

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

6. Jährlicher Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit

I.

Anlass

Gemäß § 4 des Fluglärmschutzbeauftragten-Gesetzes berichtet die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) der Bürgerschaft jährlich über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg sowie über ihre Tätigkeit. Mit dieser Drucksache wird der Bürgerschaft der Bericht für das Jahr 2022 vorgelegt.

II.

Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten

Nach dem weltweiten Rückgang der Flugbewegungen in den Jahren 2020 und 2021 in Folge der COVID-19-Pandemie kam es ab April 2022 zu einem Wiederaufleben des Flugverkehrs. Der schnelle Anstieg der Flugbewegungen und der Passagiermengen forderten das europäische Luftverkehrssystem auf Grund des Personalmangels in allen Bereichen in hohem Maße. Zusätzlich führten die Luftraumbeschränkungen auf Grund des Ukraine-Konflikts zu weiteren Engpässen. Die Folge waren Verspätungen

bis in die Nachtsstunden hinein, trotz der Fortführung der in Hamburg etablierten Fluglärmschutzmaßnahmen.

Die Statistiken zu den Flugbewegungen, Nachtflügen und Beschwerden wurden auch während der COVID-19-Pandemie lückenlos dokumentiert. Die Daten des Jahres 2022 werden im Folgenden auch mit den Zahlen aus 2019 verglichen, dem letzten Jahr ohne Pandemieeinfluss.

1. Flugbewegungen und Nachtflüge

Flugbewegungen und Passagierzahlen

Gegenüber 2021 sind die Flugbewegungen im Jahr 2022 zwar um mehr als 50% angestiegen, lagen aber mit insgesamt 109.856 Starts/Landungen weiterhin deutlich unter denen des Jahres 2019 mit 155.462 Starts/Landungen und waren im Vergleich dazu um 29% geringer. Der gewerbliche Anteil des Flugverkehrs lag mit rund 91.752 Flugzeugbewegungen bei einem Minus von 34,8% gegenüber 2019 (140.751 Flugzeugbewegungen).

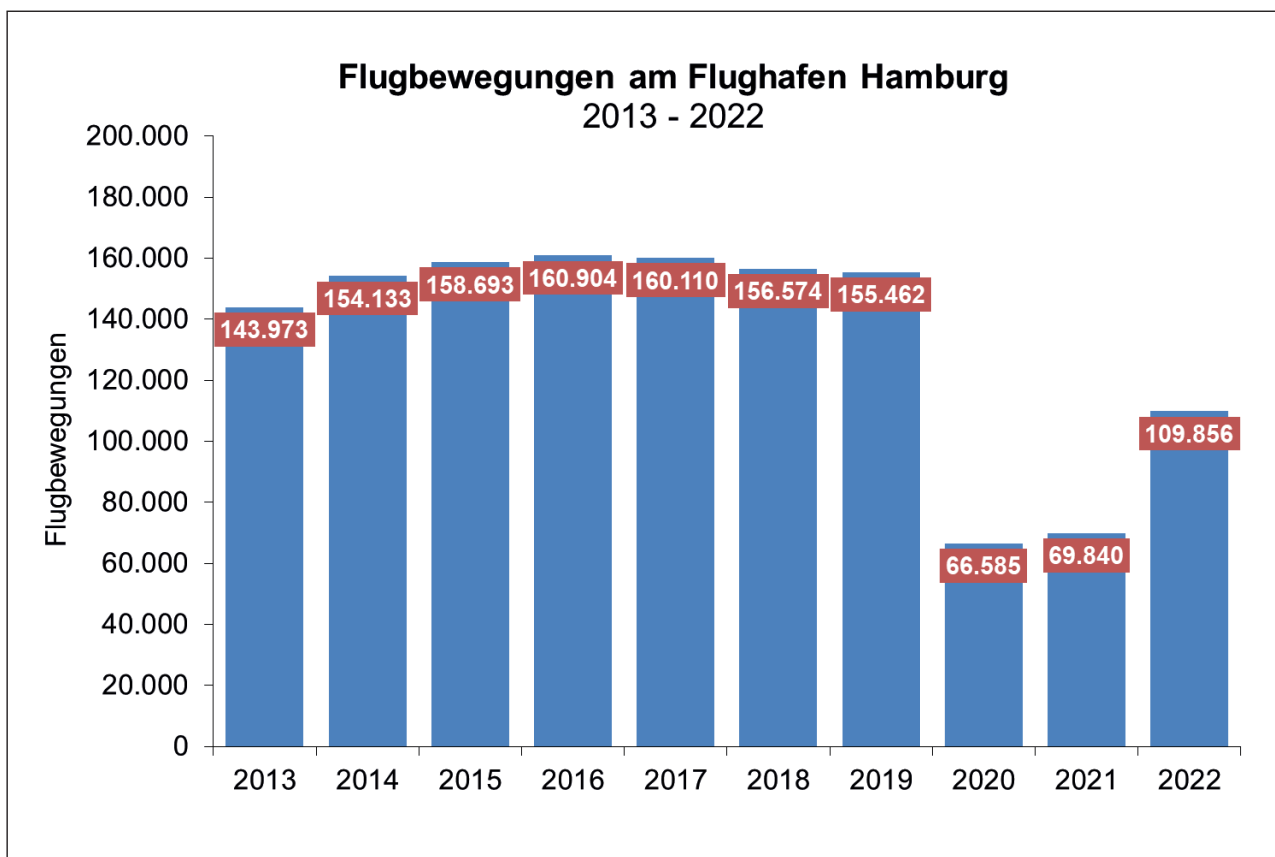


Abbildung 1: Entwicklung der Gesamtflugbewegungen 2013-2022

Die Passagierzahlen haben sich in den vergangenen drei Jahren entsprechend der Flugbewegungen entwickelt. Mit 11,1 Mio. Passagieren liegt das Aufkommen in 2022 36 % unterhalb dem von 2019 mit rund 17 Mio. Passagieren.

