

# Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 22.05.15

## und Antwort des Senats

- Drucksache 21/563 -

**Betr.: Interfraktioneller Beschluss „16-Punkte-Plan“ zum Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein umsetzen**

*Die Belastung der Bevölkerung in Hamburg und Schleswig-Holstein durch Fluglärm ist nach wie vor sehr hoch. Der von der Bürgerschaft beschlossene 16-Punkte-Plan entfaltet aktuell keine spürbare Wirkung. Die Flugverkehrszahlen steigen auch im Jahr 2015 weiter. Um die Akzeptanz des Hamburger Flughafens zu erhalten, ist es von elementarer Bedeutung, dass der beschlossene 16-Punkte-Plan auch umgesetzt wird.*

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

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

1. *Die am 15.01.2015 in Kraft getretene Entgeltordnung der Flughafen Hamburg GmbH enthält in Kapitel III Punkt 6 und 7 ein „Rabattprogramm für neue Strecken“ und ein „Streckenbezogenes Wachstumsprogramm (SWP)“.*
  - a. *Für das Jahr 2015 wurde nach aktuellen Streckenmeldungen eine Vielzahl neuer Flüge ab/an Hamburg gemeldet. Welche neuen Flüge mit Wirkung für das Jahr 2015 wurden gemeldet? Bitte jeweils die Fluggesellschaft, das Ziel/der Abflugort, die wöchentliche Anzahl der Abflüge/Ankünfte sowie deren geplanten Abflug- bzw. Ankunftszeiten nennen und auch diejenigen Streckenmeldungen aus dem Jahr 2014 mit Wirkung auf 2015 einbeziehen, sodass alle neuen Flugbewegungen für das Jahr 2015 sowie deren voraussichtliche Jahressumme aufgeführt sind.*

Eine Auflistung der Erstflüge befindet sich in der nachfolgenden Tabelle. Die Flugzeiten sind als Anlage beigefügt und dort mit „NEU“ gekennzeichnet. Der zugrunde liegende Sommerflugplan ist unter [https://www.hamburg-airport.de/media/HAM\\_E15\\_web.pdf](https://www.hamburg-airport.de/media/HAM_E15_web.pdf) abrufbar.

Eine Berechnung der voraussichtlichen „Jahressumme neuer Flüge“ ist hingegen nicht möglich, denn die Fluggesellschaften passen gerade bei neuen Strecken das Flugangebot kurzfristig der Nachfrage an und weichen dabei teilweise deutlich von der Zahl der ursprünglich geplanten Flüge ab. Darüber hinaus führen neue Angebote teilweise zur Reduzierung bestehender Angebote.

Anzahl der Abflüge pro Woche (z.T. saisonal)	Airline	Destination	Rabattprogramm
1	Germania	Mashhad	Nein
1-2	Germania	Tel Aviv	Ja
5	Intersky	Memmingen	Ja
1	Germania	Paphos	Ja

7	Easyjet	Paris/Orly	Ja
3	Easyjet	Bologna	Ja
4-5	Iberia	Madrid	Nein
2	Easyjet	Alicante	Nein
2	Easyjet	Pisa	Ja
10	VLM	Rotterdam	Ja
10	VLM	Antwerpen	Ja
wurde wieder eingestellt	Air Lituania	Vilnius	Nein
2	Germanwings	Izmir	Nein
1	Germanwings	Bari	Nein
1	Germania	Mahon	Nein
1	Germania	Santorin	Nein
1-2	Easyjet	Heraklion	Nein
1-2	Easyjet	Thessaloniki	Nein

- b. *Welche Flüge und Strecken sind mit Wirkung für das Jahr 2015 gestrichen worden bzw. weggefallen? Bitte analog zu 1.a auflisten.*

Die Strecke nach Vilnius wurde bereits nach kurzer Zeit wieder eingestellt.

