BÜRGERSCHAFT
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG **Drucksache 20/11593**
20. Wahlperiode **23.04.14**

Bericht

des Umweltausschusses

über die Drucksachen

20/7403: Fluglärmschutz durchsetzen – Nachtruhe sichern (Antrag DIE LINKE)

20/7574: Fluglärmschutz in Hamburg weiter verbessern (Antrag CDU, FDP)

Vorsitz: **Anne Krischok** Schriftführung: **Martin Bill**
Jens Kerstan
(für die Beratung am 30. August 2013)

I. Vorbemerkung

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 10. April 2013 die Drs. 20/7403 und 20/7574 auf Antrag der SPD-Fraktion dem Umweltausschuss überwiesen.

Die beiden Drucksachen wurden am 30. August 2013, am 28. Januar 2014 – Anhörung nach Paragraf 58 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft –, am 20. Februar 2013 und abschließend am 8. April 2014 im Umweltausschuss beraten.

II. Beratungsinhalt

Beratung am 30. August 2013:

Die SPD-Abgeordneten schlugen zu den beiden Drucksachen eine ausgiebige Beratung zu einem anderen Zeitpunkt sowie eine Anhörung gemäß Paragraf 58 Absatz 2 GO vor. Die Deutsche Flugsicherung, vielleicht auch die Pilotenvereinigung Cockpit oder andere Experten sollten gehört werden. Auch die Fachkundigen aus der BSU und vom Flughafen Hamburg sollten dann dabei sein. Ein Zeitdruck werde nicht verspürt, daher könne die Anhörung in einer der nächsten Sitzungen umgesetzt werden.
Die SPD-Abgeordneten hätten außerdem einen Vorschlag für ein Petitum unterbreitet (siehe Anlage 2 des Protokolls 20/29 des Umweltausschusses), der auch die einzelnen Aspekte der verschiedenen vorliegenden Anträge mitberücksichtige. Dieses solle als Diskussionsgrundlage dienen. Sie wollten auch weitere Hinweise der anderen Fraktionen berücksichtigen. Ziel sei ein interfraktioneller Beschluss, weil es politisch sinnvoll sei, den Grundkonsens hinsichtlich des Flughafens weiterzuführen.

Der Umweltausschuss beschloss sodann einstimmig eine Anhörung von Auskunftspersonen gemäß Paragraf 58 Absatz 2 GO. Die Obleute würden das weitere Verfahren unter sich klären.

Beratung am 28. Januar 2014:

Es wurde ein Wortprotokoll (Ausschussprotokoll 20/36) erstellt, dass entweder über die Internetadresse der Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft unter www.buergerschaft-hh.de/parldok/ aufgerufen oder in der Parlamentsdokumentation der Hamburgischen Bürgerschaft eingesehen werden kann.

Beratung am 20. Februar 2014:

Die Vorsitzende teilte mit, dass ihr ein interfraktioneller Antragsentwurf der SPD-Fraktion vorliege (Anlage 3 des Protokolls 20/37 des Umweltausschusses).

Die SPD-Abgeordneten erklärten, schon in vorangegangenen Sitzungen hätten sie einen gemeinsamen interfraktionellen Antrag, der die Positionen bündele, als vorstellbar erachtet. Dies schließe nicht aus, dass man in Einzelpunkten unterschiedlicher Auffassung bleibe, was man gegebenenfalls auch über Zusatzanträge zum Ausdruck bringen könnte. Der heutige Vorschlag eines interfraktionellen Antrags sei aufgrund der Hinweise im Laufe der Diskussion aktualisiert worden und den Obleuten zugegangen. Auch diese Fassung sei nicht als abschließend zu verstehen. Sie baten den Senat, zu berichten, was er aus der Anhörung mitgenommen habe und wo sich aus seiner Sicht noch Handlungsoptionen ergäben.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter meinten, die Anhörung zu diesem Thema sei sehr ausführlich gewesen. Dabei sei deutlich geworden, dass Fluglärm – aufgrund der Lage des Flughafens – eine wesentliche Lärmquelle in Hamburg sei, dass es aber auch sehr viele andere Lärmquellen in der Stadt gebe, die im Verbund mit dem Fluglärm einige Bevölkerungsgruppen viel stärker treffen würden als andere. Dabei werde Fluglärm auch sehr subjektiv aufgenommen. Der Hamburger Flughafen habe in Zusammenarbeit mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt sehr viele Maßnahmen ergriffen, um den Fluglärm zu begrenzen. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter zeigten sich beeindruckt vom interfraktionellen Antragsentwurf, weil dieser wesentliche, in der Anhörung deutlich gewordene Punkte aufgegriffen habe. Das Petitum umfasse zehn Punkte, mit denen sich die Behörde gemeinsam mit dem Flughafen gut auseinandersetzen könne. Des Weiteren betonten sie, dass der Flughafen eine wesentliche ökonomische Kraft in Hamburg darstelle, was auch nach ihrem Eindruck übereinstimmende Auffassung im Ausschuss sei. Daher sei es außerordentlich wichtig, dass der Flughafen auch weiterhin diese Rolle in der Stadt spielen könne. In den letzten Jahren seien sehr viele Flugzeuge deutlich leiser geworden. Zwei sehr wichtige Unternehmen in Hamburg leisteten hierzu einen großen Beitrag. In diesem Zusammenhang wiesen sie auf die neue Klasse der kleinen Airbusse – Airbus A320neo und Airbus A321neo – hin und auf die Lufthansa Technik, die in diesem Bereich auch sehr aktiv sei. Diese Unternehmen hielten sehr viele Arbeitsplätze vor.

Die Arbeit der Fluglärmschutzkommission bewerteten sie als außerordentlich positiv. Möglicherweise mache es Sinn, an dieser Stelle die Betroffenen etwas stärker einzubeziehen – hierüber könne man diskutieren. Politik müsse aber immer auch die unterschiedlichsten Interessen zusammenbringen – gerade auch die Lärmschutzbedingungen. Deswegen habe man im Lärmaktionsplan Beispiele, wo man handeln könne, angebracht. Aus dem Lärmaktionsplan sei aber auch deutlich geworden, dass der Fluglärm in Hamburg – jedenfalls in Teilen – deutlich geringere Wirkungen zeige als beispielsweise die Güterverkehre über die Bahn, die auch durch das Zentrum der Stadt fahren würden, oder auch die Autoverkehre in der Stadt.

Das Thema „Fluglärm“ sei so komplex, dass eine sofortige Lösung nicht möglich sei. In einer Stadt mit stadtnahem Flughafen werde es immer vom Fluglärm betroffene Anwohnerinnen und Anwohner geben. Den Aspekt der Verlängerung des Endanflugs sollte man näher betrachten. Seit Juli 2013 verfolge die Deutsche Flugsicherung (DFS) diesen Ansatz, allerdings noch nicht konsequent. Man habe die Endanflüge an einzelnen Tagen betrachtet. Formal seien diese jetzt bis zu vier nautischen Meilen zulässig, während man künftig eine Verlängerung auf sieben nautische Meilen in Erwägung ziehe. Seit diesem – zumindest in Ansätzen – angewendeten Verfahren habe es keine weiteren zusätzlichen Beschwerden gegeben. Wenn man Verfahren oder Flüge ändere, ergebe sich oft das Problem, dass man neue Betroffenheiten her-

