

Große Anfrage

der Abgeordneten Michael Neumann, Dr. Dorothee Stapelfeldt, Ingo Egloff, Dr. Peter Tschentscher, Britta Ernst, Dr. Michael Naumann, Dr. Martin Schäfer, Elke Badde, Jan Balcke, Ksenija Bekeris, Thomas Böwer, Ole Thorben Buschhüter, Wilfried Buss, Bülent Ciftlik, Gabriele Dobusch, Anja Domres, Dr. Andreas Dressel, Barbara Duden, Gunnar Eisold, Günter Frank, Andy Grote, Uwe Grund, Metin Hakverdi, Dirk Kienscherf, Rolf-Dieter Klooß, Martina Koeppen, Annegret Krischok, Philipp-Sebastian Kühn, Gerhard Lein, Arno Münster, Christel Oldenburg, Dr. Mathias Petersen, Thies Rabe, Wolfgang Rose, Andrea Rugbarth, Dr. Monika Schaal, Jana Schiedek, Stefan Schmitt, Sören Schumacher, Karl Schwinke, Carola Thimm, Juliane Timmermann, Karin Timmermann, Carola Veit und Thomas Völsch (SPD) vom 15.04.08

und Antwort des Senats

Betr.: Fluglärmentwicklung und Umsetzung der Nachtflugbestimmungen am Flughafen Hamburg

Der Flughafen Hamburg liegt mit stetig ansteigenden Passagierzahlen (12.780.000 im Jahr 2007) und Flugbewegungen (173.500 im Jahr 2007) unter den internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland auf Rang 5. Die Betrachtung der Flugbewegungen in den Monaten Januar und Februar 2008 im Vergleich zu den Vorjahresmonaten indiziert, dass auch künftig von einem kontinuierlichen Anstieg der Flugbewegungen in Hamburg auszugehen ist. Nach den Angaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) wurden im Januar 2007 11.193 Flugzeugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr in Hamburg gezählt, im Januar 2008 dagegen bereits 11.547. Noch deutlicher fiel der Anstieg von 11.060 Flugzeugbewegungen im Februar 2007 auf 11.645 im Februar 2008 aus, wobei die verkehrsstarken Sommermonate mit Spitzenwerten noch bevorstehen.

Die Lage des Flughafens im Stadtgebiet mit seinen Verkehrsanbindungen an die Straße und künftig auch an die Schiene ist ein immer wieder hervorgehobener Standortvorteil. Zusammen mit seinen angebundenen Betrieben ist er Teil eines zukunftssträchtigen Wachstumsmarktes und zugleich ein wichtiger Jobmotor. Die Luftverkehrspolitik in Hamburg muss sich aber auch an den Anforderungen einer zeitgemäßen und zukunftsorientierten Umweltpolitik messen lassen. Die Aufmerksamkeit der SPD-Fraktion gilt dabei unter anderem der Belastung der Flughafenanwohnerinnen und -anwohner durch Fluglärm, denn dieser beeinträchtigt die Lebensqualität und stellt ein erhebliches Risiko für die Gesundheit dar. Ein wirksamer Schutz vor übermäßigem und vor allem vor vermeidbarem Fluglärm muss daher im Fokus der Umsetzung der Fluglärmschutzziele durch die Hamburger Verwaltung stehen.

Zu dem weitestgehend vermeidbaren Fluglärm gehört aufgrund des Hamburger Nachtflugverbots vor allem die Lärmbelastung in der Zeit zwischen 23 Uhr und 6 Uhr. Insbesondere zwischen 23 und 24 Uhr zeigt sich jedoch weiterhin eine hohe Anzahl von Flugbewegungen. Zuletzt wurden im Jahr

