

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks und Christiane Blömeke (GRÜNE)
vom 25.09.13

und Antwort des Senats

Betr.: Fluglärm – Notgeneratorentests

Im Rahmen des Erstfluges (First Flight) werden bei jedem neu produzierten beziehungsweise neu ausgestatteten Flugzeug des Airbus-Werkes in Finkenwerder dessen Notsysteme in der Regel einmalig überprüft. Diese Prüfungen umfassen auch den Test der Ram Air Turbine (RAT).

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

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

- 1. Wie viele solcher Erstflüge mit der Überprüfung der Notsysteme haben in den vergangenen fünf Jahren jeweils von Finkenwerder aus stattgefunden?*

Im Single-Aisle-Programm haben in den letzten fünf Jahren (2008 bis 2012) im Durchschnitt weniger als 400 Flüge pro Jahr mit ausgefahrenem Notgenerator „Ram Air Turbine“ (RAT) stattgefunden. Im A380-Programm haben in den vergangenen fünf Jahren (2008 – 2012) im Durchschnitt circa 30 Flüge pro Jahr mit ausgefahrenem Notgenerator stattgefunden.

- 2. Zu welcher Tageszeit werden diese Erstflüge durchgeführt?*

Die Landungen nach dem Erstflug finden im Single-Aisle-Programm in der Regel zwischen 10 Uhr und 20 Uhr statt. Dieses Zeitfenster ergibt sich daraus, dass der früheste Start aufgrund der notwendigen Startvorbereitungen gegen 8 Uhr und der späteste gegen 17 Uhr erfolgen kann und die Flüge zwischen 2,5 und 3,0 Stunden dauern.

Im A380-Programm finden die betreffenden Landeanflüge in der Regel zwischen 15 Uhr und Sonnenuntergang (spätestens aber bis 22 Uhr) statt.

- 3. Über welche Stadtteile fliegen die Flugzeuge mit ausgefahrenen RAT nach ihren Tests, die vor der nordöstlichen Stadtgrenze Hamburgs stattfinden, in der Regel zurück nach Finkenwerder?*

Die hier in Rede stehenden Flüge dienen der Funktionsprüfung der Flugzeugsysteme. Flüge mit der Funktionsprüfung der RAT finden statt

- bei Betriebsrichtung 23 über
 - Othmarschen
 - Bahrenfeld
 - Eimsbüttel
 - Eppendorf
 - Alsterdorf
 - Ohlsdorf
 - Fuhlsbüttel

- Poppenbüttel
- bei Betriebsrichtung 05 über
 - Neuenfelde
 - Buxtehude
- 4. *Welche Fluglärmmessstellen befinden sich in dieser Einflugschneise? Werden dort die Werte der Erstflüge der Airbus-Flieger mit ausgefahrenen RAT aufgezeichnet?*

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Messergebnisse wurden an den entsprechenden Fluglärmmessstellen für die Erstflüge der Airbus-Flieger mit ausgefahrenen RAT in den vergangenen zwölf Monaten ermittelt?
- 5. *Welchem Beurteilungspegel und welchem Tag-Abend-Nacht-Pegel entsprechen die gemessenen Werte bei den Erstflügen mit ausgefahrenen RAT?*

Es werden alle Lärmereignisse, die von „Airbus-Flügen“ ausgehen, erfasst. Es wird nicht gesondert aufgezeichnet, welches Flugzeug mit ausgefahrener RAT welchen Schallpegel erzeugt hat. Es gibt zwei Fluglärmmessstellen in der Nachbarschaft: Messstelle 1 „Rosengarten“ (südlich der Start- und Landebahn) und Messstelle 2 „Gymnasium Hochrad“ (nördlich der Start- und Landebahn). Das planfestgestellte Schutzziel wird mit den aus den gemessenen Werten ermittelten Schallpegeln eingehalten.

- 6. *Wie hoch sind der durchschnittliche Beurteilungspegel und der durchschnittliche Tag-Abend-Nacht-Pegel bei den Landeanflügen auf den Hamburger Flughafen an den entsprechenden Fluglärmmessstellen?*

Es werden keine Landeanflüge im Rahmen von Erstflügen mit ausgefahrenen RAT auf den Hamburg Airport durchgeführt. Aufgrund dessen kann keine Aussage zum durchschnittlichen Beurteilungspegel sowie zum durchschnittlichen Tag-Abend-Nacht-Pegel an den entsprechenden Fluglärmmessstellen getroffen werden.

- 7. *Welche konkreten Überlegungen wurden in der Vergangenheit zur Vermeidung der Überflüge über dicht besiedeltem Stadtgebiet angestellt? Was waren die jeweiligen Ergebnisse? Wie hoch wäre der finanzielle Mehraufwand im Falle einer Umleitung der Flüge zu anderen Flugplätzen und des Verstauens der Turbine?*

Überflüge über dicht besiedeltem Stadtgebiet lassen sich allein aufgrund der geografischen Lage nicht vermeiden. Zur Vermeidung von Überflügen wurden verschiedene Überlegungen angestellt. Im Ergebnis konnte erreicht werden, dass ab 2008 die Flüge mit aktivierter RAT um die Hälfte reduziert werden konnten. Während in früheren Jahren die RAT sowohl beim sogenannten First Flight (industrieller Abnahmeflug) als auch beim „Customer Flight“ (Kundenabnahmeflug) überprüft werden musste, ist dies heute nur noch beim First Flight der Fall. Diese Verbesserung hat andererseits auch zu einer sehr viel strafferen Terminalschiene in der Abnahmephase geführt. Eine Umleitung der Flüge zu anderen Flugplätzen würde zu einem deutlichen Mehraufwand führen, dessen Umfang die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Hamburg-Finkenwerder beeinträchtigen würde. So ist im Durchschnitt mit einem Tag Zeitverlust zu rechnen. Damit würde die Übergabe an den Kunden und somit der Einsatz des Flugzeuges in den Liniendienst sich um durchschnittlich einen Tag verzögern. Das würde nicht auf die Akzeptanz des Kunden stoßen. Der Aufwand für eine Landung auf einem anderen Flugplatz würde sich auch nicht alleine darauf beschränken, die RAT wieder zu verstauen. Da die Landung als Abschluss eines Prüfungsfluges zu sehen ist, müsste im Anschluss eine spezielle Nachfluginspektion durchgeführt werden. Diese Inspektion müsste durch Airbus-Personal der Fertigung und der Qualitätssicherung (QS) erfolgen. Hierzu müsste von Airbus ein Stellplatz auf dem fremden Flughafen angemietet werden. Die Mechaniker und QS-Prüfer sowie Material müssten somit zusätzlich am Fremdflygplatz vorgehalten werden. Die jährlichen Mehrkosten würden im Bereich mehrerer Millionen Euro liegen.