

## Protokoll

der öffentlichen Sitzung  
des **Umweltausschusses**

**Sitzungsdatum:** 13. November 2014  
**Sitzungsort:** Hamburg, in der Patriotischen Gesellschaft, Trostbrücke 6, Hamburg, Reimarus-Saal  
**Sitzungsdauer:** 17:01 Uhr bis 21:51 Uhr  
**Vorsitz:** Abg. Anne Krischok (SPD)  
**Schriftführung:** Abg. Martin Bill (GRÜNE)  
**Sachbearbeitung:** Gabriele Just

---

### Tagesordnung:

1. Drs. 20/12455 Verkürzte Anflüge – Änderung des Luftfahrthandbuchs (Große Anfrage GRÜNE)  
  
zusammen mit  
  
Drs. 20/13531 Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 7. Mai 2014 „Bericht des Umweltausschusses über die Drucksachen 20/7403 und 20/7574: Fluglärmschutz durchsetzen – Nachruhe sichern und Fluglärmschutz in Hamburg weiter verbessern“ □ (Drucksache 20/11593) (Bericht Senat)
2. Drs. 20/13125 . . . Änderung des Landschaftsprogramms für die Freie und Hansestadt Hamburg (Wohnen an der Bramfelder Chaussee am Dorfgraben in Bramfeld) (Antrag Senat)  
  
- Der Stadtentwicklungsausschuss ist federführend, der Umweltausschuss ist mitberatend. -

3. Drs. 20/13459 Konturenabgleich Flächennutzungsplan (FNP)/Landschaftsprogramm (LaPro)  
(Bericht Senat)  
- Der Stadtentwicklungsausschuss ist federführend, der Umweltausschuss ist mitberatend. -
4. Drs. 20/13348 Haushaltsplan 2013/2014, Einzelplan 6: Nachbewilligungen nach § 33 Landeshaushaltsordnung (LHO) und Änderungen im Haushaltsjahr 2014  
(Antrag Senat)  
- Der Haushaltsausschuss ist federführend, der Umweltausschuss ist mitberatend. -
5. Drs. 20/12965 Sechstes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Erhebung einer Gebühr für Grundwasserentnahmen  
(Gesetzentwurf Senat)  
- Der Haushaltsausschuss ist federführend, der Umweltausschuss ist mitberatend. -
6. Drs. 20/5638 Öffentliche Toiletten in Hamburg – zukünftiges Bedarfskonzept auch mit innovativen Ansätzen erstellen  
(Antrag FDP)
7. Verschiedenes

## **Anwesende:**

### **I. Ausschussmitglieder**

Abg. Matthias Albrecht (SPD)  
Abg. Martin Bill (GRÜNE)  
Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)  
Abg. Dr. Kurt Duwe (FDP)  
Abg. Ulrike Hanneken-Deckert i. V. (SPD)  
Abg. Dora Heyenn (Fraktion DIE LINKE)  
Abg. Gert Kekstadt (SPD)  
Abg. Anne Krischok (SPD)  
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)  
Abg. Birgit Stöver (CDU)  
Abg. Dennis Thering (CDU)  
Abg. Carola Thimm (SPD)  
Abg. Karl-Heinz Warnholz (CDU)

### **II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter**

Abg. Dr. Andreas Dressel i. V. (SPD)  
Abg. Thomas Kreuzmann (CDU)

### **III. Weitere Abgeordnete**

Abg. Christiane Blömeke (GRÜNE)  
Abg. Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE)

### **IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter**

#### Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Herr Staatsrat	Holger Lange
Frau WA	Dr. Brigitte Köpke
Frau 1.BD	Susanne Metz
Herr Wiss. Ang.	Ole Jochumsen
Herr LRD	Dr. Andreas Finckh
Frau BD'in	Dr. Gudrun Pieroh-Joußen
Frau LRD'in	Susanne Raeke-Tolkiehn
Herr RD	Frank Enemark
Frau LRD'in	Martina Wedel-Dreier
Herr WA	Hartmut Dittrich
Herr RR	Frederik Töner

#### Flughafen Hamburg GmbH

Herr Leiter Zentralbereich Umwelt     Axel Schmidt

#### Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Herr RD     Dr. Michael Schiwiek

#### Deutsche Flugsicherung Hamburg

Frau Leiterin Tower Hamburg     Christine Schierhorn

Herrenschmidt & Partner Immobilienentwicklung  
Herr Stefan Herrenschmidt

Bezirksamt Hamburg-Mitte  
Herr Dezernent Bodo Hafke

**V. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei**

Gabriele Just

**VI. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit**

Circa 50 Personen

## Zu TOP 1

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten eingangs aus, nach dem Beschluss der Bürgerschaft habe man in intensiver Arbeit eine Reihe von Vereinbarungen getroffen, die aus ihrer Sicht einen guten Kompromiss darstellten. Natürlich stehe ein Flughafenstandort innerhalb einer Stadt immer im Fokus ganz verschiedener Interessen. In diesem Zusammenhang betonten sie, dass der Flughafen einen besonders wichtigen Standortfaktor für Hamburg und Norddeutschland darstelle.

Ein ganz herausragender Punkt des bürgerschaftlichen Ersuchens sei der Landeanflug. Hier habe man erreicht, dass dieser auf mindestens sieben Nautische Meilen (7 NM) verlängert werde. Zudem gebe es eine spezielle Wochenendregelung (bis morgens um 10 Uhr und ab 20 Uhr), die auch an Feiertagen gelte und bei der die Verlängerung auf 10 NM vereinbart worden sei.

Voraussichtlich ab Herbst 2015 werde der A320neo – ein besonders geräuscharmes Flugzeug - von Lufthansa und Vueling eingesetzt. Darüber hinaus würden ab dem Jahr 2015 die Lärmabhängigen Landeentgelte neu festgelegt. Außerdem sei eine deutliche Erhöhung der Bußgelder für unzulässige Flugbewegungen durch die Fluglärmschutzbeauftragte erfolgt. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter unterstrichen, wie wichtig es ihnen sei, in einem transparenten Informations- und Dialogprozess mit den Bürgerinnen und Bürgern zu stehen. Im Internet bestehe die Möglichkeit, sich entsprechend umfangreich zu informieren. Es habe verschiedene Treffen mit der Initiative und der Fluglärmschutzbeauftragten gegeben. Weiterhin sei das Instrument der Bürgersprechstunde genutzt worden.

Die CDU-Abgeordneten meinten, die Stellungnahme des Senats aus Drucksache 20/13531 sowie die dazu erfolgten Ausführungen stellten ein Armutzeugnis dar. Es zeige sich, dass der Senat und die SPD-Fraktion bei dem Kampf gegen Fluglärm aktuell gescheitert seien. Die Gründe hierfür seien vielfältig. Zum einen gebe es eine Verweigerungshaltung der Deutschen Flugsicherung Hamburg (DFS). Dabei sei zu begrüßen, dass deren Vertreterin nach langer Zeit wieder an den Ausschussberatungen teilnehme. Auch die heutige Abwesenheit der Senatorin demonstriere, welchen Stellenwert dieses Thema in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) genieße. Das Thema Fluglärm sei nicht mehr nur eines, das den Nordosten Hamburgs betreffe, sondern die ganze Stadt. Sie hätten Zuschriften aus allen Teilen Hamburgs erhalten. Von daher erwarteten sie vom Senat mehr Beobachtung, Aufmerksamkeit und Engagement. Weiterhin gebe es erhebliche Lärmbelästigungen, die die Senatsvertreterinnen und -vertreter und die DFS totzuschweigen versuchten. In diesem Zusammenhang verwiesen die CDU-Abgeordneten auf die Vorreiterrolle Frankfurts, wo sich alle Beteiligten an einen Tisch gesetzt hätten, um das Thema Fluglärm ernsthaft in den Griff zu bekommen. Die lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger Hamburgs hätten leider vergeblich Hoffnung in den 10-Punkte-Plan gesetzt. Der erste Punkt sei eine klare Aufforderung gewesen, zukünftig keine verkürzten Anflüge mehr auf dem Hamburger Flughafen stattfinden zu lassen. Bei Hinzuziehung des Luftfahrthandbuchs (AIP) stelle man schnell fest, dass alle Anflüge unter 10 NM verkürzte Anflüge seien. Daher stelle sich ihnen an dieser Stelle die Frage, warum bei den Anflügen auf Hamburg permanent gegen das AIP verstoßen werde. Der erste Punkt sei somit leider nicht erfüllt. Die Aussage des Senats, er habe den Anflug von 4 auf 7 NM erhöht, sei falsch, denn er habe ihn weiterhin reduziert, weil der Anflug auf Hamburg eigentlich 10 NM sein sollte. Hierzu baten sie den Senat um Stellungnahme. Ein Probetrieb habe effektiv nicht stattgefunden. Die Fluglärmschutzkommission (FLSK) sei der Meinung, dass dieser keinen Sinn mache, weil sich der Lärm ansonsten umverteilen würde. Die Übersichtskarten auf Seite 5 der Drucksache 20/13531 zeigten sehr beeindruckend die Veränderung bei Anflügen ab 4 NM im Vergleich zu 7 NM bzw. 10 NM. Dabei sei zu erkennen, dass bei 7 NM eine extreme Verlagerung des Fluglärms Richtung Ahrensburg stattfinde. Damit sei der Ansporn des Senats, keinen Fluglärm verlagern zu wollen, bei 7 NM nicht erfüllt. Eine Verschiebung des Endanflugpunktes auf 10 NM hätte zur Folge, dass die Flugzeuge über Bargtheide

wegfliegen würden, womit nur eine ganz geringe Anzahl von Menschen von Fluglärm betroffen wäre.

Bezugnehmend auf Punkt 2 bemerkten die CDU-Abgeordneten, nach ihren Informationen habe die Lufthansa den A320neo ausschließlich für die SWISS eingekauft. Dieser werde überwiegend in Schweizer Gebiet fliegen und in Hamburg eher nicht zu sehen sein. Die Gesellschaft Germanwings, die Hamburg sehr häufig anfliege, habe alte, ausgemusterte Maschinen von anderen Airlines übernommen. In diesem Zusammenhang interessierte sie, wo die anderslautenden Informationen des Senats herkämen.

Zu Punkt 3 erklärten die CDU-Abgeordneten, der Senat bezeichne die Erhöhung der Lärmabhängigen Landeentgelte als Erfolg. Auch der Fraktionsvorsitzende der SPD habe sich entsprechend im Hamburger Abendblatt geäußert. Ein Landeentgelt von ehemals 1400 Euro und zukünftig 2100 Euro werde mit Sicherheit keine Airline abschrecken, vor allem vor dem Hintergrund, dass es in Frankfurt deutlich höhere Landeentgelte für laute Flugzeuge gebe. Insofern werde Hamburg weiterhin angesteuert. Auch die Strafen für verspätete Flüge stellten keinen Anreiz dar. Dem gegenüberzustellen seien die Kosten, die entstünden, wenn einer Airline der Anflug auf Hamburg verboten werde: mit Regressforderungen und dem Transport von Hannover nach Hamburg beliefen sich diese leicht auf mindestens 45 Tsd. Euro. Sie fragten, ob der Senat ernsthaft glaube, dass die Airlines nunmehr mit leiseren Flugzeugen und weniger verspätet kämen. Im Jahr 2013 habe es über 400 Verspätungen gegeben, es seien aber lediglich Bußgelder in Höhe von 1300 Euro eingetrieben worden. Eine Erhöhung der Landeentgelte für verspätete und laute Flugzeuge sei sinnlos, wenn es am Ende niemanden gebe, der die Bußgelder eintreibe. Hierzu baten sie den Senat um nähere Ausführungen.

Punkt 5 beinhalte eine zentrale Forderung der Bürgerschaft, eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen. Seit Beschluss des 10-Punkte-Plans seien jedoch die Verspätungen schlagartig angestiegen. Es gebe ein Vierjahreshoch mit etwa 500 Verspätungen, was dem Wert des Jahres 2009 entspreche. In diesem Zusammenhang interessierte sie, wie dies im Einklang mit der geforderten restriktiven Genehmigungspraxis zu sehen sei, oder ob auch hier – wie bei den anderen Punkten auch – der Bürgerschaftsbeschluss ignoriert worden sei.

Auch die Bemühungen des Senats hinsichtlich einer Allianz für Lärmschutz (Punkt 6) seien sehr gering. Dies bedauerten die CDU-Abgeordneten unter Hinweis auf entsprechende Erfolge in Frankfurt. Der Senat blockiere bei diesem Thema und verweise auf die FLSK, die nach Ansicht der CDU-Abgeordneten wenig zustande bekomme, was ernsthaft dem Fluglärmschutz diene. Viele Punkte habe der Senat in seiner Drucksache von der FLSK übernommen und es entstehe der Eindruck, dass es sich nur um ein „Abnickgremium“ des Senats handle. Für sie sei in diesem Zusammenhang von Interesse, wie der Senat zu einer dringend erforderlichen Reform der FLSK stehe. Man müsse überdenken, ob noch die richtigen Vertreter in der Kommission seien und ob man die Umlandgemeinden mit einbinden müsse.

Sie begrüßten, dass die unter Punkt 8 geforderte Öffnung der FLSK erfolgt sei. Unbefriedigend dabei sei aber, die Bürgerinnen und Bürger dorthin zu bestellen, um ihnen dann nur sehr ausweichende oder gar keine Antworten zu geben. Unter diesen Voraussetzungen sei eine Bürgerbeteiligung sinnlos.

Die heute zahlreich vertretene Öffentlichkeit unterstreiche das große Interesse an diesem Thema. Vor dem Hintergrund, dass die Senatorin nicht anwesend sei, plädierten sie dafür, die Beratungen in der nächsten Sitzung des Ausschusses fortzusetzen.

Die Vorsitzende betonte, dass die Senatorin nicht unentschuldigt fehle, sondern vielmehr auf einer seit Anfang 2014 terminierten Bauministerkonferenz vertreten sei. Daher müsse sie den Vorwurf der Ignoranz zurückweisen. Auch die Vertreterin der DFS habe nie unentschuldigt gefehlt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, Hamburg habe einen stadtnahen Flughafen, der der fünfgrößte Deutschlands sei, und der Flugverkehr müsse entsprechend abgewickelt werden. Vor diesem Hintergrund waren sie der Meinung, dass ihnen unter – der

auch gewünschten - Einbindung der FLSK ein guter Kompromiss und gute Regelungen gelungen seien, die die Fluglärmbelastung verringern würden. Der 10-Punkte-Plan sei explizit ein Prüfauftrag und kein Forderungskatalog, und dieser Prüfauftrag sei entsprechend abgearbeitet worden.

Die Optimierung der Anflugverfahren sei unter Einbeziehung der FLSK geprüft worden. Bei der Festlegung und der Verlängerung des Endanflugs müssten die Belange der Bürgerinnen und Bürger in Hamburg und die der Bürgerinnen und Bürger in Schleswig-Holstein gegeneinander abgewogen werden. Mit der Verlängerung des Endanflugs auf 7 NM habe man eine gute Regelung gefunden, um den Nordosten Hamburgs zu entlasten und parallel dazu keine zusätzliche Belastung in Schleswig-Holstein aufkommen zu lassen. Die Situation Ahrensburgs sei in der Darstellung auf Seite 5 der Drucksache nicht optimal abgebildet. Tatsächlich sehe die Regelung des Senats eine Anhebung der Flughöhe in der Kontrollzone vor, sodass Flugzeuge Ahrensburg etwa 150 Meter höher überfliegen. Darüber hinaus sei die Empfehlung ausgesprochen worden, dicht besiedelte Gebiete im Über- und im Anflug möglichst zu vermeiden. Genau dies bringe auch eine Entlastung für Ahrensburg.

Schon bevor die 7 NM-Regelung beschlossen worden sei, habe der Großteil der Anflüge im Bereich 7 bis 10 NM, oder sogar bis 12 NM stattgefunden, sodass Ahrensburg bereits sehr viele Überflüge mitbekommen habe. Vergleiche man Flugspuren aus dem letzten oder vorletzten Jahr mit der heutigen Situation, gebe es im Raum Ahrensburg kaum Unterschiede. Dadurch, dass man die geringe Prozentzahl an Anflügen, die kürzer als 7 NM hereingedreht sei, jetzt auch in diese Gegend verschiebe, gebe es faktisch eine geringe Steigerung der Flüge über Ahrensburg. Deswegen habe man die Regelung bezüglich der Wochenenden und Feiertage geschaffen, um eine Entlastung in die Tagesrandzeiten zu bringen und die Flughöhe bis zum Erreichen der Kontrollzonengrenze auf 150 Meter angehoben.

Zur Frage, warum es keinen Probetrieb gegeben habe, führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, dass auch schon in der Vergangenheit nicht wenige Flugzeuge über 10 NM geflogen seien, was insbesondere bei schlechtem Wetter der Fall sei. Im letzten Jahr habe drei bis vier Monate in Duvenstedt eine Lärmmessstelle gestanden. Dort habe man einzelne Anflüge explizit an Schlechtwettertagen herausgesucht, die an diesen Tagen nachweislich über 10 NM gegangen seien, und habe die entsprechenden Lärmwerte verglichen mit Anflügen, die nachweislich kürzer hereingedreht worden seien. Bei der Gegenüberstellung gleicher Flugzeugmuster habe man festgestellt, dass es nur marginale Abweichungen gegeben habe. Die FLSK habe dies zur Grundlage ihrer Entscheidung gemacht, dass nicht damit zu rechnen sei, dass ein Flugzeug, das über 10 NM eingedreht werde, auch wirklich über Duvenstedt oder in den Walddörfern leiser sei. Auf den Probetrieb habe man verzichtet, da eine massive Verschiebung des Endanflugpunkts auf 10 NM einen Überflug Bargtheides zur Folge hätte. Auch, wenn dort weniger Menschen lebten, würden diese dann die volle Belastung abbekommen. Mit einem Probetrieb von sechs oder sogar zwölf Monaten bekäme man das Thema dort auch nicht mehr los, selbst wenn man hinterher zu dem Ergebnis komme, den Endanflugpunkt nicht auf 10 NM zu verschieben. Somit würde man die Menschen dort unnötig belasten, was vermieden werden sollte. Es sollte auch im Interesse der Abgeordneten sein, Fluglärm nicht schlichtweg von Hamburg nach Schleswig-Holstein zu verlagern.

