

(Wort-)Protokoll

der öffentlichen Sitzung

des Ausschusses für Umwelt und Energie

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

Sitzungsdatum:	22. März 2018
Sitzungsort:	Hamburg, im SAALHAUS, Trostbrücke 4-6, Hamburg, Reimarus-Saal
Sitzungsdauer:	17:05 Uhr bis 21:57 Uhr (Pause 19:47 – 20:11 Uhr)
Vorsitz:	Abg. Birgit Stöver (CDU)
Schriftführung:	Abg. Dr. Kurt Duwe (FDP)
Sachbearbeitung:	Jana Nielsen

Tagesordnung:

1. Drs. 21/10746 Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen (Bericht Präsident/in der Bürgerschaft)
zusammen mit

Drs. 21/10688 Jährlicher Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten 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)
und

Drs. 21/10554 Für mehr Anwohnerschutz und eine hohe Akzeptanz des Hamburger Flughafens in der Bevölkerung - Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen ausweiten (Antrag CDU)
hier: Anhörung gemäß § 58 Absatz 2 Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft
2. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder des Ausschusses für Umwelt und Energie

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

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter des Ausschusses für Umwelt und Energie

Abg. Andreas Dressel i.V.f. Dora Heyenn (SPD)
Abg. Michael Kruse (FDP)
Abg. Karl-Heinz Warnholz (CDU)

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

Abg. Dorothee Martin (SPD)
Abg. Ralf Niedmers (CDU)
Abg. Richard Seelmaecker (CDU)
Abg. Dennis Thering (CDU)

IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Umwelt und Energie

Herr Senator	Jens Kerstan
Frau Senatsdirektorin	Dr. Regina Dube
Herr Wiss. Angestellter	Dr. Uwe Schacht
Frau Ltd. Baudirektorin	Dr. Gudrun Pieroh-Joußen

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Herr Staatsrat	Andreas Rieckhof
Frau LRD	Dr. Ina Tjardes
Frau ORR	Dr. Judith Reuter
Herr Geschäftsführer Flughafen Hamburg GmbH	Michael Eggenschwiler

V. Auskunftspersonen

Dr. René Weinandy
Leiter des Fachgebietes „Lärmminderung im Verkehr“
Umweltbundesamt

Regine Barth
Fluglärmschutzbeauftragte Hessen
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Sina Rathgeber-Almási
Thomas Cook Group Airlines
Condor Flugdienst GmbH

Christian Zwiener
Unternehmenszentrale in Langen/Hessen, Umweltmanager
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Mathias Nebbe
Örtlicher Supervisor Tower Hamburg
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Dirk Treber
Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)

Thomas Jühe
Vorsitzender der Fluglärmkommission Frankfurt sowie Bürgermeister der Stadt
Raunheim

Thomas Schäfer
Frankfurt Airport Services Worldwide

Dr. rer. nat. Dipl. Biol. René Schwartz
BAW | Bürgerinitiativen für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein

VI. Sprecher der Volkspetition „Für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen“

Manfred Braasch
Geschäftsführer BUND-Landesverband Hamburg e. V.

VII. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei

Frau Jana Nielsen

VIII. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

ca. 100 Personen

Zu TOP 1

Vorsitzende: So, meine Damen und Herren. Ich darf Sie als Ausschussvorsitzende ganz herzlich zu unserem heutigen Ausschuss für den Ausschuss für Umwelt und Energie begrüßen. Wir haben heute eine Expertenanhörung auf der Tagesordnung und ich begrüße also ganz herzlich die Senatsvertreter – wen habe ich gesehen? – Senator Kerstan, Herrn Rieckhof. Wen habe ich noch gesehen? Ich kann immer meine Liste mir angucken, wer alles da sein sollte. Jawohl, also vom Senat die Vertreter in ... Ja, die begrüße ich also, Herrn Kerstan und Herrn Rieckhof für den Senat. Dann begrüße ich natürlich unsere Experten, da habe ich ... Richtig, da muss ich erst einmal gucken, die Namen kann ich nachher hoffentlich alle lesen, Sie sind sehr weit weg von mir. Das Opernglas brauchen wir noch. Nein, nein, die Experten, die habe ich schon auch auf dem Zettel. Ich begrüße natürlich auch die Öffentlichkeit, schön, dass Sie so viel Interesse an diesem Thema haben. Ich weise gleich am Anfang darauf hin, die ... Funk- und Fernsehen ist ja, glaube ich, schon auch rausgegangen. Fotos dürfen jetzt noch am Anfang der Sitzung gemacht werden, so maximal noch fünf Minuten, und dann würde ich bitten, keine Bildaufnahmen oder Tonaufnahmen mehr vorzunehmen.

Meine Damen und Herren, es wird heute ein sehr spannendes Thema werden. Das Thema Fluglärm beraten wir ja nicht das erste Mal. Und ich würde Sie bitten, dass wir das ganz diszipliniert durchführen, Beifalls- oder Unmutsbekundungen zu einzelnen Meinungen sind nicht gestattet von der Geschäftsordnung her und ich bitte Sie, das zu berücksichtigen. Ich würde dann auch die Kollegen aus den Fraktionen ganz herzlich begrüßen. Wir sind doch eine große Runde, wir sind ja nicht nur der Umweltausschuss, sondern auch der Wirtschaftsausschuss und der Verkehrsausschuss sind zugeladen, also ganz herzlich willkommen, liebe Kollegen. Und bevor wir in die Tagesordnung einsteigen würde ich gern fragen, wird ein Wortprotokoll gewünscht oder wie wollen wir die Protokollierung vornehmen? Hier wird schon genickt, auf der anderen Seite, Wortprotokoll, wird auch genickt. Also, Frau Nielsen, wir würden dann ein Wortprotokoll erstellen wollen. Das erleichtert uns die Sache dann auch ein wenig.

Ja, meine Damen und Herren, dann würde ich tatsächlich ... Wir haben ganz viele Experten und wir sollten sehen, dass wir die Sitzung einigermaßen stringent durchführen. Und ich würde gern am Anfang doch mit den Experten beginnen wollen, um ein Eingangsstatement zu bitten. Ich hatte Ihnen das allen eben schon im Vorfelde gesagt. Und Senator Kerstan hat den Wunsch geäußert, auch noch einen Wortbeitrag dazu beitragen zu dürfen.

Herr Senator, ich würde Sie im Anschluss an die Experten dann sozusagen aufrufen. Ich würde gern ... Ich glaube, die Presseberichterstattung haben wir alle verfolgt und gelesen, aber die neuesten Stände, hatten Sie mich drum gebeten, würde ich Ihnen nach den Eingangsstatements die Möglichkeit geben, dann das Wort zu ergreifen.

So, dann würde ich einmal gucken wollen, wo fangen wir denn an. Genau, das ist Herr ...

Herr Zwiener: Zwiener.

Vorsitzende: ... Zwiener. Das kann ich hier besser lesen tatsächlich, sonst brauche ich das Opernglas. Ich darf Ihnen das Wort übergeben für ein Eingangsstatement. Ich hatte so die Vorstellung von ungefähr fünf Minuten. Herzlichen Dank.

Herr Zwiener: Ja, vielen, vielen Dank für Ihre Einladung und einen schönen guten Abend oder Moin, Moin, wie man hier sagt. Ich komme aus Hessen, aus Langen von der DFS, Deutschen Flugsicherung, und bin dort im Umweltmanagement tätig. Das heißt, wir gucken bundesweit auf jeden einzelnen Flughafen zu den Themen Umwelt, also primär Fluglärm,

und sind dort da DFS-seitig aktiv. Vielleicht zu unserem Auftrag, den die meisten von Ihnen sicherlich kennen, wenn man in das in LuftVG einmal reinschaut, Paragraf 27 c, da steht drin, dass die Flugsicherung Flugzeuge sicher und auch flüssig abwickeln muss oder die Abwicklung muss eben sicher und auch flüssig erfolgen. Das ist unser, sagen wir einmal, hoheitlicher Auftrag, der Bundesauftrag, den wir hier tragen, den wir auch sicherstellen müssen. Das heißt, sicher und auch flüssig, Flugzeuge dürfen nicht zu nahe kommen oder sich nicht zu nahe kommen, sie müssen letztlich Staffelungsabstände einhalten, feste Staffelungsabstände und sie dürfen beim Start oder bei der Landung nicht zu nah an irgendwelche, ich sage jetzt einmal, Hochhäuser oder irgendwelche Türme kommen. Also das ist letztlich unser Auftrag. Flüssig bedeutet, ohne große Umwege, möglichst pünktlich fliegen, das ist unser großes Ziel, die Flugzeuge also auf möglichst kurzem Wege von A nach B zu führen. Da fällt mir eine Zahl ein, im letzten Jahr war die Abweichung von unserer Optimal- oder, sprich, kürzesten Flugroute deutschlandweit pro Flug bei 3,6 Kilometer. Das heißt, besser geht es faktisch nicht. Die Flugzeuge fliegen bereits heute schon auf dem kürzesten Weg, den wir bereitstellen können, und kommen entsprechend auch eben pünktlich an.

Neben mir sitzt ein Fluglotse, er wird sich gleich noch vorstellen, der sich hier vor Ort dann sehr gut auskennt. Wie gesagt, ich komme aus Langen, wir gucken bundesweit auf die einzelnen Flughäfen drauf. Und das sollte es von meiner Seite erst einmal gewesen sein. – Herzlichen Dank.

Vorsitzende: Ganz herzlichen Dank, auch für die Konsequenz des kurzen Eingangsstatements. Herr Nebbe als Nächstes, bitte.

Herr Nebbe: Ja, schönen guten Abend. Mein Name ist Mathias Nebbe. Ich bin tatsächlich hier im Tower Hamburg aktiv als Fluglotse und als Supervisor, insgesamt schon 33 Jahre Fluglotse, mit Erfahrung hier in Hamburg seit 1991. Mir ist dieser Flughafen inzwischen sehr ans Herz gewachsen und ich bin in meiner Funktion als Supervisor auch für Verfahrensplanung, Safety-Fragen, Safety-Management oder auch für alle Kapazitätsfragen zuständig. Ich kann eigentlich dem gar nicht so viel hinzufügen, das ist klar, diese geordnete, sichere und vor allen Dingen flüssige Abwicklung des Luftverkehrs ist unser Aufgabengebiet, das ist unser gesetzlicher Auftrag und ich kann immer wieder nur berichten, das liegt jedem einzelnen Fluglotsen, und so sind Fluglotsen eigentlich gepolt, sehr, sehr am Herzen. Mehr bleibt eigentlich jetzt gar nicht zu sagen. Ich erhalte weiterhin die Lizenzen hier, auch als Fluglotse, auch in meiner Funktion als Supervisor, und sitze auch so, trotz allem, trotz aller Aufgaben die ich habe, pro Tag mindestens noch einmal für zwei, drei Stunden auf dem Tower. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Herzlichen Dank. Ist ja toll, wie Sie die Zeiten einhalten. Aber als Nächstes habe ich dann Frau Rathgeber-Almási.

Frau Rathgeber-Almási: Ja, auch ich bedanke mich für die Einladung. Mein Name ist Sina Rathgeber-Almási. Ich bin bei Thomas Cook Group Airlines zuständig für den Bereich Governmental Affairs und darf hier heute auch die Condor vertreten, die zu den Thomas Cook Airlines gehört. Die Condor hat mittlerweile über 60 Jahre Tradition im deutschen Ferienflug. Wir sind eine Traditionsairline in Deutschland. In Hamburg fliegen wir im Moment im Sommer, in diesem Sommerflugplan haben wir 51 wöchentliche Verbindungen zu über 15 touristischen Destinationen, vorwiegend die schönen Urlaubsregionen am europäischen Mittelmeer. Wir werden hier im Sommer in Hamburg vier Flugzeuge stationieren, eine Boeing 757, zwei A321 und A320, soweit ich das weiß.

Die Condor hat ihre Heimatbasis in Frankfurt, am Flughafen Frankfurt, wo auch unsere ganze Langstreckenflotte stationiert ist. Und die Kollegen vom Flughafen Frankfurt sind ja heute auch da. Und das Thema, wie gehen wir mit Fluglärm in der Region um, welche Verantwortung haben die einzelnen Beteiligten, auch seitens der Luftverkehrsindustrie, ist

uns ein bekanntes Thema. Wir sind ein engagierter Partner in Sachen Lärmschutz, an allen Flughäfen, wo wir in Deutschland fliegen, wo wir auch stationiert sind. Unsere Crews wohnen meist noch in der Region, wo unsere Flughäfen und unsere Heimatbasen auch sind. Wir haben in Frankfurt sehr intensiv auch dort mit Vertretern der Politik und natürlich auch Vertretern des Flughafens gemeinsam an vielen unterschiedlichen Programmen gearbeitet und wir sind auch hier in der Region sehr engagiert mit unseren Partnern vom Flughafen Hamburg dabei, das weiterhin zu optimieren, das, was wir von unserer Seite aus tun können. Dazu vielleicht auch noch später, zu den konkreten Maßnahmen, die wir Condor-seitig hier schon am Standort umgesetzt haben.

Unser Petikum ist natürlich ..., der Ferienflug hat etwas andere Restriktionen als eine normale Linienverbindung. Das liegt einfach daran, dass wir nicht einfach nur zwei Ziele miteinander verbinden können und hin- und herfliegen können, wir müssen unsere Stationen, die wir halt deutschlandweit haben, plus natürlich die Zieldestinationen, wo wir hinfliegen, verbinden in einer sinnvollen Umlaufplanung. Und wir haben ja nicht nur am Flughafen Hamburg bereits heute restriktivere Öffnungszeiten, sondern auch an anderen Flughafenstandorten. Die müssen wir natürlich in eine Umlaufplanung übereinbringen, denn am Ende ist es schon so, dass wir unsere Flugzeuge natürlich möglichst lange in der Luft halten müssen. Das Thema Flugzeugproduktivität ist für ein Unternehmen, das natürlich im wirtschaftlichen Sinne agiert, auch ein Thema. Das wird natürlich mit zunehmenden Restriktionen an allen Standorten immer schwieriger und plus die Umstände, die wir natürlich auch auf der Strecke haben. Wir sind niemals nur abhängig von den Umständen an einem Standort, bei uns ist, wir fliegen in Europa, bei uns kommen, da werden sicherlich die Kollegen von der Flugsicherung noch was zu sagen, Restriktionen auch im Flugraumbereich, was den europäischen Luftraum angeht, hinzu. Bei uns kommen Wetterverhältnisse an den Zieldestinationen, Stichwort Kanaren, hinzu, die teilweise natürlich auch in Abhängigkeit stehen mit dem, was wir ..., mit der Produktivität und natürlich auch der Pünktlichkeit, wie wir am Tag hinkommen.

Als letzter Kommentar noch, wir sind ..., es ist unser ureigenes Interesse, nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, sondern auch im Interesse unserer Kunden, dass wir selbst pünktlich fliegen. Und deswegen tun wir alles Mögliche daran, dass diese Umläufe auch mit den erschwerten Bedingungen, die wir haben hierzulande, aber auch im europäischen Umfeld, auch pünktlich sind. Und ..., ja. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Ganz herzlichen Dank. Dann ist Herr Dr. Weinandy ... Weinandy, ist richtig ausgesprochen?

Herr Dr. Weinandy: Weinandy.

Vorsitzende: Weinandy. Danke schön.

Herr Dr. Weinandy: Aber ist schon sehr ähnlich. Also, schönen guten Tag. Vielen Dank für die freundliche Einladung. Mein Name ist René Weinandy, ich leite das Fachgebiet Lärminderung im Verkehr im Umweltbundesamt. Ich habe mich sehr gefreut, dass wir hier die Chance haben, unseren Standpunkt hier deutlich zu machen. Wir haben den Auftrag erhalten als Umweltbundesamt, den Auftrag vom Umweltministerium, das Fluglärmschutzgesetz zu evaluieren. Das steht im Gesetz so drin, es gibt den gesetzlichen Auftrag, im Fluglärmschutzgesetz selbst, spätestens zehn Jahre nach der Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes, das ist 2007 der Fall gewesen, das Fluglärmschutzgesetz zu evaluieren. Das haben wir getan. Wir haben im letzten Jahr diesen Bericht erstellt, den können Sie auch auf der Homepage vom Umweltbundesamt herunterladen, der ist öffentlich. Dieser Fluglärmschutzbericht stellt die wissenschaftlichen Erkenntnisse, die wir als Umweltbundesamt im Zusammenhang mit der Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes gewonnen haben, dar. Wir haben diesen Bericht dann dem federführenden Umweltministerium zur Verfügung gestellt und das Umweltministerium erarbeitet jetzt eine Ressortabstimmung und auch einen Fluglärmschutzbericht

der Bundesregierung, der dann dem Bundestag vorgestellt wird. Das ist so der Ablauf. Und wir haben, wie gesagt, im letzten Jahr diese Evaluation vorgenommen und ich würde mich freuen, dann nachher dazu noch näher Stellung nehmen zu können. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Ganz herzlichen Dank. Dann habe ich Herrn Treber (...).

Herr Treber: Ja, mein Name ist Dirk Treber, ich komme aus Mörfelden, das liegt südlich vom Frankfurter Flughafen, und bin seit 1984 mit Inbetriebnahme der Startbahn West von Fluglärm betroffen. Ich vertrete hier die Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der gehöre ich im Vorstand seit 21 Jahren an, und ich bin auch überregionaler Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm in der Frankfurter Fluglärmkommission, das mache ich auch schon 21 Jahre. Und seit 2006 bin ich auch im Vorstand der Fluglärmkommission. Und was für mich sehr interessant ist, ist, wir haben seit Oktober 2011, also mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest, ein Nachtflugverbot von sechs Stunden, 23 bis 5 Uhr. Und es gibt ein ähnliches Problem bei uns wie auch hier in Hamburg, dass nämlich es sehr oft zu Überschreitungen dieser Zeiten kommt, das heißt also, dass Flieger noch nach 23 Uhr landen. Ich meine, sie dürfen das in Ausnahmefällen bis 24 Uhr, aber das muss dann was mit dem Wetter zu tun haben, es darf nicht am Flugplan liegen. Und es gibt, das habe ich auch schon gelesen in Vorbereitung von heute, es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, wie man damit umgehen kann. Und da bin ich dann einmal sehr gespannt, wenn man den Vergleich zieht, was machen wir in Frankfurt und wie wird das hier in Hamburg angegangen. Ansonsten kann ich dann nachher bei der Fragerunde gern noch ins Detail gehen.

Vorsitzende: Ganz herzlichen Dank. Dann Frau Barth, bitte.

Frau Barth: Ja, auch ich bedanke mich für die Einladung. Mein Name ist Regine Barth, ich bin die Fluglärmschutzbeauftragte für den Flughafen Frankfurt und leite die Stabsstelle Fluglärmschutz im hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung. Es gibt einige und viele wichtige Gemeinsamkeiten, was die Thematik Fluglärm in Hamburg und bei uns angeht. Es gibt aber auch einige Unterschiede. Einer ergibt sich schon aus meiner Zugehörigkeit zum Verkehrsministerium, das heißt, bei uns ist in einer Hand Fluglärmschutzbeauftragte und das Thema Fluglärmschutz, die Luftaufsicht und auch die Planfeststellungsbehörde, alles in einem gleichen Ministerium mit allen Vor- und ..., vor allem Vorteilen aus meiner Sicht, sozusagen, die das hat. Der Vollzug der Nachtflugbeschränkungen, die Herr Treber gerade schon angesprochen hat, der wird gemeinsam von der Luftaufsicht und von mir als Fluglärmschutzbeauftragter mit meinem Team gemacht. Und der Vorteil davon ist, dass wir noch in der Nacht bei häufig notorischen Zuspätkommern, zum Beispiel dann sogenannte Declarations von den Piloten einholen. Das macht die Luftaufsicht, die da auch in der Nacht noch Dienst hat, und lässt sich sofort Namen des Piloten, Verspätungsgrund zum Beispiel geben und das kann dann als, sagen wir einmal, auch Information für mögliche Ordnungswidrigkeitenverfahren dienen.

Wir haben ein ähnliches Problem wie in Hamburg, dass wir eine Kernruhezeit haben, die frei von planmäßigen Bewegungen sein soll. Verspätungsregelung bis 0 Uhr ist vorhanden. Und wir haben eine zunehmende Zahl von Verspätungen in den letzten Jahren, insbesondere bei den Landungen. Und das hat unterschiedliche, vor allem strukturelle Ursachen, das ist jetzt nicht ein sozusagen absichtliches Missachten des Nachtflugverbots, aber es stellt uns vor große Schwierigkeiten. Wir haben im Vollzug die Beweislast und das macht es schwierig, also sozusagen die Regelung so zu vollziehen, dass wir auf der einen Seite wirksam Verspätungen vermeiden, und auf der anderen Seite die notwendige Flexibilität, die für den Luftverkehr ... – Frau Rathgeber-Almási hat ein paar Gründe genannt –, auch wirklich durchführen zu können.

Ich kann gern im Einzelnen die Eskalationsleiter beschreiben sozusagen, wenn Sie das interessiert. Das würde das Statement jetzt von fünf Minuten überschreiten.

Vielleicht noch einen Hinweis, ich sehe auch mit großen Interesse, was Sie hier machen, sowohl mit dem Thema Ordnungswidrigkeiten, mit der Frau Pieroh-Joußen und dem Fall, der jetzt auch presseöffentlich geworden ist, und wir gucken mit Interesse auf Ihre Vorgaben zum Startverfahren, die Sie ja hier gemeinsam eingeführt haben, und was das an möglicher Entlastung für Hamburg bringt.

Vorsitzende: Ja, vielen Dank. Ich glaube, zu den Eskalationsstufen sollten wir dann später kommen, wenn vielleicht Senator Kerstan auch noch einmal die neuesten Entwicklungen gesagt hat. Ich würde dann weitergehen zu Herrn Schäfer.

Herr Schäfer: Ja, schönen guten Abend, Frau Vorsitzende. Vielen Dank für die Einladung hier heute in diesen Raum. Mein Name ist Thomas Schäfer, ich bin seit August letzten Jahres Leiter des Bereichs Umweltauswirkungen, Lärm und Luftschadstoffe bei der Fraport AG am Frankfurter Flughafen. Ich war davor über 20 Jahre unter anderem mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens und in den letzten Jahren auch mit der Konzernstrategie befasst.

Der Frankfurter Flughafen ist bekanntermaßen der größte Flughafen in Deutschland. Wir hatten im letzten Jahr 475 000 Bewegungen und 64,5 Millionen Passagiere. Wir hatten allein 90 Tage, an denen wir über 200 000 Passagiere abgefertigt hatten. Das ist also schon eine sehr große Zahl und wir erwarten auch für dieses Jahr weitere Wachstumsraten und dort auch weitere Herausforderungen.

Mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens in 2011 um die neue Landebahn Nordwest als eine Teilmenge dieses Ausbaus, ist auch eine neue Betriebsregelung in Kraft getreten, die ein Nachtflugverbot vorsieht – Frau Barth hat das eben schon erwähnt. Dieses Nachtflugverbot geht von 23 bis 5 Uhr. Es gibt eine Verspätungsregelung mit zulässigen Verspätungen sowohl bei Starts als auch bei Landungen. In dem Rahmen bewegt sich auch derzeit der Frankfurter Flughafen. Wir sind sehr intensiv mit unseren ganzen Partnern, also sowohl die Abfertigung in den Terminals, die Abfertigung der Flugzeuge, dem Flugbetrieb der Luftverkehrsgesellschaften und auch dem Flugbetrieb der DFS am Arbeiten jeden Tag, dass wir es schaffen, einzuhalten die Nachtflugregelung und keine Verspätungen zu produzieren. Nun ist der tägliche Betrieb immer von Störungen ausgeprägt, sodass wir das nicht immer schaffen. Da gibt es viele Gründe, da werden wir sicherlich im Laufe des Abends auch noch im Detail drauf eingehen können, sodass natürlich auch in Frankfurt eine ganze Zahl von Verspätungen existiert und die auch sehr intensiv diskutiert werden. Frau Barth hat das ja schon angedeutet. Das ist dann das reale Leben in dem man sich dann auch bewegt bei allen vorgegebenen Regelungen und damit muss man dann auch umgehen. Und ich glaube, das können wir dann auch später noch weiter vertiefen. Damit will ich es für den Einstieg auch erst einmal bewenden lassen. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Ganz herzlichen Dank an Sie, Herr Schäfer. Herr Jühe hat als Nächstes das Wort.

Herr Jühe: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende für die Einladung und die Gelegenheit, hier vortragen zu können. Mein Name ist Thomas Jühe, ich bin Vorsitzender der Frankfurter Fluglärmkommission und Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen. Das ist deswegen wichtig zu erwähnen, weil der Blick meiner Arbeit eben nicht nur auf den Flughafenstandort Frankfurt gerichtet ist, sondern auf alle Flughafenstandorte in der Bundesrepublik und angrenzend auch Österreich, Salzburg und Zürich. Das heißt, insofern bin ich auch damit vertraut, wie es dort aussieht im Hinblick auf Nachtflugbetrieb und entsprechende Regelungen zum Schutz der Bevölkerung.

Herr Weinandy vom Umweltbundesamt hat ja schon auf den Bericht verwiesen. Eine Positionierung des Umweltbundesamts, die schon etwas älter ist, sagt aus, dass an stadtnah gelegenen Flughäfen idealerweise ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr bestehen sollte, um

die Menschen hinreichend vor Fluglärm zu schützen. Dabei geht es eben nicht nur um Belästigung, sondern auch um gesundheitliche Wirkungen, das darf man eben insbesondere beim Nachzeitraum nicht vergessen. Und deswegen liegt auch das Hauptaugenmerk meiner Arbeit darauf, eben an Konzepten zu arbeiten und mitzuwirken, die den Nachzeitraum so wenig wie möglich durch Fluglärm belastet sehen.

Mit Blick auf den Standort Hamburg, stadtnah gelegener Flughafen, würde ich fast sagen, ein Flughafen in bester Innenstadtlage, das heißt, wenn ein Kriterium, das das UBA hier aufgestellt hat, gelten sollte, dann gilt es für den Flughafen Hamburg. Und deswegen finde ich zunächst erst einmal, das darf ich schon einmal als Einstieg sagen, sehr richtig und wichtig das Engagement, das hier in den letzten Jahren gezeigt wurde, an der Problematik zunehmender Nachtflugbewegungen in dem geschützten Zeitraum zu arbeiten. Und ich hoffe, dass wir durch die Diskussion heute dazu kommen und ich werde da auch in Folge noch ein paar Anregungen geben, wie man das möglicherweise noch optimieren kann, denn dass es erforderlich ist hier am Standort Hamburg, das ist unzweifelhaft.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann habe ich als Nächstes Herrn Dr. Schwartz, bitte.

Herr Dr. Schwartz: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Sehr geehrte Damen und Herren, mein Name ist René Schwartz. Ich komme von der Bürgerinitiative für Fluglärmschutz aus Hamburg und Schleswig-Holstein, eine länderübergreifende Bürgerinitiative, die sich schon seit mehreren Jahren hier ganz aktiv um den Fluglärmschutz in Hamburg kümmert. Ich bin Mitglied der Hamburger Fluglärmschutzkommission und außerdem aktiv in der Allianz für Fluglärmschutz hier in Hamburg.

Nur ganz kurz, als Eingang möchte ich noch einmal daran erinnern, dass Sie, Sie als Teil der Hamburgischen Bürgerschaft, im April 2014 den Zehnpunkteplan beschlossen haben und dort haben Sie den Senat ersucht, eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen und gegenüber den Fluglinien auf eine weitere Reduzierung der Verspätungen und Ausnahmen hinzuwirken. In den nächsten Jahren folgten dann der 16-Punkte-Plan, die Pünktlichkeitsoffensive und die Entgeltnovellierung. All dies sind Zusagen an uns, an uns Bevölkerung, dass die Situation sich verbessern würde. Wir, die Betroffenen, sehen das auch als ganz klaren Teil von gutem Regieren, wenn diese Vorgaben umgesetzt werden. Was wir jetzt aber in den letzten Jahren feststellen mussten, ist, dass jetzt insbesondere das Jahr 2017 das Jahr ist, was seit Jahrhundertbeginn das lauteste Flugjahr ist, und es ist das Jahr mit den am Abstand meisten verspäteten nächtlichen Starts und Landungen außerhalb der offiziellen Betriebszeit.

Offensichtlich wird hierbei, dass es eben nicht ausreicht, wenn der Senat, wenn die hamburgische Verwaltung, wenn der Flughafenbetreiber, selbst wenn die Fluggesellschaften eine Willensbekundung abgeben, die hier doch nur auf dem Papier Bestand hat. Es bedarf konkreter Minderungsmaßnahmen. Und so sehen wir auch, dass die Reduzierung der täglichen Betriebszeit am Helmut Schmidt Airport von derzeit 17 Stunden auf hoffentlich zukünftig 16 Stunden, das heißt also um 6 Prozent Verkürzung, ein gleichsam zielführendes wie verhältnismäßiges Instrument darstellt, um einen nachhaltigen Interessensausgleich zwischen den Interessen des Flughafenbetreibers und den Fluggesellschaften einerseits und uns Betroffenen andererseits herzustellen.

Und wenn wir sehen, dass die eine Regierungspartei hier in Hamburg soziale Gerechtigkeit ganz groß auf die Fahne schreibt und die andere Regierungspartei ihre Kernkompetenz in der Umweltgerechtigkeit sieht, dann sollte doch im Grunde genommen eine Interessensabwägung zu einem eindeutigen Ziel hier kommen.

Wir sind hier jetzt in der Patriotischen Gesellschaft zu Hamburg von 1765 zusammengekommen und ich denke, das ist ein sehr passender Ort, denn wenn man sich einmal den Leitsatz der Patriotischen Gesellschaft anguckt, dann passt der zu dem heutigen

Tag sehr gut. Der lautet: "Ein besseres Hamburg für alle. Wer seine Stadt liebt, der engagiert sich für sie und für die Menschen, die dort leben." Und ich hoffe, dass in diesem Sinne die Expertenanhörung verläuft.

Vorsitzende: Vielen Dank für Ihr Eingangsstatement und den Appell. Das sind im Prinzip die Experten gewesen. Wir haben uns aber im, wir haben uns aber unter den Fraktionen beziehungsweise besprochen und verständigt, dass wir ja eine Initiative haben, eine Volkspetition haben für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen. Dementsprechend haben wir Herrn Braasch mit hinzugeladen und ich würde auch Herrn Braasch bitten, ein kurzes Eingangsstatement zu geben.

Herr Braasch: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine Damen und Herren, sehr geehrte Abgeordnete! Ich würde gern das Wort noch einmal ergreifen, zunächst einmal an die Fluglärmpetition erinnern. Wir haben dort 12 697 gültige Unterschriften im letzten Jahr abgegeben. Ich glaube, damit haben wir auch den Betroffenen diesem Problem Fluglärm ein Gesicht gegeben, und ich finde es auch ausdrücklich zu begrüßen, dass wir uns hier heute noch einmal die Zeit nehmen, das Thema intensiver zu diskutieren. Gleichwohl erwarten wir natürlich auch, dass dann in den nächsten Wochen die Bürgerschaft zu dieser Petition sich mit einer Meinung äußert, und wir hoffen gleichzeitig, dass das in unserem Sinne ausfällt. Denn die Zahlen, die wir auch mit unserem neuen Fluglärmreport, den ich Ihnen an den Platz habe auslegen lassen, noch einmal feststellen mussten, dass die Zahlen weiter nach oben gehen und dass die Verspätungen zunehmen. Aber ich möchte auch betonen, dass es uns nicht nur um diese dramatische Entwicklung der Verspätungen nach 23 Uhr geht – da muss man heran und da werden wir sicherlich heute auch einige interessante Vorschläge zu hören –, sondern es geht uns um diese eine Stunde mehr für die Nachtruhe der Menschen in Hamburg. Da ist schon viel gesagt worden über die gesundheitliche Bedeutung von Schlaf und ungestörtem sozusagen In-die-Nachtruhe-Gehen. Das ist für viele zigtausend Menschen in Hamburg derzeit nicht mehr möglich. Deswegen eine Forderung nach dem konsequenten Nachtflugverbot.

Die Zahlen werden Sie alle im Einzelnen nachvollziehen können. Die Steigerungen sind erheblich. Und mit 8 404 Flugbewegungen nach 22 Uhr bis 6 Uhr pro Jahr ist neuer Negativrekord tatsächlich zu verzeichnen. Und diese Entwicklung lässt sich trotz der Instrumente, die in den letzten vier Jahren von der Politik angekündigt und zum Teil umgesetzt worden sind, ein anderer Trend lässt sich nicht beobachten. Auch die jüngsten Zahlen für Februar und Januar 2018 gehen in die gleiche Richtung. Und ich denke, das muss jetzt auch zu Konsequenzen führen. Im Sinne der Betroffenen kann ich mir nur wünschen, dass Sie weiter dieses Problem ernsthaft angehen und dann auch endlich nach vielen Diskussionsrunden konkrete Maßnahmen anschieben. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Ganz herzlichen Dank. Dann haben wir die Expertenrunde einmal durch und es ist offensichtlich geworden, dass hier ja die Zeitschiene, die die Hamburger Politik sich schon mit Fluglärm beschäftigt, seit 2014 andauert mit einem Zehn-Punkte-Plan, mit einer Pünktlichkeitsoffensive, und wir sitzen trotzdem heute hier. Und ich freue mich über die rege Beteiligung und auch über die Expertise, die wir aus Frankfurt und auch von Bundesebene nachher haben werden. Und um jetzt noch einmal den aktuellen Stand zu sehen, wie gesagt, die Zeitschiene ist einmal aufgezeigt worden. Seit 2014 diskutieren wir über Maßnahmen gegen Fluglärm, aber gerade in den letzten Wochen ist eine ganze Menge auch noch einmal geschehen. Und Herr Senator Kerstan, Sie haben das Wort, um dieses noch einmal darzustellen.

Senator Kerstan: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. In der Tat ist es ja so, dass es Presseberichterstattungen über Maßnahmen unserer Fluglärmbeauftragten am Flughafen gibt und wir bisher als Senat nicht die Möglichkeit hatten und Gelegenheit hatten, dem Parlament mitzuteilen, was jetzt der neue Stand ist, und darum will ich heute gern die

Gelegenheit nutzen, bevor Sie die Experten weiter befragen, einmal den aktuellen Sachstand am Flughafen darzustellen.

In der Tat ist es so, dass wir, seitdem ich im Amt bin, also seit 2015, im Senat sehr intensiv mit Flughafen und der BWVI, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, die für den Flughafen zuständig ist, zusammengearbeitet haben als BUE, als Behörde für Umwelt und Energie, die für den Fluglärm zuständig ist und wo auch die Fluglärmbeauftragte angesiedelt ist. Und seitdem ich im Amt bin, ist es leider mit den bisherigen Maßnahmen nicht gelungen, die Verspätungen zurückzuführen, sondern im Gegenteil, von Jahr zu Jahr sind die Verspätungen weiter angestiegen und auch die freiwilligen Vereinbarungen, die wir mit den Airlines getroffen haben. Unsere sogenannte Pünktlichkeitsoffensive hat bisher nicht den gewünschten Effekt erzielt, sondern im Gegenteil, die Entwicklung geht eindeutig in die falsche Richtung mit mehr als 1 000 Verspätungen im letzten Jahr. Deshalb haben wir als BUE uns zusammen mit der BWVI und dem Flughafen darauf geeinigt, dass wir jetzt das Instrument der Ordnungswidrigkeiten in diesem Jahr stärker nutzen werden und haben jetzt seit Anfang des Jahres eine ganze Reihe von Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen Airlines eingeleitet.

Und ich will Ihnen einmal noch einmal technisch schildern, was wir dort machen, weil in der Presseberichterstattung das nicht immer mit dem nötigen Detaillierungsgrad erfolgt ist. Wir gehen regelhaft davon aus, dass bei Flugverbindungen, die über einen Zeitraum von drei Monaten 30 Prozent Verspätungen der Flüge und mehr haben, dass das vermeidbare Verspätungen sind und dass der Grund für diese doch sehr deutlichen Verspätungen über einen längeren Zeitraum hinaus deshalb unzureichende und nicht solide Flugplanungen sind und leiten deshalb bei diesen Flügen Ordnungswidrigkeitsverfahren mit Bußgeldern ein. Wir haben ja in Hamburg eine Betriebszeit bis 23 Uhr, danach bis 24 Uhr eine Verspätungsregelung, die von einer sogenannten Genehmigungsfiktion ausgeht. Unvermeidbare Verspätungen gelten bis 24 Uhr als zulässig, wenn eben der Grund nachweist, dass die Verspätung nicht in der Macht der Fluglinie stand zu vermeiden. Dafür braucht es keinen gesonderten Antrag der Fluglinien, sondern die Fluglinien teilen der Behörde für Umwelt und Energie und der Fluglärmbeauftragten den Verspätungsgrund mit. Und es gilt dann eine, die Ausnahmegenehmigung gilt als erteilt und unsere Fluglärmbeauftragte und meine Behörde prüfen im Nachgang, ob denn der angegebene Grund wirklich solide ist und es sich um eine unvermeidbare Verspätung gehandelt hat.

Jetzt sind in diesem Jahr zwei Fälle aufgetreten. Einmal haben wir eine Fluglinie mit einem Ordnungswidrigkeitsverfahren belegt, die nach 24 Uhr gestartet ist, ohne eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Die Regelung sieht ja vor, bis 24 Uhr kann gestartet und gelandet werden ohne gesonderten Antrag. Ab 24 Uhr ist es zwingend vorgeschrieben, einen Antrag zu stellen. Die Fluglinie ist drei Minuten nach Mitternacht gestartet, ohne einen Antrag gestellt zu haben. Und deshalb haben wir dort ein Bußgeldverfahren eingeleitet und ein Bußgeld von 20 000 Euro verhängt. Und gegen eine Fluglinie in diesem Jahr mit 21 verspäteten Starts nach 23 Uhr haben wir ebenfalls Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet, weil eben über mehrere Monate hinaus die Verspätungen mehr als 30 Prozent der einzelnen Flüge waren. Also zwischen 30 und mehr als 40 Prozent der Flüge waren verspätet und haben bei 21 Flügen insgesamt eine Summe von 400 000 Euro ... Nein, wir haben ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet. So.