Nachtflüge

Die unbeschränkte Betriebszeit des Flughafens Hamburg liegt zwischen 6 Uhr und 23 Uhr. Somit handelt es sich bei Flügen der ersten Nachtstunde (22 – 23 Uhr) um Flugbewegungen, die keiner Beschränkung unterliegen. Die Anzahl der Flugbewegungen in dieser Stunde lag im Jahr 2022 aus den eingangs genannten Gründen bei 5.274 und erreichte damit 81 % des Niveaus von 2019 mit 6.521 Flügen in dieser Stunde.

Zwischen 23 und 6 Uhr gelten am Hamburger Flughafen Nachtflugbeschränkungen. In diesem

Zeitraum starteten und landeten in 2022 insgesamt 1.011 Flüge, 13% mehr als in 2019 (891 Flüge). Mit einer Anzahl von 103 entfielen hiervon rund 10% auf Flüge, die von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen sind. Hierbei handelt es sich um Luftfahrzeuge, die den Hamburger Flughafen in Notfallsituationen anfliegen sowie Flüge, die sich im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such-, Rettungs- oder dringendem polizeilichen Einsatz befinden.

Für Passagierlinienflüge und für Flüge des Pauschalreiseverkehrs gilt in der Zeit von 23 – 24 Uhr die sogenannte „Verspätungsregelung“. Für diese Flüge liegt bei nachweisbar unvermeidbarer Verspätung eine Genehmigungsfiktion für Starts und Landungen bis Mitternacht vor. Die Zahl dieser verspäteten Flüge lag in 2022 mit 873 Flügen um 29 % über dem Niveau aus 2019.

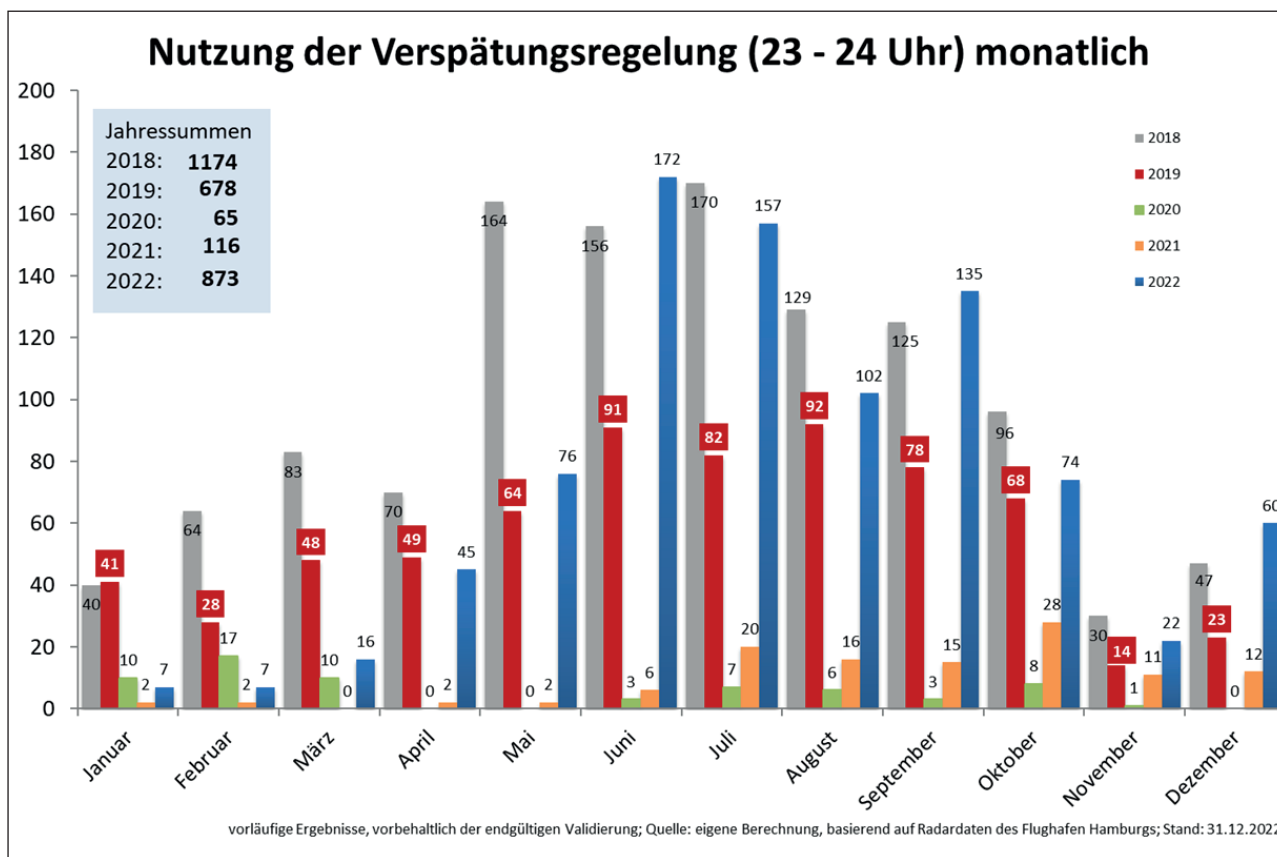


Abbildung 2: Nutzung der Verspätungsregelung (23–24 Uhr) der letzten 5 Jahre pro Monat

Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen wird im Nachhinein geprüft und kann bei Nichtbestätigung durch Ordnungswidrigkeitsverfahren geahndet werden. Alle nach 23 Uhr verspäteten Flüge aus 2022 wurden erfasst und überprüft. Für die Überprüfung der Verspätungen wird eine Gebühr von 500,- € je Flug erhoben. Für acht dieser Verspätungen aus dem Jahr 2022 konnte die Vermeidbarkeit nicht nachgewiesen werden, und dementsprechend wurden Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet. Darüber hinaus wurden zwei weitere Verfahren eingeleitet, da die entsprechenden Flüge nicht unter die Verspätungsregelung fielen, und keine Einzelfallausnahmegenehmigung (s. u.) beantragt wurde. Die in 2022 eingemommene Summe aus Bußgeldern und der Einziehung von Taterträgen für Verfahren aus 2021 beläuft sich auf rd. 1,5 Tsd. €.

