

Protokoll/Wortprotokoll

der öffentlichen Sitzung

des Umweltausschusses

Sitzungsdatum: 28. Januar 2014
Sitzungsort: Hamburg, im Rathaus, Kaisersaal
Sitzungsdauer: 17:05 Uhr bis 21:13 Uhr
Vorsitz: Abg. Anne Krischok (SPD)
Schriftführung: Abg. Martin Bill (GRÜNE)
Sachbearbeitung: Gabriele Just, Manuela Knieler

Tagesordnung:

1. Drs. 20/7403 Fluglärmschutz durchsetzen – Nachtruhe sichern
(Antrag der Fraktion DIE LINKE)

mit

Drs. 20/7574 Fluglärmschutz in Hamburg weiter verbessern
(Antrag der CDU- und der FDP-Fraktion)
2. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Matthias Albrecht (SPD)
Abg. Martin Bill (GRÜNE)
Abg. Dr. Kurt Duwe (FDP)
Abg. Daniel Gritz (SPD)
Abg. Dora Heyenn (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Regina Jäck i. V. (SPD)
Abg. Gert Kekstadt (SPD)
Abg. Anne Krischok (SPD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Birgit Stöver (CDU)
Abg. Dennis Thering (CDU)
Abg. Carola Thimm (SPD)
Abg. Karl-Heinz Warnholz (CDU)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Dr. Andreas Dressel i. V. (SPD)
Abg. Thomas Kreuzmann (CDU)
Abg. Doris Müller (SPD)
Abg. Dr. Anjes Tjarks i. V. (Grüne)

III. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Frau	Senatorin	Jutta Blankau
Herr	Staatsrat	Holger Lange
Frau	BD'in	Dr. Gudrun Pieroh-Joußen

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Frau	RD'in	Dr. Ina Tjardes
------	-------	-----------------

IV. Auskunftspersonen

- Herr Dr. Wolfgang Eberle, Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten, Mainz
- Herr Rudolf Kapp, BIG Fluglärm-Hamburg e. V.
- Herr Martin Locher, Vereinigung Cockpit e. V., Frankfurt/Main
- Herr Dr. Carl Oliva, Oliva & Co. GmbH, Zürich
- Frau Christine Schierhorn, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Tower Manager Hamburg
- Herr Axel Schmidt, Leiter des Zentralbereichs Umwelt, Beauftragter für Gewässerschutz, Jagd und Vogelschlag, Flughafen Hamburg GmbH
- Frau Dörte Walberg, Vertreterin der Bürgerinitiative Alstertal/Walddörfer (BAW)

V. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei

Gabriele Just

VI. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Circa 110 Personen

Zu TOP 1 (Wortprotokoll)

Vorsitzende: Ja, schönen guten Tag, meine Damen und Herren. Ich begrüße Sie zur ersten regulären Umweltausschusssitzung in diesem Jahr, ich hoffe, Sie hatten einen schönen Jahresstart. Und bevor wir in die Tagesordnung einsteigen, noch erst einen Geburtstagsglückwunsch, wir haben ein Geburtstagskind unter uns. Was ist schöner, als einen Geburtstag im Umweltausschuss zu verbringen! Herzlichen Glückwunsch an Frau Doris Müller.

So. Nun kommen wir zur Tagesordnung und ich begrüße ganz herzlich die Ausschusssmitglieder, ich begrüße die Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit. An dieser Stelle ein Hinweis für diejenigen, für die das noch nicht so selbstverständlich ist. Es sind keine Beifalls- und Unmutsbekundungen hier zulässig, es sind auch nicht zulässig Audio-, Video- oder Fotoaufnahmen.

Dann begrüße ich ganz recht herzlich auch die Vertreterinnen und Vertreter der Presse und die Senatsvertreter, Frau Senatorin Jutta Blankau, Herr Staatsrat Holger Lange, Frau Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Frau Dr. Tjardes.

Bevor wir in die Tagesordnung und den Tagesordnungspunkt 1 einsteigen, wir wollen ein Wortprotokoll machen, findet das Ihre Zustimmung? Ich sehe ein allgemeines Nicken. Dann ist das hiermit so beschlossen.

Dann kommen wir jetzt zu Tagesordnungspunkt 1. Das ist die Drucksache 20/7403, Fluglärmschutz durchsetzen – Nachtruhe sichern (Antrag der Fraktion DIE LINKE), und Drucksache 20/7574, Fluglärmschutz in Hamburg weiter verbessern (Antrag der CDU- und der FDP-Fraktion). Hierzu haben wir eine Anhörung gemäß Paragraf 58 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft beschlossen und Auskunftspersonen eingeladen.

Ich begrüße ganz herzlich an dieser Stelle Herrn Wolfgang Eberle vom Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten aus Mainz, Herrn Rudolf Kapp von der BIG Fluglärm-Hamburg e. V., Herrn Martin Locher, Vereinigung Cockpit e. V., Frankfurt am Main, Herrn Dr. Carl Oliva von Oliva & Co. GmbH in Zürich, Frau Christine Schierhorn, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Tower Manager Hamburg, Herrn Axel Schmidt, Leiter des Zentralbereichs Umwelt, Beauftragter für Gewässerschutz, Jagd und Vogelschlag, Flughafen Hamburg GmbH und Frau Dörte Walberg als Vertreterin der Bürgerinitiative Alstertal/Walddörfer (BAW).

So. Wir beginnen. Frau Walberg hatte darum gebeten, als Erste beginnen zu dürfen. Ich denke, dem steht nichts entgegen. Ich werde danach die weiteren Auskunftspersonen in der Reihenfolge aufrufen, wie sie in der Einladung enthalten sind. Die Zeit sollte round about fünf Minuten nicht überschreiten. Wir werden dann anschließend in der Diskussion ja noch intensiver miteinander diskutieren können. Dann, Frau Walberg, haben Sie das Wort beziehungsweise auch das Bild.

Frau Walberg: Muss ich erst einmal anmachen. Ist es jetzt an? Ja. Können Sie mich so alle hören? Ja?

Ich bin Vertreterin der Bürgerinitiative Alstertal/Walddörfer und sitze hier stellvertretend für mehr als tausend vom Fluglärm betroffenen Leuten aus dieser Walddörfer-Gegend.

(Zwischenrufe: Lauter!)

– Also doch. Moment 'mal. Können Sie mich so besser hören?

(Zwischenruf: Ja.)

Als vor vielen Jahren beschlossen wurde, dass der Hamburger Flughafen nicht nach Kaltenkirchen ausgelagert werden sollte, sondern im Gegenteil hier in Hamburg sogar noch ausgebaut werden sollte, sind Sie, liebe Politiker, eine große Verpflichtung den Bürgern in Hamburg gegenüber eingegangen, sich ganz besonders für den Schutz der Bürger einzusetzen, insbesondere eben auch für den Fluglärmschutz. Diesen Schutz fordern wir heute von Ihnen noch einmal ein als gewählte Vertreter von uns. Der Fluglärm hier im Norden Hamburgs, speziell in den Walddörfern ist inzwischen zu so einem großen Problem geworden, dass immer mehr Menschen bereit sind, sich offensiv für eine Veränderung einzusetzen. Wir als Bürgerinitiative haben in unzähligen Gesprächen mit der BSU, das ist die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, mit dem Flughafen und mit der DFS auseinandergesetzt und versucht, Gründe für die unglaubliche Lärmzunahme zu erfahren, sind dabei aber jeweils auf eine Mauer von Abwehr gestoßen. Wir mussten uns sagen lassen, dass alles schon immer so gewesen sei, dass wir nur sensibler geworden wären und dass unsere Sinne uns vielleicht trügen und im Übrigen seit 25 Jahren sich eigentlich genau genommen gar nichts geändert hätte. Damit zitiere ich eine Mail von Herrn Dr. Schacht aus der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

Wir wollen uns nicht auf eine Statistikdiskussion einlassen, uns geht es auch nicht darum, Recht zu bekommen, und wir wollen den Flughafen auch keinesfalls abschaffen, aber bedenken Sie bitte, dass Hamburg als der fünftgrößte Flughafen in der Bundesrepublik der einzige von diesen großen Flughäfen ist, der innerstädtisch liegt. Und vor diesem Hintergrund sollten Sie bedenken, dass dieser Innenstadtflughafen auch eine Sonderstellung bekommen sollte.

Wir wollen, dass wir unsere Tage und Nächte wieder so verbringen können, ohne an Körper und Seele zu erkranken. Das war bis 2009 möglich. Inzwischen aber halten sich die Flugzeuge immer weniger an die festgelegten lärmoptimierten Routen. Es gibt Massen an verkürzten Anflügen, bedingt durch einen sehr großzügigen Umgang mit der Freigabe zum Verlassen eben dieser Routen. Und es hat auch eine Änderung der Bahnbenutzungsregeln gegeben. Zusätzlich wird die Nachtruhe von 23 Uhr bis morgens um 6 Uhr immer häufiger gestört und es sind keineswegs mehr nur Ausnahmen, wenn die Flugzeuge in geringerer Höhe noch um 24 Uhr über unsere Dächer donnern.

Wir fordern Sie als unsere gewählten Vertreter dazu auf, Ihrer Verantwortung gerecht zu werden und alles dafür zu tun, dass die Möglichkeiten zur Lärmreduzierung, die es gibt, genutzt werden. Es gibt zum Beispiel einen kontinuierlichen Sinkflug, sogenannte CDA-Verfahren, Continuous Descent Approach, das in anderen großen Städten, wie Frankfurt, Berlin und London angewendet wird. Wir werden dazu einen

Film sehen, in dem uns erklärt wird, dass dieses Landeverfahren auch in Hamburg möglich ist.

Ist es möglich, dass wir den Film jetzt abspielen lassen können? Haben wir den Ton inzwischen? Ja? Okay.

(Zwischenrufe)

Wir haben hier den Tontechniker.

(Videosequenzen werden gezeigt.)

Mit dem Ton ist es doch nicht so ideal?

(Videosequenzen werden gezeigt.)

Ich denke, meine Damen und Herren, wir sollten es vielleicht ruhig abbrechen, was ich sehr schade finde, aber wir haben hier leider Gottes ein großes technisches Problem. Zu Hause funktionierte das alles. Ich habe ja auch eine gute Anlage, aber hier soll es einfach nicht sein. Ich versuche einmal ein bisschen zu improvisieren, so gut ich das als Laie auf diesem Gebiet machen kann.

Es geht um dieses CDA-Anflugverfahren, also dem kontinuierlichen Sinkflug, der bedeutet, dass durch die Kontinuität, also durch das allmähliche Heruntergleiten nicht so viel Schub und Gegenschub gegeben werden muss wie bei zum Beispiel den verkürzten Anflügen, die sich wesentlich kürzer in den Leitstrahl einfädeln, nämlich bei uns in Duvenstedt schon bei 2.000 Fuß und durch das Einkurven besonders viel Krach macht. Ich denke, wir kommen nachher noch einmal auf dieses CDA-Verfahren zu sprechen, denn wie wir gelesen haben in einer der letzten Protokolle der FLSK-Sitzung, das ist die Fluglärmschutzkommissionssitzung, wird angekündigt, dass seit dem 12. Dezember 2013 dieses Verfahren, dieses CDA-Verfahren probeweise schon eingeführt werden soll. Es gibt dann einfach noch zu klären, ob das geschehen ist. Das können wir vielleicht an späterer Stelle ja einmal machen.

Bitte lassen Sie überprüfen, inwiefern diese Möglichkeit dieses An- und Abflugs auch in Hamburg möglich sein kann. Die verkürzten An- und Abflüge, die dazu führen, dass die Flugzeuge in einer Höhe von weit unter 5.000 Fuß, nämlich bei uns in Duvenstedt bei 2.000 Fuß, das sind etwa 600 Meter Höhe, über unsere Häuser und Gärten hinweggeführt werden und dabei durch ständiges Abbremsen, Schub geben, Bremsen häufig bei ausgefahrenem Fahrwerk unerträglich laut sind, sollten absolut restriktiv gehandhabt werden.

Wie so eine Formulierung von Regeln aussieht, möchte ich einmal kurz demonstrieren, indem ich zitiere aus dem Luftfahrthandbuch zu den Bahnbenutzungsregeln. Da heißt es: „Von 21 bis 6 Uhr ist für Landungen der Runway 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse und das Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen dazu zwingen.“

Daran sieht man, wie großzügig so eine Formulierung gehandhabt oder gehalten wird, dass die Ausnahmen schon umfangreicher sind als die Regeln selbst überhaupt. In dem Luftverkehrsgesetz heißt es, dass vermeidbare Geräusche unbedingt verhindert werden müssen, dass es sich auf ein Minimaß beschränken soll, und wenn es erforderlich ist, um die Bevölkerung vor erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf Nachtruhe ist in ganz besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Wenn dann aber in einer Antwort auf eine Beschwerde wegen einer regelwidrigen Streckenführung quer über die Stadt von Herrn Uwe Hummert, er ist der Leiter der DFS in Bremen, zu lesen ist: „Bei Instrumentenflügen gibt es außer dem Endanflugkurs keine festgelegten Streckenführungen. Dieser Endanflugkurs wird durch die Instrumentenlandesysteme der Pisten gebildet. Die Radarlotsen müssen je nach Verkehrsaufkommen und Wetterlage gegebenenfalls den gesamten Luftraum im Umkreis eines internationalen Verkehrsflughafens ausnutzen, um den anfallenden Flugverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln.“

Wenn das wirklich so ist, meine Damen und Herren, dann sind der Willkür Tür und Tor geöffnet. Denn nirgendwo ist definiert, was eigentlich heißt „geordnet“ und „flüssig“. Es drängt sich hier der Verdacht auf, dass wirtschaftliche Interessen im Allgemeinen über gesundheitliche Belange der Bevölkerung gestellt werden. Auch die von Herrn Hummert zitierte Wetterlage überzeugt uns inzwischen nicht mehr. Wir konnten erfahren, dass Wind und schlechtes Wetter immer dann zur Begründung bemüht werden, wenn die Startbahn 23 – und das ist die da draußen in den Walddörfern bei uns – zur Verfügung steht. Wird sie aber gerade repariert, können Wind und Wetter dem geordneten und flüssigen Flugbetrieb nichts anhaben und er bricht auch keinesfalls zusammen. Wie durch ein Wunder verschieben sich auch Schlechtwetterfronten, die nach Aussagen der DFS verantwortlich für ein Abweichen von der Streckenführung sind, innerhalb von Sekunden, während nahezu zeitgleich andere Flugzeuge auf den regulären Routen bleiben, und schon wird aus einem eigentlich unzulässigen Flug ein absoluter Regelvorgang.

Auch der Gesichtspunkt der Kerosinersparnis sollte für die Genehmigung der verkürzten An- und Abflüge kein Argument sein, wenn dadurch der Fluglärm so groß wird, dass gesundheitliche Schäden in Kauf genommen werden.

Dazu möchte ich einmal zitieren aus dem SPD-Bundestagsfraktionspapier zum Thema Fluglärm. Dieses Papier wurde erstellt im Januar 2013, also vor gut einem Jahr. Da heißt es: „In der Verwaltungspraxis der Flugverkehrskontrollstellen können die Fluglotsen gemäß der Luftverkehrsordnung jedem einzelnen Flugzeug sogenannte Einzelfreigaben auf individuellen Kursen auch abseits von veröffentlichten Abflugrouten erteilen. Diese Regelung dient der flexiblen Abwicklung eines sicheren, geordneten und flüssigen Verkehrs bei erhöhtem Verkehrsaufkommen. Sie darf jedoch nicht zu einer Verwässerung von festgelegten Flugrouten führen.“ Dazu möchte ich Ihnen einmal oder dazu habe ich eben schon einmal verlesen, wie es in dem Luftfahrthandbuch ausgedrückt wird, wenn ein Paragraph mehr Ausnahmeregelungen formuliert als es der Regel selbst entspricht: „Dass lärmoptimierte Start- und Landeverfahren unter Umständen den Flugweg verlängern und damit den Kraftstoffverbrauch erhöhen, muss aus unserer Sicht in einem vertretbaren Maß in Kauf genommen werden, wenn dadurch die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird.“ Einer weiteren Forderung der SPD-Bundestagsfraktion schließen wir uns ebenfalls an. Da heißt es an anderer Stelle: „Personelle und finanzielle Stärkung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung

wird gefordert, um eine behördliche Kompetenz gegenüber der deutschen Flugsicherung zu stärken und unabhängiges Verfahren bei der Festlegung von Flugrouten zu ermöglichen.“ Das würde auch eine Änderung der An- und Abflugrouten ohne Bürgerbeteiligung und Bürgeranhörung verhindern.

In diesem Zusammenhang wenden wir uns auch gegen die Begründung für die zunehmende Nutzung der Startbahn und Landebahn 23, die nach Aussagen des Lärmschutzbeauftragten in der Bevölkerungsdichte zu sehen ist. Dazu muss man sagen, dass diese Bahn 23 mit mehr als 54 Prozent Landungen versehen ist. Wir möchten darauf hinweisen, dass im Bezirk Wandsbek inzwischen 419.000 Menschen leben, davon 78.000 in den Walddörfern. Man kann also wohl kaum noch von dünn besiedeltem Gebiet sprechen. Reine Beschwichtigungen, wie sie vom Umweltschutz kommen und Erklärungen, die die Unausweichlichkeit der verkürzten An- und Abflüge, der Ausnahmegenehmigungen der Nachtflüge et cetera belegen sollen, reichen uns nicht mehr. Wenn es den Piloten gelingt, auch Flughäfen anzufliegen, die nicht wie Hamburg mit vier sich kreuzenden Startbahnen ausgestattet sind – und das ist bei Weitem die Mehrheit –, sollte es auch in Hamburg möglich sein, die berechtigten Interessen der Bevölkerung hier in den Walddörfern und im Alstertal über vorgeschobene Sicherheitsaspekte zu stellen.

Zusammenfassend möchten wir Sie inständig bitten, alles Ihnen Mögliche zu tun, damit wir auch weiterhin friedlich ...

(Zwischenruf)

... damit wir auch weiterhin friedlich mit unserem Innenstadtflughafen leben können. Wenn Sie dieses Lärmproblem allerdings nicht hinkriegen sollten, ja dann, dann muss der Flughafen tatsächlich aus der Stadt. Die Grundstücke in Kaltenkirchen gibt es ja immer noch. Ich danke Ihnen.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Walberg. Sie haben zwar Ihre Redezeit erheblich überschritten, aber es ist in diesem Fall in Ordnung. Dann erhält als Nächster das Wort Herr Wolfgang Eberle.

Herr Dr. Eberle: Ja, schönen Dank, Frau Vorsitzende. Ich darf mich noch mal kurz vorstellen. Ich komme aus Mainz aus dem dortigen Umweltministerium und war vorher lange Zeit in Hessen im Umweltministerium, kenne den Flughafen Frankfurt also von beiden Seiten, sowohl von der Seite der Hochbelasteten als auch von der Seite der weniger Hochbelasteten.

Im Wesentlichen kann ich heute Auskunft geben zu den Bundesratsverfahren von Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, an deren fachlicher Vorbereitung ich mitgewirkt habe. Parallel dazu fanden intensive Beratungen statt mit Betroffenenverbänden, mit der Fluglärnkommision Frankfurt, mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärnkommisionen, mit anderen Umweltministerien, mit der Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Unser Ansatz hat das klare Ziel, den gesetzlichen Lärmschutz zu verbessern. Ein Schwerpunkt dabei ist die Verpflichtung der Luftfahrtbehörden und der Deutschen Flugsicherung, über ihre bisherige Aufgabe hinaus sich stärker um den Schutz vor Fluglärm zu kümmern. Bisher musste nur unzumutbarem, also sehr hohem Fluglärm entgegengewirkt werden, aber nicht dem Lärm insgesamt. Das wollen wir ändern.

Zweiter wesentlicher Punkt ist, ein transparentes Verfahren zu bekommen: Öffentlichkeitsbeteiligung, Behördenbeteiligung, Beteiligung der Kommunen. Das läuft bisher nur bei der Fluglärmkommission. Das sind die mit Abstand beiden wichtigsten Punkte. Es freut uns, dass wir wesentliche Teile unserer Bundesratsinitiative im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung wiederfinden. Eins noch nachtragen, es ist natürlich auch so, die Planung der Flugrouten muss sorgfältiger als bisher und tiefer geprüft werden, als es der Fall ist. Danke schön.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Eberle. Als Nächster erhält das Wort Herr Rudolf Kapp.

Herr Kapp: Ja, mein Name ist Rudolf Kapp. Ich spreche für die Bürgerinitiative gegen Fluglärm, kurz BIG Fluglärm-Hamburg. Auch ich möchte eingangs betonen, dass wir über einen innerstädtischen Flughafen sprechen, und das verlangt eine besondere Rücksichtnahme auf die Wohnbevölkerung.

Am meisten stören die Verspätungsflüge ab 23 Uhr und die Nachtflüge ab 22 Uhr, die unbedingt reduziert werden müssen. Kinder und Jugendliche, aber auch viele Erwachsene müssen auch vor 23 Uhr Schlaf finden können, und das auch im Sommer, nicht nur im Winter, wenn man sich sowieso irgendwo ein bisschen weiter verschanzt. Dass Fluglärm krank macht, ist inzwischen wohl Allgemeinwissen und muss hier nicht weiter ausgeführt werden. Dennoch möchte ich die Forderung des 15. Deutschen – oder einen Teil, einen Satz eigentlich nur –, des 15. Deutschen Ärztetages eben vorlesen, denn der 15. Deutsche Ärztetag fordert im Jahre 2012 „den Bundesrat, die Bundesregierung und die Landesregierung sowie die Gesundheitsministerkonferenz auf, die Bevölkerung in Deutschland nachhaltig und umfassend vor den Folgen des Flugverkehrs, durch Flugzeugabgase und Lärmimmissionen zu schützen.“ Immerhin der Deutsche Ärztetag.

Aber auch am Tage in den Außenwohnbereichen, auf der Straße, auf den Spielplätzen ist Fluglärm mit 75 bis 79 dB, wie es in Poppenbüttel der Fall ist, mit 80 bis 90 dB, wie es in Langenhorn ist, schlicht und einfach unerträglich. Und man kann auch nicht einfach nur durch Verbunkerungsmethoden, durch Dämmung und Schallschutzfenster dieses Problem lösen, denn die Außenwohnbereiche spielen ja durchaus im praktischen Leben eine große Rolle.

Wie Menschen, die normalerweise nicht belastet sind, auf Fluglärm reagieren, haben wir ja dieses Jahr deutlich erfahren. Aus Duvenstedt haben wir das gehört, war lange Zeit unbelastet, ist jetzt aber durch die verkürzten Anflüge stark belastet worden. Ebenso deutlich haben die Bewohner Alsterdorfs und Barmbeks, Hamms in diesem Sommer mit Beschwerden reagiert. Das ist ja wohl sehr deutlich geworden. Dabei sollten die doch eigentlich sehr dankbar sein, dass sie normal eigentlich immer verschont werden. Und da ist eigentlich die Frage, warum eigentlich, warum werden die auf Kosten der anderen verschont? Wir haben schon gehört von Frau Walberg, dass die Bevölkerungsdichte in der Innenstadtroute keineswegs mehr so gravierend ist, wie es früher vielleicht in den Sechzigerjahren mal gewesen ist, denn auch in Duvenstedt, Lemsahl, Poppenbüttel, Langenhorn haben wir inzwischen eine hohe Wohndichte, auch Niendorf, sodass damit die Begründung eigentlich entfällt. Und wenn die Bewohner in den Schneisen Lemsahl, Poppenbüttel, Langenhorn, Niendorf sich inzwischen mit Beschwerden nicht mehr melden, dann liegt das nicht daran,

dass sie den Fluglärm akzeptieren, sondern es liegt schlicht und einfach daran, dass sie immer nur dieselbe Antwort bekommen, nämlich die, dass alles rechtens ist und dass somit alles in Ordnung ist.

Dass Lärmreduzierung schwierig ist, das ist wohl ganz klar, und das ist keine Frage. Und Lärmreduzierung kann natürlich die Wirtschaftlichkeit durchaus tangieren. Das ist bewusst. Aber nur die Wirtschaftlichkeit des Flughafens zu sehen, reicht nicht aus. Die Krankheitskosten, die durch Bluthochdruck, Herzkreislaufkrankheiten entstehen, müssen schon gegengerechnet werden.

Und hier noch ein kurzes Zitat aus dem Ärzteblatt: „Sämtliche Regelungen für den Flugbetrieb müssen so angelegt werden, dass sie eindeutig vorrangig den Schutz der Bevölkerung adressieren und erst nachrangig die Wirtschaftlichkeit der Fluggesellschaften und Flughäfen. Ein gesundheitsgefährdender Flugbetrieb kann aus Sicht des Ärztetags nie wirtschaftlich sein.“

Auch die SPD hat ein Papier ausgearbeitet, das Leitbild für den Luftverkehr 2030 für Deutschland, und da steht dann auch darin: „Nach Ansicht der SPD-Bundestagsfraktion ergibt sich aus der wissenschaftlich untermauerten Erkenntnis, dass Lärm in der Nacht einen noch schädlicheren Einfluss auf die Gesundheit der Lärmbetroffenen als in den Tagesstunden hat, (...) ist in der Nacht ein besonderes Schutzbedürfnis der Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund fordert die SPD-Bundestagsfraktion, dass in den Nachtzeiten der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm höhere Priorität als die Wirtschaftlichkeit haben muss.“

Die Sache mit der Bundesratsinitiative haben wir eigentlich schon gehört. Das überschlage ich jetzt einmal. Auch Lärmschutz in den Tagesrandzeiten ist wichtig, nicht nur in der Nachtzeit. Und dazu passen nun überhaupt nicht die Aktivitäten, die sich neu ankündigen, die Aktivitäten der Billigflieger, die nach Hamburg kommen wollen, easyJet und Norwegian und wie sie denn alle noch heißen mögen in der Zukunft, denn bei denen ist schon wieder völlig klar, die haben ja ihre Hauptflugfrequenzen in der Zeit von 22 Uhr bis 22.30 Uhr nach dem Flugplan. Und das heißt natürlich, wer planmäßig bis 22.30 Uhr kommt, der kommt mit den Verspätungen, die sicherlich im europäischen Verkehr stattfinden werden, prompt wieder nach 23 Uhr und noch später.

Es wäre viel vernünftiger gewesen, dass man mit denen vernünftig gesprochen hätte, mit diesen Anbietern, und hätte die Flüge auf dem Flughafen Lübeck-Blankensee stattfinden lassen. Man würde eine vernünftige Kooperation mit dem Flughafen Blankensee machen, nicht irgendwo im Wettbewerb gegeneinander, sondern Lübeck-Blankensee als dritte Bahn Hamburgs auffassen, sozusagen Hamburg-Lübeck, Hamburg-Blankensee. Das wäre eine vernünftige Sache.

Und im norddeutschen Verkehrskonzept, darauf möchte ich auch noch ganz kurz eingehen, da werden die Kapazitätsreserven angesprochen. Und dazu möchte ich sehr deutlich sagen, die Kapazitätsreserven oder die Kapazität des Hamburger Flughafens, die richtet sich bestimmt nicht nach der technischen Kapazität, sondern die richtet sich ganz klar nach der Akzeptanz durch die Wohnbevölkerung Hamburgs. Und die ist nicht mehr gegeben bei intensivem Flugbetrieb. Wenn Sie nämlich alle zwei Minuten im Landeanflug Lärmpegel von 75 – die Zahl nannte ich vorhin schon – 75 dB bis 79 dB, in Langenhorn noch mehr in den 80ern dB, erleben müssen, dann

ist keine Akzeptanz mehr möglich. Und wenn Sie in 13 Minuten elf Starts erleben müssen, dann funktioniert das einfach nicht mehr. Und wie man dann reduzieren will ... Ach so, dann steht in dem schon zitierten SPD-Papier auch, dass bis zum Jahre 2020 eine Reduzierung des Fluglärms um die Hälfte stattfinden soll. Da frage ich mich, wie dieses denn passieren soll, wenn der Flughafenchef für dieses Jahr 4 Prozent Wachstum erwartet. Das passt alles nicht wirklich zusammen. Und wenn dieses Wachstum dann wirklich in größere Maschinen hineingesteckt wird, dann ist es auch kein Wunder oder dann ist völlig klar, dass größere Maschinen, die voll ausgelastet sind, natürlich auch viel höhere Einzelschallpegel dann nach sich ziehen, die dann wiederum auszuhalten sind.

Ganz kurzes Wort noch zu dem Lärmdeckel, zu dem so genannten, der ja nun wirklich fernab der Realität ist, und auch nach dem norddeutschen Luftverkehrskonzept ist aktuell nicht absehbar, dass das Lärmkontingent ein Wachstumshemmnis sein könnte. Heißt also in Kurzform, der sogenannte Lärmdeckel ist nicht existent. Und auch andere Lärmreduzierungsmaßnahmen sind in dem norddeutschen Luftverkehrskonzept nicht zu finden. Es wird sogar vorgeschlagen dort, das Grundstück in Kaltenkirchen zu veräußern, und da ist dann zum Glück in der Lärmschutzkommission widersprochen worden, der Verkauf des Grundstücks Kaltenkirchen soll nicht stattfinden, soll im Besitz Hamburgs bleiben, sodass dort in Zukunft noch alle Möglichkeiten für Hamburg offen sind. Vielen Dank.

Vorsitzende: Vielen Dank für Ihre Ausführungen, Herr Kapp. Aus Gründen der Klarstellung sei erwähnt, dass das norddeutsche Luftverkehrskonzept heute nicht Gegenstand der Debatte ist. Jetzt hat das Wort Herr Martin Locher.

Herr Locher: Ja, schönen guten Abend auch von mir. Ich möchte mich auch ganz kurz vorstellen. Martin Locher. Ich bin hauptberuflich Pilot auf einer Boeing 737, darüber hinaus im Vorstand der Pilotenvereinigung Cockpit für sämtliche flugbetriebliche Themen und auch die Flugsicherheit zuständig.

Zunächst einmal möchte ich in dem Kreis ganz klar sagen, dass wir als Piloten grundsätzlich immer das Interesse haben, den Fluglärm so gut wie möglich zu reduzieren. Wir tun auch gerne alles dafür, was möglich ist. Das heißt, wir fliegen sämtliche Verfahren ab. Wir halten uns an die Verfahren, die veröffentlicht sind. Wir versuchen, möglichst spät das Flugzeug zu konfigurieren, sprich, Landeklappen auszufahren, Fahrwerk auszufahren, all die ganzen Dinge. Das heißt, wir nehmen das Thema Fluglärm sehr ernst.

Noch ernster nehmen wir das Thema Flugsicherheit. Und ich möchte hier auch sehr klarstellen, dass ein Flugzeug einfach gewisse Limits hat. Es ist eben nicht so, dass wir mit dem Flieger jede Ortschaft umfliegen können. Wir können auch nicht sehr kurze Anflüge machen, weil wir stabilisierte Anflüge machen müssen bei sämtlichen Wetterlagen. Das heißt, wenn ich mein Fahrwerk in 2.000 Fuß nicht ausfahre, dann wird daraus mit den meisten Flugzeugen keine Landung daraus, egal wie ich es mache. Das heißt, im Grunde genommen sind wir sehr offen für neue Verfahren, die allerdings einer Risikobewertung unterzogen wurden, an der wir uns auch sehr gerne beteiligen. Das ist gar keine Frage. Auch hier ist die Zusammenarbeit mit der DFS gefragt. Auch das ist keine Frage.

Nichtsdestotrotz gibt es noch andere limitierende Faktoren, beispielsweise Wetterverhältnisse. Und auch hier noch einmal, die Flugsicherheit an der obersten Stelle. Es gibt Wetterlagen, bei denen wir gezwungen sind, bei viel Seitenwind zu landen oder auch an manchen Flughäfen bei Rückenwind. Wenn wir aber eine Alternative haben, sprich: eine andere Stadt und Landebahn, dann wird kein Pilot das gerne akzeptieren, dass er auf der kritischen Landebahn landet. Das ist speziell relevant bei Rückenwind. Auch bei Wetterverhältnissen, die kurzfristig auftreten, wie Gewitter können wir nicht einfach durchfliegen. Das heißt, wir müssen von der Flugroute abweichen. Auch das wird mit der Flugsicherung abgesprochen und wird auch nur dann gemacht, wenn es nicht anders geht.

Ich möchte also hier in dem Kreis zu bedenken geben, dass wir eben nicht alles möglich machen können, wir gerne alles tun, was sicherheitsrelevant in Ordnung ist, aber darüber hinaus eben mit unserer Unterstützung nicht zu rechnen ist. Ansonsten stehe ich gerne für inhaltliche Fragen zur Verfügung.

Vorsitzende: Danke, Herr Locher. Als Nächster erhält das Wort Herr Dr. Carl Oliva.

Herr Dr. Oliva: Vielen Dank, einen schönen Abend wünsche ich Ihnen. Ich bin da gar nicht mit technischen Details befasst. Ich selber bin aus der Lärmwirkungsforschung, habe verschiedene Projekte gemacht, Flughäfen Zürich, Genf aus der Schweiz. Ich habe Beratungen gemacht in München, Frankfurt und so. Und ich habe mir da so überlegt, als ich die Statements hörte, wie kann man jetzt Ihnen Politikern, Politikerinnen besser helfen, um das Problem in den Griff zu bekommen. Aber zuerst einmal denke ich, es ist sicher ganz wichtig, das in einem gewissen Sinne umfassender zu betrachten. Ich habe einmal vier Schwerpunkte dargestellt, wie wir sie auch in unserer Beratung, Forschung betrachten.