- c. *Welche der unter 1.a genannten Flüge sind über das Rabatt- bzw. Wachstumsprogramm in welcher Höhe gefördert? Welche konkrete Auswirkung, ausgedrückt in Euro und Prozent, hat das im Einzelnen auf die Höhe der Entgelte dieser Flüge?*

Siehe Antwort zu 1.a. Das Wachstumsprogramm (SWP) fördert keine einzelnen Flüge, sondern nur das Netto-Passagierwachstum von Airlines auf einzelnen Strecken. Für das Jahr 2015 – und insbesondere für einzelne Flüge – kann dazu seitens der Flughafen Hamburg GmbH noch keine Aussage getroffen werden. Die Berechnung der Förderbeträge erfolgt erst nach Abschluss des Jahres und die Auszahlung dann im Folgejahr. Sofern Strecken von mehreren Fluggesellschaften gleichzeitig geflogen werden, wird nur das Netto-Wachstum aller Fluggesellschaften auf der gesamten Strecke gefördert. Dies bedeutet, dass eine Fluggesellschaft, die auf einer neuen Strecke z.B. 100.000 Passagiere befördert, überhaupt keine Förderung erhält, wenn eine andere Fluggesellschaft auf derselben Strecke 100.000 Passagiere weniger befördert. Der Förderbetrag für 2015 beträgt 2,00 € pro zusätzlichem Passagier und Jahr, dies bedeutet eine Absenkung des Förderbetrages um 20% gegenüber dem Jahr 2014.

- d. *Der Geschäftsbericht 2014 der Flughafen Hamburg GmbH enthält zu gewährten Rabatten und Streckenförderungen keinerlei Angaben oder Hinweise. Wurden im Geschäftsjahr 2014 Rabatte nach Kap. III Pkt. 6 und 7 der Entgeltordnung gewährt? Wenn ja, in welcher Höhe insgesamt und in welcher Höhe bezogen auf Fluggesellschaft und Strecke und warum erfolgen im Geschäftsbericht keine Erläuterung und kein Ausweis der Entgeltminderung durch die gewährte Rabatte?*

Das Fördervolumen nach Kap. III Ziff. 6 der Entgeltordnung betrug im Jahr 2014 rund 0,2% der gesamten Aviation-Erlöse und das Fördervolumen nach Kap. III Ziff. 7 rund 1,6% der gesamten Aviation-Erlöse. Diese Beträge sind für den Geschäftsbericht aus Sicht der Flughafen Hamburg GmbH nicht relevant. Eine Aufschlüsselung nach Fluggesellschaften und Strecken wird seitens der Flughafen Hamburg GmbH aus Gründen der Vertraulichkeit nicht zur Verfügung gestellt.

- e. *Welche der unter 1.a genannten Strecken wurden bereits in früheren Jahren für welche Fluggesellschaft rabattiert?*

- f. *Wird oder wurde Fluggesellschaften innerhalb eines Konzerns ein mehrfacher Streckenrabatt für eine Strecke gewährt? Wenn ja, welche der unter 1.a und 1.e genannten Fluggesellschaften haben über eine Konzernverbindung eine mehrfache Streckenförderung erhalten?*

Keine. Kap. III Ziff. 6.3 und 6.8 der Entgeltordnung schließt die erneute Förderung einer bereits bestehenden Strecke aus.

- g. *Welche der unter 1.a genannten Flüge unterliegen der Ausnahmeregelung von der Nachtflugbeschränkung gemäß des Luftfahrthandbuches Deutschland, AD 2 EDDH 1-9?*

Keiner der unter 1.a. genannten Flüge nimmt die Ausnahmeregelung planmäßig in Anspruch.

