

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

I 2106

22. Februar 2021/4.Mai 2021

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2021/1
für den Flughafen Hamburg
am 19.02.2021

Teilnehmende:

Alexander **Brückner** (MELUND SH), Jens **Dittmer** (HH-Eimsbüttel), Christian **Durak** (MWVATT SH), Werner **Hansen** (HH-Wandsbek), Dr. Philipp **Henze** (HK), André **Hückelkempken** (DFS), Uwe **Hummert** (DFS), Dr. Ines **Köhler** (Dt. Lufthansa), Thomas **Köppl** (Quickborn), Gebhard **Kraft** (BVF), Timo **Kranz** (HH-Nord), Dietmar **Kuhlmann** (HH-Eimsbüttel), Jürgen **Langbehn** (Altona), Dennis **Lührs** (BWI), Martina **Lütjens** (HH-Nord), Martin **Mosel** (BVF), Stefan **Mundt** (BSW), Gerrit **Niemann** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kreis Pinneberg), Dr. Judith **Reuter** (BWI), Elke Christina **Roeder** (Stadt Norderstedt), Horst **Rühle** (Hasloh), Michael **Sarach** (Kreis Stormarn), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Dr. Uwe **Schacht** (BUE), Axel **Schmidt** (FHG), Dr. René **Schwartz** (BVF), Andrea **Wächter** (DFS), Matthias **Wallner** (TUifly), Monika **Weidner** (BUKEA), Michael **Werner-Boelz** (HH-Nord), Thorsten **Wolf** (Kreis Segeberg), Torsten **Wagner** (BUKEA)

1 Begrüßung

Frau Roeder begrüßt die Teilnehmenden zur Sitzung der Fluglärmenschutzkommission und weist daraufhin, dass die als Webkonferenz durchgeführte Sitzung nicht aufgezeichnet wird.

Da es sich bei der FLSK um ein nicht öffentliches Gremium handele, bittet Frau Roeder aus gegebenem Anlass darum, Inhalte der Einladung/Tagesordnung, von Anträgen sowie der Sitzung selbst, nicht vor abschließender Erstellung des Sitzungsprotokolls an die Öffentlichkeit zu geben.

Herr Dr. Schwartz weist in diesem Zusammenhang auf den gesetzlich verankerten Auftrag der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) hin, die Belange der vom Luftverkehr betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu vertreten. Damit dies angemessen geschehen könne, sei im Vorwege der FLSK-Sitzung ein Austausch mit den Bürgerinitiativen und Vereinen in Hamburg und Schleswig-Holstein auch über die einzelnen Tagesordnungspunkte erforderlich.

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen. Der von Herrn Quade geäußerte Wunsch zur erneuten Aufnahme des Themas FLSK und Klimaschutz soll einvernehmlich unter TOP 8 behandelt werden.

Zu dem aus Altona vorgelegten Antrag begrüßt Frau Roeder als Sachverständigen Herrn Niemann von der DFS.

Das Gremium ist beschlussfähig.

2 Aktuelle Lage am Hamburger Flughafen

Berichterstattung: FHG, DFS

Herr Schmidt schildert die Lage des Flughafens vor dem Hintergrund des erneuten Lockdowns und der damit einhergehenden starken Einschränkung des Luftverkehrs von und nach Hamburg. Derzeit seien noch 30 Airlines mit 55 von bisher 80 Zielen am Flughafen vertreten. Davon seien nur wenige touristische Ziele wie Mallorca und Teneriffa. England werde nicht mehr angefliegen und aufgrund der Virusmutationen kämen von dort ebenfalls keine Flüge mehr nach Hamburg. Gab es vor der Pandemie etwa 400 Flüge pro Tag, gebe es derzeit lediglich ca. 40 Starts und Landungen täglich. Dies zeige sich auch in den Passagierzahlen, die von ehemals 40.000 Passagieren auf ca. 3.300 pro Tag zurückgegangen seien. Es herrsche gähnende Leere am Flughafen, die Abfertigung der Passagiere erfolge lediglich durch ein Terminal, alle Geschäfte seien geschlossen, alle Bauprojekte auf Eis gelegt. Die Beschäftigten hätten Kurzarbeit mit ca. 30% - 40 % Restarbeitsstunden. Ein Großteil der Mitarbeitenden des Vorfeldes sei zu 100 % in Kurzarbeit, allerdings würden hier je nach Tageslast dynamische Arbeitszeitanpassungen vorgenommen.

Frau Wächter berichtet, dass sich die von Herrn Schmidt geschilderte Lage auch bei der DFS zeige. Der massive Einbruch des Luftverkehrs durch die Pandemie habe dazu geführt, dass es aktuell bei den Flugbewegungen ein Minus von 80 % gebe. Im Vergleich zu 2019 liege die DFS damit insgesamt bei einem Minus von 70 % der Flugbewegungen. Beispielhaft führt Frau Wächter den Rückgang der Center Bremen (- 75 %) und Langen (- 68 %) gegenüber der Zahl der Flugbewegungen in 2019 an. In der 5. KW 2021 habe die Zahl der Flugbewegungen bei 34 % der gleichen KW in 2019 gelegen. Nicht ganz so dramatisch sei die Lage an den Frachtflughäfen Leipzig und Köln. Leipzig habe fast den Vorjahreswert erreicht, Köln dagegen ein Minus von 45 % der Flugbewegungen des Jahres 2019 zu verzeichnen. Bei den Verkehrszahlen am Tower Hamburg gebe es für 2020 ein Minus von 60 % bei den Flügen nach IFR, dagegen beim VFR-Verkehr einen Zuwachs um 13 %. Grund hierfür seien vermehrte Kleinflieger, die das gute Wetter genutzt hätten, um z. B. die erforderlichen Befliegungen des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) durchzuführen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

3 Jahresrückblick Fluglärm 2020 und Bewegungsverteilung nach Richtung und Zeit

Berichterstattung: FHG, BUKEA

Herr Schmidt gibt einen Rückblick auf das Jahr 2020 und fasst dazu das Wetter-, Bewegungs- und Lärmgeschehen zusammen (s. FLSK Drs. Nr. 1/2021-1). Anhand eines auf Wetterdaten des Deutschen Wetterdienstes entwickelten Windverteilungsdiagramms stellt Herr Schmidt die vorherrschenden Windrichtungen der letzten Jahre dar. Die Bewegungsverteilung zeige eine Angleichung an diese Windrose. Insgesamt habe es zwar weniger Bewegungen in jede Richtung gegeben, allerdings habe die überwiegend südwestliche Windrichtung dazu geführt, dass der Südwesten prozentual stärker von Flugbewegungen betroffen gewesen sei. Die mehr als Halbierung der Flugbewegungen zeige zudem eine sehr deutliche Abnahme des Leq Tag, insbesondere jedoch des Leq Nacht. Trotz unveränderter Maximalpegel von Flugzeugmustern habe der massive Rückgang der Anzahl an Flugbewegungen dazu geführt, dass der Leq Tag an fast allen Messstellen um etwa 4 dB(A) unter dem Wert von 2019 liege. In der Nacht sei die Abnahme der Mittelungspegel von 6 bis zu 8 dB(A) noch deutlicher erkennbar.

Herr Dr. Schwartz weist darauf hin, dass der erhebliche Belastungsrückgang für die vom Luftverkehr betroffenen Bürger*innen sehr positiv zu werten sei. Ein Rückgang des Fluglärms von 3 – 5 dB(A) im Jahresdurchschnitt stelle mehr als eine Halbierung des Dauerschalldruckpegels dar.

Nach kurzer inhaltlicher Diskussion über die Plausibilität von Windrichtung und Bewegungsverteilung folgt die Kommission dem Vorschlag von Herrn Kuhlmann, die inhaltliche Diskussion der Daten auf die nächste Kommissionssitzung zu verschieben, um allen Mitgliedern Gelegenheit zu geben, die Datenbasis eingehend zu studieren.

4 Lärmkontingent 2020

Berichterstattung: FHG

Herr Schmidt erläutert das Lärmkontingent des Flughafens für 2020 (s. FLSK Drs. Nr. 2/2021-1) und dessen Ermittlung auf Basis der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres. Interessant sei, dass

hierfür in 2020 erstmalig statt der bisher üblichen Sommermonate die Monate Januar und Februar herangezogen werden mussten, die in den Vorjahren nicht zu den verkehrsreichsten zählten. Die Lärmkontur Tag betrage 2020 9,37 km², im Vorjahr habe diese noch bei 14,55 km² gelegen. Für die Nacht ergebe sich ein Wert von 3,35 km².

5 Verspätungs- und Beschwerdesituation 2020

Berichterstattung FLSB, BUKEA

Frau Dr. Pieroh-Joußen macht deutlich, dass sich die Corona-Pandemie auch auf die Verspätungszahlen auswirke. Positiv zu vermerken sei hier, dass bereits die Verspätungszahlen der Monate Januar und Februar, also noch vor dem Lockdown im März, sehr gering gewesen seien und sich der positive Trend des Vorjahres 2019 deutlich fortgesetzt habe. Auch mit Wiedereinsetzen des Flugverkehrs im letzten Herbst seien die Zahlen nicht angestiegen und lagen weiterhin im einstelligen Bereich (s. FLSK Drs. Nr. 3/2021-1). Nach der außerordentlich hohen Zahl an Verspätungen im Jahr 2018 und des in 2019 begonnenen Abwärtstrends durch die Maßnahmen des 21-Punkte-Plans sei man für 2020 von einer Fortsetzung dieses Trends ausgegangen und habe bei gleichbleibendem Flugverkehr maximal 500 Verspätungen erhofft. Der Wert von 65 Verspätungen in 2020 stelle somit keinen typischen Jahreswert dar. Hinsichtlich der Inanspruchnahme der Verspätungsregelung zeige sich, dass auch im Jahr 2020 fast die Hälfte der Verspätungen in die Zeit von 23 – 23:15 Uhr falle.

Im Zusammenhang mit der Übersicht zu den verspäteten Starts bekräftigt Frau Dr. Pieroh-Joußen ihre Ansicht, dass verspätete Starts nicht unter die Verspätungsregelung fallen sollten. Auf längere Sicht hoffe sie, eine entsprechend geänderte Regelung durchzusetzen, auch, wenn dieser Ansatz aktuell erneut von politischer Seite abgelehnt worden sei.

Herr Dr. Schwartz merkt an, dass die überproportionale Reduzierung der nächtlichen Verspätungszahlen bei einer Halbierung der Anzahl an Flugbewegungen zeige, dass ein stadtvträglicher Flughafen möglich sei. Ihm stelle sich lediglich die Frage, welche Gründe zu der relativ hohen Anzahl an verspäteten Starts bei der WizzAir geführt haben.

Protokollnotiz: Die Überprüfung der in der BUKEA vorliegenden Verspätungsgründe der WizzAir-Flüge ergab, dass den Verspätungen neben den höheren Hygieneanforderungen aufgrund der Corona-Pandemie insbesondere technische Probleme zugrunde lagen.

Im Anschluss an die von Frau Dr. Pieroh-Joußen dargestellte Verspätungssituation berichtet Herr Dr. Schacht über das Beschwerdeaufkommen des Jahres 2020 (s. FLSK Drs. Nr. 4/2021-1). Grundlage für die Erfassung und Auswertung von Beschwerden der von Fluglärm betroffenen Bürger*innen, bilde das 2016 erlassene Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz (FLSBG).

Die Entwicklung des Beschwerdeaufkommens zeige auch hier deutlich die Auswirkungen der Corona-Pandemie, obwohl die Zahl der Beschwerden im Verhältnis zum Flugaufkommen dennoch als erheblich angesehen werde. Wurden 2019 noch 317.998 Beschwerden erfasst, lag die Anzahl der Gesamtbeschwerden in 2020 bei insgesamt 75.478. Unterschieden werde hierbei seit Mitte 2016 die Zahl der nicht-namentlich abgegebenen Beschwerden, bei denen lediglich der Wohnort (in Hamburg der Stadtteil) angegeben werde und den namentlichen Beschwerden, die zusätzlich freiwillig den Namen und den Straßennamen enthielten. Insgesamt seien 60.894 nicht-namentliche Beschwerden und 14.584 namentliche Beschwerden von 462 Beschwerdeführern eingegangen. Im März habe es ein dem Lockdown bedingten Rückgang an Flugbewegungen entsprechend gesunkenes Beschwerdeaufkommen gegeben. Erst im Juni/Juli sei die Anzahl der Beschwerden nach der Aufhebung der Beschränkungen und dem Wiedereinsetzen des ferienbedingten Flugverkehrs wieder leicht angestiegen. Interessant sei, dass die Beschwerdezahlen teilweise nicht mit der Lärmbelastung korrelierten. So haben Nordstedt und Niendorf zwar eine große Lärmbelastung, aus den Beschwerdezahlen lasse sich dies jedoch nicht ablesen.

Eine auffallend große Zahl an Beschwerden richte sich gegen Kleinflieger, die das geringe gewerbliche Flugaufkommen für Fotobefliegungen und 3D-Messungen genutzt hätten. Ein namhafter Teil der Beschwerden betreffe darüber hinaus die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln (BBR), obwohl die FLSB für die Überwachung der BBR nicht zuständig sei.

Insgesamt zeige sich, dass Fluglärm sehr belastend ist und somit auch wenige Flüge als störend empfunden werden. Mit Zunahme des Flugverkehrs werde ein deutlich überproportionaler Beschwerdeanstieg erwartet.

Trotz des gesetzlichen Auftrags, eine Beschwerdestatistik zu führen, sehen die Vertreter der Bürgerinitiativen nicht nur die Detailtiefe, sondern auch den Umgang mit den Zahlen kritisch. Der dafür ein-

gesetzte Zeitaufwand solle besser in die Bekämpfung des Fluglärms investiert werden. In diesem Zusammenhang erneuerte Herr Dr. Schwartz seine Kritik aus dem Vorjahr, nicht die sich beschwerenden Bürger*innen seien das Problem, sondern die Belastungen durch den Luftverkehr.

Im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung des Beschwerdeaufkommens wird außerdem die Vermutung geäußert, Hamburg mache sich durch sein Wohnungsbauziel von 10.000 Wohnungen/Jahr und dem damit verbundenen Flächendruck seine Beschwerdekunden selbst.

Herr Mundt als Vertreter der BSW bot daher an, die Siedlungsentwicklung und hier insbesondere das System der Siedlungsbeschränkungen in der nächsten FLSK-Sitzung zu erläutern.

Die Kommission nimmt die Ausführung zur Verspätungs- und Beschwerdesituation zur Kenntnis und den Vorschlag von Herrn Mundt an.

Die Sitzung wird nach einer Pause von 5 Minuten um 12.30 Uhr fortgesetzt

6 Gesetzliche Berichtspflicht der FLSB zum Fluglärmenschutz, Sachstand der Drucksache

Berichterstattung: FLSB

Frau Dr. Pieroh-Joußen berichtet zunächst über den Stand des Jahresberichts für 2019, der vom Senat am 17. November 2020 im Vorwege an den Unterausschuss überwiesen wurde. Derzeit befindet sich der Bericht für 2020 in der externen Abstimmung, die noch bis zum 26. Februar lief. Sie gehe davon aus, dass beide Drucksachen in der Sitzung des Unterausschusses im April behandelt werden. Neben der Antwort des Senats auf den 21-Punkte-Plan enthalte der Bericht für 2019 auf Anregung der Allianz gegen Fluglärm erstmalig auch die Lärmesswerte und den Jahresbericht der Allianz als Anlage.

Der Bericht für 2020 enthalte darüber hinaus Informationen zum städtischen Schallschutzförderprogramm, das bis Ende 2021 verlängert worden sei. In diesem Zusammenhang bittet Frau Dr. Pieroh-Joußen die Kommissionsmitglieder darum, noch einmal Werbung für das Programm zu machen, da eine Verlängerung über 2021 hinaus nicht erfolgen werde. Zu beachten sei jedoch, dass die Maßnahmen noch innerhalb des Jahres abgeschlossen sein müssen.

Da die externe Abstimmung der Drucksache für 2020 bereits laufe und der Jahresbericht der Allianz für 2020 bisher nicht vorliege, sei eine entsprechende Anlage zur Drucksache in diesem Jahr leider nicht möglich.

Die Kritik an der Beschwerdestatistik nimmt Frau Dr. Pieroh-Joußen für die zukünftige Darstellung in der Kommission auf, betont aber noch einmal den zugrundeliegenden gesetzlichen Auftrag zur Erhebung dieser Statistik.

Herr Dr. Schwartz bemängelt erneut das Erfordernis der externen Abstimmung des jährlichen Berichtes der FLSB, das seiner Ansicht nach der Weisungsunabhängigkeit einer FLSB entgegenstehe. Hier stelle sich die Frage, ob dies politisch gewollt sei. Darüber hinaus fragt Herr Dr. Schwartz nach, warum der Jahresbericht der Allianz für Fluglärmenschutz für das Jahr 2020 nicht Teil des Berichtes der FLSB 2020 werden solle.

Protokollnotiz: Bisher liegt kein Jahresbericht der Allianz für Fluglärmenschutz für das Jahr 2020 vor.

7 Antrag des Bezirks Altona

Überprüfung der Flugroute RAMAR

Herr Langbehn bestätigt, dass es sich bei seinem Antrag (s. FLSK Drs. Nr. 5/2021-1) lediglich um ein Auskunftsbegehren an die DFS handle. Nach 10 Jahren der Einführung dieser Abflugroute sei es an der Zeit, die Gründe dafür zu überdenken. Das Einverständnis der Kommission voraussetzend, reiche ihm zunächst eine Stellungnahme der DFS auf der nächsten FLSK-Sitzung zu der Frage, welche Gründe es gebe, Flüge über diese Route und nicht über den Hafen zu führen und welche Änderungsmöglichkeiten bestehen. Das gebe der Kommission die Möglichkeit, in der nächsten Sitzung über die Vorschläge zu beraten und ggf. einen Beschluss zu fassen.

