

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 04.09.2014

und Antwort des Senats

- Drucksache 20/12936 -

Betr.: Vereinbarungen und interfraktionellen Antrag zum Fluglärmschutz im Alstertal und den Walddörfern ernst nehmen und konsequent umsetzen (2)

Die Belastung der Bevölkerung im Alstertal und den Walddörfern durch Fluglärm ist nach wie vor hoch. Diese Situation ist vor dem Hintergrund des vom Umweltausschuss beschlossenen interfraktionellen Antrags gegen Fluglärm sehr unbefriedigend. Die zahlreichen darin enthaltenen sinnvollen Vereinbarungen zu mehr Lärmschutz sollen dem Schutz der Bevölkerung dienen. Der Senat muss sich daher verstärkt dafür einsetzen, dass die gefassten Beschlüsse auch von der Deutschen Flugsicherung konsequent umgesetzt werden.

Um die Akzeptanz des Hamburger Flughafens in der Bevölkerung nicht zu gefährden, muss der Fluglärmschutz weiter verbessert werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen überwiegend auf Grundlage von Auskünften der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), die dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterstellt ist.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *In der Antwort des Senats auf eine Große Anfrage (Drs. 20/12455) heißt es auf die Frage nach der Anzahl der Anflüge nach bestimmten Anflugarten: „Die erbetenen Angaben werden statistisch nicht erfasst. Daher wurden Stichproben für fünf Tage händisch ausgewertet.“ Wer hat wie und warum entschieden, welche fünf Tage zur Auswertung der Unterlagen herangezogen wurden? Hätten andere fünf Tage eine signifikante Abweichung von den angegebenen Ergebnissen ergeben können und wenn ja, warum wurden dennoch nur fünf Tage zur Auswertung herangezogen und wie kann Willkür dabei ausgeschlossen werden?*

Der für die Beantwortung einer Großen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeitrahmen ließ keine umfangreichere händische, sondern lediglich eine stichprobenartige Untersuchung zu. Die Auswahl der fünf Tage erfolgte laut Auskunft der DFS nach dem Zufallsprinzip. Dabei handelt es sich um beliebige Wochentage im April, Mai und Juni, an denen die Landerichtung 23 in Hamburg in Betrieb war und Anflüge über den Bereich des Hamburger Nordostens führten. Die Ergebnisse können nach Auskunft der DFS als repräsentativ für den angefragten Zeitraum betrachtet werden.

2. *Wie können die Auswirkungen unterschiedlicher Anflugarten getestet werden, wenn diese nicht so erfasst werden, dass sie statistisch auswertbar sind?*

Eine Bewertung der geräuschkmäßigen Auswirkung unterschiedlich langer Anflüge wird vorgenommen indem man die jeweiligen Lärmesswerte dieser Anflüge systematisch miteinander vergleicht. Dabei handelt es sich jeweils um Einzelfalluntersuchungen.

Die Auswirkungen der Veränderung des Endanfluges werden zudem auch durch Modellrechnungen überprüft.

3. *Kurzanflüge sind nach Auskunft der Deutschen Flugsicherung so durchzuführen, dass der Endanflug mindestens 7 NM beträgt. Ausnahmen davon sind zum Beispiel bei „signi-*

fikantem Wetter“ möglich (Drs. 20/12455). Was genau bedeutet „signifikantes Wetter“? Ab wann und unter welchen Bedingungen genau ist Wetter so signifikant, dass Ausnahmen möglich sind?

Bei signifikantem Wetter handelt es sich in erster Linie um das Auftreten von Cumulonimbus-Wolken, Gewitter und starkem Hagelschauer. Der verantwortliche Luftfahrzeugführer entscheidet, ob und inwiefern die Wettererscheinung zu einer Beeinträchtigung der Flugsicherheit führen könnte.

4. *Wie setzt sich die Fluglärmenschutzkommission genau zusammen? Aus welchen Bezirken werden wie viele Vertreter entsandt und wonach bemisst sich deren Anzahl?*

§ 32b Abs. 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) regelt die Zusammensetzung der Fluglärmenschutzkommission (FLSK). Der Kommission sollen danach Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreter der Luftfahrzeughalter, Vertreter des Flugplatzunternehmers sowie Vertreter der von den Landesregierungen bestimmten obersten Landesbehörden angehören. Als „betroffene Gemeinden“ gelten in diesem Sinne diejenigen Gemeinden, deren Gemeindegebiet eine Lärmbelastung von einem äquivalenten Dauerschallpegel von mindestens 55 dB(A) trifft. Auf Hamburger Staatsgebiet nehmen die Bezirke die Vertretung wahr. Die Handelskammer wurde als weiteres Mitglied nach § 32b Abs. 4 S. 2 LuftVG berufen.