Das Kriterium aus dem 21-Punkte-Plan, wonach bei einer Verspätungsquote von 25% innerhalb eines Monats (bei mindestens drei Flügen pro Woche) Anhaltspunkte für eine Fehlplanung (und somit für eine Vermeidbarkeit der Verspätung) vorliegen, wurde von 13 Flügen erreicht. Mehr als die

Hälfte dieser Flüge überschritt die 25 %-Quote in mehr als einem Monat, ein Flug sogar in sechs Monaten. Zum Teil lagen die Verspätungsquoten zudem bei über 50 %. Die FLSB schreibt regelhaft jede Fluggesellschaft im Folgemonat nach einer Überschreitung der 25 %-Quote an, mit der Bitte zeitnah Maßnahmen zur Verbesserung der Verspätungssituation der entsprechenden Flugverbindung zu benennen. Als durchgeführte Maßnahme sei hier beispielhaft erwähnt, dass von einer Fluggesellschaft zwei späte Starts aus dem Flugplan herausgenommen wurden.

Darüber hinaus hat die FLSB im August 2022 alle Fluggesellschaften, die bis dahin durch häufige Nutzung der Verspätungsregelung auffielen, mit einem Schreiben gebeten, bei den Planungen für den Winterflugplan 2022/23 sowie Sommerflugplan 2023 die bestehende Personalproblematik und die durch den Ukraine-Konflikt bedingten Luftraumeinschränkungen zu berücksichtigen. Dieses Schreiben stellte eine Empfehlung zur Optimierung der Pünktlichkeit der Flüge und damit ein Bei-

trag zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm nach 23 Uhr dar.

Alle Flüge, die nicht aus von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen sind und auch nicht unter die beschriebene Verspätungsregelung fallen, benötigen vorweg eine Einzelfallausnahme-

genehmigung der FLVB. Die Erteilung dieser wird sehr restriktiv gehandhabt. 2022 wurden 97 Ausnahmeanträge gestellt, wovon 42 abgelehnt wurden. Von den 55 erteilten Ausnahmegenehmigungen wurden letztendlich 32 Ausnahmegenehmigungen genutzt.