2. *Der Hamburger Flughafen erzeugt durch seine innerstädtische Lage Konflikte zwischen dem Ruhebedürfnis der Anlieger – insbesondere dem Anspruch auf Nachtruhe – und den Interessen des Wirtschafts- und Arbeitsplatzfaktors Flughafen. Die mit dem Fluglärmschutz gesetzlich Beauftragten sind der Meinung, dass der räumlichen Lage des Flughafens bereits durch einschneidende Nachtflugbeschränkungen (im Vergleich zu den meisten anderen Flughäfen) sowie eine restriktive Handhabung von Ausnahmegenehmigungen Rechnung getragen wird:*

*„Flugbewegungen dürfen zwischen 6 und 23 Uhr geplant werden (für besonders laute Flugzeuge seit 1998 nur zwischen 7 und 20 Uhr bei Starts bzw. 7 und 21 Uhr bei Landungen). Das bedeutet, in der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr – die nach der amtlichen Definition zur Nachtzeit gehört – findet regulärer Flugbetrieb statt. Darüber hinaus dürfen verspätete Linienmaschinen und verspätete Flugzeuge im regelmäßigen Pauschalreiseverkehr noch bis Mitternacht ohne Einzelausnahmegenehmigung starten und landen (sog. Verspätungsregelung)“.*

*Die Anzahl der nächtlichen Flüge befinden sich am Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel auf einem Sechsjahreshoch. Im Jahr 2014 fanden 6.523 gezählte Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr statt. Nach aktuellen Meldungen steigen die Flugverkehrszahlen in Hamburg auch im Jahr 2015 weiter. Zum 30.04.2015 wurden im Vergleich zum Vorjahr 8,7 Prozent mehr Starts und Landungen gezählt.*

- a. *Wie viele Starts und Landungen wurden im Zeitraum vom 01.01.2015 bis 30.04.2015 in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr gezählt? Bitte vergleichend dargestellt mit dem Vorjahr mit stundenweiser Darstellung und Verteilung auf die Bahnrichtungen.*

Eine nach drei Bahnrichtungen aufgeschlüsselte Darstellung der Flugbewegungen in den Abendstunden wurde bislang nur für das Jahr 2014 erstellt – anlässlich der Beratungen im Umweltausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft – und auch nur für die Zeitspanne von 22 bis 24 Uhr (siehe nachfolgende Übersichtstabelle). Die Gesamtzahlen für den Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis 30. April 2015 werden in der Antwort zu 2.b. dargestellt.

		Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jahr 2014
Start 33	22-23 Uhr	4	1	17	26	31	59	73	46	33	29	12	16	347
Start 33	23-00 Uhr	0	1	1	6	2	8	9	13	7	4	0	7	58
	ges.	4	2	18	32	33	67	82	59	40	33	12	23	405
Start 23	22-23 Uhr	11	15	5	5	12	9	10	21	7	16	10	5	126
Start 23	23-00 Uhr	1	2	2	0	1	0	0	10	3	3	2	2	26
	ges.	12	17	7	5	13	9	10	31	10	19	12	7	152
Start 05	22-23 Uhr	8	3	2	3	9	0	0	2	27	2	6	2	64
Start 05	23-00 Uhr	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	1	7
	ges.	9	3	2	3	9	0	0	4	29	2	7	3	71
Landung 23	22-23 Uhr	67	56	100	105	221	287	106	205	185	142	60	281	1815
Landung 23	23-00 Uhr	5	4	4	11	36	26	9	14	14	19	1	23	166
	ges.	72	60	104	116	257	313	115	219	199	161	61	304	1981
Landung 15	22-23 Uhr	171	155	148	196	174	69	132	314	121	190	293	68	2031
Landung 15	23-00 Uhr	9	12	4	11	32	12	21	60	10	26	21	6	224
	ges.	180	167	152	207	206	81	153	374	131	216	314	74	2255
Landung 05	22-23 Uhr	18	11	42	162	130	145	274	17	232	34	17	30	1112
Landung 05	23-00 Uhr	1	1	1	8	12	21	41	4	25	8	0	2	124
	ges.	19	12	43	170	142	166	315	21	257	42	17	32	1236

- b. *Ausnahmebedingt ist Flugverkehr nach 23 Uhr zulässig. Wie viele Starts und Landungen haben nach 23 Uhr im Zeitraum vom 01.01.2015 bis 30.04.2015 stattgefunden (bitte taggenaue Auflistung mit Uhrzeit und monatlicher Summierung)? Welche dieser Flugbewegungen waren von der Ausnahmeregelung für den Flugbetrieb nach 23 Uhr gedeckt?*

Eine taggenaue Auflistung mit Uhrzeit der Starts und Landungen nach 23 Uhr liegt nicht vor. In der nachfolgenden Tabelle sind die Gesamtzahlen der monatlichen Flugbewegungen ab 22 Uhr dargestellt.

