

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

14. Januar 2026

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmschutzkommission 2025/4
für den Flughafen Hamburg
am 12. Dezember 2025

Teilnehmende:

Matthias **Bäker** (HH-Nord), Eckart **Boege** (Kr. Stormarn), Hauke **Borchardt** (Stadt Norderstedt), Alexander **Brückner** (MEKUN), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bünger** (MWWATT), Philip **Buse** (HH-Wandsbek), Walter **Emmerling** (Condor), Alexander **Geib** (Eurowings), Hendrik **Hollstein**, (HH-Eimsbüttel), Gebhard **Kraft** (BVF), Kai **Löhr** (Gem. Hasloh), Dennis **Lühns** (BWA), Andreas **Müller** (Handelskammer HH), Stefan **Mundt** (BSW), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kr. Pinneberg), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Dr. Uwe **Schacht** (BUKEA), Johannes **Scharnberg** (FHG), Falk **Schmidt-Tobler** (HH-Eimsbüttel), Dr. Bettina **Schomburg** (HH-Nord), Hendrik **Schrenk** (Kr. Segeberg), Dr. René **Schwartz** (BVF), Monika **Weidner** (BUKEA)

Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und stellt die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest. Anträge auf Änderung der Tagesordnung werden nicht gestellt.

Mit einleitenden Worten zur Fortsetzung der Beratung, über die von der BVF zur letzten Sitzung gestellten Anträge, ruft die Vorsitzende TOP 1 auf und bittet die BVF um die in der letzten Sitzung erbetene Klarstellung der Petita, insbesondere der Adressaten.

TOP 1 - Antrag BVF - Klimawandel und Flugplanung

Aus Sicht der BVF sei das Petikum ausreichend klar formuliert und stelle nach Umsetzung eine Vereinfachung für die Airlines dar, so ein Vertreter der BVF. Halte die Airline die vorgeschlagene Bodenzeit ein, seien keine weiteren Aktionen erforderlich und eine mögliche Verspätung als unvermeidbar einzustufen. Anderenfalls eben nicht. Sollten konkrete Änderungen gewünscht sein, bitte er das Gremium, ihm diese direkt zuzusenden.

Die sich anschließende, sehr ausführliche Diskussion dreht sich um die Notwendigkeit, den Antrag zur Berücksichtigung von Extremwetterereignissen und klimabedingten Verspätungen im Flugplan präziser und administrierbar zu gestalten. Von einem Teil der Anwesenden wird befunden, dass der Antrag in seiner aktuellen Form nicht entscheidungsreif sei, da weiterhin unklar bleibe, wann ein zusätzlicher Zeitpuffer in die Flugplanung integriert werden könne und wer als Adressat für die Umsetzung und Berichterstattung zuständig sein solle. Dabei wird auf die Komplexität der Flugplanung hingewiesen, bei der, vor allem im Hinblick auf schwer vorhersehbar Wetterereignisse, eine einfache Erhöhung der Bodenzeit nicht automatisch zu einer besseren Pünktlichkeit führe. Daher sei zunächst die fachliche Stellungnahme der Airlines abzuwarten, bevor der Vorschlag einer Arbeitsgruppe umgesetzt werde, um dort praktikable Lösungen zu erarbeiten. Der Vertreter der Eurowings sagt eine Darstellung zu, gibt aber noch einmal zu bedenken, dass der zeitliche Vorlauf der Flugplanung bei etwa sechs Monaten liege und Extremwetterereignisse dann weder vorhersagbar noch darstellbar seien. Die weitere Beratung des Antrags ist für die Februar-Sitzung geplant, wobei die gerichtliche Umsetzbarkeit der Beschlüsse nicht das primäre Kriterium für deren Qualität darstelle, betont die Vorsitzende.

TOP 2 – Antrag der BVF - Fehlanflüge

Der Vertreter der Eurowings stellt zunächst dar, dass es sich bei einem missed approach um ein vorgegebenes Verfahren handle, dass dazu diene, eine Situation, die die Sicherheit beeinträchtige oder

beeinträchtigen könne, zu vermeiden. Mögliche Gründe können z. B. abweichende Anflugparameter oder Fehlfunktionen im Luftfahrzeug selbst aber auch im Bereich des Zielflughafens sein. Stelle der Pilot derartiges fest, habe er das sogenannte „Escape“-Verfahren anzuwenden. Hier arbeite man aktiv daran, die Akzeptanz bei Pilot*innen zu erhöhen, ohne dass diese befürchten müssen, im Nachhinein für den höheren Spritverbrauch oder dadurch entstehende Verspätungen zur Rechenschaft gezogen zu werden.

Der Antrag der BVF zielt vordringlich darauf ab, durch Erfassen und Auswerten ein Bewusstsein für die Problematik von Fehlanflügen an einem innerstädtischen Flughafen zu schaffen und mögliche Anpassungen zu prüfen, so der Antragsteller. Einigkeit bestehe darüber, dass Fehlanflüge ein unvermeidbares Sicherheitsverfahren darstellen. Es werde jedoch kritisiert, dass die Entscheidung zum Abbruch oft sehr spät erfolge, was die Belastung für Anwohner*innen erhöhe. Man betone aber, dass die Sicherheit oberste Priorität habe und Piloten nicht für Sicherheitsentscheidungen sanktioniert werden dürfen.

Einem Teil des Gremiums stellt sich in der Beratung dennoch die Frage zum Zweck des Antrags und der für das Erfassen und Auswerten von Fehlanflügen adressierten Stelle. Einige Mitglieder sehen es als fraglich an, mit einer weiteren statistischen Zahl die gewünschte Wirkung zu erzielen. Der Antrag könnte als verhaltensmaßregelnde Vorgabe verstanden werden, die der bereits angesprochenen „safety policy“ von Airlines widerspreche, wenn sich Piloten zu den Gründen von Fehlanflügen erklären müssen. Zudem bürde man einem Dritten, in diesem Fall vermutlich der DFS, mit der Erfassung Arbeit auf, aus der keine Konsequenzen gezogen werden können. Sicherheit sei nicht zu diskutieren, daher sollten Punkte, die Sicherheit erzeugen, auch nicht in Frage gestellt werden. Der von der BVF gezogene Vergleich zum Straßenverkehr trage schon deshalb nicht, weil auch hier nur Sanktionsmöglichkeiten bestehen, wenn diese nach objektiven Maßstäben beurteilt werden können. Eine rein zahlenmäßige Erfassung helfe dabei nicht.

Die Vorsitzende bittet zum Abschluss der kontroversen Diskussion um ein Stimmungsbild aus dem Gremium. Sie bittet zunächst um ein Handzeichen, wer für eine heutige Abstimmung des Antrags der BVF ist. Dafür stimmen vier Mitglieder, damit gilt der Antrag als vertagt.

Die DFS wird gebeten, zur nächsten Befassung am 6. Februar 2026, eine Einschätzung des Erfassungsaufwandes der beantragten Aufzeichnungen vorzubereiten. Darüber hinaus bittet sie die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB), den Sachstand zur Erfassung von Fehlanflügen an anderen Flughäfen zu ermitteln.

TOP 3 – Koalitionsvertrag und Fluglärmschutz

Die Vorsitzende stellt in einer kurzen Übersicht (FLSK Drs. Nr. 1/2025-4) die Inhalte des Koalitionsvertrags (KoalV) der Hamburger Bürgerschaft für die 23. Legislaturperiode zum Thema Flughafen und Fluglärm dar. Sie sehe darin eine klare politische Übereinkunft, die Betriebsregeln beizubehalten, aber auch, sich um die Verspätungen in den Abendstunden zu kümmern. Genau hier setze für sie das Beratungsmandat der FLSK an. Ihr Anliegen sei es, im Gremium zu diskutieren, an welcher Stelle des administrativen Entscheidungsprozesses sich die FLSK als beratendes Gremium proaktiv einbringen kann und dazu entsprechende Vorschläge zu erarbeiten.

Im Anschluss diskutiert das Gremium die Aussage des Koalitionsvertrages insbesondere zum Prüfauftrag der „Modernisierung der Verspätungsregelung“. Die Zuständigkeit liegt bei der BWA I, die derzeit noch keinen Zeitrahmen für eine öffentliche Debatte nennen kann, da zunächst die konkrete Ausgestaltung des Auftrags aus dem Koalitionsvertrag zu klären ist. Kritisch angemerkt wird seitens des Gremiums auch, dass der KoalV wenig kreative Ansätze zur Lärmreduktion enthalte, etwa durch den Einsatz leiserer Flugzeuge (NEOs) in Randzeiten oder nach 23 Uhr. Fluglärm sei in früheren Koalitionsverträgen stärker thematisiert worden, während der aktuelle KoalV den Flughafen primär unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten behandle und den Zusammenhang von Flugverkehr und Klimaschutz kaum berücksichtige.