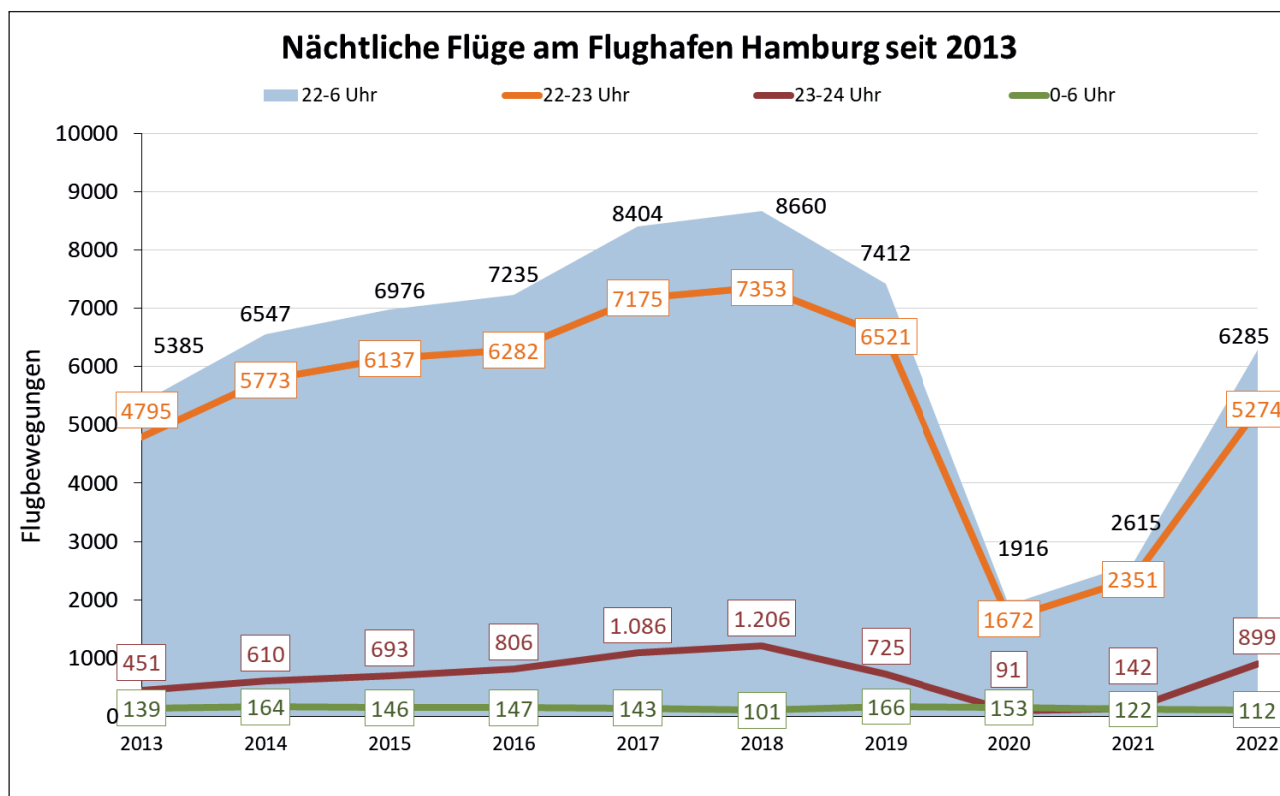


Abbildung 3: Entwicklung der Nachtflüge 2013-2022

2. Entwicklung des Lärmkontingents und der Fluglärmmesswerte

Lärmkontingent

Die Größe der Lärmkontur eines äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A), die für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres berechnet wird, ist die genehmigungsrechtliche Fluglärmobergrenze des Flughafen Hamburgs. Sie darf nicht größer sein als 20,39 km², abgeleitet aus der tatsächlichen Lärmkontur des Referenzjahres 1997. Seit der Einführung wird dieses Maß sicher eingehalten. Mit der Erneuerung des Erbbaurechtsvertrags des Flughafen Hamburg in 2019 wurde vertraglich eine ergänzende Regelung ver-

einbart, welche seit dem Jahr 2021 gilt. Seitdem sind ab einer Überschreitung eines Lärmkontingents von 15,39 km² Lärmausgleichszahlungen zu entrichten.

In 2022 lag das Fluglärmkontingent bei 11,57 km². Dies bedeutet einen Rückgang um 20,6% gegenüber 2019. Waren 2019 in den sechs verkehrsreichsten Monaten 85.521 Flüge die Bemessungsgrundlage, so lag diese Zahl 2022 bei 64.527 Flügen (-24,5%). Dass der Rückgang der betroffenen Fläche diesen Prozentsatz nicht erreicht, liegt an der logarithmischen Natur des Schalls. Sowohl 2019 als auch 2022 waren die verkehrsreichsten Monate Mai bis Oktober.

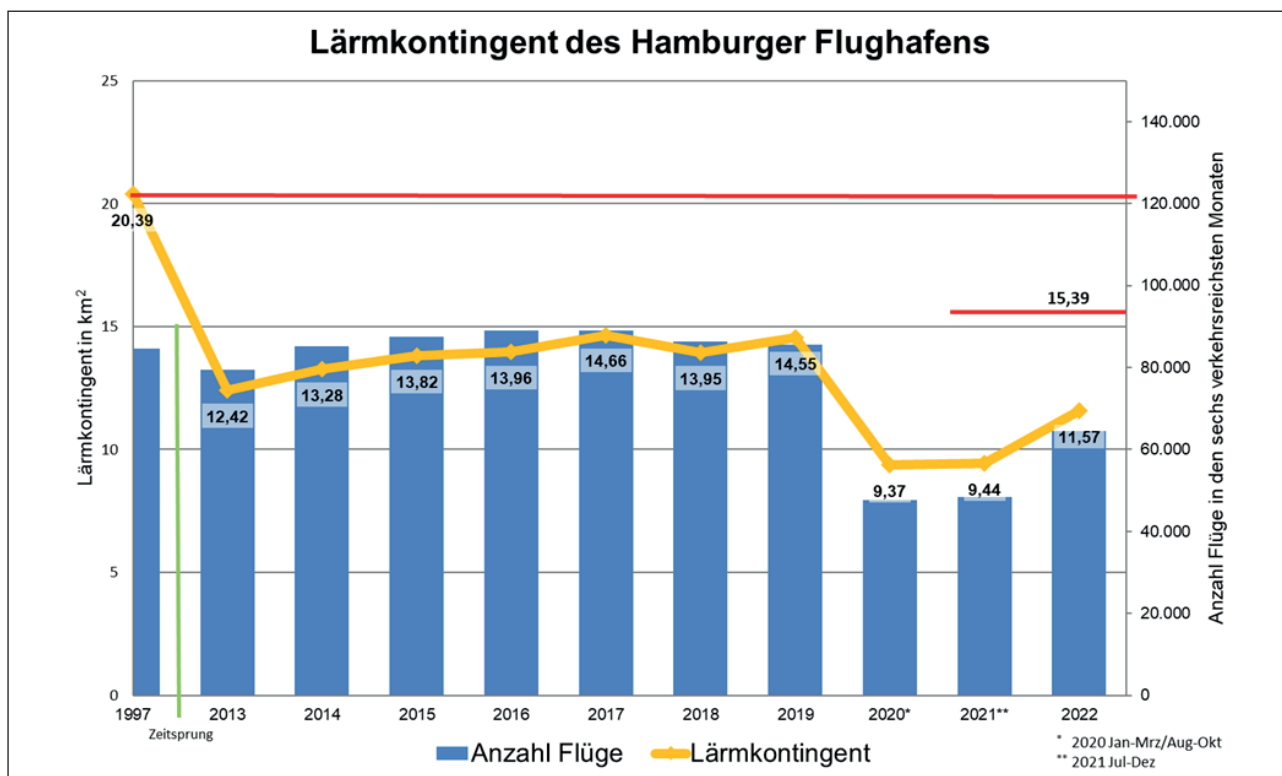


Abbildung 4: Grafik Lärmkontingent Hamburger Flughafen

Fluglärmesswerte

Im Folgenden wird die Entwicklung des Fluglärms, dargestellt als äquivalenter Dauerschallpegel des Hamburger Fluglärmmessnetzes, betrachtet. Die Messstelle M6 wird hierbei nicht berücksichtigt, weil sich diese direkt auf dem Gelände des Flughafens Hamburg befindet. Die Messstelle M14 wurde erst im Juli 2020 in Betrieb genommen. Somit sind diese Messwerte nicht mit Werten von 2019 vergleichbar.