Also, es gibt den Luftverkehr im Nahbereich. Es gibt Flugpläne, Routenführung, Flugzeugmuster. Wir versuchen, die Flughäfen zu simulieren, darzustellen, welche Schallwirkung sie ausüben, welche Routen, welche Konzepte mehr, weniger Schallimmissionen erzeugen auf dem Boden. Muss auch vielleicht dazu noch bedenken, es ist nicht eine Frage einer bestimmten Richtung, eines bestimmten Ortes, sondern der Flughafen muss insgesamt nachgestellt werden. Also, das ist ein Punkt.

Dann Lärmbelastung, das ist eine Frage von Belastungsstudien, Lebensqualität, Befinden. Wir untersuchen die Zusammenhänge zwischen, wenn wir Wohnbereiche untersuchen, der Belastung im (...), was weiß ich, und der Wirkung, die dort erzeugt wird bei den betreffenden Personen. Es geht aber auch um Bahn- und Luftraumnutzung. Es geht um Kapazität. Es geht um Nachfrage. Es geht um Verspätung. Wir modellieren das mit bestimmten Simulationsprogrammen, aber auch, und da möchte ich mich ganz auch dem Vorredner anschließen, es geht auch um die Sicherheit. Das ist ein Thema, das ebenfalls eben mitbetrachtet werden müsste.

Ich möchte einmal damit diesen Rundschlag abschließen. Es gibt verschiedene Sichtprobleme, die in der Folge besprochen werden müssten. Danke schön.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Oliva. Als Nächstes erhält das Wort Frau Christine Schierhorn.

Frau Schierhorn: Ja, guten Abend. Ich möchte mich auch kurz vorstellen. Christine Schierhorn von der Deutschen Flugsicherung. Ich leite hier die Niederlassung der DFS in Hamburg, sprich den Tower. Ich bin jetzt seit zwei Jahren hier in Hamburg und vorher selbst lange, lange Jahre als Fluglotsin tätig gewesen, sodass ich da sicherlich auch viel zu den Fragen zum Flugbetrieb und zu bestimmten Verfahren und so weiter sagen kann. In der Rolle sehe ich mich auch heute hier. Wir haben diverse Anträge von Ihnen erhalten, wo auch immer wieder die Frage gestellt wird, kann man Verfahren oder lärm mindernde Dinge von anderen Flughäfen auf Hamburg übertragen. Da gucken immer alle nach Frankfurt und Ähnliches.

Da möchte ich gerne Sie unterstützen, die Dinge entsprechend zu bewerten und habe da ein paar Informationen zu mitgebracht. Ansonsten bin ich natürlich gemeinsam auch mit den Flughafenvetretern in den letzten Monaten in die örtliche Thematik hier sehr eingebunden gewesen, sprich mit der Frau Walberg und der Thematik dort in Duvenstedt und diesen Anflügen, die jetzt vorhin mehrfach schon angesprochen wurden, bin ich involviert gewesen sozusagen. Und falls das heute Abend Thema sein sollte, bin ich da sicherlich gerne bereit, noch näher darauf einzugehen, was wir, sprich die Fluglotsen und die DFS, da tun oder was wir auch nicht tun und wie im Moment die Verfahren definiert sind, wo die Verfahren vielleicht auch ihre Grenzen haben und was man vielleicht auch tun könnte, um das zu optimieren.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Schierhorn. Jetzt erhält das Wort Herr Axel Schmidt.

Herr Schmidt: Ja, herzlichen Dank, Frau Vorsitzende, werte Ausschussmitglieder. Ich knüpfe an Frau Schierhorn an, dass ich selbstverständlich im weiteren Fortgang der Sitzung hier auf Einzelheiten eingehen kann. Ich würde zurzeit gerne hier als Anfangsstatement einige Zahlen, Daten, Fakten über den Flugverkehr nennen.

Wir, das sind die Beteiligten am Flugverkehr hier in Hamburg, sind der Meinung, dass wir eine gute Balance geschaffen haben zwischen Nachbarschaft und dem Flugverkehr. Wir haben eine Bewegungsverteilung, die relativ historisch gewachsen ist, die historisch relativ stabil ist. Etwa 44 Prozent der Bewegung gehen über den Norden, also kommen über Schleswig-Holstein hinein oder gehen nach Schleswig-Holstein. Die anderen 56 Prozent teilen sich die drei Hamburger Richtungen, wobei die Innenstadt relativ gering beflogen ist. Wir haben durch die beiden Vorredner Richtung Duvenstedt gehört, dass gute 50 Prozent der Landungen stattfinden dort, etwa 6 Prozent der Starts, eine tageszeitliche Verteilung, fast alle Flugbewegungen zwischen 6 Uhr und 22 Uhr. Wir haben insgesamt 144.000 Bewegungen im letzten Jahr gehabt. In der Zeit zwischen 22 Uhr und 23 Uhr sind es etwa 4.800 Bewegungen, Jahresbewegungen. Die meisten Bewegungen davon sind Landungen, nur noch wenige Starts. In der Zeit zwischen 23 Uhr und 24 Uhr, und die Verspätungen wurden vorhin angesprochen, sind es noch gute 430 Bewegungen als Jahresbewegungen, die hier zurück ins Nest kommen nach Hamburg. Ja, und ab 0 Uhr bis morgens um 6 Uhr sind es noch ganze gut 150 Bewegungen als Jahresbewegungen, davon etwa 15 bis 20 Ausnahmen über die letzten Jahre. Und die anderen Bewegungen sind Hilfsflüge für die Hamburger Krankenhäuser.

Wir denken, dass wir auch mit der Flugzeugbemusterung in Hamburg sehr gut davor sind, 100 Prozent Chapter 4, das sind also die ja nach heutigem Standard am

wenigsten lauten Flugzeuge. Ich mag mich einfach einmal so ausdrücken. Und insofern haben wir hier in Hamburg auch einen guten Blick in die Zukunft, komme ich gleich darauf.

Das Lärmkontingent wurde vorhin von Herrn Kapp angesprochen. Dieses Lärmkontingent ist 1997 aus Politik und Behörden geschaffen worden als eine Zonierung um den Flughafen 62 dBA-Zone. Und diese sollte nicht weiter durch die Bewegungssteigerung oder durch schlechteres Fluggerät vergrößert werden. Seinerzeit, 1997, waren es 20,4 Quadratkilometer, ganz genau 20,39, also 20,4 Quadratkilometer, über die Jahre 16, 15, 14, wir sind jetzt bei 12,4 Quadratkilometern, bedingt durch gutes Fluggerät, modernes Fluggerät und bedingt durch nicht wenige Bewegungen, aber in Bereichen geführte Flugbewegungen, die hier nicht zur Lärmsteigerung beigetragen haben.

Und insofern ein Blick auf die Prognose. Herr Kapp sprach vorhin die 4 Prozent an. 4 Prozent Passagiere. Wir müssen es auseinander halten, Passagiere und Bewegung. Wir rechnen über die nächsten Jahre, und insofern war es eine Beantwortung auch innerhalb einer kleinen Anfrage, mit durchschnittlich 1 Prozent Bewegungen mehr für die nächsten zehn Jahre. Wir liegen bei 144.000. Das heißt, in 2023, 2024, also in zehn Jahren, werden wir etwa bei 160.000 Bewegungen sein. Das ist eine Bewegungsstärke, wie wir sie 2011, 2010 hatten. Das heißt, wir rechnen da nicht mit mehr Lärm als zu der Zeit. Und wenn ich vorhin die Prognose und die Flugzeugmuster ansprach, so kommen ab nächstem Jahr die neuen Triebwerke auf den Markt. Lufthansa hat sie bestellt, a320neo, a321neo. Einige andere Flugzeughersteller werden dann auch die neuen Triebwerke nutzen. Das sind Getriebetriebwerke. Wir rechnen, und das sind die Aussagen von den Triebwerksbauern, im Überflug mit etwa 5 bis 6 dBA Maximalpegelverringerung. Das ist also dann kein Durchschnittspegel, sondern im direkten Überflug eine Verringerung des Pegels.

Und nun komme ich noch ganz kurz zurück auf Duvenstedt und die Walddörfer. Frau Walberg hat vorhin angesprochen, dass sie bis 2009 gesundheitlich ungefährdet dort leben konnte. Bis 2009. Und der Luftverkehr ist der statistisch besterfasste Verkehrsbereich von allen Verkehrsbereichen, weil, wir rechnen danach ab. Und insofern, jede Landung, jeder Start ist akribisch gefasst von der Zeit her, von den Passagieren her, wie viel in jedem Flugzeug mitfliegen. Und insofern die Daten, bis 2009 hatten wir über den Landeanflug 23, das ist also über die Walddörfer an Duvenstedt vorbei zum Flughafen, 40.000 Bewegungen, 45.000 Bewegungen nur Landungen, jährliche. 42.700 Bewegungen waren es 2008, davor 39.000. Wir sind jetzt ab 2012 und jetzt 2013 bei einer Größenordnung von 35.000 und 32.000 Landungen, also fast 10.000 Bewegungen weniger, aber es wird von einer Lärmzunahme gesprochen, von einer Bewegungszunahme, und dieses kann ich von hier aus nicht bestätigen. Und ich würde mir wünschen, ich fasse jetzt ja etliche Daten so zusammen, wenn Sie, Frau Vorsitzende, mir gestatten, diese Zahlen, Daten, Fakten, es sind vier, fünf Seiten, auch mit zu Protokoll (vgl. Anlagen 1 bis 11: Auswertungen Flughafen Hamburg GmbH) zu geben.

Vorsitzende: Ja.

Herr Schmidt: Insofern der Blick zurück auf 2009, der Blick in die Zukunft ein wenig gefasst, und insofern denken wir, dass es lärmmäßig am Flughafen Hamburg nicht

mehr wird als heute. Und wenn ich dann noch auf Duvenstedt ein letztes Mal zurückkommen mag in meinem Eingang, wir haben dort einen Lärmmesscontainer aufgestellt gehabt über den Tag: Als Durchschnittswert alle Flüge, Landungen, Starts, liegen wir im Bereich Duvenstedt, Walddörfer bei etwa 48 dBA, 49 dBA als Mittelungspegel, nachts ab 22 Uhr bis morgens bei etwa 38 dBA, 39 dBA. Die Werte im Vergleich mit Straße, Bahn und dergleichen, die, glaube ich, brauche ich hier nicht weiter zu offerieren. Sie haben in Ihrem Umweltausschuss alle Verkehrsträger unter Ihrer Beobachtung und insofern mag ich hier bezogen auf die anderen Richtungen einfach sagen, das ist moderat. Die Walddörfer sind moderat beschallt im Vergleich zu den Langenhornern und Niendorfern. Hier liegen ganz einfach um die 10 dBA im Unterschied.

Ich darf mich bedanken für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Schmidt. Ich habe ja zwischendurch schon einmal ja gesagt, die Zahlen werden wir gerne zu Protokoll nehmen. Herr Dr. Oliva, falls noch nicht geschehen, können Sie Ihre PowerPoint Präsentation Frau Just an die Bürgerschaftskanzlei geben, dann haben auch alle Ausschussmitglieder das (vgl. Anlage 12). Ja, vielen Dank. Die Expertinnen und Experten haben das jetzt im Einzelnen vorgestellt. Es liegen schon einige Wortmeldungen vor. Als Erster erhält das Wort Herr Dr. Dressel. Ihm wird folgen Herr Thering. Herr Dr. Dressel, Sie haben das Wort.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende und vielen Dank an die Experten, weil das, glaube ich, auch eine Besonderheit ist, dass wir so ein breites Podium hier beieinander haben, also auch in Richtung der Initiative, dass Sie das Thema auch auf die Agenda gesetzt haben. Das ist auch nicht selbstverständlich und dass Sie so viel Publikum mitgebracht haben, zeigt aber, dass das Thema auch vielen unter den Nägeln brennt. Ich glaube, das ist auch positiv, dass Sie das hier mit eingebracht haben und dass wir jetzt versuchen, uns auch ein bisschen sachlich-fachlich dem Thema zu nähern. Das ist das eine, wobei ich auch dankbar bin noch einmal, dass wir immer natürlich auch versuchen müssen, Beschwerdelagen, die einfach bestehen – und ich kriege sie ja selber auch mit als jemand, der auch in dem Bereich wohnt –, aber natürlich immer noch abzugleichen mit dem sozusagen, wie sich bestimmte Zahlen, Daten, Fakten darstellen. Und da müssen wir dann uns jetzt Punkt für Punkt ein bisschen durcharbeiten.

Vor Ihnen liegt ja auch noch einmal, ist jetzt schon ein bisschen her, unser Antragsentwurf für vielleicht nachher auch eine interfraktionelle Beratung, wo wir einzelne Punkte auch schon aufgegriffen haben, die ein paar Punkte auch aufgreifen, die Sie genannt haben. Deswegen würde ich da gerne auch konkret einsteigen wollen in der Frage, das ist jetzt vor allem dann auch eine Frage in Richtung Frau Schierhorn, Herrn Locher und Herrn Schmidt, ob es im Hinblick auf die Frage von verkürzten Anflügen, was, glaube ich, auch aus den vielen Gesprächen, die wir vor Ort geführt haben, ob das ein neuer Befund ist, dass in den letzten Jahren aufgrund von immer stärkeren Versuchen sozusagen, letzte Effizienzen rauszuholen, noch einmal ein, zwei Minuten zu gewinnen, ob es da einen Trend gegeben hat, dass man gesagt hat, da kürzt man ein bisschen ab. Wie ist sozusagen der Regelungsrahmen für so etwas, können das die Piloten alleine entscheiden? Fragen sie die DFS und die DFS sagt, okay, ihr könnt ein bisschen abkürzen? Dass wir diesen Sachverhalt ein bisschen einmal aufdröseln, dass Sie alle drei dazu etwas sagen.

Dann ist schon etwas ausgeführt worden zur Frage der Anflughöhe und des Anflugwinkels, also was wir in unserem Zusatzantrag auch als einen Punkt, wo man vielleicht Verbesserungen erzielen kann ... haben Sie gesagt, seit Dezember hat sich irgendwie etwas geändert. Vielleicht kann das auch von Frau Schierhorn und von Herrn Schmidt ausgeführt werden, dass da schon offenbar Überlegungen oder eine neue Praxis sich vielleicht gezeigt hat, dass Sie ein bisschen etwas dazu sagen könnten.

Und dann war ja vorhin Herr Kapp, glaube ich, der die Frage der Verteilung über die Stadt thematisiert hat, was natürlich ein gefährliches Feld ein bisschen ist, weil sozusagen, das habe ich eben schon zum Kollegen gesagt, wenn wir das jetzt sagen, Leute, wir drehen das jetzt einmal alles ein bisschen um, dann haben wir in drei Monaten hier eine Versammlung hier sitzen, wo dann alle aus Hamm und Eilbek und so weiter sagen, was habt ihr euch denn da einfallen lassen, wenn ihr jetzt sozusagen quasi den Lärmteppich anders verteilt. Worauf gründet sich diese Lärmverteilung bei der Frage der Anflug-/Abflugverteilung zwischen den verschiedenen Stadtbereichen? Worauf gründet sich das? Welche Belastungsfaktoren sind da zueinander in Beziehung gesetzt? Warum haben wir eine Verteilung, dass wir eben in dem Bereich so und so viel Prozent nach Norden den Abflug und Anflug haben und eben über den innerstädtischen Bereich nicht? Ist das einmal irgendwann aktualisiert worden? Woraus ergeben sich diese Gegebenheiten und was hat es vielleicht zu tun, dass da einmal in einzelnen Jahren auch etwas an Bahnsanierungen gelegen hat, wo sich dann Verschiebungen ergeben haben? Das wären die drei Fragenkomplexe.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Dressel. Angesprochen wurden Frau Schierhorn, Herr Locher und Herr Schmidt. Frau Schierhorn, mögen Sie beginnen? Dann haben Sie jetzt das Wort.

Frau Schierhorn: Ja, sehr gerne. Ich würde gleich den letzten Punkt aufgreifen, den Sie angesprochen hatten, weil das ja auch in Richtung Bahnbenutzungsregelung geht, was im Deutschen Luftfahrthandbuch dazu auch veröffentlicht ist. Herr Schmidt wird da sicherlich hinterher noch einiges ergänzen können, allein schon aus der Historie. Ganz grundsätzlich ist im Luftfahrthandbuch beschrieben, zumindestens jetzt für Hamburg, in welche Richtung gestartet und gelandet werden sollte, im Grundsatz. Die Frau Walberg hat es ja vorhin auch schon zitiert. Das ist eine Regelung, die schon viele Jahre Bestand hat, also jetzt auch nicht seit 2009 oder Ähnliches, weil das Datum mehrfach genannt wurde, geändert wurde. Dort steht drin, dass Starts grundsätzlich nach Norden zu erfolgen haben, also sprich, das ist die Piste 33, nach Norden raus über Norderstedt und so weiter.

Wenn man nach Norden startet, dann kann man nicht über den Norden landen. Das geht schlichtweg nicht, da würden meine Fluglotsen und auch die Piloten uns einen Vogel zeigen, weil das einfach nicht mehr sicher sozusagen ist. Das nennen wir in der Fliegersprache „Opposite Direction Procedures“, das macht man einfach nicht. Es ist nicht lebbar, dass sich zwei Flugzeuge in der Luft entgegenkommen. Das heißt, wenn ich nach Norden starte, kann ich nur über den Osten landen oder über den Westen landen, so. Da wir in Deutschland, und zwar in ganz Deutschland, vornehmlich Westwinde haben, es sei denn, es sind Wetterlagen wie in der letzten Woche, wenn es sehr kalt wird, dann herrschen Ostwinde, aber grundsätzlich

herrschen in Deutschland Westwinde vor. Das hat auch den Grund, weswegen an den meisten Verkehrsflughäfen eine Pistenkonstellation gegeben ist, die nach Westen und nach Osten ausgerichtet ist. Also sprich, der Wind kommt meistens von Westen, dann starten und landen wir Richtung Westen. Das heißt, wir starten nach Norden, weil das Luftfahrthandbuch das so vorgibt, und die Landungen kommen dann eben aus dem Osten Richtung Westen über Langenhorn oder auch über die Walddörfer. Das hat sich in den letzten Jahren auch nicht wirklich geändert.

Die Frau Walberg hat vorhin einige Ausnahmeregelungen zitiert, die stehen im Luftfahrthandbuch beschrieben. Da geht es schlichtweg darum, dass, wenn der Wind, also die Wetterbedingungen, das nicht hergeben – und das kann außer Wind natürlich auch Gewitter und Ähnliches sein –, dass man dann davon abweichen kann und diese Öffnungsklausel sozusagen, die braucht es auch schlichtweg. Man kann nicht fest vorschreiben, dass immer nur in eine bestimmte Richtung gestartet oder gelandet werden darf. Ich denke, der Herr Schmidt wird da nachher noch zu den Bahnbenutzungsregelungen ergänzen können.

Sie haben angesprochen, obwohl das auch ein kurzer Punkt jetzt von mir aus ist, die Anflugverfahren, diese sogenannten „Continuous Descent Operations“, CDO, die sind Ende 2013 in Hamburg eingeführt worden. Wenn ich sage, eingeführt, dann meine ich, dass das Verfahren steht und veröffentlicht ist. In Frankfurt ist es auch schon länger veröffentlicht, das genaue Datum ist mir jetzt nicht bekannt, wie an vielen anderen Verkehrsflughäfen auch. Leider konnten wir ja den Film ganz am Anfang nicht sehen. Mich hätte sehr gerne, persönlich auch brennend interessiert, was die Kollegen von der britischen Flugsicherung sagen, warum das in England möglich ist oder wie die das machen. Vielleicht frage ich da persönlich einmal nach, weil wir sagen bei der DFS, das Verfahren grundsätzlich macht Sinn, es ist aber stark kapazitätsmindernd. Und dann nehmen wir uns jetzt einmal den Frankfurter Flughafen, der in Deutschland am meisten beflogen ist, da wird einfach aus rein wirtschaftlichen Überlegungen dieses Verfahren nicht in dem Umfang geflogen, weil man dann die entsprechende Anzahl von Flugbewegungen in der Stunde nicht mehr runterkriegt. Und diese Flugbewegungen – Danke.

(Zurufe)

Vorsitzende: Bitte Ruhe da hinten!

Frau Schierhorn: Und diese Flugbewegungen, die sind ja nicht irgendwie aus der Luft gegriffen, sondern die sind ja nun das Resultat eines Planfeststellungsverfahrens, an dem ja auch – das Verfahren kennen Sie alle – sämtliche Interessenvertreter beteiligt sind und so weiter. Und am Ende dieses Verfahrens kommt eine Zahl raus und die gilt es dann auch irgendwie zu erreichen. Und das ist mit diesem Verfahren schlichtweg nicht möglich. Das kann man jetzt gut finden oder nicht gut finden, aber das sind schlichtweg die Gründe, weswegen dieses Verfahren nur sehr eingeschränkt genutzt wird. Und hier in Hamburg ist es so, dass das Verfahren in den verkehrsärmeren Zeiten durchaus zur Verfügung steht, aber auch Piloten sozusagen sich bereit erklären müssen, das zu fliegen. Also es ist dann immer ein Abwägungsprozess zwischen Fluglotse und Pilot, ob das einerseits gefordert wird und auf der anderen Seite dann auch geflogen wird. Von daher haben wir das auch in der Lärmschutzkommission im letzten Sommer genauso vorgestellt, dass es zwar dieses Verfahren gibt, aber erst einmal alle Beteiligten sozusagen

warm werden müssen damit und man im Moment noch nicht abschätzen kann, in welchem Umfang das dann auch tatsächlich geflogen wird.

Der, glaube ich, tatsächlich kritische Punkt, der ja nun mehrfach schon angeklungen ist, sind eben die verkürzten Anflüge. Wir haben gehört, dass seit 2009 da offenbar eine Verschärfung wahrgenommen wird. Das kann ich zumindest objektiv, was die Verfahren angeht, nicht bestätigen. Es hat sich in dem Zeitraum an den Verfahren nichts geändert, die Flugbewegungen sind auch eher zurückgegangen und seitdem die Diskussion ja so sehr laut wurde in den letzten Monaten, haben wir auch im Tower selber viele Gespräche geführt, auch mit den Fluglotsen selber, auch mit den Fluglotsen der Anflugkontrolle, und alle durch die Bank bestätigen, dass sich auch an ihrer Arbeitsweise gar nichts geändert hat. Das heißt, die Vorschriften und die Verfahren haben diese verkürzten Anflüge immer schon hergegeben. Das war auch vor 2009 so, das war immer schon erlaubt.

Im Luftfahrthandbuch steht beschrieben, unter welchen Rahmenbedingungen ein sogenannter Sichtanflug möglich ist. Das hat sich seit 2009 nicht geändert. Und zwar ist es definiert, dass ein Flugzeug spätestens bei 4 nautischen Meilen, das sind ungefähr 7 Kilometer bis 8 Kilometer, auf dem Endanflug etabliert sein muss und eine Höhe von 2000 Fuß erst verlassen darf, wenn es den Endanflugkurs, sprich diese gerade Strecke vor der Piste erreicht hat. Das steht schon ziemlich lange so festgeschrieben, da hat sich nichts dran gehändert und die Fluglotsen haben das immer schon genutzt und nutzen das auch noch heute, also sprich, sie bewegen sich ja in den legalen Möglichkeiten, die sie haben sozusagen. Wir haben Flugspuren der vergangenen Jahre ausgewertet und da sieht man sehr deutlich, dass es diese Auffächerung von Verkehr und dieses Auffächern von 4 nautischen Meilen bis zu 10 nautischen Meilen auf dem Endanflug immer schon gegeben hat.

Was kann ich jetzt noch dazu sagen? Ja, es hat sich nichts geändert zum Verfahren an sich. Wir nehmen aber das Thema durchaus ernst. Nicht nur, dass wir Gespräche geführt haben oder herausfinden wollten, ob sich irgendetwas an der Arbeitsweise geändert hat, sondern wir haben natürlich auch den Vergleich gezogen zu anderen Verkehrsflughäfen. Es ist richtig, dass an den meisten großen deutschen Verkehrsflughäfen diese Sichtanflüge nicht geflogen werden. Man nimmt ja tatsächlich immer gerade Frankfurt oder auch Düsseldorf als Beispiel. Da ist es so, dass es diese Sichtanflüge gar nicht mehr gibt. Das heißt, der Verkehr wird dort komplett über einen Endanflugbereich von 10 nautischen Meilen, also circa 18 Kilometer geführt. Das heißt, es gibt diese verkürzten Anflüge dort auch nicht, das hat aber zur Folge, dass jedes einzelne Flugzeug in Frankfurt oder Düsseldorf oder in München über diese 10 nautischen Meilen fliegt. Das heißt also, man hat eine viel stärkere Konzentration in einer bestimmten Gegend oder bei einer bestimmten Bevölkerung sozusagen.

Was wir gemacht haben, nachdem die Diskussionen auch im letzten Jahr gar nicht abebbten, war, zu schauen, ob wir da nicht tatsächlich einen Schritt entgegenkommen können, weil die Walddörfer ja so zwischen 5 Meilen und 6 Meilen in etwa angesiedelt sind und das auch gar nicht direkt unter dem Endanflug, sondern querab, circa 2 Kilometer querab vom Endanflug. Und wir haben uns angeschaut, was wir machen können, und haben einen Probebetrieb letztes Jahr gemacht und haben den Fluglotsen als interne Vorgabe gegeben, die Flugzeuge spätestens bei 7 nautischen Meilen auf den Endanflug zu drehen, also nicht mehr sehr spät bei 4

nautischen Meilen, sehr dicht am Flughafen, sondern ein Stück weiter draußen Richtung Osten bei 7 nautischen Meilen. Das heißt, dass in der Ecke, wo die Walddörfer sind, wo Duvenstedt ist, die Flugzeuge eben nicht mehr reingedreht werden, sondern dann schon auf dem Endanflug sind und dann sozusagen diese 2 Kilometer querab sich auf dem Endanflug bewegen.

Außerdem haben wir die Erlaubnis für Sicht- und Kurzanflüge am Wochenende in den Morgenstunden auch zurückgenommen, das war jetzt rein intern, wo wir einmal schauen wollten, was denn das Ergebnis ist und ob die Bevölkerung irgendwie darauf reagiert. Im Ergebnis kann man sagen, es ist machbar, wir haben keine Kapazitätsverkürzungen oder Engpässe oder Ähnliches festgestellt, aber die Beschwerden haben auch nicht nachgelassen. Also man konnte jetzt nicht feststellen, dass irgendjemand gesagt hat, ist ja toll, dass ihr etwas geändert habt oder Ähnliches. Es ist alles beim Alten. Man kann das auf den Flugspuren durchaus darstellen, dass die Flugzeuge anders geflogen sind in der Zeit, aber die Reaktionen, sage ich jetzt einmal ... in der Bevölkerung war keine Reaktion wahrnehmbar. So, soviel erst einmal dazu von meiner Seite.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Schmidt, Sie haben das Wort.

Herr Schmidt: Ja, herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Das war sehr ausführlich, deshalb nur ein paar ganz kleine Bemerkungen zusätzlich dazu. Frau Schierhorn war eingegangen auf die Bevorzugung der Bahn nach Luftfahrthandbuch Norden, bedingt dadurch, gegen den Wind landen, die Bewegungsverteilung Landung über Langenhorn und die Walddörfer zu etwa 50 Prozent. Meine Ergänzung historisch, schon in den Sechziger-, Anfang Siebzigerjahren wurde die Flugbewegungsverteilung mit unter Bevölkerungsgesichtspunkten gewählt. Die Innenstadt ist einfach am meisten besiedelt. Langenhorn, Niendorf folgen. Und zuletzt der Norden, wir bezeichnen es auch gerne als grünes Schlupfloch, weil, dort zeigen sich nach dem Krohnstieg und nach dem Krohnstiegstunnel die Wiesen und Felder dort in Schleswig-Holstein. Um das mit Zahlen zu belegen, wir haben einmal Untersuchungen gemacht mit Maximalpegeln. Und da nehme ich einfach einmal einen Maximalpegel von 75 dBA. Wir sitzen sozusagen auf einem fliegenden Teppich, unter uns der Schatten 75 dBA Maximalpegel. So leben in Richtung Innenstadt, wenn wir jetzt über Richtung Innenstadt starten, etwa 31.000, in Richtung Niendorf Anfang 20.000, Langenhorn etwa 23.000 und in Richtung Norden bis zum Krohnstiegstunnel auf Hamburger Gebiet etwa um die 5.000, und nach dem Krohnstiegstunnel, Schleswig-Holstein, um die 2.000. Es hat sich im Verlaufe der letzten Jahrzehnte ... andersrum. Vor einigen Jahrzehnten, als die Bevölkerungsstruktur noch anders war, ist schon eine andere Verteilung natürlich zugrunde gelegt worden, also Bevölkerungsstrukturverteilung. Und schon da wurde die Hauptbahn in Richtung Norden gesehen und die Kappung der Flugbewegung quasi über die Innenstadt.

Frau Schierhorn ist eben auf den Anflug 23 eingegangen, auf das frühere Eindrehen, nämlich bei 7 nautischen Meilen. Wir haben viele, viele Gespräche darüber geführt. Hat auch zum Vorteil, dass eingedreht bei 4 nautischen Meilen etwa eine Höhe von gut 2.000 Fuß vorliegt, bei 7 nautischen Meilen etwa 2.600 Fuß, 2.700 Fuß. Das heißt, auch die über Hamburg geschleppten, vom Süden kommenden Flugzeuge, die also in Hamburg auf diesen Landegleitpfad 23 geführt werden, um ihn dann anzuschneiden, sind über Hamburg etwa 600 Fuß, 700 Fuß höher. Also positiv nicht

nur für den Bereich der Walddörfer, sondern eben halt auch im vorherigen Verlauf über Hamburg.

Und insofern bleibt mir nur noch zu ergänzen, wir durchbrechen diese Normalbewegungsverteilung durch Bauarbeiten, so auch im letzten Jahr für einen längeren Zeitraum geschehen. Somit kam die Innenstadt in Wallung, anstelle von etwa 4.000 bis 5.000 Bewegungen sind im letzten Jahr fast 10.000, also 9.800 ... nageln Sie mich bitte jetzt nicht auf 3, 4 Bewegungen fest, also 9.800 Bewegungen gewesen über einen komprimierten Zeitraum. Und das hat zu vielen Mutmaßungen geführt, auch in dem Bereich der Innenstadt: Soll das jetzt immer so bleiben, wir müssen uns wehren, warum nicht die normale Verteilung und soll das auch in Zukunft so sein? Und insofern haben wir diese Ausnahmesituationen, wenn wir Bauarbeiten am Flughafen und Bahnsperren über zwei, drei Wochen haben, dann gibt es diese Ausnahmesituationen. Und insofern ist das eine Ausnahme zur Regel. Ich bedanke mich sehr herzlich.

Vorsitzende: Vielen Dank. Dann war noch Herr Locher angesprochen.

Herr Locher: Ja, vielen Dank. Zum Thema verkürzte Anflüge muss ich sagen, das ist aus Pilotensicht eine Ausnahme. Es sind Schönwetteranflüge, die Sichtanflüge. Hier gibt es klare Regeln für uns, die wir einhalten müssen, das heißt, ich muss zu jedem Zeitpunkt die Landebahn in Sicht haben, ich darf durch keine Wolken fliegen beispielsweise. Also insofern ist es die Ausnahme.

Grundsätzlich lässt sich sagen, planen wir unsere Anflüge so, dass wir möglichst lange im Leerlauf fliegen, da wir ja einerseits natürlich den Lärmpegel so gering wie möglich halten wollen, aber natürlich auch den Spritverbrauch so gering wie möglich haben wollen. Insofern ist von unserer Seite die Planung immer so, dass ich im besten Fall in 1.000 Fuß spätestens dann, also etwa 300 Meter Höhe über Grund, das erste Mal wieder Gas gebe. Daran geht es auch nicht vorbei, das ist so vorgeschrieben und muss so sein. Hier ist es allerdings so, dass es auch abhängig davon ist, wie sind die Windverhältnisse, nimmt der Gegenwind etwas zu, dann funktioniert es schon wieder nicht mehr so ganz. Und all solche Themen sind da relevant. Dazu kommt noch, dass mir so ein verkürzter Anflug auch nur dann etwas bringt, wenn ich es früh genug weiß, weil wir mit den modernen Verkehrsflugzeugen einfach auch das Problem haben, in die entsprechende Situation zu kommen, dass wir eine Landung draus machen können. Sprich, wir sind im Zweifel dann zu schnell und auch noch zu hoch, wenn wir so einen verkürzten Anflug machen wollen, und müssen dann doch wieder weiter rausfliegen. Also insofern ist damit auch keinem geholfen.

Zum Thema „Continuous Descent Approach“ lässt sich noch sagen, das ist natürlich der Idealfall, machen wir auch sehr gerne. Wir berechnen es ja von unserer Seite sowieso aufgrund dessen. Aber auch hier darf man nicht vergessen, dass wir aus einer Flughöhe von 35.000 Fuß oder noch höher ungefähr 200 Kilometer vor dem Zielort unsere Reiseflughöhe verlassen. Und man darf dabei nicht vergessen, dass wir hier in Europa einfach sehr viele Lufträume dabei kreuzen, insofern rechnen wir als Piloten ehrlich gesagt nur im Ausnahmefall damit, dass so ein „Continuous Descent Approach“ möglich ist. Wann immer es aber geht, spricht von unserer Seite aus nichts dagegen.