Darüber hinaus haben wir zu dem Instrument bei dieser Fluglinie, die ich eben erwähnt hatte, also 21 verspätete Starts nach 23 Uhr, wo wir das Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet haben, haben wir zum Instrument der Gewinnabschöpfung gegriffen. Dafür brauchen wir keine gesonderte Rechtsordnung. Das ist das deutsche Ordnungswidrigkeitsrecht, das besagt, dass, wenn durch eine Ordnungswidrigkeit begangene Tat der Täter einen illegalen finanziellen Vorteil erlangt hat, ist die zuständige Stelle berechtigt, diesen illegal erworbenen finanziellen Tatertrag abzuschöpfen. Das ist gar nicht so ungewöhnlich. Hier in Hamburg wird das zum Beispiel bei der Entfremdung von Wohneigentum, also von Wohnraum

durchaus auch mit beträchtlichen Summen angewendet. Wir tun das jetzt bei verspäteten Starts und Landungen bisher nur bei Landungen, sind aber im Moment auch dabei, bei einer Fluglinie, bei einer Verbindung jetzt auch zu prüfen, ob wir nicht auch bei verspäteten Starts dann zu diesem Mittel der Gewinnabschöpfung greifen.

Das Ganze funktioniert technisch so, bei dem Start lässt sich das relativ einfach sagen, wenn man jetzt eben nicht nach 23 Uhr startet, ist man gegenüber seinen Kunden verpflichtet, als Airline eine Übernachtung zu bezahlen. Und weil man dann über Nacht übernachtet, dann mehr als fünf Stunden Verspätung hat, hat dann der Fluggast auch Anspruch auf eine finanzielle Entschädigung darüber hinaus. Und diese Entschädigungen werden in der Regel zwischen 30 und 50 oder 60 Prozent der Fluggäste eines vielleicht solchermaßen verspäteten Fluges erhoben oder gegenüber der Airline geltend gemacht. Und diese Beträge nehmen wir eben als Grundlage und schöpfen eben halt diese dadurch entgangenen Kosten der Fluglinie dadurch, dass sie eben illegalerweise verspätet gestartet ist, mit einem Ordnungswidrigkeitsverfahren. Mit einer Gewinnabschöpfung schöpfen wir das ab. Und bei diesen 21 Flügen dieser einen Fluglinie war das in Summe 400 000 Euro, die wir dort in diesem Jahr bisher abgeschöpft haben.

Erschwerend kam bei dieser Fluglinie dazu, dass sie ja eigentlich verpflichtet ist, wenn sie verspätet startet, uns mitzuteilen, aus welchem Grund jetzt dieser Flug verspätet war, damit wir überprüfen können, ob dieser Flug wirklich unvermeidbar war. Diese Fluglinie hatte seit September darauf verzichtet, uns irgendeinen Grund mitzuteilen, warum der Flug verspätet war und weshalb wir das auch nicht überprüfen konnten, ob die Flüge berechtigt verspätet gestartet sind oder nicht. Nehmen wir einmal an, dass einzelne dieser Flüge jetzt wirklich unvermeidbar gewesen wären durch Vogelschlag oder durch Wetterbedingungen oder Ähnliches, dann hätten wir dann für diese Verbindung natürlich keine Gewinnabschöpfung, kein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet. Das war uns in diesem Fall nicht möglich, weil die Fluglinie uns eben die Gründe für den verspäteten Start nicht mitgeteilt hat. So viel zur Technik.

Vorsitzende: Ganz herzlichen Dank. Damit haben Sie sicherlich, Herr Kerstan, das längste Eingangsstatement gehalten. Das ist aber auch so weit in Ordnung. Ich bedanke mich ganz herzlich, dass wir die Zeitvorgaben so einhalten konnten. Und jetzt schaue ich einmal in die Runde. Ich habe auch schon die ersten Wortmeldungen. Herr Thering von der CDU-Fraktion?

Abg. Dennis Thering: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Vielen Dank an die Vortragenden. Das war schon einmal ein guter Start quasi in die Diskussion. Vielen Dank auch an Herrn Kerstan. Ich hoffe, dass das nicht nur warme Worte bleiben und dass Sie sich dann auch innerhalb des Senats gegen die Wirtschaftsbehörde zumindest behaupten können. Ich glaube, da besteht ein dringender Handlungsbedarf.

Wir haben gemerkt an den ersten Ausführungen, dass die Belastung der Anwohner inzwischen ein Maß erreicht hat – Herr Jühe hat es auch gesagt –, das so nicht länger zu akzeptieren ist und wo jetzt auch endlich Maßnahmen ergriffen werden müssen. Die Vergangenheit – ich glaube, wir machen das jetzt schon seit sechs Jahren –, vom ersten Mal, dass wir uns mit dem Thema befasst haben, bis heute, ist es nur schlimmer geworden. Und von daher zeigt das ja auch, dass die Maßnahmen, die bisher ergriffen worden sind, nicht wirklich geholfen haben. Ich würde mit drei Fragen starten.

Die erste Frage geht an Herrn Jühe. In Hamburg ist es ja so, dass drei von vier Verspätungen von sogenannten Billigairlines quasi verursacht werden. Hier bei uns in Hamburg ist besonders easyJet zu nennen, aber auch Ryanair. Ich habe mir das in Frankfurt einmal angeguckt. Da ist es so, dass überall durchschnittlich häufig die Nachtflugbeschränkungen von Ryanair missachtet werden. Da würde mich ganz konkret interessieren, welche Schritte in Frankfurt unternommen werden oder unternommen wurden

und welche Schritte Sie allgemein empfehlen zu unternehmen, um diese Fluggesellschaften auch zu mehr Regeltreue zu bewegen.

Die zweite Frage geht an Frau Barth. Da ist es ja so, dass die Fluglärmenschutzkommission immer nur einen beratenden Charakter hat. Ich nehme an, dass das in Frankfurt ähnlich ist wie in Hamburg. In Hamburg wird sie eigentlich gar nicht wahrgenommen. Der Senat interessiert sich eigentlich überhaupt nicht dafür, was dort beschlossen worden ist. Wir haben es kürzlich gesehen. Da wurde ein Beschluss gefasst von der Fluglärmenschutzkommission und der Senat hat es noch nicht einmal für nötig gehalten, sich darüber auszutauschen beziehungsweise mit dem Ausschuss darüber zu sprechen. Da würde uns interessieren, wie es gelingen kann, den fachlichen Empfehlungen der Fluglärmenschutzkommission auch mehr Nachdruck in den Senat oder in die Landesregierung zu verleihen.

Und die dritte Frage, die richtet sich so ein bisschen an alle, weil ich nicht weiß, wer da konkret der beste Ansprechpartner für ist. Da geht es um die Einschränkungen der Betriebszeiten in Frankfurt. Sie haben es ja gesagt, dass es auch dort zu Einschränkungen der Betriebszeiten gekommen ist. Man hört hier in Hamburg immer wieder, nicht dass wir jetzt die Vorreiter für Einschränkungen von Betriebszeiten wären, ganz überhaupt nicht, aber man hört ja immer wieder auch von Herrn Dressel von der SPD, der dann sagt, das würde zu einem Verlust von vielen Tausend Arbeitsplätzen führen, der Flughafen hätte Probleme, überhaupt noch in die Gewinnzone zu kommen. Da würde mich einfach einmal interessieren, welche Auswirkungen diese Einschränkungen der Betriebszeiten am Frankfurter Flughafen hatten. Kam es dort zu Arbeitsplatzverlusten? Sind die Umsätze oder die Gewinne des Flughafens da zurückgegangen? Und wie würden Sie das Ganze für Hamburg prognostizieren?

Vorsitzende: Gut. Vielen Dank, Herr Thering. Das waren jetzt drei Fragen und ich würde sie auch der Reihe abarbeiten. Die erste Frage ging an Herrn Jühe, dass die Verspätungen vor allen Dingen auf Billigflieger oder aus Billigfliegern resultieren und welche Maßnahmen ... So habe ich es, glaube ich, richtig verstanden. Herr Jühe, Sie haben das Wort.

Herr Jühe: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich würde drum bitten, dass die Frage, wie es in Frankfurt derzeit geregelt wird, noch ergänzt werden darf durch Frau Barth. Das hat damit zu tun, dass sie gerade ganz aktuell an diesem Thema noch arbeitet, aber darf vielleicht schon einmal so einen kleinen Blick darauf werfen. Wir haben ja eine Regelung, die im Planfeststellungsbeschluss verankert ist im Hinblick auf Landungen verspätet nach 23 Uhr bis 0 Uhr. Da heißt es, dass wir eine Zulässigkeit haben, sofern also erstens das nicht im Flugplan angelegt ist und zweitens, es darf nicht häufiger vorkommen als 7,5 Mal, glaube ich, pro Nacht jahresdurchschnittlich. Dann sind weitere Maßnahmen zu veranlassen. Das reicht nicht aus. Das sage ich ganz deutlich. Das heißt, das, was wir hier im Planfeststellungsbeschluss als Instrument haben, trägt derzeit dazu bei, dass wir eben auch diese Auffälligkeit haben wie in Hamburg, dass wir eine Zunahme bei den verspäteten Landungen haben. Und deswegen hat sich die Fluglärmenschutzbeauftragte zum Ziel gesetzt, daran zu arbeiten und wird da aktiv von der Fluglärmkommission in Frankfurt unterstützt.

Dazu gehört zum Beispiel, dass die Fluggesellschaften eben auch sofort einbestellt werden, wenn solche Verspätungen stattgefunden haben. Ich glaube, sogar Erklärungen der Piloten, Frau Barth, sind abzugeben. Es wird daran gearbeitet mit dem Flughafenkoordinator daran, dass man die Slots, die so knapp offensichtlich bemessen sind, dass sie häufiger zu Verspätungen führen, dass diese Slots anders gelagert werden, also 20 bis 45 Minuten quasi vorgezogen werden. Und es gibt noch eine neuere Überlegung, die darauf zielt, dass Airlines, die sich quasi brav verhalten – so will ich es einmal sagen –, bei der Slot-Vergabe an den Rand etwas besser begünstigt sind als diejenigen, die Auffälligkeiten zeigen bei den Verspätungen. Aber auch dazu wird Frau Barth sicherlich was aussagen können.

Das sind hilfreiche Instrumente. Sie haben ja aber auch die Frage gestellt, wie ich es denn sehen würde, wenn ich es frei gestalten dürfte oder wenn ich die rechtlichen Möglichkeiten, die grundsätzlich bestehen, vielleicht noch stärker ausnutzen oder sogar verändern dürfte. Dann müsste auf jeden Fall für den Standort Frankfurt die 7,5 reduziert werden, deutlich reduziert werden auf zum Beispiel 2,5. Und das ist etwas, was ich mir für Hamburg auch vorstellen könnte, dass man also eine quasi Obergrenze, jahresdurchschnittliche Obergrenze einzieht für Verspätungen, und wenn die gerissen wird, dann finden wirklich Ausschlussmaßnahmen oder Ähnliches statt, sodass man einerseits natürlich bei Landungen eine gewisse Flexibilität noch gewährleistet – das ist einfach erforderlich, das ist noch einmal eine andere Situation als bei den Starts –, aber verhindern kann, dass es quasi zu systematisch angelegten Verspätungen kommt. Und das ist etwas, was aus meiner Sicht zwingend erforderlich ist.

Vorsitzende: Habe ich das jetzt ... Habe ich das richtig mitbekommen? 2,5 Mal pro Jahr oder ...

Herr Jühe: 2,5 ...

Vorsitzende: ... Tagesdurchschnitt?

Herr Jühe: ... maximal pro Nacht. Wahrscheinlich für Hamburg müssten Sie das noch ein bisschen tiefer ansetzen. Ich habe jetzt für den Standort Frankfurt gesprochen.

Vorsitzende: Herzlichen Dank. Dann kommen wir zur zweit- ...

(Zurufe)

Dann kommen wir zur zweiten Frage. Und Frau Barth wird diese Frage gleich mit aufnehmen. Und ich hatte auch Frau Barth so verstanden, dass Sie die Eskalationsstufen vielleicht jetzt in Ihrer Antwort noch einmal mit hineinnehmen, denn das hatte ich mir von Ihrem Eingangsstatement notiert, dass wir da auch noch einmal die Erfahrungen oder beziehungsweise die Regelungen aus Frankfurt hören. Frau Barth, Sie haben das Wort zur Fluglärmenschutzkommission, wie die mehr Gewicht bekommen kann, aber eben halt auch noch einmal auf die vorherige Frage.

Frau Barth: Vielen Dank. Ich will vorausschicken, dass wir, wenn wir verantwortlich sind für Fluglärmenschutz im Bereich der Verwaltung, unterscheiden müssen, was müssen wir tun für Fluglärmenschutz. Und da muss man sagen, wir müssen nicht viel tun. Und das liegt daran, dass auf der Bundesebene das Luftverkehrsrecht so gestaltet ist, dass es in erster Linie sagt, es darf geflogen werden, es soll geflogen werden. Es ist Teil der Infrastruktur, Teil des Lebens, dass zivile Luftfahrt stattfinden soll. Und man kann sie einschränken, aber nur unter bestimmten Gesichtspunkten. Und diese Gesichtspunkte sind im Luftverkehrsgesetz auch benannt.

Die Rechtsprechung hat in den letzten Jahrzehnten, weil der Gesetzgeber nicht entsprechend tätig geworden ist, die Fenster, in denen geflogen werden kann, immer weiter zugunsten des Lärmschutzes verkleinert. Das hat unter anderem ermöglicht, dass wir jetzt wie Sie auch zumindest sechs, bei Ihnen sind es sieben, Stunden eine Kernruhezeit haben, wo zumindest planmäßig Flüge nicht zulässig sind. Aber auch auf die Frage ... Das hat einen Zusammenhang mit der Frage, wie kann man ernster nehmen, was die Fluglärmkommission macht. Die Fluglärmkommission hat nur, in Anführungsstrichen, aber das ist das, was im Gesetz steht, einen Beratungsauftrag. Sie berät uns als Luftverkehrsbehörde. Sie berät die DFS und das Bundesamt, Aufsichtsamt für Flugsicherung.

Die materielle Frage, was kann ich an Fluglärmenschutz vorschreiben zugunsten des Fluglärmenschutzes, die ist sozusagen völlig unabhängig davon, von dem, was die Fluglärmkommission beschließt oder vorschlägt, sondern die richtet sich nach diesen bundesrechtlichen Regelungen. Wir haben jetzt noch ... Es wird spannend zu sehen sein, wie der Bund seine jetzige Koalitionsvereinbarung ausfüllen will. Da wird ja Bezug genommen auf ein Luftverkehrskonzept vom damaligen letzten Bundesminister für Verkehr, wo unter anderem gesagt wird, die Länder sollen bitte ihre Verspätungsregelungen flexibilisieren, also nicht strenger machen, sondern andersrum. Wir machen Auftragsverwaltung und das ist Auftragsverwaltung. Das heißt, im Luftverkehrsbereich kann, wenn er es für richtig hielte, hat er bisher so gut wie nie gemacht, aber kann der Bund den Ländern auch bei den Betriebsgenehmigungen hineinregieren. Das heißt, wir sind hier in einem, sozusagen in vielerlei Hinsicht, in einem Bereich, wo nach meiner Ansicht wir nicht so sehr darauf schielen sollten oder nicht nur darauf schielen sollten, was ist rechtlich geregelt, weil, das tut dem Fluglärmenschutz nicht gut, weil wir wenig, keine guten Karten haben, was den Fluglärmenschutz angeht, sondern zu gucken, was können wir machen, also nicht, was müssen wir machen – das ist nicht viel –, sondern was können wir machen.

Das heißt auch, dass wir bei dem Vollzug unserer Nachtflugbeschränkungen, die deutlich strenger sind seit 2011 – das hat der Herr Treber schon gesagt, das ist Teil der Mediation gewesen –, wie wir die Kennpunkte dessen erfüllen auch unterhalb dessen, dass wir immer in verrechtlichten Schritten arbeiten. Grund dafür ist, dass ich an bestimmten Punkten mehr erreichen kann, nicht mit den Airlines, wenn ich mit der Frau Rathgeber-Almási mich zusammensetze und die Ursachen angucke, warum eine bestimmte Flugbewegung sich immer wieder verspätet. Und wir haben wie in Hamburg bestimmte Flugbewegungen, nicht nur von Ryanair, auch von anderen Airlines, die häufig und auffallend verspätet sind. Und wenn wir uns dann genau die Gründe angucken, dann sehen wir auch, da gibt es Gründe im Leck, da ist ein Flughafen mit drin auf Cabo Verde oder sonst irgendwo, der häufig Verspätungen hat, weil die Infrastruktur nicht gut passt, solche Gründe. Und dann wird gemeinsam versucht, kann man den so verlegen, dass die sozusagen systematischen Verspätungen zurückgehen. Es gibt auch Flugbewegungen, die erst 22.30 Uhr geplant sind, die nie nach 23 Uhr kommen. Das hat wirklich viele Ursachen und es hat auch was mit den Destinationen und mit dem Geschäftsmodell der Airline zu tun, um die es geht.

Also, heißt in Frankfurt: Wir fahren eine Doppelstrategie und das betrifft dann auch sozusagen die Fluglärmkommission. Aus meiner Sicht ist das ein ganz, ganz wichtiger Akteur in Frankfurt. Es ist ein Übersetzer von Kommunalinteressen, die auch zum Teil ja sehr unterschiedlich sind. Es ist eine Institution, wo der Flughafen, die Airlines mit drin sitzen, wo also alle vertreten sind. Wir bemühen uns, so gut es geht, die Empfehlungen der Fluglärmkommission umzusetzen, aber wenn die Fluglärmkommission zum Beispiel beschließt, wir möchten ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, dann habe ich dafür großes Verständnis aus einer Lärmschutzsicht, weiß aber gleichzeitig, dass wir es in der Form nicht umsetzen können, weil wir rechtlich daran gehindert sind. Will ich jetzt nicht weiter ausführen, könnte ich, wenn es notwendig wäre.

Eskalationsstufen beim Nachtflugverbot. Wir haben – und das wäre auch eine Empfehlung an Hamburg – eine unterschiedliche Regelung für Starts und Landungen. Wir haben bei Starts eine Einzelgenehmigungspflicht für alle Starts zum Beispiel ab 23 Uhr. Das heißt, wer nach 23 Uhr ausnahmsweise verspätet starten will, muss einen Antrag stellen, muss nachweisen, dass der Verspätungsgrund nicht in der Sphäre der Airline liegt, also nicht im Verantwortungsbereich der Airline liegt. Und dann kann und muss die Genehmigung erteilt werden, wenn es im Einflussbereich der Airline liegt – dazu gehören auch Streiks oder, was weiß ich, die Crew nicht rechtzeitig da war, wenn es am Tag Umlaufverspätungen gab, weil bestimmte Linien nicht so funktioniert haben. All dieses führt dazu, dass die Ausnahmegenehmigung nicht erteilt wird, wenn es sozusagen, wenn die DFS oder Euro Control große Gewitterfronten zu bewältigen hatte und zum Teil die Anflugrouten abgesenkt

hat und Ähnliches. Das ist dann nicht im Einflussbereich der Airline. Und da werden die Abflüge entsprechend genehmigt.

Das führt dazu, dass wir an bestimmten Tagen sehr viele Abfluggenehmigungen erteilen, wenn es, gerade also bei wetterbedingt, aber ansonsten auch viele Tage haben, wo überhaupt keine verspäteten Abflüge stattfinden, weil die eben nicht genehmigungsfähig wären. Es hat sich da mittlerweile eine strenge, aber auch klare Verwaltungspraxis etabliert, wo wir mit den Airlines – das ist die Luftaufsicht, die das macht – aus meiner Sicht einen guten Weg gefunden haben sicherzustellen, dass die Regelung gut eingehalten wird.

Wenn ich Sie richtig verstehe und Ihre Regelung richtig lese, dann haben Sie bei den Starts die gleiche Regelung wie bei den Landungen. Bei uns ist die Logik, dass ich beim Start selbst nachprüfen kann, was die Airline mir sagt. Ich habe den Zugriff auf den Flughafen. Ich weiß, was am Standort passiert. Ich weiß, wie das Wetter ist. Bei den Landungen weiß ich das alles nicht. Ich weiß nicht, was in Madrid genau passiert ist, wenn der Flieger losfliegt. Ich weiß nur, dass er bei uns verspätet angekommen ist. Deshalb die Logik bei uns, dass bei den Landungen keine Einzelgenehmigung erforderlich ist, sondern, wie Herr Jühe schon sagte, wir haben eine Regelung, die sagt, sie darf sich nicht schon aus der Flugplangestaltung ergeben. Diese Regelung ist im Vollzug unglaublich schwierig, weil der Nachweis, dass sich irgendwas aus der Flugplangestaltung ergibt, die sehr eng definiert ist und die auf internationaler Ebene für die Standzeiten an ausländischen Flughäfen keine Standardzeiten definiert. Also jede Airline kann selbst entscheiden, ob sie 25 Minuten Umdrehzeit in Madrid einplant oder 45 Minuten. Und der Range ist wirklich sehr, sehr groß. Das macht es für uns schwierig, an der Stelle wirklich rechtssichere Nachweise zu erbringen.

Gleichwohl ist es uns jetzt auch im Fall Ryanair durch diese Eskalationsschritte gelungen, die Verspätungen deutlich einzudämmen und auf ein Maß zurückzuführen, was dem von anderen Fluggesellschaften entspricht. Es ist immer noch nicht gut und es heißt auch, wir bleiben immer dran mit dem Monitoring, aber es ist auf jeden Fall gelungen, durch umfangreiche Änderungen der Flugplanungen, dass sich die Situation verbessert hat. Wir prüfen im Prinzip alle zwei Wochen bei den ganz heiklen Flugbewegungen, ansonsten monatlich, wer ist zu spät gekommen. Wenn ein Flug mehr als zweimal im Monat verspätet war, kommt er bei uns auf so eine Beobachtungsliste und ist für den Rest des Jahres immer flugplanperiodenweise unter Beobachtung. Wenn wir feststellen, dass er eine Verspätungsquote erreicht hat, die zwischen 15 und 25 Prozent liegt – das hängt ein bisschen davon ab, wie oft gibt es den Flug. Wenn ein Flug nur dreimal im Monat kommt und dann zweimal verspätet war, dann hat er gleich 60 Prozent Verspätungsquote. Aber bei denen, die häufig sind, da gehen wir sehr früh nach zwei bis vier Wochen, schreiben die Airline an, weisen auf das Nachtflugverbot hin, auf die Tatsache, dass wir festgestellt haben, dass es systematische Ursachen möglicherweise gibt, weil eben häufig verspätet, und dass sie uns die Ursachen mitteilen müssen. Bisher hat es auch funktioniert. So einen Fall, den Sie hier in Hamburg erlebt haben, dass man keine Antwort bekommt, hatten wir bisher nicht.

Wir weisen darauf hin, dass die Flugplangestaltung umgeändert werden muss, wenn sie systematisch verspätet sind. Wir hatten bisher insgesamt acht Airlines in den letzten drei Jahren, die zum Teil auch bei mehreren Flügen ihre Flugpläne umgestaltet haben, ganz massiv – jetzt komme ich auf die Frage, die Sie Herrn Jühe gestellt hatten –, ganz massiv Ryanair. Ryanair hat schon zu Beginn der Winterflugplanperiode umgestellt und jetzt – am Sonntag fängt sie, glaube ich, an, die Sommerflugplanperiode – wird es keinen Ryanair-Flug mehr geben, dessen Anflug nach 22.30 Uhr ist. Wir hatten jetzt sozusagen letzten Sommer welche, die zum Teil wirklich Spitz auf Knopf kurz vor der 23 Uhr-Grenze geplant waren, und die sind auch häufig schiefgegangen. Soll heißen, das ist also so ein ganz wichtiges Instrument, was wir haben, und es gilt für die Abflüge und für die Anflüge, möglichst die letzten 15, 20, 25 Minuten freizuhalten von geplanten Flügen. Rechtlich kann ich das nicht einfordern. Die rechtliche Regelung sagt, du darfst bis 23.05 Uhr einen Anflug-Slot haben, aber dass wir eben durch die Gespräche mit den Airlines und auch natürlich der Androhung

von Ordnungswidrigkeitsverfahren bei der Air Berlin mussten wir es leider dann auch einmal durchführen, weil die sich einfach nicht gebessert hat, bis sie dann (...) ganz aufgehört hat, den Flug zu machen, dass wir an der Stelle durch diese engmaschige Verfolgung, dass wir auch den Airlines sehr, sehr frühzeitig sagen, ihr habt hier ein Problem und dann auch dranbleiben, nachfragen, zum Gespräch einstellen, die Gründe auch überprüfen. Alle Wettergründe, die uns bei den häufigen Verspätungen angegeben werden, überprüfen wir selbst in der Luftaufsicht anhand der uns verfügbaren meteorologischen Informationen. Bisher klappt das ganz gut unter dem Aspekt, was wir überhaupt machen können. Und ich glaube, dass, egal welche Regelung Sie haben, es wird immer so eine Mischung sein zwischen der rechtlichen Keule, die wichtig ist, wenn wir die Regelung nicht hätten, dann hätten wir noch ein viel größeres Verspätungsproblem und gleichzeitig dem Gespräch mit den Airlines, um zu verstehen, was passiert und gemeinsam nach Lösungen suchen zu können. Insofern, wie gesagt, meine Empfehlung bei den Starts, darüber nachzudenken, ob man auch hier mit einer Genehmigungspflicht arbeitet, was einiges erleichtert. Bei den Landungen ist es nicht sehr praktikabel, aber die Regelung, die wir haben, ist auch noch nicht der Weisheit letzter Schluss.

Vorsitzende: Herzlichen Dank. Dann hat sich Herr Dr. Weinandy noch gemeldet zur gleichen Frage oder zur nächsten Frage schon?

(Herr Dr. Weinandy: Nein, zu dem gleichen Themenkomplex.)

Sehr gern.

Herr Dr. Weinandy: Nur zu unserer Rolle. Wir sind als Umweltbundesamt auch Benehmensbehörde bei der Festlegung von Flugverfahren und an der Stelle kommt dann die Fluglärmkommission ins Spiel und die ist für uns außerordentlich wichtig, sie hat beratende Funktion. Wir können natürlich auch unsere Benehmensregelung unabhängig von dem Votum der Fluglärmkommission machen, das ist aber wenig schlau, weil da relativ viel Sachverstand versammelt ist. Deswegen ist für uns die jeweilige Fluglärmkommission vor Ort sehr wichtig, wir tauschen uns auch regelmäßig aus mit den Fluglärmkommissionen.

Ergänzen wollte ich noch, Frau Barth hat netterweise das Luftverkehrskonzept angesprochen, das ist mir an der Stelle wichtig, es gibt kein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung aktuell. Es gibt aus der letzten Legislatur ein Luftverkehrskonzept des Verkehrsministeriums. Das ist aber kein abgestimmtes Luftverkehrskonzept, was zwischen den Ressorts abgestimmt wurde. Wir, Umweltbundesamt, empfehlen, ein Luftverkehrskonzept zu erarbeiten. Dann allerdings ein Luftverkehrskonzept, wo auch die Umweltbelange berücksichtigt sind. Bei dem, was das Verkehrsministerium vorgelegt hat, handelt es sich um ein Luftverkehrskonzept, wo ausschließlich wirtschaftliche Aspekte des Luftverkehrs behandelt wurden, halten wir an der Stelle für nicht tragfähig. Und es gibt, wie gesagt, kein abgestimmtes Luftverkehrskonzept der Bundesregierung.

Vorsitzende: Vielen Dank. Mögen Sie auch trotzdem noch etwas zum Fluglärmgesetz sagen? Sie hatten das in Ihrem Eingangsstatement, dass da eine Evaluation erfolgt, vielleicht ist das hier ganz passend?

Herr Dr. Weinandy: Ja, mache ich sehr gern. Also ich hatte ja gesagt, wir haben den Auftrag erhalten, den Auftrag vom Umweltministerium, einen Fluglärmbericht zu erstellen, den haben wir im letzten Jahr fertiggestellt. In diesem Fluglärmbericht evaluieren wir den Vollzugsstand und den Stand der Technik und die Lärmwirkungsforschung im Zusammenhang mit dem Fluglärmgesetz. Ob es zu einer Novellierung kommt, können wir gar nicht sagen. Also wir haben lediglich diesen Bericht erstellt. Den Bericht haben wir dem Umweltministerium zugeleitet, die Ressortabstimmung wurde eingeleitet nach unserer Kenntnis und wir warten jetzt ab, wann dort gegebenenfalls das Umweltministerium, das hat die Federführung in dem Zusammenhang, wann das Umweltministerium gegebenenfalls auf

uns zugreift im Rahmen dieser Ressortabstimmung, zunächst sind wir daran aber natürlich nicht beteiligt. Und ob es am Ende nach dieser Ressortabstimmung dazu kommt, dass das Fluglärmgesetz novelliert wird, können wir im Moment nicht abschätzen. Es ist zumindest im aktuellen Koalitionsvertrag als Position nicht mehr enthalten, dass das Fluglärmgesetz novelliert werden soll. Von daher können wir dazu im Moment nichts sagen. Wir haben es evaluiert. Über die Frage, ob es sinnvoll ist, das zu novellieren, kann man sich vielleicht auch noch einmal austauschen, aber jedenfalls im Moment, wenn Sie mich fragen, kann ich Ihnen nicht sagen, ob das in dieser Legislatur novelliert werden soll.

Vorsitzende: Herzlichen Dank für den Sachstand. Dann kämen wir zu der Frage 3 von Herrn Thering, da geht es um die Einschränkung der Betriebszeiten am Frankfurter Flughafen. Wer mag dazu das Wort ergreifen? Herr Schäfer tut so, als ob er das möchte. Dann gebe ich Herrn Schäfer das Wort.

Herr Schäfer: Ja, vielen Dank. Also wenn ich die Frage richtig verstanden habe, ging es ja auch so ein bisschen um die Auswirkungen eines solchen Nachtflugverbotes und welche Konsequenzen dort zu sehen sind. Also zum einen sind es natürlich sehr intensive betriebliche Konsequenzen. Frau Barth hat eben schon angedeutet, die Airlines und der Flughafen, alle zusammen und die DFS, arbeiten wir ja sehr intensiv daran, diese Regelung einzuhalten. Und eine der praktischen Konsequenzen ist, dass wir faktisch die Zeit der Nachtruhe dadurch auch sicherstellen, dass wir Flüge nach vorne ziehen, was die geplanten Abflugzeiten sind und auch was die geplanten Landezeiten sind. Das heißt also, wir gehen nicht an die Grenze ran, wir geben quasi eine halbe Stunde dort an der Stelle mit dran. Das bedeutet wiederum, dass die Flugzeuge eine geringere Einsatzzeit an der Stelle haben, weil das in der Planung entsprechend berücksichtigt werden muss und erhöht damit den Bedarf an Flotte bei den Airlines. Es erhöht auch den Bedarf an Personal an den Flughäfen, weil wir natürlich darauf achten, möglichst viel Personal gerade nachts bereitzustellen, um diese Flüge pünktlich rauszubekommen. Da werden Schichtpläne entsprechend ausgearbeitet, um dort gerüstet zu sein.

Sie haben gefragt, gibt es, gab es Konsequenzen auch bei uns? Also zum einen hat es eine gewisse Einrüttelzeit gebraucht. Wenn ich an die erste Zeit des Nachtflugverbots denke, da hatten wir so manche Nacht, wo uns ein paar Flieger, und zwar nicht, verzeihen Sie in Hamburg, A320, sondern A380 stehengeblieben sind. Und wenn Sie da ein paar davon haben und dann 7 000 gestrandete Passagiere, die dann teilweise im Terminal übernachten müssen, weil sie noch nicht einmal ein Visum für Deutschland haben, das ist nicht vergnügungssteuerpflichtig an der Stelle. Und deswegen arbeiten alle daran, das natürlich hinzukriegen und das läuft mittlerweile ganz gut. Und meine Wahrnehmung ist auch – Ryanair ist ja eine neue Fluggesellschaft in Frankfurt, sie ist erst seit April letzten Jahres bei uns tätig, sie ist damit auch zum ersten Mal an einem so großen Flughafen wie Frankfurt tätig, sonst flogen sie ja immer eher dezentral –, die werden auch relativ schnell und rütteln sich ein in das System und versuchen damit natürlich auch klarzukommen, weil auch Ryanair, wie alle anderen Low-Coster haben kein Interesse daran, dort unangenehm aufzufallen.

Sie haben gefragt nach dem Ergebnis und nach den Arbeitsplätzen. Die Frage ist ein bisschen schwierig zu beantworten, weil, es gibt natürlich eine gewisse Korrelation zwischen Verkehrsaufkommen und Beschäftigtenzahlen und wenn Sie ein Verkehrswachstum haben, haben Sie auch ein Arbeitsplatzwachstum. Auf der anderen Seite muss man auch sehr deutlich sehen, mit der Einführung des Nachtflugverbots in Frankfurt haben wir auch bestimmte Verkehrssegmente, beispielsweise die sogenannten UPS und FedEx als Flugzeuge, die ja über Nacht transportieren, die sind weggegangen von Frankfurt. Wir haben auch einzelne Airlines, die gerade an diesen Randzeiten geflogen sind, verloren. Ein ganz prominentes Beispiel, und zwar lange, bevor sie sich entschieden haben aus Europa fast komplett zurückzugehen, ist die Qantas, die nach Sydney geflogen ist über Singapur. Das war einer unserer Stammkunden über 40 Jahre. Die haben sich entschieden, Frankfurt

aufgrund des Nachtflugverbotes aufzugeben. Das heißt, also auch da gibt es Konsequenzen und da fallen dann natürlich auch Arbeitsplätze in gewisser Weise weg. Aber auf der anderen Seite, durch das Verkehrswachstum allgemein haben Sie natürlich auch wieder einen Zuwachs an Arbeitsplätzen, der das auch überkompensiert hat.

Und die letzte Frage, betriebswirtschaftlich. Wenn Sie unsere Ergebnisse als Fraport ansehen, wir haben ja letzte Woche gerade wieder unsere Bilanz vorgelegt, dann sehen Sie, dass wir natürlich sehr gut dastehen und dann auch schöne Zuwächse haben. Aber Sie dürfen nicht vergessen, Fraport ist einer der weltgrößten Flughafenbetreiber und wir sind nicht nur in Frankfurt aktiv, sondern wir haben 30 Standorte außerhalb von Frankfurt und unser Geschäft außerhalb von Frankfurt trägt mittlerweile mit über einem Drittel zu unserem Umsatz bei. Das heißt, auch da verschwimmen natürlich die Zahlen ineinander. Der Standort Frankfurt als solcher ist weiterhin zwar profitabel, aber es bedarf auch viel Anstrengung, um das dort hinzubekommen. Und für Hamburg in der Konsequenz, ein Standort, der ja nur hier vor Ort ist, der auch viel ... etwas schwierigere Bedingungen da sind, kann ich mir vorstellen, dass solche Regelungen wesentlich ambitionierter sind letztlich bezogen auf das Geschäftsergebnis des Unternehmens.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann hat sich Frau Rathgeber-Almásí gemeldet.

Frau Rathgeber-Almásí: Ja, ich würde auch gern noch eine kurze Anmerkung machen zu Ihrer Frage der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen am Standort Frankfurt. Also, wir als Condor haben natürlich mit der Konsequenz des Nachtflugverbots, zu der wir auch stehen in Frankfurt, aber einen kompletten Umlauf bei uns rausnehmen müssen, denn damals war es ja durchaus üblich, dass die Flüge auch in der Nacht stattfinden konnten. Frankfurt ist sicherlich unser Hauptstandort und wir versuchen das natürlich überzukompensieren jetzt mit den Flügen, die am Tag stattfinden. Das hat aber schon erhebliche betriebswirtschaftliche Auswirkungen. Und wenn Sie sehen, wie sich auch die Wettbewerbslage vor dem europäischen Hintergrund, denn Fluggesellschaften, wir sind ja jetzt nicht nur hier in Deutschland unterwegs und im deutschen Wettbewerb, sondern wir sind im internationalen Wettbewerb und vor allem im europäischen Wettbewerb – zwei der größten Hauptwettbewerber der Condor wurden hier schon genannt als Player, zusätzliche Player in Frankfurt und Hamburg –, dann müssen wir uns denen gegenüber behaupten. Das heißt einfach, dass ein Umlauf wegfällt und wir mit den anderen Umläufen, die wir jetzt noch machen können, aus den sehr restriktiven Standorten Frankfurt und Hamburg zum Beispiel auch raus, einfach schlichtweg mehr Geld verdienen müssen. Bei einem Stückkostenpreis, der einfach relativ hoch ist, wenn Sie sich das angucken, wie wir hier in Deutschland produzieren müssen, auch mit den anderen Rahmenbedingungen, die wir haben und zu denen wir auch stehen, also zum Beispiel auch zu den sozialen Rahmenbedingungen, die wir haben, fliegen wir gegen Wettbewerber an, die halt einfach unter anderen Rahmenbedingungen produzieren können. Das ist sicherlich einfach so, das müssen wir dann auch so in Kauf nehmen, das versuchen wir auch, wir behaupten uns da auch. Aber ich glaube schon, dass die kürzlichen Beispiele, die Sie auch sehen am Beispiel unseres Hauptwettbewerbers Air Berlin und so weiter sehen, was da wettbewerblich einfach auch im europäischen Umfeld los ist. Deswegen auch unser Petitum, dass wir sagen, wir als deutsche Fluggesellschaft fühlen uns unseren Standorten einfach anders auch noch verpflichtet. Also Frau Barth hat ja eben auch gesagt, wir sind da im intensiven Austausch, wir sind da sicherlich auch schneller zu erreichen für Sie alle und auskunftswillig. In Hamburg zum Beispiel melden wir das, was Frau Barth uns quasi ad hoc anfragt, wenn Sie sagt, eine Rotation ist da schwierig, melden wir schon monatlich auf freiwilliger Basis und ohne, dass wir dazu aufgefordert werden. Also wir seitens Condor machen das, und zwar seit Beginn der Pünktlichkeitsinitiative hier in Hamburg, indem wir uns alle die Rotationen angucken und die Auskünfte über die Verspätungen halt geben.

