

20. Wahlperiode

Antrag

zu Drucksache 20/13531

der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks, ... (GRÜNE) und Fraktion

Betr.: Fluglärm

Der Hamburger Flughafen ist als innerstädtischer Großflughafen insbesondere auf die Akzeptanz der Bevölkerung angewiesen. Angesichts der zunehmenden Fluglärmbelastungen - insbesondere infolge von Regelverstößen - schwinden aber die Akzeptanz des Flughafens und das Vertrauen in die zuständigen Behörden. Die Fluglärmbeschwerden aus Hamburg sowie angrenzenden Gemeinden aus Schleswig-Holstein sowie Niedersachsen sind in den vergangenen Jahren rasant angestiegen. Während es 2011 noch rund 1.300 Beschwerden gab, sind sie 2012 auf fast 3.000 und 2013 auf über 4.500 gestiegen.

Der Umgang des Senats mit dem interfraktionell beschlossenen 10-Punkte-Plan hat weiteres Vertrauen gekostet. Die ergriffenen Maßnahmen haben sich teilweise leider nur als Placebo-Aktivitäten erwiesen. So wurden die Landeentgelte nur für die Lärmklassen deutlich erhöht, die in Hamburg sowieso kaum eine Rolle spielen. Dieses Vorgehen des Senats und einiger anderer beteiligter Akteure bringt den betroffenen Menschen kaum Entlastung und verspielt zusätzlich Vertrauen. Immer mehr Menschen gewinnen den Eindruck, dass wirtschaftliche Interessen höher bewertet werden, als ihre Gesundheit.

Auch immer weniger nachvollziehbar sind die Begründungen des Senats für den von ihm präferierten, auf 7 NM verkürzten Anflugkorridor. Die unterschiedlichen Äußerungen aus verschiedenen Behörden und Gremien haben hier nur wenig Klarheit gebracht. In diesem Zusammenhang begrüßen wir zwar die Ankündigung der DFS, dichter besiedelte Gebiete wie Ahrensburg und Bargteheide auf dem Radar kenntlich zu machen, um Fluglotsen und Piloten die Umfliegung dieser Gebiete zu ermöglichen. Allerdings zeigt diese Ankündigung im Jahr 2014 auch, dass der Fluglärmschutz in der Vergangenheit keine genügend hohe Priorität besaß. Es gibt zwar Anzeichen, dass sich das ein wenig geändert hat, aber dies ist bisher nur in Ansätzen nachvollziehbar und basiert eher auf dem guten Willen der Beteiligten und nicht auf gesetzlichen Verpflichtungen.

Die Bürgerbeschwerden und -proteste müssen ernst genommen werden. Vertrauen gewinnt man nur durch Transparenz und Nachvollziehbarkeit. Dafür brauchen wir von der Stadt als Eigentümerin unabhängige Instanzen, die sich sachverständig und dauerhaft um die Belange von Anwohnerinnen und Anwohnern kümmern, die Entscheidung des Flughafens, der DFS und der Airlines nachvollziehen und ggf. auch sanktionieren können. Der Fluglärmbeauftragte sollte zudem verstärkt

exekutive Kompetenzen erhalten, in dem er Bahnwechsel in Abstimmung mit der DFS verbindlich vorschlagen kann.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. die Stelle des Fluglärmschutzbeauftragten weiterzuentwickeln, in dem diese Position aus der BSU herausgelöst wird und der Fluglärmbeauftragte zukünftig als unabhängige Stelle und als Anwalt der FluglärmBetroffenen agiert und mit mehr Kompetenzen ausgestattet wird. Der Fluglärmschutzbeauftragte soll in die Lage versetzt werden, die bestehenden Lärmschutzregeln rund um den Hamburger Flughafen und das Airbuswerk in Finkenwerder zu kontrollieren und Verstöße auch wirksam zu sanktionieren. Zudem soll er Bahnwechsel in Abstimmung mit der DFS empfehlen und Einhaltung der Landeverfahrensregeln kontrollieren. Der Fluglärmschutzbeauftragte verfeinert in Zusammenarbeit mit der FLSK die Regelungen zum Fluglärmschutz und erstattet der Bürgerschaft jährlich Bericht.
2. in Absprache mit der DFS, der FLSK und dem Kreis Stormarn darauf hinzuwirken, dass Landeanflüge, die über den Nordosten geführt werden, spätestens bei 10 NM auf den Landegleitpfad eingefädelt werden. Damit soll eine weitere Fluglärmmentlastung für Ahrensburg, Bargteheide und die Walddörfer erreicht werden.
3. Eine Bundesratsinitiative zum Luftverkehrsgesetz zu entwickeln, die dem Minimum Noise Approach folgt und dem Schutz vor Fluglärm auch tagsüber Priorität gegenüber von wirtschaftlichen Interessen einräumt.
4. Das lärmabhängige Landeentgelt gegenüber des Beschlusses des Flughafens in seinem absoluten Betrag so zu verändern, dass für die Airlines auch in den Lärmklassen IV und V ein größerer Anreiz entsteht, Hamburg mit lärmärmeren Flugzeugmustern anzufliegen. Ein Teil der damit verbundenen Mehreinnahmen sollen u.a. dazu genutzt werden, weitere Anreizwirkungen für die Lärmklassen 1 und 2 zu setzen.
5. Ein weiterer Teil der durch die Erhöhung des absoluten Betrages der lärmabhängigen Landeentgelte erzielten zusätzlichen Einnahmen soll dauerhaft in freiwillige Programme des Flughafens zum passiven Lärmschutz fließen.
6. Die Bürgersprechstunden in der FLSK zu institutionalisieren und die FLSK auch darin zu bestärken, weitere Maßnahmen zur Transparenz und Nachvollziehbarkeit ihrer Arbeit zu ergreifen.
7. Eine umfassende Statistik über Kurzanflüge auf den Hamburger Flughafen zu führen.

8. Die durch Lufthansa Technik vorgenommenen Triebwerkstest in Abstimmung mit dem Unternehmen in Zeitpunkt, Umfang und zeitlicher Dauer offen zu legen. Der Bürgerschaft darzulegen, welche Regelungen existieren, um Lärmbelastungen für Anwohnerinnen und Anwohner zu reduzieren und welche weiteren Maßnahmen ergriffen werden, um diese Lärmbelastung weiter zu reduzieren.
9. Der Bürgerschaft regelmäßig, mindestens einmal pro Jahr zusammen mit dem Fluglärmschutzbeauftragten über die Fluglärmentwicklung und die durchgeführten Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung zu berichten.