

# Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 12.03.2014

## und Antwort des Senats

### - Drucksache 20/11125 -

#### **Betr.: Erkenntnisse der Expertenanhörung ernst nehmen und wirksame Maßnahmen zum Fluglärmenschutz umsetzen**

*Die negativen Folgen von Fluglärm für die Bevölkerung sind bekannt. Schlafstörungen und gesundheitliche Risiken sind die Folge. Insbesondere im Alstertal und in den Walddörfern sind die Anwohnerinnen und Anwohner einer hohen Belastung ausgesetzt. Es war richtig und wichtig, dass das Thema Fluglärmenschutz auf Initiative der CDU-Fraktion im Rahmen einer Expertenanhörung behandelt wurde.*

*Die Experten- und die Senatsanhörung im Umweltausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft zum Thema Fluglärm haben jüngst bestätigt, dass durch zahlreiche Maßnahmen der Fluglärm in Hamburg wirksam reduziert werden kann, so sind zum Beispiel sogenannte verkürzte An- und Abflüge zu vermeiden.*

*Die Anhörungen haben auch gezeigt, dass diese Maßnahmen nicht zulasten des wirtschaftlichen Betriebs des Hamburger Flughafens gehen müssen. Die CDU-Fraktion bekennt sich klar zu dem Betrieb des Hamburger Flughafens in Fuhlsbüttel. Jetzt ist es wichtig, dass eine schnelle Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms betrieben wird, um die Akzeptanz des Flughafens in der Bevölkerung langfristig zu erhalten.*

*Gleichzeitig wird so der EG-Umgebungsrichtlinie Rechnung getragen, die eine Reduzierung der von Lärm betroffenen Personen vorsieht.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) wie folgt:

1. *Welche Maßnahmen hat der Flughafen seit der Expertenanhörung im Rathaus am 28.01.2014 bereits eingeleitet, um die Fluglärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner im Alstertal und in den Walddörfern zu verringern?*

Das parlamentarische Verfahren mit der Befassung im Umweltausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft zum Thema Fluglärm ist noch nicht abgeschlossen. Nach dem Umweltausschuss müssen sich noch Bürgerschaft und Senat damit befassen. Das wird voraussichtlich im April der Fall sein. Die FHG respektiert dieses Verfahren und wartet die entsprechenden Beschlüsse ab.

2. *Welche Maßnahmen hat die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) seit der Expertenanhörung im Rathaus am 28.01.2014 bereits eingeleitet, um die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner im Alstertal und in den Walddörfern zu verringern?*

Die DFS führt einen Probetrieb durch, bei dem Anflüge nicht kürzer als sieben nautische Meilen (NM) vor dem Aufsetzpunkt der Landebahn, das entspricht ca. 15 km, auf den geraden Endanflug geführt werden. Dessen genauere Auswertung erfolgt in der Fluglärmenschutzkommission. Ein Verzicht auf "kurze Anflüge" (verkürzte Abflüge gibt es nicht) führt zu einer erhöhten Überflugkonzentration und damit Verlagerung der Betroffenheit im Bereich sieben bis zehn nautische Meilen vor dem Aufsetzpunkt.

3. *Wie hat sich die Zahl der Beschwerden wegen Fluglärm bei den zuständigen Fachbehörden und dem Hamburger Flughafen seit Januar 2013 bis heute entwickelt (bitte nach Monaten aufgeschlüsselt angeben)?*

Monat/Jahr	Anzahl der Beschwerde
Januar 2013	39
Februar 2013	79
März 2013	69
April 2013	218
Mai 2013	235
Juni 2013	272
Juli 2013	313
August 2013	644
September 2013	303
Oktober 2013	191
November 2013	94
Dezember 2013	312
Januar 2014	168
Februar 2014	174

4. *Trifft es zu, dass um die sogenannten verkürzten An- und Abflüge, welche maßgeblich für die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner verantwortlich sind, auf den Hamburger Flughafen bis auf absolute Ausnahmen untersagen zu können, das Luftfahrt-handbuch geändert werden muss (Aussage der DFS)? Wenn dies zutrifft, wie und durch wen kann dieses Luftfahrthandbuch geändert werden? Wenn dies nicht zutrifft, wie können verkürzte An- und Abflüge dann am Hamburger Flughafen untersagt werden?*

Nein. Die DFS kann durch interne Anweisungen Beschränkungen festlegen. Änderungen von Flugverfahren oder Veränderungen in der praktischen Arbeitsweise, die Auswirkungen auf die Lärmverteilung haben, werden durch die DFS erst nach Beratung durch die Fluglärmschutzkommission umgesetzt. Dadurch ist eine abgewogene Entscheidung sichergestellt, da jede Verlagerung von Flugverkehr zu neuen Betroffenen führt.