vorrufe. Hierauf müsse man sorgfältig achten. Daher müsse man in einem Probebetrieb konsequent beobachten, welche Auswirkungen die Änderung habe.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE war der Auffassung, dass die beste Variante natürlich sei, möglichst wenig Lärm zu haben, wovon in Flughafennähe allerdings nicht auszugehen sei; auf jeden Fall aber müsse der Lärm – auch der Straßenlärm – gerecht verteilt werden. Ihre Anfragen an den Senat hätten gezeigt, dass die Beschwerden über Fluglärm insgesamt zunähmen. Betrachte man die Zahlen, werde deutlich, dass auch die Flugbewegungen anstiegen. Es sei begrüßenswert, dass man mit weiterer technischer Entwicklung nach Möglichkeiten suche, die Lärmbelastung zu verringern. Diesen Ansatz unterstütze ihre Fraktion auch im vorliegenden Antragsentwurf der SPD. Dem Passus unter Punkt 1., wonach insbesondere eine lärmmindernde Optimierung der Landeanflüge im Hamburger Nordosten zu erreichen sei, könne sie sich allerdings nicht anschließen. Ihrer Meinung nach seien alle vier Flugschneisen gleich zu behandeln. Die Hauptbelastung bestehe in Norderstedt, Quickborn und Langenhorn. Diese Gebiete müssten gleichermaßen behandelt werden wie der Nordosten der Stadt. Darüber hinaus teile ihre Fraktion auch nicht die Auffassung, dass der Flughafen Hamburg bundesweit vorbildlich in Sachen Lärmschutz sei. Europaweit könne man hier eher auf Wien verweisen, keinesfalls aber auf Hamburg. Weiterhin sei davon die Rede, dass die Betriebszeiten inzwischen besser als früher eingehalten würden, was für sie aber immer noch völlig unzureichend sei. Wenn ein Flughafen mitten in der Stadt liege und somit an Wohngebiete grenze, sei es von außerordentlicher Wichtigkeit, dass ein striktes Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr eingehalten werde. Insofern gebe es für sie noch viele klärungsbedürftige Punkte für einen interfraktionellen Antrag.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter entgegneten, dass nicht die Flugbewegungen, wohl aber die Beschwerden angestiegen seien. Im Jahr 2013 habe es wesentlich mehr Beschwerden, vor allem aus dem Stadtbereich, gegeben als in den Vorjahren. Dies hänge mit den Baumaßnahmen im Sommer 2013 zusammen. Diese Beschwerden seien in einer Unterschriftensammlung gemündet, die bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vorgelegt worden sei. Die Flugbewegungen seien im Jahr 2013 rückläufig gewesen, sodass man feststellen könne, dass diese Zahl nicht immer mit der Anzahl der Beschwerden korreliere.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE unterstrich, dass die Flugbewegungen zwar nicht insgesamt, wohl aber über Norderstedt stark zugenommen hätten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, dies hänge damit zusammen, dass eine Flugbahn wegen der Baumaßnahmen von April bis September 2013 für Starts nicht habe genutzt werden können. Aus diesem Grund habe es eine Umverteilung geben müssen. Die Zahlen aus dem Jahr 2013 seien daher nicht repräsentativ. Zwar würden die Start- und Landebahnen regelmäßig saniert werden, die Maßnahme im vergangenen Jahr sei aber massiv gewesen. Im Jahr 2008 habe es über der Innenstadtfläche 3.000 Flugbewegungen gegenüber 10.000 im Jahr 2013 gegeben. Deswegen seien auch ihres Erachtens die Beschwerden im Jahr 2013 angestiegen. In diesen Bereichen gebe es noch andere Lärmquellen durch den Autoverkehr in den Bereichen Alsterkrugchaussee, Ring 2, Barmbeker Markt, Wandsbeker Chaussee und Sievekingsallee sowie durch den Verlauf der Güterumgehungsbahn. Gerade im Sommer, als sich das Wetter etwas verbessert habe, seien die Flugbewegungen am häufigsten aufgetreten. Die Anzahl der Beschwerden werde aber nach ihrer Auffassung in diesem Jahr wieder rückläufig sein.

Der Vertreter der Flughafen Hamburg GmbH ergänzte, man habe aus dem vergangenen Jahr gelernt, und die Bahnsperrungen würden im Jahr 2014 sehr viel kürzer ausfallen. Im Herbst 2014 werde es eine kurzfristige Sperrung der Langenhorner und Niendorfer Bahn geben, sodass die Innenstadt nur über einen Zeitraum von etwa eineinhalb bis zwei Wochen stärker überflogen werde. Man habe sich dazu entschlossen, die Bauarbeiten spät durchzuführen und den Verkehr über den Tag normal abzuwickeln. Von daher glaubte er, dass in diesem Jahr die Verteilung der Flugbewegungen gleichmäßiger sei als im letzten. Zu den angesprochenen Flugbewegungen über Norderstedt und Langenhorn berichtete er, dass diese Bereiche im Endteil lägen, in dem eine Flugrichtung nicht mehr variabel ausgeführt werden könne. Dies betreffe zum

Eindrehen im Norden den Bereich Quickborn-Alveslohe, und im Nordosten die Walddörfer. Die Innenstadt werde im Endanflug von südlichen Destinationen aus direkt überflogen, sodass es in diesem Sinne kein Eindrehen mehr gebe. Das westliche Eindrehen geschehe noch auf niedersächsischer Seite. Der Fokus sei daher in der Tat – wie in der Anhörung auch aufgezeigt – im Nordosten mit der Variabilität von vier bis sechs nautischen Meilen für das Eindrehen auf den Endanflug. Deswegen gebe es in diesem Bereich den meisten Spielraum, um Änderungen herbeizuführen. Im Endteil mit der letzten Gerade zum Anflug, wie in Niendorf, Langenhorn, Norderstedt, gebe es hierfür keine Möglichkeiten.

Die CDU-Abgeordneten kritisierten, dass der Senat das wichtige Thema der Fluglärmreduzierung offenbar noch immer nicht erkannt habe oder aber es ignoriere. Die Art und Weise, wie dieses Thema heute beraten werde, sei indiskutabel. Die Örtlichkeiten und die Uhrzeit würden dem Thema in keiner Weise gerecht. Umso erfreulicher sei es, dass trotzdem so viele Anwohnerinnen und Anwohner heute anwesend seien. In der Anhörung habe Frau Schierhorn von der DFS zum Ausdruck gebracht, dass viele Piloten Hamburg als „Mekka“ des Anflugs ansähen. Der Grund liege darin, dass auf dem Hamburger Flughafen nach wie vor verkürzte An- und Abflüge erlaubt seien, bei denen die Piloten den Flughafen auf nicht lärmoptimierten Routen an- und abfliegen dürften. Auf die Frage der CDU-Abgeordneten, warum in Hamburg noch immer so verfahren werde, habe Frau Schierhorn geantwortet, dass dies schlicht erlaubt sei. Die Vorschriften im Luftfahrthandbuch gäben dies her. Eine Änderung sei möglich; dies hätten andere Flughäfen schon längst vorgemacht. Sie baten den Senat hierzu um Stellungnahme. Außerdem interessierte sie, wie aus Sicht des Senats ein Beschluss des Gremiums aussehen müsse, damit verkürzte An- und Abflüge in Hamburg eindeutig untersagt seien und von der DFS nicht mehr erlaubt werden dürften. Schließlich wollten sie wissen, ob der Senat eine solche Beschlussfassung unterstütze.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, momentan gebe es in Hamburg Sichtanflüge, die unter bestimmten Randbedingungen – Endanflug vier nautische Meilen – erlaubt seien. An den anderen Großflughäfen sei es in der Regel so, dass Sichtanflüge für die großen Flugzeuge nicht zugelassen seien, aber man für kleinere Flugzeuge – zwischen 2 und 5,7 Tonnen – entsprechende Zulassungen habe. Für Hamburg sei auch die Verlängerung des Endanflugs vorstellbar und sei seit Juli 2013 Inhalt eines Probeverfahrens der DFS. Dieses sei nicht ganz einschlägig, denn es seien weniger Endanflüge mit vier nautischen Meilen durchgeführt worden, aber man habe nicht ausschließlich sämtliche Endanflüge auf sieben nautische Meilen gezogen. Wenn man einen abschließenden Probebetrieb mache, müsste man dies definitiv durchführen. Natürlich könne man über eine Änderung der Regelung nachdenken. Ein Probebetrieb sollte von der Behörde begleitet werden, damit man definitiv sagen könne, dass der Endanflug auf sieben nautische Meilen gezogen werde. In Hamburg auf zehn nautische Meilen zu gehen, wie es an den meisten anderen Flughäfen sei, betrachteten sie als kritisch, weil dann andere Stadtteile in Schleswig-Holstein stärker belastet würden. Zunächst sollte man betrachten, wie sich die Beschwerdesituation bei sieben nautischen Meilen entwickle.

