

26. April 2016

Kooperation für mehr Fluglärmenschutz:

Hamburg Airport und Airlines starten Pünktlichkeitsoffensive

Gemeinsame Erklärung zum Abbau von Verspätungen nach 23 Uhr unterzeichnet

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

Zum Schutz der Anwohner: Nachtbeschränkungen einhalten

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

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

Pünktlichkeitsoffensive: neun Punkte für wirksamen Lärmschutz

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

Höhere Entgelte für verspätete Starts oder Landungen

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

Mehr Passagiere pro Flug und eine bessere Auslastung der Flugzeuge

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

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

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

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

Ihr Pressekontakt am Flughafen:

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

Gemeinsame Erklärung

zum

Abbau von Verspätungen nach 23 Uhr

am

Hamburg Airport

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

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

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

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

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

1. Vorhalten von zusätzlichen operationellen Reserven im Netzwerk

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

2. Monitoring der Blockzeiten (Flugplanzeiten)

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

3. Sprinter-Flüge

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

4. Schnellere Abfertigung

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

5. Höhere Priorität bei verspäteten Flügen/Pünktlichkeitsmanagement

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

6. Workshops mit Partnern/Dienstleistern zur Verbesserung von Abläufen

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

- Optimierung der Zusammenarbeit als Beitrag zur Prozessoptimierung bei Verspätungen;

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

7. Erweiterung von Pufferzeiten im Flugplan vor 23 Uhr

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

8. Verlängerung der Bodenzeiten

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

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

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

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

Hamburg, den 26.04.2016

Sina Dietrich, Air Berlin

Hamburg, den 26.04.2016

Moritz Küppers, Air Berlin

Hamburg, den 26.04.2016

Arne Kirchhoff, Condor

Hamburg, den 26.04.2016

Christian Schmitt, Condor

Hamburg, den 26.04.2016

Thomas Haagensen, easyJet

Hamburg, den 26.04.2016

Tjark Giller, Eurowings/ Germanwings

Hamburg, den 26.04.2016

Jörg Neumann, Lufthansa

Hamburg, den 26.04.2016

Michael Eggenschwiler, Hamburg Airport

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

1. Datenfelder des Nachweises:

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

2. Umfang der Erklärungen:

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

3. Form und Fristen:

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