	22 - 23 Uhr	23 - 24 Uhr	davon Verspätungen	davon Hilfsflüge	0 - 6 Uhr	davon Hilfsflüge	Ausnahmegenehmigungen	OWi
Jan. 2014	279	17	12	5	22	22	0	0
Jan. 2015	402	33	26	5	15	13	2	2
Feb. 2014	241	20	19	0	12	10	2	1
Feb. 2015	358	35	33	2	12	10	1	1
Mrz. 2014	316	12	12	0	11	11	0	0
Mrz. 2015	444	53	43	10	9	9	0	0
Apr. 2014	518	39	35	1	8	7	1	2
Apr. 2015	510	51	49	2	16	11	5	0

- c. *Wie viele Starts und Landungen nach 23 Uhr waren im Zeitraum vom 01.01.2015 bis 30.04.2015 nicht von der Ausnahmeregelung gedeckt (bitte taggenaue Auflistung mit Uhrzeit und monatlicher Summierung)? Welche dieser Flüge haben eine Einzelausnahmegenehmigung mit welcher Begründung erhalten?*

Elf Landungen, davon haben acht Landungen eine Ausnahmegenehmigung erhalten.

Ausnahmegenehmigungen:

1	5.1.2015	0:44	Landung	Luftverkehrsstörung
2	5.1.2015	0:49	Landung	Luftverkehrsstörung
3	3.2.2015	0:29	Landung	Luftverkehrsstörung
4	1.4.2015	0:16	Landung	Luftverkehrsstörung
5	8.4.2015	0:01	Landung	Luftverkehrsstörung
6	8.4.2015	0:07	Landung	Luftverkehrsstörung
7	8.4.2015	0:20	Landung	Luftverkehrsstörung
8	29.4.2015	0:02	Landung	Öffentliches Interesse

#### Ordnungswidrigkeiten

1	12.01.2015	23:04:58	Landung	Taxiverkehr
2	24.01.2015	23:02:21	Landung	Privater Reiseflug
3	21.02.2015	5:59:58	Landung	Linienflug

Die abgefragten Informationen werden im Übrigen auch monatlich auf der Webseiten des Hamburg Airport veröffentlicht (<http://www.hamburg-airport.de/de/laermschutz.php>), dort unter den Punkten „Nachtflugbeschränkungen“ und „Flüge nach 23 Uhr“.

- d. *Wurden im vorgenannten Zeitraum Bußgeldverfahren eingeleitet? Wenn ja, in welcher Höhe wurden Bußgelder festgesetzt und in welcher Höhe wurden Bußgelder vereinnahmt? Bitte eine Einzelaufstellung mit Zeitpunkt, Begründung, Status des Vorgangs, Höhe der Bußgeldfestsetzung, Vereinnahmung.*

Siehe Antwort zu 2.a. und b. Bei Verstößen gegen die Nachtflugbeschränkungen werden grundsätzlich Bußgeldverfahren eingeleitet. Die im Jahr 2015 eingeleiteten Verfahren sind noch nicht abgeschlossen.

- e. *Wie viele der unter 2.a genannten Flugbewegungen sind durch das Rabattprogramm nach Kapitel III Punkt 6 und 7 der Entgeltordnung vom Landeentgelt nach 1.d und 1.f der Entgeltordnung befreit bzw. teilbefreit?*

In den Monaten Januar bis April 2015 gab es keine regelmäßigen oder geplanten Landungen zwischen 22 und 6 Uhr bei den in 1.a. aufgelisteten rabattierten Flügen. Allerdings fanden in den vier Monaten sechs verspätete Landungen nach 22 Uhr bei den rabattierten Flüge (Germania) statt, davon einer nach 23 Uhr.