Die CDU-Abgeordneten wunderten sich über die Festsetzung von sieben nautischen Meilen. Ihres Wissens sei bis zum Jahr 2008 ein Anflug auf zehn nautische Meilen üblich gewesen. Insofern sei der Probebetrieb für sie nur Stückwerk. Außerdem sahen sie keine Notwendigkeit für einen Testbetrieb, denn man wisse, dass die Lärmbelastung im Nordosten Hamburg deutlich verringert werde, wenn auf zehn nautische Meilen angeflogen werde. Dies habe Frau Schierhorn in der Anhörung bestätigt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, sie hätten Frau Schierhorn dahin gehend verstanden, dass es auch darum gehe, ob andere Gruppen dadurch stärker belastet würden. Wie die Situation vor dem Jahr 2008 gewesen sei, könnten sie nicht beantworten, weil die Fluglärmschutzbeauftragte erst danach ihre Tätigkeit in der Behörde aufgenommen habe.

Der Vertreter der Flughafen Hamburg GmbH bemerkte, auch vor dem Jahr 2008 sei der gesamte Bereich von vier auf zehn nautische Meilen mit zum Eindrehen in den Endanflug herangezogen worden. Es gebe Auswertungen aus den Jahren 2000 und

2002, aus denen die Einfädelungen in diesem geringen Abstand zum Flughafen eindeutig hervorgingen. In der gesamten Diskussion würden häufig die reinen Sichtanflüge und die verkürzten Anflüge vermischt. Insofern sei dieser Bereich auch schon früher genutzt worden. Jede Änderung nicht nur einer Flugroute, sondern auch eines An- oder Abflugs – auch in einem vom Grundsatz her genehmigten Sektor –, bringe die Schwierigkeit mit sich, dass die Betroffenen einer Fläche, die jetzt mehr überflogen werde, sich äußerten, nicht aber diejenigen, die entsprechend entlastet würden. Er bat daher, den Probebetrieb, der im letzten Jahr begonnen habe, weiter fortzuführen und die Beschwerden abzuwarten, um mit Augenmaß die Strecke des einzufädelnden Endanflugs zu betrachten.

Die Abgeordneten der GRÜNEN Fraktion begrüßten den interfraktionellen Antragsentwurf in seinen Grundzügen, allerdings sollte über die Landeentgelte (Punkt 3.) konkreter nachgedacht und dieser Punkt verbessert werden, anstatt nur einen Prüfauftrag zu formulieren. Unter Punkt 7. werde gefordert, über den Fortgang und die konkrete Bedeutung der Bundesratsinitiativen verschiedener Länder zu berichten. In der Initiative des Landes Rheinland-Pfalz gehe es vor allem um eine Änderung des Luftfahrtgesetzes dahin gehend, dass der Fluglärm ein größeres Gewicht bei der Planung von Flugrouten erhalte. Nach den Ausführungen von Frau Schierhorn, dass die DFS hierauf nur Rücksicht nehme, wenn es eine gesetzliche Festlegung gebe, sei diese Initiative nachvollziehbar und sinnvoll. Es sei unverständlich, warum man dieser Forderung nicht sofort beitrete.

Außerdem wollten sie wissen, ob es richtig sei, dass die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Einfluss auf die Luftfahrtbücher nehmen könne, sodass dort die Gewichtung des Fluglärms insbesondere vor 22 Uhr einen höheren Stellenwert erhalte und die DFS darauf reagieren müsste. Es sei notwendig zu wissen, ob dieser Punkt eine Angelegenheit der Bundesländer sei, und inwieweit es aus Sicht des Senats möglich sei, das Luftfahrtbuch für Hamburg zu verändern.

Der Hamburger Flughafen rühme sich – vielleicht auch zu Recht –, dass das festgelegte Lärmkontingent von 20,39 Quadratkilometern aus dem Jahr 1997 in letzter Zeit deutlich unterschritten werde. Dieser Wert habe in den Jahren 2007 bis 2011 zwischen 12,5 und 14 Quadratkilometern gelegen. Aus ihrer Sicht entfalte diese Form der Regulierung keinerlei Anreiz. Außerdem gebe es Potenzial, dass es auch wieder eine deutliche Veränderung gebe. Je nachdem, wie sich der Flughafen aus ökonomischer Sicht verändere, könne sich auch die verlärmte Fläche vergrößern. Das Referenzjahr sei das Jahr 1997 mit einem Wert von 20,4 Quadratkilometern gewesen. Seitdem habe es eine deutliche Verbesserung gegeben. Vermutlich liege dies vor allem an modernerem Fluggerät, das sich auch zukünftig noch weiter ändern werde. Sie regten daher an, zumindest das Referenzjahr zu ändern oder darüber hinaus eine Vorgabe zu machen, wie sich der Lärmdeckel weiterzuentwickeln habe, um Innovationszyklen proaktiv durch Regulierung zu nutzen. Der Lärmdeckel könne sich alternativ auf den ganzen Tag beziehen oder auf die sensiblen Zyklen ab 22 Uhr und zwischen 6 und 8 Uhr. Sie wollten wissen, ob diese Änderungen bereits überdacht und gegebenenfalls bereits als Handlungsmöglichkeit avisiert seien. Abschließend machten sie deutlich, dass sie zur Berechnungsgrundlage der vom Vertreter der Flughafen Hamburg GmbH skizzierten wirtschaftlichen Folgen eines um eine Stunde früher beschränkten Flugverkehrs eine gesonderte Anfrage an den Senat stellen wollten, weil die Grundlagen, auf denen diese Berechnung beruhe, unklar seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten klar, die Festlegung von Flugrouten werde durch eine Rechtsverordnung des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung geregelt und nicht durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

Auf die Nachfrage der Abgeordneten der GRÜNEN Fraktion, wie das Luftfahrthandbuch geändert werden könne, antworteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, zunächst müsse die Art der Änderungen spezifiziert werden. Flugrouten würden nicht durch Änderungen im Luftfahrthandbuch geändert, sondern durch Rechtsverordnungen auf Bundesebene, die im Bundesanzeiger veröffentlicht würden.

Der Vertreter der Flughafen Hamburg GmbH erläuterte zum Lärmdeckel und dem Lärmkontingent, die Verabredungen dazu stammten aus dem Jahr 1997 und seien politisch und behördlich zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein getroffen worden.

Der Lärmdeckel mit dem Wert über 20,39 Quadratkilometer sei bewusst nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden, da Änderungen nicht hätten ausgeschlossen werden können, habe aber Eingang in die Betriebsgenehmigung gefunden. Die Ausmusterung älterer Flugzeuge aufgrund einer EU-Verordnung ab dem Jahr 2002 und besseres Fluggerät hätten den Wert auf 15 bis 16 Quadratkilometer absinken lassen. Auch während der letzten Jahre habe es zahlreiche Bemühungen zur weiteren Verminderung des Lärmkontingents gegeben. Wenn seinerzeit das Lärmkontingent mit in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden wäre, müsste jetzt eine Änderung beantragt werden, um eine andere Grenze festzulegen. Vor dem Hintergrund der zwei am Flughafenbetrieb beteiligten Gesellschafter ging er davon aus, dass eine Änderung des Lärmdeckelwertes erhebliche Diskussionen hervorrufen würde. Da die Betreiber des Flughafens sich an der ISO 14001 und anderen Standards orientierten, sei es ständiger gemeinsamer Ansporn gewesen, den Wert des Lärmdeckels kontinuierlich abzusenken, und daran orientierten sie sich auch für die Zukunft.

Die Abgeordneten der GRÜNEN Fraktion wandten ein, ein reduzierter Wert zum Lärmdeckel könne sich auch konkret auf die späten Abendstunden beziehen. Es stelle sich die Frage, welche Anreize oder welcher Druck diesbezüglich ausgeübt werden könne, um für die Beteiligten mehr zu erreichen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen auf die im Internet dokumentierten Flugbewegungen zwischen 23 Uhr und 6 Uhr, die in den letzten Jahren eine deutliche Abnahme aufwiesen, was unter anderem durch die erhöhten Landegebühren eingetreten sei.

