ändern kann, dass man auch gegen juristische Personen einleitet. Das Ordnungswidrigkeitengesetz ist Bundesrecht und Bundesrecht dahingehend grundsätzlich zu ändern, ist sehr, sehr schwierig. Das ist also nichts, was wir als Hamburger Politik und als Hamburg regeln können, sondern das wird vom Bund geregelt. Selbst wenn wir eine Gesetzesinitiative versuchen würden, glaube ich nicht, dass das zielführend sein wird.

Senator Kerstan: Zur zweiten Frage. Es ist so, dass der Flughafen eine Betriebsgenehmigung bis 23 Uhr hat. Eine Betriebsgenehmigung ist ein Rechtsgut, das man einseitig nicht ohne weiteres ändern kann. Der rechtliche Rahmen, in dem das bisher üblicherweise geschieht, ist, wenn sich entweder die rechtlichen Rahmenbedingungen

ändern, was im Moment nicht der Fall ist, oder aber maßgebliche Maßnahmen am Flughafen durchgeführt werden, die eine maßgebliche Veränderung des Betriebszustands des Flughafens erfordern. Auch dann würde die alte Betriebsgenehmigung hinfällig werden und bräuchte eine neue. Beide Tatbestände liegen zurzeit nicht vor, sodass es im Moment rechtlich sehr umstritten ist, wieweit es möglich ist, jetzt einseitig die Betriebsgenehmigung von 23 Uhr auf 22 Uhr zu verkürzen.

Vorsitzende: Gut, vielen Dank an den Senat. Dann hat Herr Dr. Dressel das Wort.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Ja, vielen Dank. Finde ich gut, dass wir auch ein bisschen jetzt in Maßnahmefragen kommen. Ich finde, damit sollten wir uns als Parlament auch nicht zufriedengeben, was die Frage der OWi-Verfahren angeht. Auch das würde, glaube ich, die Bürgerschaft schmücken, wenn wir am Schluss auch eines solchen Beratungsprozesses sagen, dann muss an diesen Ordnungswidrigkeitsverfahren, und das ist ja nun etwas, was wahrscheinlich im Fluglärmschutzgesetz des Bundes zum Beispiel zu regeln wäre, dass auch da Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen Airlines möglich sind und dass man jetzt nicht dann sozusagen den armen Piloten haftbar macht, sondern dass das etwas ist, was an die Airline gehen muss. Wenn das ein anderes Gesetz ist, können Sie es auch gern sagen. Also das wäre ja für uns tatsächlich ein Punkt, den wir auch aufnehmen sollten, dass man dort, wo wir Ihnen jetzt ein Schwert ein bisschen in die Hand gegeben haben, zu sagen, dann muss es aber auch wirken können, und dass wir da einfach versuchen müssen, diese Instrumente zu schärfen.

Das andere betrifft noch einmal das Thema der Entgeltregelung. Vielleicht kann das auch, weil das hier, glaube ich, im Zusammenwirken zwischen Wirtschaftsbehörde und Flughafen vorbereitet worden ist, vielleicht auch noch einmal von der Seite des Senatstisches erläutert werden, wie es zu dieser Entgelterhöhung gekommen ist, welche rechtlichen Parameter ..., denn wir können da ja nicht einfach, so sehr man das jetzt aus Lärmschutzgründen sich wünschen würde, da jetzt einmal Mondpreise zu nehmen, wäre es, glaube ich, einfach gut, wenn Sie einmal darstellen, was die rechtlichen Vorgaben sind für die Frage der Entgeltstruktur und auch mögliche Entgelterhöhungen, da wir ja in dem 16-Punkte-Plan gesagt haben, wir wollen so lange erhöhen, bis eine Steuerungswirkung eintritt. Dazu muss man aber einmal wissen, welche rechtlichen Maßgaben und Grenzen dazu zu beachten sind.

Und dann ist die Frage, wir haben vorhin das ja auch die Volkspetition gefragt, wie das Thema Vermeidbarkeit und Unvermeidbarkeit auch einzustufen ist. Vielleicht kann der Senat das ein Stück weit auch noch einmal kommentieren, was jetzt da die Volkspetition gesagt hat, was ist der Vermeidbarkeit zuzuordnen, was der Unvermeidbarkeit.

Das wären jetzt erst einmal die Fragen. Ich komme bestimmt auch noch auf weitere.

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Kerstan: Vielleicht einmal die Fragestellung nach der Entgeltregelung – Herr Rieckhof.

Staatsrat Rieckhof: Dass die Entgelte erhöht worden sind, deutlich erhöht worden sind, und in allen Bereichen mindestens verdoppelt worden sind – das war vorhin nicht ganz klar geworden, aber ich habe noch einmal in die Drucksache geguckt, steht ja so ausdrücklich drin –, ist sicherlich eines der wesentlichen Ziele im entsprechenden 16-Punkte-Plan gewesen und wir gehen davon aus, dass dieses Instrument tatsächlich auch wirken wird. Zu den rechtlichen Rahmenbedingungen, die können natürlich nicht willkürlich erhöht werden, sondern müssen durch die entsprechende Aufsicht und in einem Konsultationsverfahren mit den Airlines dann entwickelt werden und müssen dann auch in einer rechtlichen Auseinandersetzung, das ist ganz wesentlich, Bestand haben. Hamburg hat es also nicht in

der Hand, auch wir nicht als Auftragsverwaltung des Bundes, was wir in diesem Bereich ja sind, hier frei zu entscheiden, sondern es müssen rechtlich überprüfbare und nachvollziehbare Vorgaben gemacht werden. Und die Verhandlungen kennt Frau Dr. Tjardes am besten. Dann würde ich ihr jetzt gern das Wort geben.

Frau Dr. Tjardes: Ja, vielen Dank. Insoweit kann ich nur noch ergänzen, es gibt dazu den sogenannten Paragraphen 19 b im Luftverkehrsgesetz, der uns da ein enges Korsett vorgibt, inwieweit wir erhöhen können. Insbesondere ist es eben nicht so, dass wir tatsächlich sozusagen so lange erhöhen können, bis wir eine Steuerungswirkung erkennen können, sondern eine Erhöhung ist immer nur in dem Maße möglich, wie halt auch zusätzliche Kosten entstehen, also es geht eben nicht darum, dass es hier eine Möglichkeit gäbe, sozusagen Zwangsmaßnahmen damit zu verbinden und sehr einseitig sozusagen Steuerungswirkung damit erzielen zu wollen, sondern wir sind da ganz eng daran gebunden, dass eben nur ..., beziehungsweise der Flughafen muss eine Abschätzung dazu geben, was erwartet er für anfallende Kosten im kommenden Jahr und das dann halt in eine Entgeltordnung umgießen, aber damit ist dann auch nach oben hin ein Rahmen gesetzt, den man halt nicht willkürlich überschreiten kann. Das ist halt, glaube ich, noch einmal ganz wichtig sozusagen als Hinweis zu der Sache.

Senator Kerstan: Zu der Frage nach den Ordnungswidrigkeitsverfahren – ich habe ja schon ausgeführt, dass wir dort jetzt eine wesentliche striktere Regelung fallen. Bisher waren das immer strikte Einzelfallbetrachtungen. Mittlerweile haben wir jetzt eine Regelung vereinbart, wo, wenn ein bestimmter Schwellenwert von Verspätungen einer Flugverbindung anfällt, dass wir dann, ich sage einmal, regelmäßig und vielleicht kettenmäßig Ordnungswidrigkeitsverfahren automatisch einleiten. Das kann aber Frau Pieroh-Joußen Ihnen noch einmal im Detail erläutern.

Frau Pieroh-Joußen: Ja, erst einmal noch einmal allgemein auf Ihre Frage eingegangen, welches Gesetz zu ändern wäre. Das ist das Ordnungswidrigkeitengesetz. Dort ist festgelegt, unter welchen Randbedingungen Ordnungswidrigkeiten eingeleitet werden können. Das ist ein Bundesgesetz. Was ich mir aber bei der Einleitung von den Ordnungswidrigkeiten wünschen würde, ist zum einen, dass wir eine bessere Möglichkeit haben, an die Piloten zu kommen, und das Zweite ist, dass wir eine Pflicht einführen, wenn wir bei der bestehenden Verspätungsregelung bleiben, die Verspätungsgründe innerhalb weniger Werkzeuge nach dieser Verspätung bei der Fluglärmschutzbeauftragten vorzutragen. Und bei der jetzigen Regelung scheitert vieles daran, dass wir einfach die Piloten nicht bekommen und dann nicht weiter ahnden können. Aber die Regelung, die Herr Kerstan eben angesprochen hat, die jetzt Bestand hat und die auch schon im letzten Jahr teilweise angewandt wurde, wenn auf einer Flugstrecke einen Monat mehr als 30 Prozent Verspätungen sind, wird das Luftfahrtunternehmen dazu angeschrieben oder angefragt und wenn sich dann die Verspätungshäufigkeit nicht reduziert, dann werden auf dieser Fluglinie spätestens im dritten Monat in der Größenordnung bei Verspätungen um 30 Prozent Ordnungswidrigkeiten eingeleitet. Das ist aber meines Erachtens noch zu großzügig betrachtet. Das ist jetzt eine Regelung, für die man Konsens auch gemeinsam mit dem Flughafen und der Wirtschaftsbehörde erzielen konnte, aber ich denke einmal, wir müssen mit den Sanktionierungen früher beginnen und nicht erst, wenn wir über drei Monate eine Verspätungshäufigkeit von 30 Prozent haben. Also das hat schon zu einer erheblichen Lärmbelastung der Bevölkerung nach 23 Uhr geführt, da müssen wir noch nachschärfen und auf engere Kriterien uns einigen. Aber, wie gesagt, die Diskussion zu dem Thema läuft, das hatte Herr Kerstan ja eben auch angesprochen.

Dann vielleicht noch einmal zur Entgeltordnung. Da ist es auch so, dass es zu dem Thema eine EU-Verordnung gibt. Und in der EU-Verordnung ist ganz klar geregelt, dass die Entgelte kostendeckend sein müssen, dass sie kein Übermaß haben dürfen und auch keine Bestrafungen beinhalten dürfen. Man darf Lärmrentgelte und Lärmsteuerungsinstrumente in gewisser Weise einbauen, aber es darf definitiv nicht in Richtung einer Bestrafung gehen.

Und wenn hier diskutiert wird, wir wollen so lange Entgelte erhöhen, bis wir tatsächlich eine steuernde Wirkung erreichen, ist es so, dass auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen sich schon dazu geäußert hat und gesagt hat, in der Regel haben Entgelterhöhungen nicht die steuernde Wirkung, die man sich davon erhofft. Und von daher ist sicherlich allein auf die Entgelte zu setzen, nicht die richtige und nicht die einzig ausreichende Möglichkeit, die Verspätungen zu reduzieren.

Und dann hatten Sie noch gefragt, Vermeidbarkeit und Unvermeidbarkeit. Da ist es tatsächlich so, dass wir jetzt im Oktober bei einem Luftfahrtunternehmen sehr viele Auffälligkeiten mit Crewverspätungen hatten, sprich, da war die Crew nicht pünktlich da. Da ist es zu Verspätungen gekommen und da werden wir jetzt auch noch einmal, haben wir jetzt aktuell diese Woche entschieden, noch einmal sechs Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten. Also es ist immer dann auch eine Einzelfallbetrachtung, was ist vermeidbar und was ist nicht vermeidbar. Und ich bin der Meinung, wenn die Crew nicht da ist, ist das sehr wohl vermeidbar. Da kann man anders planen oder muss Springer einbauen oder wie auch immer.

Vorsitzende: Herr Dressel mit einer Nachfrage.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Also wichtig wäre, glaube ich, noch einmal, weil natürlich wir schon in dem 10- und 16-Punkte-Plan das Thema Entgelterhöhung als eine Stellschraube ja auch gemeinsam definiert hatten ... Und da frage ich mich, und das bezieht sich jetzt vor allem auf die Frage auch des Verspätungszuschlags, wie will man denn da das Kostendeckungsprinzip, was wir aus dem Gebührenrecht kennen, wie will man denn das da anwenden. Ich meine, weil ... Wie will man dafür einen Maßstab entwickeln? Ich glaube, die CDU hatte vorhin gefragt, man muss eigentlich einmal auch als Gegenpunkt benennen, was würde es dann kosten für alle Beteiligten, wenn der Flieger, weil zu spät, nicht in Hamburg landet, sondern in Hannover. Wäre das ein zulässiges Kriterium oder gibt es andere, die für die Größenordnung oder Dimensionierung dieses Verspätungszuschlags ...? Das knüpft ja an die Nichteinhaltung einer Flughafenregelung an. Was wäre denn da ein Maßstab oder eine mögliche Erhöhungsperspektive, die man da sonst haben könnte? Das würde ich einmal gern auch noch einmal wissen. Vielleicht kann der Flughafen auch noch einmal erläutern, weil ein Thema ja auch war, dass man die Pappenheimer, die man dann kennt, die vielleicht häufiger einmal Verspätungen haben, dass der Flughafen auch noch einmal darlegt, inwieweit er jetzt auch der Sache hinterhergegangen ist bei einzelnen Fliegern, mit den Airlines Gespräche zu führen, um zu sagen, wie kann auch der Flugplan so verändert werden, denn das ist ja immer noch besser, als wenn wir nachher kassieren, wenn die ihre Flugpläne entsprechend ändern. Vielleicht kann er auch das noch einmal erläutern.

Senator Kerstan: Vielleicht zuerst Frau Pieroh-Joußen.

Frau Pieroh-Joußen: Also der Gesetzgeber sieht unterschiedliche Instrumente vor und die Entgelte sind tatsächlich nicht dafür vorgesehen, irgendwelche Gewinnabschöpfungen oder Strafen zu machen. Dafür sieht das Ordnungswidrigkeitengesetz die sogenannte Gewinnabschöpfung oder Einziehung von Tatvorteilen, heißt das im Ordnungswidrigkeitengesetz, vor. Und da wäre es einfach gut, wenn die Grundlage geschaffen wird, dass der Fluglärmschutzbeauftragten die Piloten und die Gründe zeitnah genannt werden müssen. Und das, denke ich einmal, müsste in Hamburg auch machbar sein. Das könnte man ja zum Beispiel in die bestehende Verspätungsregelung mit reformulieren als Änderung des Luftfahrthandbuchs. Das ist ja sicherlich mit wenig Aufwand möglich.

(Dr. Andreas Dressel: Oder auch in das Gesetz, was wir für Sie geschaffen haben?)

– Bitte?

Dr. Andreas Dressel: Kann das auch in das Gesetz, was wir für Sie geschaffen haben?

Frau Pieroh-Joußen: Nein, es gibt ja das Luftfahrthandbuch und im Luftfahrthandbuch ist die Verspätungsregelung drin. Und die könnte man ja zum Beispiel um eine Formulierung ergänzen, dass man sagt, der Fluglärmschutzbeauftragten sind die Gründe bis zum dritten Werktag zu nennen und der Pilot ist zu nennen.

Senator Kerstan: Die Frage zum Flughafen – Staatsrat Rieckhof.

Staatsrat Rieckhof: Ich würde gern noch einmal etwas zu dem Charakter der Verspätungen und auch zu den OWi-Verfahren sagen. Der Senator hat ja gesagt, es sind noch nicht alle Haltungen konsentiert im Senat, deswegen will ich dazu auch nichts weiter sagen. Ich würde aber gern noch einmal etwas zu dem Thema Tagesrotation, das ja eine Rolle gespielt hat, sagen. Das Wesen von Verzögerungen in der Tagesrotation besteht darin, dass sie, jedenfalls im Wesentlichen, unvorhersehbar sind, das wird ja durchaus bestritten, aber wenn wir Wetterlagen ansehen oder wenn wir Abwicklungsschwierigkeiten sehen, wenn wir Sperrungen des Luftraums ansehen, dann sind das alles nachvollziehbar und im Rahmen von OWi-Verfahren sicherlich auch zu begründende Argumente, die dann im freundlichen Dialog zwischen der Fluglärmschutzbeauftragten und den Airlines entsprechend vielleicht auch vor Gericht ausgetragen werden müssen. Und dann wird man sehen, wie man mit diesen Zahlen dann tatsächlich und mit den einzelnen Vorfällen umgeht.

Ich will einmal ein Beispiel nennen. Wir hatten – das ist jetzt nicht Tagesrotation, doch es hat auch Auswirkungen auf die Tagesrotation gehabt –, dieser Herr aus Albanien, der sich aus dem Abschiebegewahrsam verabschiedet hat, hat, wenn ich es richtig sehe, für zwölf oder so Verspätungen in diesem Raum gesorgt. Das ist etwas, was sicherlich nicht einplanbar war und insofern mit einem Ordnungswidrigkeitsverfahren wahrscheinlich ja nicht belegt werden kann.

