



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Günther Hildebrand (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Mehr Lärm in Norderstedt und Quickborn durch geänderte Flugbewegungen?

Vorbemerkung des Fragestellers:

Am 29. Januar 2008 berichtete das Hamburger Abendblatt in einem Artikel mit der Überschrift „Mehr Starts, mehr Landungen – mehr Lärm“ über die Flugbewegungen auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel. Dort heißt es unter anderem, dass die Starts in Richtung Quickborn von 2006 auf 2007 von 48.747 auf 58.338 zugenommen haben. Im gleichen Zeitraum hat deren Anzahl in Richtung Niendorf/ Blankenese von 28.225 auf 21.445 abgenommen.

1. Treffen die in dem Artikel angegebenen Zahlen, insbesondere die Entwicklung der Anzahl von Starts und Landungen von 2006 auf 2007 zu?

Die Zahlen zu den Starts sind zutreffend. Die Zahl der lärmintensiveren Landungen hat allerdings von 2006 auf 2007 um 7.570 abgenommen und sich damit erheblich verringert. Im Übrigen wird auf den Umdruck 16/2824 verwiesen, aus dem alle Flugbewegungen der Jahre 2006 und 2007 zu ersehen sind.

2. Welcher Lärmbelastung, ausgedrückt in Dezibel, sind die Anwohner durchschnittlich bei Starts und bei Landungen ausgesetzt?

Die Hamburger Flughafengesellschaft betreibt insgesamt 13 Fluglärmmessstellen, von denen sich die Messstellen M1, M2, M3, M4, M9 und M11 nördlich des

Flughafens befinden. Dort wurden im Jahr 2007 die folgenden durchschnittlichen Schalldruckpegel ermittelt:

Messstelle	Standort	Ø Schalldruckpegel 2007 in dB(A)
M1	Hasloh, Schule	56,5
M2	Norderstedt, Grundschule Harkshörn	47,6
M3	Quickborn, Schule	53,3
M4	Norderstedt, Rathaus Garstedt	52,1
M9	Quickborn-Heide	47,8
M11	Norderstedt, Ohlenhoff	60,8

3. Womit wird die Steigerung der Anzahl der Starts in Richtung Quickborn und die Reduzierung der Anzahl der Starts in Richtung Niendorf/ Blankenese begründet? Womit wird die entgegengesetzte Entwicklung bei den Landungen begründet?

Die Entscheidung über die Start- bzw. Landerichtung obliegt den Lotsen der Deutschen Flugsicherung (DFS) und wird nach Maßgabe der geltenden Bahnbenutzungsregeln des Hamburger Flughafens unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten getroffen. Die Bahnbenutzungsregeln besagen, dass Starts grundsätzlich in Richtung Norden (Ohmoor/Quickborn) und Landungen aus Richtung Norden oder von Westen her (Niendorf/Blankenese) erfolgen sollen. Nachts sollen Landungen vorrangig aus nördlicher Richtung erfolgen. Die südliche Richtung (Alsterdorf) soll grundsätzlich nicht benutzt werden. Von sämtlichen Regeln kann aus Gründen der Flugsicherheit (z.B. Berücksichtigung von Windstärke und -richtung) abgewichen werden.

4. Wie hat sich die Anzahl der Starts und Landungen in der Zeit von 23 Uhr bis 24 Uhr von 2006 auf 2007 in die jeweiligen Richtungen entwickelt? Wie hat sich die Anzahl der Starts und Landungen in der Zeit von 0 Uhr bis 6 Uhr von 2006 auf 2007 in die jeweiligen Richtungen entwickelt?

Nach Bahnrichtungen differenzierte Daten liegen nicht vor. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen zw. 23-24 Uhr und zw. 0-6 Uhr hat sich von 2006 auf 2007 wie folgt entwickelt:

	Zeitraum	Anzahl		Veränderung	
		2006	2007	absolut	%
Starts	23-24 Uhr	506	439	- 67	- 13,2%
	0-6 Uhr	96	76	- 20	- 20,8%
Landungen	23-24 Uhr	871	999	+ 128	+ 14,7%
	0-6 Uhr	415	380	- 35	- 8,4%
Flugbewegungen insgesamt	23-24 Uhr	1.377	1.438	+ 61	+ 4,4%
	0-6 Uhr	511	456	- 55	- 10,8%

5. Wie bewertet die Landesregierung die Entwicklung der Starts und Landungen insbesondere im Hinblick auf die Lärmbelastung der Anwohner in den an den Flughafen angrenzenden Schleswig-Holsteinischen Gemeinden? Welche Maßnahmen wird die Landesregierung ergreifen, um eine Reduzierung der Lärmbelastung für die betroffenen Anwohner zu erreichen?

Von 2006 auf 2007 hat sich die Zahl der Flugbewegungen um insgesamt 3,2% erhöht, während die Nutzung der nördlichen Bahnrichtung lediglich um 1,2% anstieg. Der Anstieg im Norden resultiert aus einer Zunahme der Starts um 5,6%, wohingegen die Zahl der Landungen um 4,4% rückläufig war. Da Luftfahrzeuge nach dem Start relativ schnell große Flughöhen erreichen und bereits vor dem Erreichen besiedelter Gebiete abdrehen können, ist die Lärmbelastung durch Starts geringer als die durch Landungen, die in deutlich niedrigerer Flughöhe erfolgen und bei denen ein Überflug über besiedeltes Gebiet oft nicht vermeidbar ist.

Um die Belastung der Anwohner im Norden des Flughafens zu mindern, wurde zum 1. September 2007 ein neues freiwilliges Lärmschutzprogramm mit einem Gesamtvolumen von 900 T€ aufgelegt, an dem neben der Hamburger Flughafengesellschaft und umliegenden Gemeinden auch Schleswig-Holstein beteiligt ist. Mit diesem Programm wird der Einbau von Schalldämmlüftern und Schallschutzfenstern in Norderstedt, Quickborn und Hasloh gefördert.