Ich würde noch gern eine Bemerkung machen zu diesem Thema Slots nach vorne ziehen, nach hinten ziehen, das hörte sich nämlich hier so einfach an. Also, der europäische

Luftraum ist halt relativ voll und wir fliegen ja von Hauptflughäfen auch in Deutschland aus, also zum Beispiel auch München. München ist deswegen für Hamburg wichtig, weil wir eine Verbindung haben, die wir mit München immer koppeln, weil das gut ist, dass München im Süden Deutschlands liegt, das sind auch geslottete Flughäfen. Es ist nicht so ganz trivial zu sagen, wir ziehen einfach einmal einen Slot nach vorne, wir brauchen nämlich auch den passenden Slot an der Destination, wo wir hinkommen. Das ist nicht machbar. Das ist halt ein Netz, in dem wir da unterwegs sind. Das heißt, wenn wir einen Flughafen anfassen, müssen wir alle Flughäfen anfassen, das ist so. Und das ist auch nicht einfach so immer möglich. Das zum Thema Slots.

Einflussmöglichkeiten der Airlines. Frau Barth hat es schon gesagt, wir werden für viele Dinge verantwortlich gemacht, auch das ist rechtlich geregelt, das ist sicherlich so, aber wenn man sich vorstellt, dass wir für Streiks, also dass wir Streiks im Prinzip, wenn in Frankreich Fluglotsen streiken, dass irgendwie auch im Ermessensbereich der Airline liegt, dann muss man sagen, da wird es dann halt irgendwann auch ein bisschen schwierig. Das sind Streiks, die werden 24 Stunden vorher angekündigt maximal. Das hat sicherlich auch Auswirkungen dann auf unsere Umläufe. Will sagen, wir haben schon relativ viel in unserem Einflussbereich, auf den wir nicht direkten Einfluss haben und nehmen das aber auch in Kauf, versuchen es wirklich noch an den Stellen zu optimieren.

Ich würde Ihnen gern vielleicht an dieser Stelle, weil, ich hatte es eingangs angekündigt, vielleicht einmal einzubringen – und ich glaube, jetzt passt es ganz gut zu sagen, was wir hier versucht haben mit Ihnen und mit dem Flughafen Hamburg im Dialog hier auch zu entwickeln –, was wir Condor-seitig gemacht haben bei den kritischen Bewegungen, die wir halt hatten, weil das durchaus auch ökonomische Auswirkungen hat auf unseren Betrieb. Und wir haben ja relativ viel gemacht. Wir haben zum Beispiel da wirklich versucht, planerisch zu gucken, können wir den Flug anfassen, können wir das ... Die Hauptproblematik war ja bei unserem Arrecife-Umlauf, der bei Ihnen halt etwas später reinkam, dass wir da morgens von den Kanaren aus starten mussten und da halt die Wetterbedingungen morgens nun einmal so sind, dass wir mit dem Fluggerät, was wir halt haben, gezwungen sind, meistens auf dem spanischen Festland noch eine Zwischenlandung zu machen, um Fuel aufzunehmen. Wir haben aus diesen Gewichtsgründen eine ganze Reihe von Sitzen aus dem Verkauf genommen, was bei unserem Geschäftsmodell schon eine erhebliche ökonomische Auswirkung hat, und haben bei jedem Flughafen, auf dem der Flieger sich an dem Tag noch bewegt – also, es ist ja so, er ist in einem Umlauf unterwegs – High-Speed-Turnarounds angefragt, die wir auch bei den Flughäfen extra bezahlen müssen. Wir fragen bei der DFS beziehungsweise bei den europäischen Partnern die kürzesten Flugwege an. Wir fliegen mit high Speed, auch das ist natürlich auch irgendwo eine Kostenfrage, also wir machen schon einiges. Und das hat in Hamburg ja am Ende auch Auswirkungen gezeigt. Wir sind da also schon engagiert auch mit Ihnen an der Sache, aber wir bitten halt auch immer noch um Verständnis, dass es halt bestimmte Dinge gibt, die liegen halt außerhalb unseres Einflussbereichs und es gibt halt bestimmte Dinge, die sich zum ... wie zum Beispiel diese Slot-Restriktionen, die nicht so trivial einfach so zu verschieben sind.

Vorsitzende: Vielen Dank. Zur selben Thematik, zur selben Frage, Herr Jühe, bitte.

Herr Jühe: Ja, ich denke, nachdem wir jetzt durch zwei Beiträge gehört haben, mit welchen Schwierigkeiten es verbunden war oder ist, eine Nachtflugregelung, wie man sie in Frankfurt hat, durchzusetzen und zu organisieren, möchte ich aber, weil es mir ganz wichtig ist, noch einmal deutlich machen, welcher ... wie es als Segen empfunden wird in der Bevölkerung, dass es einen geschützten Nachtzeitraum gibt, bei dem man sicher weiß, ich kann mein Fenster aufmachen im Sommer, ich kann ohne, dass ich geweckt werde, eine ordentliche Zeit nachts wirklich auch durchschlafen. Es ist tatsächlich so, wir haben in Frankfurt natürlich nach dem Ausbau des Flughafens seitens der neu betroffenen Bevölkerung – es wurde ja eine neue Bahn gebaut – erhebliche Proteste erlebt. Aber an den Standorten, die schon

bisher durch Fluglärm belastet waren, überwiegt die Zufriedenheit dahingehend, dass man endlich diesen Nachtzeitraum geschützt hat. Und ich sage das ganz bewusst auch als Appell in Ihre Richtung, weil ich glaube, dass man bei Flughafenstandorten, die in Entwicklung sind, also wo wir weiter damit rechnen müssen, dass wir mindestens am Tag steigende Flugbewegungen haben werden, dass man immer im Blick hat, es braucht letztlich einen Kompromiss. Also wenn ich auf der einen Seite die wirtschaftlichen Aktivitäten ausbaue durch steigende Flugbewegungszahlen am Tag, muss man auf der anderen Seite eben auch den Mut haben zu sagen, die hohen Belastungen, die umweltseitig entstehen, insbesondere durch die Störung des Nachtschlafs, die müssen wir weiter reduzieren. Und das spricht einfach dafür zu sagen, die Beschränkungen im Nachtzeitraum dürfen für uns kein Tabu sein. Und die Fluglärmschutzkommission hier in Hamburg hat ja auch gesagt, wir halten es für sinnvoll, dass eben Verspätungsflüge nur bis 23.30 Uhr stattfinden dürfen und dafür würde ich auch ausdrücklich plädieren. Man muss natürlich die Rechtslage nicht nur in der Bundesrepublik, dazu hat ja Frau Barth schon ausgeführt, sondern auch auf internationaler Ebene dabei beachten. Wir haben zum Beispiel eine EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie oder jetzt -verordnung, die sagt, eine Beschränkung der Flugbewegungszahl zum Beispiel auch im Nachtzeitraum darf immer nur nach dem Balanced Approach das letzte Mittel sein. Das heißt, es müssen alle Mittel vorher ausgeschöpft sein. Das spricht dafür, dass eben Sie immer monitoren, was bringen denn zum Beispiel die Maßnahmen, die jetzt 2017, 2018 auf den Weg gebracht wurden oder werden, mit welchen Wirkungen sind die verbunden und wenn diese als unzureichend empfunden werden, erst dann habe ich quasi die Möglichkeit zu sagen, ich versuche auch den Nachtzeitraum, durch entsprechende zeitliche Beschränkungen weiter zu schützen. Aber der Gewinn für die Bevölkerung ist immens.

Vorsitzende: Vielen Dank. Das war jetzt eine sehr ausführliche Fragerunde. Als nächsten Kollegen habe ich Herrn Jersch von der Fraktion DIE LINKE.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön, Frau Vorsitzende. Ich fange einmal mit einer Frage an, vielleicht an Herrn Schäfer. Der Frankfurter Flughafen hat ja in der Tat mit Ryanair sozusagen den ersten Low-Cost-Carrier an Bord geholt. Welche Einschätzung haben Sie zur Situation in Hamburg aufgrund des Low-Cost-Carrier-Anteils, den Hamburg hat? Würden Sie sagen, dass das ein zusätzliches Problem bei der Fluglärmsituation hier in Hamburg hervorruft? Das als erste Frage.

Und dann hätte ich an Frau Barth und Herrn Jühe, vermute ich einmal, eine Frage bezüglich der Einwirkungsmöglichkeiten auf die Geschäftsleistung von Fraport auf den Flughafenbetrieb. Letztendlich gehört Fraport ja zu etwas über 50 Prozent dem Land Hessen und den Stadtwerken Frankfurt, wenn ich das richtig weiß, sozusagen in öffentlicher Hand und damit eine ähnliche Situation wie in Hamburg. Gibt es dort, ich sage einmal, geschäftspolitisch, umweltpolitische Auflagen, die der Geschäftsführung von Fraport gemacht werden über die gesetzlichen hinaus? Wie ist da das Umgehen mit Fraport zu mindestens für den Frankfurter Flughafen? Wir wissen ja, dass es da auch andere gibt.

Dann eine kurze Frage, ich glaube, an Frau Barth. Letztes Jahr hat in Hamburg es ja ganz viele Schlagzeilen gegeben, weil erstmalig Spätzügler, die einfliegen wollten umgeleitet wurden nach Rostock in der Nacht. Wird dieses Instrument in Frankfurt angewendet und wenn ja in welchem Umfang? Das würde mich interessieren. Ja, ich lasse es erst einmal bei den drei Fragen.

Vorsitzende: Herzlichen Dank. Die erste Frage ging an Herrn Schäfer. Wahrscheinlich kann er die zweite Frage auch beantworten, aber beginnen Sie bitte mit der ersten Frage, Herr Schäfer.

Herr Schäfer: Ja, Frau Vorsitzende, vielen Dank. Die zweite Frage war ja eigentlich an die Kollegen gestellt, ich kann sie natürlich sicherlich auch aus Sicht des Unternehmens beantworten. Zunächst einmal zu der Frage Low-Cost. Die erste Diskussion, die man da

sicherstellen muss, was ist eigentlich überhaupt Low-Cost? Sicherlich sind Fluggesellschaften wie Ryanair oder auch easyJet und andere ein Symbol für eine Entwicklung im Luftverkehr, nämlich eine Veränderung im Luftverkehr dahingehend, dass Luftverkehr immer mehr zum Allgemeingut wird. Und das ist aber aus meiner Sicht nicht was, was typisch ist jetzt für eine Ryanair, für eine easyJet, sondern es ist eher dort die Symbolik und ich glaube, dass sie über kurz oder lang mindestens einmal im gesamten europäischen Luftverkehr dieses Geschäftsmodell bei allen Airlines in irgendeiner Form vorfinden werden, das wird sich immer weiter ausbreiten, dass Fliegen günstiger wird und dass Sie als Passagier sehr stark bestimmen letztlich, was wollen Sie denn überhaupt haben. Die meisten wollen im Grunde genommen von A nach B gebracht werden. Die wollen kein ... Und wenn die eine Stunde fliegen, da wollen die nicht das Brötchen haben und das Wasserglas und meinetwegen noch eine Zeitung und gegebenenfalls sogar noch einen Koffer aufgeben, sondern die wollen einfach nur von A nach B gebracht werden. Und wenn das im europäischen Verkehr der Standard ist, so wird der bei allen Airlines sein. Und deswegen ist die Frage zu beantworten, wie ist der Anteil Low-Cost und ist das ein zusätzliches Problem, so nicht beantwortbar aus dieser Sicht der Dinge heraus. Was man sehen muss, ist, dass Airlines natürlich immer weiter getrieben sind, auch wirtschaftlich zu handeln. Das ist eine Notwendigkeit für die Fluggesellschaften. Wenn sie das nicht tun, haben wir leider in Deutschland ja jetzt gerade ein Paradebeispiel gehabt, was dann mit einem Unternehmen passiert, was nicht wirtschaftlich genug handelt. Es gibt im Luftverkehr insgesamt eine starke Konkurrenzsituation, auch in anderen Ländern gehen viele Fluggesellschaften, die das nicht schaffen in die Insolvenz oder werden vom Staat erhalten mit fragwürdigen Methoden, auch das gibt es immer wieder. Aber letztlich müssen sie dort in einer Konkurrenzsituation im Luftverkehr einfach handeln. Und deswegen haben diese Fluggesellschaften beispielsweise auch nicht die Flugzeuge einmal eben auf der Stange, sodass sie da einfach durchwechseln können, sondern sie haben einen relativ begrenzten Fuhrpark. Auch das ist nichts anderes, als Sie es in anderen Verkehrsträgern haben, im öffentlichen Personennahverkehr, im Schienen..., im Fernverkehr, überall dort haben Sie ja auch knappe Ressourcen, mit denen Sie umgehen müssen und die müssen Sie halt vernünftig steuern. Das vielleicht so als grundsätzliche Antwort über das Thema Luftverkehr und ist Low-Cost eine besonders schwierige Thematik.

Zum Thema der Frage, wie das Land als größter Anteilseigner zusammen mit der Stadt Frankfurt als Mehrheitsanteilseigner handelt, werden sicher die beiden Kollegen noch das ein oder andere Wort sagen. Ich will es damit bewenden lassen, dass ich sage, die Fraport AG ist ein börsennotiertes Unternehmen, was an der Frankfurter Börse und an anderen Börsen gehandelt wird und da gilt das Aktienrecht. Wir haben einen Aufsichtsrat und der Rest ergibt sich aus meiner Sicht aus dem Gesetz, auch wie die handelnden Personen zu Handeln haben.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Schäfer. Frau Barth, Sie mögen ... sind angesprochen worden und Sie mögen gern antworten.

Frau Barth: Genau. Also, der Herr Jühe wird das dann noch politisch einsortieren, ich mache das ganz als Beamtin, die das vollkommen neutral sagen wird. Es gibt einen Konsortialvertrag zwischen der Stadt Frankfurt und dem Land, der vor einigen Jahren geändert worden ist, wo bestimmte Verabredungen getroffen worden sind, wie diese gemeinsame Stimmenmehrheit ... sozusagen eine Verständigung, wie man so ganz grundsätzlich sozusagen ... welchen Blick man auf den Flughafen hat und da steht Lärmschutz mit drin. Die ist aber nicht öffentlich und mir liegt die auch nicht vor. Die gesetzliche Lage ist so, dass der Flughafenaufsichtsrat voll mitbestimmend ist. Das heißt, die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats – Herr Schäfer weiß es noch besser als ich – besteht aus Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmervertretern und das heißt, das Land ... ein Vertreter des Landes ist Aufsichtsratsvorsitzender, aber die vom Land entsendeten Mitglieder im Aufsichtsrat und die von der Stadt Frankfurt entsendeten Mitglieder des Aufsichtsrats gemeinsam haben keine Mehrheit im Aufsichtsrat. Da sind dann auch noch,

glaube ich, Vertreterinnen oder Vertreter von Lufthansa und von irgendwelchen anderen Investoren noch mit drin, soll heißen, anders als zum Beispiel das, glaube ich, bei Volkswagen der Fall ist, wo es irgendwelche Vetorechte des Landes gibt, des Landes Niedersachsen, ist das bei Fraport nicht so, sondern es ist ein ganz normal, sozusagen Mitglieder im Aufsichtsrat mit Stimmrecht, aber keine Mehrheit. Das heißt, diese Mehrheit an Aktienanteilen spiegelt sich im Aufsichtsrat nicht wider.

Und jetzt sind ja die Aufsichtsratssitzungen vertraulich, insofern darf ich gar nicht wissen, was da passiert, aber man hört mitunter, dass die Arbeitnehmervertreterinnen und -vertreter jetzt was ... also sehr häufig und auch vielleicht verständlicherweise sich eher dafür einsetzen, dass viel geflogen wird und dass sozusagen jetzt nicht unbedingt die Lärmschutzthemen da im Vordergrund stehen. Aber wie gesagt, das sind sozusagen Themen, die im Aufsichtsrat behandelt werden. Und Aktienrecht heißt natürlich auch, dass der Aufsichtsrat ein Aufsichtsrat ist und nicht das Management ersetzt. Das heißt, viele von den Entscheidungen, die möglicherweise auch kontrovers diskutiert werden und wurden bei uns in der Region, sind verständlicherweise gar keine Entscheidungen, die aufsichtsrelevant waren, sondern das waren Managemententscheidungen.

Vorsitzende: Herr Jühe danach, bitte.

Herr Jühe: Ja, Frau Barth und ich haben uns eben kurz verständigt, sie übernimmt quasi den rechtlichen Teil, ich übernehme den politischen. Ein Flughafen wie Frankfurt, aber auch ein Flughafen wie Hamburg wird aufgrund der Konfliktlagen, die da systematisch angelegt sind, nicht gegen das Land betrieben werden können, erfolgreich betrieben werden können. Das bedeutet, außerhalb der rechtlichen Rahmenbedingungen, die eben dargestellt wurden, ist es selbstverständlich so, dass dieses Bewusstsein auch bei den Flughafenbetreibern vorhanden ist, beziehungsweise vorhanden sein sollte. Und jetzt war nun in Frankfurt in den letzten Jahren einiges zu regeln, man wollte einen Flughafenausbau haben, man wollte keinen Aufstand bei der Bevölkerung. Und selbstverständlich hat man das als politische Aufgabe seitens des hessischen Ministerpräsidenten gesehen, auf den Flughafenbetreiber, aber auch durchaus auf die Airlines Einfluss zu nehmen, sich einem Prozess zu stellen, der da lautet, wir wollen diesen Flughafen so leise wie möglich betreiben und dem hat sich Fraport auch in der heißen Phase, wie ich finde, sehr gut gestellt. Es gibt jetzt gewisse Abschwächungstendenzen, aber die begründen sich auch daraus, dass die Aufmerksamkeit bei der Politik, also sprich auch bei der Landesführung, Ministerpräsidenten, weniger vorhanden ist. Und warum sollte Fraport plötzlich von alleine tanzen, wenn denn doch Aktienrecht und alles, ja, von der rechtlichen Seite her gut beachtet ist und so weiter. Das heißt, um das noch einmal zu verdeutlichen, die jeweilige Landesregierung steht in der Pflicht, im Dialog mit dem Flughafenbetreiber Lärmschutz weiterzuentwickeln, um diese Konfliktsituation im Raum so gering wie möglich zu halten oder zu erreichen.

Vorsitzende: Vielen Dank. Zur selben Thematik, Frage hat sich Herr Braasch noch gemeldet. Bitte, Herr Braasch.

Herr Braasch: Ich würde gern nur eine Information noch nachliefern. Der Abgeordnete Jersch hat ja nach den Billigfliegern gefragt. Die Situation in Hamburg ist so, dass die für das Jahr 2017 mittlerweile 55 Prozent der Flugbewegungen in etwa ausmachen, aber zu 79 Prozent an den Verspätungen beteiligt sind. Von daher gibt es da ein Problem mit dieser Gruppe von Airlines und dem muss man sich in Hamburg natürlich stellen, sonst kommen wir da nicht voran.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann kommen wir zur dritten Frage von Herrn Jersch. Da wurde Frau Barth noch einmal angesprochen wegen der Umleitungserfahrungen aus Frankfurt, Hamburg hat es offensichtlich getan und wie sieht es in Frankfurt aus?

Frau Barth: Also auch bei uns gibt es Fälle, wenn klar ist, dass die Landung nicht mehr vor 0 Uhr möglich ist, dann müssen die ausweichen. Es gab einmal einen Fall, da hat eine Airline das einfach komplett ignoriert, die hat dann auch entsprechend sozusagen ein Bußgeld erhalten. Aber auch dieses Jahr kam es schon vor, dass unter anderem Maschinen einer heute schon viel zitierten Billig-Airline nach Frankfurt-Hahn fliegen mussten. Das ist bei uns der nächste Flughafen, der kein Nachtflugverbot hat. Und das kommt immer wieder vor, ist jetzt nicht täglich, aber sozusagen, wenn das absehbar ist, dann passiert das. Abflüge betrifft das nicht, weil die ja bei uns eine Einzelgenehmigung brauchen und insofern das ohnehin nicht in Betracht kommt.

Vorsitzende: Dazu Frau Rathgeber-Almási.

Frau Rathgeber-Almási: Ja, eine ganz kurze Anmerkung. Herr Jühe hat es gesagt, wir haben die Airlines an dem oder die Airlines sind im Gespräch mit dem Flughafen und so weiter, da möchte ich immer gern auch noch einmal daran erinnern, welche Airlines das eigentlich sind. Es gibt ja auch einen Grund, warum wir jetzt heute hier sitzen, obwohl wir weit weg davon sind, den Hauptanteil der Verspätungen, jetzt natürlich auch gemessen am Verkehrsaufkommen, zu tragen in Hamburg. Das zu dem einen Punkt.

Zu dem Thema Diversions, auch das kennen wir. Ich möchte nur einmal dran erinnern, wer da eigentlich fliegt. Da fliegen Menschen aus der Region in die Region zurück, also sie kommen aus dem Urlaub oder sie fliegen in den Urlaub. Wenn Sie diese Menschen ... Natürlich haben wir das auch schon gehabt, Diversions gibt es ja auch nach Hannover, Hannover ist die ganze Nacht offen. Sie haben da nachts Bürger, die wir dann da ausladen, die wir in Busse packen müssen und so weiter. Ich möchte nur einmal sagen, es wird immer so ... es hört sich immer so an, als ist das so etwas abstrakt, als würde es da immer nur um irgendwelche Touristen oder Umsteiger gehen, die einfach ein Ärgernis sind. Es sind im Zweifelsfall Bürger der Region, die in den Urlaub fliegen oder aus dem Urlaub kommen und die dann einfach da sind. Abgesehen von den Ärgernissen, die natürlich jetzt für Sie da nicht so ins Gewicht fallen, die wir natürlich auch als Unternehmen haben, dass wir einen Flieger da stehen haben, wo er nicht sein soll, Crew da haben, wo sie nicht sein soll, das ist klar, das fällt hier nicht so ins Gewicht. Aber es geht ja auch immer ein bisschen darum, wer fliegt da eigentlich.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann war es das zu dieser Fragerunde. Frau Sparr, Sie sind als Nächstes für die Fraktion die GRÜNEN dran.

Abg. Ulrike Sparr: Ja, danke. Ich beginne mit einer Frage an Frau Barth. Sie erwähnten vorhin, dass es rechtliche Hindernisse gäbe, was eine Einschränkung des oder einen Beginn des Nachtflugverbots um 22 Uhr betrifft. Können Sie das vielleicht doch noch einmal ansatzweise erläutern, auch wenn es vielleicht ein bisschen kompliziert ist?

Dann haben Sie ja ganz anschaulich geschildert, dass Sie eben auch bei Spätlandungen oder verspäteten Landungen auf die Piloten zugehen und auch offenbar es Ihnen gelingt, da sofort einen Kontakt herzustellen. Das ist in Hamburg offenbar schwierig. Können Sie das vielleicht noch einmal erläutern, wo da aus Ihrer Sicht vielleicht ... wo die Unterschiede liegen, soweit Sie das wissen?

Dann habe ich eine Frage an Frau Almási. Sie haben ja schon erwähnt, dass Sie auch mit Arrecife da etwas verändert haben und es alles etwas kompliziert ist. Wäre es denn nicht auch ein Weg zu sagen, wir verzichten auf einen Umlauf und nehmen dafür größere Maschinen? Erste Frage.

Zweite Frage. Wie ist es bei Ihnen mit der Flottenerneuerung? Setzen Sie auch leisere Flieger ein, A320neo und so weiter?

Dann würde ich gern einmal noch Herrn Treber etwas fragen. Ja, ich fange das jetzt noch einmal an, dieses Thema Flachstartverfahren. Wir haben das ja ins Flughandbuch geschrieben, dass das nicht mehr stattfinden soll. Haben Sie diese Diskussion in Frankfurt eigentlich auch gehabt? Und wie ist das da gelaufen?

Und in dem Zusammenhang habe ich da auch noch eine Frage an den Herrn Weinandy, genau. Das Cutback-Verfahren ist ja leiser, das ist unbestritten, zumindest in der unmittelbaren Umgebung, es verbraucht aber auch gleichzeitig mehr Flugbenzin, mehr Kerosin. Wie sehen Sie da die Abwägung unter Umweltgesichtspunkten? Denn beides sind ja Nachteile für die Umwelt beziehungsweise die Gesundheit von Menschen. Vielleicht könnten Sie dazu auch noch einmal etwas sagen.

Ich mach hier erst einmal Schluss.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Sparr. Frau Barth ist mit den rechtlichen Fragen und mit Kommunikationsfragen als Erstes dran.

Frau Barth: Ich hatte ja schon im ersten Statement benannt, dass maßgeblich das Bundesrecht ist, das Luftverkehrsgesetz auf der einen Seite und zum anderen das Fachplanungsrecht, also Planfeststellungsrecht. Sowohl ... Die Hamburger Genehmigungssituation kenne ich nicht so genau. In Frankfurt gab es 2007 einen Planfeststellungsbeschluss, der hat aufgrund eines Antrags, den Fraport gestellt hat, zum einen beinhaltet Bau eines dritten Terminals, Bau einer zusätzlichen Landebahn, die sogenannte Nord-West-Bahn, und unter anderem keine planmäßigen Flüge mehr von 23 bis 5 Uhr. Also Fraport hatte diesen Antrag gestellt, weil es ein Teil eines Gesamtpakets war, was von 1998 bis 2000 in einem Mediationsverfahren erarbeitet worden war.

Das Land hat damals politisch sich committet zu sagen, wir wollen diesen Kompromiss umsetzen. Es gab dann erst einmal beim Nachtflugverbot ... hat man rechtliche Schwierigkeiten gesehen, das 1:1 so umzusetzen. Am Ende hat das Bundesverwaltungsgericht gesagt, das geht und das müsst ihr. Also haben wir jetzt diese Regelung, die damals von Fraport beantragt worden war und die im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben ist.

In dem Planfeststellungsbeschluss sind gleichzeitig bestimmte Annahmen unterstellt worden und gesagt worden, wenn diese und jene Entwicklung sich anders darstellt, als wir das heute, 2007, antizipieren, dann könnt ihr beim Planfeststellungsbeschluss oder in der Betriebsgenehmigung noch einmal nachbessern. Auch zugunsten des Lärmschutzes, auch mit betrieblichen Regelungen.

Jetzt hat der Herr Jühe ein Beispiel genannt, nämlich die Regelung, die wir im Planfeststellungsbeschluss stehen haben, bei verspäteten Landungen. Verspätete Landungen nach 23 Uhr sind dann zulässig, wenn sie sich zum einen nicht aus der Flugplangestaltung ergeben, da ist ganz egal, wie viele das sind, die dürfen sich nicht aus der Flugplangestaltung ergeben, und es steht drin, die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, noch einmal neu zu überlegen, ob die Regelung gut ist, sage ich jetzt einmal untechnisch, wenn mehr als 7,5 Flugbewegungen im Jahresdurchschnitt nach 23 Uhr, Anflugbewegungen, stattfinden. Wir sind im Moment bei ungefähr 2. Nicht 7,5, sondern ungefähr 2 im Jahresdurchschnitt. Es sind immer noch zu viele aus Sicht der Fluglärmschutzbeauftragten und wir gucken uns jede an, aber wir sind eben weit weg von diesen 7,5, die damals die Planfeststellungsbehörde angesetzt hat. Und zu diesen ganzen Regelungen hat das Bundesverwaltungsgericht ja gesagt, hat gesagt, ja, das ist ... dem Lärmschutz ist ausreichend Rechnung getragen.

Wir haben nur dann, aus meiner Sicht, hätten nur dann die Möglichkeit als Behörde, also im Einzelfall kann man mit Sicherheit an bestimmten Dingen regeln, aber jetzt von 22 bis 6 Uhr

in Frankfurt Nachtflugverbote zu verhängen, würde bedeuten, dass bestimmte Hub-Funktionen im Interkont-Verkehr nicht mehr stattfinden können und dass die Frau Rathgeber-Almási noch einen Umlauf streichen müsste.

(Zuruf Frau Rathgeber-Almási: Mindestens!)

Mindestens.

Und die Rechte, die Fraport hat, und die Rechte, die die Airlines haben, diesen Flughafen zu nutzen, noch einmal, das deutsche Recht geht davon aus und das EU-Recht auch, zivile Luftfahrt soll stattfinden, man darf sie nur unter bestimmten Bedingungen einschränken. Alles das zusammen heißt, dass wir den Bestandschutz überwinden müssten, wir müssten erklären, warum wir jetzt, obwohl wir noch weit weg sind von dem, was damals als okay anerkannt worden ist, warum wir da jetzt ran wollten. Insofern sind wir einfach aufgrund von Bestandschutzrecht und auch aufgrund von Bundesrecht, was sagt, du darfst nur einschränken, wenn du bestimmte Gründe hast.

Das Bundesverwaltungsgericht hat anhand des Flughafens Leipzig, Berlin und Frankfurt insbesondere eine sehr differenzierte Rechtsprechung entwickelt, und die sagt, in der gesetzlichen Nacht von 22 bis 6 Uhr sind Nachtflugbewegungen nur zulässig, wenn dafür ein Bedarf besteht, und in der Kernzeit sind sie nur dann zulässig, wenn dieser Verkehrsbedarf in ganz außerordentlichem Maß die Lärmschutzinteressen überwiegt. Sie hat gesagt, dass reine Umlaufgesichtspunkte von Touristik-Airlines zum Beispiel nicht reichen. Also das ist kein Grund, in die Kernnacht reinzugehen.

Was reicht an einem Flughafen wie Leipzig, wo das entschieden worden ist, so ein Integrator, also da ist ja der DHL-Hub, die sind auf diese Flüge angewiesen. Da hat das Bundesverwaltungsgericht gesagt, die sind ausnahmsweise zulässig in den Randstunden, also von 22 Uhr bis 23 Uhr in Frankfurt und 5 bis 6 Uhr, da sind die Anforderungen, wann ich Flüge verbieten darf, geringer. Da wird zum Beispiel solche Bedarfe ... Also ich darf bestimmte Dinge nicht verbieten, zum Beispiel sind da die Umlaufgesichtspunkte von Airlines im Kontinentalverkehr zu berücksichtigen.

Also Bestandschutz plus die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu dem entsprechenden Paragraphen im Luftverkehrsgesetz, 29 b, würde uns an der Stelle, schon gar nicht, wenn Fraport keinen Antrag stellt – wenn sie einen Antrag stellen würden, wäre es vielleicht noch einmal etwas anderes –, da sind einfach ... besteht keinerlei Möglichkeit, das vor Gericht durchzustehen. Einmal abgesehen davon, dass die hessische Landesregierung, die aktuell im Amt ist, sich auch vereinbart hat, diesen Planfeststellungsbeschluss als Grundlage ihres Handelns zu nehmen, und insofern jetzt auch unabhängig von dem, was rechtlich möglich wäre, dass im Moment kein politisches Ziel dieser Landesregierung ist, diesen Planfeststellungsbeschluss an der Stelle komplett zu ändern.

Die Frage mit den Declarations. Wir haben bei uns in Frankfurt ja die Situation, das sagte ich anfangs schon, dass quasi Fluglärmschutzzuständigkeit, Luftaufsicht und Planfeststellungsbehörde alles in einem Ministerium angesiedelt sind. Es sind drei verschiedene Referate, aber wir sind alle in einem Ministerium, und die Luftaufsicht, das sind also die, die dafür ... die am täglichen Ablauf sehen, ob alle Regeln eingehalten sind, die der Flughafen baulich einhalten muss, ob die, was weiß ich, die Beleuchtungen richtig gemacht sind, alle diese Fragen, und die haben auch das Recht, auf das Vorfeld zu fahren und zu dem Piloten mit dem Formular hinzugehen und zu sagen, warum warst du zu spät.

Ich kenne jetzt nicht ganz genau die verwaltungstechnischen Abläufe, wie das in Hamburg ist, bei uns ist die Luftaufsicht eben auch in dieser späten Zeit noch aktiv, und wenn wir wirklich 7,5 Verspätungen hätten, dann hätten die auch ein Problem, die alle zu erwischen. Aber im Moment geht das noch, dass sie dann tatsächlich rechtzeitig wissen aus den

entsprechenden Informationstools, wann der ungefähr ankommen wird, und da hinfahren können. Und die Piloten winken zum Teil auch schon, weil sie schon wissen, wenn sie so einen Flug haben, der öfters verspätet ist, was da passiert. Ich halte es aber wirklich für ein gutes Mittel, auch zu zeigen, dass uns das ernst ist und dass die wirklich ... dass das nicht eine Kulanzregelung ist, die man nutzen kann, wie man lustig ist, sondern dass es eine Ausnahme bleiben muss und bleiben soll und dass deshalb auch diese Declarations bei häufig verspäteten Flugbewegungen eingeholt werden. Und sie dienen uns eben auch der frühzeitigen Erkennbarkeit von systematischen Problemen und wir können auch überprüfen, ob diese Gründe, die da angegeben worden sind, plausibel sind oder nicht.

Vorsitzende: Vielen Dank. Die zweite Frage ging an Frau Rathgeber-Almási und es ging um die Umläufe oder versus größere Flieger.

Frau Rathgeber-Almási: Genau, ob wir auf einen Umlauf verzichten würden.

Grundsätzlich ist es ja erst einmal so, Sie leben hier in einer schönen Region und Luftverkehr ist ja eine abgeleitete Nachfragefunktion. Wir fliegen ja nicht aus Spaß irgendwo hin und bieten das an, sondern diese Flüge, die wir anbieten, auch aus Hamburg raus, hier haben sie eine hohe wirtschaftliche Prosperität. Das zeigt sich natürlich auch im Flug und wir haben ganz gut gebuchte Flüge. Das heißt, wir fliegen nicht mit halbleeren Maschinen irgendwo hin. Dementsprechend werden wir auch nicht einfach einen Umlauf so rausnehmen.

Allerdings, im Zusammenspiel natürlich mit, sagen wir einmal so, zunehmendem Druck in der Situation, auch mit dem zunehmenden wirtschaftlichen Druck, den ich an der Stelle auch noch einmal erwähnen muss, weil, Sie hatten es, glaube ich, Frau Stöver, eingangs schon gesagt, wir haben ja auch hier eine bestimmte Lärmengeltsituation, also das Landen, wenn wir verspätet, nicht planmäßig, aber wenn wir ausnahmsweise nach 23 Uhr landen, ist ja eine absolute Verteuerung auch in den Infrastrukturkosten, die wir haben. Bei den Margen, die wir im Moment haben auf diesen touristischen Flügen, es leitet uns immer wieder dazu an, unsere Umlaufplanung und auch unsere Strecken so zu überdenken, macht das für uns wirtschaftlich noch Sinn, können wir damit noch Geld verdienen. Denn das ist am Ende, wir sind ja nun einmal ein Wirtschaftsunternehmen, schon auch das Ziel.

Insofern können Sie sich sicher sein, dass gerade dieses kritischen Bewegungen, gerade die, wo wir nach der 23-Uhr-Grenze reinkommen, die für uns dann auch wirklich im Unterhalt einfach sehr teuer werden, von uns immer sehr kritisch überprüft werden. Nichtsdestotrotz, wie gesagt, ist es hier eine attraktive Region und natürlich zeigt sich das auch im Wachstum am Flughafen.

Einfach größeres Fluggerät einsetzen können wir nicht. Die Condor hat dieses Jahr 45 Maschinen, unsere Maschinen sind, weil wir eine hohe Produktivität haben, eigentlich immer in der Luft. Wir haben jetzt für bestimmte Flughäfen Reservekapazitäten, die übrigens auch hohe Kosten binden, weil, da steht ein Fluggerät auf dem Boden, wir haben Crew, die wir dann quasi vorhalten, das alles können wir aber nicht an jedem Standort machen. Das machen wir an unseren Hauptstandorten und vornehmlich für die Langstrecke, also die aus Frankfurt rausgeht, weil da, hier hatten es schon ein paar Kollegen von mir erwähnt, aufgrund der Regelung der EU 261, also die Fluggastrechte, wir natürlich gucken müssen, dass wir hier ... wie wir hier mit den drei Stunden Verspätung umgehen.

Das können wir aber nicht an jedem Flughafen machen. Wir können nicht an jedem Flughafen Fluggerät vorhalten, und größeres Fluggerät lohnt sich ja dann in dem Fall für nichts, weiß ich auch nicht, was das dann zur Einhaltung der Pünktlichkeit bringen kann.

(Zuruf)

– Bitte?

(Zuruf: (...)!)

Nein. Weil, wir fliegen ja nicht den gleichen Umlauf mit den gleichen Leuten. Wir fliegen ja, wie gesagt, den einen Umlauf ... Wir kommen ja, was weiß ich, von mir aus morgens aus München, fliegen nach Ibiza, fliegen von Ibiza aus dann zurück und fliegen aus ... oder nach Hamburg und fliegen aus Hamburg dann noch einen langen Schlag. Also Sie haben nicht immer die gleichen Verbindungen. Eine Base-to-base-Operation wäre uns sehr lieb, würden wir gern machen, kriegen wir aber aufgrund der restriktiven Öffnungszeiten an fast keinem einzigen Flughafen hin. Also das, was ich eingangs sagte, dass wir am liebsten nur Frankfurt-Palma oder Hamburg-Palma hin und her fliegen würden, das funktioniert in unserer Umlaufplanung nicht.