Aus den Abbildungen 6 und 7 geht hervor, dass die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels aus 2022 im Vergleich zu den Werten des Jahres 2019 sowohl tags als auch nachts weitestgehend unter den damaligen Werten liegen. Ursache hierfür ist das reduzierte Flugaufkommen gegenüber 2019. Mit dem weiteren Wiederanstieg der Anzahl der Flugbewegungen ist auch mit einem Anstieg der äquivalenten Dauerschallpegel zu rechnen. Der zunehmende Einsatz leiserer Flugzeuge in den kommenden Jahren wird jedoch wahrscheinlich seinen positiven Einfluss entfalten, so dass das Lärmkontingent voraussichtlich sicher eingehalten werden wird. Der Anteil leiserer Flugzeuge an den gewerblichen Flugbewegungen am Ham-

burger Flughafen ist von 2,7% im Jahr 2019 auf 12,6% in 2022 gestiegen.

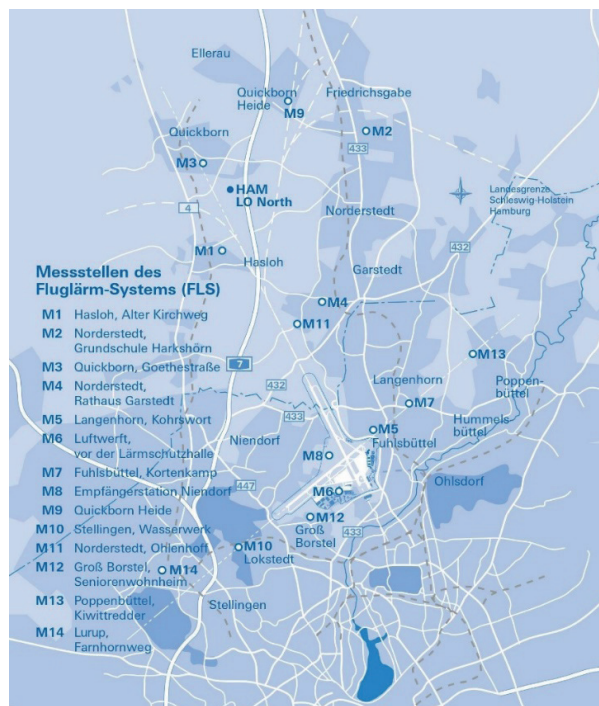


Abbildung 5: Darstellung der Messstellen

Jahr/Messstation	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderungen 2019/2022
	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag
M1	55,0	55,2	50,3	50,5	52,9	-2,3
M2	42,0	42,4	37,8	39,6	43,6	1,2
M3	54,9	54,8	50,9	50,4	52,8	-2,0
M4	51,1	51,8	47,2	47,4	48,7	-3,1
M5	61,2	61,2	56,3	56,4	59,3	-1,9
M7	63,1	64,2	60,2	59,4	61,8	-2,4
M8	54,8	55,7	51,3	51,8	53,6	-2,1
M9	47,4	48,3	42,0	43,2	46,5	-1,8
M10	61,2	60,3	56,0	56,3	58,6	-1,7
M11	60,6	61,1	56,0	56,5	58,8	-2,3
M12	56,5	57,3	53,8	52,9	55,0	-2,3
M13*	54,2/59,7*	60,4	56,3	55,5	58,0	-2,4
M14**				47,8	49,7	
*Die Messstelle M13 wurde im Oktober 2018 umgestellt						
**Die Messstelle M14 wurde erst im Juli 2020 in Betrieb genommen						

Abbildung 6: Tabelle der äquivalenten Dauerschallpegel am Tag

Jahr/Messstation	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderungen 2019/2022
	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht
M1	44,6	43,9	37,6	39,5	43,5	-0,4
M2	24,9	27,7	18,8	21,8	27,6	-0,1
M3	49,3	48,0	43,1	44,4	47,7	-0,3
M4	35,9	37,4	29,3	31,8	36,1	-1,3
M5	51,6	51,5	44,9	46,3	50,5	-1,0
M7	55,4	55,5	49,8	50,8	54,8	-0,7
M8	41,7	43,4	36,9	37,9	41,5	-1,9
M9	34,0	37,4	28,0	29,5	34,1	-3,3
M10	52,2	50,9	43,2	45,6	50,5	-0,4
M11	49,2	49,2	42,2	43,9	48,0	-1,2
M12	43,1	44,6	38,2	37,3	42,1	-2,5
M13*	45,9/51,3*	51,5	46,2	46,9	50,9	-0,6
M14**				32,8	37,7	
*Die Messstelle M13 wurde im Oktober 2018 umgestellt						
** Die Messstelle M14 wurde erst im Juli 2020 in Betrieb genommen						

Abbildung 7: Tabelle der äquivalenten Dauerschallpegel in der Nacht

3. Beschwerdesituation

Die statistische Erfassung der Anzahl an Fluglärmbeschwerden und der sich über Fluglärm beschwerenden Personen erfolgt gemäß datenschutzrechtlicher Vorgaben getrennt, um eine individuelle Zuordnung von Beschwerden zu Beschwerdeführenden zu vermeiden. Bei der Beschwerdeabgabe ist der Stadtteil bzw. der Ort für die räumliche Zuordnung eine Pflichtangabe. Namentlich erfasst werden kann die Beschwerde aber erst, wenn zusätzlich der Name und die

Adresse der sich beschwerenden Person vorliegt.

