

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

8. Jährlicher Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg sowie über ihre Tätigkeit

I.

Anlass

Die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) berichtet jährlich über die Fluglärmsituation und ihre Tätigkeit gemäß § 4 des Fluglärmenschutzbeauftragtengesetzes (FLSBG) vom 6. Juli 2016 (HmbGVBl Nr. 29, S. 290).

Mit dieser Drucksache wird der Bürgerschaft der Bericht für das Jahr 2024 vorgelegt.

II.

Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten

Nach einem weltweiten massiven Rückgang der Flugbewegungen und der Fluggastzahlen in den Jahren 2020 und 2021 als Folge der Covid-19-Pandemie stiegen die Flugbewegungs- und Fluggastzahlen im April 2022 erstmals wieder an. Dieser Anstieg setzte sich in den Jahren 2023 und 2024 fort. Trotzdem erreichte der Hamburger Flughafen im Jahr 2024 erst ca. 82% des Verkehrsaufkommens der Vor-Pandemie-Zeit. Zur Einordnung der Zahlen wird daher nicht nur ein Vergleich zum Vorjahr, sondern auch mit dem Jahr 2019 hergestellt, da die Flugbewegungen zu diesem Zeitpunkt noch nicht von der Covid-19-Pandemie beeinflusst waren.

1. Flugbewegungen, Passagierzahlen und Nachtflüge

Flugbewegungen und Passagierzahlen

Die Flugbewegungen sind im Jahr 2024 um 5,4% im Vergleich zum Vorjahr auf insgesamt 127.205 Flugbewegungen angestiegen. Im Jahr 2023 gab es 120.697 Flugbewegungen. Das Niveau von 155.462 Flugbewegungen im Jahre 2019 wurde auch 2024 nicht erreicht, das Minus der Flugbewegungen im Vergleich dazu beträgt 18,2%.

Die gewerblichen Flugbewegungen sind 2024 mit 111.024 um 6,8% höher als 2023 (103.951 gewerbliche Flugbewegungen). Gegenüber 2019 (140.751 gewerbliche Flugbewegungen) beträgt das Minus immer noch 21,1%.

Die Passagierzahlen stiegen in den letzten vier Jahren nach der Hochzeit der Covid-19-Pandemie kontinuierlich an. Von 2023 mit 13,6 Mio. Passagieren ausgehend wurden 2024 bereits 14,8 Mio. Passagiere am Hamburger Flughafen befördert. Dies bedeutet ein Wachstum von 8,8%. Das Passagieraufkommen aus dem Jahr 2019 mit 17,3 Mio. Passagieren wurde 2024 aber noch nicht wieder erreicht. Ein Vergleich des Passagieraufkommens gegenüber 2019 zeigt immer noch ein Minus von ca.14,5%.

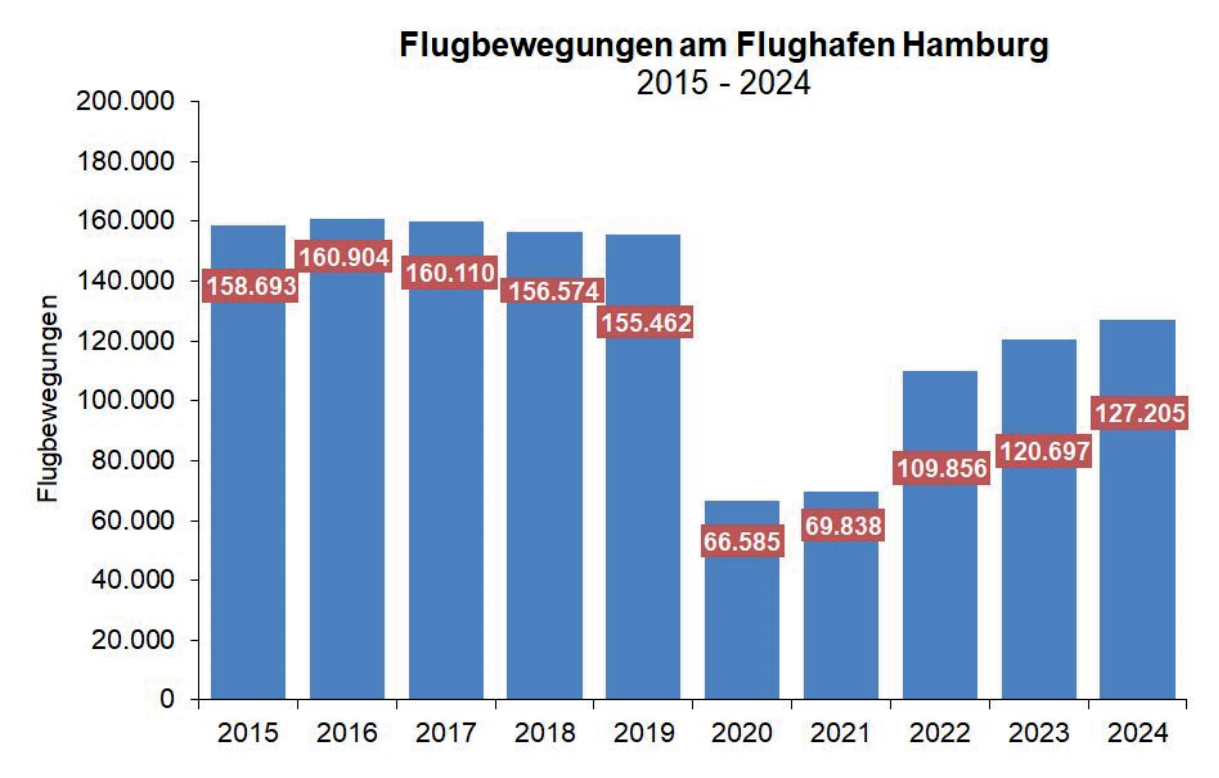


Abbildung 1: Entwicklung der Gesamtflugbewegungen 2015 bis 2024
Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Nachtflüge

Planmäßiger Flugverkehr darf am Hamburger Flughafen aus Gründen des Lärmschutzes nur in den unbeschränkten Betriebszeiten zwischen 6.00 und 23.00 Uhr stattfinden, d. h. in dieser Zeit ist es den Luftfahrtunternehmen ohne Einschränkungen erlaubt, Flüge am Flughafen Hamburg zu planen und durchzuführen. Damit wurden im Jahr 2024 in dieser nicht-beschränkten Betriebsstunde 95 % des Niveaus von 2019 (6.521 Flüge) erreicht.

Die Anzahl nächtlicher Starts und Landungen in der unbeschränkten Betriebszeit von 22.00 bis 23.00 Uhr betrug 2024 6.192 Flüge (siehe Abbildung 2). Im Vorjahr 2023 wurden 6.071 Flüge in dieser Zeit durchgeführt.