Das sind alles Themen, die deutlich machen, und das will ich ja nur illustrieren, die deutlich machen, wie kompliziert dieses Thema ist und wie schwierig es ist, zu sagen, wir werden jetzt einmal eben, was ich sowieso für eher unrealistisch halte, das OWi-Gesetz auf Bundesebene einmal ruckzuck verändern. Die Verspätungsregelung, das ist mir auch noch einmal wichtig zu sagen, ist Bestandteil der Betriebsgenehmigung des Flughafens. Und die Verspätungsregelung ist, da die Betriebsgenehmigung ja – vor, ich weiß gar nicht, wie vielen Jahren – 1998 erteilt worden ist, gibt es jedenfalls keinen Hinweis darauf, dass die Regelung der Betriebs- und Verspätungszeiten am Flughafen im Zeitpunkt ihrer Erteilung rechtswidrig gewesen ist. Das heißt, der Flughafen arbeitet auf einer, das wird sicherlich auch noch anders diskutiert von dem einen oder anderen erweitert, aber das ist bisher nicht bestritten, auf einer abgesicherten rechtlichen Basis. Und ein Eingriff in die Rechte Dritter – und das ist in diesem Fall der Flughafen – ist jedenfalls nicht so ohne weiteres, um es einmal freundlich auszudrücken, zu machen.

Wenn es einen Eingriff in die Betriebsgenehmigung geben sollte, selbst wenn der Senat meinen würde, es sollte das geben, dann hätte die zuständige Behörde, die erst einmal zuständig ist, das ist dann die BWVI, eine Abwägung aller betroffenen Rechte und Belange vorzunehmen. Aller. Dazu gehören natürlich die Lärmschutzinteressen, das ist völlig klar, dazu gehören aber auch die Belange von Passagieren, als von Fluggästen, dazu gehören die Belange von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und dazu gehören auch die Belange der Fluggesellschaften. Und auch das ist ein Thema, bei dem ich nur davor warnen kann, das jetzt irgendwie leichtfertig in die eine oder andere Richtung zu beantworten. Jetzt würde ich Frau Dr. Tjardes oder Herrn Eggenschwiler das Wort (...)

Frau Dr. Tjardes: Vielleicht kann ich noch ganz kurz ergänzen. Es kam noch einmal die Nachfrage, wie kann man eigentlich sozusagen dann das bei der Entgeltordnung darstellen, dass die Lärmzuschläge um diesen sehr deutlichen Anteil gesteigert werden und das mit

Kosten hinterlegen. Also es ist nicht so, dass jeder einzelne Bestandteil der Entgelte mit Kosten gegengerechnet wird, sondern es ist so, dass man eine Gesamtkostenrechnung aufstellen muss und dann das, was sich danach sozusagen als Gesamtkostensatz ergibt. Das kann man dann wiederum auf verschiedene Entgeltbereiche unterteilen, um damit dann eben auch Steuerungswirkung zu erzielen, das heißt, einen Schwerpunkt darauf zu setzen, Lärmzuschläge besonders hoch anzusetzen, dann müssen halt andere Entgelte dementsprechend niedriger angesetzt werden. Und dementsprechend kann man an anderer Stelle weniger steuern, sprich, wo soll das Flugzeug parken, was wollen wir fördern, Pierposition oder Außenposition. Also insoweit, das ist dann halt auch Gestaltungsspielraum des Flughafens mit, wie er das halt im Einzelnen in der Entgeltordnung festlegen möchte. Aber ich gebe weiter an Herrn Eggenschwiler.

Herr Eggenschwiler: Ja, darf ich kurz einmal einleitend auch einmal klarmachen, dass es auch nicht das Interesse des Flughafens ist, dass wir diese Verspätungssituation so haben, wie wir sie in diesem Jahr jetzt haben. Es ist das auch nicht der Airlines. Also ich möchte hier auch vielleicht den Eindruck etwas relativieren, dass das nicht unseres und auch das der Airlines ist, noch das des Passagiers, über den reden wir ja, sondern dass wir auch sehr stark daran interessiert sind, dass die Situation sich verbessert.

Ich will vielleicht kurz auf das Thema Entgelte eingehen. Das ist richtig, was alles gesagt wurde fürs Vorgehen. Wir mussten also, um diesen Entgeltantrag zu machen, letztendlich sehr ausführlich unsere Kostenpositionen darlegen, weil die Airlines, da wird ein ..., da gibt es einen sogenannten Nutzerausschuss, wo das besprochen wird, die hinterfragen natürlich sämtliche Zahlen und alles, was da vorgelegt wird, weil sie, auch verständlich, möglichst keine Erhöhungen wollen. Das haben wir, glaube ich, sehr, sehr gründlich gemacht und das auch so gemacht, dass die Zahlen auch gerichtsfest sind und ich gehe auch davon aus, dass sie das bleiben werden. Wir haben im Rahmen dieser Erhöhung dann aber entschieden, dass wir die gesamte Erhöhung, also den gesamten Betrag haben wir nur zum Thema Lärm gemacht. Wir haben eine Verdoppelung der Lärmzuschläge, die sind Teil dieser Entgeltordnung. Das ist der eine Teil. Also auf sämtlichen Flügen sind die Lärmzuschläge verdoppelt worden und wir haben zusätzlich, das ist auch schon angesprochen worden, die Zuschläge für Landungen nach 23 Uhr im Viertelstundentakt auch noch einmal ganz, ganz deutlich erhöht. Und davon gehe ich schon aus, dass die Airlines dann ihre Rechnungen machen, wenn ein Flug regelmäßig so spät kommt. Das geht an die Wirtschaftlichkeit dieses Fluges. Das wird nicht in der nächsten Woche entschieden, sondern das geht ja wie bei großen Unternehmen üblich dann irgendwo ins Kontor und dann kommen die Abrechnungen und die Frage, was war da los.

Das Zweite, die Pünktlichkeitsoffensive und unsere Bemühungen, wir haben dort eigentlich mit der Pünktlichkeitsoffensive eine Basis geschaffen, wo wir jetzt ganz strukturiert mit den Airlines reden. Die Airlines haben damit auch zugestimmt, dass sie Daten zur Verfügung stellen, dass sie das auch mitgehen. Da unterstützen wir auch Frau Pieroh-Joußen ganz, ganz intensiv mit diesen Gesprächen. Und wir sind jetzt auch dabei, dass wir mit den Airlines einzeln sprechen über die Möglichkeiten, ob sie dann eben Flüge nicht vorziehen können. Wenn Sie einmal heute den Flugplan sehen, dann sind zwischen 22.30 Uhr und 23 Uhr geplant im Moment etwa vier Flüge. Alles andere ist vor 22.30 Uhr geplant. Also auch da sieht man schon, die Airlines nehmen das Thema schon ernst. Sie haben aber umgekehrt auch das Thema, dass sie ihre Maschinen natürlich effizient im gesamten Netz einsetzen müssen, denn da gibt es nicht nur den Standort Hamburg, und da geht es schon darum, dass sie das auch ausgewogen tun und den Standort Hamburg berücksichtigen. Das läuft gerade jetzt im Moment, wenn Sie heute die Slot-Konferenzen sehen, wo diese Slots weltweit letztendlich verhandelt werden zwischen den Flughäfen und den Airlines und wo der Flugplankoordinator dann letztendlich die Zusammenführung dieser Anfragen und Wünsche macht. Das läuft. Und dort versuchen wir, wo immer wir sehen, dass die in diese Zeiten hineingehen, Druck auszuüben, dass sie das sich hinterfragen und dann auf die Situation in Hamburg hinweisen. Das ist nicht immer einfach, das ist auch so, weil, die Airlines haben

eine Vielzahl von Flughäfen mit zum Teil ähnlichen Anforderungen, mit zum Teil auch Komplikationen, dass die Flughäfen voll sind. Also wenn Sie in Frankfurt einen Slot wollen, ist es ganz, ganz schwierig. Wenn Sie an einem kleinen Flughafen das wollen, geht das einfacher. Also das sind alles Themen, die die Airlines auch alle mit abwägen müssen und ich glaube, das ist vielleicht auch zum Thema Expertenanhörung einmal interessant, das aus einer Airlinesicht einmal darstellen zu lassen, wie komplex das ist, und aber auch zu sehen, wie bemüht die Airlines sind, eben auch pünktlich zu fliegen. Das ist ja Teil ihres Produktes und Teil ihrer Qualität, die sie anbieten. Und immer zu spät zu sein, das freut die auch nicht.

Vorsitzende: Gut, das war es zu der Beantwortung. Herr Jersch ist der Nächste bei mir auf der Rednerliste.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön, Frau Vorsitzende. Also ich bin ein bisschen sprachlos, weil, nachdem ich jetzt die Entgeltregelungen und ihre nicht steuernden Wirkungen zur Kenntnis nehmen musste und ich mich eigentlich immer in einem anscheinend virtuellen Auffassungsmissverständnis befunden habe, dass eine Fluggesellschaft letztendlich nichts anderes ist als ein Busunternehmen, das eine dritte Dimension benutzt. Und wenn ich das miteinander vergleiche, dann sträuben sich mir die Haare, wie hier vorgegangen wird. Es würde mich wirklich interessieren, ob die Stadt mit mir als Autofahrer in dem Fall die Entgelte denn einmal absprechen würde und wir uns dann auf einen gemeinsamen Konsens einigen könnten, sodass da nichts weiter Sache ist.

Infolgedessen wäre jetzt meine erste Frage, die erst einmal an den Senat geht bezüglich gesetzlicher Änderungen, die auf Bundesebene notwendig wären, ob der Senat denn dort in dieser Legislaturperiode schon einmal tätig geworden ist, welche Initiativen es gegeben hat beziehungsweise ob der Vorgängersenate 2011 bis 2015 in dieser Frage schon einmal unterwegs gewesen ist, um entsprechende Gesetzesänderungen zu initiieren.

Dann würde mich noch einmal interessieren, in den SKAs fällt das ja teilweise unter Geschäftsgeheimnis der Flughafen AG, Neueinrichtung von Flugstrecken und Subventionierung dieser, die ja nun passiert, ist diese Subvention von der Einhaltung der Regelungen des Flughafens und der Stadt abhängig. Oder wird diese Subvention ohne jedwede Einhaltung gewährt? Sprich, wenn ich eine subventionierte neue Flugstrecke in Hamburg einrichte und für ein Jahr dort die Subventionen, die Förderungen der Stadt oder der Flughafen AG bekomme und ich mit dieser Fluglinie regelhaft nach 23 Uhr einfliege, hat das Auswirkungen auf die Subventionen oder nehme ich die sozusagen als Kleinprofit dann oder kalkulierten Profit mit? Das würde mich schlicht und ergreifend einmal interessieren, weil, für mich sind die Subventionen, die solchen Fluglinien zugebilligt werden, auch steuerungswirksam.

Dann möchte ich auf Herrn Eggenschwiler gern noch zwei Bemerkungen loswerden. Also das eine ist, dass die Airlines sich bemühen, pünktlich zu sein, wenn das in einem Arbeitszeugnis steht, dann dürfte es mit der Neuanstellung ganz schwierig werden. Der Ernst, den Sie da sehen, also, der Ernst ist für mich allerhöchstens der Vorname eines der Beteiligten, aber nichts, was wirklich in diesem Prozess stattfindet.

Zum Bericht selbst. Auf Seite 9 des Berichtes steht dort im zweiten Absatz der Satz: "Vor dem Hintergrund zahlreicher Unwetter, einem vollen Luftraum über Europa und Streiks standen alle beteiligten Fluggesellschaften im letzten Jahr ..." und so weiter und so fort. Ist das auch zu beziffern, wie groß der Anteil hier entsprechend war, um das einmal einzuordnen, weil, mit Sicherheit hat es diese Ereignisse gegeben, aber ich kann jetzt nicht einschätzen, inwieweit das denn wirklich seine Auswirkungen hatte. Und zusätzlich würde mich dazu dann auch noch einmal interessieren, wenn es dort Umlaufverspätungen gibt wegen solcher Ereignisse, welche dieser Fluggesellschaften ist in der Lage, auf diesem Streckenumlauf genau das Gleiche zu tun, was zum Beispiel die VHH mit ihren Bussen macht, sie schickt eine Verstärkerlinie, die den ausgefallenen und viel zu späten Bus dann

ersetzt. Von Air Berlin weiß ich ja, dass sie nicht in der Lage waren, ihre in Mallorca stehenden Flugzeuge zur Aufholung der Verspätungen einzusetzen.

Und dann würde mich noch einmal zu Punkt 11 des Berichtes, dort geht es um die Funktion der/des Fluglärmschutzbeauftragten, interessieren ... Die Bemerkung zu Punkt 11 besteht aus einem einzigen Satz: "Die Bürgerschaft hat das Fluglärmschutzbeauftragtengesetz am 29. Juni 2016 beschlossen. Es trat am 13. Juli 2016 in Kraft." Sorry, es sind zwei Sätze. Sind die Punkte, die davor aufgeführt worden sind, was damit zu leisten ist, denn jetzt eigentlich erfüllt? Von Herrn Dr. Dressel habe ich ja gehört, dass Sie, Frau Pieroh-Joußen ein Schwert in die Hand bekommen haben, das mich, angesichts der Wirkung, eher an eine Nagelfeile erinnert und ...

(Zuruf: ... daraus ein Schwert machen.)

– Nagelfeilen zu Schwertern, das wäre einmal etwas ganz Neues. Ich glaube, da muss noch – wie heißt es bei der SPD immer so schön – nachjustiert werden.

Das wären, glaube ich, im Großen und Ganzen meine Fragen. Ja, ach, eine Frage hätte ich schon, weil ich dort immer einmal wieder Beschwerden bekomme zu Fluglärm. Und zwar geht es da um den Fluglärm, den Kleinflugzeuge und Hubschrauber über der Innenstadt, insbesondere touristischer Weise, dann verursachen. Der wird ja so gar nicht verfolgt. Beabsichtigt die Behörde nicht, diese Emissionen an Lärm, die ja durchaus signifikant sind, wie ich finde, nicht auch noch einmal zu überwachen und das entsprechend aufzunehmen? Ich denke mir, das hätten die Bewohnerinnen und Bewohner in der Gegend auch verdient.

Vorsitzende: Herr Senator, eine ganze Reihe von Fragen.

Senator Kerstan: Vielleicht ... Also ich würde jetzt selbst die Frage zu dem Gesetz beantworten. Wir sind ja Exekutive und Sie sind die erste Gewalt, die der Gesetzgeber. Also inwieweit Ihr Gesetz jetzt die gewünschte Funktion erfüllt oder nicht, können Sie jetzt schlecht den Senat fragen, das müssen Sie als Gesetzgeber schon selbst beurteilen. Und die anderen Fragen würde ich jetzt erst einmal an Herrn Staatsrat Rieckhof weitergeben.

Staatsrat Rieckhof: Wir versuchen uns da einmal so durchzuhangeln. Ich bin mir nicht sicher, ob ich alle Fragen mitbekommen habe. Dann müssen wir noch einmal im Einzelnen dazu reden.

Thema Entgelte und was kann man tun, um das zu regeln. Es gibt, ich weiß jetzt nicht genau, wie sie heißt, es gibt eine europäische Richtlinie – eine europäische Richtlinie –, die diese Verfahren und diese Entgelte regelt, und die ist für uns verbindlich. Natürlich ist seit 2011 da keine Änderung vorgenommen worden, denn das wäre, selbst wenn man es wollte, ein sehr aufwendiges und schwieriges Verfahren. Das wäre so, als würde man Naturschutzthemen über EU-Themen neu regeln wollen. Das dürfte auch ziemlich aussichtslos sein. Wir werden mit dem Rechtsrahmen, wie auch immer man dazu steht, leben müssen. Das ist europäisches Recht, das die Mitgliedstaaten im Laufe der Jahre sich gegeben haben.

Das Thema Subventionen. Was es gibt, ist flughafenseitig ein Anreizsystem für neue Verbindungen. Der Flughafen selbst wird, auch das muss man ja vielleicht noch einmal ausdrücklich sagen, von der Stadt nicht subventioniert, er ist dann Zuwendungsempfänger und erhält keine öffentlichen Mittel, im Gegenteil, er stellt dem Haushalt, der HGV nämlich öffentliche Mittel zur Verfügung, um öffentliche Unternehmen, die nicht profitabel sind – davon gibt es ja eine ganze Reihe – zu finanzieren. Insofern hat der Senat ein Interesse und die Finanzbehörde, wo das dann entsprechend aufgehängt ist, natürlich auch ein Interesse, dass diese Gesellschaft dann auch langfristig Geld verdient. Das muss man an dieser Stelle

vielleicht auch noch einmal sagen, sonst würde der Finanzsenator das sicherlich sehr intensiv noch einmal erläutern.

