

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 02.01.2019

und Antwort des Senats

- Drucksache 21/15603 -

Betr.: Welche Folgen hat der geplante Flughafen ausbau? (2)

Aus den Medien ist zu entnehmen, dass die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) für das Jahr 2035 mit 26 Mio. Passagieren rechnet. Dies wären 8,4 Mio. Passagiere mehr als im Jahr 2017. Damit der Passagierzuwachs bewältigt werden kann, sollen rund 500 Mio. Euro in die Flughafen-Suprastruktur investiert werden. Luftverkehrsseitig bedingt der Passagierzuwachs gegenüber heute ca. 65.000 zusätzliche Starts und Landungen pro Jahr. Damit verbunden sind entsprechende Zuwächse beim Fluglärm. Während die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) gegenüber der Luftverkehrswirtschaft den Ausbau der Flughafen-Suprastruktur (bestehend aus einem umfassenden Vorbau an den Terminals 1 und 2, der neu zu errichtenden Abfertigungs-Pier Süd sowie einem Satelliten-Terminal auf dem Vorfeld) mit einem Passagierzuwachs von 8,4 Millionen auf insgesamt 26 Millionen Fluggäste pro Jahr in 2035 versucht schmackhaft zu machen (die Fluggesellschaften sollen die Kosten in Höhe von insgesamt ca. 500 Mio. Euro über erhöhte Nutzungsentgelte finanzieren), beteuert der rot-grüne Senat, dass mit dem Ausbau maßgeblich der Komfort der Passagiere bedient werden soll. Die CDU Fraktion setzt sich weiterhin für eine maßvolle Weiterentwicklung des innerstädtisch gelegenen Hamburger Großflughafens „Helmut Schmidt“ ein, bei der der Fluglärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohner deutlich mehr berücksichtigt werden muss als bisher. Da der Senat auf meine letzte Anfrage (Drs. 21/15534) leider wieder einmal völlig unzureichend und ausweichend geantwortet hat, ist eine Nachfrage unumgänglich.

Der Hamburger Flughafen ist der größte internationale Verkehrsflughafen Norddeutschlands. Es ist seine Aufgabe, die Erreichbarkeit der Region sicherzustellen, indem er sich auf der Grundlage von Verkehrsprognosen auf Veränderungen der Rahmenbedingungen mittel- bis langfristig einstellt. In der Vorbemerkung des Anfragensellers werden Zahlen und Annahmen verwendet, die weder von der zuständigen Behörde noch von der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) stammen. Insoweit wird auf die Ausführungen in der Drs. [21/15534](#) verwiesen.

Unter Verweis auf die Drs. [21/15534](#) werden im Folgenden die im Terminalentwicklungsplan der FHG genannten Maßnahmen zur Umgestaltung der Pier Süd/Vorfeld 1 Süd sowie zur Herstellung der sog. Shuttlebus Gates zugrunde gelegt. Diese Baumaßnahmen erhöhen weder die Kapazität noch die Anzahl der Flugbewegungen am Hamburg Airport (siehe Drs. [21/15534](#)). Der Begriff der Suprastruktur wird im Planungsrecht insbesondere für Umschlagsanlagen (Kranbrücken, Betriebsgebäude etc.) verwendet, die sich auf dem Terminal eines Containerhafens befinden (vgl. OVG Bremen, Urteil vom 13.01.2005, Az. 1 D 224/04; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 15.03.2011, Az. 20 A 2148/09; [BVerwG, Urteil vom 19.02.2015, 7 C 11/12](#)).

Die zuständige Behörde und die FHG rechnen mit einem jährlichen Wachstum des Passagieraufkommens am Flughafen Hamburg von durchschnittlich 2,25 Prozent. Das Verkehrsaufkommen ist das Ergebnis des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung (insbesondere in der Metropolregion Hamburg und in Schleswig-Holstein) und zudem Ausdruck der positiven Wirtschaftsentwicklung Norddeutschlands.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der FHG wie folgt:

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

1. *Die Antworten zur Drs. 21/15534 sind auf Grundlage von Auskünften der FHG erfolgt. Warum findet sich daher kein Hinweis auf den seitens der FHG angestrebten Passagierzuwachs, verbunden mit dem Flughafen ausbau, in der Senatsantwort? Ist der Senat der*

Auffassung, dass die FHG-Passagierprognose unzutreffend ist? Mit welchem Passagierzuwachs – mit und ohne Ausbau der Flughafen-Suprastruktur – rechnet der Senat bis zum Jahr 2035? Mit welchem Passagierzuwachs – ohne den Ausbau der Flughafen-Suprastruktur – rechnet die FHG bis zum Jahr 2035? Bitte jahresweise angeben.