2006 für diesen Zeitraum 1.365 und im Jahr 2007 1.438 Flugbewegungen ermittelt. Ein erheblicher Teil dieser Bewegungen entfiel auf Verspätungen von Flügen, die nach dem Flugplan bereits vor 23 Uhr stattfinden sollten. Ob es sich dabei um zulässige Verspätungen gehandelt hat, wird nach der Kenntnis des Senats derzeit nur anhand der Verspätungsanteile der einzelnen Fluggesellschaften überprüft. Liegt der Verspätungsanteil auf einer Strecke über 33 Prozent, geht man von einer Vermeidbarkeit der Verspätung aus; die Fluggesellschaft wird auf ihre fehlerhafte Flugplanung hingewiesen. Eine Thematisierung der Verspätungssituation nach 23 Uhr gegenüber dem Flughafenkoordinator hat bislang aber offenbar nicht stattgefunden.

Der Senat hat weiterhin mitgeteilt, dass die Dienststelle des Fluglärm-schutzbeauftragten statt bislang mit drei Mitarbeitern von 2006 bis Ende 2007 nur noch mit zwei Mitarbeitern besetzt war. Am 01.03.2008 stand der Fluglärm-schutzbeauftragte schließlich ganz ohne Mitarbeiter da. Die Nachbesetzung von zwei Stellen soll nun nach Senatsangaben „in Kürze“ erfolgen. Die Darstellungen des Senats geben Anlass zu Nachfragen.

Wir fragen den Senat

Ziel des Senats ist es, die Belastung durch nächtlichen Fluglärm weiter zu reduzieren.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

I. Umsetzung der Nachtflugbestimmungen am Flughafen Hamburg

1. Handhabung der Verspätungen im Zeitraum 23 Uhr – 24 Uhr

1.1 Wie oft kam es in den vergangenen Jahren vor, dass der Verspätungsanteil von 33 Prozent auf einer Strecke von einer Fluggesellschaft zwischen 23 Uhr und 24 Uhr überschritten wurde? Hierzu wird der Senat gebeten, für die Jahre 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008 die Strecken und Fluggesellschaften mit einem Verspätungsanteil von über 33 Prozent anzugeben.

Eine Statistik über jeweilige Verspätungsanteile einzelner Fluggesellschaften wurde in den vergangenen Jahren nicht geführt. Eine Einzelfallauszählung ist in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit mit vertretbarem Verwaltungsaufwand nicht möglich. Seit 2007 wird durch den Fluglärm-schutzbeauftragten intensiv überprüft, ob eine nachweisbare Unvermeidbarkeit für eine Verspätung tatsächlich vorgelegen hat. 2007 wurden insgesamt drei Fluggesellschaften angeschrieben, die im Jahresdurchschnitt mehr als 33 Prozent Verspätungsanteile auf einzelnen Strecken aufwiesen. Mit dem Schreiben wurden die Gesellschaften auf eine fehlerhafte Flugplanung hingewiesen.

1.2 Welcher Zeitraum ist für die Messung des Verspätungsanteils pro Strecke maßgeblich?

Maßgeblich sind die drei aufeinander folgenden Monate, in denen die Fluggesellschaft eine bestimmte Strecke bedient hat.

1.3 Wer legt den Zeitraum fest und welche Kriterien liegen der Festlegung zugrunde?

Die Festlegungen, ab wann das Kriterium einer unabweisbaren Verspätung angenommen wird, beruhen auf Beschlüssen der Fluglärmkommission vom 15. Dezember 2006.

1.4 Welche rechtliche Bedeutung hat der Hinweis an die Fluggesellschaften im Fall einer Überschreitung des Verspätungsanteils von 33 Prozent?

Keine. Für Starts und Landungen im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr, deren planmäßige Ankunftszeit vor 23 Uhr liegt, gilt im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von den

Nachtflugbeschränkungen bis 24 Uhr als erteilt (Ziffer 1.3.2 der Örtlichen Flugbeschränkungen, Luftfahrthandbuch Deutschland – AIP – EDDH AD 2.20).

1.5 *Durch wen wird dieser Hinweis erteilt?*

Der Hinweis wird vom Fluglärmschutzbeauftragten erteilt.