Die Anreizsysteme im Flughafen selbst, da sollte der Flughafen etwas zu sagen. Ich kann nur dazu sagen, die Stadt hat, jedenfalls spreche ich in diesem Fall für unsere Behörde, ein Interesse, dass wir eine hohe Konnektivität haben, das heißt, dass wir viele Verbindungen haben. Unser Problem als Hamburger Flughafen, der eben ein Hub ist, nein, kein Hub ist, Entschuldigung, der kein Hub ist, hat natürlich immer die Herausforderung, dass er sich um attraktive Destinationen kümmern muss, wie zum Beispiel jetzt die Fluglinie nach Nantes, die eröffnet worden ist. Ganz wunderbar für den Standort, nicht nur für Touristen, sondern zum Beispiel auch für viele Mitarbeiter in Luft- und Raumfahrtindustrie, die hier auch entsprechende Möglichkeiten brauchen.

Ich möchte also ausdrücklich sagen, es geht nicht darum, zu verhindern, dass wir gute Verbindungen haben, sondern wir bemühen uns ganz im Gegenteil darum und der Flughafen wird dazu auch aufgefordert, die Verbindungen, die es gibt, zu verbessern, ihre Anzahl zu erhöhen und in diese Richtung dann natürlich auch Standort- und Wirtschaftspolitik zu betreiben, aber auch im Interesse der Menschen, die den Flughafen nutzen, die hier zu einem ganz großen Teil auch Touristen sind ... Und dass hier 16 Millionen Menschen in diesem Jahr das so gesehen haben, ist ja auch ein Zeichen dafür, dass diese Politik funktioniert. Allerdings haben wir natürlich ein Interesse, dass dies in geregelten Betriebszeiten stattfindet und nicht außerhalb. Insofern ist das kein Widerspruch. Aber was die normalen Betriebszeiten angeht, möchten wir nicht weniger, sondern wir möchten eindeutig mehr Konnektivität. Und wenn dies ein geeignetes Instrument im Rahmen der Politik der Flughafengesellschaft ist, dann ist es wunderbar und vom Senat so gewollt.

Was das Thema Kleinflugzeuge, Hubschrauber angeht, die einen ja auch schon einmal nerven können, das will ich ja auch nicht ..., wie früher dieses Wasserflugzeug, da erinnere ich mich noch, aber das zählt jetzt auch zur Freiheit des Luftraums. Soweit da die Vorgaben eingehalten werden, kann man da fliegen. Man muss sie nur einhalten. Genaueres Rechtliches kann sicherlich Frau Dr. Tjardes sagen oder der Flughafen selbst. Wobei, dafür ist er nicht zuständig, für das (...).

Herr Eggenschwiler: Ja, deshalb bemühe ich mich auch nicht um eine Antwort, Herr Jersch, aber ich bemühe mich, Ihnen richtig zu antworten. Wir haben keine Subventionen. Das, finde ich, ist rechtlich ein anderer Tatbestand. Was wir machen, sind Unterstützungen oder Anreizsysteme, die wir auf zwei Wegen haben. Das eine ist, für Langstrecke oder für neue Strecken gibt es Rabatte auf die Entgelte, nicht auf die Lärmentgelte. Das ist auch zeitlich befristet, das geht über zwei Jahre. Und das andere ist für neue Strecken. Insofern auch das Wachstumsanreizmodell, wo wir auch nur echtes Wachstum anreizen, also nicht ..., wir rechnen keine Kannibalisierung zu, sondern die werden rausgenommen. Und auch das ist für die Airlines zeitlich beschränkt. Also das ... Und das geht alles im Rahmen auch der europäischen Gesetzregelung, wie wir das tun.

Ich will vielleicht zum Thema Ihres Verstärkers einmal kurz etwas sagen, dass es sehr darauf ankommt, von welcher Airline und wo Sie reden, dass eine Lufthansa in Frankfurt die eine oder andere Maschine hat, die als Ersatz dasteht, die einmal einspringen kann, ist sicher richtig. Die haben auch 600 Maschinen und die können dann einmal. Aber Sie können nicht davon ausgehen, dass jede Airline, die in Hamburg da einmal ein technisches Problem hat oder eine Crew, die krank ist, einen Ersatz schicken muss, dass die dann einfach den Verstärker so schnell schicken, wie das ein Busbetrieb kann. Also da ist schon ein gewisser Unterschied, obwohl sie sich da auch bemühen. Wenn das möglich ist, tun Sie das auch und bis hin zu, dass sie auch noch Flüge streichen. Also das ist dann für den Passagier unangenehm, aber auch das geschieht dann einmal.

Vorsitzende: Das waren alle Fragen von Herrn Jersch?

Abg. Stephan Jersch: Aber nicht alle. Also da fehlten mir jetzt die Antworten nach dem schlechten Wetter, insbesondere, da fehlte mir die Antwort, ob jetzt der Punkt 11, Funktion des/der Fluglärmschutzbeauftragten, die zwei Antwortsätze, die nichts darüber aussagen, ob die anderen Unterpunkte a) bis g) denn damit jetzt erfüllt sind im Sinne dieses Berichtes. Und dann stelle ich die Nachfrage, die ich aufgrund der Antwort des Herrn Senators hatte, direkt noch einmal. Ja, das sehe ich durchaus ein, dass es da geteilte Rollen zwischen dem Senat und der Bürgerschaft gibt, aber ich weiß ja nun, dass durchaus auch der Senat in der Lage ist, Gesetzesbedarf an die ihn tragenden Fraktionen weiterzuleiten und gehe also implizit jetzt davon aus, dass das nicht passiert ist und hier senatsseitig noch kein Bedarf gesehen wurde.

Vorsitzende: Der Senat noch einmal bitte.

Senator Kerstan: Also zum Gesetz habe ich geantwortet und zum Wetter Frau Pieroh-Joußen.

Frau Pieroh-Joußen: Ja, bei den unvermeidbaren Verspätungen ist Wetter gerade ein Punkt, den wir in der Regel akzeptieren. Das wird auch noch einmal nachgeprüft soweit das möglich ist. Wenn, wie es eben schon angedeutet wurde, wir nach sechs Wochen den Grund kriegen der Verspätung, ist es tatsächlich dann nicht mehr möglich, zu prüfen. Aber da, wo es möglich ist, wenn wir in entsprechendem Zeitfenster die Verspätungsgründe bekommen, prüfen wir das. Und Wetter ist tatsächlich ein Grund, der diesen Sommer sehr häufig Verspätungen ausgelöst hat.

Abg. Stephan Jersch: Und die Punkte a) bis g), sind sie jetzt erfüllt?

Frau Pieroh-Joußen: Also bei der Umsetzung des Fluglärmschutzgesetzes, Umsetzung des Punktes 11 sind die Punkte erfüllt. Man konnte aber das Gesetz nur im Rahmen dessen formulieren, was landesrechtlich möglich ist. Wir hätten uns einige umfangreichere Umsetzungen oder Formulierungen gewünscht, aber ich hätte mir zum Beispiel gern eine Auskunftspflicht der DFS und des Flughafens innerhalb des Gesetzes gewünscht, das ist aber leider landesrechtlich nicht möglich, zu regeln.

Abg. Stephan Jersch: Danke.

Vorsitzende: Gut. Jetzt alle Fragen beantwortet? Dann habe ich Herrn Seelmaecker auf der Rednerliste.

Abg. Richard Seelmaecker: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Lieber Andreas Dressel, freut mich, dass ich hier vernehme, dass der Senat in seiner Antwortfind... oder beziehungsweise in seiner Positionsfindung auch noch nicht abgeschlossen ist, also das, was wir hier diskutieren, das ist im Senat ja offenbar auch der Fall. Das ist auch gut und richtig. Es gibt ja viele Punkte, die es da zu erörtern gibt.

Herr Senator Kerstan, in Bezug auf das Verhältnis zwischen Legislative und Exekutive geben ich Ihnen dem Grundsatz nach völlig recht, auf der anderen Seite, wenn wir schon ein Gesetz machen, dann muss es ja auch die Exekutive umsetzen und da bin ich jetzt bei diesem Ordnungswidrigkeitsverfahren. Wenn Ordnungswidrigkeitsverfahren, dann richtig, ist meine Auffassung – wenn, dann muss man es ordentlich machen, man soll nicht immer mit einer ordnungspolitischen Keule kommen, aber wenn man sie hat, dann soll man sie ordentlich nutzen. Und da sehe ich offenbar hier große Probleme. Sie sprachen an, dass die individuelle Verantwortung des Piloten gegeben ist in Bezug auf diese Ordnungswidrigkeiten. Das halte ich auch für gar nicht verkehrt, da würde ich also nicht sagen, der arme Pilot, sondern das ist ganz vernünftig, das kennen wir in anderen Rechtsbereichen letztlich auch. Das ist im Verkehrsgewerbe genauso, also der Busführer von irgendwelchen

Personenbeförderungen beispielsweise trägt die Verantwortung genauso wie der Frachtführer eines Lkw. Das ist auch vernünftig, solange er sich Rahmen des rechtlich Notwendigen bewegt, kann er dann entsprechend auch handeln. Und die Fluggesellschaft muss sich sozusagen dann als Reflex daran halten. Das halte ich also für sehr gut. Wenn Sie also diesbezüglich noch mehr Mittel brauchen, um das aufzuklären, dann verstehe ich das, damit Sie den Namen des Piloten und damit des Verantwortlichen bekommen. Das ist völlig in Ordnung. Da frage ich mich nur zum pragmatischen Jetzt, was wir hier haben, warum wird es nicht so gehandhabt vonseiten der Exekutive, dass dort Aufklärung betrieben wird, entweder dass einmal ein Mitarbeiter sich da hinstellt und sagt, so, jetzt kommen die verspäteten Maschinen, jetzt gehe ich einmal rein in die Maschine und sage, guten Tag, ich hätte gern einmal Ihre Ausweisdokumente und Ihren Namen und ich stelle das einmal fest. Das ist das eine. Das Zweite, wenn das jetzt zur Unzeit ist, weil das ja abends ist und nicht jeder aus der Behörde gern noch um 23 Uhr am Flughafen steht, das könnte ich ja auch noch verstehen, dann sage ich mir, ist es vielleicht mit der Amtshilfe der Polizei möglich. Ist ja nicht nur Bundespolizei meines Wissens am Flughafen, sondern auch die Landespolizei. Die könnte dann auch einfach die Personalien feststellen und dann könnte man dort zumindest, was das Ordnungswidrigkeitsverfahren angeht, etwas vorwärtsschreiten. Das fände ich ganz schön.

Ich muss auch sagen, wenn ich das in einen Vergleich setze zu dem, was wir hier als Hansestadt durch Verkehrsordnungswidrigkeiten vereinnahmen beispielsweise und dann das einmal in Vergleich setzen zu diesem, ich sage einmal viel, aus meiner Sicht jedenfalls viel gravierenderen Verstößen, dann muss ich sagen, dann sehe ich da ein Missverhältnis, was wir auf jeden Fall abstellen sollten. Und dann sehe ich ja auch die Mittel, die wir haben, die gegebenenfalls gesetzlich angepasst werden müssen. Aber beim Verkehr habe ich es so, dass bei jeder Autovermietung oder bei jedem Unternehmen, auf das ein Kraftfahrzeug zugelassen ist, im Zweifelsfalle, wenn einmal der Einwand kommt, der Fahrer war ein anderer auf gut Deutsch, dann gibt es eine Fahrtenbuchanordnung. So, und das muss auch in diesem Rechtsbereich zumindest möglich werden. Und insofern höre ich dann auch gern oder höre heute gern und mit Interesse Ihre Schwierigkeiten, die Sie in der Praxis haben. Die wollen wir als Gesetzgeber dann auch gern aufnehmen und gegebenenfalls abstellen. Und für einen Gesetzentwurf des Senats sind wir auch immer dankbar. Da gibt es ja einige ganz dringliche Geschichten. Also wenn es dann einmal ganz eilig ist, dann sind wir an solcher Stelle auch immer parat, um das zügig zu machen. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Da habe ich jetzt keine Fragen gehört?

(Abg. Richard Seelmaecker: (...) zu oft das OWi-Verfahren.)

– Doch, das ist richtig. Herr Senator.

Senator Kerstan: Ja, das beantworten wir gern, Herr Seelmaecker, weil, in der Tat finden solche Dinge, die Sie einfordern, statt. Das kann Frau Pieroh-Joußen Ihnen erklären.

Frau Pieroh-Joußen: Ja, wir hatten ja eben davon gesprochen, dass wir auf einigen Fluglinien, auf den sehr hohe Verspätungsquoten stattfinden, Bußgeldverfahren einleiten. Und in dem Bereich ist es so, dass wir sehr erfolgreich mit der Luftaufsicht der BWVI zusammenarbeiten. Dort gibt es eine Bereitschaft, die bis, ich glaube, 11 oder 12 Uhr abends am Flughafen ist. Und dann rufen wir aus unserer Bereitschaft dort an und bitten, für bestimmte Flüge, wenn man schon sieht, dass sie verspätet sind, den Piloten aufzunehmen. Und das funktioniert auch sehr gut. Das funktioniert aber nur in Maßen, da haben jetzt keine zehn Leute abends Dienst, sondern das ist in der Regel einer, oder zwei. Aber wenn wir jetzt an einem Abend zehn Verspätungen haben, dann können die nicht in alle zehn Flugzeuge ins Cockpit gehen und den Piloten ausfindig machen. Ich hatte das auch schon einmal, da waren einen Abend zwei Flieger, die verspätet waren, wo ich gebeten habe, den Piloten aufzunehmen, und dann rief der Herr aus der Luftaufsicht wieder an, bei welchem Flugzeug

ist es denn jetzt dringender, wo soll ich denn jetzt den Piloten aufnehmen. Also das ist in Maßen möglich, aber bei der Vielzahl der Verspätungen, die wir haben, ist es generell im Moment nicht leistbar.

Und Ihre Anregung mit der Polizei ist spannend, hat aber den Nachteil, dass er rechtlich nicht möglich ist, denn die Flugzeuge, der Flughafen stellen einen Sicherheitsbereich dar und in diesen Sicherheitsbereich dürfen nur bestimmte Personen Zugang haben. Da kann auch, denke ich einmal, so, wie ich es einschätze, nicht jeder Polizist dort hingeschickt werden, Personen aufnehmen. Also im Einzelfall stellt sich das ein bisschen problematischer dar.

Vorsitzende: Gut. Die Fragen sind beantwortet. Frau Dr. Schaal bitte.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, es dreht sich ja immer um dasselbe und dann natürlich auch deswegen, weil wir es auch als sehr bitter empfinden, dass das, was wir hier beschlossen haben, sich letztlich als nicht durchsetzbar oder umsetzbar erweist. Insofern möchte ich ganz gern noch einmal aufnehmen, was Frau Pieroh-Joußen uns empfohlen hat, nämlich die Art und Weise, wie Bußgelder verhängt werden, in die Verspätungsregelung hineinzuschreiben. Das haben Sie ja sozusagen als Tipp gegeben, um Bußgelder durchzusetzen, ohne dass man jetzt erst auf eine Regelung auf Bundesebene warten muss, um das OWi-Gesetz zu ändern.

Nun steht aber in der Drucksache ja auch drin im Zusammenhang mit der Durchsetzbarkeit von Bußgeldbescheiden, das sei ja nicht abschließend geklärt, da haben wir jetzt länglich drüber geredet. Da wird aber der Hinweis gegeben, da ist eine Klage anhängig. Jetzt ist die Frage, gegen welchen Tatbestand richtet sich das und lauern hier möglicherweise noch weitere Aspekte, die wir noch nicht sehen, die also eine erneute Umsetzbarkeit oder Durchsetzbarkeit von Bußgeldern behindern. Können Sie das noch einmal erklären? Und was müsste man dann noch machen?

Ich wollte jetzt noch einmal in der Drucksache selbst dann etwas zurückgehen, da geht es auch um die Abschöpfung der erlangten Vorteile durch die ..., ja, den Bruch der Nachtflugbeschränkung. Da wird ja ausgeführt, dass diese Vorgehensweise der Abschöpfung des erlangten Vorteils durch die Fluglärmschutzbeauftragte fortgesetzt wird. Jetzt wäre meine Frage, hat es denn Fälle gegeben. Wie viele Fälle haben Sie denn sozusagen tatsächlich hier an Abschöpfung vornehmen können? Und, ja, das wollte ich gern wissen. Und dann auch die Frage hier des ..., aber das haben wir ja eigentlich diskutiert. Ich will vielleicht sicherheitshalber noch einmal fragen. Hier steht ja auch, dass auch Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet werden, wenn An- und Abflug als nicht unvermeidbar sich herausgestellt haben. Das heißt also mit anderen Worten als vermeidbar. Wie viele Fälle hat es denn da gegeben, wo Sie dann erfolgreich waren?