2022 wurden insgesamt 32.176 Beschwerden erfasst und damit mehr als im Jahr 2021 (22.217 Beschwerden), jedoch immer noch deutlich weniger als in 2019 mit 317.998 Beschwerden und 2020 mit 75.478 Beschwerden. Dabei haben 1.541 Personen ihre Beschwerde namentlich, unter Angabe ihrer Adressdaten abgegeben. Die Anzahl dieser Beschwerdeführenden hat sich somit gegenüber 2021 (681 Personen) mehr als verdoppelt und übersteigt leicht die Anzahl von 2019 (1.525 Personen).

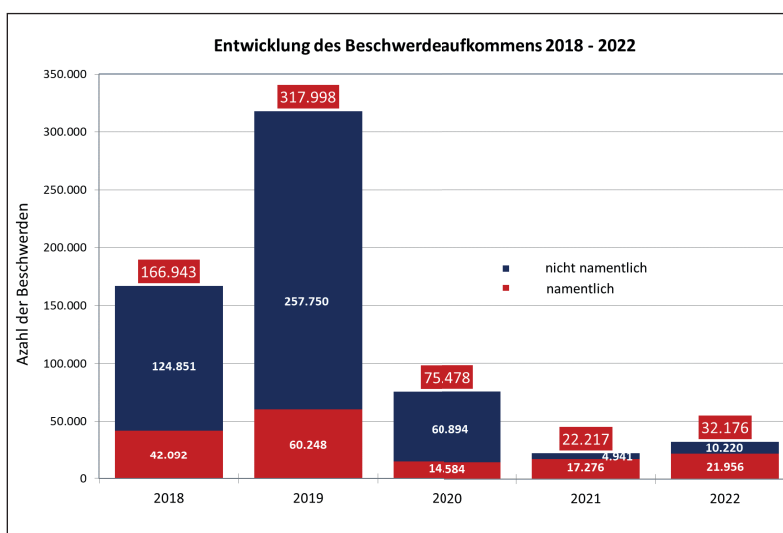


Abbildung 8: Anzahl der Beschwerden seit 2018

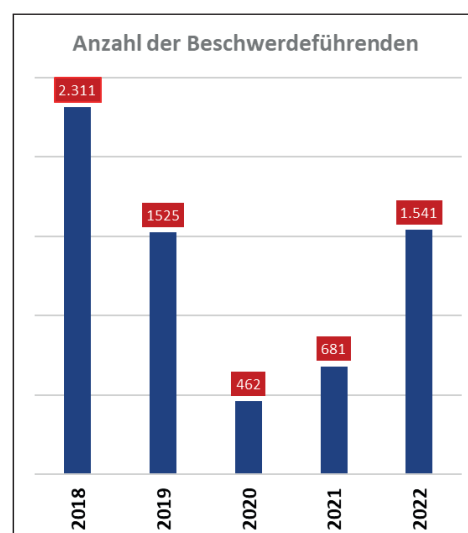


Abbildung 9: Anzahl der Beschwerdeführenden seit 2018

Der enorme Rückgang der Beschwerden von 2019 zu 2022 um fast 90% ist im Wesentlichen auf die erhebliche Reduktion der nicht namentlichen Beschwerden zurückzuführen. War in 2019 mit 257.750 Beschwerden der überwiegende Teil der Beschwerden ohne Angaben zur Person (80%), so sind es in 2022 nur noch 10.220 nicht namentliche Beschwerden.

Die FLSB beurteilt die Problemlage vor allem anhand der regionalen Verteilung der Beschwerde-

führenden (s. Abb. 10) und der Bevölkerungsdichte. Aus der Überlagerung dieser beiden Datensätze zeigt sich, dass die Fluglärmbelastung insbesondere unter den vier Flugschneisen als problematisch wahrgenommen wird. Zudem gibt es bezüglich der nicht namentlich eingereichten Beschwerden Hinweise, dass ein Großteil dieser bis Mitte 2020 unter Zuhilfenahme softwaregestützter digitalisierter Automatisierungsprozesse abgesendet wurde.