Die SPD-Abgeordneten stellten fest, um zu konkreten Maßnahmen zu kommen, hätten sie in dem Antrag klar formuliert, dass auf den nordöstlichen Teil des Landegleitpfades einzugehen sei, während die anderen Bereiche nicht in gleichem Maße berücksichtigt würden, sodass es weniger Streuung und mehr Bündelung geben werde. Dabei gehe es nicht um eine Sonderregelung für die Walddörfer, denn auch die anderen Bereiche würden in die Betrachtung mit einbezogen. Der Richtwert über sieben nautische Meilen sollte in einer Probephase geprüft werden, um festzustellen, ob dadurch Beschwerden aus Schleswig-Holstein – wie im Gebiet um Stormarn – aufkommen würden. Die bereits eingeleiteten Maßnahmen – wie ein finanzieller Anreiz zur Vermeidung von späten Landeanflügen – sollten fortgesetzt werden. Außerdem begrüßten sie die Äußerungen der Abgeordneten der GRÜNEN Fraktion, die Richtwerte zum Lärmdeckel als Prüfpunkt aufzunehmen, und wollten dies fraktionsintern beraten. Zu den Betriebszeiten gebe es unterschiedliche Auffassungen, die SPD-Fraktion werde an den Zeiten jedoch nichts ändern wollen, da die späten Flüge deutlich abnähmen. Die Bahnbenutzungsverordnung wollten sie ebenfalls nicht ändern, um keinen Umverteilungsprozess innerhalb der Stadt stattfinden zu lassen, der aus ihrer Sicht in keinerlei Weise stadtverträglich sein könne. Sie wollten aber die Fluglärmschutzkommission stärken, indem sie eine Bürgerbeteiligung installierten, sodass Fragestunden für Bürgerinnen, Bürger und Initiativen stattfinden könnten. Zu der Initiative aus Rheinland-Pfalz äußerten sie, nicht alle von dort eingebrachten Punkte hätten für Hamburg die gleiche Relevanz und der alleinige Umstand einer Bundesratsinitiative bedeute nicht, dass es in Hamburg einen verbesserten Lärmschutz gebe. Aus Sicht der SPD-Fraktion könnten divergierende Punkte zum vorliegenden Antrag von einzelnen Fraktionen gegebenenfalls über Zusatzanträge eingebracht werden, während konsensuale Punkte gemeinsam abgestimmt werden könnten.

Die CDU-Abgeordneten begrüßten den vorliegenden interfraktionellen Entwurf. Anregungen der CDU seien eingeflossen, zum Beispiel einige Prüfaufträge herauszunehmen und zu mehr Konkretisierungen zu kommen. Sie kritisierten, dass der Senat die Ergebnisse der Anhörung zu wenig berücksichtigt habe, dass die EG-Umgebungsrichtlinie als Instrument der Lärmreduzierung ungenügende Erwähnung finde und dass auch der Antrag zu wenige Bezüge zu den Richtlinien wie der Umgebungslärmrichtlinie setze. Außerdem erbaten sie eine verbesserte Kategorisierung und Ausführung zu der Aussage bezüglich der seit 2008 veränderten Korridore für die Landeanflüge von vier zu zehn nautischen Meilen. Zu der „Allianz für Fluglärm“ fragten sie, wer bei einer solchen Allianz die Leitung übernehmen solle und ob dafür eine externe Moderation notwendig sei. Außerdem wollten sie zu den in der Anhörung erwähnten

lärmoptimierten Routen, die bisher nicht eingesetzt würden, da sie für weitere Kapazitäten genutzt werden sollten, wissen, wie es nun um deren Einsatz stünde. Hinsichtlich des Luftfahrthandbuchs müsse es eine Prämissenänderung geben. Dabei bestehe Einigkeit, dass die Sicherheit an erster und vorrangiger Stelle stehe. Bei einem Flughafen aber, der wie in Hamburg mitten in der Stadt liege, müsse vor der Wirtschaftlichkeit der Gesundheits- und Lärmschutz der Bevölkerung stehen. An dieser Stelle müsse überlegt werden, wie eine Umsetzung erfolgen könne. Des Weiteren baten sie um eine Erläuterung, welche Eingriffsmöglichkeiten zu den Testflügen von Airbus bestünden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten fest, das Problem des Fluglärms sei ihnen sehr präsent und wichtig. Hamburg habe als Großstadt naturgemäß mit sehr vielen Lärmquellen zu tun, sodass ein Lärmaktionsplan zur Befassung mit allen in der Hauptsache auftretenden Lärmquellen aufgestellt worden sei. Der darin befindliche Passus zum Fluglärm mache deutlich, dass der Fluglärm im Vergleich zum Auto- und Bahnlärm insgesamt das geringere Problem darstelle. Sie verwiesen auf die in den letzten Jahren unter großem Aufwand betriebenen Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner und auf die über die Hamburger Stadtgrenzen betroffenen Anwohner des Flughafens, die ebenfalls berücksichtigt werden müssten. Unter diesen Prämissen sollten die Interessen abgewogen werden und die „Allianz für Fluglärm“ geprüft werden. Insbesondere das Instrument der Fluglärmschutzkommission unter Hinzuziehung der Betroffenen und Initiativen hielten sie für einen wertvollen Beitrag, um gemeinsam zu Lösungen zur Lärmminimierung zu kommen.

Der Vertreter der Flughafen Hamburg GmbH erklärte, zu den prozentualen Anteilen der nautischen Meilen bei den Korridoren für die Landeanflüge könne er keine konkreten Aussagen machen, da ihm die Zahlen dazu nicht vorlägen. Aus seiner Erinnerung sei die Verteilung ab vier nautischen Meilen bis zur Ausdehnung Richtung Ahrensburg etwa gleich. Zu der „Allianz gegen Fluglärm“ äußerte er, er halte die Lärmschutzkommission für den wesentlichen Knotenpunkt und wolle die Allianz in dieser Kommission als Bürger- und Initiativenvertreter stärker vertreten sehen.

Bei den in der Anhörung von Frau Schierhorn angesprochenen Kapazitätssteigerungen handele es sich um die sogenannten Transitions. Diese könne man sich bildlich als Serpentinen an einem Berg vorstellen. Auf den Flughafen gerichtet, sei dies eine Flugroute, die in Schleifen, wie ein mäandrierender Fluss, hinzugefügt werde und der die Flugzeuge folgten. Je nachdem, wer aus diesem Mäander schnell zum Flughafen geführt werden könne, werde herausgenommen. Dieses Verfahren benötige man in Hamburg nicht, da es genügend Einflugrouten gebe, die auf das Endteil eingefädelt werden können. Die Airbus-Testflüge könnten nicht an anderen Flughäfen, wie etwa dem in Parchim, stattfinden, da dort nicht die technische Ausrüstung für mögliche Probleme mit der „Ram Air Turbine“ vorhanden sei. In Hamburg hingegen könne gleich die entsprechende Reparatur erfolgen. Er halte den Prozess für eine schriftliche Regelung zu diesen Testflügen für langwierig.

Die CDU-Abgeordneten fragten nach den Änderungen zu den Prämissen im Luftfahrthandbuch und stellten fest, sie hätten nicht nach den „Transitions“, sondern nach den „Minimum Noise Routings“ gefragt. Letzteres wollten sie in einer gesonderten Anfrage an den Senat erläutert wissen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, eine Prämissenänderung sei Bestandteil der Initiative aus Rheinland-Pfalz, die eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes und damit eine Änderung der Flugrouten bedeuten würde.

Der FDP-Abgeordnete begrüßte ebenfalls den vorliegenden interfraktionellen Antragsentwurf der SPD-Abgeordneten, wollte allerdings die Definitionen für die Testphasen besser beschrieben wissen, um ein optimales Ergebnis zu gewährleisten. Da Flugrouten Bundes- und Europarecht seien, könne ein einzelnes Bundesland dabei keine Änderungen erreichen. Zum Teil halte er die Vorschläge auch für vollkommen unpraktikabel, da sie die Flugsicherung außer Acht ließen und man beispielsweise die gegebenen Windrichtungen berücksichtigen müsse. Daher müssten Landebahnen nun einmal in bestimmte Richtungen zeigen. Auch er regte an, bei allen Überlegungen eine enge Kooperation mit Schleswig-Holstein einzugehen, um deren Belange zu berücksichtigen.

Auf Vorschlag der SPD-Abgeordneten einigte sich der Ausschuss einstimmig darauf, die Drucksachen und den interfraktionellen Antrag bis zur nächsten Sitzung zu vertagen und einige Tage vor dieser Sitzung unter den Obleuten weitere Beiträge und Ergänzungsvorschläge zum interfraktionellen Antrag auszutauschen.