Die zweite Frage ist eine sehr dankbare, die nehme ich gern entgegen. Da ging es ja um das neuere Fluggerät, was wir sehr gern nicht nur anschaffen, sondern auch einsetzen würden, was wir auch absolut für das richtige und wirkungsvollste Mittel halten würden, aktiv den Lärm an der Quelle zu reduzieren. Dazu stehen wir, dazu haben wir uns im Rahmen auch unserer Mitgliedschaften in Verbänden schon geäußert. Allerdings impliziert natürlich die Anschaffung neuen Fluggeräts ... das ist also ein hoher Kostenfaktor. Und wie ich Ihnen ja schon sagte, und Sie können sich das ja auch anschauen, was so in der Airline-Welt so los ist in Europa, das ist eine heftige Investition, wo wir halt gucken müssen, kriegen wir das finanziert. Das ist zumindest bei der Condor, kann ich Ihnen ganz ehrlich sagen, so einfach ... so eine Entscheidung, mit der wir uns jetzt auch tragen müssen, weil wir einige Flieger haben, die sehr alt sind. Für die Condor wird eine Flottenerneuerung definitiv anstehen, wo wir natürlich auch, haben wir auch im Rahmen der Verbände immer gesagt, auch da sollte man sich politikseitig einmal die Gedanken machen, ob es nicht sinnvoll ist, bestimmte Steuerbelastungen, die es gibt, so sinnvoll umzuleiten, dass durch Vereinfachung von ... Sie wissen ja, wir haben alle ... wir kriegen alle keine guten Ratings bis auf die Lufthansa, muss man sagen, Kredite günstiger am Markt verfügbar sind, um neues Fluggerät entsprechend anzuschaffen.

Wir wollen kein Geld, wir brauchen keine Subventionen, wir können uns selbst finanzieren, aber Fluggerät ist teuer, und im Moment ist es einfach so, dass – zumindest kann ich das nur für die Condor sagen – gerade das in Deutschland immer schwieriger wird natürlich, auf dem Niveau so zu verdienen, dass wir einmal eben das sinnvollste Fluggerät dann auch anschaffen. Das kommt ja auch noch hinzu.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann ging die nächste Frage an Herrn Treber. Herr Schwartz zur selben Problematik noch.

Herr Dr. Schwartz: Ich denke, es ist noch eine wichtige Ergänzung zu machen zu Condor in Bezug auf den Hamburger Flughafen. Es ist so, dass Condor die mit Abstand lauteste Fluggesellschaft ist hier. Wenn man sich die Flugzeugmittel hier errechnet, dann liegen sie weit über dem Gesamtflottenmix in Hamburg. Das heißt, keine andere Fluggesellschaft liegt ... setzt hier in Hamburg im Durchschnitt lautere Maschinen ein. Insofern muss man das alles gewichten, wenn man sagt, dass jetzt hier die Lärmentgelte so besonders tragend sind. Das mag denn für Condor zutreffend sein, aber weil sie eben auch die lauteste Flotte bewegt.

Vorsitzende: Da haben wir ja gerade gehört, dass die Flottenerneuerung ansteht. Ich würde trotzdem zur nächsten Frage übergehen. Herr Treber zu dem Flachstartverfahren.

Herr Treber: Ja, das Thema Flachstartverfahren, das ist auch bei uns ein Thema. Das ist vor etwa dreieinhalb Jahren erst einmal probeweise von der Lufthansa eingeführt worden, und zwar auf der Startbahn West, das sind alle Flüge, die nach Süden, Südwesten oder

Südosten abgehen, und da war von Anfang an umstritten, wird es da jetzt bei manchen Bewohnern lauter oder ist insgesamt die Lärmbelastung gleichbleibend. Jetzt muss man dazu wissen, dass es bei uns in Frankfurt verschiedene Institutionen gibt, die Fluglärm messen. Das ist zum einen die Fraport selbst, aber es gibt dann auch Lärmmessstationen von der Hessischen Landesanstalt für Naturschutz und Geologie. Wir haben außerdem das Umwelthaus, was Lärmmessungen macht, und wir haben auch den Deutschen Fluglärmdienst, das ist ein privater Verein, der auch Fluglärmmessungen macht.

Besonders betroffen war also die Gemeinde Büttelborn, da gab es die meisten Beschwerden, und durch unterschiedliche Messungen hat sich dann gezeigt, dass tatsächlich in bestimmten Bereichen die Fluglärmbelastung sich ändert. Das ist dann insbesondere deutlich geworden, nachdem man das vom Probetrieb überführt hat in den Dauerbetrieb, und es ist auch deutlich geworden dadurch, dass es bestimmte Fluggesellschaften gibt, die weiterhin das Steilstartverfahren praktizieren und nicht das Flachstartverfahren. In Frankfurt wird es am allermeisten von der Lufthansa gemacht. Das ist ja auch die Fluggesellschaft, die den größten Anteil an Fliegern in Frankfurt hat.

Nachdem man also festgestellt hat, es gibt unterschiedliche Belastungen, ist im Rahmen einer Arbeitsgruppe Aktiver Schallschutz, die es im Forum Flughafen und Region gibt, das ist ein Gremium, das aus der Mediation entstanden ist, gab es dann die Überlegung, dass man ein längerfristig angelegtes Untersuchungsverfahren macht um herauszufinden, wie wirkt sich rund um den Flughafen dieses Flachstartverfahren aus, wo tritt also eine höhere Belastung auf und was kann man dann aufgrund dieser Ergebnisse ändern oder was muss man tun.

Dieses Vorhaben ist jetzt im Moment leider nicht realisiert worden, weil in der letzten Sitzung der Fluglärmkommission dieses ganze Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz keine Zustimmung der Fluglärmkommission gefunden hat, und es ist jetzt alles auf Eis gelegt.

Ich kann nur sagen, für die Bürger, die von dieser Sache betroffen sind und für die ich mich ja auch einsetze, das wird dort sehr bedauert, denn von der Studie hätten sich sehr viele erhofft, dass dann aufgrund der Ergebnisse eine Änderung vollzogen wird. Wobei sich alle bewusst sind, und das ist ja wohl auch jetzt hier die Situation in Hamburg, natürlich kann das dann nur als ein Vorschlag im Luftfahrthandbuch genannt werden und es ist eine freiwillige Sache, ob die Fluggesellschaften das dann machen oder nicht. Aber die Bürger bei uns, die würden sich davon etwas versprechen, dass es im Luftfahrthandbuch drinsteht, und die verweisen auch auf das Beispiel hier in Hamburg, wo das ja wohl von einer Fluggesellschaft oder mehreren praktiziert wird, dass die nicht dieses Flachstartverfahren machen, sondern das Steilstartverfahren. Zumindest wird das bei uns so berichtet. Können Sie ja vielleicht hier noch einmal sagen, ob das zutreffend ist.

Wie gesagt, da besteht also die Hoffnung, dass, wenn das im Luftfahrthandbuch entsprechend drinsteht und freiwillig das dann vorgeschlagen wird, die entsprechenden Fluggesellschaften zumindest zum Teil das bei uns auch praktizieren werden. Aber das ist jetzt erst einmal ein Wunsch für die Zukunft. Müssen wir einmal abwarten, wie das da jetzt weitergeht.

Vorsitzende: Als Nächstes war Herr Dr. Weinandy genannt, auch zu leiseren Verfahren.

Herr Dr. Weinandy: Ja, vielen Dank, Frau Sparr, für diese Frage, die für uns als Umweltbundesamt natürlich ganz besonders wichtig ist, weil, Sie sprechen damit natürlich Zielkonflikte an. Ich sitze ja hier für den Lärmschutz, aber wir haben als Umweltbundesamt natürlich auch einen sehr viel weiter gehenden Blick auf die Problematik. Aber die klare Haltung des UBA ist, im Nahbereich des Flughafens ist Lärm für uns die entscheidende Größe. Das heißt, dann, wenn die Luftfahrzeuge den oberen Luftraum erreicht haben, dann ist es dann für uns, was die Lärmproblematik betrifft, unerheblich. Im Nahbereich des Flughafens ist tatsächlich die Lärmproblematik wichtiger als möglicher Mehrverbrauch.

Wir haben das sehr intensiv diskutiert, als es zum Beispiel um die Frage von Flugroutenverfahren geht, jetzt nicht nur diese Startverfahren, sondern zum Beispiel, wie abgeflogen wird von einem Flughafen. Es gibt ja die Directs, dass also die Piloten beim Tower nachfragen können, dass sie von der festgelegten Flugroute abweichen können, und für BER hatten wir damals, 2012, Flugrouten vorgeschlagen, und da wurde uns dann vorgehalten, auch von der DFS, dass man da natürlich ziemliche Umwege fliegen würde, wenn man nach diesen Flugrouten fliegen würde. Da haben wir gesagt, das ist uns bekannt, aber wir nehmen das in Kauf, um die Menschen vor Ort zu schützen. Im Nahbereich des Flughafens ist Lärm wichtiger. Wenn es um das Thema Kerosin geht, plädieren wir für die Verlagerung von Kurzstrecken auf andere Verkehrsträger, dann hätte man da nämlich eine gewisse Einsparungsmöglichkeit.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann habe ich als Nächstes Herrn Dr. Duwe auf der Rednerliste, danach Frau Dr. Schaal.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, herzlichen Dank. Ich will einmal mit einer einfachen Frage beginnen, vielleicht ist die Antwort aber etwas kompliziert. Es geht ja jetzt um die Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung. Ich hätte ganz gern gewusst, wie Ihre Erfahrung ist, wie die Entwicklung der Lärmbelastung, sagen wir einmal pro Kopf Betroffener, sich entwickelt hat, ob das in Frankfurt ist oder in anderen Flughäfen. Das ist ja ein wichtiger Punkt. Und dann kann man immer noch sagen, welche Maßnahmen kann man ergreifen, um das dann zu reduzieren. Wir haben so viele Detailfragen jetzt schon gehabt, aber ich denke einmal, das ist eigentlich die wirklich wichtige, um zu sehen, bringt das überhaupt etwas, was wir hier vereinbart haben. Ich möchte gern einmal wissen, ob sich das jetzt in den letzten zehn Jahren an wichtigen Flughafenstandorten in Deutschland verändert hat, und wenn ja, wodurch. Das ist die eine Frage.

Die zweite Frage, die ich habe, ist, ich komme noch einmal auf die neuen Flugzeugtypen zurück. Wie ist nach Ihrer Meinung die Erfahrung mit den Flugzeugen, die jetzt schon in der Luft sind? Ist da die Auswirkung genauso, wie sie versprochen worden ist, oder hat sich da etwas anderes ergeben? Es wurde ja immer gesagt, wenn die Neos fliegen können, dann haben wir einen größeren Teil des Problems gelöst. Ist das so oder gibt es da auch noch Nachsteuerungsbedarf? Das sind einmal die beiden Fragen, die ich hätte.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Duwe. Sie haben jetzt nicht genannt, wen Sie damit ansprechen, aber ich sehe schon Wortmeldungen.

(Abg. Dr. Kurt Duwe: Wer sich angesprochen fühlt!)

Herr Jühe als Erstes, danach Herr Braasch.

Herr Jühe: Ja, zunächst zu der Thematik Belästigungswirkung. Das ist in der Wissenschaft eindeutig, da gibt es diverse Arbeiten dazu, dass die Belästigungswirkung quasi bei gleicher Lärmmenge, die einwirkt, steigt. Die Bevölkerung ist zunehmend ... fühlt sich zunehmend durch Lärm belästigt, viel stärker, als es in der Vergangenheit der Fall war. Jetzt kann man sagen, na ja, gut, wenn das so ist, kriegen wir ja das Problem nie gelöst an den Flughäfen. Das sollte man aber auch nicht auf diese Weise banalisieren. Es ist ein Faktor, der auf die Bevölkerung einwirkt, und wenn eben diese Belästigungswirkung vorhanden ist, muss man auch damit umgehen.

Vielleicht noch als Stichwort, auf der wissenschaftlichen Seite hat vor allem Guski zu diesem Thema gearbeitet und in der NORAH-Studie haben wir ja auch noch einmal eine neue Kurve, neue Erkenntnisse bekommen im Hinblick darauf, wie sich die Belästigungswirkung aktuell darstellt am Beispiel des Flughafens Frankfurt.

Vorsitzende: Vielen Dank.

Herr Jühe: Die zweite Frage – Entschuldigung – war ... Ein Stichwort?

Vorsitzende: Das sind die leiseren Maschinen noch einmal gewesen.

Herr Jühe: Ja, gut. Neue Flugzeuge, die deutlich leiser sind, ist natürlich allgemeine Zielsetzung. Ich glaube, da sind wir uns auch alle einig, wie wir hier sitzen, dass das sinnvoll und notwendig ist und vorgebracht werden muss. Selbstverständlich wird das auch von der Bevölkerung honoriert, dass leiseres Fluggerät eingesetzt wird. Allerdings ist an den Flughafenstandorten, die mit deutlichen Steigerungen der Flugbewegungszahlen zu tun haben, wird es so wahrgenommen, dass die Minderung des Lärms durch das einzelne Flugzeug aufgefressen wird durch die höhere Häufigkeit der Überflüge.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Braasch als Nächster.

Herr Braasch: Ich würde gern auf die konkrete Situation in Hamburg eingehen. Von der Entwicklung der Lärmbelastung kann man sagen, wenn Sie die Lärmaktionspläne aus 2013 heranziehen und sich anschauen, wie stehen wir heute da, das ist ja fortgeschrieben worden, so hat die Belastung sowohl tags- als auch nachtsüber zugenommen. Also wir haben da keinen Trend, der in die andere Richtung abzielt. Die konkreten Zahlen können Sie gern in unserem Fluglärmreport nachlesen.

Zur Frage der Billigflieger und der neuen Flugzeuge, da möchte ich noch einmal die Entwicklung hier in Hamburg in den letzten Jahren darstellen. Wir mussten verzeichnen, dass der Anteil an den nicht so lauten Flugzeugen der Lärmklasse 1 und 2 im Vergleich zum Beispiel zum Jahre 2007 noch einmal deutlich abgenommen hat und der Anteil der weniger lauten Flugzeuge, wie der schon zitierte A320neo, diese Flugzeuge machen in Hamburg einen Anteil von ungefähr 1 Prozent der gesamten Flugzeugflotte aus. Das heißt, hier haben wir auch auf Sicht nach meiner Ansicht keine Entlastung in den nächsten Jahren zu erwarten.

Vorsitzende: Vielen Dank. Frau Barth ist als Nächstes.

Frau Barth: Ich würde zum einen gern auch etwas zu den neuen Flugzeugen sagen. Wir haben uns im Zusammenhang mit der Erarbeitung einer Lärmobergrenze in Frankfurt, die wir letzten November etabliert haben, sehr ausführlich und intensiv mit der Frage beschäftigt, was neue Flugzeugtypen im Vergleich zu den bisherigen Flugzeugen wirklich an Entlastung bringen, und haben auch auf Basis von ... uns sehr genau angeguckt auf Basis von den Messwerten, die die Fraport an dem gesetzlichen vorgeschriebenen Messnetz hat, was wir da sehen können. Und wir sehen zum einen, dass bei den Abflügen wirklich nennenswerte Fortschritte und Reduzierungen erkennbar sind. Das liegt daran, dass da der Triebwerkslärm im Vordergrund steht und wir wirklich, wenn wir jetzt eine A350 zum Beispiel, vergleichsweise ein leises Langstreckenflugzeug, angucken, das zwischen 3 und 4 dB weniger sind als die Vorgängermodelle.

Bei den Landungen sehen wir allerdings nicht so große Fortschritte. Das liegt daran, dass der Fortschritt vor allem bei der Triebwerkstechnologie stattgefunden hat, weil Lärm sparen und Kerosin sparen an der Stelle einhergehen. Beim Landen ist der Umströmungslärm entscheidend und auch, wann welche Klappen und Fahrwerke es jetzt werden, und das Triebwerk nicht ganz so, das heißt, wie haben zum Teil leichte Zunahmen, wenn die Flugzeuge größer werden, zum Beispiel die B747-800 im Vergleich zu der B774-400, oder nur leichte Reduktionen. Ganz konkret, der A320neo ist aber auch bei den Landungen leiser, also das ist wirklich ein Flugzeug, was nach den Messwerten, die wir in Frankfurt bisher haben, eins ist, was schon wirklich einen deutlichen Fortschritt brächte.

Bei uns sind nach meiner Einschätzung die Quoten nicht ganz so niedrig, wie Sie sie jetzt gerade zitiert haben in Frankfurt. Mag auch daran liegen, dass wir mit 60 Prozent Lufthansa einen Carrier haben, der zum Teil eben jetzt auch relativ neues Fluggerät fliegt, nicht nur, die haben auch alte, aber sie haben eben auch neue.

Ich kann Sie nur darin bestärken, dass das wirklich der wichtigste Schlüssel von allem ist, nicht nur aus Lärmschutz-, sondern auch aus Klimaschutzgesichtspunkten, wenn man denn den Aspekt mit betrachten will. Wir haben im Moment die Situation aufgrund der ..., ich sage einmal, wie die Geschäftsmodelle funktionieren. Die Frau Rathgeber-Almási hat das angedeutet, es gibt einen sehr großen Kostendruck, der nur zum Teil an die Passagiere ..., also der von den Passagieren kommt. Die Airlines unterbieten sich gegenseitig bei den Preisen, sodass sich der Einkauf von sehr modernem, sehr lärmarmem Fluggerät finanziell in der Regel nicht lohnt, jetzt, wenn man das wirklich betriebswirtschaftlich sieht. Die Entgelte, die lärmbedingt zu bezahlen sind an allen Flughäfen, haben gar nicht groß genug Anteil. Das liegt gar nicht daran, dass die Entgeltordnungen schlecht ausgestaltet sind, ich denke, da stehen wir in Deutschland an vielen Flughäfen, und da zähle ich Hamburg auch mit dazu, stehen wir gut da, aber das ist gar nicht so ein hoher Kostenanteil insgesamt, sondern die Investitionskosten ins Fluggerät und das Kerosin und das Personal sind die entscheidenden Punkte. Und Kerosin ist im Moment nicht ganz so teuer, wie es schon war. Investitionskosten sind immens in neues Fluggerät und so kommt es, dass eigentlich wir es heute schon leiser haben könnten, als es ist, aber wir nicht in den Genuss sozusagen, in Anführungsstrichen ..., jetzt nicht falsch verstehen, aber dass wir eben nicht den Einsatz haben, wie er theoretisch möglich wäre an diesen jetzt schon am Markt verfügbaren neuen Fluggeräten, weil einfach sozusagen die Anreizsituation nicht da ist. Deshalb ist aus, sozusagen auch ... In Hessen gucken wir ja genau hin, was können wir tun, hatten auch entsprechend noch einmal eine Initiative mit Blick auf den Bund gestartet, die jetzt auch Niederschlag gefunden hat in der Koalitionsvereinbarung des Bundes, nämlich, wie kann man bessere und mehr Anreize schaffen, dass es sich betriebswirtschaftlich lohnt, in dieses neue Fluggerät zu investieren, dass das sozusagen mehr zum Einsatz kommt. Wir haben Untersuchungen auch der EU, die festgestellt haben, dass das durchschnittliche Flottenalter in den letzten Jahren, obwohl der Flugverkehr insgesamt gestiegen ist, das Flottenalter ist länger geworden, die sind älter geworden. Also im Durchschnitt fliegen heute ältere Flugzeuge als noch vor 10 oder vor 20 Jahren. Das zeigt, dass wir an der Stelle sozusagen keinen Automatismus haben, was sozusagen dieses Flotten-Rollover angeht, sondern dass das ein Punkt ist, wo man sich sehr gut überlegen sollte aus meiner Sicht, und wir versuchen dazu beizutragen in Hessen, das auch durch politische Instrumente zu flankieren.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann hat sich Herr Dr. Schwartz zu Wort gemeldet.

Herr Dr. Schwartz: Ja, um noch einmal den Blick auf die Fluglärmentwicklung zu lenken, wie sich die denn in den letzten fünf Jahren entwickelt hat. Der Flughafenbetreiber ist ja verpflichtet, ein Lärmessnetz aufrechtzuerhalten. Wenn man sich dort die Entwicklung der Tagflugpegel, aber auch der Nachtflugpegel anguckt, dann muss man feststellen, dass insbesondere in der Nacht wir einen deutlichen Zuwachs haben von insgesamt bis zu 5 Dezibel im Dauerschallpegel. Das heißt, wir haben an insgesamt 12 Messstellen an keiner dieser Messstellen in der Nacht irgendwie einen Rückgang feststellen können, aber im Gegenteil diese eben geschilderten immensen Zunahmen.

Noch zur Erinnerung, 3 Dezibel als Einzelschallereignis ist dann eine Verdopplung der Schalleistung. Und wir haben hier nachts als Dauerschallpegel bis zu 5 Dezibel Zunahme in Hamburg.

Vorsitzende: Vielen Dank. Und Herr Schäfer hat sich noch zu Wort gemeldet.

Herr Schäfer: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich wollte gern noch einmal zwei Punkte aufgreifen, weil, die man, glaube ich, auch noch einmal gut einsortieren muss. Wenn ich die

Zahlen der Verkehrsentwicklung in Hamburg richtig mitgenommen habe, haben Sie seit 2008 ein Wachstum bei den Passagieren von knapp unter 40 Prozent gehabt, während Sie bei den Bewegungen einen leichten Rückgang von knapp etwas weniger als minus 10 Prozent gehabt haben. Das heißt also, Sie haben tendenziell größeres Fluggerät, in dem Sie mehr Passagiere pro Bewegung transportieren. Das hat natürlich zur Konsequenz, wenn Sie ein größeres Flugzeug haben, das ist dann auch immer etwas lauter als ein kleineres Flugzeug. Das haben Sie in allen Effekten. Und damit ist es natürlich klar, dass Sie auch einen lauterer Flottenpegel letztlich messen, aber Sie haben vor allen Dingen, und das ist das Wesentliche, einen deutlichen Effizienzgewinn, weil, Sie transportieren weit mehr Passagiere mit weit weniger Bewegungen in dem Wachstum. Und am Ende des Tages kommt es auch darauf an immer, wie das einzelne Ereignis bei Ihnen ankommt. Das ist der eine Punkt.

Und der zweite Punkt, weil auch die Diskussion war über Belästigung und Belastung. Herr Jühe hat zutreffend gesagt, dass der Punkt, wo jemand sich belästigt fühlt, mittlerweile viel früher eintritt in den dB-Werten, als das so in den letzten Jahren war. Das heißt also, man ist sensibler geworden an der Stelle. Das ist eine Feststellung, die auch im Rahmen der NORAH-Studie gemacht worden ist, die wir in Frankfurt mit großem Aufwand betrieben haben. Aber ein anderer Punkt erscheint mir auch wichtig da zu sehen, und der ist derjenige, dass, je weniger Vertrauen Sie in die Handelnden haben, desto schneller fühlen Sie sich auch belastet bei einem früheren dB-Wert. Das heißt also, es kommt sehr stark darauf an, dass Sie es schaffen, eine Vertrauenskultur zwischen all den Handelnden und den Bürgern hier in Hamburg hinbekommen, dass die Bürger den Eindruck haben, ja, man kümmert sich darum und man akzeptiert es vielleicht nicht unbedingt, aber man kümmert sich darum, man schafft eine Vertrauenskultur und dann wird auch dieses Belästigungsempfinden wieder ein Stück weit zumindest zurückgehen. Das ist, glaube ich, ein ganz wichtiges Feld auch in der Diskussion und das ist ja was, was wir auch in Frankfurt, alle Akteure, die wir gemeinsam daran arbeiten, in unseren unterschiedlichsten Positionen und in unseren unterschiedlichsten Meinungen, die wir haben, aber am Ende des Tages versuchen wir gemeinschaftlich, irgendwo ein Vertrauen zu schaffen, dass wir uns alle gemeinsam darum bemühen, den richtigen Weg zu gehen.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann würde ich jetzt noch Frau Dr. Schaal und Frau Oelschläger Ihre Wortbeiträge oder Fragen stellen lassen, danach haben wir einen Imbiss vorgesehen, der um 19 Uhr angesetzt war, jetzt kommen wir da ein bisschen drüber hinaus. Die Ausschusmitglieder und die Experten und Senat sind dazu herzlich eingeladen und wir würden danach, sage ich aber noch an, eine kurze Pause machen. Also erst einmal Frau Dr. Schaal, dann Frau Oelschläger.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich wollte gern noch einmal etwas zu Herrn Treber sagen. Sie sind ja aufs Flachstartverfahren eingegangen und wenn ich das höre, was Sie aus Frankfurt berichten, kann ich sagen, bin ich sehr froh, dass es gelungen ist nach der Kritik an den Flachstarten hier in Hamburg, dass wir das ins Luftfahrthandbuch hineinschreiben konnten und die Sache dann tatsächlich jetzt, sage ich einmal, vertrauensbildend auch gelöst ist.

Ein anderer Punkt, der mir da auch wichtig ist, wir haben ja in Hamburg Bahnbenutzungsregeln festgelegt und mir ist da auch positiv, also war ich auch erstaunt, dass das UBA hier festgehalten hat, dass die Nutzung von Start- und Landebahnsystemen unter Berücksichtigung von Lärmschutzkriterien derzeit in Hamburg praktiziert wird. Das ist ja für uns sozusagen auch schon eine Adelung, aber dennoch gibt es ja immer da viele Auseinandersetzungen um die Bahnbenutzungsregeln. Da möchte ich also auch zum einen fragen, und die Frage richtet sich natürlich an die Flugsicherung, unter welchen Umständen werden denn Ausnahmen von den festgelegten Bahnbenutzungen stattgegeben, was gehört dazu.

Und zu dem anderen natürlich jetzt noch einmal auch an den Autor des Fluglärmberichts, Herrn Dr. Weinandy, was ..., Sie sagten ja vorhin, dass es auch sehr wichtig ist, besonders im Bodenbereich eben auch dann Flugtechniken anzuwenden, die lärmmindernd sind. Die Festlegung hier von Bahnbenutzungsregeln ist ja eine Regel, aber darüber hinaus haben Sie ja auch in Ihrem Bericht weitere Techniken und Regeln genannt. Können Sie uns da Empfehlungen geben, was in Hamburg vielleicht da noch gemacht werden könnte oder was potenziell möglich ist? Ich habe auch, und das richtet sich an Frau Barth, gelesen, dass Frankfurt eine ganze Reihe von lärmmindernden Anflug- und Abflugmaßnahmen hat. Die stehen bei Ihnen auf der Seite. Vielleicht können Sie das auch noch einmal erläutern. Es kann ja auch sein, dass wir hier da durchaus noch was dazulernen können.

Wichtig ist mir auch noch, das aufzugreifen, was von Herrn Zwiener und Herrn Nebbe am Anfang auch gesagt wurde, dass die Flugsicherung ja auch das Ziel hat, Verspätungen zu vermeiden. So, das ist ja ein Hauptthema hier heute Abend und ich würde ganz gern wissen, wie Sie das tun, welchen Einfluss Sie sozusagen auf Piloten oder Fluggesellschaften haben, um zu mehr Pünktlichkeit zu kommen. Gleichzeitig natürlich auch die Frage, welche Faktoren spielen denn eigentlich noch eine Rolle. Wir reden jetzt im Wesentlichen immer nur über die Interaktion zwischen Fluggesellschaft, Piloten und dem Regelwerk, aber das Ganze findet ja sozusagen vor dem Hintergrund statt, dass wir auch ein Wetter haben, das ja zunehmend auch schon am Boden spürbar unangenehmer immer ist, wenn ich denke bloß an die ganzen Stürme, die wir in der letzten Zeit hatten, Nebel und so weiter.

Dann ist ja auch zunehmend in der Diskussion die Tatsache, dass der Luftraum eigentlich immer voller wird. Wir haben Wachstumsraten an nicht nur dem Hamburger Flughafen, an Passagierzunahmen, sondern an allen Flughäfen und auch das weltweit. Spielt möglicherweise die drangvolle Enge, sage ich einmal in Anführungszeichen, im Luftraum auch eine Rolle, wenn es darum geht, die Pünktlichkeit einzuhalten? Oder ..., ja, lasse ich es einmal so stehen.

Dann wollte ich Herrn Weinandy auch noch einmal genauer fragen, es wurde ja vorhin gesagt, das sagte Frau Barth, dass Lärmobergrenzen auch für Flieger festgelegt werden. Wer macht das eigentlich, da kann vielleicht Herr Weinandy was sagen, und was spielt dabei eine Rolle? Es kann ja wohl nicht sein, dass man sich dabei an dem bestehenden Zustand des Fuhrparks oder Flugparks sozusagen orientiert, da müsste ja dann auch einbezogen werden, was an technischen Möglichkeiten noch drin ist. Ich erinnere mich so an frühere Aussagen einmal eines Turbinenherstellers oder eines Vertreters eines Turbinenherstellers, der sagte, ja, wenn die Politik einmal vernünftige Vorgaben machen würde, dann können wir auch sicher leisere Turbinen herstellen, als zurzeit in der Luft sind. Also hier würde ich ganz gern wissen, was ist denn möglich und wie werden denn die technischen Möglichkeiten auch bei der Festlegung solcher Emissionsgrenzwerte berücksichtigt, denn das Ganze würde ja dann auch dazu beitragen, durch die Ersatzinvestitionen der Fluggesellschaften das Fluggerät langsam umweltfreundlicher und auch leiser zu machen. Wir können ja rückblickend feststellen, es hat sich durchaus was getan beim Fluggerät, seit in den letzten zehn Jahren, oder wenn man jetzt noch einmal zehn Jahre zurückgeht, in den letzten zehn, 20 Jahren sind Flieger sehr viel leiser geworden. Wir wissen ja auch, wie laut also Flugzeuge auch noch sein können, aber die gibt es längst nicht mehr und das ist auch gut so, aber jetzt ist die Frage, welche Entwicklungen haben wir denn da zu erwarten und wie kann man das vielleicht auch von der Politik oder von der Landespolitik befördern.

Vorsitzende: So, das war ein ganzer Strauß an Fragen. Herr Dr. Schwartz, ich würde jetzt einmal in der Reihenfolge die angesprochenen Kollegen ansprechen oder auch zu Wort kommen lassen. Herr Nebbe und Herr Zwiener von der Flugsicherung sind angesprochen zu den Genehmigungen von Bahnbenutzungsgebühren, wenn ich es richtig verstanden habe, und vielleicht können Sie auch die Frage zu den Realisierungsmaßnahmen wie Verspätungen eingehen. Das wäre dann die Frage 4 schon gewesen. Vielleicht können Sie das kombinieren. – Herzlichen Dank.

Herr Nebbe: Ja, vielen Dank, Frau Stöver. Zunächst einmal werde ich beginnen mit der Frage, der Luftraum wird immer voller, das heißt, eine Verspätungssituation müsste sich ja per se verschärfen, wenn man keine Gegenmaßnahmen ergreifen würde. Das ist hier aber bei uns in Norddeutschland noch gar nicht der Fall. Ich kann Ihnen vielleicht sagen, dass der Anteil der Verspätungen pro Flugzeug, den die DFS verursacht, weil es eben zu voll ist, weil man bestimmte Steuerungsmaßnahmen ergreifen muss, bei 0,015 Minuten pro Flug liegt, also bei einer sehr, sehr geringen Anzahl. Das hat also auf das, was wir heute besprechen, gar keinen Einfluss hier bei uns in Hamburg.

Das Zweite, die Abweichung von der Bahnbenutzungsregelung. Wir haben keine Möglichkeit, davon abzuweichen, es sei denn, dass Wetter oder auch Sicherheitsfragen dagegen sprechen. Das bedeutet, bestimmte Richtung nicht benutzt werden können wegen Wetter, wegen Gewitter, wegen, was weiß ich, schweren Regenfällen, nasser Bahn, die Bahn ist überflutet, was auch immer, hoher Wasserstand auf der Piste. Irgendwelche Dinge in dieser Art, die führen sicherlich dazu, dass es Ausnahmen gibt. Gleiches gilt natürlich, wenn die Sicherheit grundsätzlich bei der Nutzung einer bestimmten Piste nicht gewährleistet ist. Auch dann ist das diese Ausnahmesituation, die erlaubt, davon abzuweichen. Grundsätzlich aber nicht.

Das Zweite oder die dritte Frage wird Herr Zwiener beantworten.

Herr Zwiener: Ja, vielen Dank. Noch einmal zu diesem ganzen Thema Pünktlichkeit. Da sieht es so aus, dass beispielsweise, wenn jetzt Fluglotsenstreiks in, was weiß ich, Frankreich, Italien oder auch Spanien ..., passiert es sehr häufig, dass dann diese Flüge, die beispielsweise aus England kommen, durch den Luftraum durch Frankreich durchwollen Richtung Italien, die kommen dann plötzlich in den ja deutschen Luftraum. Das heißt, dort wird es dann kurzzeitig voll, sehr voll, sodass ein, ich sage einmal, Fluglotse in seinem Sektor steuern muss, das heißt, er sagt, hier wird es gerade voll, ich muss Flugzeuge umleiten oder ich muss eben langsamer oder auch schneller fliegen lassen, was dann eben dazu führt, dass Flugzeuge dann an ihrem Zielflughafen später ankommen. Das hatten wir also relativ häufig, dass einfach dieses Wachstum, dieses sehr kurzfristige Wachstum in unserem Luftraum eben dazu führte, dass Flugzeuge dann nicht pünktlich am Landeflughafen eben ankommen.

Einen Einfluss auf die Piloten in dem Sinne haben wir nicht. Wir können ja nicht sagen, jetzt fliegt mal schneller, dass es hier alles, sagen wir einmal, pünktlicher läuft. Den haben wir nicht. Wir wickeln das ab, das heißt, ein Flugzeug, das in unseren Sektor einfliegt, wird auf einem kürzesten Wege auch durchgereicht oder weitergegeben an den nächsten Sektor, an den nächsten Fluglotsen und so weiter und so fort. Da haben wir wenig Spielraum. Was wir derzeit machen, gerade in dem oberen Luftraum, sprich Karlsruhe, da bilden wir jetzt seit letztem Jahr wieder mehr Lotsen aus, weil uns dort eben unter anderem auch welche fehlen, die aber jetzt keinen Einfluss haben auf den Anflug Hamburg, das muss ich hier festhalten. Wir bilden nur sehr, sehr stark Fluglotsen aus. Das Ganze dauert eben zwei bis, ja, drei Jahre. Es ist nicht so, dass ein Fluglotse heute von der Schule kommt und dann direkt anfangen kann. Das heißt, bis die fertig sind, dauert das eben einige Zeit, sodass gerade in dem oberen Luftraum für Karlsruhe dort dann auch die Pünktlichkeit wieder hochgehen wird.

Wie gesagt, das hat aber keinen Einfluss auf Hamburg. Der Herr Nebbe sagte es eben gerade schon, wir hatten im Jahre 2017 durchschnittlich pro Anflug auf den Flughafen Hamburg 0,015 Minuten Delay. Das ist also eine sehr winzige Stellschraube, an der wir flugsicherungstechnisch drehen könnten oder auch vielleicht zum Teil auch können, eben durch die weitere Ausbildung von Fluglotsen, was aber nicht dazu führen wird, dass jetzt hier plötzlich alle Flugzeuge pünktlich um 11 Uhr dadurch landen werden. Also unser Spielraum oder unsere Stellgröße ist da wirklich sehr, sehr marginal, das muss man da einfach einmal festhalten.

Herr Nebbe: Vielleicht noch einmal zur Ergänzung, Frau Dr. Schaal, grundsätzlich ist es so, solange keine Störgrößen vorliegen, haben wir dadurch Einfluss auf eine Verspätungssituation, dass wir sagen können, wir lassen die maximale Sektorkapazität in einem Sektor im Luftraum zu. Das machen wir auch immer. Die Störgrößen, die es dann gibt, sind dann Wetter, die diese Maximalgröße nicht zulassen, oder eventuell militärische Übungen, Dinge dieser Art. Das bedeutet tatsächlich eine Sektorkapazitätsreduzierung. Und um noch einmal zu erklären, wie das dann funktioniert, aktiv wird das Network Management Notification Centre in Brüssel. Alle 30 000 Flüge über Europa werden dort pro Tag koordiniert. Das heißt, die gucken, wie viel ist angemeldet für den Tag, das wird prätaktisch natürlich am Vortag schon gemacht, sogar mehrere Tage vorher, und wird immer ..., also man muss sich das in so einem Trichter vorstellen, immer genauer geplant, je näher dieser Tag rückt. Und an diesem Tag wird dann genau geschaut, wo gibt es Störgrößen, wo ist ein Streik, als Beispiel, wo gibt es Wetter, wo gibt es andere Störgrößen, die es nicht erlauben, maximale Sektorkapazitäten, aber auch nicht maximale Flughafenskapazitäten zu benutzen, zum Beispiel Baustellen, zum Beispiel geschlossene Taxiways. All das fließt dort ein und führt dazu, dass bestimmte Flughäfen schon vielleicht gar nicht mehr so anfliegbar sind, wie sie es unter ganz normalen Bedingungen wären, dass vielleicht auch aufgrund von Wetter über Italien gesteuert wird, was wir in letzter Zeit öfter hatten. Und insgesamt ist dann bereits prätaktisch für die erkennbar, was das für den allerersten Flug und auch Umlauf für Folgen hat. Wenn der zum Beispiel nicht um 6 Uhr aus Hamburg rauskommt, dieser Flieger, sondern eventuell erst um 6.40 Uhr, einmal nur als ganz simples Beispiel gedacht, was das bedeutet in der Folge und prätaktisch geplant. Da kann man immer schon sehen, was passiert. Und das ist der Einfluss, den man nehmen kann und NMOC, dieses Notification Centre, gehört zur EUROCONTROL, also zur Flugsicherung. Das versucht den maximalen Einfluss zu nehmen auf eine optimale Verkehrssituation, eine pünktliche Situation und ist einem ständigen Kontakt auch mit den Supervisoren in den Centern, in den Zentralen, aber auch in den Tovern, um wirklich auch immer nachsteuern zu können und zu schauen, wie schaffen wir es noch bis 23 Uhr, was geht da noch.

