

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

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

I.

Anlass

Gemäß §4 des Fluglärmschutzbeauftragten-Gesetzes berichtet die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) der Bürgerschaft jährlich über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg sowie über ihre Tätigkeit. Mit dieser Drucksache wird der Bürgerschaft der Bericht für das Jahr 2020 vorgelegt.

II.

Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten

1. Flugbewegungen und Nachtflüge

Flugbewegungen

Der Trend zur Konsolidierung der Gesamtflugbewegungen am Hamburger Flughafen setzte sich in den ersten beiden Monaten des Jahres 2020 fort. Im Vergleich zu 2018 sanken die Flugbewegungen in den Monaten Januar und Februar um 1,5%, ge-

genüber dem gleichen Zeitraum in 2019 um ca. 5,6%. Lagen die Flugbewegungen in dieser Zeit noch im bisher üblichen Rahmen, zeigt Abb. 1 deutlich den Einbruch des Flugverkehrs auf Grund der COVID-19-Pandemie, in deren Folge es im April 2020 zu einem fast vollständigen Erliegen des Flugverkehrs mit insgesamt nur etwa 1.200 Flugbewegungen (- 91 % gegenüber 2019) kam.

Die Gesamtzahl der Flugbewegungen für das Jahr 2020 lag in Folge der COVID-19-Pandemie mit insgesamt 66.585 Starts und Landungen deutlich unter der des Jahres 2019 und war damit um 57 % geringer. Der gewerbliche Anteil des Flugverkehrs lag bei rund 52.000 Flugzeugbewegungen und einem Minus von 63 %. Diese Zahlen sind vor dem Hintergrund der weltweit besonderen Situation in 2020 nicht mit den Vorjahren vergleichbar.

Die Entwicklung in den nächsten Jahren ist kaum vorhersehbar, eine seriöse Einschätzung nicht möglich.

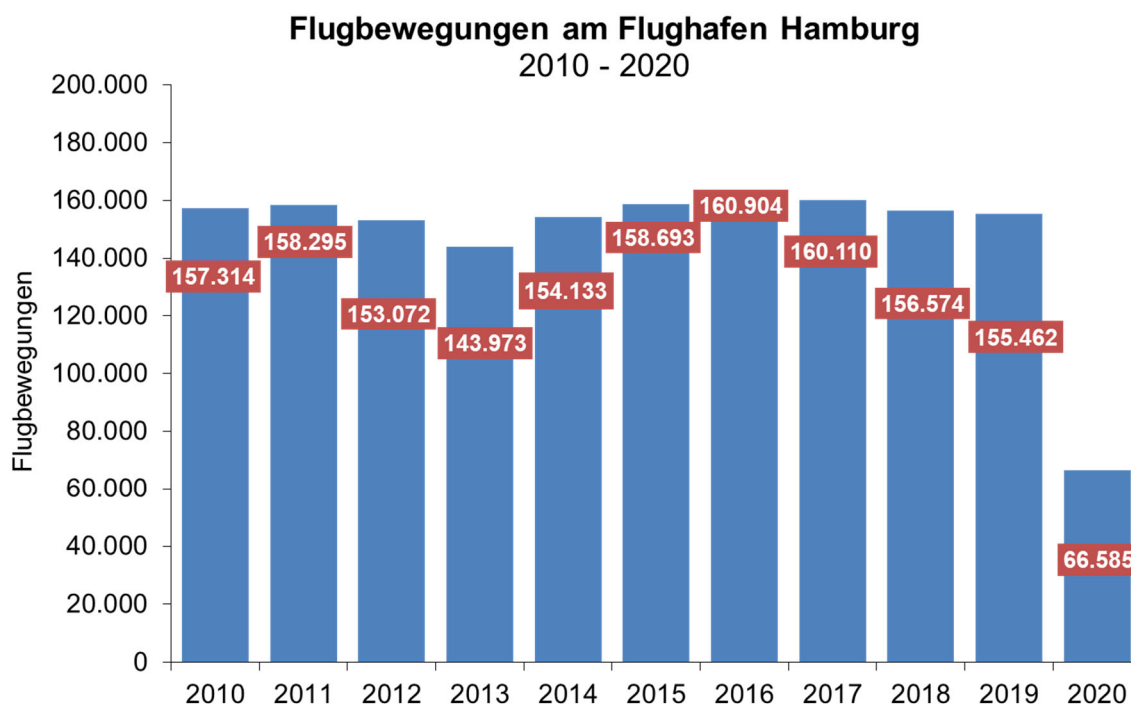


Abbildung 1: Entwicklung der Gesamtflugbewegungen bis 2020

Nachtflüge

Die Betriebszeit des Hamburg Airport Helmut Schmidt 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 betrug 2020 1.672 und erreichte damit nur ca. 25 % des Vorjahres.