Die Ausschussvorsitzende stellte dazu abschließend fest, es werde also bei der nächsten Sitzung zu den Drucksachen und dem interfraktionellen Antrag um Beschlussfassungen gehen, während eine weitere Senatsanhörung nicht mehr stattfinden solle.

Beratung am 8. April 2014:

Die SPD-Abgeordneten schildeten den Meinungsbildungsprozess zur Thematik der beiden Drucksachen im Umweltausschuss und in den einzelnen Fraktionen. Manche Lösungsmöglichkeiten würden den Rahmen sprengen, wie beispielsweise die Verlegung des Flughafens nach Kaltenkirchen. Sie hätten insbesondere die Aspekte näher betrachtet, die auch Gegenstand der Anhörung gewesen seien, wie beispielsweise die Landeanflüge, siehe auch Ziffer 1. ihrer Tischvorlage **(Anlage)**. Sie würden es begrüßen, wenn es Sichtanflüge und verkürzte Anflüge grundsätzlich nicht mehr geben würde. Sie hätten einen Prüfauftrag vorgesehen, inwieweit standardisierte ILS-Anflüge regelhaft durchgeführt werden könnten. Sie setzten sich für den Einsatz neuerer Flugzeuge mit einer Lärmreduktion von 5 bis 6 dB(A) im Maximalpegel ein. Nur die leisesten Flugzeuge sollten Hamburg anfliegen. Sie unterstützten die Weiterentwicklung des lärmabhängigen Landeentgeltes sowie die fortlaufende Prüfung von Konzepten und Erfahrungen anderer deutscher oder europäischer Flughäfen. In dem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, ob der bewährte Lärmdeckel weiter abgesenkt werden könne. Sie setzten sich für die strenge Einhaltung der Betriebszeiten durch eine restriktive Genehmigungspraxis ein. Geprüft werden sollte außerdem die Verwirklichung einer konkreten und öffentlichkeitswirksamen Allianz für Lärmschutz mit weitgehenden Selbstverpflichtungen. Daraus könnte resultieren, dass der verbesserte Lärmschutz für Fluglinien attraktiv werde. Sie wollten den Fortgang der Bundesratsinitiativen verfolgen. Insbesondere sei dabei zu prüfen, ob den luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen mehr Gewicht zugedacht sei. Der Lärmschutz sollte ein Kriterium nach dem Luftverkehrsgesetz für die Deutsche Flugsicherung (DFS) sein. Die Entscheidung, ob Hamburg selber initiativ werde, obliege dem Senat. Hinsichtlich Ziffer 8. sei zu berichten, dass die DFS ihnen zuvorgekommen sei. Sie hätten bereits die Öffnung der Fragestunde für Bürgerinnen und Bürger beschlossen. Dennoch sei es ein wichtiger Aspekt und bleibe als Forderung im Text stehen. Sie befürworteten außerdem die Ausweitung der transparenten und dialogorientierten Information der Bürgerinnen und Bürger, insbesondere auch über Testflüge unter Nutzung der Ram Air Turbine oder über Test- und Schulungsflüge. Letztendlich solle der Senat über erste Ergebnisse im Oktober 2014 berichten.

Sie hofften auf einen breiten Konsens über ihre Vorlage. Es sei ein wichtiger Schritt im Dialog mit dem Flughafen Hamburg, mit der Fluglärmschutzkommission und der BSU.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE eröffnete, ihre Fraktion wolle sich der Vorlage nicht anschließen, stattdessen ihren Antrag aufrechterhalten. Sie begründete ihre Haltung damit, dass der interfraktionelle Antrag seinen Schwerpunkt darauf habe, den Fluglärmschutz zu verbessern. Ihr eigener Antrag sehe demgegenüber vor, den Fluglärm wirklich und zeitnah zu mindern. Dies sei ein großer Unterschied. Sie respektierte die positiven Absichtserklärungen der verschiedenen Fraktionen, die in den Antrag eingeflossen seien, diese seien aber keine effektiven Maßnahmen. Sie wollte sich dem Ersuchen enthalten und wollte abwarten, welche Änderungen einträten. Insbesondere zu Ziffer 5. sei zu bemerken, dass die Vorgabe zu kurz greife. Sie sei für ein eindeutiges Nachtflugverbot, insbesondere, wenn man bedenke, dass jetzt auch den Billigfluglinien verstärkt in Hamburg Start- und Landerechte eingeräumt würden. Sie befürchtete eine Ausfransung der Tagesrandzeiten. Ziffer 5. sei lediglich ein Bekenntnis. Auch die Berichterstattung über die Bundesratsinitiativen der Länder sei zu wenig. Sie befürwortete die aktive Einbringung von Hamburg. In der Gesamtheit sei festzustellen, dass der Antrag nicht ausreiche, deshalb könne sie nicht zustimmen. Ihre Fraktion halte ihren Antrag daher aufrecht.

Die Abgeordneten der GRÜNEN erläuterten, sie hätten darauf eingewirkt, dass ihre eigenen Ansätze in dem nun vorliegenden Antrag zum Ausdruck gebracht würden. Sie stellten dadurch deutliche Verbesserungen in der aktuellen Vorlage fest. Unter anderem sei der Antrag nun weniger Prüfauftrag, sondern beinhalte konkrete Forderungen. Dennoch sei er aus ihrer Sicht tendenziell doch noch mehr Prüfauftrag als Forderungskatalog. Es seien positive Aspekte festzustellen, das seien insbesondere die Ziffern 1., 2. und 3. Gut sei, dass sich der Senat mit dem Lärmdeckel beschäftigen wolle, leider zunächst nur hinsichtlich eines Prüfauftrags. Sie seien dennoch zunächst zufrieden. Auch der verkürzte Berichtszeitraum sei richtig. Der Neubau eines Luftfrachtzentrums am Hamburger Flughafen sei hinsichtlich des Lärmschutzes fragwürdig. Man müsse sich die Frage stellen, welche wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven man setzen möchte. Ihrer Meinung nach gebe es da einige wichtige, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die EU Leitlinien für Flughäfen erlassen habe, die aussagten, dass Flughäfen ihre Vollkosten verdienen müssten, um überhaupt wirtschaftlich tragfähig zu sein. Der Hamburger Flughafen sei dazu in der Lage. Dennoch müsse man sich fragen, wo die Grenzen zu setzen seien und ob ein Luftfrachtzentrum mitten in der Stadt diese Grenzen nicht überträte. Diesbezügliche Ambitionen des Flughafens seien wenig hilfreich. Man müsse aber zunächst die Prüfung abwarten. Der Flughafen solle wirtschaftliche Perspektiven haben, aber unter stärkerem Druck, Fluglärmschutz aus Eigeninteresse zu betreiben. Sie befürworteten die Beibehaltung der Ziffer 5. Sie seien aber verwundert, warum das Luftfahrthandbuch mit landesrechtlicher Regelungskompetenz nicht explizit erwähnt worden sei. Darüber sei in der Anhörung diskutiert worden. Es freute sie, dass das Bürgerbegehren in Ziffer 9. im Hinblick auf die Flüge ohne Bodenkontakt zum Teil aufgenommen worden sei. Eine Verringerung dieser Flugbewegungen wäre besser gewesen als lediglich die Informationen darüber. Sie wollten dem Ersuchen als Gesamtkonzept zustimmen. Weiteres werde von den Ergebnissen der kommenden Prüfungen abhängen.

Die CDU-Abgeordneten begrüßten die fortlaufende Diskussion zum wichtigen Thema Fluglärm, die auf Initiative der CDU-Fraktion zustande gekommen sei. Im Gegensatz zum ersten Entwurf der SPD-Fraktion sei der nun vorgelegte Entwurf in vielen Aspekten konkreter. Er beinhalte nun, unter anderem aufgrund der Hartnäckigkeit ihrer Fraktion, klare Forderungen zur Reduzierung des Fluglärms. Die SPD-Fraktion sei sehr kooperativ gewesen. Ein wichtiger Punkt sei, dass zukünftig keine verkürzten oder Sichtanflüge mehr stattfinden sollen. Dadurch werde der Fluglärm, insbesondere im Nordosten des Flughafens, deutlich reduziert. Ihrer Meinung nach beziehe sich der Antrag der Fraktion DIE LINKE lediglich auf Bundesratsinitiativen, von einem Nachtflugverbot sei dort nichts zu lesen. Vorschläge für Veränderungen seien ihm nicht zu entnehmen. Wichtig sei auch die strenge Einhaltung der Betriebszeiten. In der Vergangenheit habe es zu häufig Ausnahmen gegeben. Der Antrag könne aber nur als ein Schritt in die richtige Richtung verstanden werden. Ziel solle sein, dass die Anflüge zukünftig als standardisierte ILS-Anflüge, also mit zehn nautischen Meilen, stattfänden. Sie seien auf die Testläufe gespannt. An der zukünftigen Prioritätensetzung, dass die Umweltverträglichkeit vor der Wirtschaftlichkeit stehen solle, müsse man noch arbeiten, unter anderem auf Bundesebene. Klar sei, Fluglärm mache krank, daher sei dieser Antrag gut und richtig, aber nur als erster Aufschlag zu verstehen. Sie wandten sich an den Senat mit den Bemerkungen, dass, sollten sie den Eindruck gewinnen, es werde an dem Thema nur halbherzig gearbeitet, der Fluglärmschutz deutlich früher als im Oktober 2014 wieder zur Diskussion stünde. Sie erwarteten kurzfristige Änderungen und Verbesserungen.

Die Vorsitzende berichtigte die Aussagen ihres Vorredners. Die Thematik des Fluglärms werde nicht nur aufgrund der Initiative der CDU-Fraktion beraten. Der Antrag der CDU-Fraktion sei ein gemeinsamer Antrag mit der FDP-Fraktion zusammen. Außerdem habe die Fraktion DIE LINKE bereits vorher einen eigenen Antrag eingebracht. Die SPD-Fraktion habe einen interfraktionellen Antragsvorschlag hierzu unterbreitet. Aus ihrer Sicht würden sich alle Fraktionen um die Vermeidung und Verringerung von Fluglärm bemühen.

Der FDP-Abgeordnete berichtete, Fluglärmschutz sei ein wichtiges Thema. Er sei der Meinung, dass alle Fraktionen den Flughafen Hamburg an seiner bisherigen Stelle erhalten wollten. Dies sei Konsens. Ein solcher Großstadtflughafen bringe aber auch

Lärmprobleme mit sich. Der jetzt vorliegende Entwurf eines gemeinsamen Antrags enthalte viele wichtige Einzelaspekte. Es handele sich um einen Interessenausgleich. Man müsse sich darüber im Klaren sein, dass es an diesem Standort nur eingeschränkte Gestaltungsmöglichkeiten gebe. Die verbliebenen Möglichkeiten sollten aber unbedingt genutzt werden. Teilweise befinde man sich dabei auf bundesrechtlicher Regelungsebene. Er appellierte an die Bundeskoalitionsparteien, sie seien in der Lage, etwas zu bewegen. Ansonsten müsse man bis Oktober 2014 auf den Bericht des Senats über die Ergebnisse warten. Er sei im Großen und Ganzen mit dem gefundenen Kompromiss zufrieden. Ein Interessenausgleich sei wichtig und notwendig für die Menschen, die vom Lärm betroffen seien, für diejenigen, die mit dem und von dem Flughafen leben würden, und für diejenigen, die ihn nutzen würden. Es sei ein Spagat, mit dem vorliegenden Antrag sei man aber auf einem guten Weg.

Die SPD-Abgeordneten äußerten sich zufrieden über den relativ breiten Konsens und warfen ein, dass es auch noch die Möglichkeit gebe, Zusatzanträge zu stellen, wenn der Bericht in der Bürgerschaft zur Abstimmung stünde. Darüber könne man reden. Sie bedauerten, dass die Fraktion DIE LINKE nicht den gemeinsamen Antrag unterstütze, obwohl der Antrag über die Vorschläge der Fraktion DIE LINKE hinausgegangen sei. Sie seien den Abgeordneten der GRÜNEN dankbar für ihre Anfrage über die Auswirkungen, sollte das Betriebsende auf 22 Uhr verkürzt werden. Die Auswirkungen wären gravierend für den Flughafen, Arbeitsplätze würden verloren gehen. Ein Ausgleich sei notwendig, daher solle es bei der jetzigen Nachtflugregelung bleiben. Sie erwarteten, dass sich Flugverspätungen weiter verringern würden.

Zum Luftfahrtbuch erklärten sie, sie hätten sich unter Ziffer 7. bewusst für eine unbestimmtere Formulierung entschlossen. Das Handbuch sei zwar in erster Linie gemeint, mit der gefundenen Wortwahl seien aber auch andere Regelwerke umfasst, denn keiner wisse, welche es im luftverkehrsrechtlichen Bereich gebe. Mit der Formulierung solle zum Ausdruck kommen, dass der Lärmschutz in allen Regelwerken beinhaltet sein und stärker gewichtet werden müsse.

Im Vergleich zum ersten Entwurf des Antrags ließen sich nun relevante Unterscheidungen finden. Sie seien der Meinung, sie hätten alle zusammen einen guten Kompromiss gefunden. Betroffen sei die ganze Stadt, nicht nur der Flughafen Hamburg und Umgebung, sondern beispielsweise auch der Airbus-Flughafen Finkenwerder. Eine Umverteilung im Hinblick auf die Anflugrichtung wollten sie aber nicht umsetzen, weil es keine Lösung des Problems darstelle. Damit wäre zwar der eine entlastet, der andere aber belastet worden.

Die CDU-Abgeordneten bestätigten, ein interfraktioneller Antrag sei immer ein Kompromiss. Drei Fraktionen hätten sehr intensiv an dieser Vorlage gearbeitet. Sie freuten sich, dass die EU-Umgebungslärmrichtlinie als Basis angesehen werde. Sie hätten sich Änderungen in den Prioritäten gewünscht, insofern, als dass zunächst die Sicherheit Vorrang habe, danach der Schutz der Anwohner und erst dann die Wirtschaftlichkeit. Dies sei allerdings nur auf Bundesebene zu bewerkstelligen. In der Vorlage seien viele Prüfaufträge nun in Maßnahmen umgewandelt worden. Diese müssten zunächst hinsichtlich ihrer Wirkungen getestet werden. Erst dann könne entschieden werden, ob diese Maßnahmen als echte Lärmminderungsmaßnahmen geeignet seien.

Hinsichtlich der Meinung der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, dass es besser wäre, Fluglärm zu vermindern, meinten sie, sie würden es ebenfalls begrüßen, das Übel an der Wurzel zu packen, leider würde dies in letzter Konsequenz bedeuten, dass der Flughafen Hamburg aus der Stadt verbannt werden müsste. Sie meinten sich zu erinnern, dass die SPD seinerzeit die Grundlage geschaffen habe, dass als Alternative für einen anderen Standort des Flughafens Hamburg Kaltenkirchen nicht mehr infrage käme. Man werde wohl mit dem Flughafen mitten in der Stadt leben müssen. Es habe ja auch Vorteile. Sie setzten sich deshalb sehr für einen verbesserten Fluglärmschutz ein. Die Anwohner sollten möglichst vor Fluglärm geschützt werden.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE kritisierte insbesondere Ziffer 5. des Antrags. Sie erinnerte, die Bundesratsinitiativen der Länder Rheinland-Pfalz, Hessen und Brandenburg hätten eine verbesserte Nachtruhe zum Gegenstand. Den verschiedenen von ihr gestellten Anfragen sei zu entnehmen, dass es sich bei den verspäteten

Flügen, für die Ausnahmegenehmigungen erteilt worden seien, überwiegend um innerdeutsche oder innereuropäische Flüge gehandelt habe und nicht um Flüge von Singapur oder ähnlich weit entfernten Orten.

Es sei außerdem deutlich geworden, dass manche Flüge bereits so gelegt seien, dass die Notwendigkeit von Ausnahmegenehmigungen absehbar sei, weil sie planmäßig spät in Hamburg landen würden. In einem Papier werde darauf hingewiesen, dass im Jahr 2014 zusätzlich 180 Flüge pro Woche, überwiegend in den Zeiten zwischen 6 Uhr und 8 Uhr und zwischen 22 Uhr und 22 Uhr 30 Minuten, insbesondere von Billigfluglinien, hinzukämen. Die Wahrscheinlichkeit von Verspätungen sei sehr groß. Es sei absehbar, dass Starts und Landungen an den Tagesrandzeiten ausgeweitet würden. Deshalb sei der Regelungsgehalt von Ziffer 5. zu unbestimmt und zu wenig. Sie wollten sich enthalten und wollten die Ergebnisse des Antrags abwarten. Sie glaubten aber nicht an einen wirklichen Erfolg.