Vorsitzende: Gut, dann würde ich Herr Dr. Weinandy bitten, da sind auch zwei Fragen gewesen. Ich hoffe, Sie haben da einigermaßen mitgeschrieben. Es ging um Fluglärminderung und aber auch um Lärmobergrenzen.

Herr Dr. Weinandy: Ich habe mitgeschrieben, ja. Ja, Frau Schaal, vielen Dank für die Fragen. Sie hatten ja zunächst auch dieses Bahnnutzungskonzept angesprochen und was kann man sozusagen auf dem Boden machen, um lärmindernde Verfahren durchzuführen. Da möchte ich ganz deutlich den Herrn Schäfer unterstützen, da ist es ganz wichtig, auch bei diesem Bahnnutzungskonzept und bei den Lärmpausen die Öffentlichkeit einzubinden, also da auch tatsächlich sehr transparent zu sein und auch sich an die Vorgaben zu halten. Also was wir immer sehen von den Rückmeldungen, Verlässlichkeit ist ein ganz wichtiger Faktor. Also wenn man der Öffentlichkeit sagt, es sind die und die Lärmpausen geplant, die werden wir so und so umsetzen, dann sollte man sich auch daran halten. Das ist das eine.

Das andere sind ..., wir haben Studien gemacht, zum Beispiel Triebwerksprobeläufe, da gibt es an einigen Standorten extra Hallen, wo die gemacht werden können. Man kann den Vorfeldverkehr auch elektrisch abwickeln in manchen Regionen. Das ist durchaus machbar. Das heißt aber, das ist natürlich eingeschränkt. Wir müssen immer sehen, technische Möglichkeiten sind zwar vorhanden, die dauern aber sehr lange. Das heißt, was viel schneller geht, sind betriebliche Änderungen. Das heißt also, wenn man zum Beispiel Bahnnutzungskonzepte ändert ..., es ist natürlich, wie die Kollegin gesagt hat, schwierig, das muss auch eingetaktet werden in die Flugpläne, aber das kann man relativ einfach machen. Ansonsten dauern diese Änderungen teilweise, technische Änderungen teilweise sehr lange.

Und dann haben Sie gefragt wegen den Lärmobergrenzen. Wir haben ein Kapitel unseres Berichts tatsächlich diesem Thema gewidmet. Wir halten das für ganz wichtig, weil, es geht

ja nicht nur um den Schutz der Nacht, sondern es geht ja eben auch um den Schutz am Tage. Und da halten wir Lärmobergrenzen für ganz wichtig, ob Sie sie Lärmdeckel, Lärmkontingentierung oder wie auch immer nennen, liegt bei Ihnen. Wir halten es für wichtig. Und Sie haben gefragt, wie das geht. Das hängt natürlich von dem jeweiligen Standort ab. Das hängt von der Besiedlungsdichte ab. Der Herr Jühe hat gesagt, wir reden ja hier über einen innerstädtischen ..., also gute Stadtlage des Flughafens. Da ist natürlich der Anteil der Betroffenen höher zu werten, als wenn Sie einen Flughafen haben, der ein Stück weit außerhalb liegt. Das heißt, für uns ist natürlich wichtig die Zahl der Betroffenen, natürlich die Zahl der Flugbewegungen und dann, wie ist der Lärmpegel aktuell. Das heißt also, wichtig aus unserer Sicht ist, eine lokale Entscheidung zu treffen und dann auch, und das haben wir auch ..., zum Beispiel in Frankfurt wird das gemacht, dass man einen dynamischen Faktor hat, damit es leiser wird, damit die Leute sehen, okay, es wird jedes Jahr leiser. Über die Höhe des Faktors muss man sich Gedanken machen. Man muss sich sicherlich auch Gedanken machen, wie ambitioniert macht man diese Lärmkontingentierung. Also wir haben uns sehr gefreut, im Sommer haben wir unseren Bericht veröffentlicht und schon im Herbst wurde die Lärmkontingentierung am Flughafenstandort Frankfurt eingeführt. Das geschieht selten, dass wir einen Vorschlag machen, der so schnell umgesetzt wird und der auch tatsächlich auf breiter Basis dort umgesetzt wurde. Das heißt, also Lärmkontingentierung ist eine Möglichkeit, dort möglichst schnell an den einzelnen Standorten zu einer Lösung zu kommen, die wir auch sehr begrüßen, weil, wie gesagt, auf technische Lösungen zu warten, das würde sehr lange dauern.

(Zuruf: Hamburg hat ja einen Lärmdeckel.)

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Dr. Weinandy, würden Sie bitte das Mikro noch ausmachen? Und Frau Barth war mit einer Frage noch angesprochen und danach Herr Dr. Schwartz.

Frau Barth: Genau, die Frage, die kann man jetzt entweder ganz lang beantworten, das will ich aber nicht, weil, glaube ich, alle freuen sich auf den Imbiss. Aber Sie hatten gefragt nach den An- und Abflugverfahren. Wir haben in 2008 in Frankfurt quasi nach dem Planfeststellungsbeschluss eine institutionelle Verankerung des aktiven Schallschutzes vorgenommen, für die ich nur werben kann im Sinne von, gucken Sie, ob das ..., was Sie davon in ähnlicher Form schon haben und was Sie vielleicht noch übernehmen können, weil, ich glaube, das hat sich sehr, sehr, sehr bewährt. Wir nennen es den Frankfurter Weg, es ist vielleicht alles ein bisschen hessische Brille und wir haben auch nicht ..., also sozusagen an vielen anderen Standorten wird auch sehr gut gearbeitet, aber haben Sie Verständnis dafür, dass ich den hessischen Weg auf jeden Fall als einen sehe, der, sage ich einmal, der für uns gut funktioniert. Dieses Expertengremium Aktiver Schallschutz, was 2008 gegründet worden ist, der Herr Jühe und ich sind seit Anfang an dabei gewesen, Fraport ist mit dabei, die DFS leitet gemeinsam mit dem Bürgermeister der Stadt Kelsterbach, Anrainerkommune in Frankfurt, dieses Expertengremium. Es besteht aus Expertinnen und Experten aus der Wissenschaft, aus Piloten von den Airlines, die am Standort fliegen, unter anderem auch ein sehr, sehr aktiver Kollege von der Frau Rathgeber-Almási, er besteht aus Vertretern der Kommunen, also kommunale Expertinnen und Experten, von denen niemand erwartet, dass sie jetzt wie ein Pilot aus dem Effeff sagen können, wie man so ein Flugmanagementsystem programmiert, aber die eben aus Sicht der Betroffenen mit diskutieren, auch sicherstellen, dass da genug Drive drin ist und dass da sozusagen an den Themen auch gearbeitet wird. Die Fluglärmschutzbeauftragte ist mit drin, mitunter ist auch das UBA zu Gast, wenn es um bestimmte fachliche Fragen geht, das DLR ist ständig vertreten, was noch einmal für uns auch sehr wichtig ist.

Alle Ideen für aktive Schallschutzmaßnahmen und alle Vorschläge, die zum Beispiel auch in der Fluglärmkommission entwickelt oder an die Fluglärmkommission herangetragen werden, werden in dieses Expertengremium eingespeist. Das Expertengremium hat sich objektive Kriterien gegeben, nach welchen Maßstäben solche Vorschläge geprüft werden. Da gehört

Sicherheit und Kapazität dazu, aber eben auch Lärmbewertungen unter Berücksichtigung der Lärmhöhe, der Bevölkerungsdichte und der Lärmwirkung, also Belästigung und Aufwachreaktionen. Und im Ergebnis konnten wir jetzt am 26. Januar ein weiteres Maßnahmenprogramm präsentieren. Das ist in der Fluglärmkommission noch nicht so ganz verdaut, sage ich einmal, aber auch da bin ich der Hoffnung, dass wir da noch nicht am Ende der Fahnenstange sind, weil, es ist schwierig, weil es zum Teil lärmverlagernde Maßnahmen beinhaltet, und ich verstehe jeden Bürgermeister, der nicht begeistert ist, wenn er vertreten soll, dass Flugrouten zu seinen Ungunsten verlegt werden, aber das ist eben auch ..., das ist Teil der Diskussion.

Sie haben jetzt konkret gefragt, was machen wir. Ich will drei Sachen rausgreifen, ich kann nicht alles darstellen. Wer alles lesen will, muss www.aktiver-schallschutz.de anklicken und dann wird alles erklärt, was wir in Frankfurt machen. Punkt 1, 3,2-Grad-Winkel, also steiler anfliegen bringt insbesondere so ab 10, 15, 20 Kilometer Abstand vom Flughafen deutliche Entlastung, also deutlich jetzt nicht im Sinne von 5 bis 10 dB, wir können nicht die Flüge wegmachen, aber messbar und sozusagen so, dass man sagt, es lohnt sich, da es anzugucken versus 3,0 Grad. Also leicht steiler anfliegen, machen wir auf der Nordwestbahn dank eines zweiten Instrumentenlandesystems, was da ohnehin installiert wäre, und soll sukzessive auf allen Bahnen möglich werden durch satellitenbezogenes Anfliegen. Wir haben da Ground Based Augmentation System, also ein sozusagen auch am Boden installiertes modernes System, was aber leider bisher nur 6 oder 7 Prozent der in Frankfurt anfliegenden Flugzeuge wirklich nutzen können. Wir versuchen die Quote höher zu kriegen, wir brauchen dafür auch noch ICAO-Vorschriften, die uns sozusagen den parallel unabhängigen Betrieb ermöglichen, aber das ist auf jeden Fall bei den Anflügen eine der Maßnahmen, die man überhaupt machen kann, wo das moderne Fluggerät nicht ganz so viel bringt. Erster Punkt.

Zweiter Punkt, insgesamt Flächennavigation, neue Anflug- und Abflugssysteme, die über Satelliten funktionieren, die präziser ermöglichen, um Siedlungsgebiete zu fliegen. Jetzt haben Sie in Hamburg eine Situation, die wir nicht ganz so haben. Sie sind am Zaun mit Ihrer Besiedlung, bei uns ist überall Wald direkt, außer ..., also sozusagen direkt nach dem Flughafen und irgendwann kommt die Besiedlung, zum Teil auch seitlich. Das heißt, manche von den Maßnahmen, die für Sie sehr gut sind, sind bei uns möglicherweise gar nicht so gut und andersherum. Kann man also nicht eins zu eins vergleichen. Gleichwohl, unsere ersten Erfahrungen, die wir haben bei Abflugstrecken, die gekrümmt sind, mit der Einführung von sogenannten RF-Legs, also das sind Kreisbogen, die ich definiere, anstatt dass ich verschiedene Punkte definiere, und der Flugcomputer sozusagen weiß, ich muss jetzt diesen Kreisbogen fliegen und versucht nicht, immer wieder sozusagen verschiedenen Punkten hintereinander zu folgen. Die Spurtreue hat deutlich zugenommen. Dann, wenn ich Abflugstrecken habe, die gekrümmt sind, und ich versuche damit, besiedeltes Gebiet zu umfliegen, sehr gute Maßnahme, die ich empfehlen kann als Prüfmaßnahme auch für Hamburg. Das heißt, wir sind ganz stark auch eben darauf fokussiert, zu gucken, was können wir mit moderner Navigation machen.

Dann möchte einen Punkt, dann lasse ich es auch bewenden. Zu ICAO-Vorgaben und der Frage des neuen Fluggeräts. Leider ist es so, dass wir auf Länderebene und selbst auf Bundesebene zu der Frage, wie kann man Flotten-Rollover erzwingen, und kann man nicht irgendwann ältere Flugzeugmuster ausmustern. Im Moment ist es erlaubt, in Europa mit Technik von Ende der Siebziger zu fliegen, nämlich die Kapitel-3-Flugzeuge. Und die ICAO hat zwar jetzt schon ... Das übernächste Kapitel gilt schon. Also für heute zugelassene Flugzeuge müssen deutlich leiser sein. Das heißt aber nicht, dass die, die jetzt schon fliegen, raus müssen.

Sie hatten zu Recht gesagt, wir hatten vor 15 bis 20 Jahren noch deutlich lautere Flugzeuge. Das waren die Kapitel-2-Flugzeuge. Seitdem gab es große technische Fortschritte zwischen Kapitel 2 und 3, aber auch zwischen Kapitel 3 und heute gibt es große Fortschritte und wir

sind noch nicht so weit, dass die EU sich entschieden hat und erst recht nicht die ICAO zu sagen, wir machen wenigstens einmal einen Fahrplan, bis wann die Kapitel-3-Flugzeuge draußen sein sollen. Insofern schwierig, auf Länderebene da was zu machen, aus rechtlicher Sicht schwierig für Deutschland, da was zu machen, wäre ein Punkt, wo man wirklich sagen muss, die internationale Gemeinschaft sollte sich da an der Stelle wirklich einen Schwerpunkt setzen und nicht nur gucken, was geht, sondern auch, wie stellen wir sicher, dass die Allerlautesten dann auch rechtzeitig herauskommen.

Vorsitzende: Vielen Dank.

(Zuruf: Gestatten Sie mir ...)

Direkt dazu Herr Jühe, dann Herr Schwartz, dann Herr Nebbe.

Herr Jühe: Ganz kurz auch noch zur Einordnung. Wir haben aktuell das Problem – und diese Diskussion könnte auf Sie auch zukommen –, wie geht man mit lärmverteilenden Maßnahmen um. Da ist insbesondere aus der Richtung der Bürgerinitiativen sehr viel Widerstand vorhanden, weil man sagt, wir wollen nicht, dass der Lärm verteilt wird, wir wollen, dass weniger geflogen wird. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind hier schon beleuchtet worden. Deswegen würde ich sagen, es ist ziemlich unrealistisch, davon auszugehen, dass die Flugbewegungszahlen abgesenkt werden können. Deswegen spielt das Thema Lärmverlagerung sehr wohl eine Rolle, aber es müssen bestimmte Kriterien sichergestellt sein, nämlich dass diese Maßnahmen wirklich eindeutig Ergebnisse zeigen im Hinblick auf Entlastungseffekte bei der Bevölkerung sowohl im Hinblick auf die Lärmmenge, die auf den Raum einwirkt, als auch im Hinblick darauf, wie viele Menschen wohnen dort. Das ist ein ganz maßgeblicher Punkt. Und der zweite, es ist ein Kriterium für uns, dass wir die Anzahl der Hochbetroffenen über eine Lärmverlagerungsmaßnahme keinesfalls erhöhen wollen. Und wenn man mit solchen Kriterien operiert und es auch ordentlich kommuniziert, denke ich, wird man auch die Diskussion gewinnen können zugunsten solcher Maßnahmen, denn da steckt im Hinblick auf satellitengestützte Navigation sehr viel Spielraum drin. Da wird sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten durchaus einiges machen lassen und damit könnte man eben dicht besiedelte Wohngebiete umfliegen.

Und da knüpfe ich noch einmal an das an, was Herr Weinandy gesagt hat, im Nahbereich kann es nicht darum gehen, wie viel Luftschadstoffe emittiert werden, wie viel klimaschädliche Gase emittiert werden. Im Nahbereich muss das Thema Lärmschutz im Vordergrund stehen. Und so lautet auch ein Beschluss der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen, dem sich auch alle Fluglärmmmissionen letztlich angeschlossen haben.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Dr. Schwartz.

Herr Dr. Schwartz: In gebotener Kürze. Hamburg hat seit 20 Jahren ein Fluglärmmkontingent. Das wurde seinerzeit dann auch im Nachklapp des Planfeststellungsverfahrens festgeschrieben und seitdem wurde es nie angepasst. Das heißt, 20 Jahre lang ist das Ausmaß nicht an die Weiterentwicklung der Technik angepasst worden, sodass wir heutzutage 30 000 bis 60 000 Flugbewegungen immer noch in petto haben. Ich nenne das immer gern Belastungsbevorratung. In anderen Umweltschutzbereichen ist so was unzulässig.

Und dann zu den Bahnbenutzungsregeln. Es ist so – das haben wir ja gehört –, dass das Umweltbundesamt sagt, dass die von besonderer Relevanz sind im Bereich des aktiven Schallschutzes. In Hamburg haben wir seit 1971 Bahnbenutzungsregeln. Eine der wesentlichen Bahnbenutzungsregeln, die Regel 2.3, besagt, dass in der letzten und in der ersten Stunde sowohl über Norderstedt gestartet als auch gelandet werden soll. Diese Regel ist Bestandteil der Betriebsgenehmigung des Flughafens. Sie ist Bestandteil der

Flughafenordnung. Sie wurde im letzten Jahr in null Nächten eingehalten, in keiner einzigen Nacht. Wenn ich also hören muss, dass jetzt hier nur ausnahmsweise davon abgewichen wurde, dann ist es einfach unzutreffend. Wir können gern unsere Daten nebeneinander legen. Wir werden belegen, dass die Bahnbenutzungsregel 2.3 ein gesamtes Jahr nicht eingehalten wurde.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Nebbe.

Herr Nebbe: Ganz grundsätzlich einmal noch eine kurze Information zu diesem Allheilmittel 3,2 Grad Anflug statt 3 Grad Anflug. Man muss einfach einmal die Zahlen dazulegen, um zu wissen, was das eigentlich bedeutet und wie sehr man in diese Diskussion einsteigen möchte. Eine Meile vom Flughafen entfernt bedeutet also 1,6 Kilometer vom Flughafen entfernt. Würde das bedeuten, dass ein Luftfahrzeug 6,10 Meter höher ist als heute, wenn man mit einem 3,2-Grad-Gleitwinkel arbeiten würde statt eines 3-Grad-Winkels. Man weiß, bei 2 Meilen sind das dann 12,19 Meter. Und wenn wir bei 5 Meilen sind – das sind ja etwa 8 Kilometer –, da sind wir bei 30 Metern.

Weiter draußen – das wurde eben auch aufgeführt –, da erhöht sich das dann langsam. Bei 10 Meilen sind das dann schon 61 Meter, wo man sagen kann, da könnte man vielleicht sogar einen Unterschied feststellen, einen signifikanten. Man müsste das aber einmal genau messen. Danach dementsprechend höher. Das ist also richtig ... Schleswig-Holstein hat davon so richtig was. Das stimmt, ja. Und hier, je näher wir an den Airport herankommen, desto geringer werden die Unterschiede.

Vorsitzende: So. Vielen Dank. Das war der Blumenstrauß an Fragen von Frau Dr. Schaal. Frau Oelschläger bitte.

Abg. Andrea Oelschläger: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Herr Kerstan hatte vorhin dargestellt, was in Hamburg in der letzten Zeit passiert ist, die Ordnungswidrigkeitsverfahren und die Gewinnabschöpfungen. Da hätte ich dann sowohl an Frau Barth als auch an Frau Almási die Frage, wirkt so etwas. Also es sollte mit Sicherheit auch ein Schuss vor den Bug sein, weil da ja auch Antworten nicht gekommen sind. Vorhin hatten Sie gesagt, dass die entsprechenden Entgelte für die Verspätungen, also für die Lärm-, Entschuldigung, die Lärmrentgelte, dass die eigentlich so unerheblich sind, dass sie im Vergleich zur Neuanschaffung eines Flugzeugs überhaupt keine Rolle spielen. Bei diesen Ordnungswidrigkeitsverfahren, wie würden Sie das einschätzen?

Und dann hätte ich an die beiden Herren von der Flugsicherung noch einmal die Frage, bekommen Sie bei Landungen mit, warum die Flugzeuge verspätet kommen, oder sind Sie einfach froh, dass sie da sind und dass Sie sie herunterbekommen können oder ist da tatsächlich auch eine Information, in welcher Form eine Verspätung gekommen ist durch Wetter oder Ähnliches? – Danke.

Vorsitzende: Vielen Dank. Die erste Frage ging an Frau Barth und an Frau Rathgeber-Almási. Wer mag beginnen? Frau Barth.

Frau Barth: Ganz kurz noch einen Nachklapp. 3,2-Grad-Winkel ist damals bei uns mit einem umfangreichen Messprogramm begleitet worden und vom DLR ausgewertet worden. Und da, wo in Frankfurt Besiedlung ist, wie gesagt, unterscheidet sich Hamburg, aber da waren es bis zu 1,5 dB Unterschied. Also das ist schon was, wo man sagen kann, es lohnt sich, sich so ein Verfahren anzugucken, aber wo das jetzt hier genau für den Standort, ob das sich hier anbietet oder nicht, das kann man nur mit der Siedlungsstruktur hier beantworten.

Bringen solche Ordnungs-, also Bußgelder beziehungsweise das Einziehen des Tatertrags ... Ja, ich glaube schon, dass die ökonomische Komponente bei den Verspätungen eine Rolle spielt. Wir sehen es ja auch, wenn wir in die Gespräche mit den

auffälligen Verspätungen und den Airlines eingehen, dass oft diese Spritsparregeln dann einer der ersten Mechanismen ist, die aufzugeben sind, um die Verspätungen zu vermeiden. Also Spritsparregel heißt in dem Fall, es wird nicht so schnell geflogen, wie man fliegen könnte, um Sprit zu sparen, was, sag ich 'mal, erst einmal unter Klimaschutzaspekten vielleicht auch nicht schlecht ist, aber was eben dazu führen kann, dass dann Verspätungen nicht abgebaut werden und insofern und deshalb natürlich ein Kostengrund.

Insofern denke ich schon, dass zum einen das, was Hamburg noch in stärkerem Ausmaß als Frankfurt in seiner Entgeltordnung hat, nämlich dass Flüge nach 23 Uhr deutlich teurer sind ... Also bei uns sind die doppelt so teuer, aber hier sind die, glaube ich, viermal so teuer. Das ist ein Punkt, den gucken wir uns auch genau an hier und werden an einem bestimmten Punkt auf Fraport noch einmal zugehen, ob das nicht eine ganz tolle Idee ist, dass Sie den Antrag stellen, dass wir das genehmigen sollen. Und ich glaube schon, dass es einen großen Unterschied macht, ob ich ein Ordnungsgeld gegen einen Piloten, wo ich dann ungefähr 1 500 Euro beim Erstverstoß nehmen kann oder 2 000 Euro oder 2 500 Euro oder ob ich der Airline sage, du musst jetzt 20 000, 30 000 Euro bezahlen. Also ich glaube schon, dass man da einen Punkt erreicht, wo zumindest systematische Verspätungen, wo man dann dreimal drüber nachdenkt als Airline, ob man da nicht irgendwas im Ablauf ändert, um das zu vermeiden.

Ob es rechtlich so funktioniert, wie das jetzt die Frau (...) gemacht hat, finde ich sehr spannend. Ich, wir gucken uns das ganz genau an. Ich denke, dass das ja auch hier noch weitergehen wird mit dem Verfahren. Und es ist auf jeden Fall ein Punkt, wo ich auch, wo ich persönlich auch gut finde, dass man sagt, man geht einen Weg, der jetzt noch nicht vorher gegangen worden ist irgendwo in der Bundesrepublik, und guckt sich das an, um eben mögliche missbräuchliche Ausnutzung von Verspätungsregelungen vorzubeugen. Ich glaube, dass das tatsächlich einen Effekt haben kann. Und deshalb gucken wir es uns mit Interesse an.

Frau Rathgeber-Almási: Okay. Also noch einmal zu der Frage, ich möchte noch ein bisschen, weil das hier auch aufgekommen ist, ob die Flugsicherung eigentlich unsere Piloten dazu anhält, pünktlicher zu fliegen, möchte ich doch noch einmal darauf zurückkommen, dass es unser ureigenes Interesse ist, pünktlich zu fliegen, und dass uns quasi unterstellt wird, dass wir hier vorsätzlich eine unpünktliche Operations zu machen ... Und das ist nicht der Fall. Das müssen wir an der Stelle noch einmal ganz deutlich sagen, weil das am meisten Auswirkungen für unseren eigenen Betrieb hat.

Es sind auch mehrere Partner in diesem Prozess. Also ich bitte auch noch einmal zum Ende der Veranstaltung, es geht nicht nur um die Airlines, die hier irgendwie zur Raison gezogen werden müssen und die hier ihre Operations in den Griff kriegen müssen, sondern am Luftverkehrssystem sind viele Partner beteiligt. Wir haben uns dazu geeinigt, dass wir gesagt haben, wir treten hier systempartnerschaftlich auf und sagen, wir arbeiten alle daran, und dazu gibt es auch am Flughafen Hamburg, aber auch am Flughafen Frankfurt Kollegen auf der Operations-Seite, die da sehr intensiv dran arbeiten, dass wir alle unsere Hausaufgaben machen und alle unsere Prozesse verbessern, aber wie die Kollegen eben auch sagten, es geht nicht nur um die deutsche Flugsicherung, die den deutschen Luftraum überwacht. Es geht auch um die spanische Flugsicherung. Wir haben halt geopolitische Situationen wie zum Beispiel eine Türkei-Krise vor anderthalb Jahren. Da haben wir halt einfach einmal 45 Prozent unserer Kapazitäten in einen anderen Markt stellen müssen. Und wenn Sie dann alle – wir sind ja nicht die Einzigen, Airlines kommen dann alle immer gleichzeitig auf die tolle Idee –, wenn Sie dann alle nach Spanien fliegen, dann hat die spanische Flugsicherung einfach ein Problem, weil ihnen die Sektoren in Palma halt einfach überlaufen. Gleiches auch für Griechenland, die dann auch noch infrastrukturell ein bisschen anders ausgestattet sind als unsere Flugsicherung hierzulande.

Also das bitte ich dann immer noch einmal zu berücksichtigen. Es ist so, dass wir alle unsere Hausaufgaben machen müssen. Viele Flughäfen werden modernisiert, bauen um, haben auch ihre Prozesse. Also Verspätungen werden nicht nur von den Airlines ... Umlaufverspätungen sind eine Zusammensetzung von Verzögerungen von Prozessen, an denen wir als Airlines ja beteiligt sind, aber auch unsere Systempartner. Das zum ersten Mal dazu.

Die Lärmrentgelte in Hamburg, die tun – also was soll ich sagen? –, die tun schon weh, aber die bezahlen wir auch. Wenn wir eine späte Operations haben, kommen wir nach 23 Uhr rein. Das bedeutet bei uns, kann ich Ihnen genau sagen, 22 bis 22.59 Uhr kostet ein Turnaround 1 810 Euro. Das sind plus 150 Prozent. Das steigert sich im 30-Minuten-Takt. Das heißt, es wird richtig teuer. Und das merken wir. Ich habe Ihnen vorhin was gesagt über unsere Stückkosten, wie die aussehen, wie unsere Situation im Moment ist, unser Wettbewerbsumfeld. Das heißt, das merken wir sehr deutlich. Das nehmen wir sicherlich auch in Kauf, müssen wir ja dann in Kauf nehmen, aber das fällt bei unseren Abrechnungen absolut mit hinein, und das spielt eine wichtige Rolle.

Und insofern bemühen wir uns ... Und das ist natürlich auch der Grund, warum wir uns bemühen und warum wir sagen, wir sind unseren Heimatbasen und Heimatregionen verpflichtet, aber wir bemühen uns natürlich auch wieder aus ureigenen Gründen dafür, unsere eigene Operations im Zusammenhang mit allen anderen auch pünktlicher zu bekommen, um eben nicht Situationen zu haben, wie dass Sie zu uns kommen müssen und uns mit Gewinnabschöpfungen drohen müssen oder auch unsere Piloten ansprechen müssen.

Dazu auch noch einmal eine Anmerkung. Diese Ordnungswidrigkeitsverfahren richten sich gegen unsere Luftfahrzeugführer, die aber teilweise gar nicht den Umlauf den ganzen Tag geflogen sind. Das heißt, sie sind manchmal gar nicht in der Lage, einen umfangreichen Bericht abzugeben. Diese Piloten werden im Anflug auf Flughäfen darauf angesprochen, dass sie Auskunft geben müssen. Also am Ende des Tages ist ein Luftfahrzeugführer bei uns an Bord auch als Allererstes für das Thema Sicherheit an Bord zuständig. Das heißt, die Piloten werden im Landeverfahren, wenn sie selbst sich auf den Anflug konzentrieren müssen, darauf angesprochen, dass sie gleich Stellung nehmen müssen. Die Möglichkeiten haben Sie. Das haben wir auch schon, bei der Condor natürlich auch schon erfahren. Das möchte ich nur am Ende des Tages auch noch einmal zu bedenken geben. Das ist natürlich auch noch was, was am Ende in den Prozess hineinkommt, übrigens auch dazu führt, dass wir versuchen, natürlich mit Ihnen hier im Dialog zu bleiben und es zu verbessern, damit auch das nicht passiert, damit unsere Piloten im Endanflug, wenn Sie sich auf andere Dinge konzentrieren sollten, nicht darauf angesprochen werden.

Vorsitzende: Vielen Dank. Und die letzte Frage ging an die Flugsicherung. Herr Zwiener, sehe ich, möchte antworten.

Herr Zwiener: Vielen Dank. Vielen Dank. Also zu den Gründen kann ich nur sagen, nein, ein, ich sag 'mal, Fluglotse kennt diese einzelnen Gründe jetzt nicht, gerade für, sagen wir, Landungen. Er weiß ungefähr eine halbe Stunde vorher, vor dieser Landung weiß er, dass eben einzelne Flugzeuge später hereinkommen werden. Die einzelnen Gründe dafür liegen leider nicht vor. Bei Abflügen sieht das zeitweise anders aus. Da gibt der Flughafen uns manchmal die Infos, dass aufgrund Witterung oder wie auch immer, weil noch Koffer raus müssen, es dort zu Ablagen kommt, dass das Abflugzeitfenster ein anderes sein wird. Da liegen uns eher einmal Gründe vor, aber beim Anflug leider nicht.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann haben wir tatsächlich alle Fraktionen einmal in der Fragerunde berücksichtigt. Und wie gesagt, ein Imbiss steht für die Experten, für den Senat und für die Fraktionskollegen im Nebenraum bereit. Und ich würde einmal auf die Uhr

gucken wollen, reichen uns 20 Minuten, dann würde ich gern, dass wir uns wieder um 20.05 Uhr treffen.

Vorsitzende: So meine Damen und Herren, ich würde die Sitzung gern wieder fortsetzen. Hier in den Reihen der Fraktionsmitglieder ist schon gemunkelt worden, das sind wieder 5 Minuten Verspätung, das kostet schon wieder, wenn es jetzt ein Flugzeug wäre und das nach 23 Uhr wäre, aber so weit sind wir noch nicht. Die Experten nehmen so langsam wieder Platz und sind aufnahmefähig für die nächste Frage. Herr Kruse von der FDP darf die nächste Frage stellen. Herr Kruse, Sie haben das Wort.

Abg. Michael Kruse: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich würde gern eingangs verweisen auf die Beratung, die es im Verkehrsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft gab. Wir haben kürzlich im Verkehrsausschuss diskutiert, wie eigentlich die Situation im Jahr 2017 war, wo es darum geht, wie viele Bäume fallen eigentlich auf Gleise und wie viele Ausfälle sind in diesem Bereich im letzten Jahr gewesen. Und da haben wir von den Experten damals die einhellige Auffassung gehört, dass das Jahr 2017 aus Wettersicht ein ganz besonderes Jahr war, dass die Anzahl der Verspätungen, ausgefallene Züge und so weiter dramatisch über den Jahren davor lag. Deswegen würde mich einmal von den Experten, vielleicht Frau Barth, interessieren, wie viele der Verspätungen, die es im Jahr 2017 gab, führen Sie eigentlich darauf zurück, dass 2017 besondere Lagen, insbesondere im Wetterbereich stattgefunden haben? Denn wir wollen ja hier als Ausschuss ein gemeinsames Verständnis dafür erlangen, welche der Verspätungen, die es im letzten Jahr gab, und die ja in der Tat in den letzten Jahren angestiegen sind für die Zeiten nach 23 Uhr, welche dieser Verspätungen sich jetzt auch wiederholen können in der aktuellen Situation und welche sich vermutlich nicht wiederholen. Ich denke, dass gerade im Wetterbereich ein großer Teil dieser ärgerlichen Verspätungen sich nicht wiederholen wird. Das Zweite ist natürlich, dass wir mit der Verlagerung von der easyJet-Basis auch eine Reduktion in diesem Bereich haben werden. Auch deswegen würde mich interessieren, auch vielleicht von dem Vertreter des BUND, Herrn Braasch selbst, welche ... mit welchen Verspätungen rechnen Sie eigentlich für das Jahr 2018. Wäre ja auch einmal interessant, hinterher ist man ja immer klüger. Aber mich würde interessieren, welche Verspätungen sehen Sie da überhaupt?

Ich habe gesehen, dass Sie in Ihren ausgeteilten Publikationen auch kritisieren, dass die Zahl der Flugbewegungen insgesamt nach oben gegangen ist und da wundert man sich dann schon ein bisschen, weil man sich ja auch vorstellen könnte, dass es durchaus besser ist – innerhalb des Lärmkontingents sind wir ohnehin, darauf ist Herr Schwartz ja dankenswerterweise eben schon eingegangen –, da könnte man sich ja auch vorstellen, dass es besser ist, ein Flugzeug der Kategorie 3 oder 4 zu akzeptieren, das dann eben aber nur eine statt zwei Flugbewegungen mit Kategorie 1 oder 2 akzeptiert. Also da würde mich insbesondere von denjenigen, die hier auch Antreiber der Volksinitiative sind, interessieren, legen Sie sich in dem Bereich eigentlich fest oder versuchen Sie möglichst viele Vorwürfe zu artikulieren.

An Frau Rathgeber-Almásí würde ich gern noch einmal die Frage stellen, können Sie vielleicht ein bisschen uns einen Einblick darin geben, was es bedeutet, eine oder zwei Stunden in Hamburg weniger Zeit zu haben pro Tag. Mich würde, Sie sind darauf ja schon ein bisschen eingegangen, vor allem interessieren, was bedeutet das in konkreten Zahlen. Also diejenigen, die hier vorsprechen und sagen, na ja, eine Stunde, das bedeutet nur 6 Prozent der Flugbewegungen, die vernachlässigen aus meiner Sicht, dass 6 Prozent der Flugbewegungen ja nicht äquivalent sind mit 6 Prozent des Umsatzes oder 6 Prozent des Gewinns, den man dann macht. Wenn Sie da ein paar Zahlen uns noch liefern könnten, das wäre sehr toll.

Dann würde ich gern an Herrn Weinandy noch die Frage stellen, Sie haben ja in Ihren Fluglärmbericht im Jahr 2017 auch darauf hingewiesen, dass vorrangig über Gebiete geflogen werden soll, die weniger dicht besiedelt sind. Was bedeutet das eigentlich für

Hamburg? Haben Sie konkrete Empfehlungen, was Hamburg dann anders machen soll? Das wären meine Fragen. Vielen Dank.

Vorsitzende: Vielen Dank für die Fragen. Frau Barth war angesprochen wegen der Verspätungen 2017, des besonderen Jahres. Sie haben das Wort.

Frau Barth: Wir machen seit November 2017, also nicht über das ganze Jahr, machen wir tatsächlich eine wetterbezogene zusätzliche Auswertung und da kann ich Ihnen sagen, jetzt für das Winterhalbjahr seit November 2017, dass bei den Landungen ungefähr 30 bis 50 Prozent der Landungen auf Witterungsbedingungen in diesem Winter zurückgingen. Das waren zwei heftige Winterstürme, es waren Schneefall, jetzt haben wir wieder ... heute Morgen war es weiß in Frankfurt. Wir haben diesen Winter mehr wetterbedingte Störungen als die Winter davor, also die Winter davor waren mit selten Schnee und Ähnlichem. Im Sommer kann ich nicht erkennen, dass der 2017er-Sommer unterm Strich mehr witterungsbedingte Anomalitäten hatte als 2016 und 2015. Auch in 2015 und 2016, zwar immer in unterschiedlichen Monaten hatten wir zum Teil Phasen, wo über vier, fünf Wochen immer wieder Starkregen, heftige Winde, Gewitter dazu geführt haben, dass der Flugbetrieb sehr stark durcheinandergeriet, Verspätungen, aber auch zum Teil An- und Abflugstrecken, die so nicht genutzt werden konnten. In der Tendenz sehen wir, auch wenn wir das so systematisch, wie gesagt, im letzten Sommer noch nicht ausgewertet haben, aber in der Tendenz sehen wir insgesamt, dass die Zahl von anormalen Wetterlagen zunimmt, die dann auch zu größeren Änderungen im Betriebsablauf führen. Und wie gesagt, eine Zeit lang waren es nur die Sommer und diesen Winter haben wir aber auch wirklich viele wetterbedingte Besonderheiten, die für einen großen Teil der Verspätungen oder für einen erheblichen Teil verantwortlich sind. Bei den Abflügen ist der Anteil, der wetterbedingt ist, noch höher. Bei den Landungen gibt es auch systembedingte, also wenn ungefähr die Hälfte wetterbedingt ist, dann ist die andere Hälfte eben nicht wetterbedingt.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann war die Volkspetition oder Herr Braasch angesprochen, Prognose 2018, wenn ich das richtig mitgekriegt habe.

Herr Braasch: Ja, da kann ich gern darauf eingehen. Wir haben natürlich jetzt noch nicht so viele Zahlen, was das Jahr 2018 angeht, aber es gibt da eine Schriftliche Kleine Anfrage in der Richtung. Und wenn man das jetzt neben die Zahlen aus 2017 legt, dann kann man das als Indiz werten, dass es wahrscheinlich in 2018 in ähnlichen Größenordnungen Verspätungen geben wird.

Ich möchte, um den Vergleich zu Frankfurt, der ja heute schon häufiger gefallen ist, das auch noch einmal verdeutlichen, dass diese Verspätungen sozusagen jetzt nicht hausgegeben sind. Frankfurt hat 475 000 Flugbewegungen im letzten Jahr gehabt und Verspätungen nach 23 Uhr bis 24 Uhr 1 144. Im Vergleich dazu hat Hamburg rund 160 000 Flugbewegungen, also dreieinhalb Mal so wenig, hat aber mehr Verspätungen, 1 229. Auch das ist für mich ein Indiz, bei ungefähr gleicher Wetterlage in Deutschland, dass das nicht so die entscheidende Rolle spielt, sondern das ist das Regime, wie man mit Verspätungen am Flughafen umgeht. Und ...