5. *Standardisierte Anflüge mit dem Instrumentenlandesystem (ILS-Anflüge) werden grundsätzlich über einen Punkt von 10 NM vom Aufsetzpunkt geführt. Dieses entspricht einer Anfangsanflughöhe von 3.000 ft. In Hamburg wird leider sehr häufig von diesem Verfahren abgewichen. Warum wird vonseiten der DFS immer wieder von diesem Verfahren abgewichen?*

Die Radarkursführung zum Endanflug erfolgt, abhängig von der Verkehrslage, im Regelfall auf einen Endanflug von 12 bis 30 km. Dadurch wird sichergestellt, dass der Verkehr zu jeder Zeit sicher, geordnet und flüssig auf dem Endanflug eingefädelt werden kann. Eine pauschale Festlegung auf zehn NM könnte die flüssige Verkehrsabwicklung und damit die (genehmigte) Kapazität des Flughafens beschränken. Insoweit "weicht" die DFS nicht "von Verfahren ab", sondern bedient sich der weltweit gültigen Mittel und Verfahrensweisen, um ihrem gesetzlichen Auftrag nachzukommen.

6. *Wie viele Einzelfreigaben bei Abflügen ab einer Flughöhe von 1.500 Metern für das Verlassen der lärmoptimierten Routen wurden in den Jahren 2013 und 2014 von der DFS genehmigt und warum wurden diese Einzelfreigaben von der DFS genehmigt, obwohl diese eine deutlich stärkere Verbreitung des Fluglärms über ganz Hamburg bedeuten?*

Die DFS führt keine Statistiken über Einzelfreigaben. Einzelfreigaben sind gemäß § 27 a Luftverkehrsordnung das Regelinstrument für die Abwicklung des Luftverkehrs im täglichen Betrieb. Flugverfahren ("Routen") sind als weiteres Instrument hinzugekommen, um in komplexen Verkehrssituationen die Funksprechfrequenzen zu entlasten und somit Sicherheit zu gewährleisten. Sie dienen darüber hinaus der sicheren Anbindung der Startbahnen an das Luftstraßensystem, auch bei Funkausfall eines gestarteten Flugzeugs. Die Abflugverfahren des Flughafens Hamburg haben eine Länge von bis

zu ca. 85 nautischen Meilen (das entspricht ca. 160 km). Die Einzelfreigaben beim Befliegen der Abflugverfahren oberhalb festgelegter Höhen (die sich am Fluglärmgesetz orientieren und sich auf geografische Bereiche außerhalb der Lärmschutzbereiche des Flughafens befinden) dienen der flüssigen Verkehrsabwicklung. Ein Verharren auf den Abflugstrecken bis zu deren Ende könnte bei den vorhandenen Leistungsunterschieden der verschiedenen Flugzeugtypen die Kapazität des Flughafens beschränken.

*7. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Einhaltung der Betriebszeiten auf dem Hamburger Flughafen künftig sicherzustellen?*

Die Betriebszeiten des Flughafens von 6 bis 23 Uhr mit einer Verspätungsregelung bis 24 Uhr für planmäßige Flüge werden vom Flughafen eingehalten. Die Anzahl der Verspätungen und Ausnahmen nach § 25 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sind in den letzten Jahren deutlich rückläufig. Bei Nichteinhaltung der Betriebszeiten wird ein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.

*8. Welche der in der Expertenanhörung aufgezeigten Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms sind aus Sicht des Senats geeignet, um den Fluglärm im Alstertal und in den Walddörfern nachhaltig zu verringern?*

Die Expertenanhörung hat gezeigt, dass die Thematik Fluglärm sehr komplex ist. Die zuständige Behörde prüft in Zusammenarbeit mit der DFS und dem Flughafen einzelne Vorschläge der Expertenanhörung. In die Entscheidungsfindung wird die Fluglärmenschutzkommission als beratendes Fachgremium einbezogen.