Die SPD-Abgeordneten stellten richtig, Flüge nach Singapur und dergleichen fänden nicht ab Hamburg statt. Auch zukünftig sei eine diesbezügliche Änderung nicht gewollt. Dahin gehende Vorstöße habe es allerdings immer mal wieder gegeben.

Auf der Homepage des Hamburger Flughafens sei nachzulesen, dass man versuche zu organisieren, dass die späten Flüge eher in der Zeit von 22 Uhr bis 22 Uhr 30 Minuten stattfänden und nicht in der letzten halben Stunde. Die Tendenz aus den letzten Jahren zeige eine Reduzierung der Spätanflüge auf. Dieses hätten sie als Erwartungshaltung auch im Antrag formuliert. Sie hofften, dass sich die Fraktion DIE LINKE bis zur bürgerschaftlichen Entscheidung doch noch für den Antrag erwärme.

III. Ausschussempfehlung

Der Umweltausschuss empfiehlt der Bürgerschaft

1. *mehrheitlich, mit den Stimmen der SPD-Abgeordneten, der CDU-Abgeordneten, des Abgeordneten der GRÜNEN und des FDP-Abgeordneten gegen die Stimme der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, den Antrag aus Drs.* ***20/7403*** *abzulehnen und*

2. *davon Kenntnis zu nehmen, dass der Antrag aus der Drs.* ***20/7574*** *von der antragstellenden Fraktion zurückgezogen worden ist,*

3. *des Weiteren einstimmig, bei Enthaltung der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, das vorgelegte* ***Ersuchen*** *in nachfolgender Fassung zu beschließen:*

   *„Der Senat wird ersucht****,***

   1. *gemeinsam mit Fluglärmschutzkommission und DFS eine weitere lärmmindernde Optimierung der Landeanflüge insbesondere im Hamburger Nordosten zu erreichen, indem insbesondere verkürzte oder Sichtanflüge bis auf absolute Ausnahmefälle nicht genehmigt werden. Entsprechende Versuche sind auszuwerten, in die detaillierte Berichterstattung zu 10. einzubeziehen und nach Möglichkeit auszuweiten. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit die Anflüge auf den Hamburger Flughafen regelhaft als standardisierte ILS-Anflüge (10 NM) durchgeführt werden können.*

   2. *sich dafür einzusetzen, dass Fluglinien, insbesondere die Lufthansa-Gruppe, Hamburg vor allem mit den neuen A 320 neo und A321 neo anfliegen. Bei beiden ist eine Lärmreduktion von ca. 5-6 dB(A) im Maximalpegel prognostiziert. Da Hamburg einer der wenigen Flughäfen in Deutschland ist, der mitten in der Stadt liegt und unmittelbar an dicht besiedelte Flächen angrenzt, sollten die Airlines auf Flügen von und nach Hamburg besonders lärmarme Maschinen bevorzugt einsetzen,*

   3. *das bewährte, auf gemessenen Fluglärm basierende Lärmabhängige Landeentgelt weiterzuentwickeln und dabei zu prüfen, inwieweit sowohl eine weitere Spreizung zwischen den einzelnen Lärmklassen als auch eine prozentuale Anhebung des Lärmabhängigen Landeentgelts beson-*

ders für die Tagesrandzeiten sinnvoll und umsetzbar wäre. Es sollte ein zusätzliches Anreizsystem sein, um auf Flügen von und nach Hamburg immer das leiseste Fluggerät der jeweiligen Flotte einzusetzen,

4. *fortlaufend im Sinne eines Best-Practice-Vergleichs der Erfahrungen und Konzepte anderer deutscher und europäischer Flughäfen zu prüfen, welche weiteren Maßnahmen zur Prüfung/Überwachung des Fluglärms, zum Lärmschutz, zur Klimaschutzkompensation und zum Naturschutz möglich und für Hamburg übertragbar sind (vgl. Frankfurt und andere deutsche Flughäfen, aber auch London-Heathrow). In diesem Kontext ist auch zu prüfen, ob der bewährte sog. Lärmdeckel, der erfreulicherweise seit Jahren eingehalten und sogar unterschritten wird, abgesenkt werden kann, um zusätzliche Lärmschutzanreize zu setzen,*

5. *eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen und gegenüber den Fluglinien auf eine weitere Reduzierung der Verspätungen und Ausnahmen hinzuwirken (z.B. durch eine äußerst restriktive Genehmigungspraxis),*

6. *zu prüfen, ob vor diesem Hintergrund die bereits jetzt bestehende Kooperation der Beteiligten hin zu einer konkreten Allianz für den Lärmschutz der behördlichen und gewerblichen Partner – einschließlich der Fluglinien – mit weitergehenden Selbstverpflichtungen weiterentwickelt werden kann,*

7. *über den Fortgang und konkrete Bedeutung der Bundesratsinitiativen der Länder Rheinland-Pfalz, Hessen und Brandenburg zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes für Hamburg sowie die Umsetzung der fluglärmschutzrelevanten Gesichtspunkte des Koalitionsvertrages von CDU/CSU und SPD zu berichten und jeweils einen Beitritt bzw. eine Unterstützung derartiger Initiativen zu prüfen, soweit sie den Zielsetzungen dieses Antrags entsprechen und auch einen Beitrag zum Lärmschutz in Hamburg leisten. Dabei ist insbesondere zu prüfen, wie der Lärmschutz der Bevölkerung in den entsprechenden luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen und Regelwerken als weitere Zielsetzung (z.B. für die Arbeit der DFS) stärker als bisher normiert und in den jeweiligen Abwägungen stärker als bisher gewichtet werden kann,*

8. *über die Ergebnisse der Öffnung der Fluglärmschutzkommission für Bürgerinnen und Bürger sowie Initiativen, die in diesem Kontext geäußerte Beschwerdelage und den Umgang damit zu berichten,*

9. *die Maßnahmen zur transparenten und dialogorientierten Information der Bürgerinnen und Bürger zum Fluglärm weiter zu verbessern. Dabei sollte geprüft werden, inwieweit in geeigneter Weise auch über Art und Umfang des Flugverkehrs von und zum Airbus-Flughafen Finkenwerder sowie über die Flugbewegungen ohne Bodenkontakt am Flughafen Fuhlsbüttel noch transparenter informiert werden kann (z.B. im Hinblick auf Testflüge unter Nutzung der Ram Air Turbine oder andere Test- und Schulungsflüge),*

10. *bis Oktober 2014 dem zuständigen Ausschuss über die ersten Ergebnisse zu 1. – 9. zu berichten.*

Martin Bill, Berichterstattung

Anlage

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

20. Wahlperiode

Antrag

der Abgeordneten von SPD, CDU, Grünen, FDP im Umweltausschuss

zu Drs. 20/7403 und 7574

Beide Anträge greifen wichtige Punkte der aktuellen Diskussion um Fluglärmschutz auf, die im Ausschuss erörtert und im Rahmen einer Sachverständigenanhörung vertieft wurden.

Der Hamburger Flughafen liegt, anders als in vielen anderen Städten, mitten in der Stadt. Die Maßgaben der Umgebungslärmrichtlinie sind damit für die Hamburger Situation besonders zu berücksichtigen. Mit dieser Richtlinie sind rechtliche Notwendigkeiten geschaffen worden, für die Bürger auch ohne neue Baumaßnahmen nachträglich Lärmschutz zu etablieren, wobei der aktive Lärmschutz vor Maßnahmen des passiven Lärmschutzes geht.

Der Flughafen Hamburg ist seit langem in Sachen Lärmschutz aktiv. Zahlreiche Maßnahmen wurden ergriffen – z.B. mit dem in der Umsetzung befindlichen 9. Lärmschutzprogramm infolge des novellierten Fluglärmschutzgesetzes. Die objektiven Lärmparameter sind zudem rückläufig: Durch die höhere Auslastung der eingesetzten Flugzeuge hat sich die Zahl der gewerblichen Starts und Landungen reduziert – dieses hat positive Auswirkungen sowohl für die Jahresdauerlärmwerte als auch für das Lärmkontingent. Auch die jüngst vorgelegten Zahlen für 2013 bestätigen diesen Trend. Positiv im Hinblick auf die Einhaltung der Betriebszeiten ist zu werten, dass die Zahl der Verspätungen mit minus 20 Prozent genauso rückläufig ist wie die Zahl der Flugbewegungen in der Nacht mit minus 30 Prozent.