Flüge des planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehrs, deren planmäßige Abflug- oder Ankunftszeit vor 23.00 Uhr liegt, können bei nachweisbar unvermeidbaren Verspätungen (z. B. auf Grund von Unwettern) auch nach 23.00 Uhr bis spätestens 24.00 Uhr starten und landen, ohne eine gesonderte Genehmigung zu benötigen. Flüge, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, müssen eine Einzelausnahmegenehmigung

beantragen. Stellt sich bei der anschließenden Überprüfung der Verspätungsgründe heraus, dass weder die genannten Voraussetzungen erfüllt waren noch eine Einzelausnahmegenehmigung vorlag, kann ein Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen den Piloten oder die Pilotin eingeleitet werden.

2024 wurde diese Verspätungsregelung 987 Mal von den Fluggesellschaften genutzt (siehe Abbildung 3). Gegenüber dem Vorjahr 2023 mit 809 Flügen zeigt sich eine Steigerung um 22,0 %. Bei den 987 verspäteten Flügen nach 23.00 Uhr handelte es sich um 165 Starts und 822 Landungen (2023: 110 Starts und 699 Landungen, 2019: 191 Starts und 487 Landungen).

Flüge, die die oben genannten Voraussetzungen erfüllen, gelten als „nachweisbar unvermeidbar“ und dürfen nicht nachträglich mit einer Gebühr belastet werden (siehe hierzu nachstehendes Kapitel). Erfüllen Flüge die Kriterien nicht und werden ohne Genehmigung durchgeführt, stellt dies eine Ordnungswidrigkeit dar und ein Ordnungswidrigkeitsverfahren kann eröffnet werden. Im Sinne von § 58 Absatz 1 Nr. 8a LuftVG drohen in diesen Fällen zusätzliche Sanktionen. Im Jahr

2024 wurde für zwei Flüge eine Anhörung zur Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens durchgeführt. Beide Verfahren wurden eingestellt. Alle anderen Flüge entsprachen den Kriterien und durften ohne Genehmigung durchgeführt werden.

Im Zeitraum zwischen 00.00 und 6.00 Uhr müssen Passagierflüge immer eine gebührenpflichtige, vorab erteilte Einzelausnahmegenehmigung beantragen. Ohne diese Einzelausnahmegenehmigung sind derartige Flüge generell untersagt. In der Betriebsbeschränkungszeit von 23.00 bis 6.00 Uhr gab es 2024 am Hamburger Flughafen insgesamt 1.144 (987 davon zwischen 23.00 und 24.00 Uhr) Flüge. 2023 lag die Anzahl der Flüge im Vergleichszeitraum noch bei 980, das entspricht einer Steigerung im Jahr 2024 um 16,7%. Im Vergleich zum Jahr 2019 gab es in der Betriebsbeschränkungszeit zwischen 23.00 und 6.00 Uhr noch insgesamt

891 Flüge. (725 Flüge davon zwischen 23.00 und 24.00 Uhr).

Ausnahmen von den Betriebsbeschränkungszeiten sind für den Hamburger Flughafen in Ziffer 1.6.1 bis Ziffer 1.6.4 Luftfahrthandbuch Deutschland, AD2 EDDH 1-12 geregelt. Flüge im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such- und Rettungseinsatz sowie im dringenden polizeilichen Einsatz sind von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen. Im Jahr 2024 traf dies auf 114 der Flüge zu, die auf Grund dieser Ausnahmeregelung durchgeführt werden durften.

Die Fluggesellschaften reichen die Gründe für jeden verspäteten Flug nachträglich bei der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) ein. Diese prüft alle eingereichten Verspätungsgründe der Flüge zwischen 23.00 und 24.00 Uhr auf die Unvermeidbarkeit der Verspätung.

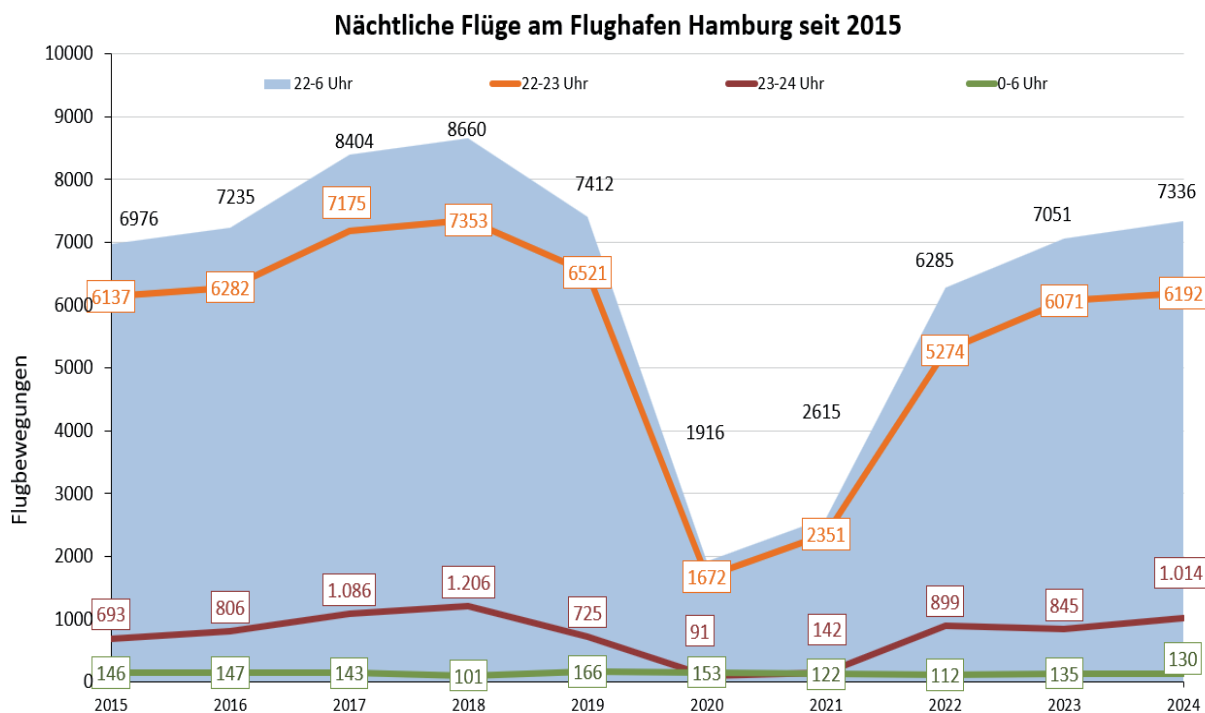


Abbildung 2: Entwicklung der Nachtflüge 2015–2024 – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Gebühr für die Prüfung der Nachtflüge

Für die Prüfung der Verspätungsgründe wurde den Fluggesellschaften seit dem 1. Juli 2018 eine Gebühr in Höhe von 500,00 Euro pro Flug in Rechnung gestellt, auch bei Flügen mit nachweisbarer Unvermeidbarkeit. Gegen die Erhebung dieser Gebühr hatten verschiedene Fluggesellschaften Klage vor dem Verwaltungsgericht Hamburg (Az:

5 K 2078/21 und 5 K 3548/21) erhoben. Im Vorfeld der mündlichen Verhandlung übermittelte am 8. Februar 2024 die 5. Kammer des Verwaltungsgerichts Hamburg einen rechtlichen Hinweis. Dieser besagt, dass nur dann Gebühren für die Genehmigung solcher Verspätungen verlangt werden dürfen, wenn die Flüge nicht als „nachweisbar unvermeidbar“ gelten. Nach (vorläufiger) Ansicht des

vorgenannten Gerichts fehlt es an der erforderlichen Rechtsgrundlage für die Erhebung der Verwaltungsgebühr bei nachweisbarer Unvermeidbarkeit. Die klagenden Fluggesellschaften wurden daraufhin klaglos gestellt, die Erhebung der Gebühr bei nachweisbarer Unvermeidbarkeit eingestellt.

