

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (Die Linke) vom 18.05.2026

und Antwort des Senats

- Drucksache 23/4118 -

Betr.: Militärischer Flugbetrieb am Flughafen Hamburg und ziviler Fluglärmenschutz

Einleitung für die Fragen:

In der Antwort auf meine Schriftliche Kleine Anfrage „Militärischer Fluglärm am Hamburger Flughafen“ (Drs. 23/3877) hat der Senat militärische Flugbewegungen am Flughafen Hamburg sowie erhebliche Lärmereignisse mit Spitzenwerten von bis zu 90 dB bestätigt. Gleichzeitig verweist der Senat mit Blick auf die erheblichen Lärmemissionen auf die fehlende Zuständigkeit bei militärischen Belangen. Das wirft Fragen auf.

Ich frage den Senat:

Der militärische Flugbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt auf Grundlage der einschlägigen luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen, insbesondere des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) sowie der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO). Ergänzend hierzu werden durch das Bundesministerium der Verteidigung spezifische Flugbetriebsbestimmungen erlassen und im Militärischen Luftfahrthandbuch Deutschland (MilAIP) verbindlich festgelegt.

Grundsätzlich ist militärischer Flugbetrieb über dem gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zulässig. Er dient der Wahrnehmung verfassungsrechtlich zugewiesener Aufgaben der Streitkräfte, insbesondere der Ausbildung, Übung und Einsatzvorbereitung.

Die Bundeswehr sowie verbündete Streitkräfte verfügen hierbei über besondere gesetzliche Befugnisse. Nach § 30 Absatz 1 LuftVG sind sie berechtigt, von bestimmten Vorschriften des Luftverkehrsrechts abzuweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen hoheitlichen Aufgaben erforderlich ist.

Diese Privilegierung wirkt sich auch auf die Zuständigkeitsverteilung aus. Die Wahrnehmung luftverkehrsrechtlicher Verwaltungsaufgaben im militärischen Bereich obliegt grundsätzlich den hierfür zuständigen Dienststellen der Bundeswehr.

Vor diesem Hintergrund ist festzuhalten, dass zivile Behörden oder andere zivile Stellen vor Ort keine Genehmigungskompetenz für militärischen Flugbetrieb oder entsprechende Übungsvorhaben besitzen. Dies gilt auch für mit dem militärischen Flugbetrieb verbundene Begleiterscheinungen wie Lärmemissionen. Ferner besteht keine allgemeine Verpflichtung der Bundeswehr zur vorherigen umfassenden Information ziviler Stellen oder der Öffentlichkeit über konkrete militärische Flugvorhaben.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) wie folgt:

- Frage 1:** *Welche Hamburger Behörden oder andere zivile Stellen wurden vor den militärischen Flugbewegungen am 31. März 2026 informiert?*
- Frage 2:** *Wann erfolgte die jeweilige Information?*
- Frage 3:** *Wurde die Fluglärmenschutzbeauftragte vorab informiert und wenn ja: Welche fachliche Bewertung oder Beteiligung erfolgte durch die Fluglärmenschutzbeauftragte?*
- Frage 4:** *Falls die Fluglärmenschutzbeauftragte nicht vorab informiert oder beteiligt wurde: Warum erfolgte keine Einbindung?*

Die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) wurde am 12. März 2026 über den geplanten Flugbetrieb informiert. Die Behörde für Inneres und Sport (BIS) erlangte am 18. März 2026 Kenntnis. Die FHG wurde erstmals am 2. März 2026 ohne konkrete Details über die geplante Flugbewegung informiert. Da die Genehmigung und Durchführung

militärischer Flugbewegungen in die Zuständigkeit der Bundeswehr und der hierfür zuständigen Bundesbehörden fallen, bestand für den Senat weder eine Entscheidungs- noch eine Mitwirkungsbefugnis. Vor diesem Hintergrund erfolgte auch keine fachliche Bewertung oder Beteiligung.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung und Drs. 23/3877.

Frage 5: *Wurde die Fluglärmenschutzkommission Hamburg mit den Ereignissen oder den gemessenen Lärmwerten befasst und wenn ja: Mit welchem Ergebnis und wann?*

Frage 6: *Falls die Fluglärmenschutzkommission Hamburg nicht mit den Ereignissen, den gemessenen Lärmwerten oder den daraus resultierenden Beschwerden befasst wurde: Warum nicht?*

Die Fluglärmenschutzkommission hat am 8. Mai 2026 von den Ereignissen Kenntnis genommen.

Frage 7: *Wie werden militärische Flugbewegungen am Flughafen Hamburg grundsätzlich in die Bewertung der Fluglärmentwicklung einbezogen?*

Die Lärmauswirkungen militärischer Flugbewegungen werden in die Berechnung des Lärmkontingentes für den Hamburger Flughafen miteinbezogen. Bei der Berechnung des Lärmschutzbereiches für den Flughafen wird der zu erwartende militärische Flugverkehr für das Prognosejahr der Erstellung des Datenerfassungssystems (DES) berücksichtigt. Auch bei der Erstellung der Fluglärmkarten nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird der militärische Flugverkehr für das Bezugsjahr eingerechnet.

Methodisch erfolgt die Einbeziehung zudem über die in der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) vorgesehenen militärischen Lärmklassen P-Mil (Propellerflugzeuge) und S-Mil (Strahlflugzeuge). Damit werden militärische Flugbewegungen im Rahmen der Fluglärmrechnungen vollumfänglich erfasst und in die Gesamtlärbewertung integriert.

Frage 8: *Welche Unterschiede bestehen aus Sicht des Senats zwischen zivilem und militärischem Flugbetrieb hinsichtlich a) der Information der Öffentlichkeit, b) der Transparenz, c) der Berücksichtigung von Nachtflugbeschränkungen und d) der Beteiligung von Fluglärmenschutzstellen?*

Frage 9: *Welche Beschwerden gingen im Zusammenhang mit den militärischen Flugbewegungen vom 31. März 2026 ein? Wurden hierbei auch außergewöhnliche militärische Flugbewegungen außerhalb des regulären Nachtflugregimes erfasst?*

Frage 10: *Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus dem Vorgang am 31. März im Hinblick auf den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bei militärischer Nutzung ziviler Infrastruktur und die Funktionsfähigkeit bestehender ziviler Fluglärmenschutzmechanismen?*

Bei der zuständigen Behörde gingen im Zusammenhang mit den militärischen Flugbewegungen am 31. März 2026 insgesamt 35 Beschwerden über den Flugbetrieb mit Bundeswehr-Hubschraubern ein. Bei der FHG gingen 19 entsprechende Anfragen bzw. Beschwerden ein. Außergewöhnliche militärische Flugbewegungen außerhalb des regulären Nachtflugregimes wurden an diesem Abend nicht festgestellt.

Im Hinblick auf die Einordnung und Beantwortung von Fragen oder Beschwerden zum militärischen Flugbetrieb wird darauf hingewiesen, dass das Luftfahrtamt der Bundeswehr ein eigenes Informationsportal vorhält.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung und die Drs. 23/3877.

Vorbemerkung: *Am 7. Mai 2026 startete um 23:41 Uhr eine Boeing 767 der Omni Air International vom Flughafen Hamburg mit Ziel Washington. Die Maschine war um 20:35 Uhr von der 33rd Airbase in Polen gestartet und um 21:34 Uhr in Hamburg gelandet. Omni Air International ist eine im Charter- und Regierungsflugbereich tätige Fluggesellschaft mit Sitz in den USA. Zwischen 23 und 0 Uhr gilt für planmäßigen Linien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr eine Genehmigung für Starts und Landungen bei nachweislich unvermeidbaren Verspätungen.*

Frage 11: *Auf welcher rechtlichen Grundlage konnte die Boeing 767 der Omni Air International am 7. Mai um 23:41 Uhr am Flughafen Hamburg starten?*

Frage 12: *Unter welche Betriebs- oder Ausnahmeregelungen fiel dieser Start?*

Frage 13: *Welche Hamburger Behörden oder sonstige Stellen wurden im Zusammenhang mit dem Start informiert? Bitte auch angeben, wann dies geschah und ob jeweils Reaktionen erfolgten.*

Frage 14: *Welche fachliche oder organisatorische Bewertung erfolgte im Vorfeld des Starts im Hinblick auf mögliche Lärmauswirkungen?*

Der Start der Boeing 767 der Omni Air International am 7. Mai 2026 um 23:41 Uhr erfolgte im Rahmen eines Fluges des United States Transportation Command unter Verwendung einer militärischen Flugkennung sowie einer militärischen Mission Number. Der Vorgang unterlag somit nicht den für den zivilen Linien- und Pauschalreiseverkehr geltenden Nachtflugregelungen, sondern den entsprechenden rechtlichen Ausnahmeregelungen für militärische Luftfahrzeuge bzw. militärisch beauftragte Flüge. Die Landung in Hamburg erfolgte zuvor innerhalb des regulären Tagflugbetriebs.

Die FHG und die BUKEA wurden am 24. April 2026 über den Flug informiert. Die Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation sowie die Außenstelle Flughafen des Polizeikommissariats 34 erhielten am 6. Mai 2026 Kenntnis.

Eine gesonderte fachliche oder organisatorische Bewertung im Hinblick auf Lärmauswirkungen erfolgte nicht, da es sich bei dem eingesetzten Flugzeugtyp um ein auch im zivilen Luftverkehr in Europa regulär eingesetztes Muster handelt, das über die entsprechenden Lärmzulassungen verfügt. Für den Start waren aufgrund der Einordnung als militärischer Flug die rechtlichen Ausnahmeregelungen maßgeblich.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.