In der Drucksache ist weiter unter Punkt 8 darauf hingewiesen, dass es um eine Neuauflage eines weiteren Lärmschutzprogramms geht, es wird darauf hingewiesen, dass die Neuauflage geprüft wird. Hier hätte ich natürlich gern gewusst, was die Prüfung ergeben hat und wann wir mit der Auflage eines zusätzlichen weiteren Lärmschutzprogramms rechnen können und welchen Inhalt dieses dann wohl haben könnte.

Ja. Ja, zum Schluss noch die Frage, Sie haben ja darauf hingewiesen, dass sozusagen auch tatsächlich dem nachgegangen wird, wenn der Name des Piloten fehlt, aber dass es schwierig sei, wenn zu viele Verspätungen auf einmal anlanden. Besteht denn für die Fluglärmschutzbeauftragte nicht die Möglichkeit, sich auch der Amtshilfe zu bedienen und im Rahmen der Amtshilfe meinetwegen diensttuende Beamte des Zolls oder der Polizei, das sind ja auch Hoheitsträger, loszuschicken, um den Namen des Piloten, den man ja jeweils da braucht, ermitteln zu können? – Danke.

Vorsitzende: Letzteres, meine ich, ist beantwortet, aber vielleicht geht der Senat da noch einmal ein. Herr Senator bitte.

Senator Kerstan: Frau Pieroh-Joußen.

Frau Pieroh-Joußen: Also einleitend hatten Sie ja nach den Verfahren der Gewinnabschöpfung gefragt. Und die Luftfahrtunternehmen werden angehört, ihre Gewinne zu nennen, die sie dadurch haben, dass die Verspätung in Hamburg stattgefunden hat. Da hat es einmal ein Luftfahrtunternehmen gegeben, das das aufgeziffert hat und dann haben wir eine Gewinnabschöpfung in Höhe von 13 000 Euro gemacht. Das ist auch bezahlt worden. Aber daraufhin ist es nicht mehr dazu gekommen, dass Luftfahrtunternehmen Angaben dazu gemacht haben. Wir kriegen in der Regel keine Angaben. Im Moment ist es so, wir schätzen gerade. Und zu den 25 Verspätungen, zu denen wir Bußgeldverfahren eingeleitet haben im September, die Starts von easyJet, wenn wir da jetzt in der Größenordnung, die wir geschätzt haben, unter Berücksichtigung auch der Fluggastrechteverordnung die Gewinnabschöpfung festsetzen würden, wären wir in einer Größenordnung von 500 000 Euro. Nur für diese 25 Flüge. Und da ist es jetzt so, dass wir aber auch in diesen Fällen noch keinen Piloten haben und wir sind im Gespräch mit easyJet und, ja, es gibt Hinweise, dass easyJet die Piloten vielleicht nennen wird. Wir haben noch nicht abschließend die Aussage, dass sie nicht genannt werden. Aber wenn wir da die Grundverfahren festsetzen können, dann würden wir auch die Gewinnabschöpfung in der Größenordnung durchführen. Aber wie gesagt, im Moment fehlt es da noch an dem Ursprungsverfahren. Aber ...

(Abg. Dr. Monika Schaal: An was?)

– An dem Ursprungsverfahren. Man braucht ja einen Grundverwaltungsakt, also einen Grund, Ordnungswidrigkeitsverfahren und darauf aufbauend die Gewinnabschöpfung durchzuführen.

(Zuruf)

– Genau, da fehlt wieder der Name. Wir sind wir jetzt dazu übergegangen, dass wir schätzen. Und ich hoffe auch, dass wir da den einen oder anderen Piloten noch bekommen, sodass wir da zu den Festsetzungen aufgrund von Schätzungen kommen.

Und Sie fragten auch nach Klageverfahren. Wir hatten jetzt ein Klageverfahren, da war allerdings die Überschreitung nur um eine halbe Minute, die Verspätung, und da hat der Richter dann eingestellt. Also unter einer Minute leiten wir jetzt nicht mehr ein erfahrungsgemäß, weil das dann vom Gericht ja zerschlagen wird. Und wie gesagt, zu den geschätzten Gewinnabschöpfungen haben wir noch kein Verfahren, aber da gehe ich auch schwer davon aus, dass es da zu Klageverfahren kommen wird.

(Abg. Dr. Monika Schaal: Lärmschutzprogramm.)

Dann hatten Sie noch zum Lärmschutzprogramm gefragt. Wir sind in Diskussionen mit dem Flughafen, dass wir ein weiteres Lärmschutzprogramm bekommen. Das war auch in Aussicht gestellt, aber im Moment stockt das. Und zum Termin, wann es ein weiteres Lärmschutzprogramm geben wird, kann sicherlich der Flughafen Näheres ausführen.

Herr Eggenschwiler: Ja, kann ich gern. Wir sind in der Prüfung. Wir haben ja im Moment ein staatlich, also ein gesetzlich vorgeschriebenes Lärmschutzprogramm, das läuft, wo wir bis 2022 ja die Mittel bereitstellen müssen gemeinsam mit den Airlines und wo die Leute das abrufen können. Also das läuft ohnehin, ich glaube, das darf man auch nicht vergessen, das gesetzliche. Das andere, das wir jetzt in den Überlegungen haben, wäre ein Programm, dass eigentlich um das Bahnkreuz herumgeht, also dass wir die engste Betroffenheit da noch

einmal zusätzlich quasi mit Lärmschutzmaßnahmen versehen werden. Aber wir sind noch in den Details, das auszuarbeiten und ich glaube, das wird nicht vor nächst..., also nächstes Jahr sein und vorher können wir das noch nicht detaillieren.

Vorsitzende: Frau Schaal mit einer Nachfrage.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, vielen Dank. Das gesetzliche Lärmschutzprogramm ist ja nicht von so großem Umfang, weil es sich damals durch die Gesetzeslage, die Lärmschutzzonen, sozusagen eine andere Kontur bekommen hatte. Es sind ja neue Anspruchsberechtigte lediglich an den Enden der Start- und Landebahnen des Leitstrahls hinzugekommen. Und das kann also nicht so gravierend sein, würde ich jetzt einmal so sagen. Hier geht es ja darum, um die freiwilligen Lärmschutzprogramme, von denen der Flughafen ja dankenswerterweise bereits neun aufgelegt hat. Soweit ich mich erinnere, war es da vorgesehen, dass nicht nur um das Kreuz herum, sondern generell die Anspruchsberechtigten, die vor Jahren also Schallschutzfenster bekommen haben, die allerdings dann einen Standard haben, der mit dem heutigen nicht vergleichbar ist, dass für diesen Personenkreis eben auch Maßnahmen nachgerüstet werden können, also Fenster aus, sage ich einmal, Ende der Neunzigerjahre jetzt vielleicht auch nachgerüstet werden können – das sage ich einmal so als Hausnummer – nach den neuesten Standards. Diese Überlegung haben Sie nicht mehr angestellt?

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Kerstan: Herr Eggenschwiler.

Herr Eggenschwiler: Ja. Also zum einen sind wir dabei, dass wir ältere Lärmschutzmaßnahmen auch aktualisieren. Das läuft. Und da kann vielleicht der Leiter des Zentralbereichs Umwelt am Hamburg Airport, Herr Schmidt, noch einmal ganz genau drauf eingehen, wie und wo wir das tun. Und das Neunte ist ein gesetzliches, das ist kein freiwilliges. Und wir haben ein anderes Programm, das betrifft jetzt nicht Hamburg, das ist in Norderstedt, ...

(Abg. Dr. Monika Schaal: Das ist ja ganz etwas anderes.)

... wo wir auch schon dabei sind, das läuft auch.

Vorsitzende: Gut. Das waren die Beantwortungen von Frau Dr. Schaals Fragen. Herr Thering.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe das Gefühl, dass das Problem, und das ist das, was wir auch immer wieder kritisieren, auch beim Flughafen nicht so richtig angekommen ist. Wenn Sie sprechen, Sie haben jetzt in Norderstedt etwas aufgesetzt ... Soweit ich weiß, ist das ein Volumen von 100 000 Euro. Also wenn Sie Lärmschutzfenster für 100 000 Euro aufrüsten wollen, das ist verschwindend gering. Also da erwarten wir dann doch deutlich mehr Initiative auch vom Flughafen.

Ich habe noch drei Nachfragen. Auf Seite 3, Frau Pieroh-Joußen, steht in einer Analyse zur Herkunft der Beschwerdeführer und zum Beschwerdezeitpunkt, ergibt folgendes Ergebnis. Und dann kommt das Ergebnis und würde mich interessieren, wie sich der Senat erklärt, dass mit Abstand die meisten Fluglärmbeschwerden aus Regionen außerhalb der Fluglärm-schutzzonen stammen. Wie passt dies zusammen mit der Aussage, dass angeblich unterhalb von 55 dBA Dauerschallpegel Fluglärm nicht mehr als störend wahrgenommen wird? Das wird ja immer behauptet, von daher würde mich das noch einmal interessieren.

Dann eine Frage an Senator Kerstan. Sie sagten, viele Maßnahmen seien nur auf Bundesebene zu bewegen. Da würde mich interessieren, welche Maßnahmen und Initiativen

der Senat bisher ergriffen hat, um auch auf Bundesebene mehr Sensibilität für das Thema Fluglärm herzustellen.

Und meine letzte Frage betrifft den Punkt 11 g) im 16-Punkte-Plan. Da steht: "Für eine optimale Aufgabenerfüllung wird der Fluglärmschutzbeauftragten ein Büro am Flughafen Hamburg gestellt." Da würde mich interessieren, ob das inzwischen so ist, wie häufig Sie dort sind. Unsere Erwartungshaltung ist eigentlich schon, dass dieses Büro der Fluglärmschutzbeauftragten, das müssen nicht immer Sie sein, das ist ganz klar, das würde mit den Arbeitszeiten auch nicht hinkommen, aber dass das schon während der Betriebszeiten rund um die Uhr besetzt ist. Da würde mich interessieren, wie häufig dieses Büro besetzt ist, weil ich glaube, es ist schon ganz wichtig, dass die Fluglärmschutzbeauftragte oder zumindest ein Vertreter rund um die Uhr am Flughafen ist, um dort dann auch steuernd einzuwirken.

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Kerstan: Frau Pieroh-Joußen bitte.

Frau Pieroh-Joußen: Ja, Herr Thering, Sie sagten, wie wir die Lärmbelastung beurteilen außerhalb der Fluglärmschutzzonen. Tatsächlich ist es natürlich so, dass Leute sich auch bei einem Dauerschallpegel von größer 55 dBA stark durch Fluglärm belastet fühlen. Und sie sind auch stark belastet. Sie müssen ja sehen, Fluglärm wird gesetzlich nach dem Dauerschallpegel beurteilt. Die Einzelereignisse sind aber deutlich lauter. Und von daher ist es halt beim Fluglärm so, dass die Belastung und die Belästigung bei einem Dauerschallpegel, der schon deutlich niedriger ist als bei anderen Lärmquellen, als starke Belastung für die Bevölkerung gilt. Also was mich immer wundert ist, dass wir nicht mehr Beschwerden aus dem Bereich der Fluglärmschutzzonen haben. Da teile ich Ihre Einschätzung auch. Aber es hat nie einer gesagt, dass bei einem Dauerschallpegel unter 55 dBA Fluglärm nicht mehr als störend wahrgenommen wird. Also sicherlich nicht von uns.

(Abg. Dennis Thering: Nee, von Ihnen nicht, das stimmt.)

Und zum Büro lässt sich sagen, wir haben das geprüft bei der Erstellung des Fluglärmschutzbeauftragtengesetzes und es sind keine Anhaltspunkte erkenntlich, dass ich meine Aufgabe am Flughafen anders und besser wahrnehmen könnte als im Büro. Also sind an den Flughafenrechner angeschlossen, sodass wir die Messwerte und die Flugereignisse alle aktuell angezeigt bekommen. Also ein Büro am Flughafen hätte für uns keinen Vorteil. Es wird sich manchmal vorgestellt, wir könnten uns dann nach 23 Uhr auf die Landebahn stellen und entsprechende Starts oder Landungen verhindern, aber das ist natürlich nicht möglich und das wären dann auch nicht mehr die normalen Dienstzeiten.

Vorsitzende: Herr Thering mit einer Nachfrage dazu?

Abg. Dennis Thering: Also erst einmal müsste noch einmal die Frage beantwortet werden, welche Initiativen der Senat auf Bundesebene gestartet hat, um auch dort für das Thema zu sensibilisieren. Und dann möchte ich aber auch festhalten, und das auch an den Kollegen Andreas Dressel, also dass Punkt 11 g), der hier ganz deutlich formuliert ist und den haben wir ja hier auch interfraktionell beschlossen, dass die Fluglärmschutzbeauftragte ein Büro am Flughafen bekommt, offensichtlich bewusst nicht umgesetzt wird. Also da bitte ich schon, die Punkte dann auch wirklich abzuarbeiten, weil, das merken wir ja bei dem 16-Punkte-Plan immer wieder, dass die Punkte vom Senat überhaupt nicht umgesetzt werden. Und das ist ja nun ein Punkt, der würde niemandem wehtun. Und wenn Sie da Ihr Büro hätten, wäre es vielleicht dann am Ende des Tages auch deutlich einfacher, den Piloten zu bekommen, wenn der Pilot dann einmal wieder dabei wäre. Von daher, also hier noch einmal erwarten wir auch von Ihnen, dass der 16-Punkte-Plan umgesetzt wird und nicht, na, wir haben das Gefühl, ich bin da nicht gut aufgehoben. Es ist der Wunsch der Politik und es ist beschlossen in der

Bürgerschaft, dass die Fluglärmschutzbeauftragte ein Büro am Flughafen hat. Und ich bitte da auch den Senat insgesamt, die Punkte auch ernsthafter zu betreiben, sonst hätten wir uns diesen 16-Punkte-Plan schenken können.

Vorsitzende: Möchte der Senat darauf antworten?

Senator Kerstan: Kann ich versuchen. Wir versuchen die Ersuchen der Bürgerschaft natürlich umzusetzen, aber Sie werden auch verstehen, dass wir als Senat natürlich auch schon eine Effizienz und auch eine Kosten-Nutzen-Abwägung bei Kosten auslösenden Maßnahmen vornehmen. Und so, wie es Frau Pieroh-Joußen ausgeführt hat, ist durch ein Büro am Flughafen in keinem Punkt erkennbar, welchen Punkt ihrer Aufgaben sie dadurch besser erfüllen würde, sodass wir im Moment vor dem Hintergrund diesen Punkt nach hinten gestellt haben, weil wir glauben, dass an anderen Punkten wir wichtigere Baustellen haben, die auch einen dann auch messbaren Effekt haben. Das würde ein Büro am Flughafen nach unserer jetzigen Analyse und nach unserem jetzigen Prüfungsstand nicht erfüllen. Frau Dube vielleicht noch einmal dazu.

Frau Dr. Dube: Vielleicht noch einmal eine Ergänzung zum Thema Effizienz. Wir hatten ja schon erwähnt, dass wir verstärkt OWi-Verfahren einleiten. OWi-Verfahren zu bearbeiten, ist ausgesprochen aufwendig und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Frau Pieroh-Joußen können das besser, wenn sie bei uns in der Behörde sitzen, weil sie eben eingebunden sind in die vorhandenen Apparate. Und selbstverständlich hat Frau Pieroh-Joußen mit ihrem Stab ja die Rufbereitschaft, die, wie gesagt, computermäßig mit dem Flughafen verbunden ist. Das heißt, wenn es darum geht, dann auch nach 23 Uhr Einzelgenehmigungen auszusprechen, was ja sozusagen unser normales Routinegeschäft ist, dann erfolgt das telefonisch. Das führt dazu, dass die rufhabenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aber dann, zwar im Dienst sind, aber in ihrer Wohnung sein können nachts und dann am nächsten Tag, wenn nicht angerufen wird, dann doch noch einigermaßen geschlafen haben, um dann wieder mit frischer Energie die Ordnungswidrigkeitsverfahren weiter zu bearbeiten.

Senator Kerstan: Zu den Initiativen auf Bundesebene Staatsrat Rieckhof.