Flughafenentgelte

Unabhängig von der Gebühr erhebt die Flughafen Hamburg GmbH von den Fluggesellschaften weiterhin gestaffelte Nachtzuschläge auf die Start- und Landeentgelte bereits ab 22.00 Uhr. Zum 1. April 2025 sind diese Nachtzuschläge mit einer

geänderten Entgeltordnung der Flughafen Hamburg GmbH nochmals deutlich um durchschnittlich 9% angehoben worden. Diese Zuschläge setzten sich aus Lärmkomponenten und Nachtzuschlägen zusammen und betragen bis zu 700% des regulären Start- und Landeentgelts für Flüge ab 00.00 Uhr. Angehoben wurden die Entgelte für den Zeitbereich von 23.00 bis 23.59 Uhr in Viertelstundenabschnitten, und zwar von 23.00 bis 23.14 Uhr und 23.15 bis 23.29 Uhr um 50% sowie von 23.30 bis 23.44 und 23.45 bis 23.59 Uhr um jeweils 100%. Ein Start bzw. eine Landung im Nachtzeitraum ist daher für die Fluggesellschaften insbesondere in der genannten Stunde teurer und damit unrentabler geworden.

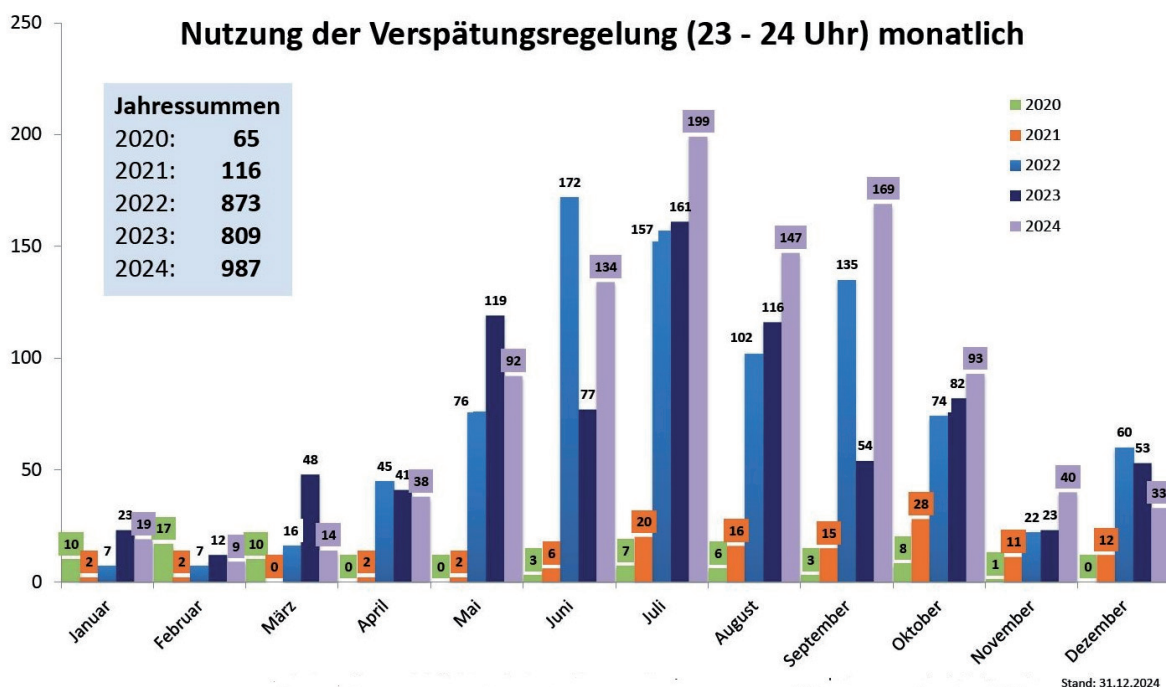


Abbildung 3: Nutzung der Verspätungsregelung (23.00–24.00 Uhr) pro Monat der letzten fünf Jahre – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Die Verspätungszahlen im Sommerflugplan und die Verspätungsregelung waren Thema von drei Sitzungen der Allianz für den Fluglärmschutz am 7. März 2024, 27. Juni 2024 und 5. November 2024.

Die Auswertungen der Verspätungsgründe durch die FLSB haben gezeigt, dass häufig mehrere Verspätungsgründe in der Tagesrotation kumulativ auftraten und nicht nur ein Grund für die Verspätung ursächlich war. Überwiegend lagen die Gründe auch nicht im Einflussbereich der Flugge-

sellschaften und des Flughafens. Im Sommer 2024 gab es zum Beispiel häufige Schlechtwetter-Ereignisse in ganz Europa, die den Luftverkehr massiv beeinträchtigten.

Als Folge des Ukraine-Krieges ist der Luftraum über der Ukraine seit dem 24. Februar 2022 für zivile Luftfahrt und insbesondere Passagiermaschinen gesperrt.

Von Luftraumsperrungen sind auch Gebiete von Belarus und der Republik Moldau betroffen. Die Russische Föderation gestattet deutschen Flug-

zeugen und Flugzeugen 35 weiterer Staaten keine Flüge in oder über den russischen Luftraum. Die Lufträume müssen daher umflogen werden und der Luftverkehr verlagert sich auf enge Flugkorridore. Die Folge sind Luftraumbeschränkungen infolge überlasteter Lufträume. Luftraumkapazitäten werden in Europa auch vermehrt für militärische Übungsflüge benötigt, sodass hierdurch zusätzliche Luftraumeinschränkungen für die zivile Luftfahrt entstehen.

Diese Verspätungsgründe, die in der jeweiligen Tagesrotation eine erhebliche Rolle spielen, sind für die Fluggesellschaften im Vorfeld nahezu unkalkulierbar.

Erfreulicherweise hat sich aber 2024 die Lage im Bereich der Bodenverkehrsdienste und der Sicherheitskontrollen entspannt. Hierdurch verliefen die Abfertigungen am Hamburger Flughafen 2024 unauffällig.

Flüge, die nicht von der Betriebszeitenbeschränkung ausgenommen waren und auch keine anerkannten Gründe für Verspätungen bei Starts und Landungen vorweisen konnten, benötigten ab 23.00 Uhr eine Einzelausnahmegenehmigung zum Starten bzw. Landen gemäß § 25 Absatz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Die Zuständigkeit für die Erteilung dieser Genehmigungen liegt bei der BUKEA. Dies betraf z. B. Privatflüge, Transportmaschinen oder Leerflüge. Für Starts bzw. Landungen sämtlicher Flüge nach 24.00 Uhr wurden je nach Begründung für die Verspätung antragsgemäß ebenfalls Einzelausnahmegenehmigungen nach § 25 Absatz 1 LuftVG von der BUKEA erteilt. Als Verspätungsgründe wurden in diesem Zusammenhang z. B. erhebliche Luftverkehrsstörungen oder das Vorliegen eines besonderen öffentlichen Interesses anerkannt. Die Genehmigungserteilung erfolgte hierbei mit Blick auf das Schutzbedürfnis der Anwohnenden möglichst restriktiv. 2024 wurden insgesamt 121 Einzelausnahmeanträge gestellt. Davon wurden 82 genehmigt und 41 Genehmigungen in der Folge auch genutzt. 41 Anträge wurden genehmigt, die Genehmigungen dann aber nicht genutzt, z. B. weil der Flug noch innerhalb der „Verspätungsregelung“ ankam, gestrichen oder umgeleitet werden musste. Abgelehnt wurden nach Abwägung der Gründe oder auf Grund der beantragten sehr späten Start- bzw. Landezeiten 39 Anträge.

Fußball-Europameisterschaft der Männer 2024

Vom 14. Juni bis zum 14. Juli 2024 fand die Fußball-Europameisterschaft der Männer in Deutschland (EM 2024) statt. Im Hamburger Volksparkstadion wurden vier Gruppenspiele und ein Viertel-

finalspiel ausgetragen. Im Rahmen der EM 2024 wurden keine Einzelausnahmegenehmigungen für Flüge von Zuschauerinnen und Zuschauern erteilt, da die Fußballfans grundsätzlich per Bahn anreisen sollten. Für Mannschafts- und Funktionärsflüge wurden nach den Vorgaben der UEFA zur Ausrichtung der EM 2024 Einzelausnahmegenehmigungen in besonders begründeten Einzelfällen in Aussicht gestellt. Das Viertelfinalspiel zwischen Frankreich und Portugal am 5. Juli 2024 ging in die Verlängerung und endete mit einem Elfmeterschießen. Für den Rückflug beider Mannschaften wurde jeweils eine Einzelausnahmegenehmigung erteilt und genutzt, sodass von den 41 genutzten Einzelausnahmegenehmigungen nur zwei auf die Fußball-Europameisterschaft zurückgehen.

2. Entwicklung des Lärmkontingents und der Fluglärmesswerte

Lärmkontingent

Die genehmigungsrechtliche Fluglärmobergrenze für den Flughafen Hamburg ist die Größe der Lärmkontur eines äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A), die für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres berechnet wird. Abgeleitet aus der tatsächlichen Lärmkontur des Jahres 1997 darf sie nicht größer als 20,39 km² sein. Diese Obergrenze wurde seit ihrer Einführung bislang immer eingehalten und deutlich unterschritten. Im Jahre 2019 wurde mit Erneuerung des Erbbaurechtvertrages eine ergänzende Regelung eingeführt, welche seit 2021 gilt und Lärmausgleichzahlungen vorsieht, wenn ein Lärmkontingent von 15,39 km² überschritten wird. Lärmausgleichzahlungen mussten auf Grund der Einhaltung des vorgenannten Lärmkontingents in den zurückliegenden fünf Jahren von der Flughafen Hamburg GmbH nicht erbracht werden.

Das Fluglärmkontingent lag 2023 bei 12,16 km² (66.310 Flüge in den sechs verkehrsreichen Monaten). Im Jahr 2024 ist mit steigender Anzahl der Flüge (68.520 Flüge) in den sechs verkehrsreichen Monaten (Mai bis Oktober) auch das Fluglärmkontingent auf 12,60 km² angestiegen. Im Jahr 1997 lag das Lärmkontingent noch bei 20,39 km² (84.595 Flüge).

Auf Grund einer Erholung im Luftverkehr nach der Covid-19-Pandemie stieg die Anzahl der Flüge am Hamburger Flughafen in den Jahren 2021–2023 schrittweise wieder an. Ebenfalls stieg hiermit in direkter Relation mit den gestiegenen Flugbewegungen auch das Fluglärmkontingent langsam wieder an.

Der deutliche Rückgang des Lärmkontingents zwischen 1997 und heute ist nicht nur den gesunkenen Flugbewegungen geschuldet, sondern vor allem dem Einsatz leiserer Flugzeuge mit besserer Auslastung. Die Entwicklung in diese Richtung wird ständig fortgeführt.

Der Einsatz von Flugzeugen der neuesten Generation, wie zum Beispiel dem A320 Neo bzw. A321

Neo oder der Boeing 737 Max tragen hierbei erheblich zu einer weitergehenden Lärmreduzierung bei. Der Anteil dieser Flugzeuge am Flottenmix ist von 2,7 % im Jahr 2019 auf 20,6 % im Jahr 2023 und 21,3 % im Jahr 2024 angestiegen. In den nächsten Jahren wird die Anzahl der Flugzeuge der neuesten Generation voraussichtlich weiter ansteigen.

Lärmkontingent des Hamburger Flughafens

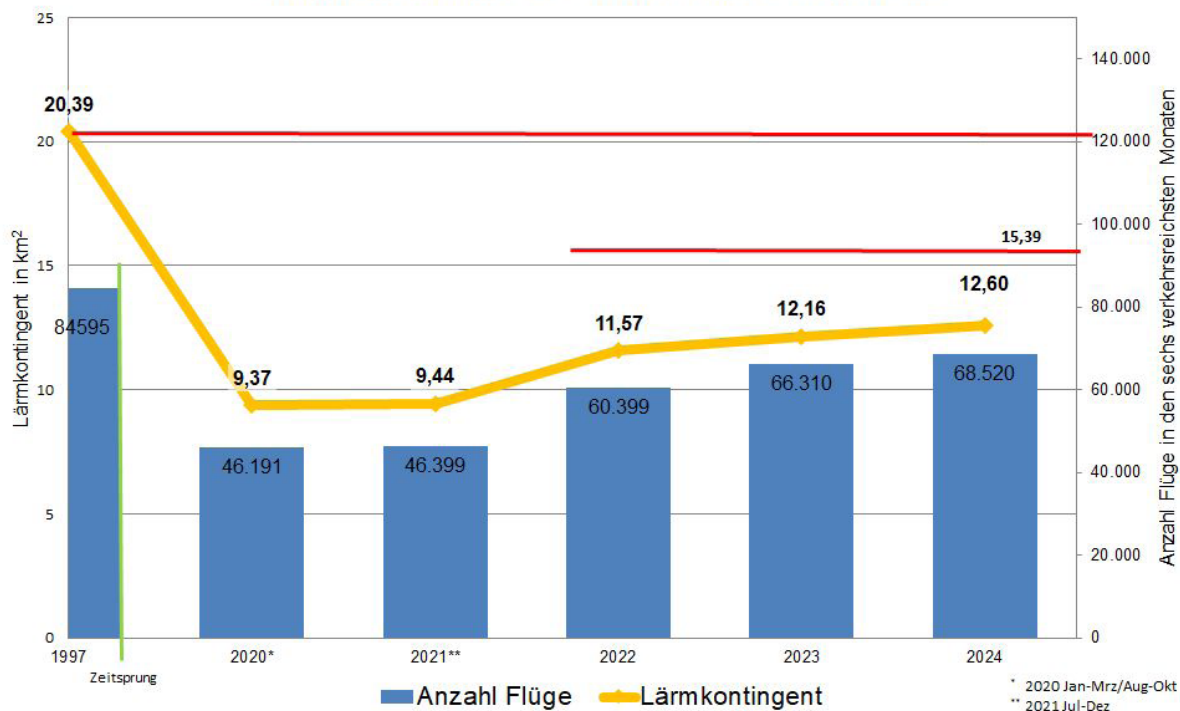


Abbildung 4: Lärmkontingent – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Fluglärmmesswerte

Die Fluglärmimmissionen werden ständig überwacht. Hierzu betreibt der Hamburger Flughafen ein Netz von stationären Messstellen. Die genauen Standorte dieser Messstellen können der Karte (siehe Abbildung 5) entnommen werden.

Die Messwerte der einzelnen Messstellen sind in den Tabellen 1 und 2 aufgelistet. Die Messstelle M14 in Lurup, Farnholzweg, wurde 2020 in Betrieb genommen, sodass Messwerte für 2019 noch nicht vorlagen. Mitte 2024 wurde die Messstelle M6 in Niendorf, Sootbörn, neu eingerichtet, sodass diese

Messstelle noch nicht in den Tabellen 1 und 2 genannt wird. Die Messstelle M15 ist eine mobile Messstelle und quasistationär in Jersbek, Langerreihe, eingerichtet worden.

Analysiert man die gemessenen Werte (Tabellen 1 und 2), so lassen die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels aus dem Jahr 2024 einen überwiegend stetigen Rückgang der Tag- und Nachtwerte erkennen. Insbesondere ein Vergleich der Messwerte von 2019 und 2024 offenbart einen deutlichen Rückgang der vorgenannten Dauerschallpegel.



Abbildung 5: Darstellung der Messstellen – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Jahr/Messstation	2019	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2023/2024	Veränderung 2019/2024
	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag
M01	55,2	50,5	52,9	53,0	53,4	+ 0,4	-1,8
M02	42,4	39,6	43,6	44,4	44,9	+ 0,5	+ 2,5
M03	54,8	50,4	52,8	52,0	53,8	+ 1,8	-1,0
M04	51,8	47,4	48,7	49,4	49,8	+ 0,4	-2,0
M05	61,2	56,4	59,3	59,7	60,1	+ 0,4	-1,1
M07	64,2	59,4	61,8	62,4	62,4	0	-1,8
M08	55,7	51,8	53,6	54,4	54,4	0	-1,3
M09	48,3	43,2	46,5	46,8	47,3	+ 0,5	-1,0
M10	60,3	56,3	58,6	59,3	59,3	0	-1,0
M11	61,1	56,5	58,8	59,2	59,6	+ 0,4	-1,5

M12	57,3	52,9	55,0	55,7	55,6	-0,1	-1,7
M13	60,4	55,5	58,0	58,1	58,1	0	-2,3
M14*		47,8	49,7	50,5	50,5	0	
M15	48,8	43,4	45,6	46,6	45,7	+0,1	-3,1

*im Juli 2020 in Betrieb genommen

Tabelle 1: Äquivalenten Dauerschallpegel am Tag – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Jahr/Messstation	2019	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2023/2024	Veränderung 2019/2024
	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht
M01	43,9	39,5	43,5	43,3	43,8	+0,5	-0,1
M02	27,7	21,8	27,6	27,4	27,4	0	-0,3
M03	48,0	44,4	47,7	48,0	48,9	+0,9	+0,9
M04	37,4	31,8	36,1	35,0	34,9	-0,1	-2,5
M05	51,5	46,3	50,5	50,3	50,7	+0,4	-0,8
M07	55,5	50,8	54,8	54,5	54,6	+0,1	-0,9
M08	43,4	37,9	41,5	42,4	41,8	-0,6	-1,6
M09	37,4	29,5	34,1	32,1	32,7	+0,6	-4,7
M10	50,9	45,6	50,5	50,7	49,6	-0,9	-1,3
M11	49,2	43,9	48,0	47,7	48,2	+0,5	-1,0
M12	44,6	37,3	42,1	42,9	41,4	-1,5	-3,2
M13	51,5	46,9	50,9	50,2	50,3	+0,1	-1,2
M14*		32,8	37,7	38,9	37,4	-1,5	
M15	40,0	34,2	38,8	39,2	38,6	-1,3	-1,4

*im Juli 2020 in Betrieb genommen

Tabelle 2: Äquivalenten Dauerschallpegel in der Nacht – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Beschwerdesituation

Die Fluglärmbeschwerdezahlen wurden für 2024 nach dem gleichen Prinzip wie in den Vorjahren erfasst. Differenziert wurde hierbei nach namentlicher und nicht namentlicher Abgabe der Beschwerden. Eine namentliche Erfassung ist nur möglich, wenn der Name und die Adressdaten durch den Beschwerdeführenden angegeben werden. Die datenschutzrechtlichen Vorgaben wurden hierbei beachtet, indem eine individuelle Zuordnung der Beschwerden zum Beschwerdeführenden nicht gegeben ist.

Insgesamt wurden im Jahr 2024 eine Anzahl von 24.449 Beschwerden erfasst (siehe Abbildung 6). Davon wurden 14.069 namentliche Beschwerden (2023: 21.836) und 10.380 (2023: 17.184) nicht na-

mentliche Beschwerden eingereicht. Im Vergleich zum Vorjahr (2023: 39.020 Beschwerden) ergibt sich damit ein deutlicher Rückgang der Gesamtbeschwerdezahlen.

Betrachtet man die Anzahl der Beschwerdeführenden 2024, so wurden von 1.300 Beschwerdeführenden namentliche Beschwerden abgegeben (siehe Abbildung 7). Auch hier ist im Vergleich zum Vorjahr (2023: 1.399 Beschwerdeführende) ein Rückgang zu verzeichnen. Die höchste Anzahl an Beschwerdeführenden seit Einführung der Erfassung trat 2018 auf, seinerzeit waren es 2.311.

Als Fazit lässt sich damit ein deutlicher Rückgang der Anzahl der Fluglärmbeschwerden und ein moderater Rückgang der Anzahl der namentlichen Beschwerdeführenden feststellen.

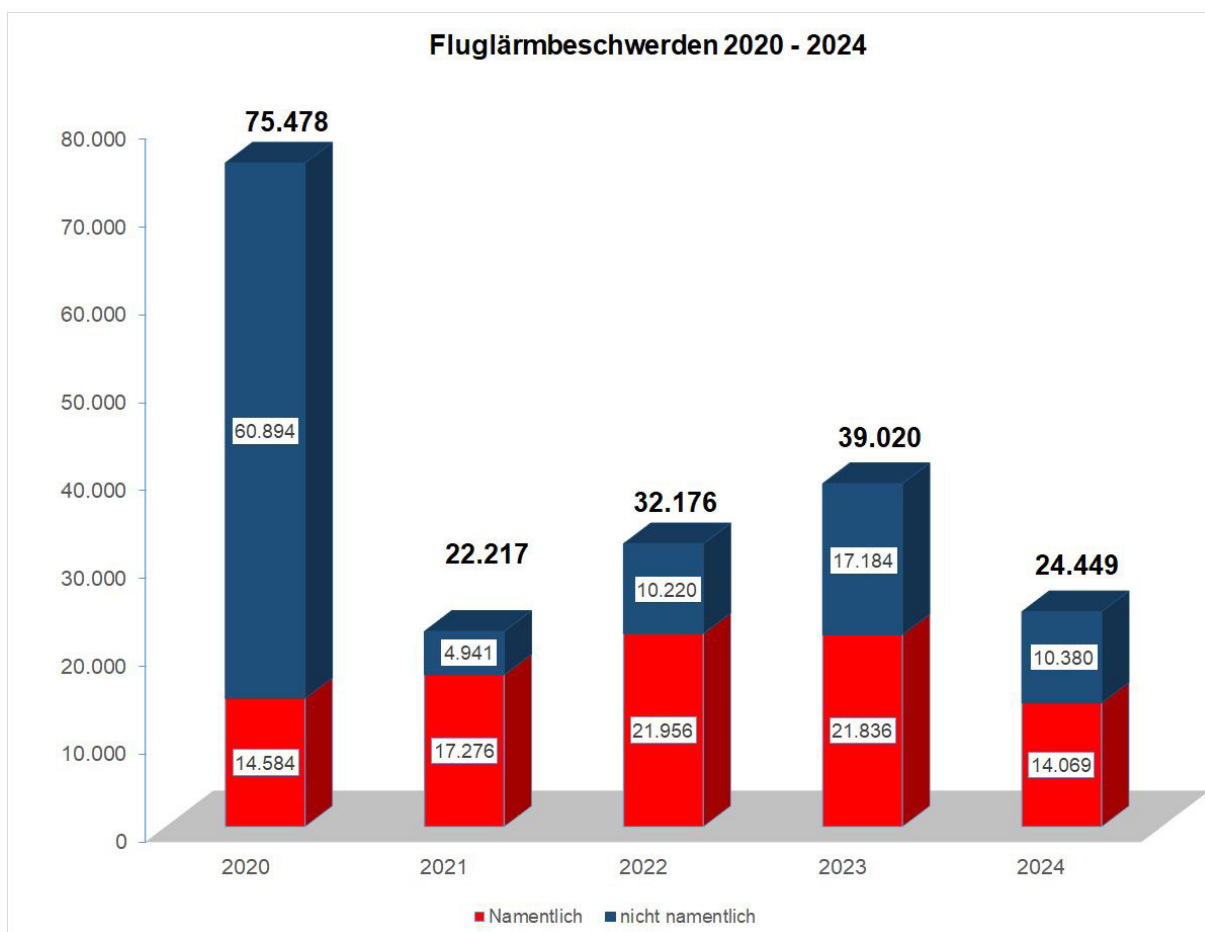


Abbildung 6: Anzahl der Beschwerden seit 2020 – Datenquelle: BUKEA

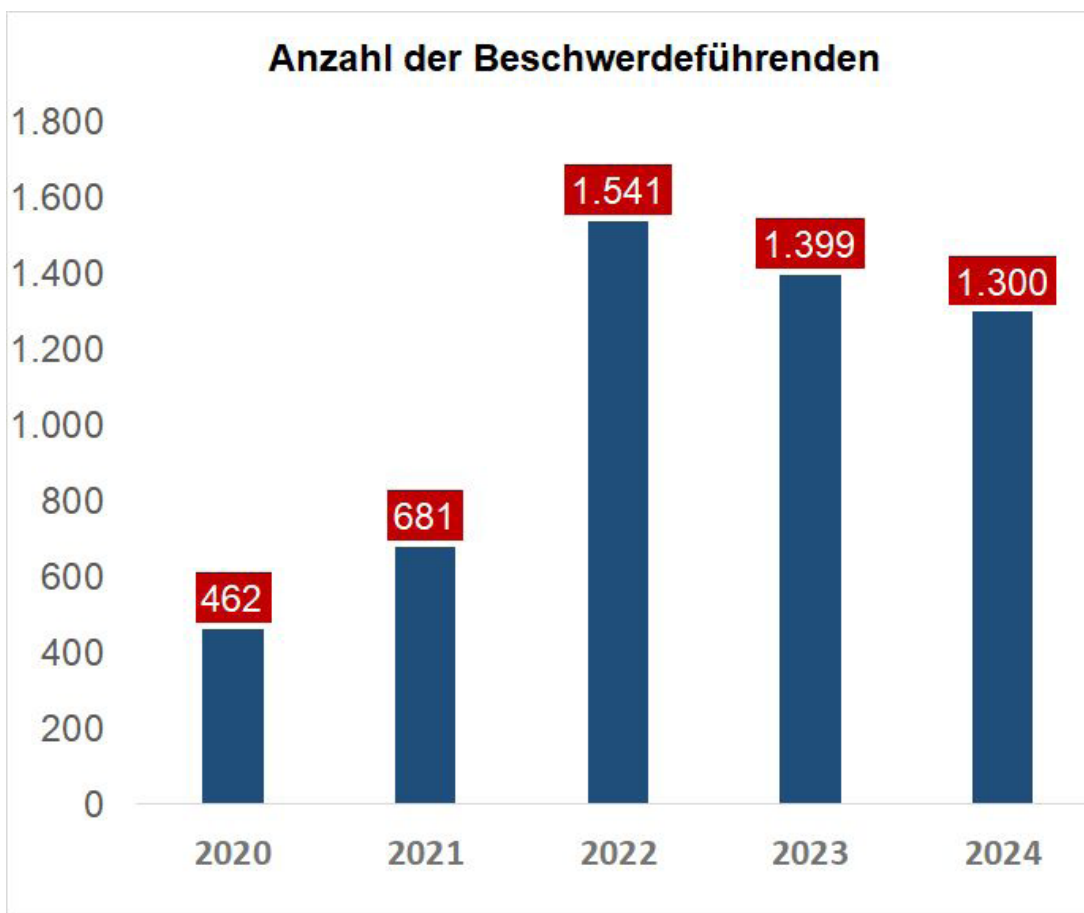


Abbildung 7: Anzahl der Beschwerdeführenden seit 2020 – Datenquelle: BUKEA

Regionale Verteilung

Die FLSB betrachtet im Rahmen der Auswertungen der Fluglärmbeschwerden auch die regionale Verteilung der Beschwerdeführenden (siehe Abbildung 8) und der Bevölkerungsdichte.

Zur Beurteilung der regionalen Verteilung können nur die namentlichen Beschwerden (2024: 14.069 Beschwerden) und die Anzahl der Beschwerdeführenden (2024: 1.300 Beschwerdeführende) herangezogen werden.

Eine Auswertung nach regionaler Betrachtung ergibt folgendes Ergebnis für das Jahr 2024:

In Hamburg wurden 10.952 Beschwerden (2023: 17.916) gezählt, die von 1.058 Beschwerdeführenden (2023: 1.178) angegeben wurden.