Die DFS sei bei der Festlegung von Flugrouten nicht an den Senat, sondern an die Empfehlungen der FLSK gebunden. Den Vorwurf der Verweigerungshaltung der DFS wiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter zurück. Flugbetrieblich sei eine Umsetzung auf 10 NM machbar. Die FLSK habe aber eine andere Empfehlung ausgesprochen, die sehr gut nachvollziehbar sei.

Die CDU-Abgeordneten wunderten sich über diese Aussage, die im Widerspruch zu der im Rahmen der Expertenanhörung gemachten Äußerung zur Weisungsbefugnis der Politik stehe. Außerdem sei die Frage, warum die DFS permanent von den Vorgaben des AIP abweiche, nicht beantwortet worden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, die Anflugkarten, die es für jeden Flughafen in Deutschland gebe, seien nicht verpflichtend, sondern stellten den Standardanflug dar. Dabei sei der Standardanflug ein veröffentlichtes Anflug-Briefing für die Piloten. Wenn ein Pilot nach Hamburg fliege, erfahre er anhand dieser Karte, wie ein Anflug standardmäßig stattfinden sollte. Gebe es einen Ausfall der Kommunikationstechnik an Bord, gehe man davon aus, dass der Pilot genau diesen Standardanflug wähle. Unter Führung von Fluglotsen werde der auf den Karten dargestellte Standardanflug nie stattfinden, weil Flugverkehr nicht nur einzeln, sondern in großen Mengen stattfinde und entsprechend sortiert werden müsse. Da die Darstellung des Idealanfluges keine verpflichtende Regelung sei, könne somit auch kein Verstoß gegen das Luftfahrthandbuch verzeichnet werden. Zum A320neo berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, die Geschäftsführung der Flughafen Hamburg GmbH habe die Airlines, die diesen Flugzeugtyp einführen wollten, angeschrieben und positive Rückmeldungen erhalten. Hierzu liege auch ein Antwortschreiben des Vorsitzenden der Lufthansa vor.

Auf Bitten der CDU-Abgeordneten sagten die Senatsvertreterinnen und -vertreter zu, dieses Schreiben zu Protokoll zu geben.

Protokollerklärung der BSU vom 27. November 2014:

*„Inhalt des Briefs des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG (VL) an den Geschäftsführer der Flughafen Hamburg GmbH (GF) vom 20. August 2014*

VL hebt die Rolle des Flughafen Hamburgs als wichtigen Kooperationspartner hervor und verdeutlicht, dass die Anwohner über die Finanzierung passiver Schallschutzmaßnahmen hinaus auch durch den Einsatz lärmreduzierter Flugzeuge entlastet werden müssten. Aus diesem Grunde finanziere die Lufthansa in den aktiven Lärmschutz und habe mit der Bestellung des A320 Neo bewusst ein umweltpolitisches Zeichen gesetzt.

Zwar könne der frühzeitige Einsatz des A320 Neo in Hamburg zu diesem Zeitpunkt noch nicht verbindlich zugesagt werden, dies erscheine jedoch vor dem Hintergrund der hochfrequenten Anbindung an die Lufthansa Hubs Frankfurt am Main und München sehr wahrscheinlich. Eine Auslieferung werde für Ende 2015 erwartet.

Als Interimslösung bietet Lufthansa die Nachrüstung der A320-Familie mit Wirbelgeneratoren, wodurch Wirbelgeräusche beim Landeanflug reduziert und somit die Lärmentwicklung verringert würde. In Frankfurt am Main habe dies bereits eine spürbare Minderung der Lärmbelastung für die Anwohner bewirkt, dort werde dieser Flugzeugtyp ab 2015 in eine niedrigere Lärmkategorie eingeordnet.

Lufthansa begrüßt, wenn auch in Hamburg entsprechende Anreize geschaffen werden und nachgerüstete Flugzeuge entsprechen niedriger eingruppiert werden und bietet an, die Kommunikation zum Einsatz lärmärmeren Fluggeräts miteinander abzustimmen.“

Zu den Landeentgelten berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, die Flughafen Hamburg GmbH habe einen Antrag für eine neue Entgeltordnung bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation eingereicht, der sich momentan in der letzten Prüfungsphase befinde. Aus ihrer Sicht hätten sich die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte sowie der Verspätungszuschlag grundsätzlich bewährt. Die Bürgerschaft habe in ihrem Ersuchen eine stärkere Spreizung zwischen den einzelnen Lärmklassen gefordert, was mit vorliegendem Antrag der Flughafen Hamburg GmbH erfolgt sei, da besonders die lautesten Flugzeuge noch einmal einen deutlich höheren Zuschlag entrichten müssten, wenn sie in Hamburg starteten oder landeten. Die leisen Flugzeuge blieben so günstig wie bislang, denn diese wolle man in Hamburg gerade haben. Daher werde auch der A320neo noch einmal zwei Stufen günstiger einsortiert als der reguläre A320. Ziel sei, die alten und lauten Maschinen so weit wie möglich von Hamburg fernzuhalten. Zudem habe die Bürgerschaft eine Prüfung der Erhöhung der Zuschläge in den Abendstunden gefordert. Auch hier erfolge eine entsprechende Umsetzung durch die Erhöhung der Entgelte von 22 Uhr bis 23 Uhr von 100 Prozent auf 150 Prozent und ab 23 Uhr von 200 Prozent auf 300 Prozent. Die Aussage der CDU-Abgeordneten, dies würde keinen Anreiz für die Airlines bieten, sei dabei nicht zutreffend. Man müsse beachten, dass die Gewinnmargen in der



Branche ziemlich knapp seien, der Preiswettbewerb bei den Tickets sehr hart und umkämpft sei, und somit jeder Euro zähle. Wenn ein lautes Flugzeug regelmäßig später ankomme, dann addierten sich die Zahlen über das Jahr hinweg. Eine Steigerung von beispielsweise 200 Euro pro Umlauf würde sich aufs Jahr summiert auf 73 Tsd. Euro belaufen. Dies sei eine Summe, die die Airlines sehr wohl spürten. Im Zuge der Vorgespräche für die neue Entgeltordnung sei den Airlines vorab mitgeteilt worden, wie die Erhöhung für den Lärmzuschlag und für die Verspätungen aussehen werde. Einige Airlines, die vorrangig mit älteren Maschinen oder tendenziell eher in den Abendstunden flögen, hätten im Vorfeld versucht, diese Erhöhung mit erheblichem Druck zu verhindern, denn sie hätten sehr genau nachgerechnet, was diese Erhöhung für sie bedeute. Die Flughafen Hamburg GmbH habe von vornherein diese Punkte als nicht verhandelbar erklärt, weil sie politisch gewollt seien. Insofern sei man an dieser Stelle keinen Schritt zurückgerückt. An diesem Beispiel sei gut erkennbar, dass eine entsprechende Steuerungswirkung entfaltet werde.

Die Anzahl der Verspätungen sei in den letzten Jahren erfreulicherweise rückläufig gewesen. Allerdings sei diese leider im Sommer 2014 wieder angewachsen. Die Gründe hierfür seien Witterungen - viele Gewitter in Süddeutschland und in Norditalien – und Streiks gewesen. Die Flughafen Hamburg GmbH werde die Verspätungsgründe der einzelnen Flüge genau auflisten und entsprechend auswerten. Ab Januar 2015 wolle man aus den 100 Delay-Codes, die die Airlines bei verspäteten Flügen angäben, vier Hauptgründe unterscheiden: Wetter, Technik, Streiks und Sonstiges. Die Gründe würden auf diese Weise verdeutlicht und Gespräche mit den Airlines könnten gezielter geführt werden. Mit den jetzt getroffenen Regelungen sei ein gutes und zeitnahes Gegensteuern – mit Ausnahme der witterungsbedürftigen Verspätungen – möglich.

Flüge, die unzulässigerweise, also außerhalb der Betriebszeiten stattfänden, und die keine Ausnahme nach § 25 Luftverkehrsgesetz darstellten, würden entsprechend mit Bußgeldern sanktioniert. In jedem Fall werde ein Verfahren eingeleitet. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter räumten ein, dass im Jahr 2013 nur 1300 Euro eingenommen worden seien, was nicht daran gelegen habe, dass es so wenig unzulässige Flüge gegeben habe, sondern dass man den Bußgeldkatalog nicht so ausgenutzt habe, wie man es hätte machen können. Dies wolle man ändern und habe auch bereits damit begonnen. In diesem Jahr seien schon wesentlich höhere Bußgelder festgesetzt worden.

Zur Allianz für Lärmschutz teilten die Senatsvertreterinnen und -vertreter mit, die FLSK in Hamburg tage viermal jährlich. Darüber hinaus gebe es auch Sondersitzungen, wenn diese erforderlich seien. Auch im Zusammenhang der Beantwortung des bürgerschaftlichen Ersuchens habe eine solche stattgefunden. Aus der FLSK heraus sei ein Arbeitskreis gebildet worden, der sich explizit mit den Fragestellungen auseinandergesetzt habe. Die Bildung der FLSK und deren Zusammensetzung sei auf bundesgesetzlicher Grundlage, in § 32 b Luftverkehrsgesetz, geregelt. In Hamburg sei die FLSK ein sehr umfangreich und erfolgreich arbeitendes Gremium.

Die Bürgerfragestunde sei bisher zweimal durchgeführt worden, zwei weitere seien geplant. Dabei sei die Resonanz sehr gut, sodass die Senatsvertreterinnen und -vertreter davon ausgingen, diese in der bisherigen oder einer leicht veränderten Form künftig weiterzuführen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN äußerten sich erstaunt über die Aussage, das bürgerschaftliche Ersuchen werde als Prüfauftrag betrachtet. Sie meinten, das Ersuchen müsse ernster genommen werden. Die Stellungnahme des Senats sei in Teilen positiv zu bewerten, in einigen Bereichen jedoch müsse sich der Senat bemühen, mehr zu tun. Tatsächlich sei davon auszugehen, dass es für die Walddörfer eine Entlastung darstelle, wenn die Länge der Endanflüge künftig mindestens 7 NM betragen werde. Aber die Frage, warum es nicht mindestens 10 NM sein sollten, sei noch nicht ausreichend beantwortet. Es sei gut, dass die Transparenz durch die FLSK verbessert werde, aber auch in diesem Punkt seien noch Verbesserungen möglich.

Die Abgeordneten der GRÜNEN gingen auf die Aussage der Senatsvertreterinnen und -vertreter ein, der zufolge die bestehenden Sanktionierungsmöglichkeiten früher nicht

ausgenutzt worden seien und erst nach zwei Jahren die Entgeltordnung angewandt worden sei. Dies sei erstaunlich. Sie erkundigten sich nach den Gründen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN nahmen Bezug auf Äußerungen, denen zufolge eine Endanfluglänge von 10 NM an allen anderen großen deutschen Flughäfen gängig sei. Sie baten um Erläuterung, warum dies nicht für Hamburg gelte. Außerdem fragten sie, ob dies schon immer so in Hamburg gehandhabt worden sei oder ob vor 2007 andere Regelungen gegolten hätten.

Die Abgeordneten der GRÜNEN bezogen sich auf eine Pressemitteilung der FLSK, der zufolge aufgrund von Messergebnissen und Prognoserechnungen deutlich geworden sei, dass die Erprobung eines Regelanfluges über mindestens 10 NM den Hamburger Wohngebieten keine Verbesserungen bringen könne und deshalb entbehrlich sei. Die Pressemitteilung enthalte außerdem die Aussage, dass eine weitere Entlastung erreicht werden solle, indem voraussichtlich ab November 2014 Anflüge mit einer geringeren Länge als 10 NM an Wochenenden und Feiertagen vor 10.00 Uhr und nach 20:00 Uhr nicht mehr durchgeführt würden. Die Abgeordneten der GRÜNEN sagten, die Aussagen widersprächen einander. Denn wenn die Verlängerung keine Entlastung für die hamburgischen Wohngebiete zeitige, sei sie auch an Wochenenden wirkungslos. An dieser Stelle sei keine konsistente Politik erkennbar.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hoben hervor, der Senat habe sich mit dem Maßnahmen- und Prüfauftrag in großer Ernsthaftigkeit befasst.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, Entgelte seien von Bußgeldern zu unterscheiden. Das bürgerschaftliche Ersuchen fordere eine Weiterentwicklung der lärmabhängigen Flughafenentgelte. Flughafenentgelte würden von der FHG für Starts und Landungen nach der Entgeltordnung erhoben. Im Unterschied dazu biete das Luftverkehrsgesetz die Möglichkeit, für den Fall, dass ein Flug nicht zulässig gewesen sei, Bußgelder zu verhängen. Wenn Vorsatz nachgewiesen werde, könne für eine Landung oder einen Start ein Bußgeld von maximal 10 Tsd. Euro erhoben werden. Die Fluglärmschutzbeauftragte bekleide die Stelle seit weniger als zwei Jahren. Seitdem ihr die Aufgabe übertragen worden sei, werde jedes Verfahren eingeleitet. Nachdem sie sich einen Überblick verschafft und am Verfahren gearbeitet habe, sei eine gute Regelung gefunden worden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gingen auf die Pressemitteilung der FLSK ein. Dort sei verdeutlicht worden, dass ein dauerhafter Regelanflug von 10 NM eine zu starke Belastung für Schleswig-Holstein mit sich bringe. Als Kompromiss sei von der FLSK an den Wochenenden in der Zeit von 20 Uhr bis 10 Uhr ein Endanflug von 10 NM empfohlen worden. Der Senat unterstütze den Vorschlag. Der Regelung liege die Überlegung zugrunde, dass das Wochenende eine relativ betriebsarme Zeit sei. Während der Woche würde ein Endanflug von 10 NM Schleswig-Holstein zu stark belasten. Die Regelung, Anflüge von weniger als 7 NM zu unterbinden, führe zu einer höheren Belastung von Ahrensburg und anderen schleswig-holsteinischen Gemeinden. Die Regelung für die Wochenenden bringe keine Entlastung für die nordöstlichen Wohngebiete Hamburgs mit sich sondern für die schleswig-holsteinischen Gemeinden, die in den übrigen Zeiten stärker belastet seien. Die Regelung sei von den Vertretern der dortigen Gemeinden positiv aufgenommen worden. Bereits seit 2008 gelte die Regelung, dass Ahrensburg abends bewusst umflogen werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter nahmen Bezug auf die Frage, warum Hamburg eine Ausnahme hinsichtlich der Länge des Endanflugs darstelle. Es sei zutreffend, dass an vielen Flughäfen Landeanflüge zwischen 10 bis 18 NM geführt würden. An diesen Flughäfen gebe es keine Regelung für Sichtanflüge. Die Regelung der kurzen Landeanflüge gebe es in Hamburg schon immer. Somit habe sich seit jeher eine weite Streuung ergeben. In Hamburg

sei die Regelung für Sichtanflüge in diesem Zusammenhang angepasst worden, so dass auch diese über 7 NM zu verlaufen hätten.

Die Abgeordneten der GRÜNEN erklärten, ihnen sei der Unterschied zwischen Flughafenentgelten und Bußgeldern durchaus bewusst. Sie seien bislang davon ausgegangen, dass es Aufgabe der Fluglärmenschutzbeauftragten sei, durch das Verhängen von Bußgeldern sicherzustellen, dass künftig keine Verstöße mehr vorkämen. Die Abgeordneten der GRÜNEN hätten den Eindruck, dass die Fluglärmenschutzbeauftragte ihre Aufgabe nicht wie erwartet angenommen habe. Es sei zu wünschen, dass sie erkläre, warum die Entgeltordnung erst jetzt zur Anwendung komme.

Die Abgeordneten der GRÜNEN sagten, ihnen seien die Erklärungen zum Widerspruch in der Pressemitteilung der FLSK unverständlich. Die Sichtanflüge machten in Hamburg weniger als 1 Prozent aller Anflüge aus. Darum sei die Erklärung für die hamburgische Regelung nicht nachvollziehbar.