Staatsrat Rieckhof: Vielen Dank, Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren. Die Initia... Ich sagte vorhin je bereits, unsere Landesluftfahrtbehörde ist Teil der Auftragsverwaltung des Bundes. Das ist vielleicht nicht so deutlich geworden. Deswegen möchte ich an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich sagen, der Bund ist gegenüber uns, also gegenüber der Landesluftfahrtbehörde im Zweifel weisungsberechtigt. Und da Herr Thering das Thema ja sozusagen auf die politische Ebene gehoben hat, erlaube ich mir einfach die Anmerkung, dass Herr Dobrindt als zuständiger Minister, das ist ja das zuständige Ministerium, im Mai 2017 ein Luftverkehrskonzept vorgelegt hat, in dem darauf hingewiesen wird, dass, ich muss es eben einmal ablesen hier, die Betriebszeiten an den deutschen Flughäfen im internationalen Vergleich bereits sehr eingeschränkt seien. Also das BMVI und wahrscheinlich auch die Bundesregierung hatten mitnichten die Absicht, das zu ändern, sondern sieht das eher anders. Weitere Einschränkungen, steht in diesem Luftverkehrskonzept, brächten wesentliche Wettbewerbsnachteile für die gesamte Luftverkehrswirtschaft in Deutschland und den Wirtschaftsstandort Deutschland. Insofern gehen wir davon aus, dass Initiativen aus Hamburg eher auf gegenteilige Stoßrichtungen im Bundesverkehrsministerium stoßen, und insofern wäre vielleicht eine Möglichkeit, das im Rahmen der unionsinternen Debatten jetzt auch bei den Koalitionsverhandlungen einmal zu diskutieren.

Vorsitzende: Das heißt, sehe ich das richtig, dass Hamburg keine Bundesratsinitiativen angestoßen hat, weil Sie das nicht als sinnvoll sehen? So habe ich Sie eben verstanden.

Staatsrat Rieckhof: Sie werden ja auch gesehen haben, dass es keine entsprechenden Initiativen gegeben hat. Wir sind auch nicht zu welchen aufgefordert worden, ...

(Zuruf: Na gut, das reicht (...))!

... aber wir haben auch die Position, dass wir mit den jetzigen Regelungen gut leben können, abgesehen von dem Thema der Probleme, die wir ab 23 Uhr haben. Das ist ja unbestritten und da muss auch tatsächlich etwas passieren. Das möchte ich ausdrücklich hier sagen. Aber ansonsten, ein Eingriff in die Betriebsgenehmigung des Flughafens müsste mit dem ... dazu müsste eine Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums eingeholt werden, um es einmal so ganz klar und deutlich zu sagen.

Vorsitzende/Abg. Birgit Stöver: Gut. Vielen Dank für die Beantwortung dieser konkreten Frage.

Was mich auch tatsächlich etwas irritiert, ist, dass der 16-Punkte-Plan, dass davon abgewichen wird, dass, wenn dort reingeschrieben wurde, dass ein Büro am Flughafen sein soll, müsste man das ja begründen können, warum das nicht der Fall ist. Sie können das begründen, aber im Endeffekt haben wir das relativ einvernehmlich interfraktionell beschlossen. Das irritiert mich doch schon, dass wir hierzu auch gar keine Beantwortung oder beziehungsweise keinen negativen Bescheid bekommen haben.

Als Nächste habe ich Frau Sparr auf der Rednerliste.

Abg. Ulrike Sparr: Vielen Dank. Wenn das nur das Büro wäre, was jetzt nicht am Flughafen, sondern in der Fachbehörde ist, was nicht ausreichend umgesetzt wäre oder funktionieren würde an dem 16-Punkte-Plan, dann wäre ich eigentlich sehr glücklich. Insofern finde ich diese Debatte ein bisschen jetzt so neben der Spur, gerade auch um diese Tageszeit.

Ich habe mitgenommen, dass wir also vielleicht noch einmal gucken können, dass wir am Luftfahrthandbuch noch einmal etwas verändern, und das, denke ich, ist so ein Punkt, den man noch einmal mit in die Überarbeitung nehmen sollte.

Dann haben wir schon so über die Lärmzuschläge und über die Bußgelder gesprochen und über die Lärmschutzpläne, die zum Teil noch laufen, zum Teil nicht. In dem Zusammenhang würde mich interessieren, ob die Lärmzuschläge und auch die Bußgelder, die erhoben werden, eigentlich dem Lärmschutzprogramm zugutekommen und in welcher Höhe das der Fall ist.

Dann möchte ich noch eine Bemerkung loswerden. Herr Eggenschwiler hat darauf hingewiesen, dass die Airlines eigentlich kein Interesse an den Verspätungen haben und dass sie sich ja bemühen. Ich frage mich nur, warum dann nicht einfach einmal auf den letzten Umlauf am späten Abend verzichtet wird. Wir hätten dann vielleicht auch etwas höhere Flugpreise, und das wäre gerade angesichts der Diskussion, die wir vorhin geführt haben, gar nicht so schlecht, aus meiner Sicht. – Danke. Also Frage ist nur die nach den Lärmzuschlägen.

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Kerstan: Dazu, wo die Bußgelder bleiben, wird Ihnen Frau Dube etwas sagen.

Frau Dr. Dube: Haushaltsrechtlich ist das so, dass die Bußgelder bei uns vereinnahmt werden und es auch haushaltsrechtlich die Möglichkeit gibt, in dem Umfang sie für, sagen wir einmal, Maßnahmen des Lärmschutzes wieder auszugeben. Aber wenn man sich anguckt, Sie haben ja auch schon ein bisschen etwas zu den Summen gesagt, muss man einmal sagen, ist das jetzt hier nicht die Lösung des Problems. Denn was man an passiven Lärmschutzmaßnahmen an Geld in die Hand nehmen muss, haben Sie ja selbst schon gesagt, das wird man sicherlich nicht durch die OWi-Verfahren finanzieren können.

(Abg. Ulrike Sparr: Ich hatte auch nach den Zuschlägen gefragt!)

Vorsitzende: Frau Sparr bitte noch einmal zur Konkretisierung der Frage.

Abg. Ulrike Sparr: Die Entgeltzuschläge für verspätete Landungen, die müssen ja auch sowieso begründet werden, und eine Begründung ist ja, wenn ich das richtig verstanden habe, auch er Lärm, der dadurch entsteht. Da ist es ja naheliegend zu gucken, dass man das dann auch für solche Zwecke einsetzt.

Senator Kerstan: Die Entgelte werden ja vom Flughafen erhoben. Also insofern ist das eine Frage, die Herr Eggenschwiler beantworten kann und ebenso die Frage nach den Umläufen.

Herr Eggenschwiler: Ja, tue ich gern. Die Lärmzuschläge nach 23 Uhr, die Sie ansprechen, die sind Teil der Entgeltordnung des Flughafens. Also das sind Einnahmen des Flughafens. Und die erheben wir, egal, was der Grund ist. Wenn eine Maschine um 23.01 Uhr oder 23.30 Uhr landet, kommt dieser Zuschlag ganz automatisch obendrauf. Und der geht bei uns quasi in diese Gesamtrechnung mit ein.

Die Umläufe der Airlines, ist dann natürlich so, wenn Sie die dann beginnen wegzulassen, dann ist die Maschine weniger in der Luft, sie kriegen mit den nächsten Flügen ... Morgenflug kriegen Sie nicht mehr, und dann ist das Risiko relativ groß, dass so eine Airline sagt, dann schicke ich die Maschine schon gar nicht nach Hamburg. Das ist das, was ich vorhin versucht habe darzustellen, dass die Airlines eben bemüht sind, ihre Maschinen halt möglichst effizient in der Luft zu haben, und es dann darum geht, diese Umläufe möglichst gut untereinander abzustimmen. Die fliegen ja auch nicht nur Hamburg-Frankfurt und zurück, sondern die fliegen dann von Frankfurt x-wo hin und dann am Abend woanders. Das ist ein relativ komplexes Thema und das ist das, was wir mit den Airlines auch immer wieder besprechen. Vielleicht ein Weg, dass die eine oder andere Airline dann wirklich Flüge hat, die nur auf einer Strecke sind, und dann, wenn es Verspätungen gibt, kann man einmal einen Flug ausfallen lassen. So haben Sie recht, aber das hängt davon ab, wie die Airlines ihre Gesamtumläufe dann eben gestaltet haben.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann habe ich Herrn Dr. Dressel.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Ich möchte noch einmal anknüpfen an das, was Herr Jersch, das war jetzt, glaube ich, vor einer halben Stunde, gefragt hat, nämlich die Nachfrage an den Flughafen im Hinblick auf die Anreizwirkung, so quasi das Rabattsystem für neue Flüge, was jetzt erst einmal unter dem Aspekt, den der Staatsrat angesprochen hat, Konnexität fördern und so weiter, erst einmal richtig ist, aber die Frage, die er gestellt hat, natürlich, wie gehen wir dann nachher damit um, wenn dann die neue Airline, die neue Verbindung, sich im Ergebnis nachher nicht an die Spielregeln hält, die wir hier am Flughafen haben. Da finde ich es jetzt jedenfalls nicht völlig unberechtigt, nachher einmal zu fragen am Jahresende, hat es hier nicht einen Fehlanreiz durch eine Rabattierung gegeben. Vielleicht kann da ... vielleicht gibt es dazu tatsächlich einmal eine Auswertung. Sie werden das ja wahrscheinlich genau ermittelt haben, wer jetzt als neuer Flieger am Flughafen Hamburg von dieser Rabattierung profitiert. Dann könnte man da ja einmal die Verspätungsanalyse einmal danebenlegen.

Vielleicht ist das auch eine Fehlannahme, sondern die waren alle ... die neuen wollten sich besonders anstrengen, sich an die Regeln zu halten. Dann können wir diese Überlegung wieder zur Seite legen. Aber das fand ich trotzdem interessant, einfach einmal zu fragen, dass wir da keine Fehlanreize setzen oder keine Fehlförderung haben, Fehlabbattierung. Das fände ich einen wichtigen Punkt.

Das Thema der Starts ist hier auch, glaube ich, eben noch einmal angesprochen worden. Das ist ja nun noch einmal ein neues Phänomen, auf das die Volkspetenten vorhin auch hingewiesen haben. In der Tat finde ich auch die Frage, wie man das öffentliche Interesse daran definiert, dass Hamburger Bürgerinnen und Bürger noch nachts nach Hause kommen, selbst wenn ein Flieger zu spät ist. Finde ich auch einen Punkt, den ich als Hamburger Politiker durchaus auch mit gewichten würde. Aber die Frage, warum man dann nach 23 Uhr hier noch weg muss, für mich etwas, wo ich auch einfach sage, das verstehe ich nicht und damit habe ich ein Problem, weil ich da, sage ich einmal, da finde ich auch die Frage, wie ich hier öffentliches Interesse definiere, muss ich sagen, da mache ich einen Unterschied.

Deswegen würde ich auch von Ihnen einfach gern einmal wissen, wie hat sich ... warum hat sich das so entwickelt, dass wir auch eine Zunahme der Starts nach 23 Uhr haben. Die Zahlen wurden ja vorhin von der Volkspetition auch hingewiesen. Das ist etwas, was ich im Ergebnis nicht nachvollziehen kann.

Der dritte Punkt ist, Herr Eggenschwiler, Sie haben vorhin gesagt, dass sie selbst auch jetzt im Rahmen der Gespräche mit den Airlines, die sie führen, die ja auch gut sind, dass sie geführt werden, dass man in Einzelgesprächen versucht, die eine oder andere Veränderung auch herbeizuführen, habe ich Sie da richtig verstanden, dass Sie auch ein bisschen jetzt in die Richtung beraten, guckt einmal, euren Flugplan so hinzudeichseln, dass ihr einmal eher bis 22.30 Uhr runterkommt? Weil Sie darauf hingewiesen haben, es seien ja nur noch vier planmäßig nach 22.30 Uhr. Das kann ja jeder jetzt auch bei dem Plan auch gucken, wie es sich darstellt, und es sind einmal drei, einmal vier. Also ist das ein Ziel, das Sie jetzt in Ihren Gesprächen mit den Airlines auch selbst begriffen haben zu sagen, versuchen wir einmal, den Flugplan ein bisschen an dieser 22.30-Orientierung, etwas anderes kann es ja gar nicht sein, aber eine Orientierung daran ein bisschen auszurichten. Vielleicht können Sie dazu etwas sagen.

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Kerstan: Herr Eggenschwiler.

Herr Eggenschwiler: Danke. Zur ersten Frage, nehme ich gern mit, haben wir so noch nicht ausgewertet, dass sie die Mischung zwischen Anreiz und wie viel sieht die Verspätungsregel da (...) ausnutzen. Aber das tun wir gern einmal.

Mit Schreiben vom 8. Dezember 2017 gaben die Vertreterinnen und Vertreter des Senats nachträglich zu Protokoll:

„Thema: Verspätete Flüge innerhalb des Rabattprogramms

Im Zeitraum Januar 2016 bis Oktober 2017 lag der Anteil verspäteter Linien- und Touristikflüge, die eine Förderung durch das Rabattprogramm der FHG erhalten haben, bei lediglich 3 Prozent.“

| Verspätete Linien- und Touristikflüge | | | |
|---------------------------------------|--------|----------------------------|--------|
| Januar 2016 - Oktober 2017 | | | |
| | Gesamt | davon im Rabattprogramm | Anteil |
| 23-24 Uhr | 1693 | 55 | 3% |
| ab 0 Uhr | 52 | 2 | 4% |
| Summe | 1745 | 57 | 3% |

“

Die Starts in diesem Sommer, das waren insbesondere Flüge von easyJet, die Richtung England waren, da gehen wir davon aus, dass die ... im nächsten Sommer baut easyJet ja um die Hälfte ab in Hamburg, leider, muss man sagen, und wir gehen davon aus, dass ein Großteil dieser Flüge nicht mehr stattfinden wird, also nicht mehr zu dieser Zeit. Weil, die kamen sehr oft dann aus England verspätet an und dann war das ein Umlauf, eine Umlaufverspätung, die sich dann so mitgezogen hat.

Das andere ist richtig. Wir sind da mit den Airlines im Gespräch und das ist auch ein Abwägen, dass wir sie nicht wegschrecken wollen, aber ihnen verdeutlichen wollen, was ist die Situation in Hamburg und welche Bedeutung hat das. Und da kriegen wir schon Verständnis. Wie gesagt, Lufthansa hat uns, glaube ich, ihren München-Flug auch, der war mit Zeit 23.00 oder 22.45, der ist meines Wissens jetzt bei 22.30. Auch der letzte Frankfurter ist früher. So sehen wir schon, was der eine oder andere bewirkt. Wir haben die Condor, die einen Flug hatte, der auch immer wieder technische Landungen machen musste, weil die Strecke zu weit war und er tanken musste. Da haben sie so entschieden, dass sie den Flugplan umgelegt haben und zum Teil jetzt weniger Passagiere mitnehmen, damit sie nicht mehr den Tankstopp machen müssen.

Da kriegen wir schon einiges an Verständnis für die Airlines mit. Die sind dann halt auch etwas in ihrem internen Zwang, die Maschinen dann auch effizient einzusetzen. Und da ist im Moment, wie ich sagen würde, auch ein sehr, sehr guter Dialog, und da ist auch Verständnis da.

Vorsitzende: Herr Dressel.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Nur noch einmal, dass wir das klarhaben. Das heißt aber, Sie versuchen in diesen Einzelgesprächen auch ein bisschen auf die Flugplangestaltung auch dergestalt hinzuwirken, dass, wenn es um die Frage geht, in welcher halben Stunde zwischen 22 und 23 Uhr ist das planmäßig verortet, dass Sie eher sagen, versucht, solange das eben die Slots auch möglich machen, das ist klar, eher in der ersten halben Stunde als in der zweiten halben Stunde. Das ist, sage ich einmal, auch Inhalt Ihrer Beratungspraxis, wenn Sie mit denen die Flugpläne besprechen?

Herr Eggenschwiler: Ein eindeutiges Ja.

Vorsitzende: Sehr schön, dann haben wir das auch geklärt. Herr Jersch ist der Nächste auf der Rednerliste und auch zugleich der Letzte im Moment.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön, Frau Vorsitzende. Eine Frage, die ich ganz am Anfang bei den Vertretern der Volksinitiative nicht losgeworden bin, war die Frage nach Mietwohnungen, die im Bereich von Fluglärmschutzprojekten sich befinden, weil die Mieterinnen und Mieter ja kein Antragsrecht für diese Schutzmaßnahmen haben, sondern das von den Vermietern ausgehen muss. Wie viele Mietwohnungen sind davon betroffen und wie viele sind mit Lärmschutz denn ausgestattet worden? Ich denke, für einen Abgleich der Situation wäre das nicht das Verkehrteste.