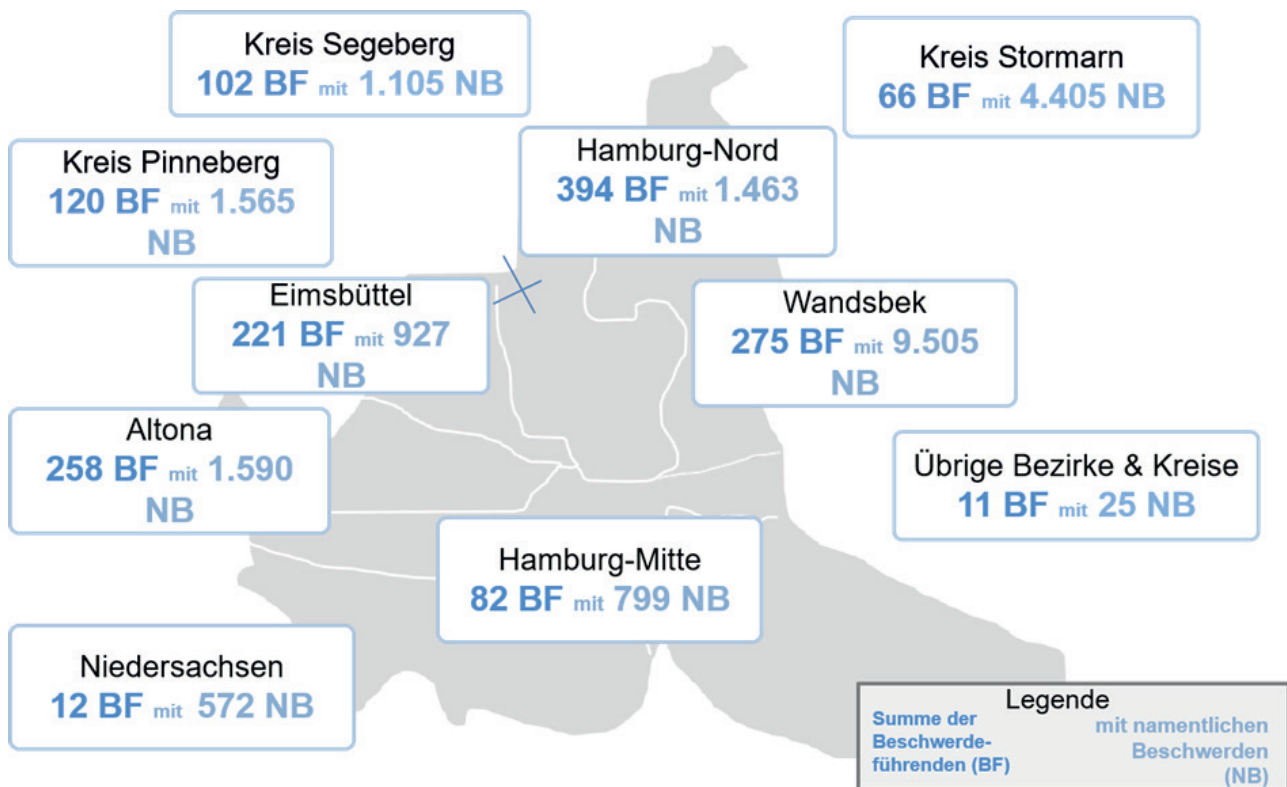


Abbildung 10: Regionale Verteilung der namentlichen Beschwerden 2022

Regionale Verteilung

Bei der regionalen Zuordnung der Beschwerden wird aus den zuvor genannten Gründen nur auf die namentlichen Beschwerden (i.W. „Beschwerden“) eingegangen.

In 2022 wurden 21.956 Beschwerden erfasst, davon kamen 14.305 (65%) aus Hamburg, 7.079 (32%) aus Schleswig-Holstein und 572 (3%) aus Niedersachsen.

Von den 1.541 Beschwerdeführenden (i.W. „BF“) waren 1.241 (80%) aus Hamburg, 288 (19%) aus Schleswig-Holstein und 12 (1%) aus Niedersachsen.

Richtung Norderstedt/Quickborn

Aus dem Kreis Segeberg wurden im Jahr 2022 insgesamt 1.105 Beschwerden von 102 BF (davon 76 aus Norderstedt) eingereicht. Dies sind die wenigen Beschwerden aus dem direkten Umland, obwohl in/aus Richtung Norderstedt knapp 44% der Flugbewegungen gingen/kamen. 2019 gab es aus dieser Region 1.649 Beschwerden von 72 Personen.

Im Kreis Pinneberg gab es im Jahr 2022 mit insgesamt 1.565 ebenfalls weniger Beschwerden als im Jahr 2019 mit 7.591. Die Zahl der BF hat sich mit 120 BF im Jahr 2022 gegenüber 2019 (141 BF) leicht verringert. Dabei hatte die Stadt Quickborn mit 59 BF den größten Anteil.

Richtung Langenhorn/Lemsahl

Aus dem Stadtteil Langenhorn reichten 81 Personen insgesamt 491 Beschwerden ein. Damit ist Langenhorn einer der Stadtteile mit den meisten BF. Dieser Spitzenplatz ist unter Berücksichtigung der hohen Fluglärmbelastung (ca. 30% der Flugbewegungen, bei sehr hohen Lärmpegeln) und der Bevölkerungsdichte nachvollziehbar. 2019 hatten 99 in Langenhorn lebende Personen insgesamt 439 Beschwerden eingereicht.

Aus dem Kreis Stormarn wurden 2022 insgesamt 4.405 Beschwerden von 66 Personen registriert. Die Zahl der Beschwerden, jedoch nicht der BF ist gegenüber 2019 massiv zurückgegangen: 43.798 Beschwerden von 69 Personen.

Die meisten Beschwerden kamen dabei aus Großhansdorf (3.122) und Bargteheide (755) von insgesamt lediglich 14 Personen.

Richtung Niendorf/Blankenese

Die Piste Richtung Niendorf/Blankenese ist mit 22% der Flugbewegungen die am dritthäufigsten genutzte Piste am Hamburger Flughafen. Aus dem angrenzenden Bezirk Hamburg-Eimsbüttel reichten 221 Personen 927 Beschwerden ein (2019: 229 Beschwerdeführende, 1.036 Beschwerden).

Aus dem Bezirk Altona sind 2022 insgesamt 1.590 Beschwerden von 258 Personen eingegangen. Im Jahr 2019 waren es 1.689 Beschwerden von 297 BF.

Richtung Alsterdorf/Hamm

Die Piste über die dichtbesiedelte Innenstadt wird gemäß der Bahnbenutzungsregelung nur in Ausnahmefällen genutzt. So wurden 2022 und 2019 jeweils nur vier Prozent der Flugbewegungen über diese Piste abgewickelt. Aus den unterhalb der An- und Abflugschneise liegenden Stadtteilen

Alsterdorf, Winterhude, Barmbek-Nord, Barmbek-Süd, Eilbek und Hamm beschwerten sich in 2021 insgesamt 363 Personen 1.115 mal. In 2019 reichten 335 Personen 863 Beschwerden ein.

Beschwerdegründe

Bei der Abgabe einer Beschwerde über Fluglärm sind hinsichtlich der Beschwerdegründe Mehrfachnennungen möglich. Von dieser Möglichkeit machten die BF Gebrauch und gaben im Jahr 2022 im Durchschnitt 1,8 Beschwerdegründe (2019: 2,0 Beschwerdegründe) an.

