

## Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 28.01.19

**Betr.: Welche Folgen hat der geplante Flughafenausbau? (3)**

*Die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) plant, den Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ in den kommenden Jahren wesentlich zu erweitern und hierfür insgesamt circa 500 Millionen Euro zu investieren. Insbesondere soll die Anzahl an Flugsteigen (Gates) von derzeit 34 auf 56 Steigen. Pro bestehendem Flugsteig werden derzeit circa 500 000 Passagiere pro Jahr abgefertigt. Bei einer Steigerung der Anzahl an Flugsteigen um 22 Stück ist daher mit bis zu circa 11 Millionen zusätzlichen Passagieren pro Jahr zu rechnen. Die FHG selbst rechnet mit insgesamt 26 Millionen Passagieren pro Jahr im Jahr 2035. Dies entspräche einer Steigerung der Passagierzahl gegenüber 2018 von circa 9 Millionen Passagieren. Mehr Passagiere bedeuten – trotz einer angenommenen Steigerung der Passagierzahl pro Flug – mehr Flugbewegungen. Da mehr Flugbewegungen auch mehr Fluglärm verursachen und somit die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner immer mehr zunimmt, muss der Fluglärmschutz bei allen Planungen immer oberste Priorität haben.*

*Aufgrund der in Teilen unvollständigen bis irreführenden Antworten des Senats in den Drs. 21/15534 sowie 21/15603 ergeben sich weitere Nachfragen.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

- 1. Laut Drs. 21/15603 rechnet die BWVI und die FHG mit einem jährlichen Wachstum des Passagieraufkommens von durchschnittlich 2,25 Prozent und einem jährlichen Anstieg der Flugbewegungen von durchschnittlich 0,5 – 1,0 Prozent. Ausgehend von 17,2 Millionen Passagieren bei insgesamt 156 600 Starts und Landungen im Jahr 2018 ist eine Hochrechnung der Passagierzahl, Flugbewegungsanzahl sowie der durchschnittlichen Anzahl an Passagieren pro Flug möglich. Warum antwortet der Senat dennoch, dass diesbezüglich keine belastbaren Prognosen vorliegen?*
- 2. Der seitens der FHG angestrebte Flughafenausbau wurde laut Senatsantwort (Drs. 21/15534) mehrfach in der Fluglärmschutzkommission (FLSK) vorgestellt und dort zur Kenntnis genommen. Aus den Protokollanlagen der jeweiligen Sitzungen ist zu entnehmen, dass das Thema „Passagierwachstum“ durch die FHG jedoch nicht vorgetragen wurde. Sieht der Senat diese unvollständige Unterrichtung der FLSK als hinreichend an?*

*Wenn ja, warum?*

*Wenn nein, warum nicht?*
- 3. Aus der Drs. 21/15603 ist zu entnehmen, dass der Anteil der – zumindest beim Start – etwas weniger lauten, modernen Flugzeuge der AirbusNeo-, BoeingMax- sowie Bombardier-C-Baureihe sich am „Helmut-*

Schmidt-Airport“ in den vergangenen drei Jahren kaum gesteigert hat (2016: 1,0 Prozent, 2017: 0,9 Prozent, 2018: 1,2 Prozent). Ungefragt fügt der Senat eine Liste bestellter Airbus A320neo ausgewählter Fluggesellschaften bei.

- a. Was sind die Gründe, dass der Anteil dieser modernen Flugzeugtypen am „Helmut-Schmidt-Airport“ nicht nennenswert zunimmt?
  - b. Mit welchem Anteil dieser modernen Flugzeugtypen rechnet der Senat in den kommenden drei Jahren?
  - c. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den Anteil dieser modernen Flugzeugtypen zu erhöhen?
  - d. Wie viele der in der Senatsliste aufgeführten Airbus A320neo der aufgeführten Fluggesellschaften werden zukünftig regelmäßig am „Helmut-Schmidt-Airport“ starten und landen?
4. Seit 2016 stellt der „Helmut-Schmidt-Airport“ einen vollkoordinierten Flughafen (Level 3) dar. Aus der Drs. 21/15603 ist zu entnehmen, dass der BWVI – trotz Anfrage – keine Statistik über den Koordinationseckwert-Auslastungsgrad durch den Flughafenkoordinator zur Verfügung gestellt wurde.
- a. Was unternimmt der Senat, um dennoch an die Statistik über den jeweiligen Koordinationseckwert-Auslastungsgrad für die einzelnen Flugplansaisons seit 2016 zu gelangen?
  - b. Besteht über eine fachliche Einbindung der FHG die Möglichkeit, die in der Drs. 21/15603 anfragten Daten selbst zu erstellen?
  - c. Bis wann wird der Senat in der Lage sein – unabhängig von der Auskunftsource –, die Fragen zum Koordinationseckwert-Auslastungsgrad für die einzelnen Flugplansaisons seit 2016 zu beantworten?
5. Wie viele gewerbliche Flugbewegungen hat es am „Helmut-Schmidt-Airport“ im Jahr 2018 gegeben?
6. Wie viele Flugbewegungen hat es am „Helmut-Schmidt-Airport“ im Jahr 2018 insgesamt gegeben?
7. Wie verteilen sich die gesamten Flugbewegungen auf die einzelnen Lärmklassen (absolut und relativ)?
8. Wie groß ist der durchschnittliche Fluglärnteppich (62 dB(A) Dauerschallisophone in Quadratmeter) eines Einzelfluges im Jahr 2018?
9. Wie viele Flugbewegungen (insgesamt) hat es 2018 zwischen 22 Uhr und 23 Uhr, 23 Uhr und 24 Uhr sowie zwischen 0 Uhr und 6 Uhr gegeben?
10. Wie viele Flugbewegungen (gewerblich und insgesamt) hat es in den einzelnen Monaten des Jahres 2018 gegeben?
11. In wie vielen Nächten im Jahr 2018 hat es Starts oder Landungen nach 23 Uhr gegeben?
12. Mit welcher Anzahl an Starts und Landungen nach 23 Uhr rechnet der Senat für das Jahr 2019?