1.6 *Sind die Fluggesellschaften dazu verpflichtet, zu dem Hinweis Stellung zu nehmen und konkrete Maßnahmen zur Verminderung beziehungsweise Vermeidung der Verspätungen vorzulegen?*

Die Fluggesellschaften sind verpflichtet nachzuweisen, ob die Verspätung unvermeidbar gewesen ist.

1.7 *Welche konkreten Maßnahmen werden ergriffen, wenn nach der Erteilung eines Hinweises der Verspätungsanteil nicht beziehungsweise nicht maßgeblich sinkt?*

Die zuständige Behörde sieht als Sanktion gegenüber den Fluggesellschaften die Möglichkeit, die sogenannte Verspätungsregelung für die regelmäßig verkehrenden Flugverbindungen nicht mehr allgemein zuzulassen, sondern Ausnahmegenehmigungen für die betroffenen Flüge beim Fluglärmschutzbeauftragten verbindlich zu machen.

2. *Verhängung von Bußgeldern bei Verstößen gegen die Nachtflugbeschränkungen*

Die Zahl der in dem Zeitraum 2003 – 2007 verhängten Bußgelder aufgrund eines Verstoßes gegen die Nachtflugbeschränkungen ist gemessen an der Zahl der Flugbewegungen in der Zeit zwischen 23 Uhr und 6 Uhr mit vier Verfahren in 2003, zwei in 2004, einem in 2005, zwei in 2006 und sieben in 2007 verschwindend gering.

2.1 *Wie viele dieser Fälle betrafen unterteilt nach Jahren, den Zeitraum 23 Uhr bis 24 Uhr beziehungsweise 24 Uhr bis 6 Uhr?*

Folgende Bußgelder wurden aufgrund eines Verstoßes gegen die Nachtflugbeschränkungen in den Jahren 2003 bis 2008 verhängt:

Jahr	Anzahl der Verfahren	Forderungen beglichen	23 bis 24 Uhr	24 bis 06 Uhr
2003	4	4	2	2
2004	2	2	2	0
2005	1	0	1	0
2006	2	2	2	0
2007	7	4	5	2
bis Mai 2008	2	0	0	2

2.2 *Welche konkreten Verstöße lagen den einzelnen Fällen zugrunde und wie hoch war das jeweils verhängte Bußgeld?*

Es handelte sich um Starts beziehungsweise Landungen außerhalb der zulässigen Zeiten, ohne dass hierfür die Genehmigung des Fluglärmschutzbeauftragten vorlag. (Verstöße gegen die örtlichen Flugbeschränkungen sind ordnungswidrig nach § 58 Absatz 1 Nummer 8 a in Verbindung mit § 25 Absatz 1 Nummer 3 Luftverkehrsgesetz – Luft.VG). Die verhängten Bußgelder liegen zwischen 80 und 2400 Euro.

2.3 *Aus welchen Gründen wurde das im Jahr 2005 verhängte Bußgeld beziehungsweise drei der im Jahr 2007 verhängten Bußgelder nicht beglichen?*

Die Schuldner leben im Ausland. Es können daher keine Vollstreckungsmaßnahmen getroffen werden.

2.4 *In wie vielen Fällen wurde, unterteilt nach Jahren, von der Verhängung eines Bußgeldes abgesehen?*

Von der Verhängung eines Bußgeldes wurde abgesehen in:

Jahr	Fälle
2003	5
2004	7
2005	8
2006	4
2007	5

2.5 Welche Verstöße lagen in den Fällen, in denen von der Verhängung eines Bußgeldes abgesehen wurde, vor und aus welchen Gründen wurde in diesen Fällen kein Bußgeld verhängt?