Die Kommission nimmt einvernehmlich Kenntnis.

Protokollnotiz: Die von Herrn Hummert in diesem Zusammenhang in der Sitzung gezeigten Karten sind dem Protokoll beigelegt (s. FLSK Drs. Nr. 6/2021-1).

8 Bericht von der ADF-Tagung

Berichterstattung: FLSB

Frau Dr. Pieroh-Joußen berichtet zunächst von der Tagung der ADF im November 2020. Schwerpunkt darin sei ein im Auftrag der ADF erstelltes Gutachten der Universität Münster zur Verbesserung der rechtlichen Vorgaben für den aktiven Schallschutz im Luftverkehrsrecht gewesen. Ziel dieses Gutachtens sei neben der Erweiterung des LuftVG auch das Ausloten von Möglichkeiten und Grenzen der Verschärfung des Schallschutzes bei Raumordnung und Bauleitplanung, bei Vorgaben für die Zulassung von Flugzeugen/-mustern und fluglärmbezogener Abwägungsvorgaben des Flugverfahrensfestlegungsrechts. Aufgrund des derzeit bestehenden großen wirtschaftlichen Drucks sei mit der rechtlichen Ausarbeitung derzeit wenig erreichbar, dennoch plädiere der ADF-Vorsitzende für eine Neuausrichtung des Flugverkehrs, die nach einem Lockdown einfacher sei als bei normal laufendem Verkehr. Daher plane die ADF, bei der Bundesregierung die Einrichtung eines entsprechenden Arbeitskreises anzuregen, der paritätisch besetzt sei und damit sowohl die Wirtschafts-, als auch die Umweltinteressen hinreichend abdecke.

Vor dem Hintergrund der Pandemie habe Frau Dr. Pieroh-Joußen auf der ADF-Tagung die für Hamburg 2022 gesetzlich anstehende Überprüfung der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 6 FluLärmG angesprochen. Im Moment sind die dafür erforderlichen Prognosen der Entwicklung des Luftverkehrs nicht seriös möglich. Da auch andere ADF-Mitglieder vor diesem Problem stehen, sei die ADF mit Schreiben vom 9.2.2021 bereits an das BMU herangetreten und habe darum gebeten, die turnusmäßigen Überprüfungen der Lärmschutzbereiche um einen begrenzten Zeitraum von ca. 2 -3 Jahre auszusetzen, bis wieder hinreichend verlässliche Trendannahmen für die Erstellung von Luftverkehrsprognosen möglich sind.

Des Weiteren sei in der ADF das Thema Klimaschutz diskutiert worden. Dabei habe sich neben der FLSB Frankfurt auch die Mehrzahl der Mitglieder der Rechtsauffassung Hamburgs angeschlossen. Das für das LuftVG zuständige BMVI vertrete die Auffassung, dass sich die Fluglärmkommissionen mit den Umweltauswirkungen des Luftverkehrs auf den Nahbereich von Flughäfen auseinandersetzen sollten. Die Zuständigkeit der Kommissionen liege hier nicht beim CO₂, sondern vielmehr beim Fluglärmschutz und lokal wirkenden Schadstoffen im Nahbereich. Hinsichtlich der Definition des Nahbereiches wird die Geschäftsführung der ADF zur nächsten Sitzung einen Vorschlag unterbreiten.

Eingehend auf den eingangs von Herrn Quade vorgebrachten Wunsch nach erneuter Behandlung des Themas Klimaschutz in der FLSK sei es ihrer Ansicht nach zielführender, dies erst nach der nächsten ADF-Tagung zu tun, da es dann voraussichtlich eine bundesweite Regelung dazu gebe.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

9 Verabschiedung von Frau Wächter (DFS)

Frau Roeder bedankt sich bei Frau Wächter für die gute Zusammenarbeit und wünscht ihr für die Zukunft sowohl beruflich als auch privat alles Gute. Frau Wächter verlasse die FLSK Hamburg, da sie seit dem 15. Februar 2021 neue Aufgaben innerhalb der DFS wahrnehme. Herr Hückelkempken wird zukünftig als Leiter des Tower Hamburg an der FLSK teilnehmen und von Frau Roeder begrüßt.

Darüber hinaus wird Herr Dr. Henze als Vertreter der Handelskammer Hamburg und damit neues Mitglied in der FLSK begrüßt.

10 Sonstiges

Weitere Themen wurden nicht angemeldet.

Die aus Zeitmangel nicht mehr angesprochenen Themen des Flughafens bzw. Fragen zu Bahnsperren, Wirbelschleppschäden und Lärmschutzprogrammen werden zu Protokoll gegeben.

Protokollnotiz:

- Bahnsperren sind vom 2. - 9. Juni (Bahn 05/23) und vom 8. September - 15. September (Bahn 15/33) geplant. (Anm.: die für Sept. geplante Bahnsperre wurde zwischenzeitl. auf den 10. – 17. Juni vorgezogen.)
- Seit September 2020 gab es keine neuerlichen Wirbelschleppschäden.
- Die Antragsfrist für das Schallschutzprogramm 8++ in Norderstedt ist zum 31.12.2020 abgelaufen. Von 179 beantragten Maßnahmen wurden 144 mit insgesamt 765.000 € bewilligt.
- Das Bundesverfassungsgericht folgte den Urteilen des Hessischen Verwaltungsgerichtes hinsichtlich des Abzugs bei Schallschutzanforderungen von 3 bzw. 8 dB(A) bei Altbauten und bereits schallschutzgeförderten

Bauten des Flughafens Frankfurt und wies die Revisionen der drei Musterverfahren zurück. Die schriftliche Urteilsbegründung liegt bisher nicht vor.

- *CO₂-Emissionen gem. LTO-Zyklus: 2020 ca. 49.000t (1990: ~148.000 t, 2009:~140.000 t, 2019:~ 132.000 t). Durch das APU-Verbot auf dem Vorfeld, ermöglicht durch Bereitstellung entspr. Flughafensysteme, wurden im Zeitraum 2009–2019 (2020 liegt bisher nicht vor) zusätzlich ca.15.000t CO₂/a eingespart.*
- *Der Vergleich der CO₂-Emissionen gem. LTO-Zyklus/Flugzeugbewegung für den gleichen Zeitraum macht den Unterschied der in den letzten Jahren zunehmend eingesetzten NEOs und kleineren Flugzeugtypen ggü. denen der 90er Jahre deutlich. So lagen die Emissionen 2020 bei 0,76 t CO₂ (1990: 1,31 t; 2019: 0,95 t).*

Frau Roeder schließt die Webkonferenz um 13.35 Uhr.

Für die Niederschrift:

genehmigt:

gez. Monika Weidner

gez. Elke Christina Roeder

Terminvorschau 2021

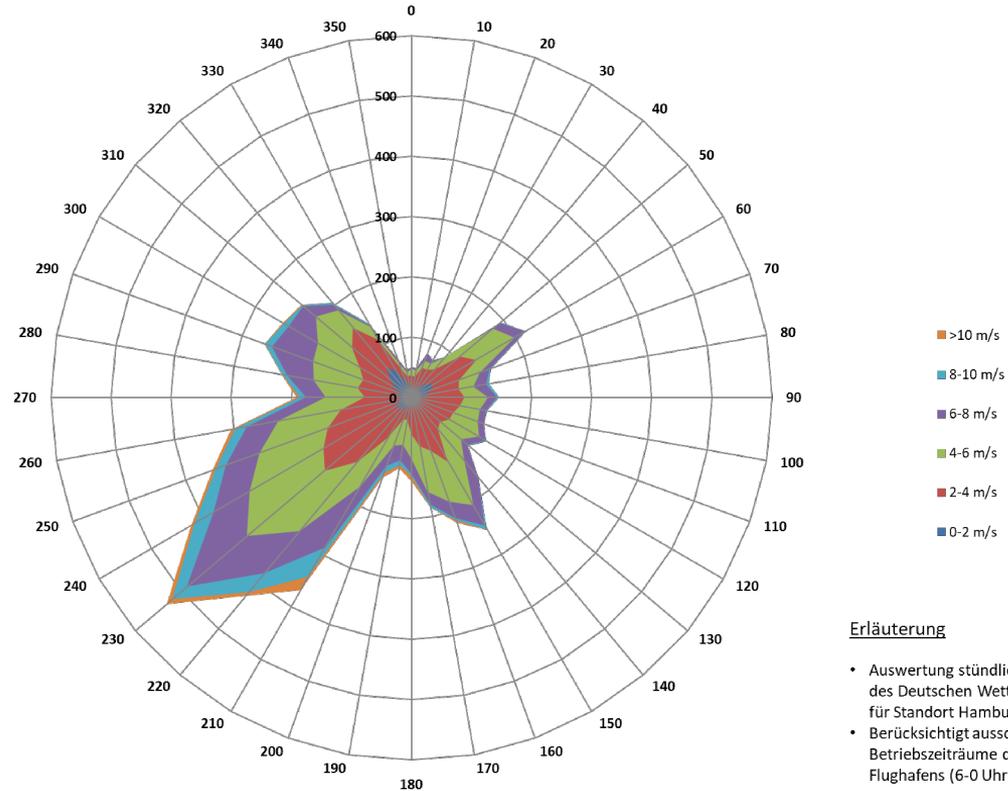
30.04.2021	FLSK 2021/2
24.09.2021	FLSK 2021/3
10.12.2021	FLSK 2021/4

Top 3 Jahresrückblick Fluglärm und Bewegungsverteilung 2020



Windrichtung und Windstärke Gesamtjahr 2020

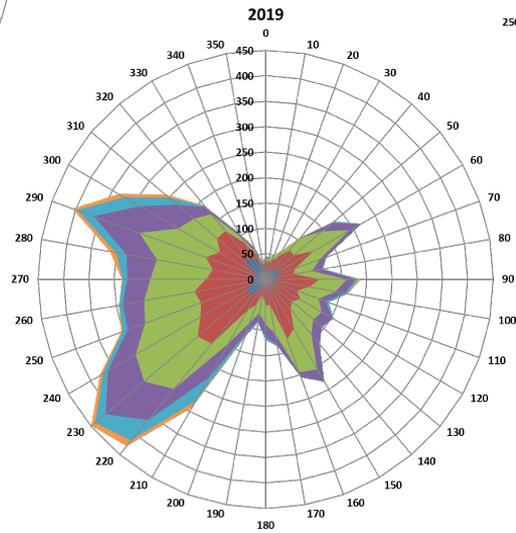
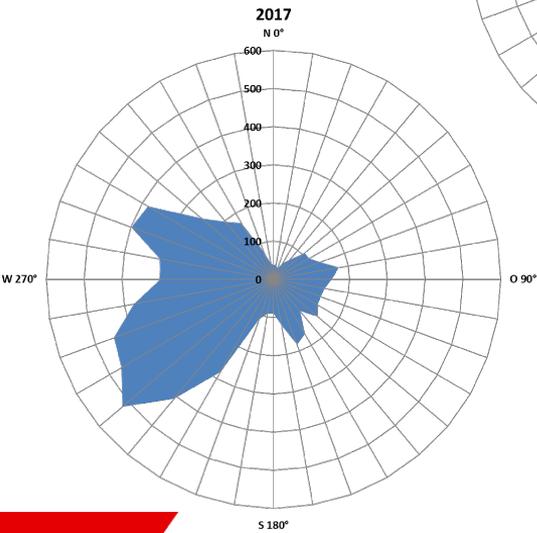
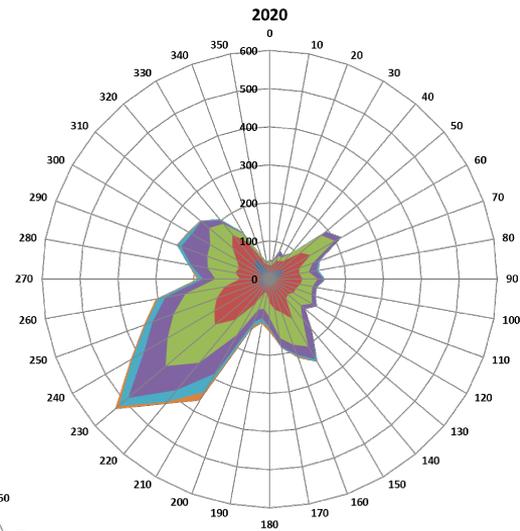
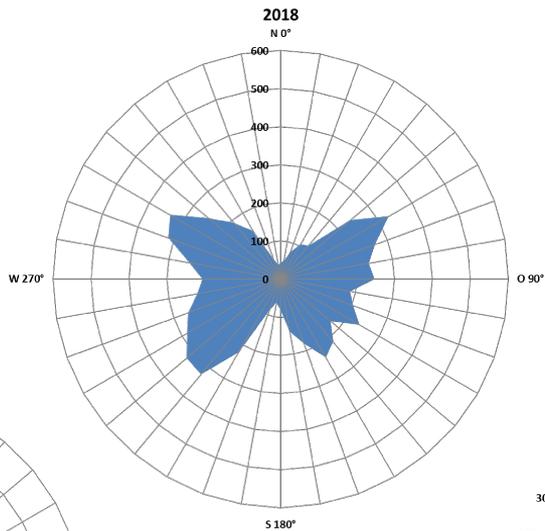
Häufigkeitsverteilung am Flughafen Hamburg



Erläuterung

- Auswertung stündlicher Winddaten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) für Standort Hamburg Fuhlsbüttel
- Berücksichtigt ausschließlich Betriebszeiträume des Hamburger Flughafens (6-0 Uhr)

Windrichtung und Windstärke Vergleich 2017 - 2020



Flugbewegungsverteilung 2010 – 2020

ohne Hubschrauber

Flugbewegungen über Ohmoor

Starts 33 / Landungen 15

2010 = 48187 / 19192	Summe: 67379 = 43,7 %
2011 = 44234 / 22224	Summe: 66458 = 43,0 %
2012 = 43251 / 22837	Summe: 66088 = 44,2 %
2013 = 42768 / 20590	Summe: 63358 = 44,9 %
2014 = 38648 / 26566	Summe: 65214 = 43,1 %
2015 = 45440 / 20487	Summe: 65927 = 42,4 %
2016 = 48068 / 21641	Summe: 69727 = 44,5 %
2017 = 52140 / 17670	Summe: 69810 = 44,1 %
2018 = 43959 / 24149	Summe: 68108 = 44,1 %
2019 = 46066 / 21180	Summe: 67246 = 43,8 %
2020 = 17566 / 9324	Summe: 26890 = 41,9 %

Flugbewegungen über Langenhorn

Starts 05 / Landungen 23

2010 = 8717 / 35096	Summe: 43813 = 28,4 %
2011 = 5069 / 41670	Summe: 46739 = 30,2 %
2012 = 5148 / 35438	Summe: 40586 = 27,1 %
2013 = 7991 / 32530	Summe: 40521 = 28,7 %
2014 = 10193 / 30677	Summe: 40870 = 27,1 %
2015 = 3937 / 43890	Summe: 47827 = 30,8 %
2016 = 6170 / 40052	Summe: 46222 = 29,5 %
2017 = 2997 / 47111	Summe: 50108 = 31,7 %
2018 = 10093 / 32387	Summe: 42480 = 27,5 %
2019 = 5215 / 42529	Summe: 47744 = 31,1%
2020 = 1316 / 17906	Summe: 19222 = 29,9 %

Flugbewegungen über Niendorf

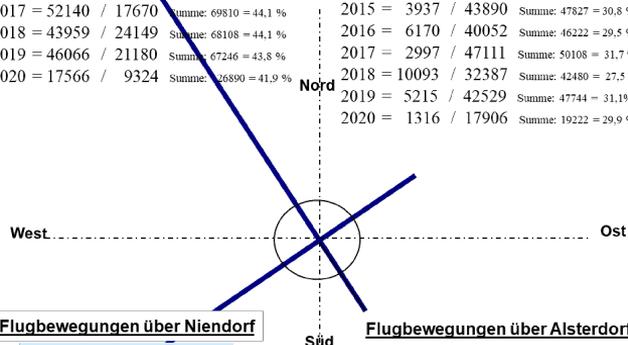
Starts 23 / Landungen 05

2010 = 19104 / 17788	Summe: 36892 = 23,9 %
2011 = 20486 / 10689	Summe: 37175 = 24,0 %
2012 = 23066 / 10814	Summe: 33880 = 22,7 %
2013 = 17214 / 10275	Summe: 27489 = 19,5 %
2014 = 25998 / 15862	Summe: 41860 = 27,7 %
2015 = 26623 / 10524	Summe: 37156 = 23,9 %
2016 = 22030 / 14566	Summe: 36596 = 23,3 %
2017 = 22528 / 10567	Summe: 33095 = 20,9 %
2018 = 21333 / 16247	Summe: 37580 = 24,3 %
2019 = 24381 / 8970	Summe: 33351 = 21,7 %
2020 = 12940 / 4346	Summe: 17286 = 26,9 %

Flugbewegungen über Alsterdorf

Starts 15 / Landungen 33

2010 = 1090 / 5020	Summe: 6110 = 4,0 %
2011 = 1556 / 2767	Summe: 4323 = 2,8 %
2012 = 3309 / 5666	Summe: 8975 = 6,0 %
2013 = 2621 / 7207	Summe: 9828 = 6,9 %
2014 = 721 / 2452	Summe: 3173 = 2,1 %
2015 = 1712 / 2809	Summe: 4521 = 2,9 %
2016 = 2082 / 2126	Summe: 4208 = 2,7 %
2017 = 1447 / 3794	Summe: 5241 = 3,3 %
2018 = 1851 / 4457	Summe: 6308 = 4,1 %
2019 = 1100 / 4079	Summe: 5179 = 3,4 %
2020 = 297 / 538	Summe: 835 = 1,3 %



Flugbewegungsverteilung 0 bis 6 Uhr

ohne Hubschrauber

Flugbewegungen über Ohmoor

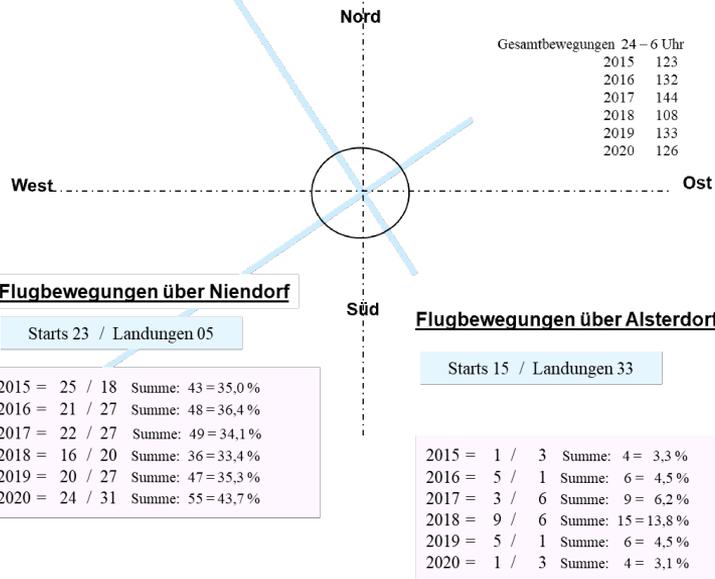
Starts 33 / Landungen 15

2015 =	21 / 21	Summe: 42 = 34,1 %
2016 =	23 / 17	Summe: 40 = 30,3 %
2017 =	30 / 15	Summe: 45 = 31,2 %
2018 =	21 / 16	Summe: 37 = 34,3 %
2019 =	28 / 26	Summe: 54 = 40,6 %
2020 =	27 / 20	Summe: 47 = 37,3 %

Flugbewegungen über Langenhorn

Starts 05 / Landungen 23

2015 =	1 / 33	Summe: 34 = 27,6 %
2016 =	5 / 33	Summe: 38 = 28,8 %
2017 =	4 / 37	Summe: 41 = 28,5 %
2018 =	6 / 14	Summe: 20 = 18,5 %
2019 =	7 / 19	Summe: 26 = 19,6 %
2020 =	2 / 18	Summe: 20 = 15,9 %



Flugbewegungsverteilung 6 bis 7 Uhr

ohne Hubschrauber

Flugbewegungen über Ohmoor

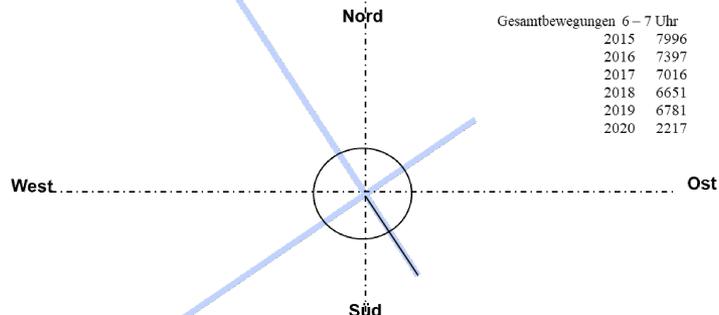
Starts 33 / Landungen 15

2015 = 4500 / 233	Summe: 4733 = 59,2%
2016 = 4486 / 270	Summe: 4756 = 64,3%
2017 = 4301 / 273	Summe: 4574 = 65,2%
2018 = 4204 / 235	Summe: 4439 = 66,7%
2019 = 4210 / 172	Summe: 4382 = 64,6%
2020 = 1349 / 48	Summe: 1397 = 63,0%

Flugbewegungen über Langenhorn

Starts 05 / Landungen 23

2015 = 291 / 341	Summe: 632 = 7,9%
2016 = 383 / 294	Summe: 677 = 9,2%
2017 = 119 / 357	Summe: 476 = 6,8%
2018 = 395 / 203	Summe: 598 = 9,0%
2019 = 234 / 229	Summe: 463 = 6,8%
2020 = 29 / 33	Summe: 62 = 2,8%



Gesamtbewegungen 6 – 7 Uhr

2015	7996
2016	7397
2017	7016
2018	6651
2019	6781
2020	2217

Flugbewegungen über Niendorf

Starts 23 / Landungen 05

2015 = 2444 / 86	Summe: 2530 = 31,6%
2016 = 1741 / 95	Summe: 1836 = 24,8%
2017 = 1766 / 92	Summe: 1858 = 26,5%
2018 = 1451 / 95	Summe: 1546 = 23,3%
2019 = 1804 / 78	Summe: 1882 = 27,8%
2020 = 735 / 12	Summe: 747 = 33,7%

Flugbewegungen über Alsterdorf

Starts 15 / Landungen 33

2015 = 78 / 23	Summe: 101 = 1,3%
2016 = 121 / 7	Summe: 128 = 1,7%
2017 = 87 / 21	Summe: 108 = 1,5%
2018 = 48 / 20	Summe: 68 = 1,0%
2019 = 38 / 16	Summe: 54 = 0,8%
2020 = 8 / 3	Summe: 11 = 0,5%

Flugbewegungsverteilung 7 bis 8 Uhr

ohne Hubschrauber

Flugbewegungen über Ohmoor

Starts 33 / Landungen 15

2015 = 2869 / 781	Summe: 3650=47,0%
2016 = 3493 / 629	Summe: 4122=50,6%
2017 = 3860 / 474	Summe: 4334=54,1%
2018 = 3228 / 611	Summe: 3839=50,0%
2019 = 3015 / 675	Summe: 3690=50,1%
2020 = 1128 / 236	Summe: 1364=46,7%

Flugbewegungen über Langenhorn

Starts 05 / Landungen 23

2015 = 318 / 1300	Summe: 1618=20,8%
2016 = 420 / 1299	Summe: 1719=21,1%
2017 = 252 / 1037	Summe: 1289=16,1%
2018 = 703 / 879	Summe: 1582=20,6%
2019 = 300 / 1275	Summe: 1575=21,4%
2020 = 41 / 524	Summe: 565=19,4%

Gesamtbewegungen 7 – 8 Uhr

2015	7761
2016	8141
2017	8014
2018	7678
2019	7365
2020	2919

West

Nord

Ost

Süd

Flugbewegungen über Niendorf

Starts 23 / Landungen 05

2015 = 1961 / 331	Summe: 2292=29,5%
2016 = 1647 / 451	Summe: 2098=25,8%
2017 = 1923 / 301	Summe: 2224=27,8%
2018 = 1567 / 462	Summe: 2029=26,4%
2019 = 1699 / 249	Summe: 1948=26,4%
2020 = 845 / 128	Summe: 973=33,3%

Flugbewegungen über Alsterdorf

Starts 15 / Landungen 33

2015 = 94 / 107	Summe: 201=2,6%
2016 = 148 / 54	Summe: 202=2,5%
2017 = 97 / 70	Summe: 167=2,1%
2018 = 136 / 92	Summe: 228=3,0%
2019 = 48 / 104	Summe: 152=2,1%
2020 = 11 / 6	Summe: 17=0,6%

Flugbewegungsverteilung 22 bis 23 Uhr

ohne Hubschrauber

Flugbewegungen über Ohmoor

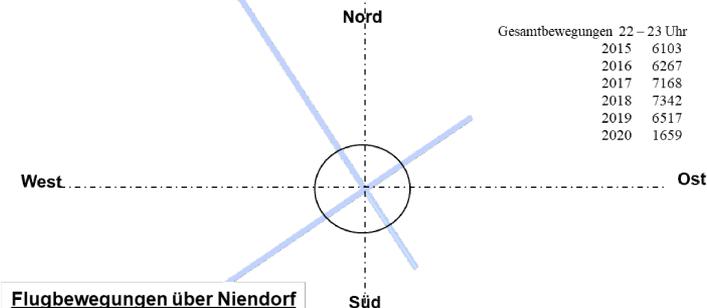
Starts 33 / Landungen 15

2015 = 362 / 1858	Summe: 2220 = 36,4%
2016 = 572 / 1865	Summe: 2437 = 38,9%
2017 = 811 / 1758	Summe: 2569 = 35,8%
2018 = 740 / 2512	Summe: 3252 = 44,3%
2019 = 768 / 1912	Summe: 2680 = 41,1%
2020 = 117 / 662	Summe: 779 = 46,9%

Flugbewegungen über Langenhorn

Starts 05 / Landungen 23

2015 = 28 / 2712	Summe: 2740 = 44,9%
2016 = 71 / 2407	Summe: 2478 = 39,5%
2017 = 41 / 3203	Summe: 3244 = 45,3%
2018 = 256 / 2176	Summe: 2432 = 33,1%
2019 = 107 / 2308	Summe: 2415 = 37,1%
2020 = 7 / 638	Summe: 645 = 38,9%



Gesamtbewegungen 22 – 23 Uhr

2015	6103
2016	6267
2017	7168
2018	7342
2019	6517
2020	1659

Flugbewegungen über Niendorf

Starts 23 / Landungen 05

2015 = 189 / 790	Summe: 979 = 16,0%
2016 = 208 / 1002	Summe: 1210 = 19,3%
2017 = 407 / 671	Summe: 1078 = 15,0%
2018 = 393 / 992	Summe: 1385 = 18,9%
2019 = 497 / 616	Summe: 1113 = 17,1%
2020 = 95 / 125	Summe: 220 = 13,3%

Flugbewegungen über Alsterdorf

Starts 15 / Landungen 33

2015 = 25 / 139	Summe: 164 = 2,7%
2016 = 25 / 117	Summe: 142 = 2,3%
2017 = 25 / 252	Summe: 277 = 3,9%
2018 = 54 / 219	Summe: 273 = 3,7%
2019 = 34 / 275	Summe: 309 = 4,7%
2020 = 2 / 13	Summe: 15 = 0,9%

Flugbewegungsverteilung 23 bis 24 Uhr

ohne Hubschrauber

Flugbewegungen über Ohmoor

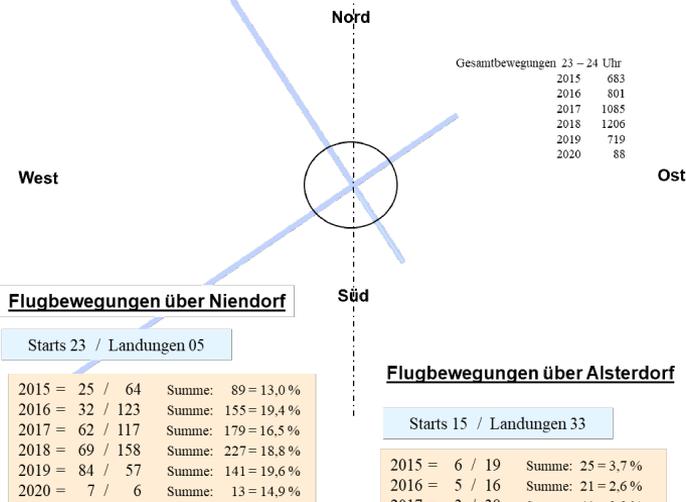
Starts 33 / Landungen 15

2015 = 58 / 239	Summe: 297 = 43,5%
2016 = 94 / 274	Summe: 368 = 45,9%
2017 = 237 / 234	Summe: 471 = 43,4%
2018 = 149 / 460	Summe: 609 = 50,5%
2019 = 110 / 227	Summe: 337 = 46,9%
2020 = 12 / 31	Summe: 43 = 48,9%

Flugbewegungen über Langenhorn

Starts 05 / Landungen 23

2015 = 1 / 271	Summe: 272 = 39,8%
2016 = 21 / 236	Summe: 257 = 32,1%
2017 = 4 / 390	Summe: 394 = 36,3%
2018 = 44 / 296	Summe: 340 = 28,3%
2019 = 14 / 189	Summe: 203 = 28,2%
2020 = 1 / 30	Summe: 31 = 35,2%



Flugbewegungen über Niendorf

Starts 23 / Landungen 05

2015 = 25 / 64	Summe: 89 = 13,0%
2016 = 32 / 123	Summe: 155 = 19,4%
2017 = 62 / 117	Summe: 179 = 16,5%
2018 = 69 / 158	Summe: 227 = 18,8%
2019 = 84 / 57	Summe: 141 = 19,6%
2020 = 7 / 6	Summe: 13 = 14,9%

Flugbewegungen über Alsterdorf

Starts 15 / Landungen 33

2015 = 6 / 19	Summe: 25 = 3,7%
2016 = 5 / 16	Summe: 21 = 2,6%
2017 = 3 / 38	Summe: 41 = 3,8%
2018 = 9 / 20	Summe: 29 = 2,4%
2019 = 3 / 35	Summe: 38 = 5,3%
2020 = 1 / 0	Summe: 1 = 1,0%

Vergleich Äquivalenter Dauerschallpegel 2019 und 2020

Messstelle		2019		2020		Veränderungen 2019/2020	
		Leq Tag	Leq Nacht	Leq Tag	Leq Nacht	Leq Tag	Leq Nacht
M01	Hasloh, Alter Kirchweg						
	Fluggeräusch	55.2	43.9	50.3	37.6	-4.9	-6.3
	Gesamtgeräusch	57.3	50.0	55.0	48.4	-2.3	-1.6
M02	Norderstedt, Grundschule Harkshörn						
	Fluggeräusch	42.4	27.7	37.8	18.8	-4.6	-8.9
	Gesamtgeräusch	53.4	49.5	55.9	49.6	2.5	0.1
M03	Quickborn Schule						
	Fluggeräusch	54.8	48.0	50.9	43.1	-3.9	-4.9
	Gesamtgeräusch	56.7	51.4	54.1	48.7	-2.6	-2.7
M04	Norderstedt, Altes Rathaus Garstedt						
	Fluggeräusch	51.8	37.4	47.2	29.3	-4.6	-8.1
	Gesamtgeräusch	57.9	50.1	56.5	50.7	-1.4	0.6
M05	Langenhorn, Kohrswort						
	Fluggeräusch	61.2	51.5	56.3	44.9	-4.9	-6.6
	Gesamtgeräusch	62.3	53.1	58.0	48.8	-4.3	-4.3
M07	Langenhorn, Kortenkamp						
	Fluggeräusch	64.2	55.5	60.2	49.8	-4.0	-5.7
	Gesamtgeräusch	65.7	58.0	63.3	54.9	-2.4	-3.1
M08	Empfängerstation Niendorf						
	Fluggeräusch	55.7	43.4	51.3	36.9	-4.4	-6.5
	Gesamtgeräusch	58.6	49.4	55.7	47.3	-2.9	-2.1
M09	Quickborn Heide						
	Fluggeräusch	48.3	37.4	42.0	28.0	-6.3	-9.4
	Gesamtgeräusch	54.8	54.8	52.4	47.7	-2.4	-7.1
M10	Stellingen, Wasserwerk						
	Fluggeräusch	60.3	50.9	56.0	43.2	-4.3	-7.7
	Gesamtgeräusch	61.0	53.2	57.6	50.1	-3.4	-3.1
M11	Norderstedt, Ohlenhoff						
	Fluggeräusch	61.1	49.2	56.0	42.2	-5.1	-7.0
	Gesamtgeräusch	61.9	51.8	58.2	48.7	-3.7	-3.1
M12	Groß Borstel Altenheim						
	Fluggeräusch	57.3	44.6	53.8	38.2	-3.5	-6.4
	Gesamtgeräusch	58.3	48.4	55.5	48.2	-2.8	-0.2
M13	Poppenbüttel, Kiwitredder ab Okt. 2018						
	Fluggeräusch	60.4	51.5	56.3	46.2	-4.1	-5.3
	Gesamtgeräusch	61.9	53.7	58.7	49.9	-3.2	-3.8
M14	KLGV Lurup						
	Fluggeräusch						
	Gesamtgeräusch						
LAP 03	Niendorf, Malsweg						
	Fluggeräusch	60.9	48.0	57.0	41.2	-3.9	-6.8
	Gesamtgeräusch	61.2	49.3	57.5	45.0	-3.7	-4.3

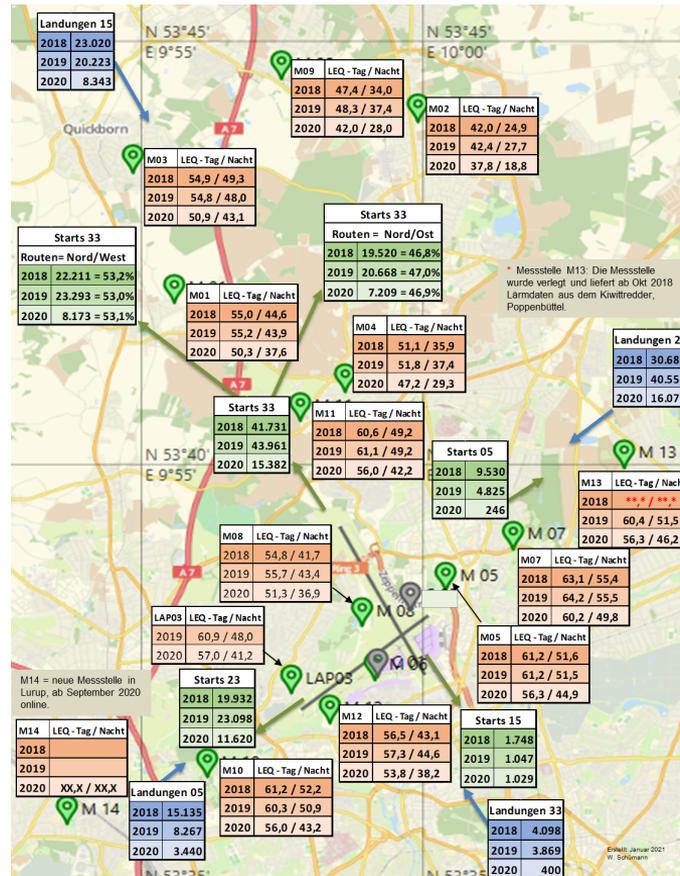
Anmerkungen

- Verkehrsereignissen zugeordnete Lärmereignisse werden unter *Fluggeräusch* dargestellt
- Das *Gesamtgeräusch* beinhaltet alle gültigen Lärmereignisse
- Messstelle 14 wurde im Juli 2020 in Betrieb genommen, deshalb in folgender Tabelle rein informell Beachtung des 6-Monats Leq

Gesamtgeräusch		Fluggeräusch	
Leq Tag	Leq Nacht	Leq Tag	Leq Nacht
52,1	46,1	47,6	29,7

Plausibilitätsbetrachtung Fluglärm vs. Flugbewegungen

MTOM > 5,7t



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Axel Schmidt
Flughafen Hamburg GmbH

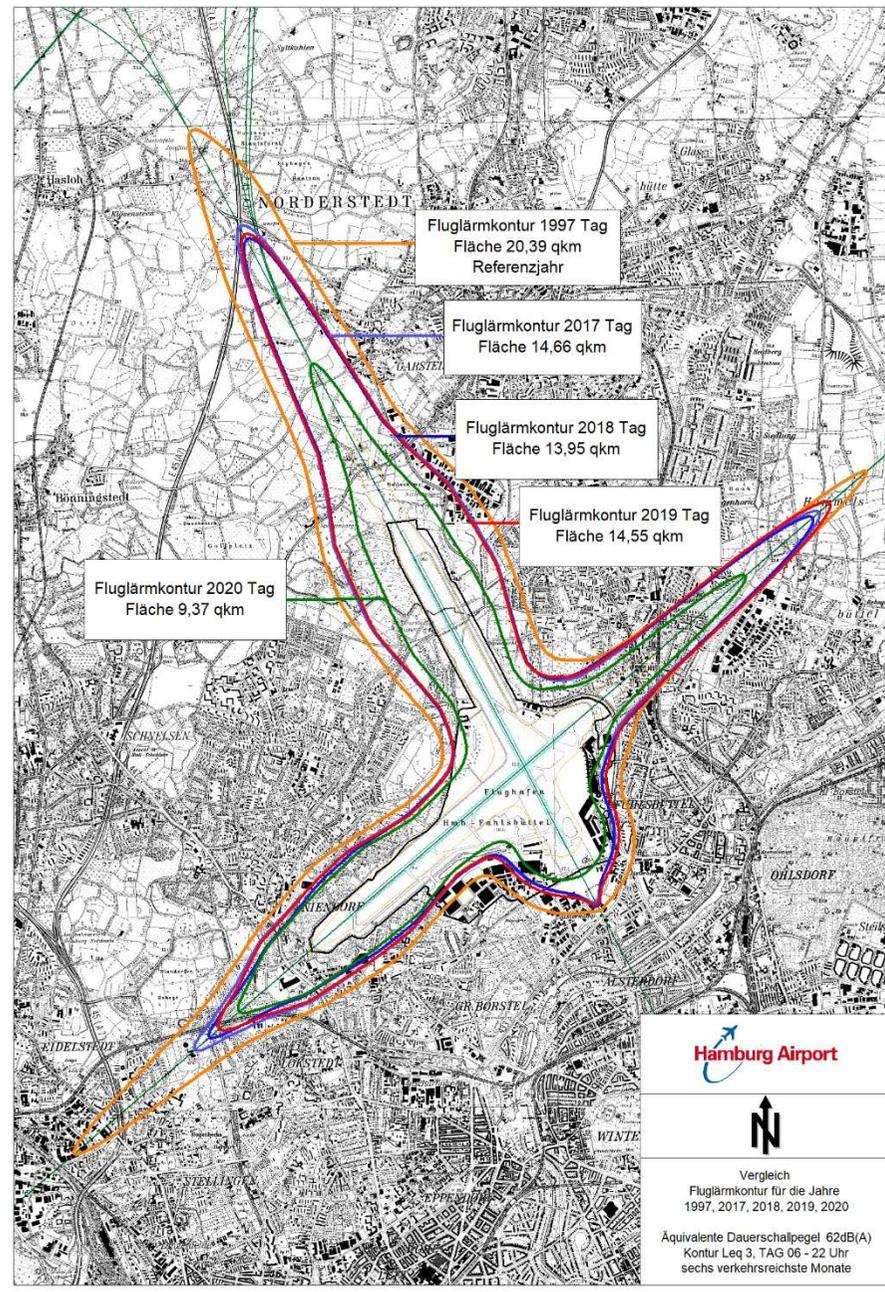
FLSK-Drs. Nr. 2/2021-1

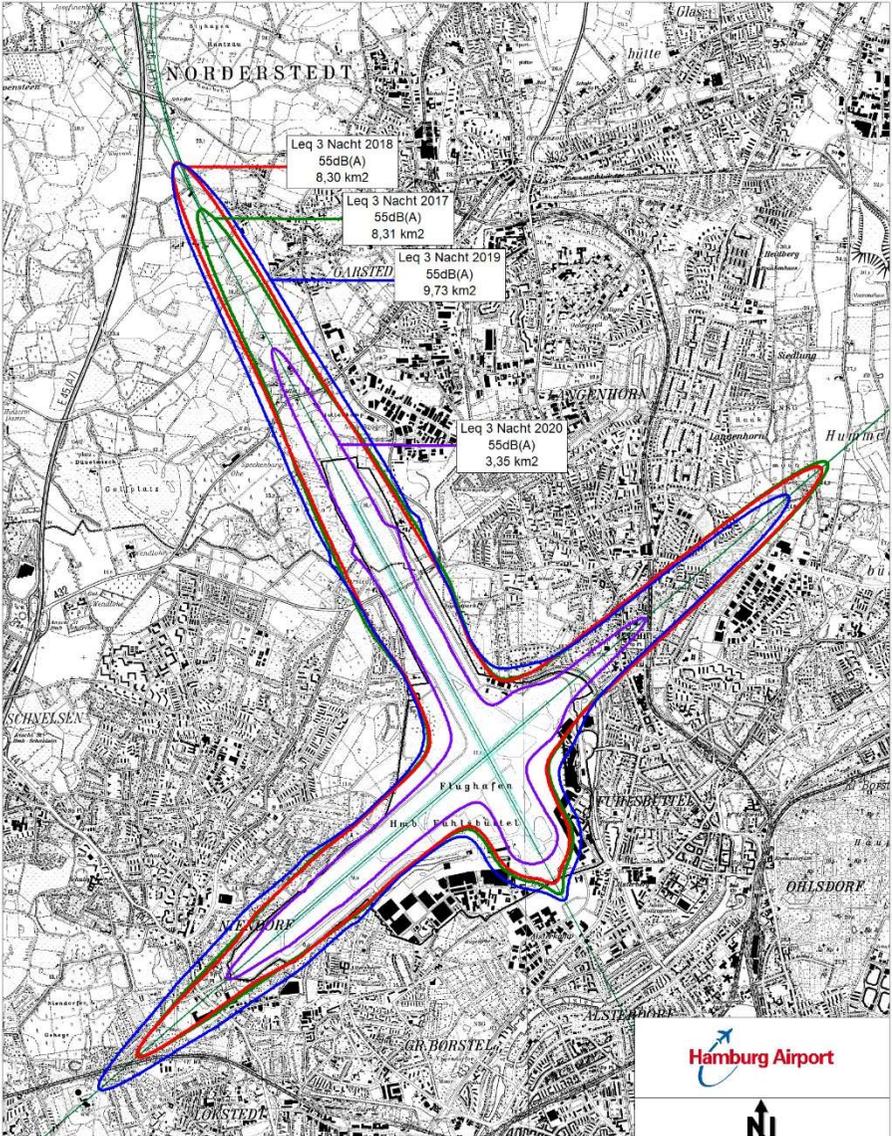


TOP 4 Lärmkontingent 2020

Axel Schmidt// FLSK // 19.02.2020

Lärmkontingent Tag - Flughafen Hamburg





FLSK-Drs. Nr. 3/2021-1

VERSPÄTUNGEN: AKTUELLE SITUATION

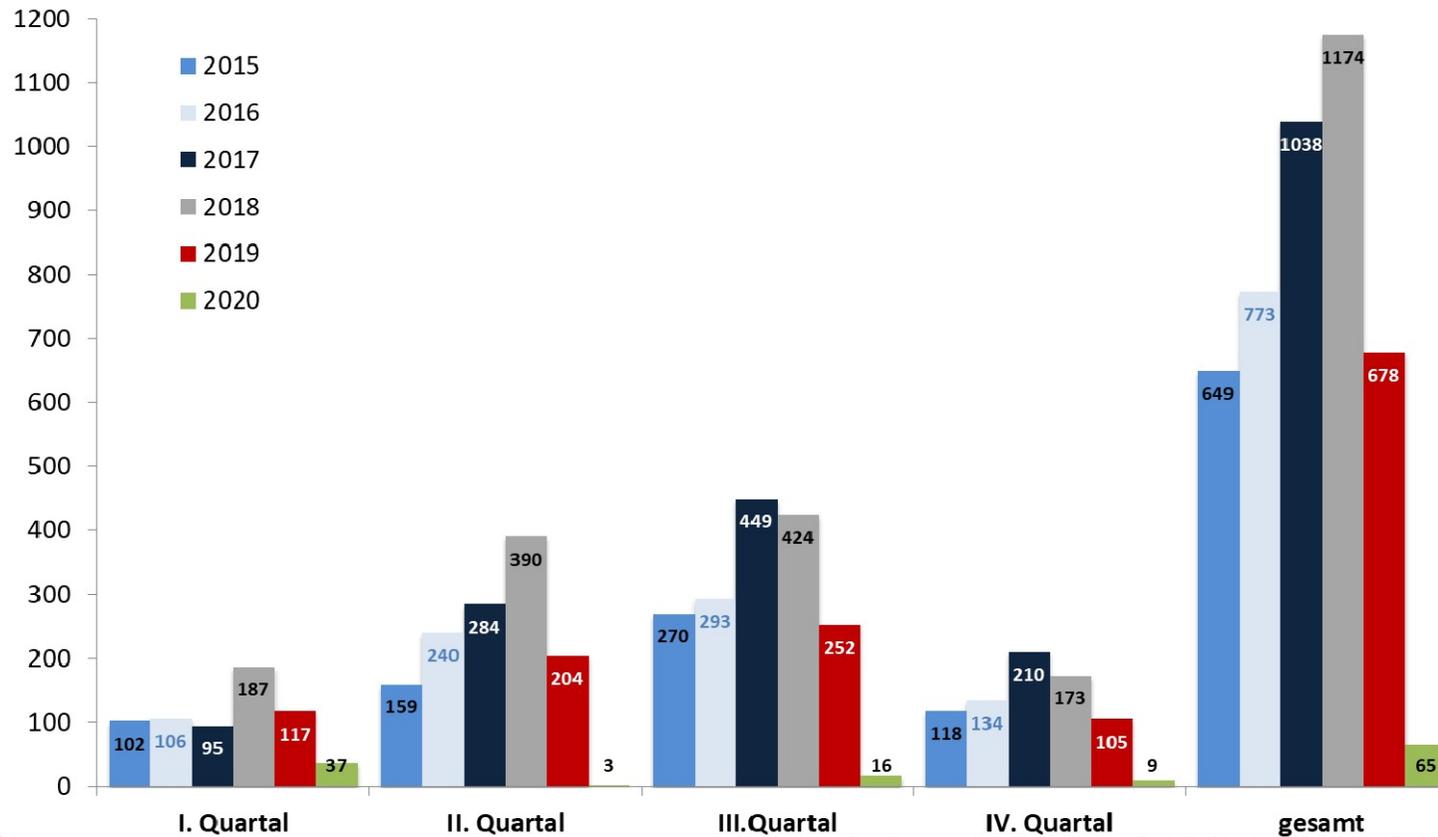
Sitzung 2021/1 der
Fluglärmenschutzkommission



www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

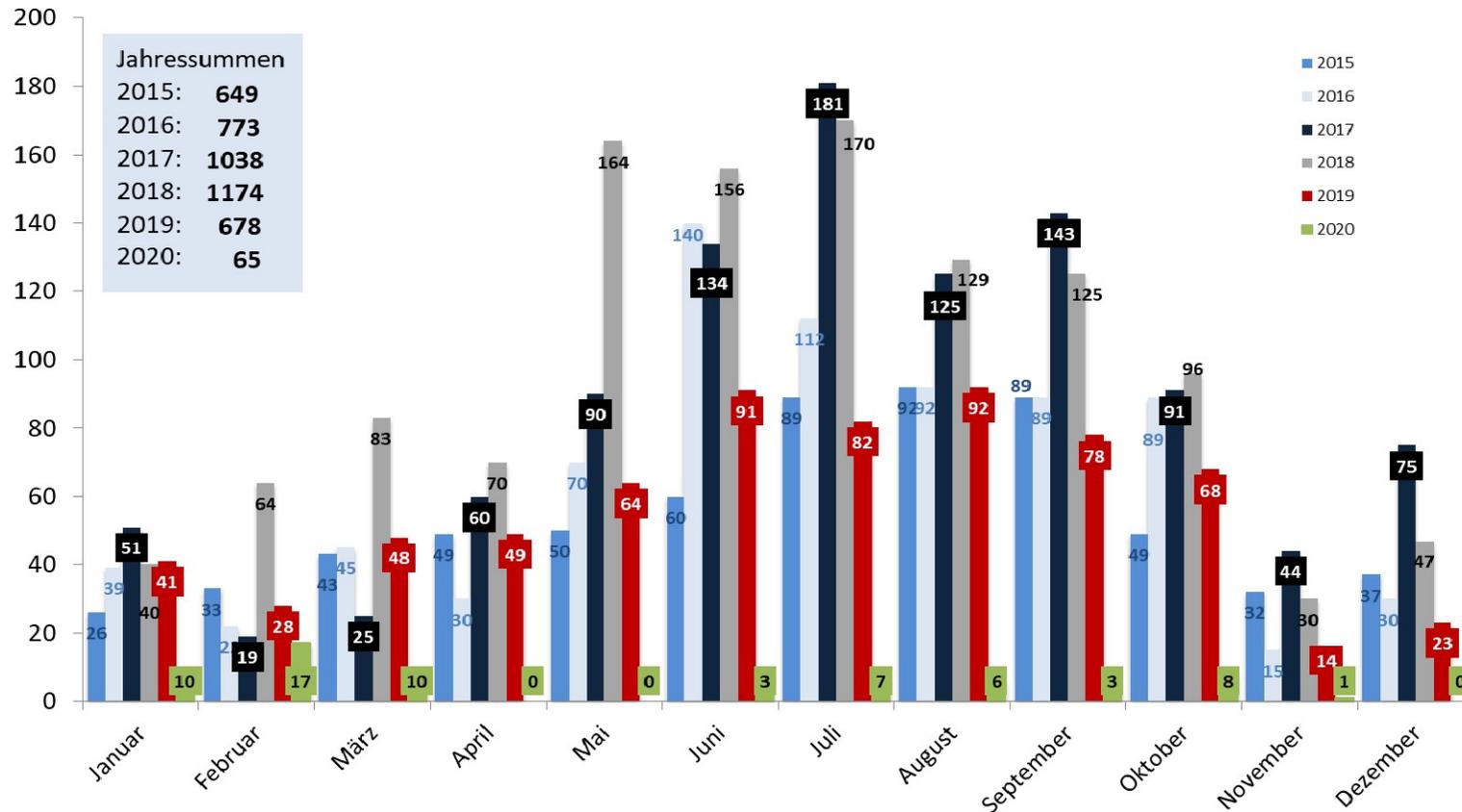
19. Februar 2021 | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmenschutzbeauftragte

VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) quartalsweise



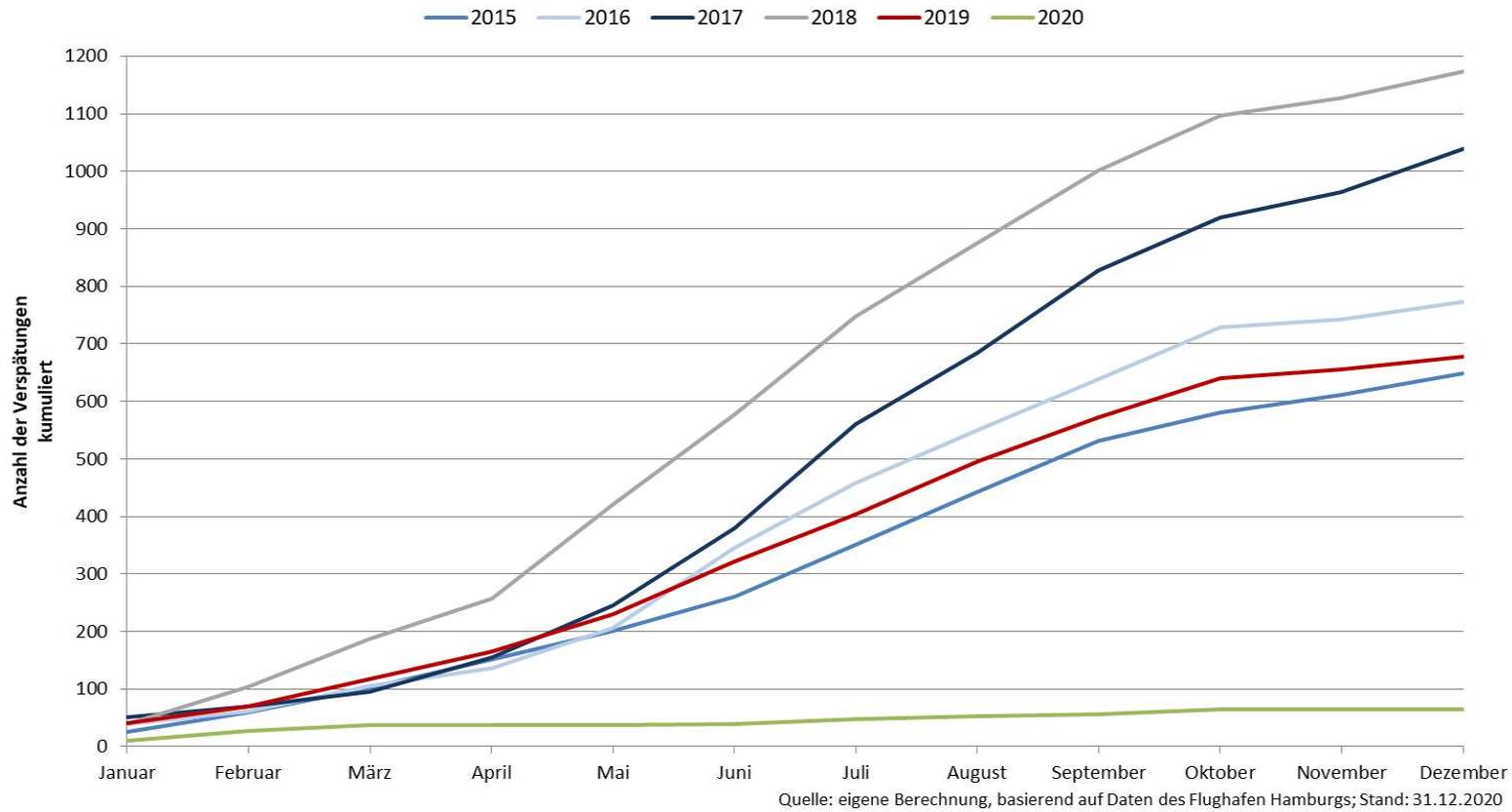
Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 31.12.2020

VERSPÄTUNGSREGELUNG (23-24 UHR) monatlich

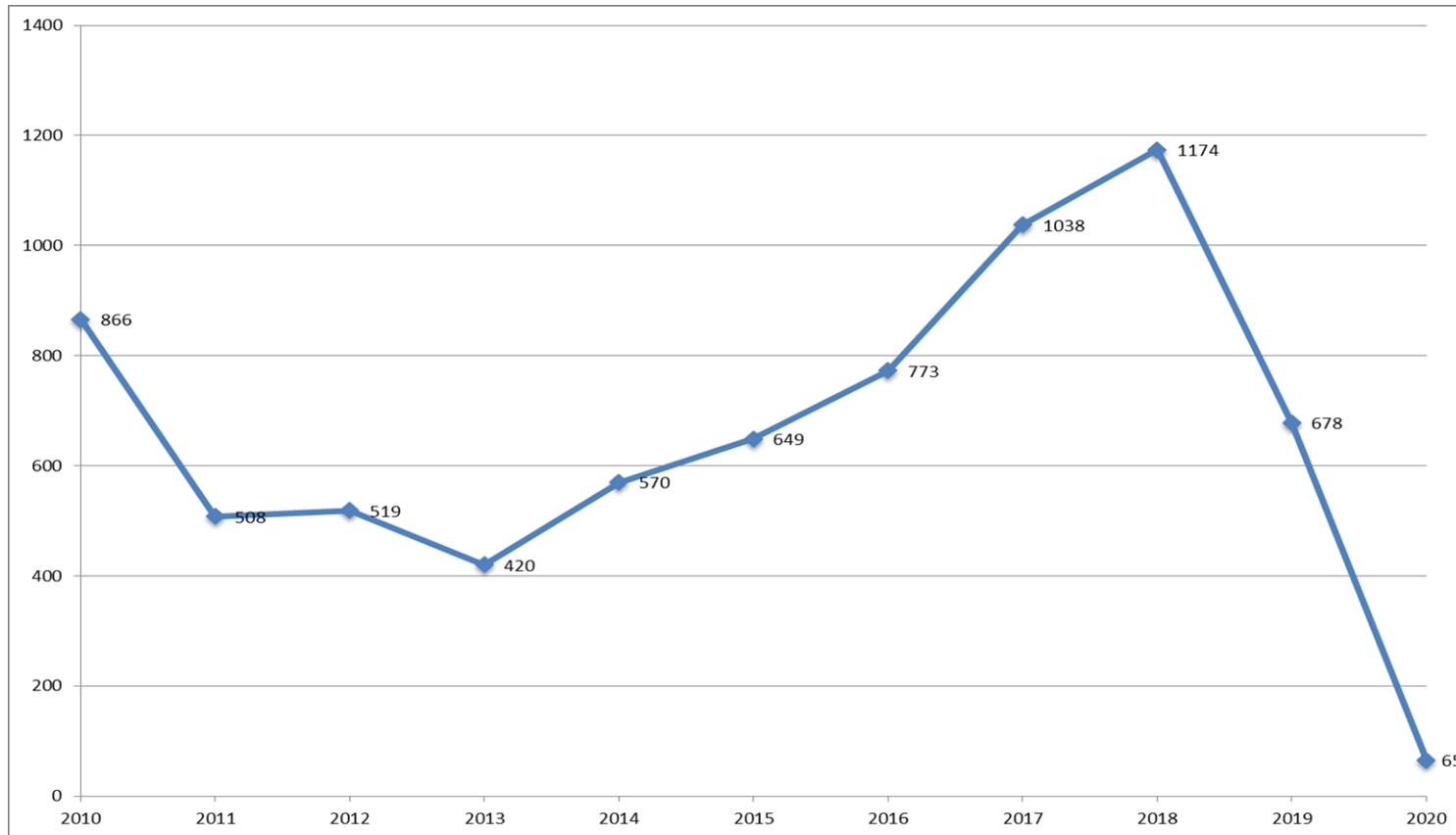


Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.12.2020

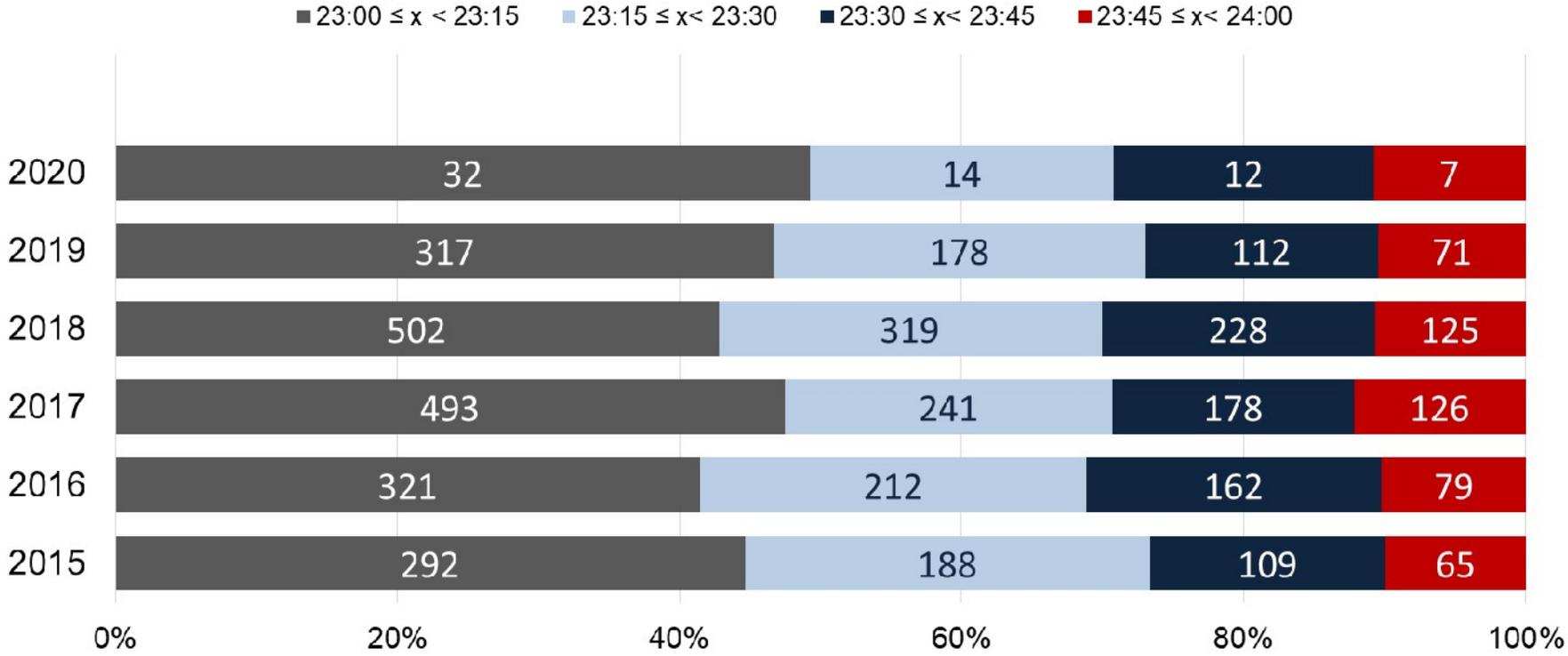
VERSPÄTUNGSREGELUNG (23 - 24 UHR) kumuliert



VERSPÄTUNGSREGELUNG JAHRESVERGLEICH



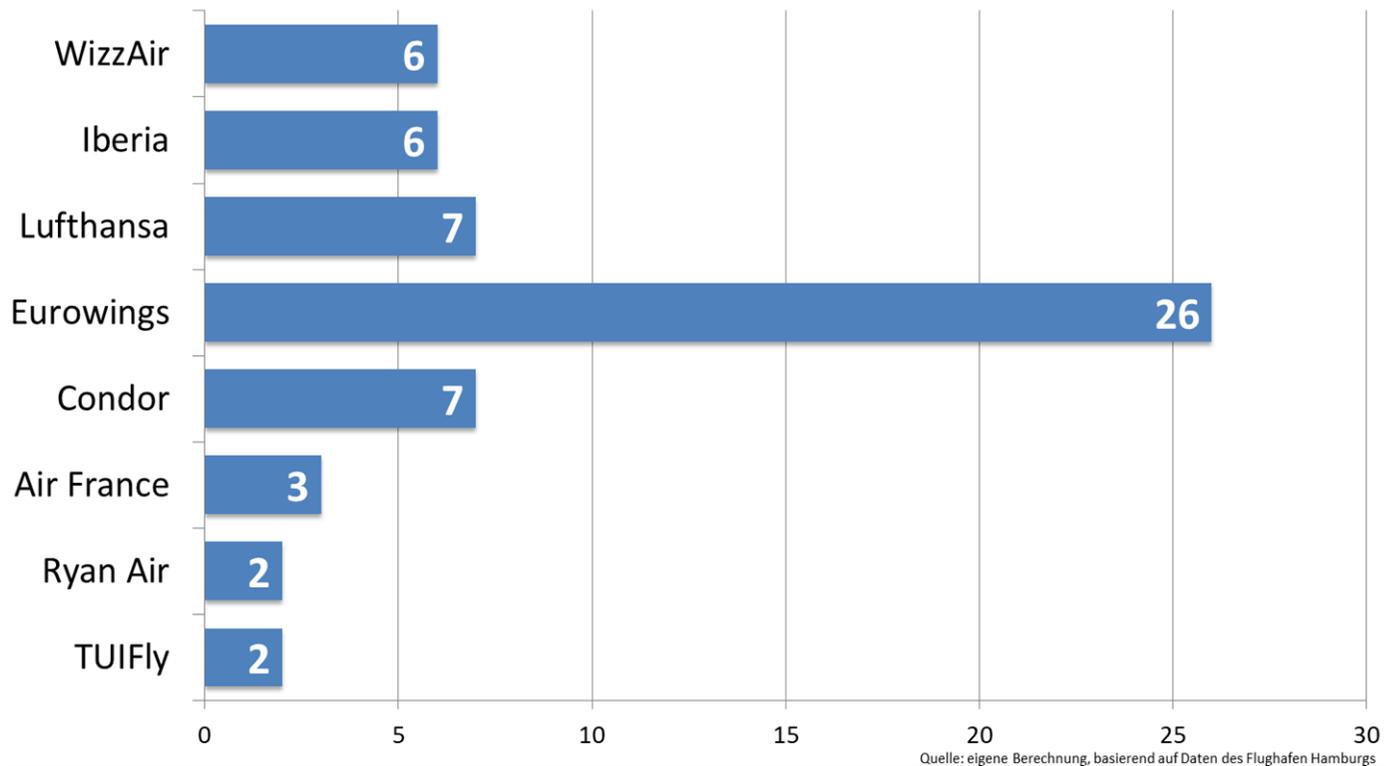
VERSPÄTUNGEN (23 – 24 UHR)



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 31.12.2020

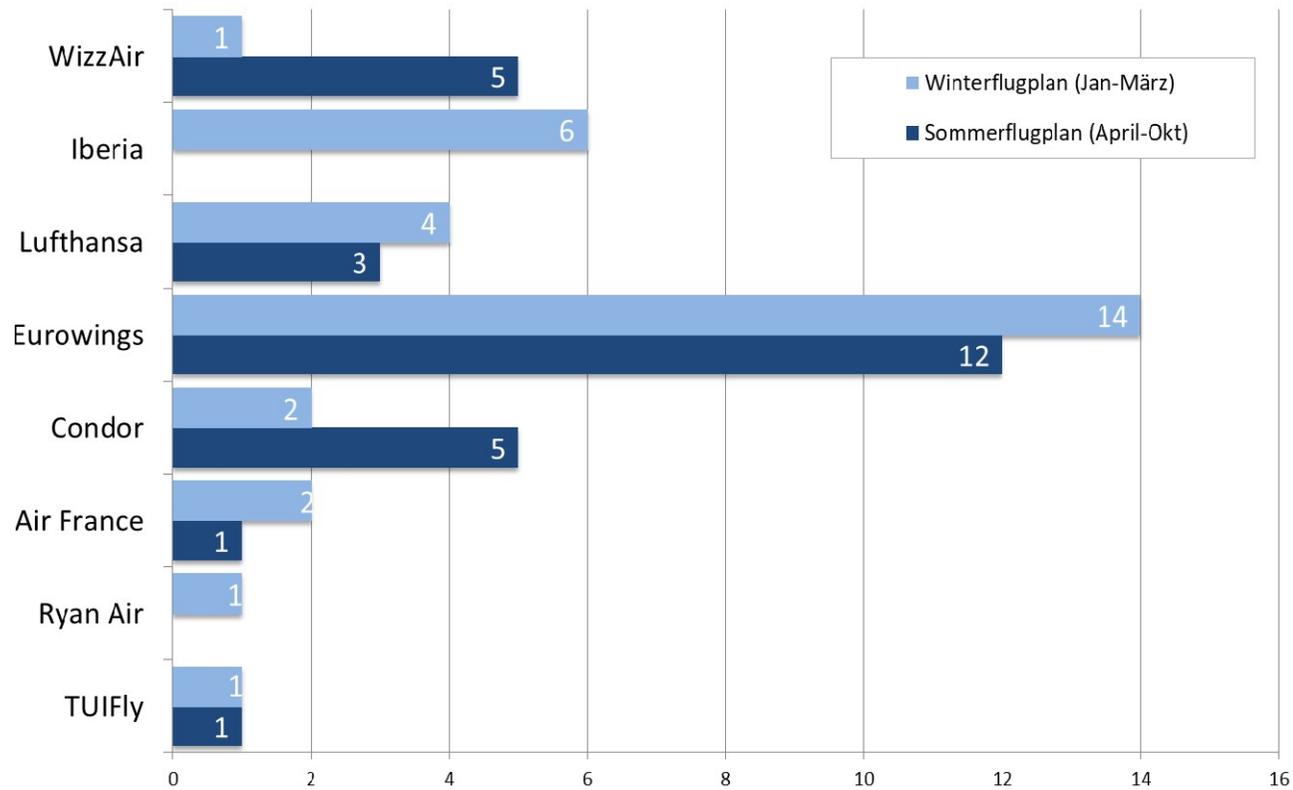
VERSPÄTUNGEN 2020

Anteil verspäteter Flüge nach 23 Uhr an der jeweiligen Flugverbindungen – absolut



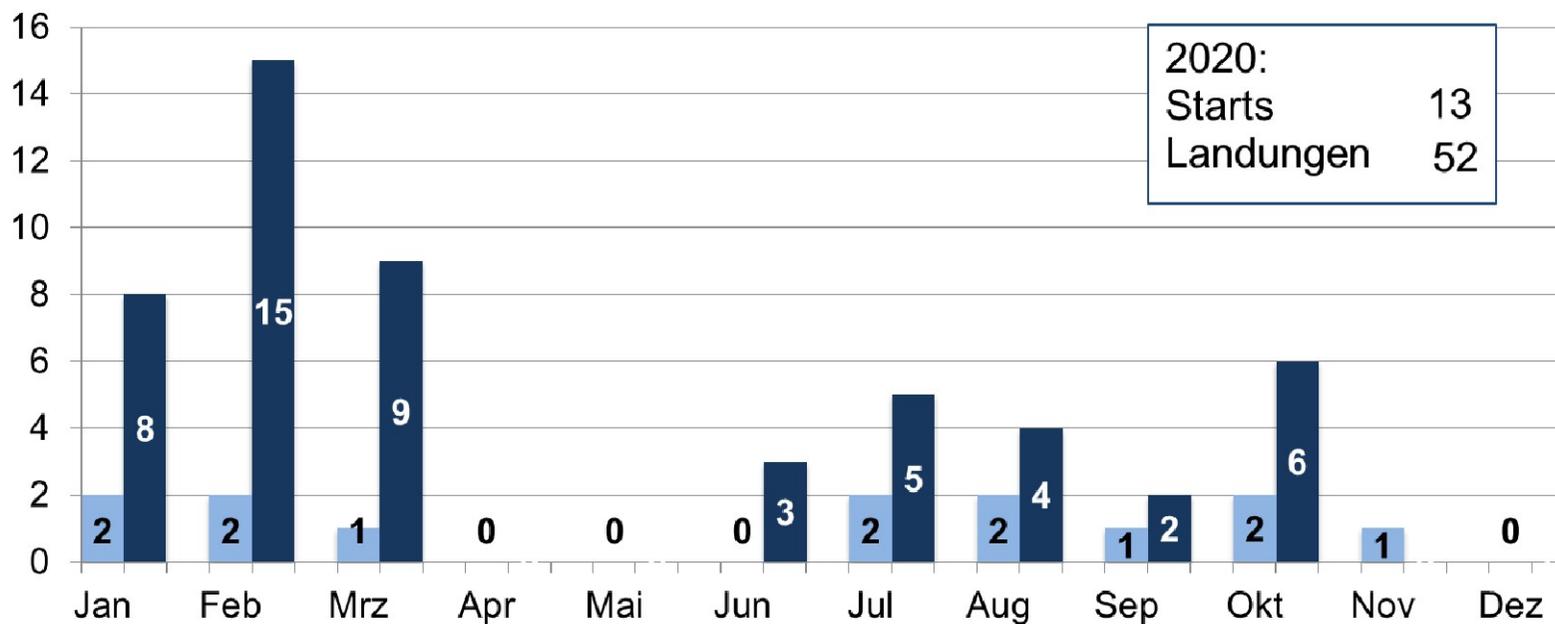
VERSPÄTUNGEN

Anteil verspäteter Flüge nach 23 Uhr an der jeweiligen Flugverbindungen (2020)



VERSPÄTETE STARTS UND LANDUNGEN NACH 23 UHR

■ verspätete Starts 2020 ■ verspätete Landungen 2020



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafen Hamburgs; Stand: 31.12.2020

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT



www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht



FLSK Drs. Nr. 4/2021-1

BESCHWERDE SITUATION 2020

01. SITZUNG DER FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION 2021

Dr. Uwe Schacht

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

Hamburg, 19. Februar 2021

AGENDA

1. Grundlagen
2. Auswertung der Beschwerdestatistik
3. Fazit und Ausblick



2

GESETZLICHE GRUNDLAGEN DER BESCHWERDEBEARBEITUNG

Das Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz – FLSBG

§ 2 Aufgaben und Befugnisse

- (1) Der oder dem Fluglärmenschutzbeauftragten obliegen Aufgaben der Bekämpfung und Kontrolle des Fluglärms. Insbesondere gehört zu ihren oder seinen Aufgaben,
1. die Beschwerden der vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger entgegenzunehmen, zu prüfen, zu bearbeiten und statistisch auszuwerten,
 2. (...)

§ 3 des FLSBG nennen, der befasst sich mit der Statistik der Beschwerden

Pieroh-Joußen, Gudrun Dr.; 12.02.2021

Das Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz – FLSBG

§ 3 Geschäftsstatistik

(1) Die Erfassung und Auswertung von Beschwerden im Sinne von §2 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 erfolgt, soweit darin angegeben, nach folgenden Merkmalen:

1. Wohnort (Stadtteil beziehungsweise Umlandgemeinde),
2. Datum und Uhrzeit des Ereignisses, gegen das sich die Beschwerde richtet,
3. Grund der Beschwerde,
 - a) Häufigkeit der Flugbewegungen,
 - b) Flugzeuge im Einzelfall,
 - c) Flugroutenabweichungen,
 - d) Bodenlärm, Standläufe,
 - e) Kleinflugzeuge, Hubschrauber, Rundflüge,
 - f) Störung der Nachtruhe,
 - g) sonstige Lärmereignisse in Bezug auf den Flughafenbetrieb,
4. Anzahl der Beschwerden und der Beschwerde führenden Personen.

Die Auswertung erfolgt nach Kalenderjahren.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

GRUNDLAGEN DER BESCHWERDEZÄHLUNG

Beschwerdewege

- Online-Formular
- E-Mail
- Telefonisch

Angaben

Pflichtangaben: Wohnort (bzw. Stadtteil)
Grund der Beschwerde

optional: Name und Adresse, weitere
Kontaktdaten, konkrete
Beschwerdedaten, individueller
Beschwerdetext, Anlagen



HamburgService - Fluglärmbeschwerde

▼ Bedienungstipps einblenden

* Die mit einem Stern markierten Felder sind Pflichtfelder.

Sehr geehrte/r Anwender/in,

hier können Sie Ihre Fluglärmbeschwerde schnell und einfach eintragen.

Bitte füllen Sie die vorgesehenen Felder aus und gehen Sie auf [Weiter](#), um die Beschwerde abzusenden.

Auf diesem Weg erreicht Ihre Beschwerde die zuständigen Sachbearbeiter/innen der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft.

Die Pflichtangabe des Ortes (in Hamburg zusätzlich Stadtteil) dient nach § 3 Fluglärmenschutzbeauftragten-gesetz der sachlichen Bearbeitung der Beschwerden und deren räumlicher Zurodnung innerhalb der Statistik.

Um Ihre Beschwerde qualifiziert bearbeiten und auswerten zu können, geben Sie bitte Ihre persönlichen Daten an. Nur mit Hilfe Ihres Nachnamens, Ihres Wohnortes und der Straße können wir Sie als einzelnen Beschwerdeführer zählen. Wenn Sie keine vollständigen persönlichen Angaben machen, wird nur Ihre Beschwerde (als nicht zuzuordnend) erfasst und gezählt. Sie werden in diesem Fall als anonym und nicht als Beschwerdeführer gezählt (§ 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 Fluglärmenschutzbeauftragten-gesetz).

Die Datenerhebung dient der Bekämpfung und Kontrolle des Fluglärms. Ihre Daten werden nicht zu anderen Zwecken genutzt (§ 3 Abs. 2 Fluglärmenschutzbeauftragten-gesetz). Ihre angegebenen Daten werden, soweit sie nicht mehr für die Beschwerdesachbearbeitung erforderlich sind, spätestens am 1. März des Folgejahres gelöscht (§ 3 Abs. 5 Fluglärmenschutzbeauftragten-gesetz).

Jedes gesendete Formular wird, unabhängig von der Anzahl der erfassten Beschwerdeereignisse, als eine Beschwerde gezählt.

Vielen Dank!

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

ERFASSEN DER BESCHWERDEN

Namentliche Beschwerden

- Vollständige Angaben der Kontaktdaten
 - Nachname, ggf. Vorname
 - Vollständige Anschrift
 - Wohnort
- Beschwerdegrund

Nicht-namentliche Beschwerden

- lückenhafte Angaben der Kontaktdaten

Anrede	<input type="text"/>
Namenszusatz	<input type="text"/>
Vorname	<input type="text"/>
Nachname	<input type="text"/>
Straße	<input type="text"/>
Hausnummer	<input type="text"/>
Postleitzahl	<input type="text"/>
Ort *	<input type="text" value="-- Bitte auswählen --"/>
Telefonnummer	<input type="text"/>
E-Mail-Adresse	<input type="text"/>

Beschwerdegründe (Mehrfachnennungen möglich) *

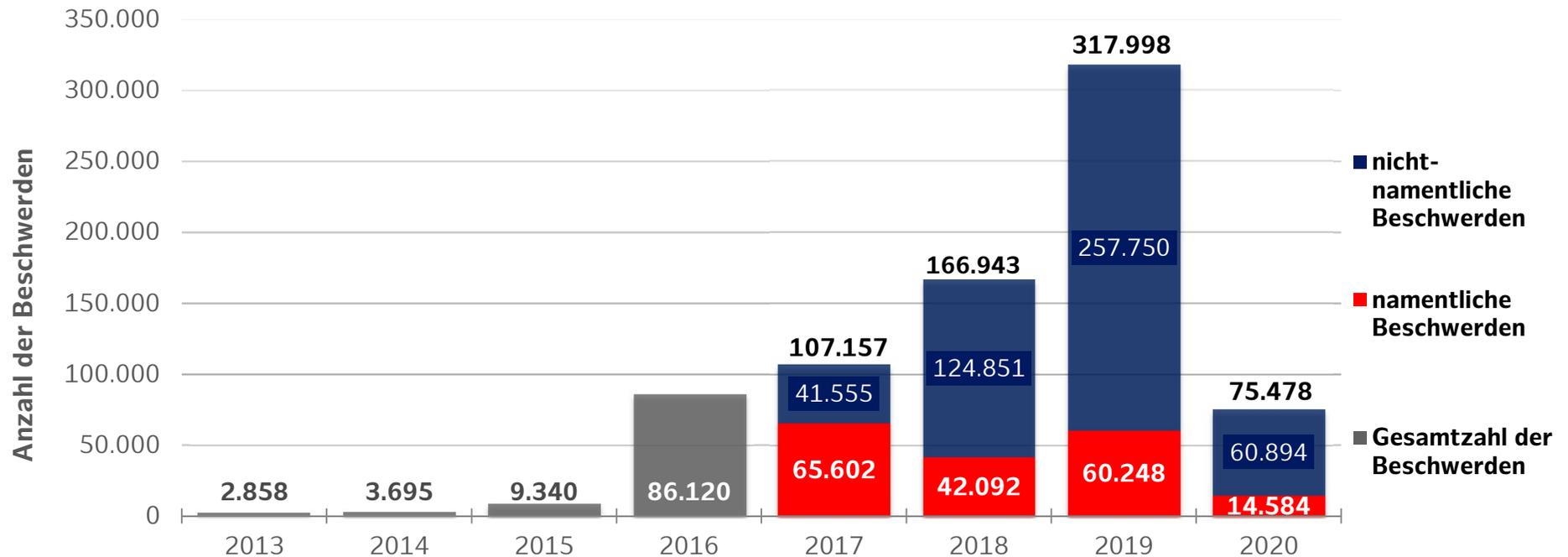
- Häufigkeit der Flugbewegungen
- Flugzeuge im Einzelfall
- Bahnbenutzungsregeln
- Flugroutenabweichungen
- Bodenlärm
- Kleinflugzeuge, Hubschrauber, Rundflüge
- Störung der Nachtruhe
- Sonstige Lärmereignisse in Bezug auf den Flugbetrieb

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

BESCHWERDESTATISTIK 2020



ENTWICKLUNG DES BESCHWERDEAUFKOMMENS 2013 - 2020

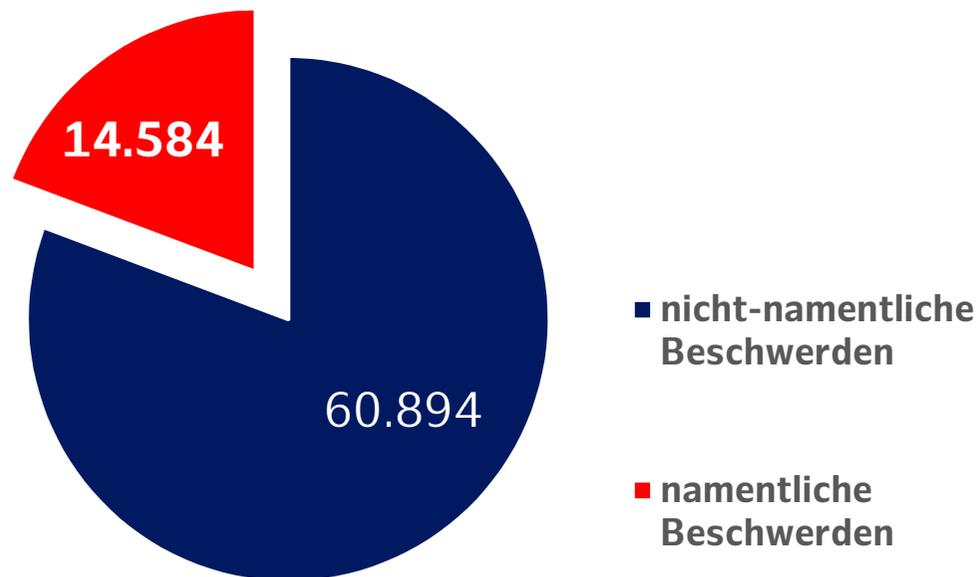


* Mitte 2016: Einführung des online-Beschwerdeformulars; Erfassung der Beschwerden nach namentlichen und nicht-namentlichen Beschwerden gem. FLSBG von 2016. Getrennte Darstellung der Jahressummen erst seit 2017 möglich.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

BESCHWERDAUFKOMMEN 2020

Summe der Beschwerden **75.478**

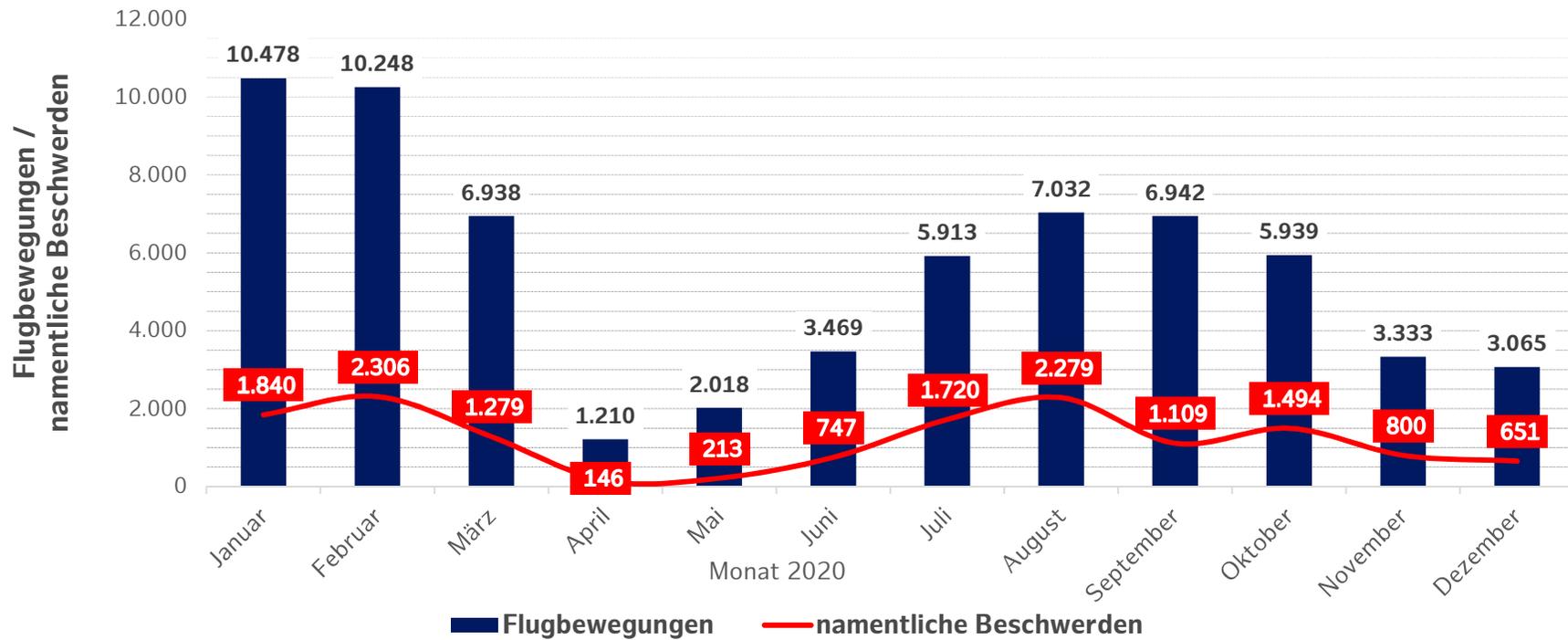


19,32 %
der Beschwerden können
einem Beschwerdeführer
zugeordnet werden

2019:
18,95 %

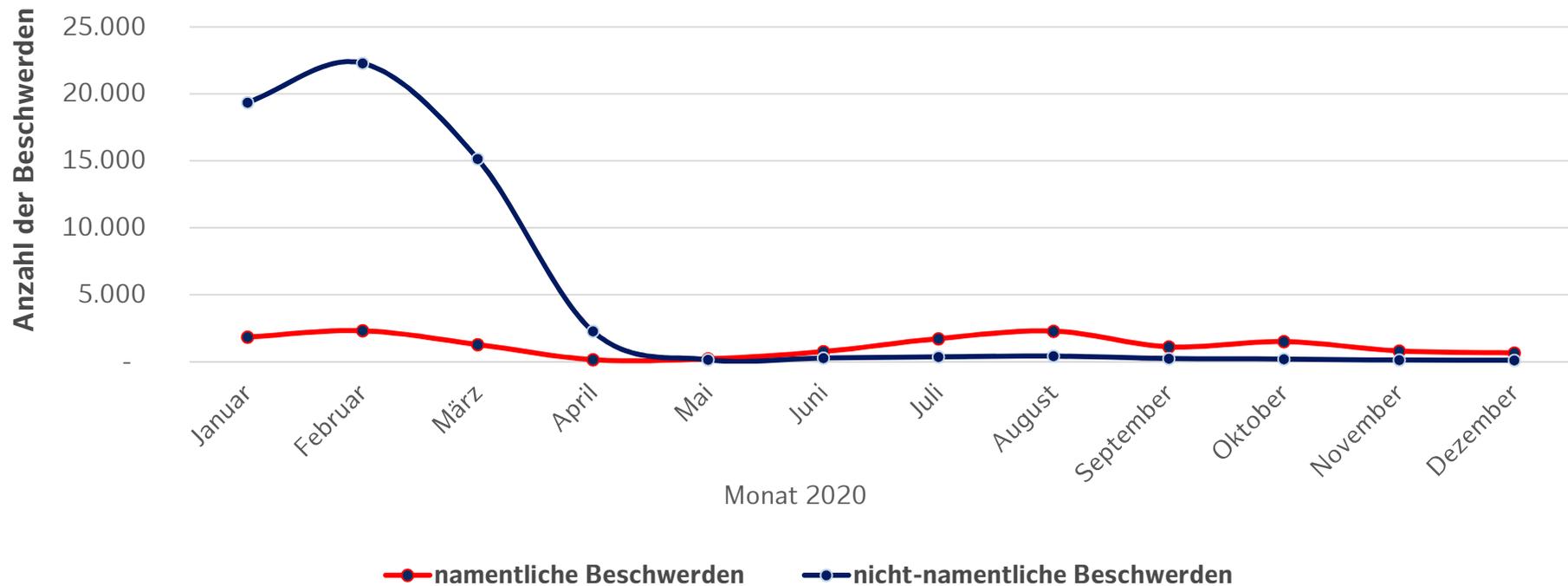
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

NAMENTLICHES BESCHWERDEAUFKOMMEN IN KORRELATION ZU DEN FLUGBEWEGUNGEN 2020



Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

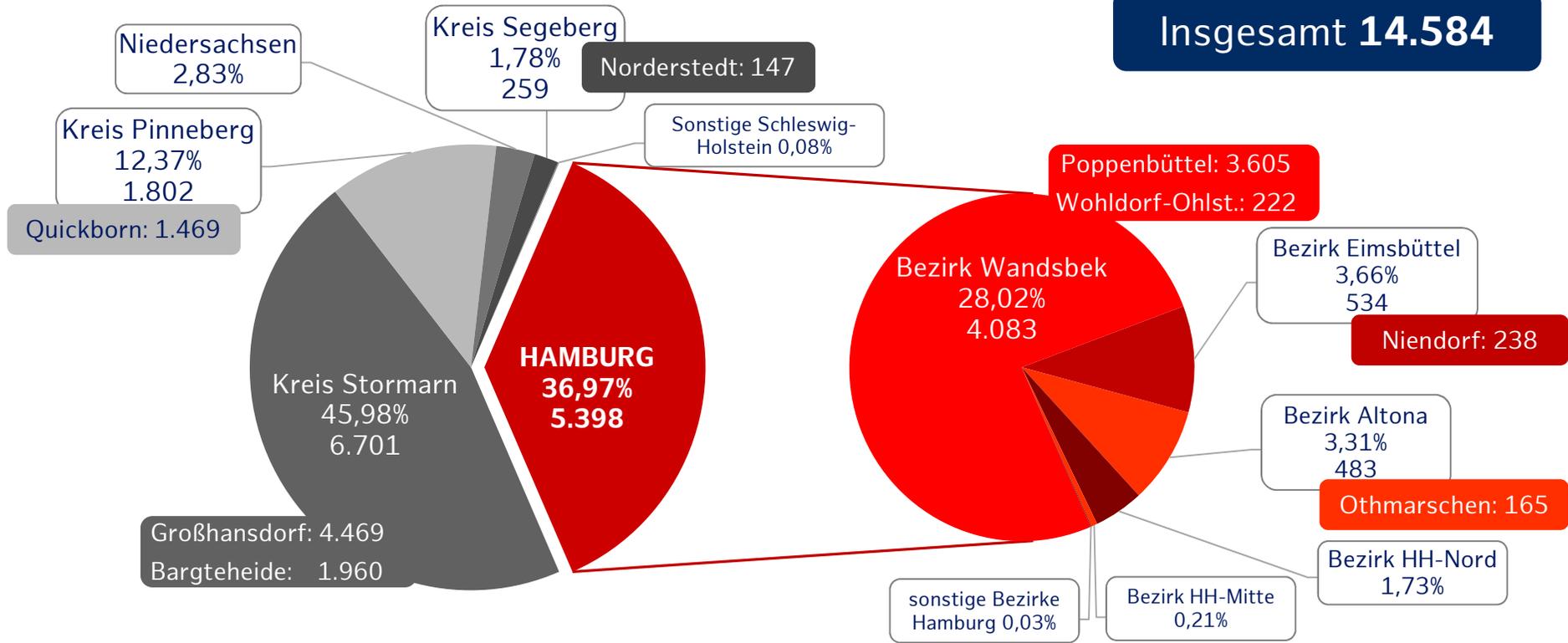
MONATLICHE ENTWICKLUNG DES BESCHWERDEAUFKOMMENS 2020



Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

VERORTUNG DER NAMENTLICHEN BESCHWERDEN 2020

Insgesamt **14.584**



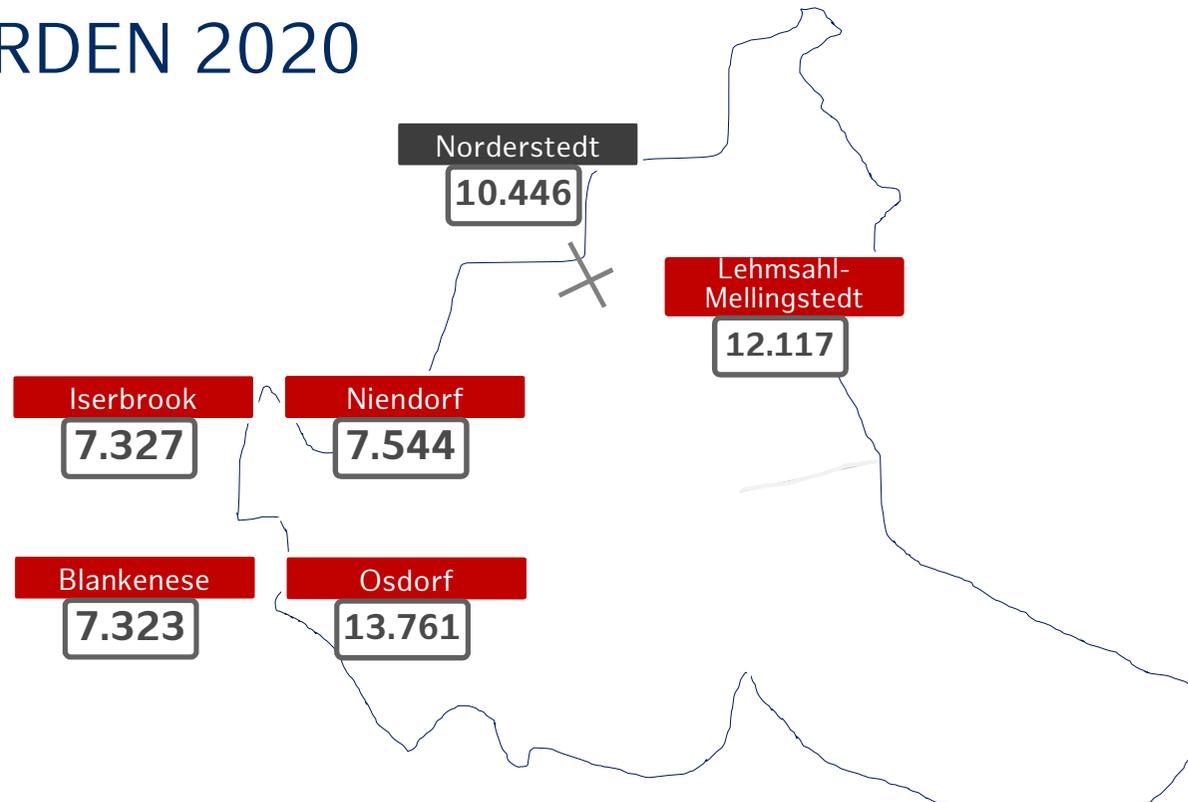
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

VERORTUNG DER NICHT-NAMENTLICHEN BESCHWERDEN 2020

Nicht-Namentliche
Beschwerden
gesamt

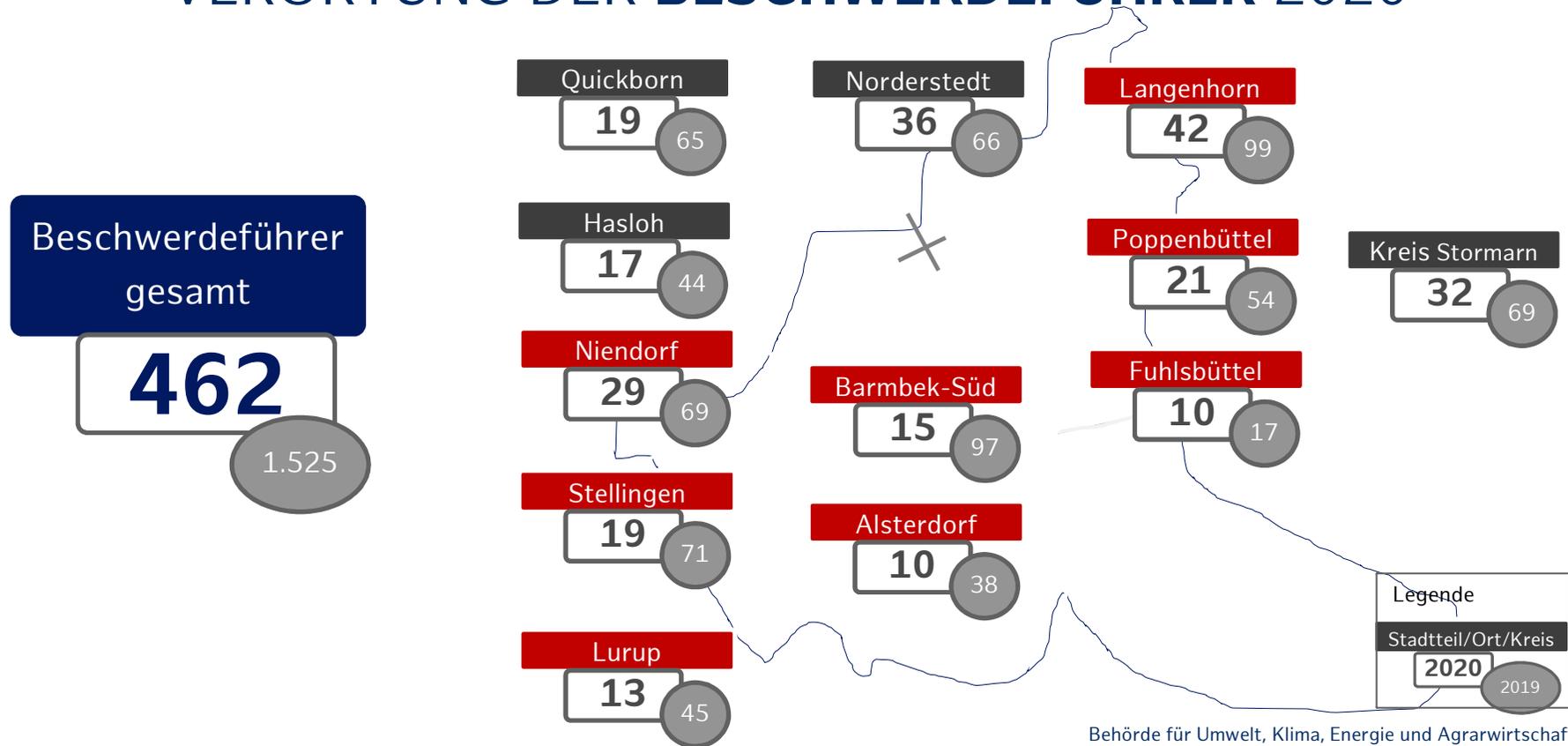
60.894

2019:
257.750



Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

VERORTUNG DER BESCHWERDEFÜHRER 2020



Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

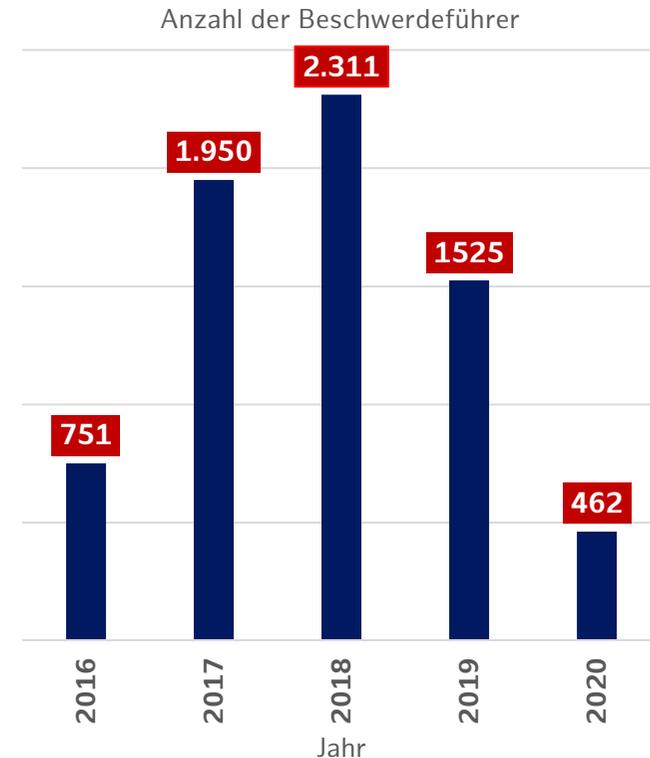
ENTWICKLUNG DER BESCHWERDEFÜHRER 2016 - 2020

Die Entwicklung ist zurückzuführen auf:

- In 2016 wurde erst ab dem 13.07.2016 mit der Einführung der gesetzlichen Grundlage gezählt
- Den Anstieg der nächtlichen Flugbewegungen, vor allem zwischen 22 - 24 Uhr, bis 2018. Diese waren in 2019 rückläufig
- Ein zunehmendes Belästigungsempfinden in der Bevölkerung (Ergebnis NORAH-Studie)
- Die Nutzung technischer und digitaler Möglichkeiten

2020:

- Reisebeschränkungen verringern das Flugaufkommen
- Wenig Nachtflüge

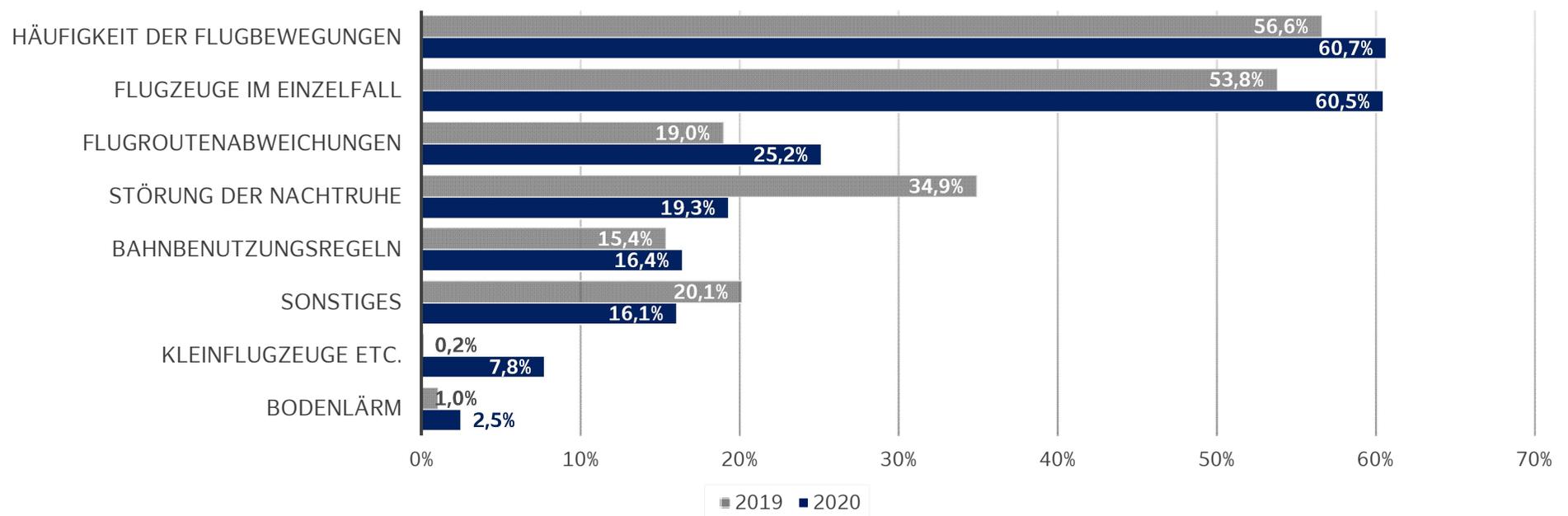


Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

BESCHWERDEGRÜNDE 2019 - 2020

(NUR NAMENTLICHE BESCHWERDEN)

Mehrfachnennung möglich



Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

FAZIT UND AUSBLICK



FAZIT

- Beschwerdeaufkommen folgt dem Flugaufkommen
- Anzahl Beschwerdeführer nur noch 30 % von 2019
- Ein Teil der Beschwerdeführer bezeichnet auch die 2020-Situation als „unerträglich“

AUSBLICK

Aus Erfahrungen von vergangenen, temporären Belastungsrückgängen wird bei Wiedereinsetzen des Luftverkehrs erwartet:

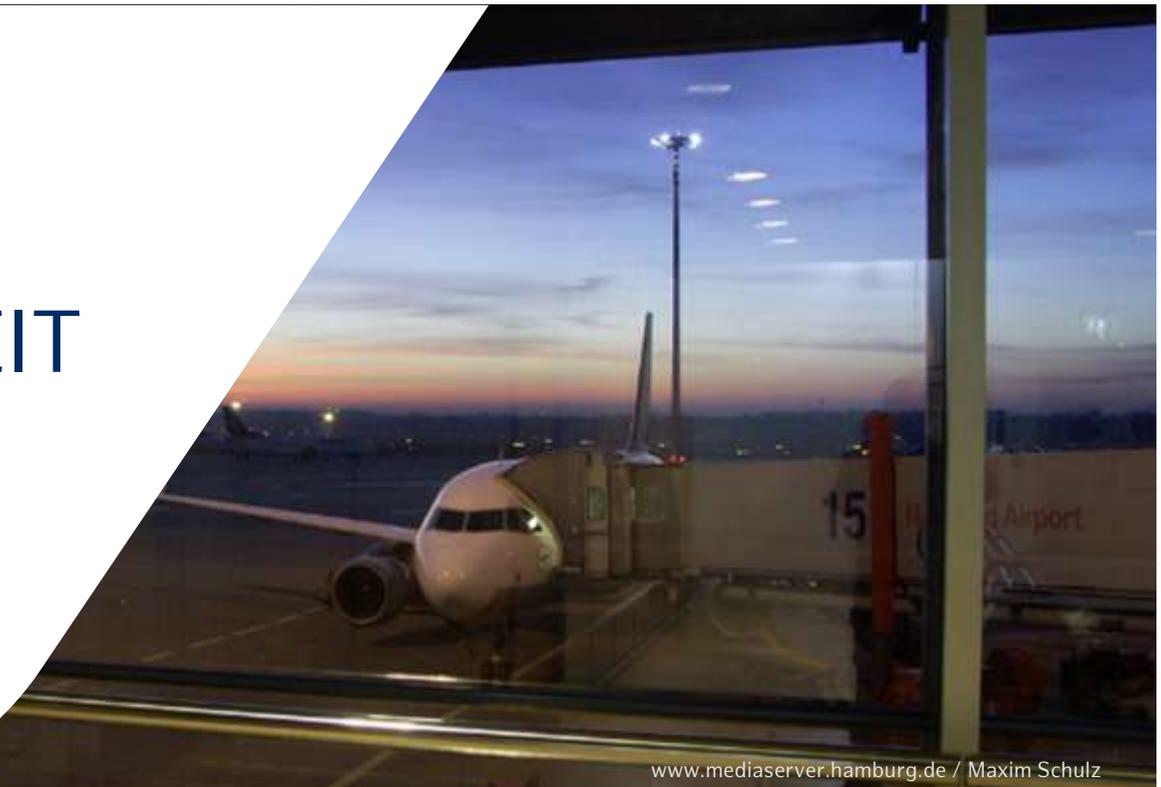
- ein deutlicher, überproportionaler Beschwerdeanstieg
- Vermehrtes subjektives Wahrnehmen von „Flugroutenänderungen“
- Unerwartet hohe Belastungen für in den Fluglärmbereich zugezogene Bürger

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Alle Zahlen unter

www.hamburg.de/fluglaerm

„Kurzmitteilungen“



www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

Dr. Uwe Schacht
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
19. Februar 2021

Antrag zur Sitzung 1/2021 der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am 19.02.2021

Antragsteller: Jürgen Langbehn, Bezirk Hamburg Altona

Thema: Nutzung der Abflugrouten im Hamburger Südwesten

Kurze Zusammenfassung des Sachverhalts:

Seit Einführung der Flugroute RAMAR im Jahr 2010 folgt ein erheblich größerer Teil der Abflüge Richtung Südwesten einer Rechtskurve, anstatt wie vordem in Richtung Hafen nach Südosten abzubiegen. Als Begründung für die Einführung der RAMAR wurde in den beratenden Sitzungen der FLSK im Jahr 2009 eine Entzerrung der An- und Abflugwege als Folge eines immer stärkeren werdenden Luftverkehrs genannt.

Bei betroffenen Anwohnern im Bezirk Altona, aber sicher auch in den Randgemeinden des Kreises Pinneberg stößt diese Flugführung auf Kritik. Auch vor dem Hintergrund des CO₂-Ausstoßes scheint der weite Umweg, den die Flugroute RAMAR den Pilot*innen auf dem Weg zu Flugzielen im Südosten Deutschlands und Europas auferlegt, unverständlich. Die Flugroute AMLUH führt zu mindestens auf Hamburger Gebiet auch in Richtung Südosten (und zwar viel direkter als die RAMAR), belastet augenscheinlich weniger Bürger mit Fluglärm und bietet auch den Luftfahrtgesellschaften kürzere und damit effizientere Flugwege.

Vorgeschlagene Maßnahme:

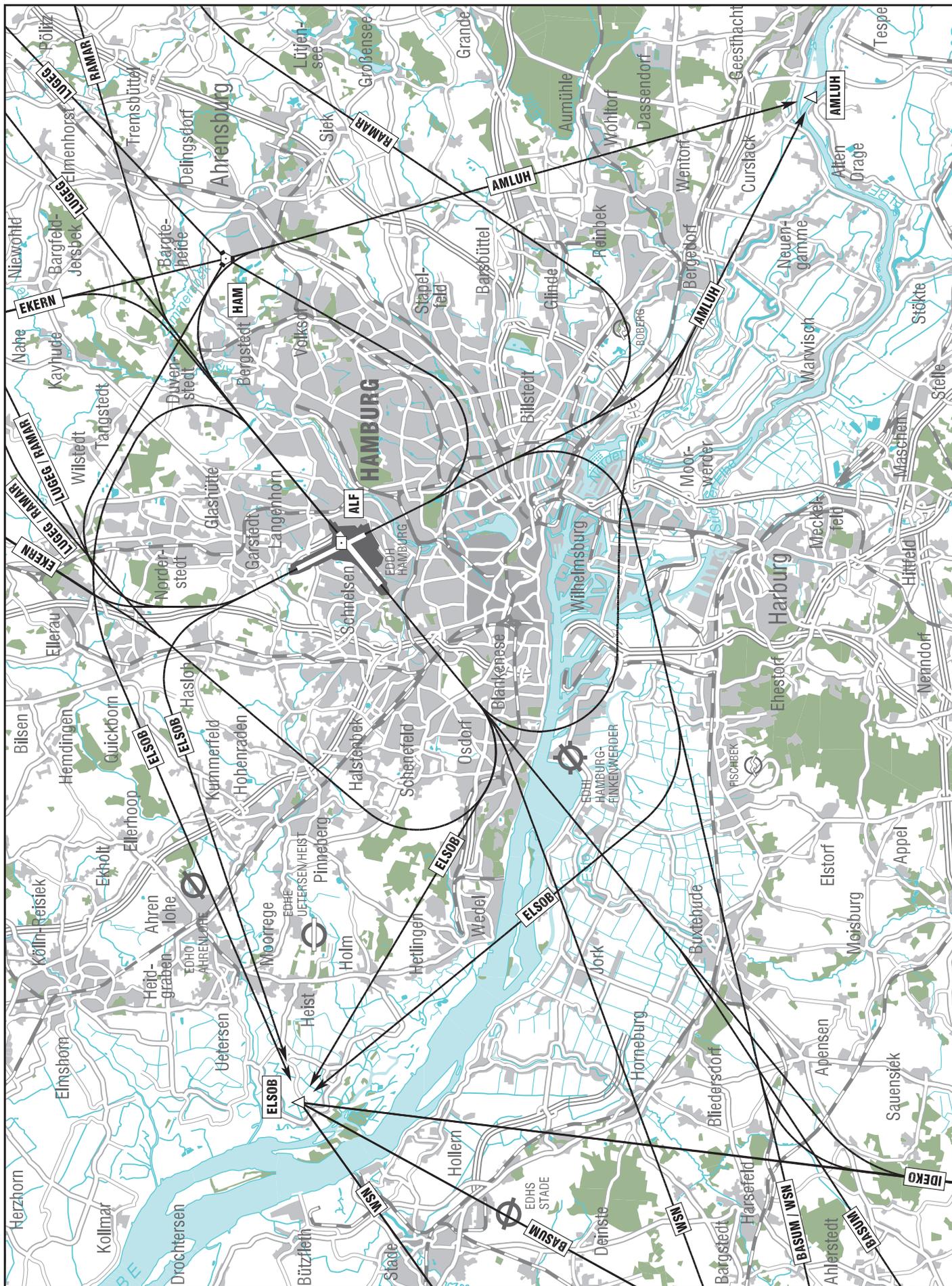
Die DFS wird gebeten zu überprüfen, ob mehr Flugzeuge mit Flugzielen im Südosten Deutschland bzw. Europas über Hamburger Gebiet bei Start Richtung Südwest der Abflugroute AMLUH folgen und damit die Anwohner im Bereich der RAMAR damit zumindest zum Teil vom Lärm entlasten werden können.

Beschlussvorschlag:

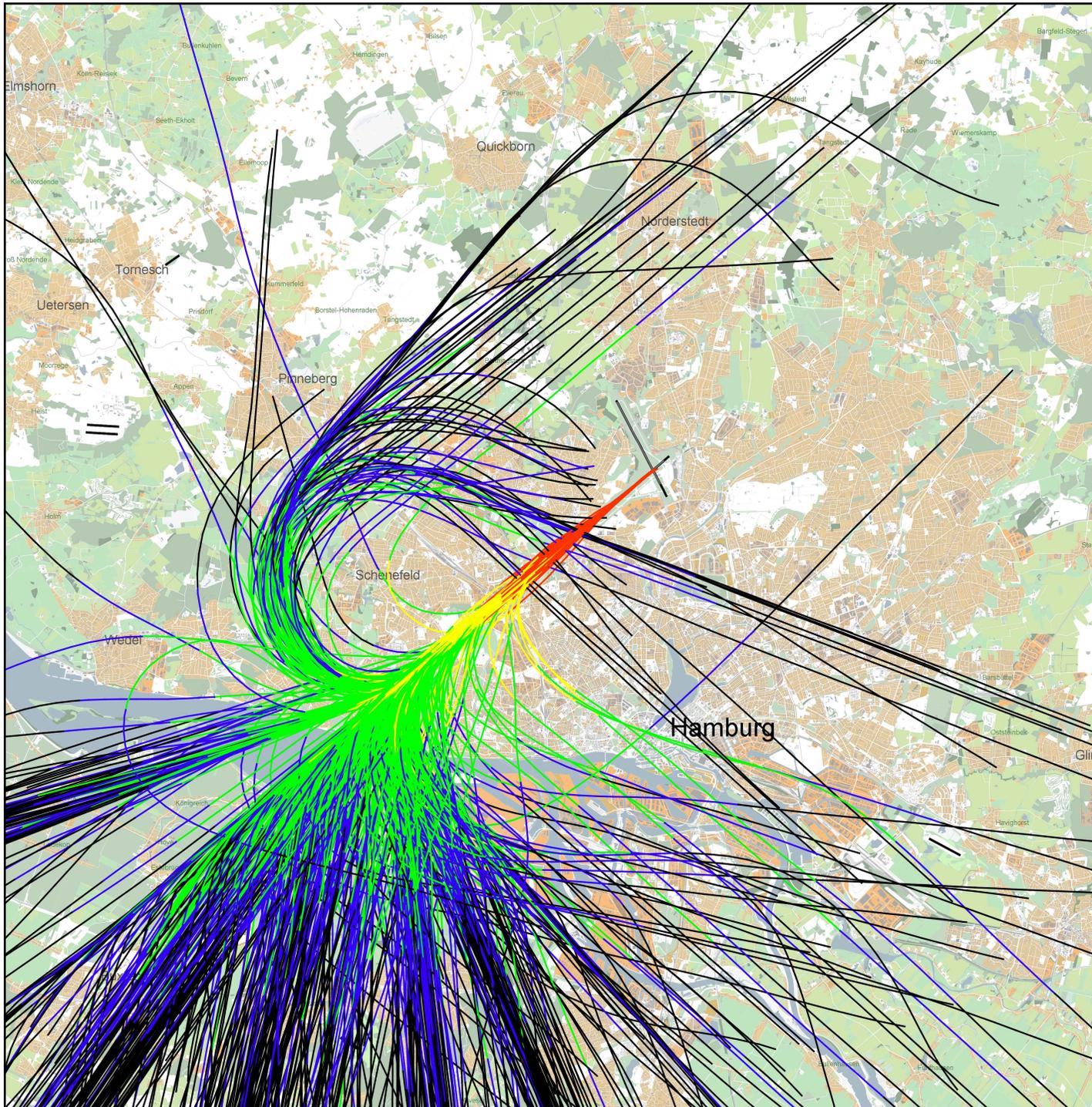
Die Antwort der DFS bleibt abzuwarten, bevor eine Beratung in der FLSK stattfinden kann.

MINIMUM NOISE ROUTING
(SID)

HAMBURG



Correction: Departure routes, nav aids.



Selection Criteria

Time Period

Begin : **LOCAL 2020-12-01 01:00:00**

End : **LOCAL 2020-12-31 00:59:59**

Number of selected flights : **715**

Airport: **EDDH**
 Flight Type: **Departure**
 Runway: **23**
 Weight Type: **Medium**
 IFR or VFR: **IFR**

Altitude Bands

	< 3000.0 ft
	3000.0 5000.0 ft
	5000.0 8000.0 ft
	8000.0 10000.0 ft
	> 10000.0 ft

Map Information

Ellipsoid Geodetic Datum: **WGS84**

Projection: **UTM, Zone 32**

0 2,70NM

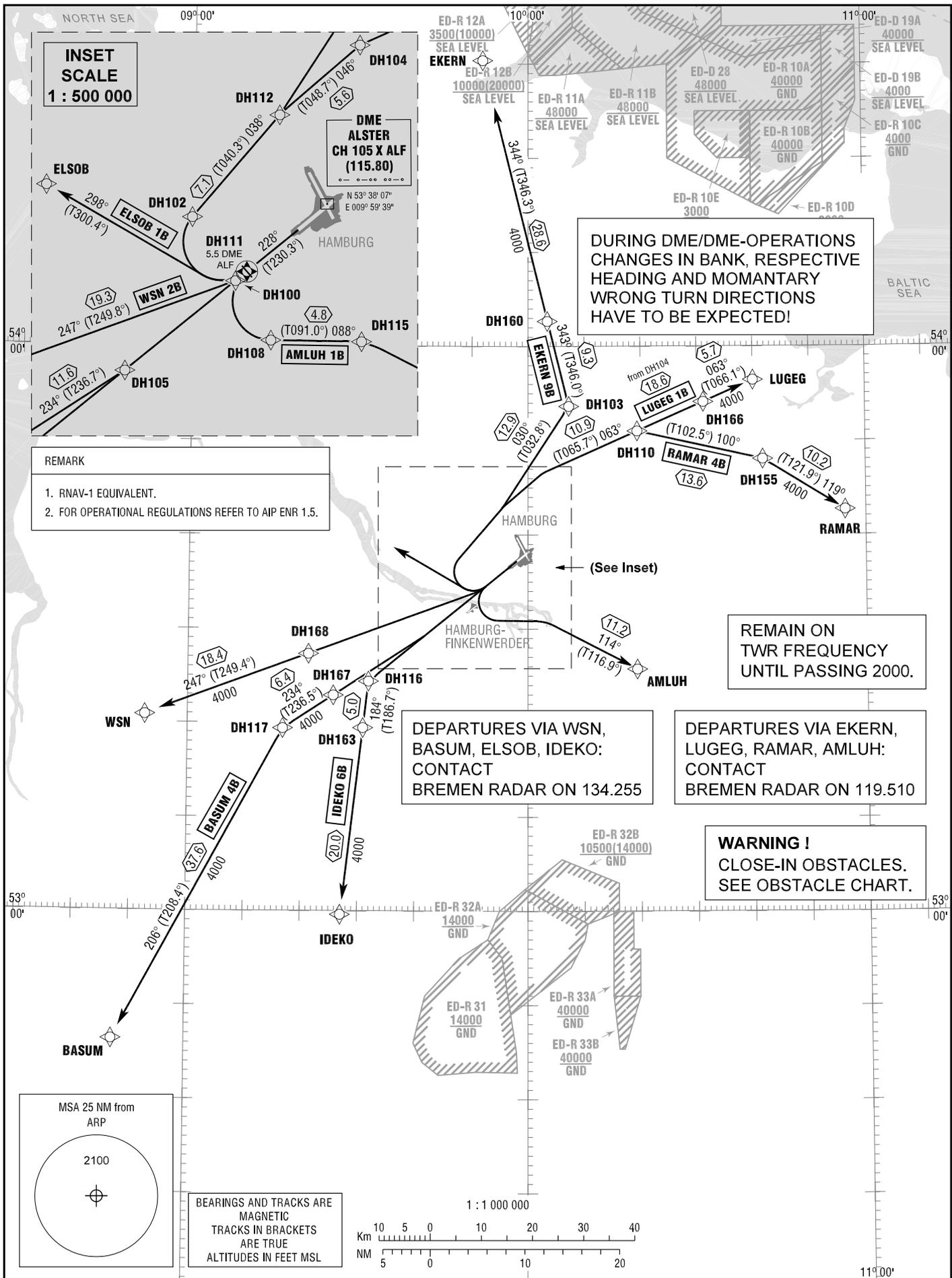


STANDARD DEPARTURE
CHART - INSTRUMENT
RNAV (GPS, DME/DME, DME/DME/IRU)

TRANSITION
ALTITUDE 5000
VAR 3° E

HAMBURG ATIS	124.325	HAMBURG TOWER	126.855
HAMBURG APRON	121.705	BREMEN RADAR	134.255
HAMBURG GROUND	121.805		119.510

HAMBURG
RWY 23



Correction: Communications.