Im Zeitraum zwischen 23–6 Uhr starteten und landeten in 2020 insgesamt 244 Flüge, 72 % weniger als in 2019. Luftfahrzeuge, die in Notfallsituationen den Hamburger Flughafen benutzen sowie Flüge, die sich im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such-, Rettungs- oder dringenden polizeilichen Einsatz befinden, sind von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen. Der größte Anteil der Flüge zwischen 23–6 Uhr fiel 2020 unter diese Kategorie.

Für Passagierflüge am Hamburger Flughafen gilt in der Zeit von 23–24 Uhr die sogenannte „Verspätungsregelung“. Danach dürfen diese Flüge bei nachweisbar unvermeidbarer Verspätung auch ohne spezielle Ausnahmegenehmigung der Fluglärmschutzbeauftragten noch bis Mitternacht starten oder landen. Im 1. Quartal 2020 und somit noch vor Beginn der Pandemie setzte sich der seit dem 3. Quartal 2018 zu verzeichnende positive Trend (s. Abb. 2) fort. Lediglich 37 Flüge nahmen

die Verspätungsregelung in Anspruch. In Folge der COVID-19-Pandemie und des daraus resultierenden stark gesunkenen Gesamtaufkommens lag die Zahl der verspäteten Flüge in 2020 nur bei 65.

Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen wird im Nachhinein geprüft und kann bei Nichtbestätigung durch Ordnungswidrigkeitsverfahren geahndet werden. Alle nach 23 Uhr verspäteten Flüge aus 2020 wurden überprüft. Das Kriterium aus dem 21-Punkte-Plan, wonach bei einer Verspätungsquote von 25 % innerhalb eines Monats (bei mindestens drei Flügen pro Woche) Anhaltspunkte für eine Fehlplanung (und somit für eine Vermeidbarkeit der Verspätung) vorliegen, wurde bei keinem Flug erreicht. Für die Überprüfung der Verspätungen wird eine Gebühr erhoben, die im Augenblick auf Grund der Lage der Luftverkehrswirtschaft auf Antrag gestundet werden kann.

2020 wurden 13 Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet, nur ein einziger der Verstöße stammt aus diesem Jahr. Alle anderen Verstöße geschahen bereits in 2018 oder 2019; die entsprechenden Ordnungswidrigkeitsverfahren konnten aber auf Grund der hohen Arbeitsbelastung nicht zeitnah eingeleitet werden. Acht Verfahren wurden 2020 mit einem Bußgeld bzw. der Einziehung des Tatertrages abgeschlossen, die übrigen Verfahren laufen noch. Für 2020 belaufen sich die Summen aus

Bußgeldern und Einziehung von Taterträgen auf rd. 68 Tsd. Euro.

In einem Verfahren vor dem Amtsgericht Harburg wurde über neun offene Ordnungswidrigkeitsver-

fahren aus den vergangenen Jahren verhandelt. Daraus ergaben sich rd. 111 Tsd. Euro Taterträge, die nunmehr von der betroffenen Fluggesellschaft bezahlt werden müssen.

Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr)

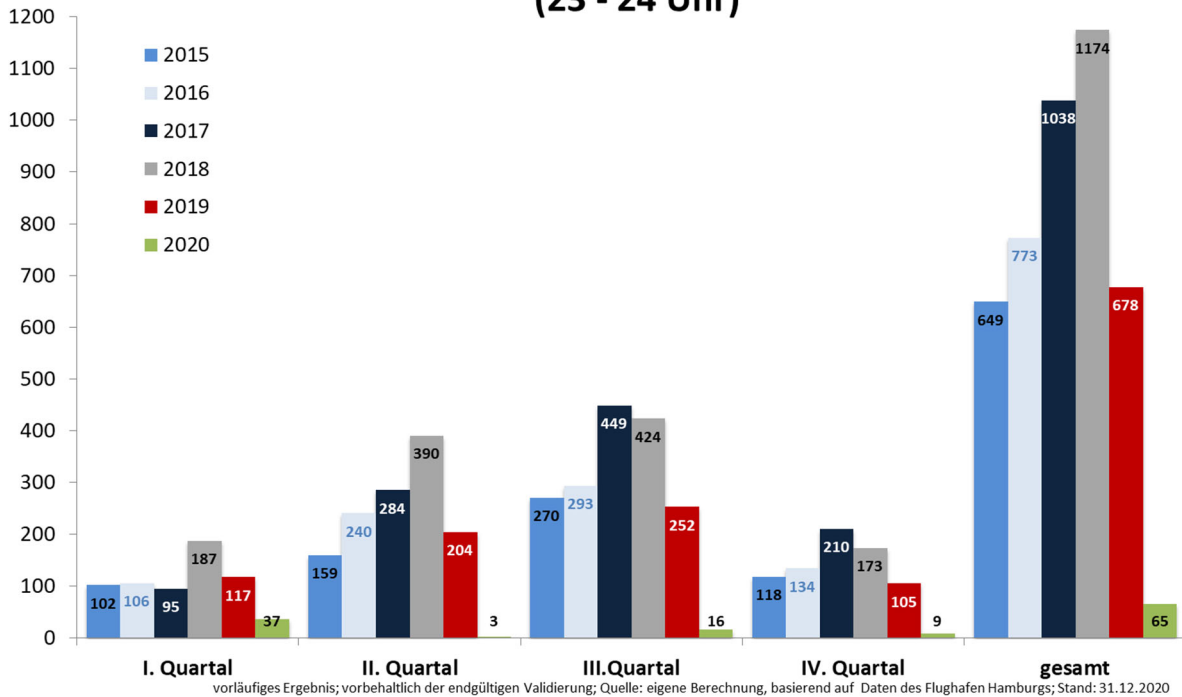


Abbildung 2: Nutzung der Verspätungsregelung der letzten 6 Jahre

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.

2020 wurden lediglich 9 Ausnahmegenehmigungen erteilt. Davon standen fünf Flüge in Zusammenhang mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie (u.a. Transport von Schutzmasken und Testmaterial).

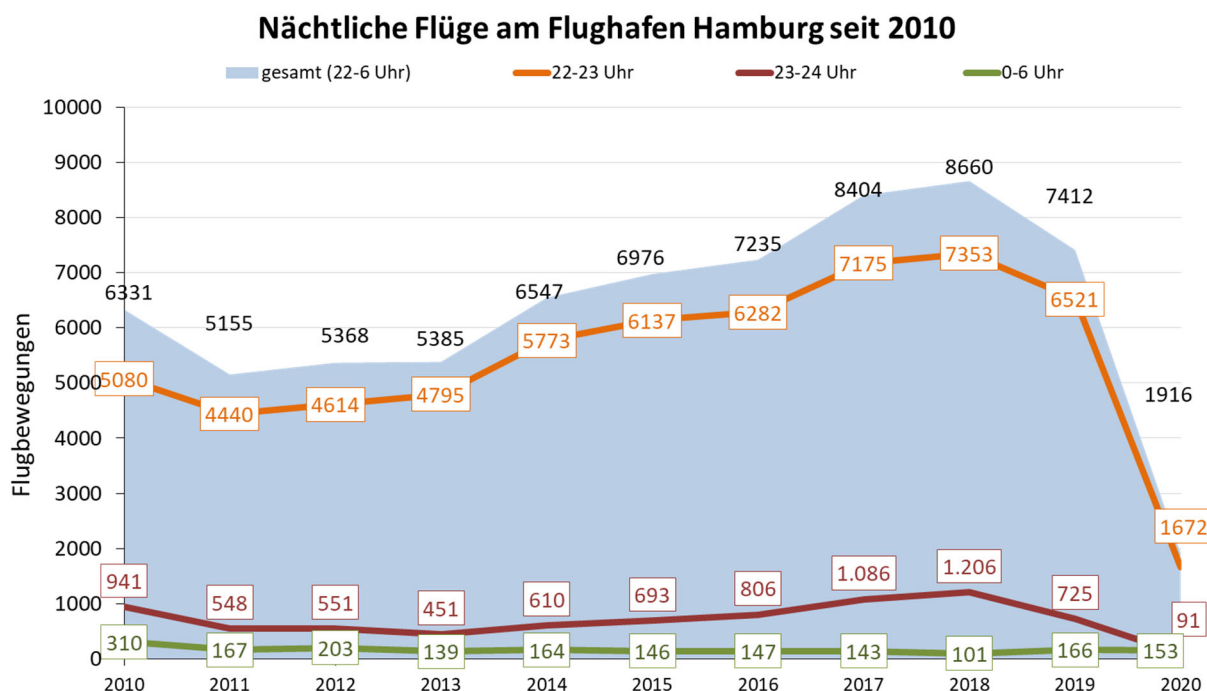


Abbildung 3: Entwicklung der Nachtflüge 2020

Entsprechend dem Rückgang der Flugbewegungen ergibt sich bei den Passagierzahlen ein ähnliches Bild. Nutzten 2019 noch gut 17 Mio. Passagiere den Hamburger Flughafen, sind es 2020 mit gut 4,5 Mio. insgesamt 74 % weniger als 2019.

2. Entwicklung des Lärmkontingents und der Fluglärmmesswerte

Die Größe der Lärmkontur eines äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A), die für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres berechnet wird, ist die genehmigungsrechtliche Fluglärmmobergrenze 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 darüber hinaus gehende Beschränkung auf 15,39 km² vereinbart, welche ab dem Jahr 2021 gilt und bei deren Überschreitung Lärmausgleichszahlungen zu entrichten sind. Diese

vertraglich vereinbarte Reduzierung des Lärmkontingents ändert zwar nicht das genehmigungsrechtlich geltende Lärmkontingent von 20,39 km² aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1998, die Verpflichtung zur Leistung von Lärmausgleichszahlungen bei Überschreitung des Wertes aus dem Erbbaurechtsvertrag ab 2021 wird aber mit hoher Wahrscheinlichkeit die gleiche beschränkende Wirkung entfalten. Zudem wird in den nächsten Jahren bis 2025 darauf hingewirkt, dass das Lärmkontingent den Wert von 2019 möglichst nicht überschreitet.

Das Fluglärmmkontingent von 20,39 km², welches sich auf die Ausdehnung der 62 dB(A)-Isophone unter Zugrundelegung der Flüge der sechs verkehrsreichsten Monate bezieht, wurde 2020 mit einem Wert von 9,37 km² sicher eingehalten. Hierbei ist zu beachten, dass im Jahr 2020 auf Grund der besonderen Situation bei der Berechnung erstmals Monate einbezogen werden mussten, die üblicherweise zu den verkehrsärmeren gehören.

Lärmkontingent des Hamburger Flughafens

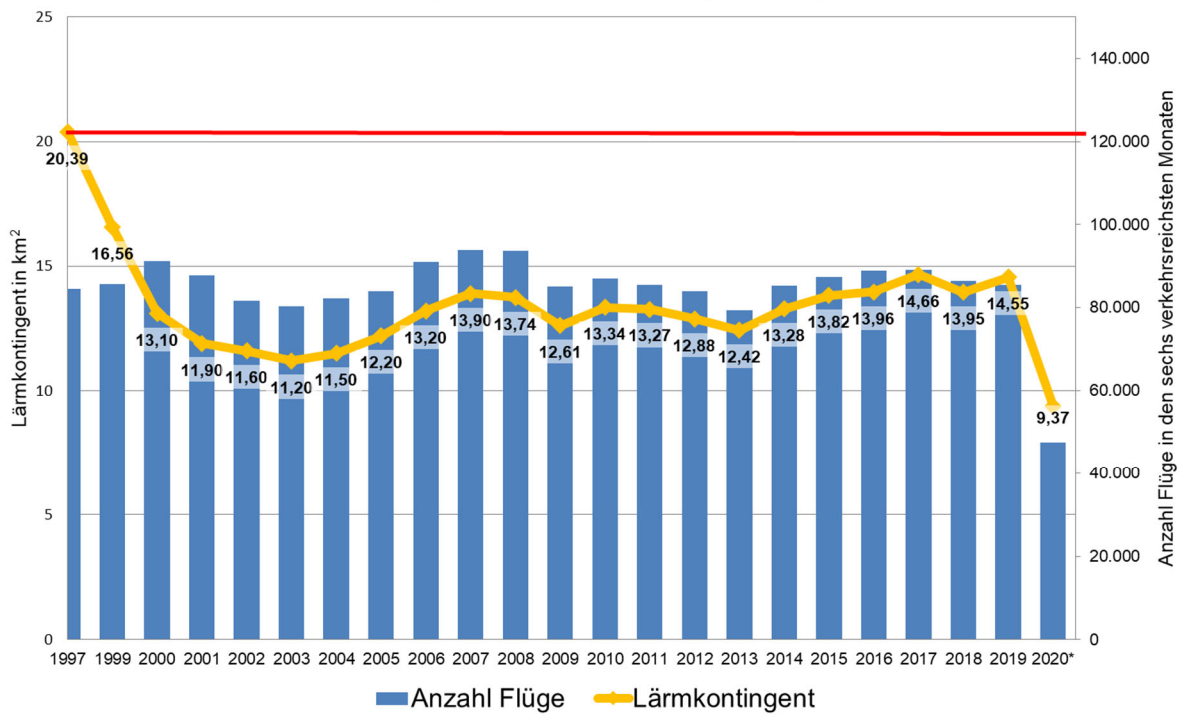


Abbildung 4: Grafik Lärmkontingent Hamburger Flughafen

Wurden bisher die verkehrsreichsten Monate Mai – Oktober herangezogen, waren die flugverkehrsstärksten Monate in 2020 Januar bis März und, nach kurzfristiger Lockerung der COVID-19-Pandemie-Beschränkungen, August bis Oktober 2020. Der Rückgang des Lärmkontingents um 35,6% gegenüber 2019 liegt somit auch hier in der COVID-19-Pandemie begründet. Waren 2019 noch 85.521 Flüge in den sechs verkehrsreichsten Monaten die Bemessungsgrundlage, so lag diese Zahl 2020 nur noch bei 47.521 (- 44%). Dass der Rückgang der betroffenen Fläche diesen Wert

nicht erreicht, liegt an der logarithmischen Natur des Schalls.

Im Folgenden wird die Entwicklung des Fluglärms, dargestellt als äquivalenter Dauerschallpegel des Hamburger Fluglärmmessnetzes, in den Jahren 2014 bis 2020 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.

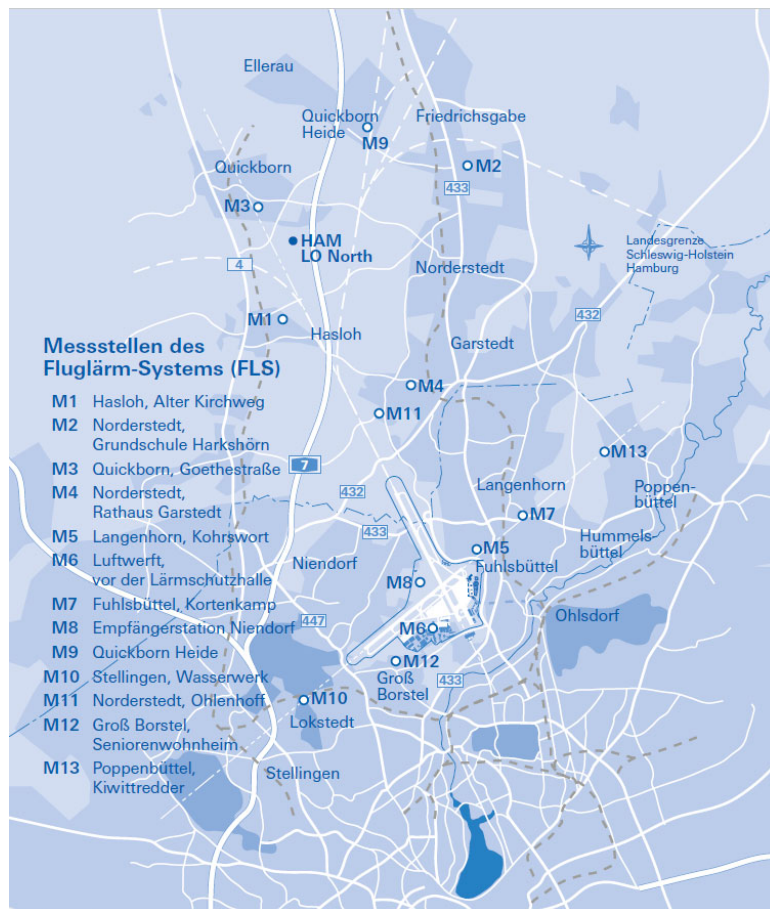


Abbildung 5: Darstellung der Messstellen

Aus der Tabelle geht hervor, dass die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels aus 2020 im Vergleich zu den Werten der Jahre 2014 bis 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 die zunehmende Verwendung leiserer Flugzeugmuster in den kommenden Jahren einen positiven Einfluss zeigen.

Jahr/Messstation	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderungen 2014/2020
	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag	LEQ Tag
M1	55,3	55,6	55,7	55,5	55,0	55,2	50,3	-5,0
M2	42,8	43,6	42,8	43,8	42,0	42,4	37,8	-5,0
M3	55,8	55,2	55,2	54,1	54,9	54,8	50,9	-4,9
M4	49,7	50,6	50,8	52,7	51,1	51,8	47,2	-2,5
M5	60,9	60,4	60,7	60,7	61,2	61,2	56,3	-4,6
M7	62,8	64,0	63,8	64,8	63,1	64,2	60,2	-2,6
M8	53,0	53,4	54,7	53,7	54,8	55,7	51,3	-1,7
M9	47,4	48,2	48,3	49,0	47,4	48,3	42,0	-5,4
M10	61,2	60,4	60,8	60,5	61,2	60,3	56,0	-5,2
M11	59,9	60,6	60,9	61,3	60,6	61,1	56,0	-3,9
M12	56,6	57,1	56,4	56,9	56,5	57,3	53,8	-2,8
M13	54,8	55,9	55,6	55,6,3	54,2/59,7*	60,4	56,3	Werte nicht vergleichbar

*Die Messstelle M13 wurde im Oktober 2018 umgestellt

Abbildung 6: Tabelle mit äquivalenten Dauerschallpegel am Tag

Jahr/Messstation	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderungen 2014/2020
	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht	LEQ Nacht
M1	43,5	42,9	43,5	43,9	44,6	43,9	37,6	-5,9
M2	25,7	25,3	26,2	28,5	24,9	27,7	18,8	-6,9
M3	49,0	48,6	48,4	47,7	49,3	48,0	43,1	-5,9
M4	31,3	32,8	35,1	37,7	35,9	37,4	29,3	-2,0
M5	49,7	51,2	50,5	52,2	51,6	51,5	44,9	-4,8
M7	54,2	56,1	55,2	57,1	55,4	55,5	49,8	-4,4
M8	35,9	39,6	39,9	39,8	41,7	43,4	36,9	1,0
M9	33,1	34,5	35,4	35,6	34,0	37,4	28,0	-5,1
M10	51,7	50,4	51,6	50,8	52,2	50,9	43,2	-8,5
M11	47,3	47,2	48,2	49	49,2	49,2	42,2	-5,1
M12	38,4	39,6	40,4	42,9	43,1	44,6	38,2	-0,2
M13	45,4	47,7	46,7	48,5	45,9/51,3*	51,5	46,2	Werte nicht vergleichbar

*Die Messstelle M13 wurde im Oktober 2018 umgestellt

Abbildung 7: Tabelle mit äquivalenten Dauerschallpegel in der Nacht

3. Beschwerdesituation

Die Zahl der Fluglärmbeschwerden und die Zahl der Personen, die sich über Fluglärm beschweren, werden jährlich getrennt statistisch erfasst. Auf Grund datenschutzrechtlicher Bestimmungen muss eine individuelle Zuordnung von Beschwerden zu Beschwerdeführenden vermieden werden.

Im Jahr 2020 wurden insgesamt 75.478 Beschwerden erfasst, das ist ein Viertel des Beschwerdeaufkommens von 2019. Der Großteil der Beschwerden wurde, wie auch in den vergangenen Jahren, nicht

namentlich, also anonym abgegeben. Auf Grund fehlender personenbezogener Daten lässt sich nicht ermitteln, wie viele Bürger und Bürgerinnen diese Beschwerden abgeben haben. Der Stadtteil bzw. der Ort ist eine Pflichtangabe, der zur Zuordnung erforderliche Name und die Adresse des Beschwerenden sind hingegen freiwillige Daten.

Das Verhältnis von namentlich erfassten und anonymen Beschwerden ist indes zu 2019 gleich geblieben. Auch 2020 wurden nur 19 Prozent der Beschwerden namentlich abgegeben.

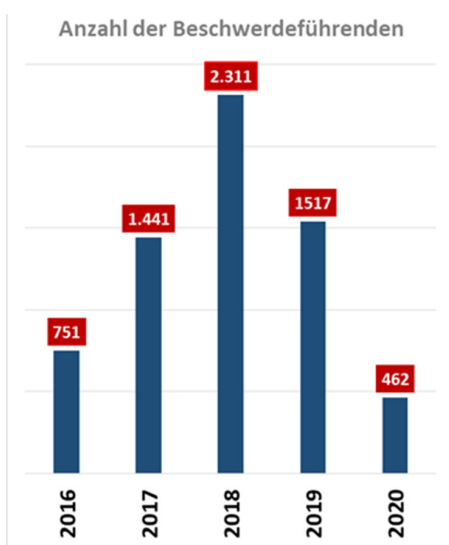
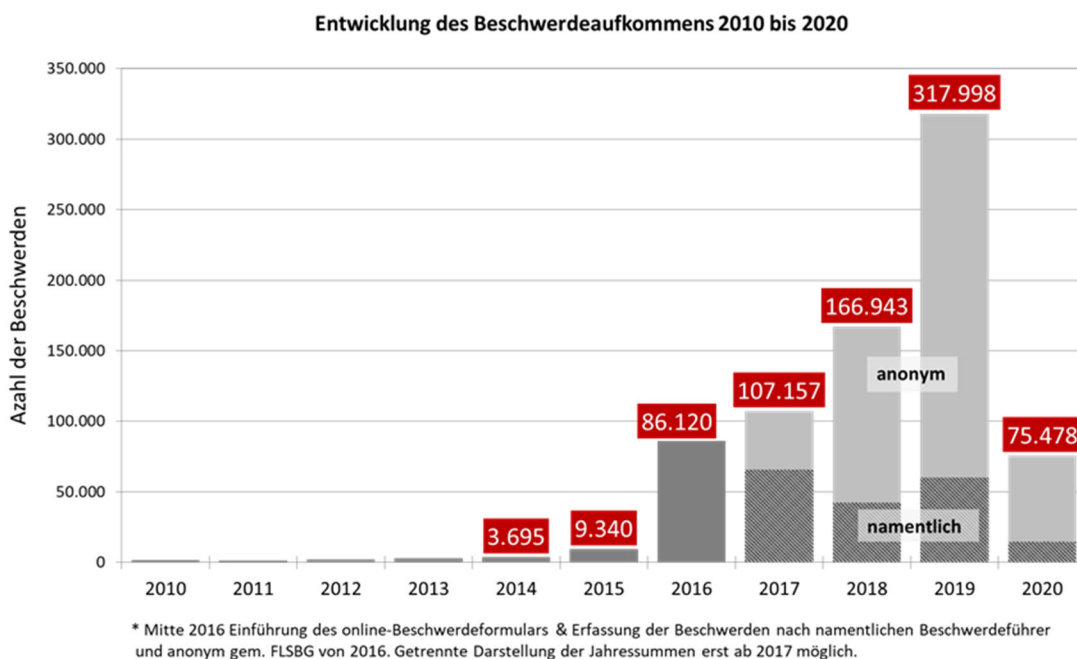


Abbildung 8: Anzahl der Beschwerdeführenden seit 2016



* Mitte 2016 Einführung des online-Beschwerdeformulars & Erfassung der Beschwerden nach namentlichen Beschwerdeführer und anonym gem. FLSBG von 2016. Getrennte Darstellung der Jahressummen erst ab 2017 möglich.

Abbildung 9: Anzahl der Beschwerden seit 2010

Der verhältnismäßig hohe Anteil von 81 Prozent an anonymen Beschwerden setzte sich auch 2020 fort. Eindeutige Hinweise aus der EDV-Abteilung der BUKEA sowie die Taktung der Beschwerden zeigen, dass es sich bei mindestens 95 Prozent der nicht namentlichen Beschwerden um maschinell erstellte Beschwerden handelt. Dies lässt sich auch an der Entwicklung der nicht namentlichen Beschwerden der letzten Jahre ableiten. Konnten auch 2019 circa 81 Prozent der Beschwerden keinem Beschwerdeführenden zugeordnet werden, lag der Anteil 2018 bei 75 Prozent und 2017 nur bei 40 Prozent.

Ein weiteres Indiz für die maschinelle Erstellung der nicht namentlichen Beschwerden sind die angegebenen Beschwerdegründe. Wurden bei den namentlichen Beschwerden im Schnitt 2,0 Beschwerdegründe angegeben, sind es bei den nicht namentlichen nur circa 1,1 gewesen. Dabei haben 86 Prozent der nicht namentlichen Beschwerden die Häufigkeit der Flugbewegungen als Beschwerdegrund angegeben, wohingegen es bei den namentlichen Beschwerden nur 29 Prozent waren.

Regionale Verteilung

Auf Grund der höheren Aussagekraft der namentlichen Beschwerden wird bei der regionalen Verteilung nur noch auf diese Beschwerden eingegangen.

Von den insgesamt 14.584 namentlichen Beschwerden kamen etwa 60 Prozent (8.774) aus Schleswig-Holstein, wohingegen nur 27 Prozent der Beschwerdeführenden aus Schleswig-Holstein kamen (125). Aus Hamburg stammten ungefähr 37 Prozent der Beschwerden (5.398) von insgesamt 72,3 Prozent der Beschwerdeführenden (334). Aus Niedersachsen kamen weniger als 3 Prozent der Beschwerden (412) von insgesamt nur 3 Beschwerdeführenden.

Somit kommen auch in 2020 mit 63 Prozent die meisten der 14.584 namentlichen Beschwerden aus dem Hamburger Umland, wohingegen die Mehrheit der Beschwerdeführenden aus Hamburg kommt (73,6 Prozent). Bereits im Jahr 2019 kam die Mehrheit der 60.248 namentlichen Beschwerden aus dem Hamburger Umland (88 Prozent), während die Mehrheit der Beschwerdeführenden (79,5 Prozent) aus Hamburg stammte.

Richtung Norderstedt/Quickborn

Obwohl mit knapp 42 Prozent der An- und Abflüge die meisten Flugbewegungen in Richtung Norderstedt gingen, wurden aus dem Kreis Segeberg die wenigsten namentlichen Beschwerden des direkten Umlandes registriert. Insgesamt haben

sich aus dem Kreis Segeberg 39 Beschwerdeführende 259-mal beschwert: 57 Prozent der Beschwerden wurden von 36 Personen aus Norderstedt eingereicht. Dabei ist die Zahl im Vergleich zu 2019 deutlich gesunken. Damals hatten sich 72 Beschwerdeführende 1.640-mal beschwert.

Auch die Zahl der Beschwerden aus dem Kreis Pinneberg ist von 2019 (7.591 Beschwerden) auf 2020 (1.802 Beschwerden) deutlich gesunken. Die Zahl der Beschwerdeführenden hat sich von 141 Personen auf 48 Personen reduziert. Dabei kamen die meisten Beschwerden aus Quickborn, mit insgesamt 1.469 Beschwerden von 19 Beschwerdeführenden.

Richtung Langenhorn/Lemsahl

Der Stadtteil Langenhorn ist der Stadtteil mit den meisten Beschwerdeführenden in Hamburg (42). Die Beschwerdeanzahl (136) ist angesichts der Fluglärmbelastungen als moderat einzuschätzen und im Vergleich zu 2019 (439) deutlich zurückgegangen. Die Piste Richtung Langenhorn/Lemsahl ist mit 30 Prozent der Flugbewegungen 2020 die am zweitstärksten genutzte Piste am Hamburger Flughafen.

Aus dem Kreis Stormarn wurden 2020 insgesamt 6.701 namentliche Beschwerden von 32 Personen registriert, 2019 waren es noch 43.798 Beschwerden von 69 Personen. Die Zahl der Beschwerden sowie Beschwerdeführenden ist massiv zurückgegangen. Die meisten Beschwerden kamen dabei aus Großhansdorf (4.469) und Bargteheide (1.960) von lediglich 8 Personen.

Richtung Niendorf/Blankenese

Die Nutzung der Piste Richtung Niendorf/Blankenese ist mit 27 Prozent der Flugbewegungen in 2020 leicht angestiegen (+ 5,2 Prozent), sie ist die am dritthäufigsten genutzte Piste am Hamburger Flughafen. Aus den angrenzenden Hamburger Bezirk Eimsbüttel setzten 73 Beschwerdeführenden 534 Beschwerden ab. 2019 waren es noch 229 Beschwerdeführende mit 1.036 Beschwerden.

Gleiches gilt für die Beschwerden aus dem Bezirk Altona. Dort sind 2019 noch 1.689 Beschwerden von 297 Beschwerdeführenden eingegangen. Im Jahr 2020 sind es hingegen nur noch 483 Beschwerden von 65 Beschwerdeführenden gewesen.

Piste Alsterdorf/Hamm

Die Piste über die Innenstadt wird gemäß der Bahnbenutzungsregelung nur in Ausnahmefällen genutzt. So wurden lediglich etwas über 1 Prozent der Flugbewegungen über diese Piste abgewi-

ckelt. Trotz der geringen Nutzung sind vor allem die Stadtteile Barmbek-Süd (15 Beschwerdeführende mit 37 Beschwerden), Alsterdorf (10 Be-

schwerdeführende mit 27 Beschwerden) und Eilbek (7 Beschwerdeführende mit 75 Beschwerden) betroffen.

Regionale Verteilung der Fluglärmbeschwerden 2020

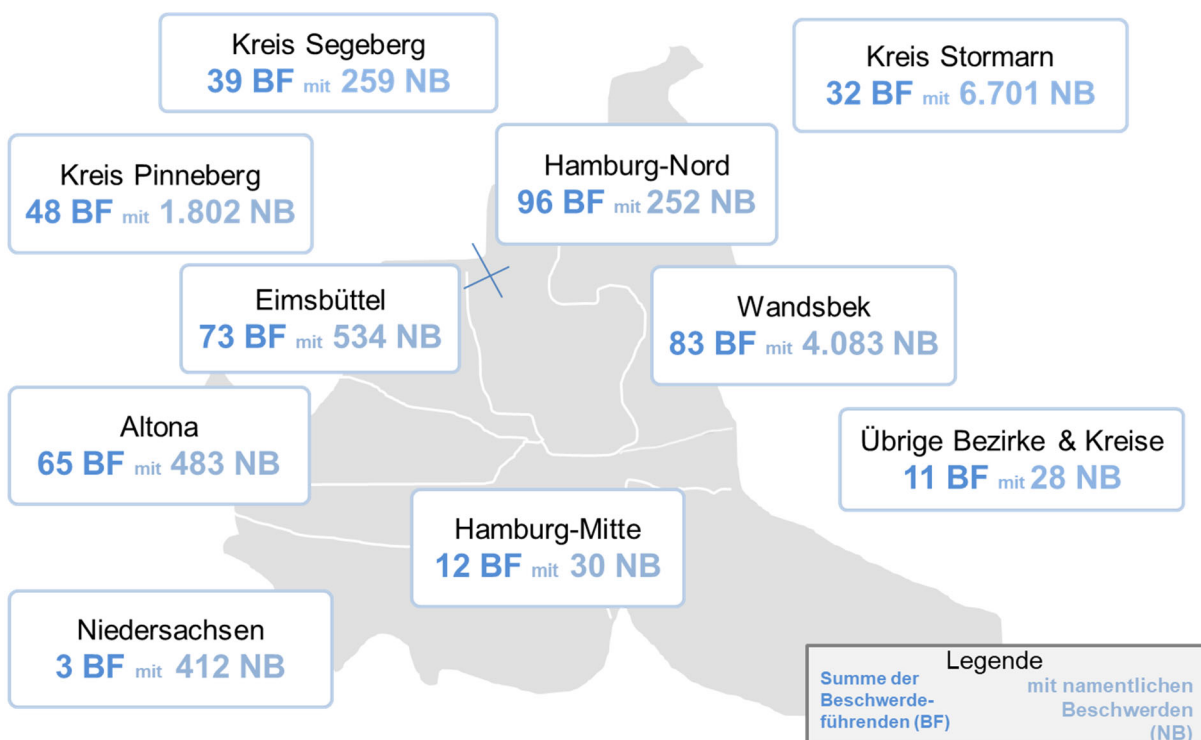


Abbildung 10: Regionale Verteilung der Beschwerden

Beschwerdegründe

Bei jeder Fluglärmbeschwerde sind bei der Angabe der Beschwerdegründe Mehrfachnennungen möglich. Dies wird vor allem bei den namentlichen Beschwerden genutzt; im Durchschnitt werden hier 2 Beschwerdegründe pro Beschwerde angegeben.

Wie im Vorjahr sind die meistgenannten Beschwerdegründe der namentlichen Fluglärmbeschwer-

den die „Häufigkeit der Flugbewegungen“ und „Flugzeuge im Einzelfall“ mit jeweils 61 Prozent. Darauf folgt neu mit 12 Prozent der Beschwerdegrund „Flugroutenabweichung“. Im Vorjahr belegt die „Störung der Nachtruhe“ mit 35 Prozent noch Platz drei, in 2020 gaben nur 9 Prozent der Beschwerden diesen Grund an.

Häufigkeit der Beschwerdegründe in 2020



Abbildung 11: Grafik über die Beschwerdegründe der namentlichen Beschwerden

4. Passiver Schallschutz

Gemäß Punkt 17 des 21-Punkte-Plans war die Etablierung eines städtischen Schallschutzprogramms zu prüfen. In der Drucksache 22/2220 wird die Umsetzung ausführlich beschrieben. Das etablierte städtische Förderprogramm „Schallschutzmaßnahmen im Fluglärmschutzbereich“

hatte ursprünglich eine Laufzeit bis Ende 2020, wurde in der bestehenden Form jedoch bis Ende 2021 verlängert.

III.

Petition

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