Die Abgeordneten der GRÜNEN griffen die Erläuterung der Senatsvertreterinnen und -vertreter auf, denen zufolge anhand bestimmter Flugspuren eine Hochrechnung erstellt worden sei, die einen Probebetrieb entbehrlich mache. Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten, wie viele Flugspuren in die Hochrechnung einbezogen worden seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten fest, entscheidend sei, dass die Fluglärmenschutzbeauftragte gehandelt habe. Die Bußgelder seien erhöht worden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter nahmen Bezug auf die Frage, warum in Hamburg die verkürzten Anflüge analog einer Regelung für Sichtanflüge gehandhabt würden. Es gebe keine Vorschrift, die besage, dass ein Anflug mit Instrumentenlandesystem mindestens 10 NM lang sein müsse. Die Regelung für Sichtanflüge habe zum Ziel, Fluglärm einzuschränken beziehungsweise in bestimmten Gebieten zu vermeiden. Sie solle dafür sorgen, dass die Flugzeuge verlässlich den Endanflug auf den vorgesehenen Routen durchführten. Die Flugsicherung orientiere sich bei Anflügen mit Instrumentenlandesystem an den Regelungen für Sichtanflüge, um die Gebiete von Fluglärm freizuhalten, die geschützt werden sollten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, die Auswertung der Flugspuren sei nicht durch die Deutsche Flugsicherung sondern durch die Arbeitsgruppe der FLSK vorgenommen worden. Die Deutsche Flugsicherung habe die Flugspuren ausgewählt, die verglichen worden seien. Der Flughafen verwalte die Ergebnisse der Messstellen. Der Messcontainer habe drei bis vier Monate zwischen Duvenstedt und dem Landegleitpfad gestanden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten die Grundlagen der Auswertung. Etwa einen Monat lang seien einige hundert Flugspuren verglichen worden. Es seien kurze und lange Anflüge ausgewertet worden. Dabei sei auf möglichst gleiche Witterungsbedingungen und gleiche Flugzeugmuster geachtet worden. Die Arbeitsgruppe der FLSK sei zu dem Ergebnis gekommen, dass es für Duvenstedt hinsichtlich der Lärmbelastung keinen Unterschied ausmache, ob der Landeanflug über 10 NM oder 7 NM erfolge. Die Arbeitsgruppe der FLSK habe außerdem Berechnungen für den Bereich Bargtheide und Umgebung durchgeführt. Bislang erfolgten etwa 50 Prozent der Anflüge über 10 NM. Wenn alle Anflüge über 10 NM erfolgten, wachse die Lärmbelastung in diesem Bereich um etwa 3 dB(A). Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten fest, 80 bis 85 Prozent der Flugzeuge, die in Hamburg landeten, kämen aus südlicher Richtung und führten ihre Anflüge über den Nordosten durch. Die Anhebung der Flughöhe auf 3 000 ft stelle eine Kompensation in diesem Bereich dar. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erinnerten daran, dass auch im Jahr 2000 Flugspuren ausgewertet worden seien. Seinerzeit sei festgestellt worden, dass das hamburgische Stadtgebiet bei Starts und Landungen fast vollständig überflogen werde. Es seien ebenfalls die Landeanflüge im Nordosten betrachtet worden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten die Auswirkungen verschieden langer Anflüge anhand von Grafiken (**Anlagen 1 bis 3**). Es sei erkennbar, dass Volksdorf durch Landeanflüge über 7 NM verschont bleibe. Diese verliefen hauptsächlich über Ahrensburg und Bargteheide. Somit würde ein Verbot von Landeanflügen mit einer geringeren Länge als 7 NM zu einer Entlastung der hamburgischen Stadtteile führen, weil die Belastung auf schleswig-holsteinisches Gebiet verlagert werde. Durch die bereits erläuterte Wochenendregelung solle eine Kompensation für die Menschen in Ahrensburg erreicht werden. Diese Regelung sei als vertretbar eingestuft worden, weil an den Wochenenden deutlich weniger Landungen stattfänden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter zeigten die Kontrollgrenze, bis zu der die Flugzeuge eine Höhe von mindestens 3 000 ft einhielten. Die Grenze sei auf den Radarbildern der Fluglotsen eingezeichnet. Ebenso würden dichter besiedelte Gebiete eingezeichnet, weil die FLSK darum gebeten habe, dass diese möglichst umflogen würden. Die Deutsche Flugsicherung werde der FLSK im Februar 2015 über ihre Erfahrungen mit der neuen Regelung berichten.

**Auf die Bitte der Abgeordneten der GRÜNEN hin sagten die Senatsvertreterinnen und -vertreter zu, die Berechnung der Prognose inklusive der Datengrundlage zu Protokoll zu geben (Protokollerklärungen mit Anlagen – siehe Anlage 4).**

Die SPD-Abgeordneten schlossen sich den Abgeordneten der GRÜNEN darin an, dass der berichtete Zwischenstand zu dem Ersuchen Fortschritte, aber auch weiterhin Handlungsbedarf erkennen lasse. Sie hielten fest, dass es sich nicht um einen allgemeinen Prüfantrag gehandelt habe und bezüglich der neuen Entgeltordnung exakt das von der Bürgerschaft Beantragte umgesetzt worden sei, sodass ein gegenteiliger Vorwurf nicht treffe. Wenn man für manche Lärmklassen eine bestimmte prozentuale Entgelterhöhung erwartet habe, hätte man dies seinerzeit formulieren müssen. Stattdessen habe man aber in den Gesprächen zwischen den Fraktionen das Modell an sich als bewährt betrachtet und sich für eine weitere Spreizung der Lärmklassen ausgesprochen, damit die lauten und späten Maschinen stärker belastet würden und so ein Anreiz für den vermehrten Einsatz leiserer Flugzeuge geschaffen werde.

Das Vorliegende werteten sie als einen ersten Einstieg, dessen Anwendung beobachtet werden müsse. Wenn Fluggesellschaften Probleme erkennen ließen, bilde dies einen Anstoß für eine notwendige Weiterentwicklung. Sie wiesen darauf hin, dass die Regelung perspektivisch eine Steuerungswirkung entfalten müsse und sie eine weitere Spreizung der Lärmschutzklassen nach oben für möglich hielten.

Die SPD-Abgeordneten begrüßten die Vorstellung der Karten, die verdeutlichten, dass der Unterschied zwischen 7 NM und 10 NM für den Nordosten nicht relevant sei. Bezüglich der 10 NM würden sie einen Probetrieb befürworten, der wegen der zu erwartenden Belastungen die Zustimmung aller Umlandgemeinden erfordern würde. Zudem sahen sie eine gemeinsame transparente Auswertung als unerlässlich an. Da dies aus der Graphik nicht deutlich werde, baten sie um Ausführungen dazu, dass schon jetzt nahezu die Hälfte der Flüge über 10 NM geführt würden.

Weiterhin fragten sie, ob im Interesse der Verringerung der Lärmbelastung der Anflugwinkel noch einmal verändert werden könne.

Bezüglich der FLSK äußerten sie die dringende Bitte, bei einer Öffnung zu bleiben. Sie plädierten dafür, eine Möglichkeit der Bürgersprechstunde zu schaffen und zu prüfen, welche weiteren Öffnungsmöglichkeiten auch für das Umland auf der Basis der geltenden gesetzlichen Grundlage existierten. Sie fragten, wo gesetzliche Möglichkeiten einer Öffnung bestünden und an welcher Stelle Gesetze geändert werden müssten.

Sie baten weiterhin um Erläuterungen zu dem für sie inakzeptablen Umstand, dass in 2014 die Zahl der Verspätungen stärker steige als die Zahl der Flugbewegungen, denn ihrer Auffassung nach dürfe sich die Zahl der Verspätungen höchstens proportional zur Gesamtzahl der Flugbewegungen verhalten.

Um die Akzeptanz des Flughafens weiter zu erhalten, appellierten sie dringend an alle Zuständigen, die strenge Einhaltung der Betriebszeiten ernst zu nehmen, die

entsprechenden Regelungen strenger als bisher anzuwenden und auch den Bußgeldrahmen auszuschöpfen.

Wegen des an einigen Punkten erkennbaren Handlungsbedarfs würden sie es für gut halten, wenn in einem interfraktionellen Zusatzantrag formuliert würde, wo weitergearbeitet werden müsse, und wenn jährlich im Herbst vom Senat, dem Flughafen und der Flugsicherung ein Fortschrittsbericht vorgelegt würde, um ein Bild von der jeweils aktuellen Situation zu erhalten. In ihren Augen sei es weiterhin notwendig, diese mit besonderer Aufmerksamkeit zu betrachten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter konnten zu der Frage, wie viele der Flüge über 7 oder 10 NM geführt würden, keine konkreten Zahlen nennen, denn da diese Größe für die DFS nicht von Interesse sei, führe sie darüber keine Statistik und eine im Zuge der durchgeführten Untersuchungen stattgefundenen Auszählung sei nur manuell und über sehr begrenzte Zeiträume gelaufen.

Der Anflugwinkel betrage gemäß internationaler Vorgabe noch 3 Grad. Ergebnisse der in Frankfurt stattfindenden Versuche mit 3,2 Grad lägen ihnen noch nicht vor. Hierfür gebe es auch noch keine internationalen Vorschriften und Erlaubnisse und nach wie vor beteiligten sich viele Fluggesellschaften nicht daran, beispielsweise weil die Piloten nicht geschult und zertifiziert und das Flugzeugmuster nicht zertifiziert sei. Zudem würden in Frankfurt für die Piste, bei der ein Anflugwinkel von 3,2 Grad erprobt werde, zwei Instrumentenlandesysteme (ILS-Systeme) benötigt, womit die Thematik auch eine wirtschaftliche Komponente enthalte. Im Detail sei diese Frage noch nicht in der FLSK erörtert worden.

Zur Frage nach der Öffnung der FLSK führten sie aus, dass nach dem Luftverkehrsgesetz die betroffenen Gemeinden Mitglied der FLSK seien. Bei einem Termin in Großhansdorf mit den Bürgermeister der Gemeinden des Kreises Stormarn sei der Wunsch geäußert worden, ein Mitglied des Kreises in der FLSK zu positionieren. Ein entsprechender Antrag liege nun der BWVI vor. Er werde wegen der Betroffenheit des Kreises Stormarn durch den Fluglärm von der Fluglärmschutzbeauftragten favorisiert und die Genehmigungsbehörde darüber in ihrer nächsten Sitzung sprechen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, dass die erhöhten Verspätungszahlen im laufenden Jahr im Wesentlichen fremdbestimmt, witterungsbedingt gewesen seien, und äußerten die Hoffnung, dass diese in den kommenden Jahren wieder sinken würden. Sie hätten alle Luftfahrtunternehmen angeschrieben, Gespräche geführt und teilweise sehr positive Rückmeldungen dahingehend erhalten, dass zusätzliche Flugzeuge vorgehalten und gegebenenfalls eingesetzt werden können. Daher sähen sie sich auf einem guten Weg. Sie erklärten ihre Bereitschaft, im kommenden Jahr den angeregten Anschlussbericht zu relevanten Fragestellungen zu geben.

Die SPD-Abgeordneten griffen auf, dass die DFS kein Interesse an einer Auswertung bezüglich der 7 oder 10 NM habe. Wenn es, wie sie den Eindruck hätten, das politische Interesse aller Fraktionen sei, wäre es ein freundlicher Akt gegenüber der Bürgerschaft, diese Auswertung vorzunehmen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten klar, dass die Aussage der DFS sich darauf beziehe, dass die Auswertung im Hinblick auf deren Aufgabe für sie nicht relevant sei. Denn für die Flugsicherung sei unerheblich, wo ein Flugzeug auf den Endanflug gedreht werde. Sie könnten nicht versprechen, dass die gewünschten Werte den vorhandenen Systemen entnommen werden könnten, doch sollte es möglich sein, würden sie dem Wunsch gern entsprechen.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE betonte, die Bedeutung des Flughafens Hamburg werde keinesfalls in Frage gestellt. Eine Lösung für die Probleme mit dem Fluglärm könne nicht gefunden werden, indem sie in das benachbarte Bundesland oder innerhalb des hamburgischen Stadtgebiets von einem Stadtteil in den anderen verlagert würden. Anliegen der Fraktion DIE LINKE sei es, den Fluglärm insgesamt zu verringern. Aus diesem Grund habe sie sich dem Ersuchen der Bürgerschaft nicht angeschlossen. Die Fraktion DIE LINKE

setze sich für ein striktes Nachtflugverbot ein. Die Reaktionen der Fraktionen, die das Ersuchen unterstützt hätten, belegten deren Enttäuschung darüber, dass der Zehn-Punkte-Plan nicht die gewünschte Wirkung habe. Die Zahl der Flugbewegungen habe zugenommen. Die BIG Fluglärm-Hamburg e.V. fordere unter anderem die Verlegung von sogenannten Billig-Fliegern auf dafür geeignete Flughäfen im Umland. Anlässlich der Beratung über die Drucksachen 20/7403 und 20/7574 hätten die Senatsvertreterinnen und -vertreter geäußert, es gebe durchaus Überlegungen, Kooperationen mit Flughäfen im Umland einzugehen, zu denen auch Parchim zähle. Inzwischen habe auch Ryan Air die Genehmigung für Starts und Landungen in Hamburg erhalten. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE fragte, aus welchem Grund die Genehmigung erteilt worden sei und ob die Zunahme der Flugbewegungen in Hamburg damit zusammenhänge.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE kritisierte, viele Aussagen in der Drucksache 20/13531 seien sehr allgemein gehalten. Der Senat habe sich zu den Flughafenentgelten sowohl in der Drucksache 20/13531 als auch in dieser Beratung nur in relativen Zahlen geäußert. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE bat, für einige Beispiele die Höhe der Flughafenentgelte in absoluten Zahlen zu nennen. Sie äußerte sich erstaunt über die geringe Höhe der im Jahr 2013 verhängten Bußgelder. Hinsichtlich der Ankündigung eines Delay Accounts empfahl die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE, auch auf die angekündigten Abflugzeiten bestimmter Flüge zu achten. Denn ein Teil der Abflugzeiten sei von vornherein so geplant, dass Verspätungen nicht zu vermeiden seien.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE stellte fest, dass der Senat in seiner Stellungnahme zu Punkt 6. der Drucksache 20/13531 keine Aussage dazu mache, welche Selbstverpflichtungen er konkret anstrebe. Ebenso seien seine Aussagen zu Punkt 7. sehr allgemein. Es fehle eine Äußerung, welche Zielsetzungen angestrebt würden. Es sei nicht zu erwarten, dass eine Verringerung des Fluglärms in absehbarer Zeit erreicht werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, sowohl der Flughafen Hamburg als auch die Flughäfen im Umland seien eigenständig. Wenn eine Fluggesellschaft den Markt in Hamburg als interessant erachte, werde sie hier auch starten und landen. Die Lufthansa habe ihre Linien von und nach Hamburg mit Ausnahme der Verbindungen nach München und Frankfurt an ihre Tochter German Wings abgegeben. Als Air Berlin vor etwa zwei Jahren die Anzahl ihrer Verbindungen von und nach Hamburg reduziert habe, hätten andere Gesellschaften ihr Angebot in Hamburg ausgebaut. Sofern sie sich an die geltenden Flughafen- und Abfertigungsentgelte hielten, bestünden keine Bedenken gegen Starts und Landungen von Low-Cost-Airlines. Die Flugzeugmuster unterschieden sich nicht von denen anderer Gesellschaften. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gingen auf mögliche Kooperationen mit anderen Flughäfen ein. Parchim sei nicht adäquat. Bremen und Hannover hätten ihre eigenen Flugbetriebe. Der Flughafen Hamburg sei als Flughafen für den Norden zu betrachten. Er unterhalte keine Kooperationen mit anderen Flughäfen.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE bemerkte, diese Aussage stehe im Widerspruch zu früheren Äußerungen des Senats. Sie bat um Mitteilung, ob die Zunahme der Flugbewegungen durch Ryan Air verursacht worden sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, Ryan Air sei nicht für die Zunahme der Flugbewegungen verantwortlich. Die Zunahme habe sich durch die Entwicklung im ganzen Jahr 2014 ergeben. Im Frühjahr 2014 sei Easy Jet mit einigen interessanten Flugzielen hinzugekommen. Das Angebot sei insgesamt gewachsen. Die Anzahl der Flugbewegungen sei um etwa sieben Prozent angestiegen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass die Antwort des Senats auf die Schriftliche Kleine Anfrage aus der Drucksache 20/13517 Angaben in absoluten Zahlen und Beispielrechnungen enthalte.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter nahmen Bezug auf die Stellungnahme des Senats zu 7 der Drucksache 20/13531. Die Bundesratsinitiativen der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz hätten keine politischen Mehrheiten gefunden und würden in dieser Form nicht fortgesetzt. Inwieweit abgewandelte Vorschläge in den Bundesrat eingebracht würden, werde derzeit von diesen Bundesländern geprüft.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gingen auf die Anregung ein, auf die Abflugzeiten bestimmter Flüge zu achten. Die Flugplanung beruhe darauf, dass Abflug- und Ankunftszeiten betrachtet würden. Die Luftfahrtunternehmen machten jeweils ihre Umlaufplanung, die die Grundlage der Flugplanung bilde. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt empfehle, als letzte Ankunftszeit spätestens um 22:45 Uhr zu planen, um sicherzustellen, dass die Betriebszeit des Flughafens eingehalten werden könne. Eine seriöse Planung berücksichtige Pufferzeiten bei den einzelnen Landungen und Starts sowie bei der letzten Ankunftszeit. Die Behörde könne Empfehlungen aussprechen, sei aber nicht weisungsbefugt.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE stellte fest, die Stellungnahme des Senats zu Punkt 7 der Drucksache 20/13531 enthalte die Aussage, derzeit würden von mehreren Bundesländern Alternativvorschläge zur Anpassung des Paragraphen 29b Absatz 2 LuftVG mit dem Ziel der Stärkung des Fluglärmschutzes entwickelt. Der Senat prüfe eine Unterstützung dieser Vorschläge. Sie fragte, was der Senat prüfe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, dem Senat sei bekannt, dass die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz außerhalb des Bundesratsverfahrens Alternativen prüften. Ein neuer Vorschlag sei bislang nicht vorgelegt worden. Hamburg sei mit den Ländern im Gespräch und werde sich einbringen, wenn diese ihren neuen Vorschlag vorlegten.

Der FDP-Abgeordnete wies darauf hin, dass der Flughafen Hamburg der Flughafen für die Metropolregion Hamburg sei. Die Lärmschutzproblematik stelle eine diffizile Aufgabe dar. Die FLSK habe Kompromisse schließen müssen. Ein Teil des Lärms werde nunmehr in das Umland verlagert. Dies werde durch eine größere Flughöhe und die Wochenendregelung kompensiert. Es sei aber festzustellen, dass der Fluglärm insgesamt nicht reduziert werde. Zu hoffen sei, dass der Lärm künftig durch den technischen Fortschritt und den Einsatz neuer Flugzeuge verringert werde. Es sei wichtig, stringenter als bisher an den Gebühren für verspätete Flüge zu arbeiten, um zu erreichen, dass die Fluggesellschaften sich stärker um die Einhaltung der Betriebszeiten bemühten.

Der FDP-Abgeordnete ging auf die dreimonatige Lärmmessung in der Nähe von Duvenstedt ein. Er forderte, dort einen Messcontainer für mindestens ein Jahr zu installieren, um zu Aussagen über größere Zeiträume zu kommen. Dies würde dem Flughafen die Möglichkeit geben, transparent nachzuweisen, wie hoch die Lärmbelastung objektiv sei.

Der FDP-Abgeordnete stellte fest, bislang sei es nur um den Lärm gegangen, der durch Landungen verursacht werde. Er fragte, ob Starts keine Probleme durch Lärmbelastung verursachten beziehungsweise ob auch dieser Aspekt zu betrachten sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, um einen Überblick zu erhalten, welche Lärmpegel maximal erreicht würden, und um Durchschnittswerte zu ermitteln, reiche eine Messung über drei Monate. Allerdings könne auf diese Weise nicht die Belastung eines ganzen Jahres untersucht werden. Ebenso werde der Unterschied zwischen den verkehrsarmen und verkehrsstarken Monaten nicht deutlich. Die Messung in der Nähe von Duvenstedt sei im Spätsommer und Herbst durchgeführt worden. Es seien die Maximalpegel der verschiedenen Flugzeugmuster festgestellt worden. In diesem Bereich seien 65 bis 70 dB(A) gemessen worden. Als Durchschnittswert seien 47 bis 48 dB(A) ermittelt worden. In Poppenbüttel gebe es eine dauerhafte Messstation. Somit sei es möglich, von den dort gemessenen Werten darauf zu schließen, dass die Ergebnisse der dreimonatigen Messung

plausibel gewesen seien. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter vertraten die Auffassung, dass eine zusätzliche dauerhafte Messstation in einem benachbarten Stadtteil nicht notwendig sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, der Nordosten Hamburgs sei hauptsächlich durch den Lärm geprägt, der bei Landungen wahrgenommen werde. Nur etwa sieben Prozent der Starts erfolgten in Richtung Nordosten. Die Hauptstartrichtung sei mit etwa 61 Prozent der Norden. Die Starts erfolgten in Richtung Norderstedt, Hasloh und Quickborn. Dieser Verkehr gehe weitgehend an Norderstedt vorbei und teile sich vor Quickborn in nach Norden und Westen. Der Start erfolge fast im gleichen Abstand zum Flughafen wie die Landung. Die neue Generation der Flugzeuge werde insgesamt eine Entlastung bewirken. Es werde einige Jahre dauern, bis die heutigen Flugzeuge durch die neuen und deutlich leiseren vollständig ersetzt sein würden.

Die SPD-Abgeordneten erinnerten, Anstoß zu der Beratung sei das interfraktionelle Ersuchen gewesen, dass sich insbesondere auf die Problemlage im Nordosten der Stadt beziehe. Der Flughafen Hamburg habe zwei gekreuzte Landebahnen und damit vier Flugrichtungen. Dadurch seien weitere Anwohner betroffen. Die Anhebung des lärmabhängigen Landeentgeltes führe zu einer weiteren belastungsorientierten Spreizung und zu mehr Transparenz bei der Dokumentation der Verspätungsgründe mit vermehrter Sanktionierung. Dadurch werde der Anreiz für neueres Fluggerät verstärkt. Letztendlich führe es zu Entlastungen bei allen Anwohnern. Sie wollten wissen, ob die Optimierungen bei dem nordöstlichen Landeanflug Auswirkungen auf andere Einzugsgebiete des Flughafens habe. Die überwiegenden Landeanflüge begannen im Süden, um dann im Norden in Richtung Flughafen zu drehen. Die Überflüge sollten mindestens 3000 Fuß beziehungsweise 914 Meter betragen. Wissenswert sei, ob sich durch die angesprochenen Optimierungen die Landeanflughöhe verringere und wenn ja, ob man dies verhindern könne. Ebenfalls sei interessant, ob das veränderte Landeanflugverfahren auch für andere Anflugrichtungen gelten solle. Die Ausmusterung der alten und lauten Maschinen der Chapter 2-Klasse und ein entsprechendes Verbot von solchen Flugzeugen hätten zu einer wesentlichen Entlastung der Flughafenanlieger geführt. Sie fragten, ob es weitergehende Überlegungen gebe hinsichtlich der lauterer Flugzeuge, die noch im Verkehr seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, die Optimierungen würden auch den anderen Gebieten Hamburgs zugutekommen, weil ein wesentliches Element sei, die Anflughöhe in Richtung Ahrensburg auf 3000 Fuß anzuheben. Der gesamte Flugverkehr, der aus dem Süden komme, werde dann auch auf dieser Höhe in den Landeanflug geführt. Früher war die Höhe geringer. Der erhöhte Anflug mache sich also auch in anderen Stadtteilen bemerkbar. Auch die anderen Richtungen seien in der Lärmschutzkommission betrachtet worden. Bei Landungen über die Innenstadt in Richtung Norden sei kein Einfädungsbereich vorhanden, weil der gerade Endanflug aus dem Süden bereits in die richtige Richtung gehe. Bei Flügen aus dem Südwesten werde bereits über Niedersachsen eingefädelt. Flüge aus dem Norden würden ebenfalls sehr früh, in etwa über Quickborn, auf Kurs gebracht. Zu den Ausmusterungen von sehr alten und lauten Flugzeugen der Non Chapter- oder Chapter 2-Klasse sei zu sagen, dass im Jahr 2013 in der lautesten Lärmklasse 7, siehe auch Drucksache 20/13517, lediglich 40 Starts und Landungen erfolgt seien. Die Tendenz werde sich weiter fortsetzen, denn alles, was laut sei, sei auch teuer in der Unterhaltung und im Betrieb. Die Airlines seien bestrebt, die Kosten für Treibstoffe gering zu halten. Neue Triebwerke könnten 15 bis 20 Prozent Kerosin einsparen. In Zukunft werde man zu Chapter 3+-Flugzeugen und dann zu den neuesten Neo-Flugzeugen kommen.

Die CDU-Abgeordneten begrüßten, dass deutlich herausgestellt worden sei, dass es sich bei dem 10-Punkte-Plan nicht um einen Prüfauftrag, sondern um eine Beschlussvorlage handele. Sie erwarteten vom Senat, dass dies dann auch 1:1 umgesetzt würde. Sie wollten zu den Bahnbenutzungsregeln, die unter anderem vorsähen, dass zwischen 22 Uhr und 7 Uhr die Landungen aus Richtung Norden erfolgen sollten, wissen, warum dies missachtet



werde. In Richtung Quickborn startende Flugzeuge würden oft sehr früh abdrehen und dabei regelmäßig den kompletten Innenstadtbereich mit großem Lärm beschallen. Sie wollten erfahren, warum die Flugzeuge so früh abdrehen würden. Außerdem fragten sie, was der Senat unter Sicherstellung einer strengen Einhaltung der Betriebszeiten verstehe und wie dies künftig umgesetzt werden solle. Ihrer Meinung nach sollten später ankommende Flugzeuge nicht mehr in Hamburg landen dürfen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, über Quickborn abdrehende und dann wieder über hamburgisches Gebiet fliegende Flugzeuge seien dann über 5000 Fuß hoch. Wenn ein Strahlflugzeug 5000 Fuß erreiche, könne er auf seine geplante Streckenführung geführt werden, bei den Propellerflugzeugen seien es 3000 Fuß. In der Höhe sei das Flugzeug nicht mehr lärmrelevant.

Hinsichtlich der Bahnbenutzungsregeln sprachen sie den „opposite traffic“ zwischen 22 Uhr und 7 Uhr an, dies sei gegensätzlich landender und startender Verkehr. Dies werde geflogen, dürfe aber eigentlich nach Vorgaben der ICAO (International Civil Aviation Organization) nicht sein. Es gebe allerdings eine historisch gewachsene Regelung in Hamburg, dass Landungen und Abflüge spätabends in Richtung Norden erfolgen sollten, weil dort die Bevölkerungsdichte geringer sei, als in den anderen drei Richtungen. Vor zehn, fünfzehn Jahren, bei dem hälftigen Verkehr von heute, war dieses Verfahren eher möglich, jetzt stoße man auf Schwierigkeiten, denn schließlich seien circa 5000 Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 23 Uhr abzuwickeln. Daher werde oftmals eine andere Richtung gewählt. In den Morgenstunden sei es ähnlich.

Die Betriebszeiten des Flughafens würden bis 23 Uhr gehen, für verspätete Flugzeuge bis 24 Uhr. Die Entgelte seien bereits ab 22 Uhr erhöht, darüber hinaus seien alle Unternehmen mit der Bitte um Gegensteuerung angeschrieben worden, die hohe Verspätungszahlen aufweisen würden. Ein Punkt sei dabei eine gezielte Umlaufplanung, Zeitpuffer sollten vermehrt berücksichtigt werden, damit es künftig zu weniger Verspätung komme. Außerdem würden für unzulässig startende und landende Flugzeuge erhöhte Bußgelder erhoben. Zu den unzulässigen Flügen, die auch zu vermehrtem Fluglärm beitragen, wollten sie mit der DFS und der BWVI, die die Luftaufsicht innehatte, zu einer Regelung finden, damit die unzulässigen Flüge keine Start- oder Landeerlaubnisse mehr bekämen. Die Juristen der DFS prüften bereits solche Möglichkeiten, sie seien aber sicher, dass es zu einer Lösung komme. Sie seien sich sehr sicher, dass die Summe aller Maßnahmen dazu führten, dass die Anzahl der Verspätungen sich weiter rückläufig entwickeln würden.

Die Abgeordneten der GRÜNEN interessierte der Anflugwinkel, der von 2,5 auf 3 Grad angehoben werden solle. Hier stelle sich die Frage, welche Verbindlichkeit dieser Anflugwinkel habe, wie dieses genau eingehalten und auch überprüft werden könne beziehungsweise strafbewährt sei.

Sie erbaten zudem den genauen Wortlaut zu Ausnahmeregelungen für die sieben nautischen Meilen (7 NM) zu Protokoll.

Sodann wollten sie auf die Beantwortung der Schriftlichen Kleinen Anfrage – Drucksache 20/13517 – eingehen. Diese entspreche zwar in gewisser Weise dem Wortlaut des Bürgerschaftlichen Ersuchens, aber Grundidee des Ersuchens sei die Entfaltung einer Steuerungswirkung gewesen. Diese Steuerungswirkung müsse noch einmal erläutert werden vor dem Hintergrund der Beantwortung der Frage 7 durch die dargestellte Tabelle im Zusammenhang damit, wie viele Starts und Landungen (Tabelle zu Frage 8 der Drucksache 20/13517) dies jeweils betreffe. Sie könnten sich des Eindrucks nicht erwehren, dass hier gezielt an einer Eindämmung des Fluglärms und einer Steuerungswirkung vorbeigearbeitet werde. Sie baten außerdem um nähere Ausführungen zur Beantwortung der Frage 10. Hier werde der Zuschlag auf das Entgelt für Start und Landung zusammen berechnet, es gehe aber um ein lärmabhängiges Landeentgelt, das ihrer Ansicht nach erhöht werden müsse.

Die Abgeordneten der GRÜNEN resümierten, der Senat überlege selbst eine Bundesratsinitiative, weil alle bisherigen in irgendeiner Form gescheitert seien, zu starten. Der Senat überlege dies auf Basis von „balanced approaches“, es gebe aber auch den

„minimal-noise approach“, der Fluglärm eine höhere Priorität einräume, was in Anbetracht eines Stadtflughafens erwartet werden dürfe. Sie hätten hier wie auch in Bezug auf das lärmabhängige Landeentgelt das Gefühl, es gehe eher um die Ausbalancierung aller Interessen, und nicht um den Fluglärm.

Abschließend führten sie aus, darum gebeten zu haben nach Best-Practise-Beispielen anderer Flughäfen zu suchen. Es sei aber in der Drucksache 20/13531 keins aufgeführt worden. Sie fragten, ob dies heute beantwortet werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten auf die erste Frage nach Sicherstellung des Anflugwinkels mit, innerhalb der Kontrollzone Hamburgs habe nur die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) das kontrollierte Sagen. Anweisungen seien strikt zu folgen. Insofern sei die Höhe des Flugzeugs – 3000 Fuß – für den Anflug aus Süden zur Landebahn 23 verbrieft zu fliegen und über den sogenannten Transponder – ein Vier-Letter-Code, der speziell dem jeweiligen Flugzeug zugeordnet sei, verbunden mit einem Sender – zu kontrollieren. Über diese technische Kommunikationsschiene könne ein Pilot, der tiefer fliege, erfasst werden. Dies könne im Übrigen auch schon der Anfluglotse mit allen ihm anzuzeigenden Daten – Flugnummer, Geschwindigkeit, Höhe etc. – kontrollieren. Die Sanktionierung von Flug- und Anflugverfahren erfolge direkt bundesweit über das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), und nicht durch die DFS oder die BSU.

**Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wollten den genauen Wortlaut zu den Ausnahmeregelungen zu Protokoll geben (Protokollerklärungen mit Anlagen – siehe Anlage 4).**

Hinsichtlich des Best-Practise-Vergleichs führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, in der Fluglärmschutzkommission habe ein Experte der DFS über Erfahrungen aus Frankfurt, Hannover und Kassel berichtet. Bevor Maßnahmen umgesetzt würden, müsse im Einzelfall ein Probebetrieb erfolgen, der sinnvollerweise über ein Jahr durchgeführt werden solle, damit sowohl verkehrsstarke als auch verkehrsschwache Zeiten abgedeckt werden könnten. Zudem müsse berücksichtigt werden, dass jeder Flughafen seine eigenen Randbedingungen – Höhe der Flugverkehre, unterschiedliche Bevölkerungs- und Verkehrsdichte etc. – habe, sodass direkte Übertragungen nur schwer möglich seien. Aus dem Best-Practise-Vergleich könne im Übrigen die Erhöhung der Anflughöhe in die Kontrollzone abgeleitet werden, auch wenn dies nicht explizit in der Drucksache erwähnt werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, die neue Entgeltordnung des Flughafens liege der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zur Genehmigung vor. Insbesondere seien die Lärmklassen 5, 6 und 7 von Steigerungen des Lärmzuschlags betroffen. Ziel sei es, die lautesten Flugzeuge von Hamburg fernzuhalten und bei den leisesten keine Steigerung des Lärmzuschlags vorzunehmen. Es sei naheliegend, dass die höheren Lärmklassen höher belastet würden. Die beabsichtigte Spreizung spiegle sich auch in den absoluten Zahlen wider. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten, sie erwarteten, dass die gewünschte Steuerungswirkung einsetzen werde. Die Tatsache, dass auch bisher nur ein geringer Teil der Flugzeuge, die in Hamburg verkehrten, zu den höchsten Lärmklassen gehörten, sei positiv zu bewerten. Sie deutete darauf hin, dass in Hamburg überwiegend moderne und leise Flugzeuge eingesetzt würden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten klar, es würden für Starts und Landungen keine getrennten Entgelte erhoben sondern jeweils ein Start- und Landeentgelt. Die Lärmzuschläge seien unabhängig von der Lärmklasse. Auch ein leises Flugzeug müsse einen Zuschlag von 300 Prozent auf das Grundentgelt und das Start- und Landeentgelt zahlen, wenn es nach 23:00 Uhr lande. Allerdings ergebe sich in absoluten Zahlen ein geringerer Zuschlag als bei einem Flugzeug einer hohen Lärmklasse.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, die ursprünglichen Bundesratsinitiativen würden nicht weiterverfolgt. Derzeit liege noch keine konkret formulierte neue Fassung vor.

Hamburg bringe sich in die Diskussion mit den anderen Bundesländern ein, um zu erkunden, welche Änderungen des Luftverkehrsgesetzes mehrheitsfähig seien.

Die Abgeordneten der GRÜNEN nahmen Bezug auf die Antwort des Senats auf die Frage zu 10. der Schriftlichen Kleinen Anfrage aus der Drucksache 20/13517. In der Beispielrechnung sei als gängiges Flugzeugmuster B777 300 genannt. Öffentlich zugänglichen Quellen zufolge seien 60 Flugzeuge dieses Musters produziert und an Gesellschaften verkauft worden, die nicht in Hamburg verkehrten. Dies erwecke den Eindruck, dass die Tabelle nicht dazu geeignet sei, die Bürgerschaftsabgeordneten über die Steuerungswirkung des Entgelts zu informieren.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, es gebe zwei B777 300-Modelle. Das Modell, von dem die Abgeordneten der GRÜNEN gesprochen hätten, gebe es seit acht Jahren nicht mehr. Von dem anderen Modell seien über 700 Flugzeuge gebaut worden. Eine Gesellschaft verkehre täglich zweimal in Hamburg mit solchen Flugzeugen. Darum sei das Flugzeug als typisches Beispiel ausgewählt worden. Die A319 sei das Flugzeug, das in Hamburg am häufigsten eingesetzt werde.

Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten, wie häufig Flugbewegungen der Klassen 6 und 7 im letzten Jahr in Hamburg mit einem lärmabhängigen Landeentgelt belegt worden seien.

**Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, die FHG verfüge über diese Information. Sofern die FHG bereit sei, diese offenzulegen, werde sie zu Protokoll gegeben (Protokollerklärungen mit Anlagen– siehe Anlage 4).**

Die CDU-Abgeordneten hoben zusammenfassend hervor, dass der Probetrieb über die zehn nautischen Meilen nicht erfolgt sei, allenfalls könne hier von Berechnungen gesprochen werden. Sie fragten nach, warum verkürzte Anflüge erlaubt würden beziehungsweise in der Vergangenheit immer häufiger stattgefunden hätten und damit – insbesondere vor dem Jahr 2010 – von dem im Luftfahrthandbuch beschriebenen Normalfall, den zehn nautischen Meilen, abgewichen worden wäre. Als eine Begründung seien medizinische oder sonstige eilige Transporte genannt worden. Diese könnten aber kaum die Vielzahl der verkürzten Landeanflüge ausmachen.

Fassungslos zeigten sie sich darüber, dass es bisher keine Statistik über die Ausführungen der Landeanflüge gebe und die DFS daran auch kein Interesse habe. Eine solche Statistik, so die CDU-Abgeordneten, sei aber im Sinne einer Verbesserung des Gesundheitsschutzes der hamburgischen Bevölkerung unbedingt notwendig. Der Druck auf die Fluggesellschaften, die lauten Maschinen nicht mehr einzusetzen müsse verstärkt werden und dazu müssten sowohl die Fluglärmschutzkommission, die DFS als auch die Fluglärm-Beauftragte ihren Beitrag leisten und an einem Strang ziehen. Dabei dürften auch entsprechende Sanktionen – wie beispielsweise die Verweigerung der Landeerlaubnis für bestimmte Flugzeuge – nicht ausgeschlossen werden.

Eine Statistik über die Art und Weise der Landeanflüge einzuführen werde geprüft, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Sie betonten, dass die Ausgangssituation in Hamburg nicht 10 NM, sondern 7 NM für Landeanflüge sei, die vor geraumer Zeit bereits als Kompromiss ausgehandelt worden wären.

Sie machten darauf aufmerksam, dass durch einen Probetrieb mit veränderten Landeanflügen wiederum andere Wohngebiete und Bevölkerungsgruppen durch Fluglärm belastet würden. Auch das Land Schleswig-Holstein habe mit den Gemeinden Hasloh, Quickborn und Norderstedt ebenfalls einen Zehn-Punkte-Plan aufgestellt, der gleichermaßen festlege, dass keine Mehrbelastung durch Fluglärm zu akzeptieren sei. Die Lärmschutzkommission habe außerdem ermittelt, dass beispielsweise veränderte Landeanflüge über Schleswig-Holstein für die belasteten Gebiete im Nordosten Hamburgs letztlich nur wenig Entlastung oder Beruhigung bringen würden.

Die CDU-Abgeordneten befanden es als sehr bedauerlich, dass sich der Senat und die Lärmschutzkommission der Durchführung eines Probetriebes verweigerten, da nur auf diesem Weg eine objektive und stabile Datenlage zu ermitteln sei.

Sie fragten nach der Begründung, warum es für den Hamburger Flughafen – anders als für viele andere große Flughäfen in Hamburg – den Landeanflug mit zehn nautischen Meilen nicht gebe. Weiter bemerkten sie, dass es neben dem bereits angesprochenen und nunmehr angestrebten Landeanflug-Korridor zwischen den Walddörfern und Bargteheide auch den zwischen Bargteheide und Bad Oldesloe gebe, der ebenfalls geflogen werden könnte.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiederholten, dass die zehn nautischen Meilen technisch fliegbar wären. Damit würde die Belastung durch Fluglärm nach Schleswig-Holstein verlagert, was nicht gewollt sei.

Die CDU-Abgeordneten bewerteten die Ausführungen der Senatsvertreterinnen und -vertreter als nicht nachvollziehbar, nachdem bereits festgestellt worden sei, dass der Lärm nach Ahrensburg verlagert werde. Sie stellten die Frage, warum nicht eine Anfluglänge von 12 bis 14 NM gewählt werde. Dadurch würde die Belastung auf den Bereich hinter Bargteheide verlagert, in dem nur wenige Menschen wohnten. Im Verlauf der Beratung sei der Eindruck entstanden, dass der FHG daran gelegen sei, den Fluggesellschaften einen langen Anflug zu ersparen. Die CDU-Abgeordneten erkundigten sich nach der Entwicklung der Beschwerden in den letzten Monaten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, eine Verlängerung des Anflugs über 10 NM hinaus bringe keine Entlastung für die Walddörfer und die angesprochenen Anflugregionen. Unabhängig davon, ob die Flugzeuge schon über Lübeck oder zwischen Bad Oldesloe und Bargteheide auf den Landegleitpfad gezogen würden, überquerten sie Lemsahl-Mellingstedt und Poppenbüttel. Außerdem passierten sie Duvenstadt. Die Entlastung für Ahrensburg werde erreicht durch die bereits erläuterte Verfeinerung der Anflugkontrolle bei der Deutschen Flugsicherung und die Anhebung der Anflughöhe, die sich auch für das hamburgische Stadtgebiet positiv auswirken werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, die FHG lasse sich nicht durch wirtschaftliche Interessen leiten. Für eine Anzahl von Flughäfen gelte ebenfalls eine Anfluglänge von 10 NM. Die Fluggesellschaften akzeptierten dies. Der FHG gehe es um eine ausgeglichene Lösung des Lärmproblems. Die FLSK habe intensiv darüber nachgedacht, auf welche Weise das Problem gelöst werden könne, ohne dass zusätzliche Bereiche beschallt würden. Vor diesem Hintergrund sei der schon erläuterte Kompromiss gefunden worden. Dass in Hamburg bis zum Jahr 2013 sehr kurze Anflüge zulässig gewesen seien, sei historisch bedingt gewesen. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erinnerten an ihre Ausführungen zu der Tatsache, dass ein Teil der Anflüge auch in der Vergangenheit schon länger als 10 NM gewesen sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, die Anzahl der Beschwerden steige derzeit an. Seien in den ersten zehn Monaten des Jahres 2013 2 430 Beschwerden eingegangen, seien es in den ersten zehn Monaten dieses Jahres 3 100 gewesen. Davon seien im Jahr 2013 400 Einzelbeschwerden aus den Walddörfern gekommen und im Jahr 2014 900.

Die CDU-Abgeordneten stellten fest, bei einer Anfluglänge von 7 NM werde Ahrensburg stärker belastet und bei einer Länge von 10 NM Bargteheide. Sie vertraten die Auffassung, dass bei einer Verlängerung auf 12 bis 13 NM ein Bereich betroffen sein würde, in dem nur wenige Menschen wohnten. Wenn es der FHG wirklich darum gehe, keine neue Betroffenheit zu schaffen, sei eine Anfluglänge von 12 bis 13 NM eine gute Lösung. Ahrensburg und Bargteheide würden geschützt. Für die Walddörfer sei eine Anfluglänge von 7 NM ohnehin ausreichend.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass seit 2012 aus den Walddörfern vermehrt Beschwerden eingingen. Für die Walddörfer sei es unerheblich, ob die Anfluglänge 10 oder 16 NM betrage. Duvenstedt und Lemsahl-Mellingstedt seien in jedem Fall betroffen.

Die CDU-Abgeordneten hoben hervor, ihre Frage sei nicht beantwortet worden. Es gehe nicht um die Walddörfer. Denn es stehe außer Frage, dass für die Walddörfer über die Verlängerung des Anflugs auf 7 NM hinaus keine weitere Optimierung möglich sei. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hätten mehrfach gesagt, dass sie keinen Lärm verlagern wollten, dennoch sei dies durch die Verlängerung des Anflugs geschehen. Weitere Verlängerungen würden an der Tatsache, dass der Lärm verlagert werde, nichts ändern. Durch die Festlegung auf 13 NM könne erreicht werden, dass ein nur schwach besiedelter Bereich vermehrt belastet würde. Dies stelle eine gute Lösung dar. Die CDU-Abgeordneten baten mitzuteilen, warum nicht eine Verlängerung auf 12 bis 13 NM geprüft werde. Sie baten, bei der Antwort nicht auf die Walddörfer einzugehen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten, sie seien bisher davon ausgegangen, dass die Diskussion im Konsens mit Schleswig-Holstein geführt werden müsse. Bei Änderungen im Verfahren werde in bestimmten Schritten vorgegangen. Wenn der Anflug auf 12 NM verlängert werden solle, sei zunächst zu prüfen, ob dies technisch möglich sei. Außerdem müsse die FLSK darüber diskutieren. Ohne eine solche Prüfung, könne die Frage nur spekulativ beantwortet werden.

Die Abgeordneten der GRÜNEN meinten, sie würden bei Vorlage eines bürgerschaftlichen Ersuchens mit dem Prüfauftrag für Anflüge ab 10 NM davon ausgehen, dass dann auch 12 NM geprüft würden. Stattdessen schlage der Senat 7 NM vor und begründe dies mit dem Hinweis auf Ahrensburg und Bargtheide. Der Senat sei nicht auskunftsfähig über Anflüge ab 12 NM, dies sei zu wenig. Der Senat sollte plausibel darlegen könne, warum es keinen Anflug um Bargtheide herum gebe. Sie hätten den Eindruck, dass weder der Flughafen noch die Airlines eine andere Lösung wollten. Eine vernünftige Begründung für ihre Favorisierungen hinsichtlich des Lärmschutzes sei nicht vorgebracht worden. Bei 7 NM seien zwar die Walddörfer entlastet, aber nicht alle anderen. Die Entlastung der Walddörfer begrüßten sie, als Gesamtlösung für alle reiche es aber nicht aus. Sie hätten den Eindruck, dass wirtschaftliche Interessen eine Rolle spielten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen auf das Ersuchen. Gegenstand sei der Prüfauftrag, ob ein regelhafter ILS-Anflug von 10 NM sinnvoll und umsetzbar sei. Die Verlängerung des regelhaften Anflugs sei mit einigen Folgen behaftet, die nicht unbeachtet bleiben dürften. Beispielsweise werde dadurch die Flugzeit verlängert, mehr Lärm entstünde und ein erhöhter CO<sub>2</sub>-Ausstoß würde zu verzeichnen sein. Die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen pro Jahr lägen bei circa 130 000, also 65 000 Landungen. 50 Prozent der Landungen würden über den zur Rede stehenden Bereich geführt, also circa 33 000 Landungen pro Jahr. Die Hälfte davon werde sowieso über eine lange Anflugbahn geführt, also circa 16 000, dann würden noch circa 17 000 Landungen verbleiben, die dann auch auf eine lange Anflugbahn geführt würden. Wenn man von zwei Minuten Flugverlängerung pro Flug bei 17 000 Landungen ausgehe, kämen umgerechnet 34 000 Minuten oder etwa 600 Stunden zusammen, in denen mehr Lärm und mehr CO<sub>2</sub> emittiert würden. Dies sei nicht ernsthaft im Sinne einer vernünftigen Abwicklung des Flugverkehrs. Bei einer Verlängerung würden andere Gebiete unter vermehrtem Lärm leiden.

Die Abgeordneten der GRÜNEN bemerkten, dafür würden die Flugzeuge deutlich später tiefer fliegen. Sie erkannten die genannten ökologischen Aspekte an, die Fluglärmbelastung sei aber ebenfalls ein ökologischer Aspekt, der sich dabei verringere. Ein längerer Landeanflug würde zur Entzerrung beitragen, dies müsse abgewickelt werden können, um die Fluglärmbelastung zu verringern. Die Abwägung der ökologischen Aspekte sei bisher nicht Grundlage der Diskussion gewesen. Sie begrüßten daher, dass das Thema in der

nächsten Umweltausschusssitzung fortgesetzt werde. Dies sei sicherlich auch im Sinne der SPD-Fraktion. Sie sähen, abgesehen von möglichen veränderten Betroffenheiten, keinen Grund, der dagegen spräche.

Die CDU-Abgeordneten kritisierten die Aussagen des Senats, Fragen würden nicht genügend beantwortet. Antworten würden erst aufgrund vermehrter Nachfragen geliefert. Dieses Verhalten sei nicht akzeptabel.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter konnten diese Wahrnehmung nicht nachvollziehen. Alle Senatsvertreterinnen und -vertreter hätten detailliert und sehr sachlich auf die gestellten Fragen geantwortet.

Die SPD-Abgeordneten unterstützten weiterhin den Weg des Konsenses, auch wenn er schwierig sei. Sie seien aufgrund der vielen Beteiligten in Hamburg, im Umland und auf Bundesebene gut beraten, gemeinsam zu agieren, weil man sich ansonsten nicht weiter voranbewege. Die Notwendigkeit, das Luftverkehrsgesetz zu ändern, habe sich durch die Beratungen bestätigt, insbesondere durch die Anmerkung der DFS, dass die gewünschte Statistik nicht in ihrem eigenen Interesse liege. Dies zeige, dass der Aspekt Lärmschutz unbedingt Einlass in den gesetzlichen Auftrag der DFS finden müsse. Für die Regierungsfraktion sei es wichtig, dass Initiativen eines Bundeslandes auf Bundesebene unterstützt würden. Eine Initiative Hamburgs wäre ebenfalls denkbar. Landeentgelte und Verspätungszuschläge hätten das Potenzial einer Steuerungswirkung. Sollte diese aber nicht wie gewünscht ausfallen, müsse nachgesteuert werden. Dies sei ein Aspekt für einen interfraktionellen Zusatzantrag. Sollten die für den kommenden Jahresbeginn vorgesehenen Änderungen in der Entgeltordnung des Flughafens keine Wirkung zeigen, so müsse zu Anfang 2016 eine weitere Verschärfung aufgenommen werden.

Es gebe auch viele Beschwerden hinsichtlich der Bahnbenutzungsregeln, diese seien manchmal schwer nachzuvollziehen. Grundsätzlich solle an diesen Regeln zunächst nichts verändert werden. Ein wichtiger Punkt sei, bestehende Regeln einzuhalten. Es gebe aber auch Änderungswünsche. Eine Umverteilung des Flugverkehrs Richtung City lehnten sie ab, weil es keine konsensuale Lösung sei. Zur Verlängerung des Landesanflugs auf über 10 NM erinnerten sie, Ausgangspunkt sei der Hamburger Nord-Osten gewesen. Im Ersuchen sei als Maximalpunkt 10 NM festgehalten worden. Dem Senat sei nicht vorzuwerfen, längere Landeanflüge nicht geprüft zu haben. Man bedenke die Phasen des Landeanflugs, Flugzeuge müssten sich auf die Landeanflugstrecke einfädeln. Dies bedeute, dass die ersten Flugzeuge sich bereits über Lübeck einfädeln müssten und die letzten hinter Bad Oldesloe. Dies sei in dem Ersuchen nicht enthalten gewesen. Sie würden im Hinblick auf einen gemeinsamen Antrag gern darüber noch einmal sprechen, allerdings müsse festgehalten werden, dass jede, auch nur probeweise Veränderung nur im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden in Schleswig-Holstein erfolgen könne. Sie hofften auf einen Konsens hinsichtlich des interfraktionellen Antrags im Geiste des Ersuchens für die nächste Beratung.

Die weitere Beratung wurde einstimmig auf die kommende Sitzung vertagt.

## **Zu TOP 2**

Keine Niederschrift; siehe Stellungnahme an den federführenden Stadtentwicklungsausschuss.

## **Zu TOP 3**

Keine Niederschrift; siehe Stellungnahme an den federführenden Stadtentwicklungsausschuss.

## Zu TOP 4

Keine Niederschrift; siehe Stellungnahme an den federführenden Haushaltsausschuss.

## Zu TOP 5

Keine Niederschrift; siehe Stellungnahme an den federführenden Haushaltsausschuss.

## Zu TOP 6

Keine Niederschrift; siehe Bericht an die Bürgerschaft.

## Zu TOP 7

Die Vorsitzende erinnerte, die nächste Sitzung des Umweltausschusses finde gemeinsam mit dem Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien am Dienstag, dem 25. November 2014, statt. Es handle sich um die reguläre Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien. Geplant sei die Beratung aller Themen, die in beide Ausschüsse überwiesen worden seien. Reguläre Sitzungen des Umweltausschusses seien ansonsten noch für den 11. Dezember 2014 sowie für den 13. Januar 2015 geplant. Es bleibe also nicht mehr viel Zeit.

Der FDP-Abgeordnete brachte seinen vor der Sitzung per Mail an die Obleute versandten Antrag zur Sprache (**Anlage 5**). Das Thema Überschwemmungsgebiete habe bereits diverse Male die Bürgerschaft erreicht. Der Sachstand sei bekannt, alle Einwände seien nun in der BSU eingetroffen. Das Thema sollte unbedingt noch im Umweltausschuss behandelt werden, eine öffentliche Anhörung sei dafür sehr gut geeignet, weil die Probleme zwischen der BSU und den Betroffenen noch nicht alle geklärt seien. Eine öffentliche Anhörung sei eine Möglichkeit für die Betroffenen, um zum einen ihre Beschwerden loszuwerden und um die Einschränkungen ihrer persönlichen Rechte eventuell zu verhindern und außerdem eigene Vorschläge einbringen zu können.

Die CDU-Abgeordneten unterstützten den Vorschlag. Die Angst der Bürger sei groß, und die bisherige Informationspolitik sei nicht zielführend gewesen. Sie würden sich über eine öffentliche Anhörung freuen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN unterstützten ebenfalls das Ansinnen, insbesondere weil die verlängerten Einwendungsfristen für die Bürgerinnen und Bürger abgeschlossen seien und man nun auch erfahren könne, wie der Senat damit umzugehen gedenke. Außerdem sei interessant, welche Maßnahmen nun auf den Weg gebracht werden müsse, um die Rückhaltebecken zu verändern und die Gebiete so anzupassen, dass möglichst viele Grundstückseigentümer möglichst wenig betroffen seien. Sie schlugen statt der Dezember-Sitzung die Januar-Sitzung vor, für den Fall, dass der Senat dann aussagefähiger sei.