Vorsitzende: Herr Dr. Dressel, sind Ihre Fragen damit beantwortet?

Abg. Dr. Andreas Dressel: Ja.

Vorsitzende: Dann habe ich jetzt auf der Redeliste Herrn Thering, Herrn Tjarks, Herrn Dr. Duwe. Herr Thering erhält das Wort.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank. Vielen Dank an die Experten, vielen Dank vor allem aber auch an die Bürgerinnen und Bürger, die nicht nur heute zeigen, dass nicht nur ihnen, sondern auch den einzelnen Stadtteilen und Hamburg dieses Thema sehr wichtig ist. Das zeigen sie nicht nur heute, weil sie hier so zahlreich anwesend sind, sondern auch in den Gesprächen ja eigentlich schon fast seit den letzten zwei Jahren, wo sie sich aktiv für den Lärmschutz einbringen. Das ist klasse und zeigt einmal mehr, wie wichtig das Thema auch für Hamburg ist. Ich freue mich, dass das Thema Fluglärm jetzt in Hamburg hier auch in der Bürgerschaft diese Aufmerksamkeit findet. Das ist nicht zuletzt der zahlreichen Kleinen Anfragen der CDU-Fraktion und unserem Antrag zu verdanken. Schade ist, das wäre schön gewesen, wenn man hätte vielleicht den Verkehrsausschuss noch mit einladen können, dann hätte man dieses Thema zusammen diskutieren können. Jetzt machen wir es hier im Umweltausschuss, das ist auch gut, und ich denke, wir werden heute viele Antworten darauf bekommen, wie wir den Fluglärm in Hamburg reduzieren können.

Über die Bedeutung des Flughafens für Hamburg müssen wir uns, glaube ich, nicht unterhalten. Er ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, was aber nicht dazu führen darf, dass die Anwohnerinnen und Anwohner immer mehr und immer weiter unter den Folgen des Fluglärms leiden müssen. Der Flughafen ist wichtig, da müssen wir uns nichts vormachen, und deshalb ist es gut, dass wir heute uns überlegen, inwieweit wir die Lärmbelastigung reduzieren können.

Der Flughafen an sich hat schon im Bereich des passiven Lärmschutzes, wie ich finde, seine Hausaufgaben zu größten Teilen getan. Der aktive Lärmschutz, wo wir ja auch schon eben drüber gesprochen haben, über die Anflugrouten, ist aus unserer Sicht bisher noch nicht ausreichend erschöpft worden. Da gibt es noch massiven Handlungsbedarf. Die Lärmbelastigung im Alstertal der Walddörfer, Langenhorn, Fuhlsbüttel hat definitiv zugenommen, auch wenn die Anflüge und Abflüge vielleicht nicht zugenommen haben, aber durch die permanenten verkürzten An- und Abflüge ist natürlich eine deutlich höhere Lärmbelastigung wahrzunehmen. Und da müssen wir nachher auch noch einmal drauf. Und wenn Sie, Herr Schmidt, von Mittelwerten sprechen, sind natürlich die Spitzen dementsprechend deutlich höher. Das gehört dann natürlich auch zur Wahrheit dazu.

Die negativen Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit sind hinlänglich bekannt, wurden schon erläutert. Ziel muss es natürlich sein, die Lärmbelastigung deutlich zu reduzieren. Ich freue mich auf die Diskussion. Das Bundesland Hessen hat es ja bereits vorgemacht mit ihrer Allianz für Lärmschutz. Ich denke, da können wir uns eine große Scheibe von abschneiden. Die sind deutlich weiter als wir. Da wollen wir hin und deshalb ist es schön, dass wir hier heute den ersten Aufschlag mit dieser Expertenanhörung machen.

Ich möchte aus einer Schriftlichen Kleinen Anfrage der CDU-Fraktion einmal eine Anfrage vorlesen, gibt es eine Auflistung der im Jahre 2012 durchgeführten sogenannten verkürzten An- und Abflüge. Da hat die DFS darauf geantwortet, nein, die DFS sieht hierzu keinen Bedarf. Es werden generell keine Statistiken über die Art der An- und Abflüge geführt. Wundert mich, wenn das alles so gut erfasst ist, wie Sie gesagt haben, Herr Schmidt, warum darüber keine Statistik geführt wird. Ich habe wirklich mit zahlreichen Kapitänen, FOs der verschiedensten Fluggesellschaften gesprochen, die in Hamburg landen und abfliegen, und dort wurde mir unisono bestätigt, sie sprachen immer so schön vom Mekka für Flugkapitäne, weil es immer so schön ist, in Hamburg zu landen, weil die DFS und der Tower ja in der Regel jeder Anfrage auf verkürzte An- und Abflüge stattgibt, diese genehmigt. Es gibt Fluggesellschaften, so wurde es mir gesagt von den dort arbeitenden Kapitänen, die bis zu 70 Prozent aller An- und Abflüge verkürzt durchführen. Und, das wundert mich und da kommt auch gleich meine erste Frage, warum genehmigt die DFS quasi jeden verkürzten An- und Abflug? Was hat die DFS davon und was haben die Fluggesellschaften davon? Und ist es denkbar, diese verkürzten An- und Abflüge zukünftig komplett einzustampfen, so, wie es ja auch schon bei anderen großen Flughäfen der Fall ist? Über die steilen Anflüge haben wir ja bereits gesprochen eben. Mich würde interessieren, ob die „Curved Approaches“, also die kurvigen Anflüge, ob das auch eine Möglichkeit wäre, um in Hamburg den Fluglärm zu reduzieren. So weit erst einmal. Danke.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Thering. Ich habe das so verstanden, dass Ihre Frage Frau Schierhorn beantworten sollte oder hatten Sie auch noch weitere Auskunftspersonen angesprochen?

Abg. Dennis Thering: Ja, wenn Herr Locher da noch einmal etwas zu sagen würde, wobei, die Infos hatte ich ja schon von zahlreichen Kapitänen, aber Frau Schierhorn natürlich als Vertreterin der DFS wäre hier besonders interessant.

Vorsitzende: Gut, dann hat jetzt Frau Schierhorn das Wort.

Frau Schierhorn: Dann greife ich das Thema Sichtanflüge noch einmal auf, und zwar möchte ich noch einmal klarstellen, es geht einerseits um die Sichtanflüge und einerseits, Sie haben es verkürzte Anflüge genannt, das sind ganz normale ILS-Anflüge, die eben nicht über standardmäßig 10 nautische Meilen geflogen werden, sondern über 4 nautische Meilen. Das mag jetzt die Abklage erklären, warum der Herr Locher vorhin sagte, wir brauchen gutes Wetter, da redet er von den Sichtanflügen. Für einen verkürzten ILS-Anflug, da kann das Wetter noch so schlecht sein, das wird auch gerne geflogen in Hamburg. Richtig ist, dass viele Piloten Hamburg als Mekka des Anflugs sozusagen ansehen. Und ich weiß auch von vielen Piloten, dass, wenn sie in Düsseldorf starten und nach Hamburg kommen, schon beim Start in Düsseldorf reinfagen, ob sie in Hamburg einen kurzen Anflug machen, und mit diesen drei, zwei bis vier Minuten, sage ich jetzt einmal, Flugwegverkürzung durchaus rechnen. Ja, das ist so. Warum ist das so?

Ich gebe Ihnen da eine ganz einfache Antwort: Weil es erlaubt ist. So einfach ist das. Es ist erlaubt, die Vorschriften im Luftfahrthandbuch geben das her und ganz so simpel ist das auch tatsächlich. Und wenn die Vorschriften das hergeben, dass das hier so geflogen werden darf oder ich sage schon fast, noch so geflogen werden darf, dann wird das Verfahren sowohl von den Piloten, die das nämlich auch

nachlesen können im Luftfahrthandbuch, als auch von den Fluglotsen genauso angewandt. Und warum wird das angewandt? Weil man Flugweg spart, das ist jetzt die Sicht des Piloten, weil man Kerosin spart. Und aus Sicht des Fluglotsen ganz einfach, weil man den Verkehr flüssig und zügig gen Boden bekommt. Das sind einfach die Gründe, weswegen das gemacht wird. Ich möchte das jetzt überhaupt nicht werten und die Antwort ist tatsächlich, wie ich gesagt habe, es ist erlaubt.

Kann man das ändern? Ja, natürlich kann man das ändern. Das haben uns andere Flughäfen längst vorgemacht. Und ich persönlich habe auch kein persönliches Interesse daran, dass wir hier so fliegen, nur ich persönlich kann es auch nicht abschaffen sozusagen. Uns muss nur allen klar sein, dass, wenn wir das abschaffen wollen, was das für Konsequenzen hat. Die Konsequenz wäre, dass, wenn wir es komplett abschaffen würden, jeder einzelne Flug über einen Endanflug von 10 nautischen Meilen bis 12 nautischen Meilen geführt wird beziehungsweise noch weiter heraus, weil dann nämlich der komplette Verkehr über diesen äußeren Bereich geführt wird. Und dann verschiebt sich das noch weiter Richtung Osten. Das heißt, wir haben dann Bereiche im Endanflug von 10 nautischen Meilen bis, ich würde jetzt einmal schätzen, 15 nautischen Meilen, 16 nautischen Meilen, die dann belastet sind. Und das sind Bereiche, die heute eben noch nicht so sehr belastet sind, weil eben auch ein nicht geringer Teil der Anflüge auch eben kürzer reingefahren wird. Wenn man alles über diesen äußeren Bereich reinbringt, dann haben andere Ruhe und andere haben eine Mehrbelastung. Mir persönlich, das müssen Sie sozusagen werten, sage ich jetzt einmal, ob Sie das dann so in Kauf nehmen wollen. In einem dicht besiedelten Gebiet wie hier in Hamburg, ist es schlichtweg so, wenn ich einen entlaste, belaste ich einen oder viel mehr andere. Das ist einfach so. Und das ist eine grundsätzliche Entscheidung, die man da treffen muss. Rein, was den Flugbetrieb und was die Abwicklung des Flugbetriebes angeht, ist das selbstverständlich möglich, das zu ändern. Ich habe es ja erwähnt, wir haben diesen Probetrieb gemacht und haben diese 7 Meilen einmal angepeilt, wo wir dachten, es ist ein ganz guter Mittelwert, weil es eben auch diese positiven Auswirkungen auf den Anflug, auf den sogenannten Gegenanflug gibt. Und ja, das ist alles arbeitbar, überhaupt keine Frage.

Zu Ihrer anderen Frage, die Curved Approaches, das ist jetzt noch einmal etwas ganz anderes, als was wir vorhin zu den Continuous Descent Approaches gehört haben. Das ist ein Verfahren, was in Frankfurt zusammen mit der Condor getestet wurde letztes Jahr und auch derzeit noch durch die TUfly in Hannover erprobt wird. Und zwar geht es da um eine extreme Erhöhung des Anflugwinkels, der standardmäßig bei 3 Grad liegt, und bei diesem Steep Approach, nennt man es, bei 4,5 Grad liegt. Das ist ein Verfahren, was man erproben muss und dazu muss man sagen, dass viele Luftfahrzeugmuster überhaupt nicht zugelassen sind für so einen steilen Anflug und Ähnliches. Deswegen ist das auch nur eine Erprobung gewesen. In Hannover wird das eben verbunden auch mit einem Curved Approach, da nennen die das Steep Curved Approaches. Und da ist es so, dass es – also rein vom formalen Verständnis her – ein Sichtanflug ist, weil es kein definiertes Instrumentenverfahren dafür gibt. Da fliegt man den Flughafen relativ dicht, aus einer sehr hohen Höhe entlang der Autobahn an und dreht dann bei circa 3 bis 4 Meilen auf diesen Endanflug, und dort nähert man sich dann auch wieder dem normalen Anflugwinkel von 3 Grad an. Wie gesagt, im Moment noch in der Erprobung. Es gibt noch keine wirklichen Erkenntnisse daraus, außer dass es wohl fliegbar ist. Ich sehe oder ich glaube nicht, dass man das auf Hamburg übertragen kann. In Hannover

erreicht man durch diese Curved Approaches, dass man bestimmte Ortschaften umfliegt. Jetzt frage ich mich in Hamburg, wo hier im Nahbereich Ortschaften sind, die man umfliegen kann, ohne andere Ortschaften dann zu überfliegen, die vielleicht vorher Ruhe hatten. Also, die Möglichkeiten sind hier, glaube ich, sehr beschränkt, weil das Gebiet hier einfach insgesamt sehr dicht besiedelt ist, sodass ich nicht glaube, dass man sich diese Gedanken hier wirklich ernsthaft machen müsste.

Vorsitzende: Bevor ich Herrn Thering noch einmal wegen einer Nachfrage das Wort erteile, noch einmal ein Appell an die Öffentlichkeit. Ich sagte am Anfang, dass Unmutsbekundungen und Beifallsäußerungen nicht zulässig sind. Ich bitte Sie, die Gepflogenheiten des Hauses zu respektieren und ich bin ganz sicher, Sie schaffen das.

Herr Thering, Sie hatten noch eine Nachfrage, bevor Herr Locher drankommt. Herr Thering, Sie haben das Wort.

Abg. Dennis Thering: Genau. Vielen Dank erst einmal für die Antwort. Das erleichtert mich erst einmal, die Antwort, dass es so einfach ist, diese verkürzten An- und Abflüge auch in Hamburg zu verbieten. Und das muss dann natürlich auch Bestandteil eines interfraktionellen Antrages sein, dass so etwas zukünftig dann in Hamburg auch verboten wird. Von hier aber schon einmal die Bitte und gerade, wenn Sie es jetzt auch ausprobiert haben, dass Sie diese verkürzten An- und Abflüge ... bis das hoffentlich – da gucke ich dann auch den Senat an, aber das werden wir dann in zukünftiger Diskussion noch einmal klären – diese An- und Abflüge, die verkürzten, nicht mehr gestattet sind. Dass Sie als Flugsicherung dann vielleicht diesen, ich will es jetzt einfach einmal nennen, Hype auf Hamburg, dass alle hier anfliegen, vielleicht auch einmal Einhalt gewähren und sagen, okay, das muss nun nicht unbedingt sein, dass jeder Anflug, der verkürzt an- und abgeflogen wird und angefragt wird, dann auch genehmigt wird.

Meine Frage, die ich dazu noch einmal habe, ist, ja, ganz klar, warum ist es so, dass Sie es immer genehmigen? Warum sagen Sie auch nicht einmal, nein, Leute, ist jetzt einfach einmal nicht so? Das ist die eine Frage. Und dann würde mich interessieren, wann das Verfahren mit den Curved Approaches abgeschlossen ist und wann dort endgültig, ja, Auskunft geben kann, wie sich das bewährt hat oder nicht bewährt hat?

Vorsitzende: Frau Schierhorn.

Frau Schierhorn: Also Ihren Appell, mit dem Thema sensibel umzugehen, den habe ich einfach einmal eigenmächtig letztes Jahr schon einmal an meine Fluglotsen genauso weitergegeben, als wir nämlich gemerkt haben, dass es offensichtlich in der Bevölkerung ein sehr großes Thema ist. Haben wir noch einmal informiert zu dem Thema und auch unsere Fluglotsen darüber sensibilisiert und gesagt, ein Kurz- und ein Sichtanflug ist nicht das Standardverfahren hier in Hamburg, ja, es ist erlaubt, aber bitte denkt daran, dass das nicht immer so sein muss. Manchmal kann das Sinn machen, und das sind dann auch die Momente, wo wir das auch selber initiieren und den Piloten fragen, ob er da mitmacht, gerade wenn es in Verkehrsspitzen darum geht, Verkehr flüssig abzuwickeln. Ansonsten liegt es da tatsächlich im Ermessen des Fluglotsen. Wie gesagt, wir haben appelliert an die Fluglotsen, sensibel mit dem Thema umzugehen. Warum lehnen wir das nicht ab? Ich habe es vorhin gesagt, weil es erlaubt ist und die Piloten das durchaus einfordern und man auf der Frequenz, bei einem fliegenden Flugzeug nicht immer die Zeit hat, eine Grundsatzdiskussion

zwischen Fluglotse und Pilot zu starten, ob das denn jetzt gut war, dass er diese Anfrage gestellt hat oder nicht. Natürlich kann man das auch mit einem kurzen und knappen „negative“ abwiegeln, aber damit geben sich die meisten Piloten auch nicht zufrieden sozusagen. Von daher, wenn es darum geht, das wirklich einzudämmen, dann würde ich wirklich darum bitten, das auch entsprechend formal in ein Verfahren oder in eine Vorschrift einzutüteln, weil man dann eben diese Diskussionen nicht führen muss.

Was das Verfahren mit diesen Curved Steep Approaches angeht, weiß ich, dass es nicht verpflichtend ist für die TUfly-Piloten, in Hannover das zu fliegen. Das beruht auf hundertprozentiger Freiwilligkeit sozusagen und man braucht eine bestimmte Anzahl von Flugbewegungen, die man hinterher auswerten kann, sodass es, soweit ich das weiß, keinen Zeitraum definiert gibt im Moment, sondern man wartet, bis man entsprechende Daten vorliegen hat, die man dann auswerten kann.

Vorsitzende: Eine letzte Nachfrage, Herr Thering.

Abg. Dennis Thering: Na ja, ob es die letzte ist, werden wir einmal gucken, aber ich denke, es ist jetzt erst einmal die letzte, damit die anderen Kollegen auch noch einmal drankommen. Ja, Frau Schierhorn, Sie sind die Herrin über die Lüfte, und wenn die DFS sagt, es gibt keine verkürzten An- und Abflüge, dann gibt es sie auch nicht, und dann kann sich ja der Kapitän auch nicht einfach darüber hinwegsetzen, wenn er noch länger seinen Job haben möchte.

Ich möchte aber noch einmal auf die Genehmigung der verkürzten An- und Abflüge eingehen. Wie wird dort abgewägt? Wird die Wirtschaftlichkeit vor der Lärmentlastung der Bürgerinnen und Bürger gestellt? Also ist die Wirtschaftlichkeit wichtiger als die Lärmreduzierung, ich sage jetzt einmal, speziell in den Alstertal/Walddörfern, aber auch Langenhorn und Fuhlsbüttel? Wie sehen Sie dort Ihre Aufgabe? Eher die Wirtschaftlichkeit oder eher die Lärmentlastung bei den Bürgerinnen und Bürgern?

Vorsitzende: Frau Schierhorn.

Frau Schierhorn: Also im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr lokal, da haben wir den Tag definiert sozusagen, steht die flüssige, geordnete und sichere Abwicklung des Flugverkehrs im Vordergrund. Das wurde jetzt nun auch kürzlich noch in Frankfurt gerichtlich bestätigt, dass das der gesetzliche Auftrag der Flugsicherung sei, und auch vor dem Lärmschutz steht. So arbeiten wir auch den Tag über. Und wenn es dann um Sicht- oder um Kurzanflüge geht, dann steht tatsächlich die flüssige und sichere Verkehrsabwicklung erst einmal an erster Stelle. Zwischen 22 und 6 Uhr rückt dann der Lärmschutz sozusagen direkt hinter die Sicherheit. Das ist auch in unseren internen Verfahren genauso festgeschrieben.

Vorsitzende: So, Herr Locher wurde auch noch angesprochen von Herrn Thering. Herr Locher, Sie haben das Wort.

Herr Locher: Ja, danke schön. Also vielleicht noch einmal, um das klarzustellen. Wenn Sie auf verkürzte Anflüge abzielen, ist es völlig richtig, grundsätzlich, wenn mir ein verkürzter Anflug vom Lotsen angeboten wird und aus meiner Sicht flugbetrieblich nichts dagegen spricht, dann werde ich das immer bejahen. Weil, es

spart mir Zeit, es spart mir Sprit, insofern, warum soll ich es nicht machen. Grundsätzlich gehe ich als Pilot davon aus, wenn mir das von der Flugsicherung angeboten wird, dann wird das auch so richtig sein. Das ist überhaupt keine Frage. Und aus meiner Sicht ist es auch legitim, wenn ich beispielsweise Verspätungen habe oder Ähnliches, aktiv danach zu fragen. Auch das ist gang und gäbe, auch nicht nur in Hamburg, sondern überall, dass man einfach nach dem kürzesten Weg fragt. Das mache ich unterwegs auf der Luftstraße, dass ich frage, darf ich bitte direkt dahin fliegen, und auch im Anflug. Und wenn es abgelehnt wird, da hat Frau Schierhorn völlig recht, dann fange ich da keine Diskussion an, das gibt die Zeit nicht her, aber grundsätzlich, aus unserer Sicht, wann immer möglich, gerne.

Vorsitzende: Jetzt erhält das Wort Herr Tjarks. Ihm folgt Herr Dr. Duwe. Herr Tjarks.

Abg. Dr. Anjes Tjarks: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Auch von uns, herzlichen Dank, dass Sie zu uns gekommen sind. Jetzt haben wir ja schon relativ viel vom Flughafen und auch von der Deutschen Flugsicherung gehört und ich möchte meinen ersten Fragenkomplex an Herrn Eberle richten, weil Sie eingangs gesagt haben, dass Sie sich sehr einschlägig darüber Gedanken gemacht haben. Wie sieht das aus mit der Planung von Flugrouten in Deutschland? Wie sieht das aus mit der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern und was bedeutet das alles für den Schutz vor Fluglärm? Und wir haben jetzt eine Situation, in der wir ja, also, der Kollege von der CDU herausgearbeitet hatte, dass es möglicherweise so sein könnte, dass verkürzte Anflüge vielleicht etwas helfen. Ich würde gerne da nicht nur in Bezug auf die verkürzten Anflüge, sondern auf den gesamten Themenkomplex, den wir hier hatten, was die Frage beispielsweise konstanter Sinkflug angeht, aber eben auch, was die Planung von Flugrouten angeht – das war ja in Berlin auch ein größeres Thema jetzt noch einmal vor den gerichtlichen Auseinandersetzungen –, einfach von Ihnen hören wollen, ob Sie den Eindruck und das, was die Flugsicherung hier und auch der Flughafen gesagt haben, bestätigen können aus Ihrer Sicht. Oder ob Sie sozusagen dort zusätzliche Anregungen haben oder auch Dinge anders sehen.

Ich würde dann gerne von Herrn Schmidt wissen, ob Sie sagen können, weil, Sie haben ja gesagt, wenn ich das richtig sehe, es finden zwischen 22 und 23 Uhr, glaube ich, 4.800 Flugbewegungen im Jahr statt, ob Sie der Bürgerschaft quantifizieren können, welche wirtschaftlichen Auswirkungen das auf den Flughafen hätte, wenn diese Bewegungen beispielsweise nicht stattfinden würden. Weil, das ist ja auch eine der zentralen Frage, die man hier abwägen muss, was ist der wirtschaftliche Betrieb des Flughafens gegenüber dem Schutz der Bevölkerung, gerade bei einem innerstädtischen Flughafen. Und da geht es natürlich zentral um die Frage, und das hat ja Frau Schierhorn eben auch im Prinzip indirekt bestätigt, dass, je später es am Abend wird, desto wichtiger wird sozusagen die Frage des Lärmschutzes. Und genau deswegen ist das eine der wichtigen Fragen, die uns umtreibt.

Und zum Schluss würde mich auch von Ihnen, Herr Schmidt, interessieren, einfach noch einmal, weil, ich habe auch sehr ausführlich nachgefragt und die Sachen immer sehr ausführlich gelesen und gesehen sozusagen, Zahlen ... die Zahlen in der Flugbewegung absolut sinken, und sozusagen auch die Frage, was ist das verlärmte Gebiet. Gleichzeitig sehe ich ja auch, dass doch relativ viele Leute hier sitzen und sagen, es ist objektiv, aus ihrer Sicht, verlärmter geworden. Und da ist eben die Frage, die mich einfach umtreibt, so ein bisschen, können Sie das erklären oder

würden Sie einfach sagen, das ist ein Gefühl, weil sozusagen Lärm immer nervt und Fluglärm ganz besonders. Das sind die drei Fragen, die ich gerne beantwortet hätte.

Vorsitzende: Herr Eberle, Sie haben das Wort.

Herr Dr. Eberle: Ja, schönen Dank. Bevor geflogen wird, gibt es zwei Ebenen der Planung. Einmal die Planung der Flugrouten, das macht das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung mit hoffentlich großer Sorgfalt, es wird simuliert, es wird gerechnet und am Ende steht hoffentlich Minimum Noise Routes. Das heißt, Flugrouten, die auf dem Papier möglichst geringe Lärmwirkungen entfalten. Das ist die erste Ebene. Dann werden diese Routen bekannt gegeben. Geflogen werden kann allerdings abweichend davon, und das ist leider in der Realität oft so. Wenn Sie jetzt viele Antworten gehört haben, dann steht immer, es gibt Abwägungsprozesse zwischen Piloten und Flugsicherung. Die Piloten können Anträge stellen, von den Flugrouten abzuweichen. Das heißt, die tatsächliche Realität sieht häufig ganz anders aus als das, was vorher genehmigt worden ist. Das ist ein großes Problem in der Praxis. Das macht es Ihnen, das macht es den Entscheidern auch schwer, über Lärmschutzmaßnahmen nachzudenken. Also, wenn man Lärmschutzmaßnahmen abwägt, muss man das meines Erachtens quantitativ tun. Man braucht ein Rechenmodell, man braucht Lärmpegel, man braucht Dichten von Bevölkerungsstrukturen und man braucht eine Dosis Wirkungsfunktion. Und dann kann man das alles berechnen. Aber wenn in der Realität anders geflogen wird, dann nützt das alles nichts mehr. Soweit generell.

Das Bundesaufsichtsamt oder die Flugsicherung hat das Problem, dass sie ja auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses agieren muss und da sind gewisse Kapazitäten genehmigt. Eckwerte, das heißt, die Flugsicherung hat das Problem, dass sie einfach den Lärm verteilen kann, sie kann nicht in die Kapazität eingreifen. Das hat man gerade in Frankfurt so schön gesehen, bei der Süd-Umfliegung. Das, was auf dem Papier steht, reicht nicht aus, um den in der Planfeststellung genehmigten Eckwert, die Kapazität, zu realisieren. In der betrieblichen Praxis bei der Flugsicherung steht der Auftrag im Gesetz drin, die Sicherheit geht voran und danach muss der Verkehr geordnet laufen. Die Flugsicherung hat nicht die Aufgabe, vor Lärm zu schützen. Das macht sie bisher eigentlich auf rein freiwilliger Basis. Hat ein großes Ermessen, wenn die Piloten schneller zum Flugplatz kommen oder schneller wegkommen oder weniger Kerosin fliegen, verbrauchen, dann stehen hier Handlungsspielräume. Bisher gibt es die Aufgabe nur für unzumutbaren Fluglärm, also vor ganz hohem Fluglärm zu schützen. Deswegen ist es wichtig, dass die gesetzlichen Grundlagen hier geändert werden, dass die Flugsicherung die Aufgabe des Lärmschutzes als wirkliche Aufgabe hat. Dann werden die Abwägungsprozesse zwischen Wirtschaftlichkeit, Lärmschutz anders ablaufen als im Moment. Habe ich Ihre Frage beantwortet?

Vorsitzende: Herr Schmidt.

Herr Schmidt: Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. 4.800 Flüge in der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr. Ich habe versucht, das zu überschlagen, mit einem durchschnittlichen Landeentgelt, ich wage es nicht, hier einfach dem Ausschuss zu präsentieren, weil es letzten Endes nicht nur das Landeentgelt ist, sondern es sind dann auch die nicht mehr durchzuführenden Umläufe von Airlines, die teilweise diese Zeit brauchen, um den dritten oder vierten Umlauf hinzukriegen. Dahinter steckt die Frage, würde eine Airline eine derartige Kappung damit quittieren, dass sie ganz und gar ihr

Engagement in Hamburg dann zurückzieht. Und insofern ist es nicht nur dann die wirtschaftliche Einbuße des Flughafens, sondern auch der Airline, des gesamten Systems und da wage ich im Moment, hier keine Zahl zu nennen. Und insofern müsste ich da in die Recherche eingehen, um dieses dann dem Ausschuss auch nachzuliefern. Fakt ist, dass wir in Hamburg am nördlichen Ende Deutschlands liegen und insofern brauchen die Airlines, um Hamburg zu bedienen im Vergleich zu Mittel- oder Süddeutschland – und die meisten Destinationen, auch Hamburg, sind im Süden –, brauchen die einfach eine halbe und Dreiviertelstunde mehr Flugzeit, um den Norden zu erreichen. Und das ist sozusagen diese letzte Stunde im Vergleich zu südlicheren Destinationen, die wir hier in Hamburg als historische Betriebszeit auch noch haben.

Warum lauter geworden, wenn doch die Zahlen dagegenstehen? Ich habe ja vorhin einige Lärmwerte genannt. Vielleicht als Ergänzung dazu: Maximalpegel selbstverständlich sind in der Betrachtung mit drin und die liegen in den Walddörfern um die 65 bis 70 dBA im direkten Überflug. Warum jetzt die Empfindung, dass es doch trotz nachweislich gesunkener Anzahl der Flüge lauter geworden ist? Es gibt Untersuchungen darüber, dass wir als Bevölkerung insgesamt sensibler geworden sind, wir als Kollektiv, durch die größere Verlärmung, und wir kennen die Initiativen auf EU-Ebene mit der Umgebungslärmrichtlinie und und und. Und insofern ist hier ein Wert zu nennen, der dabei liegt: etwa Sensibilisierung um 7 bis 8 dB oder dBA, im Vergleich zu 10 bis 15 Jahren im Rückblick. Das heißt, wir als Kollektiv, wir als Bevölkerung haben uns vielleicht vor 10, 15 Jahren noch über 60 dBA ... sind uns 60 dBA aufgefallen und wir hatten ein Grollen dagegen. Und heute sind es 7 bis 8 dBA weniger, und zwar ist das dann der Bereich von Anfang 50 dBA. Und das ist, denke ich, eine Begründung mit, weshalb über diese Sensibilisierung der Flugverkehr, aber auch andere Verkehrsträger heute anders wahrgenommen und auf den Körper bezogen anders wahrgenommen werden als noch in der Historie. Und deshalb ist dieser weniger Flugverkehr heute trotzdem störender, er wird eher vorgebracht und insofern hier der Abgleich, Zahlen, Daten, Fakten mit der Wahrnehmung. Herzlichen Dank.

Vorsitzende: Herr Tjarks mit einer Nachfrage.

Abg. Dr. Anjes Tjarks: Also, erst einmal vielen Dank für Ihre Ausführungen. Ich wollte Sie jetzt noch einmal fragen, das heißt, wir bekommen eine – ich will jetzt gar nicht eine genaue Zahl auf Heller und Pfennig haben –, aber ich möchte gerne einen Eindruck davon gewinnen können, was es denn bedeuten würde, wenn man beispielsweise die Betriebszeiten des Flughafens um eine halbe Stunde beziehungsweise eine Stunde einschränken würde. Und da habe ich Sie jetzt so verstanden, dass wir davon von Ihnen eine, wie soll ich sagen, nachvollziehbare Überlegung zu Protokoll bekommen. Das ist die erste Frage.

Die zweite Frage, die sich damit verbindet, ist, das eine ist ja die Frage, die grundsätzliche Einschränkung der Betriebszeiten, das andere ist ja die Frage, was zum Teil auch jetzt gemacht wird, ist, ein erhöhtes Landeentgelt zu verlangen für die späteren Stunden des Tages. Die Frage, die sich daran anschließt, ist eben, wenn man das beispielsweise weiter erhöhen würde, hätten Sie den Eindruck, dass das überhaupt nachvollziehbare Auswirkungen hat? Weil, wahrscheinlich ... also ich würde jetzt von meiner laienhaften Perspektive annehmen, dass das in den Gesamtumlaufkosten der Fluggesellschaft nicht die relevante Größe ist, die dazu

führt, dass Fluggesellschaften sich stärker beeilen. Ich weiß es aber auch nicht. Und insofern wäre das die Frage, ob das ein wirklicher Hebel wäre, bestimmte Flüge aus dem Abend herauszubekommen.

Und an Herrn Eberle hatte ich noch die Nachfrage. Sie haben da geantwortet, erst einmal vielen Dank dafür, auch für Ihre Hinweise. Die Frage ist noch einmal konkret – wir hatten ja vorher diskutiert über die Frage Endanflug und Anflugwinkel: Führt das aus Ihrer Sicht zu einer, sage ich einmal, Verbesserung der Situation oder ist das eigentlich aus Ihrer Sicht jetzt nicht so wichtig?

Vorsitzende: Herr Schmidt.

Herr Schmidt: Ja, herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Zur ersten Nachfrage – positiv. Es ist jetzt für mich nur nicht wirklich plausibel, mit allen Facetten dieses hier zusammenzustellen. Ich brauche da den Kontakt bei uns in den kaufmännischen Bereich hinein und insofern Pardon dafür, aber in der Tat würde ich das gerne nachliefern.

