



Verkehrsausschuss

24. Sitzung (öffentlich)

27. März 2019

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 15:45 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkt:

**Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen
Düsseldorf wirksam reduzieren**

3

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/4105

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)

* * *

Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf wirksam reduzieren

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/4105

– Anhörung von Sachverständigen (s. *Anlage*)

Vorsitzender Thomas Nüchel: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich eröffne die Anhörung zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Die Einladung zur heutigen Sitzung ist Ihnen mit Drucksache E 17/704 form- und fristgerecht zugegangen. Ich begrüße recht herzlich auch im Namen der Kolleginnen und Kollegen des Verkehrsausschusses die Sachverständigen, die gekommen sind, um mit uns diese Anhörung durchzuführen. Ich bedanke mich bei Ihnen für Ihre schriftlichen Stellungnahmen und für Ihre Bemühungen, zu dieser Sitzung anzureisen. Auch die Besucher begrüße ich recht herzlich und danke für das Interesse an diesem Thema.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, der Verkehrsausschuss hatte sich in einer Sitzung verständigt, diese öffentliche Anhörung durchzuführen. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses möchten dieses Thema und die sich daraus ergebenden Fragen mit Ihnen erörtern. Die schriftlichen Stellungnahmen liegen auch in Papierform aus. Die Sachverständigen werden um ein maximal dreiminütiges Eingangsstatement gebeten. Im Anschluss werden die Abgeordneten Fragen stellen.

Thomas Schnalke (Flughafen Düsseldorf GmbH): Ich freue mich, heute die Gelegenheit zu haben, den Beitrag des Flughafens Düsseldorf zu dem Thema zum Ausdruck zu bringen in einer für meine Begriffe notwendigen Diskussion über die Verspätungssituation im Luftverkehr im Allgemeinen und seine Auswirkungen auf den Standort Düsseldorf im Einzelnen.

Ich darf Ihnen eingangs versichern, dass jeder Teilnehmer der Branche daran interessiert ist, die Situation, wie wir sie in 2018 hatten, nicht noch einmal vorkommen zu lassen und wirklich alle Maßnahmen zu ergreifen, die dazu geeignet sind, diese Situationen, wie wir sie im vergangenen Jahr erlebt haben, zukünftig nicht mehr zu erleben.

Eine sichtbare Bestätigung dafür ist sicherlich der Punkt, dass wir morgen erneut ein Treffen wesentlicher Entscheidungsträger der Branche in Hamburg haben, um eine Reihe von Maßnahmen zu monitoren, die wir im vergangenen Herbst verabredet haben, um der Verspätungssituation im Luftverkehr in Deutschland zu begegnen. Ich selbst werde mich heute Abend auf den Weg dorthin machen.

Diese Veranstaltung zeigt – ich glaube, hier kommt der erste wesentliche Punkt, den ich deutlich machen möchte –, dass die Verspätung im Luftverkehr keine standortspezifische Situation ist und insbesondere in 2018 nicht war. Wir haben das Thema in

ganz Deutschland, um nicht zu sagen europaweit, gesehen. Das ist allein an den Verspätungssituationen bzw. den Daten für andere Flughäfen sichtbar. Paris, London, Amsterdam hatten vergleichbare Zuwachsraten wie Düsseldorf – ich nenne es so – bei Nachtflügen und bei verspäteten Flügen. Mailand, Brüssel, Wien sind Beispiele für noch einmal deutlich größere Zuwächse in den Verspätungssituationen. Ich will damit sagen: Es ist ein europaweites System, was den Luftverkehr in Deutschland beeinflusst, und von diesem europaweiten System sind wir natürlich auch in Düsseldorf ein Stück weit abhängig.

Wir haben natürlich auch innerhalb der Branche eine ziemlich intensive Analyse durchgeführt, welche Ursachen die Verspätungssituation im vergangenen Jahr hatte. Eurocontrol als unabhängige Organisation der europäischen Luftfahrtsicherheit hat eine eigene Analyse durchgeführt und diese schon vor einiger Zeit dargestellt und hat drei wesentliche Blöcke, die für die Verspätungen im Luftverkehr verantwortlich sind, analysiert.

Zum einen die sogenannten Airline-Probleme, die im Wesentlichen den Inhalt hatten, dass die Eingliederung der verlorengegangenen Air-Berlin-Operation nötig war. Sie erinnern sich, das Grounding, die Insolvenz und die nachfolgende Situation der Stilllegung des Luftverkehrs der Air Berlin hat im Oktober/November 2017 stattgefunden. Die Wiederaufnahme der Verbindungen, die damals verlorengegangen sind, hat natürlich insbesondere Düsseldorf betroffen. Ein Drittel des Luftverkehrs am Standort Düsseldorf wurde von Air Berlin durchgeführt. Das ist insofern schon ein Punkt, der gerade bei uns große Auswirkungen hatten.

Ein weiterer Block, der als Ursache zu nennen ist, ist die Situation der Luftsicherheit. Wir haben in Deutschland, aber auch europaweit eine Situation, in der wir an vielen Stellen zu wenig Personal haben, um dem Zuwachs im Luftverkehr begegnen zu können. Das basiert auch darauf, dass wir deutlich mehr Fluglotsen ausbilden müssen, nicht nur in Deutschland, sondern europaweit, aber auch zu einem großen Teil darauf, dass wir nach wie vor eine sehr zersplitterte Organisation im europäischen Luftraum haben. Ich möchte noch einmal die Gelegenheit wahrnehmen, um die Unterstützung der Politik zu bitten, hier eine Vereinheitlichung stattfinden zu lassen und uns den Luftverkehr effizienter in Europa gestalten zu lassen.

Ein weiterer Block sind die Punkte, die wir unter Sonstiges zusammenfassen. Hier sind natürlich auch die Flughäfen zu nennen. Hier ist der Punkt zu nennen, dass wir auf dem Boden ein Stück weit Mitverantwortung für den pünktlichen Luftverkehr tragen und hier Maßnahmen zu ergreifen hatten, um Abhilfe zu schaffen. Was hier jedoch noch genannt werden muss, sind Wettersituationen, immer wieder zitiert, manchmal belächelt, aber es sind tatsächlich Situationen, in denen Safety first gilt und in denen auch Ursachen für Verspätungen liegen.

Was haben wir gemacht? Wir haben ein Bündel von Maßnahmen in der Branche in der Zwischenzeit installiert, um die genannten Ursachen zu bekämpfen. Die Eingliederung der Air Berlin ist inzwischen erfolgt. Wir haben eine stabile Flottenstruktur bei den Fluggesellschaften. Eurowings ist die wesentliche Luftverkehrsgesellschaft in Düsseldorf, die inzwischen die Eingliederung der Aktivitäten, die sie von Air Berlin

übernommen hat – glaube ich, sagen zu können –, erfolgreich vollzogen hat. Euro-wings und andere Airlines in Düsseldorf haben ihre Betriebszeiten in der Zwischenzeit entzerrt und Zeitpuffer eingebaut, die dazu führen, dass der gesamte Betrieb während des Tages entzerrt worden ist.

Wir als Flughäfen haben ebenfalls massiv investiert, um die Prozesse am Boden zu verbessern. Allein in Düsseldorf haben wir 1,5 Millionen Euro in unsere Sicherheitskontrollen investiert. Wir haben 3 Millionen Euro in zusätzliches Personal investiert, um noch mehr dafür zu sorgen, dass die Prozesse am Boden am besten koordiniert werden und damit auch effizienter ablaufen können.

Wir haben allerdings die Flugsicherungsthemen, die ich eben schon angesprochen habe. Genügend Personal steht an vielen Stellen nicht zur Verfügung. Hier müssen wir Abhilfe schaffen, und das hinzubekommen, dauert seine Zeit. Fluglotsen brauchen für ihre Ausbildung vier bis fünf Jahre, und um sicherzustellen, hier genügend Personal nachführen zu können, müssen wir einen Puffer haben, müssen wir auch noch ein wenig zuwarten, bis es gelingen wird, hier ausreichend Personal zur Verfügung zu stellen.

Allerdings müssen wir hier noch einmal darauf hinweisen, dass der Luftraum in Europa wirklich ein zersplittertes Feld ist. Das ist ein Punkt, der dringend mit politischer Unterstützung effizienter gestaltet werden muss. Ich glaube, es ist Zeit, da jetzt anzufangen und Wege nach vorn zu gehen.

All diese Maßnahmen, die wir in der Zwischenzeit ergriffen haben, haben Fortschritte gezeigt. Wir haben in Düsseldorf die Situation, dass wir uns jetzt im fünften Monat nacheinander bewegen, indem wir eine deutliche Reduktion der Nachtflüge, der verspäteten Flüge nach 23 Uhr zu verzeichnen haben, minus 44 % gegenüber dem Vergleichszeitraum der Vorjahresperiode und das bei zweistelligen Prozentzuwächsen bei der Bewegungszahl, die natürlich im Vergleich zum Vorjahr insbesondere durch die Situation Air-Berlin-Übernahme durch andere Airlines gestaltet war.

Auch bei der Höhe der Landeentgelte für die Stunden nach 23 Uhr ist zu sagen, dass dies natürlich ein Bestandteil der Steuerung des Verkehrs sein kann. Ich möchte allerdings ausdrücklich darauf hinweisen, dass es ein Baustein ist. Wir haben – ich habe das eben ausgeführt – eine Reihe von Gründen, die zu den Verspätungen im Luftverkehr in ganz Europa geführt hat mit Auswirkungen auf Düsseldorf. Die Spreizung der Landeentgelte zwischen den Tagzeiten und den Zeiten nach 23 Uhr ist dabei ein Punkt, der eine Rolle spielen kann, der aber sicherlich nicht den ausschlaggebenden Punkt spielt.

Wir sind in Düsseldorf zurzeit so aufgestellt, dass die Spreizung zwischen den Tageslandungen und den Landungen nach 23 Uhr mit einer Spreizung bei manchen Zeitabschnitten teilweise mit über 200 % dargestellt wird. Je nach Betrachtung der Zeitscheibe, die man mit anderen Flughäfen in Deutschland vergleicht, sind wir an dritter oder vierter Stelle. Das heißt, wir sind da nicht so weit entfernt und bewegen uns auf dem Niveau, wo andere vergleichbare deutsche Flughäfen sind. Wir befinden uns gerade an dieser Stelle – das möchte ich noch einmal zum Ausdruck bringen – in enger

Abstimmung mit dem Verkehrsministerium darüber, dass wir hier einen weiteren Schritt gehen wollen.

Ich darf an dieser Stelle auch konstatieren, dass das Verkehrsministerium des Landes hier sehr konsequent auf den Festlegungen des Koalitionsvertrages beharrt und die Dinge, die dort stehen, weiterverfolgt. Wir haben unsere aktuelle Entgeltregelung, in der die Spreizung zwischen Tag und Nacht festgelegt ist, mit einer Gültigkeit bis Ende 2020 versehen. Danach werden wir eine neue Entgeltfestlegung machen, die – wie gesagt – in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium festzulegen ist. Das Verkehrsministerium hat diese auch zu genehmigen. Wir werden dort als eine Komponente einen weiteren Schritt vorsehen, um bei der Spreizung für die Stunden nach 23 Uhr weiterzukommen.

Ich möchte noch einmal sicherstellen: Es ist ein Baustein, der benutzt werden kann. Es ist nicht die Hauptursache der Situation, wie wir sie gerade im Jahr 2018 beobachten mussten. Wir müssen viel mehr Stellschrauben drehen; viele davon haben wir schon geschafft, natürlich auch in Düsseldorf. Ich glaube, dass es im Sinne aller ist, hier weiterzukommen. Wir möchten versichern, dass wir alles, was in unserer Macht steht, am Standort Düsseldorf tun, um hier eine Verbesserung der Situation herzustellen.

Ralph Beisel (Flughafenverband ADV): Ich spreche für den Flughafenverband ADV. In unserem Verband sind Mitglieder die Flughäfen in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in Ungarn. Nach der speziellen Sicht von Thomas Schnalke auf dem Flughafen Düsseldorf erlaube ich mir, das ganze Thema in den Gesamtkontext zu setzen. Wo stehen wir im Luftverkehr, was sind die Probleme, mit denen wir kämpfen, wo liegt aber auch das Engagement der Flughäfen, um den Anwohnern wirksamen Lärmschutz darbieten zu können?

Lassen Sie mich auf das Jahr 2018 zurückkommen. Das Jahr 2018 war für die deutsche Luftverkehrsbranche, aber auch für alle Flughafenstandorte, ob im Norden oder im Süden, ein gleichermaßen schlechtes unbefriedigendes Jahr. Wir hatten an allen Flughäfen in Deutschland die schlimme Situation, dass wir, weil wir über den Tagesverlauf gerade in der Rotation, das heißt in der Umlaufplanung, der Airlines, die in Flughäfen hinein- und wieder hinausfliegen und wieder zurückkommen, zunehmende Verspätungen hatten, Verspätungen, die wir in unseren Auswertungen auch ganz klar zuordnen können, Verspätungen, die uns eindeutig zeigen, dass der Flughafen Düsseldorf selbst und die anderen Flughäfen mit einem maximalen Anteil von 10 % an der Verursachung teilgenommen haben.

Die Hauptverursachung letztes Jahr lässt sich darauf zurückführen, dass wir einen riesigen Umbruch durchlaufen haben. Das war die Pleite der Air Berlin, wo plötzlich viele Flugzeuge wieder auf dem Markt waren und Mitarbeiter neue Beschäftigung gesucht haben, wo aber vor allen Dingen neue Slots an den Flughäfen zuzuteilen waren. Das war ein Prozess, der sich leider aufgrund von Einsprüchen der Europäischen Kommission durch das Wettbewerbsrecht dieser Eingliederung in andere Airlines verzögert hat.

Wir als Luftverkehrsbranche waren froh, aber insbesondere alle Reisenden waren froh, dass die Passagiere durch eine Eurowings und eine easyJet weitergeflogen werden konnten. Gerade für den Flughafen Düsseldorf war das ein wesentlicher Umbruch, der erfolgreich gemeistert wurde. Letztendlich steht die Eurowings da, doch zu Beginn des letzten Sommerflugplans musste man für Flugzeuge, die man schon eingeplant hat, improvisieren, weil die faktisch noch nicht zur Verfügung standen. Ein Luftfahrtbundesamt hatte diese Flugzeuge noch nicht freigegeben. Das führte zu einem Flugplan, durch den insbesondere Düsseldorf betroffen war, der instabil war. Die Auswirkungen haben Sie alle gesehen.

An allen Flughäfen hatten wir das Bild, dass wir durch die im Tagesverlauf verursachten Verspätungen in die Tagesrandzeiten hineingerutscht sind, etwas, was wir Flughafenbetreiber uns auf keinen Fall wünschen. Denn wir haben feste Zusagen gegeben, dass wir uns für Lärmschutz einsetzen, und wir wissen um die Sensibilität der Tagesrandzeiten.

Glauben Sie uns, keine Airline in Deutschland, kein Flughafenbetreiber kann ein Interesse daran haben, dass uns die Flugpläne durcheinander rutschen. Wir leben für stabile Prozesse; so planen wir unsere Ressourcen. Im Luftverkehr wird wenig Geld verdient. Deshalb müssen wir auch schauen, dass wir rechtzeitig und pünktlich unsere Passagiere befördern und die Passagiere zufrieden sind.