Aktuell sitzen insgesamt 26 Mitglieder in der Fluglärmenschutzkommission. Bedingt durch die räumliche Lage des Flughafens sind die Bezirke Eimsbüttel und Hamburg-Nord der Belastung durch Fluglärm in Hamburg am stärksten ausgesetzt, so dass aus diesen Bezirken mehr Mitglieder in der FLSK vertreten sind. Die aktuelle Zusammensetzung der Kommission ist wie folgt geregelt:

(x) = Anzahl der Vertreter

1. Vertreter der Bezirke/Gemeinden/Kreise/Städte (insgesamt 15)

- Bezirk Hamburg-Nord (Vorsitz) (4)
- Bezirk Eimsbüttel (4)
- Bezirk Wandsbek (1)
- Bezirk Altona (1)
- Stadt Norderstedt (1)
- Gemeinde Hasloh (1)
- Stadt Quickborn (1)
- Kreis Segeberg (1)
- Kreis Pinneberg (1)

2. Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (3)

3. Vertreter der Luftfahrtunternehmen (insgesamt 2)

- Deutsche Lufthansa AG (1)
- Tui-Fly (1)

4. Flughafen Hamburg GmbH (1)

5. Vertreter der Landesbehörden (4)

- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2)
- Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (1)
- Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (1)

6. Handelskammer Hamburg (1)

Zu den Sitzungen der Kommission sind gem. § 32b Abs.6 S.1 LuftVG überdies die Genehmigungsbehörde (in Hamburg die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation), das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) sowie die Flugsicherungsorganisation (DFS) einzuladen.

5. *Nach der Bahnbenutzungsregel gilt für die Bahn 05/23 (Lemsahl-Popp-ebbüttel-Langenhorn) ab 22 Uhr die Regel eines Bahnwechsels. An wie vielen Tagen im Jahr 2014 wurde dieser Bahnwechsel nicht durchgeführt und welche Gründe waren hierfür jeweils ursächlich? (Bitte für jeden Tag die genauen Gründe aufzuführen.)*

Gemäß den Bahnbenutzungsregelungen für den Flughafen Hamburg ist von 22:00 bis 07:00 für Landungen Piste 15 zu benutzen. Abweichungen von dieser Regel sind zulässig, wenn die für das IFR Anflugverfahren auf Piste 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner aus Gründen der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, sowie bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen. Derartige Nachfragen werden anhand schriftlicher Dokumentationen händisch ausgewertet. Nach Auskunft der DFS ist eine Auswertung für das Jahr 2014 in der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

6. *Aktuell soll geprüft werden, ob Anflüge als ILS Anflüge mit 10 NM durchgeführt werden können. In der 213. FLSK-Sitzung spricht die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH von einer „Erwartungshaltung“ zu einem Prüfauftrag und der FLSK-Vorsitzende bestimmt einen Vorschlag für die DFS, die Airlines und die FHG mit dem Inhalt, „dass Anflüge aus 10 NM keine Entlastung für Hamburger Bereiche, aber mögliche neue Konfliktpotentiale in Schleswig-Holstein ergeben würden“. Auf welcher Grundlage greift der FLSK-Vorsitzende den Ergebnissen der Prüfung voraus und lässt einen Vorschlag erarbeiten, der einen ILS-Anflug mit 10 NM ausschließt?*

Im Rahmen eines Bürgerschaftlichen Ersuchens wurde der Senat aufgefordert, gemeinsam mit der FLSK und der DFS eine weitere lärmindernde Optimierung des Landeanflüge insbesondere im Hamburger Nordosten zu erreichen, indem insbesondere verkürzte oder Sichtanflüge bis auf absolute Ausnahmefälle nicht genehmigt werden. Entsprechende Versuche sind auszuwerten, in die detaillierte Berichterstattung einzubeziehen und nach Möglichkeit auszuweiten. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit die Anflüge auf den Hamburger Flughafen regelhaft als standardisierte ILS-Anflüge (10 NM) durchgeführt werden können.“

Entsprechende Untersuchungen und Auswertungen werden derzeit durchgeführt. Ein endgültiges Beratungsergebnis dazu wird die Fluglärmschutzkommission erst auf einer Sondersitzung am 26. September 2014 formulieren.

Im Übrigen gibt der Senat zu Äußerungen einzelner Mitarbeiter keine Stellungnahme ab.