

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 07.12.20

und Antwort des Senats

Betr.: „Touch and Go“ in Fuhlsbüttel

Einleitung für die Fragen:

Mehrere Nachfragen zu meiner Schriftlichen Kleinen Anfrage „Kann man am Flughafen Hamburg Lärm- und Umweltbelästigung üben?“ (Drs. 22/2259) scheinen immer noch zu eher wortkargen Antworten des Senats zu führen. Zwischenzeitlich haben auch vom Fluglärm Betroffene in Hamburg ein Auge auf diese Manöver am Flughafen und zum Teil entsprechende Beschwerden an die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) gerichtet.

Ich frage den Senat:

Einleitung für die Antworten:

In Hamburg sind bei der Landesluftfahrtbehörde ausschließlich Anflüge zu Trainingszwecken genehmigungspflichtig. Bei Anflügen wird unterschieden zwischen Touch-and-Go-Manöver (also einer Landung mit sofortigem Wiederstart, was Lande- und Abflugentgelte auslöst) und Tiefanflug (keine Bodenberührung, somit kein Lande- und Abflugentgelt). Fragen zu Trainingsanflügen erfassen also beide Arten von Anflügen. Anflüge (Touch-and-Go und Tiefanflüge) zu allen anderen Zwecken sind nicht genehmigungspflichtig, siehe Drs. 22/1551. Fragen zu Touch-and-Go erfassen nur die Anflüge, bei denen auch eine Bodenberührung erfolgte.

Flüge von Staatsluftfahrzeugen (einschließlich Militär- und Polizeiluftfahrzeuge), gleich welchen Zwecks, unterliegen nicht der Zuständigkeit der Landesluftfahrtbehörde. Folglich liegen dem Senat zu solchen Flügen keine Informationen vor, siehe Drs. 22/2259. Ausschließlich zivile Luftfahrzeuge (im nicht hoheitlichen Einsatz), die zu Trainingszwecken anfliegen, haben gemäß den Vorschriften des Luftfahrthandbuchs Deutschland eine Genehmigung der Luftaufsicht einzuholen.

Sämtliche Flüge innerhalb der Kontrollzone unterliegen der Flugverkehrskontrolle der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS). Ein-, Aus- und Durchflüge durch die Kontrollzone sowie Anflüge, Starts und Landungen auf Flugplätzen innerhalb der Kontrollzone dürfen nur mit einer entsprechenden Flugverkehrskontrollfreigabe der DFS stattfinden. Verstöße gegen Flugverkehrskontrollfreigaben wären ausschließlich durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zu ahnden; der Senat hat keine Zuständigkeit in Flugsicherungsangelegenheiten.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) sowie der Airbus Operations GmbH wie folgt:

Vorbemerkung: Während der Senat in seiner Antwort auf meine Nachfrage (Drs. 22/2007) angab, circa 20 Anträge für „Touch-and-Go-Manöver“ innerhalb von 21 Monaten für ein- und mehrmotorige Flugzeuge unter 2 t bearbeitet zu haben und in der darauffolgenden Nachfrage (Drs. 22/2259) angab, für die explizit angeführten Manöver der Boeings des thailändischen Königshauses nicht zuständig zu sein, da es sich um „Staatsluftfahrzeuge“ handele, gab es in den letzten 14 Tagen mehrere weitere solche Manöver, von denen nur eines einer Kleinmaschine der Fluggruppe von Airbus zuzuordnen war.

Frage 1: Ist es richtig, dass die Flüge der Maschinen N666AS (22.11.2020), AIB091A (23.11.2020), D-ERRO (25.11.2020), AIB125A (4.12.2020), AIB084B (4.12.2020) und AIB168A (4.12.2020) „Touch-and-Go-Manöver“ am Flughafen Hamburg ausgeführt haben, wie aus der Flugstreckenaufzeichnung zu vermuten ist?

Falls nein: Wie ist der Überflug über den Flughafen Hamburg dann zu erklären?

Frage 2: Fast alle der vorgenannten Maschinen haben im Anschluss den Flugplatz Finkenwerder (XFW) angefliegen. Da es sich überwiegend um Werksflüge von Airbus Industries handelt (Flugnummer beginnend mit „AIB“) beziehungsweise um einen Flug der Fluggruppe von Airbus Industries (DERRO) stellt sich die Frage, ob „Touch-and-Go-Manöver“ auch auf dem Flugplatz Finkenwerder möglich sind und wenn nein, warum nicht?