Der Flughafen Düsseldorf – hier möchte ich entschieden Äußerungen entgegentreten, die andere Gutachter getätigt haben – liegt nicht an der Spitze der Verspätungen, weder im Jahr 2018 noch im Jahr 2017. Unsere ADV-Verspätungsstatistiken zeigen, dass der Flughafen Düsseldorf, obwohl er von seinen Kapazitäten maximal ausgereizt ist, im Mittelfeld liegt. Eine der Ursachen dafür, dass der Flughafen Düsseldorf so verspätungsanfällig ist, ist auch, dass er sein Bahnsystem nicht vollends nutzen kann.

Einige weitere Statements. Lärmschutz ist für die Flughäfen in Deutschland eines der obersten Gebote. Wir wollen wachsen, wir wollen wirtschaftlich sein, wir unterliegen dem EU-Beihilferecht. Wachstum und wirtschaftliches Arbeiten setzt die Akzeptanz der Anwohner voraus. Wir sind hoch engagiert im Lärmschutz, und das, was unsere Branche tut, haben wir hier dargelegt. Ich kann es gern jedem Abgeordneten zur Verfügung stellen. Der Bericht der Bundesregierung, der gerade veröffentlicht wurde, zeigt für alle Standorte in Deutschland, dass wir über die letzten zehn Jahre weniger Bewegungen und weniger Lärm hatten und dennoch durch größere Flugzeuge mehr Passagiere abgefertigt haben, eine Entwicklung, die auch auf den Flughafen Düsseldorf zutrifft. Faktisch ist es in den letzten zehn Jahren an den großen Standorten in Deutschland leiser geworden.

Ich möchte noch etwas anderes sagen. Der Flughafen Düsseldorf ist aus Sicht der Branche der drittgrößte Flughafen in der Bundesrepublik Deutschland. Er ist für das Luftverkehrssystem in Deutschland hoch relevant, für Nordrhein-Westfalen aber absolut essentiell. Das, was wir durch den Flughafen Düsseldorf haben, sind nicht nur 20.000 Beschäftigte, es sind 200 Ziele, die im Direktflug angeboten werden, Ziele, die Konnektivität bringen, das heißt Verbindungen, von denen Wirtschaft, Region, Privat- wie Geschäftsreisende profitieren, dieser Flughafen Düsseldorf, der den Umbruch ei-

ner Air Berlin erfolgreich gemeistert hat. Das sind keine zufälligen Erfolge, das ist hochverdient im Wettbewerb zu anderen Standorten. Im Luftverkehr schauen wir nicht nur nach Frankfurt oder München, wir blicken insbesondere auf die Standorte Brüssel und Amsterdam. Denn die entscheidende Frage im internationalen Luftverkehr ist, wo die Verbindungen hingehen.

Wenn Sie diesen Flughafen Düsseldorf durch noch restriktivere Betriebszeiten, durch noch längeres Warten auf dringend erforderliche Kapazitätserhöhungen in seiner internationalen Wettbewerbsfähigkeit weiter einschränken, dann sorgen Sie dafür, dass sich die Flughafenstandorte in den Niederlanden, in Belgien freuen. Denn das ist dann eine Wettbewerbsverlagerung.

Ich sage Ihnen ehrlich: Aus Sicht des Flughafenverbands gilt es, diesen Standort weiter zu stärken und zu unterstützen. Darin sehe ich auch die Verantwortung einer verantwortlichen Politik gerade im Land Nordrhein-Westfalen.

Joachim Brendel (IHK Nord Westfalen): Ich kann im Prinzip an das anknüpfen, was Herr Beisel insbesondere in seinen letzten Sätzen zum Thema Wettbewerbssituation ausgeführt hat. Nicht nur die Flughäfen, auch die Wirtschaft in NRW befindet sich in einem weltweiten Wettbewerb, und die Wirtschaft hier in NRW ist auf eine leistungsfähige Luftverkehrs- und Flughafeninfrastruktur angewiesen. Ich glaube, das ist eine Binsenweisheit, die ich hier nicht näher erläutern muss.

Fakt ist aber auch, dass die Luftverkehrsnachfrage, die wir in NRW haben, über die NRW-Flughäfen nicht vollständig abgeflogen werden kann. Dafür gibt es viele Gründe, einige sind gerade genannt worden, Kapazitätsrestriktionen insbesondere in Düsseldorf. Das führt dazu, dass nicht nur Fluggäste abwandern, das heißt nach Amsterdam, nach Brüssel oder woandershin, sondern damit auch ein Stück Wertschöpfung. Das ist etwas, das wir aus Sicht der Industrie- und Handelskammern gern minimieren möchten. Das heißt, wir müssen unsere Flughäfen in Nordrhein-Westfalen in die Lage versetzen, dass sie wettbewerbsfähig sind, insbesondere aus Sicht der Airlines.

Gleichzeitig ist es für die Akzeptanz der Flughäfen wichtig – das ist von Herrn Schnalke sehr deutlich gemacht worden –, dass die berechtigten Schutzinteressen der Bevölkerung natürlich im Blick behalten und auf Augenhöhe gesehen werden. Was wir am Ende brauchen, ist ein vernünftiger fairer Ausgleich. Ich denke, die Regelungen, die wir im Moment haben, stellen diesen Ausgleich ein Stück weit dar.

Ich komme zu einigen einzelnen Punkten, die allerdings schon angesprochen worden sind. Zu der Frage, wo die Ursachen für die Verspätungen liegen, ist schon einiges gesagt worden. Das möchte ich unterstreichen. Gerade die heutige Presseberichterstattung über die akuten Software-Probleme der Deutschen Flugsicherung sind nur ein kleiner Baustein, ein Beispiel dafür, aus welchen unterschiedlichen Gründen diese Verspätungssituationen entstehen.

Ich möchte bei dem ganzen Thema der Verspätungen darauf hinweisen, dass die Fluggäste – darunter sind auch Geschäftsreisende, also die Klientel, die ich hier vertrete – sehr darauf angewiesen sind, dass Verkehr, Mobilität planbar und zuverlässig erfolgt. Ein Routing von Maschinen wegen Nachtflugverbots zu anderen Flughäfen ist auch

für die Fluggäste jedes Mal eine große Herausforderung, ihre Reiseplanung, ihre logistischen Ketten entsprechend anzupassen. Das bitte ich ein Stück weit im Blick zu haben, wenn wir hier über die in dem Antrag aufgeworfenen Fragen diskutieren.

Die ebenfalls im Antrag eingeforderte Transparenz sehen wir als Industrie- und Handelskammern durch die entsprechenden Berichte des Flughafens als gegeben an. Ich denke insbesondere an den Nachtflugreport. Auch die geforderte stärkere Spreizung der Landeentgelte, und zwar analog zum Flughafen Hamburg, sehen wir auf Augenhöhe erfüllt. Herr Schnalke hat deutlich gemacht, dass man in dem Bereich sich noch Weiterentwicklungen vorstellen kann. Aber es ist nicht so, dass wir am Flughafen Düsseldorf quasi ein Schlaraffenland hätten, sondern die bestehenden Regelungen, die hier gelten, sind durchaus auf Augenhöhe mit den anderen großen deutschen Flughäfen. Insofern sehen wir im Moment keinen zwingenden Handlungsbedarf.

Thomas Goßen (Stadt Tönisvorst): Ich bin Vorsitzender der sogenannten Fluglärmkommission, § 32b Luftverkehrsgesetz. In dieser Kommission haben wir die Aufgabe, den Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen zu beraten. Das ist ein gesetzlicher Auftrag. Mancher Rat ist gewollt, mancher Rat ist manchmal weniger gewollt. Das liegt in der Natur der Sache. Denn die Bürgerinnen und Bürger sind durch die kommunalen Repräsentanten in dieser Kommission, sprich alle Anrainerstädte, vertreten.

Lassen Sie mich zu Anfang klarstellen: Sowohl diese Kommission als auch ich in meiner Arbeit haben ein großes Interesse daran, dass dieser Flughafen Düsseldorf funktioniert und prosperiert. Wir alle miteinander arbeiten auf der Basis, dass dieser Flughafen grundsätzlich gewollt ist und wir mit diesem Flughafen in fairer und guter Zusammenarbeit arbeiten möchten.

Wir müssen aber eines sehr deutlich beschreiben. Wir haben schon sehr viel über die Verspätungssituation des Jahres 2018 gehört. Die Kommission hat ausdrücklich im Wege eines Beschlusses die Bemühungen von Verkehrsminister Wüst begrüßt, der sich dieser Thematik der Verspätungen persönlich angenommen hat. Diese Kommission hat daraufhin ausdrücklich beschlossen, den Minister in diesen Bemühungen zu unterstützen und letztlich zu fordern, dass alles Erforderliche dafür getan wird, um hier zu deutlichen Verbesserungen zu kommen.

Jetzt darf ich sagen, ich bin seit 2003 in dieser Kommission unterwegs, bin seit mehreren Jahren Vorsitzender der Kommission, bin stellvertretender Bundesvorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen. Für Düsseldorf – da muss ich Wasser in den Wein schütten – haben wir nicht eine besondere Verspätungssituation, die sich anhand der Entwicklungen der Jahre 2017 und 2018 manifestiert. Ich sage es ganz deutlich: Das ist obendrauf gekommen.

Ich kann mich an keine Kommissionssitzung seit 2003 erinnern, in der wir nicht über die Frage der Nachtflugstatistik miteinander diskutiert und gerungen haben. Um es deutlich zu sagen, es gibt seit diesem Zeitpunkt, den ich persönlich bestätigen kann, nur eine Entwicklung in diesen Statistiken, und diese Entwicklung, abgesehen von singulären Ausnahmen, ist eine Entwicklung nach oben.

Ich bringe es auf den Punkt. Wir haben in Düsseldorf zum Thema der Verspätungen ein strukturelles Problem. Das haben wir nicht erst seit 2018 und nicht signifikant durch Software-Ausfälle bei der Deutschen Flugsicherung. Das haben wir nicht durch die Problematik der Air Berlin und auch nicht allein dadurch, dass es Verschiebungen im europäischen Luftraum gegeben hat, zum Beispiel weil die Warmwasserziele in der Türkei über Jahre so nicht angeflogen wurden und sich viel in Richtung Balearen, Richtung Spanien verlagert hat.

Wir haben in Düsseldorf ein strukturelles Problem, und zwar deshalb, weil viele der Genehmigungstatbestände und der aufsichtsrechtlichen Möglichkeiten nicht wirklich ineinandergreifen. Ich möchte das jetzt im Eingangsstatement nicht weiter aufgreifen. Dazu werden wir sicherlich an anderer Stelle noch kommen.

Aber die Akzeptanz, die Herr Schnalke für diesen Flughafen Düsseldorf hervorhebt, die er letztlich auch haben möchte, wird in maßgeblicher Weise davon konterkariert, dass wir immer wieder eine deutliche Zunahme dieser Verspätungssituation haben. Wir kennen die Gründe, die uns dann genannt werden: Streik von Flugsicherungen im europäischen Ausland, schlechtes Wetter, Groundhandling-Probleme an anderen Flughäfen in Europa. Das mag alles sein, aber im Ergebnis sind das Entwicklungen, die über die letzten 15 Jahre alle Flughäfen, die internationale Ziele in Europa anfliegen, betroffen haben. Wir sehen in Düsseldorf ein signifikantes Problem, dass die Betriebsregelungen so tatsächlich nicht umgesetzt werden, so tatsächlich nicht eingehalten werden können.

Ich möchte auf ein Argument noch sehr deutlich eingehen. Gerade haben wir gehört, dass die Kapazitätsgrenzen des Flughafens mit ursächlich für Verspätungssituationen sein können. Zumindest wird es häufig so kommuniziert. Wir haben im Jahr 2005 bereits einmal das Argument gehört, dass eine Kapazitätserweiterung eine Lösung dieser Thematik befördert, weil durch mehr Kapazität am Ende der Spielraum entsteht, das abzuwickeln. Das Ergebnis ist ernüchternd. Denn seit 2005 hat sich die Verspätungssituation nicht verbessert, sie hat sich deutlich weiter verschlechtert.

Deswegen der Appell: Wenn wir jetzt über das Jahr 2018 diskutieren, dann ist das gut, weil 2018 der Auslöser dafür war, dass diese öffentliche Diskussion tatsächlich öffentlich breit stattgefunden hat und stattfindet. Es ist auch deshalb gut, weil der Minister dankenswerterweise jetzt genau dieses Problem persönlich aufgegriffen hat. Aber die Diskussion ist nicht die Ursache des strukturellen Problems; das geht viel tiefer. Das geht über Jahrzehnte hinaus in eine geordnete Entwicklung, die nur noch ein Ergebnis kennt, nämlich nach oben. Da müssen wir ansetzen. Es ist nicht damit getan, dass wir sagen, wir bekommen die aktuellen Probleme, die in 2018 entstanden sind, in den Griff. Das wird nicht ausreichen, um zu entsprechenden Lösungen zu kommen.

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (Freie und Hansestadt Hamburg): Ich bin Fluglärmschutzbeauftragte bei der Behörde für Umwelt und Energie in Hamburg. Die Fluglärmschutzbeauftragte ist in Hamburg bei der Umweltbehörde angesiedelt – das ist an den meisten anderen Standorten in Deutschland nicht der Fall –, und das ist für meine Arbeit sinnvoll und wichtig. Insbesondere Fluglärm, aber auch Lärm von anderen Ver-

kehrsträgern beeinträchtigt die Gesundheit der Menschen. Von daher ist es ein wichtiges Thema, dass man zumindest zur Nachtzeit, wenn man diese Aufgabe bei einer Behörde wahrnimmt, dafür sorgt, dass die Leute ihren gesunden Schlaf erhalten können.

Am Flughafen Hamburg haben wir eine Betriebszeit von sechs bis 23 Uhr. Das entspricht der Betriebszeit des Flughafens Düsseldorf. Unsere Verspätungsregelung gilt pauschal von 23 bis 24 Uhr – Ihre Verspätungsregelung ist differenzierter – für Starts und Landungen. Da sind Linienflüge zulässig, die nachweisbar unvermeidbar sind.

Zu meiner Aufgabe als Fluglärmschutzbeauftragte gehört es, die Einhaltung dieser Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Hamburg zu überwachen. Daher lasse ich mir von allen Luftfahrtunternehmen die Verspätungsgründe mitteilen. Es ist nicht nur so, dass ich mitgeteilt bekomme, es war Wetter oder Rotationsverspätung, sondern für jeden verspäteten Flug bitte ich um Vorlage der Gesamttagesrotation, sodass ich mir anschauen kann, was tatsächlich über den Tag erfolgt ist. Man muss sagen, die Luftfahrtunternehmen engagieren sich auch. Man sieht teilweise, dass Verspätungen, die angelaufen sind, wieder aufgeholt werden. Es ist jedoch immer häufiger der Fall, dass nach 23 Uhr Verspätungen stattfinden.

Wenn diese Verspätungsgründe nicht plausibel sind, dann leiten wir Ordnungswidrigkeitsverfahren ein, und bei diesen Verfahren werden Gewinnabschöpfungen festgesetzt. Gewinnabschöpfung heißt, wenn der Start abends nicht stattfindet – Starts sind von der Verspätungsregelung beinhaltet –, dann müssen die Fluggäste in Hotels untergebracht werden. Das sind Kosten, die wir abschöpfen. Wenn die Landung nicht in Hamburg stattfinden würde oder die Maschine nach Hannover fliegen müsste, sind Gebühren zu zahlen. Es gibt unterschiedliche Gebühren. Dann ist der Bustransfer der Passagiere von Hannover nach Hamburg durchzuführen. Das sind alles Kosten, die wir im Einzelfall abschätzen.