Vorsitzende: Herr Braasch, machen Sie das ... Ach so.

Herr Braasch: Herr Kruse muss mir das mit den Vorwürfen noch einmal erklären, die Frage habe ich, offen gesagt, nicht ganz verstanden.

Vorsitzende: Herr Kruse.

Abg. Michael Kruse: Ja, gern. Ich kann mir ja überlegen, ob ich eine Landung haben möchte eines Flugzeuges Lärmkategorie 3 oder 4 oder zwei in 1 und 2, die dann entsprechend ein bisschen kleiner sind. Wir haben ja heute Abend schon den

Zusammenhang erläutert bekommen, dass eben größere Flugzeuge dann etwas lauter sind, dafür aber auch wesentlich mehr Personen transportieren können und ich habe in Ihren Publikationen gelesen, dass Sie kritisieren, dass eben lautere Maschinen landen, aber aus meiner Sicht vernachlässigen Sie genau diesen Zusammenhang. Deswegen wundert es mich, dass Sie diese Veröffentlichungen so tätigen, weil, dadurch gewinnt man eben den Eindruck, dass es Ihnen nicht darum geht, jetzt die Verspätungen nach 23 Uhr zu kritisieren, die ja hier sozusagen der Hauptgegenstand sind, sondern dass es Ihnen ganz generell um das Thema Lärm geht. Da ist ja, wie gesagt, von dem Kollegen Herrn Schwartz schon darauf eingegangen worden, dass wir eben in Hamburg innerhalb des Kontingents sind beziehungsweise sogar deutlich unter dem, was insgesamt möglich wäre.

Herr Braasch: Sie müssen aber auch feststellen, dass wir bei der Lärmentwicklung, also dieser berühmte Lärmteppich, mittlerweile den höchsten Wert seit 2001, 2002 haben und dass der Anteil der Lärmklassen 3 und 4, die ja lauter sind, als die Anteile der ... oder dass die Lärmklassen 1 und 2, dass dieser Anteil zunimmt. Das ist doch ein ... Beides spielt ineinander rein, der Anteil der lauteren Flugzeuge nimmt zu und der Lärmteppich weitet sich aus und wird lauter, also von daher sehe ich jetzt nicht, woran da ein Vorwurf liegt, sondern das sind die Fakten.

Vorsitzende: Machen Sie dann bitte noch das Mikro aus, Herr Braasch. Herr Schwartz, bitte.

Herr Dr. Schwartz: Dazu noch ergänzend, im Jahre 2007 hatten wir mit 173 500 Flugbewegungen im Jahr das bisher flugverkehrsreichste Jahr in Hamburg und wir hatten dort einen Lärmteppich von knapp 13,9 Quadratkilometern. Jetzt im Jahr 2017 hatten wir 14 000 Flugbewegungen weniger als 2017, also 159 780, jedoch einen höheren Lärmteppich von 14,7 Quadratkilometern. Das heißt, genau diese Verrechnung, die Herr Kruse gern haben möchte, was ist denn jetzt ein Klasse-4 gegen zwei Klasse-3 oder drei Klasse-2-Flieger, kann man über diesen Lärmteppich ausdrücken. Und da können wir nur sagen, das ist seit 2000, also seit praktisch der Festlegung des Fluglärmskontingentes, und da wiederhole ich noch einmal, das weit im Übermaß seinerzeit erteilt wurde, das heißt, dass es überhaupt keine Steuerungswirkung heutzutage mehr hat. Das heißt, sich darauf zu beziehen, ist ein Armutzeugnis im Jahre 2018. Das ist kein Kontingent im Sinne einer Steuerungswirkung, sondern das ist ein Belastungsvorrat. Und ich habe vorhin schon gesagt, es beinhaltet 30 000 bis 60 000 zusätzliche Flüge, die dann immer noch in dieses Kontingent hineinpassen würden.

Und dann zur Prognose, wie es dann in diesem Jahr werden wird. Warum sollte es besser werden? Die Instrumente, Pünktlichkeitsoffensive und Entgeltnovellierung sind nachweislich gescheitert. Bei der Entgeltnovellierung ist es so, dass zwischen der Lärmklasse 3 und 4, das sind die mit beiden Abstand häufigsten Lärmklassen hier in Hamburg, dass da nur ungefähr 60 Euro Differenz bei den Lärmzuschlägen sind, 60 Euro nicht pro Passagier, sondern pro Flugzeug. Wenn wir dann ungefähr 120 Leute in dieser Maschine drinsitzen haben, dann ist es also einfach nur eine Entgelterhöhung zwischen der Lärmklasse 3 und 4 von wenigen Centbeträgen, das heißt, das wird auch keinerlei Steuerungswirkung haben, dass es leisere Maschinen geben wird. Und die Zuschläge ab 23 Uhr, die sind jetzt auch schon vorhanden und zeigen keine Wirkung. Deswegen vermute ich, das Jahr wird genauso ausgehen wie dieses Jahr, wenn Sie nicht etwas anderes tun.

Vorsitzende: Das sehen Sie sehr pessimistisch, denke ich einmal, denn das Wetter könnte ja 2018 auch deutlich besser werden und nicht so besonders wie das Jahr 2017, ein Faktor. Und der andere Faktor wäre, das Bewusstsein, was in Hamburg natürlich auch wächst. Herr Dr. Schwartz noch dazu.

Herr Dr. Schwartz: Dazu muss man beachten, dass in den Sommermonaten mit weitem Abstand die höchsten Regelverstöße stattfinden. Wir haben in den vier Sommermonaten nur

insgesamt vier Nächte gehabt, in denen nicht nach 23 Uhr geflogen wurde. Das heißt, gerade die Wintermonate, wo wir jetzt in Frankfurt gehört haben, dass dort dann auch tatsächliche Witterungsverhältnisse stattgefunden haben, die eine Verzögerung begründen können, auch hier in Hamburg, dort haben wir 12, 13 Nächte im Monat gehabt, wo wir keine Überschreitung der 23-Uhr-Grenze hatten. Wohingegen in den Sommermonaten, wo nachweislich besseres Wetter ist, haben wir nahezu keine Einhaltung mehr der 23-Uhr-Grenze. Also das Wetter ist hier in Hamburg ein Märchen als Begründung.

Vorsitzende: Frau Rathgeber-Almási wurde noch gefragt zu konkreten Zahlen. Sie haben das Wort.

Frau Rathgeber-Almási: Vielen Dank. Vielleicht noch einmal eine kurze Bemerkung jetzt zu dem Wetter in Hamburg. Es geht ja nicht nur um das Wetter in Hamburg, sondern es geht auch um das Wetter auf der Strecke und es ist eigentlich immer so, dass zu mindestens, also jetzt gerade bei uns in der Fluggesellschaft natürlich ein ganz großes Argument, aber wir haben eine Saisonalität, also, Sommerflugplan sieht einfach anders aus als ein Winterflugplan. Das liegt aber auch daran, dass auch die Hamburger lieber im Sommer in den Urlaub fliegen als vielleicht im Winter oder zumindest mehr in den Sommerferien und deswegen haben Sie einfach auch ein größeres Verkehrsaufkommen. Also, das führt nicht nur hier in Hamburg, sondern auch auf der Strecke ... und das führt natürlich auch dazu, dass Kapazität einfach anders zur Verfügung steht.

Zu Ihrer Frage, Herr Kruse. Einmal zum Thema Zahlen, aber vielleicht noch einmal, was passiert, wenn eine Stunde in Hamburg wegfallen würde. Ich kann Ihnen einmal den typischen Umlauf, den wir im letzten Jahr hatten, beschreiben. Das ist ein Flieger, der ging um 5.50 Uhr morgens von München nach Ibiza, kam um 11.25 Uhr aus Ibiza nach München zurück – München ist übrigens auch ein gesloteter Flughafen, das noch einmal zu der Anmerkung von vorhin zum Thema Slots – der ging um 12.20 Uhr aus München wieder nach Arrecife raus und das ist der, der um 22.10 Uhr geplant eigentlich in Hamburg letztes Jahr reinkommen sollte. Sie sehen, wir haben hinten eigentlich schon einen Puffer von 50 Minuten, der aber teilweise durch die unterschiedlichen Probleme, die wir ja auch benannt haben, aufgebraucht wird. Die Rotationsplanung oder beziehungsweise die Betriebsöffnungszeiten der unterschiedlichen Stationen, die wir halt abfliegen am Tag, die lässt nicht mehr viel Flexibilität zu. Das heißt, wir müssen die Flughafenbetriebszeiten eigentlich maximal ausnutzen können, um unsere Umläufe entsprechend so auch noch reinbringen zu können. Und die sind natürlich auch stark abhängig von den Kapazitäten, die wir im Ausland haben, da hatte ich vorhin auch schon einmal was zu gesagt, und wenn Sie dann halt aufgrund von geopolitischen Lagen, die wir ja nun einmal haben, das ist ja nun einmal so, dann bestimmte Kapazitäten auch umshiften müssen in verschiedene Märkte, dann haben Sie da einfach auch ein Kapazitätsproblem an der anderen Ecke. Was würde passieren, wenn diese Stunde wegfallen würde, gerade in Hamburg? Ich glaube, Hamburg ist ein markantes Beispiel dafür, wir hätten einfach massiv ein Problem, den langen Schlag am Ende noch zu fliegen. Das heißt, in Hamburg müssten wir massiv Verkehr rausnehmen, das würden wir gar nicht anders schaffen. Bitte?

(Abg. Dennis Thering: Fliegen Sie nach Mallorca (...))

– Ja, aber, wie ich ... Ja, wir können ... wir könnten natürlich zwei ... aber es gibt ja bei Ihnen noch Leute, die wollen nun einmal auf die Kanaren und irgendwo müssen wir den Flug ja ... wir können nicht nur einmal Kanaren hin und zurück fliegen.

(Zuruf Abg. Dennis Thering)

Also, Entschuldigung, aber das Thema Flugzeugproduktivität, das wird für eine Airline, die das Ganze aus wirtschaftlichen Motiven beschreibt, ja wohl ein zulässiges Argument sein. Wir können nicht den ganzen Tag nur nach Palma fliegen oder wir können auch nicht den

ganzen Tag nur irgendwo anders hinfliegen, wir müssen halt einen Tag brauchen wir ... müssen wir eine kurze Rotation und eine lange Rotation zusammenpacken. Also, wir fliegen ja nur eine, wir fliegen eine Lange und eine Kurze.

(Zuruf Abg. Dennis Thering)

– Ja. Und damit sind wir ... Also ich bin danach gefragt worden, bei allem Respekt, was passiert, wenn die Stunde hinten wegfällt? Wenn die Stunde hinten wegfällt, fällt einfach ein weiterer Umlauf für uns raus, das heißt, wir müssen uns halt überlegen, fliegen wir das noch. Und Sie haben hier Kollegen vor Ort von uns, die andere Flugplanlogiken haben, weil sie halt ihr Netz, weil sie mehr Flieger haben, weil sie ein ganz anderes Geschäftsmodell haben, weil sie ein Netz anders zusammenpacken können. Und wenn die Kollegen hier sitzen würden von den besagten Fluggesellschaften, die halt bestimmte Modelle betreiben, dann würden die Ihnen sagen, das ist doch gar kein Problem, wir fliegen hier einfach am Tag vier Mal Palma. Aber uns ist das im Endeffekt vielleicht auch ... wie gesagt, die sitzen ja nicht hier und melden sich nicht, wo dann ihre Probleme liegen. Wir haben eine andere Geschäftslogik. Bei uns ist es so, dass zu 50 Prozent auf der Kurz- und Mittelstrecke noch Tour Operator gebucht sind. Die Condor ist eine alte Charterfluggesellschaft gewesen, ist sie heute nicht mehr, das heißt, wir leben zu 50 Prozent vom Einzelplatzverkauf, zu 50 Prozent aber auch noch von Tour Operatoren, also Pauschalreisegästen, die ja nun einmal in die unterschiedlichen Destinationen fliegen. Und ich glaube, das ist auch kein Geheimnis, von Deutschland aus sind die beliebtesten Destinationen nun einmal die Türkei, die Balearen und die Kanaren und das müssen wir irgendwie miteinander verbinden. Und sicherlich wird die nordafrikanische Region auch dazukommen, und das macht es dann auch nicht einfacher, weil die Strecke von Hamburg nach Hurghada halt einfach auch einfach länger ist als die von München nach Hurghada, das ist in der Logik so.

Zu den Zahlen, wir arbeiten bei Airlines mit fünf Deckungsbeiträgen, bis die einen Flieger in der Luft haben, bis der fliegt, wir haben Sachkosten, wir haben Personalkosten, Sie haben ein teures Cockpit vorne und eine teure Crew hinten drin, weil wir halt uns ja an alle gesetzlichen Vorgaben in Deutschland auch halten. Alle unsere Crews und alle unsere Cockpits haben Tarifverträge, die sich sehr stark auch an dem größten Wettbewerber hier in Deutschland orientieren, mit allen Absicherungen, die auch entsprechend dabei sind, das sind Kosten, die uns entstehen. Wir haben natürlich Fuel-Kosten, das wurde schon gesagt, Landentgelte, Flugsicherungsgebühren, das heißt, wir arbeiten ungefähr mit fünf ... wenn Sie den fünften Deckungsbeitrag erreichen, dann haben Sie einen sehr erfolgreichen Flug. Ich kann Ihnen sagen, das ist für unsere Hamburg-Flüge, müsste ich mir noch einmal ganz genau angucken, das, was wir uns in den letzten Wochen angeschaut haben, sind wir da maximal bei Deckungsbeitrag 3 oder 4. Das heißt, das ist wirtschaftlich ... hat das erhebliche Auswirkungen, ob wir hier noch eine Stunde Zeit haben und einen Umlauf noch machen können oder nicht. Und das hat auch die Landentgelte, um das noch einmal zu sagen, die Lärmentgelte zumindest, ich kann ja nur für mein Unternehmen sprechen, fallen die bei allen Begutachtungen und bei allen Beratungen, und wie wir das machen in der Strecke und bei allen Themen, die wir ja auch anstrengen, hier zu ändern am Standort, absolut mit ins Gewicht. Und, Herr Thering, um Sie zu beruhigen, wir gucken uns permanent die Umlaufplanung in Hamburg an, wir versuchen permanent da was zu verbessern, ja, weil der Druck recht groß ist, weil ja, wie gesagt, unser ureigenes Interesse ist, hier pünktlich zu fliegen, weil es durchaus, um die Frage von Herrn Kruse zu beantworten, erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen hat.

Vorsitzende: Vielen Dank. Und dann war noch eine Frage an Herrn Dr. Weinandy.

Herr Dr. Weinandy: Ja, vielen Dank. Herr Kruse, in der Tat ist für uns natürlich die Frage des Anflug- und Abflugverfahrens ein ganz wichtiges, weil es so viele Möglichkeiten ja nicht gibt, beim Fluglärm da zu reduzieren, erst einmal von der technischen Seite abgesehen, das hatten wir ja besprochen, das dauert ziemlich lange. Weil Sie gefragt haben für Hamburg im

Endanflug, bringt es natürlich nicht mehr viel für einen Flughafen so innerstädtisch, aber Sie könnten natürlich in der Anflugführung ... kann man einiges machen. Man kann das, was Frau Barth schon angesprochen hat, dieses GBAS setzt Investitionen voraus, sowohl am Flughafen als auch bei den Airlines. Wie gesagt, wir haben es gehört, viele Airlines haben das noch gar nicht, dann kann das nicht eingesetzt werden. Das führt dazu, dass Regionen umflogen werden können. Das ist sicherlich eine Möglichkeit. Eine weitere Möglichkeit, die es allerdings nur an wenigen Standorten in Deutschland gibt, ist das sogenannte Point-Merge-Verfahren. Das ist dann sicher ein Thema Ihrer Fluglärmkommission, was man auch mit der DFS besprechen kann. Das ist das, dass die Flugzeuge, die Luftfahrzeuge in relativ großer Höhe gesammelt werden und dann der Reihe nach runtergeholt werden. Das kanalisiert den Anflug. Also das ist ein Anflugverfahren, das kanalisiert das, das ist aber eine Frage der DFS. Das geht nur bei einem bestimmten Verkehrsaufkommen. Also das ist natürlich ein Thema, wo die DFS sehr genau sagen kann, ob das eben geht und zu welchen Zeiten das geht. Deshalb, also es gibt flugbetriebliche Möglichkeiten, die es auch am Standort Hamburg gibt, aber natürlich nicht mehr, wenn sie dann im Endanflug sind. Da gibt es dann relativ wenig Möglichkeiten. Aber grundsätzlich haben Sie natürlich die Möglichkeiten, auch über Flugverfahren Fluglärm zu mindern.

Vorsitzende: Herr Zwiener direkt dazu.

Herr Zwiener: Danke schön. Vielleicht gehe ich da einmal kurz darauf ein, was wir abflugseitig grundsätzlich und auch bundesweit machen. Wir halten Starts, also sprich Abflüge, bis 5 000 Fuß Höhe auf den Abflugstrecken aus reinen Lärmschutzgründen. Grundsätzlich sieht es so aus, dass wir die Abflüge ab einer Hindernismindesthöhe abdrehen könnten. Das ist auch die, sagen wir einmal, Freigabe, die haben wir, aber wir sagen, dadurch, dass die eben bis auf 5 000 Fuß Höhe fliegen müssen, liegen wir noch in dieser Lärmschutzzone 1. Und das ist unser bundesweiter Beitrag, gerade auf den Abflugstrecken, dass wir da auch Lärm einsparen. – Danke.

Vorsitzende: Vielen Dank für die Ergänzung. Als Nächstes habe ich Herrn Thering auf der Frageliste.

Abg. Dennis Thering: Vielen Dank. Ich habe drei Fragenkomplexe, würde ganz gern den Fokus wieder ein bisschen zu uns hier nach Hamburg verlagern, würde mit den Flugzeuglärmklassenanteilen anfangen. Da wurde ja schon ein bisschen was drüber berichtet. Ich habe mir gerade den Fluglärmenschutzreport oder – wie nennt er sich? – Fluglärmreport noch einmal angeguckt und da betrug ja der Anteil weniger lauter Flugzeuge, also der Lärmklassen 1 und 2, bis zum Jahr 2009 noch 31 Prozent. Und dieser hat sich ja im Jahr 2017 auf nur noch 13 Prozent mehr als halbiert. Das sind natürlich dramatische Zahlen. Im Gegenzug sind die lautereren Lärmklassen von 66 Prozent auf 85 Prozent angestiegen. Das zeigt ja ganz deutlich, dass die Start- und Landegeldnovellierungen in 2015 und 2017 offensichtlich völlig verpufft sind, dass die leiseren Flugzeuge lieber zu anderen Flughäfen geschickt werden als zu uns nach Hamburg. Da muss dringend nachgebessert werden.

Da würde mich interessieren, welche Erfahrungen die Experten gemacht haben, ab welchen Lärmzuschlägen hier ja, ich sag 'mal, eine Besserung eintreten wird. Wir scheinen da ja, wenn ich mir die angucke, mit Lärmklasse 4 ... 122 Euro ist natürlich verschwindend gering. Da würde ich gern wissen, wie das an anderen Flughäfen gehandhabt wird und wo Sie da so die Grenze sehen, wo die Airlines dann endlich auch einmal aufwachen und leiseres Fluggerät zu uns nach Hamburg schicken.

Dann noch konkret eine Frage an die Condor. Sie haben uns ja gerade ausführlich erklärt, was die Condor alles gut macht und was Sie von uns erwarten. Wir würden von Ihnen erwarten, dass die Condor, wenn sie es hat – das würde mich interessieren –, auch leiseres Fluggerät nach Hamburg schickt, weil es ja schon irritierend ist, dass quasi eine der deutschen großen Airlines hier mit Abstand die lautesten Maschinen nach Hamburg schickt.

Das ist extrem unschön. Und auch hier die Frage an Sie, ab wann würde die Condor, ab welchen Lärmzuschlägen würde die Condor anfangen, sich Gedanken zu machen, dann auch die Flotte auf den aktuellen Stand der Technik umzurüsten.

Zweites Thema. Die Bahnbenutzungsregeln. Das ist mir noch etwas zu kurz gekommen. Diese Bahnbenutzungsregeln sind ja Bestandteil der Betriebsgenehmigungen des Flughafens und sind auch im Luftfahrthandbuch verbindlich festgeschrieben. Und wir erleben ja in Hamburg täglich – Herr Schwarz hat schon gesagt –, dass diese Bahnbenutzungsregeln, insbesondere die Bahnbenutzungsregel 2.3 permanent missachtet wird. Dafür ist ganz ursächlich die Deutsche Flugsicherung, die dort ja eigentlich zwischen 22 und 7 Uhr dafür sorgen müsste, dass die Starts und Landungen über Norderstedt abgewickelt werden. Würde auch Sinn machen, weil die Startbahnen gerade über das Alstertal und die Walddörfer extrem eng ja besiedelt sind inzwischen ja auch und auch immer enger besiedelt werden. Da würde mich interessieren, warum es nicht gelingt oder warum noch nicht einmal die Bemühungen ergriffen werden, diese Bahnbenutzungsregeln einzuhalten. Das Thema Wind oder Wetter, was immer vorgeschoben wird, das mag in einigen Punkten stimmen, aber kann ja nicht tagtäglich der Grund sein, dass Sie die Bahnbenutzungsregeln hier nicht einhalten.

Und der dritte Punkt ist ... Da habe ich noch einmal in Frankfurt geguckt, was gemacht wird, um die Menschen auch dafür zu entschädigen, dass sie ja tagtäglich quasi von Fluglärm belärmt werden. Da ist mir was aufgefallen. Außenwohnbereichsentschädigung nennt sich das. Das habe ich bisher in Hamburg noch nicht gehört. Vielleicht mögen Sie uns noch einmal erklären, was das Ganze ist. Ganz offensichtlich werden hier ja Immobilieneigentümer dafür entschädigt, dass quasi sie tagtäglich dem Fluglärm ausgesetzt sind und die Balkone, Terrassen, Gärten et cetera nicht nutzen können. Wäre das auch eine Möglichkeit für Hamburg? Wenn ja, wer würde die Anwohner entschädigen? Wäre das der Flughafen oder wäre das die Stadt Hamburg oder wer wäre dafür zuständig? Das ist nämlich ein Punkt, den ich bisher noch nicht hatte und der zumindest eine kleine Entschädigung für die Anwohner in den Einflugschneisen ja auch darstellen würde.

Vorsitzende: So. Dann ist der erste Punkt zu den Lärmklassen gewesen. Zuschläge, ab wann wirken sie? Wer mag dazu antworten? Herr Schäfer bitte.

Herr Schäfer: Frau Vorsitzende, wenn Sie gestatten, ich versuche einmal, verschiedene Punkte zusammenzupacken ...

Vorsitzende: Perfekt.

Herr Schäfer: ... weil die letztlich im sachlichen Kontext sind. Und ich habe auch eben mich mit Frau Barth kurz abgestimmt. Sie wird ergänzen, wo ich das eine oder andere vielleicht übersehen habe. Also zum einen müssen Sie bei den Flughafenentgelten sehen, Sie können Flughafenentgelte nicht beliebig erheben, sondern es gilt hier, da das ja Entgelte sind, die auch genehmigungspflichtig sind, zum einen die Diskriminierungsfreiheit und zum anderen die Angemessenheit der Höhe. Das heißt, die Gesamthöhe der Flughafenentgelte darf nicht höher sein als das, was die Kosten des Flughafens sind, die er mit dem Betrieb des Flughafens hat. Und da muss man auch noch unterscheiden zwischen den Kosten, die direkt über Passagierentgelte abgewickelt werden, also beispielsweise die Kosten des Terminals, und die, die über die Flugzeuge abgewickelt werden. Meistens ist an einem Flughafen das Terminal das teurere. Deswegen ist da auch der Entgeltanteil höher. Das heißt, Ihre Spielmasse, nenne ich es einmal, wie Sie überhaupt Entgelte gestalten können, ist relativ begrenzt. Und dann müssen Sie auch noch schauen, wie gesagt, mit der Diskriminierung. Sie können nicht einfach beliebig die Entgelte dann auch in die Höhe treiben.

Der zweite Punkt, den Sie dort berücksichtigen müssen, nach meiner Kenntnis hat der Flughafen Hamburg relativ kleine Flugzeuge. Das ist ein wesentlicher Unterschied

beispielsweise zu Frankfurt, wo wir sehr viele 747-Flugzeuge, A380 ... Ich glaube, A380 kennen Sie hier eher von dem anderen Flughafen, wo sie gebaut werden, und weniger vom Linienbetrieb. Das heißt also, Sie haben eine ganz andere Struktur. Und da noch einmal zu differenzieren, ist natürlich unheimlich schwierig. Zwischen einer A320 und einer A321, eine A319 beispielsweise, die sind da schon sehr, sehr nah zusammen. Das ist der eine Punkt.

Vorhin ist kurz angesprochen worden das Thema Wetterbedingungen. Auch da kann man, glaube ich, Hamburg und Frankfurt nicht vergleichen. In Frankfurt – und das ist ja ein Teil dessen, warum wir auch die neue Landebahn gebaut haben – haben wir jetzt drei parallele Bahnen, auf denen Sie landen können. Und wir haben noch eine quer dazu abgehende Bahn, die rein zu Starts genutzt wird, die berühmte Startbahn 18 West. Das heißt, wir haben auch natürlich ein viel stabileres System auch bei Störungen, als Sie das hier in Hamburg haben, wo Sie zwei quer zueinander liegende Bahnen haben, wo Sie sehr viel schneller dann auch einfach ins Ungleichgewicht kommen, wenn Sie irgendwo Wetterbedingungen haben. Und damit sind Sie natürlich auch letztlich, ich nenne es einmal, stauanfälliger, sprich verspätungsanfälliger an der Stelle auch. Deswegen muss man sehr vorsichtig sein in dem Vergleich, an der Stelle zu sagen, in Frankfurt sind es etwas über 1 000 und in Hamburg sind es etwas über 1 000 Verspätungen.

Dann hatten Sie angesprochen das Thema Außenwohnbereichsentschädigung. Das ist ein gesetzlicher Tatbestand, und zwar ergibt der sich aus dem Fluglärmschutzgesetz und den nachgeordneten Fluglärmschutzverordnungen, wenn ein neuer Lärmschutzbereich ausgewiesen wird, insbesondere für einen neuen Flughafen oder wesentlich ausgebauten Flughafen. Das ist das, was für Frankfurt zutrifft. Dann haben Sie Anspruch in der Tag-Schutzzone 1, 60 dBA-Kontur, auf eine Außenwohnbereichsentschädigung, die darauf abzielt, dass Sie den Außenbereich Ihrer Wohnimmobilie – ob das jetzt der Balkon oder der Garten ist – nicht mehr so uneingeschränkt nutzen können, wie wenn Sie keinen Fluglärm haben. Und deswegen haben Sie dort einen Anspruch auf eine Außenwohnbereichsentschädigung. Diesen Sachverhalt haben Sie hier in Hamburg nicht. Den können Sie auch nicht an der Stelle letztlich einfordern, weil er sich aus dem Gesetz ergibt. Und auch nur dann können Sie ihn letztlich wiederum in Entgelte umwandeln, denn darüber wird das ganze Thema ja dann auch bezahlt.

Ich glaube, das wären so von meiner Seite die paar Punkte, die Sie angesprochen haben, noch einmal kurz zusammengefasst.

Vorsitzende: Frau Barth.

Frau Barth: Genau. Vielleicht zur Ergänzung. Unsere Entgeltordnung in Frankfurt, die Fraport beantragt hat, die basiert auf gemessenen Werten von den Flugzeugen, wie sie in Frankfurt an Messsystemen an bestimmten Punkten gemessen werden, getrennt nach Starts und Landungen in allen dBA-Schritten. Das heißt, wir haben eine sehr fein zisierte Entgeltordnung, die sozusagen jetzt nicht in 5-dBA-Schritten oder in Ähnliches alles zusammenfasst, wo praktisch über 15 Lärmklassen da sind, aber es ist richtig, dass bei uns die Dauerschallpegel und die Lärmsituation vor allem von den Langstreckenflugzeugen geprägt wird, weil die so viel mehr Schallenergie haben als die kleineren, aber auch bei uns ist es praktisch eine Mischung zwischen diesen großen, den dauerschallprägenden Flugzeugen, und der hohen Zahl auch an Mittelstreckenflugzeugen, die dann trotzdem zur Belästigung zum Beispiel beitragen. Aber wie gesagt, wir haben eine sehr hohe Spreizung und eine sehr, sagen wir einmal, ausführliche und weit entwickelte Entgeltordnung. Wo Sie weiter sind als wir, ist an dem Punkt, wie gehe ich mit Verspätungen um. Also da sind bei Ihnen sozusagen die Diskrepanz und die Aufschläge höher als bei uns.

Ich würde gern noch auch was zur Außenwohnbereichsentschädigung sagen. Die ergibt sich dann aus dem Fluglärmschutzgesetz, wenn ein Ausbau stattgefunden hat, also bestimmte Regeln, die gelten nur dann, wenn der Flughafen ausgebaut worden ist. Es gibt aber auch

Flughäfen, wo es eine Außenwohnbereichsentschädigung gibt, zum Beispiel BER, wenn er denn jemals eröffnet wird, die auch eine Außenwohnbereichsentschädigung vorsehen, obwohl das Gesetz da noch nicht gegolten hat. Also es ist jetzt nicht vollkommen undenkbar, dass ein Flughafen auch Außenwohnbereichsentschädigungen bezahlt, wenn kein Ausbau stattgefunden hat, aber es ergibt sich nicht aus dem Fluglärmgesetz.

Ich würde trotzdem die Gelegenheit gern nutzen, noch ein Stichwort hier zu nennen, was wir in Hessen auch gemacht haben und auch weitermachen. Das Stichwort heißt Regionalfonds. Wir haben oder es ist erkannt worden, dass insbesondere das untergesetzliche Regelwerk, also die Zweite Fluglärmenschutzverordnung, um es beim Namen zu nennen, viele, also solche Defizite hat, dass sie die Befriedungswirkung und die Entlastungswirkung und die Schutzwirkung, die das Fluglärmenschutzgesetz eigentlich haben soll, nicht an allen Stellen erfüllt. Das betrifft zum einen die langen Wartefristen, die es nach Gesetz gibt für die meisten Betroffenen. Und es betrifft aber auch das Schalldämmmaß.

Deshalb hat Hessen auch noch einmal einen hohen Betrag an Steuermitteln in die Hand genommen, um zusätzlich zu dem, was Fraport nach Fluglärmenschutzgesetz zahlen muss, was sie auch machen, was auch gut und sozusagen sehr kooperativ abgewickelt wird, aber zusätzlich zu dem, was Fraport bezahlen muss, hat bislang in der Umsetzung des Fluglärmgesetzes aus Landesmitteln noch einmal den gleichen Betrag für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger für zusätzliche Schallschutzmaßnahmen, also dickere Fenster und doch einen Teil vom Dachausbau mit finanziert ... Alle diese Dinge sozusagen sind möglich in dem hoch betroffenen Bereich. Also das ist sozusagen nicht für die gesamte Region, aber da, wo richtig viel Fluglärm ist, hat das Forum Flughafen und Region auch unter Beteiligung unter anderem von Herrn Jühe Kriterien entwickelt, die das Land übernommen hat, wer noch zusätzlich einen Schallschutz kriegen soll. Und ohne diesen Regionalfonds und diese zusätzlichen Regelungen hätten wir ein deutlich größeres Problem und hätte das Fluglärmgesetz allein auch mit Sicherheit, was den passiven Schallschutz angeht, nicht ausgereicht.

Und die Außenwohnbereichsentschädigung, die wird sehr stark in Anspruch genommen. 60 Prozent aller Leute haben die Anträge schon gestellt, während wir beim baulichen Schallschutz viel niedrigere Antragsquoten haben, was auch zeigt, dieses ... Auch wenn es in Euro sozusagen mit 3 000 bis 4 000 Euro jetzt nicht die Riesenbeträge sind, es ist einfach ein Punkt, den die Leute in Anspruch nehmen und der, glaube ich, auch zu Recht im Gesetz steht.

Vorsitzende: Herr Jühe möchte das gern noch ergänzen.

Herr Jühe: Also zunächst erst noch einmal zu der Höhe des Anteils der lärmabhängigen Komponente bei Start- und Landentgelten. Da gibt es bei den Experten durchaus unterschiedliche Auffassungen, ab wann diese Höhe die Diskriminierungsfreiheit und die Angemessenheit verletzt. Das muss man einfach noch einmal sagen. Und meines Wissens ist es auch von Gerichten noch nicht entschieden worden. Also das sollte man nur wissen. Wie bei anderen Dingen auch kann man sich ja einmal irgendwo hintasten.

Bei der Fragestellung, die eben aufgeworfen wurde, inwieweit ist der Regionalfonds, der hier noch zusätzlich zu den gesetzlich vorgesehenen Mitteln eingesetzt wurde, hilfreich gewesen, um Lücken zu schließen, möchte ich mich ausdrücklich anschließen. Ja, der Regionalfonds hat Lücken geschlossen. Und das führt mich noch einmal zu einem Thema, also Lücken, die aufgrund einer unzureichenden gesetzlichen Schutzstruktur entstehen. Und das führt mich noch einmal dazu, wir hatten vor einigen Jahren, ich glaube, vor zwei, drei Jahren, den Versuch einer Gesetzesinitiative über den Bundesrat einzelner Bundesländer, wo es um eine relativ banale Verbesserung der gesetzlichen Schutzgrundlagen im Luftverkehrsgesetz ging, einfach der DFS es zu erleichtern, bei ihrer Flugverfahrensplanung tatsächlich auch am Tag den Schutzbedarf der Bevölkerung berücksichtigen zu müssen. Und diese Initiative hat

wenig Zustimmung gefunden und – jetzt sage ich es auch einmal ganz deutlich – zum damaligen Zeitpunkt auch keine Zustimmung seitens des Senats der Hansestadt Hamburg gefunden. Und da ist meine Bitte schon als deutlicher Appell vielleicht sogar formuliert, wenn so etwas von einzelnen Bundesländern ausgeht, dann, finde ich, muss sich eine Landesregierung entsprechend positiv dazu positionieren, weil wir ja ansonsten immer diese Limitierungen erfahren, wenn es darum geht, Verbesserungen im Lärmschutz am Standort zu erreichen. Also wirken Sie auf dieser Ebene bitte zukünftig daran mit, dass so was auch Schwung bekommt und nicht blockiert wird. – Danke.

(Herr Dr. Schwartz: Zumal, wenn es im 10- und 16-Punkte-Plan ...)

Vorsitzende: Würden Sie bitte ... Sie können gern das Wort ergreifen, aber dann mit Mikro und ich erteile Ihnen gern das Wort, Herr Dr. Schwartz.

Herr Dr. Schwartz: Eine direkte Ergänzung dazu. Das erschüttert mich jetzt, dass ich so etwas hören muss, dass aus Hamburg eine solche Initiative keine Unterstützung findet, sondern sogar noch da Gegenrede stattfindet, wenn wir doch einen 10-Punkte-Plan haben und einen 16-Punkte-Plan haben, wo die Bürgerschaft einvernehmlich beschlossen hat, dass solche Initiativen zu unterstützen sind. Aber da bin ich jetzt gerade maßlos enttäuscht von den ganzen Vertretern hier, die dann anscheinend in diesen Fachgremien sitzen und an der falschen Stelle die Hand heben. Und an Sie der Appell, doch da einmal ein bisschen Druck auszuüben. Das ist Ihr Beschluss, der nicht umgesetzt wird.

Vorsitzende: Vielen Dank. Gibt es weitere Wortmeldungen zu den Fragen von Herrn Thering?

Frau Rathgeber-Almási: Herr Thering hatte, glaube ich, mich noch was gefragt. Im Bezug auf das Fluggerät der Condor waren das, glaube ich, zwei Fragen. Ich würde die letzte gern vorziehen. Sie haben gefragt, wann die Condor denn bereit wäre, (...) oder ihre Flotte entsprechend umzurüsten. Dazu möchten wir sagen, dass wir das, was möglich ist, bei der Bestandsflotte schon gemacht haben. Herr Teckentrup, unser Chef, erzählt immer gern die Geschichte, die in Frankfurt zumindest für ein Schmunzeln sorgt, weil wir natürlich wesentlich weniger Flugzeuge haben als die Lufthansa von diesem Typ, aber dass wir die Ersten waren, die A320-Flotte mit den Vortex-Generatoren ausgestattet haben und auch die Boeing-Flotte mit den Winglets, die ja nachweislich absolute Lärmredu..., also erhebliche Lärmreduzierung bringen. Das haben wir gemacht. Also das, was wir machen können, machen wir.

Wir haben außerdem operativ, was das Thema Flugverfahren angeht, gerade hier in Hamburg an der 757 – davon sind ja in diesem Sommer zwei ja auch in Hamburg stationiert hier – Verfahren durchgeführt, sodass wir den Lärm um 3 dB schon absenken konnten und dieses Flugzeug nun einmal jetzt so eingeordnet wird wie ein A320. Deswegen kann ich die Formulierung, also die Aussage von Herrn Schwartz nicht ganz nachvollziehen, werde das aber gern überprüfen lassen.

Was sein kann und was mir bekannt ist, ist, dass die Condor beim Start lauter ist, bei den Landungen in Hamburg leiser. Das kommt daher, dass wir hier mit relativ viel Sprit, weil wir eine hohe Streckenlänge haben, und relativ viele PAXe. Also wir sind ja gut ausgelastet. Das heißt, auch die pro Kopf, also was den Effizienzfaktor angeht, sehen wir eigentlich ganz gut aus hier, halt entsprechend aus Hamburg rausgehen. Deswegen erklären wir uns das halt so, dass es beim Start halt so ist.