- f. *Für wie viele der unter 2.a genannten Flugbewegungen wurde der Zuschlag in Höhe von 150 bzw. 300 Prozent nach 1.f der Entgeltordnung erhoben?*

Er wurde für alle Flugbewegungen erhoben.

- g. *Wurde für Flüge unter 2.a auf die Erhebung von Zuschlägen nach 1.f der Entgeltordnung verzichtet? Wenn ja, für welche Flüge und mit welcher Begründung?*

Die Zuschläge in Höhe von 150 bzw. 300% unterliegen nicht der Rabattierung.

- h. *Wie viele medizinische Hilfsflüge und Notfallflüge haben im Zeitraum vom 01.01.2015 bis 30.04.2015 in der Zeit von 24 Uhr bis 6 Uhr stattgefunden? Bitte*

*taggenaue Auflistung mit Uhrzeit sowie vergleichender Darstellung mit dem Vorjahr.*

Siehe Antwort zu 2.a. und b. Eine taggenaue Auflistung der medizinischen Hilfsflüge und Notfallflüge wird nicht vorgehalten.

- i. Wie begründet der Senat die hohe Belastung durch Flugbewegungen explizit im Zeitraum zwischen 22 und 24 Uhr?*

Die Nachtflugbeschränkungen mit einem planmäßigen Flugbetrieb bis 23 Uhr sowie der Verspätungsregelung bis 24 Uhr stellen nach Auffassung der zuständigen Behörde einen sachgemäßen Kompromiss zwischen dem Ruhebedürfnis der Anwohner und dem Mobilitätsbedürfnis der Flugpassagiere dar. Hierbei ist zu beachten, dass die gute Verkehrsanbindung einen wichtigen Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg und die Attraktivität Hamburgs darstellt.

- j. Was tun die Verantwortlichen aktuell, um Flugbewegungen nach 23 Uhr dauerhaft möglichst zu vermeiden?*

Die Fluglärmschutzbeauftragte hat die Fluggesellschaften mit den höchsten Verspätungszahlen nach 23 Uhr angeschrieben und aufgefordert, die Zahl der Verspätungen zu reduzieren. Außerdem wurden Nachweise für die Unvermeidbarkeit der angefallenen Verspätungen angefordert.

- 3. Am 04.02.2015 wurde durch die Bürgerschaft der 20. Legislaturperiode ein 16-Punkte-Plan zur Reduzierung von Fluglärm mit verschiedenen Maßnahmen beschlossen. In der Zeit seit dem Beschluss am 04.02.2015 bis zum 30.04.2015 sind die Flugbewegungen deutlich angestiegen. Vor allem in den Tagesrandzeiten, von 6 bis 8 Uhr sowie von 20 bis 22 Uhr, und insbesondere in der Zeit von 22 bis 6 Uhr, der gesetzlich definierten Nachtruhe, sind die betroffenen Bürger im Besonderen durch Fluglärm belastet.*
- a. Welche Anstrengungen hat der Senat bisher unternommen, eine Umsetzung der 16 Punkte des Maßnahmenpakets voranzutreiben, um aktiv der Zunahme von Fluglärm entgegenzutreten?*

Der 16-Punkte Plan wird von der Fluglärmschutzbeauftragten gemeinsam mit der zuständigen Behörde, der Flughafen Hamburg GmbH, der Deutschen Flugsicherung sowie der Fluglärmschutzkommission bearbeitet.