In der Anhörung bitten wir die Luftfahrtunternehmen, eine Aufstellung zu machen. Das ist in einem Fall erfolgt; in der Regel bekommen wir von den Luftfahrtunternehmen keine Aufstellung zu den Kosten, die dadurch gespart wurden, dass diese Verspätung stattgefunden hat.

Wir haben erstmalig auch Planungsfehler sanktioniert. Seit 2017 gibt es in Hamburg eine Übereinkunft, dass, wenn in drei Monaten mehr als 30 % Verspätungen vorliegen, zumindest mit einer anderen Planung dieses Flugs die Verspätungen in ihrer Anzahl reduziert werden können. Dazu haben wir Ordnungswidrigkeiten mit Gewinnabschöpfung gemacht. Das ist in einer Größenordnung von etwa einer halben Million Euro. Da hat das Luftfahrtunternehmen Einspruch eingelegt. Die Verfahren liegen noch bei uns. Im Jahr 2018 sind diese 30 % über drei Monate sehr schön untersteuert worden, sodass wir nicht eine Ordnungswidrigkeit wegen Planungsfehler einleiten mussten. Aber die Politik in Hamburg hat nachgesteuert. Wir haben nach dem 16-Punkte-Plan nun einen 21-Punkte-Plan. Dort ist formuliert, man gehe von Planungsfehlern aus, wenn man mehr als ein oder zwei Monate 25 % Verspätungen habe.

Ich habe die Luftfahrtunternehmen angeschrieben, die letztes Jahr mehr als 25 % Verspätung an der Linie hatten. Ich habe von allen eine Antwort bekommen. Ich fand es

sehr positiv, dass meine Schreiben und Bitten nicht ignoriert, sondern ernst genommen wurden. In einigen Fällen finden Umplanungen statt, in anderen Fällen ist mir gesagt worden, das bekomme man auch ohne Umplanungen hin. Man sei sehr bemüht, die Planungen, die man habe, einzuhalten. Von daher bin ich ordnungsrechtlich dran.

In Hamburg sind die Gebühren für verspätete Landungen relativ hoch. Es gibt Zuschläge für entsprechende Zeiten, für die Prüfung der Verspätungsgründe jeweils 500 Euro, weil es doch sehr aufwändig ist. Man muss teilweise mehrmals nachfragen, weil es nicht gut und logisch erklärt ist. Neben diesen monetären Anreizen setzt man natürlich auch auf partnerschaftliche Initiativen. Es gibt in Hamburg die „Pünktlichkeitsoffensive 2016“. Da haben sich die am meisten in Hamburg verkehrenden Luftfahrtunternehmen – das sind fünf; zwei sind nachträglich dazugekommen – verpflichtet, alles dafür zu tun, die Flüge möglichst pünktlich abzuwickeln.

Es ist unser Ziel, dass sich die Verspätungszahlen durch Sanktionierung, wenn es sein muss, verbessern. Wir wollen nicht sanktionieren, im Endeffekt wollen wir die Gesundheit der Menschen schützen. Wir möchten in Hamburg die Anzahl der Verspätungen, die wir letztes Jahr hatten – das sind 1.178 – in etwa halbieren.

Christoph Lange (Bürger gegen Fluglärm, Meerbusch): Es geht nicht darum, den Flughafen vom Luftverkehr abzukoppeln, sondern nur darum, wie durch relativ geringfügige Eingriffe verhindert werden kann, dass sich die unhaltbare Situation der Sommer 2017 und 2018 wiederholt, wir ein Mehrfaches der Lärmbelastung der Frankfurter Anwohner haben und über 865.000 Fluglärm-betroffene mit über 50 dB(A) Dauerschallpegel gesundheitlich gefährdet werden.

In nur 41 von 365 Nächten im Jahr 2018 wurde nicht nach 22 Uhr gestartet bzw. nach 23 Uhr gelandet. Im Sommer war dieses Verhältnis ganze drei von 184 Nächten. Ich möchte einfügen, dass die Nacht nicht nur nach juristischer Definition von 22 bis 6 Uhr reicht. Es ist meines Erachtens wenig hilfreich, wenn Zeiten zum Beispiel zwischen 22 und 24 Uhr als Tagesrandzeiten etikettiert werden. Das sind die Zeiten zwischen 20 und 22 Uhr und zwischen 6 bis 8 Uhr. Aber das, was zur Nacht gehört, kann wohl kaum Tagesrand sein.

Es ist auch wenig hilfreich, wenn man 1,5 % von allen Flugbewegungen eines Tages oder eines Monats angibt, also Starts und Landungen, und zwar des gesamten Tages. Denn wie soll denn bitte ein Flug, der morgens um 11 Uhr stattfindet, dann abends prozentual zu einer Verspätung führen? Eine kurze Anmerkung zu dem, was Herr Schnalke eben zu dieser prozentualen Verbesserung gesagt hat. Da vergleicht man gegen die Vorjahresperiode, und das ist genau die Zeit, die er selbst als die Zeit identifiziert hat, wo die Umstellungsprobleme von Air Berlin da waren. Das heißt, da waren diese Zahlen enorm hoch. Jetzt sind sie geringfügig niedriger, und das wird gleich wieder abgefeiert.

Komischerweise ist genau in dieser Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr die absolute Konzentration. Bürgermeister Goßen als Vorsitzender der Fluglärmkommission hat gesagt, dass dort die größten Zuwächse sind. Die Chance, dies durch Gebühreanreize zu

schaffen, wurde bis 2021 vertagt. Eine Landung eines A320 kostet derzeit nach Mitternacht ganze 12 Euro mehr als vor Mitternacht, also keine zehn Cent pro Passagier.

Die Nachtflugbestimmungen – abgekürzt NFB – stammen noch aus Zeiten, wo kein Flug nach 22 Uhr geplant wurde. Störungen der Nachtruhe waren die absolute Ausnahme. Wie Sie alle aus dem Schreiben der FDG an alle MdL entnehmen können, wurden jetzt zu kurze Umladezeiten, zum Teil nur 30 Minuten, und zu wenige Puffer für Störungen eingeplant. Eurowings hat diese Kritik bestätigt und zeigt, wie es gehen könnte.

Bitte unterstützen Sie politisch die bisher nur angekündigten Maßnahmen von Eurowings, nur bis 22:15 Uhr zu planen und größere Puffer zum Beispiel mittags einzuplanen. Es muss unbedingt verhindert werden, dass andere Airlines in diese Lücken hineinspringen und deren Jets dann zu spät kommen. Ziel muss sein, die Nachtflüge in 2019 mindestens zu halbieren. Das müsste auch gelingen, da Eurowings für mehr als 60 % dieser Verspätungen verantwortlich war und jetzt Besserung gelobt hat.

Ziel muss sein, dass in mindestens 300 Nächten eines Jahres um 22 Uhr bzw. 23 Uhr wirklich Ruhe herrscht. Bitte unterstützen Sie Verkehrsminister Wüst bei den ersten richtigen Ansätzen, endlich diesen – in Anführungszeichen – Wettbewerb um die noch späteren Landungen zu beenden. Man kann es auch anders formulieren – und so hat es die Dame aus Hamburg gesagt –: Kein Geld bei den Tätern, also bei den Airlines. Denn die gehen hin, planen diese zusätzlichen Deckungsbeiträge und wägen sie ab gegen diese viel zu geringen zusätzlichen Gebühren.

Der Flughafen wird sich mit vielen Behauptungen wehren. Warum eigentlich? Das Beispiel Frankfurt zeigt, dass dort sogar reine Cargo-Airlines die verschärften Regeln akzeptieren und verlustfrei umsetzen, und dies, obwohl der Sprung in Frankfurt vom freien Nachtflug vorher auf jetzt 23 bis 5 Uhr wesentlich größer war als das, was wir – zehn Kommunen und alle Bürgerinitiativen – für DUS fordern. Wir brauchen abgestufte Verschärfungen der Nachtflugbestimmung, schnellstmögliche deutliche Gebührenerreize, eine transparente Kontrolle und wirksame Strafen. All dies gibt es bis jetzt nicht. Das Beispiel Eurowings und das Beispiel Hamburgs zeigt, wie es gehen könnte. Alle anderen Airlines müssten es nur genauso machen.

Der Flughafen fordert mehr Flexibilität in der Mahn-Nutzung. Das hat jetzt der Herr vom Verband für ihn erledigt. Dies mag unter sehr genau definierten Bedingungen helfen, aber nicht gegen die vielen Gründe außerhalb des Flughafens, wie zum Beispiel Lotsen, zu enge Umlaufplanung, zu wenige Reserven und Puffer. Eben war die Rede davon, dass der Flughafen nur 10 % dieser Verspätungen tatsächlich verschuldet.

Eines könnten Sie, Herr Schnalke, machen. Sie könnten die Zeit zwischen 20 und 21 Uhr für Zweibahnbetrieb vorsehen, Sie könnten das Problem nicht verharmlosen mit diesen Begriffen wie Tagesrandzeiten oder 1,5 % aller Flugbewegungen. Dann hätten Sie zumindest Ihren Teil getan. Aber es geht ja um die Planung der Airlines.

Ganz wichtig ist: Der andere Teil des Planfeststellungsantrags, noch mehr planbare Flugbewegungen in den zwei, drei Stunden, läuft diesem Ziel des Verspätungsabbaus diametral entgegen. Lassen Sie sich kein X für ein U vormachen. Was für einen Sinn

würde es machen, die anderen NRW-Flughäfen plattzumachen? Der Kollege Blöming hat bei der IHK gehört, was der Geschäftsführer des Flughafens Paderborn/Lippstadt, Herr Dr. Cezanne, gesagt hat „Noch mehr Minus, und die Kreise streichen die Zuschüsse, und dann ist da Feierabend“, um dann in der nächsten Runde festzustellen, dass man in DUS nichts mehr erhöhen kann, man also die anderen Flughäfen doch braucht.

Wäre von 22 bis 6 Uhr und am Wochenende bis 7 Uhr Ruhe, dann bräuchte man keine teuren Nachtschutzzonen und keine langwierigen gerichtlichen Auseinandersetzungen – und alle hätten Planungssicherheit. Dies könnte für alle NRW-Airports gelten. Auch für den Frachtflughafen Köln/Bonn kann ich gern eine Lösung vorschlagen, wenn Sie das interessiert.

Meine Bitte ist, mischen Sie sich bitte auch und gerade bei der Entwicklung des neuen NRW-Luftverkehrskonzepts rechtzeitig ein. Denn es macht keinen Sinn, wenn man irgendwelche Konzeptionen macht wie in dieser Potenzialanalyse restriktionsfrei. Dieser Flughafen Düsseldorf hat Restriktionen und an denen kommt er nicht vorbei. Wenn er es nicht schafft, die Nachtflüge zu halbieren, wird es keinen Frieden mit den Anwohnern geben.

Werner Kindsmüller (Initiative Kaarster gegen Fluglärm): Ich darf mich bedanken, dass der Landtag mit dieser Anhörung auch die Betroffenen zu Wort kommen lässt. Das ist ansonsten bei diesem Thema – leider – nicht selbstverständlich. Eine Forsa-Untersuchung, die der Flughafen vor einigen Jahren in Auftrag gegeben hat, zeigt allerdings, dass sich etwa 225.000 Menschen in den Anliegergemeinden durch Fluglärm gestört fühlen und sogar 170.000 Menschen sehr stark. In der Stadt, aus der ich komme, Kaarst, hat diese Untersuchung zutage gefördert, dass sich 42 % gestört fühlen.

Es geht hier auch nicht um ein Komfortproblem, sondern es geht um ernste gesundheitliche Probleme aus Sicht der Betroffenen, wenn die Anwohner permanent der nächtlichen Lärmbelästigung ausgesetzt sind. Wir hatten am Flughafen Düsseldorf in den letzten fünf Jahren etwa 210.000 bis 220.000 Flugbewegungen jedes Jahr, also eine relativ stabile Situation. Im gleichen Zeitraum haben wir jedoch eine Verdreifachung der Flüge außerhalb der Betriebszeit nach 23 Uhr gehabt. Das zeigt schon die Dimension dieses Problems, und wie bereits angesprochen worden ist, mehr als doppelt so viel als der Flughafen Frankfurt am Main.

Die Entwicklung geht meines Erachtens darauf zurück, dass wir in der Luftverkehrsbranche seit Jahren einen gnadenlosen Preiswettbewerb und gleichzeitig nach wie vor das Leitbild des Wachstums haben. Das führt dazu, dass dieser Preiswettbewerb zu einem erheblichen Maß auf dem Rücken der Anwohner und deren Gesundheit ausgegtragen wird.

Um in diesem Preiswettbewerb bestehen zu können, müssen die Airlines aus betriebswirtschaftlichen Gründen alle Schlupflöcher nutzen, die ihnen die gesetzlichen Möglichkeiten bieten. Insofern spielt ihnen eine laxe Nachtflugregelung in die Hände. Man muss, anders als es in Hamburg ist, nicht fürchten, dass man anschließend gefragt

wird, warum man nach 23 Uhr gelandet ist. Also kann man von vornherein den Flugplan bereits so planen, dass man es gar nicht schaffen kann, vor 23 Uhr nach Hause zu kommen. Und das passiert, indem beispielsweise die Zeiten zwischen Landungen und Starts, insbesondere bei Eurowings, aber auch bei Condor, immer stärker zusammenschrumpfen und ein Einhalten dieser Fristen von zehn, 15, auch 30 Minuten technisch schon gar nicht möglich ist. Das heißt, die Airlines gehen hier schon mit einer Verspätung raus und schleppen die dann in die Nacht hinein. Wir haben Fälle – das ist alles belegt und auch dem Verkehrsministerium bekannt –, wo die Flugpläne sogar vorsehen, dass eine Maschine startet, bevor sie hier nach Plan gelandet ist. Das ist kein Witz, das ist de facto so. Dagegen wird nichts unternommen.

Das heißt, wir haben es hier mit zwei grundlegenden Problemen zu tun, auf die ich abschließend noch eingehen möchte.

Das eine ist, es fehlt hier anders als in Frankfurt und in Hamburg der politische Wille, tatsächlich im Interesse der Anwohner eine Balance zwischen den wirtschaftlichen Interessen und den gesundheitlichen Interessen zu schaffen. Es gibt ein Kontrollproblem in diesem Zusammenhang, und es gibt laxer Regeln, sodass wir es hier mit einer Einladung zum Missbrauch dieser Regeln und zu einer Entwicklung, wie wir sie hier beklagen, zu tun haben.

Zweitens ist es so, dass wir mittlerweile ein System haben, das am Anschlag ist, dass dieses System des Luftverkehrs so nicht mehr ins Lot gebracht werden wird. Da hilft alles Schönreden und unterschätzende Probleme nichts. Es ist so, dass zum Beispiel zwischen Düsseldorf und Mallorca morgens innerhalb von zwei Stunden zehn Maschinen von Düsseldorf nach Mallorca gehen. Das ist doch Unsinn. Ein anderer Verkehrsträger, beispielsweise die Deutsche Bahn, würde es nicht machen, einen Takt wie die Straßenbahn in Düsseldorf vorzulegen. Man muss sich also überlegen, ob das Slot-System, wie wir es haben, sinnvoll ist, oder ob man nicht beispielsweise statt mit dem A320 mit größeren Maschinen fliegen oder sozusagen einen Carrier bestellen muss, der diese Strecke fliegt.