Protokollerklärung der Flughafen Hamburg GmbH vom 06. Februar 2014:

Bei einem Wegfall der Flugbewegungen ab 22 Uhr, würden die Airlines ihre Flugzeuge nicht mehr betriebswirtschaftlich optimal einsetzen können. Damit würden Flugzeuge ab Hamburg abgezogen mit dem Verlust der direkten Arbeitsplätze, Flüge in Drehkreuze würden wegfallen, weil die Anschlüsse nicht mehr gewährleistet werden können. Der Flughafen kann seine Struktur nicht reduzieren, weil die volle Betriebsfähigkeit (Notfälle) gewährleistet werden muss. Damit sind die Erlösausfälle des Flughafens direkt ergebniswirksam und dürften mehr als die Hälfte des heutigen Gewinns betragen (2012: 39 Mio. EUR). Damit entsteht das Risiko, dass der Flughafen über Zeit seine Fähigkeit zur Eigenfinanzierung verliert und dann auch dem Haushalt der Stadt Hamburg zur Last fallen würde.

Die zweite Frage war erhöhtes Landeentgelt, das bezieht sich sicherlich auf das lärmbezogene Entgelt. Wir haben ja die Strukturierung 100 Prozent in der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr Aufschlag und ab da die 200 Prozent. Es ist die Frage, wo eine Airline ihre Schmerzgrenze ansetzt. Ob sie es in Kauf nimmt, ein höheres zusätzliches Lärmentgelt – Beispiel 200, 300, 400 Prozent zu zahlen, und in welcher Höhe es jetzt auch ist –, um dann in die Abwägung zu gehen, führen Sie einen derartigen Flug noch durch oder nicht. Ich glaube, ja, dass diese Schmerzgrenze relativ hoch liegt, weil der Anteil des Lärmentgeltes eindeutig unter dem eigentlichen Entgelt liegt. Wir sind aber auch über die vielen Verhandlungen, Thema „Price-cap“, an das normale Landeentgelt gebunden. Und insofern, glaube ich schon, dass dieser Anteil nicht dazu dient, um eine Airline von dieser Zeit, 22 bis 23 Uhr, von dieser Nutzung dieser 4.800 Flüge abzuhalten oder nicht.

Vorsitzende: Dann hat jetzt Herr Eberle das Wort.

Herr Dr. Eberle: Ja, die Frage, ob es sich lohnt, in den Endanflug zu gehen und Anflugwinkel zu variieren, da sage ich, ja, so etwas lohnt sich immer. Es ist natürlich nicht das Problem, die Lösung des Lärmproblems, aber es kann eins, zwei wenige dBAs bringen in bestimmten Gebieten. Man muss das ausprobieren, man soll das ausprobieren. In Frankfurt wird das immer gemacht, indem man auch parallel misst und wirklich guckt, was kommt dabei raus, was bleibt dabei. Es trifft auch zu, diese Verfahren mindern die Kapazität. Es ist aber so, dass diese Kapazität ja nicht immer nachgefragt, man braucht sie nicht immer, man braucht sie nicht nachts. Aber es ist besonders wichtig, dass man in den Zeiten, wo Fluglärm besonders stört, nachts,

Tagesrandstunden, dann guckt, dass man diese lärmarmen Verfahren auch durchführt. Das macht schon Sinn.

Ich wollte noch etwas sagen zu der Beobachtung, dass die Leute heute lärmempfindlicher geworden sind. Zu dem Schluss kann man kommen, wenn man nur die Leqs beim Fluglärm betrachtet. Dazu muss man sagen, dass früher, gab es weniger Flüge, dafür lautere Flüge. Heute gibt es mehr Flieger, die sind alle leiser, aber die Lärmpausen sind weggebrochen. Also, das Ganze, das sieht völlig anders aus, man darf nicht den einen Wert nur betrachten. Und die Lärmempfindlichkeit, die ist beim Straßenverkehr und beim Bahnverkehr gleich geblieben etwa.

Vorsitzende: So. Ich habe jetzt hier noch etliche Wortmeldungen. Der Nächste ist Herr Dr. Duwe. Und danach kommt Frau Dr. Schaal. Herr Dr. Duwe, Sie haben das Wort.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja. Erst einmal vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich freue mich auch, dass so viele Experten jetzt zu diesem Thema hier Rede und Antwort stehen. Ich muss gleich dazu sagen, ich war einmal Fluglotse und deshalb werde ich vielleicht ein paar fachliche Fragen stellen. Und ich bin nicht Abgeordneter des Wahlkreises Nord, sodass ich mich jetzt einmal versuche, zumindest einigermaßen neutral zu verhalten.

Es ist gesagt worden, dass natürlich jetzt diese weit über diese Zeit 22 bis 23 Uhr für den Betrieb natürlich wichtig sein kann für solche Airlines, die zwei- oder dreimal hin- und herfliegen in Europa, vor allen Dingen nach Süden, wo sehr viele Leute natürlich auch in den Urlaub hinfliegen wollen. Und ich kann mir vorstellen, dass eine Stunde schon eine Menge ausmachen kann, um zu sagen, es bringt jetzt nichts, wenn noch einmal hin- und zurückzufliegen. Sie haben zwar gesagt, dass Sie es nicht einschätzen können, Herr Schmidt, aber es gibt da nur die Möglichkeit, dass die Flugzeuge schneller fliegen oder aber die Leute schneller umsteigen. Ansonsten hätte diese Gesellschaft, wenn sie diese eine Stunde braucht, ja keine andere Alternative, als zu fragen, fliege ich jetzt Hamburg an oder einen anderen Flughafen, den Sie jetzt austauscht. Deshalb noch einmal eine Frage: Ist es doch scheinbar, liegt doch auf der Hand, dass von den 4.400, sagen wir einmal, 3.000 wirklich aus Notwendigkeit diese Zeit brauchen? Ich gehe einmal davon aus, diese Rettungshubschrauber et cetera, das ist natürlich immer der Fall. Das ist eine Frage an Herrn Schmidt.

Des Weiteren beim Lärm – ich hatte gerade gehört, wir sind sehr, vielleicht wir alle, ein bisschen empfindlicher geworden –, dieser Lärm wird ja normalerweise immer in Dezibel angegeben. Kann es nicht sein, dass vielleicht die Dezibels vielleicht gleich geblieben sind, aber Frequenz oder andere Lärmeigenschaften anders geworden sind, wo Menschen anders drauf reagieren? Ja. Das muss ja nicht immer das Dezibel sein, das kann ja auch eine Frequenz und Länge et cetera pp. sein. Ich weiß nicht, an wen ich diese Frage stelle. Am besten an alle, dann fühlen sich die angesprochen, die darüber natürlich reden können.

Dritte, auch eine allgemeine Frage: Wir wollen ja den Lärm reduzieren. In welchem Bereich könnte man kurz- oder mittelfristig am meisten Lärm reduzieren? Sprich also Flugroute – haben wir ja gelernt, da gibt es eben auch Beschränkungen, sehr starke Beschränkungen –, im Fluggerät, oder aber als Drittes, in der Handhabung von Flugzeugen? Wo ist da die Hauptquelle, wo man angreifen kann und sagen kann,

das ist das, wo wir wirklich etwas erreichen können? Es gibt natürlich auch einige Sachen, wo man 1, 2 Dezibel einsparen kann, aber im Endeffekt würde es nichts bringen, da wir 1, 2 Dezibel wahrscheinlich nicht bemerken. Das ist die dritte Frage.

Und was habe ich dann noch? Das wäre es jetzt erst einmal.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Duwe. Könnten Sie vielleicht noch einmal die Frage für die Auskunftspersonen wiederholen, ob alle angesprochen sind oder der große Teil und die konkrete Frage, damit ... Das ist, glaube ich, eben etwas untergegangen.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Also, an Herrn Schmidt war noch die Frage ... das war –

Vorsitzende: Ja, Herr Schmidt ist klar. Und dann hatten Sie noch eine Frage an alle.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, also die allgemeine Frage: Größter Spielraum, wo kann man wirklich kurz- und mittelfristig beim Fluglärm wirklich etwas erreichen? Wir können uns ja auf vielen Nebenkriegsschauplätzen tummeln und sagen, da kriegen wir noch einmal 1 Dezibel raus, aber das hat dann die und die Auswirkungen. Deshalb wollte ich noch einmal, um wirklich einmal ein Gefühl zu bekommen, wo wir eigentlich dran arbeiten müssten und wo es eigentlich keinen großen Sinn macht.

Und das andere ist dann Frequenz versus Dezibel. Ob das ein anderes Gefühl ist, ob vielleicht die Maschinen anders geworden sind und so weiter.

Vorsitzende: Gut. Dann erhält als Erster das Wort Herr Schmidt.

Herr Schmidt: Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Frequenzabhängigkeit – aus dem Bauchgefühl heraus, positiv. Wenn ich die alte 727, 737-200 und einige ältere Flugzeugmuster nehme, die im höheren Frequenzbereich sozusagen sonorisch hörbar waren, so sind es heute eher die tieferfrequenten Töne oder Frequenzanteile, bedingt durch die höhervolumigen Mantelstromtriebwerke. Noch relativ gut im Ohr bei der Landung das Pfeifen dieser alten Flugzeugmuster im Vergleich zu heute, zu einem – ich bitte da um Entschuldigung – satteren Klang eben halt durch die tieferen Töne. Und insofern kann es hier eine Begründung mit geben, die ich aber jetzt nicht bestätigen mag und auch nicht verneinen mag. Aber es hat eine Veränderung hin zu anderen Frequenzen gegeben.

Wo kann angesetzt werden? Ich nannte vorhin die A320neos, also die Flugzeugmuster ab nächstem Jahr, dann sollen sie nämlich erstmalig ausgeliefert werden mit an die Lufthansa, die mit neuen Triebwerken ausgestattet werden, die noch einmal etwa 6 dBA leiser werden, im Überflug, als moderne Mantelstromtriebwerke heute. Und in einem Überflug, selbst wenn ich da jetzt auf der vorsichtigen Seite liege, mit 4 und 5 dBA, dann ist das eine gewaltige Lärmreduzierung im Vergleich zu anderen Möglichkeiten, an der Aerodynamik am Flugzeug etwas zu gestalten. Ob es das Verschließen von offenen Kanten an Klappen im Fahrwerksbereich oder wie auch immer ist, das würde – und dazu gibt es viele, viele Untersuchungen – einen derartigen Sprung nicht bringen. Und wenn ich sage, die neuen Triebwerke werden uns Entlastung zeigen, dann mag die Bestellung dieser neuen Triebwerke, die im Übrigen etwa 15 Prozent weniger Sprit brauchen werden, und das ist der Treiber für die Airlines, liegen Bestellungen vor von etwa

4.500 Triebwerken. Und insofern werden wir ab nächstem Jahr dort vermehrt dann steigend diese neuen Triebwerke an modifizierten alten Flugzeugmustern sehen.

Und die erste Frage war, Reduzierung der Flugbewegungen in der Zeit 22 bis 23 Uhr. Unser Hauptaugenmerk in der Vergangenheit, und so auch vielfältig besprochen in Lärmschutzkommissionen, behördlich, wie auch immer, lag darin, die Bewegungen in der Zeit ab 23 Uhr bis 24 Uhr, also quasi als Verspätungen, außerhalb dieser normalen Betriebszeit zu reduzieren, weil etliche Airlines am Rande der ... also 22.50 Uhr, 22.55 Uhr planten und somit es vorgezeichnet war, quasi über die Verspätung nach 23 Uhr hineinzugehen. Und da lag unser Augenmerk drauf, dass wir mit unserer BSU, mit der Wirtschaftsbehörde, also Landesluftfahrtbehörde, mit den Airlines, mit allen Beteiligten da intensiv gesprochen haben und hier die Bewegungen aus dieser Verspätungszeit herausbekommen haben. Deshalb auch heute die wenigeren Ausnahmegenehmigungen, deshalb auch heute die wenigeren Flüge.

Um jetzt die Bewegungen in die Zeit davor zu drängen, das wird, glaube ich, schwierig werden. Dann sind wir in dem Fragenkomplex von eben, lohnt sich noch ein zusätzlicher Umlauf, oder insgesamt, ist es dann noch wirtschaftlich. Insofern mag ich eine starke Reduzierung der Flugbewegungen in dieser letzten Betriebszeit, 22 bis 23 Uhr, hier nicht als Mittel der Lärmentlastung sozusagen auf den Tisch legen. Herzlichen Dank.

Vorsitzende: Herr Eberle.

Herr Dr. Eberle: Ja, es gibt leider nicht die Patentmaßnahme, die ganz vorne steht, die man ergreift und dann ist der Fluglärm kein Problem mehr. Also, nach ein paar Jahrzehnten Großflughäfen mit Fluglärmkommission ist sehr vieles optimiert. Also, man braucht ein ganzes Bündel von Maßnahmen. Die es am besten können und wissen, sind eigentlich die Betreiber und die Piloten. Und die Airlines, die Maschinen beschaffen. Was man braucht ist eigentlich ein Anreiz, damit dieses Potenzial gehoben wird, und Herr Professor Wörner sagt ganz klar, dazu braucht es Lärmobergrenzen, lokale Lärmobergrenzen, die auch über die Zeit variieren, damit ein ganz starker Ansporn ist, die Möglichkeiten, die man hat, zu realisieren.

Wenn Sie sagen, was kann man denn ganz schnell machen, das ist die Handhabung des Geräts, werden die Directs genehmigt, nicht Sichtfluganflüge, also das tägliche Geschäft im Tower, da kann man etwas machen, da hat man Spielräume, die bisher nicht unter Lärmgesichtspunkten optimiert sind. Flugroutenoptimierung, hat man sich bisher schon große Mühe gegeben, das gut zu machen, da ist bestimmt noch etwas drin. Fluggerät ist ja langlebig, 40 Jahre, 30 Jahre. Was man da tun kann, durch lärmabhängige Landeentgelte, Startentgelte so zu steuern, dass das alte Gerät entweder wegkommt oder zumindest aus den empfindlichen Zeiten noch stärker raus, also stärkere Spreizung der Landeentgelte, und, ja, es wirtschaftlicher machen, ein neues, leiseres Fluggerät anzuschaffen, möglichst schnell. Aber es gibt keine Patentantwort, welche Maßnahme muss ich sofort machen, um kein Lärmproblem mehr zu haben. Leider.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Dr. Oliva, mögen Sie auch sich dazu äußern? Dann haben Sie jetzt das Wort.

Herr Dr. Oliva: Ich denke, wir haben alle eine Untersuchung gemacht, welche Faktoren tragen mehr oder weniger bei zur Lärmentlastung. Ich denke auch, am wichtigsten ist erst einmal die Erneuerung der Flotten. Und das heißt nicht unbedingt, dass bestimmte Flugzeugtypen verschwinden müssen, sondern sie können auch neu ausgerüstet werden und so weiter.

Das Problem ist auch bei der Veränderung von Abflugs- und Anflugsrouten, es kann sehr gut sein, dass mehr Probleme entstehen. Wir haben meistens sehr dichte Regionen mit dichter Besiedlung, und viele Veränderungen erzeugen mehr Lästigkeit, weil zum Teil neue Personen belastet werden. In den alten Abflugrouten hat man sich zum Teil mehr daran gewöhnt und so. Also, das Verändern, das Streuen, kann mehr Probleme bewirken.

Einen positiveren Effekt sehe ich auch in einer weiteren Reduktion der Streuung, zum Beispiel im Anflugbereich. Also, wenn Sie reduzieren können, ist das ein Vorteil. Das heißt, Instrumentenanflug kann mehr gezielte Flugführung bedeuten.

Das Problem ist auch, Sie müssen bedenken, was heißt 1 Dezibel oder was heißt eine Verdoppelung des Flugverkehrs. Das heißt 3 Dezibel Zunahme oder Reduktion um 3 Dezibel dann. Aber die Wahrnehmung ist nicht so fein ausgerichtet, eine Reduktion von 4 oder 5 Dezibel kann besser wahrgenommen werden. Das ist ein anderes Problem, dass Sie bestimmte Veränderungen gar nicht so wahrnehmen beziehungsweise da ist Spielraum drin für Interpretationen aus der Bevölkerung selbst dann dabei. Vielleicht das einmal dazu.

Vorsitzende: Herr Locher.

Herr Locher: Ja, also das meiste ist im Grunde schon gesagt. Ich denke, ein Schlüssel liegt bei den Flugzeugherstellern. Dazu, kann man sagen, ist das Hauptaugenmerk tatsächlich bei den Triebwerken, und da kann man davon ausgehen, dass der Treiber eben der geringere Kerosinverbrauch ist, der aber in aller Regel auch dann mit weniger Lärm verbunden ist. Das hat alles seine Grenzen, das muss man auch ganz klar sagen, aber im Moment ist es der Ansatz. Insofern können Sie davon ausgehen, dass die Flugzeughersteller das definitiv schon so gut wie möglich umsetzen. Das sieht man beim A320neo, aber auch die 737 MAX wird auf dem Gebiet durchaus bemerkenswert sein.

Was die Aerodynamik betrifft, sehe ich da weniger Potenzial im Moment. Was die Flugverfahren betrifft, denke ich, kann man Probetrieb machen, man kann schauen, ob ein höherer Anfluggradient Sinn macht, aber nichtsdestotrotz gibt es ja Gründe, warum die Flugzeuge für 3 Grad ausgelegt sind. Also insofern müsste man da auch an der Aerodynamik noch etwas drehen, und ich denke nicht, dass man da jetzt irgendwie noch einen großen Quantensprung erwarten kann.

Vorsitzende: Dann hat jetzt Frau Schierhorn das Wort. Herr Dr. Duwe hatte alle angesprochen gehabt.

Frau Schierhorn: Ich kann vielleicht einfach da weitermachen, wo der Herr Locher gerade aufgehört hat, nämlich bei den Flugverfahren und bei den Möglichkeiten, die es da gibt. Es macht sicherlich Sinn, sich bestimmte Dinge anzugucken und auch in

Erwägung zu ziehen, einen Probetrieb durchzuführen, um dann zu schauen, ob die Lärmbelastung sich tatsächlich reduziert dadurch. Da möchte ich nur zu bedenken geben, dass auch so ein Probetrieb wie Erhöhung des Anflugwinkels damit verbunden ist, dass man da erhebliche technische Rahmenbedingungen erst einmal zu schaffen hat, sprich, in Infrastruktur. Das ist viel Geld, was man in die Hand nehmen muss. Auch die Erhöhung des Anflugwinkels in Frankfurt, was ja nur auf einer Landebahn stattfindet, um 0,2 Grad wurde der Anflugwinkel erhöht, da ist es immer noch so, dass das nur bei bestimmten Wetterbedingungen geflogen wird, auch nur bei Gut-Wetter-Bedingungen. Das heißt, es gibt dort zwei Instrumentenlandesysteme, die da vorgehalten werden. Das kostet alles immens Geld, das muss halt auf einfach jemand bezahlen. Das möchte ich nur zu bedenken geben, dass man da im Prinzip den Nutzen oder den möglichen Nutzen gegen die Wirtschaftlichkeit auch abwägt. Aber sicherlich gibt es da Dinge, die man sich anschauen könnte.

Vorsitzende: Sind Ihre Fragen damit beantwortet, Herr Dr. Duwe, oder haben Sie noch eine Nachfrage?

Abg. Dr. Kurt Duwe: Jetzt nicht.

Vorsitzende: Gut. Dann unterbreche ich jetzt die Sitzung. Für die Mitglieder des Umwelt... Herr Kapp?

Herr Kapp: Ja, ich würde gerne noch eine kleine Anmerkung machen zu den Zahlen von dem Herrn Schmidt. Ich meine, es kann ...

Vorsitzende: Bitte.

Herr Kapp: Herr Schmidt hat vorgetragen, dass er im Augenblick eine Flugbewegungssteigerung von 1 Prozent erwartet, in den nächsten zehn Jahren also dann ganz über den Daumen 10 Prozent. Das mag so sein. Nur, das Ganze ist eine Vermutung, es ist eine Prognose, und das ist immer sehr schwierig, das wissen wir alle. Ich möchte darauf hinweisen, dass, wenn die Prognosen des Flughafens beim Planfeststellungsverfahren gestimmt hätten, da hat sogar das Obergericht der Stadt Hamburg noch einmal 20.000 Flugbewegungen gestrichen, aber wenn die gestimmt hätten, dann würden wir jetzt bei über 200.000 Flugbewegungen sein. Und ich möchte ganz klar machen, wenn ich in die kurze Vergangenheit schaue und mir die Zahlen von 2003 und 2007 anschau, 2003 hatten wir ungefähr 145.000 Flugbewegungen, 2007 170.000 Flugbewegungen, das sind 25.000 Flugbewegungen in nur vier Jahren. In vier Jahren, im Prozentsatz ist das irgendwo zwischen 15 und 20 Prozent. Ich sage jetzt einfach einmal 17 Prozent. 17 Prozent in vier Jahren, was Realität ist, was wirklich gewesen ist, das weicht sehr deutlich von 10 Prozent in zehn Jahren ab. Und da möchte ich Sie bitten, dass Sie diese Zahlen ebenfalls zu Protokoll nehmen, weil Sie die anderen Zahlen von dem Herrn Schmidt ja auch zu Protokoll genommen haben.

Vorsitzende: Gut, das werden wir sehen. Jetzt machen wir erst einmal eine Sitzungsunterbrechung. Für die Mitglieder des Umweltausschusses, die Auskunftspersonen und die Senatsvertreter steht im Bürgersaal ein kleiner Imbiss bereit. Wir treffen uns um 19.35 Uhr wieder hier, dann geht die Sitzung weiter.

(Sitzungsunterbrechung von 19:11 Uhr bis 19:36 Uhr)

Vorsitzende: Meine Damen und Herren, die Sitzung geht weiter. Ich bitte Sie, Platz zu nehmen. Die Nächsten auf der Redeliste sind Frau Dr. Schaal, Herr Dr. Dressel, Frau Stöver und danach Herr Bill. Frau Dr. Schaal, Sie haben das Wort.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich hätte jetzt einmal eine Frage an Herrn Schmidt. Hat es eigentlich in der letzten Zeit Verschiebungen bei der Auslastung oder bei der Benutzung der Bahnen gegeben, dass also eine Bahn einmal über Gebühr plötzlich mehr belastet wurde als andere? Gab es so etwas in den letzten zwei Jahren? Und wenn ja, warum gab es solche Verschiebungen, wenn sich das hier so wiedergeben lässt?

Dann habe ich aber noch andere Fragen, und zwar auch zu der ... Ich habe es so verstanden, Frau Schierhorn, dass so ein verändertes Anflugverfahren über der Bahn 23, also Richtung Duvenstedt, auch ausprobiert wurde. Ziehen Sie als Flugsicherung oder zieht der Flughafen oder wer auch immer aus diesem, ja, Ausprobieren oder diesen Versuchen irgendwelche Konsequenzen oder beobachten Sie das jetzt noch eine Weile und gibt es darüber einen Bericht, sodass man dann damit etwas anfangen könnte? Und welche Konsequenzen könnte das haben a) für Ihren Betrieb und b) dann also auch für die Anwohner sozusagen auf der Linie oder in dem Gebiet?

Dann habe ich noch eine Frage an Frau Schierhorn. Sie hatten vorhin gesagt, dass die Anflugverfahren nicht einfach zu ändern seien. Wer würde denn im Zweifelsfalle überhaupt Änderungen vornehmen können? Welche Rolle spielt also in dem Zusammenhang vielleicht auch die Lärmschutzkommission? Das würde mich auch noch interessieren.

Ja, und dann also noch eine weitere Frage an Herrn Schmidt. Es ist ja hier in diesem Hause auch schon wiederholt darüber diskutiert worden, dass die Verspätungsregelungen in Hamburg von einigen Airlines, sage ich einmal ungeschützt, auch ausgenutzt werden, sodass das sozusagen schon zur Regelflugzeit gehört, dass die Verspätungsregelungen ausgenutzt werden und dann sich vor allen Dingen Landungen in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr häufen. Wir konnten ja jetzt auch gerade wahrnehmen oder in der Zeitung lesen, dass sich gerade in der Zeit auch ein Rückgang ereignet hat. Das ist im Vergleich zum letzten Jahr, wenn ich das richtig im Kopf habe, 20 oder 30 Prozent zurückgegangen, die Flugbewegungen in dieser Zeit. Sie haben vorhin auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die es geben könnte, wenn man also dort interveniert. Dann frage ich doch einmal so: Warum ist es denn bei den 20 Prozent bei Ihnen gelungen, die Airlines zu überzeugen, dass sie also keine Verspätungen mehr einfliegen, sondern sich an die Regeln halten und nicht nach 23 Uhr aufschlagen hier, also landen, und warum geht das bei den anderen nicht? Kann man das vielleicht differenzieren, sodass man ...

Denn wir haben natürlich ein großes Interesse daran, wenn der Flughafen als innerstädtischer Flughafen hier akzeptiert werden soll, weiterhin akzeptiert werden soll, dann muss natürlich auch irgendwie erkennbar sein, dass man auf die Belange der Anlieger Rücksicht nimmt. Und gerade das Thema Lärm in der Nacht oder in den

sensiblen Randstunden ist ein großes Thema, sodass wir auch als SPD-Fraktion ein großes Interesse daran haben, dieses Miteinander zwischen Flughafen und den Anliegern, das sind ja immerhin 400.000 Menschen, die rund um den Flughafen wohnen, dass es da also ein gutes Verhältnis gibt.

Und, ja, vielleicht gerade, wenn wir bei dem Verhältnis sind, da gehören ja auch noch mehr Dinge dazu. Vielleicht kann Herr Schmidt auch darüber noch einmal erzählen, was tut eigentlich der Flughafen von sich aus, um sozusagen das Verhältnis zu den Anliegern auch zu verbessern.

Vorsitzende: So, bevor ich Herrn Schmidt das Wort erteile, ich bin Herrn Kapp noch eine Antwort schuldig. Ihre privaten Berechnungen oder Ihre eben angesprochenen Berechnungen können nicht Gegenstand des Protokolls werden, Sie können sie aber Frau Just von der Bürgerschaftskanzlei zur Verfügung stellen und alle Ausschussmitglieder werden diese dann erhalten.

Herr Schmidt, Sie haben das Wort.

Herr Schmidt: Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Verschiebungen der letzten zwei Jahre, Bauarbeiten auf der Bahn 05/23, das ist also die Bahn Langenhorn/Niendorf, schwierige Bauarbeiten, da wir gerade letztes Jahr auch eine Ertüchtigung des Tarpenbek-Tunnels unter der Bahn durch verbessern mussten, und insofern haben wir da eine längere Bauphase gehabt. Die Bahn war eingekürzt und insofern durch eine Störung der Bahn, die bis zur Betriebsschließung ging, auch ein längerer Zeitraum, ist die Innenstadt einfach stärker überflogen worden. Ich nannte vorhin schon die Zahl, fast 10.000 Bewegungen im Vergleich zu sonst 4.000, 5.000 oder einmal in einem sehr entlastenden Jahr für die Innenstadt 3.000 bis 4.000. Und insofern waren die Bauarbeiten jeweils in den Jahren der besondere Grund für die Mehrbelastung und damit auch für die vielen Beschwerden, die mehr registriert wurden bei der Umweltbehörde.

23 bis 24 Uhr als Verspätungszeit. Wir kommen von einer Zahl, die bei 800, 900 Bewegungen lag vor 4, 5 Jahren. Da gab es die Aktivitäten mit der BSU, der Landesluftfahrtbehörde und ... zugehend auf die Airlines, die Zeit vorzuverlegen. Bei einigen ist es uns gelungen, die haben dann ihre Umläufe umgestaltet, sodass sie mit ihrer Ankunftszeit nicht mehr kurz vor 23 Uhr lagen, um dann, natürlich, doch oft zu verspäten, sondern mit der Ankunftszeit auf 22.30 Uhr oder noch ein bisschen früher. Das heißt auch, dass Störungen innerhalb der Umläufe im Ausland, wie auch immer, nicht auftreten dürfen. Wir sind mittlerweile bei Umbrüchen an einem Flughafen bei einem Fluggerät, was hauptsächlich in Hamburg fliegt, A320, A321, bei Zeiten von etwa 25 Minuten. Das ist eine Umbruchzeit eines fliegenden Flugzeugs an einem Airport. Und insofern dürfen in einem derartigen System kaum Schwierigkeiten auftreten, um dann auch diese Zeiten einhalten zu können. Und insofern, einige Airlines konnten es, einige haben es vorverlegt, aber durch widrige Umstände, und insofern liegen wir heute bei gut 400 Bewegungen in dieser Verspätungszeit 23 bis 24 Uhr, konnten es durch Schwierigkeiten, die dann doch noch 'mal hier und da auftreten, nicht tun.

Und insofern mag ich eine Zahl nachschieben, dass in dieser Verspätungszeit ab 23 Uhr gute 50 Prozent in der ersten Viertelstunde liegen, also von 23 Uhr bis 23.15 Uhr. Wir sind an weiteren Gesprächen dran. Airlines, die zu uns neu kommen

– und vorhin wurden auch die Low Coster angesprochen, so auch easyJet –, werden darauf, ja, nicht gedrängt, aber schon gebeten, hier Flugbetriebszeiten einzuhalten und für die Tagzeit zu planen. Und gerade in der letzten Lärmschutzkommission hatten wir die Planungen von easyJet, die ja für den Sommer Ausweitungen für Hamburg planen, das ging durch die Medien, es werden in der Woche etwa 90 Landungen und 90 Starts sein, also 180 Flüge von easyJet. Das haben wir untersucht, und 15 Prozent dieser Flüge sind morgens zwischen 6 und 8 Uhr local time, 85 Prozent sind ganz normal über die Tageszeit verteilt und 15 Prozent wiederum aus den Landungen werden abends bis 22.15 Uhr geführt werden. Also aus der Tageszeit heraus ab 22 Uhr bis 22.15, 22.30 Uhr werden etwa 15 Prozent Bewegungen stattfinden. Da sagen wir, und so haben wir es auch in der Lärmschutzkommission besprochen, 85 Prozent über die Tageszeit ist schon gut. Wir sind auch an easyJet dran. Und so haben wir die Gespräche mit allen Airlines und gerade bei den Planungen im Vorwege eher auf Betriebszeiten besonders achtzugeben. Herzlichen Dank.

Vorsitzende: Frau Schierhorn, Sie waren auch noch angesprochen.

Frau Schierhorn: Ja, zu der Frage des Probebetriebs, zu den Sichtanflügen, oder den Kurzanflügen sind es ja vielmehr, wir haben das über diesen Probebetrieb sozusagen im Dezember auf der Fluglärmschutzkommission vorgestellt und haben da aber noch keine Empfehlung formuliert, wohl wissend, dass heute diese Sitzung stattfindet. Wir wollten da weder dem einen noch dem anderen vorgreifen. Aus meiner Sicht muss ich sagen, ich halte das für durchführbar und auch für umsetzbar, das, was wir da gemacht haben, dass wir eben diesen Eindrehpunkt von 4 Meilen auf 7 Meilen verlegt haben. Wir haben auch keinen negativen Einfluss auf die Kapazität festgestellt, sodass ich auch im Moment davon ausgehe, nach den Gesprächen mit dem Flughafen, dass der Flughafen da durchaus mitgehen würde. Meine Empfehlung oder mein Vorschlag wäre, da durchaus die Lärmschutzkommission mit einzubeziehen – das sind nun die Interessenvertreter der Bürgerinnen und Bürger, die hier betroffen sind – und das gemeinsam auszuarbeiten oder gemeinsam zu diskutieren.

Ich hatte vorhin schon eingangs gesagt, dass für mich damit eine Grundsatzdiskussion verbunden ist und dass es weniger die Kapazität – ich habe vorhin auch gesagt, wir können das Ganze auch komplett abschaffen – aber die Grundsatzfrage ist damit verbunden, ob ich Fluglärm grundsätzlich streuen möchte, und das ist das, was wir heute tun, nämlich über den Bereich von 4 bis ca. 12 nautische Meilen, und damit haben wir viele Betroffene mit, ich sage jetzt einmal in Anführungsstrichen, wenig Fluglärm, oder möchte ich das verbieten und den kompletten Verkehr auf den Bereich rund von 12 bis 14 Meilen schieben. Dann habe ich viele Menschen, die dann gar nicht mehr betroffen sind, habe aber sicherlich auch dann Bereiche, die dann erheblich mehr betroffen sind als heute. Ich möchte zu Bedenken eben, dass es auch Bereiche sind, die außerhalb des Stadtgebiets Hamburg liegen. Das muss man alles sich anschauen, das muss man diskutieren, und das ist eine Grundsatzfrage, die wir als DFS sicherlich nicht treffen oder entscheiden werden. Von daher meine Empfehlung, das Ganze noch einmal in die Fluglärmschutzkommission zu geben. Der Herr Schmidt und ich sind da sicherlich bereit, eine Empfehlung auch zu formulieren im Vorfeld, aber da gehört das Thema sicherlich hin.

Da schließt sich gleich die nächste Frage von Ihnen an, wie ist das mit Änderungen von Flugverfahren, wer initiiert das und Ähnliches. Das wäre bei diesen Sicht- und Kurzanflügen genau das Gleiche, wenn man sich da auf ein Vorgehen einigt, müsste das eben als Verfahren im deutschen Luftfahrthandbuch niedergeschrieben werden. Da muss man im Prinzip in Absprache mit der Landesluftfahrtbehörde hier, mit der BWVI, das entsprechend in dieses Werk einbringen. Wenn sich da alle einig sind, dann ist das auch schnell geschehen.

Das Gleiche ist eben mit sämtlichen Änderungen von Flugverfahren. Das muss einerseits ja erarbeitet werden, da ist die DFS im Lied, sozusagen, da haben wir einen Zentralbereich in unserer Unternehmenszentrale, der das tut, die ressourcentechnisch da sehr begrenzt sind sicherlich auch und mit ihren Ressourcen zu 99 Prozent in Frankfurt auch eingesetzt sind, was nicht heißen soll, dass man sich nicht auch ein Thema hier aus Hamburg annehmen würde. Ich will damit nur sagen, das ist nicht von heute auf morgen gemacht, sozusagen, sondern das muss man entsprechend da einbringen und die Kollegen dann da frühzeitig mit einbinden.

Bei sämtlichen Flugverfahren, auch bei Änderungen, ist dann die Fluglärmschutzkommission hinzuzuziehen, die dann beratend da tätig wird. Von daher geht das dann wieder den gleichen Weg, den ich vorhin bei den kurzen Sichtenflügen geschildert habe.

Vorsitzende: Herr Schmitt mit einer Ergänzung.

Herr Schmidt: Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe eine Frage von Frau Dr. Schaal missachtet. Pardon. Und zwar die Frage, was können wir als Verbesserung noch für die Anwohner tun. Einmal sind wir jetzt im laufenden Schallschutzprogramm, da sind wir gut dabei. Wir haben in Hamburg eine Hamburgensie, nämlich, dass wir hier dieses Schallschutzprogramm als Rundumsorglos-Paket für die Anwohner, die Anspruch haben, durchführen. Wir haben uns der Warteschlangenbildung und der kurzen Wege auf dem Flughafenrollverkehr ... haben wir uns als Ziel gesteckt, damit gerade für die nahe Nachbarschaft hier weniger Bodenlärm stattfindet. Und wir denken, dass wir durch Direktkontakte zu Lufthansa für die nächsten Jahre, nämlich beginnend mit 2015, auch versuchen werden, den A320neo, den ja Lufthansa einführen will und wird – die Bestellungen werden nächstens ausgeliefert –, diese Flugzeugmuster auch nach Hamburg zu kriegen, nämlich auf der Rennstrecke, so ist allgemein diese Strecke Frankfurt-Hamburg bekannt, auch tatsächlich, dass Lufthansa sie fliegt, damit wir hier in Hamburg von dem neo auch gleich zu Anfang mit profitieren.

Und so werden wir mit Sicherheit auch an die anderen Airlines rangehen – es sind neue Flottenbestellungen da und neue Flugzeugmusterbestellungen –, dass wir in der Tat durch unsere Lage hier in Hamburg, und das ist auch den Airlines bewusst, hier die neuen Flugzeugmuster dann mit den neuen Triebwerken auch bekommen. Und das sind ein paar kleine Maßnahmen, die wir uns gut vorstellen können. Und nicht nur vorstellen können, sondern wo wir sicherlich aktiv sein werden, um hier eine Verbesserung auch für die direkte Nachbarschaft zu bekommen. Herzlichen Dank.

Vorsitzende: Frau Dr. Schaal mit einer Nachfrage.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, erst einmal vielen Dank an Herrn Schmidt für die Ergänzung noch. Und jetzt hätte ich aber auch noch eine Nachfrage an Frau Schierhorn. Sie haben ja zu Recht gesagt, dass die Auswirkungen von neuen Anflugverfahren sich auch möglicherweise außerhalb der Grenzen Hamburgs abspielen, Sie haben auch verwiesen auf die Fluglärmschutzkommission, aber gerade ist die Fluglärmschutzkommission ja ein Gremium, wo die Gemeinden, die ringsherum um Hamburg liegen, auch vertreten sind. Ist denn sozusagen die Änderung in dem Gebiet, das durch den gesamten ... durch die Mitgliedschaft in der Fluglärmschutzkommission abgedeckt ist oder ist das sozusagen noch weiter draußen?

Vorsitzende: Herr Schmidt.

Herr Schmidt: Nein, Ahrensburg ... doch, Ahrensburg ist noch mit drin, aber weiter außerhalb, Bargteheide und dergleichen, ist nicht vertreten in der Lärmschutzkommission. Wir haben dort einmal eine ausführliche Diskussion darüber gehabt. Und da dieser Außenbereich unter 50 dBA mit Luftpegel liegt, gab es einmal die Entscheidung, diejenigen, die eine Betroffenheit über 50 dBA haben, auch als örtliche Vertretung mit in die Lärmschutzkommission zu nehmen. Und diejenigen, die also darunter liegen, um überhaupt einmal einen Grenzwert zu haben, so darf ich den einfach einmal nennen, werden nicht zusätzlich auch noch Mitglied in der Lärmschutzkommission. Und insofern, der weitere Außenbereich wäre dann nicht vertreten, alles, was dort näher dran ist, ja.

Vorsitzende: Frau Dr. Schaal noch einmal.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, gibt es dann für solche Gemeinden, die nicht in der Lärmschutzkommission von Hamburg vertreten sind, ein förmliches Verfahren, das bei Änderung von Anflugverfahren beachtet werden muss oder durchlaufen werden muss?

Vorsitzende: Herr Schmidt.

Herr Schmidt: Negativ, mir nicht bekannt. Außer über das Land Schleswig-Holstein oder über Hamburg im direkten Zugriff. Aber so automatisch, nein.

Vorsitzende: So, jetzt habe ich noch vier auf der Redeliste, Herr Dr. Dressel, Frau Stöver, Herr Bill, habe ich gesehen, Herr Thering. Frau Walberg erhält sozusagen außerhalb der Regel die Möglichkeit, hier, ganz kurz bitte, etwas zu sagen.

Frau Walberg: Versprochen, ganz kurz. Können Sie mich so hören? Ich habe nur zwei Fragen. Geht das so hier? Ach so, ja. Und zwar die eine Frage an Frau Schierhorn, die sagt, dass, wenn eine Einfädelung oben bei Bargteheide, so 10 bis 12 nautische Meilen oder noch mehr Meilen, stattfinden würde, das wäre nur eine Lärmumverteilung. Ich stelle mir vor, Bargteheide mit 10 oder 12 nautischen Meilen entfernt vom Aufsetzpunkt liegt doch wesentlich höher. Und dann könnte es doch nicht so laut sein wie 6 Meilen näher zum Flughafen hin bei nur 2.000 Fuß. Das wäre die eine Frage.

Die nächste Frage. Sie sagen, es ist absolut legitim ... Oder andersrum fange ich einmal an. Wir freuen uns natürlich, dass Sie sagen, das Einfädeln von 4 nautischen Meilen erhöhen Sie nun auf 7 nautische Meilen, Sie probieren es zumindest, da jubelt mein Herz und ich denke, wunderbar, das freut mich natürlich sehr. Aber ich lese in Vorbereitung auf diese Sitzung, im 193. oder 194. Protokoll der FLSK-Sitzung, dass ab 9 nautische Meilen zwingend geradeaus geflogen werden soll und keine Kurven mehr geflogen werden dürfen. Sie sagen, es ist absolut legitim, sich niedriger einzufädeln. Wo steht das oder wo können wir das finden?

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Walberg. Jetzt hat Herr Dr. Dressel das Wort.

(Zwischenruf Abg. Dr. Andreas Dressel)

– Herr Dr. Dressel hat mir signalisiert, dass er Ihre Fragen aufgreift und dann jetzt die Expertinnen und Experten dazu antworten.

(Zwischenrufe)

Frau Schierhorn.

Frau Schierhorn: So, Entschuldigung, ich musste mich gerade sammeln. Ich nehme die letzte Frage auf, dass Sie offensichtlich im Protokoll der Lärmschutzkommission gelesen haben, dass die letzten 9 Meilen geradeaus geflogen werden sollen. Die 193. Sitzung der Fluglärmschutzkommission dürfte schon etliche Jahre zurückliegen, wir sind, glaube ich, gerade bei der zweihundert...

(Zwischenruf: Elf!)

207., 211. oder irgendwie so etwas. Und da nur vier im Jahr stattfinden, liegt das auch weit vor meiner Zeit. Ich kann nur mutmaßen, in welchem Zusammenhang das damals so gesagt wurde. Und zwar ist es so, dass in einem Standardanflugverfahren es tatsächlich so ist, dass die letzten 9 Meilen im kontinuierlichen Sinkflug geradeaus stattfinden. Das heißt, ein Standardanflug hat eine Länge von 10 nautischen Meilen. Die erste Meile von 10 Meilen bis 9 Meilen sozusagen findet in 3.000 Fuß statt, geradeaus im Horizontalflug, und dann wird der Sinkflug begonnen, konstant geradeaus bis zum Aufsetzpunkt. Das heißt nicht, dass man nicht von einem Standardverfahren auch abweichen könnte, wenn es denn erlaubt ist und wenn es auch Sinn macht und alle Beteiligten damit einverstanden sind. Da ich jetzt nicht weiß, in welchem Zusammenhang das damals geschildert wurde, kann ich dazu auch nicht mehr sagen.

Ihre Frage zur Anflughöhe: Richtig ist, dass bei 10 Meilen bis 12 Meilen die Luftfahrzeuge bei dann circa 3.000 Fuß auf den Endanflug gedreht werden, wobei heute bei einem Aufsetzpunkt von 4 Meilen eben diese 2.000 Fuß als Minimum vorgeschrieben sind, wenn wir von 7 nautischen Meilen reden, dann sind wir ungefähr bei 2.300 Fuß. Natürlich sind die Luftfahrzeuge da höher, aber sie fangen bei diesen 10 nautischen Meilen ihren Anflug an und werden kontinuierlich sinken. Das heißt, wenn heute ein Luftfahrzeug bei 7 Meilen in 2.300 Fuß ist, wird es auch, wenn er den Anflug bei 10 Meilen begonnen hat, in Zukunft bei 7 Meilen in 2.300 Fuß sein. Und das heißt jetzt noch einmal für die Walddörfer oder für Duvenstedt, Duvenstedt liegt querab von circa 6 nautischen Meilen. Heute kommen die

Luftfahrzeuge da in mindestens 2.000 Fuß vorbei und sie werden in der Zukunft, wenn das Luftfahrzeug den Anflug bei 10 Meilen beginnt, dort in genau dieser selben Höhe vorbeikommen, das heißt, für Sie jetzt direkt wird sich da keine Änderung ergeben. Das heißt, die Menschen rund um den Endanflug sind dadurch ganz genauso belastet. Wenn man tatsächlich alle Anflüge auf den Punkt rund um 10 Meilen bis 12 Meilen konzentriert, dann entsteht da aus meiner Sicht sehr wohl eine Mehrbelastung, weil die Luftfahrzeuge da zwar höher sind, aber wir dann ja eine erheblich höhere Anzahl von Luftfahrzeugen dort herfliegen lassen. Also ich wollte das eigentlich auch nur zu bedenken geben, dass, wenn man die Sichtanflüge abschafft, das ein Sachverhalt ist, den man sich dann sehr wohl vor Augen zu führen hat. Wie der dann zu bewerten ist, das möchte ich jetzt allein an dieser Stelle nicht tun.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Schierhorn. Das Wort hat jetzt Herr Dr. Dressel. Ihnen wird folgen Frau Stöver. Herr Dr. Dressel, Sie haben das Wort.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Vielen Dank. Genau da wollte ich noch einmal anknüpfen. In der Tat wäre das ja etwas, was dann auch, sage ich einmal, in einer Fluglärmschutzkommission auch abzustimmen ist. Da sind wir hier nun nicht allein auf der Welt, sondern das wäre etwas, was, wenn ich hier das jetzt auch richtig verstanden habe, in diesem Luftfahrthandbuch geregelt wäre, wo aber jeweils das das nicht das Luftfahrtbundesamt macht, sondern das jeweilige Bundesland sozusagen, die Landesluftfahrtbehörde dann gemeinsam mit der Fluglärmschutzkommission. Wenn ich das alles falsch gesagt habe, müssen Sie es sonst noch einmal korrigieren, einfach nur, dass wir ungefähr technisch, wie die Abläufe wären, wenn wir uns hier interfraktionell einem Petitum dazu nähern wollten, dass wir ungefähr wissen, in welche Richtung das formuliert wäre. Das wäre der eine Punkt.

Der andere Punkt ist, verschiedentlich in den Anträgen war ja noch die Rede von den Bundesratsinitiativen aus Rheinland-Pfalz, Hessen und Brandenburg, die ja sozusagen abstrakt ganz viele Fragestellungen beinhalten, was jetzt im Luftverkehrsgesetz geändert werden müsste. Was mich dabei interessiert ist, welche Auswirkungen ... insofern ist es gut, dass wir Herrn Eberle hier auch haben, der so ein bisschen den bundesweiten Blick auch noch einmal mit reinbringen kann, was wäre denn das nach Ihrer Einschätzung, was hätte das denn für Hamburg für Konsequenzen? Also wenn die Bundesratsinitiativen Gesetz werden würden, was hätte denn das für unsere Hamburger Gegebenheiten für Konsequenzen? Vielleicht können auch andere hier in der Runde noch etwas dazu sagen? Denn es wird ja in einem Antrag gefordert, dass wir uns den Initiativen anschließen. Und dazu würden wir natürlich gerne einmal wissen, was denn das eigentlich für Hamburg bedeuten würde. Das war der zweite Punkt.

Und der dritte, auch vielleicht noch ein bisschen an Herrn Eberle, ob sozusagen auch aus Ihrer Erfahrung Rhein-Main dort auch noch weitere Gesichtspunkte sind, die aus diesen Bemühungen, die ja jetzt auch gerade aktuell in dem neuen Schwarz-Grünen Koalitionsvertrag im Lande Hessen zustande gekommen sind, die sich auch auf den Rhein-Main-Airport beziehen, ob da noch irgendwas ist, was wir für unsere Überlegungen hier noch einmal nutzbar machen können, wobei man sicher sagen muss, der Leidensdruck am Rhein-Main-Airport ist vermutlich noch etwas höher als

bei uns, wenn wir einmal ehrlich sind, angesichts der Zahl von Flugbewegungen. Also da die Frage an Sie.

Vorsitzende: Ja, zuerst war Herr Eberle angesprochen. Sie haben das Wort.

Herr Dr. Eberle: Danke schön. Also die Bundesratsinitiative besteht aus fünf Teilen. Beteiligung Umweltbundesamt lasse ich außen vor, Kunstflüge lasse ich außen vor. Was, glaube ich, auf jeden Fall positiv sein würde, ist die Bürgerbeteiligung, transparentes Verfahren bei der Festlegung von Routen. Da habe ich noch keine ... Gegenwind kommt da nur, weil die Verfahren ... die Regelungen zu kompliziert sind, aber das ist das Handwerkliche. Im Prinzip besteht da breiter Konsens, dass man Bürgerbeteiligung will, Beteiligung der Kommunen, Träger öffentlicher Belange. Davon hat auch Hamburg etwas.

Wo ich auch große Übereinstimmung zwischen den bisherigen Anträgen sehe, ist die Verpflichtung der Luftfahrtbehörden und der Flugsicherung zum Lärmschutz. Das wurde gerade heute sehr deutlich. Ganz vorne steht unbestritten die Sicherheit und danach kommen Fragen des Lärmschutzes, der Verkehrskapazität, flüssiger Verkehr, preisgünstiger Luftverkehr. Da gibt es bisher nur interne Regelungen bei der Flugsicherung. Die sagen, okay, nachts ist bei uns Lärm ganz vorne, aber auch das machen sie freiwillig. Und am Tag, wenn der Flieger länger fliegen soll, das kostet mehr Kerosin, da spielt Lärm keine Rolle mehr. Da ist eigentlich allen Bundesratsinitiativen gemeinsam, dass hier eine gesetzliche Verpflichtung kommen soll. Und die DFS und die Behörden müssen dann gucken, können sie für den Lärm mehr machen. Da gibt es zwischen den einzelnen Initiativen Unterschiede.

Die baden-württembergisch/rheinland-pfälzische ist abschließender. Wir brauchen keine Verordnungsermächtigung. Da sehen wir Gefahren, dass unbestimmte Rechtsbegriffe anders ausgelegt werden können. Und bei uns auch in Brandenburg ist der Schutz der Nachtruhe explizit drin. Das ist etwas anderes wie während der Nachtzeit. Und wir möchten den Lärmschutz berücksichtigen statt hinwirken, das ist noch einmal eine Stufe drüber. Das heißt, es gibt zwischen den Initiativen in dem Punkt Unterschiede. Deutlich am meisten Lärmschutz hat auch der 29 b in der Fassung von Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg. Was sehr interessant ist, ist dieser Vorschlag für 10 a, für Flugroutenneufestsetzungen und wesentliche Änderungen, dass da das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherheit eine vertiefte Prüfung machen soll, die eine ähnliche Prüftiefe wie beim Planfeststellungsverfahren hat. Das hätte viele Probleme in Berlin verhindert und führt insgesamt zu mehr Rechtssicherheit. Also wenn Sie in Hamburg ganz neue Routen machen, lärmmäßig deutlich ändern, dann müsste man eigentlich auch hier von mehr Rechtssicherheit profitieren können. Aber das ist ein Teil, würde ich einmal sagen, der ist am ambitioniertesten bei uns in der Initiative, 29 b, schon der würde für Hamburg viel bringen, und aus unserer Sicht natürlich in einer möglichst sauberen Formulierung möglichst wenig Möglichkeiten, den Lärmschutz aufzuweichen.

Vorsitzende: Herr Dr. Dressel.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Jetzt, okay, weil es jetzt gerade an der Stelle so gut passt, direkt dazu?

Herr Dr. Eberle: (...) noch mehr Fragen gehabt, aber dann ...

Abg. Dr. Andreas Dressel: Nein, nur konkret dazu, was heißt denn dann da Bürgerbeteiligung? Also an wen, wird das irgendwie öffentlich ausgelegt, gibt es da eine öffentliche Versammlung wie hier und dann würde so eine Flugroutenänderung als Idee vorgestellt und alle können dann Einwendungen erheben? Also läuft das dann wie so bei einem normalen Planfeststellungsverfahren mit Anhörung oder wie hätte man sich Bürgerbeteiligung dann vorzustellen?

Herr Dr. Eberle: Also da besteht Abstimmungsbedarf auf Fachebene. Der bisherige rheinland-pfälzische Vorschlag oder aus Baden-Württemberg auch, ist exakt das Planfeststellungsverfahren, dieses formale Vorgehen. Das ist relativ aufwendig. Man kann sich darüber unterhalten, ob man unterscheidet zwischen dem Bereich innerhalb der Lärmschutzzone nach Fluglärmsgesetz, also hochbetroffen und außerhalb. Man könnte sagen, man beteiligt alle Kommunen, Träger öffentlicher Belange, innerhalb und außerhalb, deren Belange berührt sind, also auch außerhalb, wo noch Lärm da ist, ja? Aber auch weniger und Bürgerbeteiligung, hat Brandenburg vorgeschlagen, nur die Bürger zu beteiligen, die innerhalb der Lärmschutzzonen liegen, also der hochbelasteten. Was man braucht oder was wir vorschlagen würden, wäre eine Vor-Ort-Veranstaltung, die Behörden stellen die Unterlagen, die notwendigen Informationen allen zur Verfügung und geben die Möglichkeit (?) der Erörterung. Das wäre sozusagen ein Verfahren ... (?) ... abgespeckt etwas. Das müsste es eigentlich auch tun. Und das wäre maximale Transparenz, ohne das Verfahren zu überfrachten. Da stelle ich mir schon Kompromissmöglichkeiten vor.

Dann hatten Sie gefragt, was man aus Frankfurt noch mitnehmen kann. Da wird vieles ausprobiert, ein ganzes Bündel. Im Koalitionsvertrag stehen Lärmobergrenzen drin. Darüber sprach ich ja vorher schon einmal. Das ist meines Erachtens das zentrale Instrument, um überhaupt Lärm Herr zu werden. Überall da, wo wir Lärmobergrenzen haben, beim Neubau von Straßen, von Eisenbahnen, 16. BImSchV, Bundesemissionsschutzgesetz haben wir relativ wenig Lärmprobleme. Beim Fluglärm haben wir nur das Fluglärmsgesetz mit Lärmgrenzwerten. Das sind aber keine Lärmgrenzwerte, die lösen nur Schallschutz aus und Bauverbote. Das sind keine Werte in dem Sinne, du sollst nicht lauter fliegen. Wenn man Lärmobergrenzen definiert in Flughafennähe und das muss man so geschickt machen, dass es einhaltbar ist, dann kann uns das voranbringen. Dann haben alle Beteiligten einen Antrieb, einen Anreiz, Lärmdämpfung (?) zu realisieren. Das ist ein komplizierter Prozess. Technologie wird angetrieben. Das will man in Hessen ausprobieren. Ich bin da sehr gespannt, auf was man sich da einigt.

Die zweite Geschichte wurde ja angesprochen, die DFS kann nicht entscheiden, ob man Fluglärm streuen soll oder bündeln. Das ist eine Grundsatzentscheidung. Das ist in der Tat wahr. Ich ziehe einmal einen ein bisschen abstrusen Vergleich: Sie haben Straßenverkehr auf einer Hauptverkehrsstraße und drum herum sind lauter Wohnstraßen. Niemand käme auf die Idee, die Autos gleichmäßig über alle Wohnstraßen zu verteilen, da hätten sie nämlich nirgends eine Entlastung, sondern Sie hätten alles verlärm. Beim Fluglärm, wenn Sie sagen, die Flieger gleichmäßig verteilen, geht es so in diese Richtung. Also in Dezibel gesprochen, bin ich klarer Anhänger für Lärmbündelung. Es ist natürlich auch nicht schön, wenn immer die Gleichen betroffen sind. In Frankfurt probiert man das jetzt aus, man hat ja verschiedene Landebahnen, Startbahnen. Die braucht man nicht immer mit voller Kapazität und da, wo man sie nicht immer braucht, dann gibt man tageweise oder

wochenweise den Verkehr nur auf eine Bahn. Und dann ist auf dem Rest der Abflug- und Anflugrouten Ruhe. Und das kommuniziert man vorher. So kann das funktionieren. Also Lärm bündeln meinerwegen abwechselnd. Man kann drüber spekulieren, ob das etwas bringt.

In Frankfurt läuft die NORAH-Studie und ein Teil dieser Studie ist auch, genau zu untersuchen, wie diese Maßnahmen bei den Leuten wirklich ankommen. Nach meinen Informationen soll es da 2016 Ergebnisse geben. Ansonsten, es werden, ich weiß nicht, Bündel, das sind 20 verschiedene Maßnahmen, wird alles ausprobiert, das sind, ja, klar, lärmabhängige

(Zwischenruf)

– Entgelte, da ist Frankfurt relativ führend, lärmarme Start- und Landeverfahren werden probiert. Wo man auch einen Blick darauf haben müsste, ist GBAS, GBAS-Systeme für neue Flugzeuge „Curved Approach“, da kann man ja um einzelne Häuser irgendwann einmal rumfliegen, wenn es die Navigationsanlage am Flughafen hergibt oder wenn es die Flugzeuge hergeben. Das ist so perspektivisch. Aber diese Lärmobergrenzen würde ich einmal gucken. Da sind Sie in Hamburg ... Ihr Lärmkontingent ist weit weg von der Gegenwart. Meines Erachtens kann man damit zwar zeigen, dass es relativ leise ist, aber es ist kein Steuerungsinstrument mehr. Das kann man nacharbeiten. Da gibt es dann komplizierte Verfahren, einfache Verfahren, einfach ist nicht immer besser. Ja.

(Zwischenruf: Wegen der Spitzenwerte.)

Also in Frankfurt gibt es den Frankfurter Fluglärmindex zweigeteilt, einmal für den Tag und einmal für die Nacht. Der Index funktioniert immer gleich, Sie messen den Lärm oder berechnen ihn, das kann Leq sein, kann Spitzenpegel sein. Sie haben eine Bevölkerungsdichte, sie verschneiden die Physik mit der Bevölkerungsdichte und dann gibt es Lärmdeckungskurven, die heißen dann, auf der x-Achse haben Sie Ihren Lärmwert und auf der y-Achse Ihre Wirkung, Belästigung, Schlafstörungen. Je mehr Lärm, desto mehr die Wirkung, das heißt, die Kurve geht nach oben. Also diese drei Teile nehmen Sie und dann können Sie ausrechnen, was Ihr Flugzeug so macht.

Und am Tag heißt der Index ... geht er auf Belästigung, dann nimmt man den Mittelungspegel und die Dosiswirkungsfunktion für die Belästigung und bekommt dann heraus, wie viele Personen statistisch gesehen sehr gestört, sehr belästigt sind. Das kann man dann für die einzelnen Gemeinden machen und so haben Sie bei einer gegebenen Lärmsituation für jeden Ortsteil, für jede Stadt einen Wert, der Ihnen angibt, wie viel Personen dort belästigt sind. Das ist eine Möglichkeit der Lärmobergrenze. In der Nacht sieht das so aus, dann nimmt man die Zahl der Aufwachreaktionen und da geht man über den Einzelschallpegel, weil vom Einzelschallpegel gibt es die Aufwachreaktion ...

(Abg. Dr. Andreas Dressel: Wie misst man die Aufwachreaktion?)

– Die wird nicht gemessen, da gibt es Studien zu, die besagen, bei einem Einzelschallpegel von x dB ist Ihre Aufwachwahrscheinlichkeit y Prozent. Also das ist diese Dosiswirkungsfunktion. Und die Einzelschallpegel kann man berechnen oder

messen und dann hat man orts aufgelöst lokale Lärmindizes und die kann man als Lärmobergrenze definieren, ja.

Vorsitzende: Herr Dr. Oliva, wollten Sie das ergänzen?

Herr Dr. Oliva: Ich habe selber einen solchen Index konstruieren helfen in Zürich. Und der größte Effekt, wie Fluglärm erhöht wird, ist das Bevölkerungswachstum, ist dann Unsinn. Also, man hat den Index gar nicht kontrolliert, nicht einen stabilen Index konstruiert, das heißt, jedes Jahr müsste er neu festgesetzt werden, was zu tun ist, wie zu interpretieren ist. Also nicht machbar.

Diese Studien, die genannt worden sind zum Thema Aufwachreaktionen: Ich empfehle niemals, einfach diese Studienergebnisse zu betrachten, sondern man muss schon auch für die Region spezifisch das genauer betrachten. Weil, so eine der berühmten Studien zeigt zum Beispiel Aufwachreaktionen unter der Bedingung, dass auch Militärfluglärm gestartet wird und gelandet wird. Soll man das einfach übertragen auf Hamburg? Oder die Reaktionen sind gar nicht so groß. Und sie sind dann groß, weil wirklich die ganze Nacht geflogen wird. Und das lässt sich nicht übertragen auf jetzt Flughäfen, wo eine Nachtruhepause besteht. Das noch als Ergänzung.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Locher.

Herr Locher: Ja, ich würde gerne noch einmal kurz auf die „Curved Approaches“ eingehen beziehungsweise den Maßnahmenkatalog aus Frankfurt. Der war relativ langwierig in der Erstellung, man braucht sicher auch noch viel Zeit rauszufinden, ob es jetzt wirklich hilfreich war oder hilfreich ist oder nicht, aber diese Einzelmaßnahmen, beispielsweise „Curved Approaches“ machen nur dann Sinn, wenn es um weniger besiedeltes Gebiet sich handelt. Nur dann macht es Sinn, dass ich von meiner Flugroute abweiche. Das ist beispielsweise in Hannover der Fall. Da ist die Besiedelung sehr, sehr dünn, wenn man Richtung Osten schaut. Insofern kann man das da recht gut umsetzen. Aber je näher ich an den Flughafen rankomme, desto weniger macht es Sinn. Plus, es kommt noch dazu, dass der Pilot an einem gewissen Punkt, ab dem er geradeaus fliegen will, nicht dran vorbei zu bringen ist. Also wir müssen aus Flugsicherheitsgründen eine gewisse Länge an Endanflug, der geradeaus ist, fliegen. Insofern „Curved Approaches“ jetzt einfach, weil es in Frankfurt gemacht wird, hier auf Hamburg zu übertragen, sehe ich, ehrlich gesagt, recht kritisch.

Vorsitzende: Herr Schmidt.

Herr Schmidt: Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Ganz kurz auf die Rechtssicherheit, von Herrn Eberle, soll hergestellt werden, das waren Ihre Fragen, Herr Dr. Dressel, es geht um die Flugrouten und Flugverfahren. Und wenn die in eine Art Planfeststellungsverfahren gegossen werden, ich will nicht von Planfeststellungsverfahren und Planfeststellungsbeschluss sprechen, sondern, Herr Eberle sprach selber von einer Art Planfeststellungsverfahren unter dem Gesichtspunkt der größeren Bürgerbeteiligung und der Rechtssicherheit, dann werden Änderungen, auch wenn sie gut gemeint sind, später entweder a) ganz, ganz lange Verfahrenswege haben oder b) gar nicht machbar sein, weil die beklagt werden. Wir stellen uns einfach einmal für uns, für die jetzige Diskussion Walddörfer

und was wir heute Abend besprochen haben, Verfahrensänderungen vor in der Höhe, das sind Flugverfahren, oder auch die Verteilung im Raum, ob kurze oder lange Anflüge, wie auch immer. Wenn das bisherige System in einem Planfeststellungsverfahren mit Beschluss oder einem ähnlichen festgelegt gewesen wäre oder festliegen würde, dann wäre eine Änderung einmal eben über die Lärmschutzkommission mit Lärmwerten, mit einer Lärmbetrachtung, mit Einbezug der Behörden, mit Einbezug der Öffentlichkeit über die Lärmschutzkommission, denn da drin sind die Kommunen vertreten und die Bürger im Prinzip über ihre Ombudsmänner vertreten, dann wäre das nicht möglich. Und insofern von unserer Seite aus, die Flugrouten und Flugverfahren über eine derartige Gesetzesinitiative hineinzunehmen, nein.

Herr Locher war eben schon kurz darauf eingegangen, auf den Endanflug und insofern auch auf Herrn Eberle über GBAS einmal eben Häuser umfliegen, nein. Wenn wir im Endanteil sind, dann ist es zur Stabilisierung des Flugzeugs der Endanteil. Und da wird ganz bestimmt nicht mehr kurvig geflogen. Und insofern GBAS, „Curved Approaches“, in gewisser Weise im Fernfeld ja. Frankfurt hat ganz andere Voraussetzungen mit vier Bahnen, die haben ein ganz anderes Umfeld, die haben ganz andere Flugzeugmuster, nämlich die Wide Bodys und, und, und, wo die sehr viel versuchen. Und insofern Hamburg begrenzt, nein. Herzlichen Dank.

(Abg. Dr. Monika Schaal: Was sind Wide Bodys?)

– Wide Bodys sind 747 400, A 340, also die Großen, ja.

Vorsitzende: Herr Dr. Dressel, alles beantwortet?

Abg. Dr. Andreas Dressel: Ja.

Vorsitzende: Gut. Dann habe ich jetzt auf der Redeliste Frau Stöver, Herrn Bill und Herrn Thering. Frau Stöver hat das Wort.

Abg. Birgit Stöver: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine Meldung ist schon einige Zeit her. Mittlerweile sind wir vielleicht in der Diskussion etwas weiter. Dann, zu dem Zeitpunkt, hatte ich das Gefühl, dass man doch noch einmal auf die EU-Umgebungslärmrichtlinie hinweisen sollte. Ich tut das jetzt hiermit trotzdem, denn mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie haben wir ja erstmalig eine Möglichkeit, Lärmreduzierungen durchzuführen. Vorher war das ja auch von der Gesetzeslage her gar nicht möglich. Und ich denke, wir haben auch eine Verpflichtung dazu, die Umsetzung dieser Umgebungslärmrichtlinie zu starten. Wir haben hier im Ausschuss schon viel über Straße und Schiene gesprochen. Wir sprechen erstmalig über Fluglärm und ich denke, dass das eben halt trotzdem auch einen großen Teil einnimmt, denn bei der Bürgerbeteiligung, die wir ja auch vor einigen Jahren hatten, ist auch immer der Bereich Fluglärm angesprochen worden als großer Bereich. Damals haben wir immer gesagt, das machen wir noch einmal separat. Da sind wir jetzt, glaube ich, an der Stelle angelangt.

Herr Eberle hat ja schon vorhin so nett gesagt, es gibt keine Patentrezepte, deswegen komme ich auch gern noch einmal konkret auf Vorschläge oder Maßnahmen, die für Hamburg zutreffend sind. In der letzten halben Stunde sind wir deutlich konkreter geworden als, wie gesagt, zu dem Zeitpunkt meiner Wortmeldung.

Und trotzdem habe ich vielleicht doch noch einmal an Frau Schierhorn die Frage, Sie hatten im Eingangsstatement gesagt, Sie ständen für Fragen bereit, die wirklich konkrete Vorschläge angehen. Und da würde ich Sie vielleicht tatsächlich noch einmal fragen, welche konkreten Vorschläge Sie noch hier vorbringen wollten, die Sie für Hamburg als Herrin der Flugsicherheit ausführen oder ausprobieren wollen, denn das habe ich auch verstanden, dass es hier um Maßnahmen geht, die man eben halt doch auf Hamburg beziehen muss. Zwar haben wir sehr viel über Frankfurt, wir haben auch über Hannover gesprochen, die scheinbar sehr große Anstrengungen unternehmen. Und Frau Schierhorn, ehrlich gesagt, die Anstrengungen, die würde ich gerne mir für Hamburg auch wünschen und hätte von Ihnen gerne noch einmal konkrete Vorschläge.

Und dann vielleicht noch einmal an Herrn Dr. Oliva, der ja wirklich sich mit dem Thema Fluglärm in verschiedensten Studien befasst hat und vielleicht haben Sie noch einen Tipp, welche Fragestellungen für Hamburg definitiv noch notwendig sind, die Hamburg mit berücksichtigen kann, damit wir, wie gesagt, dieser Umgebungslärmrichtlinie gerecht werden und dem Bürger da eben halt auch zu mehr Lärmschutz verhelfen können. Und vielleicht, wie gesagt, einfach der Ansatz, welche Anstrengungen Hamburg noch einmal tun kann.

Dann, weil ich jetzt gerade am Mikrofon bin und Herr Dr. Dressel ja den Entwurf des Antrages interfraktionell angedeutet oder auch schon einmal vorgestellt hat dabei. Unser Ziel ist, diesen Antrag interfraktionell auch mit den Fraktionen zu beschließen. Ich denke, dass das heute ein erster Vorschlag ist und ich würde dafür doch deutlich plädieren, Herr Dr. Dressel, dass wir diese Erkenntnisse aus dieser Anhörung trotzdem noch mit einfließen lassen ...

(Abg. Dr. Andreas Dressel: Aber natürlich!)

... und dass wir ... Also ich hätte auch noch konkrete Ergänzungen. Das wollte ich damit sagen. Aber der erste Vorschlag von Ihnen, der geht in die richtige Richtung, den würden wir in der Richtung mittragen. Ergänzungen, Konkretisierungen, würden wir trotzdem gerne noch mit vorbringen. Aber jetzt die beiden Fragen noch einmal an Frau Schierhorn, Sie haben sie noch behalten? Danke schön.

Vorsitzende: Frau Schierhorn und danach Herr Dr. Oliva und Herr Eberle hatte sozusagen noch einen Restanten aus der Runde vorher. Dann machen wir das danach. Frau Schierhorn, Sie haben das Wort.

Frau Schierhorn: Ja, zu der Frage, Lessons learned aus Frankfurt sozusagen: Also grundsätzlich glaube ich, dass die Frankfurter uns nicht überall ein großes Vorbild sind, gerade, wenn es um Fluglärm geht, die haben nämlich auch viele Jahre vieles verschlafen. Die versuchen das aber in den letzten Jahren aufzuholen. Und ich denke, wirkliches Vorbild in Frankfurt ist eben diese Allianz für Fluglärm, die es da gibt. Ich will jetzt nicht behaupten, die müssen wir hier kopieren 1:1, die ist ja sehr groß aufgehangen mit Vertretern nicht nur der Landesregierung, sondern bis hin zum Lufthansavorstand und Ähnliches. Ich glaube, den kriegen wir jetzt nicht unbedingt nach Hamburg, aber im Prinzip, ich nenne es jetzt einmal, im Kleinen eine Arbeitsgruppe zu gründen mit allen notwendigen Vertretern und Experten, die bestimmte Dinge diskutieren, ich glaube, daran kommen wir nicht wirklich vorbei.

Im Moment ist es so, dass der Herr Schmidt und ich uns so ein bisschen als, wie soll ich sagen, wir strampeln uns so ein bisschen ab und reden viel miteinander auch in Absprache mit der BSU und der BWVI und, ja, kommen dann irgendwie zu einer eigenen Meinung und stellen das eine oder andere auch einmal in der Lärmschutzkommission vor, aber wir sind eben nicht die einzigen Beteiligten bei diesen ganzen Fragestellungen. Von daher denke ich, man könnte durchaus einmal diskutieren, wer denn die richtigen Ansprechpartner wären, um einmal alle an einen Tisch zu bekommen und dann die Punkte eben, die die Frankfurter uns vormachen, auch zu diskutieren. Es gibt in Frankfurt ein Maßnahmenpaket von rund 20 Maßnahmen, die auch den aktiven Lärmschutz angehen, die mit Flugverfahren zu tun haben, ich glaube, die Hälfte davon können wir gleich streichen, weil die hier keinen Sinn machen eben durch die dichte Besiedelung, wir haben es gerade schon gehört. Aber es gibt durchaus Dinge, die man einmal ansprechen müsste. Also ich denke, so etwas wie ... jetzt muss ich mit ein paar Fremdwörtern kommen. Es gibt für Hamburg sogenannte „Transitions“, das sind Anflugverfahren, die festgelegt sind, die an Flughäfen mit einer hohen Kapazität heute geflogen werden standardmäßig, die auch für Flughäfen mit einem hohen oder dichten Verkehrsvolumen geschaffen wurden. Und in Hamburg gibt es diese standardisierten Anflugstrecken, nenne ich das jetzt einmal, die gibt es, die werden aber nicht genutzt, weil wohl einfach die Verkehrsmenge nicht so ist, dass man sie nutzen müsste, um dann die entsprechende Verkehrsmenge vernünftig abzuarbeiten. Also die sind eigentlich geschaffen, um eine Kapazität zu erhöhen.

Nichtsdestotrotz kann man simulieren und darüber reden, ob es nicht Sinn macht, die trotzdem zu fliegen, weil die dann entsprechend mit einer Höhe definiert sind und so weiter, aber dann sind wir wieder bei dieser Grundsatzfrage, wollen wir Verkehr bündeln oder nein. Die DFS wird diese Frage nicht alleine beantworten, deswegen muss man das entsprechend mit allen Beteiligten eben diskutieren. Ich vertrete hier jetzt den Tower in Hamburg. Wir haben eine Anflugkontrolle, die in Bremen sitzt, die haben dazu auch eine Meinung. Also, die würden auch dazugehören sozusagen.

In Frankfurt guckt man sich nicht nur die Anflugverfahren, sondern auch die Abflugverfahren an. Ich weiß, dass das mittlerweile schon bis zum Bundesverkehrsministerium vorgedrungen ist und da auch entsprechende Anfragen bei uns im Haus vorliegen, aber da gibt es ja auch im Abflug Ablagen von den veröffentlichten Flugstrecken zu dem, was denn da tatsächlich geflogen wird. Da kann man auch das eine oder andere machen, ich will da jetzt gar nicht allzu sehr ins Detail gehen. Die Frage nach CDO/CDA haben wir heute am Anfang schon mehrfach angesprochen. Natürlich sollte man da noch einmal diskutieren, warum wird das nicht angewandt, kann man es nicht doch, und wenn, zu welchen Zeiten und Ähnliches. Da gehören aber auch die Piloten mit an den Tisch.

Und die Anhebung des Anflugwinkels, ich habe es schon gesagt, ist mit natürlich einem finanziellen Aufwand irgendwo verbunden. Nichtsdestotrotz muss man sich das anschauen, man kann das jetzt nicht einfach so vom Tisch wischen, denke ich. Also die Fragen liegen auf dem Tisch, die Frage ist für mich nur, wer sie denn beantwortet und sich darum kümmert.

Vorsitzende: Herr Dr. Oliva. - In der Mitte der Knopf. Ja.

Herr Dr. Oliva: Ja, die Frage ist, was tun, was für Möglichkeiten sind da. Frau Schierhorn hat verschiedene Dinge erwähnt. Wenn man hier zu Entscheidungen kommen möchte, braucht es empirische Grundlagen. Und man kann auch die Simulation benutzen. Man kann Flugverkehrverfahren simulieren, man kann die Bevölkerung einmal in der Lästigkeit annähernd simulieren und das zusammenbringen. Probieren, ob tatsächlich Streuen oder Konzentrieren etwas bringt. Man kann das schon anschauen, was an anderen Orten gemacht wird, aber man übersieht vielleicht ganz bestimmte Rahmenbedingungen, die vor Ort sind, und das kann man nur durch die Simulation genauer betrachten.

Ich denke, das wäre ... Wie zum Beispiel, wir haben in Zürich die Frage für die Regierung untersucht, Streuen oder Konzentrieren beim Start Richtung Westen, Abdrehwinkel verändern oder nicht. Wir haben festgestellt, dass jede Veränderung, jede Aufweichung vom bestehenden Verfahren, eine Verschlechterung bedeutet hat. Also, das heißt auch, dass bestimmte Verfahren nicht einfach zufällig entstanden sind, sondern mit gewisser Überlegung, und Abweichungen davon eventuell sogar eben schlechter darstellen können.

Was man auch vielleicht noch machen kann, ist, ich denke immer wieder, es sollte der Markt ins Spiel gebracht werden. Und die Politik kann bestimmte Rahmenbedingungen setzen. Man kann zum Beispiel, ja, Anfluglärm, Abfluglärm messen, Abweichungen davon bestrafen. Man kann Zeitfenster messen, Abweichungen davon bestrafen. Und das Bestrafen heißt immer, man konstruiert einen Index und kann daraus auch entsprechende Lande-/Startgebühren festlegen. Ich denke, solche Wege sollten doch auch durchgedacht werden. Und simulativ kann man das auch durchspielen, was das bringt und wie man das festlegen soll.

Mir ist klar, dass das natürlich relativ einfach gestaltet werden soll, diese Spielregeln sollen gut nachvollziehbar sein, für die Politik, aber auch für die Bevölkerung. Es ist am Schluss auch, ja, so etwas wie gesehener Lärm. Also, die Leute registrieren etwas und das könnte man systematisch über die ganze Zeit machen auf diese Art und Weise. Dann belohnen oder bestrafen bezüglich der Airlines oder so etwas. Es ist immer daran zu denken, wir haben vorhin gesagt, dass der Flottenmix, wenn er erneuert wird, einen sehr großen Entlastungseffekt hat. Und man kann auch solche Dinge mit betrachten. Es gibt auch große Grundkohärenz unter den Herstellern, dass gewisse Flugzeugmuster oder -triebwerke vor allem effizienter werden bezüglich des Lärms, und dann muss auch ein Wettbewerb entstehen zwischen den Fluggesellschaften. Aber das geht nur über die festgelegten Lande-/Startgebühren. Ja, danke schön.

Vorsitzende: Herr Eberle.

Herr Dr. Eberle: Danke schön. Also, ich bin heute noch einmal zu der Überzeugung gekommen, dass es auch für den Fluglärmschutz in Hamburg wichtig ist, dass das Fluglärmschutzgesetz verbessert wird. Und deswegen möchte ich noch einmal klarstellen, es wurde ja gesagt, wir hätten vorgeschlagen, dass Flugrouten planfestgestellt werden sollen. Das trifft auf keinen Fall zu. Ich sagte vorhin, bei der Öffentlichkeitsbeteiligung haben wir so ein planfeststellungähnliches Verfahren herangezogen. Müssen wir drüber reden, ist zu umständlich. Bei dem neuen 20 b, wo die Flugsicherung und die Luftfahrtbehörden zum Lärmschutz verpflichtet werden, kommt keine vertiefte Abwägung ins Spiel. Die Formulierung bei der

Öffentlichkeitsbeteiligung, auch bei der vertieften Abwägung, stellt nur ab auf die erstmalige Festlegung von Flugrouten und auf wesentliche Änderungen im Sinne von Lärmschutzgründen von Flugrouten. Nur in dem Fall wird eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagen. Und nur in dem Fall, ich lese jetzt einmal den Vorschlag vor, Paragraf 10 a, verkürzt, „Bei der Festlegung und wesentlichen Änderung von Flugverfahren“ – also Flugrouten – „sind unter Wahrung der sicheren Abwicklung des Luftverkehrs die von den Flugverfahren berührten öffentlichen und privaten Belange“ – also Gesundheitsschutz, Lärmschutz und Flugverkehr – „im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.“ Hier steht kein Wort von Planfeststellungsverfahren oder so etwas. Hier steht nur, man soll sorgfältig prüfen. Danke schön.

Vorsitzende: Frau Stöver mit einer Nachfrage.

Abg. Birgit Stöver: Ich habe nur eine ganz kurze Bemerkung oder ganz kurze Frage danach. Die Idee einer Allianz, die klingt wirklich charmant. Frau Schierhorn, Sie hatten nur gefragt, wer die Fragen beantwortet. Brauchen wir eine externe Moderation?

Vorsitzende: Frau Schierhorn.

Frau Schierhorn: Nein, aber grundsätzlich müssen eben alle Beteiligten an einen Tisch kommen, um diese Fragen dann gemeinsam zu beantworten. Und das können eben nicht der Herr Schmidt und ich gemeinsam mit der BSU und der BWVI alleine tun, weil eben noch viel mehr beteiligt sind. Und ich denke, die muss man an einen Tisch bekommen.

Abg. Birgit Stöver: Völlig klar. Aber Sie koordinieren dann?

Frau Schierhorn: Das sehen wir dann.

Vorsitzende: Herr Bill und danach Herr Thering.

Abg. Martin Bill: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine Vorrednerinnen und Vorredner haben jetzt in der Tat schon die Hälfte der Fragen vorweggenommen, sodass ich mich hoffentlich etwas kürzer fassen kann. Die erste Frage geht an Herrn Schmidt und betrifft Kommunikation und Transparenz. Es ging eine interessante kleine Geschichte jetzt in den letzten Wochen durch die Presse, dass nämlich ein Ehepaar, das in der Einflugschneise direkt am Flughafen wohnt, sich bitterlich beschwerte nicht des Lärms wegen, sondern weil ihre vier Bäume, die im Garten stehen, sehr stark gekappt wurden, was sie vorher nicht wussten. Ihnen war bekannt, dass die Bäume öfter einmal geschnitten werden, aber bis jetzt wurde es ihnen immer angekündigt, und da wurde es eben einmal nicht angekündigt und dann waren sie arg sauer auf den Flughafen. Das nimmt natürlich den Lärm nicht weg, zeigt aber, wie wichtig es ist für so einen Betrieb, in starke Kommunikation und Transparenz mit den Anliegenden zu gehen. Ich weiß, dass Sie mit den anliegenden Stadtteilen sehr viel kommunizieren. Jetzt sehen wir aber auch, dass bei den Flugrouten Anwohner sich belästigt fühlen, und in den Walddörfern beispielsweise, die ja schon jetzt von der Entfernung her erst einmal, denkt man, ja, der Flughafen ist ja weiter entfernt, und da die konkrete Frage, passen Sie Ihre Kommunikation entsprechend an, dass Sie darauf reagieren und dann auch beispielsweise jetzt in die Walddörfer gehen und

ins Gespräch gehen oder bei Landebahnerschließung auch dann beispielsweise in Eilbek vermehrt das Gespräch suchen?

Die zweite Frage, da hatten wir jetzt lange drüber diskutiert, wie die Verteilung der verschiedenen Start- und Landbahnen ist, ob man bestimmte Lärmkontingente bündelt oder streut. Da ist die Frage, in den Nachtstunden beziehungsweise in den Randstunden ist es ja besonders wichtig, dass man als Anwohner einmal eine Nacht durchschlafen kann. Das ist ja so bei den ganzen komplizierten Verfahren der Lärmwerte, dass das dann im Ergebnis gemittelt wird und dann Peaks gibt, wenn man aber einmal in der Tiefschlafphase einen Peak hat, weil ein Flugzeug landen muss und man einmal aus dem Schlaf gerissen wird, dann kann man im Grunde sagen, ist die ganze Nacht nicht so, wie sie sein sollte, weil man einmal gestört wird, einmal komplett rausgerissen. Ist es nicht möglich, von der Flugsicherheit her, ab einer bestimmten Randzeit die ganze Nacht durch zu sagen, wir fliegen nur noch über eine Start- und Landebahn, sodass zumindest alle anderen drei vom Lärm verschont bleiben für diese Nacht? Das wäre eine Frage an Frau Schierhorn.

Und die letzte Frage betrifft jetzt noch nicht einmal den einen Flughafen Fuhlsbüttel, sondern wir haben ja noch einen anderen Landeplatz in Hamburg, den von Airbus, und da gibt es auch kontinuierlich Beschwerden. Einerseits gibt es da ja kontinuierliche Transportflüge hin, andererseits aber auch Testflüge. Und diese Testflüge fahren mit einer bestimmten ausgefahrenen Turbine, die Ram Air Turbine, die anscheinend besonders viel Lärm produziert, und da die Frage, nach welchen Kriterien genehmigen Sie diese Flüge und auf welchen Routen werden die geflogen?

Vorsitzende: Herr Schmidt.

Herr Schmidt: Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Positiv. Wir passen uns an, in Einzelgesprächen ist auch nicht nur erwähnt, sondern geplant, kommuniziert, dass wir in die Walddörfer gehen, dass wir Schallschutz sowohl im Langenhorner Bereich als auch in Niendorf kommunizieren, dass wir Bauarbeiten kommunizieren, dass wir Offenen Tag der Baustelle machen, um direkt vor Ort greifbar zu sein. Und die Baumkappaktion, sie ist kommuniziert worden. Nur, die Kette der Umstände war ein wenig lang, nämlich, dass wir an unsere Tochter, die RMH, den Auftrag vergeben haben, die hat auch kommuniziert, eine beauftragte Firma ist draußen gewesen und hat geschnitten, und es ist in der Kommunikation wohl untergegangen, dass aufgrund von noch nicht einmal geänderten Höhenlinien für die Hindernisfreiheit, sondern erstmalig anzupassenden Bereichen für die Hindernisfreiheit, Bäume in solchen Randbereichen mehr geschnitten werden müssen, als dass sie in den Jahren davor geschnitten wurden. Und deshalb sind teilweise, ja, ich nenne sie immer Spargel, stehengeblieben, wo die Köpfe von Bäumen abgenommen worden sind. Wir haben mittlerweile mit dem Forst, also Niendorfer Gehege, zusammengesessen, wir haben auch mit den ... Also wir haben uns angepasst, wir ... Ich merke, dass etwas Unruhe entsteht. Wir sind da dran, und das wird es nicht wieder geben, dass eine unvorbereitete Nachbarschaft hier dementsprechend medial wirksam wird. Aber ansonsten, unsere verschiedenen Maßnahmen, die kommunizieren wir. Wir sind recht aktiv dort, und von daher ... Es geht auch einmal etwas schief, aber vom Grundsatz haben wir unsere Kommunikationsstärke gesteigert. Herzlichen Dank.

(Abg. Karl-Heinz Warnholz: Das Wort Entschuldigung vermisse ich bei Ihnen. Aber gut.)

– Das habe ich eben nicht ganz so aufgefasst, als ob ich mich für derartige Vorkommnisse, die schon kommuniziert wurden, wo auch vielleicht eine Nachbarschaft etwas falsch aufgefasst hat, als dass ich mich dafür entschuldigen müsste. Das habe ich eben nicht so gesehen und das sehe ich jetzt immer noch nicht.

Vorsitzende: Jetzt hat Frau Schierhorn das Wort.

Frau Schierhorn: Ja, zu der Frage des Wechsels der Betriebsrichtung, nennen wir das, des Nachts. An erster Stelle steht für mich die Frage, wie wir in dem Zusammenhang die Nacht definieren. Da gibt es ja unterschiedliche Auffassungen. Bei uns in der Flugsicherung definieren wir die Nacht zwischen 22 Uhr lokal und 6 Uhr morgens. Ich weiß durch Diskussionen in der Fluglärmschutzkommission, dass da viele Anwohner eine andere Erwartungshaltung haben und sagen, die Nacht, die geht bis mindestens 8 Uhr morgens und Ähnliches. Also das sei an erster Stelle erst einmal zu definieren. Grundsätzlich ist es so, dass wir die Betriebsrichtung nicht ohne Grund wechseln. Das heißt, in 99 Prozent sind es Wettergründe, dass man die Betriebsrichtung wechselt. Und das ist, ja, nachvollziehbar und jetzt nicht einfach irgendwie der Lust und Laune eines einzelnen Fluglotsen zu schulden, sozusagen. Ich weiß aber sehr wohl, dass es an Flugplätzen mit sehr starkem Nachtflugbetrieb zumindestens eine Regelung gibt, die lautet, dass man zwar nicht einen Wechsel der Betriebsrichtung verbietet des Nachts, aber dass man das zumindestens zu dokumentieren hat und bestimmte Rahmenbedingungen vorgegeben sind. Aber das sind auch solche Fragen, die man dann auch gemeinsam mit Piloten und ähnlichen Vertretern zu diskutieren hat, würde eine Airline, die in Hamburg entsprechend vertreten ist, akzeptieren, mit soundso viel Rückenwind anzufiegen, damit man eben nicht die Richtung wechseln muss und so weiter. Ja, ist sicherlich ein Punkt, den man aufnehmen müsste.

Zu den Airbus-Testflügen. Es ist so, dass es in Deutschland festgelegte Flüge mit Sonderstatus, mit einem sogenannten Prioritätsstatus gibt. Das sind, wie sich alle denken können, Ambulanzflüge, Notflüge, das sind auch Regierungsflüge und Ähnliches, und die Airbus-Testflüge zählen auch dazu. Und zwar entscheidet das nicht die DFS selber, welche Flüge diesen Status bekommen und dann mit Vorrang zu behandeln sind, sondern das tut das BMVBS. Nein, die heißen jetzt anders, BMVI heißen sie jetzt, glaube ich. Also das Bundesverkehrsministerium. Und das Bundesverkehrsministerium hat vor etlichen Jahren festgelegt, dass Airbus-Testflüge mit Priorität zu behandeln sind von der Deutschen Flugsicherung. Und das tun wir auch. Das heißt, ab dem Zeitpunkt, dass so ein Start ... wo ein Testflug in Finkenwerder in die Luft geht, ist er mit Vorrang zu behandeln. In der Streckenkontrolle und An- und Abflugkontrolle in Bremen gibt es einen extra Arbeitsplatz dafür, der auch von Airbus finanziert wird, muss man dazusagen, und der diesen Flug führt, aber dann später wieder im Anflug, sprich, die letzten 10 bis 15 nautischen Meilen, das ist dann der Nahbereich über der Innenstadt, ist er immer noch mit Vorrang zu behandeln. Und die Airbus-Testpiloten, die fragen uns nicht danach, ob sie diese Turbine ausfahren sollen, dürfen oder können. Das tun die einfach.

Für uns hat das auch Auswirkungen, denn das Flugprofil ändert sich dann bei denen und Ähnliches. Wir sind mit denen im Gespräch, aber wenn man da ran möchte und die Notwendigkeit infrage stellen müsste, müsste man das eben noch einmal sehr offen mit Airbus diskutieren. Im Moment ist es nicht so, dass wir informiert werden und das infrage stellen könnten. Und aufgrund des Prioritätsstatus wage ich auch zu bezweifeln, dass wir damit unbedingt durchkämen bei Airbus. Die sind da schon sehr stark in ihren Lobbying-Aktivitäten durchaus.

Abg. Martin Bill: Dazu eine Nachfrage. Bedeutet der Sonderstatus auch, dass die relativ frei wählen dürfen, welche Flugroute sie fliegen?

Frau Schierhorn: Also zumindest im An- und Abflugbereich nicht. Also, die folgen ganz normalen Abflugstrecken und auch Anflugstrecken, die festgelegt wurden, über den ganz normalen Weg, wie das für die Fuhlsbüttler Abflugstrecken definiert ist. In der entsprechenden Höhe, ganz weit oben, geben die dann schon vor, wo sie hin möchten und wo sie hin- und her starten oder steigen und sinken möchten. Aber im Nahbereich sind das schon festgelegte Flugrouten.

Vorsitzende: So, jetzt sind wieder ein paar mehr auf der Liste, vier noch. Herr Thering und danach Herr Dr. Duwe. Herr Thering.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank. Das Thema mit den Testflügen von Airbus, das wollte ich auch aufgreifen. Von daher haben Sie das Thema abgeräumt. Das muss natürlich auch Bestandteil der Diskussion werden. Ich finde die Idee mit einer Initiative für Lärmschutz, ähnlich, wie wir es in Hessen gemacht haben, für uns in Hamburg auch sinnvoll. Das darf aber natürlich nicht dazu führen, dass wir uns hier in jahrelangen Diskussionen irgendwie verheddern und sich am Ende des Tages nichts an der Lärmbelästigung tut. Von daher wurden Möglichkeiten aufgezeigt wie zum Beispiel das Verbot von verkürzten An- und Abflügen, und ich denke, da muss schnell gehandelt werden, und über alles Weitere kann man sich dann natürlich noch einmal unterhalten. Aber grundsätzlich finde ich auch von Ihnen, Frau Schierhorn, dass Sie sehr gute Anregungen gegeben haben, die wir dann hoffentlich auch recht zeitnah in die Tat umsetzen werden.

Vorsitzende: Herr Dr. Duwe und danach Herr Dr. Dressel.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, erst einmal noch einmal vielen Dank. Ich habe noch zwei allgemeinere oder tiefschürfendere Fragen, je nachdem, wie man das sehen möchte. Einmal, wir sind ja hier in der Freien und Hansestadt Hamburg und befassen uns mit dem Hamburger Flughafen. Wir haben aber schon gehört, dass also Maßnahmen, die wir hier ergreifen, zu großen Teilen auch Schleswig-Holstein, mindestens Schleswig-Holstein, betreffen werden. Sprich, was können wir hier in Hamburg eigentlich selbst nur in Hamburg regeln und was müssen wir mindestens mit Schleswig-Holstein, den umgrenzenden Gemeinden et cetera, regeln, dass wir hier nicht also irgendwie einen Beschluss fassen, der ein Stockwerk tiefer, wo gerade ein Verkehrsausschuss die schleswig-holsteinischen Kollegen sitzen und hoffen, dass die Beziehungen besser werden, dass sie dann mit einem Beschluss dieses Ausschusses konfrontiert werden, wo dann drinsteht, wir wollen den Lärm lieber exportieren oder etwas anderes?

Also ich sage einmal so, es ist notwendig, dass wir es zumindest mit Schleswig-Holstein kooperativ machen. Meine Frage ist: Wo sind wir verpflichtet, mit Schleswig-Holstein oder den Umlandgemeinden Übereinkünfte zu treffen, und wo kann der Airport selbst entscheiden? Die politischen Konsequenzen haben wir dann alle zu tragen, aber das ist dann eine Sache.

Und die andere ist, es wurde viel über die Flugrouten gesprochen, und das sind ja eigentlich so Korridore. Mich interessiert, wie die Daten gespeichert werden von den realen Flugrouten, die von den Flugzeugen genommen wurden, die Hamburg angefliegen sind beziehungsweise von Hamburg gestartet sind. Die werden ja zumindest kurzzeitig gespeichert. Es wäre vielleicht ... Ich frage einmal: Wie lange werden solche Informationen gespeichert und kann man die soweit untersuchen, um auch den Bürgern zu sagen, die jetzt – ich kenne einige, die sagen, bisher ist bei mir eigentlich gar kein Flugzeug oder kaum ein Flugzeug gelandet und jetzt mit einem Mal fast jede Stunde einer – dass man das wirklich greifen kann? Dass man also eine Beweisführung hat, um zu sehen, wo sind eigentlich diese Probleme. Weil, ich höre immer, natürlich sind viele Leute verärgert über mehr Lärm, und wir kennen ja die Information, über welche Landebahnen Start und Landung geschehen sind. Aber das ist ja nur *eine* Information. Vom Start oder der Landung gibt es ja noch eine weitere, ob die dann eben doch etwas anders geflogen sind, als sie hätten fliegen können. Gibt es da eine Beweissicherung? Und könnte man diese Daten dann auch verwenden um nachzusehen, wo eigentlich Probleme sind, oder zu beweisen, dass es eigentlich gar kein Problem gibt? Das sind die beiden Fragen.

Vorsitzende: So, der erste Punkt, Kooperationsnotwendigkeit mit Schleswig-Holstein, wer von Ihnen beiden möchte da etwas sagen, Herr Schmidt oder Frau Schierhorn? Herr Schmidt?

Herr Schmidt: Ja, ich nehme es kurz an, Frau Vorsitzende. Schleswig-Holstein ist in der Lärmschutzkommission vertreten als Ministerium, ist ebenfalls in Form von zwei Landkreisen vertreten, und alles, was Änderungen, Ansinnen von Änderungen betrifft, wird dort besprochen, und insofern, wenn es andere politische Dimensionen dann nehmen sollte, dann muss es auf Landesebene ausgetragen werden. Aber alles, was uns von der praktischen Seite her betrifft, ist Gegenstand dann der Beratungen in der Lärmschutzkommission.

Und ein kleines kurzes Beispiel. Schleswig-Holstein hat vor einigen Jahren ein eigenes 8. Lärmschutzprogramm bekommen, freiwillig, 100 Prozent Flug... - nein, nicht 100 Prozent Flughafen Hamburg, Entschuldigung, das war eine Teilung 50 Prozent Flughafen, ein Sechstel die Gemeinde, ein Sechstel der Eigentümer und ein Sechstel das Land. Und da haben wir uns dann darauf geeinigt, und hervorragend gelaufen, und insofern war das ein Beispiel für die Kooperation und für die Zusammenarbeit.

Vorsitzende: Dann der zweite Punkt mit der Datenspeicherung, wer wollte sich dazu äußern? Frau Schierhorn.

Frau Schierhorn: Ja, es ist so, dass Live-Radardaten 30 Tage lang gespeichert werden bei uns und dann sind die weg. Aber wenn es um die Auswertung von reinen Flugrouten geht, also damit meine ich jetzt einfach nur der Strich auf der Landkarte, dann können wir das viele Jahre zurück tun. Also, ich habe jetzt gerade noch einmal

in meinen Unterlagen, vorhin schon, geschaut, ich habe jetzt Flugspuren, sozusagen, nennen wir das, mit von 2009, also soweit geht das auf jeden Fall zurück. Also, wenn es jetzt wirklich irgendeinen Bereich gibt, wo gesagt wird, weiß ich nicht, da sind jetzt irgendwie immer zehn in der Stunde oder so, dann kann man sich das anschauen. Was dann eben nach diesen 30 Tagen, nachdem die Live-Radardaten weg sind, nicht mehr geht, ist, dass man jetzt sagt, das war die Lufthansa 123 oder irgendwie so etwas, das geht dann nicht mehr. Aber man kann eben diese Flugspuren, gekoppelt mit der Höhe, das ist alles noch im System drin, viele Jahre weiter zurückverfolgen noch und das auch nutzen, um da allgemeine Auswertungen zu machen.

Vorsitzende: Okay. Frau Dr. Schaal.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe noch eine Bitte an Herr Schmidt. Sie hatten vorhin die geänderten Regeln für die Hindernisfreiheit am Flughafen genannt. Könnten wir die zu Protokoll bekommen, vielleicht auch mit Begründung? Es sei denn, es lässt sich schnell erklären. Dann wäre ich dankbar, wenn Sie das noch machen würden.

Und dann habe ich noch eine Frage, eine Verständnisfrage, an Frau Schierhorn. Sie haben die Transitions angeführt vorhin als sozusagen die Einflugschneisen, die eigentlich nicht genutzt werden. Ist das Gegenteil davon das, was – ich hoffe – heute immer noch gilt, die Minimum Noise Routes?

Vorsitzende: Herr Schmidt.

Herr Schmidt: Ja, herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Ich werde es versuchen. Hindernisfreiheit bedeutet, zu den Seiten der Start- und Landebahn eine Hindernisfreiheit zu schaffen seitens des Flughafens, die ersten 150 Meter quasi entlang der Bahn vor der Centerline kein Hindernis und ab da anlaufend 1:10, quasi auf 10 Meter 1 Meter Höhe abgestuft in die Nachbarschaft, und in dem Abflugbereich eine Hindernisfreiheit herzustellen in einem Verhältnis 1:50. Das heißt, bei 50 Metern 1 Meter, bei 100 Metern 2 Meter Höhe und so weiter.

Und darüber gibt es Karten, die sind auch abgestimmt, kontrolliert auch von DFS, nach Befliegung, und da gibt es jetzt erstmalig Randbereiche, die sozusagen das erste Mal jetzt mit hineingekommen sind, weil die vorher quasi nicht beachtet wurden.

(Zwischenruf)

Und insofern ist jetzt der normale Bereich, der immer geschnitten wurde, wo die Bäume sozusagen immer auf Höhe gehalten worden sind, die jetzt wieder reingewachsen waren, wieder normal runtergeschnitten worden. Das ist okay. Da hat sich auch die Anwohnerschaft und die Nachbarschaft, in Anführungsstrichen, dran gewöhnt. Das ist eine Duldung, um hier die Hindernisfreiheit im Schnitt zu gewähren für die Flugsicherheit. Aber diese Randbereiche, da sind jetzt erstmalig Bäume betroffen, die vorher noch nie geschnitten waren. Das heißt, die ragen sehr stark in diese Hindernisfläche jetzt hinein und mussten jetzt das erste Mal geschnitten werden oder sollen jetzt das erste Mal geschnitten werden. Das betrifft gerade auch den Niendorfer Bereich, nämlich das Niendorfer Gehege.

(Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, und das gibt Ärger, nicht?)

Und Sie können sich daran erinnern, dass vor gut 30 Jahren die großen Bäume auf dem Friedhof extra so eine Beleuchtung bekommen haben.

Abg. Dr. Monika Schaal: Also, Herr Schmidt, das gab vor mehreren, also vor 30 Jahren, gab es da einmal sehr großen Ärger im Stadtteil. Kann ich nur sagen, dass Sie da sehr sensibel sein sollten.

