

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

5. Jährlicher Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit

I.

Anlass

Gemäß §4 des Fluglärmenschutzbeauftragten-Gesetzes berichtet die Fluglärmenschutzbeauftragte (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 2021 vorgelegt.

II.

Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten

In Folge der COVID 19-Pandemie sind die weltweiten Flugbewegungen seit April 2020 sehr stark zurückgegangen. Damit ging auch die Fluglärmbelastung zurück. Dennoch wurden die in Hamburg etablierten Fluglärmenschutzmaßnahmen fortgeführt. Die Wirkung dieser Maßnahmen lässt sich aktuell auf Grund der Pandemieauswirkungen nicht aus dem Vergleich der statistischen Zahlen mit den Vorjahren ableiten. Um die Fluglärmsituation über die Jahre lückenlos zu dokumentieren, werden die Daten im Folgenden trotzdem dargestellt und beschrieben. Zudem werden sie mit den Zahlen aus 2019 verglichen, um

einen Eindruck von den Auswirkungen der Pandemie zu bekommen.

1. Flugbewegungen und Nachtflüge

Flugbewegungen

Gegenüber 2020 sind die Flugbewegungen im Jahr 2021 zwar leicht angestiegen, liegen aber mit insgesamt 69.840 Starts/Landungen weiterhin deutlich unter denen des Jahres 2019 und waren im Vergleich dazu um 55% geringer. Der gewerbliche Anteil des Flugverkehrs lag mit rund 53.700 Flugzeugbewegungen bei einem Minus von 62% gegenüber 2019.

Die Entwicklung in den nächsten Jahren ist auf Grund der Pandemie und deren Folgen sowie des Angriffskrieges, den Russland derzeit gegen die Ukraine führt und dessen weitreichenden Auswirkungen kaum vorhersehbar. Eine seriöse Einschätzung ist momentan nicht möglich. Die Flughafen Hamburg GmbH geht davon aus, im Jahr 2025 bei ca. 85% des Verkehrsniveaus aus dem Jahr 2019 zu sein.

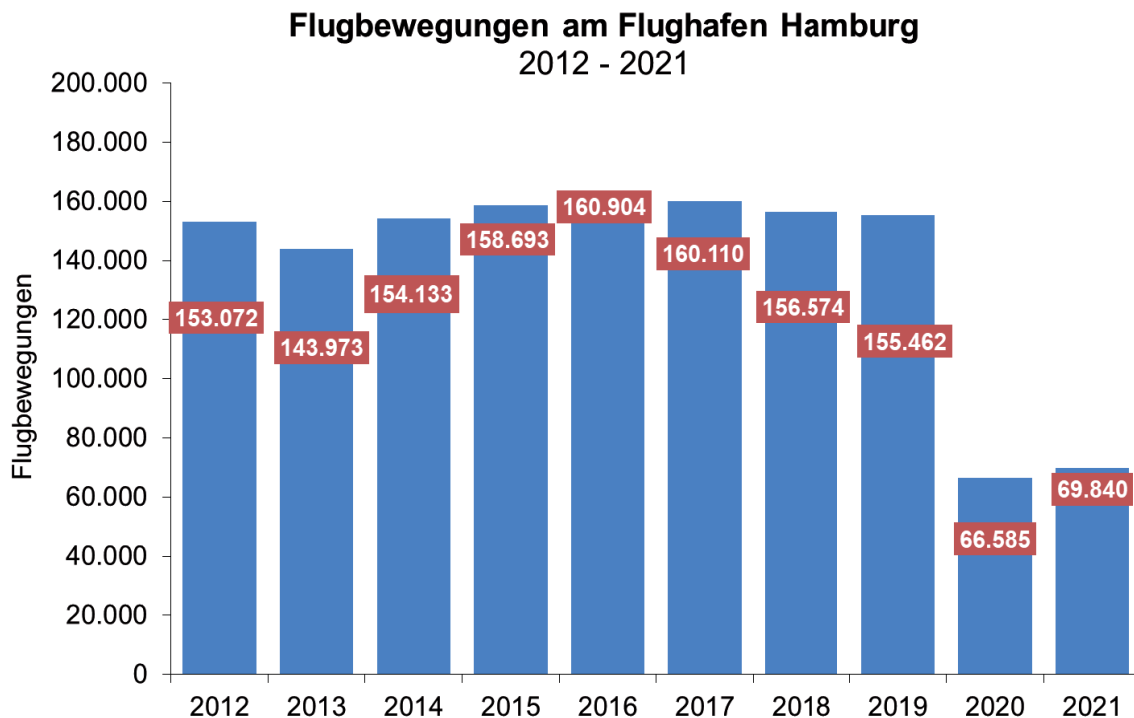


Abbildung 1: Entwicklung der Gesamtflugbewegungen bis 2021

Nachtflüge

Die 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 2021 aus den eingangs genannten Gründen bei 2.351 und damit auf einer Höhe von 36 % des Niveaus von 2019.

Zwischen 23 und 6 Uhr gelten am Hamburger Flughafen Nachtflugbeschränkungen. In diesem Zeitraum starteten und landeten in 2021 insgesamt 264 Flüge, 70 % weniger als in 2019. Der größte Anteil davon entfiel 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 gilt in der Zeit von 23–24 Uhr die sogenannte „Verspätungsregelung“. Für diese Flüge liegt bei nachweisbar unvermeidbarer Verspätung eine Genehmigungsfiktion der FLSB

für Starts und Landungen bis Mitternacht vor. In Folge des pandemiebedingt stark gesunkenen Gesamtflugaufkommens lag die Zahl der verspäteten Flüge in 2021 bei 116 Flügen, 83 % weniger als in 2019.

Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen wird im Nachhinein geprüft und kann bei Nichtbestätigung durch Ordnungswidrigkeitsverfahren geahndet werden. Alle nach 23 Uhr verspäteten Flüge aus 2021 wurden überprüft. Dabei wurde 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, bei keinem Flug erreicht. Für die Überprüfung der Verspätungen wird eine Gebühr erhoben, die derzeit auf Grund der Lage der Luftverkehrswirtschaft auf Antrag gestundet werden kann.

Im Jahr 2021 wurden drei Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet, aber noch nicht abgerechnet. Die in 2021 eingenommene Summe aus Bußgeldern und der Einziehung von Taterträgen für Verfahren aus 2020 beläuft sich auf rd. 70 Tsd. Euro.

Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr)

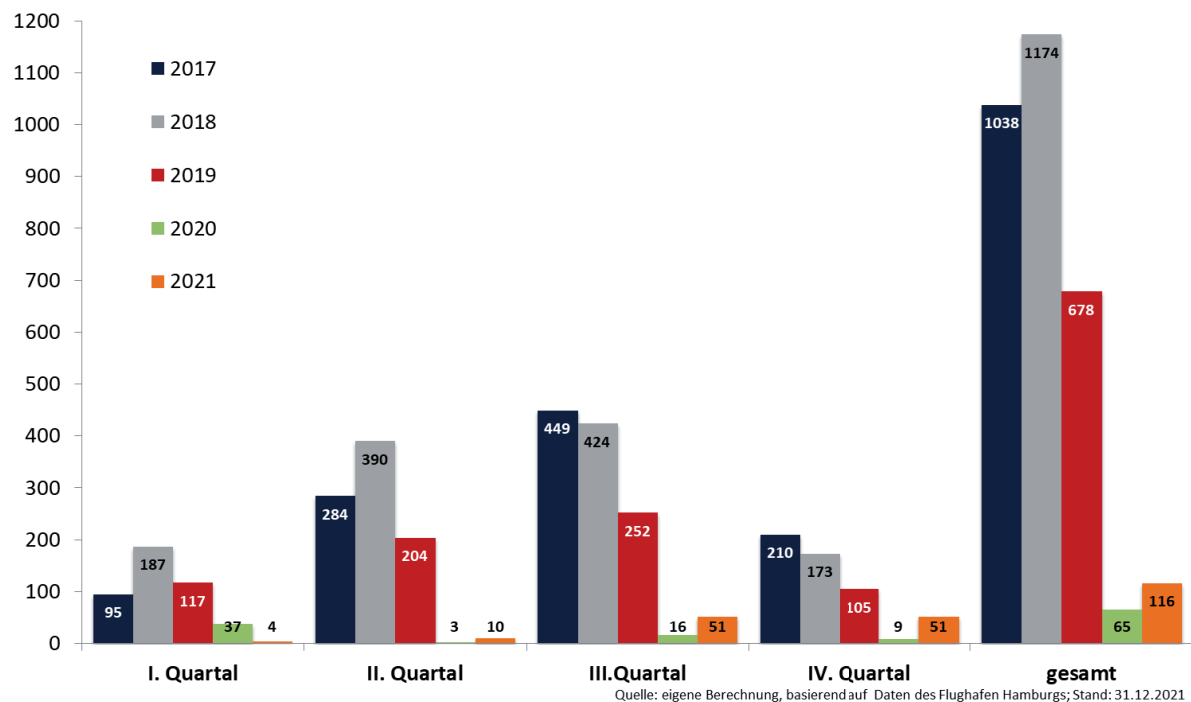


Abbildung 2: Nutzung der Verspätungsregelung der letzten 5 Jahre pro Quartal

Alle Flüge, die nicht aus o. g. Gründen von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen sind und auch nicht unter die beschriebene Verspätungsregelung fallen, benötigen eine Ausnahmegenehmigung der FLSB. Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen durch die FLSB wird sehr

restriktiv gehandhabt. 2021 wurden lediglich 10 Ausnahmegenehmigungen erteilt. Davon standen zwei Flüge in Zusammenhang mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie (u.a. Transport von Schutzmasken und Testmaterial).

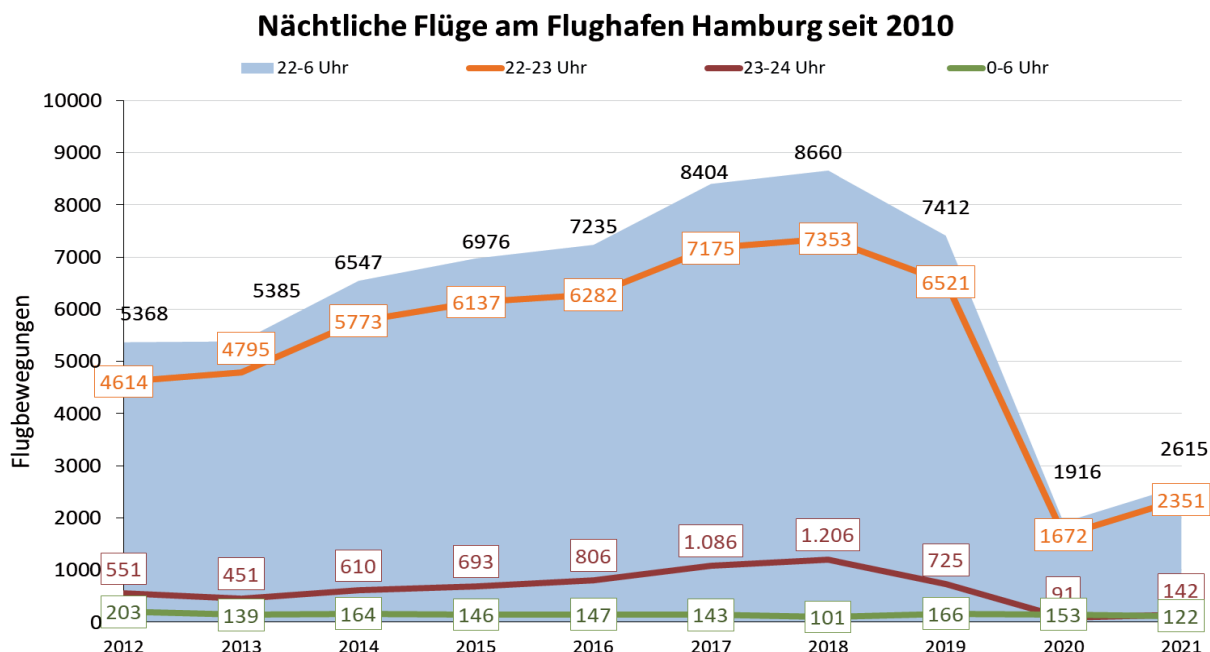


Abbildung 3: Entwicklung der Nachtflüge 2012-2021

Entsprechend des Rückgangs der Flugbewegungen ergibt sich bei den Passagierzahlen ein ähnliches Bild. Nutzten 2019 noch gut 17 Mio. Passagiere den Hamburger Flughafen, sind es 2021 mit gut 5,3 Mio. insgesamt 69 % weniger als 2019.

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 Flughafens 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 Flughafens Hamburg in 2019 wurde vertraglich eine ergänzende Beschränkung auf 15,39 km² vereinbart, welche seit dem Jahr 2021 gilt und bei deren Überschreitung Lärmausgleichszahlungen zu entrichten sind.

In 2021 lag das Fluglärmkontingent bei 9,44 km². Dies bedeutet einen Rückgang um 35,1 % gegenüber 2019. Waren 2019 in den sechs verkehrsreichsten Monaten 85.521 Flüge die Bemessungsgrundlage, so lag diese Zahl 2021 bei 48.488 Flügen (- 43 %). Dass der Rückgang der betroffenen Fläche diesen Prozentsatz nicht erreicht, liegt an der logarithmischen Natur des Schalls. Im Jahr 2021 waren die verkehrsreichsten Monate Juli bis Dezember, vor der Pandemie hingegen stets Mai bis Oktober.

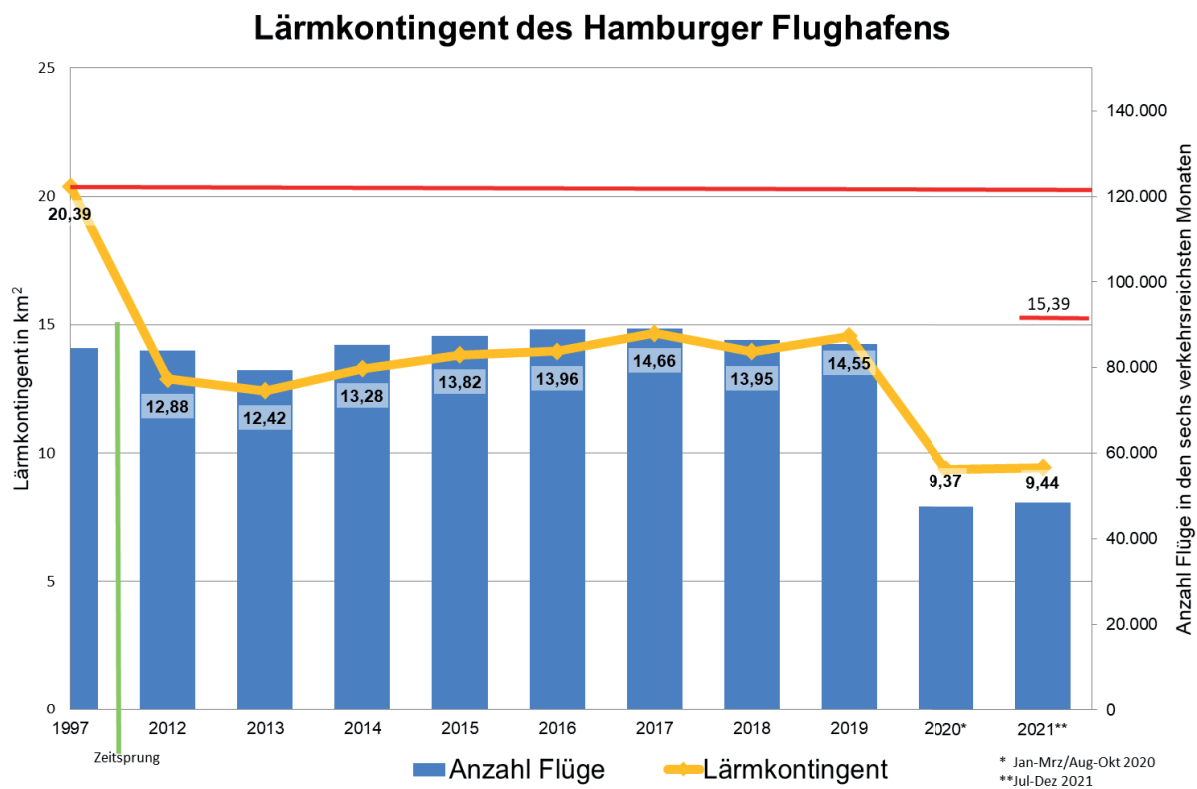


Abbildung 4: Grafik Lärmkontingent (tags) Hamburger Flughafen

Fluglärmmesswerte

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 Position der Messstelle M13 in Poppenbüttel wurde 2018 in Richtung Flugschneise verändert, sodass diese Ergebnisreihe nicht aussagekräftig ist. Die Messstelle M14 wurde erst im Juli 2020 in Betrieb genommen.

Somit sind auch diese Messwerte bislang nicht vergleichbar.

Aus der Tabelle geht hervor, dass die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels aus 2021 im Vergleich zu den Werten der Jahre 2019 sowohl tags als auch nachts zum Teil erheblich unter den damaligen Werten liegen. Ursachen hierfür sind die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Zudem dürfte der zunehmende Einsatz leiserer Flugzeuge in den kommenden Jahren weiteren positiven Einfluss zeigen.

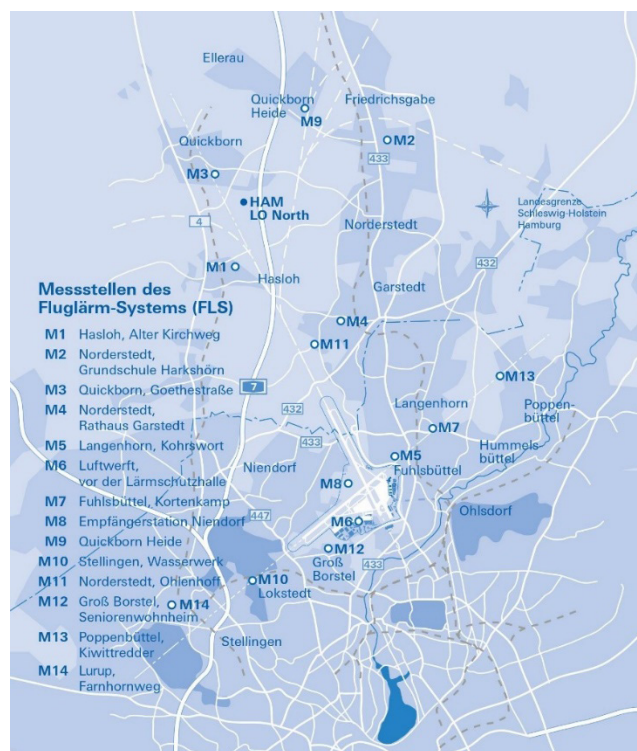


Abbildung 5: Darstellung der Messstellen

Jahr/Messstation	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderungen 2019/2021
	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag
M1	55,5	55,0	55,2	50,3	50,5	-4,7
M2	43,8	42,0	42,4	37,8	39,6	-2,8
M3	54,1	54,9	54,8	50,9	50,4	-4,4
M4	52,7	51,1	51,8	47,2	47,4	-4,4
M5	60,7	61,2	61,2	56,3	56,4	-4,8
M7	64,8	63,1	64,2	60,2	59,4	-4,8
M8	53,7	54,8	55,7	51,3	51,8	-3,9
M9	49,0	47,4	48,3	42,0	43,2	-5,1
M10	60,5	61,2	60,3	56,0	56,3	-4,0
M11	61,3	60,6	61,1	56,0	56,5	-4,6
M12	56,9	56,5	57,3	53,8	52,9	-4,4
M13*	56,3	54,2/59,7*	60,4	56,3	55,5	-4,9
M14**					47,8	---
* Die Messstelle M13 wurde im Oktober 2018 umgestellt						
** Die Messstelle M14 wurde erst im Juli 2020 in Betrieb genommen						

Abbildung 6: Tabelle mit äquivalenten Dauerschallpegel am Tag

Jahr/Messstation	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderungen 2019/2021
	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht
M1	43,9	44,6	43,9	37,6	39,5	-4,4
M2	28,5	24,9	27,7	18,8	21,8	-5,9
M3	47,7	49,3	48,0	43,1	44,4	-3,6
M4	37,7	35,9	37,4	29,3	31,8	-5,6
M5	52,2	51,6	51,5	44,9	46,3	-5,2
M7	57,1	55,4	55,5	49,8	50,8	-4,7
M8	39,8	41,7	43,4	36,9	37,9	-5,5
M9	35,6	34,0	37,4	28,0	29,5	-7,9
M10	50,8	52,2	50,9	43,2	45,6	-5,3
M11	49	49,2	49,2	42,2	43,9	-5,3
M12	42,9	43,1	44,6	38,2	37,3	-7,3
M13*	48,5	45,9/51,3*	51,5	46,2	46,9	-4,6
M14**					32,8	
* Die Messstelle M13 wurde im Oktober 2018 umgestellt						
** Die Messstelle M14 wurde erst im Juli 2020 in Betrieb genommen						

Abbildung 7: Tabelle mit äquivalenten Dauerschallpegel in der Nacht

3. Beschwerdesituation

Die statistische Erfassung der Anzahl an Fluglärm-beschwerden 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. Na-

mentlich erfasst werden kann die Beschwerde aber erst, wenn zusätzlich der Name und die Adresse des Beschwerenden vorliegt.

2021 wurden insgesamt 22.217 Beschwerden erfasst und damit deutlich weniger als im Jahr 2020. In 2020 waren insgesamt 75.478 Beschwerden zu verzeichnen. Dabei haben 681 Personen ihre Beschwerde namentlich, unter Angabe ihrer Adressdaten abgegeben.

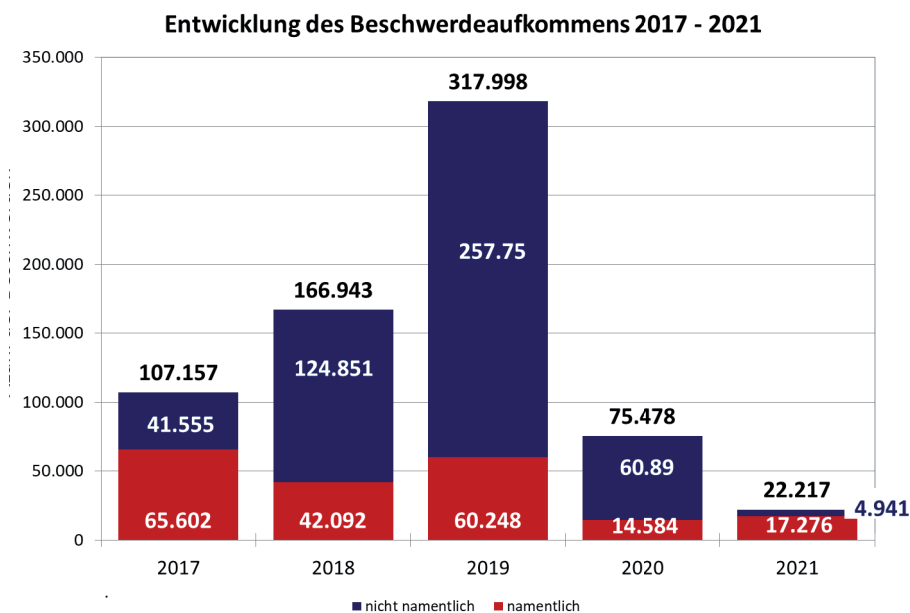


Abbildung 8: Anzahl der Beschwerden seit 2017

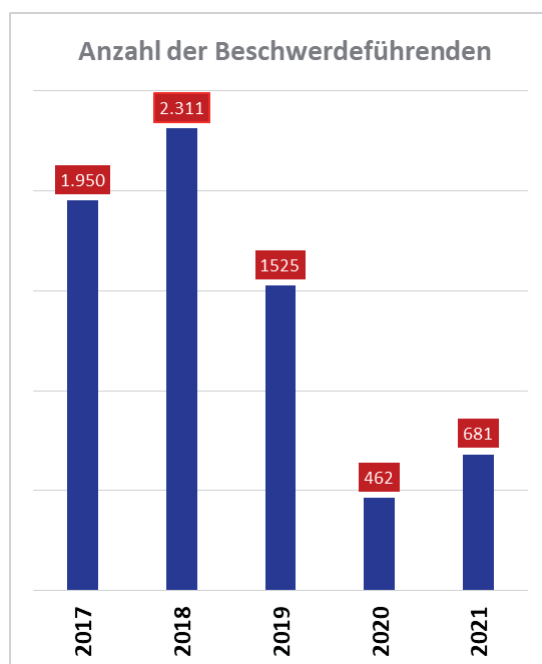


Abbildung 9: Anzahl der Beschwerdeführenden seit 2017

Der Anteil der anonymen Beschwerden ist im Vergleich zu den Vorjahren erheblich zurückgegangen. In 2019 und 2020 waren über 80 % der Beschwerden anonym, in 2021 hat sich das Verhältnis in etwa umgekehrt, 78 % aller Beschwerden wurden namentlich abgegeben.

Regionale Verteilung

Bei der regionalen Zuordnung der Beschwerden wird zwecks höherer Aussagekraft lediglich auf die namentlichen Beschwerden (i. W. „Beschwerden“) eingegangen.

In 2021 wurden 17.276 Beschwerden erfasst, davon kamen 10.270 (59 %) aus Hamburg, 6.687 (39 %) aus Schleswig-Holstein und 319 (< 2 %) aus Niedersachsen.

Die Anzahl der Beschwerde führenden Personen lag 2021 bei 681, davon waren 490 (72 %) aus Hamburg, 185 (27 %) aus Schleswig-Holstein und 6 (1 %) aus Niedersachsen.

Sowohl bei den Beschwerden, als auch bei der Anzahl der Beschwerdeführenden fällt von 2019 auf 2020 ein deutlicher Rückgang auf. In 2021 gab es bei der Anzahl der Beschwerdeführenden einen moderaten Wiederanstieg. Grund für diese Entwicklung ist wahrscheinlich der Wiederanstieg des Flugverkehrs in der 2. Jahreshälfte 2021.

Richtung Norderstedt/Quickborn

Aus dem Kreis Segeberg wurden im Jahr 2021 insgesamt 669 Beschwerden von 68 Beschwerdeführenden (davon 62 aus Norderstedt) eingereicht. Dies sind die wenigsten Beschwerden aus dem direkten Umland, obwohl in/aus Richtung Norderstedt knapp 45 % der Flugbewegungen gingen/kamen. 2019 gab es aus dieser Region 1.649 Beschwerden von 72 Personen.

Im Kreis Pinneberg gab es im Jahr 2021 mit 2.038 ebenfalls weniger Beschwerden als im Jahr 2019 mit 7.591. Die Zahl der Beschwerdeführenden hat sich mit 69 Beschwerdeführenden im Jahr 2021 gegenüber 2019 (141 Beschwerdeführenden) halbiert. Dabei hatte die Stadt Quickborn mit 33 Beschwerdeführenden den größten Anteil.

Richtung Langenhorn/Lemsahl

Eine Beschwerdeanzahl von 117 für den Stadtteil Langenhorn ist angesichts der hohen Fluglärmbelastung (ca. 28 % der Flugbewegungen, bei sehr hohen Lärmpegeln) dort als moderat einzuschätzen, allerdings ist es der Stadtteil mit den meisten Beschwerdeführenden in Hamburg (44). 2019 hatten 99 Personen insgesamt 439 Beschwerden eingereicht.

Aus dem Kreis Stormarn wurden 2021 insgesamt 3.980 Beschwerden von 48 Personen registriert. Die Zahl der Beschwerden sowie Beschwerdeführenden ist auch hier gegenüber 2019 massiv zurückgegangen: 43.798 Beschwerden von 69 Personen.

Die meisten Beschwerden kamen dabei aus Großhansdorf (3.300) und Bargteheide (410) von zusammen lediglich 9 Personen.

Richtung Niendorf/Blankenese

Die Piste Richtung Niendorf/Blankenese ist mit 24 % der Flugbewegungen die am dritthäufigsten genutzte Piste am Hamburger Flughafen. Aus dem angrenzenden Bezirk Hamburg-Eimsbüttel reichten 89 Personen 319 Beschwerden ein (2019: 229 Beschwerdeführende, 1.036 Beschwerden).

Aus dem Bezirk Altona sind 2021 insgesamt 648 Beschwerden von 77 Personen eingegangen. Im Jahr 2019 waren es hingegen 1.689 Beschwerden von 297 Beschwerdeführenden.

Piste Alsterdorf/Hamm

Die Piste über die Innenstadt wird gemäß der Bahnbenutzungsregelung nur in Ausnahmefällen genutzt. So wurden 2021 und 2019 jeweils nur drei 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 149 Personen 420 mal. In 2019 reichten 335 Personen 863 Beschwerden ein.

Regionale Verteilung der Fluglärmbeschwerden 2021

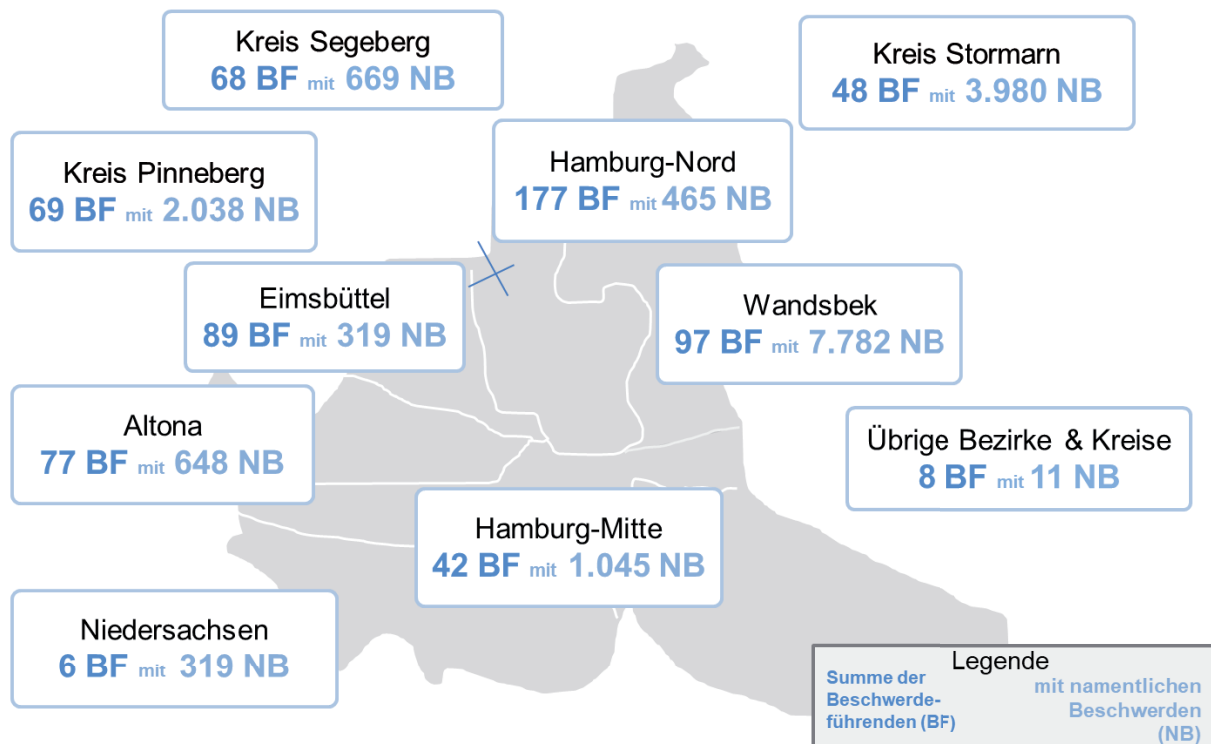


Abbildung 10: Regionale Verteilung der namentlichen Beschwerden

Beschwerdegründe

Bei der Abgabe einer Beschwerde über Fluglärm sind hinsichtlich der Beschwerdegründe Mehrfachnennungen möglich. Von dieser Möglichkeit machen die Beschwerdeführenden Gebrauch und gaben im Jahr 2021 im Durchschnitt 2,2 Beschwerdegründe (2019: 2,0 Beschwerdegründe) an.

Wie in den beiden Vorjahren waren auch 2021 die meistgenannten Gründe bei den namentlichen

Fluglärmbeschwerden die „Häufigkeit der Flugbewegungen“ (66 %) und „Flugzeuge im Einzelfall“ (57 %). Darauf folgt der 2020 neu aufgenommene Beschwerdegrund „Flugroutenabweichung“ mit 26 % (2020: 12 %). Die „Störung der Nachtruhe“ gaben 2021 nur 17 % (2020: 9 %) als Grund an. Im Jahr 2019 stand dieser mit 35 % noch an dritter Stelle.

Häufigkeit der Beschwerdegründe in 2021



Abbildung 11: Grafik über die Beschwerdegründe der namentlichen Beschwerden

4. Passiver Schallschutz

Laut des 2016 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 bis zum Verbrauch der Fördermittel von 1,5 Mio. Euro verlängert, längstens aber bis Ende 2022.

5. Siedlungsentwicklung und Fluglärm

Gemäß Fluglärmschutzbeauftragtengesetz ist es Aufgabe der FLSB, Wohnungs- und Immobiliensuchende über die Fluglärmbelastung konkreter Belegungen zu informieren und zu beraten (§2, Absatz 1, Ziffer 7 FLSBG). In diesem Zusammenhang ist 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.

Durch die Siedlungsentwicklung Hamburgs wird zunehmend auch in Bereichen gebaut, die bereits jetzt von Fluglärm betroffen sind. Trotz der gesetzlich vorgeschriebenen, passiven Schallschutzmaßnahmen wird dies voraussichtlich zu einem Anstieg der Bewohner*innen Hamburgs führen, die sich von Fluglärm belästigt oder sogar beeinträchtigt fühlen.

Darüber hinaus liefert der durch die Pandemie erheblich reduzierte Flugverkehr in einigen Wohngebieten derzeit kein realistisches Bild über die sich langfristig ergebene Fluglärmbelastung. Bei der Entscheidung für ein Miet- bzw. Kaufobjekt oder ein Baugrundstück könnte dies dazu führen, dass Miet- oder Kaufinteressenten die Belästigung durch Fluglärm unterschätzen und erst nach der Anmietung bzw. dem Kauf die künftige Fluglärmsituation „erfahren“. Um hier für mehr Aufklärung zu sorgen, ist der Flyer herausgegeben und die Internetseite eingerichtet worden.

III.

Petition

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