

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 28.09.20

und Antwort des Senats

Betr.: Kann man am Flughafen Hamburg Lärm- und Umweltbelästigung üben?

Einleitung für die Fragen:

Laut eines Planespotters hat am 21. März 2020 eine Boeing 737 mit der Kennung HS-MVS den Flughafen Hamburg zu Trainingszwecken genutzt und einen sogenannten Touch and Go durchgeführt, um danach zurück nach München zu fliegen, wo die Maschine stationiert ist. Das Flugzeug soll zur persönlichen Flugzeugflotte des thailändischen Königs gehören und auch von ihm oder seinen Söhnen geflogen werden. Am 24. Juni soll die Maschine erneut auf dem Flughafen einen „Touch and Go“ absolviert haben, um sofort wieder nach München zu fliegen.

An einem Stadtflughafen wie dem in Hamburg mit seinen außergewöhnlichen Belastungen in Zeiten „normalen“ Flugbetriebs und dem ständigen Ringen um eine möglichst geringe Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner, ruft (wenn sich die Beobachtungen bestätigen) die Nutzung des Flughafen als Übungspiste und nicht zum zielgerichteten Landen oder Starten Fragen auf.

Ich frage den Senat:

Einleitung für die Antworten:

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

Frage 1: *Ist es richtig, dass eine in München stationierte Boeing 737 am 21.03. und am 24.06.2020 jeweils den Flughafen Hamburg angefliegen hat, ein „Touch and Go“-Manöver durchführte und danach zurück nach München flog?*

Frage 2: *Wie oft wird ein solches Manöver am Flughafen Hamburg geflogen? Bitte für die Zeit ab Januar 2018 mit Flugzeugtyp und Fluggesellschaft aufführen.*

Frage 3: *Welchen Lärmklassen sind die in Frage 2 aufgeführten Maschinen zuzuordnen und welche Flughafengebühren fielen jeweils an?*

Antwort zu Fragen 1, 2 und 3:

Zu einzelnen „Touch and Go“-Manövern liegen der zuständigen Behörde keine Informationen beziehungsweise Dokumentationen vor.

Frage 4: *Was ist der Zweck eines solchen Manövers, gibt es rechtliche Anforderungen dafür und muss dieses Flugmanöver angemeldet und/oder genehmigt werden?*

Frage 5: *Wenn „Touch and Go“-Manöver angemeldet werden müssen – wann muss eine Anmeldung geschehen und wer genehmigt gegebenenfalls ein solches Manöver?*

Antwort zu Fragen 4 und 5:

Rechtlich handelt es sich bei einem „Touch and Go“ um einen Abbruch der Landung. Der Zweck eines sogenannten Touch-and-Go-Vorgangs kann vielfältig sein. Er reicht von (zum Teil vorgeschriebenen) Simulationen im Rahmen der Pilotinnen- und Pilotenausbildung über Testflüge bei der Flugerprobung bis zum Abbruch einer Landung aus Sicherheitsgründen, zum Beispiel bei einem instabilen Anflug, Seiten- oder Rückenwindböen außerhalb der vorgeschriebenen Grenzen, bei Gefahren auf der Landebahn oder wenn die nach dem Aufsetzen verbleibende Landebahn nicht zum sicheren Abbremsen des Luftfahrzeuges ausreicht. Auch bei zu schlechter Sicht kann bei Instrumentenanflügen bereits nach dem Aufsetzen ein Durchstarten erforderlich werden. Grundsätzlich ist der Abbruch einer Landung, ob als Durchstartmanöver vor dem Aufsetzen oder als „Touch and Go“ nach dem Aufsetzen des Flugzeugs, ein normales Flugmanöver.

Nach den Regelungen des Flugplatzhandbuches sind Anflüge zu Trainingszwecken genehmigungspflichtig. Zuständig ist die örtliche Luftaufsicht. Der Antrag ist formlos zu stellen, Fristen sind nicht einzuhalten. Eine Genehmigung, insbesondere zu wiederholten Anflügen, wird nur nach strenger Abwägung mit den einschlägigen Lärmschutzregelungen erteilt. „Touch and Go“-Vorgänge, die aus anderen Gründen durchgeführt werden, sind genehmigungsfrei.

Darüber hinaus ist für jede Flugbewegung in der Kontrollzone eine Flugverkehrskontrollfreigabe der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), Tower Hamburg, erforderlich. Dies gilt auch für ein geplantes Durchstartmanöver, mit oder ohne Aufsetzen des Flugzeuges. Im Falle eines Durchstartmanövers aus Sicherheitsgründen erteilt der Lotse die Freigabe für die Fortsetzung des Fluges unmittelbar nach dem Manöver.

Frage 6: *Warum wird der Flughafen Hamburg für solche Manöver ausgewählt und nicht näher am Abflugort liegende Flughäfen?*

Antwort zu Frage 6:

In der Regel werden die Anträge von ortsansässigen Luftfahrzeugführern oder Flugschulen gestellt, die zu Ausbildungszwecken Instrumentenanflugverfahren durchführen müssen. Durch den Rückbau von Flugsicherungseinrichtungen sind zum Beispiel in Lübeck und Kiel gewisse Anflugverfahren nicht mehr durchführbar. Darüber hinaus liegen der zuständigen Behörde keine Erkenntnisse vor, dass der Flughafen Hamburg im Vergleich zu anderen deutschen Verkehrsflughäfen von „Touch and Go“-Vorgängen besonders stark betroffen ist.

Frage 7: *Wie sind solche (Rund-)Flugbewegungen und Flugmanöver mit den Umweltzielen der Freien und Hansestadt Hamburg und des Flughafens in Einklang zu bringen?*

Antwort zu Frage 7:

Der Flughafen ist eine öffentliche Infrastruktureinrichtung. Die Entscheidung über Flugplanung und -durchführung liegt grundsätzlich beim Luftfahrzeugführer. Sofern keine gesetzlichen Vorgaben verletzt werden, steht der Flughafen grundsätzlich jedem zur Verfügung. Im Übrigen siehe Antwort zu 4 und 5.