Dann habe ich noch einmal aufgrund der Ausführungen des Staatsrats einige Fragen, Anmerkungen dazu, dass keine Bundesratsinitiativen notwendig seien und dass es ja ein Luftverkehrskonzept gäbe. Das nehme ich jetzt erst einmal so zur Kenntnis. Nichtsdestotrotz hat sich natürlich der Verband der Verkehrsflughäfen in Deutschland, der ADV, positioniert. Wenn ich das richtig sehe, könnte man fast schon sagen, er ist Co-Autor des Konzepts gewesen, das da vorgelegt worden ist. Und der Flughafen Hamburg ist Mitglied des ADVs und die BWVI ist außerordentliches Mitglied des ADVs. Ich sehe hier erst einmal einen Interessenkonflikt, der herrscht, wenn ich ... Da würde mich jetzt einmal wirklich

interessieren, wie stehen BWVI und Flughafen zu Aussagen des ADVs, zum Beispiel, die finanzielle Entlastung des Luftverkehrs zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit soll entsprechend umgesetzt werden oder verstärkt werden. Oder dauerhafte, wettbewerbsfähige Betriebszeiten der Flughäfen, mehr Rechts- und Planungssicherheit, dafür sind wettbewerbsfähige Betriebszeiten und nachtoffene Express- und Fracht-Hubs unerlässlich. Sind das Positionen des Flughafens Hamburg und sind das Positionen der BWVI, die ja beide in diesem Verband Mitglied sind?

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Kerstan: Herr Rieckhof.

Staatsrat Rieckhof: Das Luftverkehrskonzept ist bestimmt nicht vom ADV geschrieben worden, ...

(Zuruf)

... und ich glaube, dass die ...

– Nein, die sind konsultiert worden und es gab große Interessenkonflikte, das muss ich sagen. Ich habe an einer Sitzung im Bundesverkehrsministerium ... da waren auch Verbandsvertreter, aber vor allem Länder anwesend, und ich habe erlebt, dass es da ganz andere Konflikte gibt, nämlich zwischen den Hubs, den großen Flughäfen Hamburg/München und den anderen großen Verkehrsflughäfen, und da gibt es ganz andere Interessenskonstellationen. Das muss man einmal so sagen. Und insofern ist es unsere Aufgabe, und dazu stehe ich auch und das würde ich jederzeit so unterschreiben, dass wir auch die wirtschaftlichen Interessen des Flughafens, der uns ja immerhin zu 51, aber auch nur zu 51 Prozent gehört, grundsätzlich unterstützen und darauf setzen, dass der weiter wettbewerbsfähig ist. Was denn sonst? Wir sind ja eine Wirtschaftsbehörde.

(Zurufe)

– Ja, das ist unsere Aufgabe. So würde ich das auch sehen.

Dass wir im Konzept diskutiert haben und dass wie im Konzept auch diskutiert haben, auch strittig, mit den Airlines und mit dem Verband der Airlines, das ist ein ganz anderes Thema. Mein Eindruck, das ist aber eine individuelle Einschätzung, dass das Luftverkehrskonzept, das sicherlich nicht die Wünsche aller nicht ganz so großen Verkehrsflughäfen erfüllt, ist, dass sich insbesondere die großen deutschen Airlines, sage ich einmal, stärker wiederfinden als der eine oder andere Flughafen. Insofern, das Gegenteil von dem, was Sie gesagt haben, ist nach meiner politischen Einschätzung in diesem Fall richtig.

Herr Eggenschwiler: Vielleicht kann ich da noch ergänzen, die ADV hat es nicht geschrieben, das war ein relativ langer Prozess, und die Punkte, die Sie ansprechen, will ich vielleicht ganz kurz kommentieren. Das eine ist, da geht es um die Luftverkehrssteuer, die kennen Sie wahrscheinlich auch alle, die natürlich dazu führt, dass Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Staaten einen Standortnachteil hat, und das Thema Nachtflüge ist auch so zu verstehen, das ist gesamtdeutsch zu verstehen, und ich kann Ihnen versichern, dass der Flughafen Hamburg sich nie dafür eingesetzt hat, dass der Flughafen Hamburg in der Nacht jetzt auch Betrieb kriegt. Wir haben ein norddeutsches Konzept und darin ist klar vorgegeben, dass Hannover der Flughafen ist mit 24 Stunden, das ist für den Norden auch gut, absolut, und zu dem stehen wir auch, und deshalb ist das Konzept, wenn Sie es gesamt lesen, schon für den Gesamtstandort Deutschland wichtig, wo die Luftfahrt ja auch eine ganz wichtige Rolle auch in der Erreichbarkeit spielt.

Ich darf vielleicht noch ganz kurz auf Ihre Frage mit den Mietwohnungen ... Wir fördern, wenn sich ein Hausbesitzer oder Wohnungsbesitzer meldet, der das vermietet hat, machen wir das auch. Aber wir haben jetzt keine Zahlen hier, die wir Ihnen heute geben können. Das können wir sonst gern nachliefern, soweit wir das haben. Aber wenn ein Mieter, wenn ein Mietshaus das hat und in der Zone liegt, dann machen wir das natürlich.

Mit Schreiben vom 8. Dezember 2017 gaben die Vertreterinnen und Vertreter des Senats nachträglich zu Protokoll:

„Thema: Passiver Fluglärmschutz für Mietwohnungen

Auch Mieter eines Wohnobjektes innerhalb des Lärmschutzbereiches können von Lärmschutzmaßnahmen profitieren. Der Antrag muss jeweils über die Eigentümerin bzw. den Eigentümer der Immobilie beziehungsweise des Objekts gestellt werden, da nur diese gesetzlich antragsberechtigt sind. Bei 10 Prozent aller Anträge auf Lärmschutzmaßnahmen handelt es sich um vermieteten Wohnraum, bei 90 Prozent ist die Eigentümerin bzw. der Eigentümer gleichzeitig der Selbstnutzer der Immobilie. Da die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) vor Antragsstellung keine Einblicke in die Grundbücher der Objekte hat und auch keine Einblicke in das Melderegister vorliegen, ist eine Angabe hinsichtlich der genauen Anzahl von Mietwohnungen, die in den Lärmschutz-zonen Tag und Nacht liegen, nicht möglich. Insgesamt wurden seit Beginn des gesetzlichen 9. Lärmschutzprogramms 979 Wohnobjekte mit Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet.“

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann habe ich Herrn Dr. Dressel noch einmal.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Ich will das, weil ich ja sehe, dass wir da jetzt auch zum Ende kommen, einfach für uns auch noch einmal sagen, dass wir, glaube ich, ganz viele Stellschrauben und Themenstellungen heute hier auch noch einmal aus unterschiedlichen Perspektiven gesehen haben. Ich finde es gut, dass wir uns verständigt haben, dass wir mit einer Sachverständigenanhörung, wo wir vielleicht auch noch einmal verschiedene Facetten auch hören können, wir haben ja auch in der Allianz für Fluglärmschutz durchaus Airline-Vertreter gehabt, dass es einmal wichtig ist, die auch einmal zu hören, zu gucken auch, wie machen es andere Flughäfen. Natürlich ist Frankfurt immer eine Benchmark, weil die auch schon länger so eine Allianz haben, wo man ein paar Hinweise mitnehmen kann. Und ich glaube, das ist eine gute Grundlage, dass wir dann ja vermutlich erst Richtung neues Jahr auch einen breitestmöglichen Konsens erzielen.

Wir haben heute auch gesehen, dass durchaus auch noch Gesprächsbedarf besteht in der Koalition, das ist auch ganz richtig so, dass man sich bei so einem Thema das nicht ganz einfach macht, sondern versuchen muss, verschiedene Belange irgendwie zusammenzubringen. Und wenn da nachher auch, wie wir das ja auch beim 16-Punkte-Plan hatten, auch nachher es ein Einvernehmen vielleicht auch über Partei- und Fraktionsgrenzen hinaus gibt, wäre das eine gute Sache. Das wollen wir gern versuchen und ich glaube, dafür haben wir jetzt heute einmal eine ganz gute Grundlage gelegt.

Vorsitzende: Gut, das war dann schon nahezu das Schlusswort. Ich denke, dass wir tatsächlich ... das Thema wird uns weiter begleiten in einer Expertenanhörung, und ich glaube, auch heute die Diskussion hat noch einmal gezeigt, dass wir noch viele offene Punkte haben, nicht nur den 16-Punkte-Plan, wo ganz viele Punkte noch offen sind.

Aber von der Drucksache 21/10688, dem jährlichen Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten, steht im Petikum, wir sollen Kenntnis nehmen. Das ist hiermit erfolgt. Dann können wir auch diesen Tagesordnungspunkt verlassen.

Der Tagesordnungspunkt 3, das ist die Drucksache 21/10554: Für mehr Anwohnerschutz und eine hohe Akzeptanz des Hamburger Flughafens in der Bevölkerung – Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen ausweiten. Das ist ein Antrag der CDU, und dementsprechend ...

(Zuruf: (...)) beendet haben, eine Nachfrage. Weil, was ist denn Gegenstand unserer Sachverständigenanhörung, nachdem wir die Drucksache eigentlich jetzt gerade abgeschlossen haben?)

Die Volkspetition.

(Zuruf: Macht es dann nicht Sinn eigentlich, dass wir beide Drucksachen, also sowohl den Senatsbericht, wo die ganzen Sachen drinstehen, als auch die Petition, dass beides Grundlage der Sachverständigenanhörung (...) sinnvoller ist. Dass wir uns nicht nur mit Betriebszeitenregelungen beschäftigen, sondern mit der gesamten (...) an Themen!)

Das ist ein guter Hinweis. Dann nehmen wir das genauso mit auf. Dann würden wir die Kenntnisnahme zurücknehmen und den Bericht noch einmal für die Sachverständigenanhörung weiter als Grundlage nehmen.

Ich ... müssten wir das einmal abstimmen. Wer ist dafür, dass wir den Punkt also damit vertagen und ihn als Grundlage für die Sachverständigenanhörung nehmen, den bitte ich um das Handzeichen. – Die Gegenprobe. – Enthaltungen? – Frau Nielsen, das war einstimmig bei Abwesenheit der FDP.

Zu TOP 3)

Vorsitzende: Gut, ich hatte den Tagesordnungspunkt 3 nun schon begonnen, ich glaube nicht, dass ich den noch einmal wiederholen muss. Herr Thering, mögen Sie den Antrag für die CDU vorstellen?

Abg. Dennis Thering: Ja, das mache ich gern, kurz und knapp. Der Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten hat ja gezeigt, dass die meisten Beschwerden von den Bürgerinnen und Bürgern kommen, die außerhalb der Fluglärmschutzzonen wohnen. Deshalb zeigt sich ja auch, dass hier auf jeden Fall dringender Handlungsbedarf ist. Deshalb ist es richtig und wichtig, dass auch von Fluglärm betroffene Bürgerinnen und Bürger, die außerhalb der geltenden Fluglärmschutzzonen wohnen, Anspruch auf Zuschüsse für bauliche Lärmschutzmaßnahmen erhalten, weil, bekanntlicherweise macht der Fluglärm auch nicht an den Fluglärmschutzgrenzen halt. Ich glaube, Herr Schwartz war das, der hat auch deutlich gesagt, dass das kein Ersatz für aktiven Lärmschutz ist, sondern da müssen wir natürlich in erster Linie ran, das soll das Ganze nur verstärken und für weniger Lärmschutz sorgen.

Aber da wir ja so gut in der Expertenanhörung sind, würde ich den Vorschlag machen oder auch beantragen, dass wir den Antrag verschieben, heute gar nicht groß darüber diskutieren, sondern uns erst einmal die Experten auch zu dem Antrag anhören und wir unter der Voraussetzung hier über den Antrag dann auch beschließen können.

Vorsitzende: So, dann gucke ich einmal in die Runde. Ich sehe sogar Nicken dazu. Noch mehr Nicken. Darf ich ganz kurz fragen, wer stimmt der Vertagung des Antrags zu? – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Bei Abwesenheit der FDP ist das einstimmig.

Dann können wir auch den Tagesordnungspunkt 3 verlassen.

Ich würde vorschlagen, dass wir jetzt auch das Wortprotokoll schließen. Ich glaube nicht, dass wir für die Kennzahlenberatung noch ein Wortprotokoll brauchen. Aber bis dato hatten wir ein Wortprotokoll. Also, Frau Nielsen, das Wortprotokoll ist hiermit geschlossen.

Zu TOP 4)

Eingangs erklärte die Ausschussvorsitzende, dass für alle Fachausschüsse angeraten worden war, sich vor den Haushaltsberatungen zum kommenden Doppelhaushalt 2019/2020 mit den Kennzahlen und deren Aussagekraft zu beschäftigen.

Der Ausschuss für Umwelt und Energie beschloss sodann bei Abwesenheit der FDP einstimmig die Selbstbefassung mit dem Thema „Revision der Kennzahlen im Einzelplan 6.2 (Behörde für Umwelt und Energie)“.

Die Vertreterinnen und Vertreter des Senats bestätigten, dass es ein Schreiben der Finanzbehörde gebe, in dem die Behörden aufgefordert würden, sich im Rahmen der Aufstellung des nächsten Doppelhaushalts mit den Kennzahlen zu befassen. Anlass für dieses Vorgehen, so vermuteten sie, sei die Drucksache 21/9801 mit dem Titel „Weiterentwicklung des Hamburger Haushaltswesens – Gesetzentwurf“. In dieser einstimmig beschlossenen Drucksache gehe es vornehmlich um eine Veränderung des Berichtswesens, deren Umsetzung bereits im Halbjahresbericht 2017 zum Tragen gekommen sei. Für die Aufstellung des Haushaltsplans 2019/2020, erklärten sie, seien darüber hinaus weitere Änderungen bei den Kennzahlen vorgesehen, mit dem Ziel, den Haushaltsplan künftig übersichtlicher und besser lesbar zu gestalten. In diesem Zuge solle das Berichtswesen dahingehend modifiziert werden, dass der Haushaltsplan 2019/2020 nur noch haushaltsrelevante Kennzahlen enthalte. Aus diesem Grund habe die Finanzbehörde zunächst erst einmal bezogen auf die haushaltsrelevanten Kennzahlen Kriterien aufgestellt, die mit den haushaltspolitischen Sprechern diskutiert worden waren. In einem weiteren Schritt seien die derzeit im Haushaltsplan enthaltenen Kennzahlen einem sogenannten Twinning unterzogen worden, im Zuge dessen zufällig ausgewählte, nicht fachlich miteinander verknüpfte Behörden gegenseitig ihre Kennzahlen auf Verständlichkeit und Plausibilität geprüft hätten. Die BUE habe dabei als Twinning-Partner die Behörde für Schule und Berufsbildung zugewiesen bekommen gehabt, woran deutlich werde, dass dieses Verfahren nicht auf Fachwissen, sondern vor allem auf gesunden Menschenverstand abziele. Daraus abgeleitet würden derzeit die Ergebnisse der Twinning innerhalb der Behörden fachlich weiter bearbeitet. Erste überschlägige Ergebnisse der Betrachtungen würden im Folgenden der Finanzbehörde mitgeteilt, die wiederum ihr Feedback den haushaltspolitischen Sprechern, dem Haushaltsausschuss, übermitteln werde. Dieses Verfahren sei, erklärten die Vertreterinnen und Vertreter des Senats, im Übrigen auch Teil des Petitums des Bürgerschaftsbeschlusses, auf den sie bereits Bezug genommen hatten. Die haushaltsrelevanten Kennzahlen müssen systembedingt bereits Anfang 2018 feststehen, damit sie in das Aufstellungsverfahren der Finanzbehörde einfließen können.

Die sogenannten Fachkennzahlen hingegen, die wenig ressourcenbegründend seien, aber von besonderer fachpolitischer Bedeutung, müssten zunächst genauer betrachtet werden, um dann gemeinsam mit der Politik, dem Fachausschuss zu entscheiden, ob diese Fachkennzahlen künftig weiter, wenn auch in einem gesonderten Fachkennzahlenberichtswesen, berichtet werden sollen, so, wie in o.g. Drucksache beschrieben, jeweils zum Halbjahr und mit der Haushaltsrechnung zum Jahresende, wobei, äußerten sie zuversichtlich, auch eine Verständigung auf andere Rhythmen der Berichterstattung denkbar sei. Letztlich gäbe es dann künftig zwei parallel laufende Kennzahlenberichte: Ein streng am Haushaltsplan orientiertes Berichtswesen wie bisher, und eines, das die fachpolitisch bedeutsamen Kennzahlen beinhalte. Der Schwerpunkt der Beratung der Fachkennzahlen liege demzufolge nach künftig im Fachausschuss, der Schwerpunkt der Beratung der haushaltsrelevanten Kennzahlen, soweit sie nicht fachlich auch für den jeweiligen Fachausschuss von Interesse seien, beim Haushaltsausschuss.

Sie schlossen ihre Ausführungen mit dem Hinweis, dass die überarbeitete Struktur mit Beginn des Haushaltsjahres 2019 starten solle.