Die zuständige Behörde hat die in der Drs. 21/15534 gestellten Fragen hinreichend beantwortet. Hinsichtlich des Passagierzuwachses siehe Vorbemerkung. Entsprechende öffentlich verfügbare Prognosen sind dem Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom Mai des Jahres 2017 zu entnehmen.

2. *In der Drs. 21/15534 sagt der Senat, dass der Flughafenausbau sowohl in der Fluglärm-schutzkommission (FLSK) als auch in der „Allianz für Fluglärmschutz“ ausführlich behandelt wurde. In keiner der jeweils angegebenen Sitzungen wurde jedoch der seitens der FHG mit dem Ausbau angestrebte Passagierzuwachs thematisiert. Erachtet der Senat eine derartige Information als umfassend und ausreichend?*

Die genannten Baumaßnahmen aus dem Terminalentwicklungsplan wurden sowohl in der Fluglärm-schutzkommission (FLSK) als auch in der Allianz für den Fluglärmschutz ausführlich und hinreichend erläutert (s. Drs. 21/15534).

3. *Die FLSK ist das gemäß § 32 b LuftVG vorgeschriebene Beratungsgremium für die Genehmigungsbehörde (BWVI). Die zentrale Aufgabe der Kommission ist, sich über die Belastungsentwicklungen zu informieren und darauf aufbauend Maßnahmen gegen Fluglärm und zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge vorzuschlagen. Laut Drs. 21/15534 hat die FLSK in jeder der bisherigen Befassungen mit dem Flughafenausbau die getätigten Schilderungen der FHG lediglich zur Kenntnis genommen. Eine beratende Empfehlung – so wie es ihre Aufgabe ist – hat die FLSK nicht geleistet. Erachtet der Senat die Aufgabenwahrnehmung der FLSK in diesem Zusammenhang als hinreichend?*

Zentrale Aufgabe der FLSK ist die Beratung der zuständigen Dienststellen. Ob sie darüber hinaus von ihrem Recht Gebrauch macht, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung vorzuschlagen, entscheidet die FLSK in eigener Verantwortung.

4. *Die Anzahl der parallel nutzbaren Flugsteige (Gates) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Großflughafen „Helmut Schmidt“ soll nach den Vorstellungen der FHG um 22 von derzeit 34 auf zukünftig 56 steigen. Aus der Fachpresse ist zu entnehmen, dass pro Flugsteig mit einem Passagiervolumen von ca. 500.000 Passagieren pro Jahr zu rechnen ist. Dies entspricht einem maximal möglichen Passagierzuwachs infolge des Flughafenausbaus von zusätzlich 11 Mio. Passagieren pro Jahr. Warum rechnet die FHG – entgegen der allgemeinen Fachmeinung – dann „nur“ mit 8,4 Mio. zusätzlichen Passagieren pro Jahr?*

Die genannte Zahl von möglichen Passagieren pro Flugsteig ist nicht nachvollziehbar. Es ist keine fachliche Planungsgrundlage bekannt, die diese Annahmen trifft.

5. *Derzeit werden am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ pro Flug durchschnittlich 123 Passagiere transportiert. Mit welcher durchschnittlichen Passagier-Transportmenge pro Flug rechnet der Senat bis zum Jahr 2035? Bitte jahresweise angeben. Auf welchen Informationen basiert diese Prognose? Welche Alternativszenarien bestehen zu dieser Prognose?*

Während die Auslastung im Jahr 2006 bei durchschnittlich ca. 80 Passagieren pro Flug lag, betrug der Wert im Jahr 2018 durchschnittlich 123 Passagiere pro Flug. Diese Entkopplung von Passagiermenge und Flugbewegungen lässt sich auf eine steigende Effizienz des Flugbetriebes zurückführen. Dieser Trend wird sich voraussichtlich fortsetzen und bedeutet, dass mehr Passagiere mit weniger Fluglärm befördert werden können. Da der konkret zum Einsatz kommende Flottenmix jedoch von ganz unterschiedlichen Faktoren abhängt, liegen der zuständigen Behörde derzeit keine belastbaren Prognosen vor.

