

# Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 14.01.14

## und Antwort des Senats

- Drucksache 20/10496 -

### **Betr.: Fluglärm im Alstertal und den Walddörfern endlich wirksam bekämpfen**

*Der Fluglärm ist insbesondere im Alstertal und den Walddörfern weiterhin ein großes Problem. Die Folgen von Fluglärm für die Bevölkerung können schwer sein. Schlafstörungen und gesundheitliche Risiken sind die Folge. Und dabei kann schon durch einfaches Ändern von Anflugarten und Flugrouten eine wahrnehmbare Verbesserung erzielt werden. So sind beispielsweise sogenannte Sichtanflüge zukünftig zu unterbinden.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

- 1. Die EG-Umgebungsrichtlinie enthält keine Grenzwerte zum Schutz vor Lärm, sie formuliert lediglich allgemein die Zahl der von Lärm betroffenen Personen zu reduzieren. Wenn es keine konkreten Vorgaben gibt, wer hat wie festgelegt, welche Gebiete in Hamburg nun vor Fluglärm geschützt werden müssen und welche Gebiete dafür mehr Lärm ausgesetzt werden dürfen und welche Gebiete sind dies?*

Die Bahnbenutzungsregeln des Hamburger Flughafens, die zu einer unterschiedlich häufigen Nutzung der verschiedenen denkbaren An- und Abflugwege führen, wurden mit der Betriebsgenehmigung des Hamburger Flughafens vom 21. August 1967 festgelegt. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie wurde dagegen erst 2005 in Deutsches Recht überführt. Die Festlegungen von 1967 entsprechen aber im Ergebnis der Forderung der EG-Umgebungslärmrichtlinie, die Zahl der Lärmbetroffenen so weit wie möglich zu reduzieren.

- 2. Wie rechtfertigt der Senat den Überflug des Naturschutzgebiets Duvenstedter Brook vor dem Hintergrund des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), das in § 47d Absatz 2 Satz 2 ruhige Gebiete vor der Zunahme von Lärm schützt?*

Bei den in Kapitel 6.2 des Lärmaktionsplanes genannten „Ruhigen Gebieten“ handelt es sich bisher nur um eine unverbindliche Vorschlagsliste. Ob die Benennung von Überfluggebieten in diesem Zusammenhang beibehalten werden kann, wird im weiteren Verfahren der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie geprüft.

- 3. Wann wurde die Betriebsgenehmigung des Hamburger Flughafens letztmalig um ein geändertes Fluglärmkontingent ergänzt und überschreitet der Betrieb des Flughafens durch die Zunahme der Flugzahlen mittlerweile diese Betriebsgenehmigung?  
Wenn ja, wieso wurde die Betriebsgenehmigung nicht entsprechend angepasst?  
Wenn nein, warum nicht?*

Das geltende Lärmkontingent wurde mit Bescheid vom 11. Mai 1999 zur Änderung der Betriebsgenehmigung festgelegt und seitdem nicht geändert. Es beinhaltet eine Fläche von 20,39 km<sup>2</sup>, die im Referenzjahr 1997 von der Isophone des energieäquivalenten Dauerschallpegels Leq3 von 62 dB(A) eingeschlossen wurde und die nicht überschritten werden darf. Gegenwärtig (Stand 2013) beträgt die entsprechende Fläche der 62 dB(A)-Isophone 12,42 km<sup>2</sup>. Etwa dieser Größenordnung entspricht die Fläche seit mehr als 10 Jahren. Somit wird das Lärmkontingent nicht erreicht und die Werte der Betriebsgenehmigung daher nicht überschritten. Für eine Anpassung besteht kein Bedarf.

4. *Wie und wann wurden die Bürger im Bezirk Wandsbek im Sinne der nach der EG-Richtlinie geforderten Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Änderungen der An- und Abflugrouten, beziehungsweise deren vorzeitiges Verlassen, beteiligt?*

Es haben im Bezirk Wandsbek Veranstaltungen zur Anhörung der Öffentlichkeit im Rahmen der Aktionsplanung am 9. November 2009, am 11. März 2010 und am 7. Dezember 2010 stattgefunden.

5. *In der SKA des Abgeordneten Dennis Thering vom 06.02.2013 (Drs. 20/6807) heißt es in der Antwort auf Frage 5. c.: „Abweichungen im Sinne der Fragestellung zu 5. c. werden durch die DFS nicht erfasst“. Wie erklärt sich der Senat dann die Aussage, dass sich an der Überflugsituation im Alstertal und den Walddörfern seit Jahren nichts geändert hat, wenn es über die einzelnen Anflüge und deren jeweiligen Gründe gar keine Aufzeichnungen gibt?*

Aufgrund der EG-Umgebungslärmrichtlinie müssen, beginnend vom 30. Juni 2007, alle fünf Jahre die Lärmauswirkungen des Verkehrs (Straßen-, Schienen- und Luftverkehr) sowie bestimmter Industrieanlagen berechnet und kartiert werden. Beim Luftverkehr werden dabei auch die tatsächlichen Flugverläufe mit einbezogen. Das Ergebnis der Berechnungen von 2007 und 2012 ist auf folgender Seite im Internet dargestellt [www.hamburg.de/laermkarten/](http://www.hamburg.de/laermkarten/). Das Ergebnis der Berechnungen von 2007 und 2012 zeigt, dass es keine signifikante Änderung der Fluglärmsituation in den Walddörfern gegeben hat.

6. *Welche Rechtsgrundlage im Zusammenhang mit der EG-Umgebungslärmrichtlinie erlaubt der DFS, von den für Hamburg geltenden Abflugrouten abzuweichen und warum gab oder gibt es dazu keine Bürgerbeteiligung? Warum werden solche massiven Eingriffe in die Grundrechte der Bürger ohne Umweltverträglichkeitsprüfung und ohne Planfeststellungsverfahren vorgenommen?*

Die Praxis der Deutschen Flugsicherung (DFS), Abflüge schon ab einer Höhe von 5.000 Fuß von der Abflugstrecke vorzeitig zu entlassen, führt zu Überflügen über den Walddörfern in Höhen von 7.000 – 10.000 Fuß. Aus akustischer Sicht sind diese Überflüge irrelevant, weil die Schallpegel um Größenordnungen unter der Lärmpegeln der üblichen Starts- und Landungen der An-/Abflugstrecke 23/05 liegen. Da sich eine bedeutsame Änderung der Lärmsituation im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie nicht ergeben hat, besteht keine Notwendigkeit, die Lärmaktionspläne zu überarbeiten.

7. *Welche Steigerung der Passagierzahlen und der Zahl der An- und Abflüge erwartet der Senat für den Hamburger Flughafen in den nächsten zehn Jahren und welche Lärmsteigerungen werden damit einhergehen?*

Im Jahr 2013 verzeichnete der Hamburger Flughafen einen geringen Passagierrückgang um 1,4 % auf 13,5 Millionen. Die Zahl der Flugbewegungen ist überproportional um 5,9 % auf 143.802 zurückgegangen und liegt damit auf dem Niveau von 1994. In den nächsten zehn Jahren wird von einem Wachstum der Flugbewegungen um durchschnittlich von etwas mehr als 1 % pro Jahr auf insgesamt rund 159.000 ausgegangen. Da diese Zahl dem Niveau des Jahres 2011 entspricht und ab dem Jahr 2015 mit dem Einsatz von neuen Triebwerksmustern, wie z.B. dem Airbus A320 NEO zu rechnen ist, erwartet die zuständige Behörde keine Steigerung des Lärmniveaus.