Die zur Beantwortung benötigten Daten werden nicht gesondert statistisch erfasst. Eine Einzelfallauszählung ist in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit mit vertretbarem Verwaltungsaufwand nicht möglich. Grundsätzlich wurde jedoch von der Verhängung eines Bußgeldes abgesehen, wenn Notlagen auftraten, aus witterungsbedingten Gründen, wegen technische Zwischenfälle, die nicht von der Fluggesellschaft zu verantworten waren, oder bei Geringfügigkeit der Vergehen.

2.6 Besteht die Möglichkeit bei der Verhängung eines Bußgeldes die Lärm- und Schadstoffbelastung zu berücksichtigen? Wenn ja, in welchen Fällen und in welchem Umfang ist das bisher geschehen?

Nein.

3. Thematisierung der Verspätungssituation auf dem Flughafen Hamburg nach 23 Uhr gegenüber dem Flughafenkoordinator

3.1 Aus welchen Gründen ist bislang von einer Thematisierung der Verspätungssituation zwischen 23 Uhr und 24 Uhr gegenüber dem Flughafenkoordinator abgesehen worden?

3.2 Ist die Einschaltung des Flughafenkoordinators bereits geplant oder wird sie bei weiterhin steigenden Verkehrszahlen zwischen 23 Uhr und 24 Uhr in Erwägung gezogen?

Eine Thematisierung gegenüber dem Flugplankoordinator ist nicht erforderlich. Der Hamburg Airport gehört derzeit zu den sogenannten zeitvermittelten Flughäfen (Kategorie 2 gemäß EG-Verordnung 95/93 ergänzt durch EG-Verordnung 263/05), das heißt Anträge für eine Flugdurchführung von und nach Hamburg werden im Rahmen der gültigen Beschränkungen gemäß Genehmigungssituation (Luftfahrthandbuch Deutschland – AIP) durch den Flugplankoordinator berücksichtigt. Anträge für Flugdurchführungen, die außerhalb der uneingeschränkten Betriebszeiten liegen, werden vom Flugplankoordinator unter Hinweis auf die veröffentlichten Beschränkungen zurückgewiesen.

4. Anteile der Richtungen an den Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 7 Uhr

Der Internetseite der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ist unter anderem zu entnehmen, dass nach den Bahnbenutzungsregeln im Wesentlichen drei Regeln gelten, wonach unter anderem zwischen 22 Uhr und 7 Uhr Landungen auch aus Richtung Norden (Ohmoor/Quickborn) erfolgen sollen. Der dazu eingestellten Grafik zu den Anteilen der Richtungen an den nächtlichen Flügen zwischen 22 Uhr und 7 Uhr insgesamt ist eine kontinuierliche Absenkung der Flugbewegungen über Richtung Norden von noch 64 Prozent im Jahr 2004 bis hin zu nur noch 56 Prozent im Jahr 2007 zu entnehmen. Gleichzeitig sind die nächtlichen Flugbewegungen über Langenhorn im fraglichen Zeitraum von noch 17 Prozent im Jahr 2005 auf mittlerweile 24 Prozent im Jahr 2007 angewachsen.

4.1 Aus welchen Gründen sinken die Flugbewegungen über die wenig besiedelte Flugrichtung Norden kontinuierlich bei steigenden Zahlen bezüglich der Flugrichtung Langenhorn?

- 4.2 *Wie sind die absoluten Zahlen der Flugbewegungen für diejenigen in Richtung Norden sowie Langenhorn zwischen 23 Uhr und 24 Uhr sowie zwischen 24 Uhr und 6 Uhr in den Jahren 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008?*
- 4.3 *Wie sind die absoluten Zahlen der Flugbewegungen für diejenigen in Richtung Langenhorn sowie diejenigen in Richtung Niendorf in den Jahren 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008, jeweils für die Zeit zwischen 22 und 7 Uhr?*
- 4.4 *Gibt es Bestrebungen, die Flugrichtung Norden entsprechend der Vorgaben der Bahnbenutzungsregeln künftig wieder stärker für Flugbewegungen im Zeitraum zwischen 22 Uhr und 7 Uhr zu nutzen?*