Von daher unterstützen wir auch die Anregung des Lufthansa-Chefs Carsten Spoor, der letztes Jahr gesagt hat, man müsse in Düsseldorf die Zahl der Slots auf 590 begrenzen. Wir haben teilweise am Tag 700 Flüge von Düsseldorf, und die sind mit dieser Infrastruktur nicht mehr abzuwickeln.

Vor diesem Hintergrund bin ich der Auffassung, sollte auch das Luftverkehrskonzept genutzt werden, über die Strukturen und über andere Systeme, wie man diesen Flugverkehr abwickelt, darüber nachdenken, statt weiterhin nur auf Wachstum, ruinösen Wettbewerb und gleichzeitig auf öffentliche Subventionen zu setzen, die dazu führen, dass die Regionalf Flughäfen mit ihren Kapazitäten letztlich den Kürzeren ziehen.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Wir kommen zur Fragerunde. Für die antragstellende Fraktion hat Herr Kollege Klocke das Wort.

Arndt Klocke (GRÜNE): Meine Damen und Herren! Danke für Ihre umfangreichen Expertisen und Sie sich die Zeit genommen haben, heute hierherzukommen. Es ist ein

Thema, das die Stadt, die Region schon seit vielen Jahren beschäftigt. Ich selbst gehöre dem Landtag seit 2010 an, habe es thematisch damals von meinem Vorgänger übernommen. Ich spreche es deswegen an, weil in einigen Äußerungen, insbesondere bei Herrn Beisel, aber auch bei Herrn Schnalke ein bisschen herausklang, dass das schwierige Luftverkehrsjahr 2018 die Problematik so deutlich hat werden lassen und Dinge verschärft hat. Das hat sicherlich dazu beigetragen. Die Frage Air Berlin etc. hat viele beschäftigt. Aber die Nachtflugsituation und die Frage des Lärmschutzes ist eine, die hier mindestens 20 bis 25 Jahre Regionen und Städte sehr intensiv beschäftigen. Es wäre gut, wenn die Politik mit Blick auf das Luftverkehrskonzept zu Vereinbarungen und Lösungen kommt – deswegen haben wir den Antrag gestellt –, die ein bisschen in die Zukunft führen.

Ich habe meine Fragen sehr konkret vorbereitet, und zwar an Einzelne, wobei die Fragen der beiden Vertreter der Lärmschutzinitiative ähnlich waren.

Zu den Fragen an Herrn Schnalke. Sie haben uns die Rückgänge in den festgestellten Verspätungen seit 2018 vorgestellt. Welche Belege haben Sie dafür, oder was können Sie uns nennen, dass diese entsprechenden Rückgänge dauerhaft und nachhaltig sind?

Gibt es konkrete Beispiele, die Sie benennen können, dass aufgrund der aus Ihrer Sicht unzureichenden Betriebsstunden es Verlagerungen von Airlines und Flügen ins Ausland gegeben hat?

Sie haben mehrfach eine europäische Lösung angesprochen und eingefordert. Jetzt gibt es aber, wenn man sich die deutsche Situation mit Blick auf Frankfurt und Hamburg ansieht, zwei Flughäfen, die sich explizit mit anderen Lösungen bzw. mit anderen Ahndungen bei Verstößen auszeichnen. Wäre es nicht möglich, dass der Düsseldorfer Flughafen sich diesen Beispielen anschließt und entsprechend strenger Verstöße bei Landungsverspätungen ahnden würde?

Daran schließt sich eine Frage an. Sie sprechen von erheblichen Geldstrafen, die bei diesen Verstößen zu entrichten sind. Können Sie das summieren? Wenn über SPMC festgestellt wird, dass verspätet gelandet wird, können Sie die Größe benennen, was Sie unter erheblichen Geldstrafen verstehen?

Was ist Ihre Einschätzung zu der Behauptung von Herrn Kindsmüller, dass die Airlines bewusst gegen Nachtflugregelungen verstoßen und Verspätungen in ihrem internen Flugplan einkalkulieren?

Zu den Fragen an Herrn Beisel. Haben Sie konkrete Anhaltspunkte oder Belege dafür, dass die in Frankfurt vorgenommene Verschärfung der Nachtflugregelungen zu Verlagerungen von Unternehmen und Airlines ins Ausland befördert, sowohl im Bereich Fracht als auch im Bereich Passagierflug? Können Sie das konkret quantifizieren? Sie müssten als Bundesvertreter wissen, wie das am Flughafen Frankfurt, dem größten Flughafen Deutschlands, sich entwickelt hat.

Würden Sie die Behauptung, dass Airlines bewusst gegen die Nachtflugregelungen verstoßen und diese Verspätungen in Ihrem internen Flugplan einkalkulieren, unterstreichen oder haben Sie konkrete Argumente, dass das nicht der Fall ist?

Zu der Frage an Herrn Lange und Herrn Kindsmüller zu den Flugbewegungen. Würde es nicht Sinn machen, wenn man sich den Luftverkehrsmarkt Nordrhein-Westfalen ansieht, einen Teil der Flüge, die über Düsseldorf abgefertigt werden, also die Warmwasserflüge, an die nicht ausgelasteten NRW-Regionalflughäfen zu verlagern? Wir wissen um die wirtschaftliche Problematik, die unterschiedlich ist, mal massiv, mal weniger massiv, aber alle haben Kapazitätsspielräume. Wäre es nicht eine Möglichkeit, Flugbewegungen, die insbesondere Urlaubsflugziele betreffen, an die NRW-Regionalflughäfen auszulagern oder teilweise auszulagern und dadurch Entlastungen am Flughafen Düsseldorf schafft?

Zu den Fragen an Herrn Brendel. Herr Brendel, mich würde interessieren, wie Sie die Nacht definieren. Ist für Sie die Nacht nur das, was wir zwischen zwei und vier Uhr haben? Sie haben ausgeführt, dass zum Beispiel die Zeit zwischen 23 und 24 Uhr oder zwischen fünf und sechs Uhr eine Tagesrandzeit ist. Mich würde interessieren, wie die IHK Nordrhein-Westfalen Nacht und die Nachtruhe definiert.

Sie haben ausgeführt, dass hohe Kapazitäten in Nordrhein-Westfalen von Flughäfen nicht abgeflogen werden können und es deswegen zu Verlagerungen ins Ausland kommt. Wenn ich mir die Fluggastzahlen insbesondere an den Regionalflughäfen ansehe – Münster Osnabrück, Paderborn-Lippstadt und andere –, habe ich nicht den Eindruck, dass diese Flughäfen ausgelastet sind und es zu zahlreichen Verlagerungen kommt. Können Sie uns bitte näher erläutern, was Sie mit diesen hohen Kapazitäten meinen, die Sie selbst angesprochen und auch in Ihrer Stellungnahme aufgeführt haben. Könnten Sie es mal quantifizieren und nennen, auf welche Flughäfen sich das verlagert. Wie müsste aus Ihrer Sicht eine Flughafenentwicklung aussehen, die das berücksichtigt? Bräuchte es aus Ihrer Sicht mehr Angebote auch an die Regionalflughäfen? Müsste sich beispielsweise der Flughafen Münster auch zu einem internationalen Drehkreuz entwickeln, damit dem entgegengewirkt werden kann?

Zu den Fragen an Frau Pieroh-Joußen. Es wurde eben von Herrn Schnalke auf Hamburg rekuriert. Er sagte, dass die Hamburger Regelung quasi auf Augenhöhe auch vom Flughafen Düsseldorf erfüllt würde. Schätzen Sie es genauso ein, also die Handhabung von entsprechenden Strafen oder Ahndungen? Das können Sie gern auch diplomatisch beantworten. Sehen Sie Unterschiede in der Handhabung in Hamburg und dem, wie es in Düsseldorf vor sich geht?

Hat es aufgrund der sich in den letzten Jahren verändernden Bedingungen in Hamburg und auch der Verschärfungen dort zu signifikanten Abwanderungen von Unternehmen geführt? Stehen Sie in Hamburg unter politischem Druck, beispielsweise der dort sehr bekannten Handelskammer, was Umsatzrückgänge von Unternehmen in Hamburg, Abwanderungen von Airlines aufgrund der entsprechenden Sanktionen und Strafzahlungen, die Sie uns eben vorgestellt haben, angeht?

Zu den Fragen an Herrn Langen und Herrn Kindsmüller, die beiden Initiativen gegen Fluglärm. Es waren ähnliche Fragen. Der ADV hat ausgeführt, dass es am Flughafen Düsseldorf seit 2018 zu erheblichen Rückgängen gekommen ist. Können Sie uns schildern, wie Sie das einschätzen?

Auf welches Maß müssten Nachtflüge reduziert werden? Was ist die Kernruhezeit, und was wäre erträglich in der Randzeit, die Sie anders einschätzen als es beispielsweise bei der IHK gemacht wird, um das für Anwohnerinnen und Anwohner erträglich zu machen? Wie sehen Sie in diesem Zusammenhang die beantragte Kapazitätsausweitung am Flughafen Düsseldorf?

Herr Kindsmüller, können Sie uns noch schildern, welche wirklich konkreten gesundheitlichen Auswirkungen aus Ihrer Sicht – Sie sind auch Anwohner des Flughafens – die jetzt stattfindenden Nachtflüge auf die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner haben?

Klaus Vossemer (CDU): Auch ich beginne mit einem Dank an die Sachverständigen für ihr Erscheinen, für die Eingangsstatements und die schriftlichen Zuleitungen. Herr Klocke hat zutreffend eingeordnet, dass das Problem nächtlicher Lärmbelästigung durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf ein Problem ist, das nicht erst seit 2017 oder 2018 existiert, sondern schon länger und es seit 2010 durch die Vorgängerlandesregierung versäumt worden ist, ein Luftverkehrskonzept dergestalt aufzubauen, dass man wirksame Schritte entgegenhält, aber die NRW-Koalition, die neue Landesregierung, das jetzt wirksam anpackt.

Zunächst habe ich Fragen an Herrn Schnalke als Vertreter des Flughafens Düsseldorf. Transparenz über Daten und Lärmbelästigung bzw. Berichte über erfolgte Anstrengungen zur Reduzierung von Lärm sind ein wichtiges Mittel, um die Akzeptanz insgesamt zu steigern. Ich glaube, da sind wir uns in der Einschätzung alle einig. In Ihrer schriftlichen Stellungnahme greifen Sie auch Maßnahmen auf. Können Sie das vielleicht noch einmal konkreter erläutern?

Die nächste Frage richtet sich an Herrn Beisel vom Flughafenverband ADV. Ähnliche Stoßrichtung wie vom Kollegen Klocke. In einigen Stellungnahmen wird gefordert, dass Destinationen und Flüge auf andere Airports verlagert werden. Wie schätzen Sie das als Verband ein?

Herr Kindsmüller hat das Beispiel der zehn Mallorca-Flüge gebracht im A320 in einem relativ engen Zeitfenster. Jetzt setzen wir mal voraus, die würden von derselben Airline geflogen. Könnte man es nicht auf sechs oder auf vier Flugbewegungen konzentrieren, wenn man in größeren Fliegern unterwegs wäre? Wie sieht das aus Verbandssicht aus, ist das realistisch? Wenn nein, was spricht dagegen?

An Herrn Brendel als Vertreter der IHK Nordrhein-Westfalen richte ich die Frage. Können Sie die Bedeutung der sogenannten Tagesrandzeiten für die Industrie in Nordrhein-Westfalen und für die Unternehmen in der Region bewerten? Können Sie dazu eine Aussage treffen, welche Wichtigkeit, welche Bedeutung es möglicherweise hat, dass diese Flüge in diesen Zeiten stattfinden?

An Frau Dr. Pieroh-Joußen meine Frage. In dem zugrunde liegenden Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aber auch in Ihrer Stellungnahme wird auf dieses sogenannte Hamburger Modell, was Sie eben dankenswerterweise erläutert haben, verwiesen. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme und haben es eben auch ausgeführt, dass das fortentwickelt werden soll.

Jetzt haben im „Hamburger Abendblatt“ ganz aktuell am 21. März 2019 – Sie werden den Artikel vielleicht kennen – einen Bericht gefunden, in dem Ihr Umweltsenator Jens Kerstan dahingehend zitiert wird, dass diese Maßnahmen – ich verkürze es – nicht erfolgreich genug seien, um nicht zu sagen am Ende wirkungslos, und insbesondere wäre kein Verfahren bisher gegen eine Airline vollstreckt worden.

Vielleicht können Sie das noch einmal einordnen, insbesondere im Hinblick auf die von der antragstellenden Fraktion geforderte Umsetzbarkeit, Übertragbarkeit auf die örtlichen Verhältnisse am Flughafen Düsseldorf oder in NRW insgesamt.

Carsten Löcker (SPD): Ich habe drei Fragen.

Erste Frage. Herr Schnalke, zu den Slot-Vorgaben am Flughafen Düsseldorf fragen wir: Wie häufig werden insbesondere in den Einbahnstunden, also dann, wenn sozusagen der Flugverkehr auf eine Start- und Landebahn eingeschränkt ist, die Slots vollständig ausgeschöpft? Das ist eine Frage, die wir aufarbeiten wollen. Von der Betriebsführung her können 43 Slots in einer Einbahnstunde vergeben werden, ist unsere Information. Verursachen diese Stunden vermehrt Verspätungen? Führt das mit den Einbahnverkehren und den Einbahnstunden dazu, dass dadurch entsprechende Verspätungen auflaufen?

Zweite Frage. Herr Kindsmüller, Sie haben Beispiele dafür angeführt, dass Airlines unrealistische Flugpläne aufstellen und es deshalb zu Verspätungen in der Nacht kommt. Sie sprechen auch davon, dass weitere regionale Flughäfen stärker genutzt werden können, um insbesondere den hochlaufenden Urlaubsverkehr besser zu konzentrieren oder abzuwickeln. Können Sie uns dazu ein paar Vorschläge machen, in welcher Form Sie Chancen sehen, dass diese Zusammenarbeit ermöglicht werden kann?

Dritte Frage. Frau Dr. Pieroh-Joußen, mit Blick auf Ihre Aktivitäten habe ich die Frage: Wie schätzen Sie es ein? Gibt es bereits Anfragen, Gespräche aus Nordrhein-Westfalen – mit Ihrer Einladung könnte man sagen, es bestehen bereits gute Kontakte –, um hier eine stärkere Zusammenarbeit zu wagen oder für die Zukunft zu planen mit Blick auf die Aktivitäten, die offensichtlich dazu geführt haben, dass auch eine gute Kommunikation stattfindet und Verabredungen getroffen werden auf den Betrieb des Flughafens?

Bodo Middeldorf (FDP): Liebe Sachverständige, herzlichen Dank für Ihre Beiträge, die uns dabei helfen, hier ein äußerst wichtiges Thema genauer einzuordnen und vielleicht auch Lösungen für die Zukunft zu entwickeln. Wir haben gehört, es gibt offensichtlich auch strukturelle Probleme. Der Flughafen Düsseldorf – das ist schon genannt worden – ist unser wichtigstes Luftverkehrskreuz. Damit er diese Bedeutung erhält, wird es wesentlich darauf ankommen, dass die Akzeptanz der Bevölkerung für diesen Flughafen gegeben ist. Deswegen müssen wir alles unternehmen, um die Belästigungen in Grenzen zu halten bzw. die Fluggesellschaften dazu auffordern, die Regeln einzuhalten. Das als Vorbemerkung.

Wenn man der vierte Fragesteller ist, ist es schwierig, Fragen zu stellen, die noch nicht gestellt worden sind. Ich will auch nicht der Versuchung erliegen, Fragen doppelt zu stellen, aber ich will einige Fragen etwas konkretisieren.

Herr Schnalke, ich habe drei Fragen an Sie.

Erstens. In der Stellungnahme von Frau Dr. Pieroh-Joußen wurde ein 21-Punkte-Plan vorgestellt. Was spricht dagegen, einen solchen 21-Punkte-Plan auch für Düsseldorf ein- und umzusetzen?

Zweitens. Es ist immer wieder die Rede davon gewesen, dass die Airlines die Tagesrandzeiten- oder Nachtzeitenregelungen missbräuchlich ausnutzen. Herr Kindsmüller hatte ein Beispiel genannt und es in seinen Ausführungen sehr eindrücklich beschrieben. Herr Schnalke, wie schätzen Sie dieses Beispiel ein? Ist es so, dass die Airlines, auch was die Relationen über den Tag hinweg angehen, hier nicht mit realistischen Zeiten arbeiten? Denn das sind schon sehr weitreichende Vorwürfe.

Drittens. Wie ist Ihre Kommunikation mit den Bürgerinitiativen und den Bürgerinnen und Bürgern im Umfeld? Wie gestalten Sie das aus, wie sind Sie da im Gespräch?

Darüber hinaus habe ich eine Frage an Herrn Beisel und an Herrn Brendel. Sie haben beide ausgeführt, dass es für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Düsseldorf durchaus wichtig ist, dass Landungen mindestens in Tagesrandzeiten bzw. Nachtzeiten möglich sind. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie dazu noch einige Ausführungen machen, wie Sie das konkret begründen?

Wir haben auch ein Interesse daran, dass in Nordrhein-Westfalen die kleineren Flughäfen ihre Kapazitäten ausnutzen, wenn wir schon eine deutliche Belastung am Flughafen Düsseldorf haben. Was führt dazu, dass das im Augenblick nicht der Fall ist? Es hat auch negative verkehrspolitische Auswirkungen.

Ich habe noch zwei Fragen an Herrn Lange und an Herrn Kindsmüller. Es ist häufig der Vorwurf an Sie ergangen, dass Sie im ersten Schritt gegen die Flugbewegungen ab 22 Uhr vorgehen. Danach kommen weitere Forderungen. Sie schränken die Beweglichkeit und die Wettbewerbsfähigkeit dieses internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes ein. Können Sie noch Stellung dazu nehmen, wie Sie das jetzt sehen, damit wir es hier für die weiteren Gespräche und Überlegungen zugrunde legen können? Sind Sie mit dem Flughafen und den Airlines im Gespräch über die Frage der Möglichkeiten, hier zu einer Einhaltung der Regeln zu kommen?

Nic Peter Vogel (AfD): Auch von uns herzlichen Dank, dass Sie heute gekommen sind. Wir haben Ihre schriftlichen Stellungnahmen sehr aufmerksam gelesen und Ihre Eingangsstatements gehört. Wir sind auch immer sehr bemüht, einen Ausgleich zwischen der Wirtschaft, den Kunden und den Anwohnern zu haben.

Meine Frage richtet sich an Herrn Beisel und Herrn Schnalke. Ich beginne mit einer Frage, die schon von Herrn Klocke und von Herrn Vossemer beleuchtet wurde, nämlich der Vorschlag von Herrn Kindsmüller, bei ziel- und zeitgleichen Flügen größere Flieger einzusetzen. Ist das Ganze schon mal besprochen worden? Haben die Fluggesellschaften die Kapazitäten, beispielsweise auch in Bezug auf Reserveflieger? Sind alle

Zielflughäfen überhaupt geeignet für so große Flieger? Vielleicht ist beispielsweise die Landesbahn in Palma nicht lang genug für diese großen Flieger. Können Sie das noch einmal konkretisieren?

Die nächste Frage geht an Herrn Lange und an Herrn Kindsmüller, ob die Maßnahmen, die bei dem Luftfahrt-Gipfel in Hamburg vom 6. Oktober 2018 eruiert wurden, wie beispielsweise dem Monitoring der Verspätungen, der Nachbereitung der Verspätungshintergründe oder der erneuten Prüfung des DelayCodeClearing, für Sie ausreichend sind. Wo gibt es vielleicht noch Verbesserungsbedarf, oder was halten Sie gar für unzureichend?

Noch eine Frage explizit an Herrn Lange. Sie haben in Ihrer Stellungnahme von den Schlupflöchern in den Betriebsgenehmigungen gesprochen. In Ihrem Eingangsstatement haben Sie auch die Nachtflugregelungen angesprochen und gesagt, dass Flugpläne schon Verspätungen vorsehen können. Vielleicht können Sie uns Ihr Herzenthema näherbringen, was Sie als die größten Schlupflöcher ansehen.

Bei der nächsten Frage weiß ich nicht, an wen ich die adressieren soll. Vielleicht fühlt sich jemand angesprochen, der dazu ein wenig Ahnung hat. Ich denke, dass es Herr Schnalke, Herr Beisel oder Herr Großen sein könnten. Auch das Problem mit den fehlenden Fluglotsen ist öfter angesprochen worden. Hier stellt sich mir die naive Frage: War dieses Problem im Vorfeld nicht erkennbar, hat man gegengesteuert, was lief sozusagen schief?

Die nächste Frage geht an denjenigen, der sich berufen fühlt, diese Frage zu beantworten. Ich werfe eine These in den Raum. Wenn wir am Flughafen Düsseldorf eine weitere voll nutzbare Start- und Landebahn hätten, könnte man theoretisch in der Kernzeit mehr Flugbetrieb abfertigen. Dementsprechend bräuchte man nicht mehr in die Tagesrandzeiten auszuweichen. Den Begriff finden wir auch merkwürdig; aber es gibt ihn nun mal, und wir verwenden ihn. Das könnte zu weniger Belastungen der Anwohner führen. Gleichzeitig möchte ich wissen, ob dieses Instrument von zwei parallelen Landebahnen dazu dienen könnte, um Verspätungen, die morgens oder tagsüber angelaufen sind, bei optimaler Ausnutzung der Slots aufzufangen?

Vorsitzender Thomas Nückel: Nun kommt die Antwortrunde.

Thomas Schnalke (Flughafen Düsseldorf GmbH): Ich bemühe mich, ein bisschen zu clustern. Denn die Themenbereiche sind ähnlich in den Fragen gewesen.

Ich beginne mit dem Katalog von Herrn Klocke. Die 44 % Rückgänge in den Nachtflugbewegungen, die ich geschildert hatte bzw. auch in der Öffentlichkeit abgefeiert hätte, wie Herr Lange das beurteilt hat, sehe ich nicht so, sondern ich möchte ausdrücklich sagen: Für uns ist es wichtig, Transparenz zu zeigen und zu sagen, was am Flughafen Düsseldorf passiert. Wir haben in der gleichen Weise auch die Zunahme der verspäteten Nachtflüge auf unseren entsprechenden Medien veröffentlicht. Ich glaube, es ist ein Angebot für jeden Teilnehmer des Marktes, auf Missstände hinzuweisen genauso wie man auf Fortschritte hinzuweisen hat, die dann natürlich erfreulich sind.

Eine Frage war: Wie nachhaltig ist es? Wir haben – ich hatte es im Eingangsstatement geschildert – einen Katalog von Maßnahmen ergriffen. Um es auf den Flughafen Düsseldorf zu konkretisieren: Wir haben schon im Jahr 2017 etwas eingerichtet wie es in Hamburg behördenmäßig vorgesehen ist, so etwas wie einen Round Table derjenigen, die am Flughafen Düsseldorf Flugverkehr zu verantworten haben, und zwar alle Komponenten, die dabei eine Rolle spielen. Wir sind regelmäßig zusammen und haben auch regelmäßig Arbeitsgruppen bei identifizierten Problemfällen. Es gibt eine Reihe von Komponenten, die hierbei wichtig sind.

Wir haben im Jahr 2018, um die großen Blöcke zu nennen, das Thema der Einflottung der Air Berlin bei der Eurowings gehabt. Das hatte ich schon kurz erwähnt. Da ging es im Wesentlichen darum, dass der Flugplan, der von Air Berlin bisher geflogen worden ist, übernommen werden musste, in diesem Fall von mehreren Airlines, dass aber nicht genügend Flugzeuge dafür zur Verfügung standen. Das war ein wesentliches Thema. Das hat dazu geführt, dass Flugpläne nicht in der richtigen Art und Weise, vor allem in der geplanten Art und Weise, stattfinden konnten und es damit zu Verspätungen während des Tages gekommen ist.

Das Thema ist inzwischen erledigt. Die Flugzeuge stehen zur Verfügung. Wir hatten vorhin gesagt, der wesentliche Hinderungsgrund war die Zertifizierung durch das Luftfahrtbundesamt. Das heißt, hier haben wir ein Thema erreicht, was erledigt ist.

Wir haben es gemeinsam – deshalb noch einmal Round Table am Standort – geschafft, mit Eurowings und anderen Fluggesellschaften die Flugpläne dahingehend zu analysieren, ob es in der Tat Problemfälle gibt, wo eine zu enge Taktung gegeben ist, die dazu führt, dass sich bei Eingangsverspätungen das Ganze aufbaut und zu Nachtflügen führt, die wir alle nicht wollen. Wir haben die Flugpläne entzerrt. Wir haben es geschafft, dass Eurowings und viele andere Airlines in Düsseldorf Reserveflugzeuge für technische Probleme zur Verfügung stellen. Wir haben es geschafft, die Blockzeiten so aufzubauen, dass Puffer vorhanden sind. Wir haben es auch geschafft, dass die Eurowings während der Mittagszeit, nachdem die ersten Peaks abgearbeitet sind, Pausen einlegt und damit einen Puffer schafft, um dann schon aufgetretene Verspätungen wieder einzuholen, damit sie nicht in die Nacht hinein schwappen. Das sind nur zwei Dinge, die mit den Airlines in Zusammenarbeit geschafft worden sind.

Wir haben bei uns am Flughafen bei dem, was wir mindestens mittelbar – ich komme auf die Security zu sprechen – zu verantworten haben, den Platz für die Sicherheitskontrollstellen erheblich vergrößert und dafür einen Millionenbetrag investiert. Wir haben aber vor allem das Passagierleitsystem verbessert. Wir haben in Düsseldorf ein Terminal, was aus drei wesentlichen Bestandteilen besteht, und damit auch drei Sicherheitskontrollstellen. Vielleicht kennen Sie es. Wichtig ist, dass wir sie so effizient nutzen, dass die Passagiere immer auf die freien oder schneller zu durchlaufenden Stellen geleitet werden. Dafür haben wir ein Leitsystem geschaffen, was das ermöglicht, damit einen schnelleren Durchfluss an den Sicherheitskontrollstellen gewährleistet und das Gleiche, nämlich Effizienzerhöhung, auf dem Vorfeld gemacht.

Ich gehe davon aus, dass diese Ursachen für Verspätungen, die klar identifizierbar waren, nunmehr erledigt sind und wir damit diesen Fortschritt, den wir erzielt haben, nämlich die Vermeidung der Verspätungen, die aus diesen Ursachen resultieren, auch

in Zukunft nicht mehr haben werden. Dennoch – das muss man in diesem Zusammenhang auch immer klar machen – kann niemand garantieren, dass es keine Verspätungen mehr geben wird. Es gibt einfach zu viele Ursachen, die insbesondere darin liegen, dass sie nicht am Flughafen Düsseldorf entstehen, sondern woanders. Das ist ein wesentlicher Punkt, der immer dazu führen wird, dass wir im Luftverkehr aufgrund der Zusammenhänge des Systems zu Verspätungen kommen werden.

Ich würde den anderen Block der Beantwortung gern beziehen auf das Thema Slot-Vergabe und Slots, die in Düsseldorf mit einem Limit versehen sind. Lassen Sie mich kurz eingangs skizzieren, dass unsere Betriebsgenehmigung sagt, dass wir in den Peak-Stunden während des Tagesgeschäfts, das heißt zwischen 6 und 22 Uhr, 47 Slots in der Zweibahnkapazität koordinieren dürfen. Koordinieren heißt, dass sind die Slots, die von Fluggesellschaften nachgefragt, angemeldet und vom Flughafenkoordinator zugeteilt werden. Das ist die Ausgangssituation.

Wir dürfen während 50 % der Betriebszeiten während des Tages beide Bahnen nutzen. Diese 50 % Peak-Stunden während des Tages müssen eine Woche vorher angemeldet werden. Das heißt, wir müssen heute anmelden, wie die Peak-Stunden während des Donnerstags nächste Woche aussehen werden, also zu welchen Stunden sie stattfinden, zwischen 10 und 12 Uhr, zwischen 6 und 8 Uhr und zwischen 17 und 18 Uhr. Das ist nur ein Beispiel.

Wichtig ist hierbei, dass diese starre Anmeldepflicht natürlich auch dazu führt, dass bei Verspätungen oder Verschiebungen, die während des Tages stattfinden, wir unter Umständen in die Situation kommen – damit hoffe ich, die Frage von Herrn Löcher beantworten zu können –, dass wir eine definierte angemeldete Einbahnstunde haben, aber deutlich mehr Luftflugbewegungen in dieser Einbahnstunde abwickeln müssen, als ursprünglich koordiniert waren aufgrund von Verspätungen, die vielleicht schon morgens irgendwo stattgefunden haben. Hilfreich wäre da in der Tat eine flexiblere Nutzung, sprich die Möglichkeit zu sagen: Wir müssen am Tag selbst eine Zweibahnstunde als solche definieren können, um genau diese Situation schon während des Tages abfangen zu können und sie nicht in die Nacht hinein schwappen lassen zu müssen.

Deshalb ist die Flexibilisierung der Zweibahnnutzung ein wesentlicher Bestandteil unseres Planfeststellungsantrags, der gestellt ist und im Ministerium zur Bearbeitung liegt, wo auch intensiv darüber befunden wird, ob diesem Antrag stattgegeben wird oder nicht. Es ist ein wesentlicher Bestandteil dessen, was wir wollen, der – wie wir glauben – auch einen großen Anteil daran haben wird, die Verspätungssituationen zu verbessern.

Ich komme noch zu dem Thema Nachtflugregelungen und Restriktionen bzw. das Ahnden von Vergehen, wenn man sie denn „Vergehen“ nennen soll oder will oder kann oder überhaupt darf. Ich möchte deutlich machen, lieber Herr Kindsmüller, wenn Sie diese Beweise haben, dann würde ich sie gern einmal sehen. Wir haben diese Themen schon mehrfach miteinander diskutiert; auch mit dem Verkehrsministerium haben wir diese Themen diskutiert. Ich kann Ihnen klar sagen, dass es keine Flugplanungen gibt, die bedingen, dass es zu einem Nachtflug kommt. Das gibt es nicht. Da gibt es mehrere Schwellen, die überschritten werden müssen, um überhaupt einen Flugplan beim

Koordinator hinterlegen zu können und koordinieren zu lassen. Das ist definitiv nicht der Fall.

Sie haben die Aussage gemacht, beim Verkehrsministerium lägen die Beweise dafür vor. Auch das wage ich zu bezweifeln. Denn letztlich würde ich erwartet haben, dass diese Beweise dann auch einmal zur Diskussion gegeben werden. Das ist allerdings nicht der Fall gewesen. Insofern kann ich nur sagen: Ich glaube nicht, dass es zutrifft, was Sie gerade gesagt haben, zumal wir Gremien haben, die über diese Dinge befinden.

Dazu gehört zum einen das Slot Performance Monitoring Committee. Das ist ein Gremium, was die Vergabe und die Nutzung der Slots kontrolliert und genau diese Fälle betrachtet, nämlich Planungen, die ohnehin so knapp sind, dass sie niemals eingehalten werden können, aber auch die Frage, wie koordinierte Slots überhaupt genutzt werden. Auch diese Frage war in einem anderen Zusammenhang aufgekommen.

Darüber hinaus gibt es den Koordinierungsausschuss, der ebenfalls diese Themen bearbeitet, und in einer Fluglärnkommision wird Kenntnis zu den Themen, die in beiden Kommissionen diskutiert worden sind, genommen. Insofern glaube ich, dass wir eine sehr große Transparenz haben, die dazu beiträgt, sicherzustellen, dass Airlines keine Planungen machen, die automatisch zu Nachtflügen führen. Noch einmal: Ich halte das für eine falsche Behauptung.

Zum Thema Transparenz wurde noch nachgefragt. Wie kommunizieren wir eigentlich? Ich habe zwei Punkte schon genannt. Wir haben den Grundsatz, dass wir sowohl negative Nachrichten wie die Zunahme von Nachtflugbewegungen vom Flughafen aus als auch positive Meldungen, wenn es in die andere Richtung geht, aktiv kommunizieren. Wir machen das, finde ich, sehr transparent. Wir informieren mit vielen Möglichkeiten, die wir haben. Wir gehen auch ins Umland hinaus. Wir sprechen mit den Menschen draußen. Wir haben intensiv kommuniziert. An dem Punkt, wo es darum ging, unser Planfeststellungsverfahren, die Erweiterung der Kapazität in Düsseldorf, zu beantragen, haben wir Info-Veranstaltungen gemacht in den Umlandgemeinden, eigentlich in allen Nachbargemeinden, und haben versucht zu erklären, warum wir diesen Antrag stellen, warum der Flughafen Düsseldorf Wachstumsmöglichkeiten haben muss. Wir haben insbesondere seine wirtschaftliche Wirkung erläutert. Ich möchte das jetzt nicht wiederholen. Doch ich glaube, es ist wichtig, insgesamt transparent zu sein.

Ich glaube, es ist in dem Zusammenhang auch immer wichtig, eines zu sagen: Es ist uns allen, die in der Branche arbeiten, sehr bewusst, dass Luftverkehr Lärm verursacht, genauso wie es andere Verkehrsträger auch tun. Wir müssen entscheiden, wie viel mehr Lärm wir für mehr Wachstumsmöglichkeiten für unsere Wirtschaft und damit mehr Wohlstand bereit sind einzugehen. Das ist das, was der Grundsatz von Planfeststellungsverfahren ist, von demokratischen Instrumenten, die dazu führen, dass wir in unserer Gemeinschaft erst nach langer Diskussion Entscheidungen treffen, die zu solchen Wachstumsmöglichkeiten führen.

Ich finde es richtig, und ich finde es gut, dass wir diese Möglichkeiten haben. Aber ich finde, wir müssen auch alle in der Lage sein, immer beide Seiten zu sehen. Wir in der

Branche – ich möchte das noch einmal wiederholen – sind bereit, Maßnahmen zu ergreifen, um die Probleme zu lösen. Wir sind dabei, das zu tun, und wir werden weitergehen. Wir werden auch in Richtungen gehen, die in Hamburg vielleicht schon besser geregelt sind als bei uns.

Ich habe vorhin gesagt – damit möchte ich schließen –, dass wir es als eine Komponente unserer nächsten Entgeltordnung betrachten, eine größere Spreizung für die Nachtstunden für die Verspätungen nach 23 Uhr berücksichtigen wollen. Auch da sind wir in enger Abstimmung mit dem Verkehrsministerium. Ich sage es gern noch einmal: Das Verkehrsministerium verfolgt schon genau die Festlegungen, die im Koalitionsvertrag getroffen worden sind. Da werden wir uns sicherlich ein Stück weit Richtung Hamburg annähern, die heute – zur Richtigstellung: da sind wir nicht auf Augenhöhe mit Hamburg – eine deutlich größere Spreizung für die Abendstunden haben, als wir das haben.

Ralph Beisel (Flughafenverband ADV): Herzlichen Dank für die Fragen, die mir Gelegenheit geben, den einen oder anderen Irrtum zum Luftverkehr auszuräumen. Ich habe mich gewundert, dass Herr Klocke auf das Beispiel Frankfurt abzielt. Er fragt, ob es dort zu Verlagerungen gekommen ist. Am Frankfurter Flughafen dürfen planmäßig die Airlines bereits ab 5 Uhr morgens fliegen. Ob das für Düsseldorf das example par excellence ist, wage ich zu bezweifeln. Am Frankfurter Flughafen sind es vier Bahnsysteme. Am Düsseldorfer Flughafen sind es zwei Bahnsysteme, davon ist eine Bahn künstlich kastriert. Auch da hinken die einen oder anderen Vergleiche.

Vielleicht ein Beispiel zu dem Thema, wie Nachtflugregelungen, wie Verspätungsregelungen zustande kommen. Das sind Ergebnisse, die im Planfeststellungsbeschluss niedergeschrieben sind. Ein Planfeststellungsbeschluss – das wissen Sie – ist Ergebnis eines jahrelangen Abwägungsprozesses. Das Planfeststellungsbeschluss-Urteil der Genehmigungsbehörde ergeht, indem der Flughafen meistens massive Auflagen bekommt, auch zum Lärmschutz. Teil dieser Planfeststellung sind eben auch Verspätungsregelungen. Das ist keine Großzügigkeit, die einem eingeräumt wird, sondern das ist Planfeststellung, Teil eines jahrelangen Abwägungsprozesses, eine Güterabwägung. Die Verspätungsregelungen werden hier teilweise so dargestellt, als wäre es „böses Handeln“ der Luftverkehrsbranche. Sorry, Sie sind der Gesetzgeber für Nordrhein-Westfalen. Das ist gültige Betriebsgenehmigung des Flughafens Düsseldorf, das ist Planungsgrundlage der Airlines, auf dem sie ihren Flugbetrieb planen und ausführen.

Dennoch sind wir im Interesse des Anwohnerschutzes unterwegs und wünschen uns immer weniger Verspätungen in die Tagesrandzeiten. Erlauben Sie mir einen Hinweis. Der Begriff „Tagesrandzeiten“ ist kein Begriff, den wir eingeführt haben. Es ist ein Begriff aus der Planfeststellung, es ist ein Begriff, der auch gerichtlich bestätigt wurde. Denn hier wurde teilweise der Eindruck vermittelt, wir arbeiteten mit dem Begriff „Tagesrandzeiten“, um zu verniedlichen. Das ist überhaupt nicht der Fall.

Ja, es hat am Frankfurter Flughafen Verspätungen gegeben, insbesondere im Bereich Cargo-Verkehre, also der Luftfracht. Das ist ein sensibler Verkehr, und der ist vergleichbar mit einem sensiblen Verkehr, den wir hier in Düsseldorf haben. Sie erinnern

sich an die großen Zeiten einer LTU am Flughafen Düsseldorf. Touristische Verkehre, das ist Tradition des Flughafens Düsseldorf. Die LTU gibt es nicht mehr. Wir sind froh, dass wir andere Airlines für touristische Verkehre haben, aber die brauchen eben auch ihre Umläufe, und da geht es darum, dass sie ihre Geräte, die Flugzeuge, möglichst effizient auslasten und morgens früh starten und abends möglichst spät landen können. Das ist auch das Thema der Wettbewerbsfähigkeit, und das ist ein rares Gut. Denn touristische Airlines verdienen nicht mehr viel Geld. Wir sehen gerade, dass Condor verkauft wird. Warum? Bestimmt nicht, weil sie eine Airline ist, die nur Freude spendet, sondern weil es auch eine Airline in wirklich schwierigen Zeiten ist.

Verstoßen Airlines bewusst gegen Nachtflugregelungen? Wer so etwas unterstellt, redet absurdes Zeug, um es auf den Punkt zu bringen. Das Wertvollste, was eine Airline haben kann an einem hoch belasteten Flughafen wie Düsseldorf, an einem Flughafen, der deshalb vom Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland als Unterabteilung des Bundesverkehrsministeriums koordiniert wird, ist der Slot. Über die Nutzung der Slots, also des Zeitfensters für das Starten oder Landen, wacht der Flugplankoordinator. Dieser Flugplankoordinator schaut danach: Fliegt die Airline genauso wie dieser Slot zugeteilt wird? Wenn die Airline das nicht tut, dann droht die Airline den Slot zu verlieren.

Ich wundere mich auch über das eine oder andere Papier, wo das Slot Performance Monitoring Committee als „Quasselbude“ oder als „Geheimhaltungsbude“ dargestellt wird. Darin sitzen immerhin die Behörden aus dem Land Nordrhein-Westfalen und das Bundesverkehrsministerium. Die haben eine überwachende Funktion, und das ist eine Funktion, die sehr wohl wahrgenommen wird.

Ich habe mit Spannung die Frage verfolgt: Kann man nicht Flugbewegungen von Düsseldorf verlagern? Das bewegt mich selbst sehr stark, weil das auch Flughäfen in meinem Verband sind. Sie schauen sorgenvoll auf die Flughäfen Paderborn-Lippstadt, Münster Osnabrück, vielleicht auch auf Weeze Niederrhein. Das sind Flughäfen, die in den letzten Jahren arg gebeutelt sind; sie verlieren Flugbewegungen. Ich habe gestern die letzte Statistik für die ersten Monate dieses Jahres veröffentlicht. Daraus sehen wir, dass wir über alle Flughäfen in Deutschland ein Wachstum von 5 % hatten – tolle Zahl. Das Dumme ist nur, 11 meiner 22 großen Flughäfen hatten Zuwächse, und bei 11 Flughäfen ist der Verkehr zurückgegangen. Sorry, das ist Marktnachfrage.

Wir würden uns vielleicht wünschen, dass in Paderborn-Lippstadt mehr Flugverkehr stattfindet. Der Flughafenchef aus Paderborn-Lippstadt ist auch ein tüchtiger, der jeden Tag zu irgendwelchen Airlines rennt und fragt: Kommt ihr zu uns? Aber letztendlich entscheiden die Wirtschaftlichkeit des Flugs und die Nachfrage der Passagiere, ob eine Flugzeuggröße wie der A320 in Paderborn/Lippstadt für eine gewisse Strecke voll wird. Sorry, sie wird dort nicht voll. Deshalb entscheiden die Airlines, nach Düsseldorf zu gehen, und das tun sie, obwohl die Flughafengebühren in Düsseldorf deutlich höher sind als in Paderborn-Lippstadt. Dirigismus hilft uns nicht.

Genauso wenig hilft uns Dirigismus bei der an mich gerichteten Frage: Kann man nicht morgens die zehn Flüge, die nach Mallorca gehen, in einen Flug umlegen? Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, das ist ungefähr so ähnlich, als wenn Sie

sich wünschen, dass um acht Uhr morgens, wenn die Autobahn in Nordrhein-Westfalen voll ist, Sie 20 Pkw in einem Bus zusammenlegen. Auch das hat etwas mit Nachfrage zu tun, mit Angeboten verschiedener Airlines und Nachfrage von vielen Flugpassagieren.

Wenn sich da jemand etwas anderes wünscht, kann ich sagen: Ich wünsche mir auch Luftverkehr in Münster Osnabrück und in Paderborn-Lippstadt und rede auch mit den Airlines, ob sie nicht dahingehen wollen. Aber wenn die Passagiere nicht bereit sind, dorthin zu gehen, Flüge aufzunehmen, gibt es auch keine Airline. Dann können Sie hundertmal sagen: Mensch, die fliegen ja alle von Düsseldorf. Seien Sie froh, dass der Flughafen Düsseldorf so attraktiv ist und Sie einen so starken Standort haben, trotz aller Widrigkeiten.

Ich will noch auf etwas eingehen, das hat mit größeren Flugzeugen zu tun. Im Jahr 2008 hatten wir in Deutschland 2,35 Millionen Flugbewegungen. Zehn Jahre später hatten wir 200.000 Flugbewegungen weniger, aber wir hatten mehr Passagiere. Das heißt, die Flugzeuge werden schon größer. Aber die Airline entscheidet, wo es sich auf einzelnen Strecken rechnet. Auch am Flughafen Düsseldorf haben wir, wenn Sie das Jahr 2008 mit dem Jahr 2018 vergleichen, 10.000 Flugbewegungen im Jahr weniger bei leiseren Flugzeugen. Das heißt, am Flughafen Düsseldorf ist es in den letzten zehn Jahren leiser geworden.

Das Einzige, was fälschlich ist – und das ist ein Irrtum, der gezielt gestreut wird –: Wir haben ein Fluglärmschutzgesetz, das besonders den Nachtschlaf schützt. Wir haben für den Nachtschlaf ein Einzelschallkriterium. Deshalb ist die Fluglärmschutzzone für die Nacht größer als die Tagschutzzone. Hier muss der Flughafen auch erhebliche Maßnahmen im Sinne von Schallschutz durchführen.

Aber bitte betrachten Sie doch mal eines. Wenn wir darüber sprechen, dass es leiser geworden ist, reden wir in der aktuellen Diskussion – da sind Herr Lange und Herr Kindsmüller beste Beispiele – von dem, was der gesetzliche Schutzzweck ist, nämlich die vom Fluglärm Betroffenen zu schützen? Nein, die beiden Herren führen ganz neue Begrifflichkeiten an, nämlich das Thema der Belästigung. Wir haben tatsächlich an vielen Flughäfen Studien, dass sich die Leute mehr belästigt fühlen. Aber seltsamerweise zeigen die Studien auch, dass sich Leute in Regionen belästigt fühlen, wo gar kein Fluglärm messbar ist im Sinne von Schalldruck, der ans Ohr kommt. Dann zu erzählen, es gebe immer mehr Menschen, die sich von Fluglärm gestört fühlen, ist das teilweise eine emotionale Debatte, die von der faktischen Realität zu unterscheiden ist. Bitte, Fluglärm-betroffene und Fluglärm-belästigte klar auseinanderhalten. Das eine hat mit anderen Punkten wenig zu tun.

Joachim Brendel (IHK Nord Westfalen): Viele Dinge sind im Prinzip schon durch meine Vorredner beantwortet worden. Ich würde dem nichts entgegenhalten, sondern im Gegenteil mich dem eher anschließen. Das betrifft die Thematik Verlagerung auf Regionalflughäfen. Die Airlines entscheiden, wo sie starten und landen, nicht die Flughäfen, schon gar nicht die IHK oder die Politik, sondern es ist tatsächlich Markt und Wettbewerb. Es gibt viele gute Gründe, warum die Airlines dazu neigen, sich eher an

wenigen Flughäfen zu konzentrieren, weil natürlich dann operative Kosten von Personaleinsatz über Wartung, Technik günstiger abzuwickeln sind, als wenn man stark in die Fläche geht. Das ist sicherlich ein Problem für die Regionalflughäfen. Das hat Herr Beisel schon angedeutet.

Wir hatten vor einiger Zeit eine Konferenz, an der auch Herr Schnalke und die Geschäftsführer der Regionalflughäfen teilgenommen haben. Es gibt sicherlich immer mal wieder Überlegungen, ob und wie man etwas arbeitsteiliger agieren könnte. Denn ich glaube, niemand hier am Tisch hat ein Interesse, die Regionalflughäfen ersatzlos zu streichen, denn die brauchen wir in den Wirtschaftsregionen dringend. Aber eine wirklich zufriedenstellende Lösung gibt es im Moment noch nicht.

Insofern müssen wir schauen, wie sich die Dinge in dem Bereich entwickeln. Aber eines ist klar: Wenn diese sogenannten Warmwasserziele tatsächlich zum Teil stärker auf die Regionalflughäfen verlagert würden, hätte das nicht als Ergebnis, dass wir deutlich weniger Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf hätten, sondern diese frei werdenden Slots würden sicher wieder genutzt werden, vielleicht stärker in Richtung Mittelstrecken- oder Langstreckenverkehre hinein. Das würde sich die Wirtschaft sicherlich wünschen, weil wir dann in Nordrhein-Westfalen wieder ein Stück weit autarker würden und noch stärker als bisher in der Lage wären, die Luftverkehrsnachfrage von unseren Flughäfen hier am Standort zu befriedigen. Da nützen uns im Zweifelsfall für bestimmte Destinationen, die einen größeren Einzugsbereich brauchen, Paderborn, Münster oder Weeze nicht, sondern da brauchen wir einen Flughafen wie Düsseldorf, der allein aufgrund seiner geografischen Lage und dem verdichteten Bevölkerungspotenzial im Umfeld für die Airlines auch eine gewisse Sicherheit bringt, dass diese Angebote in Düsseldorf wirtschaftlich auch fliegbar sind.

Trotz sicherlich bestimmter Sorgen, die wir auch in den Teilregionen bezüglich unserer Regionalflughäfen haben, uns ist klar: Der Flughafen Düsseldorf ist der zentrale Verkehrsflughafen für Nordrhein-Westfalen ergänzt um Köln Bonn, insbesondere was das Frachtthema betrifft, und ergänzt um die Regionalflughäfen. Aber Düsseldorf hat seine Bedeutung für ganz Nordrhein-Westfalen und strahlt die aus.

Wenn man sich die entsprechenden Zahlen und die Statistiken anschaut, woher die Leute kommen, die ab Düsseldorf fliegen – es sind es auch sehr viele Geschäftsreisende, weil es gerade im europäischen Bereich jede Menge Non-Stop-Destinationen gibt, die es von den Regionalflughäfen nicht gibt –, dann ist das ein klarer Indiz dafür, dass die Wirtschaft in ganz Nordrhein-Westfalen ein hohes Interesse daran hat, dass der Flughafen Düsseldorf wettbewerbsfähig bleibt, erfolgreich ist und nach Möglichkeit in Zukunft noch zielgenauer die Interessen der Wirtschaft auch im Bereich Luftverkehr erfüllen kann, als es heute schon der Fall ist.

Zum Thema Nachtdefinition brauche ich wirklich nichts zu sagen. Dazu hat Herr Beisel schon ausgeführt.

Zu der Frage, wie viel aus Nordrhein-Westfalen zu andern Flughäfen abfließt. Ich glaube, Herr Klocke hat die Frage gestellt. Ich hatte gesagt, dass wir mehr Fluggastpotenzial in Nordrhein-Westfalen haben als de facto im Moment von den Flughäfen in Nordrhein-Westfalen abfliegen. Das ist ein Ergebnis, was darauf resultiert, dass wir

wissen, dass wir in Nordrhein-Westfalen einen Anteil an der Bruttowertschöpfung in Deutschland von etwa 21 % haben, und wir wissen, dass die Fluggäste, die in Nordrhein-Westfalen an allen Verkehrsflughäfen starten und landen, etwa 18 % des bundesweiten Aufkommens ausmachen. Das heißt, die Fluggastzahlen in Nordrhein-Westfalen, die von den Airports starten, sind 3 % geringer – wenn man das mal so ausdrücken will – als die Bruttowertschöpfung.

Wohin die sozusagen ausweichen, dürfte auf der Hand liegen. Auch Luftverkehrsumfragen, die die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen in schöner Regelmäßigkeit immer wieder durchführen, bringen die Ergebnisse. Die Flughäfen kennen Sie alle, in erster Linie Amsterdam, aber auch Frankfurt. Auch aus Nordrhein-Westfalen kann man direkt zum Flughafen Frankfurt fahren. Wir haben weiterhin Brüssel. Ich glaube, das sind die wichtigsten Wettbewerberstandorte, die für das Aufkommen in Nordrhein-Westfalen eine Rolle spielen.

Das Abfließen von Fluggastnachfrage bedeutet nicht nur zusätzlichen Verkehr – wenn es gut geht, auf der Schiene, doch sicherlich auch mit dem Auto –, es bedeutet auch einen Verlust an Wertschöpfung in Nordrhein-Westfalen. Insofern ist die Zielsetzung, die – glaube ich – landespolitisch schon niedergeschrieben wurde, ist natürlich, diese Nachfrage so gut wie möglich in Nordrhein-Westfalen zu befriedigen. Da ist nicht ein Flughafen durch den anderen eins zu eins ersetzbar, sondern da muss man schauen, wie die Strukturen sind und wie am Ende der Markt entscheidet.

Herr Vossemer hat gefragt, welche Bedeutung die Tagesrandzeiten für die Unternehmen haben. Wenn Sie fliegen, dann fliegen Sie vor allem deshalb, weil Sie sagen, man spare sich eine Übernachtung, könne morgens irgendwo in Europa hinfliegen und sei abends wieder zu Hause. Wir haben innerhalb Europas Flugzeiten zwischen ein, anderthalb, drei und dreieinhalb Stunden – nehmen wir mal das Beispiel Lissabon – und ich habe in Lissabon einen Rückflug um 19 Uhr. Wenn der Flug pünktlich ist, ist er tatsächlich um 22 Uhr oder ein paar Minuten später wieder am Flughafen Düsseldorf. Wenn der Rückflug aber aufgrund der Umlaufplanung um 19:30 Uhr oder um 20 Uhr wäre, dann ist völlig klar, ich komme schon sehr nah an die 23-Uhr-Zeit. Wenn dann auch nur geringe Verspätungen entstehen, wäre ich genau in der Problematik. Wozu führt es am Ende, wenn wir jetzt noch restriktiver werden? Das führt dazu, dass bestimmte Umläufe so nicht mehr geplant werden können und am Ende ein solcher Rückflug abends von Lissabon zurück nach Düsseldorf eben nicht mehr stattfindet. Dann muss ich mir etwas anderes überlegen.

Die Wirtschaftlichkeit der Umlaufplanung – das können die Airline-Vertreter und die Flughafen-Vertreter hier noch viel besser darstellen – ist nicht nur eine Frage, die die Airlines aus wirtschaftlicher Sicht betrifft, sondern sie ist am Ende entscheidend für die Frage: Welche Destinationen in welcher Frequenz habe ich hier in Nordrhein-Westfalen – in dem Fall vom Flughafen Düsseldorf –, welche kann ich anbieten, wo komme ich morgens relativ früh weg, habe aber auch die Möglichkeit, den Tag am Zielort voll zu nutzen und mit einem Abendrückflug wieder zurückzukommen? Insofern ist es für Geschäftsreisende ein wichtiger Faktor, dass wir hier die Flexibilität erhalten.

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (Freie und Hansestadt Hamburg): Zu der Frage, ob eine Ahndung, wie wir sie in Hamburg durchführen, auch hier in Düsseldorf möglich ist. Man muss sich genau die Formulierung der Regelung anschauen und eine entsprechende Rechtsprüfung durchführen. Das kann man nicht von jetzt auf gleich machen. Bei uns ist die Regelung so: Für nachweisbar unvermeidbare Verspätungen wird eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Es ist zwar ein unbestimmter Rechtsbegriff, was jetzt unvermeidbar ist. Aber wir haben unsere Auslegungen dafür. Dann habe ich natürlich entsprechende Möglichkeiten, rechtlich zu sanktionieren.

Zu der Frage, ob ich von Abwanderungen aufgrund unserer Sanktionierungspraxis weiß. Es gibt immer eine gewisse Fluktuation an einem Flughafen, aber im Zusammenhang mit der Sanktionierung ist der Begriff noch nicht getroffen worden. Sie sprachen die Handelskammer an. Die Handelskammer ist also auch bei uns in der Fluglärmschutzkommission, ist in der Allianz zum Fluglärmschutz. Die haben wir auch nach dem 16-Punkte-Plan eingerichtet, sie trifft sich dreimal jährlich mit den Vorsitzenden aller Bürgerinitiativen. Wir haben im Hamburg elf Bürgerinitiativen gegen Fluglärm aus den unterschiedlichsten Stadtteilen.

Für mich ist sehr gut, dass ich als Fluglärmschutzbeauftragte bei der Umweltbehörde angesiedelt bin und von der Behördenleitung in meiner Tätigkeit dort unterstützt werde. Es gibt in Hamburg deutschlandweit einmalig ein Fluglärmschutzbeauftragten-Gesetz, was meine Kompetenzen auch festlegt und unterstreicht, sodass ich in gewisser Weise Statements gegenüber der Presse weisungsunabhängig durchführen kann. Das ist bei den anderen Standorten sonst nicht unbedingt üblich. Als Fluglärmschutzbeauftragte gehört es auch zu meinen Aufgaben, die Nachtflugbeschränkungen zu kontrollieren. Das alles ist normalerweise bei der Genehmigungsbehörde als Sanktionierungsbehörde angesiedelt. Von daher ist tatsächlich in Hamburg die Behördenkonstellation eine andere, sodass man es nicht direkt vergleichen kann.

Sie fragten, ob entsprechende Anfragen bei uns schon getätigt worden sind. Herrn Goßen kenne ich über die Arbeitsgemeinschaft Fluglärmschutzkommission. Den Flugschutzlärmschutzbeauftragten von Düsseldorf kenne ich auch über die Arbeitsgemeinschaft. Aber die zuständige Behörde für Sanktionierungen wäre das Verkehrsministerium, und dazu habe ich noch keine offizielle Anfrage zu unserer Vorgehensweise.

Es wurde gesagt, in der Presse hätte gestanden, unser Senator habe sich dahingehend geäußert, dass unsere Maßnahmen noch nicht erfolgreich genug seien. Das zielte darauf: Wir haben trotz der Maßnahmen immer noch steigende Verspätungszahlen. Zahlen sind, wenn man sie vergleicht, nicht immer absolut, sondern in Relation zu betrachten. Ich bin der Auffassung, wenn wir die Regelungen und die Vorgehensweise nicht hätten, hätten wir noch deutlich mehr Verspätungen als wir sie 2018 hatten. Aber wir alle haben natürlich keine Glaskugel, es sind nur Einschätzungen, die man treffen kann.

Die Sanktionierungen sind schon so, dass sie im Einzelfall Wirkung entfalten. Wir hatten zum Beispiel einen Flug aus Fuerteventura, der auf 23 Uhr getaktet war. Der Flug war für sechsmal geplant; er war nicht für den gesamten Flugplan geplant. Von den sechs geplanten Flügen war er fünfmal zu spät. Wenn Betriebszeit bis 23 Uhr und bis 23 Uhr die Landung getaktet ist, ist es nach der Vergabe der Slots noch zulässig, aber

ist schon mit einer Wahrscheinlichkeit behaftet, dass es da viele Verspätungen gibt. Diesen Flug haben wir sanktioniert als Planungsfehler. Das Luftfahrtunternehmen hat Einspruch eingelegt, hat den Einspruch dann zurückgezogen – ich weiß nicht, ob nach rechtlicher Beratung; kann ich nicht beurteilen –, es ist dann bezahlt worden, und der Flug ist nie mehr so geplant worden.

Ähnlich bei einem Mailand-Flug. Ich bin seit Jahren dabei, Gespräche mit den Luftfahrtunternehmen zu führen. Ich habe immer gesagt: Bitte umplanen, wir haben immer wieder Verspätungen. Mir wurde versichert, man tue alles, dass im nächsten Jahr bei dem Slot keine Verspätungen mehr vorlägen. Jetzt haben wir ein Ordnungswidrigkeitsverfahren wegen Planungsfehler eingeleitet. Jetzt ist der Flug umgeplant. Diese Maßnahmen bringen im Einzelfall schon etwas; man kann nicht nur die Gesamtsummen miteinander vergleichen.

Wenn Sie die Presseerklärung von Herrn Kerstan verfolgt haben, haben Sie vielleicht gesehen, dass er sich letzte Woche gegenüber dpa dahingehend geäußert hat, dass wir auch in der Lärmaktionsplanung mit der Thematik „Fluglärm und Fluglärmbelastung“ den Flughafen noch einmal ambitioniert betrachten wollen.

Christoph Lange (Bürger gegen Fluglärm): Ich möchte zunächst, weil ich mich gern auf Fakten berufe, richtigstellen: Es ist in Düsseldorf nicht leiser geworden. Das ist der offizielle Fluglärmreport des Flughafens für die Fluglärmkommission. Ich glaube, man sieht auch aus der Ferne, dass da gar nichts fällt. Ich nenne gern die entsprechenden Zahlen. Wir sind tags am Messpunkt 1 in Lohausen bei etwa 70 db(A) Dauerschallpegel. Der Referenzwert in Frankfurt ist die Messstation 6 Raunheim. Da liegt es bei 61 db(A). Das ist das Achtfache des Lärms. Wir sind nachts in Lohausen aktuell bei 61,4 db(A). Der Referenzwert in Offenbach, der lautesten nächtlichen Messstation in Frankfurt – kann man alles in den Homepages der Flughäfen nachlesen – liegt etwa bei 53 oder 54 db(A).

Das heißt, wir reden hier über ein Mehrfaches von Lärm gegenüber einem weitaus größeren Flughafen. Das liegt daran, dass das Flughafengelände in Frankfurt viel größer ist und sich der ganze Verkehr auf drei Start- und drei Landebahnen verteilt, was in Düsseldorf, zumindest in der Nacht, alles auf die Hauptbahn konzentriert ist.

Ich will für die Mitglieder des Verkehrsausschusses noch einen kleinen Vergleich anstellen. Das, was Sie an einem Flughafen Münster Osnabrück, einem Flughafen Paderborn-Lippstadt, einem Flughafen Weeze oder einem Flughafen Dortmund am ganzen Tag haben, nämlich 30, 40 oder vielleicht ein paar mehr Flugbewegungen, das schaffen wir in Düsseldorf allein in einer einzigen Stunde.

Es wurde über Marktwirtschaft oder Marktnachfrage und Wettbewerb gesprochen. Herr Kindsmüller hat es vorhin schon gesagt. Es handelt sich um einen ruinösen Wettbewerb, und die politische Frage ist, ob man diesen ruinösen Wettbewerb mit Sozialdumping und Umweltdumping mit diesen Nachtflügen haben möchte oder ob man das nicht haben möchte

Keiner der Vorredner hat eine konkrete Zahl zu der Frage der Verlagerung ins Ausland gesagt. Wer von Ihnen glaubt denn bitte, dass irgendein Passagier wegen einer etwas

restriktiveren Regelung in Düsseldorf nach Belgien oder nach Holland abwandern würde? Das ist doch genau das Gegenargument, dass man sagt, diese Flughäfen sind so attraktiv, die sind so gefragt. Deswegen wird keiner, wenn wir hier ein klein wenig an der Schraube drehen und Dinge tun, die notwendig sind, ins Ausland abwandern. Da wird ein Fetisch an die Wand gemalt, als würde hier alles sofort zusammenbrechen, genauso wie der Flughafen immer so tut, als würde sein Betrieb morgen völlig zusammenbrechen und defizitär sein, nur weil mal ein klein bisschen verboten wird.

Ich nenne ein Beispiel. Wir hatten zwischen 5 und 6 Uhr eine Vervierfachung im Sommer 2018 gegenüber dem Sommer 2017. Ich bin gefragt worden, wie das konkret aussieht. Da quetscht dann eine Airline noch einen Umlauf hinein. Die kommt abends nicht um 22 Uhr nach Düsseldorf zurück, sondern fliegt absichtlich nach Köln Bonn, um dann von Köln Bonn noch einen Umlauf durchführen zu können, der dann morgens um 5 Uhr nach Düsseldorf kommt, weil man es sonst nicht geschafft bekam, weil die Planung offensichtlich nicht gestimmt hat.

Ein Drehkreuz gehört nicht in eine Stadt. Was haben Drehkreuzpassagiere von dieser Stadtnähe? Gar nichts. Irgendjemand hat mal völlig zu Recht gefragt: Warum muss es eigentlich sein, dass dieser ganze Urlaubsverkehr hier die Businessflieger behindert? Das hat auch Minister Wüst so erkannt, und es war auch Thema bei dieser IHK-Veranstaltung.

Herr Beisel hat auf die Frage Flughafen Frankfurt auf einen Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Dann darf ich auch darauf verweisen, dass der gültige Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Düsseldorf für den Betrieb der parallelen Ersatzbahn 71.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten im gewerblichen Verkehr um 35 Flugbewegungen pro Stunde vorsieht. Das ist das, was zunächst mal in Düsseldorf planfeststellungsmäßig die Basis der ganzen Geschichte ist. Was nach wie vor unsäglich ist, ist die Darstellung der Tagesrandzeiten. Das sind Nachtrandzeiten, wenn überhaupt. Auf eine Diskussion, was hier Kernruhezeit ist, lassen wir uns überhaupt nicht ein. Denn das ist ein Konstrukt, das in Frankfurt mal erfunden wurde, als ob die Menschen nur zwischen null und fünf Uhr schlafen sollten.

Zu der Frage, wann es erträglich hier in Düsseldorf wäre, können wir nur sagen: Wenn hier endlich mal Ruhe wäre und die Ausnahmen die Ausnahmen blieben – dann muss man die Tage zählen, wie ich das vorhin schon gesagt habe –, dann geht es nicht an, dass wir hier 320 von 365 Tagen mit diesem Nachtlärm zu leben haben.

Diese ganze Diskussion über Umlaufplanungen und wer schuld hat, ist völlig hinfällig. Eurowings zeigt doch genau mit dem, was sie jetzt angekündigt haben, wo die Fehler lagen und was sie daran tun. Unser Anliegen ist, dass die anderen das auch so machen. Unser Anliegen ist, dass Sie politisch den Verkehrsminister in seinem Bemühen für Nachtruhe unterstützen, dass man sagt: Okay, entweder ihr bekommt es in den Griff – Halbierung, mehr als Halbierung – oder man muss etwas anderes tun.

Es gab noch die Frage nach den Schlupflöchern. Ich will es gern sagen. In Frankfurt haben wir die Situation, dass jeder – auch der Frachtflieger – zwischen 23 und 5 Uhr die Luftaufsicht fragen muss. In Düsseldorf darf jeder bis 23:30 Uhr ohne jede Infor-

mation, ohne jede Frage landen. Wenn er Homebase-Carrier ist – das sind die meisten –, darf er sogar bis Mitternacht kommen. Das hat Herr Kindsmüller vorhin erklärt. Wenn ich bis Mitternacht ohne zu fragen kommen darf, dann plane ich entsprechend und komme eben um 23:20 Uhr, um 23:30 Uhr, um 23:40 Uhr. Wenn es mal schiefgeht, dann frage ich für 100 oder 200 Euro die Luftaufsicht, ob ich nicht auch nach Mitternacht darf. Wenn ich dann mal abgelehnt werde und nach Köln Bonn ausweichen muss, dann bekomme ich als Bonbon dafür die Erlaubnis, dass ich morgens um 5 Uhr landen darf, und die Leute dann schon um 5 Uhr aus den Betten reißen werde.

Herr Beisel, Sie haben vorhin Dinge erzählt, die sind einfach untragbar. Wir haben in Düsseldorf einen gültigen und unkündbaren Angerland-Vergleich. Vor sechs Uhr findet hier gar nichts statt. Das können Sie drehen und wenden wie Sie wollen. Es ist auch keine zulässige Drohung zu sagen: Wollt ihr denn ab fünf Uhr hier ...? Wenn Sie von absurdem Zeug sprechen, dann kann ich nur sagen, es ist genauso absurdes Zeug, als wenn Herr Schnalke sagt, mehr Lärm für mehr Wohlstand. Was haben denn bitte Nachtflüge mit mehr Wohlstand für NRW zu tun? Das ist doch völliger Unfug.

Letzter Hinweis. Wir haben nachgewiesen, dass ein Großteil der Nachtflüge durch leichte Umstrukturierung auch vor 22 Uhr landen könnte, es also überhaupt nicht in Rede stünde, dass sie nach 23 Uhr landen müssen. Eurowings zeigt, wie es geht, Hamburg zeigt, wie es geht, Frankfurt mit Cargo-Betrieb zeigt, wie es geht – da ist Lufthansa-Cargo auch kurz vor dem Zusammenbruch gewesen –, und es funktioniert alles wunderbar.

Meine Damen und Herren, ich muss Ihnen ehrlich sagen, man kann nur deutlich appellieren: Es ist allerhöchste Zeit, dass endlich – wie Herr Goßen es richtig formuliert hat –, nach Jahren, nach Jahrzehnten einer stetigen Verschlimmerung, eines stetigen weiteren Ausnutzens dieser Schlupflöcher endlich etwas Zählbares passiert. Denn die Anwohner, die unter diesem Fluglärm leiden und diese gesundheitlichen Folgen zu ertragen haben, warten darauf. Es ist Ihre politische Verantwortung, da endlich etwas zu tun.

Noch eines, weil es immer wieder kommt. Wir brauchen diese Flexibilisierung. Diese Bahnregelung ist Folge des Planfeststellungsbeschlusses für den Bau dieser parallelen Ersatzbahn. Man hat immer von Einbahnkapazität geredet. Dann wollte der Flughafen noch mehr als die 40, die gutachterlich bewiesen sind. Deswegen gibt es diese Fifty-fifty-Regelung. Wenn der Flughafen hier eine Flexibilisierung haben will, dann geht das nur mit Zugeständnissen an anderer Stelle.

Wenn wir gefragt werden, ob wir im Gespräch sind, sage ich: Wir haben zigmal diese Gespräche angeboten. Wir haben zigmal gesagt, es gebe zwei Hauptanliegen, der Flughafen möchte gern mehr Flüge abwickeln, mehr Passagiere haben, wir möchten gern schlafen. Aber wenn man es vonseiten des Flughafens es noch nicht mal für nötig befindet, sich mit uns zusammzusetzen und darüber zu reden, wie man vielleicht beide Ziele unter einen Hut bekommen kann, dann können wir nichts mehr tun, als durch unsere Recherchen hier eine Diskussion, die ich sehr begrüße, anstoßen. Ich möchte Sie herzlich bitten, den Verkehrsminister bei seinen ersten richtigen Ansätzen zu unterstützen und es nicht in irgendeinem parteipolitischen Hickhack zu begraben.

Werner Kindsmüller (Initiative Kaarster gegen Fluglärm): Ich will mit der Frage von Herrn Middeldorf beginnen, der gefragt hat, wie wir als Initiativen generell zu dem Thema „Flugverkehr, Mobilität“ stehen. Ich kann es ganz einfach beantworten. Wir haben nichts gegen den Flughafen, wir haben auch nicht grundsätzlich etwas gegen Flugverkehr, auch wenn ich persönlich so gut wie nicht fliege. Doch das ist meine persönliche Entscheidung.

Wir wollen auf zwei Dinge hinwirken. Das eine ist, dass es einen fairen Ausgleich zwischen den Nutzerinteressen gibt. Das ist einmal der wirtschaftliche Nutzen, den der Flughafen und die Wirtschaft hier in der Region haben, und den Anwohnern, die hier leben und auch ihre Freizeit hier verbringen wollen. Das zweite ist, dass wir durch intensive Beschäftigung mit dem Thema der Auffassung sind, dass das Gesamtsystem effizienter organisiert werden könnte, ohne dass es unbedingt zu Beeinträchtigungen der Mobilität der Menschen kommt. Ich habe dazu einige Hinweise gegeben. Darüber würden wir auch gern weiter im Gespräch sein. Das ist das, was ich vorhin meinte, dass das System im Grunde an die Grenzen gekommen ist.

Zu der Frage, ob wir mit dem Flughafen über alle diese Fragen im Gespräch sind. Nein. Herr Schnalke und ich haben uns heute hier bei dieser Veranstaltung zum ersten Mal bekanntgemacht. Das sagt einiges. Ansonsten kommt natürlich – da hat Herr Schnalke recht – die Werbe-Karawane des Flughafens regelmäßig in die Anlieger-Orte.

Zu den unrealistischen Flugplänen. Herr Schnalke hat gesagt, das wäre eine falsche Behauptung. Wir sehen uns täglich in den Systemen, die es dafür gibt – die nutzen wir alle –, wo die Flugpläne, die Flugzeiten erfasst werden, elektronisch ablesbar sind, die Landungen nach 23 Uhr an. Wenn wir uns diese Landungen ansehen, stellen wir fest, dass die zugrunde liegenden Umläufe dieser Maschine, die morgens in Düsseldorf möglicherweise rausgeht, nach Palma oder wohin auch immer fliegt, in vielen Fällen nur zehn, 15, 20, 30 Minuten zwischen Landungen und Starts hat. Es gibt immer wieder solche Fälle. Nach einer Schätzung, die wir im letzten Jahr durchgeführt haben, dürften wahrscheinlich 50 % aller Verspätungen nach 23 Uhr darauf zurückzuführen sein. Das können wir gern belegen. Ich bin gern bereit, darüber zu sprechen. Es ist alles dokumentiert; diese Dinge sind nicht aus der Luft gegriffen.

Zu den Regionalflughäfen. Es ist richtig, das ist nicht so einfach. Aber so einfach, Herr Beisel, ist es auch nicht, dass die Airline entscheidet. Denn damit würden Sie im Grunde der Politik sagen, sie habe hier überhaupt nichts zu suchen. Wir sind in einer Marktwirtschaft, in der der Staat Rahmenbedingungen setzt, und er kann die Rahmenbedingungen für die Airlines, aber auch für die Flughäfen so gestalten, dass ein wie heute vorhandenes ruinöses System behindert wird, beispielsweise wie der Lufthansa-Chef Carsten Spoor vorgeschlagen hat, in Düsseldorf müssten Slots eigentlich aus dem System genommen werden.

Wenn dann die Airlines, die nach Palma de Mallorca fliegen wollen, eben hier nicht mehr den entsprechenden Slot bekommen, dann schauen die sich ganz genau an, wo die Kundschaft herkommt, und dann bieten sie vielleicht auch mal in Münster Osnabrück einen weiteren Flug an. Der Geschäftsführer, Herr Schwarz, vom Flughafen Münster Osnabrück hat bei der Veranstaltung der IHK vor einigen Wochen gesagt,

dass sich aus seinen Analysen ergibt, dass etwa genauso viele Passagiere von Münster Osnabrück abfliegen wie aus dem Umland von Münster Osnabrück nach Düsseldorf fahren, um ans Mittelmeer zu reisen. Das ist nicht sinnvoll. Die Frage ist: Wie kann man Anreize schaffen, durchaus ökonomische Anreize, aber auch Anreize, die der Genehmigungsgeber schaffen muss, dass hier dieser polyzentrische Standort Nordrhein-Westfalen bezüglich des Flugverkehrs besser genutzt wird.

Ja, es ist richtig, was Herr Schnalke sagte. Es gab tatsächlich in den letzten fünf Monaten einen Rückgang der Nachtflüge verglichen mit dem Vorjahreszeitraum, ich glaube, von November bis einschließlich Februar. Es ist aber auch richtig, dass verglichen mit den Vorjahren 2017 und früher das immer noch mehr ist als in diesen Jahren. Es ist nur im Vergleich zum Vorjahr eine Kürzung.

Ich finde es auch von der Logik her interessant, dass man sagt: Wir haben jetzt nicht mehr so viele Landungen nach 23 Uhr. Herr Schnalke, ich gratuliere Ihnen, wenn Sie es mal in einem Monat schaffen, in dem es überhaupt keine Verspätungen nach 23 Uhr mehr gibt wie es die Betriebsvereinbarung vorsieht.

Herr Klocke hat das Thema Gesundheit angesprochen. Das ist das, was uns umtreibt. Es ist nicht die Frage, dass wir uns durch die Annehmlichkeiten dieser Region beeinträchtigt fühlen. Wir wissen, dass es hier mehr Mobilität gibt als im Sauerland. Es gibt viele Studien, aber ich möchte hier nur eine Studie zitieren, nämlich das Sondergutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen zum Fluglärm, der zu dem Ergebnis kommt:

„Lärmeinwirkung in der Nacht löst unbewusste Aufwachreaktionen aus, wodurch der Schlaf seinen Erholungseffekt jedenfalls teilweise einbüßt. Bei einer dauerhaften Lärmbelastung zur Nachtzeit kann dies zu ernststen Gesundheitsstörungen beitragen, insbesondere zu einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen.“

Diese Erkenntnis steht im Einklang mit der NORAH-Studie aus Frankfurt und anderen internationalen lärmepidemiologischen Gutachten zur Lärmforschung.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen für eine zweite Fragerunde vor. Ich bedanke mich recht herzlich bei den Sachverständigen. Sie haben mit Ihren detaillierten Antworten und Impulsen sehr dazu beigetragen, dass wir nun die Beratungen über den vorgelegten Antrag gut weiter erörtern können. Das Protokoll dieser Anhörung wird den Ausschussmitgliedern vorgelegt, ist dann auch im Netz einzusehen und wird uns bei den weiteren Beratungen im Ausschuss befruchten.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

Anlage

15.04.2019/25.04.2019

73

Stand: 26.03.2019

Anhörung von Sachverständigen
Sitzung des Verkehrsausschusses
„Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf wirksam reduzieren“

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Drucksache 17/4105

am Mittwoch, dem 27. März 2019
13.30 Uhr – 15.00 Uhr, Plenarsaal

Tableau

eingeladen	Redner/in Weitere Teilnehmer/-innen	Stellungnahme
Thomas Schnalke Flughafen Düsseldorf GmbH Düsseldorf	Thomas Schnalke Fabian Zachel	17/1293
Thomas Goßen Stadt Tönisvorst Tönisvorst	Thomas Goßen	-
Christoph Lange Bürger gegen Fluglärm Meerbusch	Christoph Lange	17/1241
Ralph Beisel Flughafenverband ADV Berlin	Ralph Beisel Markus Engemann	17/1312
Werner Kindsmüller Kaarst	Werner Kindsmüller	17/1270
Joachim Brendel IHK Nord Westfalen Münster	Joachim Brendel	17/1294
Dr. Gudrun Pieroh-Joußen Freie und Hansestadt Ham- burg Hamburg	Dr. Gudrun Pieroh-Joußen	17/1288