6. *Laut Drs. 21/15534 liegt der Koordinationseckwert (d.h. die maximal zulässige Anzahl an Starts und Landungen pro Stunde) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Großflughafen „Helmut Schmidt“ bei 48. Der Eckwert wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach § 27c LuftVG unter Berücksichtigung einer Vielzahl an Fakto-*

ren festgelegt. Um welche Faktoren handelt es sich im Einzelnen, wie werden diese gewichtet und wie lauten die einzelnen Ergebnisse für den innerstädtisch gelegenen Hamburger Großflughafen „Helmut Schmidt“? Welches ist der für die Gesamtkapazität bestimmende Faktor?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bestimmt den Koordinierungseckwert nach Maßgabe von § 27a Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Im Rahmen des Verfahrens hört das BMVI das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), die Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), den Flugplatzunternehmern und die Nutzerinnen und Nutzer an. Der bestimmende Faktor für die Festlegung des Koordinierungseckwertes ist die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Flugplatz- und Flugsicherungskapazität. In Hamburg sind somit insbesondere das gekreuzte Start- und Landebahnsystem sowie der hiesige Luftraum zu berücksichtigen.

7. *Wie hat sich „der Auslastungsgrad“ des Koordinationseckwertes am innerstädtisch gelegenen Hamburger Großflughafen „Helmut Schmidt“ seit dem Jahr 2013 entwickelt? Bitte jahresweise, nach Sommer- und Winterflugplan unterschieden, auflisten.*
8. *Hat es seit 2013 Tage gegeben, an denen der Koordinationseckwert (stundenweise) „ausgeschöpft“ wurde? Wenn ja, an welchen Tagen, in welchem Zeitraum und unter welcher Pistenkonstellation für Starts und Landungen? Wenn nein, warum nicht? Welches waren die begrenzenden Faktoren?*

Der Flughafen ist erst seit dem Jahr 2016 ein sogenannter vollkoordinierter Flughafen (Level 3), der über einen festgesetzten Eckwert verfügt. Eine jahres- oder flugplanweise erstellte Statistik über den Auslastungsgrad des Koordinationseckwertes hat die zuständige Behörde vom Flughafenkoordinator nicht erhalten.

9. *Laut Drs. 21/15534 besteht am innerstädtisch gelegenen Hamburger Großflughafen „Helmut Schmidt“ kein Koordinationseckwert für einzelne Start- oder Landerichtungen. Welche Erfahrungswerte liegen bei der FHG vor, wie viele Starts und Landungen unter folgenden Pistenkonstellationen – unter der Maßgabe eines sicheren, geordneten und flüssigen Flugverkehrs – praktisch maximal möglich sind?*
 - a) *Bei Starts über die RWY33 und Landungen über die RWY23?*
 - b) *Bei Starts über die RWY33 und Landungen über die RWY05?*
 - c) *Bei Starts über die RWY33 und Landungen über die RWY33?*
 - d) *Bei Starts über die RWY33 und Landungen über die RWY15?*
 - e) *Bei Starts über die RWY05 und Landungen über die RWY15?*
 - f) *Bei Starts über die RWY05 und Landungen über die RWY05?*
 - g) *Bei Starts über die RWY05 und Landungen über die RWY33?*
 - h) *Bei Starts über die RWY15 und Landungen über die RWY15?*
 - i) *Bei Starts über die RWY15 und Landungen über die RWY23?*
 - j) *Bei Starts über die RWY15 und Landungen über die RWY05?*
 - k) *Bei Starts über die RWY23 und Landungen über die RWY15?*
 - l) *Bei Starts über die RWY23 und Landungen über die RWY23?*
 - m) *Bei Starts über die RWY23 und Landungen über die RWY33?*

An keinem deutschen Flughafen gibt es Koordinationseckwerte für einzelne Start- und Landerichtungen. „Erfahrungswerte“ im Sinne der Fragestellung existieren nicht und wären für die Aufgabenerfüllung nicht zielführend.

10. *Wie hat sich die Anzahl und der Anteil moderner, etwas weniger lärmender Flugzeugmuster (AirbusNeo-Baureihe, BoeingMax-Baureihe) am innerstädtisch gelegenen Hamburger Großflughafen „Helmut Schmidt“ in den vergangenen drei Jahren entwickelt? Zu welchem Zeitpunkt rechnet der Senat mit einem Anteil am gesamten Gesamtfugaufkommen von 10 %, 25 % und 50 %? Auf welchen Informationen und Grundannahmen basieren diese Prognosen?*

Anzahl und Anteil der AirbusNeo-, BoeingMax- und Bombardier C-Baureihe am Hamburg Airport:

	2016	2017	2018
Neue Generation	1.666	1.370	1.954
davon AirbusNeo-Baureihe	1.636	1.200	1.390

davon BoeingMax-Baureihe	0	0	72
davon Bombardier C-Serie	30	170	492
Gesamtbewegungen	160.904	160.110	156.575

Es ist davon auszugehen, dass der Anteil dieser und vergleichbarer Fluggeräte auch am Flughafen Hamburg deutlich steigen wird. Die zuständige Behörde und die FHG setzen über die Gestaltung der Entgeltordnung maßgebliche Anreize für den Einsatz dieser Flugzeugtypen. Da die Entscheidung über den Einsatz des Fluggerätes den Airlines obliegt, liegen der zuständigen Behörde und der FHG keine belastbaren Prognosen zur weiteren Entwicklung vor.

Fluggesellschaften mit bestellten A320neo	Bestand	n o c h bestellt lt. Airbus*
Lufthansa	14	70
Iberia	2	14
Easyjet	18	99
SAS	23	42
Pegasus	22	35
TAP	1	13
Aegean	0	20
Air Malta	1	0
British Airways	7	18
CSA	0	7
Germania	0	25
Norwegian	0	65
Swiss	0	17
Vueling	6	41
WizzAir	0	72
Wowair	1	0

* Stand 30.11.2018

Quelle:

<https://www.airbus.com/content/dam/corporate-topics/publications/o&d/ODs-Airbus-Commercial-Aircraft-November-2018.xlsx>

11. *Im Abendblatt-Artikel vom 13.12.2018 äußert sich der Fraktionsvorsitzende der SPD-Bürgerschaftsfraktion zu den Ausbauplänen des Flughafens folgendermaßen: „Uns ist nur wichtig, dass dies nicht zu einer deutlichen Zunahme der Flugbewegungen führt.“ Nach Informationen aus Behördenkreisen planen der Senat und die FHG mit einer Steigerung der Flugbewegungen von jährlich rund 1 Prozent. Mit wie vielen Flugbewegungen – mit und ohne Ausbau der Flughafen-Suprastruktur – rechnet der Senat bis zum Jahr 2035? Mit welchem Passagierzuwachs – mit und ohne Ausbau der Flughafen-Suprastruktur – rechnet die FHG bis zum Jahr 2035? Bitte jeweils jahresweise angeben.*

Eine jahresweise Planung ist nicht üblich und kann deswegen nicht vorgelegt werden. Die zuständige Behörde bestätigt, dass für Hamburg derzeit von einem durchschnittlichen Anstieg der Flugbewegungen von ca. 0,5 – 1,0 Prozent ausgegangen wird. Die geplanten Baumaßnahmen an den Terminals haben keine Auswirkungen auf die Entwicklung der Flugbewegungen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung und Drs. 21/15534).

12. *Der Emirates-A380-Flug „EK 62“ von Hamburg-Fuhlsbüttel nach Dubai stand bereits in der Kritik. Wie lange hat es jeweils gedauert, zwischen der Zeit des Verlassens der Parkposition (Off-Block-Time) und dem eigentlichen Start? Bitte tageweise auflisten. Wie lange ist die durchschnittliche Dauer zwischen Block-Off-Time und Abheben der übrigen Maschinen am innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ im Vergleichszeitraum?*

Der A380 der Emirates hat keine anderen Rollzeiten als andere Luftfahrzeuge. Die Rollzeit ist abhängig von der Startrichtung. Über die Rollzeiten der einzelnen Flugzeuge wird keine fortlaufende Statistik geführt.

13. *Ein weiterer Kritikpunkt des Emirates-A380-Flug „EK 62“ von Hamburg-Fuhlsbüttel nach Dubai ist, dass die Maschine nach dem Start nur sehr langsam an Höhe gewinnt und*

damit verbunden die Lärmausprägung am Boden überdurchschnittlich hoch ist. Welche durchschnittliche Flughöhe weist der A380 noch 0,5 NM, 1 NM, 2 NM, 5 NM und 10 NM auf? Wie sehen hierzu Vergleichsdaten einer Boeing B777 aus?

Der A380 fliegt wie alle anderen Verkehrsflugzeuge nach internationalen Standards. Auf die Flughöhe haben die zuständige Behörde und die FHG keinen Einfluss. Es liegen für den Hamburger Flughafen keine statistisch gesicherten Lärmanalysen und Erkenntnisse zu den Überflughöhen vor. Erste vorläufige Auswertungen der maßgeblichen Lärmmessstellen zeigen, dass der A380 beim Starten und Landen insgesamt nicht signifikant lauter ist als die Boeing 777, obgleich deutlich mehr Passagiere befördert werden können.