Die SPD-Abgeordneten berichteten, ihre Fraktion habe dafür Sorge getragen, dass die Bedenken, aber auch die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger Berücksichtigung gefunden hätten. Die Fristen für die Einwendungen seien verlängert worden, Veranstaltungen seien vor Ort durchgeführt worden, sowohl mit den bezirklichen

Verwaltungen als auch mit der BSU. Nun seien alle Einwendungen erfolgt, die BSU solle nun die Zeit erhalten, die eingegangenen Stellungnahmen in aller Sorgfalt aufzuarbeiten. Dies sollte abgewartet werden, bevor nächste Schritte erfolgen, die dann wohl aber nicht mehr in die jetzige Wahlperiode fallen würden. Sie lehnten daher den Antrag der FDP-Fraktion ab.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten den Sachstand zum Verfahren aus. Am 31. Oktober 2014 sei die Frist für die Einwendungen abgelaufen. Es seien etwa 380 Stellungnahmen von über 300 Personen erfolgt. Es seien sehr unterschiedliche Stellungnahmen, dabei seien auch Vorschläge für konkrete Maßnahmen. Im nächsten Schritt würden die Stellungnahmen gründlich geprüft. Dies koste Zeit. Die Vorschläge zu Maßnahmen würden ebenfalls genau geprüft, dabei sei wichtig, ob die Maßnahmen wirksam wären und wie hoch der Aufwand würde. In den Bezirken seien fünf Veranstaltungen unter Einbeziehung der BSU erfolgt, zum Teil fänden noch weitere zu speziellen Themen statt. Die Berechnungen, die zu der Festlegung der Überschwemmungsgebiete geführt hätten, würden ebenfalls nochmal nachgerechnet, um eventuelle Messfehler und Ähnliches auszuschließen. Die Gründlichkeit benötige Zeit. Sie rechneten mit dem Abschluss dieser Prüfungen etwa im späteren Frühjahr. Eine Arbeitsgruppe der Bezirke unter Teilnahme der BSU tage kontinuierlich. Dort würden bereits das Verfahren und die Verwaltungspraxis diskutiert. Derzeit bestehe ein vorläufiger Sicherungszustand. Es sei eben auch die Frage, wie man in dieser Situation beispielsweise mit Bauanträgen umgehe oder mit Fragen nach dem Wiederaufbau, wenn beispielsweise Gebäude abbrennen würden. Letzteres sei nun geklärt, es gebe ein Bestandsschutz. Wenn ein Gebäude großen Schaden nehme, könne es an gleicher Stelle wie vordem wiederaufgebaut werden.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE vermutete, der Senat sei sicher im Januar zu einem Zwischenbericht in der Lage, daher unterstützte sie den Antrag der FDP-Fraktion mit öffentlicher Anhörung im Januar 2015.

Die FDP-Abgeordneten waren bereit, ihren Antrag dahingehend zu verändern, dass die öffentliche Anhörung im Januar 2015 stattfinden könne.

Der Ausschuss stimmte sodann über den Antrag der FDP-Fraktion auf Selbstbefassung zum Thema "Festsetzung neuer Überschwemmungsgebiete in Hamburg" ab. Der Antrag wurde mit den Stimmen der SPD-Fraktion gegen die Stimmen der CDU-Fraktion, der GRÜNEN, der FDP-Fraktion und der Fraktion DIE LINKE abgelehnt.

Aufgrund verschiedener Nachfragen aus dem Ausschuss nach der öffentlichen Anhörung erläuterte die Vorsitzende, da die Selbstbefassung abgelehnt worden sei, könne hierzu keine öffentliche Anhörung stattfinden. Für ihre Durchführung müsse zwingend entweder eine Selbstbefassung im Ausschuss beschlossen worden sein oder eine Drucksache zu dieser Thematik in den Umweltausschuss überwiesen worden sein. Beides sei nicht erfolgt.

Dies wurde seitens der Bürgerschaftskanzlei bestätigt.

Die FDP-Abgeordneten folgerten, dann wollten sie einen neuen Antrag in die Bürgerschaft einbringen, um das Thema dort im größeren Rahmen zu diskutieren.

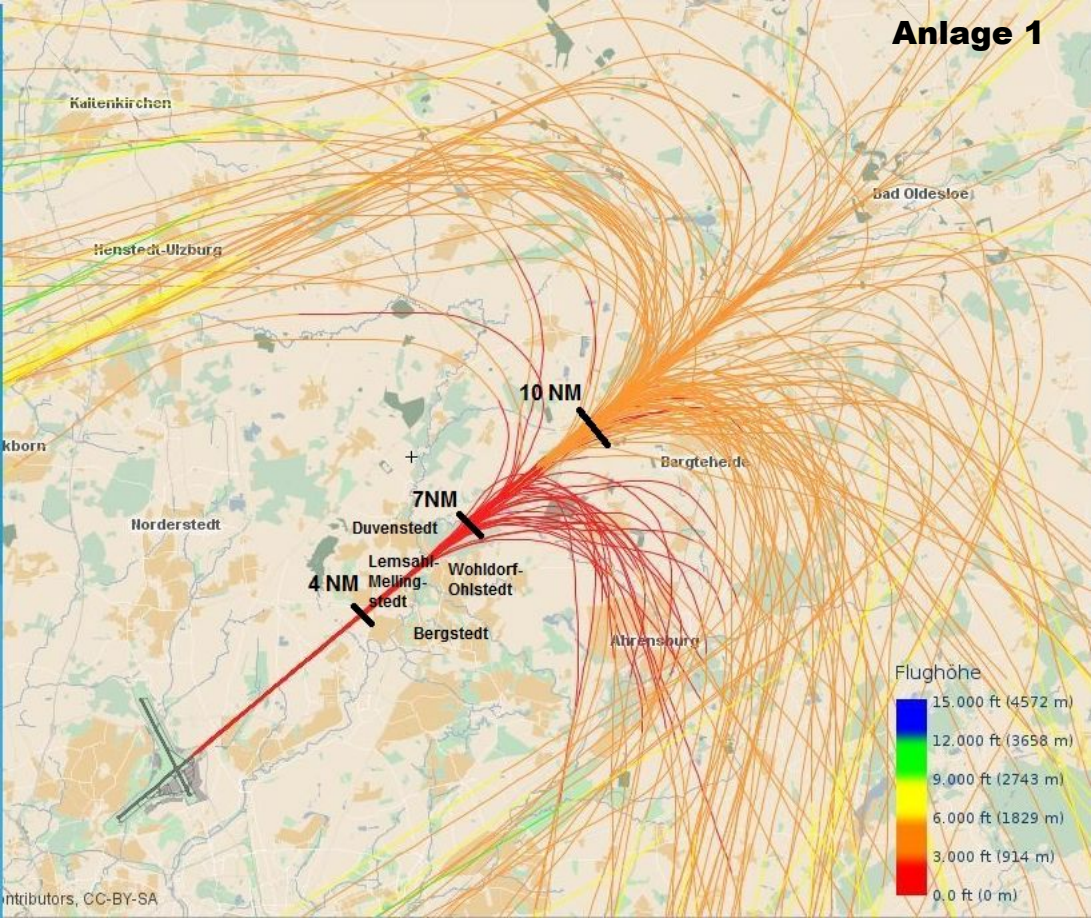
Anne Krischok (SPD)  
(Vorsitz)

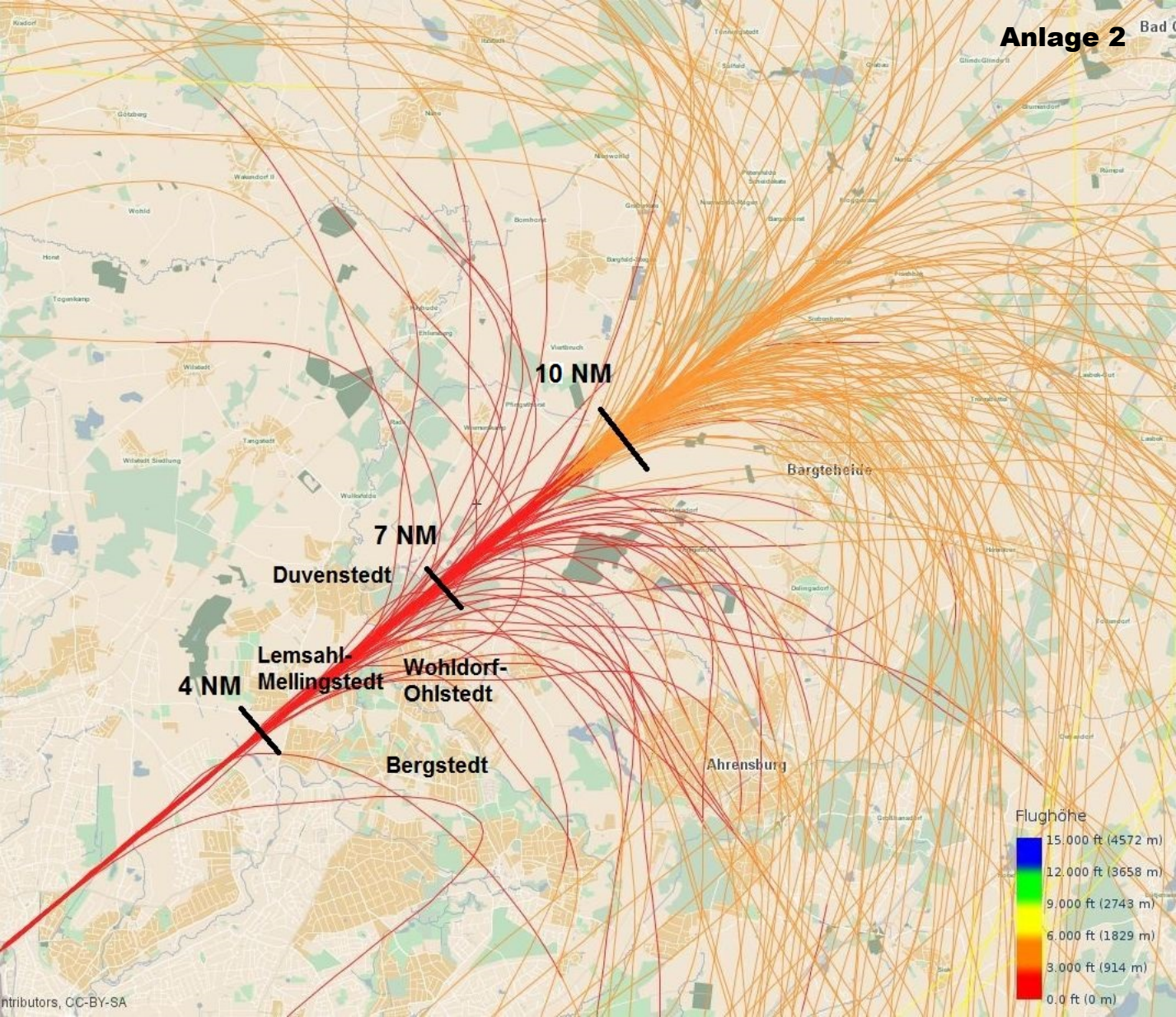
Martin Bill (GRÜNE)  
(Schriftführung)

Gabriele Just  
(Sachbearbeitung)



# Anlage 1





4 NM

Lemsahl-Mellingstedt

Wohldorf-Ohlstedt

Bergstedt

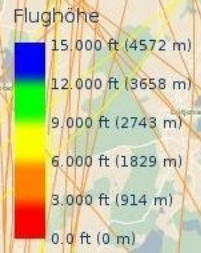
Duvenstedt

7 NM

10 NM

Bargteheide

Ahrensburg





Verfügbare Flüge

Von 8. September 2014 00:00:00

Bis 22. September 2014 00:00:00

Beginn (Ortszeit)

Tag: 9, Monat: 9, Jahr: 2014

Uhrzeit: 6:00

Ende (Ortszeit)

Tag: 9, Monat: 9, Jahr: 2014

Uhrzeit: 23:00

Flugtyp

Abflüge  Anflüge

Flugspuren abrufen

Flughöhen

jetzt analysieren

Ausgewählter Flug

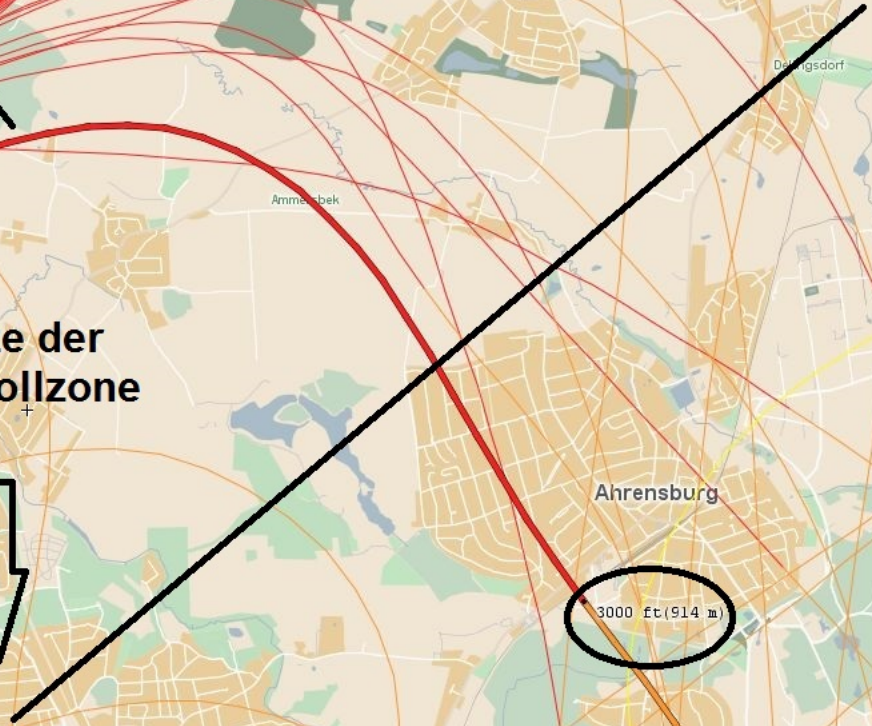


Kennung ICAO: GWH13G  
Kennung IATA: 4U 7521  
Flugzeugtyp: A319  
Ankunftszeit: 2014-09-09 16:43:56

7 NM



Grenze der Kontrollzone



2000 ft (609 m)

3000 ft (914 m)



**Tagesordnungspunkt 1 der Sitzung des Umweltausschusses vom 13.11.2014:  
Verkürzte Anflüge – Änderung des Luftfahrthandbuchs (Drs. 20/12455) zusammen mit Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 7. Mai 2014 (Drs. 20/13531), „Bericht des Umweltausschusses über die Drucksachen 20/7403 und 20/7574: Fluglärmschutz durchsetzen – Nachtruhe sichern und Fluglärmschutz in Hamburg weiter verbessern“ (Drucksache 20/11593) (Mitteilung Senat)**

### Protokollerklärung

1. *Wenn der Endanflug vom mindestens 7 NM aus Sicherheitsgründen im Einzelfall nicht eingehalten wird, wie sind diese Sicherheitsgründe definiert und wo ist das schriftlich niedergelegt?*

Die Ausnahmen von Anflugbeschränkungen sind im Wesentlichen durch das NfL „Sichtanflüge“ Nr.I-211/13 begründet. Die Beschränkungen gelten nicht

- bei Flügen mit Vorrang (Statusflüge) bzw. Emergency-, Search and Rescue-, Ambulanz- und Kalibrierungsflügen
- bei kurzfristigem Ausfall der entsprechenden Navigationshilfe, wenn der Anflug als Sichtanflug weitergeführt werden kann und
- bei signifikantem Wetter.

2. *Nachweis, dass die lärmabhängigen Start- und Landentgelte tatsächlich erhoben werden und dass auch die Zuschläge für Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten gegenüber den Airlines abgerechnet werden.*

In der anliegenden Übersicht (Anlage 1) hat die FHG einen Auszug aus dem SAP-System übermittelt. Hierbei handelt es sich um ein prägnantes Beispiel für ein Flugzeug (MD 82) der Lärmklasse 6, welches nach 23:00 Uhr gelandet ist. Die FHG weist zudem darauf hin, dass das Wirtschaftsprüfungsunternehmen im Rahmen des Jahresabschlusses jeweils prüft, ob die Entgelte entsprechend der geltenden Entgeltordnung, d.h. inklusive aller Zuschläge, in voller Höhe abgerechnet wurden. Die Entgeltzuschläge für den Zeitraum ab 22:00 bzw. ab 23:00 Uhr, die von der FHG erhoben werden, sollten hierbei nicht mit den Bußgeldern verwechselt werden, die von der Fluglärmschutzbeauftragten im Rahmen eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens wegen einer verspäteten Landung ohne Ausnahmegenehmigung erhoben werden.