Herr Schmidt: Wir sind sehr sensibel, auch in Form meiner Person, denn ich habe die Arbeiten dort, dafür stehe ich hier persönlich, ich habe die Arbeiten dort gestoppt und darauf gedrungen, dass wir das erst regeln. Die Bäume, die wurden jetzt in der Vergangenheit nicht angefasst aufgrund dessen, weil ich da interveniert habe und gesagt habe, das muss geregelt werden. Und insofern haben wir dort diese Randbäume sowohl im Niendorfer Gehege als im Forst als auch auf dem alten Friedhof. Das muss, wie gesagt, jetzt besprochen werden. Da ist die DFS mit dran, da ist die Landesluftfahrtbehörde dran, da sind wir dran. Das ist jetzt ein Prozess, der in Gang gekommen ist.

Vorsitzende: Frau Dr. Schaal mit einer Nachfrage.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, da hätte doch eine Nachfrage. Es scheint mir so zu sein, als ob es jetzt neue Regeln gibt für die Hindernisfreiheit. Ich hätte gern die Begründung dafür, gerade weil das in bestimmten Bereichen des Randes ein sehr sensibles Thema gegeben hat. Das hat – ja, ich will jetzt nicht die ganzen Geschichten erzählen, die kann man in Handbüchern des „Hamburger Abendblattes“ nachlesen. Ich habe davon noch nichts gehört, das kann an mir liegen, aber ich finde, das gehört in den Stadtteil hineinkommuniziert.

Vorsitzende: Herr Schmidt.

Herr Schmidt: Herzlichen Dank. Kommunikation, dann, wenn wir soweit sind, wie wir da weiter verfahren und insofern, ich habe die Beteiligten eben kurz genannt, müssen wir da erst einmal einen vernünftigen, in Anführungsstrichen, Plan haben, wie wir da jetzt mit weiter umgehen.

Nein, es sind keine neuen Höhen, die jetzt aufgrund neuer Bestimmungen festgelegt worden sind, sondern das sind alte Bestimmungen aus, ich meine, 2001, 2002 – ganz genau weiß ich das im Jahr nicht –, aber diese Randbereiche sind jetzt das erste Mal sozusagen durch die Befliegung aufgefallen. Und deshalb sind die jetzt neu mit reingenommen worden und – ja – insofern sind wir da jetzt vor diesen großen Bäumen, vor dem Problem, erstmalig zu schneiden.

Vorsitzende: Herr Dr. Dressel.

(Zwischenruf Abg. Dr. Monika Schaal: Nein, Transitions!)

Vorsitzende: Dann habe ich jetzt Frau Schierhorn übersehen. Frau Schierhorn.

Frau Schierhorn: Ich versuche, mich kurz zu halten. Ich versuche auch, möglichst wenig Fremdwörter zu benutzen. Also, die Transitions sind nicht die festgelegten Minimum Noise Routings. Für den Anflug ist es so, dass im Standard Instrumentanflug definiert ist von einem sogenannten Anf... – wie heißt es auf Deutsch, Anfangsanflug-Fix – Initial Approach Fix – bis zu diesem 10-Meilen-Punkt, und das ist im Grunde der kürzeste und direkteste Weg. Das ist der Standard. Das würde ich aber auch nicht als Minimum Noise Routing verkaufen, weil es die für den Anflug in der Form nicht gibt. Also, man definiert irgendwo einen Punkt und von da geht es quasi direkt bis zum 10-Meilen-Punkt und von da geht es geradeaus zum Flughafen. Die Transitions sind etwas anderes. Die sind geschaffen dafür, um möglichst viele Flugbewegungen oder viele Luftfahrzeuge abzuarbeiten, und zwar folgen die dem sogenannten Gegenanflug und das ist genau die Parallele zum Endanflug. Also, der Endanflug, der direkt zum Flughafen führt, und ungefähr 3 bis 5 Meilen versetzt südlich oder nördlich ist dann diese Flugroute sozusagen, die geht parallel zum Endanflug und dreht dann irgendwann in 92 Gradwinkeln auf den Endanflug. Das ist, wie gesagt, der Gegenanflug und das ist dann einfach mit einem fest definierten Verfahren, in dem bestimmte Punkte meistens über GPS definiert sind, und dann nennt man das halt Transition, veröffentlicht das und sagt dem Piloten nur noch, fliegen Sie jetzt bitte Transition soundso viel, und dann fliegt er das. Und dann ist das aber auch mit einer Höhe gekoppelt sozusagen, sodass man da den Verkehr in einer bestimmten Höhe auf einer bestimmten Route bündeln kann im Grunde. Das ist der Hintergrund einer Transition.

Vorsitzende: Herr Dr. Dressel.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Ja, ich glaube, ich bin der Letzte auf der Liste, habe auch gar keine Frage mehr, wollte einfach auch noch einmal aus unserer Sicht ganz herzlichen Dank sagen für die wirklich sehr wertvollen Erkenntnisse. Die Tatsache, dass wir jetzt bis 21 Uhr hier sitzen und glaube ich ganz verschiedene Facetten aus den unterschiedlichen Perspektiven gehört haben, hat sich für alle sehr gelohnt. Und ich glaube, wir haben ein gutes Material, um auch in der Vorstellung der Fraktionen dann auch etwas jetzt zu entwickeln. Und in der Tat da jetzt nicht lange zuzuwarten, sondern zu gucken, dass wir da auch etwas haben, was Verbesserungen erreicht und trotzdem aber die Gegebenheiten unseres Stadtflughafens mit seinen ganzen auch wirtschaftlichen und Arbeitsplatzaspekten natürlich auch berücksichtigt, selbstverständlich. Und uns ging es wirklich darum, dass wir eigentlich diesen Konsens, den es über viele, viele Jahrzehnte in Hamburg gegeben hat, auch in einer Zeit, wo die Lärmempfindlichkeit erkennbar zunimmt, was, glaube ich, auch ein bisschen Teil der Diskussion ist, dass wir diesen Konsens für unseren Stadtflughafen erhalten können, weil jeder weiß, - das Stichwort Berlin fiel ja, also ja im 21. Jahrhundert noch einen neuen Großflughafen zu bauen, ist, glaube ich, etwas bei aller Begeisterung, dass wir uns vielleicht nicht unbedingt damit verheben sollten. Insofern muss man gucken, wie man mit den Gegebenheiten das Beste macht.

Vielleicht ein letzter Hinweis. Ein bisschen verwundert bin ich über die Links-Fraktion, die heute noch eine Pressemitteilung heute Nachmittag oder heute Mittag verschickt hat, dass die Anhörung eigentlich nur auf Druck der Links-Fraktion stattfindet. Und jetzt sitzen wir hier irgendwie ohne Links-Fraktion. Das finde ich irgendwie, ja, ... Dann sollte man nur überlegen, ob man eine Pressemitteilung verschickt, dass die Anhörung nur auf Druck der Links-Fraktion stattfindet, dann hätte sie lieber geschwiegen zu dem Punkt. Das wollte ich sozusagen nur als kleinen Hinweis hier

noch mit reingeben, und ansonsten freue ich mich auf die Beratung zwischen den Fraktionen über einen interfraktionelles Petitum und dann müssen wir uns dann auch verständigen, wann wir die Auswertung machen.

Vorsitzende: Frau Stöver hat sich noch gemeldet.

Abg. Birgit Stöver: Herr Dr. Dressel, Entschuldigung, aber ich möchte das letzte Wort haben. Sie haben es erwähnt, dass die LINKE das für sich verbucht. Von der CDU sind wir jetzt uns ziemlich sicher, dass wir die Anhörung beantragt haben. Aber sei es drum, darum wollen wir uns jetzt nicht streiten.

Also, ich glaube auch, Herr Dr. Dressel hat es ja schon erwähnt, wir haben heute ganz, ganz viele Anregungen mitgenommen, die wir alle in aller Ruhe noch einmal auswerten müssen und die dann sicherlich noch einmal doch in diesem Antrag oder in ein gemeinsames Petitum einfließen sollten. Und ich möchte trotzdem noch einmal dran erinnern, dass wir tatsächlich die Umgebungslärmrichtlinie hier ernst nehmen sollten und eine Verbesserung für die Bürger schaffen sollten. Herzlichen Dank.

Vorsitzende: Weitere Wortmeldungen liegen mir hierzu jetzt nicht vor.

(Zwischenruf)

– Was hatten Sie dann noch?

Frau Walberg: Versprochen, ganz, ganz kurz. Das ist kein Schlüssel, sondern das ist dieser Stick für den Film. Und Frau Schierhorn, Sie hatten ja vorhin gesagt, es ist schade, dass der unterbrochen werden musste. Das finde ich natürlich auch sehr, sehr schade. Ich will ihn gerne hier zur Verfügung stellen, entweder Ihnen selbst eine Kopie schicken oder hier für dieses Forum anregen ...

Vorsitzende: Ja, stellen Sie es doch auf YouTube ein.

Frau Walberg: Es ist von YouTube und wir haben es einfach nur gekürzt auf die ...

Vorsitzende: Nein, Sie ... Falls Sie einen Kanal bei YouTube haben ...

Frau Walberg: Ja, natürlich ...

Vorsitzende: ... können Sie es doch da einstellen.

Frau Walberg: Ja, okay. Dann mache ich das so. Ja.

Vorsitzende: Oder eine CD an die Fraktionen schicken oder wie auch immer.

Frau Walberg: Ja. Ach so. Ansonsten ist es auch auf unserer Seite drauf: baw-fluglaerm.de. Da finden Sie diesen Film auch in voller Länge.

Vorsitzende: Das schreiben Sie bitte noch einmal auf einen Zettel. Ich glaube, hier kann keiner Steno.

Frau Walberg: Es steht übrigens auf diesem Papier drauf.

(Zwischenruf)

Vorsitzende: Dann haben wir es doch alle. Dann ist es doch jetzt in Ordnung. Dann bedanke ich mich an dieser Stelle ganz herzlich insbesondere bei den Auskunftspersonen dafür, dass Sie so fachkundig uns zur Verfügung gestanden haben, unsere vielen Fragen beantwortet haben. Ich glaube also auch, ein bisschen Licht reingebracht haben, und ich denke, das war für uns alle eine spannende und eine interessante Diskussion. Sie haben einen unterschiedlich langen Heimweg, ich wünsche Ihnen einen guten Heimweg und vielleicht sieht man sich ja irgendwann in Hamburg wieder. Vielen herzlichen Dank jedenfalls auch im Namen des gesamten Ausschusses.

Sie sind dann, wenn Sie wollen, entlassen, Sie haben ja noch einen weiteren Weg, also hier vorne die erste Reihe. Bevor wir den Tagesordnungspunkt abschließen, denke ich, sollte man jedenfalls – vorhin ist das Stichwort interfraktioneller Antrag angesprochen worden – zumindest auch für das Protokoll festhalten, wie jetzt weiter damit umgegangen wird. Es liegt ein Entwurf der SPD-Fraktion vor und Herr Dressel macht jetzt, glaube ich, einen Vorschlag dazu.

Abg. Dr. Andreas Dressel: Wir sollten es einfach hier auch sacken lassen, auswerten und die Frage ist, ob wir am 20. Februar 2014 versuchen könnten, schon einmal weiterzukommen, oder ob man das noch einmal verschiebt. Das ist jetzt die Frage in die Runde.

Vorsitzende: Frau Just, ich glaube, das Wortprotokoll, das dauert einige Tage, aber das dauert nicht bis zum 20. Februar 2014? Wie sehen Sie die Zeitleiste da?

Frau Just: Für das Wortprotokoll könnte es möglich sein, dass es ein paar Tage vor dem 20. Februar 2014 vorliegen wird.

Vorsitzende: Gut. Frau Stöver.

Abg. Birgit Stöver: Also, es ist immer die Frage, wie viele Tage vor dem 20. Februar 2014, denn wir müssten natürlich noch eine Chance haben, das ... Da sind wirklich so viele Anregungen da, die ich alle auch fachlich nicht – Transmission und die ganzen Fremdwörter oder wie auch immer –, die muss ich mir alle noch einmal angucken und lesen. Da sind so viele Anregungen gekommen, dass ich jetzt dann doch wissen müsste, wie viele Tage vorher. Wir bräuchten schon eine Woche Zeit davor. Wenn wir das am 20. Februar 2014 machen wollen, sonst müssten wir das auf die nächste Sitzung dann verlegen.

Vorsitzende: Das kriegen wir irgendwie hin, oder?

(Zwischenbemerkungen)

Ja, das sind sieben Tage. Das ist ja dann eine Woche.

Frau Just. Aber das ist noch unverbindlich. Das liegt ja nicht nur in meiner Hand.

Gut. Da können sich die Obleute ja noch einmal im Einzelnen darüber verständigen, das müssen wir ja jetzt nicht an dieser Stelle klären. Wichtig ist nur, dass wir es dann angesprochen haben.

Gibt es weitere Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt? Das ist nicht der Fall. Dann schließen wir das Wortprotokoll an dieser Stelle und kommen zum Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“.

Zu TOP 2

Die Vorsitzende berichtete hinsichtlich der nächsten Ausschusssitzung am 20. Februar 2014, dass eine gemeinsame Beratung mit dem Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien zu der Drucksache 20/383: „Hamburger Hafen für Atomtransporte sperren!“ geplant sei. Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien habe dies bereits beschlossen.

Des Weiteren sei eine Beratung zum Themenbereich Netzzrückkauf möglich. Eine Senatsvorlage zum Thema Stromvertrag und Fernwärme werde erwartet, die beraten werden solle.

Außerdem könnte, vorbehaltlich der Zustimmung der Obleute, die Senatsbefragung zum Thema Fluglärm am 20. Februar 2014 stattfinden.

Das Benehmen über die endgültige Tagesordnung solle in bisheriger Weise erfolgen.

Die SPD-Abgeordneten erläuterten, eine Berichtsdrucksache über den Netzzrückkauf im Bereich Strom und Fernwärme werde in den nächsten Tagen die Bürgerschaft erreichen. Eine Vorwegüberweisung, mitberatend an den Umweltausschuss und federführend an den Haushaltsausschuss, sei vorgesehen. Die Beratung könnte im Anschluss an die Beratung zu Drucksache 20/383 erfolgen, gegebenenfalls mit dem Haushaltsausschuss zusammen.

Die Vorsitzende wies darauf hin, dass eine gemeinsame Beratung wohl nicht angedacht sei.

Die SPD-Abgeordneten führten weiter aus, der Umweltausschuss könne auch alleine tagen. Dann werde die Anhörung nach Paragraph 58 Absatz 2 GO nur vom Umweltausschuss durchgeführt, und zwar wie im bisherigen Verfahren mit den beiden Vertretern der Volksinitiative, dem Vertreter des Betriebsrats und einem Vertreter der Wirtschaft. Dies sei allerdings nur möglich, wenn alle Fraktionen einverstanden seien.

Die Fraktionen (bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE) äußerten hinsichtlich der geplanten Anhörung keine Einwände.

Die CDU-Abgeordneten regten an, wenn mit dem Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien getagt werde, könnten auch die Gentechnik-Drucksachen abgearbeitet werden. Man müsse schauen, ob dann noch Zeit für die Anhörung hinsichtlich des Netzzrückkaufs vorhanden sei.

Die Vorsitzende erinnerte, sie hätten sich bereits im Vorfeld mit den GRÜNEN darauf geeinigt, die Gentechnik-Drucksachen – der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation

und Medien sei mitberatend – erst dann zu beraten, wenn dem Umweltausschuss das Agrarpolitische Konzept vorliege, dass federführend vom Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien behandelt werde. Dies sei bisher nicht der Fall.

Auf Nachfrage des FDP-Abgeordneten, wann die Senatsbefragung zum Fluglärm erfolgen solle, erinnerte die Vorsitzende, dass die Obleute darüber entscheiden wollten. Angestrebt werde der 20. Februar 2014, vorbehaltlich der rechtzeitigen Vorlage des Wortprotokolls.

Beide meinten, es wäre gut, wenn die Senatsbefragung zum Fluglärm möglichst bald erfolgen könne.

Die SPD-Abgeordneten schlugen vor, dass man darüber kurzfristig befinden könnte, sowie das Wortprotokoll elektronisch per E-Mail zur Verfügung gestellt worden sei. Alle seien daran interessiert, das Thema zügig weiterzubewegen. Sie plädierten in diesem Sinne auch an die Bürgerschaftskanzlei, dies zu ermöglichen.

Anne Krischok (SPD)
(Vorsitz)

Martin Bill (GRÜNE)
(Schriftführung)

Gabriele Just,
Manuela Knieler
(Sachbearbeitung)

Anlagen

Anlagen 1 bis 11 Auswertungen der Flughafen Hamburg GmbH
Anlage 12 Power Point Präsentation Dr. Carl Oliva

Verteilung der Flugbewegungen

ohne Hubschrauber



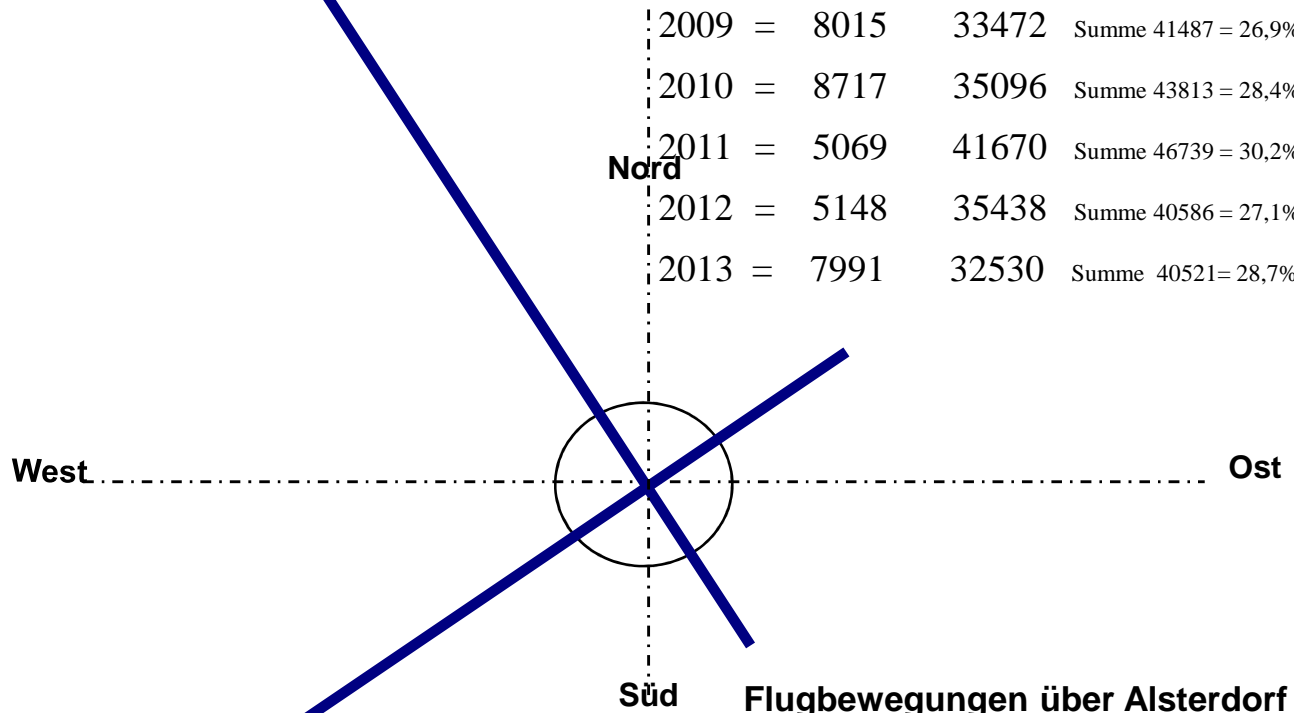
Anlage 1

Flugbewegungen über Ohmoor

Starts	Landung	Summe	Prozent
2008 = 53675	19650	73325	43,2%
2009 = 41125	22107	63232	41,0%
2010 = 48187	19192	67379	43,7%
2011 = 44234	22224	66458	43,0%
2012 = 43251	22837	66088	44,2%
2013 = 42768	20590	63358	44,9%

Flugbewegungen über Langenhorn

Starts	Landung	Summe	Prozent
2008 = 5506	42734	48240	28,4%
2009 = 8015	33472	41487	26,9%
2010 = 8717	35096	43813	28,4%
2011 = 5069	41670	46739	30,2%
2012 = 5148	35438	40586	27,1%
2013 = 7991	32530	40521	28,7%



Flugbewegungen über Alsterdorf

Starts	Landung	Summe	Prozent
2008 = 866	3177	4043	2,4%
2009 = 2900	5135	8035	5,2%
2010 = 1090	5020	6110	4,0%
2011 = 1556	2767	4323	2,8%
2012 = 3309	5666	8975	6,0%
2013 = 2621	7207	9828	6,9%

Flugbewegungen über Niendorf

Starts	Landung	Summe	Prozent
2008 = 24397	19735	44132	26,0%
2009 = 25058	16368	41426	26,9%
2010 = 19104	17788	36892	23,9%
2011 = 26486	10689	37175	24,0%
2012 = 23066	10814	33880	22,7%
2013 = 17214	10275	27489	19,5%

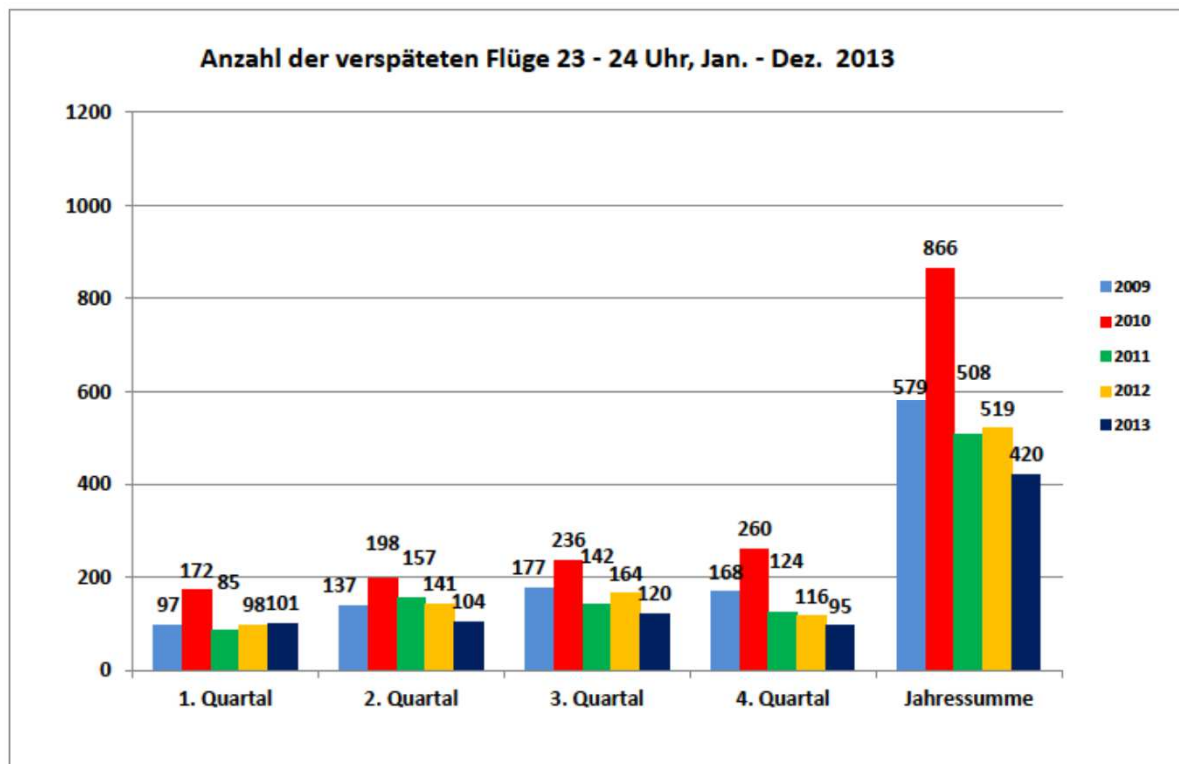
22 - 06 Uhr

Starts/Landungen	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jahr 2013	Differenz	Jahr 2012
22:00 - 22:15	80	86	99	151	148	146	159	167	170	165	103	88	1562	285 (+22,3%)	1277
22:15 - 22:30	71	92	105	110	127	171	149	162	135	142	72	71	1407	323 (+29,8%)	1084
22:30 - 22:45	74	70	74	103	107	130	146	108	136	116	79	60	1203	-130 (-9,8%)	1333
22:45 - 23:00	52	41	16	51	35	122	73	59	63	68	56	31	667	-254 (-27,6%)	921
Summe:													4839	224 (+4,8%)	4615
23:00 - 23:15	16	25	11	10	12	22	31	18	27	26	14	15	227	-44 (-16,2%)	271
23:15 - 23:30	5	10	7	13	12	16	13	3	10	11	5	4	109	-38 (-25,8%)	147
23:30 - 23:45	6	5	3	1	3	10	3	2	5	6	4	6	54	-30 (-35,7%)	84
23:45 - 00:00	5	2	0	3	2	11	5	2	6	7	0	2	45	-4 (-8,1%)	49
Summe:													435	-116 (-21%)	551
00:00 - 00:15	2	2	0	1	2	3	0	0	0	0	0	3	13	-4 (-23,5%)	17
00:15 - 00:30	2	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	2	8	-9 (-52,9%)	17
00:30 - 01:00	2	0	1	0	0	1	2	2	1	3	0	0	12	1 (-9%)	11
01:00 - 02:00	3	1	2	3	3	2	1	1	3	1	0	3	23	-6 (-20,7%)	29
02:00 - 03:00	3	2	1	1	2	2	1	0	0	1	1	3	17	-18 (-51,4%)	35
03:00 - 04:00	6	0	1	2	2	0	1	3	5	3	2	0	25	-4 (-13,8%)	29
04:00 - 05:00	2	0	1	4	1	3	1	1	2	4	1	1	21	-12 (-36,4%)	33
05:00 - 06:00	1	1	0	3	1	2	5	6	0	2	0	4	25	-11 (-30,6%)	36
Summe:													144	-63 (-30,4%)	207

Bewegungsverteilung verspäteter Flüge (23-24Uhr) 2013

Starts 23-24Uhr				
Runway	33	23	15	05
verspätete Flüge	35	7	3	5

Landungen 23-24Uhr				
Runway	33	23	15	05
verspätete Flüge	28	141	140	61



Fluggeräusch-Messungen: Mobile Messstelle C02 in Duvenstedt, Poppenbüttler Ch. 92 im Vergleich mit den Messstellen M07 und M13

Anlage 4

Auswertezeitraum: 12. August – 31. Oktober 2013

Verkehrsbewegungen	Runway 05	Runway 23	Messstellen	Fluggeräusch [dB(A)]						
	Starts	Landungen		L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
August 2013	1086	1843	C 02	47,0	38,4	46,8	47,6	38,4	48,9	45,5
06-22Uhr	1068	1699								
22-06Uhr	18	144	M 07	63,3	55,1	63,0	63,9	55,1	65,3	61,8
			M 13	55,4	46,3	55,3	55,8	46,3	57,1	53,9
September 2013	868	3646	C 02	48,5	38,9	48,2	49,1	38,9	50,1	46,9
06-22Uhr	848	3450								
22-06Uhr	20	196	M 07	64,5	55,4	64,2	65,3	55,4	66,3	63,0
			M 13	56,2	46,7	55,9	57,0	46,7	57,9	54,7
Oktober 2013	850	2890	C 02	47,9	39,2	47,7	48,4	39,2	49,7	46,4
06-22Uhr	835	2712								
22-06Uhr	15	178	M 07	63,5	54,9	63,1	64,4	54,9	65,5	62,0
			M 13	55,7	46,8	55,5	56,2	46,8	57,5	54,2

Einzelschallpegel während der Nacht-Zeit (22:00-06:00)

Fluggeräusch / Gesamtgeräusch

Anlage 5

Messtelle:		Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jahr 2013
M01	Fluggeräusch	39,7	40,1	40,3	43,1	42,4	42,7	42,9	43,4	44,0	43,9	39,8	40,1	42,2
	Gesamtgeräusch	51,1	47,6	48,8	50,8	51,4	54,0	49,8	48,5	48,9	49,3	47,4	52,9	50,9
M02	Fluggeräusch	-	21,5	22,0	20,6	23,1	25,8	23,4	26,7	28,1	23,1	11,7	10,9	23,4
	Gesamtgeräusch	50,7	44,7	44,4	46,5	54,1	52,7	44,7	44,7	44,5	45,9	45,5	50,5	48,9
M03	Fluggeräusch	46,2	46,0	45,5	48,8	46,8	47,7	47,3	48,3	49,8	49,9	45,3	46,3	47,6
	Gesamtgeräusch	55,0	53,8	53,7	52,8	51,0	52,2	49,1	49,8	51,8	52,4	52,4	54,6	52,6
M04	Fluggeräusch	-	28,7	28,0	33,7	32,1	38,0	31,7	35,8	34,3	32,6	26,7	34,4	33,2
	Gesamtgeräusch	50,5	49,4	49,7	50,1	51,6	53,2	52,4	47,7	48,2	48,8	49,7	52,3	50,6
M05	Fluggeräusch	46,5	47,9	44,8	48,9	49,3	52,1	50,2	51,2	51,9	50,9	48,5	48,8	49,8
	Gesamtgeräusch	50,5	49,9	48,3	51,8	52,7	55,0	51,9	52,9	53,3	53,3	50,9	52,4	52,3
M07	Fluggeräusch	50,1	52,6	47,4	54,1	55,1	56,5	54,9	53,6	55,4	55,0	53,5	53,9	54,1
	Gesamtgeräusch	55,1	56,3	54,0	57,4	58,1	58,7	57,1	56,5	57,9	57,4	56,8	57,0	57,1
M08	Fluggeräusch	34,2	34,5	37,4	37,0	40,2	39,3	39,1	41,3	40,6	39,9	32,5	31,7	38,4
	Gesamtgeräusch	46,2	44,5	46,8	50,2	53,7	54,1	51,3	47,9	47,4	48,3	44,0	46,1	49,7
M09	Fluggeräusch	-	26,5	26,8	28,6	26,9	37,2	38,0	38,6	36,9	32,7	25,6	20,7	33,8
	Gesamtgeräusch	48,2	44,9	44,6	49,0	53,2	53,8	53,6	47,3	46,5	47,6	47,7	48,7	50,0
M10	Fluggeräusch	52,4	53,1	54,8	46,1	35,0	44,4	31,6	40,9	49,6	50,2	48,8	35,2	49,2
	Gesamtgeräusch	54,6	55,1	55,9	52,4	52,7	53,0	50,9	50,8	52,9	52,7	53,8	52,2	53,3
M11	Fluggeräusch	43,2	44,1	43,8	47,1	46,1	47,6	48,1	48,3	48,8	48,2	43,3	44,1	46,6
	Gesamtgeräusch	51,1	47,3	46,6	49,3	48,6	51,1	49,7	50,1	50,8	50,6	48,4	50,2	49,7
M12	Fluggeräusch	38,1	38,3	37,8	33,2	34,0	41,4	32,2	39,2	37,0	41,8	35,5	35,2	37,9
	Gesamtgeräusch	49,1	45,8	46,1	45,9	50,2	51,0	50,2	45,5	45,9	47,3	45,7	47,6	48,0
M13	Fluggeräusch	44,2	45,8	42,6	48,5	49,6	50,9	47,3	45,8	48,0	46,9	44,5	45,4	45,4
	Gesamtgeräusch	52,6	44,2	39,4	45,6	46,1	47,4	45,7	44,7	46,7	49,1	46,6	49,7	48,6

Umstellung der Fluglärmmessanlage auf die NEUE DIN-NORM ab Januar 2013

(Abgleich mit den An- und Abflügen)

Vergleich: Jahr 2013/2012

Messtellen:

	M01	M02	M03	M04	M05	M07	M08	M09	M10	M11	M12	M13	
2013 Fluggeräusch dB(A) LEQ	53,4	40,3	53,5	48,9	59,1	61,5	51,0	45,9	57,8	58,3	53,4	53,3	
Gesamtgeräusch dB(A) LEQ	62,9	52,5	56,0	56,9	60,8	63,5	57,6	53,7	59,1	59,5	56,1	55,0	
Flugbewegungen	Starts:	23.522	19.246	23.522	42.768	70.594	7.991	70.594	19.246	17.214	42.768	17.214	7.991
	Landungen:	20.590		20.590		32.530	10.275		10.275	20.590	10.275	32.530	
	Gesamt:	44.112	19.246	44.112	42.768	103.124	18.266	70.594	19.246	27.489	63.358	27.489	40.521
2012 LEQ3 korreliert	54,3	41,9	54,0	51,2	58,5	62,2	51,0	46,8	58,6	58,6	54,4	54,0	
LEQ3 alle Lärmereignisse	54,7	44,0	54,2	51,5	59,2	62,4	55,0	47,1	59,0	59,0	55,1	54,2	
Flugbewegungen	Starts:	23.788	19.463	23.788	43.251	74.774	5.148	74.774	19.463	23.066	43.251	23.066	5.148
	Landungen:	22.837		22.837		35.438	10.814		10.814	22.837	10.814	35.438	
	Gesamt:	46.625	19.463	46.625	43.251	110.212	15.962	74.774	19.463	33.880	66.088	33.880	40.586

Vergleich: Fluglärmmessanlage 2012 (alte DIN-Norm) mit 2013 (neue DIN-Norm)

Quelle: Lärmdaten (Fluglärmmessanlage)

Verwendete Verkehrsdaten (Marktforschung und Statistik)

Verkehrsdaten:

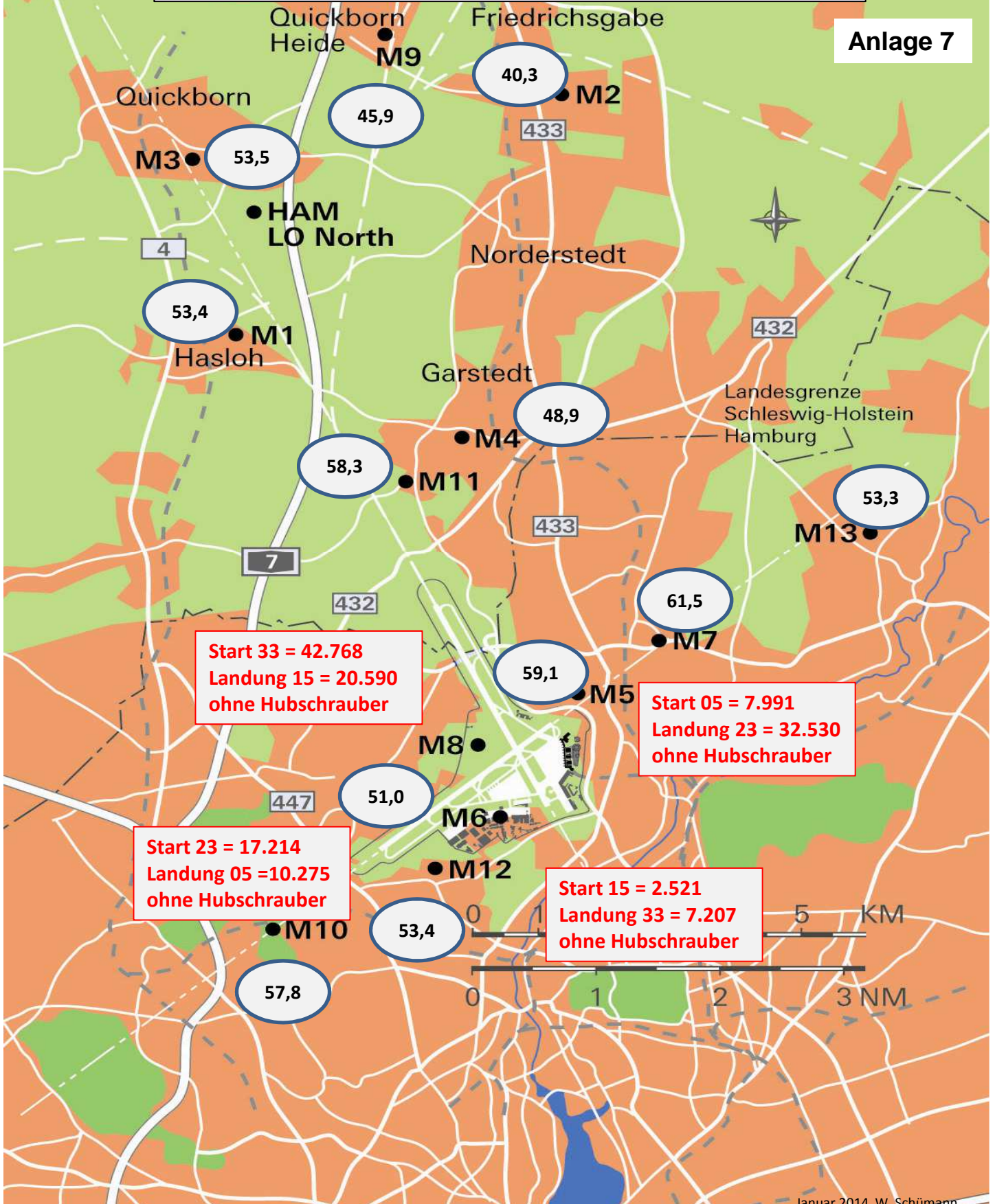
	Starts:	Landungen:
M01:	55% der Starts 33	alle Landungen 15
M02:	45% der Starts 33	keine Landungen
M03:	55% der Starts 33	alle Landungen 15
M04:	alle Starts 33	keine Landungen
M05:	alle Starts 33/05/23/15	alle Landungen 23
M07:	alle Starts 05	alle Landungen 23
M08:	alle Starts 33/05/23/15	keine Landungen
M09:	45% der Starts 33	keine Landungen
M10:	alle Starts 23	alle Landungen 05
M11:	alle Starts 33	alle Landungen 15
M12:	alle Starts 23	alle Landungen 05
M13:	alle Starts 05	alle Landungen 23

Die Verkehrsbewegungen wurden nach dieser Tabelle den Messstellen zugeordnet.