Frage 3: Weshalb finden „Touch-and-Go-Manöver“ mit Werksmaschinen von Airbus Industries statt? Handelt es sich hierbei um Übungsmanöver und worin wären diese dann begründet?

Antwort zu Fragen 1, 2 und 3:

Die Luftfahrzeuge mit den Kennzeichen N666AS und D-ERRO sind an den angegebenen Daten nicht auf dem Flughafen gelandet. Es wurden also keine Touch-and-Go-Manöver durchgeführt, sondern es ist davon auszugehen, dass es sich um Tiefanflüge handelte. Es liegen keine Anhaltspunkte für ein ordnungswidriges Verhalten der Luftfahrzeugführer oder für ein genehmigungspflichtiges Manöver vor. Die für die Frage offenbar verwendeten Daten von öffentlich zugänglichen Plattformen zur Darstellung von Luftfahrzeugen und Flugwegen können aufgrund von Übertragungs- und Abdeckungsfehlern nicht für Luftaufsichts- oder Flugsicherungsaufgaben verwendet werden.

Die Airbus-Flüge erfolgten im Zusammenhang mit Erprobungsflügen neuer Flugzeuge im Rahmen der Serienproduktion. Flüge wie diese dienen technischen Prüfungen zur Verkehrszulassung der Flugzeuge. Anders als Trainingsanflüge sind derartige Flüge nicht genehmigungspflichtig. Grundsätzlich sind Touch-and-Go-Manöver auch in Finkenwerder zulässig. Es sind allerdings in den genannten Fällen keine Touch-and-Go-Manöver, sondern nur Tiefanflüge durchgeführt worden. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Piloten sind unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften in der Wahl ihres Flugweges und Flugziels frei. Bei Flügen im Rahmen der Verkehrszulassung müssen alle bordseitigen Anlagen der Flugzeuge getestet werden. Am Flugplatz Finkenwerder sind zum Teil andere Funknavigationssysteme installiert als beispielsweise in Fuhlsbüttel. Da zur vollständigen Erprobung der bordseitigen Ausrüstung Anflüge ausschließlich in Finkenwerder nicht ausreichend sind, erfolgen diese regelmäßig auch in Fuhlsbüttel.

Frage 4: Gab es in den letzten 23 Monaten weitere, über die bereits vom Senat aufgeführten 20 Anträge von Kleinmaschinen hinaus, Anträge für solche „Touch-and-Go-Manöver“? Bitte aufführen welche und warum diese nicht in der Antwort auf die Drs. 22/2007 enthalten waren.

Antwort zu Frage 4:

Über die in Drs. 22/2007 angegebenen Anträge hinaus liegen der Luftaufsicht keine Anträge vor, die der Genehmigungszuständigkeit der Landesluftfahrtbehörde unterfallen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Vorbemerkung: *Im Nachgang zu der Schriftlichen Kleinen Anfrage „Nachfrage zur Nachfrage zur Schriftlichen Kleinen Anfrage „Kann man am Flughafen Hamburg Lärm- und Umweltbelastigung üben?“ (Drs. 22/2259) ergeben sich weitere Fragen zu den Antworten des Senats.*

Frage 5: *In der Antwort auf die Fragen 1 und 2 verweist der Senat darauf, dass unter anderem Staatsluftfahrzeuge von der Zuständigkeit der Landesluftfahrtbehörde ausgenommen sind. Heißt dies, dass Staatsluftfahrzeuge wie die des thailändischen Königshauses keine Genehmigung für solche Manöver bei der Luftaufsicht Hamburg einholen müssen?*

Wenn nein: Wie ist die Antwort des Senats ansonsten zu verstehen?

Antwort zu Frage 5:

Ja. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 6: *In der Antwort auf die Fragen 1 und 2 wird auf eine Dokumentation des Flughafens (FHG) zu „mit den Anflügen zusammenhängenden Landungen und Wiederstarts zu Abrechnungszwecken“ verwiesen. Welche Gebühren fallen für diese Manöver an und was bedeutet die Einschränkung, dass es sich nicht um „regelmäßige und fortlaufende Statistiken“ handelt?*

Antwort zu Frage 6:

Für ein Touch-and-Go-Manöver fallen die maßgeblichen Entgelte gemäß der veröffentlichten Entgeltordnung Teil 1 Kapitel III Ziffer 1 der Flughafenbenutzungsordnung (FBO) von Hamburg Airport in der Fassung vom 1. August 2018 (<https://www.hamburg-airport.de/de/agb-2688>) jeweils für Start und Landung an. Touch-and-Go-Manöver werden bei der FHG nicht in separaten Statistiken erfasst.