3. *Berechnungen des FH zu den zusätzlichen Lärmimmissionen in Schleswig-Holstein*

Hier verweisen wir auf die beigefügten Anlagen (Anlage 2), in denen jeweils die Werte zu den Eindrehpunkten dargelegt sind

Flugbewegung Bearbeiten Springen Vorgänge System Hilfe

**Flugbewegung anzeigen - L/S-Allgemein**

Übersicht Pos FBW

Flugbewegungskopf

Lfz [redacted] Typ MD82 Ver-Nr [redacted] MTOM 68,0 Ant S Ax 3A Sitze 150  
 Abf-Art GT F-A G Halter [redacted] LK 06 E-Nr 01754513  
 Ldg 22.05.2013 23:34 [redacted] 547 Start 23.05.2013 06:54 SK0648 VKOrg 0001

Zusammenfassung Landung und Start

Allgemeine Daten

Landung FNr [redacted] Pos 63 Pax 76  
 Start FNr [redacted] Pos 63 Pax 108

Zeiten

Landung STA 22.05.2013 21:55 ATA 22.05.2013 23:34 ONB 22.05.2013 23:39  
 Start STD 23.05.2013 06:35 ATD 23.05.2013 06:54 OFB 23.05.2013 06:47

Herkunft

Landung Kz E Ort CPH Via 1 Via 2 Via 3  
 Start Kz E Ort CPH Via 1 Via 2 Via 3

**Lärmklasse 6**

Konditionen Bearbeiten Springen System Hilfe

**Überschrift Preisdialog anzeigen: Position - Konditionen**

Position 1 Material 00202101 Landeentgelt  
 Menge 1 ST Netto 1.762,80 EUR Steuer 0,00

Preiselemente

I...	KArt	Bezeichnung	Betrag	Währg	pro	ME	Konditionswert	Währg	Status
	ZPRO	Preis	421,00	EUR		1ST	421,00	EUR	
	ZPRG	Preis / Gewicht	2,45	EUR	1.000	KG	166,60	EUR	
		Brutto	587,60	EUR		1ST	587,60	EUR	
	ZZPZ	Zuschlag %	200,000	%			1.175,20	EUR	
		Rabattbetrag	1.175,20	EUR		1ST	1.175,20	EUR	
		Bonusbasis	1.762,80	EUR		1ST	1.762,80	EUR	
		Positionsnetto	1.762,80	EUR		1ST	1.762,80	EUR	
	MWST	Ausgangssteuer	0,000	%			0,00	EUR	
		Summe MWST	0,00	EUR		1ST	0,00	EUR	
		Gesamtbetrag	1.762,80	EUR		1ST	1.762,80	EUR	

**Lärmklasse 6 = 421 EUR, künftig 610 EUR**

**Nachtzuschlag 200%, künftig 300%**

	IST 2013 / 2014	SOLL 2015	
Standard-Landeentgelt	166,60 EUR	166,60 EUR	2,45 EUR/to. x 68,0 to. MTOM
Lärmzuschlag Klasse 6	421,00 EUR	610,00 EUR	
<b>Zwischensumme</b>	<b>587,60 EUR</b>	<b>776,60 EUR</b>	
Zuschlag für Nacht auf Zwischensumme	1.175,20 EUR	2.329,80 EUR	2014: 200%, 2015: 300%
<b>GESAMTSUMME</b>	<b>1.762,80 EUR</b>	<b>3.106,40 EUR</b>	
<b>Aufschlag auf Standard-Landeentgelt für Lärm- und Nachtkomponente</b>	<b>958%</b>	<b>1765%</b>	

## Berechnungsgrundlage für die Abschätzung von Immissionswerte bei Verlagerung der Eindrehpunkte 4, 7 und 10 NM .

- Basisjahr 2011
- Flugroutenbeschreibungen aus Datenerfassungssystem (DES) 2011 nach Fluglärmsgesetz
- 39427 Landungen nur Richtung 23
- Flugzeuggruppen ab P2.1
- 12 Monate des Jahres 2011
- Berechnung des LDEN nach VBUF
- Berechnung des IST – Zustands für 4, 7, 10 und 13 NM
- Berechnung des geänderten Zustands bei 7, 10 und 13 NM
- Berechnung des geänderten Zustands bei 10 und 13 NM
- Berechnung Überflughöhen nach  $H = \alpha \tan x \text{ Entfernung bei } 4, 7, 10 \text{ oder } 13 \text{ NM}$
- Berechnung Pegeldifferenzen nach  $LP2 = LP1 - 20 \log (r2/r1)$

### Überflughöhen und Pegeldifferenzen

	Überflughöhe bei einem Landegleitpfad von 3°
4 NM 7408 m	ca. 388 m
7 NM 12964 m	ca. 679 m
10 NM 18520 m	ca. 971 m
13 NM 24075 m	ca. 1262 m

	Angenommener Pegel 120 dB (A) der Quelle Pegeldifferenz bei ansteigenden Höhen bezogen auf Immissionsort am Boden	Pegel am Immissionsort in dB(A)
2500 ft 762 m		62,4
3000 ft 914,4 m	1,6 dB	
3500 ft 1066,8 m	1,3 dB	60,8
4000 ft 1219,2 m	1,2 dB	59,5
4500 ft 1371,6 m	1,0 dB	58,3
		57,3

### **Verteilung und Anteile der Flugbewegungen für Landung 23 bei 4 , 7 , 10 (13.....) NM. NUR FLUGZEUGGRUPPE S5.1 und S5.2 >85%**

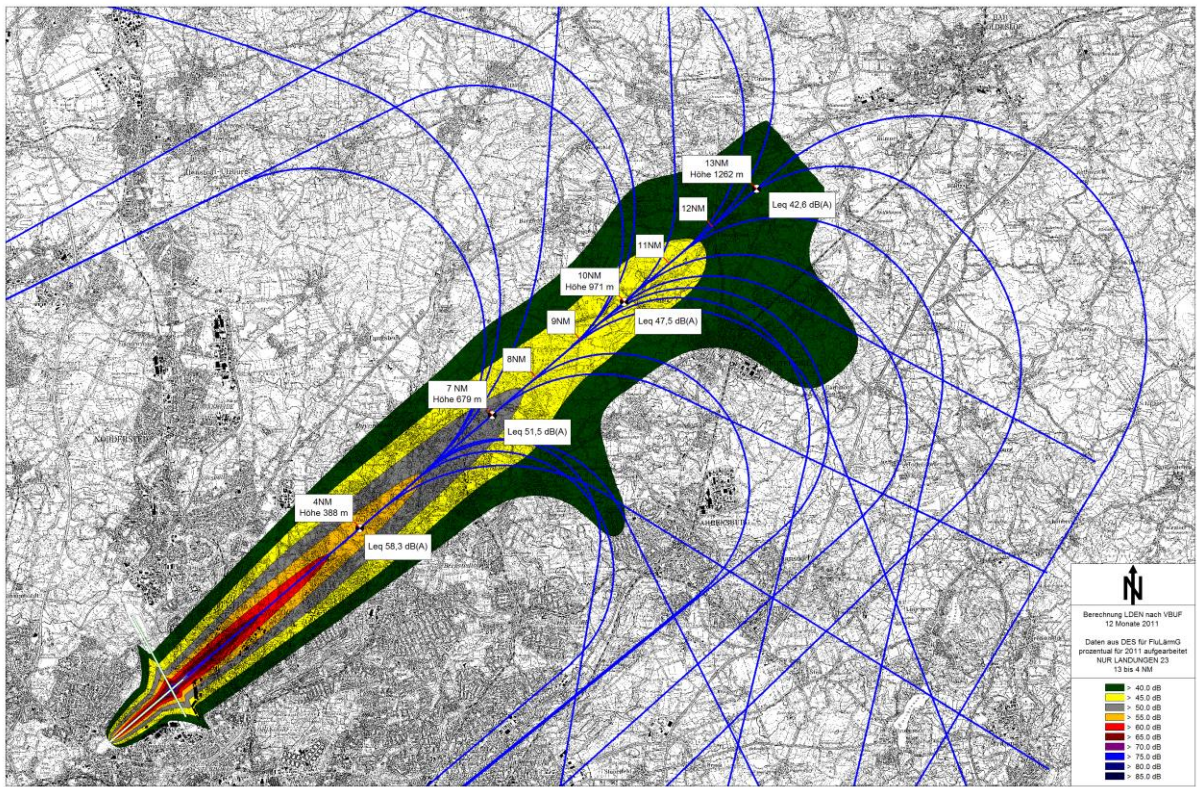
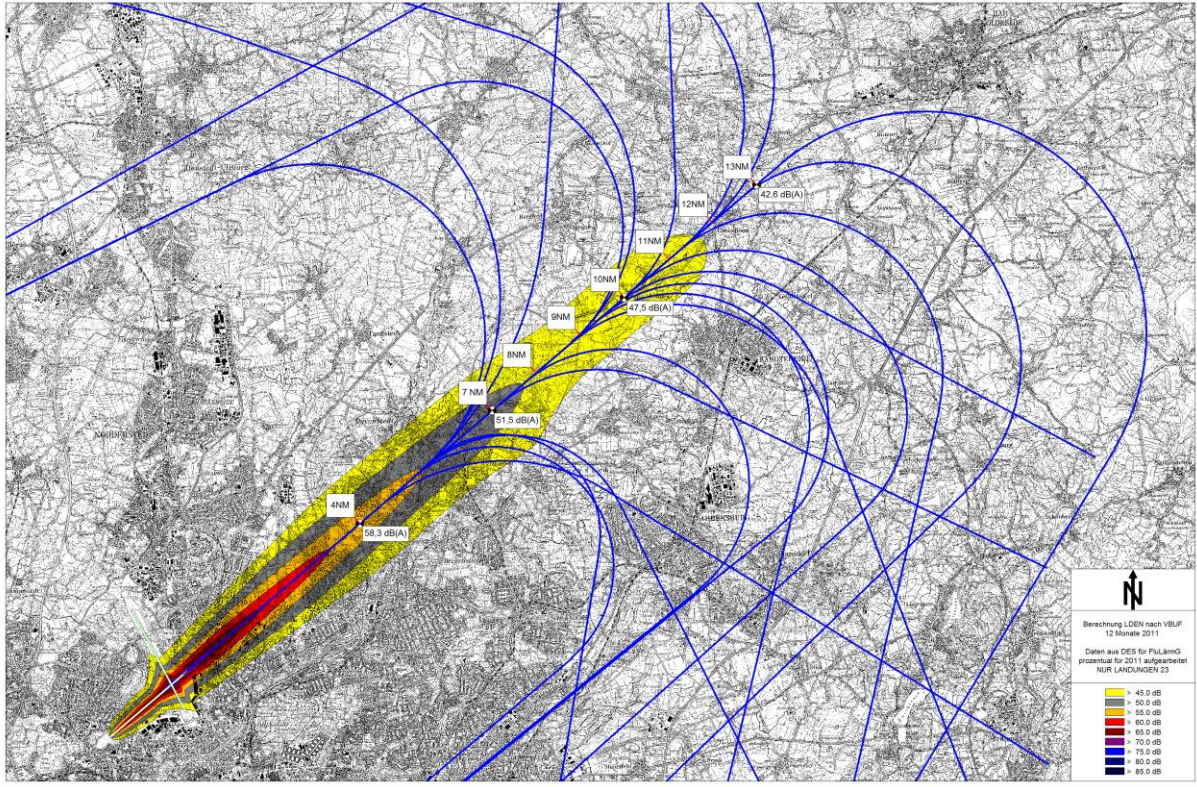
Darstellung 1	4 NM		7 NM		10 NM	
	%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.
LDEN	26%	9394	42%	15174	32%	11561
Night	43%	874	37%	752	20%	406

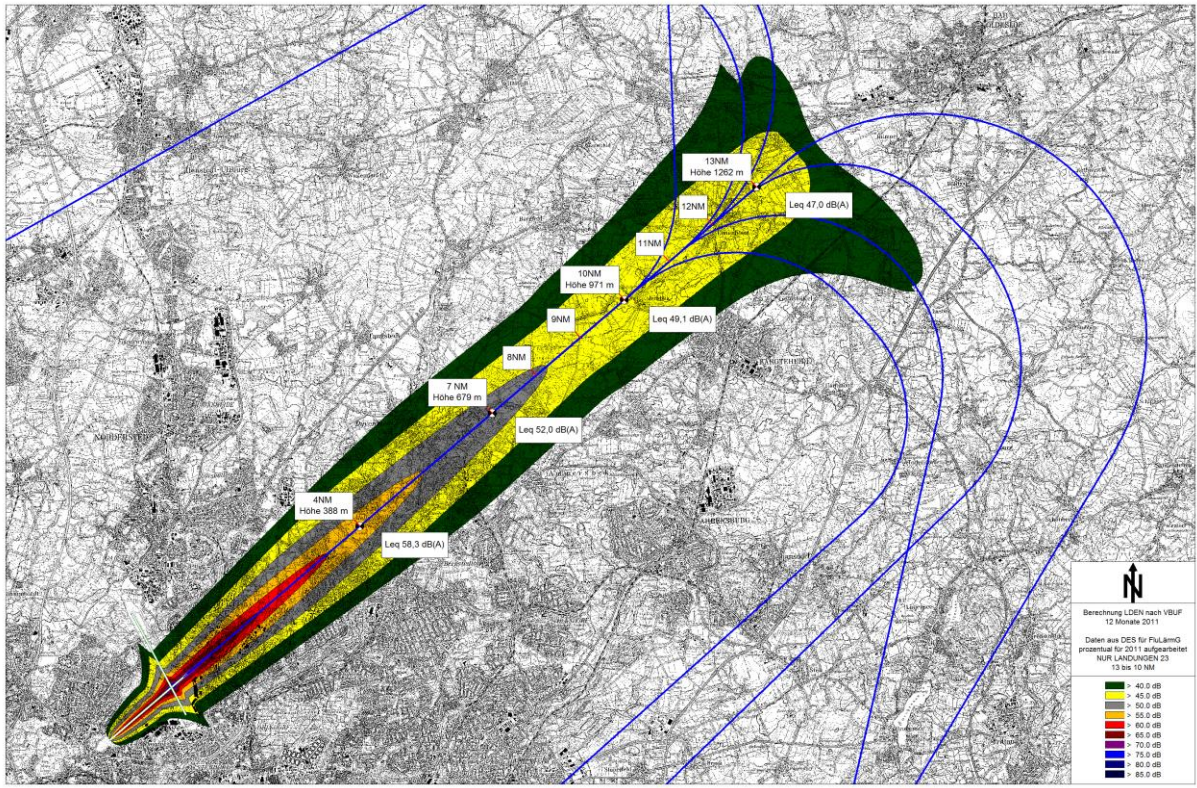
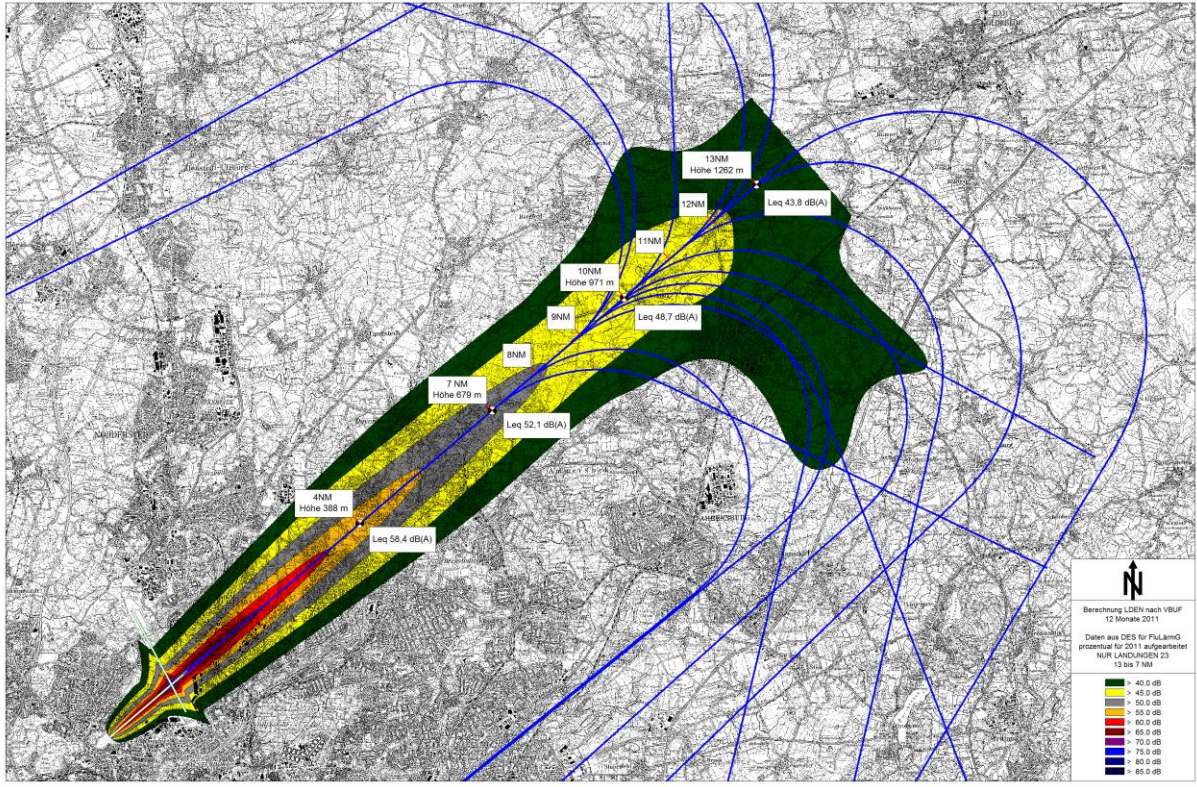
  

Darstellung 2	4 NM		7 NM		10 NM	
	%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.
LDEN	0%	0	55%	19871	45%	16258
Night	0%	0	58,5%	1189	41,5%	843