Fluglärm-Messstellen – Flughafen Hamburg Jahres-Fluggeräusch (LEQ 24h) für 2013

Anlage 7



Starts und Landungen nur Flugzeuge über 5,7t

Anlage 8

Landungen 15
2011 = 20.978
2012 = 21.728
2013 = 19.433

Starts
Routen Nord/Ost
2011 = 18.027 = 43%
2012 = 18.351 = 45%
2013 = 18.005 = 45%

Starts
Routen Nord/West
2011 = 23.724 = 57%
2012 = 22.501 = 55%
2013 = 22.418 = 55%

Starts 33
2011 = 41.938
2012 = 40.852
2013 = 40.423

Landungen 23
2011 = 39.510
2012 = 33.529
2013 = 30.958

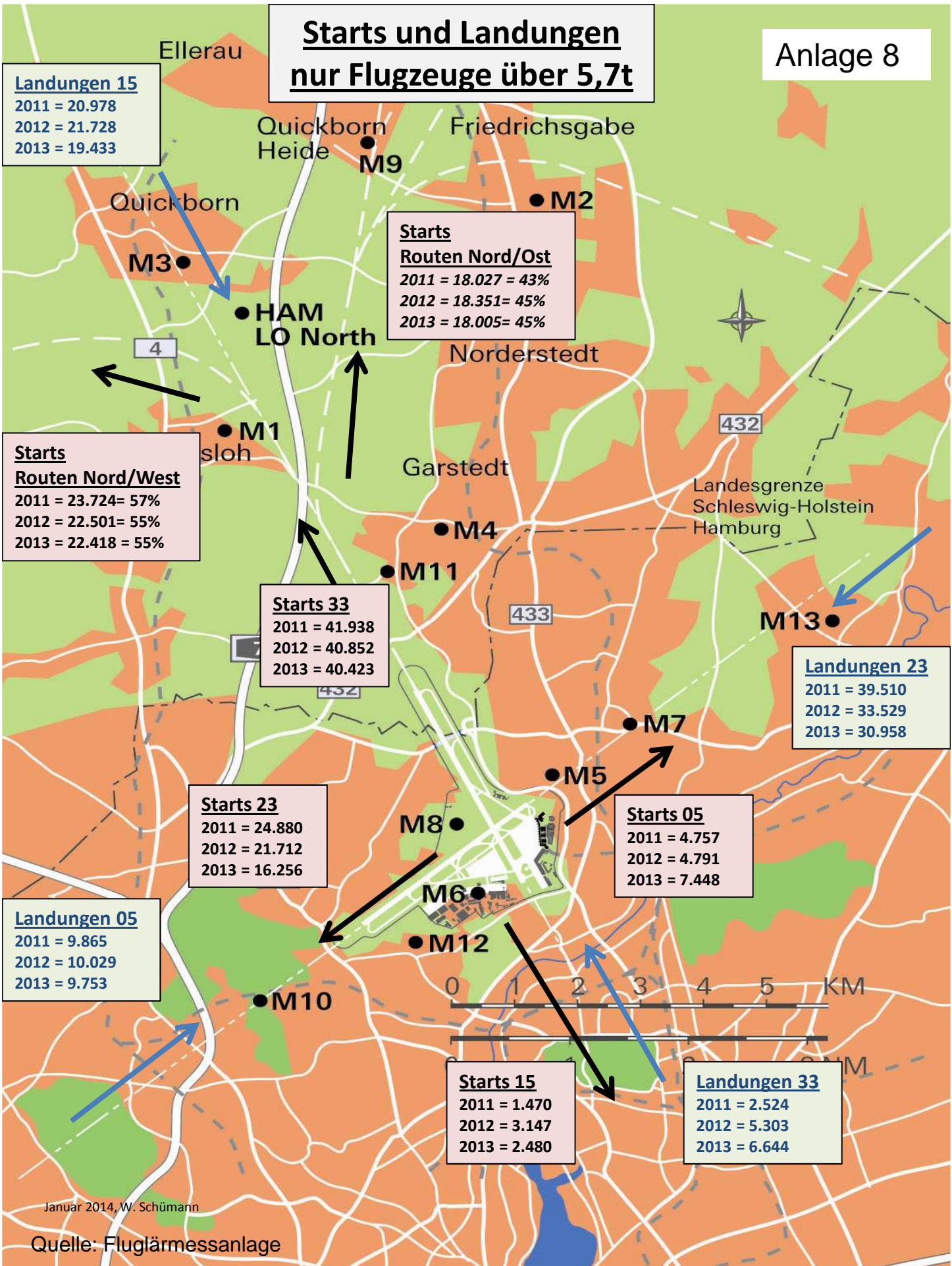
Starts 23
2011 = 24.880
2012 = 21.712
2013 = 16.256

Starts 05
2011 = 4.757
2012 = 4.791
2013 = 7.448

Landungen 05
2011 = 9.865
2012 = 10.029
2013 = 9.753

Starts 15
2011 = 1.470
2012 = 3.147
2013 = 2.480

Landungen 33
2011 = 2.524
2012 = 5.303
2013 = 6.644

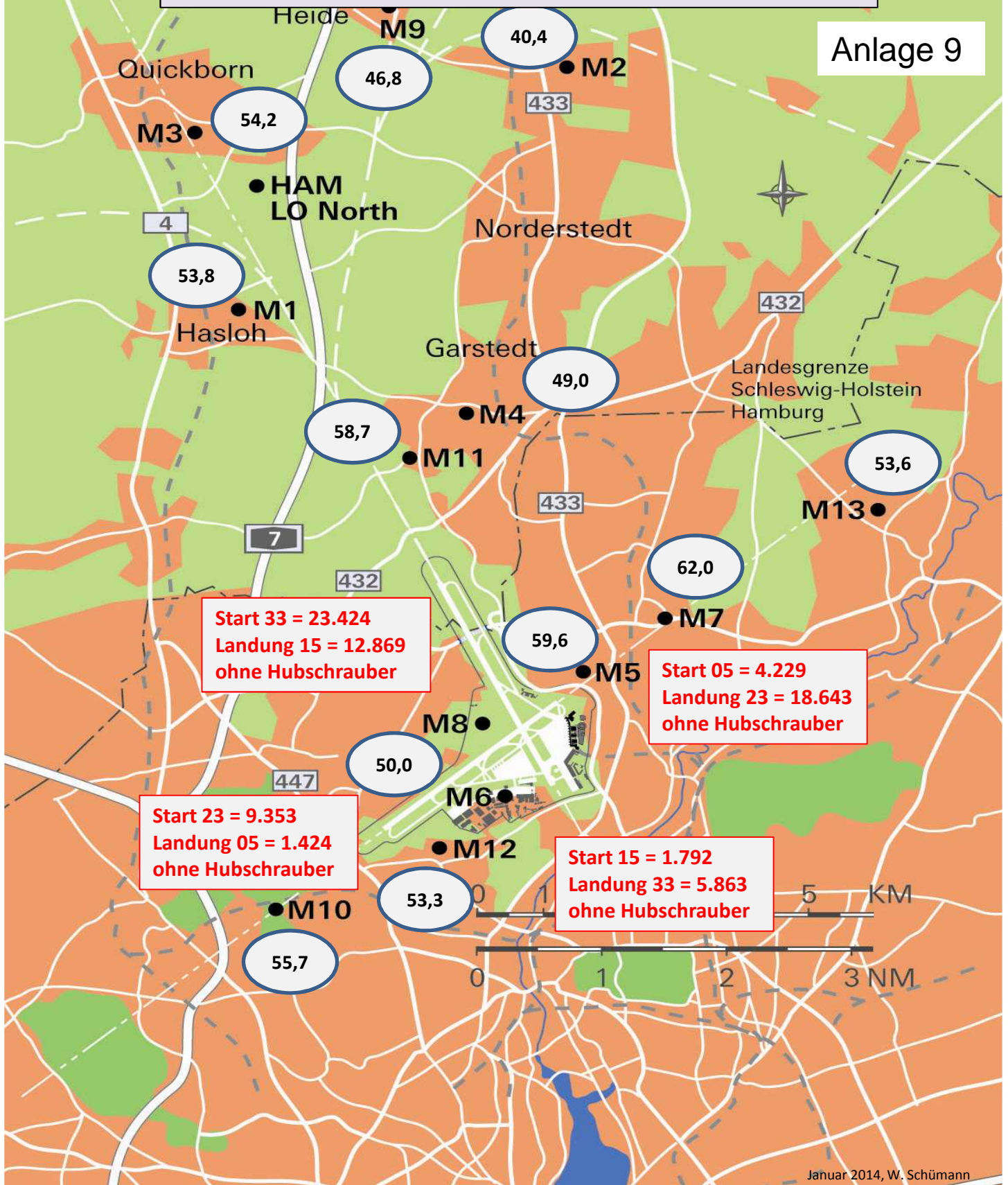


Fluglärm-Messstellen – Flughafen Hamburg

Jahres-Fluggeräusch (LEQ 24h) für 2013

6 verkehrsreichste Monate

Anlage 9

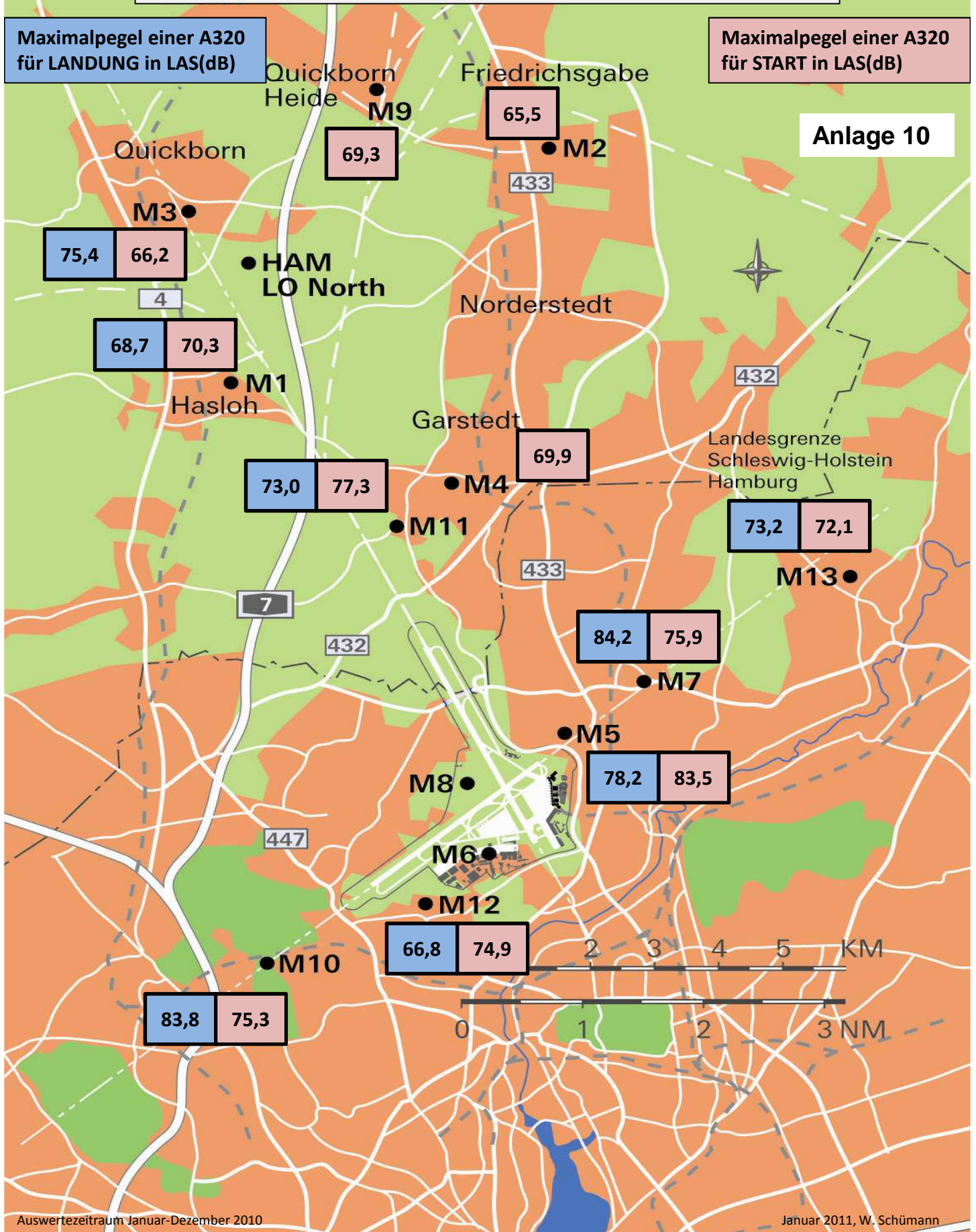


Flughafen Hamburg – Fluglärm-Messstellen

Maximalpegel einer A320
für LANDUNG in LAS(dB)

Maximalpegel einer A320
für START in LAS(dB)

Anlage 10



Lärmkontingent Hamburg Airport

Kontur Leq 3 , 62 dB(A) (6 verkehrsreichste Monate)

Anlage 11

	Basisjahr 1997	1999	2006			2007			2008		
	DLR	DLR	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG	
			Soundplan	CadnaA	Soundplan	CadnaA	Soundplan	CadnaA	Soundplan	CadnaA	
real (IST) Verteilung	20,39 qkm	16,56 qkm	X	13,3 qkm	13,2 qkm	X	14,01 qkm	13,9 qkm	X	13,56 qkm	13,74 qkm
Korrektur auf 1997	20,39 qkm	16,71 qkm	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	2009			2010			2011				
	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG			
		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		
real (IST) Verteilung	X	12,43 qkm	12,61 qkm	X	13,21 qkm	13,34 qkm	X	13,09 qkm	13,27 qkm		
Korrektur auf 1997	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
	2012			2013							
	DLR	FHG		DLR	FHG						
		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA					
real (IST) Verteilung	X	12,72 qkm	12,88 qkm	X	12,3 qkm	12,42 qkm					
Korrektur auf 1997	X	X	X	X	X	X					

UMWELTAUSSCHUSS DER HAMBURGISCHEN BÜRGERSCHAFT 28.1.2014

Dr. Carl Oliva
Oliva & Co. GmbH - Zürich

Bearbeitung von Fragen zum Verhältnis Flughafen – Nachbarschaft

- ▣ **Luftverkehr im Flughafennahbereich**
 - Flugplan / Routenführung / Verteilung
 - Modellierung des Flugverkehrs mit INM
- ▣ **Lärmbelastung**
 - Befragungsmethode
 - Zusammenhang Belastung / Wirkung
- ▣ **Bahn- und Luftraumnutzung**
 - Kapazität / Nachfrage / Verspätung
 - Modellierung mit ACM / Simmod
- ▣ **Drittparteienrisiko**
 - Unfallrate / Unfallverteilung
 - Empirische Berechnungsmethode

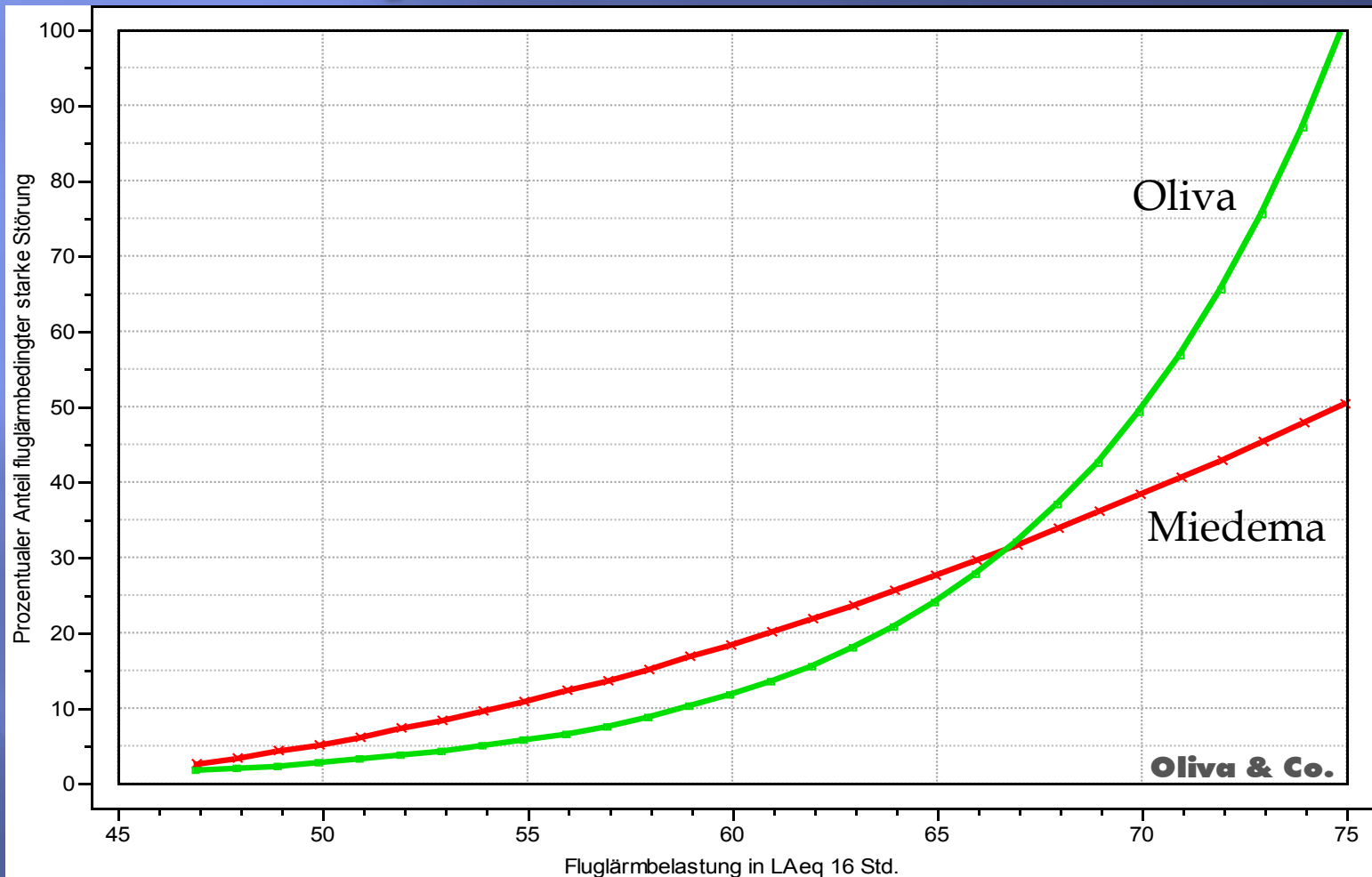
Lärmstudie '90

- ▣ Fluglärm und Strassenverkehrslärm
- ▣ Region der Flughäfen Zürich und Genf
- ▣ 2'052 mündliche Befragungen zu Hause
- ▣ Fazit: Grundlagen für die Schweizer Lärmschutz-Verordnung: Lärm von zivilen Flugplätzen

Ergebnis: starke Störung am Tag

Dosis-Wirkungs-Beziehung

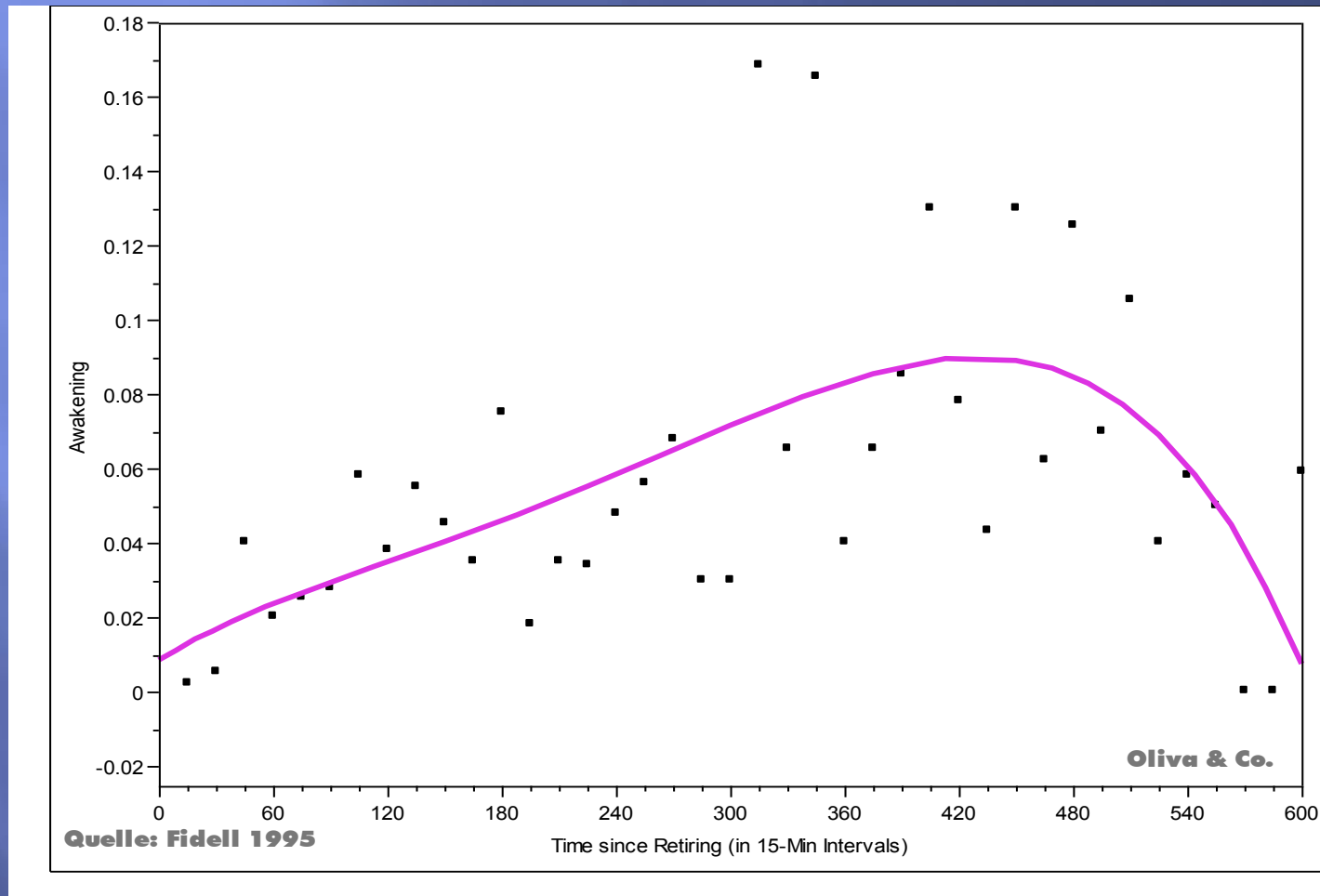
Vergleich mit Publikation von Miedema



Fluglärmstudie 2000

- ▣ Fluglärm
- ▣ Region des Flughafens Zürich
- ▣ 800 mündliche Befragungen zu Hause
- ▣ Fazit: neue Abflugverfahren erzeugen tendenziell das selbe Dosis-Wirkungsverhältnis wie die etablierten Flugverfahren.

Die Aufwachreaktion in Abhängigkeit der Schlafdauer



Studien zu: Streuung oder Konzentration?

- ▣ Simulation der Fluglärmwirkung der Flugbewegungen
- ▣ Variation der Höhe von «Abdrehpunkten»
- ▣ Prognose der Anzahl von Personen, die eine starke Störung durch Fluglärm erfahren würden.
- ▣ Fazit: grössere Abweichungen von den etablierten Flugverfahren führen zu insgesamt mehr belästigten Personen.

Studien zu:

Abwandlung und Neuausrichtung von An- oder Abflugverfahren

- ▣ Simulation der Fluglärmwirkung neuer oder geänderter Flugverfahren
- ▣ Simulation der Fluglärmwirkung der Rotation der Bahnnutzung
- ▣ Prognose der Anzahl von Personen, die eine starke Störung durch Fluglärm erfahren würden.
- ▣ Fazit: bessere Bewertung der Auswirkungen von Änderungen auf die Bevölkerung aufgrund von Simulationen.

Studien zu: Faktoren der Belastung und Entlastung der Bevölkerung

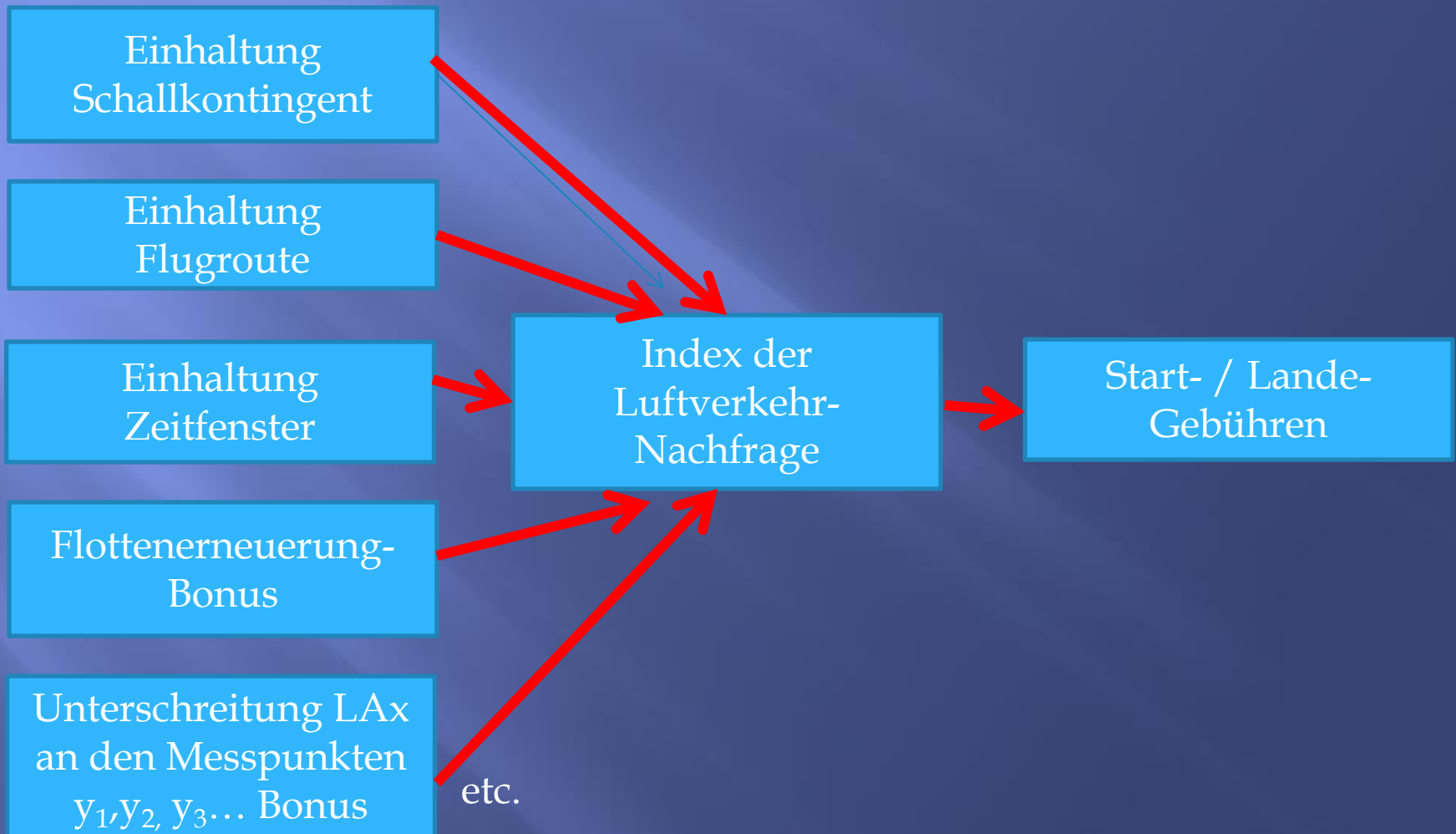
- ▣ Simulation verschiedener Faktoren des Luftverkehrs mit Hinblick auf die Belästigungswirkung
- ▣ Fazit: «Lärmobergrenzen» aufgrund eines Index der Anzahl von Belästigten führt leicht zu nicht-reliablen Aussagen und enthält unbeabsichtigt andere Wirkkräfte als den Flugverkehr.

Ergebnisse aus Belastungssimulationen

Einschliesslich Erfahrungen mit dem Zürcher Fluglärmindex

Massnahme	Wirkung bezüglich Belästigung
• Veränderung des Flottenmix	sehr starke Entlastung
• Veränderung An- und Abflugverfahren in dicht besiedeltem Gebiet	mittlere Zunahme (Bahnausrichtung: fix)
• Bewegungszunahme (+ 1/3)	mittlere Zunahme
• Bevölkerungszunahme	sehr starke «Belästigungszunahme»

Mögliche Gestaltung der Beziehung Airport-Nachbarschaft



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit