

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

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

I.

Anlass

Gemäß § 4 des Fluglärmenschutzbeauftragtengesetzes (FLSBG) vom 6. Juli 2016 (HambGVBl. Nr. 29, S. 290) ist die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) der Bürgerschaft jährlich über die Fluglärmsituation in Hamburg und ihre Tätigkeit berichtspflichtig.

Der Bürgerschaft wird mit dieser Drucksache der Bericht für das Jahr 2023 vorgelegt.

II.

Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten

Auf Grund der Covid-19-Pandemie war in den Jahren 2020 und 2021 ein massiver Rückgang der Fluggastzahlen und der damit einhergehenden Flugbewegungen weltweit zu verzeichnen. Diese Auswirkungen waren auch am Hamburger Flughafen deutlich spürbar. Seit April 2022 zeichnete sich ein Wiederanstieg der Fluggastzahlen und auch der Flugbewegungen ab. Dieser Trend hat sich am Hamburger Flughafen auch im Jahr 2023 fortgesetzt. Trotz des Anstiegs der Fluggastzahlen erreichte der Hamburger Flughafen aber erst ca. 80 % des Verkehrsaufkommens der Vor-

Pandemie-Zeit. Zur besseren Einordnung der Daten aus dem Jahr 2023 bietet sich ein Vergleich mit den Daten aus dem Vorjahr 2022 und dem Jahr 2019 an. Im Vorjahr 2022 ist der Flugverkehr im Frühjahr nach der Covid-19-Pandemie wieder angelaufen. Das Jahr 2019 ist hingegen als Vergleich interessant, da die Covid-19-Pandemie sich noch nicht auf die Flugbewegungen auswirkte.

1. Flugbewegungen und Nachtflüge

Flugbewegungen und Passagierzahlen

Die Anzahl der Flugbewegungen ist im Jahr 2023 auf insgesamt 120.697 Flugbewegungen angestiegen. 2022 wurden 109.856 Flugbewegungen gezählt.

Im Vergleich zum Jahr 2019 bleibt es allerdings bei einem starken Rückgang, da zu der Zeit 155.462 Flugbewegungen erfasst wurden.

Der gewerbliche Anteil der Flugbewegungen lag 2023 mit 103.951 Flugbewegungen wieder höher als 2022 (91.752 Flugbewegungen). Allerdings beträgt das Minus gegenüber 2019 (140.751 gewerbliche Flugbewegungen) immer noch 26,1 %.

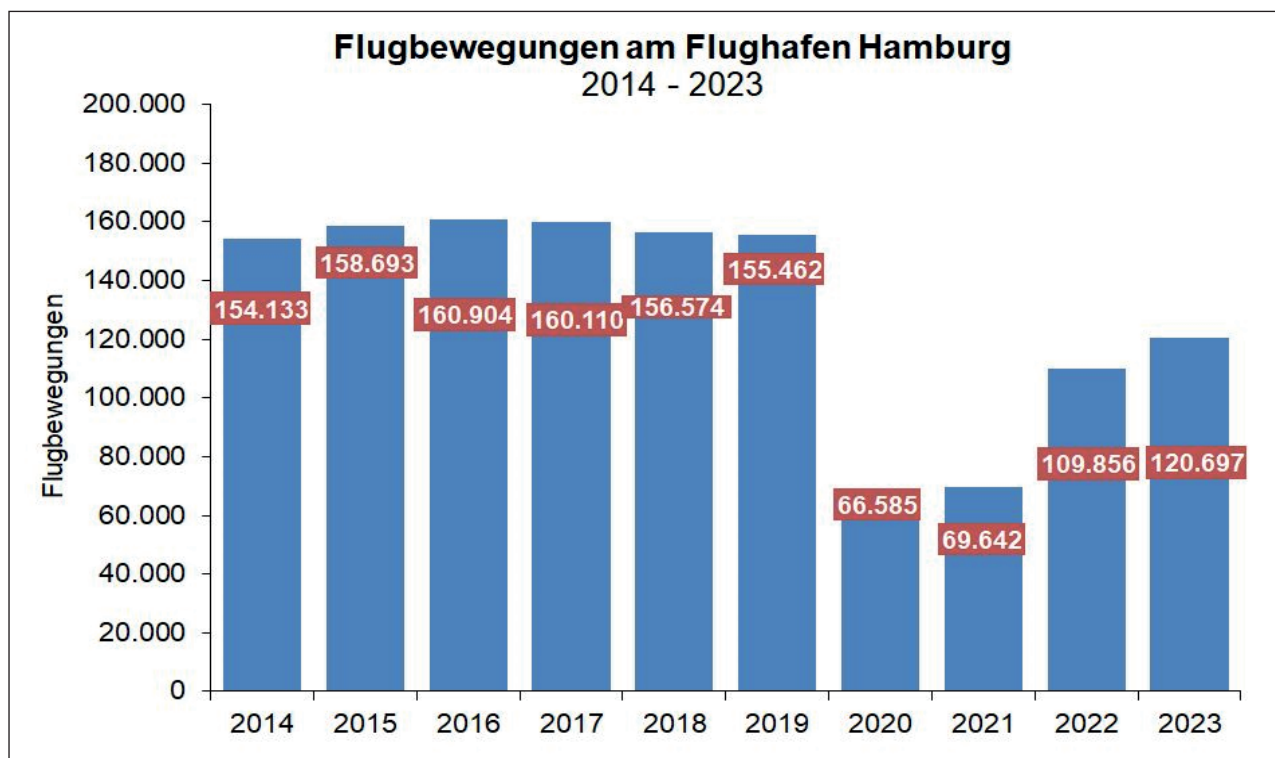


Abbildung 1: Entwicklung der Gesamtflugbewegungen bis 2023 –
Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Auch die Passagierzahlen sind in den letzten drei Jahren nach der Hochzeit der COVID-19-Pandemie wieder angestiegen. Lagen die Fluggastzahlen 2022 noch bei 11,1 Mio. Passagieren, so war 2023 ein Anstieg auf 13,6 Mio. Passagiere am Hamburger Flughafen zu verzeichnen. Gegenüber 2022 bedeutet das ein Wachstum von 22,5%. Das Passagieraufkommen aus 2019 (vor der COVID-19-Pandemie) von 17,3 Mio. Passagieren wurde allerdings noch nicht wieder erreicht. Ein Vergleich zwischen dem Passagieraufkommen 2023 und 2019 ergibt ein deutliches Minus von 21,4%.

Nachtflüge

Am Hamburger Flughafen darf aus Gründen des Lärmschutzes regulärer Flugverkehr nur zu den unbeschränkten Betriebszeiten zwischen 6.00 Uhr und 23.00 Uhr stattfinden, d.h. in dieser Zeit ist es den Luftfahrtunternehmen erlaubt, Flüge am Flughafen Hamburg zu planen.

2023 betrug die Anzahl der nächtlichen Starts/Landungen in der unbeschränkten Betriebszeit

von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr 6.071 Flüge (im Vergleich 2022: 5.274 Flüge – siehe Abb. 2). Damit wurden in dieser nicht-beschränkten Betriebsstunde 93% des Niveaus von 2019 (6.521 Flüge) erreicht.

Zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr gelten am Hamburger Flughafen Betriebsbeschränkungszeiten. 2023 fanden in diesem Zeitraum insgesamt 980 Flüge (2022: 1.011 Flüge) statt.

Die Betriebsbeschränkungszeiten gelten nicht für alle Flüge. Ausnahmen werden in Ziffern 1.6.1 bis 1.6.4 des Luftfahrthandbuchs Deutschland für den Flughafen Hamburg aufgeführt. Exemplarisch können hier z.B. Flüge genannt werden, die im Zusammenhang mit Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungen, Sucheinsätzen, Rettungseinsätzen oder dringenden polizeilichen Einsätzen stehen. 145 Flüge waren 2023 auf Grund dieser Regelungen von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen.

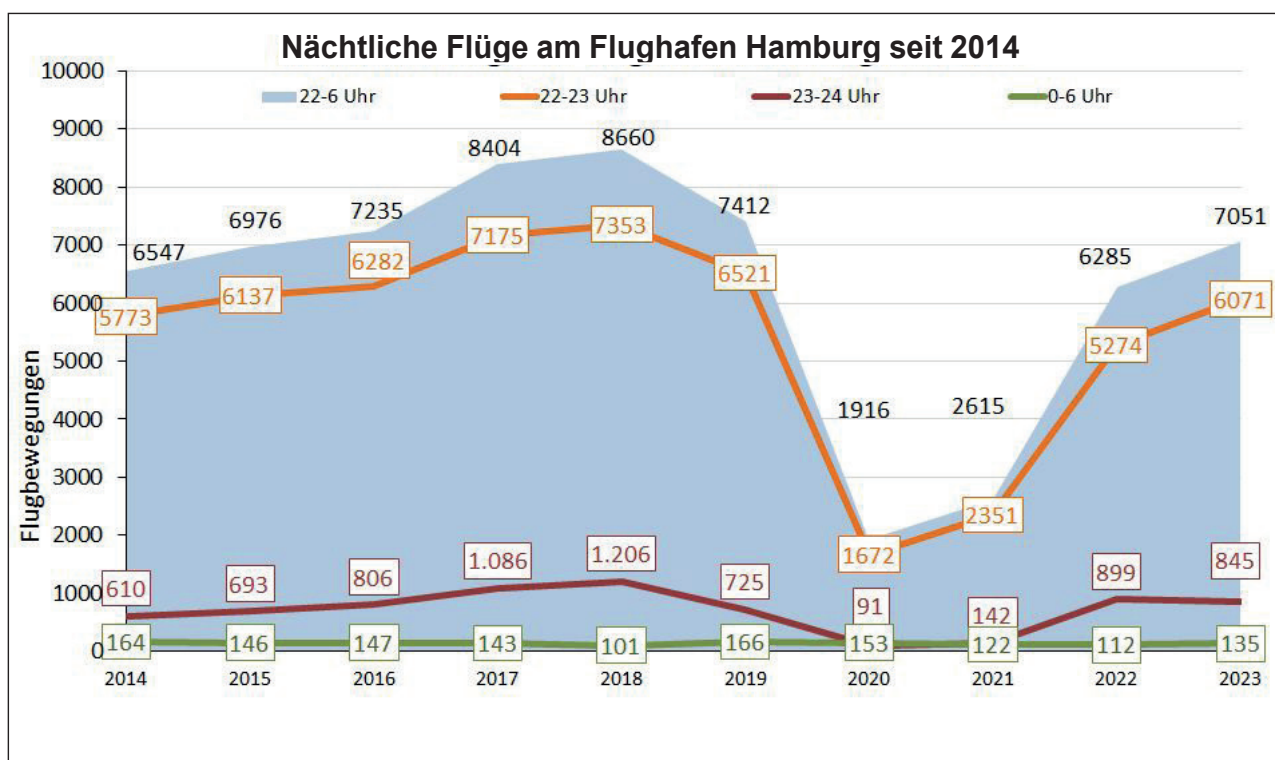


Abbildung 2: Entwicklung der Nachtflüge 2014–2023 – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Darüber hinaus sind auch Starts und Landungen im Linien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 24.00 Uhr erlaubt, wenn der geplante Abflug oder die geplante Ankunft vor 23.00 Uhr lag und die Verspätung nachweislich unvermeidbar war (sogenannte Verspätungsregelung). 2023 wurde von dieser Regelung insgesamt in 809 Fällen Gebrauch gemacht. 2022 lag die Anzahl dieser Flüge noch bei 873 und 2019 bei 678 (siehe Abb. 3).

Bei diesen 809 verspäteten Flügen im Jahre 2023 handelte es sich um 110 Starts und 699 Landungen. Hier ist positiv hervorzuheben, dass der Anteil verspäteter Starts gegenüber dem Jahr 2022 deutlich zurückgegangen ist (13,6 % von allen Verspätungen nach 23 Uhr). 2022 waren noch 22,5 % der Verspätungen Starts, 2019 sogar 28,3 %. Dieser Rückgang ist erfreulich, weil von Starts in der Regel eine höhere Lärmemission als von Landungen ausgeht.

Im Jahr 2023 gab es viele unterschiedliche Ursachen für Verspätungen:

Die Sicherheitskontrollen, die in der Verantwortung der Bundespolizei liegen und von einem Sicherheitsdienstleister durchgeführt werden, waren zeitweise durch Personalknappheit beeinträchtigt.

Geeignetes Personal war u.a. auf Grund der sicherheitsrelevanten Anforderungen an die Mitarbeitenden am allgemeinen Arbeitsmarkt schwer zu finden. Ein höherer Krankenstand wirkte sich zusätzlich aus.

Luftraumbeschränkungen, beispielsweise im britischen und französischen Luftraum, führten zu Verspätungen von Flugzeugen am Hamburger Flughafen. Technische und krankheitsbedingte Ausfälle oder Streiks bei der Flugsicherung waren hierfür verantwortlich.

Auswirkungen auf die Luftraumkapazität zeigten sich auch durch den Ukraine-Konflikt. Der Luftraum über der Ukraine ist für Passagiermaschinen aus Sicherheitsgründen komplett gesperrt. Die Russische Föderation gestattet deutschen Flugzeugen und Flugzeugen 35 weiterer Staaten keine Ein- und Überflüge des russischen Luftraumes mehr. Daher mussten bzw. müssen diese gesperrten Lufträume weiträumig umflogen werden.

In Europa wurden die Luftraumkapazitäten für militärische Flüge erheblich ausgeweitet, so dass es zu weiteren Einschränkungen für den zivilen Luftverkehr gekommen ist. Das Militärmanöver „Air Defender 2023“ wirkte sich aber kaum auf die Verspätungszahlen aus.

Auch Schlechtwetterlagen im Sommer 2023 beeinträchtigten den Flugverkehr.

Als Resümee lässt sich daher feststellen, dass viele Einflussfaktoren die Verspätungen am Ham-

burger Flughafen verursachten, die jedoch überwiegend außerhalb Hamburgs lagen und nicht unmittelbar von den Fluggesellschaften zu beeinflussen waren.

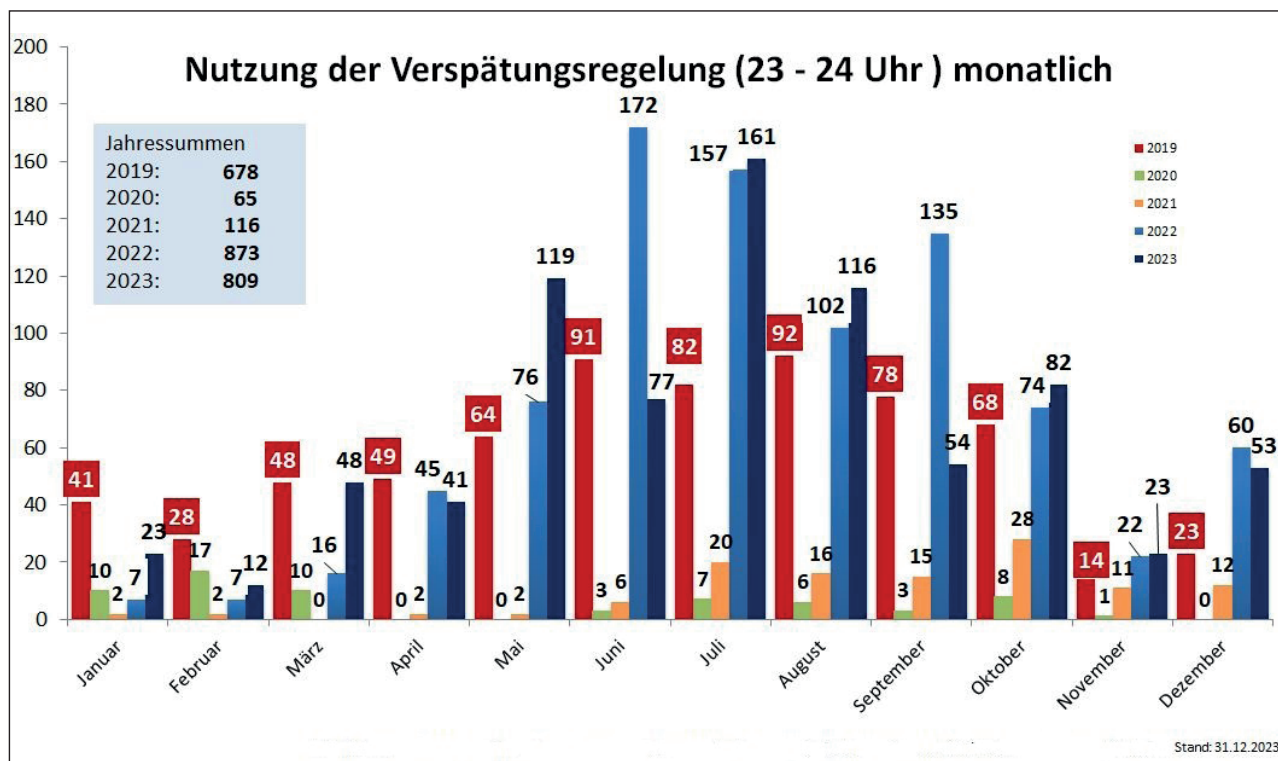


Abbildung 3: Nutzung der Verspätungsregelung (23.00 Uhr–24.00 Uhr) pro Monat der letzten 5 Jahre – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Bei den 809 Flugverspätungen nach 23.00 Uhr des Jahres 2023 ist jedoch zu berücksichtigen, dass in den beiden verkehrsreichen Monaten Juni und September an insgesamt 27 Tagen eine Flughafenschließung um Punkt 23.00 Uhr stattfand. Diese Maßnahme resultierte aus notwendigen Bauarbeiten am Pistenkreuz. Da Starts und Landungen nach 23.00 Uhr an diesen Tagen faktisch also nicht möglich waren, sind die Verspätungszahlen im Juni und im September 2023 erheblich niedriger als in den korrespondierenden Vorjahresmonaten (siehe Zahlen in Abb. 3).

Nach der bisherigen Vollzugspraxis reichten die Fluggesellschaften die Begründungen für jeden verspäteten Flug im Nachgang bei der zuständigen Behörde ein, die die Angaben sodann überprüfte. 2023 wurden alle Flüge nach 23.00 Uhr erfasst und geprüft. Die Prüfungen ergaben, dass im Berichtsjahr alle Flüge nach den geltenden Regelungen unvermeidbar verspätet und keine Flüge als vermeidbar verspätet zu bewerten sind. Für

jede Prüfung erhob die Behörde eine pauschale Prüf- und Bearbeitungsgebühr in Höhe von 500,00 Euro. Lagen keine anerkannten Gründe für den Start bzw. die Landung nach 23.00 Uhr vor, werden Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen den bzw. die Verantwortlichen eingeleitet. Im Jahr 2023 wurden elf Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Airlines eingeleitet. Davon bezogen sich sieben auf Verstöße aus dem Jahr 2022 und vier auf 2023. Zehn Verfahren wurden eingestellt, weil die Verspätungen sich nach Anhörung als unvermeidbar herausstellten. 2023 wurden 10.000 Euro Bußgeld eingenommen. Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 58 Absatz 1 Nr. 8a LuftVG werden durch die zuständige Fachbehörde weiterhin konsequent geahndet.

Auch 2023 wurde das Kriterium des 21-Punkte-Plans¹⁾ einer Verspätungsquote von 25 % inner-

¹⁾ Drucksache 21/14341 – Bericht des Ausschusses für Umwelt und Energie vom 12. September 2018

halb eines Monats (bei mindestens drei Flügen pro Woche) zur Beurteilung von Flugverbindungen nach 23.00 Uhr mit herangezogen. Die Überschreitung dieser Marke wurde als Hinweis auf eine Fehlplanung des Fluges betrachtet. Zum Zwecke eines rechtssicheren Nachweises schrieb die FLSB schon im Frühsommer 2023 die betroffenen Fluggesellschaften bei Überschreitung des vorgenannten Kriteriums mit der Bitte an, die jeweilige Flugverbindung zu überprüfen und gegebenenfalls zur Vermeidung von zukünftigen Verspätungen die Planung anzupassen.

Insgesamt wurden fünf Gesellschaften angesprochen, die 2023 mehrfach das 25 %-Kriterium überschritten. In den Rückäußerungen der Airlines wurden für die Überschreitung weit überwiegend Gründe vorgebracht, die außerhalb des direkten Einflussbereiches der Fluggesellschaften lagen. Oft genannt wurden Luftraumbeschränkungen, Schlechtwetterlagen, Krankheitswellen bei den Mitarbeitenden, technische Probleme an den Luftfahrzeugen, nicht vorhersehbare Mängel bei der Bodenabfertigung und der Personalmangel bei den Sicherheitskontrollen.

Im Jahresverlauf 2023 konnten drei dieser Fluggesellschaften auf Grund von entsprechenden Gegenmaßnahmen die Verspätungsquote ihrer betreffenden Flüge bereits deutlich reduzieren. Die beiden übrigen Fluggesellschaften schafften dies erst zu Beginn des Winterflugplanes 2023. Alle auffälligen Fluggesellschaften wurden von der FLSB außerdem in einem gesonderten Schreiben für die Planung zum Sommerflugplan 2024 gebeten, Maßnahmen zu ergreifen, um Verspätungen bereits im Vorwege zu vermeiden oder zumindest erheblich zu reduzieren.

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 Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (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 Luftver-

kehrsstörungen oder das Vorliegen eines besonderen öffentlichen Interesses anerkannt. Die Genehmigungserteilung erfolgte hierbei mit Blick auf das Schutzbedürfnis der Anwohnenden sehr restriktiv. 2023 wurden insgesamt 90 Einzelausnahmeanträge gestellt. Davon wurden 60 genehmigt und 26 Genehmigungen in der Folge auch genutzt. 34 Anträge wurden genehmigt, 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 30 Anträge.

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 Fluglärm-Obergrenze des Flughafens Hamburg. 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, bzw. stets deutlich unterschritten. Mit der Erneuerung des Erbbaurechtsvertrags des Flughafens Hamburg in 2019 wurde vertraglich eine ergänzende Regelung vereinbart, welche seit dem Jahr 2021 gilt. Seitdem sind ab einer Überschreitung eines Lärmkontingents von 15,39 km² Lärmausgleichszahlungen zu entrichten.

Lag das Fluglärmkontingent in 2022 noch bei 11,57 km² (64.527 Flüge in den sechs verkehrsreichsten Monaten), so lag es im Jahr 2023 bei 12,16 km² (70.895 Flüge). Im Jahr 2019 lag das Lärmkontingent bei 14,55 km² (85.521 Flüge). Die sechs verkehrsreichsten Monate im Jahr 2023 waren die Monate Mai bis Oktober. Ein Vergleich der betroffenen Flächen aus den Jahren 2023 und 2019 zeigen einen deutlichen Rückgang der Lärmkonturflächen um nahezu 20 %. Verantwortlich hierfür war nicht nur die Abnahme der Flugbewegungen. Anreizsystem bei Start- und Landegebüren und technischen Innovationen an den Flugzeugen und Triebwerken wirkten sich sehr positiv auf die Lärmkontur aus. Im Vergleich zum Jahr 2022 stieg die Lärmkontur 2023 auf Grund insgesamt steigender Flugbewegungszahlen leicht an. Zudem hatten zwei Flüge von Kampfflugzeugen einen signifikanten Anteil am Anstieg der Lärmkontur. Ohne diese Flüge hätte die Lärmkontur für 2023 bei 11,97 km² gelegen.

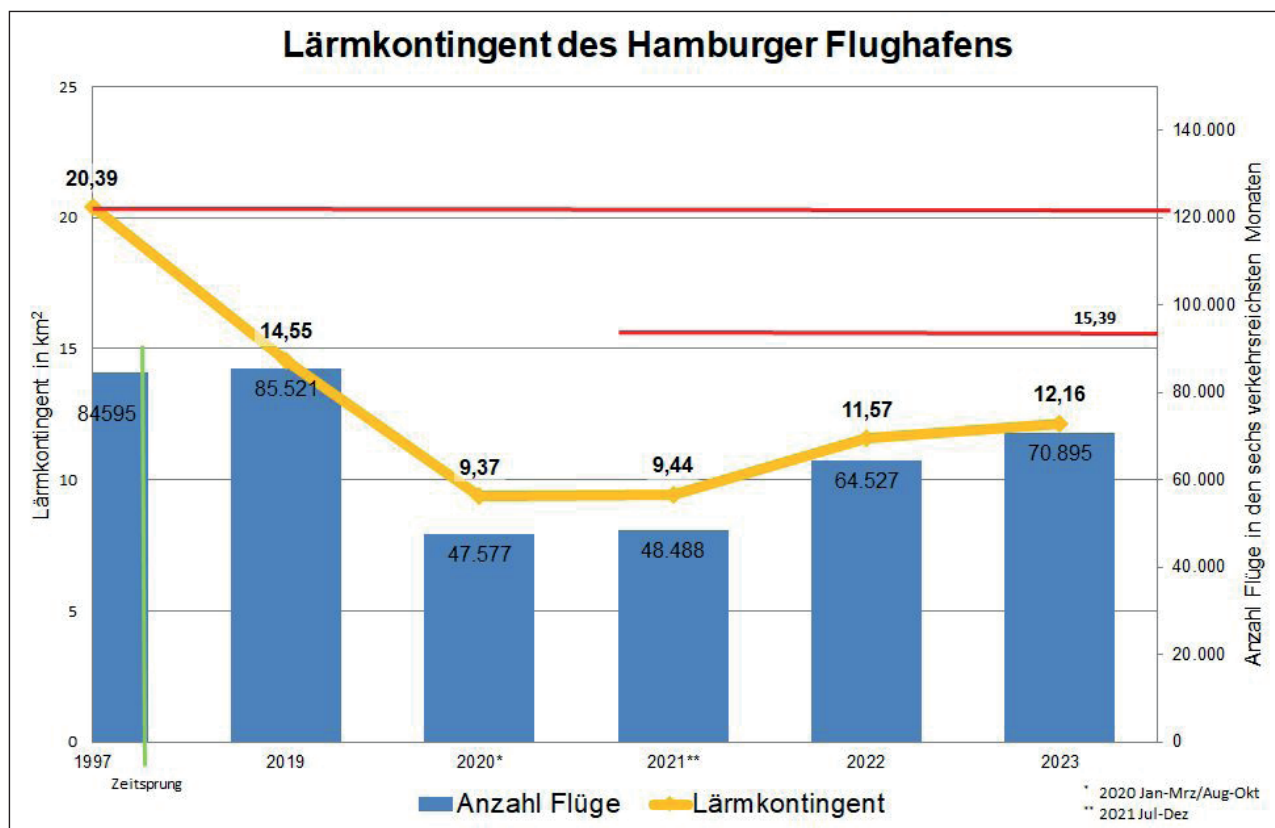


Abbildung 4: Lärmkontingent – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Fluglärmesswerte

Im Folgenden wird die Entwicklung des Fluglärms, dargestellt als äquivalenter Dauerschallpegel des Hamburger Fluglärmessnetzes, betrachtet. Die Messstelle M6 wird hierbei nicht berücksichtigt, weil sich diese direkt auf dem Gelände des Flughafens Hamburg befindet. Die Messstelle M14 wurde erst im Juli 2020 in Betrieb genommen. Somit gibt es für diese Messstelle keine Werte von 2019 und 2020.

Aus den Abbildungen 6 und 7 geht hervor, dass die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels aus 2023 im Vergleich zu 2019 sowohl tags als auch nachts weitestgehend unter den damaligen Werten liegen und damit stetig sinken. Ursache

hierfür ist das reduzierte Flugaufkommen gegenüber 2019. Gegenüber 2022 gibt es hingegen an den meisten Messstellen eine leichte Zunahme. Ursache hierfür ist der Anstieg der Flugbewegungszahlen, der aber regional unterschiedlich hoch ausfällt. Der zunehmende Einsatz leiserer Flugzeuge in den kommenden Jahren wird jedoch wahrscheinlich seinen positiven Einfluss entfalten, so dass das Lärmkontingent voraussichtlich sicher eingehalten werden wird. Der Anteil leiserer Flugzeuge (wie z.B. die neo- Reihe von Airbus) an den gewerblichen Flugbewegungen am Hamburger Flughafen ist von etwa 3 % im Jahr 2019 über 12 % im Jahr 2022 auf nunmehr 20 % im Jahr 2023 gestiegen.



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

Jahr/Messstation	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderungen 2019/2023
	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag
M1	55,2	50,3	50,5	52,9	53	-2,2
M2	42,4	37,8	39,6	43,6	44,4	2,0
M3	54,8	50,9	50,4	52,8	52	-2,8
M4	51,8	47,2	47,4	48,7	49,4	-2,4
M5	61,2	56,3	56,4	59,3	59,7	-1,5
M7	64,2	60,2	59,4	61,8	62,4	-1,8
M8	55,7	51,3	51,8	53,6	54,4	-1,3
M9	48,3	42,0	43,2	46,5	46,8	-1,5
M10	60,3	56,0	56,3	58,6	59,3	-1,0
M11	61,1	56,0	56,5	58,8	59,2	-1,9
M12	57,3	53,8	52,9	55,0	55,7	-1,6
M13	60,4	56,3	55,5	58,0	58,1	-2,3
M14**			47,8	49,7	50,5	

**Die Messstelle M14 wurde erst im Juli 2020 in Betrieb genommen

Abbildung 6: Tabelle der äquivalenten Dauerschallpegel am Tag – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Jahr/Messstation	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderungen 2019/2023
	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht
M1	43,9	37,6	39,5	43,5	43,3	-0,4
M2	27,7	18,8	21,8	27,6	27,4	-0,1
M3	48,0	43,1	44,4	47,7	48	-0,3
M4	37,4	29,3	31,8	36,1	35	-1,3
M5	51,5	44,9	46,3	50,5	50,3	-1,0
M7	55,5	49,8	50,8	54,8	54,5	-0,7
M8	43,4	36,9	37,9	41,5	42,4	-1,9
M9	37,4	28,0	29,5	34,1	32,1	-3,3
M10	50,9	43,2	45,6	50,5	50,7	-0,4
M11	49,2	42,2	43,9	48,0	47,7	-1,2
M12	44,6	38,2	37,3	42,1	42,9	-2,5
M13	51,5	46,2	46,9	50,9	50,2	-0,6
M14**			32,8	37,7	38,9	
** Die Messstelle M14 wurde erst im Juli 2020 in Betrieb genommen						

Abbildung 7: Tabelle der äquivalenten Dauerschallpegel in der Nacht –
Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

3. Beschwerdesituation

Die Darstellung der Beschwerdesituation erfordert die Erfassung der Fluglärmbeschwerdezahlen des jeweiligen Jahres. Zusätzlich wird die Zahl der Beschwerdeführenden entweder namentlich oder nicht namentlich erfasst. Eine namentliche Erfassung kann hierbei nur erfolgen, wenn mindestens der Name und die Adressdaten angegeben werden. Die datenschutzrechtlichen Vorgaben werden berücksichtigt, indem keine individuelle Zuordnung der Beschwerde zum Beschwerdeführenden erfolgt.

2023 wurden insgesamt 39.020 Beschwerden erfasst (Abb. 8 und Abb. 9). Davon wurden 21.836 namentliche Beschwerden von 1.399 Beschwerdeführenden abgegeben. Zur besseren Einordnung lassen sich hier als Vergleichswerte die Beschwerdezahlen des Vorjahres 2022 und des Jahres 2019 (vor der COVID-19-Pandemie) heranziehen.

2022 gab es insgesamt 32.176 Beschwerden. 21.956 namentliche Beschwerden wurden von 1.541 Beschwerdeführenden abgegeben.

Im Vergleich zu den Beschwerdezahlen 2022 zeigt sich 2023 damit ein deutlicher Anstieg der Gesamtbeschwerdezahlen. Die Anzahl der namentlichen Beschwerden war rückläufig, hingegen stieg die Anzahl der nicht-namentlichen Beschwerden an. Die steigende Zahl der Flugbewegungen und die langen Pistensperrungszeiten sind mögliche Erklärungen für den Anstieg der Gesamtbeschwerdezahlen 2023.

Gegenüber dem Jahr 2019 haben sich die Beschwerdezahlen deutlich verringert. 2019 wurden noch 317.998 Fluglärmbeschwerden eingereicht. Davon waren 60.248 namentliche Beschwerden von 1.525 Beschwerdeführenden eingelegt worden.

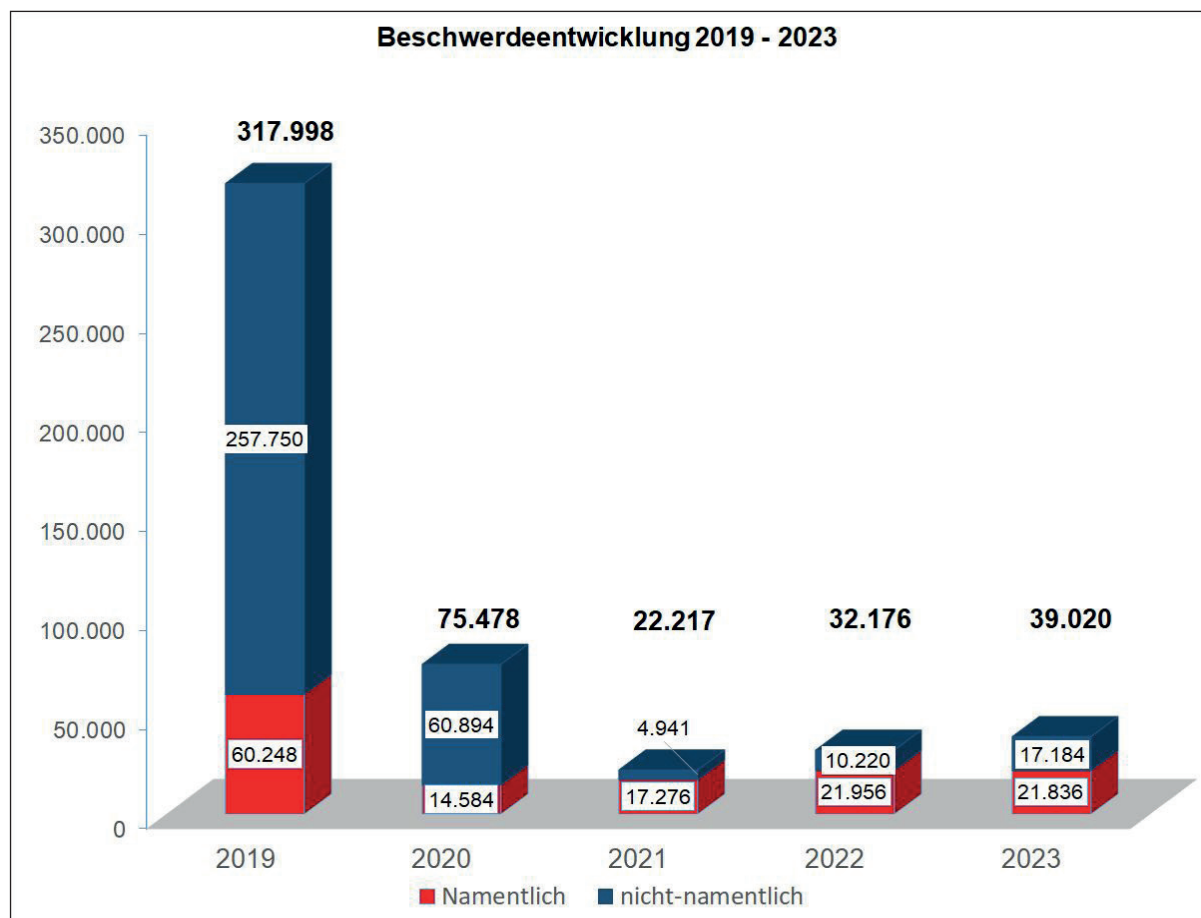


Abbildung 8: Anzahl der Beschwerden seit 2019 – Datenquelle: BUKEA

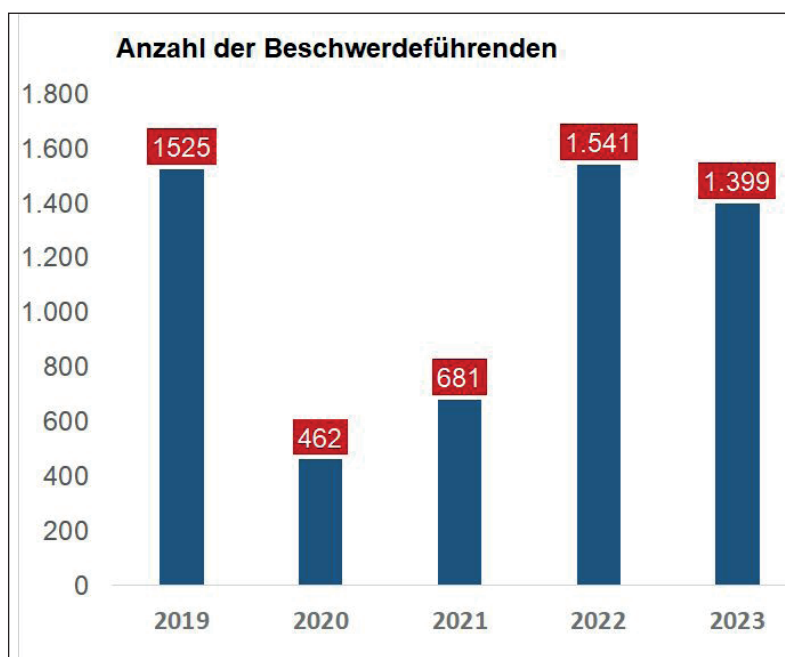


Abbildung 9: Anzahl der Beschwerdeführenden seit 2019 – Datenquelle: BUKEA

Die FLSB berücksichtigt bei der Beurteilung zudem die regionale Verteilung der Beschwerdeführenden (Abb. 10) und die Bevölkerungsdichte.

Regionale Verteilung

Im Rahmen der regionalen Verteilung wird nur auf die Fluglärmbeschwerden eingegangen, die namentlich mit Adressdaten eingegangen sind.

Wie bereits dargelegt, wurden 2023 insgesamt 21.836 namentliche Beschwerden und 1.399 Beschwerdeführende erfasst. Eine regionale Betrachtung ergibt:

Aus Hamburg wurden davon 17.916 Beschwerden (82 %), aus Schleswig-Holstein 3.789 (17 %) und aus Niedersachsen 131 (1 %) abgegeben.

Beschwerdeführende wurden in Hamburg 1.178 (84 %), in Schleswig-Holstein 206 (15 %) und in Niedersachsen 15 (1 %) gezählt.

Pistensperrungen im Jahr 2023

2023 wurde die Erneuerung der obersten Deckschicht an den Start- und Landebahnen am Hamburger Flughafen vorgenommen. Hierbei waren auch Arbeiten am Pistenkreuz, d.h. an der Schnittstelle zwischen beiden Start- und Landebahnen erforderlich, die nur nachts ausgeführt werden konnten, da tagsüber zur Abwicklung des Verkehrs immer eine Start- und Landemöglichkeit vorhanden sein muss. Zusätzlich waren Wartungsarbeiten an den Beleuchtungseinrichtungen der Pisten erforderlich. Mit jeweils vier Wochen im Juni 2023 (Sperrung der Niendorf-Langenhorn-Piste) und September 2023 (Sperrung der Norderstedt-Alsterdorf-Piste) waren die diesjährigen zusammenhängenden Sperrzeiten im Jahr 2023 deutlich länger als in den Jahren zuvor (im Schnitt nur 15 Tage zusammenhängende Sperrung).

Im Juni 2023 gab es neben der Sperrung der Niendorf-Langenhorn-Piste zwölf nächtliche Komplettschließungen des Flughafens zwischen 23.00 Uhr und 5.30 Uhr. Während der Arbeiten an der Norderstedt-Alsterdorf-Piste im September 2023 wurde zu den vorgenannten Uhrzeiten an 15 Tagen der Flughafen nochmals komplett gesperrt.

Auf Grund eines sicherheitsrelevanten Vorfalls mussten zusätzlich beide Pisten am 4. November 2023 von 20.24 Uhr bis 5. November 2023 um 17.30 Uhr gesperrt werden.

Es ist zu vermuten, dass diese Sperrungen sich auf die Beschwerdezahlen ausgewirkt haben. Während der Pistensperrung einer An- und Abflugrichtung wurde die jeweils andere Piste ausschließlich genutzt. Dieses führt zu einer hohen, temporären länger anhaltenden Belastung einer Region.

Zur gleichen Zeit gibt es im Bereich der An- und Abflugzonen der gesperrten Pisten kaum bzw. keine Fluglärmereignisse.

Richtung Norderstedt/Quickborn

2023 gingen aus dem Kreis Segeberg 437 Beschwerden ein, die von 64 Beschwerdeführenden (davon 56 aus Norderstedt) abgegeben wurden. Die Anzahl der Beschwerden aus dem Kreis Segeberg sind damit im Vergleich zum Jahr 2019 (1.640 Beschwerden von 75 Personen) und auch gegenüber dem Jahr 2022 (1.105 Beschwerden von 102 Personen) deutlich zurückgegangen, obwohl im Jahr 2023 immerhin nahezu 41 % der Flugbewegungen über die Piste Richtung Norderstedt/Quickborn geleitet wurden.

Im Kreis Pinneberg wurden im Jahr 2023 insgesamt 501 Beschwerden von 86 Beschwerdeführenden (davon 40 aus Quickborn) eingereicht. Auch hier ist ein deutlicher Rückgang gegenüber 2019 (7.591 Beschwerden) und gegenüber dem Jahr 2022 (1565 Beschwerden von 120 Beschwerdeführenden) zu verzeichnen gewesen.

Richtung Lagenhorn/Lemsahl

Die Beschwerdesituation im Stadtteil Langenhorn hat sich gegenüber dem Jahr 2022 in Bezug auf die Beschwerdezahlen verringert. Betrachtet man die Anzahl der Beschwerdeführenden, so ist ein sinkender Trend zu verzeichnen. Im Jahr 2023 wurden 473 Beschwerden von 62 Beschwerdeführenden abgegeben. Hingegen lag die Zahl 2022 noch bei 491 Beschwerden, die von 81 Beschwerdeführenden abgegeben wurden. Im Jahr 2019 gab es noch 439 Beschwerden von 99 Personen.

Langenhorn liegt bei der Stadtteilm Betrachtung aber immer noch im vorderen Bereich der Beschwerdezahlen. 28 % der Flugbewegungen wurden 2023 über diese Piste abgewickelt, sodass auf Grund des damit einhergehenden Flugaufkommens, des hohen Fluglärmpegels und der in Langenhorn vorhandenen Bevölkerungsdichte das erwähnte Beschwerdeaufkommen nachvollziehbar ist.

Betrachtet man den Kreis Stormarn, so ist hier das Beschwerdeaufkommen im Jahr 2023 weiterhin erheblich rückläufig. 2.849 Beschwerden wurden von 54 Personen abgegeben. Hingegen lag die Zahl im Jahr 2022 noch bei 4.405 Beschwerden, die von 66 Personen abgegeben worden sind.

Vergleichsweise viele Beschwerden wurden aus Großhansdorf mit einer Zahl von 1.593 registriert, die aber von weniger als 5 Personen abgegeben worden sind.

Aus Poppenbüttel (Bezirk Wandsbek) gingen 2023 die meisten Beschwerden (8.075 Beschwerden von 40 Beschwerdeführenden) ein. Hier lag die Zahl 2022 noch bei 6.701 Beschwerden, die allerdings von einer höheren Personenanzahl (77 Beschwerdeführende) eingelegt wurden.

Richtung Niendorf/Nienstedten

2023 wurden über die Piste Richtung Niendorf/Nienstedten 23 % (2022 noch 22 %) der Flugbewegungen abgewickelt. Damit bleibt diese Start-/Landebahn weiterhin die dritthäufigst genutzte Piste am Hamburger Flughafen. Das Beschwerdeaufkommen aus dem angrenzenden Bezirk Hamburg Eimsbüttel ging leicht zurück. Es gingen 874 Beschwerden von 180 Beschwerdeführenden ein. Im Vorjahr 2022 waren es noch 927 Beschwerden von 211 Personen. Eine erhebliche Reduzierung hat es damit aber im Vergleich zum Jahr 2019 gegeben, in dem 1.036 Beschwerden von 229 Beschwerdeführenden abgegeben wurden. Im Bezirk Altona gab es im Jahr 2023 811 Beschwerden von 228 Beschwerdeführenden. Im Jahr 2022 waren es noch 1.590 Beschwerden von 258 Personen gewesen. Auch hier reduzierte sich das Be-

schwerdeaufkommen gegenüber dem Jahr 2019 mit noch 1.689 Beschwerden und 297 Beschwerdeführenden deutlich.

Richtung Alsterdorf/Hamm

Die aktuellen Bahnbenutzungsregelungen sehen vor, dass die Piste in Richtung Alsterdorf/Hamm nur in Ausnahmefällen genutzt werden soll. Der Grund für diese Regelung ist die Vermeidung von Fluglärm durch eine Nutzung dieser Piste über die sehr dichtbesiedelte Innenstadt. Die Regelung existiert seit Ende der 1950er Jahre, Flugverkehr ist daher für die Anwohnenden eine Ausnahme und nicht die Regel. Im Jahr 2022 wurden 4 % der Flugbewegungen des Flughafens Hamburg über diese Piste abgewickelt. Wegen der vierwöchigen Bahnsperre im Juni waren es im Jahr 2023 etwa 7 % der Flugbewegungen. Aus den Stadtteilen Alsterdorf, Barmbek-Nord, Barmbek-Süd, Eilbek, Hamm und Winterhude beschwerten sich im Jahr 2023 insgesamt 410 Personen, die insgesamt 2.974 Beschwerden abgaben. Hier stieg sowohl die Anzahl der Beschwerden, als auch die Anzahl Beschwerdeführenden gegenüber dem Jahr 2019 (2019: 335 Personen/863 Beschwerden) an.

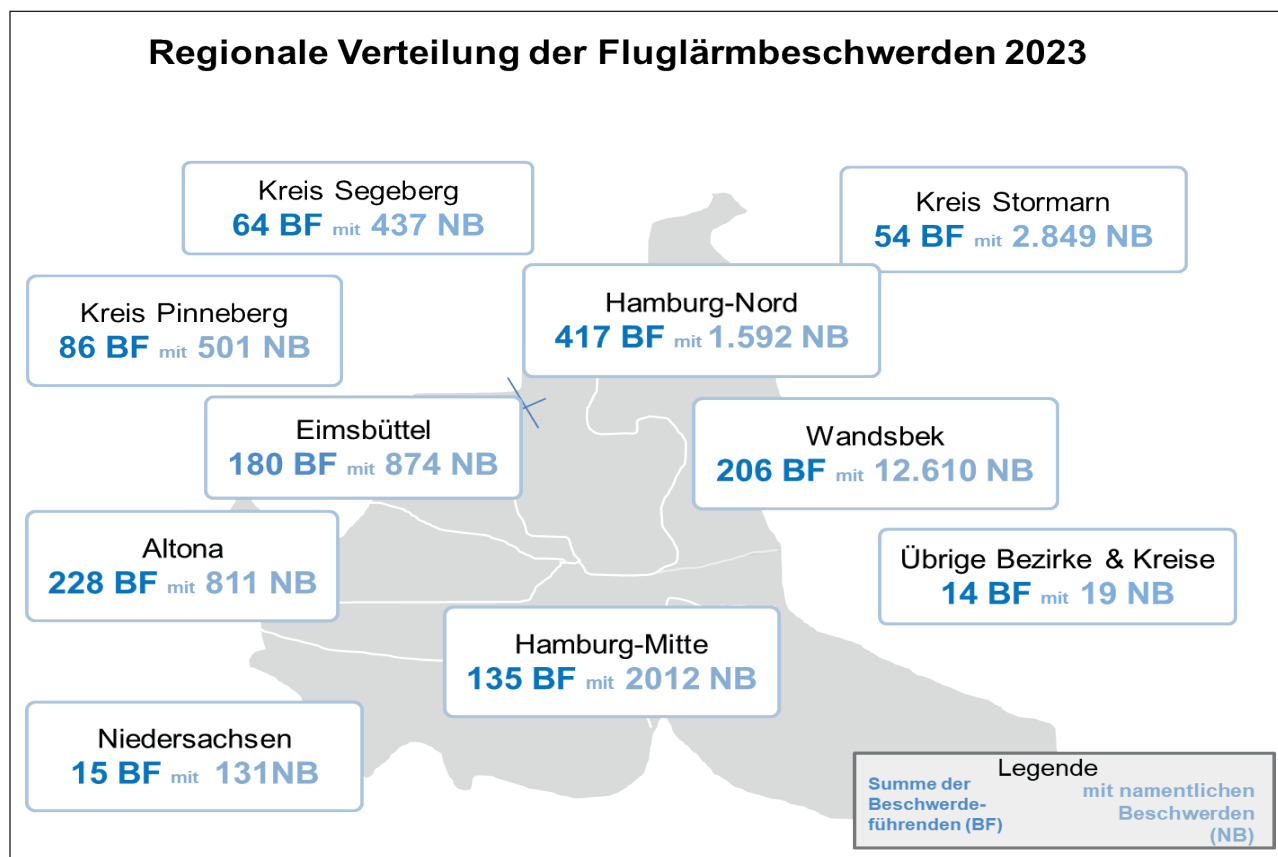


Abbildung 10: Regionale Verteilung der namentlichen Beschwerden – Datenquelle: BUKEA

Beschwerdegründe

Die Beschwerdeführenden können auf dem im Internet hinterlegten Beschwerdeformular Gründe für Ihre Fluglärmklage ankreuzen bzw. benennen. Die Möglichkeit zur Mehrfachnennung ist hierbei gegeben. Im Jahr 2023 gaben daher die Beschwerdeführenden im Durchschnitt 2,0 Beschwerdegründe pro Beschwerde an. Im Vergleich zum Jahr 2019 zeigt sich eine Übereinstimmung. Im Jahre 2022 wurden dagegen geringfügig weniger Beschwerdegründe pro Beschwerde (1,8) genannt.

Der Beschwerdegrund „Häufigkeit der Flugbewegungen“ belegt 2023 den Spitzenplatz. Dies korrespondiert mit dem Anstieg der Flugbewegungszahlen nach dem Ende der Covid-19-Pandemie.

An zweiter Stelle steht mit 35 % der Grund „Sonstiges“. Dieser Auffangbeschwerdegrund wird durch einen individuellen Begleittext von den Beschwerdeführenden ergänzt. Am häufigsten wurde im Begleittext der Begriff „Pistensperrungen“ als Folge der oben beschriebenen Baumaßnahmen genannt. Weiterhin wird häufig das „Flachstartverfahren“ in den Kommentaren genannt. Zur Lärminderung sind weltweit zwei Startverfahren (NADP 1 und NADP 2) zugelassen. Den Fluggesellschaften ist es überlassen, welches Startverfahren sie wählen. Das Luftfahrtthandbuch Deutschland (AIP) enthält für den Flughafen Hamburg lediglich eine unverbindliche Empfehlung für

das NADP 1-Verfahren (steiler Start). Aus rechtlichen Gründen ist eine striktere Vorgabe durch die Freie und Hansestadt Hamburg nicht möglich. Bislang konnte durch Messungen des Hamburger Flughafens nicht zweifelsfrei nachgewiesen werden, dass das NADP 2-Verfahren lauter ist, da hier der Standort der Person zum Flugzeug eine wesentliche Rolle spielt. Nach Angaben der Airlines soll es aber Kerosin und somit CO₂ einsparen. Weiterhin verbergen sich unter „Sonstiges“ laute Testflüge neuer Airbus-Maschinen, bei denen die sogenannte RAMAirTurbine (RAT) geprüft wird, sowie Hinweise auf Gesundheitsgefahren, Kerosingeruch und die Sorge um den Klimaschutz.

Der Grund „Störung der Nachtruhe“ steht mit 25 % – wie auch bereits in den Jahren 2022 (34 %) und 2019 (35 %) – an dritter Stelle. Auf die Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen muss daher auch zukünftig zum Schutz der Anwohnenden besonders geachtet werden.

Die weiteren Gründe lassen sich mit den entsprechenden Prozentzahlen der beigefügten Grafik entnehmen. Bemerkenswert ist hierbei auch, dass der Beschwerdegrund „Bodenlärm“ inzwischen mit nur 3 % den letzten Platz belegt hat. Die Investitionen der Airlines in neue Techniken und örtliche veränderte Abläufe im Rahmen der Wartungsarbeiten an Triebwerken dürften hierfür ausschlaggebend sein.

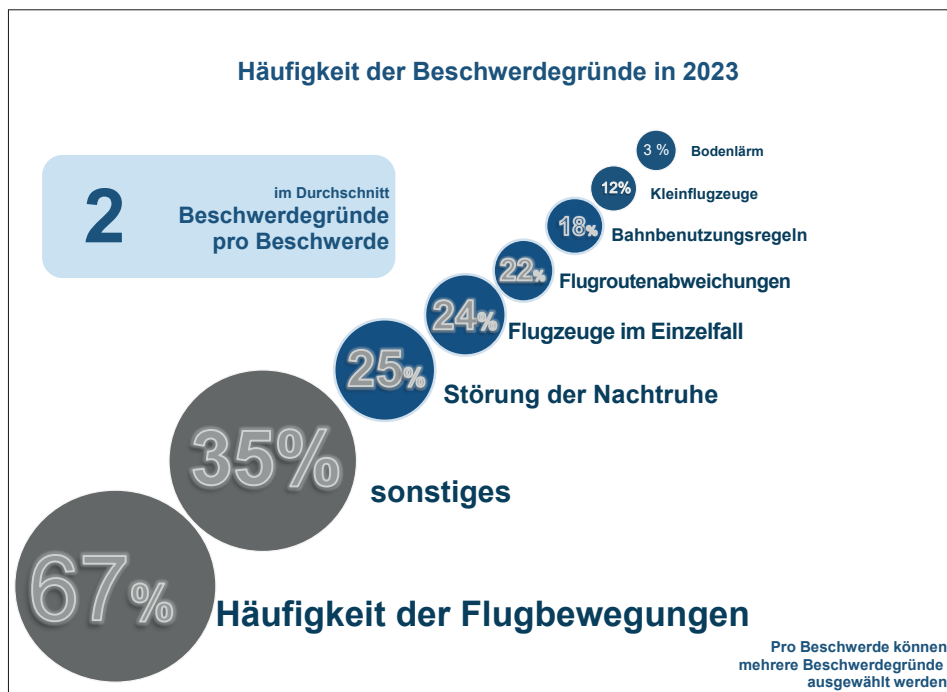


Abbildung 11: Grafik über die Beschwerdegründe – Datenquelle: BUKEA

4. Passiver Lärmschutz

Der passive Lärmschutz wurde seit März 2012 in Form eines gesetzlichen 9. Lärmschutzprogramms durchgeführt, das auf den Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes von 2007 basierte. Ende 2019 wurde es um das freiwillige Lärmschutzprogramm 9+ durch den Hamburger Flughafen und die Fluggesellschaften ergänzt. Mit einem städtischen Förderprogramm „Schallschutzmaßnahmen im Fluglärmbereich“ bestand eine weitere Möglichkeit für die Anwohnenden auf Finanzierung von passivem Lärmschutz. Das 9. Lärmschutzprogramm wurde auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen des Fluglärmschutzgesetzes nach Ablauf von zehn Jahren beendet. Nach Ausschöpfung der Finanzierungsmittel wurde auch das städtische Pro-

gramm für den passiven Lärmschutz im Jahre 2022 geschlossen. Allgemeine Anfragen zu Förderungen im Bereich des passiven Lärmschutzes wurden auch 2023 gelegentlich von Anwohnenden bei der FLSB gestellt. Der Hamburger Flughafen startete zum 1. Juli 2024 ein neues, freiwilliges Lärmschutzprogramm. Dieses 10. Lärmschutzprogramm wird aus Mitteln des Flughafens finanziert. Das Programm endet spätestens am 30. Juni 2029.

III.**Petition**

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