Gleichwohl gibt es z.Zt. in Teilen von Hamburg durchaus deutliche Kritik an der Lärmbelastung, die Zahl der Beschwerden hat deutlich zugenommen. Überwiegend ist diese Beschwerdelage Reaktion auf bestimmte Anflugverfahren, teilweise auch auf baustellenbedingt veränderte Flugbewegungen. Auch die Politik nimmt das ernst, hat sich in ausführlichen Ausschussberatungen dem gewidmet und alle Beteiligten zu Wort kommen lassen. Ziel bleibt es, den breiten Grundkonsens für unseren Flughafen in Fuhlsbüttel, der ein wichtiger Faktor für Wirtschaft und Arbeitsplätze ist, auch in Zukunft zu erhalten. Wir sind gut beraten, das grundsätzlich konstruktive Miteinander von Flughafen und Nachbarschaft zu wahren und große Kontroversen, wie sie in anderen Städten um Flughäfen geführt werden, in Hamburg zu vermeiden, indem Beschwerden weiterhin sehr ernst genommen und aufgearbeitet werden. Dazu gehört es aber auch, nicht neue Betroffenheiten und Belastungen in Hamburg zu schaffen. Eine grundlegende Veränderung der Verteilung der An- und Abflüge verbunden mit einer Änderung der Bahnbenutzungsordnung würde im Ergebnis deutlich mehr Menschen mehr belasten und eindeutig zu Lasten der dicht besiedelten innerstädtischen Bereiche gehen – dieses gilt es zu vermeiden. Für eine Einschränkung der Betriebszeiten gibt es keine fraktionsübergreifende Einigung, so dass diese so bleiben, aber strengst möglich einzuhalten sind. Positiv zu werten ist demgegenüber, dass der Flughafen zwischenzeitlich seinen mobilen Messcontainer im Hamburger Nordosten aufgestellt hatte. Auch die Bereitschaft der DFS, über Anflugverfahren nachzudenken, beweist, dass alle Beteiligten die Belange der Lärmbetroffenen ernst

nehmen. Positiv ist auch, dass die zwischen den Fraktionen bereits diskutierte Öffnung der Fluglärmschutzkommission bereits aufgegriffen wurde: Die Fluglärmschutzkommission für den Flughafen Hamburg hat in ihrer 212. Sitzung am 4. April 2014 die Einführung einer regelmäßigen Bürgerfragestunde vor Beginn ihrer Sitzungen beschlossen. Bürgerinnen und Bürger sollen öffentlich Fragen zu den Themen Fluglärm und anderen flughafenbedingten Umweltauswirkungen an die Kommission richten können.

Nachfolgend werden konkrete Maßnahmen- und Prüfaufträge formuliert, die auf eine weitere Verbesserung des Lärmschutzes, auf mehr Kommunikation, Dialog und Transparenz zielen sowie die Fluglärmschutzkommission mit einbeziehen.

Vor diesem Hintergrund möge der Umweltausschuss der Bürgerschaft empfehlen, den Senat zu ersuchen,

1. gemeinsam mit Fluglärmschutzkommission und DFS eine weitere lärmmindernde Optimierung der Landeanflüge insbesondere im Hamburger Nordosten zu erreichen, in dem insbesondere verkürzte oder Sichtanflüge bis auf absolute Ausnahmefälle nicht genehmigt werden. Entsprechende Versuche sind auszuwerten, in die detaillierte Berichterstattung zu 10. einzubeziehen und nach Möglichkeit auszuweiten. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit die Anflüge auf den Hamburger Flughafen regelhaft als standardisierte ILS-Anflüge (10 NM) durchgeführt werden können.

2. sich dafür einzusetzen, dass Fluglinien, insbesondere die Lufthansa-Gruppe, Hamburg vor allem mit den neuen A 320 neo und A321 neo anfliegen. Bei beiden ist eine Lärmreduktion von ca. 5-6 dB(A) im Maximalpegel prognostiziert. Da Hamburg einer der wenigen Flughäfen in Deutschland ist, der mitten in der Stadt liegt und unmittelbar an dicht besiedelte Flächen angrenzt, sollten die Airlines auf Flügen von und nach Hamburg besonders lärmarme Maschinen bevorzugt einsetzen,

3. das bewährte, auf gemessenem Fluglärm basierende Lärmabhängige Landeentgelt weiterzuentwickeln und dabei zu prüfen, inwieweit sowohl eine weitere Spreizung zwischen den einzelnen Lärmklassen als auch eine prozentuale Anhebung des Lärmabhängige Landeentgelts besonders für die Tagesrandzeiten sinnvoll und umsetzbar wäre. Es sollte ein zusätzliches Anreizsystem sein, um auf Flügen von und nach Hamburg immer das leiseste Fluggerät der jeweiligen Flotte einzusetzen,

4. fortlaufend im Sinne eines Best-Practice-Vergleichs der Erfahrungen und Konzepte anderer deutscher und europäischer Flughäfen zu prüfen, welche weiteren Maßnahmen zur Prüfung/Überwachung des Fluglärms, zum Lärmschutz, zur Klimaschutzkompensation und zum Naturschutz möglich und für Hamburg übertragbar sind (vgl. Frankfurt und andere deutsche Flughäfen, aber auch London-Heathrow). In diesem Kontext ist auch zu prüfen, ob der bewährte sog. Lärmdeckel, der erfreulicherweise seit Jahren eingehalten und sogar unterschritten wird, abgesenkt werden kann, um zusätzliche Lärmschutzanreize zu setzen,

5. ein sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen und gegenüber den Fluglinien auf eine weitere Reduzierung der Verspätungen und Ausnahmen hinzuwirken (z.B. durch eine äußerst restriktive Genehmigungspraxis),

6. zu prüfen, ob vor diesem Hintergrund die bereits jetzt bestehende Kooperation der Beteiligten hin zu einer konkreten Allianz für den Lärmschutz der behördlichen und gewerblichen Partner – einschließlich der Fluglinien - mit weitergehenden Selbstverpflichtungen weiterentwickelt werden kann,

7. über den Fortgang und konkrete Bedeutung der Bundesratsinitiativen der Länder Rheinland-Pfalz, Hessen und Brandenburg zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes für Hamburg sowie die Umsetzung der fluglärmschutzrelevanten Gesichtspunkte des Koalitionsvertrages von CDU/CSU und SPD zu berichten und jeweils einen Beitritt bzw. eine Unterstützung derartiger Initiativen zu prüfen, soweit sie den Zielsetzungen dieses Antrags entsprechen und auch einen Beitrag zum Lärmschutz in Hamburg leisten. Dabei ist insbesondere zu prüfen, wie der Lärmschutz der Bevölkerung in den entsprechenden luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen und Regelwerken als weitere Zielsetzung (z.B. für die Arbeit der DFS) stärker als bisher normiert und in den jeweiligen Abwägungen stärker als bisher gewichtet werden kann,
8. über die Ergebnisse der Öffnung der Fluglärmschutzkommission für Bürgerinnen und Bürger sowie Initiativen, die in diesem Kontext geäußerte Beschwerdelage und den Umgang damit zu berichten,
9. die Maßnahmen zur transparenten und dialogorientierten Information der Bürgerinnen und Bürger zum Fluglärm weiter zu verbessern. Dabei sollte geprüft werden, inwieweit in geeigneter Weise auch über Art und Umfang des Flugverkehrs von und zum Airbus-Flughafen Finkenwerder sowie über die Flugbewegungen ohne Bodenkontakt am Flughafen Fuhlsbüttel noch transparenter informiert werden kann (z.B. im Hinblick auf Testflüge unter Nutzung der Ram Air Turbine oder andere Test- und Schulungsflüge),
10. bis Oktober 2014 dem zuständigen Ausschuss über die ersten Ergebnisse zu 1. – 9. zu berichten.