Die CDU-Abgeordneten resümierten, dass sie verstanden hätten, dass die haushaltsrelevanten Zahlen erhalten bleiben müssten. Vor dem Hintergrund der Unmenge an Informationen, die ihnen regelmäßig zugetragen würden, begrüßten sie den Ansatz, eine deutliche Vereinfachung des Berichtswesens anzustreben, ausdrücklich.

Die Voraussetzungen, die sie an Kennzahlen stellen würden seien Messbarkeit und Kontinuität bei der Ermittlung und den Berechnungsgrundlagen. Letzteres sei insbesondere deshalb wichtig, um eine Vergleichbarkeit der Kennzahlen sicherzustellen.

Neben den vielen Kennzahlen, die rein informatorischen Charakter hätten, seien vor allem die Kennzahlen mit Steuerungsrelevanz für sie von Interesse.

Verfahrenstechnisch könnten sie sich nunmehr Gedanken machen, welchen Kennzahlen geändert, neu eingeführt oder abgeschafft werden sollen. Effektiver fänden sie jedoch, wenn die Fachbehörde diese Vorarbeit leiste, und den Ausschuss zum Beispiels in Berichtsform über das Erarbeitete informiere.

Die Anregung der CDU-Abgeordneten griffen die Vertreterinnen und Vertreter des Senats auf. Nachdem sie die Kennzahlen anhand der Vorgaben der Finanzbehörde überarbeitet hätten, würden sie den Ausschuss für Umwelt und Energie über das Ergebnis informieren.

Den vorgenannten Verfahrensvorschlag begrüßten die SPD-Abgeordneten ebenfalls, baten jedoch darum, zu berücksichtigen, dass die Fachbehörde vom zeitlichen Ablauf so rechtzeitig im Ausschuss berichte, dass dieser noch die Möglichkeit habe, sich inhaltlich einzubringen, sodass die Kennzahlen gegebenenfalls nochmals modifiziert werden könnten.

Eine Berichterstattung im Ausschuss sei, äußerten die Vertreterinnen und Vertreter des Senats, zum Beginn des 2. Quartals 2018 realistisch.

Die vorgeschlagene Vorgehensweise wurde ebenfalls von der GRÜNEN-Abgeordneten unterstützt. Dabei, betonte sie, sei ihr vor allem auch wichtig, dass die Vertreterinnen und Vertreter des Senats im Rahmen ihres Berichts aufzeigen, welche Kennzahlen haushaltsrelevant, und welche fachpolitisch von Bedeutung seien. Darüber hinaus wollte sie auch wissen, welche Kennzahlen neu gebildet, und welche abgeschafft würden.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE schloss sich seinen Vorrednerinnen und Vorrednern an, und befürwortete das geplante Vorgehen.

Die Ausschussvorsitzende berichtete, dass die Herangehensweise in anderen Ausschüssen vom soeben vereinbarten Vorgehen abweichen würde. Im Schulausschuss beispielsweise werde nicht der Senat über die künftigen Kennzahlen samt Änderungen und Streichungen berichten, sondern der Ausschuss werde die Kennzahlen durcharbeiten, und einen Vorschlag unterbreiten.

Sie betonte, dass sie das vorgeschlagene Verfahren für den Ausschuss für Umwelt und Energie gut hieß, bat jedoch inständig darum, so rechtzeitig zu berichten, dass seitens des Ausschusses noch Steuerungsmöglichkeiten bestünden.

Auf die Frage der Ausschussvorsitzenden, auf welcher Grundlage der Senat berichten werde, erwiderten die Vertreterinnen und Vertreter des Senats, dass die Finanzbehörde empfohlen habe, den Bericht im Rahmen eines Briefes an die Präsidentin der Bürgerschaft zu erstatten.

Die Ausschussvorsitzende schloss die Beratung mit der Information, dass die Selbstbefassung bis auf weiteres nicht abgeschlossen werde, um den angekündigten Bericht des Senats zu Beginn des 2. Quartals 2018 noch miteinzubeziehen.

Zu TOP 5)

Anhörung zu den Drucksachen 21/10746, 21/10688 und 21/10554

Es bestand Einvernehmen, die unter TOP 1 beschlossene Anhörung nach § 58 Absatz 2 GO auf die TOP's 2 und 3 auszuweiten, und diese am 22. Februar 2018 vorzunehmen. Der Schlüssel für die Benennung wurde dabei einstimmig, bei Abwesenheit der FDP, auf 4:1:1:1:1:1 festgelegt, wobei die SPD im Sinne der Übersichtlichkeit gebeten wurde, sich zu überlegen, ob sie nicht auch mit der Benennung von weniger als vier Auskunftspersonen einverstanden wäre. Angesichts der Gewichtigkeit des Themas wurde der Kaisersaal als adäquate Räumlichkeit für die Anhörung vorgeschlagen (red. Anm.: Der Raum ist bereits für die Anhörung gebucht.). Ein Fragenkatalog wurde seitens der Ausschussmitglieder für nicht erforderlich erachtet.

Termin

Die nächste Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Energie ist für Freitag, den 19. Januar 2018 vorgesehen.

Birgit Stöver (CDU)
(Vorsitz)

Michael Kruse (FDP)
Anne Krischok (SPD)
(Schriftführung)

Jana Nielsen
(Sachbearbeitung)

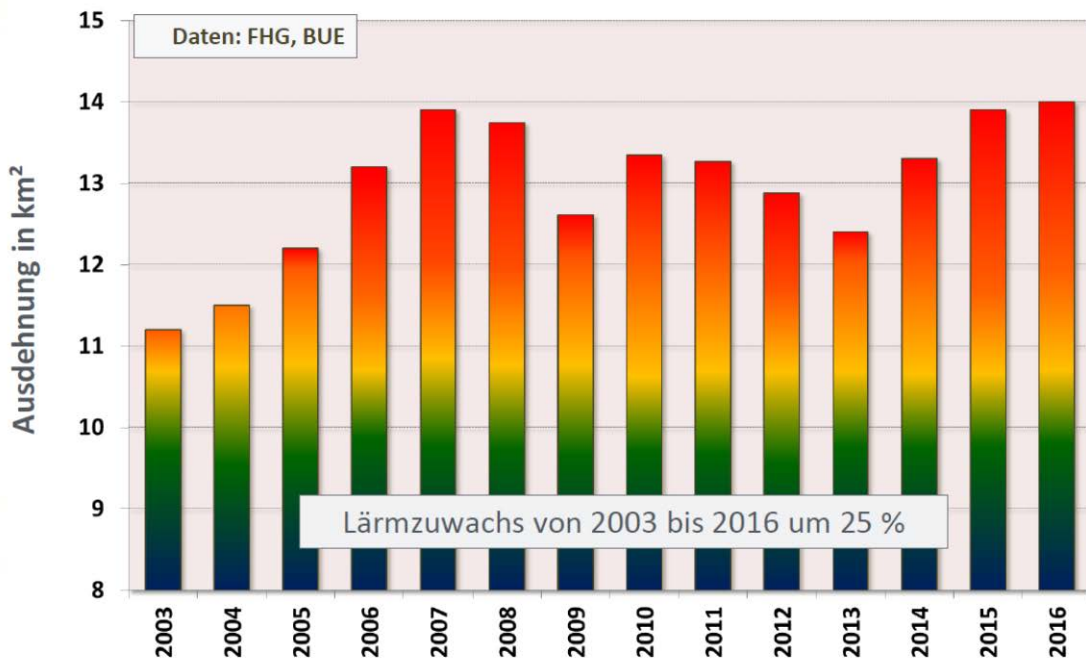


Nachts ist Ruhe.

Fair für alle, gut für Hamburg



Fluglärmt Teppich (62 dB(A)-Leq₃-Dauerschallisophone)



Fluglärmkontingent: 20,4 km² (festgelegt 1998)



Bedeutung der ersten Nacht(rand)stunde

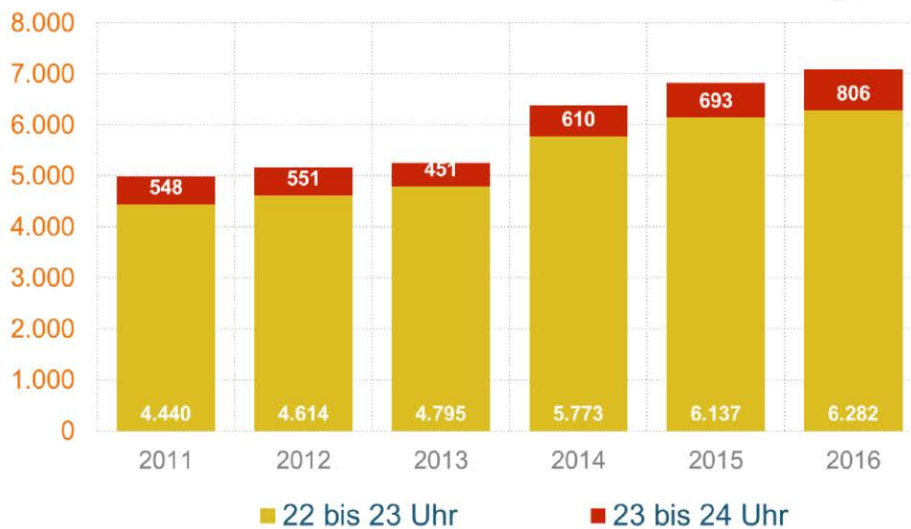
- SRU: Schutz der gesamten Nachtzeit (22- 6 Uhr)
- UBA: Nächtliche Betriebsbeschränkungen ab 22 Uhr sinnvoll
- Ärztekammer Rheinland-Pfalz: Nachtflugverbot von 22 – 6 Uhr
- Bundesverwaltungsgericht: zumindest abnehmende Belastung ab 22 Uhr rechtlich geboten

Quellen:

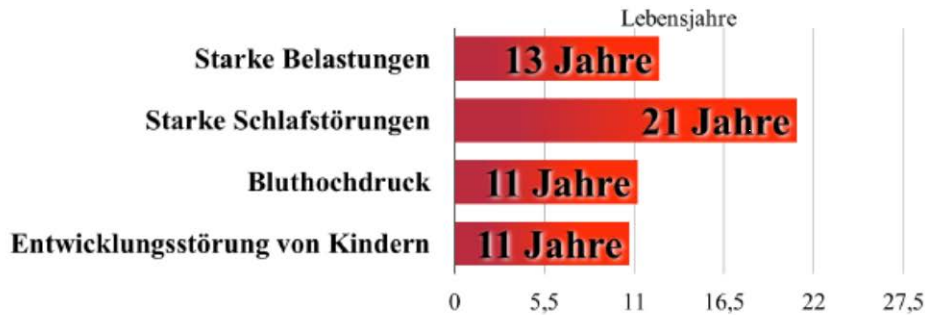
- http://www.umweltat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2012_2016/2014_03_KF_Fluglaerm.pdf?__blob=publicationFile
- <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrs-laerm/fluglaerm#textpart-2>
- http://www.rhein-main-institut.de/docs/2012-10-12_Pressemitteilung_nach_Fluglaerm-Symposium.pdf
- Entscheidung: Bundesverwaltungsgericht 4 B 39.15; Rn 27



Nachtflugbewegungen 22:00 bis 24:00



Fluglärm kostet Lebensjahre

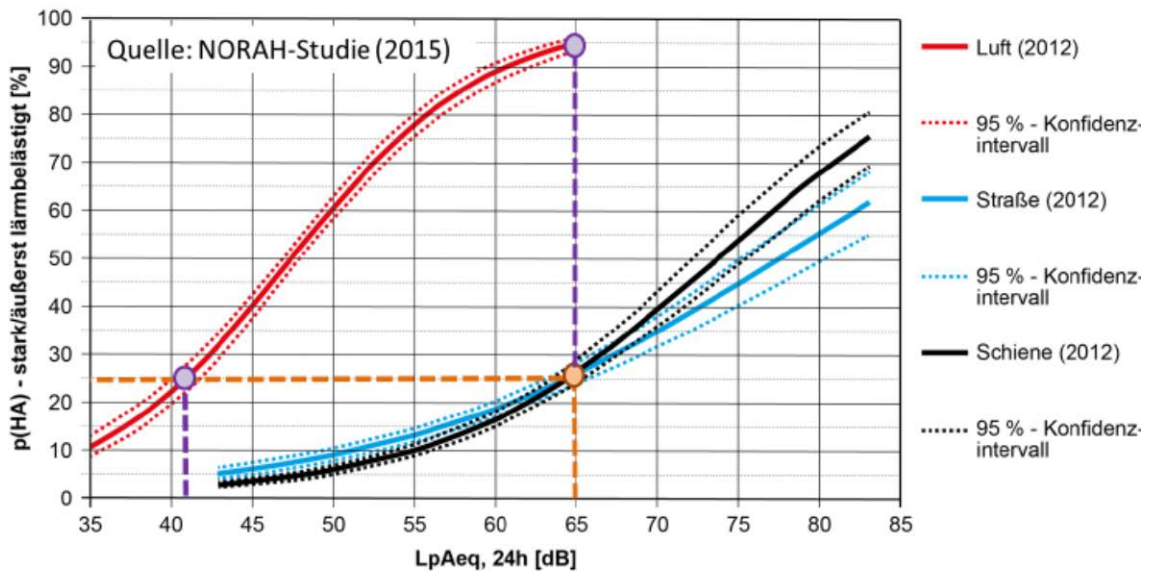


Die Belastungen durch den Fluglärm und Flugdreck (besonders Ultrafeinstaub) führen zu laut WHO zu Verlusten an gesunden Lebensjahren.

Quellen: <http://www.euro.who.int/de/data-and-evidence/interactive-atlases/atlasses-of-burden-of-disease> <https://de.wikipedia.org/wiki/DALY>



Fluglärm belastet am stärksten



Fluglärm wird als wesentlich störender als Straßen- und Schienenlärm wahrgenommen!



Verhältnis Passagiere / Flugbewegungen



Abb. 1 Entwicklung Gesamflugbewegungen

Fluglärmklassen am „Helmut Schmidt“-Flughafen

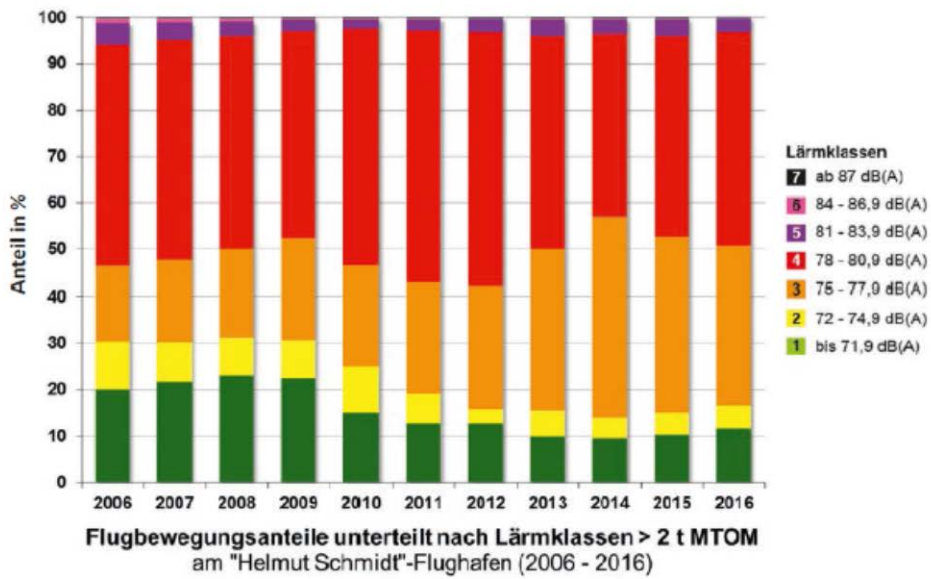


Abb. 3: Entwicklung der Lärmklassenanteile am Hamburger Flughafen „Helmut Schmidt“ in den Jahren 2006 bis 2016

nd für
it und
chutz
umweltschland

Arbeitsplätze am Standort Hamburg-Fuhlsbüttel und deren Abhängigkeit von der Betriebszeit

Angaben: FHG & eigene Auswertung

| BEREICH | Beschäftigte rund um den Flughafen | | STAND 2016 |
|---------------------------|--|---|---------------|
| | davon ggf. durch Nachtflugverbot gefährdet | davon betriebszeitenabhängig | |
| FHG-Gruppe | 0 | Bodenverkehrsdienste: 840 | 1.908 |
| Lufthansa-Basis | 0 | | 7.500 |
| Luftfahrtunternehmen | ca. 50 | offiziell anerkannte Betroffene in den bestehenden Fluglärmschutzzonen (1, 2, Nacht): 55.000 Bürgerinnen und Bürger ! (inoffiziell mind 100.000) | 796 |
| Behörden | 0 | | 602 |
| Andere (???) Plaza = 0 | ca. 125 | | 4.194 |
| Gesamt | ca. 175 Arbeitsplätze | | 15.000 |

Die Reduzierung der täglichen Betriebszeit von 17 auf zukünftig 16 Stunden (d.h. 6 %) ist gleichsam zielführend wie verhältnismäßig!