Es wird erneut die fehlende Definition des unbestimmten Rechtsbegriffs „vermeidbare Verspätung“ angesprochen, der mit Leben gefüllt werden müsse, da es zu einer Diskrepanz zwischen der hohen Anzahl von Verspätungen und der geringen Zahl als vermeidbar eingestufte Fälle komme. In diesem Zusammenhang werden Vorschläge, Bußgelder konsequenter einzusetzen und gerichtliche Überprüfungen zu ermöglichen, diskutiert. Der 21-Punkte-Plan werde dazu als wichtige Grundlage gesehen, allerdings sei dessen Umsetzung weiterhin unklar. Zum Thema synthetisches Kerosin (SAF) wird darauf hingewiesen, dass dessen Produktion und Verfügbarkeit stark von grünem Strom abhängen. Dies stelle international

eine Herausforderung dar und damit ein Problem für die Airlines, da die Skalierung der Produktion und die Versorgungssicherheit bislang ungelöst sei. Bezüglich der Zuständigkeiten und Maßnahmen der FLSK im Rahmen des Klimaschutzes wird nochmals darauf hingewiesen, dass CO₂ rechtlich nicht als Luftverunreinigung im Sinne des §32b Abs. 1 Luftverkehrsgesetz gelte.

Die Vorsitzende dankt für den regen Austausch und fasst diesen abschließend zusammen, indem sie als Aufgabe für das Gremium mitnimmt, eine umfassende Übersicht über bestehende Maßnahmen und technische Entwicklungen zur Verspätungsregelung zu erstellen, um daraus im Anschluss ein Arbeitsprogramm für die kommenden Sitzungen zu entwickeln.

Vor der Pause werden Frau Weidner als Geschäftsführerin der FLSK und Herr Dr. Schacht als langjähriges FLSK-Mitglied verabschiedet.

TOP 4 – Aktuelle Lage am Flughafen

Der Vertreter des Flughafens präsentiert in einem kurzen Überblick die für 2025 bislang noch vorläufigen Zahlen zur Lage am Airport. Sowohl die Anzahl der Passagiere (85 %) als auch die Flugbewegungszahlen (80%) liegen weiterhin unter dem Niveau von 2019. Dagegen bewege sich der sogenannte Sitzladefaktor, je nach saisonaler Kalenderwoche, bei etwa 90%. Bezüglich des Umfangs der am Hamburger Flughafen agierenden Airlines zeige sich mit aktuell mehr als 55 Airlines und 120 Direktzielen eine gewisse Konsolidierung.

Die Anzahl an Verspätungen mit insgesamt 722 bis Ende November liegen mit knapp einem Viertel deutlich unter denen des Vorjahres, obwohl durch die eingeschränkten Lufträume weiterhin Verkehre über Deutschland geleitet werden, die früher anders geführt werden konnten. Dennoch habe es im Sommerflugplan (SFP) insgesamt 29 Nächte ohne Flüge nach 23 Uhr (2024: 20) gegeben und insgesamt ca. 72 % der Flugtage mit maximal 3 Flügen pro Nacht.

Internationaler Vorgaben, so der Vertreter des Flughafens, bedingen seit einigen Jahre auch unterjährige Tagessperrungen. Dabei sei die sogenannte Allwetterbahn (Piste 05/23) aufgrund ihrer besonderen Anforderungen häufiger zwischen 9 bis 15 Uhr gesperrt als die 15/33. Die längerfristigen Pistensperrungen für 2026 seien derzeit in der internen Abstimmung und man hoffe, diese noch vor dem Jahreswechsel veröffentlichen zu können. (FLSK Drs. Nr. 2/2025-4)

TOP 5 - Verspätungssituation

Die FLSB berichtet über die Verspätungszahlen mit Stand 30.11.2025. Im Oktober habe es 82, in November 39 und im Dezember bislang 10 Verspätungen nach 23 Uhr gegeben. Im Vergleich zu den Verspätungszahlen von 2019 sei man 2025 auf einem guten Weg und insgesamt deutlich besser als in den Vorjahren. Die Vorgabe des 25%-Kriteriums aus dem 21-Punkte-Plan werde auch in dieser Legislaturperiode weiterverfolgt und als Planungsfehler angesehen. Damit auf dem richtigen Weg zu sein, zeige die Monatsübersicht der Überschreitungen dieses Kriteriums, nach der es in insgesamt sieben Monaten zu keiner Überschreitung der 25%-Marke gekommen sei. Als Beispiel nennt sie den Mailand-Flug von Eurowings, bei dem sich die Planung verbessert habe (FLSK Drs. Nr. 3/2025-4).

Ein Vertreter der BVF merkt an, dass die Strecke nach Mallorca mehrmals mit Überschreitungen auftrete; es sei nicht hinnehmbar, dass Hamburger*innen am Ende von Flugumläufen stets die Leidtragenden seien und appelliert an die Airlines, hier mehr Puffer einzubauen. Daraufhin erläutert der Vertreter der Condor am Beispiel der Rotation Frankfurt-Palma-Hamburg-Teneriffa, dass durch Umplanen der Ab- und Anflüge von Flughäfen ohne Nachtflugverbot (z. B. Nürnberg) in diesem Jahr die Strecke bereits pünktlicher sei. Er hoffe, dieses Problem mit weiteren Anpassungsmaßnahmen im nächsten Jahr beseitigen zu können.

TOP 6 - Sonstiges

➤ Überprüfung der Fluglärmschutzbereiche

Das Datenerfassungssystem (DES) als Grundlage für die Berechnung und das Ausweisen der Lärmschutzbereiche liege vor. Vorgesehen ist, dieses durch ein externes Gutachterbüro überprüfen zu lassen. Im Anschluss daran erfolgen die eigentlichen Berechnungen und die Feststellung, ob es im Vergleich zur letzten Festsetzung am Rand der Schutzzonen eine Abweichung von 2 dB(A) nach oben oder

unten gebe. Über die entsprechenden Ergebnisse werde das Gremium voraussichtlich in einer der FLSK-Sitzungen 2026 informiert, so die FLSB.

➤ **ADF-Tagungen 2025**

Der Bericht zu den Tagungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) im Mai und September wurde aus Zeitgründen verschoben.

➤ **Bürgerdialog –2025 und 2026**

Die FLSB berichtet kurz über den im Juli 2025 durchgeführten Bürgerdialog „FLSK im Gespräch“ mit Fluglärm betroffenen in Lurup. In einer konstruktiven, sachlichen Atmosphäre seien die von Betroffenen vorgetragenen Fluglärmthemen angeregt diskutiert worden und man plane eine weitere Veranstaltung dieser Art für den 11. November 2026. In diesem Zusammenhang regt die Vorsitzende an, mit Bürger*innen in einer der Umlandgemeinden ins Gespräch zu kommen, woraufhin sich der Vertreter aus Hasloh anbietet. Dieser Vorschlag wird mit Dank an Hasloh angenommen.

➤ **Jährlicher Bericht der FLSB 2024**

Der jährlich zu erstellende Tätigkeitsbericht der FLSB für 2024 wird am 6. Januar 2026 zusammen mit dem Bericht der Allianz gegen Fluglärm im Umweltausschuss behandelt werden.

Ein Vertreter der BVF bittet für eine der nächsten Sitzungen um Vorstellung des Luftverkehrskonzepts für Olympia.

Die Vorsitzende schließt die Sitzung mit Dank an alle Teilnehmenden und dankt insbesondere dem Flughafen für die Ausrichtung der weihnachtlich gestalteten Sitzung. Sie wünscht dem gesamten Gremium frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr.

Für die Niederschrift

genehmigt

i. V. B. C. L. - -



Weidner

Frau Dr. Schomburg (Vorsitzende)

Terminvorschau 2026

06. Februar 2026	FLSK 2026/1
08. Mai 2026	FLSK 2026/2
04. September 2026	FLSK 2026/3
11. November 2026	Bürgerdialog
04. Dezember 2026	FLSK 2026/4