Und der Herr Weinandy hatte vorhin noch was angesprochen zum Thema Ersatz von Flügen. Das ist ja auch was, was wir in Hamburg deutlich sagen. Wir fliegen hier Strecken, die Sie nicht einfach durch andere Verkehrsträger ersetzen können.

Vorsitzende: Vielen Dank. Noch die Frage, ob es Ergänzungen zu den Bahnbenutzungsgebühren noch etwas gibt. Herr Zwiener?

Herr Zwiener: Zu den Abweichungen der Bahnbenutzungsregelung 2.3, ist das, meine ich, sagten Sie. Jetzt sieht es ja so aus, der Punkt 2.3 sagt, Landungen auf die Bahn 15, Starts von der 33. Das heißt, ich habe einen Abflug Richtung Norden und einen Anflug Richtung Süden. Beide fliegen aufeinander zu. Und das führt dazu, dass wir eben größer staffeln müssen. Wir brauchen größere Abstände, größere Sicherheitsabstände, was wiederum dazu führt, dass wir in den Randstunden eben weniger Flugzeuge landen lassen können. Das heißt, unsere flüssige Abwicklung, die unser Auftrag ist neben der sicheren Abwicklung der Ab- und Anflüge, würden wir damit einschränken, sodass wir auch davon Ausnahmen einfordern müssen beziehungsweise auch anwenden müssen.

Vorsitzende: Herr Thering mit einer kurzen Nachfrage.

Abg. Dennis Thering: Das ist ja eine ernüchternde Antwort, dass Sie täglich da die Bahnbenutzungsregeln deshalb missbrauchen. Also im Umkehrschluss heißt das, es gibt zu viele Flugbewegungen in Hamburg, als dass die Bahnbenutzungsregel eingehalten werden könnte.

Vorsitzende: Herr Zwiener.

Herr Zwiener: Ja also, das ist folgendermaßen. Wir müssen nun einmal, dass, wer starten und landen möchte, wer auch landen darf, das müssen wir abwickeln, und das Ganze ohne große Warteschleifen, ohne großen Delay, sodass wir davon abweichen müssen. Und genau das lässt es auch eben zu. Das steht hier auch drin in dem Luftfahrthandbuch Deutschland, dass wir da abweichen dürfen.

Vorsitzende: Gut. Dann haben wir die Themenkomplexe ...

(Herr Dr. Schwartz: Vielleicht dazu (...))

Herr Schwartz bitte.

Herr Dr. Schwartz: Auch da sind wir jetzt wieder bei der Diskussion von Regel und Ausnahme. Ich hatte vorhin schon erklärt, dass die Bahnbenutzungsregelung, dass die Teil der Betriebserlaubnis ist und auch der Flughafenordnung ist und Teil des Luftfahrthandbuches ist. Und da steht drin, dass diese Regel einzuhalten ist. Und wenn sie in 365 Nächten im Jahr nicht eingehalten wird, dann muss man entweder die Betriebsgenehmigung ändern und sagen, diese Regel wird jetzt gestrichen, weil sie zu 0 Prozent eingehalten werden kann, oder aber – und das sage ich – man hält sich hier an Recht und Ordnung und reduziert den Koordinationseckwert in dieser letzten und ersten Stunde. Denn genau das war damals vorgesehen, als diese Regel eingehalten wurde, eingeführt wurde. Da wurde gesagt, dass genau diese kapazitätssteuernde Wirkung gewollt ist. Und deshalb muss man noch heutzutage sagen, dann muss der Flugplankoordinator in Frankfurt gesagt bekommen, dass in der letzten und in der ersten Stunde nicht 48 Starts und Landungen pro Stunde möglich sind, sondern je nach Wechselhäufigkeit 15 bis 20 Starts. Das heißt, wir müssen doch dann darauf achten, dass wir als voll koordinierter Flughafen in Hamburg nur so viele Starts und Landungen genehmigen, dass die Regel auch als solche eingehalten werden kann. Denn das, was jetzt hier stattfindet, ist ein permanenter Rechtsbruch.

Vorsitzende: So. Dann haben wir den Themenkomplex dennoch abgearbeitet. Herr Jersch hat jetzt das Wort.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön, Frau Vorsitzende. Also da kann ich Herrn Schwartz nur zustimmen. Ich glaube, wir brauchen im Fortgang eine intensive politische Bearbeitung des Themas Bahnbenutzungsrichtlinien. Und entweder werden da die Hosen heruntergelassen und es wird gesagt, wir können das so nicht aufrechterhalten und müssen die Regeln dann entsprechend ändern, oder aber wir setzen sie durch und überlegen uns die Maßnahmen dazu.

Ich habe mehrere Fragen insbesondere zu dem in der ersten Runde auch schon einmal angesprochenen Themenkomplex Mobilitätsbedürfnis und öffentliche Daseinsvorsorge. Dort würde mich insbesondere interessieren. Das wird ja immer wieder angeführt. Gerade auch Hamburg war da ja seitens der Regierungskoalitionen sehr früh in den Äußerungen, dass es dieses Mobilitätsbedürfnis gäbe. Ich streite nicht ab, dass Luftverkehr in der Tat in einer Welt, in der wir leben, eine größere Bedeutung gewinnt und hat, aber mich würde dort von den Expertinnen und Experten einmal interessieren, inwieweit dieses Mobilitätsbedürfnis eigentlich ein, ich sag 'mal, generiertes Bedürfnis ist, wenn ich mir das eine oder andere insbesondere – und vielleicht kann Herr Weinandy da was zu sagen –, wenn ich mir das eine oder andere in der Bevorteilung des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern ansehe, was Kerosinsteuer oder Mehrwertsteuer bei Auslandsflügen, Luftsicherungskosten angeht. Und wenn ich dann wiederum sehe, wenn ich ein Mobilitätsbedürfnis habe, öffentliche Daseinsvorsorge ... Da fällt mir in Hamburg der HVV ein. Ich komme für eine Tageskarte 8,80 Euro nach Groß Kummerfeld oder nach Dannenberg, kann aber mit einer anderen Fluggesellschaft zum Beispiel für 12,99 Euro, nein, 14,99 Euro, sorry, nach Riga fliegen. An der Stelle frage ich mich dann, inwieweit ist das – ich gebrauche es wirklich einmal – Anfixen und inwieweit sind das wirklich noch realitätsnahe Angebote und gibt es Maßnahmen, die man dagegen dann auch wirklich ergreifen kann.

Im gleichen Zusammenhang möchte ich dann auch noch einmal in die Richtung gehen ... Ich meine, die Flugstrecken Berlin-Hamburg oder Berlin-Bremen machen es ja vor. Die gibt es schlicht und ergreifend nicht. Das sind Verbindungen, die braucht kein Mensch, die mag kein Mensch. Und genau das Gleiche sehe ich eigentlich auch für andere Kurz- und Mittelstreckenverbindungen, die wir ab Hamburg haben – so viel zum Thema, Herr Braasch hatte es mit der Reduzierung des Flugverkehrs hier angesprochen –, genau das Gleiche sehe ich für Verbindungen, wenn denn Alternativen da wären, Richtung Amsterdam, Kopenhagen, Köln, Bonn oder Düsseldorf. Da würde mich auch vom Umweltbundesamt einmal interessieren, inwieweit das denn Zielsetzung ist, und ganz generell – ich weiß nicht, wer da eine Auskunft geben kann –, ob es rechtliche Möglichkeiten gibt, ob, wenn eine Fluggesellschaft kommt und sagt, ich will diese Strecke bedienen, sie das Recht hat, sie zu bedienen oder ob hier tatsächlich auch noch einmal politischer Einfluss irgendwo vorhanden ist.

Und das Letzte wäre dann – ich denke, da wäre Herr Schäfer oder Frau Rathgeber-Almásí richtig für die Auskunft –, es gibt eine Stellungnahme von ADV, BDL und BDF, die kundtun, dass die Luftverkehrssteuer die Finanzmittel, die notwendig wären für Investitionen in Lärmschutz und Klimaschutz, dass diese Luftverkehrssteuer diese Investitionen verhindert, weil die Finanzmittel dafür nicht frei sind. Sehen Sie das genauso?

Vorsitzende: So. Jetzt ist das Umweltbundesamt, Herr Dr. Weinandy, noch einmal angesprochen worden. Mobilitätsbedürfnis beziehungsweise Strecken, was kann man tun?

Herr Dr. Weinandy: Vielen Dank. In der Tat beschäftigen wir uns sehr intensiv mit dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen. Wir sind der Auffassung, dass man über eine Kostengerechtigkeit, also über eine Internalisierung externer Kosten, eine verursachergerechte Anlastung der Kosten zu einer Steuerung der Mobilität kommen kann, nämlich dann, wenn klar ist, was kostet der einzelne Transport. Das haben wir in anderen Bereichen auch. Das heißt, dann, wenn der Transport so teuer gemacht wird für die Kosten, die er auch wirklich verursacht, lösen sich viele dieser Probleme von selbst. Wir sind der

Auffassung, dass man gerade im Luftverkehr sich sehr genau die umweltschädlichen Subventionen angucken muss, weil natürlich Regionalflughäfen staatlich subventioniert werden. Das ist auch gar keine Frage. Und es stellt sich schon die Frage, warum in bestimmten Regionen Flughäfen ausgebaut werden oder – siehe Kassel-Calden – überhaupt neu gebaut werden, wenn diese Flughäfen schlicht nicht gebraucht werden. Das ist also auch eine Frage des Bedarfs, der dort zu ermitteln ist. Das ist nicht ganz einfach, weil das keine Bundesaufgabe ist, sondern es ist Sache der einzelnen Länder zu entscheiden hinsichtlich ihrer Infrastrukturentwicklung, wo sie einen Flughafen hinbauen, aber wir halten es an der Stelle dann schon für geboten, übergeordnet drauf zu schauen, ob es sinnvoll ist, und nicht hinterher festzustellen, dass Paderborn ja nur 40 Kilometer weg ist. Das macht es dann, wenn der Flughafen steht, schwierig. Das ist ein Problem, was in Hessen thematisiert wird. Also ja, das ist für uns ein Thema.

Und natürlich plädieren wir – deswegen sagte ich das vorhin auch – für eine Verlagerung von Kurzstrecken auf andere Verkehrsträger, wobei da natürlich auch das Angebot entsprechend da sein muss. Also Sie müssen das Angebot haben. Das muss attraktiv sein. Und natürlich gehen Flüge auf die Balearen oder was, können Sie schlecht mit dem Zug machen, aber es gibt natürlich andere Verbindungen, wo es schon geht, und das wird doch gemacht. Also es gibt auch Strecken, die auch abgebaut wurden, weil einfach es auch zeitlich sich nicht mehr gelohnt hat. Das heißt jetzt, wenn zum Beispiel die Bahn schneller ausgebaut wird, auf bestimmten Strecken lohnt es sich eher, auch mit der Bahn zu fahren. Das heißt also, das ist auch eine Frage der Angebote. Rechtlich können Sie natürlich einer Airline das nicht untersagen, auf bestimmten Strecken, Relationen Flüge anzubieten, aber wenn sich das kostenmäßig nicht mehr rechnet, wird das nicht geschehen. Das heißt, wie Frau Almási ja zu Recht gesagt hat, die Airlines sind ja nicht die Caritas, sondern die wollen ja Geld verdienen. Und in dem Moment, wo sie auf den Strecken dann kein Geld verdienen, wird das auch mehr angeboten.

Das heißt also, für uns ist tatsächlich an der Stelle ein ökonomischer Hebel ganz entscheidend und natürlich – ich meine, das geht auch in Richtung zum Beispiel Hamburg –, dass man sich natürlich starkmacht für einen funktionierenden öffentlichen Nahverkehr und der dann auch weitergehend auch gut angebunden ist. Jetzt könnte man sagen, so eine Fernstrecke ist ja keine Sache des öffentlichen Nahverkehrs. Das stimmt aber nicht, weil das natürlich auf die insgesamt ... Das ist ja ein Netz. Das heißt, es geht insgesamt darum, wie wird das angebunden und wie ist das Angebot. Und wenn das attraktiv ist, dann fahren die Leute auch mit der Bahn. Wir sehen das ja auf den Fernstrecken jetzt. Die Bahn wird ja ausgelastet. Das heißt, das geht. Das ist die Frage des Angebots. Und deswegen gibt es eine klare Antwort: Wir halten einen ökonomischen Hebel an der Stelle für wichtig. Wir arbeiten dran. Das ist nicht einfach, aber wir arbeiten dran, zu einer Kostentransparenz zu kommen, dass wir auch erfassen, was kostet denn zum Beispiel Lärm. Und das ist eine sehr schwierige Frage, aber über den Hebel, denke ich, können wir da kommen. Wir können den Leuten nicht vorschreiben, dass sie nicht mehr in Urlaub fliegen dürfen. Wir sind auch nicht die Verhinderer, sondern ... Es geht uns auch nicht, das will ich an der Stelle auch ganz deutlich sagen, es geht uns auch nicht darum, als Umweltbundesamt gegen den Luftverkehr zu argumentieren. Es geht uns um die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs. Das heißt, in dem Moment, wo man das anders abwickeln kann und die Umweltfolgen minimiert werden, haben wir kein Problem mit dem Luftverkehr. Das gilt für andere Verkehrsträger im Übrigen genauso. Das Problem ist nur, der Luftverkehr verursacht massive ökologische Folgen im Moment.

Vorsitzende: Frau Rathgeber-Almási.

Frau Rathgeber-Almási: Ja, ich greife das einmal auf, weil ich mich da bei mehreren Fragen, glaube ich, auch aufgefordert gefühlt habe zu antworten. Also einmal knüpfe ich direkt beim Herrn Weinandy an, die Nachfrage können wir nicht beeinflussen. Ich hatte Ihnen schon vorhin ein Beispiel genannt, geopolitische Lage, verändert sich auf einmal die

Nachfrage. Kann ich Ihnen sagen direkt im Vergleich zu einer anderen Airline, die ich hier auch betreue bei uns im Konzern, die englische Tochter, da haben wir das Thema zum Beispiel überhaupt nicht gehabt, weder nach Nordafrika noch durch ... in die Türkei. Es wurde einfach dadurch verändert, dass die britische Regierung Reiseverbot auf die Flüge nach Nordafrika gelegt hat, also sprich Tunesien, nach dem Anschlag damals. Aber ansonsten sehen Sie eine Nachfrage, die können wir nicht beeinflussen, sondern wir reagieren dann entsprechend auf die Nachfrage. Und nicht nur wir, sondern auch unsere Wettbewerber. Um das jetzt einmal eingangs zu sagen. Das heißt, wir erzeugen keine künstliche Nachfrage, indem wir einmal sagen, ach, da würden wir jetzt gern einmal hinfliegen, jetzt gucken wir einmal. Sicherlich ist das zum Teil in manchen Regionen auch, man testet neue Destinationen aus, aber im Grundsatz ist es so, dass der Verbraucher gern entscheidet, wo er hinfliegen möchte, und die Deutschen im klassischen Sinne fliegen im Moment am liebsten mit uns in die Türkei und auf die spanischen Inseln. Das zum Thema Nachfrage.

Luftverkehrssteuer hatten Sie angesprochen und die Stellungnahme vom BDL und ADV und so weiter. Die Luftverkehrssteuer beträgt ungefähr 1 Milliarde Euro und betrifft über- oder belastet überproportional die deutschen Luftverkehrsgesellschaften. Das ist auch klar, weil wir am meisten aus Deutschland heraus fliegen und deswegen im Prinzip davon am meisten betroffen sind. Sie sind ein klarer Wettbewerbsnachteil, wenn es um das Thema Preis geht, was Sie auch angesprochen haben, was ich gern noch beantworten möchte, und wir gegen Wettbewerber hier auch in Deutschland anfliegen, die ja zu anderen Produktionskosten produzieren. Ich habe das schon einmal gesagt, ich sage ... wir sagen das nicht als Standortnachteil für uns, sondern wir sagen nun einmal, wie die Dinge so liegen. Wenn Sie Wettbewerber von uns angucken, wo die Piloten in Eigenregie und selbstständig da irgendwie arbeiten, dann haben die eine andere Kostenstruktur als unsere Cockpits, die ja alle Konzerntarifverträge haben. Das ist einfach ein anderes Ding.

Und insofern ist die Luftverkehrssteuer eine einseitige Belastung für die deutsche Luftverkehrsindustrie. Und deswegen, ja, setzen wir uns dafür ein, dass diese entweder a) abgeschafft wird oder b) der Bund sich vielleicht überlegen sollte, dass diese Kosten, die ja die deutsche Luftverkehrswirtschaft überproportional einseitig belasten, sinnvoller umgewandelt werden können, damit auch Fluggesellschaften wie zum Beispiel die Condor, die unter diesem erheblichen Wettbewerbsdruck leiden, schneller in neueres Fluggerät investieren können und schneller ihre Flotten-Rollover umsetzen können. Ja, dafür haben wir uns im Verband ausgesprochen und dazu ... das gibt natürlich auch unsere Meinung wieder.

Zum Thema, was Sie sagten, Subventionen, da sind wir dann wahrscheinlich ein bisschen anderweitig auseinander. Wir halten Kerosinsteuer nicht für eine adäquate Maßnahme, weil es einen Unterschied gibt, ob ein Verkehrsträger nutzerfinanziert ist oder steuerbasiert finanziert ist. Der Luftverkehr trägt seine Kosten selbst. Wir zahlen das im Rahmen von Gebühren und Entgelten. Das heißt, der Flughafen Hamburg erhebt Entgelte für seine Infrastruktur, die er für uns bereithält, wir bezahlen der DFS Flugsicherungsgebühren, damit tragen wir die Kosten der Infrastruktur selbst. Und damit ist die Kerosinsteuer, die übrigens auch international ja nun auch abgeschafft wurde, weil es einfach so ist, dass wir im internationalen Wettbewerb ... ist einfach ein Mittel, was für uns noch oben drauf kommen würde. Wir können gern über steuerbasierte Systeme nachdenken, dann aber auf der anderen Seite sind wir auch dafür, dass alle anderen Kosten im Gegenzug dann auch verstaatlicht werden. Dann können wir uns das ja einmal überlegen, angefangen mit den Luftsicherheitskosten. Das ist jetzt ein bisschen hämisch, aber das ist das Argument, was wir immer sagen, wenn es um das Thema Kerosinsteuer geht. Weil, da muss man nämlich auch einmal bei einem System bleiben und nicht gern immer alles zusammenschmeißen.

Das Thema Wettbewerb bringt mich dann auch direkt auf das Thema Preise. Sie referenzieren damit natürlich auf die Bahn, und natürlich haben wir ... Wir haben ja auf bestimmten Strecken einfach Kampfpreise. Das ist so. Ja? Ich kann Ihnen sagen, dass wir

aus Frankfurt raus auf der Strecke Richtung Palma de Mallorca 90 Euro Yield haben. Das ist nicht viel. Aber warum ist das so? Weil wir mit fünf anderen Wettbewerbern da noch Richtung Palma de Mallorca fliegen. Und wie ich vorhin schon sagte, die Kollegen haben andere Rahmenbedingungen, die können andere Preise machen, die subventionieren das vielleicht auch durch ihr europäisches Netz noch rein, und wenn die unseren Kunden anbieten, von Frankfurt aus für 150 Euro nach Mallorca zu fliegen oder für 100 Euro, dann machen die Kunden das auch. Denn bei aller Ehre zum Thema prekäre Beschäft... Import von prekären Beschäftigungsverhältnissen oder so, wenn es dann auf einmal um günstige Flugpreise geht, dann ist das, ehrlich gesagt, unserer Erfahrung nach ziemlich vielen Leuten egal. Es gibt selten ... wenige Leute, die sagen, wir nehmen ein Condor-Produkt und zahlen gern dafür 250 Euro, wenn die Ryanair es für einen anderen Preis anbietet. Und diesem Wettbewerb sind wir ausgesetzt.

Diesen Wettbewerb hat meines Wissens nach die Bahn in der Fläche in Deutschland nicht. Deswegen sind die Preise von der Bahn da auch anders. Ich kenne nicht so viele Wettbewerber, die jetzt zwischen Frankfurt und Hamburg da auf einer Verbindung sitzen. Ansonsten, wenn es so wäre, dann wäre sicherlich das Pricing bei denen auch noch einmal eine andere Geschichte.

Zum Thema Verkehrsträgervergleich und ... Wir haben uns schon ... Es ist jetzt nicht mein Beritt, aber ich verwende mich ja gern auch einmal für Kollegen, wenn es um diese Kurzstrecken in Deutschland geht. Ich glaube, da, wo es überhaupt keinen Sinn macht, sind die weitestgehend abgeschafft worden. Zum Beispiel, falls Sie sich erinnern, gab es früher auch noch Flüge zwischen Köln und Frankfurt und so weiter. Was aber die ... Warum wir teilweise Kurzstrecken brauchen, ist ganz einfach, das werden die Kollegen von der Fraport sonst auch noch einmal gut beantworten können, weil die ja die vielen Langstreckenverkehre haben. Das können Sie nicht komplett auf die Bahn umstellen, Herr Weinandy hat es gerade eben gesagt, weil, diese Gäste kommen nicht nur aus Hamburg oder aus Berlin oder aus München oder aus Stuttgart, sondern die steigen auch aus anderen Destinationen international in Frankfurt um. Frankfurt lebt davon, dass es ein großer internationaler Umsteigeflughafen ist.

Noch ein Punkt, weil, es gibt besondere Ultrakurzstrecken, die immer massiv in der Kritik sind, wie gesagt, nicht von meinem Unternehmen, das sind zum Beispiel so Verbindungen wie Stuttgart und Frankfurt. Das ist natürlich der Plan schon, dass langfristig alles auf die Bahn umzustellen. Weil die Lufthansa, die ja in diesem Fall diese Strecke bedient, mit diesem Flug wirklich kein Geld verdient. Da geht es aber um die Logik von internationalen Reservierungssystemen. Weil, wenn sie fliegen können, dann werden das viele Gäste aus dem Ausland so machen. Die sind nicht gewöhnt, dass es so tolle Bahnverbindungen gibt wie hier in Deutschland. Deswegen werden diese Flüge in den internationalen Reservierungssystemen, wenn sie umsteigen können, noch so entsprechend aufgeführt. Die Logik ist auch noch dahinter, und das noch einmal zum Thema internationaler Wettbewerb.

Ansonsten ist es das ureigene, wirklich auch das ureigene Interesse, Kurzstrecken abzuschaffen. Der BDL hat übrigens dazu schon vor ein paar Jahren einmal einen Verkehrsfliervergleich gemacht, der auch gesagt hat, dass, und dahinter stehen wir auch, dass bei 300 Kilometer im Geschäftsverkehr und 400 Kilometer Umkreis im Privatverkehr es absolut sinnvoll ist, auf die Bahn umzusteigen.

Vorsitzende: So, dann habe ich Frau Barth, die sich dazu äußern möchte.

Frau Barth: Sie hatten gefragt, ob das Land die Möglichkeit hätte, solche Flüge wie zum Beispiel Stuttgart – Frankfurt oder Köln – Frankfurt oder Hannover – Hamburg oder so etwas zu verbieten. Wir haben die nicht. Das ergibt sich schon aus EU-Recht. Solange zumindest Slots nicht knapp sind, und die sind in Frankfurt nicht so knapp, als dass nicht noch Zeitbereiche sind, wo man Slots kriegt, dann muss der Flughafenkoordinator diesen Slot

erteilen. Und erst dann, wenn es Konkurrenz um Slots gibt, dann kann man solche Gesichtspunkte wie Destinationen, Lärmschutz als Erwägung auch mit einbeziehen. Im Moment keine Möglichkeit, und das Land ohnehin nicht, weil wir für die Slotvergabe nicht zuständig sind. Wir haben uns das einmal angeguckt, ob wir da in irgendeiner Form außer über Incentives oder freiwillige Kooperationen einwirken könnten, und nein, wir können es nicht.

Ich würde gern noch einmal auch auf die Frage eingehen, was würde denn passieren, wenn man die Luftverkehrssteuer abschafft, mit dem Argument, das dann mehr finanzielle Mittel für Flotten-Rollover verfügbar sind. Erst einmal stimmt das natürlich, aber Untersuchungen zum Beispiel aus dem Jahr 2016 über den internationalen Luftverkehr und die Frage, wie werden da Erträge und Gewinne generiert und was hat zum Beispiel so eine Entwicklung wie die Kerosinpreisentwicklung für eine Rolle gespielt, da ist festgestellt worden, dass die fast 1:1 an die Kunden weitergegeben worden ist. Dass einfach die Flugpreise gesunken sind und nicht, dass man das in höhere Bezahlung des Personals oder neues Fluggerät hätte investiert. Insofern ist meine Einschätzung, aufgrund des von der Frau Rathgeber-Almási beschriebenen hohen Wettbewerbs und Preisdrucks in der Branche, dass die Wahrscheinlichkeit sehr hoch wäre, dass es eben nicht investiert wird, sondern dass es einfach einen weiteren Wettbewerb nach unten gibt, was die Preise angeht.

Deshalb glaube ich, dass die Frage, wie kann man ... Kann man die Luftverkehrssteuer möglicherweise reformieren, um mehr Lenkungswirkung hin zu neuem Fluggerät zu geben? Da sehe ich zwei Möglichkeiten. Zum einen sie so auszugestalten, dass einfach derjenige, der mit leiserem Fluggerät im Vergleich zu der Transportleistung ... Natürlich darf ein Langstreckenflugzeug nicht deshalb schon allein, weil es ein Langstreckenflugzeug ist, benachteiligt werden, aber wenn man es an der Transportleistung misst im Vergleich zu Lärm- und sonstigen Emissionen, dass das einfach weniger Luftverkehrssteuer kostet als ein lautes Flugzeug. Und da gibt es im Moment überhaupt keine Lenkungswirkung.

Die zweite Möglichkeit, die Frau Rathgeber-Almási schon erwähnt hat, denkbar wäre natürlich, dass das Aufkommen oder Teile des Aufkommens in irgendeiner Form über finanzielle Anreize verwendet würden, um genau dieses, was man eigentlich will, nämlich Flotten-Rollover, Stärkung des Luftverkehrsstandorts und der Airlines, die sich hier an die ökologischen und sozialen Regeln halten, um das zu befördern. Insofern glaube ich, wenn man sich die Vergangenheit anguckt mit so ... wo am Ende Kostenreduktionen sich ergeben haben, ist das kein Selbstläufer, dass die in Flotten-Rollover fließen.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Barth. Herr Schäfer hatte sich zu dem Komplex noch gemeldet.

Herr Schäfer: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Vieles ist ja von meinen beiden Mitdiskutierenden gerade schon gesagt worden. Ich möchte nur noch einmal ein, zwei Punkte herausheben.

Der eine Punkt ist Bevorteilung des Luftverkehrs, Thema Luftsicherheitskosten und so weiter. Da ist noch einmal wirklich ganz wichtig zu wissen, der Luftverkehr finanziert sich selbst, und das ist ein gravierender Unterschied gegenüber sowohl dem Straßenverkehr als auch dem Schienenverkehr, wo von staatlicherseits mit Steuermitteln entsprechend investiert wird und dann der Nutzer diese Infrastruktur nutzen kann.

Ja, es gibt die Benzinsteuern und so weiter, ich weiß, aber das ist Teil des allgemeinen Steuerhaushalts und es ist kein geschlossener Kreislauf, wie das im Luftverkehr ist. Insofern ist das schon ein ganz anderes System, und das ist vor allen Dingen ein System, was auch international verankert ist. Was also nicht nur in Deutschland greift, sondern was überall auf der Welt greift.

Und damit sind wir letztlich auch bei dem Punkt der Internationalisierung der Kosten, was Herr Weinandy eben vorgetragen hat. Auch da muss man sehen, das können wir hier nicht einseitig in Deutschland einführen, sondern das ist etwas, was man international einführen muss, weil, nur dann wird es funktionieren. Oder man verabschiedet sich als Luftverkehrsstandort Deutschland aus dem Gesamtkonzept des Flugverkehrs. Und ich glaube, das ist ja etwas, was keiner von uns will.

Kosten für Tickets sind niedrig, ja, haben Sie recht, auf der einen Seite. Auf der anderen Seite zeigt das aber auch, dass die Gesamtbevölkerung auch fliegen kann. Wenn Kosten der Tickets hoch sind, ist das wieder ein Thema, wie haben wir die Balance in unserer Bevölkerung, wer darf was nutzen und wer darf dann am anderen Ende auch vielleicht die Lasten tragen. Auch das muss man ja einmal überlegen, das muss ja auch in einem ausgeglichenen Zustand sein.

Der dritte Punkt, Kurzstrecke, ist ja auch schon gesagt worden, das ist ja ein Thema, was gerade für uns in Frankfurt sehr, sehr wichtig ist. Zum einen haben wir sehr viel investiert, zusammen mit der Bahn, in die Infrastruktur der Intermodalität. Sie wissen, wir haben den ICE-Bahnhof in Frankfurt, der Köln angeschlossen hat, der auch bis Stuttgart weitergeht, und hat auch dazu geführt, dass gerade auf diesen Strecken wir mittlerweile keine Flüge mehr haben, was Köln-Bonn betrifft. Sie brauchen die entsprechende Infrastruktur am Boden. Aber nichtsdestotrotz können Sie, wenn Sie pauschal einfach Kurzstrecke wegnehmen, dann überlegt sich ein Passagier, bleiben wir einmal beim Beispiel Hamburg, wenn der – New York haben sie, glaube ich, sogar einen Direktflug –, sagen wir einmal, wenn der nach Miami will, kann der sich überlegen, na gut, fahr ich jetzt mit dem Zug nach Frankfurt und fliege von da aus oder fliege ich über London nach Miami. Ich glaube, die Entscheidung, die der Passagier treffen wird, ist relativ eindeutig. Und umgekehrt, wenn der von Miami nach Hamburg will, ist sie noch eindeutiger, weil, wie Frau Almási das ja gesagt hat, die meisten Menschen auf der Welt kennen nicht die Qualität des deutschen Zugverkehrs. Vielleicht wollen auch einige ihn nicht kennenlernen, das sei einmal dahingestellt. Aber letztlich, Sie müssen auch das in einem weltweiten Konzert sehen an der Stelle, wo Sie nicht einfach, indem wir hier regional Bausteine rausnehmen, das Gesamtsystem versuchen umzubauen. Sie werden sich da nur selbst aus dem Gesamtsystem rausnehmen, und das kann weder im Interesse von Hamburg sein noch kann es im Interesse Deutschlands allgemein sein.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann habe ich als ... Herr Dr. Weinandy.

Herr Dr. Weinandy: Ja, da würde ich dann doch gern noch einmal etwas sagen aus Sicht des Umweltbundesamts. Natürlich ist das nicht alles national zu regeln, wir haben ja auch einen internationalen Emissionshandel, wo wir genau diesen Weg gehen, dass wir auch gerade bei einem globalen Verkehrsträger, wie es der Luftverkehr ist, natürlich auch internationale Regelungen haben. Andererseits sind wir auch der Auffassung, dass eine Abschaffung einer Luftverkehrssteuer eben nicht dazu führen würde, dass man in lärmärmeres oder anderes Gerät investieren würde. Und wir sind schon der Auffassung, dass auch Steuergeld in den Ausbau von Flughäfen reingesteckt wird, dass viele Regionalf Flughäfen dann deswegen zum Beispiel auch kaputtgehen, weil sie nämlich die Kosten nicht mehr tragen können, sodass natürlich staatliches Geld dort drinsteckt. Die Anbindungen der Regional... oder der Flughäfen ist eine staatliche Aufgabe, sodass da natürlich staatliches Geld drinsteckt. Deswegen haben wir auch Subventionen in diesem Bereich. Von daher sind wir schon der Auffassung, dass wir hier zu einer Kostengerechtigkeit kommen müssen.

Natürlich, und da hat Herr Schäfer völlig recht, ist es auch eine internationale Aufgabe. Aber andererseits muss man natürlich auch sagen, wir profitieren hier alle davon, dass wir hier in einem stabilen Umfeld leben und auch in einem stabilen wirtschaftlichen Umfeld leben, was natürlich auch ein Standortvorteil ist. Und wenn man mit Leuten spricht, die zum Beispiel viele internationale Verkehre abwickeln, was Sie vorhin auch schon sagten, zum Teil haben

wir sehr schwierige Situationen in den anderen Ländern. Wir haben zum Beispiel ... Wir haben uns mit vielen Airlines unterhalten, die gesagt haben, in bestimmten Ländern ist es auch ein großes Problem, dass dort gestreikt wird, dass dort die Flugsicherung streikt, dass sie dort die Länder weiträumig umfliegen müssen. Das heißt, das alles haben wir hier nicht. Das heißt, wir haben auch stabile Verhältnisse, zum Glück. Aber von daher werden dann auch zum Beispiel national Steuern erhoben und das ist nun einmal eine nationale Aufgabe.

Vorsitzende: Frau Rathgeber-Almási noch einmal.

Frau Rathgeber-Almási: Eine ganz kurze Bemerkung zu dem Thema Regionalflughäfen. Das ist übrigens auch etwas, wofür wir uns im BDL auch gemeinsam mit dem Verband der Flughäfen aussprechen und deswegen sagen, deswegen sind ja für uns die Rahmenbedingungen, die wir jetzt haben, ja wichtig, dass die erhalten bleiben. Und zwar vor allem für die 16 deutschen internationalen Verkehrsflughäfen, die wir haben.

Wir sind auch der Meinung, bevor teures Steuergeld in irgendwelche Regionalflughäfen gesteckt wird, von denen übrigens auch nur unsere Wettbewerber profitieren, bis sie denn dann in die teuren Standorte fliegen, ja, sind wir sehr dafür, sich auf das Flughafennetz, das wir haben, das der internationalen Verkehrsflughäfen, zu konzentrieren und uns da aber bitte auch die Möglichkeiten so belassen, wie sie denn heute sind. Wenn Sie sich angucken, wie schwierig die Anbindung dieser Regionalflughäfen ist und wer da hinfliegt, dann, denke ich, verstehen Sie, was ich meine.

Vorsitzende: Vielen Dank. So ein bisschen mit Blick auf die Uhr, wir haben es jetzt 21.15 Uhr oder schon darüber hinaus. Ich würde gern die Wortmeldungen noch einmal bündeln wollen. Ich habe noch fünf Wortmeldungen, und als Nächstes hat Herr Gamm das Wort, und danach würde ich Frau Dr. Schaal noch gleich im Anschluss nehmen, sodass wir noch einmal Fragen bündeln können. Herr Gamm bitte.

Abg. Stephan Gamm: Ja, Frau Vorsitzende, vielen Dank. Nun kann man ja unterstellen, dass die Belastung durch Fluglärm ja kein rein deutsches Phänomen ist, sondern dass es so etwas natürlich auch in anderen Ländern gibt und dass sich auch die Sensitivität der Anwohner, die durch Lärm belastet sind, nicht wesentlich von dem unterscheidet, wie wir das hier in Deutschland kennen. Deshalb würde mich interessieren, nachdem wir ja jetzt einen relativ guten Überblick über die Maßnahmen und Instrumente gewonnen haben oder gewinnen konnten, die hier in Deutschland angewendet werden, mit mehr oder weniger großem Erfolg, gibt es aus Ihrer Erkenntnis noch Maßnahmen, die im europäischen Ausland oder auch darüber hinaus vielleicht eingesetzt werden, die wir hier so bisher noch gar nicht berücksichtigt haben? Vielleicht irgendwelche Bonus-Malus-Systeme oder Dinge, auf die Sie einmal gestoßen sind, von denen Sie sagen könnten, das gibt es in Deutschland noch nicht, das wäre es zumindest einmal wert, darüber nachzudenken, gegebenenfalls zu übertragen oder zumindest zu testen. Das wäre meine erste Frage.

Die zweite Frage richtet sich an Herrn Braasch. Und zwar, wenn ich mir die Berichterstattung auf „NDR 90,3“ vom 20. März anschau, da werden Sie ja zitiert mit der Aussage, dass 68 Prozent der 160 000 Flüge ... das sind reine Spaßflüge und das müsste man um ungefähr 50 000 reduzieren. Und dann gibt es noch den Satz, man muss nicht drei- bis viermal pro Jahr nach Kopenhagen zum Shoppen fliegen. Also wenn ich nicht nach Kopenhagen zum Shoppen fliege, dann wäre es ja die logische Konsequenz, dass ich mit dem Zug hinfahre. Das wäre ja eine schöne Sache. Wenn ich jetzt aber mir anschau, dass es das Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarn-Belt-Querung gibt und dort der BUND auch aktiv ist, würde ich gern einmal wissen, finden Sie diese Aussage vor dem Hintergrund nicht selbst ein bisschen heuchlerisch und peinlich? – Danke schön.

Vorsitzende: So, dann sind die Fragen nach vergleichbaren oder ähnlichen Maßnahmen im europäischen Vergleich getroffen worden. Wer mag darauf antworten? Frau Barth, Sie haben das Wort.

Frau Barth: Ich will zwei Sachen nennen, die ich interessant finde, die es bei uns in der Form nicht gibt, ohne dass ich damit abschließend sagen will, dass wir die auf jeden Fall in Deutschland einführen müssen. Aber ich finde, es lohnt sich, darüber nachzudenken.

Das eine ist eine Behörde, die nennt sich (...), das ist die französische Behörde, die für die zehn größten Flughäfen in Frankreich für den Fluglärmschutz zuständig ist auf nationaler Ebene. Die ist relativ eigenständig und weisungsungebunden in dem, was sie machen kann. Und dadurch, dass sie für mehrere Flughäfen gleichzeitig zuständig ist, während bei uns wir eben in der Regel einen Flughafen oder jetzt in Hessen haben wir zwei, besser gesagt 1,05 oder so etwas, Flughäfen mit Kassel-Calden, ist es einfach eher so ein sehr standortbezogener Punkt. Die (...) hat auf der anderen Seite auch Schwierigkeiten, die wir nicht haben, aber diese Idee, so eine gebündelte Behörde, eine unabhängige gebündelte Behörde auf nationaler Ebene für Fluglärmschutz zu haben, finde ich, hat Charme. Ist aber natürlich nichts, was wir als Hessen oder Sie als Hamburger allein installieren könnten. Ich denke, wir werden in den nächsten Jahren, ausgehend von Hamburg, und da sind wir auch schon auf einem guten Weg, das übergreifend so machen, zumindest die Expertise im aktiven Schallschutz in Deutschland stärker zu bündeln, indem wir so eine Art Vernetzung organisieren mit allen Akteuren, die sich an den Standorten mit den Fragen beschäftigen, und sich noch mehr auszutauschen. So ein bisschen das, ohne dass wir eine formale Struktur haben, auch versuchen abzubilden.