Hamburg, Rathausplatz am 19. September 2017

werktags von 22 Uhr bis 6 Uhr



Übergabe von 12.700 offiziell anerkannten Unterschriften für die Einführung des Nachtflugverbotes



sonn- und feiertags von 22 Uhr bis 8 Uhr



Anlage 2

**BUND-Volkspetition für die Einführung eines
Nachtflugverbotes am innerstädtisch gelegenen Hamburger
Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ werktags von 22 Uhr
bis 6 Uhr sowie sonn- und feiertags von 22 Uhr bis 8 Uhr**



Start der Volkspetition „Nachts ist Ruhe - Fair für alle, gut für Hamburg“
am 1. März 2017 im Terminal 1 des „Helmut Schmidt-Airports“



Lärm kontra Schlaf

- Der Begriff „Lärm“ stammt von „Alarm“, welcher auf das italienische Wort all'arme (zu den Waffen) zurückgeht
- Lärm stellt eine **nichtstoffliche Umweltverschmutzung** dar
- **Fluglärm raubt** den Betroffenen **gesunde Lebensjahre**, Fluglärm **lässt Kinder schlechter lernen**, Fluglärm **mindert den Wert des Eigentums**
- **Fluglärm spaltet die Gesellschaft** in die Masse der Nutznießer und die Minderheit der Leidtragenden
- Während das **Schlafbedürfnis** eines **Erwachsenen** bei **ca. acht Stunden** pro Nacht liegt, benötigen **Säuglinge täglich 14 bis 17 Stunden** Schlaf für ihre gesunde Entwicklung
- Bedeutsam ist, dass das persönlich unterschiedlich ausgeprägte **Schlafbedürfnis konstitutionell vorgegeben** ist, d.h. nicht willentlich ausgeschaltet oder längerfristig ignoriert werden kann, ohne dass der Organismus Schaden erleidet
- Als **Schlafmangel** bezeichnet man den kumulativen Effekt von zu wenig Schlaf. Schlafmangel **beeinträchtigt das Immunsystem** und **beeinflusst negativ den Stoffwechsel - Fluglärm macht krank !**



Gesundheit wichtiger als Mobilitätsinteresse

- **Acht von zehn Hamburgerinnen und Hamburgern nutzen den Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“, ohne selbst vom Lärm und Dreck betroffen zu sein**, den dieser durch seinen Betrieb erzeugt
- **Durchschnittlich fliegt jeder Hamburger (w/i/m) drei- bis viermal pro Jahr**
- **Zwei von drei Passagieren** nutzen den Flughafen zu **privaten Zwecken**, d.h. sie fliegen in ihrer **Freizeit**
- Ein **Bedürfnis** hat eine intrinsische (d.h. sich selbst generierende) Relevanz. Beispiele hierfür sind **Hunger, Durst** und **Müdigkeit**. Hieraus entstehen die Bedürfnisse zu essen, zu trinken und zu schlafen
- Im Gegensatz dazu ist das bloße **Interesse** an etwas zu sehen. Dieses wird gesteuert durch eine **individuelle Veranlagung** in Kombination mit **gesellschaftlicher Prägung** und maßgeblich gelenkt durch **äußere Stimulationen** (z.B. Werbung, Preisgestaltung)
- **Preisgetriebenes Mobilitätsinteresse** anstelle von Mobilitätsbedürfnis !
- Es gibt ein **Grundrecht auf körperliche und seelische Unversehrtheit**, aber **kein Recht auf Mobilität zu jeder Tages- und Nachtzeit !**



Regelkunde

- Um das gedeihliche **Miteinander von Menschen** mit unterschiedlichen Interessenslagen in einer Gesellschaft zu ermöglichen, bedarf es **Regeln**
- Als (gesetzliche) **Regelung** festgeschrieben bilden **Regeln** zusammen mit ihren **Ausnahmen** einen verbindlichen Rahmen für das **gewogene Verhalten aller Mitglieder einer Gesellschaft**, beispielsweise eines (Stadt-)Staates
- Bei der **Justierung von Regel und Ausnahme** kommt es auf das **quantitative und qualitative Verhältnis** zueinander an
- Die juristische Methodenlehre beschreibt mit dem **Grundsatz „singularia non sunt extendenda“** (lat.), dass Ausnahmeregelungen eng auszulegen sind
- So ist sowohl dem Wortsinn und der systematischen Einordnung als auch dem historischen Hintergrund und dem **Zweck einer Regelung** nach darauf zu achten, dass ein Sachverhalt genau die **Voraussetzungen der Ausnahme** erfüllt, um als solche behandelt zu werden
- Der gesunde Menschenverstand ergänzt, dass **Ausnahmen nach Art und Umfang deutlich geringer als der Regelfall** ausfallen müssen, um Ausnahmen im eigentlichen Sinn zu bleiben – anderenfalls würden sie an die Stelle der Regel treten



Nachtflugbeschränkungen (1971)

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

19. Jahrgang

Frankfurt (Main), 14. Oktober 1971

Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg

Hamburg, den 15. September 1971
VT/764.530-3/3

Für den Flughafen Hamburg gelten folgende neue örtliche Flugbeschränkungen:

- Luftfahrzeuge dürfen von 2200 bis 0500 MGZ weder starten noch landen.

Dies gilt nicht für die Fälle, in denen der Flughafen Hamburg als Not- und Ausweichflughafen benutzt wird sowie — nach näherer Bestimmung durch die Genehmigungsbehörde — für den Nachtluftpostdienst der Deutschen Bundespost.

Bei Verspätungen gilt eine Ausnahmegenehmigung vom Nachtflugverbot als erteilt, wenn Landung oder Start vor 2300 MGZ abgewickelt werden können.

Das Amt für Hafen, Schifffahrt und Verkehr (Telefon: 591 00 348 — Durchwahl) kann im Einzelfall darüber hinaus insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

23 Uhr bis 6 Uhr

- Für die Benutzung der Start- und Landebahnen gelten folgende Bestimmungen:

Von 0600 bis 2100 MGZ:

7 Uhr bis 22 Uhr

a) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand dieser Startbahn, dazu zwingen. Kann auf Grund der Verkehrslage Bahn 34 nicht benutzt werden, ist auf Bahn 05 oder 23 auszuweichen.

b) Für Landungen ist Bahn 34 nicht zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand der Landebahnen 05/23 dazu zwingen.

Von 2100 - 0600 MGZ:

22 Uhr bis 7 Uhr

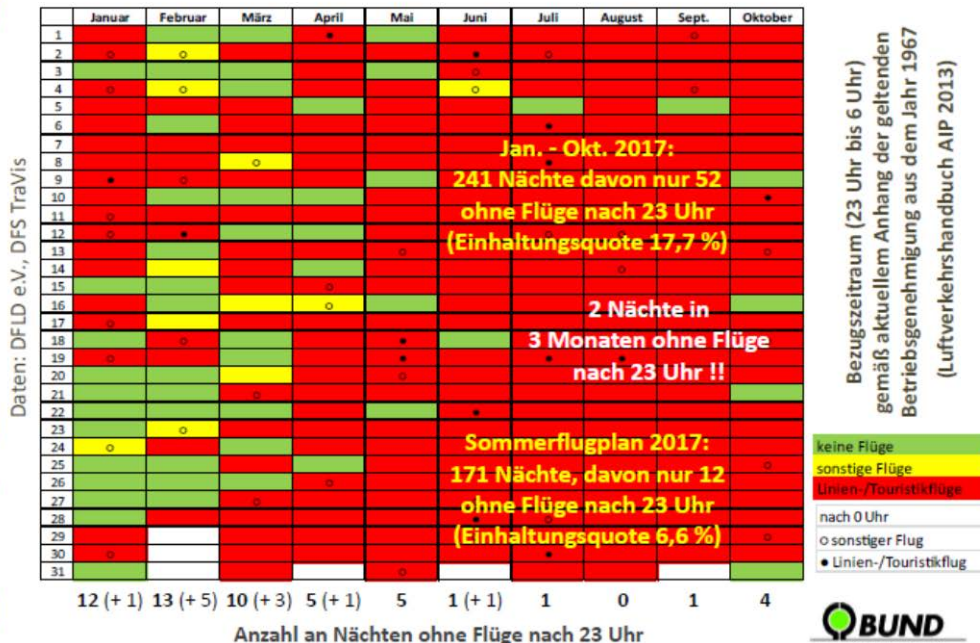
c) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur unter den Voraussetzungen der Ziffer 2b) zulässig.

d) Für Landungen ist Bahn 16 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die nur das Instrumentenanflugverfahren zur Landebahn 16 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen der Ziffer 2b) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrs- und Betriebslagen.

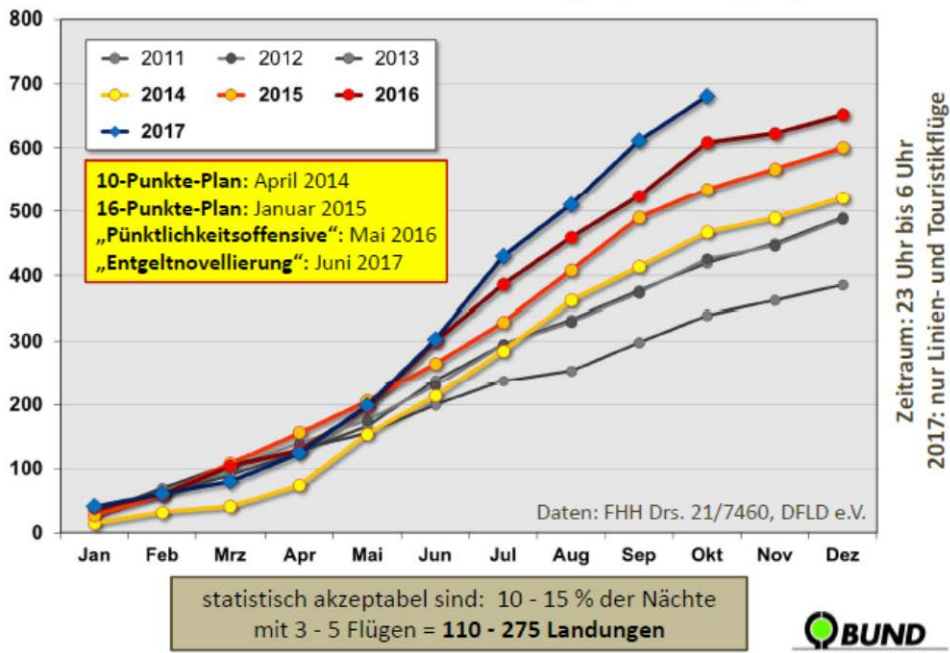
Die offizielle Betriebszeit endet um 23 Uhr. Dies hat die Regel darzustellen.
In Ausnahmefällen kann es zu einem Flugbetrieb auch nach 23 Uhr kommen



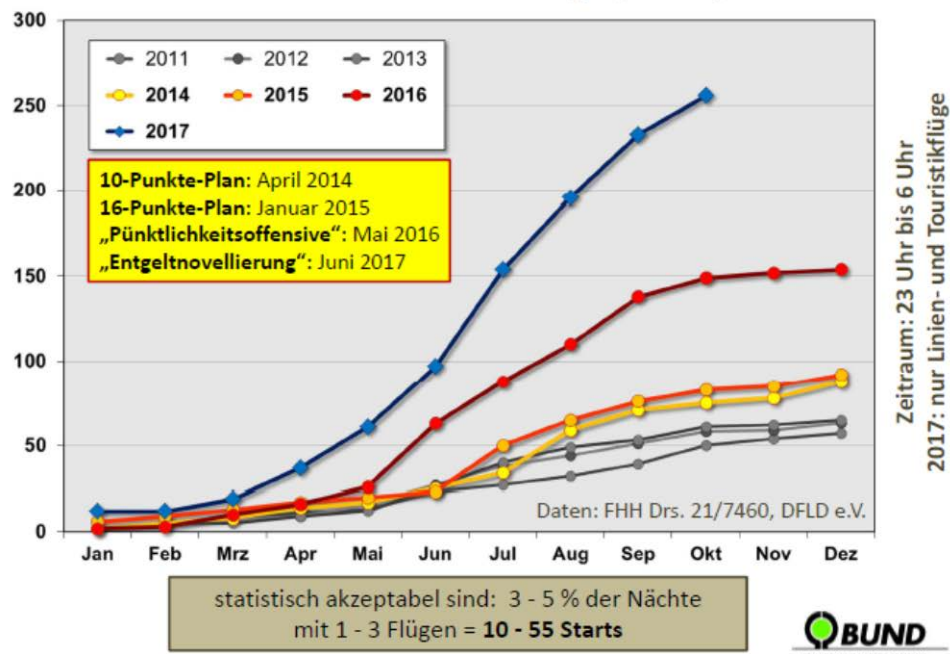
Qualitative Missachtungen der Nachtflugbeschränkungen (Januar - Oktober 2017)



Quantitative Missachtungen der Nachtflugbeschränkungen Jahres-Summenkurven der Nachtflüge (Landungen)



Quantitative Missachtungen der Nachtflugbeschränkungen Jahres-Summenkurven der Nachtflüge (Starts)



„Malusflieger 2016“

Bildquelle:
Wikipedia;
Ken Fielding

1. Rang: **AB7633**
73 Nachtflüge zwischen 23 - 24 Uhr



Bildquelle:
Wikipedia;
Alec Wilson

easyJet



2. Rang: **EZY5346**
50 Nachtflüge zwischen 23 - 24 Uhr

Bildquelle: Wikipedia; Alec Wilson

Air Berlin

Eurowings



3. Rang: **EW4349**
34 Nachtflüge zwischen 23 - 24 Uhr

Drei von vier verspätete Starts und Landungen nach 23 Uhr werden durch Billigflieger (Low Cost & Low Fare Carrier) generiert !



10-Punkte-Plan zur Belastungsreduzierung (2014)

Beschluss der Hamburgischen Bürgerschaft: „Der Senat wird ersucht, eine **sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten** sicherzustellen und gegenüber den Fluglinien auf eine **weitere Reduzierung der Verspätungen und Ausnahmen** hinzuwirken“

Dr. Andreas Dressel (SPD): „Wir sollten keinen Parteienstreit um unseren **Stadtflughafen** führen, hier geht es nur mit einem **vernünftigen Interessenausgleich**“

Birgit Stöver (CDU): „Die CDU spricht sich in der Konsequenz für eine **Veränderung der Prioritätensetzung** aus, der Schutz der Anwohner muss vor wirtschaftlichen Belangen stehen, denn **Lärm macht krank**“

Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE): „Entscheidend ist, dass der Senat auf eine **strenge Einhaltung der Betriebszeiten** hinwirkt“

Dr. Kurt Duwe (FDP): „Mit **optimierten Landeanflügen** und den bereits avisierten **leiseren Flugzeugen** ist zu erwarten, dass auch die Vorgaben der Europäischen Lärmschutzrichtlinie erfüllt werden können“



16-Punkte-Plan zur Belastungsreduzierung (2015)

Beschluss der Hamburgischen Bürgerschaft: „Vor dem Hintergrund der notwendigen **Akzeptanz für den innerstädtischen Flughafen** in Fuhrsbüttel werden alle mit der Umsetzung dieses Ersuchens befassten Stellen gebeten, die Aufträge des Ersuchens umzusetzen“

Frank Horch (Wirtschaftssenator): „Der auf Betreiben des Senats intensivierte **Dialog mit den Fluglärmbeeinträchtigten** und den Nachbargemeinden wird zukünftig im Rahmen einer vertrauensvollen und konstruktiven Zusammenarbeit in der **Allianz für Fluglärm** fortgeführt werden können. Die Bürgerbeteiligung wird durch einen **Zuwachs an öffentlich verfügbaren Informationen** und neue Foren in den betroffenen Stadtteilen konsequent gestärkt“

Jens Kerstan (Umweltsenator): „Unser Ziel ist es, die **Lärmbelastung** für die Hamburgerinnen und Hamburger **durch den Flughafen so gering und so erträglich wie möglich zu gestalten**. Ich freue mich, dass es gelungen ist, über den 16-Punkte-Plan hinaus zusammen mit dem Flughafen eine **Pünktlichkeitsoffensive** mit den Airlines zu vereinbaren. Zusammengenommen werden die Maßnahmen für viele Bürgerinnen und Bürger eine **spürbare Entlastung** bringen“



Appell an die Hamburgische Bürgerschaft



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 !