3.042 Beschwerden (2023: 3.789) stammen aus Schleswig-Holstein. Die Abgabe erfolgte von 230 Beschwerdeführenden (2023: 206).

75 Beschwerden (2023: 131) wurden aus Niedersachsen eingereicht. Zwölf Beschwerdeführende (2023: 15) gaben diese Beschwerden ab.

Einfluss der Pistensperrungen im Jahr 2024 auf die Beschwerdesituation

Im Jahr 2024 wurden wieder die jährlich anstehenden Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den Start-/Landebahnen durchgeführt. Diese Maßnahmen sind regelmäßig erforderlich, um die Sicherheit zu gewährleisten und die grundlegenden Anforderungen der EASA (European Union Aviation Safety Agency) an die Flugplatzsicherheit zu erfüllen.

Für die Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten wurden die Start-/Landebahn 15/33 (Norderstedt/Alsterdorf) vom 27. Mai 2024 bis zum 31. Mai 2024 geschlossen. Die Starts und Landungen wurden in dieser Zeit über die Start-/Landebahn 05/23 (Niendorf/Langenhorn) abgewickelt.

Die Start-/Landebahn 05/23 (Niendorf/Langenhorn) wurde ebenfalls auf Grund von Wartungs-

und Instandsetzungsarbeiten vom 9. September bis zum 23. September 2024 gesperrt. Alle Starts und Landungen wurden dann über die Starts-/Landebahn 15/33 (Norderstedt/Alsterdorf) abgewickelt.

Neben der Instandhaltung der Pisten waren weitere Maßnahmen, wie z. B. die Rollwegerneuerung D1 oder Arbeiten an der Befeuerung (ortsfeste Licht- oder Funksignale zur Navigation) notwendig. Durch diese weiteren Arbeiten gab es zusätzliche Tagesperrungen einzelner Pisten.

Da während der Pistensperrungen einer An-/Abflugrichtung jeweils die andere Piste benutzt wurde, führte dieses zu einer höheren temporären Belastung einer Region und damit verbunden zu einem Anstieg der Beschwerden. Im Bereich der gesperrten Pisten gab es zur gleichen Zeit keine Fluglärmereignisse.

Richtung Norderstedt/Quickborn

Die Beschwerden und auch die Anzahl der Beschwerdeführenden aus dem Kreis Segeberg und dem Kreis Pinneberg sind 2024 gegenüber dem Vorjahr 2023 deutlich angestiegen. Eine mögliche Erklärung könnte sein, dass im Jahr 2023 noch ca. 40% der Flüge Richtung Norderstedt abgewickelt worden sind und 2024 ein Anstieg auf ca. 45% zu verzeichnen war.

2024 gingen aus dem Kreis Segeberg 912 Beschwerden (2023: 437 Beschwerden) ein, die von 93 Beschwerdeführenden (2023: 64 Personen) abgegeben wurden. Davon wurden 865 Beschwerden (2023: 413 Beschwerden) von 82 Beschwerdeführenden (2023: 56 Personen) aus Norderstedt eingereicht.

Im Jahr 2024 wurden aus dem Kreis Pinneberg 627 Beschwerden (2023: 501 Beschwerden) von 81 Beschwerdeführenden (2023: 86 Personen) abgegeben. Aus Quickborn sind davon 345 Beschwerden (2023: 207 Beschwerden) von 40 Beschwerdeführenden (2023: 40 Personen) eingereicht worden.

Richtung Langenhorn/Lemsahl

2024 wurden aus Langenhorn 587 Beschwerden (2023: 473 Beschwerden) von 75 Beschwerdeführenden (2023: 62 Personen) eingereicht. Nachdem im Jahr 2023 die Beschwerdezahlen gegenüber dem Jahr 2022 (2022: 491 Beschwerden/81 Personen) gesunken waren, ist nun ein Anstieg erkennbar. Auch im Vergleich zu 2019 ist ein Anstieg der Beschwerden (2019: 439 Beschwerden) feststellbar, wobei allerdings die Zahl der Beschwerdeführenden (2019: 99 Personen) gesunken ist.

Langenhorn liegt damit weiterhin in der Stadtbetrachtung im vorderen Bereich der Beschwerdezahlen.

Sowohl 2024 wie auch schon 2023 wurden ca. 28% der Flugbewegungen über diese Piste abgewickelt.

Betrachtet man den Kreis Stormarn, so ist das Beschwerdeaufkommen weiter rückläufig. 2024 wurden 1.501 Beschwerden (2023: 2.849 Beschwerden) von 54 Beschwerdeführenden eingereicht.

Das Beschwerdeaufkommen aus Großhansdorf ist ebenfalls deutlich von 1.593 im Jahr 2023 auf nunmehr 936 Beschwerden im Jahr gesunken. 2023 und 2024 wurden diese Beschwerden jeweils von weniger als fünf Personen abgegeben.

Aus dem Bezirk Wandsbek gingen mit 7.474 Beschwerden (2023: 12.610 Beschwerden) von 205 Beschwerdeführenden (2023: 206 Personen) die meisten Beschwerden im Jahr 2024 ein. Viele Beschwerden wurden 2023 im Bezirk Wandsbek aus Poppenbüttel abgegeben. Inzwischen hat sich die Anzahl der Beschwerden mit 842 Beschwerden (2023: 8.075 Beschwerden) von 44 Personen (2023: 40 Personen) erheblich verringert, wengleich sich die Anzahl der Beschwerdeführenden sich leicht erhöht hat. Im Jahr 2024 wurden die meisten Beschwerden aus diesem Bezirk aus Wohldorf-Ohlstedt mit 6.192 Beschwerden (2023: 3.940 Beschwerden) von 16 Beschwerdeführenden (2023: 12 Personen) abgegeben.

Richtung Niendorf/Nienstedten

Die Piste Richtung Niendorf/Nienstedten bleibt 2024 wie auch schon im Jahr 2023 die dritthäufig genutzte Piste am Hamburger Flughafen. Das Beschwerdeaufkommen im Bezirk Eimsbüttel ging im Jahr 2024 auf 740 Beschwerden (2023: 874 Beschwerden) und 156 Beschwerdeführende (2023: 180 Personen) zurück. Das stellt eine erhebliche Reduzierung im Vergleich zum Jahr 2019 mit 1.036 Beschwerden und 229 Beschwerdeführenden dar. Im Bezirk Altona ist die Anzahl der Beschwerden 2024 auf 864 Beschwerden (2023: 811 Beschwerden) angestiegen. Die Anzahl der Beschwerdeführenden ist hingegen 2024 auf 221 Beschwerdeführende (2023: 228 Personen) zurückgegangen. Das Beschwerdeaufkommen reduzierte sich im Bezirk Altona gegenüber 2019 auf 1.689 Beschwerden und 297 Beschwerdeführenden.