Einen zweiten Punkt, den ich spannend finde, das ist jetzt ein Blick vor allem nach USA, da gibt es mehrere Flughäfen, die machen so Rankings, Rankings zu, wer hat die leiseste Flotte, Rankings zu, wer nutzt am meisten die lärmarmen An- und Abflugverfahren, wer ist am häufigsten verspätet und Ähnliches. Und das wird auch monatlich oder vierteljährlich veröffentlicht. Da kann ich mir auch vorstellen, dass solche Instrumente eine gewisse Wirkung haben können. Vielleicht niederschwellig und unterschwellig, unterhalb von irgendwelchen rechtlichen Aktivitäten, und ersetzt ganz sicher nicht Beschränkungen und auch die Kooperationen beim aktiven Schallschutz, aber auch das ist ein Thema, was wir in Deutschland bisher noch nicht so anwenden.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Jühe dazu.

Herr Jühe: Ja, nur noch eine Ergänzung. Schon seit vielen Jahren gibt es in Amsterdam Schiphol ein System der Bahnennutzung, das mit Lärmkontingenten belegt ist, und so wie mir bekannt ist, wird das wohl auch sehr restriktiv gehandhabt. Das heißt, wenn ein Kontingent für eine Bahnnutzung verbraucht ist, kann dann über dieses Maß hinaus auch tatsächlich nicht mehr dort geflogen werden. Ich sage das nur noch einmal, weil wir ja hier in Hamburg ganz offensichtlich auch Bahnnutzungsrichtlinien haben, und die werden wohl in Schiphol sehr restriktiv gehandhabt.

Vorsitzende: Vielen Dank. Für die zweite Frage ist Herr Braasch direkt angesprochen.

Herr Braasch: Zu dem, was Sie zitiert haben, Herr Gamm, noch einmal bitte den Kontext auch nicht vergessen. Ich habe dort dargestellt, dass wir insgesamt ein anderes Mobilitätsverhalten, glaube ich, entwickeln müssen. Das hat jetzt nicht so sehr mit der Lärmfrage zu tun, sondern auch mit dem, was der Flugverkehr insgesamt an Klimafolgen et cetera auslöst. Dabei ist das Wort dann gefallen, dass man nicht drei- bis viermal nach Kopenhagen oder in eine andere Großstadt pro Jahr zum Shoppen fliegen muss. Und ich glaube, da ist auch viel dran. Das ist auch ein Appell an Verbraucher, sich in ihrem Mobilitätsverhalten tatsächlich auch umzustellen.

Es gibt Statistiken, die sagen sehr klar, dass ungefähr 68 Prozent der Flüge in Hamburg Freizeitflüge sind. Damit will ich nicht das Freizeitverhalten von Verbrauchern und Verbraucherinnen generell einschneiden, beschneiden, sondern man muss hier, glaube ich, wirklich auch die preisgetriebene Angebotssituation mit einbeziehen, wo dann Flüge 20, 30, 40 oder 90 Euro kosten, und das ist attraktiv, das macht man dann. Da ist so ein Geben und Nehmen, und da, glaube ich, brauchen wir eine Preisehrlichkeit der Vertreter, das Umweltbundesamt hat das angeführt. Im Schnitt fliegt jeder Norddeutsche viermal pro Jahr mit dem Flugzeug. Auch das ist, glaube ich, keine Tendenz, die wir unterstützen und weiter betreiben sollten.

So, das soweit zu dem Generellen, was Sie da ein bisschen aus dem Zusammenhang gerissen haben.

Vorsitzende: Herr Gamm mit einer Nachfrage.

Abg. Stephan Gamm: Ja, Herr Braasch, also ich nehme zur Kenntnis, dass Sie meine Frage nicht beantwortet haben. Das reicht mir als Antwort auch. – Danke.

Vorsitzende: Das war keine Nachfrage. Frau Dr. Schaal, und jetzt mache ich es doch wahr, danach Herr Kekstadt, ich habe es ja angekündigt, dass wir bündeln, und ich habe es eben vergessen. Aber jetzt Frau Dr. Schaal und dann Herr Kekstadt.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, eigentlich auch nur noch zwei Fragen, die übrig geblieben sind. Es hat ja in der letzten Zeit eine große Gesellschaft, Air Berlin, vom Markt vertrieben, sage ich einmal, sind eingegangen, Pleite gegangen, Konkurs angemeldet. Noch kleinere Gesellschaften dazu. Hat sich das irgendwie hier im Hamburger, im norddeutschen Bereich oder auch im deutschen Bereich ausgewirkt an Flugbewegungen? Ich weiß jetzt nicht, wen ich da fragen soll, die Flugsicherung oder Herrn Jühe, der hat den Überblick über alle Lärmschutzkommissionen vielleicht. Ich weiß nicht, vielleicht weiß auch das Herr Weinandy.

Dann noch eine andere Frage, die mich denn doch irgendwie sehr bewegt. Herr Dr. Schwartz hatte die These aufgestellt, dass die Ausnahmen von den Bahnbenutzungsregeln permanenter Rechtsbruch seien. Vielleicht die Rückfrage auch an die Kollegen von der Flugsicherung. Empfinden Sie das auch als permanenten Rechtsbruch? Was lässt sich dagegen sagen? Kann man das rational beurteilen? Vielleicht könnte Herr Jühe oder Herr Dr. Weinandy auch etwas dazu sagen.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Dr. Schaal. Herr Kekstadt mit seiner Frage.

Abg. Gert Kekstadt: Ich habe eine Frage zum Bereich Benchmarking von Flughäfen, Hamburg als Flughafen im Vergleich zu anderen Flughäfen in Großstädten. Wir haben immer den Vergleich Frankfurt, und nach meiner Auffassung ist das vielleicht nicht der richtige Vergleich, Hamburg – Frankfurt, wenigstens nicht bei allen Punkten. Ich möchte gern einmal wissen, wie sieht denn der Hamburger Flughafen in puncto Lärm zu anderen Flughäfen wie Berlin – ich meine natürlich Tegel, der andere ist ja sehr ruhig höchstwahrscheinlich – oder Bonn, Düsseldorf ... Das wäre eine Frage. Ich weiß jetzt nicht von den Experten, wer da antworten könnte.

Das zweite Benchmarking, was ich gern wissen möchte, ist, das ist ja auch ein Tatbestand, wo die Bürger zu Recht entsetzt sind, dass die Verspätungen in 2017 so stark angestiegen sind, wie steht eigentlich der Hamburger Flughafen im europäischen Vergleich da. Gibt es dort etwas? Oder andere Flughäfen.

Bei der dritten Frage bin ich mittlerweile ... dass man das vielleicht gar nicht als Benchmarking darstellen kann, das ist hinsichtlich der Entgeltfrage. Wo steht man? Gibt es

einen Vergleich, wo man sagen kann, in welcher Richtung sind die Flughäfen dann vergleichbar? Diese drei Benchmarkingfragen hätte ich.

Vorsitzende: Vielen Dank. Wer mag von den Experten, in welcher Reihenfolge auch immer, ich lasse das einmal offen, zu den Auswirkungen der Pleite ... Zu den Bahnbenutzungsgebühren ist, glaube ich, Herr Weinandy und Herr Jühe direkt angesprochen oder auch die DFS. Herr Nebbe.

Herr Nebbe: Ja, vielen Dank. Ich kann zunächst einmal etwas dazu sagen, wie sich diese Air-Berlin-Pleite bei uns ausgewirkt hat. Natürlich bemerkt man das bei den Flugbewegungen massiv, zumindest am Anfang ist es so gewesen. Es ist auch immer noch diese Delle, die die hinterlassen haben, spürbar, wird aber langsam aufgefangen, und wir können ganz sicher sein, dass spätestens im Sommer Bewerber wie Ryanair in diese Lücke reinspringen und das komplett aufgefüllt wird. Da bin ich sicher.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Jühe und danach Frau Barth.

Herr Jühe: Ich greife mir jetzt einmal zwei Punkte raus. Das eine war die Frage Benchmark. Ich will einmal anders antworten, als Sie es vielleicht erwarten. Wir sind am Standort Frankfurt gerade dabei, eine Idee bundesweit auf die Beine zu stellen, und zwar, dass das, was wir in Frankfurt hier begonnen haben mit dem Expertengremium Aktiver Schallschutz, darüber ist ja vorhin schon berichtet worden, dass wir quasi in diesem Expertengremium systematisch alle Möglichkeiten der Lärminderung am Flugzeug über Flugverfahren et cetera untersuchen und dann auch, wenn wir erkennen, da geht etwas, es zur Umsetzung bringen. Dieses Konstrukt hat sich als sehr hilfreich erwiesen für den Standort Frankfurt, und wir sagen, eigentlich braucht es das bundesweit. Es kann nicht sein, dass jeder Flughafen, dass an jedem Flughafenstandort die Akteure immer genötigt sind, alles neu selbst aufzubauen, zu gucken, was geschieht da, was geschieht da, dann ist erforderlich, dass Berechnungen gemacht werden, dann werden bestimmte Daten benötigt und so weiter, und jeder Flughafenstandort muss das neu für sich generieren. Das ist Unsinn. Wir brauchen bundesweit eine Einrichtung, die einfach einmal untersucht, welche Flugverfahren sind besonders lärmarm, wie funktionieren die, unter welchen Voraussetzungen funktionieren die, wie sind deren Wirkungen. Und dann kann man sagen, okay, das ist untersucht und das passt zum Beispiel oder könnte passen auf die Flughafenstandorte Hamburg, Frankfurt, München, Düsseldorf oder sonst was. So wird sicherlich ein Vorankommen bei diesem Thema viel leichter möglich sein, als es derzeit der Fall ist. Weil Ihre Frage schwer zu beantworten ist, wir haben eingangs schon gesagt, jeder Flughafen hat quasi sein handgestricktes System im Moment. Und meiner Erfahrung nach mit diesem Überblick auf die verschiedenen Standorte, ist der, dass ich an jedem Standort irgendetwas entdecke, wo ich sage, oh, das ist aber klasse, da sind wir noch nicht drauf gekommen oder das hat bei uns besondere Widerstände gefunden. Und gleichzeitig sehe ich, warum haben die sich eigentlich noch nicht damit beschäftigt, obwohl wir das doch schon in Frankfurt und auch in München schon seit ein paar Jahren in der Entwicklung haben. Und deshalb meine Antwort, ich könnte ein solches Benchmark derzeit nicht erkennen, also auch ließe es sich nicht sinnvoll aufbauen, aber endlich wären einmal, wenn wir so was etablierten, wie ich es eben erwähnt habe, wäre die Möglichkeit da, systematisch für alle Standorte geeignete Maßnahmen zu entwickeln.

Und zu dieser Rechtsbruchfrage, die aufgeworfen wurde, da sage ich einmal ganz vorsichtig, ja, das ist natürlich ..., aus der Sicht derer, die sich auf Bürgerinitiativenebene organisieren, wird gern so argumentiert, ich sage es jetzt einmal. Wenn man sich aber damit intensiver befasst, stellt man fest, dass, wenn es denn Rechtsbruch wäre, wäre es ja ganz einfach, dann brauche ich nur ein Klageverfahren dagegen anzustrengen und dann war es das.

(Zuruf: Am Ende hilft auch nur klagen.)

– Ja. Aber glauben Sie mir, das, was halt immer als Rechtsbruch ins Feld geführt wird, ist selten einer und wird vor Gericht auch nicht unbedingt als solcher erkannt werden. Aber zu sagen, da stimmt was nicht im System, wenn wir quasi Richtlinien haben, die nicht eingehalten werden, das ist allemal richtig. Ich würde nur nicht die Rechtsbruchargumentation benutzen, sondern ich würde sagen, hier gibt es einen dringenden politischen Handlungsbedarf, dass man sich eben einmal klar wird, wie wollen wir denn mit diesen Vorgaben so umgehen, dass sie tatsächlich anwendbar sind oder sie durch andere Regelungen ersetzt werden, die in ihrer Wirksamkeit unter Berücksichtigung kapazitiver Elemente geeignet sind.

Vorsitzende: Vielen Dank. Frau Barth hat als Nächste das Wort.

Frau Barth: Einen systematischen Benchmark kann ich Ihnen auch nicht bieten, aber in Bezug auf die Frage der Entwicklung der Verspätungen 2017 ist es tatsächlich so, dass die europaweit zugenommen haben. Das ist also auch kein deutsches Phänomen, es hat sehr viel mit dem Luftraum über Frankreich und Spanien und der Konzentration des Touristikverkehrs in den spanischen Raum statt Türkei und statt Ägypten zu tun und einfach auch der insgesamt in Europa gestiegenen Zahl von Flugbewegungen und dass man, ich hoffe, das verzeihen jetzt die Kollegen von der DFS, aber dass man eben auch bei der Frage des einheitlichen europäischen Luftraums und den zu gestalten, irgendwie jetzt noch nicht so weit ist, wie man das vielleicht sich wünschen würde. Ich glaube aber nicht, dass die DFS da der bremsende Faktor ist. Also ich könnte mir gut vorstellen, ohne jetzt die Zahl nachgerechnet zu haben, dass das, was in Hamburg passiert ist, dass die Zunahme der Verspätungen sich ungefähr in dem Range befindet, der auch an anderen Standorten festzustellen war. Und meine Befürchtung für Frankfurt zumindest ist, dass wir im Sommer 2018 noch mehr Verspätungen kriegen werden, weil es noch mehr Verkehr gibt und sich die systematischen Ursachen nicht so groß ändern werden, die da auch dazu führen.

Ein anderer Punkt, was Benchmark angeht, haben Sie aber selbst schon hingewiesen, dass man vielleicht Hamburg und Frankfurt auch in der Form nicht vergleichen kann, weil wirklich die Verkehrszahlen sehr, sehr anders sind. Aber die, ich sage einmal, dass in Hessen dieser Flughafen für sowohl im positiven als aber auch, was die Herausforderungen angeht, eine ganz besondere Rolle für die Landespolitik eigentlich seit der Startbahn West spielt, hat auch dazu geführt, dass, glaube ich, kein Bundesland sich so engagiert hat, auch finanziell. Seit 1998 ungefähr 3 bis 5 Millionen Euro pro Jahr für Forschungsmittel, die vergeben werden, immer in diesen Dialogforen auch die Arbeit, auf die wir zurückgreifen jetzt beim aktiven Schallschutz, da steckt auch Man- and Womanpower drin, Infrastruktur, Leute, die uns die Protokolle schreiben, alles das, was es ermöglicht, gemeinsam zu arbeiten. Also auch da muss man einfach sagen, das kommt nicht von nichts, sondern das ist ein Engagement unabhängig von Couleur der Landesregierung und dass es jetzt seit vielen Jahren trägt und funktioniert und das mit Sicherheit auch nicht für alle Länder so stemmbar ist, weil auch nicht alle Länder so einen großen Flughafen mit so viel Auswirkung haben. Insofern, auch der Versuch, zu gucken, wie wir das auf Bundesebene möglichst gut untereinander nutzbar und fruchtbar machen können, dass auch das, was bei uns entsteht, und das, was bei Ihnen entsteht, dass wir uns gegenseitig so gut wie möglich austauschen. Und ich kann das nur unterstreichen, was Herr Jühe sagt, wir lernen auch heute, man lernt immer noch dazu, bei jedem Standort gibt es immer Sachen, die man sich gut abgucken kann und die es sich lohnt, gemeinsam anzugucken.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Nebbe hat das Wort.

Herr Nebbe: Ja, Frau Dr. Schaal, Sie hatten direkt gefragt, ob wir uns angesprochen fühlen bei dem Stichwort Rechtsbruch – natürlich nein, denn das Luftfahrthandbuch Deutschland legt ganz genau drei Ausnahmegründe für die Abweichung von der Bahnbenutzungsregelung dar. Das ist zunächst einmal Wetter, bestimmte Wetterminima, die erfüllt sein müssen, dann zweitens der Ausfall eines Präzisionsanflugverfahrens, das das

auch ausschließen würde, und drittens die besondere Verkehrssituation. Eines dieser drei Dinge muss gegeben sein, daran halten wir uns.

Vorsitzende: Dann hat Herr Schäfer das das Wort.

Herr Nebbe: (...) und Herr Thering zum Beispiel, war als einer der ganz wenigen Politiker bereits bei uns auf dem Tower und hat sich das einmal angeguckt und hat sich das auch erklären lassen.

Vorsitzende: Herr Schäfer, bitte.

Herr Schäfer: Ja. Frau Vorsitzende, es ist ja nach Benchmarks gefragt worden. Ich wollte nur einen noch einmal kurz mit ins Feld führen, der, wenn ich jetzt die Zahlen richtig recherchiert habe, eigentlich doch für Hamburg spricht. Wenn es um einen Flieger geht, der um 23.17 Uhr landet, das Beispiel habe ich einmal konstruiert, dann zahlt der in Hamburg, wenn die Zahlen korrekt sind, etwa 1 600 Euro, der A320, und in Frankfurt würde er etwa 600 Euro zahlen an Landegebühren. Also ich glaube, das spricht doch eigentlich für Hamburg an der Stelle einmal im Benchmark.

Vorsitzende: Herr Dr. Schwartz.

Herr Dr. Schwartz: Wir hatten jetzt gehört, dass es drei Gründe gibt, Ausnahmegründe, wie gesagt, Ausnahme-, nicht Regelgründe. Das Wetter, das haben wir, gebe ich zu, das haben wir jeden Tag, aber wir haben nicht jeden Tag so schlechtes Wetter, dass eben der zweite Grund, das ILS-Landesystem anspringen müsste. Und dann wurde nämlich ein ganz wichtiges Wort gesagt, eine besondere Verkehrslage. Und wenn wir in jeder Nacht so viele Starts und Landungen haben, dass diese Regel 2.3 nicht eingehalten werden kann, dann ist das keine besondere Verkehrslage, dann ist es die regelhafte Verkehrslage. Und davon müssen wir von wegkommen, das heißt, dieser Grund, besondere Verkehrslage, trifft in 0 Prozent zu.

Vorsitzende: Gut, vielen Dank. Dann war das diese Fragerunde und jetzt habe ich noch Frau Sparr und Herrn Thering, die würde ich auch gern einmal bündeln. Frau Sparr, bitte.

Abg. Ulrike Sparr: Danke. Ich ... Wir kommen ja nun langsam in die Schlusskurve und ich wollte einfach gern Herrn Weinandy noch einmal fragen, ob er uns einen oder zwei oder noch mehr gute Ratschläge mitgeben kann, was wir in Hamburg verändern müssten, um, ja, die Zahl der ... oder die Lärmbelastung insgesamt zu reduzieren.

Vorsitzende: Herzlichen Dank für die kurze Frage. Herr Thering.

Abg. Dennis Thering: Ja, ich habe zwei Fragen, wollte kurz noch einmal auf die Bahnbenutzungsregel eingehen. Ich war ja bei Ihnen auf dem Tower, das war auch sehr beeindruckend, Sie haben mir das auch alles sehr ausführlich geschildert. Nichtsdestotrotz muss ich mich da Herrn Schwartz anschließen, wenn Sie für alles eine Ausnahme haben, dann brauchen wir die Regel nicht oder wir müssen die Regel anpassen, weil, wenn jeden Tag irgendeine Ausnahme der Fall ist, dann erscheint die Regel auf Hamburg nicht mehr wirklich zuzutreffen.

Ich möchte noch einmal auf die Verspätungsregel eingehen. Also in der Verspätungsregel steht ja auch, Verspätungen müssen nachweisbar und unvermeidbar sein. Das ist ja irgendwie, das haben wir jetzt ja auch rausbekommen und die Praxis zeigt es ja auch, ziemlich schwammig formuliert. Und da würde ich Herrn Jühe gern einmal fragen, ob er eine Idee hat, wie man das Ganze vielleicht ein bisschen schärfer stellen könnte, damit man gerade diese notorischen Verspäter, Ryanair, easyJet wurden genannt, damit auch bekommt, dass das Ganze ein bisschen handfester wird und nicht mehr so schwammig ist.

Und ein dritter Punkt ist, in Frankfurt gibt es wohl, das habe ich bei der Recherche rausbekommen, sogenannte Lärmpausenmodelle. Da würde ich gern einmal wissen, wie das Ganze genau aussieht, ob das auch eine Möglichkeit wäre, das auf Hamburg zu übertragen, weil, es wäre ja für viele Anwohner schon einmal eine Entlastung, wenn sie zumindest bei der Dauerbeschallung einmal ein, zwei Stunden Ruhe hätten, wo sie sich dann vielleicht auch mittags einmal etwas von dem Lärm erholen könnten. Also das wäre noch einmal spannend, ob das auch eine Möglichkeit für Hamburg wäre.

Vorsitzende: Dann würde ich Herrn Seelmaecker noch mit dazu nehmen, weil wir, glaube ich, dann vielleicht eine schöne Abschlussrunde haben.

Abg. Richard Seelmaecker: Ja, vielen Dank. Ich hätte auch noch eine Frage an Herrn Dr. Weinandy. Herr Weinandy, Sie sind ja Autor des UBA-Fluglärmberichts 2017. In dem habe ich nachgelesen, dass es gegenläufige Effekte gibt, zwei Stück nämlich. Auf der einen Seite schreiben Sie, es gibt einen klaren Trend zu erkennen, dass die Luftfahrzeuge zunehmend leiser werden, und auf der anderen weisen Sie darauf hin, dass immer mehr Menschen durch Lärm sich belästigt fühlen. Welche Faktoren haben aus Ihrer Sicht abseits des Fluglärms Einfluss auf das gestiegene Lärmempfinden der Menschen? Das wäre das eine, weil mir in der Diskussion häufig diese Belästigung und Belastung sozusagen etwas vermengt werden miteinander.

Und damit sozusagen einhergehend, selber Punkt, weil das auch immer wieder in der Presse genannt wird und auch in den Veröffentlichungen auftaucht, an Herrn Dr. Schwartz die Frage dieser Billigflieger. Sie sagen, die sind immer so alt, diese Billigflieger, deswegen würde mich interessieren, die Sie so besonders stark kritisieren, welche sind das insbesondere und sind die jetzt sozusagen alle schlechter als die Lufthansa, um es einmal plakativ zu sagen, oder also ist die Lufthansa hier sozusagen unser Vorzeigeunternehmen, was die Flieger angeht, oder wie muss ich das verstehen, objektiviert.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Weinandy, mögen Sie beginnen mit zwei Fragen, die gestellt wurden?

Frau Barth: Ja. Vielen Dank. Also ich bin natürlich hier nicht in der Position, Ihnen hier gute Ratschläge zu geben, also nicht speziell Hamburg. Wir haben die Bundesperspektive und aus der Sicht kann ich sagen, dass wir natürlich empfehlen, die Einführung eines Ruhens des Flugverkehrs von 22 bis 6 Uhr, und das würde der Definition nach natürlich auch für den Standort Hamburg gelten, weil es ja sich hier um einen stadtnahen Flughafen handelt. Und ansonsten wäre ein Votum vom UBA, dass sich die Bundesländer auch Gedanken machen, so wie das der Herr Jühe auch gesagt hat, über eine nationale Luftverkehrsplanung und über ein Luftverkehrskonzept. Das würde in der Konsequenz bedeuten, dass die Bundesländer auch Kompetenzen abgeben. Wir haben allerdings durch die Befragungen, die wir gemacht haben, durchaus die Bereitschaft erfahren, dass Bundesländer auch bereit sind, an den Bund Kompetenzen abzutreten, wenn dann eine konsistente Luftverkehrsplanung die Folge wäre. Das würde ja auch vielleicht manches leichter machen vor Ort. Also von daher, das wäre so ein Votum von uns.

Und ansonsten zu Ihrer Frage, wir stellen fest, dass die Leute heute bei gleichem Pegel sich deutlich belästigter fühlen als es noch vor vielen Jahren oder vor 10, 15 Jahren der Fall war. Es gibt ganz unterschiedliche Erklärungsmodelle, warum das ist. Das eine ist, dass wir eine Vielzahl von Lärmquellen haben, das heißt also, dass viele Lärmquellen einwirken. Wenn Sie Menschen im Rhein-Main-Gebiet sich angucken, die haben natürlich nicht nur, oder auch hier in Hamburg, die haben nicht nur Fluglärm, die haben andere Lärmquellen auch. Das heißt, warum das so ist, lässt sich schlecht sagen. Wir gehen davon aus, dass es auf jeden Fall auch ein gestiegenes Bewusstsein für die möglichen Schäden durch Lärm gibt. Und da sind wir vielleicht als UBA auch nicht ganz unschuldig, weil, in dem Moment, oder auch

durch Veranstaltungen wie diese, wenn man die Menschen informiert, werden sie auch aufmerksamer. Und was wir auch feststellen, ist, dass manche andere Umweltprobleme, Stand jetzt, glücklicherweise etwas in den Hintergrund getreten sind. Anfang der Neunzigerjahre, ich wohne in Halle, ist die Saale im Winter auch bei solchen Temperaturen niemals zugefroren, die noch nach Lösungsmittel. Das heißt, da haben Sie andere Sorgen gehabt, als sich vielleicht um Lärm zu kümmern. Also wir haben jetzt das Phänomen, dass Lärm auch prominenter wird in der Wahrnehmung. Also es gibt, wie gesagt, eine Vielzahl von Gründen. Im Effekt ist es so, wie Sie sagen, die Leute reagieren heute empfindlicher auf Lärm, und zwar deutlich empfindlicher, und sie reagieren auch empfindlicher auf Fluglärm im Vergleich zu anderen Lärmquellen. Es gibt einen gewissen Malus, der ist schlecht zu beziffern, aber es hängt mit der Lärmqualität auch zusammen. Von daher, das ist das, was durch die ganzen Untersuchungen herauskommt, und es gibt, wie gesagt, eine Vielzahl von Erklärungen.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Jühe zu den anderen Fragen oder zu den gleichen Fragen.

Herr Jühe: Ja, die Frage von Herrn Thering, was würde man denn jetzt vorschlagen im Hinblick darauf, dass dies nachweislich unvermeidbar schwer zu handhaben ist. Also zunächst erst einmal denke ich, muss man noch einmal die Unterscheidung treffen, wie Frau Barth es hier auch ausgeführt hat, die Unterscheidung zwischen Starts und Landungen. Bei Starts würde ich auf jeden Fall das auch so unterstützen, wie Frau Barth das hier dargestellt hat. Das hat sich am Standort Frankfurt positiv etabliert, dass eben die Einzelgenehmigung kommt und die kann es nur geben, also sie muss beantragt sein und sie kann es nur geben, wenn der Grund für die Verspätung außerhalb des Einflussbereichs der Airline liegt. Das ist auch fair, weil, wenn jetzt zum Beispiel in einem Sommermonat tatsächlich eine besondere Gewittersituation über einen längeren Zeitraum hinweg den Betrieb an einem Flughafen erschwert hat oder sogar teilweise ganz ausgesetzt hat, dann sollten die Flugzeuge noch die Möglichkeit haben, wegzukommen bis zu einer bestimmten Uhrzeit. Aber da haben Sie hier ja auch Regelungen. Ich hatte vorhin schon auch noch einmal das Thema 23.30 Uhr angesprochen, aber das will ich hier nicht vertiefen. Da müssen Sie sich Gedanken machen.

Bei Landungen sehe ich es so, dass man quasi mit dem Begriff systematisch angelegt operieren könnte, das heißt, man schaut sich an, was habe ich da für Verspätungen, ist es immer die gleiche, also ist es die gleiche Verbindung, die häufiger auffällt. Da muss man das quantifizieren, muss sagen, ab einer Häufigkeit von x gilt es als systematisch angelegt und dann gibt es den Stopp. Und dann lässt sich das sicherlich besser handhaben als derzeit, wo die Fluglärmschutzbeauftragte sich bemühen muss, zu schauen, was ist denn nachweislich unvermeidbar.

Vorsitzende: Herzlichen Dank. Frau Barth.

Frau Barth: Zu den Lärmpausen in Frankfurt, das ist so ähnlich wie das, was Herr Jühe für Amsterdam beschrieben hat. Die Idee ist, dass ich in kapazitätsarmen Zeiten, wo ich nicht die Kapazität von allen Start- und Landebahnen brauche, dass ich da versuche, sozusagen zwischen verschiedenen Stunden abzuwechseln, um längere Lärmpausen zu schaffen als nur, in Anführungsstrichen, das sechsstündige Nachtflugverbot, was wir haben. Die Lärmpausen in Frankfurt sind so konzipiert, dass sie von 20 bis 23 und 5 bis 6 Uhr Abwechslungsbereiche vorsehen, nicht nachmittags oder am Wochenende, weil da jeweils die Kapazität in Frankfurt so hoch ist, dass es nicht möglich war, zusätzliche Lärmpausen einzurichten.

Amsterdam hat, glaube ich, fünf Bahnen, die zum Teil sehr weit auseinanderliegen, sodass die sozusagen deutlich einfachere Möglichkeiten haben, größere Bereiche auch wirklich lärmfrei, abwechselnd lärmfrei zu halten, als das in Frankfurt und wahrscheinlich vor allem in Hamburg möglich ist. Jetzt bin ich nicht bewandert genug mit Ihrem Bahnsystem und welche Kapazität Sie mit einer Bahn fahren könnten, das wird wahrscheinlich beschränkt sein. Auch

wir in Frankfurt haben dadurch, dass auch immer wieder Wartungsarbeiten zum Beispiel zu machen sind, wo dann eine Bahn nicht zur Verfügung steht, können wir das nicht in jedem Maß immer hundertprozentig umsetzen. Wir haben drei Landebahnen nebeneinander, die wir zum Teil abwechselnd benutzen können. Das ist ein großer Unterschied zu dem, was Sie hier in Hamburg haben. Insofern weiß ich nicht, ob Sie da das eins zu eins kopieren können. Aber ja, es ist für uns auch ein Eckstein, ein kleiner Baustein, den wir entwickelt haben, um die Lärmproblematik in den Griff zu kriegen. Und wenn Sie solche Abwechslungsmöglichkeiten auch bei den Abflugstrecken zum Beispiel haben, das haben wir auch zum Teil in Frankfurt morgens in kapazitätsarmen Zeiten eingeführt, all das bedingt immer ... Oder es ist immer anzuraten, eine möglichst hohe Verlässlichkeit zu haben, weil, sozusagen, dass man sie vorher informieren kann, wann wird was geflogen, damit man sich ein Stück weit drauf verlassen kann, das ist auf jeden Fall die halbe Miete bei solchen Konzepten.

Vorsitzende: Vielen Dank. Das war, wenn ich es richtig gesehen habe, von den Kollegen zunächst die letzte Wortmeldung. Genau. Ich würde jetzt noch einmal fragen wollen, gibt es noch ... Ich habe Herrn Schwartz gesehen, würde auch die Kollegen noch einmal fragen wollen, gibt es noch dringende Fragen. Und dann auch an die Experten, ich möchte keine Schlussrunde machen, ich glaube, wir haben definitiv viele Dinge ausgetauscht, trotzdem an Sie auch noch einmal die Frage, haben Sie noch etwas, was Sie loswerden wollen, was Sie uns als Ausschuss mitgeben wollen, denn wir diskutieren dieses ja in Hamburg weiter. Und die Ausführungen, die wir aus Frankfurt bekommen haben, sind, glaube ich, für uns Abgeordnete sehr wichtig und sehr informativ gewesen, sodass wir das jetzt, den Vergleich mit Frankfurt, sehr gut machen können. Aber einmal Herrn Dr. Schwartz und noch einmal die Bitte, wenn noch jemand ein Statement hat, was er zum Abschluss geben möchte, sei er herzlich dazu aufgefordert. Herr Dr. Schwartz.

Herr Dr. Schwartz: Das ist ja zunächst einmal erst noch die Beantwortung der Frage hinsichtlich der Billigflieger, warum die Billigflieger bei uns so in der besonderen Kritik stehen. Das ist auch einmal schon erwähnt worden von Herrn Braasch, in Hamburg machen die Billigflieger 55 Prozent aller Flugbewegungen aus, sie sind aber für 79 Prozent der nächtlichen Verspätungen verantwortlich. Das heißt, Billigflieger sind hier in Hamburg überproportional häufige Regelbrecher. Außerdem, und das ist jetzt völlig unabhängig von Lärm und von Verspätungen, bei den Billigfliegern ist es so, dass dort die prekären Arbeitsverhältnisse sowohl am Boden als auch in der Luft ganz stark zu kritisieren sind. Wenn man sieht, dass einzelne Fluggesellschaften noch nicht einmal mehr eigene Piloten haben, sondern die im Sharing-System bei sich fliegen lassen, dann ist das, denke ich, sehr kritisch, oder wenn man sieht, wie die Beladesysteme oder die Walk-in-/Walk-out-Verfahren auch jetzt hier in Hamburg eingeführt wurden, die Rollcontainer abgeschafft wurden, dass die Leute jetzt wieder wie im mittelalterlichen Bergbau sich in 1,30 Metern Höhe dann jeden einzelnen Koffer rein- und rausschleppen müssen, dann sind das alles Marken, die für die Billigflieger insbesondere stehen. Und dann ist es natürlich so, dass durch das preisgetriebene Mobilitätsinteresse, was die befeuern, das heißt, durch diese ganzen sittenwidrigen Lockangebote generieren sie erst Flugbewegungen, die sonst gar nicht stattfinden würden. Das heißt, es entsteht zusätzlicher Fluglärm durch diese besonders niedrigen Flugpreise.

Vorsitzende: Ja, vielen Dank für die Beantwortung der Fragen. Jetzt schaue ich noch einmal. Herr Seelmaecker mit einer Nachfrage?

Abg. Richard Seelmaecker: Ich habe das verstanden, Ihre Kritik an den Billigfliegern, mir ging es aber eigentlich rein um die objektive Frage des Alters der Maschinen.

Herr Dr. Schwartz: Das kann man nicht so pauschal sagen. Ich habe ja gesagt, zum Beispiel die Condor unterhält sehr altes Fluggerät und auch sehr lautes Fluggerät noch. Es ist immer unterschiedlich. Ryanair mit den Boeing-737-Modellen ist sicherlich etwas älter, als

easyJet zum Beispiel jetzt gewesen ist. Man kann das nicht sagen, dass jetzt Billigflieger generell ältere Maschinen sind, so ist es nicht, aber sie halten sich einfach nicht an Recht und Ordnung.

Vorsitzende: Vielen Dank. Frau Rathgeber-Almási.

Frau Rathgeber-Almási: Ja, dann muss der ... Ich wollte nur einmal ganz kurz noch einmal drauf antworten, obwohl Herr Schwartz, Sie ja eigentlich mich in dem Abschlussstatement schön unterstützt haben. Ich kann mir die ganze Rede über unsere Wettbewerber im Prinzip sparen, welche anderen prekären Dinge die so treiben. Man muss es sogar sehen, dass die teilweise recht neue Flotten haben im Vergleich zu anderen und auch das begründet darin, was ich vorhin gesagt habe. Das heißt also, ich glaube, vermeintlich zu sagen, bei Billigfliegern einen Trend abzulesen, dass die älteres Fluggerät haben, genau das Gegenteil ist eher der Fall, weil sie natürlich andere Investitionsmöglichkeiten haben aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit, so, wie es ist. Und mit dem alten Fluggerät der Condor, da hatten wir ja vorhin schon auch drauf reagiert und auch, wie laut es ist, dass man da durchaus noch einmal unterscheiden kann. Und insofern spare ich mir das dann jetzt.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann, glaube ich, bleibt es mir, den Expertinnen und Experten deutlich Dank zu sagen für Ihre Auskunftsbereitschaft, für Ihre Informationen, die Sie uns gegeben haben. In Hamburg werden wir das Thema weiterverfolgen. Ich denke einmal, dass wir darüber ja noch weiter sprechen werden und eine Senatsbefragung wohl dann auch durchführen werden noch. Also ganz herzlichen Dank an Sie als Experten. Es war eine sehr konstruktive, eine sehr sachliche Sitzung, dafür bedanke ich mich als Vorsitzende und dann möchte ich den Tagespunkt für heute schließen und das Wortprotokoll hiermit auch schließen. Herzlichen Dank.

Redaktionelle Anmerkung:

Die im Vorfeld der Anhörung verteilten Unterlagen sind online unter folgenden Adressen abrufbar:

- *Flugläärmreport 2017 (BUND)*
https://www.bund-hamburg.de/fileadmin/hamburg/Publikationen/Flugverkehr/2018-03-19_BUND_Fluglaermreport_2017_WEB.pdf
- *Jahresstatistik 2017 (Hamburg Airport)*
https://www.hamburg-airport.de/media/Jahresstatistik_2017.pdf

Zu TOP 2

Termin

Die Ausschussvorsitzende informiert, dass die nächste Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Energie am Freitag, dem 20. April 2018 stattfindet.

Es bestand Einvernehmen, im Rahmen dieser Sitzung die noch ausstehende Senatsbefragung zu TOP 1 der Sitzung vom 22. März 2018 (*Drs. 21/10746 Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen (Bericht Präsident/in der Bürgerschaft) zusammen mit Drs. 21/10688 Jährlicher Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten 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) Und Drs. 21/10554 Für mehr Anwohnerschutz und eine hohe Akzeptanz des Hamburger Flughafens in der Bevölkerung - Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen ausweiten (Antrag CDU)*) durchzuführen.

Birgit Stöver (CDU)
(Vorsitz)

Dr. Kurt Duwe (FDP)
(Schriftführung)

Jana Nielsen
(Sachbearbeitung)