Es liegen nur Daten für den Zeitraum von 22 Uhr bis 7 Uhr vor. Die absolute Zahl der Flugbewegungen in diesem Zeitraum stiegen zwischen 2004 und 2007 von 12.261 auf 15.152, davon war der Bereich Langenhorn mit einem Anstieg von 50 Prozent (von 2.386 Flügen auf 3.584 Flüge) relativ gesehen stärker betroffen als der Bereich Ohmoor mit einem Anstieg von circa 8 Prozent (von 7.838 Flügen auf 8.440 Flüge). Die Gründe für die im Verhältnis stärkere Nutzung der An- beziehungsweise Abflugrichtung Langenhorn sind Witterungs- und Bahnverhältnisse, insbesondere die vorherrschenden Seitenwindkomponenten. Die Regelungen des Luftfahrthandbuchs, wonach Starts grundsätzlich und Landungen zwischen 22 und 7 Uhr in/aus Richtung Ohmoor erfolgen sollten (Ziffern 2.2 und 2.4 der Örtlichen Flugbeschränkungen) gelten weiterhin.

II. Dienststelle des Fluglärmenschutzbeauftragten

1. *Aus welchen Gründen ist die Besetzung der Dienststelle des Fluglärmenschutzbeauftragten bei steigender Anzahl der Fluglärmbeschwerden von drei Personen (einschließlich Leitung) im Jahr 2006 auf zwei Personen (einschließlich Leitung) gekürzt worden?*

Die Dienststelle des Fluglärmbeauftragten (ohne Abteilung Lärmschutz) bestand bis zum Jahr 2006 aus drei Mitarbeitern. Nach Ausscheiden eines Mitarbeiters im September 2006 wurde diese Stelle zugunsten der dringend notwendigen Verstärkung im Bereich der Abteilung „Lärmschutz“ für die Aufgaben „Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie“ verlegt.

Seit 2006 bis Ende 2007 wurde die Dienststelle des Fluglärmenschutzbeauftragten mit zwei Personen betreut.

2. *Aus welchen Gründen ist die Dienststelle des Fluglärmenschutzbeauftragten seit Ende 2007 lediglich noch durch den Fluglärmenschutzbeauftragten selbst vertreten?*

Die freigewordene Stelle des Fluglärmenschutzbeauftragten wurde in einem offiziellen Stellenbesetzungsverfahren zum 15. Januar 2008 wiederbesetzt. Die zweite Stelle musste aufgrund erweiterter Aufgabenzuschritte neu bewertet und ausgeschrieben werden. Eine zusätzliche Stelle des höheren Dienstes für Aufgaben der Fluglärmbekämpfung sowie für Aufgaben zur Erfüllung der EU-Richtlinien und nationalen Regelwerke ist bewilligt und bewertet worden. Das Stellenbesetzungsverfahren ist angelaufen. Bis zur Nachbesetzung der beiden Stellen übernehmen zwei Mitarbeiter zusätzlich zu den ihnen übertragenen Aufgaben auch Aufgaben des Fluglärmbeauftragten, soweit dies dienstlich geboten ist. Eine Mitarbeiterin hat neben ihren Aufgaben die Geschäftsführung der Fluglärmenschutzkommission inne.

3. *Sind die beiden vakanten Stellen bereits ausgeschrieben worden? Wenn ja, wann erfolgte die Ausschreibung der einzelnen Stellen und aus welchen Gründen ist bislang noch keine Nachbesetzung erfolgt?*
4. *Wann ist konkret mit der Nachbesetzung der vakanten Stellen zu rechnen?*

Eine Stelle „Fluglärmbeschwerdemanagement“ ist mit einer neuen Mitarbeiterin zum

1. Mai 2008 bei der Dienststelle des Fluglärmschutzbeauftragten besetzt werden. Die zweite Stelle wird noch im Mai 2008 ausgeschrieben und baldmöglichst besetzt.