

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

27. Oktober 2025

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2025/3
für den Flughafen Hamburg
am 17. Oktober 2025

Teilnehmende:

Frederik **Abt** (Condor), Matthias **Bäker** (HH-Nord), Bettina **Bennies** (Stadt Quickborn), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bünger** (MWVATT SH), Philip **Buse** (HH-Wandsbek), Christian **Esselmann** (HH-Altona), Hendrik **Hollstein**, (HH-Eimsbüttel), Gebhard **Kraft** (BVF), Bettina **Kruse** (BUKEA), Dennis **Lührs** (BWAI), Andreas **Müller** (Handelskammer HH), Stefan **Mundt** (BSW), Hans **Niebergall** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kr. Pinneberg), Reimer **Rathje** (Stadt Norderstedt), Carsten **Redlich** (HH-Nord), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Johannes **Scharnberg** (FHG), Dennis **Schiffner** (DFS), Falk **Schmidt-Tobler** (HH-Eimsbüttel), Dr. Bettina **Schomburg** (HH-Nord), Hendrik **Schrenk** (Kr. Segeberg), Dr. René **Schwartz** (BVF), Monika **Weidner** (BUKEA)

Gast: Gregor Thamm (DFS)

Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Teilnehmenden und Herrn Thamm von der DFS als Gastredner zu TOP 3. Ihrem Vorschlag, TOP 4 zwecks gemeinsamer Vorbereitung zu dem Thema auf die nächste Sitzung zu verschieben, wird zugestimmt. Weitere Änderungen zur Tagesordnung gibt es nicht.

Sie eröffnet die Sitzung mit der Bitte an alle Anwesenden, mögliche emotionale Diskussionen respektvoll zu führen und mit Sitzungsinhalten vertraulich umzugehen.

Das Gremium ist beschlussfähig.

Top 1 – Aktuelle Situation am Flughafen

Anhand der beigegeführten Präsentation (FLSK Dr. Nr. 1/2025-3) erläutert der Vertreter des Flughafens die aktuellen Flugbewegungs- und Passagierzahlen und gibt einen kurzen Überblick über die aktuelle Lage am Flughafen. Gegenüber dem Vorjahr sei die Zahl der Flugbewegungen mit derzeit ca. 84 Tsd. relativ stabil, dagegen liegen die Passagierzahlen leicht unter dem Vorjahresniveau und mit Blick auf 2019 aktuell bei einem Anteil von ca. 79 %. Privatreisen bildeten mit gut 75% den Hauptanteil der Flüge und trotz des zu verzeichnenden leichten Anstiegs bei den Geschäftsreisen, gehe man nicht davon aus, dass diese das Vor-Corona-Niveau wieder erreichen werden. Der Sitzladefaktor zeige ebenfalls eine sehr stabile Situation und liege im Schnitt um die 80%. Die Pünktlichkeit (75%) unterliege, bedingt durch das unterschiedliche Verkehrsaufkommen des Sommer- oder Winterflugplans (SFP/WFP) und den damit einhergehenden größeren Abhängigkeiten im Luftraum, einigen Schwankungen. Bezüglich des im September aufgetretenen Kerosinmangels machte der Flughafenvertreter deutlich, dass der Flughafen zwar verpflichtet sei, derartige Vorkommnisse per NOTAM zu veröffentlichen, dies jedoch den Eindruck erweckt habe, mitverantwortlich zu sein. Die FHG stelle zwar die Fläche für das Tanklager, Betreiber seien jedoch zwei Tankgesellschaften, in deren geschäftliche Beziehungen mit den Airlines und Raffinerien die FHG nicht eingebunden sei. Gründe für den Lieferengpass seien daher nicht bekannt.

Zu den vor allem zum Kerosinmangel bestehenden Fragen erläutert der Vertreter des Flughafens, dass es sich hierbei offenbar um ein sehr spezielles Problem gehandelt habe, die Versorgungslage mit Kerosin sei aber als sehr stabil einzuordnen. Eine grundsätzliche Problematik bestehe nicht. Nachdem es

keine weiteren Fragen aus dem Gremium gibt, schließt die Vorsitzende TOP 1 mit Dank an den Flughafen für die Ausführungen und eröffnet TOP 2.

TOP 2 - Verspätungssituation

Die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) berichtet, bis Ende September 2025 habe es insgesamt 601 Verspätungen gegeben. Dies sei gegenüber den Vorjahren ein guter Wert. Neben der deutlich geringeren Anzahl an Verspätungen habe es im Sommer zudem mehr Abende ohne Verspätungen gegeben, wodurch deutlich vor 23 Uhr Ruhe gewesen sei. An Tagen mit Verspätungen, seien diese zahlreicher und meist witterungsbedingt gewesen. Die Planungen der Airlines seien erkennbar optimiert worden. Dies zeige besonders der Mailandflug, der bei Eurowings inzwischen deutlich besser geplant sei als bei EasyJet. Durch ein entsprechendes Anschreiben stehe sie als FLSB in Kontakt mit dem Luftfahrtunternehmen und hoffe, auch dort auf entsprechende Planänderungen hinwirken zu können. Insgesamt sei sie mit der aktuellen Entwicklung der Verspätungszahlen zufrieden und freue sich, zum Thema Verspätungen Positives berichten zu können. (FLSK Drs. Nr. 2/2025-3).

In der sich anschließenden Diskussion äußern einige Mitglieder Kritik an den Verspätungszahlen, vor allem aber am Referenzwert 2019. Die aktuelle Situation sei als nicht zufriedenstellend zu bewerten. Einschließlich des dritten Quartals liege der „Erholungswert“ der Verspätungen im Vergleich zu 2019 bereits bei 100% und das trotz wesentlich geringerer Bewegungszahlen. Selbst, wenn die aktuellen Gegebenheiten des beschränkten Luftraums berücksichtigt werden, dürfe diese Verspätungslage nicht als Normalzustand akzeptiert werden, da sie erhebliche Auswirkungen auf Anwohner und deren Nachtruhe habe. Vor dem Hintergrund bereits erfolgter Maßnahmen, wie z. B. dem zunehmenden Einsatz von lärmärmeren Flugzeugen, seien weiterhin politische und verwaltungstechnische Anstrengungen zur Reduktion von Verspätungen und Fluglärm erforderlich.

Auf Nachfrage bestätigt die FLSB den Eingang von Antwortschreiben der Airlines und betont die Relevanz des Dialogs mit den Fluggesellschaften, durch den z. B. auftretende Fehlinterpretationen der geltenden Verspätungsregelung ausgeräumt werden konnten.

In diesem Zusammenhang stellt die FLSB erneut klar, dass die BUKEA, anders als es in mehreren Medienberichten dargestellt worden sei, weiterhin alle Verspätungsgründe prüfe. Für den mit der Prüfung entstehenden Verwaltungsaufwand sei lediglich die als nicht zulässig eingestufte Gebührenerhebung eingestellt worden. Die von einem Vertreter der BVF erbetene Anzahl von Flügen nach 23 Uhr im Rahmen des SFP sagte sie zu.

TOP 3 – Klimaoptimiertes Verfahren „Green Flying“

Herr Thamm gibt anhand der beigefügten Präsentation einen Überblick über die Aktivitäten der DFS im Bereich Green Flying, um seitens des Flugverkehrsmanagements (ATM¹) einen Beitrag zur angestrebten CO₂-Neutralität der Luftfahrt zu leisten. Die horizontale Flugeffizienz (HFE), also das direkte, möglichst umwegfreie Fliegen und damit die Optimierung der Flugrouten sei hierbei als Kennzahl von besonderer Bedeutung. 2023 habe der Anteil der direkten Strecke international bei etwa 97 Prozent gelegen. Dies werde als nahezu optimal angesehen, da dieser Wert selbst bei deutlich reduziertem Flugverkehr während der Corona-Pandemie kaum übertroffen werden konnte.

Anhand eines Transatlantikfluges (Los Angeles – Frankfurt) erläutert Herr Thamm die Komplexität der Flugroutenplanung und die Notwendigkeit, übergeordnete Klimaziele mit den praktischen Anforderungen des Flugbetriebs in Einklang zu bringen. Statt der direkten Strecke sei aufgrund von zwei dort liegenden Sturmtiefs eine windoptimierte Route geflogen worden, die zwar nicht den Vorgaben der EU entspreche, jedoch eine kürzere Flugzeit und damit weniger Emissionen ermöglicht habe. Eine weitere Maßnahme zur Optimierung von An- und Abflügen und damit auch zum Lärm- und Klimaschutz sei der sogenannte segmented approach (segmentierte Anflug). Mit diesem werden Anflüge nicht mehr auf dem klassischen Endanflug geführt, sondern von der Seite versetzt, um ganztägig überflogene und von Fluglärm betroffene Gebiete zu entlasten. Durch den kürzeren Anflugweg sei es möglich, weniger Kerosin mitzuführen. Dies werde in Zusammenarbeit mit den Airlines aktuell an entsprechenden Flughäfen getestet.

Im Bereich der vertikalen Flugeffizienz, in der ein größeres Potential zur Kerosinersparnis gesehen werde, arbeite die DFS daran, möglichst kontinuierliche und damit Sprit sparende Sinkflüge anzubieten. Dies gestalte sich aufgrund der Verkehrsdichte zwar schwierig, die Testflüge an den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf zeigten verschiedene Ansätze, die es gelte, weiter zu erproben und zu entwickeln. (FLSK Drs. Nr. 3/2025-3)

¹ ATM – Air Traffic Management

Ein Vertreter der BVF kritisiert die Menge der eingesparten Spritmengen gegenüber den hier in Hamburg vertankten Mengen. Zudem müsse die CO₂-Ersparnis ins Verhältnis zur Lärmbelastung gesetzt werden. Lärmschutz im Nahbereich des Flughafens müsse hier Vorrang haben.

Pro Flug erscheine die Einsparung von etwa 100 kg CO₂ zunächst klein, bezogen auf die Gesamtsumme aller Flüge handle es sich jedoch um erhebliche Mengen, die nicht nur politisch relevant sind, sondern auch zeigen, dass sich kleine Maßnahmen lohnen, so Herr Thamm. Bezüglich des Lärmschutzes im Nahbereich des Flughafens verweist er noch einmal auf Folie 3 (Direktes Fliegen), die zeige, dass ein bestimmter Radius genau deswegen von der Berechnung ausgenommen sei. Mit Bezug auf die Frage eines weiteren Vertreters der BVF zu verkürzten Anflugwegen stellt die DFS klar, dass es bei den Maßnahmen nicht um die Verkürzung von Anflügen, sondern um deren Optimierung aus Lärm- und Klimaschutzgesichtspunkten gehe.

Die Vorsitzende dankt Herrn Thamm für seine Ausführungen und verabschiedet ihn aus der Sitzung. Die sich im Anschluss entwickelnde Diskussion einiger Gremiumsmitglieder zur erforderlichen Reduzierung von Kurzstreckenflügen, müsse sie aus Zeitgründen leider abbrechen, so die Vorsitzende; sie bitte dafür um Verständnis.

TOP 4 – Koalitionsvertrag und Bedeutung für die FLSK

Dieser Tagesordnungspunkt wurde mit Zustimmung des Gremiums (s. o.) auf die Sitzung im Dezember 2025 verschoben.

TOP 5 – Anträge der BVF

- a) Qualitätssicherung bei Verspätungen - Berücksichtigung des Klimawandels bei der Flugplanung
- b) Qualitätssicherung bei Fehlanflügen (missed approach)

a) Berücksichtigung des Klimawandels bei der Flugplanung

Bereits seit den neunziger Jahren sei bekannt, dass es zu einem Klimawandel mit extremen Wetterereignissen kommen werde, eine Studie von Eurocontrol aus dem Jahre 2021 belege eine Verbindung zwischen Extremwetter und Störungen des Flugverkehrs, die zu Verspätungen führen. Dennoch habe es vor diesem Hintergrund keine konsequente Anpassung der Flugpläne seitens der Airlines gegeben. Daher fordere die BVF eine ordnungsgemäße Flugplanung, die klimabedingte Veränderungen zwingend berücksichtige. Ohne Änderung der bisherigen Verspätungsregelung schlage die BVF vor, Verspätungen nur dann als unvermeidbar anzusehen, wenn Fluggesellschaften vorab nachweisen, dass Klimaveränderungen durch angemessene Pufferzeiten eingeplant worden seien. Dafür sei zunächst eine Stunde, zuzüglich der normalen Bodenzeiten, akzeptabel. Entsprechend der Fluggastrechteverordnung seien aus Sicht der BVF zukünftig jedoch vier Stunden angemessen. Über die entsprechenden Flugplanungen sei dem Gremium regelmäßig zu berichten. (FLSK Drs. Nr. 4/2025-3)

Die sich anschließende Diskussion macht deutlich, dass der Antrag für das Gremium unklar bleibt. Neben inhaltlicher Unschärfen, insbesondere zur Bezugsgröße der vorgeschlagenen Pufferzeit aber auch zur rechtlichen Einordnung der Begriffe Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit sowie des Begriffs Extremwetter, seien vor allem formale Fragen zu klären. Aus dem Antrag werde nicht deutlich, so u. a. der Vertreter der BSW, an wen sich die drei im Antrag formulierten Petita richten. Ähnlich lautende Einwände weiterer Mitglieder zeigen, dass vor diesem Hintergrund eine Beschlussfassung nicht möglich sei. Entsprechende Nachfragen des Gremiums werden diskutiert, können von der BVF jedoch nicht befriedigend geklärt werden. Ein Vertreter des Bezirks Eimsbüttel sieht aufgrund der Unklarheiten, insbesondere beim Adressaten, aktuell ebenfalls keine Beschlussfähigkeit des Antrags und wirft die Frage auf, wie sachgerecht so ein Votum sei.

Der Vertreter des Flughafens schlägt daher vor, in einer der nächsten Sitzungen zum Thema Flugplanung inhaltliche Erläuterungen z. B. durch eine Airline einzuholen. Er gebe aber auch zu bedenken, dass gerade Extremwetterereignisse nur schwer einplanbar seien, da diese nicht regelmäßig auftreten und sehe es als Fehler an, das mögliche Fehlen in der Flugplanung als vermeidbar einzustufen. In diesem Zusammenhang betont der Vertreter der BWAI nochmals, dass es sich bei der Verspätungsregelung als Teil der Genehmigung um eine Betriebs- und nicht um eine Lärmschutzregelung handle. Die Begriffe Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit stellten unbestimmte Rechtsbegriffe dar, deren Auslegung durch ständige Verwaltungspraxis in der BUKEA und der BWAI erfolge.

Zusammenfassend greift die Vorsitzende den Vorschlag des Flughafenvertreters für ein Informationsupdate zum Thema Flugplanung durch die Lufthansa auf und bittet zur nächsten Sitzung um klärende Hinweise zu den Adressaten der Petita dieses Antrags.

b) Fehlanflüge (missed approach)

Der Vertreter der BVF führt aus, dass mit Fehlanflügen Landeanflüge gemeint seien, bei denen kein Aufsetzen auf der Landebahn erfolge und die im allgemeinen Sprachgebrauch eher mit dem Begriff „Durchstarten“ umschrieben werden. In Hamburg finde das bei Landungen über die Piste 23 meist erst ca. 500 m nach Überfliegen der Messstelle 7 (M7) in Höhen von 100 - 150 m statt und verursache damit erheblichen Lärm. Die BVF empfehle daher, den Abbruch von Landeanflügen außerhalb von Wohngebieten, möglichst weit entfernt vom Flughafen. Ziel sei eine stadtverträgliche Regelung zu dieser Thematik als Ergebnis einer Auswertung der Daten zur Anzahl von Fehlanflügen, deren Ursachen, der entsprechenden Flugposition und des dort verursachten Lärmwertes. Der FLSK solle dazu regelmäßig berichtet werden.

Der Vertreter der Condor gibt zu bedenken, dass für sogenannte cancelled approaches klar definierte Verfahren vorgeschrieben sind, die dem Piloten keinen Entscheidungsspielraum einräumen. Daher sei fraglich, inwieweit die gewünschten Erhebungen darauf Einfluss nehmen können. Insgesamt zeigte die kurze Diskussion im Gremium, dass auch über diesen Antrag der BVF in der vorliegenden Form nicht entschieden werden könne. Abgesehen vom konkreten Adressaten fehle es für die weitere, fundierte Diskussion und letztendliche Entscheidung über den Antrag ebenfalls an näheren Informationen zu dieser Thematik.

Die Vorsitzende greift das Informationsbedürfnis des Gremiums mit der Bitte an den Vertreter der Eurowings und die DFS auf und bittet diese, zu einer der nächsten FLSK-Sitzungen entsprechende Informationen vorzubereiten.

TOP 6 - Sonstiges

Aus dem Gremium werden keine weiteren Themen angemeldet. Die Vorsitzende dankt allen Teilnehmenden für die Sitzungsdisziplin, wünscht allen ein erholsames Wochenende und schließt die Sitzung um 13:05 Uhr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

Frau Dr. Schomburg (Vorsitzende)