Richtung Alsterdorf/Hamm

Die Piste Alsterdorf/Hamm soll auf Grund der aktuellen Bahnbenutzungsregelungen nur in Ausnahmefällen genutzt werden, damit die Beeinträchtigung von Fluglärm für die Anwohnenden im dicht-

besiedelten Innenstadtbereich möglichst vermieden wird. Die Regelung zum Schutz der Anwohnenden im Innenstadtbereich existiert seit den 1950er Jahren. Im Jahr 2024 (2023: 7,1% der Flugbewegungen) wurden 3,8% der Flugbewegungen über die Richtung Alsterdorf/Hamm abgewickelt. Aus den Stadtteilen Alsterdorf, Barmbek-Nord, Barmbek-Süd, Eilbek, Hamm und Winterhude gab es im Jahr 2024 mit 1.117 Beschwerden von 352 Beschwerdeführenden einen deutlichen

Rückgang der Beschwerden. Insbesondere in Hamm sind die Beschwerden von 1.961 und 99 Beschwerdeführenden im Jahr 2023 auf 280 Beschwerden und 61 Beschwerdeführenden im Jahr 2024 deutlich zurückgegangen. Grund ist vermutlich die deutlich kürzere Pistensterrung (15 Tage in 2024) im Vergleich zur Pistensterrung 2023 (28 Tage) und damit eine geringere Belastung dieses Bereichs.

Regionale Verteilung der Fluglärmbeschwerden 2024

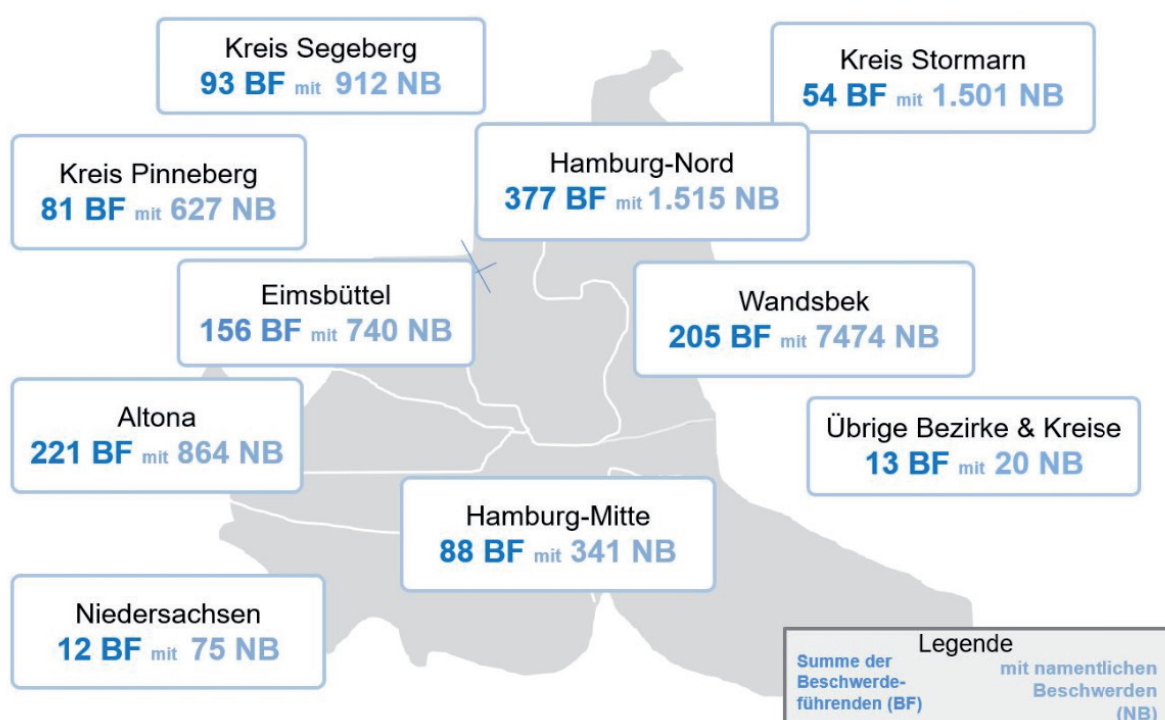


Abbildung 8: Regionale Verteilung der namentlichen Beschwerden – Datenquelle: BUKEA

Beschwerdegründe

Die Beschwerdegründe können von den Beschwerdeführenden auf dem im Internet hinterlegten Beschwerdeformular angekreuzt bzw. benannt werden. Die Möglichkeit zur Mehrfachnennung ist hierbei gegeben. Gaben die Beschwerdeführenden 2023 und auch 2019 im Durchschnitt noch 2,0 Beschwerdegründe pro Beschwerde an, sind 2024 im Durchschnitt noch 1,5 Beschwerdegründe genannt worden.

Wie 2023 mit 67% belegte auch 2024 mit 47% wieder der Beschwerdegrund „Häufigkeit der Flug-

bewegungen“ den Spitzenplatz. Das korrespondiert mit einem weiteren Anstieg der Flugbewegungen nach dem Ende der Covid-19-Pandemie.

An zweiter Stelle steht mit 37% der Grund „Störung der Nachtruhe“ und ist hierdurch mehr in den Fokus getreten, denn dieser Beschwerdegrund stand in den Jahren 2023 noch an dritter Stelle. Eine mögliche Erklärung hierfür ist, die sogenannte Verspätungsregelung von 23.00 bis 24.00 Uhr am Hamburger Airport bei weiter steigenden Flugbewegungen von den Fluggesellschaften häufiger als 2023 in Anspruch genommen wurde.

An dritter Stelle ist mit 19% der Grund „Flugzeuge im Einzelfall“ getreten. 2023 belegte dieser Beschwerdegrund noch den vierten Rang.

Weiter in den Hintergrund ist der Beschwerdegrund „Sonstiges“ getreten. Lag dieser Beschwerdegrund 2023 noch an zweiter Stelle, so liegt er 2024 an sechster Stelle. Unter diesem Beschwer-

degrund werden Beeinträchtigungen durch die Pistensperrungen oder auch das Flachstartverfahren erfasst.

Weitere Gründe lassen sich mit den entsprechenden Prozentzahlen der nachfolgenden Grafik entnehmen:



Abbildung 9: Grafik über die Beschwerdegründe – Datenquelle: BUKEA

Passiver Lärmschutz

Allgemeine Anfragen zu Förderungen im Bereich des passiven Lärmschutzes wurden auch 2024 gelegentlich von Anwohnenden an die FLSB gerichtet. Im Jahr 2022 wurde das städtische Lärmschutzprogramm nach Ausschöpfung der finanziellen Mittel geschlossen.

Erfreulicherweise hat der Hamburger Flughafen am 1. Juli 2024 mit dem 10. Lärmschutzprogramm ein neues, freiwilliges Lärmschutzprogramm aufgelegt. Dieses Programm wird ausschließlich aus Mitteln des Flughafens finanziert und endet spä-

testens am 30. Juni 2029. Nach Angaben des Hamburger Flughafens sollen mehr als 6.000 Haushalte davon profitieren.¹⁾ Die FLSB befürwortet zudem ein neues städtisches passives Lärmschutzprogramm.

III.

Petition

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

¹⁾ Jahresstatistik 2024 der Flughafen Hamburg GmbH, S. 7