- b. Punkt 4 des 16-Punkte-Plans sieht eine fortlaufende Evaluierung der Entgeltordnung des Flughafens auf ihre Anreizwirkung vor. Die Anzahl der Flüge nach 23 Uhr hat in diesem Jahr von Monat zu Monat zugenommen. Es zeichnet sich bereits ab, dass eine Verschärfung der Entgelte nicht die erhoffte Wirkung erwarten lässt. Sieht sich der Senat angesichts dieser Zahlen veranlasst, bereits Vorbereitungen für eine weitere Verschärfung / Verteuerung zu beginnen, um diese zum 01.01.2016 wirksam werden zu lassen? Wenn nein, ab welchem Schwellenwert, zu welchem Zeitpunkt und mit welchen Maßnahmen sieht der Senat sich veranlasst, den steigenden Zahlen an Flugbewegungen nach 23 Uhr entgegenzutreten?*

Das monatliche Passagiervolumen unterliegt einer saisonalen Verteilung, nach der die monatlichen Passagierzahlen von Januar bis zum Sommer eines Jahres ansteigen und von Herbst bis Dezember wieder sinken. Die Anzahl der monatlichen Flüge nach 23 Uhr unterliegt ähnlichen Schwankungen. Daher lässt sich aus der Entwicklung der ersten Monate dieses Jahres kein Trend für das Gesamtjahr ablesen. Außerdem kann die Auswirkung der deutlichen Verschärfung der Lärmzuschläge sowie der „Nachtzuschläge“ nach 22 Uhr (150% Zuschlag, d.h. eine Steigerung um 50 Prozentpunkte) bzw. nach 23 Uhr (300% Zuschlag, d.h. eine Steigerung um 100 Prozentpunkte) ab dem 15. Januar 2015

noch nicht bewertet werden, da die Verkehrsplanung der Fluggesellschaften mit einem relativ langen Vorlauf erfolgt und nicht kurzfristig angepasst wird. Die Steuerungswirkung der aktuellen Entgeltordnung lässt sich daher zurzeit noch nicht belastbar bewerten. Eine Bewertung seitens der zuständigen Behörde wird vor diesem Hintergrund bei Vorliegen einer ausreichenden Bewertungsgrundlage erfolgen. Eine Anpassung der bestehenden Entgeltordnung setzt einen entsprechenden Genehmigungsantrag der Flughafen Hamburg GmbH voraus, der von der zuständigen Regulierungsbehörde zu bescheiden sein wird.

- c. *Nach Punkt 9 des 16-Punkte-Plans ist zu den Verspätungen und zu den getroffenen Maßnahmen zur Vermeidung dieser Verspätungen quartalsmäßig ein Bericht zu erstellen. Am 31.03.2015 hat das erste Quartal geendet. Ein Bericht liegt bisher nicht vor. Warum wurde dieser Quartalsbericht nicht veröffentlicht und wann ist mit einer Veröffentlichung zu rechnen?*

Die Flughafen Hamburg GmbH berichtet monatlich über die Verspätungen auf der Hamburg Airport Webseite, siehe Antwort zu 2. a.-c.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte hat einzelne Luftfahrtunternehmen aufgefordert, die Verspätungsgründe jedes einzelnen Fluges zu benennen, um die Verspätungsgründe zu prüfen.

- d. *Punkt 10 des 16-Punkte-Plan fordert die strikte Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln. Die Beschwerden der Bevölkerung wegen der Nichteinhaltung der Bahnbenutzungsregeln sind nach wie vor besonders hoch. Welche Maßnahmen wurden bisher ergriffen, die Forderung nach der strikten Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln durchzusetzen?*
- e. *Nach Punkt 10 des 16-Punkte-Plan ist über die Einhaltung und Kontrolle der Bahnbenutzungsregel quartalsweise zu berichten. Am 31.03.2015 hat das erste Quartal geendet. Ein Bericht liegt bisher nicht vor. Warum wurde dieser Quartalsbericht nicht veröffentlicht und wann ist mit einer Veröffentlichung zu rechnen?*

Die einzelnen Regeln der Bahnbenutzungsregelungen enthalten Ausnahmetatbestände, die häufig bei den Seiten- und Rückenwindbedingungen, die von der Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) vorgegebenen werden, einschlägig sind. Die Fluglärmenschutzbeauftragte führt eine Plausibilisierung der Einhaltung der Bahnbenutzungsregelungen durch. Die Bahnbenutzungsregeln werden demnach eingehalten. In Abstimmung mit der Deutschen Flugsicherung wird im Sommer 2015 über die Einhaltung der Bahnbenutzungsregelungen berichtet werden.

- f. *Nach Punkt 11.f des 16-Punkte-Plans soll zur Reform der Position des Fluglärmenschutzbeauftragten im Frühjahr 2015 ein entsprechender Gesetzentwurf zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden. Bis heute liegt der Entwurf nicht vor. Wann wird verbindlich dieser Gesetzentwurf vorgelegt?*

Die Überlegungen sind noch nicht abgeschlossen.

- 4. *Es gab und gibt fortlaufend starke Kritik am Beschwerdemanagement der Fluglärmenschutzbeauftragten.*
  - a. *Wie hat sich die Zahl der Beschwerden gegen Fluglärm bei den zuständigen Fachbehörden und dem Flughafen im Zeitraum vom 01.01.2015 bis heute entwickelt? Bitte nach Monaten aufgeschlüsselt unter Angabe der Beschwerdegründe und im Vergleich zum Vorjahr angeben.*

Fluglärmbeschwerden im Vergleich 2014 zu 2015 (jeweils Januar bis April)

	Januar	Februar	März	April
2014	166	174	133	241
2015	277	233	380	334

Jeder Beschwerdeführer kann mehrere Beschwerdegründe angeben. Daher liegt die Zahl der Beschwerdegründe in der Regel höher als die Zahl der Einzelbeschwerden (siehe nachfolgenden Tabelle)

	Jan. 14	Feb. 14	Mrz. 14	Apr. 14	Jan. 15	Feb. 15	Mrz. 15	Apr. 15
<b>Emissions- / Geruchsbelästigung</b>	1	1	6	6	0	0	2	1
<b>Bodenlärm bzw. Standläufe</b>	3	6	0	2	1	1	0	1
<b>Kleinflugzeuge, Rundflüge, Hubschrauber</b>	2	0	2	10	0	3	6	10
<b>Störung der Nachtruhe</b>	57	48	18	52	49	33	91	89
<b>Häufigkeit der Flugbewegungen</b>	137	111	90	199	139	137	158	150
<b>vermutete Flugroutenabweichung</b>	10	11	22	12	4	7	2	0
<b>zu tief bzw. zu laut empfundene Flugzeuge</b>	138	116	91	204	77	47	115	81
<b>Sonstiges (inkl. Bahnspernung)</b>	12	14	7	4	7	5	6	2
<b>Summe</b>	<b>360</b>	<b>307</b>	<b>236</b>	<b>489</b>	<b>277</b>	<b>233</b>	<b>380</b>	<b>334</b>

- b. *Der Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr betreibt unter der Internetadresse <http://umwelt.bremen.de> das Bremer Umweltinformationssystem BUISY. Dort wird ein Onlinesystem für Fluglärmbeschwerden betrieben, das der Meldung von aktuellen Beschwerden über Flüge und der damit verbundenen Lärmentwicklungen dient. Der Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr bearbeitet in seiner Funktion als Fluglärmschutzbeauftragter die Eingaben und gibt das Ergebnis seiner Nachforschungen über das gemeldete Lärmereignis im Onlinesystem bekannt. Kann dieses System das bisherige manuelle Beschwerdemanagement in Hamburg ablösen, um ein Höchstmaß an geforderter Transparenz zu erreichen? Wenn ja, welche Maßnahmen wird der Senat bzw. die zuständige Behörde einleiten, um ein solches System auch für Hamburg zu installieren? Wenn nein, ist der Senat bzw. die zuständige Behörde der Auffassung, dass das bestehende Beschwerdemanagement trotz Kritik den Ansprüchen genügt? Bitte begründen.*

Die Fluglärmschutzbeauftragte hat ein sehr effektives Beschwerdemanagement, das den Ansprüchen vollständig gerecht wird. Die Beschwerden werden zeitnah, individuell und sachgerecht bearbeitet. Im Übrigen nimmt der Senat zu Angelegenheiten anderer Länder grundsätzlich nicht Stellung.