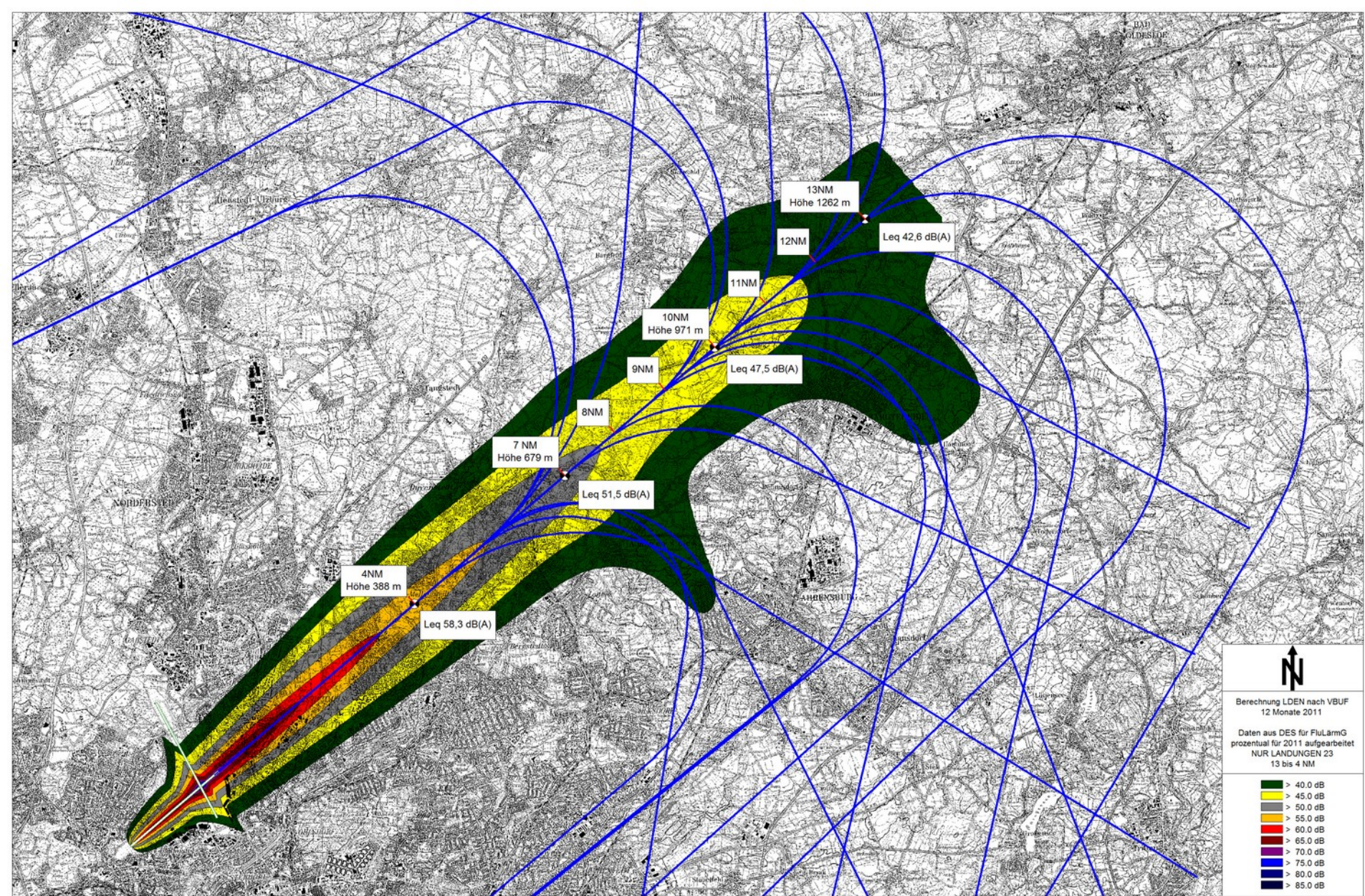
  

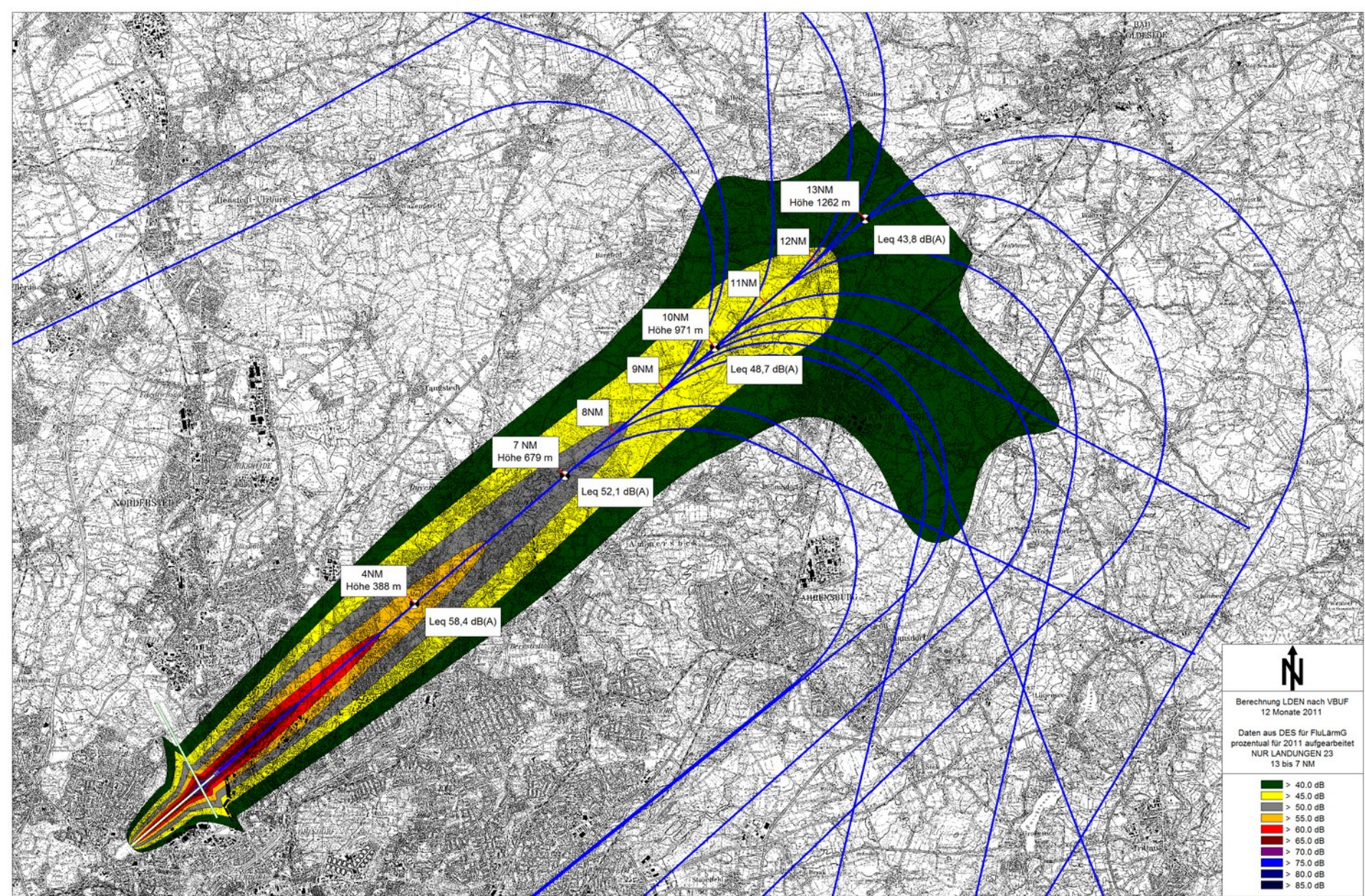
Darstellung 3	4 NM		7 NM		10 NM	
	%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.
LDEN	0%	0	0%	0	100%	36129
Night	0%	0	0%	0	100%	2032

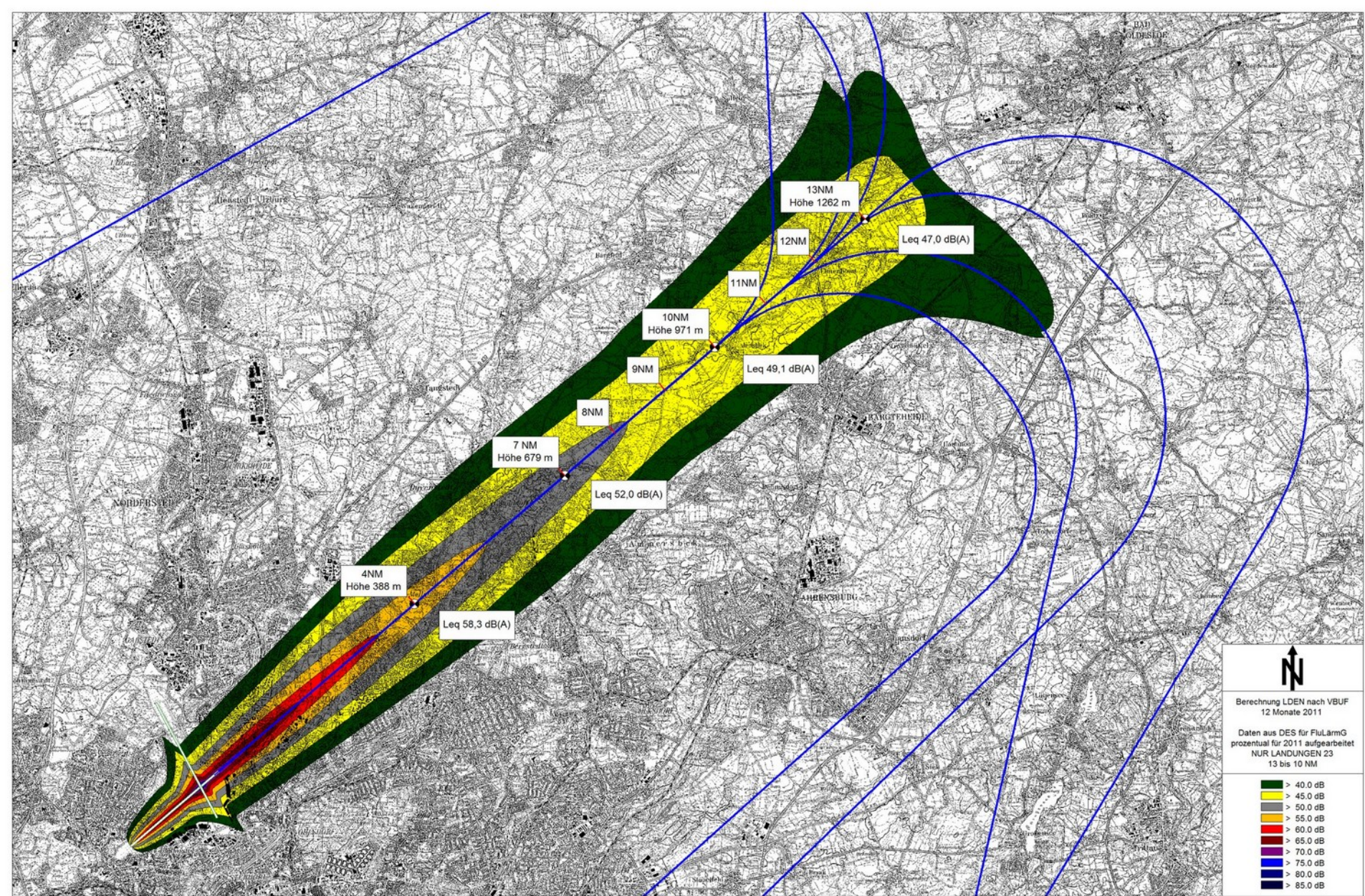


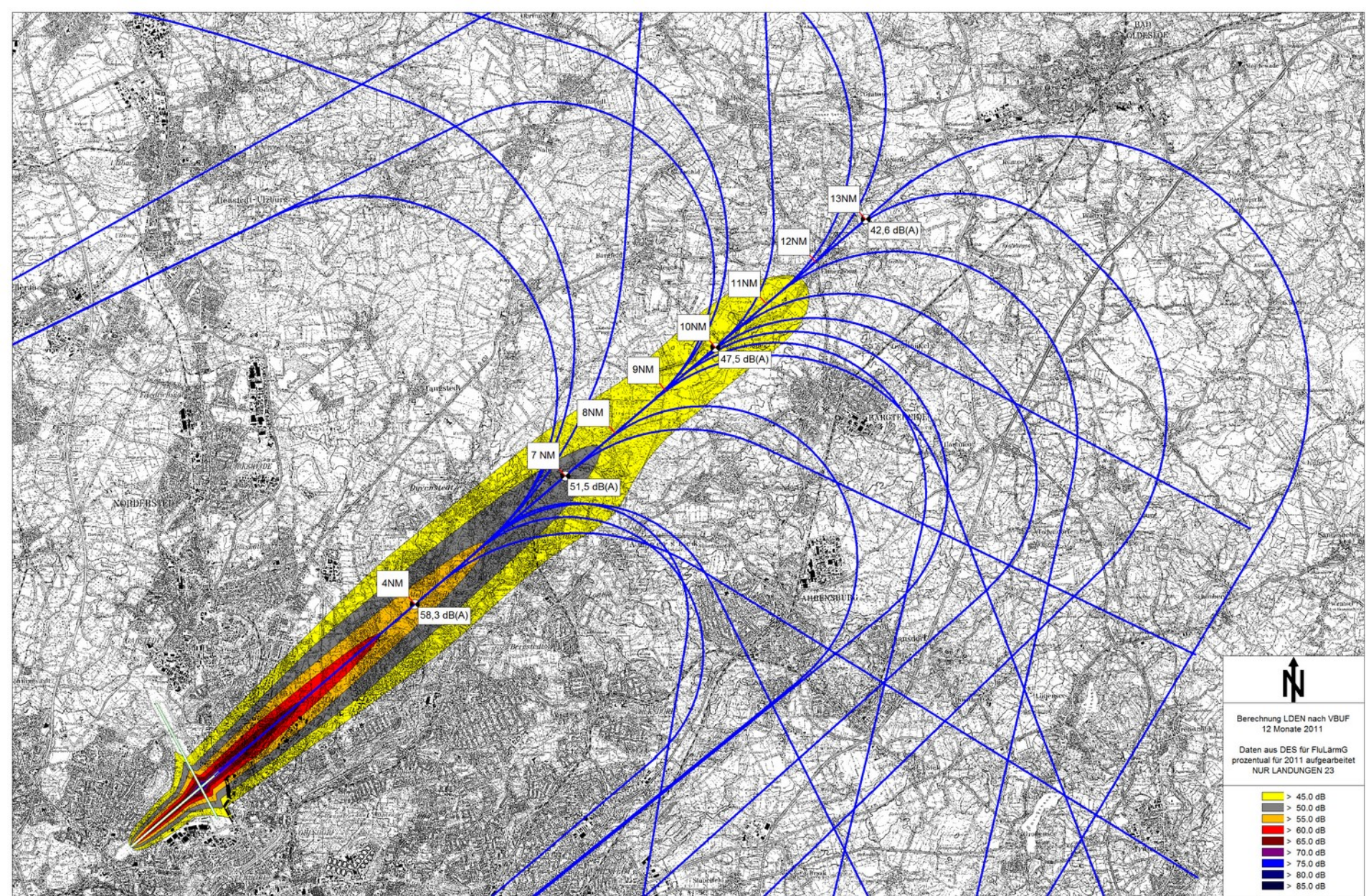








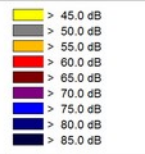




**N**

Berechnung LDEN nach VBUF  
12 Monate 2011

Daten aus DES für FluLarmG  
prozentual für 2011 aufgearbeitet  
NUR LANDUNGEN 23



## Verteilung und Anteile der Flugbewegungen für Landung 23

bei 4 , 7 , 10 (13.....) NM. NUR FLUGZEUGGRUPPE S5.1 und S5.2 >85%

Darstellung 1		4 NM		7 NM		10 NM	
		%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.
	LDEN	26%	9394	42%	15174	32%	11561
	Night	43%	874	37%	752	20%	406

Darstellung 2		4 NM		7 NM		10 NM	
		%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.
	LDEN	0%	0	55%	19871	45%	16258
	Night	0%	0	58,5%	1189	41,5%	843

Darstellung 3		4 NM		7 NM		10 NM	
		%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.	%	Anzahl ca.
	LDEN	0%	0	0%	0	100%	36129
	Night	0%	0	0%	0	100%	2032

# Überflughöhen und Pegegeldifferenzen

	Überflughöhe bei einem Landgleitpfad von 3°
4 NM 7408 m	ca. 388 m
7 NM 12964 m	ca. 679 m
10 NM 18520 m	ca. 971 m
13 NM 24075 m	ca. 1262 m

	Angenommener Pegel 120 dB (A) der Quelle	Pegel am Immissionsort in dB(A)
	Pegeldifferenz bei ansteigenden Höhen bezogen auf Immissionsort am Boden	
2500 ft 762 m		62,4
	1,6 dB	
3000 ft 914,4 m		60,8
	1,3 dB	
3500 ft 1066,8 m		59,5
	1,2 dB	
4000 ft 1219,2 m		58,3
	1,0 dB	
4500 ft 1371,6 m		57,3

**Antrag auf Selbstbefassung**

**des Abgeordneten Dr. Kurt Duwe (FDP) und Fraktion**

**Betr.: Selbstbefassung des Umweltausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft zum Thema „Festsetzung neuer Überschwemmungsgebiete in Hamburg“**

**Der Umweltausschuss möge beschließen:**

In der Sitzung des Umweltausschusses der Bürgerschaft am 11. 12. 2014 eine Selbstbefassung gemäß Paragraf 53 Absatz 2 GO zum Thema „**Festsetzung neuer Überschwemmungsgebiete in Hamburg**“ durchzuführen mit einer öffentlichen Anhörung.