Wie in den beiden Vorjahren waren auch 2022 die meistgenannten Gründe bei den namentlichen Fluglärmbeschwerden die „Häufigkeit der Flugbewegungen“ (56 %) und „Flugzeuge im Einzelfall“ (34%). Die „Störung der Nachtruhe“ wurde 2022 von 34 % als Beschwerdegrund angegeben und steht im Gegensatz zu 2021 (17%) damit, wie bereits 2019 (35%), wieder an dritter Stelle. Mit 17% folgt der 2020 neu aufgenommene Beschwerdegrund „Flugroutenabweichung“, der damals mit 12% noch an dritter Stelle stand.

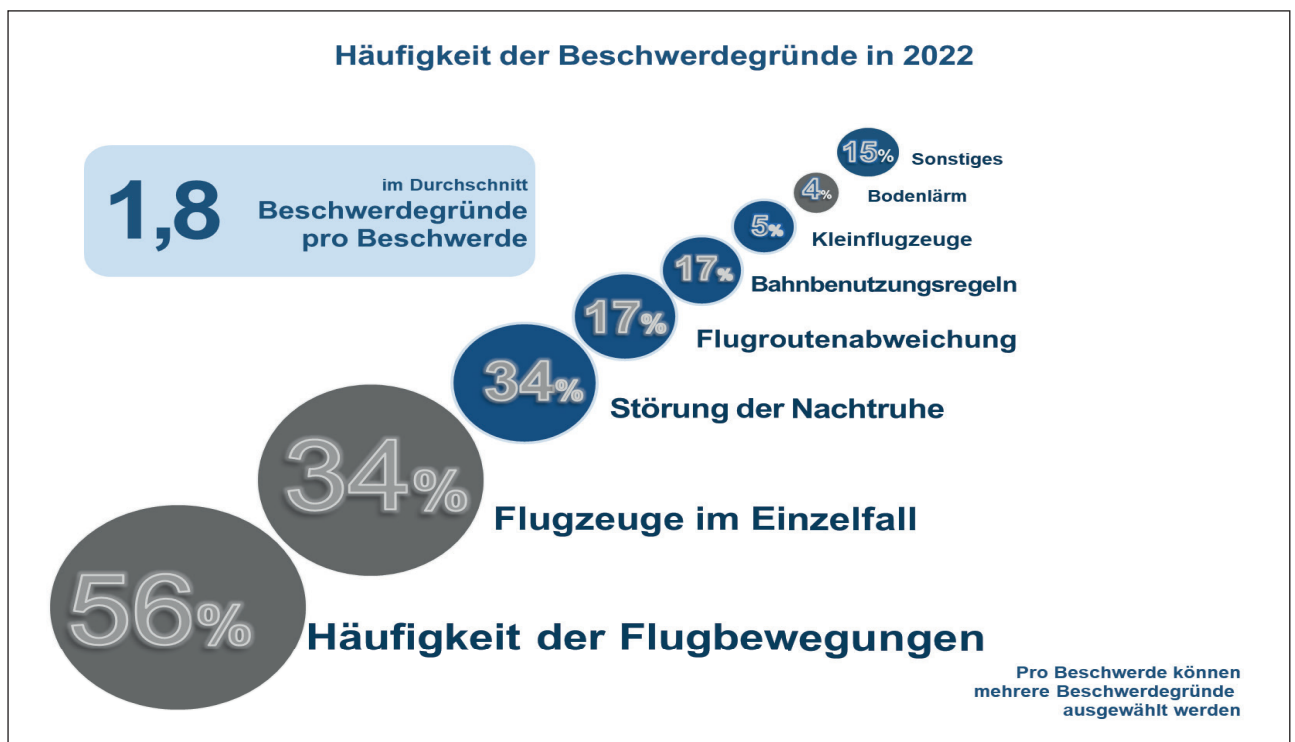


Abbildung 11: Grafik über die Beschwerdegründe 2022

4. Passiver Schallschutz

Laut des 2018 vereinbarten 21-Punkte-Plans, Ziffer 17, war die Etablierung eines städtischen Schallschutzprogramms zu prüfen. In der Drucksache 22/2220 wird die Umsetzung ausführlich beschrieben. Das etablierte städtische Förderprogramm „Schallschutzmaßnahmen im Fluglärm-schutzbereich“ hatte ursprünglich eine Laufzeit bis Ende 2020, wurde in der bestehenden Form verlängert und erst im November 2022, als mit den beantragten Maßnahmen die Fördersumme ausgeschöpft war, geschlossen.

5. Siedlungsentwicklung und Fluglärm

Gemäß Fluglärm-schutzbeauftragtengesetz ist es Aufgabe der FLSB, Wohnungs- und Immobiliensuchende über die Fluglärm-belastung konkreter Belegheiten zu informieren und zu beraten (§2 Absatz 1 Satz 2 Nr. 7 FLsBG). In diesem Zu-

sammenhang ist in 2021 ein Flyer entwickelt worden, der an die Wohnungsbauunternehmen zur Weitergabe verteilt wurde, und eine Internetseite (<https://www.hamburg.de/fluglaerm/15993874/start-fluglaerm/>) mit weiterführenden Hintergrundinformationen erstellt worden.

Im Jahr 2022 erhielt die FLSB vor allem von beratenden Stellen und aus dem politischen Raum positive Resonanz zu diesem Flyer. Zudem gab es auf Bitte des Mietervereins zu Hamburg ein persönliches Treffen von dessen Vorsitzenden mit der FLSB, bei dem sowohl die fachlichen Hintergründe als auch die Erfahrungen aus den jeweiligen Beratungstätigkeiten ausgetauscht wurden.

III.

Petition

Die Bürgerschaft wird gebeten, von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen.