

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

24. September 2026

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmschutzkommission 2026/3
für den Flughafen Hamburg
am 4. September 2026

Teilnehmende:

Matthias **Bäker** (HH-Nord), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bünger** (MWVATT SH), Walter **Emmerling** (Condor), Andrea **Fuchs** (BVF), Kai **Gerullis** (Handelskammer), Dr. Heiko **Hansen** (BUKEA), Marc **Hasenbein** (Deutsche Lufthansa AG/ Eurowings), Hendrik **Hollstein** (HH-Eimsbüttel), Axel **Kiel** (Stadt Quickborn), Gebhard **Kraft** (BVF), Ralf **Lüdeke** (HH-Altona), Dennis **Lühns** (BWA), Martin **Mosel** (BVF), Stefan **Mundt** (BSW), Hans **Niebergall** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kr. Pinneberg), Reimer **Rathje** (Stadt Norderstedt), Carsten **Redlich** (HH-Nord), Frank **Rumpf** (HH-Nord), Johannes **Scharnberg** (FHG), Dennis **Schiffner** (DFS), Falk **Schmidt-Tobler** (HH-Eimsbüttel), Dr. Bettina **Schomburg** (FLSK-V, HH-Nord), Hendrik **Schrenk** (Kr. Segeberg)

Geschäftsführung/ Protokoll: Daniela Gerhards (FLSK/GF)

Gäste: Herr Oberst Schumacher, Herr Oberstleutnant Bredtmann

TOP 1 – Begrüßung und Beschlussfähigkeit

Die Vorsitzende begrüßt die Teilnehmenden, insbesondere die neuen Mitglieder aus den Bezirken Hamburg-Nord und Altona sowie von der Lufthansa Gruppe. Die Vorsitzende eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest.

TOP 2 – Zustimmung zur Tagesordnung

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen. Ein außerhalb der Tagesordnung vom Vertreter der Stadt Norderstedt vorgebrachtes Thema wird kurz diskutiert, bleibt jedoch ohne Ergebnis.

TOP 3 – Protokoll der Sitzung 2026/2

Die Vorsitzende ruft die Befassung mit dem Protokoll der Sitzung 2026/2 auf. Ein Mitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVG) kritisiert, dass aus ihrer Sicht zwei Kritikpunkte im Rahmen der Protokollabstimmung nicht übernommen worden seien. Dies wird zur Kenntnis genommen.

Das Protokoll der Sitzung 2026/2 wird mit einer Gegenstimme angenommen.

TOP 4 – Lage am Flughafen

Der Vertreter des Flughafens berichtet über die Entwicklung der Fluggastzahlen, Flugbewegungen und Auslastung der Flugzeuge (FLSK Drs. 15/2026-3). Es wird auf eine Angebotsreduzierungen durch die Einstellung der Lufthansa CityLine und die Auswirkungen der Iran-Krise auf den Flugbetrieb hingewiesen. Die Verteilung der Verspätungen nach 23 Uhr wird vorgestellt. Rund 70 % der verspäteten Flüge im August 2026 entfielen auf die Zeit bis 23.30 Uhr. Kumuliert von Januar bis August seien rund 72 % der Starts und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr in der ersten halben Stunde erfolgt.

Von Seiten der BVF wird angemerkt, dass die Berichterstattung zu wirtschaftlich ausgerichtet sei und die Darstellung der Messwerte aller Fluglärmmessstellen gewünscht werde. Die Fluglärmbeauftragte (FLSB) verweist auf die übliche Berichterstattung im Januar und der Vertreter des Flughafens auf die Darstellung ausgewählter Messstellen unter TOP 6. Die Werte aller Messstellen würden dem Protokoll beigelegt (FLSK Drs. 15/2026-3). Eine Frage der BVF nach der Erfassung von Schadstoffbelastungen wird dahingehend beantwortet, dass sich der Flughafen an die gesetzlichen Vorgaben halte und Immissionswerte online verfügbar seien. In Hinblick auf die Aufgaben der Fluglärmkommission (FLSK) verweist die Vorsitzende abschließend auf die Geschäftsordnung der FLSK, die den § 32 b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) aufgreift. Das Beratungsmandat der FLSK umfasse danach Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge.

Das Gremium nimmt die Ausführungen zur aktuellen Lage am Flughafen zur Kenntnis.

TOP 5 – Verspätungssituation aktuell

Die FLSB berichtet über die aktuelle Verspätungssituation (FLSK Drs. 16/2026-3). Im Sommerflugplan 2026 zeigte sich insgesamt eine positive Entwicklung, insbesondere im zweiten Quartal, das unter dem Vorjahresniveau lag. Die Monate Januar und Februar waren durch witterungsbedingte Verspätungen geprägt, während März bis Juli deutlich geringere Verspätungszahlen als im Vorjahr aufwiesen. Im August kam es zu einer Zunahme der Verspätungen, vor allem aufgrund von Witterungsbedingungen und Luftraumsperrungen. Die Gesamtzahl der Verspätungen ist mit der des Vorjahres vergleichbar.

Zu den Fluglinien mit einer Verspätungsquote von mehr als 20 % bzw. 25 % berichtet die FLSB, dass von Juni bis August nur wenige Flüge auffällig gewesen seien. Insgesamt zeichne sich eine positive Entwicklung ab. Sie danke den Beteiligten für Maßnahmen zur Optimierung von Flugplanung und Pufferzeiten.

Durch die BVF wird die Belastung der Bevölkerung durch nächtliche Verspätungen betont und eine weitere Reduktion gefordert. Es wird auf die gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm hingewiesen und eine detailliertere Darstellung der Verspätungen, insbesondere im Zeitraum zwischen 23.30 und 24 Uhr, sowie der genehmigten Flüge nach 24 Uhr gewünscht. Die FLSB erläutert, dass die Betriebszeit des Flughafens nach der Betriebsregelung bis 23 Uhr reiche. Die sogenannte Verspätungsregelung für Starts und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr beinhaltet keine Ausnahmegenehmigungen nach § 25 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), sondern ist Teil der Betriebsregelung, nach der Verspätungen, die nachweislich unvermeidbar sind, zulässig sind. Diese Flüge stellen keine Ausnahmen nach § 25 LuftVG dar. Ausnahmegenehmigungen nach § 25 LuftVG betreffen Starts und Landungen nach 24 Uhr und werden im Einzelfall abgewogen.

Die FLSB sagt zu, künftig eine differenzierte Darstellung der Verspätungen in 15-Minuten-Abschnitten vorzunehmen und auch über Starts und Landungen mit Ausnahmegenehmigungen nach 24 Uhr zu berichten. Sie bestätigt auf Nachfrage die gesundheitlichen Risiken von Fluglärm, weist jedoch darauf hin, dass eine individuelle Beurteilung im Einzelfall nicht möglich ist.

Der Vertreter von Eurowings erläutert, dass technische Störungen im europäischen Flugsicherungssystem im August zu erhöhten Verspätungen geführt haben. Eurowings nehme die Fluglärmproblematik ernst und arbeite daran, Verspätungen nach 23 Uhr weiter zu reduzieren. Beeinflussbare Faktoren, etwa im Handling, würden verbessert. Der Vertreter von Eurowings lädt die Kommissionsmitglieder ein, sich vor Ort über Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu informieren. Die Vorsitzende nimmt das Thema „Maßnahmen der Airlines zur Minimierung von Verspätungen und zur Lärmreduzierung“ in den Themenspeicher auf.

Das Gremium nimmt die Ausführungen zur Verspätungssituation zur Kenntnis.

TOP 6 – Tornadoübung vom 8.-12. Juni 2026 in Hamburg und weitere Informationen der Bundeswehr

Die Vorsitzende ruft TOP 6 auf. Zunächst wird über die Übung „Red Storm Charlie“ berichtet. Aus der BVF wird eingewandt, dass diese nicht ausdrücklich in der Tagesordnung benannt sei. Die Vorsitzende verweist darauf, dass TOP 6 auch „weitere Informationen der Bundeswehr“ umfasse.

Die Bundeswehr informiert über die Übung „Red Storm Charlie“, die vom Donnerstag, den 24. bis Samstag, den 26. September 2026 in Hamburg stattfinden wird. Ziel der Übung sei die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Akteuren im Krisenfall. Für die Übung seien an allen drei Tagen Hubschrauberflüge vorgesehen. Eingesetzt würden zwei NH90 und ein Superpuma, die im Stadtgebiet sichtbar und hörbar sein werden, insbesondere zwischen der Reichspräsident-Ebert-Kaserne, Hafen und Flughafen. Die Basis liege bei der Lufthansa Technik. Am Donnerstag werde bis etwa Mitternacht geflogen, an den übrigen Tagen nur bei Tageslicht. Erkundungsflüge könnten bereits vorher stattfinden. Die Bundeswehr betont die Bedeutung der Übung für die gesamtgesellschaftliche Resilienz und verweist auf umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit.

In der Diskussion wird von der BVF die Frage aufgeworfen, ob der zivile Flugverkehr zur Entlastung der Anwohnenden reduziert oder eingestellt werden könne. Die Bundeswehr erläutert, dass dies bei einer Übung nicht vorgesehen sei. Die Vertretung des Flughafens ergänzt, dass eine Einstellung nicht in Betracht komme, zumal die parallele Durchführung des zivilen Luftverkehrs angesichts des geringen Anteils zusätzlicher Flugbewegungen möglich sei. Aus dem Gremium wird einerseits die Notwendigkeit solcher Übungen betont, andererseits auf die Belastungssituation der Anwohnenden hingewiesen, die vom Gremium zu bewerten sei. Die Bundeswehr erläutert die geplanten Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit. Mehrere Mitglieder heben die Bedeutung frühzeitiger und umfassender Informationen für die Bevölkerung hervor.

Im Anschluss berichtet der Vertreter des Flughafens über die Tornado-Übung „Panther Shield“ vom 8. bis 12. Juni 2026 (FLSK Drs. 15/2026-3). Insgesamt wurden 64 militärische Flugbewegungen durchgeführt, die überwiegend auf den Runways 23 (16 Starts und 14 Landungen) und 33 (je 11 Starts und Landungen) stattfanden. Die Einbindung in den zivilen Flugbetrieb verlief störungsfrei. Die Auswertung der Fluglärmmessstellen zeigt, dass es an allen vorgestellten Messpunkten zu Lärmereignissen über 90 dB kam, an zwei der vorgestellten Messstellen wurden Werte über 100 dB gemessen. Die Messmethodik blieb dabei unverändert. Die Leq-Durchschnittspegel zeigten nur geringe Unterschiede im Vergleich zu Wochen ohne militärische Übungen. Aus dem Gremium wird angeregt, näher auf die Messmethodik einzugehen. Der Vertreter des Flughafens erläutert, dass das übliche Messverfahren verwendet worden sei, weitere Informationen zum Messverfahren würden zu Protokoll gegeben (FLSK Drs. 17/2026-3).

Die Bundeswehr ergänzt, dass sieben Tornados in Hamburg stationiert gewesen seien, von denen sechs eingesetzt wurden. Es seien reguläre Übungsmissionen durchgeführt worden. Zur Übung seien bei der Bundeswehr rund 100 Anfragen eingegangen, davon etwa 40 schriftlich, 40 telefonisch und 20 vor Ort. Von den schriftlichen Anfragen waren 32 Fluglärmbeschwerden. Insgesamt habe es in der betreffenden Woche nicht deutlich mehr Anfragen gegeben als in gewöhnlichen Wochen.

Aus der BVF wird die Informationspolitik der Bundeswehr im Rahmen der Allianz für Fluglärmschutz positiv bewertet, zugleich aber eine frühere Information der FLSK für sinnvoll gehalten. Kritisiert wird ferner von der BVF, dass die Tornado-Formation militärische Anflugverfahren zum Auflösen der Formation im Nahbereich des Flugplatzes genutzt habe, wodurch zusätzlicher Fluglärm verursacht worden sei.

Hierzu wird ausgeführt, dass die Luftfahrzeuge während des Anfluges durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) geführt und die Piloten entsprechend sensibilisiert worden seien.

Seitens der DFS Bremen wird ergänzt, dass ein Auflösen der Formation bereits im Fernbereich unter regulären IFR-Bedingungen zu Verzögerungen im zivilen Luftverkehr und voraussichtlich zu zusätzlichem Fluglärm geführt hätte. Vor diesem Hintergrund wurde die gewählte Verfahrensweise als die insgesamt verkehrliche und lärmschutzfachlich günstigere Lösung genutzt. Die DFS Hamburg betont, dass die Zusammenarbeit mit der Bundeswehr dazu beigetragen habe, die Belastungen möglichst gering zu halten.

Das Gremium nimmt die Ausführungen der Bundeswehr und des Flughafens zur Kenntnis.

TOP 7 – Sonstiges (u.a. Länder- und Verbändeanhörung zum Entwurf des Gesetzes bzw. einer Verordnung zur Stärkung eines modernen digitalen und wirksamen Umweltschutzes)

Die FLSB berichtet über die Länder- und Verbändeanhörung zum Entwurf eines Gesetzes bzw. einer Verordnung zur Stärkung eines modernen digitalen und wirksamen Umweltschutzes. Gegenstand seien u.a. Verfahren zur Erstattung passiver Lärmschutzmaßnahmen, die aufgrund von Änderungen von Fluglärmschutzzonen ausgelöst werden, und u.a. durch Digitalisierung unterstützt werden sollen. Hamburg habe darauf hingewiesen, dass die Erstattungsanträge in Hamburg über den Flughafen

abgewickelt würden und dies für Antragstellende deutliche Erleichterungen bringe. Hamburg und die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) hätten sich dafür eingesetzt, dieses Verfahren bei Zustimmung der Antragstellenden ins Bundesrecht aufzunehmen. Die Digitalisierung werde grundsätzlich begrüßt, soweit sie nicht zu zusätzlichem Personalaufwand führe. Die FLSB sagt zu, die Hamburger Stellungnahme und die der ADF dem Protokoll beizufügen (FLSK Drs. 18/2026-3).

Die FLSB weist weiter darauf hin, dass die Fluglärmschutzzonen derzeit gemeinsam mit Schleswig-Holstein neu berechnet werden. Wann das Verfahren abgeschlossen ist, sei noch unklar, voraussichtlich werde es jedoch keine Neufestsetzung geben. Die Neuberechnung werde in der FLSK vorgestellt.

Der Bürgerdialog der FLSK findet am 11. November 2026 von 18 bis 20 Uhr im Landhaus Schadendorf in Hasloh statt. Die Vorsitzende bittet die Mitglieder, als Multiplikator:innen für die Öffentlichkeitsarbeit in ihren Bezirken und Gemeinden zu wirken. Die Vorsitzende bittet weiter darum, dass sich die teilnehmenden Mitglieder bereits um 17.30 Uhr einfinden, um notwendige Absprachen zu treffen. Die Zielrichtung des Bürgerdialogs solle sein: „Wir sind da, um zuzuhören und Fragen zu beantworten.“ Für den Bürgerdialog 2027 wünschen sich Vertreter aus Hamburg-Nord und Norderstedt eine Durchführung vor Ort.

(Anmerkung der Protokollführerin: Der Bürgermeister von Hasloh wird diverse lokale Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit ergreifen: Plakatierung in Hasloh und umliegenden Gemeinden, Hinweis im Quickborner Tageblatt bzw. dem Blättchen „Dorfgeflüster“, Postings in Facebook, Aushänge, Bekanntgabe auf Gemeinde-Website. Die Fluglärmschutzbeauftragte hat bereits einen kurzen Hinweis auf ihrer Website veröffentlicht. Die Pressestelle der BUKEA wird in der 45. KW eine Pressemitteilung herausgeben, ausgewählte Wochenblätter direkt kontaktieren und einen Hinweis auf Instagram veröffentlichen.)

Abschließend wird vom Vertreter des Flughafens auf den anstehenden Ausbildungslehrgang für Berufshubschrauberpilot:innen der Bundespolizei und der Polizeien der Länder ab dem 14. September 2026 hingewiesen, bei dem auch über Hamburg geflogen werde. Die Vorsitzende informiert außerdem, dass die Tagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen vom 22. bis 23. April 2027 in Hamburg stattfinden wird. Die von Eurowings angebotene Besichtigung soll möglichst im Anschluss an eine FLSK-Sitzung im Jahr 2027 stattfinden.

Das Gremium nimmt die Berichte und Hinweise unter TOP 7 zur Kenntnis.

Es werden keine weiteren Themen angemeldet. Die Vorsitzende schließt die Sitzung mit Dank an alle Teilnehmenden.

Für die Niederschrift

genehmigt

Gerhards

Dr. Schomburg (Vorsitzende)

Terminvorschau 2026

11. November 2026	Bürgerdialog in Hasloh
04. Dezember 2026	FLSK 2026/4

Sitzung der Fluglärmenschutzkommission

Johannes Scharnberg, Bereichsleiter Kommunikation,
Politik und Umwelt

Text

Hamburg, 4. September 2026

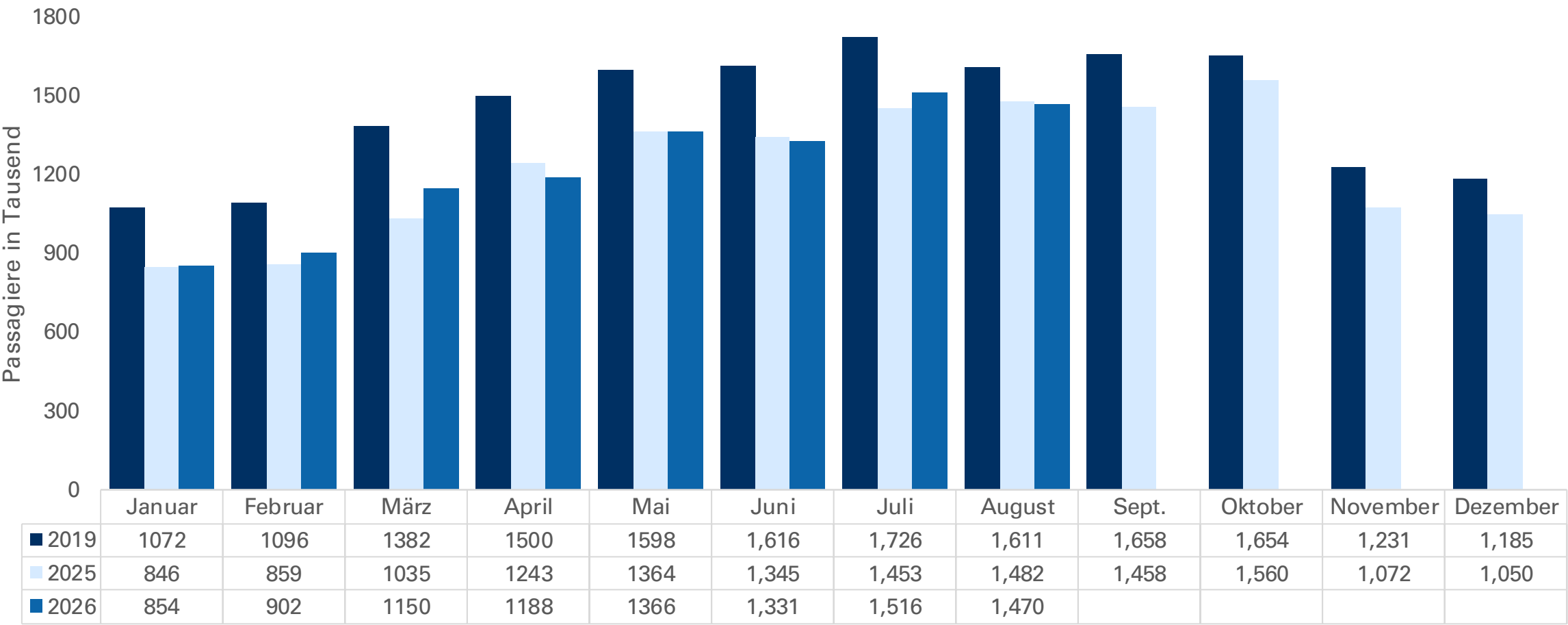
TOP 4: Lage am Flughafen

Verkehrsergebnisse

   	Verkehrsergebnisse	
	August 2026 (% 2025)	Jan - Aug 2026 (% 2025)
	Fluggäste gesamt	1.469.745 (-0,9%) 9.777.556 (+1,5%)
	Erholungswert ggü. 2019	91% 84%
	Flugzeugbewegungen (Gewerblicher Verkehr)	10.457 (-1,0%) 73.098 (-1,5%)
Auslastung der Flugzeuge	84% (-1,4%)	81,6 (+2,5%)
Stand 02.09.2026		

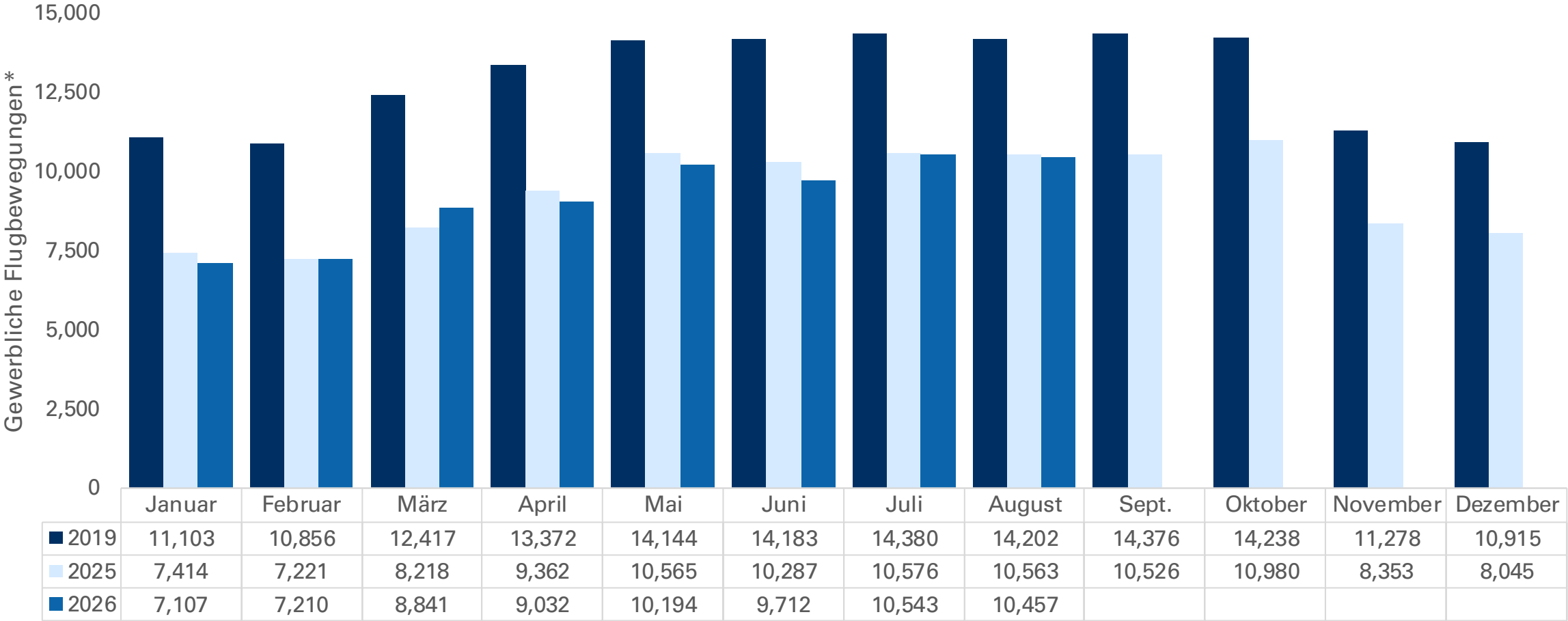
Passagieraufkommen 2026

Vergleich 2019, 2025 und 2026



Flugzeugbewegungen 2026

Vergleich 2019, 2025 und 2026



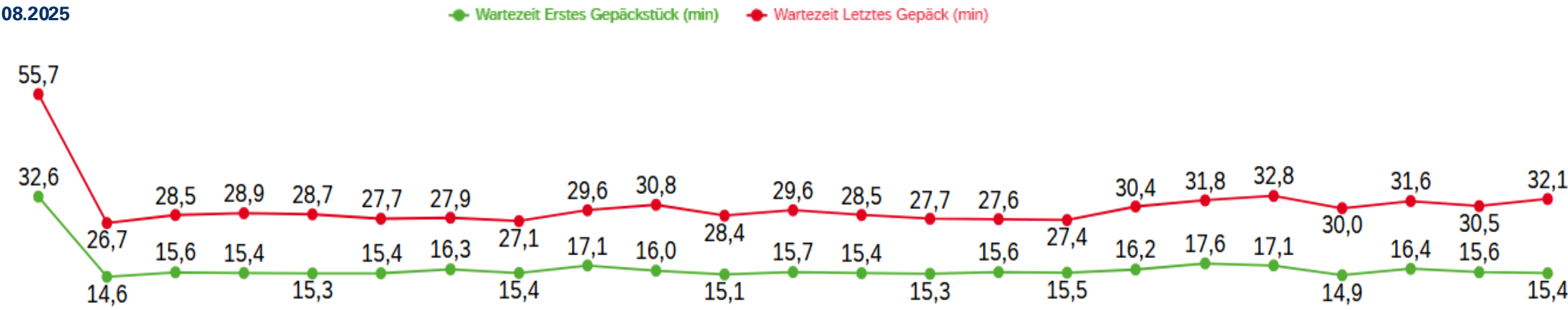


2,3 Millionen Reisende im Sommer

- Mit 2,3 Mio. Reisenden während der Ferien in HH und SH: starkes Niveau
- Stabiler Betrieb, auch an den hochfrequentierten Tagen (Freitag, 24. Juli verkehrsreichster Tag des Jahres mit 55.000 Passagieren)
- u.a. 900 neue, terminalnahe Parkplätze erweiterten Serviceangebot für die Anreisenden

Vergleich Gepäcklaufzeiten Sommer 2025 und 2026

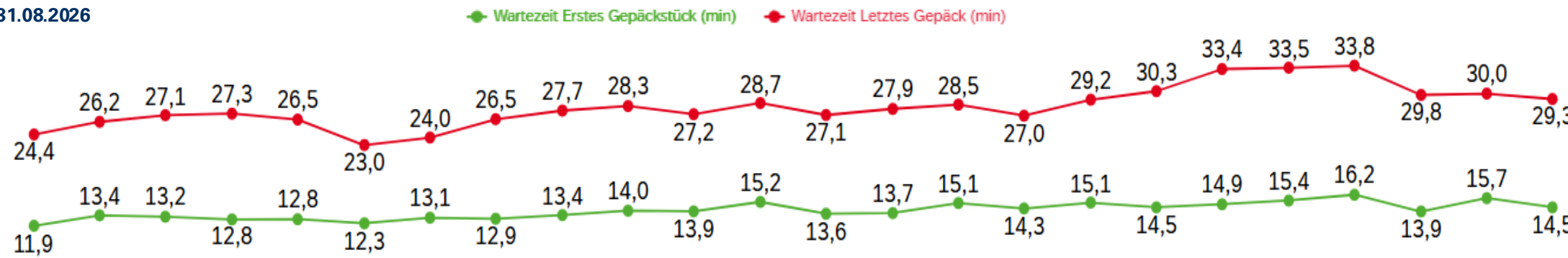
30.03. – 31.08.2025



KW	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
Ausreißer (%)	16,6	6,9	8,3	8,5	7,2	6,9	6,1	5,8	8,8	9,1	7,3	8,6	7,0	5,9	5,8	4,7	8,2	8,0	9,4	8,4	8,6	10,0	11,2

Quote Ausreißer Last Bag > 45min

29.03. – 31.08.2026



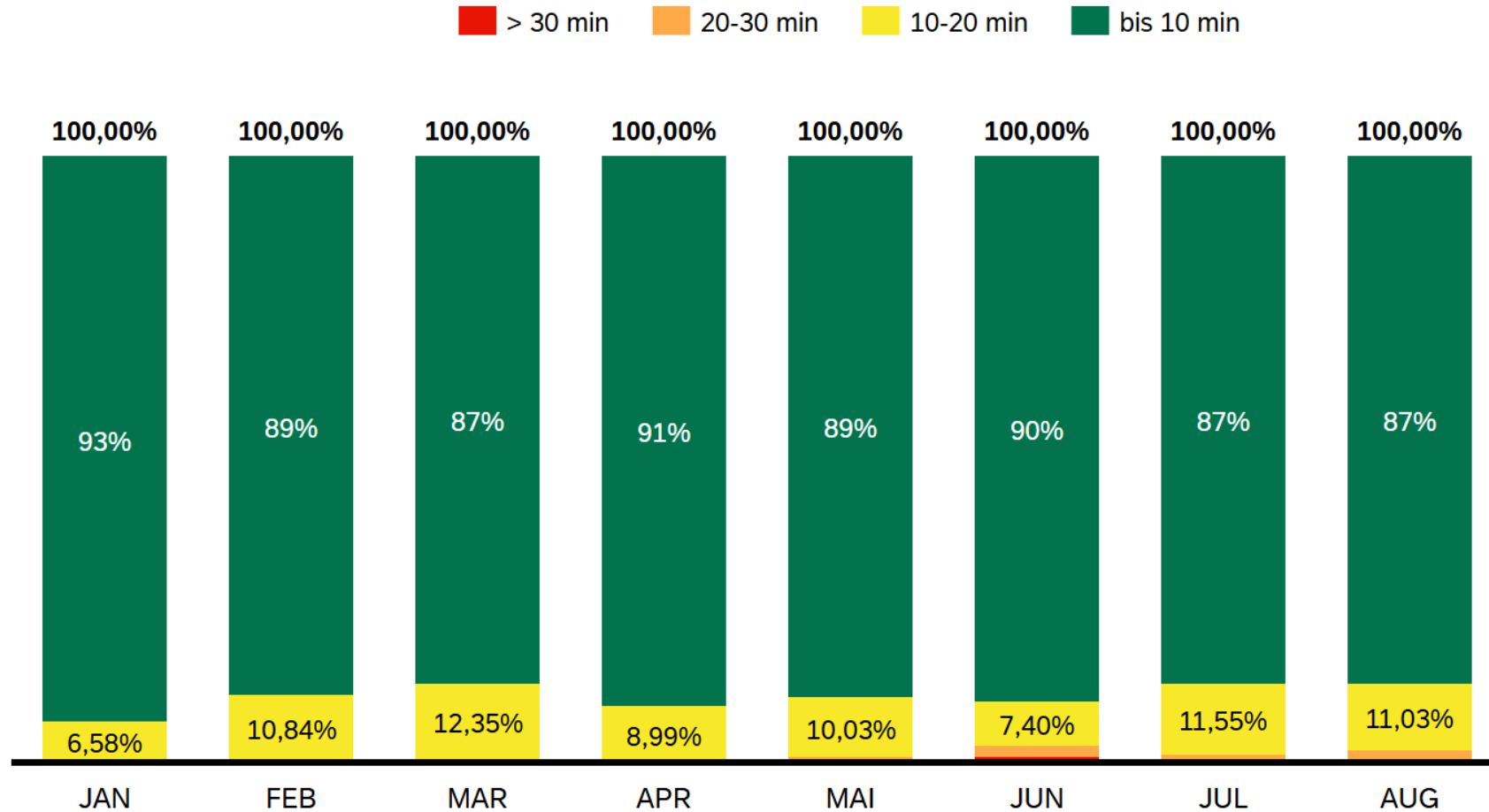
KW	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
Ausreißer (%)	6,5	5,0	6,1	10,0	7,3	4,2	4,0	5,6	6,7	6,6	5,4	7,2	6,4	6,9	7,1	5,6	6,9	9,0	11,9	11,1	11,1	10,1	9,8	8,7

Quote Ausreißer Last Bag > 45min

Performance Sicherheitskontrolle

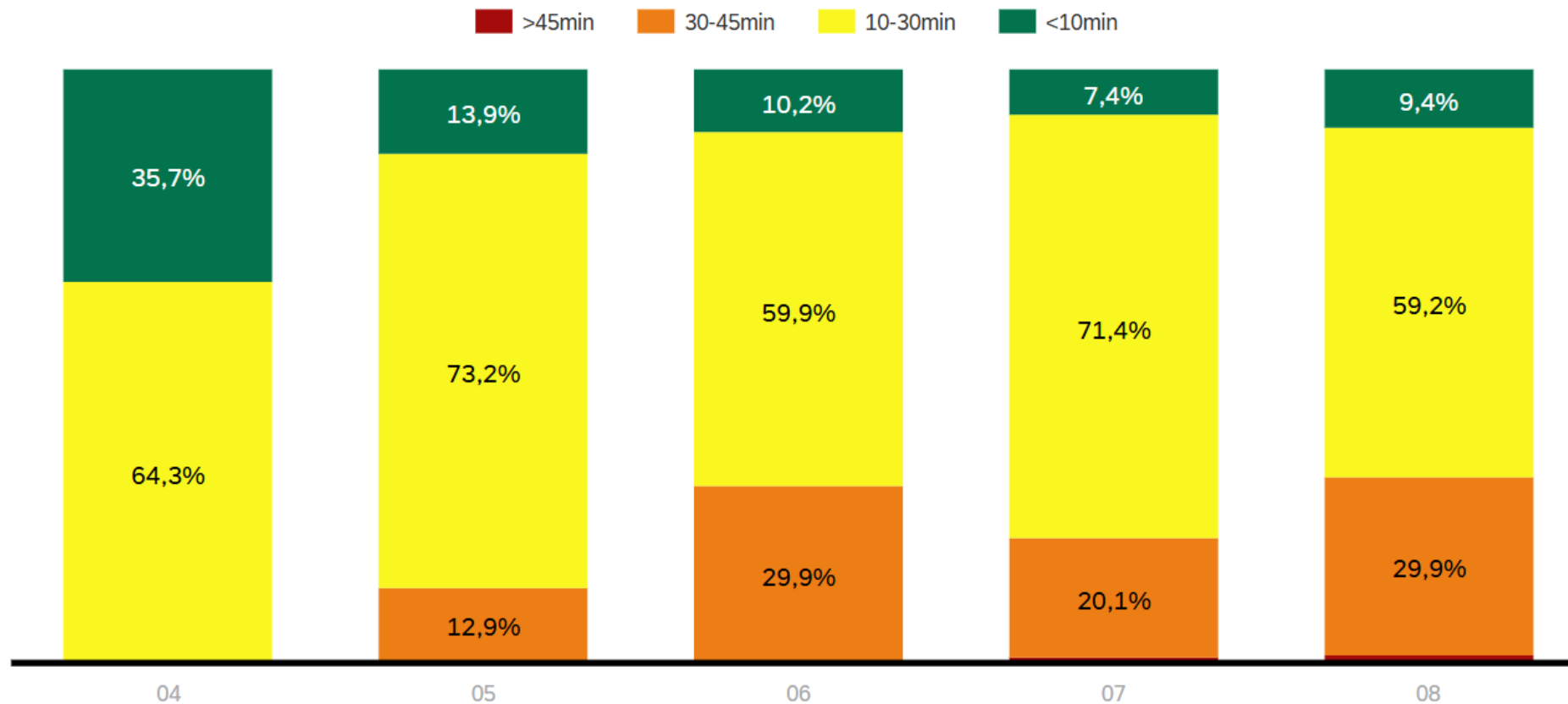
Auswertung Wartezeiten passagierbezogen

in % und nach Monat | 



Performance Grenzkontrolle (Ein- und Ausreise)

Wartezeit Ausreisen Gesamt



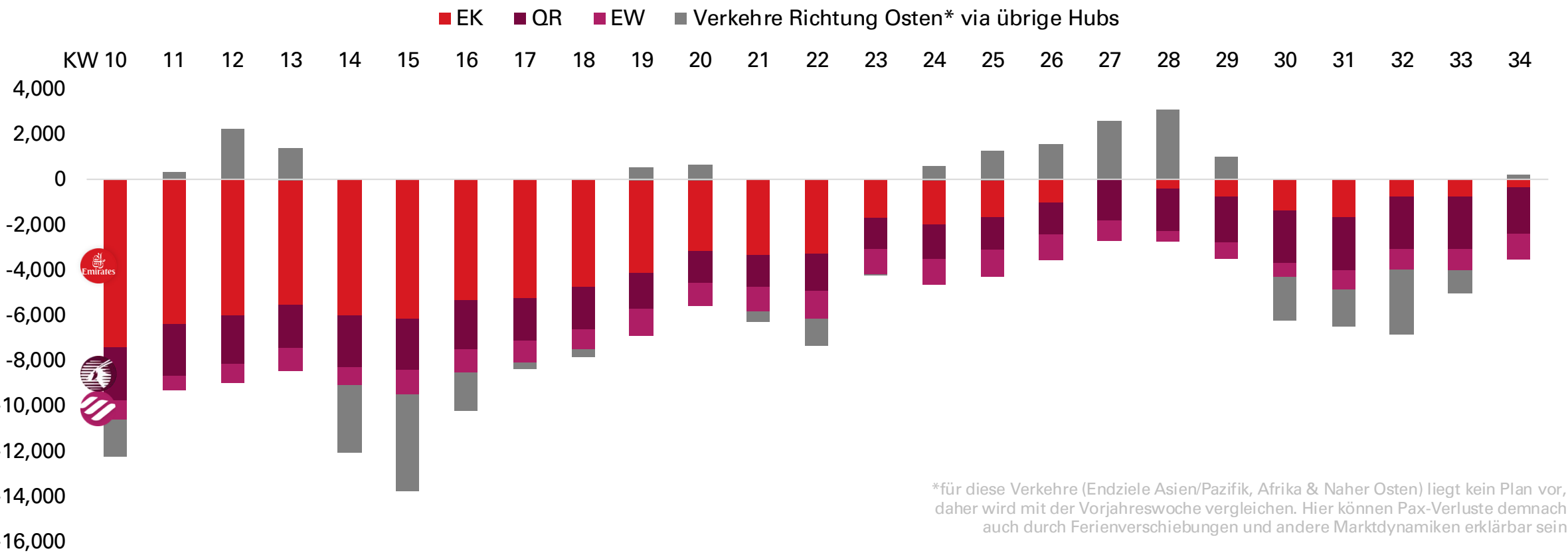


Angebotsreduzierungen

Im April 2026 stellte Lufthansa den Betrieb der Lufthansa CityLine mit 27 Flugzeugen kurzfristig ein. Nur sehr vereinzelt wurden die CityLine Canadair Regional Jets in HAM eingesetzt. Durch Umverteilungen zwischen den deutschen Lufthansa-Standorten ist der Sommerflugplan seit Juni auch für HAM angepasst: In Hamburg entfallen fünf tägliche Verbindungen nach Frankfurt. Die reduzierten Frequenzen in HAM bleiben bis auf Weiteres bestehen.

Situation Iran - durch die Krise fehlten in HAM von März bis Mai pro Woche 2-5% der Gesamtpassagiere, seit Juni meist unter 2%

Pax-Verluste ggü. Plan (bzw. Vorjahr*) nach Airlines & Kalenderwochen März - August 2026



Veränderungen Direktflüge ab HAM in Richtung Naher Osten



EK nach Dubai: 14/7 auf 7/7
(ab 25.06. wieder 2x täglich)



QR nach Doha: 5/7 auf 0/7



EW nach Erbil & Tel Aviv: jeweils 2/7 auf 0/7

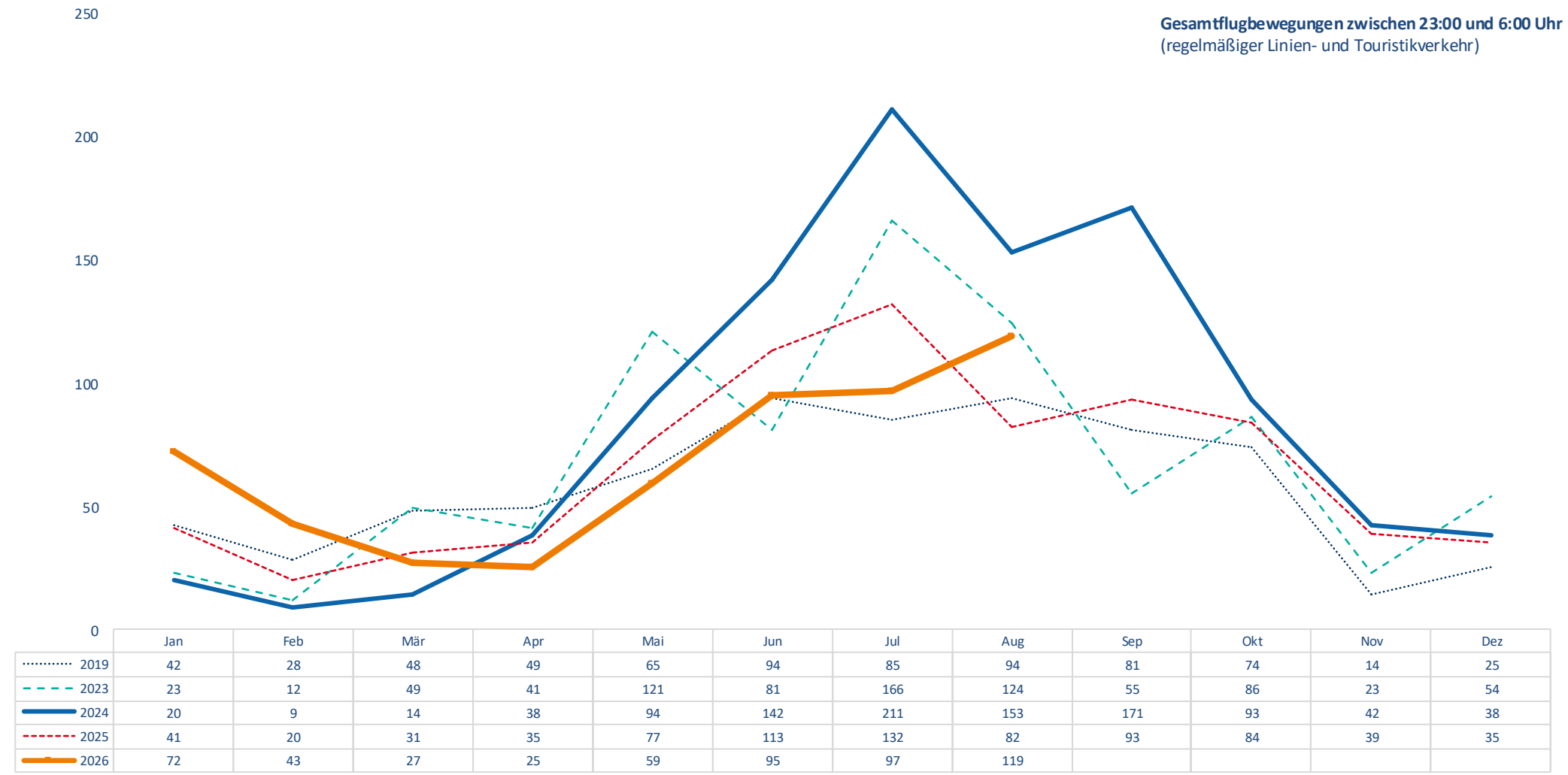
Aktuell: Verspätungen nach 23 Uhr

	23:00 – 23:14	23:15 – 23:29	23:30 – 23:44	23:45 – 23:59	SUMME 23:00 – 23:59	Ab 00:00
Januar	24	13	13	14	64	8
Februar	21	12	6	3	42	1
März	13	10	2	2	27	0
April	11	8	3	2	24	1
Mai	25	21	8	5	59	1
Juni	40	19	16	14	89	6
Juli	50	22	17	7	96	1
August	47	36	25	11	119	6
September						
Oktober						
November						
Dezember						
SUMME 2026	231	141	90	58	520	24
Anteil	44,4%	27,1%	17,3%	11,2%		

Verspätungsflüge August: **Rund 70% der Flüge in der Verspätungsstunde entfielen auf den Zeitraum bis 23:30 Uhr.**

Kumuliert von Januar bis August sind rund 72% der Flüge in der ersten halben Verspätungsstunde bis 23:30 Uhr in Hamburg gestartet oder gelandet.

Sommerflugplan: Deutliche Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr



Top 6: Tornadoübung vom 8.-12. Juni 2026 in Hamburg und weitere Informationen der Bundeswehr

Lagebericht Panther Shield 2026

Militärübung am Hamburg Airport (8.–12. Juni, 09–18 Uhr): Training von Starts und Landungen (insgesamt 64 Flugbewegungen) durch die Luftwaffe

Ziel der Übung „Panther Shield“: Stärkung der Zusammenarbeit zwischen militärischen und zivilen Akteuren sowie realistische Vorbereitung auf den Bündnisfall

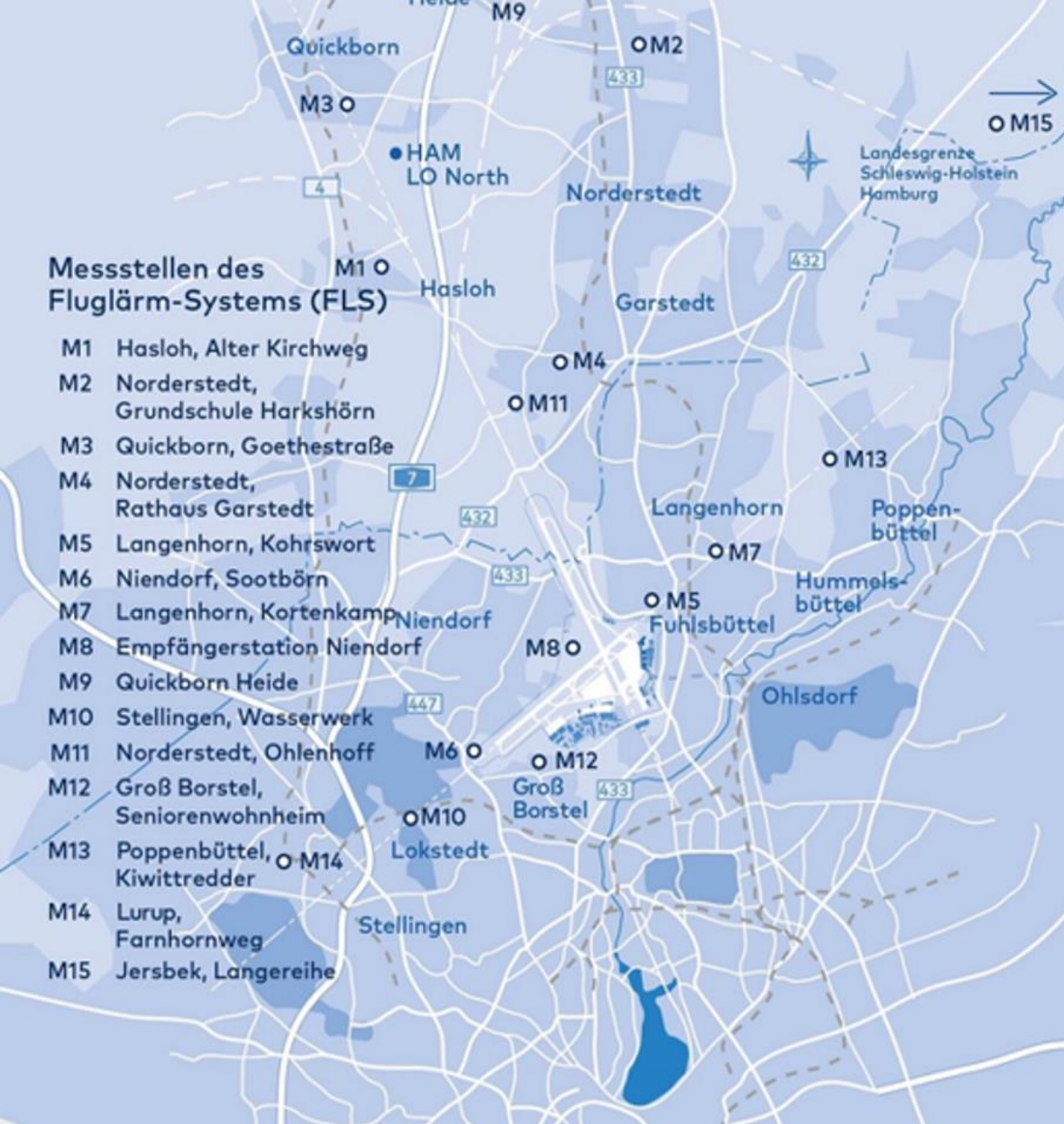
Fokus auf zivile Flughäfen: Nutzung als flexible Einsatzorte im Krisenfall, um Reaktionsfähigkeit und Resilienz der Streitkräfte zu erhöhen

Training „Dispersed Operations“: Einsatz mit sechs Tornado-Flugzeugen, Nutzung ziviler Infrastruktur und gleichzeitige Sicherung der Kräfte

Bedeutung für Hamburg & Europa: Aktiver Beitrag zur nationalen und europäischen Verteidigungsfähigkeit in zunehmend komplexen Bedrohungslagen

Fazit: Die Übung zeigte eine durchweg störungsfreie Einbindung in den Tagesbetrieb, sowohl Bundeswehr als auch alle beteiligten Flughafenbereiche ziehen ein sehr positives Fazit und sehen darin eine belastbare Grundlage für zukünftige Einsätze dieser Art.





Korrelierte Lärmereignisse

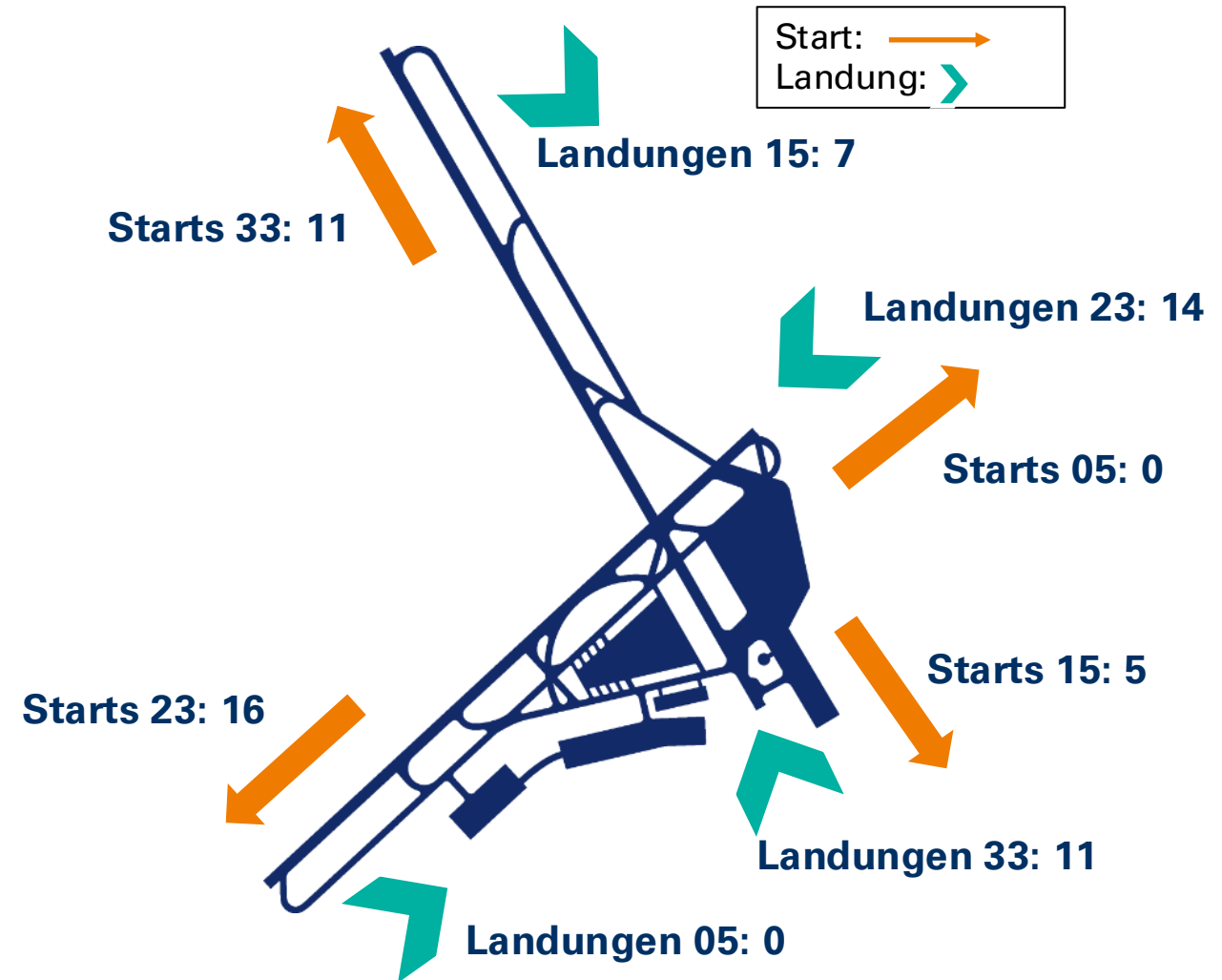
Zur Darstellung der lärmtechnischen Bewertung der Dispersed Operations 2026 – Panther Shield werden die nachfolgenden Maximalpegelhäufigkeitsverteilung sowie die Leq-Durchschnittspegel-Berichte der Woche vom 08.06.–14.06.2026 herangezogen.

Bei der Maximalpegelhäufigkeitsverteilung befinden sich die Lärmereignisse aus der Übung jeweils ausschließlich am Tag mit Pegeln im Überflug ab >75 db.

In den Leq-Durchschnittspegel-Berichten erfolgt ein Vergleich jeweils mit und ohne Berücksichtigung der 64 Flugbewegungen durch Tornados sowie eine Darstellung des Leq-Gesamtgeräusches.

Zusammenfassung der Starts und Landungen

	Runway	Anzahl
Starts	15	5
	23	16
	33	11
Landungen	15	7
	23	14
	33	11



Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Landungen 23: 14
Starts 05: 0

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 07 Langenhorn, Kortenkamp

08.06.2026 - 14.06.2026

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026					1	1	1	3	1	1	1	9
09.06.2026				1	4	14	123	30	3	2	2	179
10.06.2026				1	2	11	91	20		1	2	128
11.06.2026					6	10	145	20				181
12.06.2026					2	3	65	28				98
13.06.2026					1	6	100	56				163
14.06.2026						8	101	53				162
Tag				1	16	51	547	184	4	4	5	812
Nacht				1		2	79	26				108
Gesamt				2	16	53	626	210	4	4	5	920

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Landungen 05: 0
Starts 23: 16

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 10 Stellingen, Wasserwerk

08.06.2026 - 14.06.2026

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026				3	38	116	9		1			167
09.06.2026					3	3						6
10.06.2026				5	19	56	2	1	2	1		86
11.06.2026					1	4	1					6
12.06.2026				6	31	69	5	1			1	113
13.06.2026				2	12	21	3					38
14.06.2026				2	1	2						5
Tag				18	104	270	18	2	3	1	1	417
Nacht					1	1	2					4
Gesamt				18	105	271	20	2	3	1	1	421

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Landungen 15: 7
Starts 33: 11

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 11 Norderstedt, Reitstall Ohlenhoff

08.06.2026 - 14.06.2026

											Gesamt
	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026		8	72	103	12	1	1	1			198
09.06.2026		2	13	41	106	11			4		177
10.06.2026		4	28	55	65	6					158
11.06.2026			8	37	118	12	1	1			177
12.06.2026		1	28	79	50	6	1	2			167
13.06.2026		1	2	20	85	12			1		121
14.06.2026		1	8	37	103	9					158
Tag		17	144	337	534	56	3	4	5		1100
Nacht			15	35	5	1					56
Gesamt		17	159	372	539	57	3	4	5		1156

Leq-Durchschnittspegel 8.-14. Juni 2026

M07	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	61,9	58,4	37,1
09.06.2026	66,9	66,4	63,1
10.06.2026	65,9	65,2	61,6
11.06.2026	64,3	63,4	63,2
12.06.2026	63	61,5	61,5
13.06.2026	64,8	64	64
14.06.2026	64,5	63,9	63,9
Woche Gesamt	64,7	63,8	62,3

Landungen 23: 14
Starts 05: 0

M10	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	61,4	61,1	59,7
09.06.2026	50,4	42,2	40,8
10.06.2026	60,2	59,8	56
11.06.2026	49,6	43,7	43,7
12.06.2026	65,3	65,2	57,6
13.06.2026	55,4	52,9	52,9
14.06.2026	53,2	42,1	42,1
Woche Gesamt	59,7	59,2	54,9

Landungen 05: 0
Starts 23: 16

M11	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	58	56,9	55,2
09.06.2026	65,7	65,4	59,2
10.06.2026	58,8	57,6	57,6
11.06.2026	61,1	60,5	59,8
12.06.2026	59,8	58,7	57,5
13.06.2026	62,7	61,5	58,5
14.06.2026	61	59,6	59,6
Woche Gesamt	61,7	61	58,4

Landungen 15: 7
Starts 33: 11

Vielen Dank.



Backup: Maximalpegelhäufigkeitsverteilung + Leq-Bericht

M08: keine Darstellung, technischer Ausfall

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Landungen 15: 7
Starts 33: 11

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 01 Hasloh, Alter Kirchweg

08.06.2026 - 14.06.2026

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026			39	144	12	1	1					197
09.06.2026			21	88	38	1	1	2				151
10.06.2026			28	87	27							142
11.06.2026			41	82	44	1						168
12.06.2026			19	114	23	1	1	1				159
13.06.2026			18	73	20	1		1				113
14.06.2026			36	87	29	1						153
Tag			191	634	189	6	3	4				1027
Nacht			11	41	4							56
Gesamt			202	675	193	6	3	4				1083

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Landungen 15: 7
Starts 33: 11

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 02 Harkshörn, Grundschule

08.06.2026 - 14.06.2026

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026			1	2								3
09.06.2026			8	16	4			1				29
10.06.2026			4	12								16
11.06.2026			15	31	5				1			52
12.06.2026			7	8	2							17
13.06.2026			15	22	2		1					40
14.06.2026			15	21	1							37
Tag			65	112	14		1	1	1			194
Nacht												
Gesamt			65	112	14		1	1	1			194

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 03 Quickborn, Goethe-Schule

08.06.2026 - 14.06.2026

Landungen 15: 7
Starts 33: 11

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026			4	17	150	14	1					186
09.06.2026			27	38	3			3				71
10.06.2026			11	27	51	6						95
11.06.2026			22	52	2							76
12.06.2026			12	27	71	6		1	1			118
13.06.2026			17	28	2		1					48
14.06.2026			26	31	3							60
Tag			116	215	238	26	2	4	1			602
Nacht			3	5	44							52
Gesamt			119	220	282	26	2	4	1			654

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Landungen 15: 7
Starts 33: 11

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 04 Norderstedt, Altes Rathaus

08.06.2026 - 14.06.2026

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026				4	4			1				9
09.06.2026				37	58	2	4	1				102
10.06.2026				24	34	2	1					61
11.06.2026				48	58	1		1	1			109
12.06.2026				16	33	4	1					54
13.06.2026				33	50	5				1		89
14.06.2026				45	55	2						102
Tag				202	290	16	6	3	1	1		519
Nacht				5	2							7
Gesamt				207	292	16	6	3	1	1		526

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse
M 05 Langenhorn, Kohrswort
08.06.2026 - 14.06.2026

Landungen 23: 14
Starts 05: 0

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026			26	24	4		2	1	4			61
09.06.2026			28	62	32	135	9	8	2	4	1	281
10.06.2026			38	26	18	101	5	6	1	1	1	197
11.06.2026			32	39	24	148	6	6	2	1		258
12.06.2026			24	39	6	79	12	3	3			166
13.06.2026			23	60	23	122	32	2	1			263
14.06.2026			29	68	26	121	28	1				273
Tag			192	311	124	607	91	27	13	6	2	1373
Nacht			8	7	9	99	3					126
Gesamt			200	318	133	706	94	27	13	6	2	1499

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Landungen 05: 0
Starts 23: 16

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 06 Niendorf, Sootbörn

08.06.2026 - 14.06.2026

	Pegelklassen [dB(A)]										Gesamt	
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99		≥ 100
08.06.2026				8	10	39	101	21	1		1	181
09.06.2026					3	4		1		1		9
10.06.2026				3	5	35	41	3			4	91
11.06.2026				2	5	6	2					15
12.06.2026					4	28	67	12	1		2	114
13.06.2026				1	6	9	25	2				43
14.06.2026						2	1					3
Tag				14	33	122	235	38	2	1	7	452
Nacht						1	2	1				4
Gesamt				14	33	123	237	39	2	1	7	456

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 07 Langenhorn, Kortenkamp

08.06.2026 - 14.06.2026

Landungen 23: 14
Starts 05: 0

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026					1	1	1	3	1	1	1	9
09.06.2026				1	4	14	123	30	3	2	2	179
10.06.2026				1	2	11	91	20		1	2	128
11.06.2026					6	10	145	20				181
12.06.2026					2	3	65	28				98
13.06.2026					1	6	100	56				163
14.06.2026						8	101	53				162
Tag				1	16	51	547	184	4	4	5	812
Nacht				1		2	79	26				108
Gesamt				2	16	53	626	210	4	4	5	920

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Landungen 15: 7
Starts 33: 11

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 09 Quickborn, Droysenkehre

08.06.2026 - 14.06.2026

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026				6			1					7
09.06.2026				51	14							65
10.06.2026				30	6							36
11.06.2026				51	16	1						68
12.06.2026				22	8	1						31
13.06.2026				38	13			1				52
14.06.2026				56	4							60
Tag				253	61	2	1	1				318
Nacht				1								1
Gesamt				254	61	2	1	1				319

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Landungen 05: 0
Starts 23: 16

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 10 Stellingen, Wasserwerk

08.06.2026 - 14.06.2026

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026				3	38	116	9		1			167
09.06.2026					3	3						6
10.06.2026				5	19	56	2	1	2	1		86
11.06.2026					1	4	1					6
12.06.2026				6	31	69	5	1			1	113
13.06.2026				2	12	21	3					38
14.06.2026				2	1	2						5
Tag				18	104	270	18	2	3	1	1	417
Nacht					1	1	2					4
Gesamt				18	105	271	20	2	3	1	1	421

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 11 Norderstedt, Reitstall Ohlenhoff

08.06.2026 - 14.06.2026

Landungen 15: 7
Starts 33: 11

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026			8	72	103	12	1	1	1			198
09.06.2026			2	13	41	106	11			4		177
10.06.2026			4	28	55	65	6					158
11.06.2026				8	37	118	12	1	1			177
12.06.2026			1	28	79	50	6	1	2			167
13.06.2026			1	2	20	85	12			1		121
14.06.2026			1	8	37	103	9					158
Tag			17	144	337	534	56	3	4	5		1100
Nacht				15	35	5	1					56
Gesamt			17	159	372	539	57	3	4	5		1156

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 12 Groß Borstel, Seniorenwohnheim

08.06.2026 - 14.06.2026

Landungen 05: 0
Starts 23: 16

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026				21	66	84	4		1	1		177
09.06.2026				3	7	5	1	1	2			19
10.06.2026				12	30	43	4	1	1	2	3	96
11.06.2026				1	3	5	3	3				15
12.06.2026				7	41	64	4			1	1	118
13.06.2026				9	16	27	6					58
14.06.2026				3	1	1	1					6
Tag				56	162	227	23	5	4	4	4	485
Nacht					2	2						4
Gesamt				56	164	229	23	5	4	4	4	489

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 13 Poppenbüttel, Kiwittredder

08.06.2026 - 14.06.2026

Landungen 23: 14
Starts 05: 0

	Pegelklassen [dB(A)]										Gesamt	
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99		≥ 100
08.06.2026				2	1	1		2	1			7
09.06.2026				6	21	138	8	2		1	1	177
10.06.2026				3	17	101	1	2		1		125
11.06.2026				2	14	149	6					171
12.06.2026					4	86	7					97
13.06.2026					10	113	35	1				159
14.06.2026					12	129	19					160
Tag				13	74	624	68	7	1	2	1	790
Nacht					5	93	8					106
Gesamt				13	79	717	76	7	1	2	1	896

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Landungen 05: 0
Starts 23: 16

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

M 14 Lurup

08.06.2026 - 14.06.2026

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026			19	78	67	2						166
09.06.2026			1	3								4
10.06.2026			11	41	24	2						78
11.06.2026			1	4								5
12.06.2026			13	60	34	1						108
13.06.2026			4	18	13							35
14.06.2026			1	1	1							3
Tag			50	203	138	5						396
Nacht				2	1							3
Gesamt			50	205	139	5						399

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Landungen 23: 14
Starts 05: 0

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel - Korrelierte Lärmereignisse

C02 / M15 Jersbek

08.06.2026 - 14.06.2026

	Pegelklassen [dB(A)]											Gesamt
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥ 100	
08.06.2026		2	2									4
09.06.2026		16	62	55	5	1						139
10.06.2026		6	52	44	3							105
11.06.2026		8	68	58	6							140
12.06.2026		10	36	32	3							81
13.06.2026		4	31	48	6							89
14.06.2026		11	49	58	1							119
Tag		49	248	253	24	1						575
Nacht		8	52	42								102
Gesamt		57	300	295	24	1						677

Leq-Durchschnittspegel

M01	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	54,2	51,3	50,7
09.06.2026	56,8	55,3	52
10.06.2026	53,5	51	51
11.06.2026	54,4	52,7	52,7
12.06.2026	53,9	52,2	51,2
13.06.2026	55,3	52,7	50,8
14.06.2026	54	51,9	51,9
Woche Gesamt	54,7	52,7	51,5

M02	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	71,7	33,6	33,6
09.06.2026	70	46	42,7
10.06.2026	71,9	41,5	41,5
11.06.2026	70,7	53,3	46,1
12.06.2026	71,2	39,9	39,2
13.06.2026	65,9	45,8	43,4
14.06.2026	65,3	43,1	43,1
Woche Gesamt	70,2	46,9	42,6

Leq-Durchschnittspegel

M03	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	57,6	56,2	56,2
09.06.2026	57,4	55,6	45,3
10.06.2026	56,7	52,5	52,5
11.06.2026	53,1	46,5	46,5
12.06.2026	59	55,7	53,7
13.06.2026	54,6	47,7	44,5
14.06.2026	53	45	45
Woche Gesamt	56,4	53,2	51,4

M04	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	56	48,4	36,9
09.06.2026	59	54,5	50,2
10.06.2026	57,2	49,4	49,3
11.06.2026	59,1	55,3	50,6
12.06.2026	56,7	49,1	48,1
13.06.2026	59,7	57	50,6
14.06.2026	56,6	51	51
Woche Gesamt	58	53,3	49,4

Leq-Durchschnittspegel

M05	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	62,1	58,5	44,7
09.06.2026	67,3	66,8	60,2
10.06.2026	66,3	65	57,1
11.06.2026	64,5	63,3	58,8
12.06.2026	62,9	60,9	58,9
13.06.2026	62,4	61	60
14.06.2026	61,7	59,7	59,7
Woche Gesamt	64,4	63,1	58,6

M06	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	67,4	67,2	64
09.06.2026	54,5	52,4	44,7
10.06.2026	74,2	74,2	59,5
11.06.2026	51,1	47,5	46
12.06.2026	70,7	70,6	62,2
13.06.2026	58,2	56,6	56,6
14.06.2026	57,3	44,5	44,5
Woche Gesamt	68,1	68	59,1

Leq-Durchschnittspegel

M07	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	61,9	58,4	37,1
09.06.2026	66,9	66,4	63,1
10.06.2026	65,9	65,2	61,6
11.06.2026	64,3	63,4	63,2
12.06.2026	63	61,5	61,5
13.06.2026	64,8	64	64
14.06.2026	64,5	63,9	63,9
Woche Gesamt	64,7	63,8	62,3

M09	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	50	41,9	36,5
09.06.2026	52,8	47,7	47
10.06.2026	52,5	45,2	45,2
11.06.2026	53,4	48,6	48,6
12.06.2026	51,3	44,8	44,4
13.06.2026	53,2	48,8	46,6
14.06.2026	52,1	46,7	46,7
Woche Gesamt	52,3	46,8	46

Leq-Durchschnittspegel

M10	Leq 24h Gesamt- geräusch	Leq 24h Fluggeräusch mit Tornados	Leq 24h o. Tornados
08.06.2026	61,4	61,1	59,7
09.06.2026	50,4	42,2	40,8
10.06.2026	60,2	59,8	56
11.06.2026	49,6	43,7	43,7
12.06.2026	65,3	65,2	57,6
13.06.2026	55,4	52,9	52,9
14.06.2026	53,2	42,1	42,1
Woche Gesamt	59,7	59,2	54,9

M11	Leq 24h Gesamt- geräusch	Leq 24h Fluggeräusch mit Tornados	Leq 24h o. Tornados
08.06.2026	58	56,9	55,2
09.06.2026	65,7	65,4	59,2
10.06.2026	58,8	57,6	57,6
11.06.2026	61,1	60,5	59,8
12.06.2026	59,8	58,7	57,5
13.06.2026	62,7	61,5	58,5
14.06.2026	61	59,6	59,6
Woche Gesamt	61,7	61	58,4

Leq-Durchschnittspegel

M12	Leq 24h Gesamt- geräusch	Leq 24h Fluggeräusch mit Tornados	Leq 24h o. Tornados
08.06.2026	61,1	60,9	57,3
09.06.2026	55,8	54,9	43,9
10.06.2026	68,2	68,2	55,4
11.06.2026	54	53	43,1
12.06.2026	64	63,9	56,9
13.06.2026	56,2	54	53,5
14.06.2026	52	43,4	43,4
Woche Gesamt	62,2	62	53,8

M13	Leq 24h Gesamt- geräusch	Leq 24h Fluggeräusch mit Tornados	Leq 24h o. Tornados
08.06.2026	56,2	51,5	32,8
09.06.2026	63,4	63	59,3
10.06.2026	59,7	58,9	57,4
11.06.2026	60,1	59,2	59,2
12.06.2026	58,8	57,4	57,4
13.06.2026	61	60,3	60,3
14.06.2026	60,6	60	60
Woche Gesamt	60,4	59,6	58,4

Leq-Durchschnittspegel

M14	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	54,5	53,4	53,4
09.06.2026	46,8	34,6	34,6
10.06.2026	51,8	50,5	50,2
11.06.2026	48,4	36,2	36,2
12.06.2026	53,3	51,6	51,1
13.06.2026	52,4	47	47
14.06.2026	60,2	35,7	35,7
Woche Gesamt	54,5	48,9	48,7

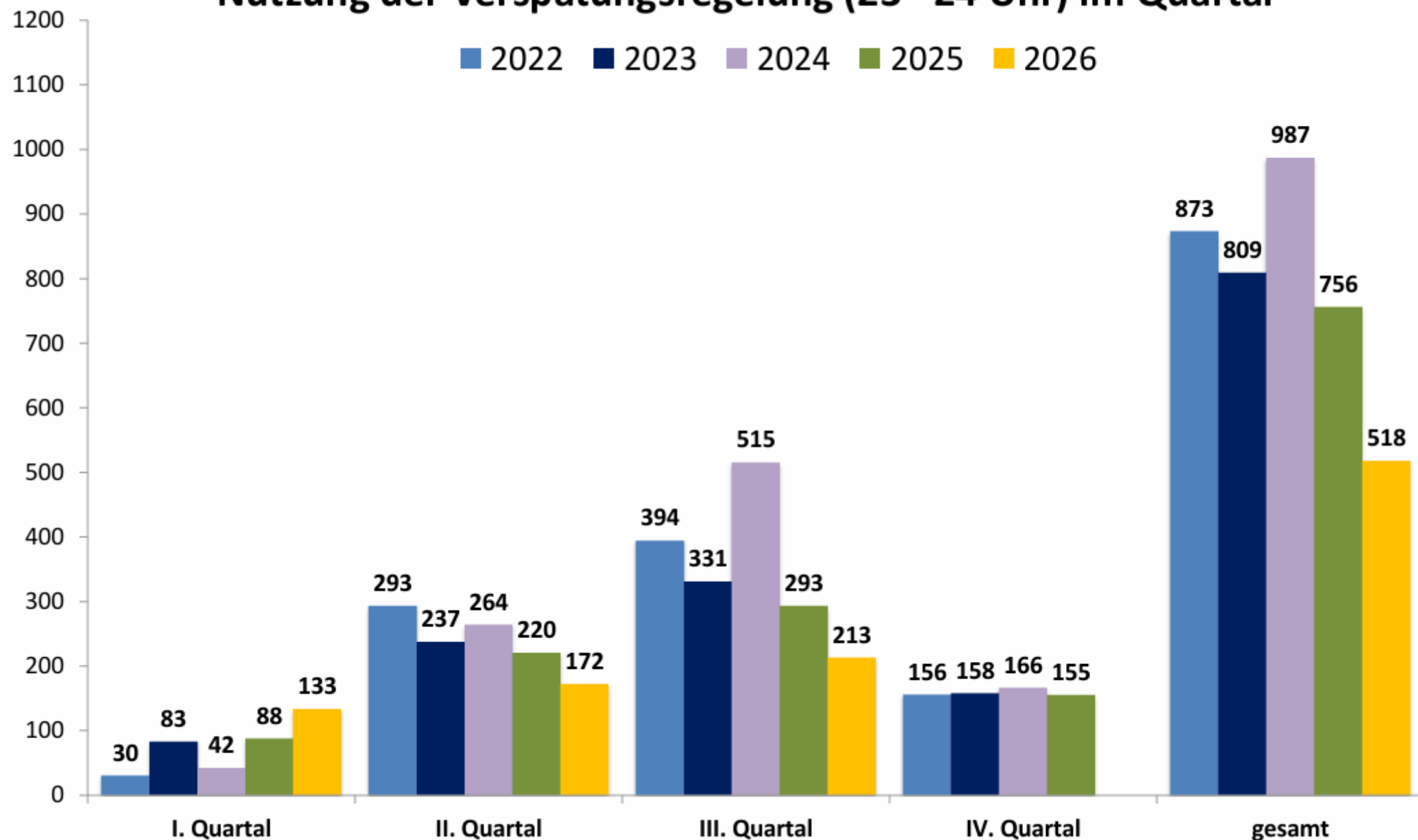
C02/M15	L _{eq} 24h Gesamt- geräusch	L _{eq} 24h Fluggeräusch mit Tornados	L _{eq} 24h o. Tornados
08.06.2026	53,2	27	27
09.06.2026	53	48,4	48,4
10.06.2026	51	47,1	47,1
11.06.2026	53,1	48,6	48,6
12.06.2026	52,5	46	46
13.06.2026	55	47,4	47,4
14.06.2026	54,3	47,8	47,8
Woche Gesamt	53,3	46,9	46,9

VERSPÄTUNGEN:

Sitzung 2026/3 der
Fluglärmschutzkommission

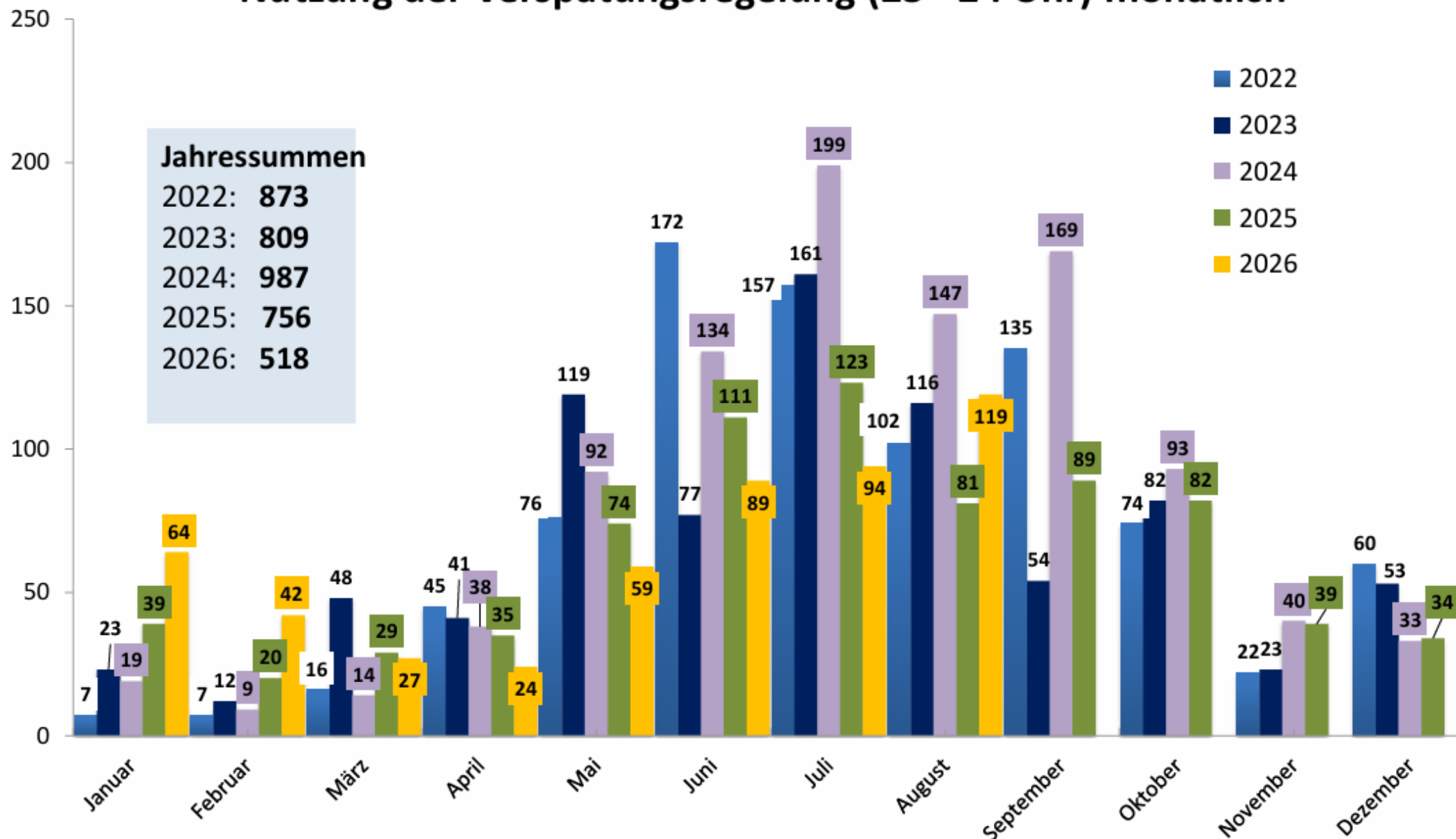
• www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr) im Quartal

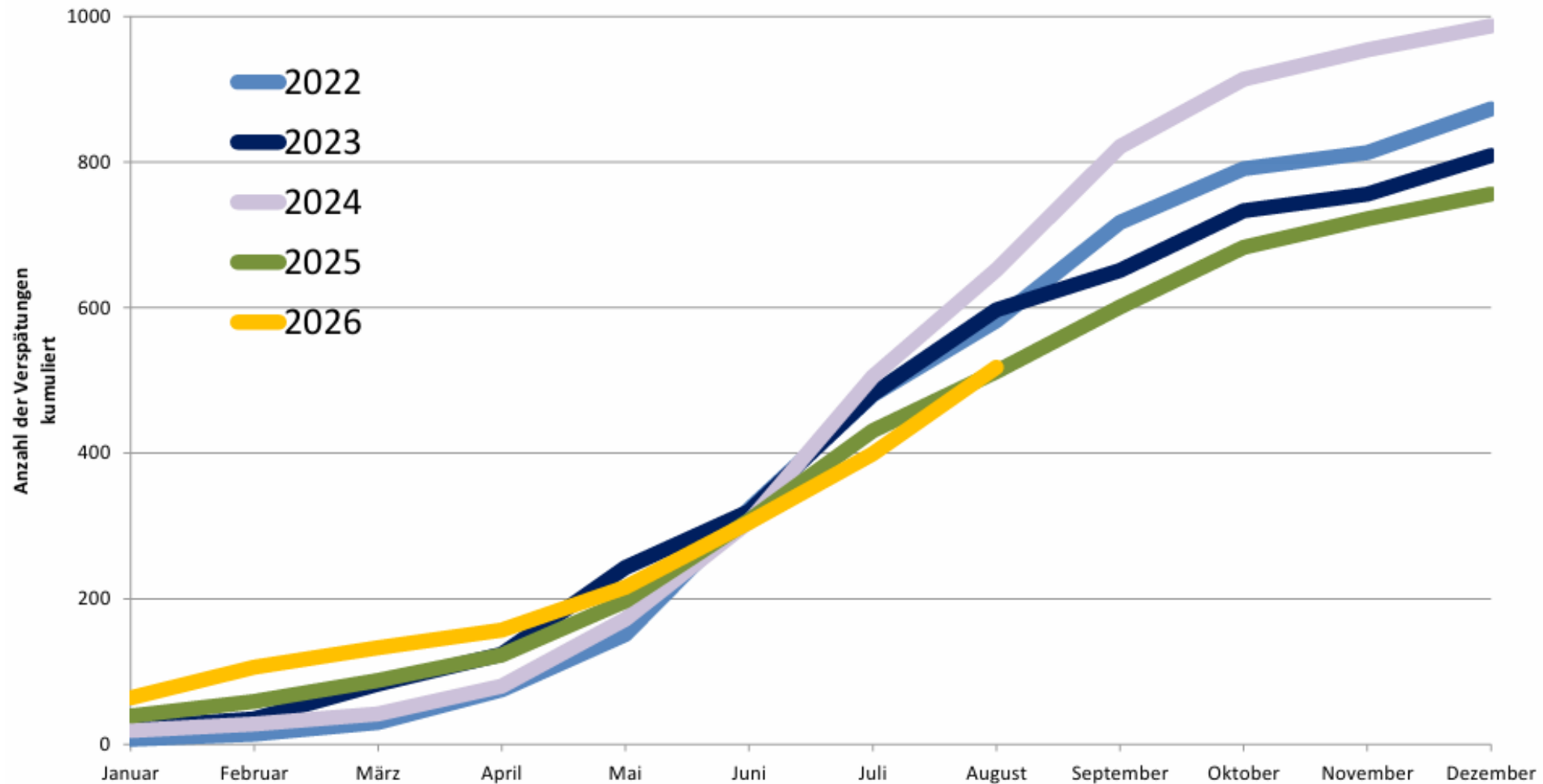


vorläufiges Ergebnis; vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 31.08.2026

Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr) monatlich



Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr) kumuliert



vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 31.08.2026

Übersicht Verspätungen ab 25% (Bei 12 Flügen/Monat)

Juli 2026: EW7825 (MPX - HAM) 19 Flüge davon 5 nach 23 Uhr, Quote: 25%

August 2026: EW7405 (CDG – HAM) 23 Flüge davon 6 nach 23 Uhr, Quote: 26%

August 2026: LH2078 (MUC – HAM) 30 Flüge davon 8 nach 23 Uhr, Quote: 27%

Übersicht Verspätungen ab 20% (Bei 12 Flügen/Monat)

Juli 2026: EW7825 (MPX - HAM) 19 Flüge davon 5 nach 23 Uhr,	Quote: 25%
August 2026: EW7405 (CDG – HAM) 23 Flüge davon 6 nach 23 Uhr,	Quote: 26%
August 2026: LH2078 (MUC – HAM) 30 Flüge davon 8 nach 23 Uhr,	Quote: 27%
Juni 2026: EW7405 (CDG – HAM) 25 Flüge davon 5 nach 23 Uhr,	Quote: 20%
Juni 2026: EW7825 (MXP - HAM) 20 Flüge davon 4 nach 23 Uhr,	Quote: 20%
August 2026: EW7527 (FUE – HAM) 14 Flüge davon 3 nach 23 Uhr,	Quote: 21%
August 2026: EW7591 (PMI – HAM) 25 Flüge davon 5 nach 23 Uhr,	Quote: 20%

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT

Hamburg Airport

Helmut Schmidt

• www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht



Hamburg

Fachliche Begründung für die Verwendung der Zeitbewertung „Slow“ für Fluglärmmessungen nach DIN 45643 während der Übung Panther Shield vom 08-12.06.2026

Die Erfassung der Tornado-Überflüge während der Übung Panther Shield mit der Zeitbewertung „Slow“ gemäß DIN 45643 war aus akustischer, messtechnischer und methodischer Sicht sachgerecht. Die gewählte Messmethodik entspricht dem etablierten Standard der stationären Fluglärmfassung an zivilen Verkehrsflughäfen und ermöglicht eine konsistente sowie unmittelbar mit den übrigen Flugbewegungen vergleichbare Bewertung der tatsächlich verursachten Lärmbelastung.

Die Zeitbewertung „Slow“ arbeitet mit einer Zeitkonstante von einer Sekunde und glättet kurzzeitige Schwankungen des Schalldruckverlaufs. Die für die Fluglärmbewertung relevanten Eigenschaften des gesamten Lärmereignisses bleiben dabei erhalten. Fluglärmereignisse treten grundsätzlich nicht als impulsartige Momentanereignisse (wie bspw. ein Knall, hierbei wäre die Zeitbewertung „Fast“, 125ms adäquat) auf, sondern steigen über mehrere Sekunden an, erreichen ihr Maximum und klingen anschließend wieder ab. Die während Panther Shield gemessenen Lärmereignisdauern der Tornados lagen, abhängig von der jeweiligen Messstelle, bei mehr als 30 Sekunden. Damit waren sie sogar länger als die typischen Ereignisdauern ziviler Verkehrsflugzeuge von etwa 20 bis 30 Sekunden. Eine vollständige und repräsentative Erfassung der Pegelverläufe mit der Zeitbewertung „Slow“ war somit gewährleistet. Die registrierten Überfluggeschwindigkeiten lagen zwischen 177 kn und 381 kn beziehungsweise zwischen etwa 328 km/h und 706 km/h. Auch die höchsten gemessenen Geschwindigkeiten führen nicht automatisch zu einer messtechnischen Ungeeignetheit der Zeitbewertung „Slow“. Maßgeblich ist nicht allein die Fluggeschwindigkeit, sondern insbesondere die tatsächliche Dauer des relevanten Pegelverlaufs am Messort. Diese wird zusätzlich durch die Flughöhe, die Flugweggeometrie, den Leistungszustand der Triebwerke und den Abstand zur Messstation beeinflusst. Eine feste Geschwindigkeitsgrenze, ab der ausschließlich mit der Zeitbewertung „Fast“ gemessen werden müsste, besteht nicht.

Die Zeitbewertung „Fast“ wäre insbesondere dann sinnvoll, wenn das Untersuchungsziel in der möglichst präzisen Erfassung sehr kurzer und steiler Pegelspitzen läge. Dies kann beispielsweise bei außergewöhnlichen militärischen Demonstrationsflügen oder Hochleistungs-Flugvorführungen der Fall sein. Panther Shield war jedoch keine Flugshow, sondern eine militärische Ausbildungs- und Trainingsübung unter realen Betriebsbedingungen. Ziel der Messung war daher nicht die Erfassung maximal möglicher Geräuschspitzen einzelner Vorführmanöver, sondern die Bewertung der tatsächlichen Fluglärmbelastung des gesamten Übungsbetriebs.

Ein wesentlicher Gesichtspunkt war zudem die Vergleichbarkeit der Messergebnisse. Die Auswirkungen von Panther Shield wurden im Zusammenhang mit der allgemeinen Fluglärmbelastung des Flughafens Hamburg bewertet. Die stationäre Fluglärmfassung erfolgt einheitlich mit der Zeitbewertung „Slow“. Eine isolierte Umstellung einzelner Messungen auf „Fast“ hätte die methodische Konsistenz der Datengrundlage und damit die direkte Vergleichbarkeit mit den übrigen Flugbewegungen eingeschränkt. Wissenschaftlich belastbare Vergleiche setzen voraus, dass die Datenerhebung nach identischen messtechnischen Kriterien erfolgt.

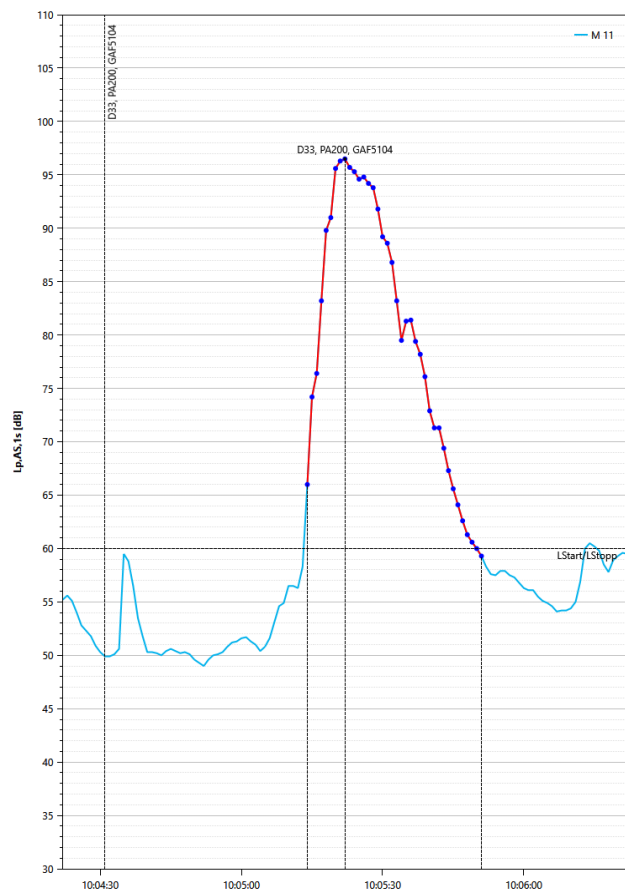
Auch der bei bestimmten Flugshows und Hochleistungs-Flugvorführungen teilweise verwendete Zuschlag von +3 dB(A) ist auf Panther Shield nicht übertragbar. Ein solcher Korrekturansatz kann bei besonders dynamischen Flugvorführungen mit extrem kurzen, steilen und impulshaften Pegelverläufen zur Anwendung kommen, um mögliche Unterschiede zwischen den Zeitbewertungen „Fast“ und „Slow“ auszugleichen. Die während Panther Shield durchgeführten Tornado-Flüge dienten jedoch der militärischen Ausbildung und dem operationellen Training. Es handelte sich weder um demonstrativ geflogene Hochleistungsmanöver noch um eine gezielte Darstellung der maximalen Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeuge. Eine pauschale Erhöhung der Messwerte um +3 dB(A) wäre daher fachlich und messtechnisch nicht begründet und würde zu einer systematischen Überschätzung der tatsächlich gemessenen Lärmbelastung führen.

Zusammenfassend war die Verwendung der Zeitbewertung „Slow“ für die messtechnische Erfassung der Tornado-Überflüge während Panther Shield korrekt und angemessen. Die tatsächlichen Ereignisdauern ermöglichten eine vollständige Erfassung der relevanten Pegelverläufe, die Methodik entsprach dem etablierten Standard der stationären Fluglärmmessung und gewährleistete die unmittelbare Vergleichbarkeit mit dem übrigen Flugbetrieb. Weder die registrierten Überfluggeschwindigkeiten noch der Charakter der militärischen Übung begründeten eine Umstellung auf „Fast“ oder die Anwendung eines pauschalen Zuschlags von +3 dB(A).

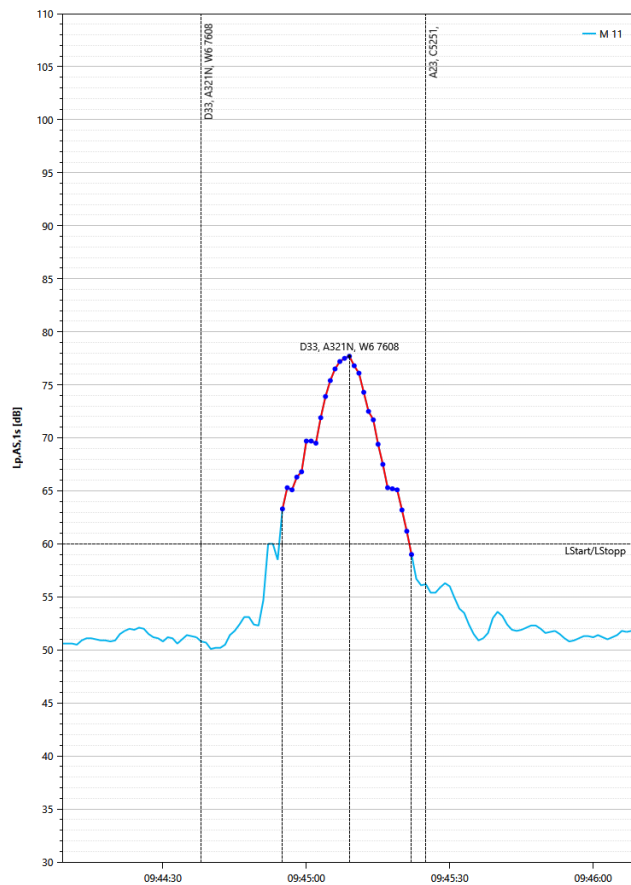


i.V. Jan Eike Blohme-Hardegen
Leiter Umwelt Flughafen Hamburg

Exemplarische Pegelzeitverläufe M11 (Departure 33) und M07 (Arrival 23)

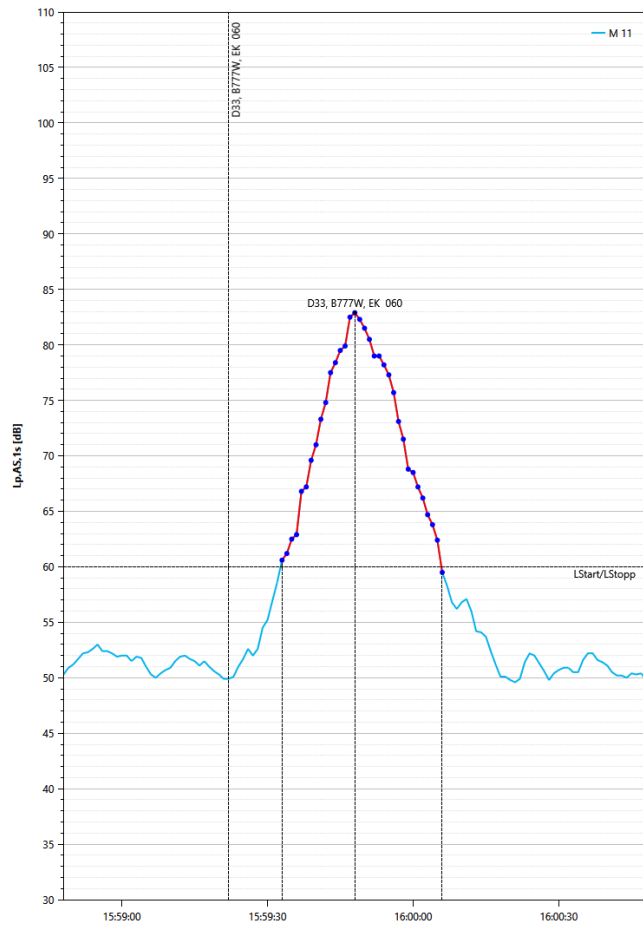


M11, Dep.33, Tornado PA200

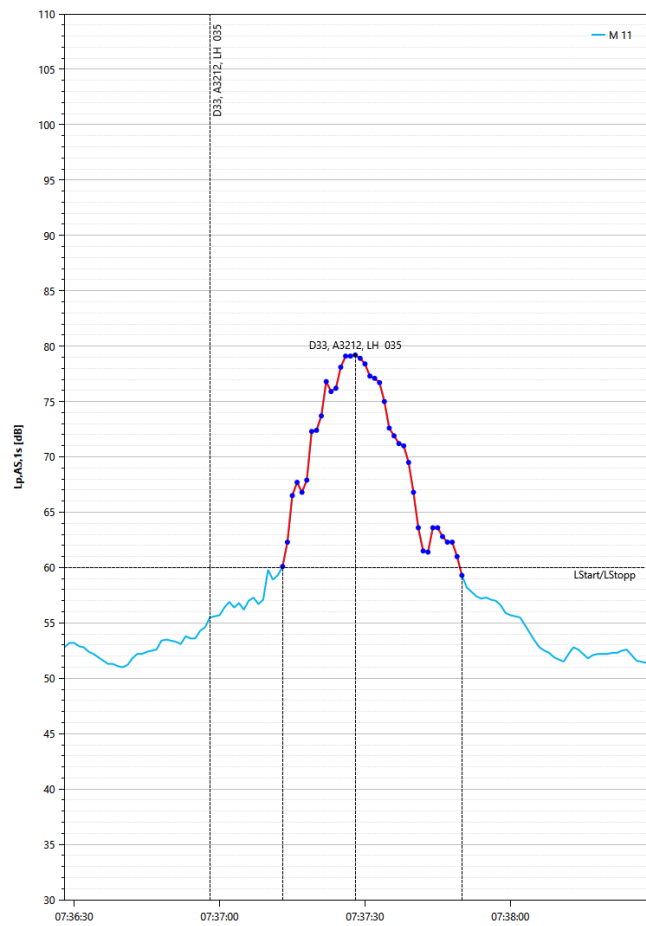


M11, Dep.33, A321neo

Exemplarische Pegelzeitverläufe M11 (Departure 33) und M07 (Arrival 23)

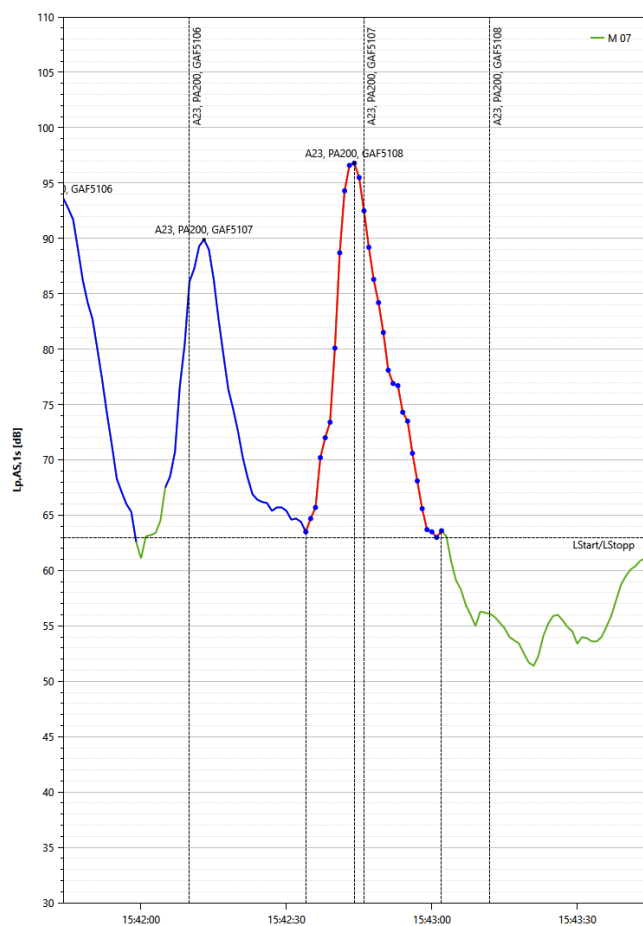


M11, Dep.33, B777

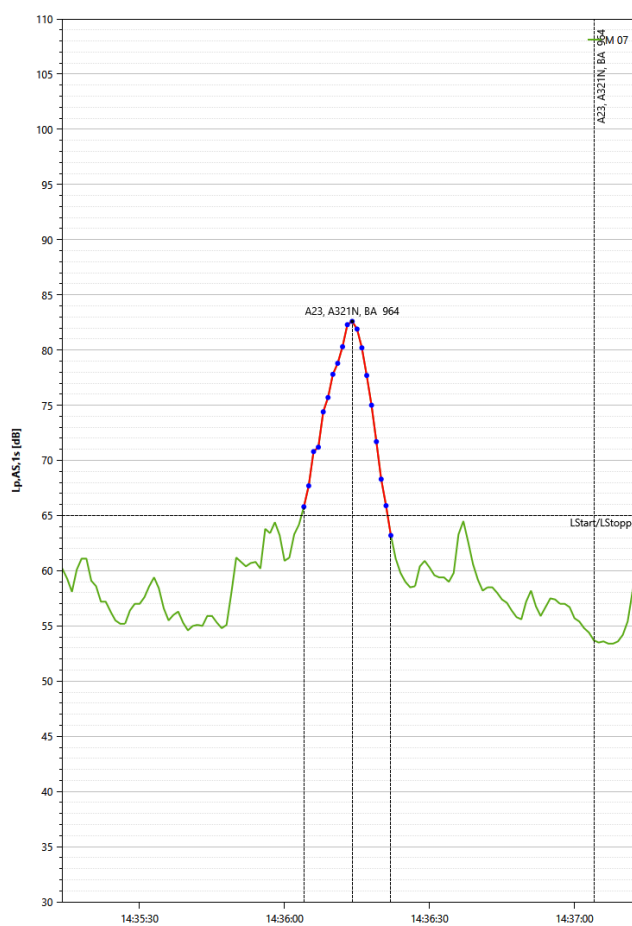


M11, Dep.33, A321-200

Exemplarische Pegelzeitverläufe M11 (Departure 33) und M07 (Arrival 23)

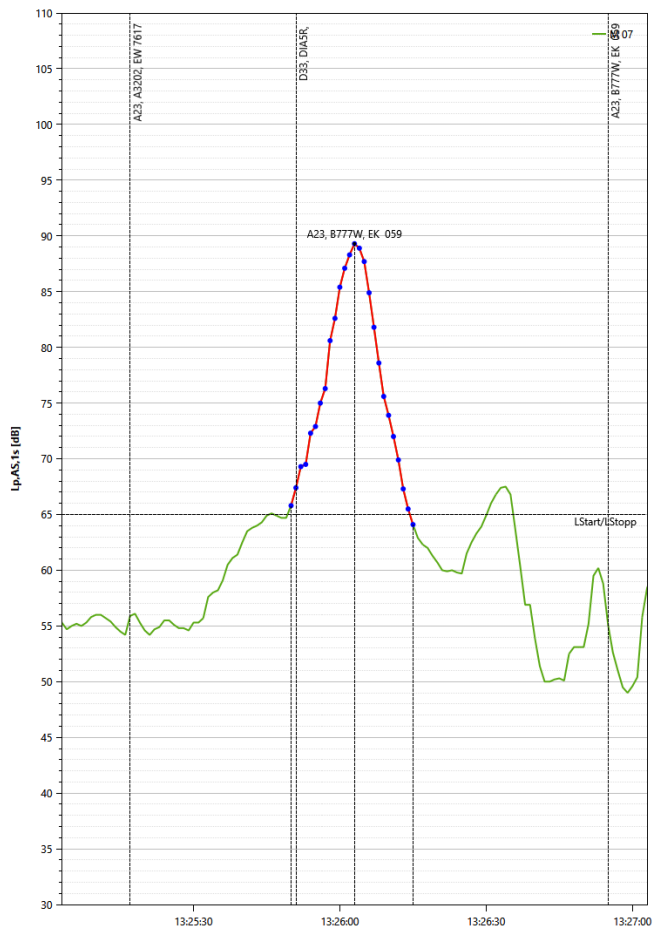


M07, Arr.23, Tornado PA200

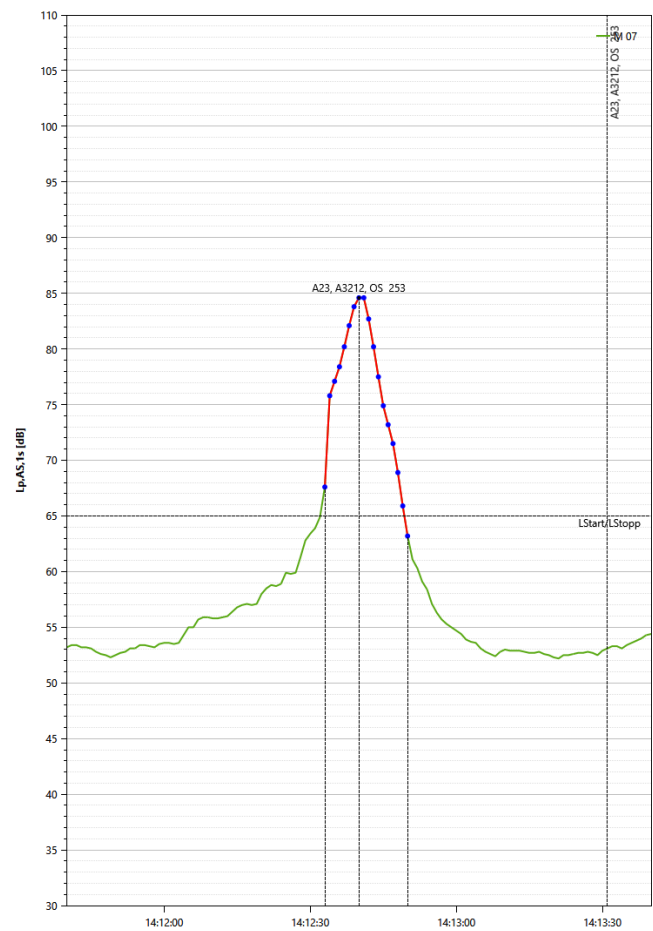


M07, Arr.23, A321neo

Exemplarische Pegelzeitverläufe M11 (Departure 33) und M07 (Arrival 23)



M07, Arr.23, B777



M07, Arr.23, A321-200

	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft Immissionsschutz und Abfallwirtschaft - I21 – Lärmbekämpfung, Fluglärm - Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg Tel.: 040 / 42840-2387 eMail: Torsten.Wagner@bukea.hamburg.de
---	---

I 2101

06.07.2026

Stellungnahme I21 zu Art. 7 „Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ des Referentenentwurfs eines Gesetzes zur Stärkung eines modernen, digitalen und wirksamen Umweltschutzes

Das Bestreben, mit der Neufassung des § 10 FluLärmG eine Vereinfachung, Beschleunigung und Digitalisierung des Kostenerstattungsverfahrens für baulichen Schallschutz zu ermöglichen, wird grundsätzlich befürwortet.

Insbesondere die Möglichkeit, durch Rechtsverordnung Einzelheiten des Verfahrens der Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen zu regeln, wird begrüßt. Die Durchführung der §§ 9,10 FluLärmG im Zuge der Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches 2012 am Hamburger Flughafen zeigte, dass viele Fragestellungen des Erstattungsverfahrens baulicher Schallschutzmaßnahmen durch die Aussagen des Fluglärmgesetzes und der 2. Fluglärmschutzverordnung nur ungenügend beantwortet wurden und oftmals Anlehnung an detailliertere Vorschriften anderer Verkehrsträger (z. B. der „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“) gesucht werden musste.

Innerhalb dieser Verordnung sollte auch die Möglichkeit einer direkten Beauftragungsoption durch die anspruchsberechtigten Zahlungsempfänger (hier: Flugplatzbetreiber) geschaffen werden. In Hamburg hat sich eine Abwicklung des Erstattungsverfahrens über den Flugplatzbetreiber (im Folgenden: Flughafen) bei der überwältigenden Mehrheit der Fälle bewährt. Nach Zustimmung der Antragsteller über diese Form der Abwicklung organisiert der Flughafen über von ihm beauftragte Schallgutachter die Schalltechnische Objektbeurteilungen (STO), in deren Ergebnis Vereinbarungen zwischen Flughafen und Antragsteller über die Höhe erstattungsfähiger Aufwendungen und notwendiger Schallschutzmaßnahmen abgeschlossen werden, die den Festsetzungsbescheiden der zuständigen Behörden zu Grunde liegen. Der Flughafen realisiert dann über einen Pool beauftragter Gewerke auch den Einbau der Schallschutzmaßnahmen. Da der Flughafen direkt mit den Gutachtern und Gewerken abrechnet, muss der Antragsteller nicht finanziell in Vorleistung gehen, und die Frage eines „Vorschusses“ nach § 10 Abs. 3 FluLärmG des Referentenentwurfes stellt sich erst gar nicht. Für den Antragsteller bedeutet dieses Vorgehen weniger Aufwand, keine Vorleistungen und i.d.R. eine schnellere Realisierung der Maßnahmen. Für die zuständigen Behörden ist dies mit einer deutlichen Reduzierung des bürokratischen Aufwandes und damit einer hohen Personal- und Zeitersparnis verbunden.

Es stellt sich überhaupt die Frage, warum nach § 10 FluLärmG in jedem Fall die zuständige Behörde die Höhe der erstattungsberechtigten Kosten durch schriftlichen Bescheid festsetzen

muss. Bei anderen Verkehrsarten (Straßen und Schienen) ist dies nach § 42 Abs. 3 BImSchG nur erforderlich, wenn zwischen Baulastträger und Betroffenen keine Einigung über die Höhe der Entschädigung zustande kommt.

Auch ein digitales Antragsverfahren und die Möglichkeit des digitalen Abrufs entscheidungsrelevanter Unterlagen (z. B. Grundbuchauszüge und Bauunterlagen, wie Auszüge der Baugenehmigung, Grundrisse, Ansichten etc.) wird begrüßt.

Sollte die Anforderung der erforderlichen Unterlagen jedoch durch die zuständige Behörde, wie in § 10 Abs. 2 vorgesehen, erfolgen, sehen wir darin eine erhebliche Erhöhung des bürokratischen behördlichen Aufwands und damit auch steigende Personalkosten und -auslastung, was auch zu erhöhten Bearbeitungszeiten führt. Dies betrifft gleichfalls die in § 10 Abs. 4 geforderte Information der Eigentümer der im Lärmschutzbereich gelegenen Gebäude durch die zuständige Behörde über ihre Ansprüche, wenn diese persönlich erfolgen soll und nicht (wie bisher) durch Darstellung der in den anspruchsberechtigten Schutzzonen gelegenen Gebäude auf öffentlich im Internet zugänglichen Geoportalen oder Informationsseiten (wie hamburg.de). Auch die in § 10 Abs. 3 FluLärmG durch die zuständige Behörde vorgesehene Vorschussgewährung auf zu erwartende erstattungsfähige Maßnahmen und erforderliche Abstimmungen mit dem zahlungspflichtigen Flugplatzbetreiber erhöhen den bürokratischen Verwaltungsaufwand und führen zu erhöhter Personalbelastung der zuständigen Behörden. Materielle Voraussetzung für eine solche Vorschussgewährung muss auch sein, dass diese auf nachvollziehbaren Kostenermittlungen (z. B. Teilrechnungen bestimmter Gewerke bei umfangreichen Schallschutzmaßnahmen) beruht.

Für verwaltungsrechtliche Amtshandlungen (wie z.B. Erstellung von Festsetzungsbescheiden) sind nach den einschlägigen Gebührenrichtlinien (z. B. Umweltgebührenordnung) kostendeckende Verwaltungsgebühren zu erheben. Je höher der behördliche Aufwand ist, umso höher werden auch diese Kosten. Da sich die vom nach § 12 FluLärmG zahlungspflichtigen Flugplatzbetreiber nach § 5 Abs. 1 der 2. FlugLSV zu begleichenden Kosten auf die baulichen Schallschutzmaßnahmen und als Nebenleistungen auf die Ermittlung der erforderlichen Bauschalldämm-Maße (STO) der Umfassungsbauteile und die für den Aus-/Einbau erforderlichen Arbeiten einschließlich Putz-/Anstricharbeiten beschränken, sind diese Gebühren nach bisherigem Verständnis von den Antragstellern zu bezahlen. Hier sollte die in § 10 Abs. 1 vorgesehene Rechtsverordnung auch Aussagen dazu treffen, z. B. dass diese Bürokratiekosten zu den erstattungsfähigen Kosten seitens des Flugplatzbetreibers gehören (gleiches gilt für Mehrkosten, die sich z. B. aus Anforderungen des Denkmalschutzes oder des Gebäudeenergiegesetzes ergeben).

Des Weiteren ist die Gliederung der Änderungen des Fluglärmgesetzes im Referentenentwurf nicht eindeutig. Es ergibt sich nicht von selbst, dass mit der untenstehenden Formulierung eigentlich § 10 Abs. 5 gemeint ist. Hier wird von uns ein redaktioneller Fehler vermutet:

... „4. § 12 Absatz 1 wird durch folgenden Absatz ersetzt:

(5) Zur Zahlung der Entschädigung....“

Zumal der alleinige Verbleib von § 12 Absatz 2 unter § 12 dann keinen Sinn mehr macht. Sinnvoller wäre es hier, auch diesen Absatz als § 10 Abs. 6 in einen neuen § 10 „Verfahren bei der Erstattung von Aufwendungen und Zahlungspflichtiger“ einzufügen.



ADF c/o Fluglärmmmission Frankfurt • Postfach 600727 • 60337 Frankfurt

Per E-Mail: luv-anhoerung@bmukn.bund.de
Bundesumweltministerium
Referat G I 2
Stresemannstraße 128-130
10117 Berlin

Vorsitzender

Stadtrat Paul-Gerhard Weiß, Offenbach
E-Mail: paul-gerhard.weiss@offenbach.de

Geschäftsführerin

Anja Wollert, LL. M.
Fluglärmmmission
Postfach 600727
60337 Frankfurt
Tel: 069-978 690 788
E-Mail: info@flk-frankfurt.de

Frankfurt, 6. Juli 2026

Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen (ADF) zum Referentenentwurf des Gesetzes zur Stärkung eines modernen, digitalen und wirksamen Umweltschutzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übermittlung des Referentenentwurfs eines Gesetzes zur Stärkung eines modernen, digitalen und wirksamen Umweltschutzes sowie für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Frist für die Verbändebeteiligung ist sehr kurz bemessen. Soweit dies den im Anhörungsschreiben erwähnten parallelen Abstimmungen zwischen den beteiligten Bundesministerien geschuldet ist, ist dies zwar nachvollziehbar. Für künftige Verfahren bitten wir gleichwohl um einen angemesseneren Anhörungszeitraum.

1. Zusammenfassung

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen (ADF) begrüßt die im Gesetzentwurf vorgesehenen Änderungen zum Fluglärmschutzgesetz ausdrücklich. Der Entwurf greift zentrale, in den vergangenen Jahren durch Evaluierungen identifizierte Vollzugsprobleme bei der Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen auf und setzt mit der vorgesehenen Verordnungsermächtigung, der Digitalisierung des Antragsverfahrens, dem erleichterten Datenabruf, der Möglichkeit von Vorschusszahlungen sowie behördlichen Beratungs- und Informationspflichten an Stellen an, an denen Verfahren für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger bislang unnötig aufwändig, intransparent oder schwer zugänglich sind. An einzelnen Stellen sollten die Änderungsvorschläge klarstellend angepasst werden (s.u.). Im Rahmen der Rechtsverordnung sollte zudem die Möglichkeit erhalten werden, das Erstattungsverfahren nach Zustimmung der Betroffenen auf Dritte, wie den Flughafenbetreiber, zu übertragen.

Festzustellen bleibt, dass die strukturellen Defizite bei der Ausstattung der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung mit hinreichendem baulichen Schallschutz überwiegend materieller Natur sind. Der erste Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Fluglärmmgesetzes aus dem Jahr 2019 sowie zahlreiche Gutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes, u. a. das aktuelle Rechtsgutachten zur zweiten Fluglärmschutzverordnung aus 2026, zeigen übereinstimmend, dass ohne eine Reform der materiellen Regelungen keine ausreichende Verbesserung des gesetzlichen Schutzniveaus für baulichen Schallschutz erreicht werden kann.



Angesichts der bestehenden unzureichenden bundesgesetzlichen Vorgaben des baulichen Schallschutzes hat der Flughafen Frankfurt im Mai 2026 erneut ein freiwilliges Lärmschutzpaket für die anstehende Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs aufgelegt, das weit über die bundesrechtlichen Vorgaben hinausgeht und seit Jahren bekannte Defizite zumindest teilweise kompensiert. Zur Sicherstellung von angemessenem baulichen Schallschutz dürfen Betroffene jedoch nicht auf mühsam erkämpfte freiwillige Maßnahmenpakete an einzelnen Standorten zurückgeworfen werden. Es bedarf vielmehr einer Anpassung der bundesrechtlichen Grundlagen, um die Betroffenen an allen Standorten mit baulichen Maßnahmen hinreichend vor Fluglärm zu schützen.

Vor diesem Hintergrund können die vorgesehenen Verfahrensneuerungen für Erstattungsansprüche nur einen ersten, wenn auch richtigen und wichtigen Schritt darstellen. Sie sollten bewusst als Auftakt für eine umfassende materielle Modernisierung des Fluglärmschutzrechts verstanden werden und dürfen nicht zu einer Verzögerung der dringend notwendigen qualitativen Anpassungen führen.

2. Referentenentwurf

Die vorgesehene Verordnungsermächtigung zur Ausgestaltung des Verfahrens ist sinnvoll, weil sie die Grundlage dafür schafft, das Antragsverfahren bundesweit moderner, digitaler und anwenderfreundlicher auszugestalten.

Ausdrücklich zu begrüßen ist das digitale Antragsverfahren und der vorgesehene digitale Abruf erforderlicher Unterlagen durch die Landesbehörde bei den Baubehörden. Dies kann das Verfahren sowohl für die Antragstellenden als auch für die zuständigen Behörden deutlich erleichtern, weil entscheidungserhebliche Bauunterlagen schneller verfügbar gemacht und unnötige Verfahrensverzögerungen vermieden werden können.

Ebenso positiv ist die vorgesehene Möglichkeit der Gewährung eines Vorschusses. Sie kann eine praktische Hürde abbauen, weil Anspruchsberechtigte teilweise bauliche Schallschutzmaßnahmen nur dann tatsächlich umsetzen können, wenn sie nicht in Vorleistung gehen müssen. Um den Verwaltungsaufwand, beispielsweise einer späteren Rückforderung, so gering wie möglich zu halten, sollte in der Gesetzesbegründung dahingehend konkretisiert werden, dass eine Vorschussgewährung nur bei Vorliegen der Voraussetzungen für eine spätere Kostenerstattung sowie auf Basis einer nachvollziehbaren Kostenermittlung erfolgt.

Besonders wichtig sind ferner die vorgesehenen Beratungs- und Informationspflichten der zuständigen Behörden. Dass Eigentümerinnen und Eigentümer im Lärmschutzbereich künftig aktiv über ihre Ansprüche informiert werden sollen und hierzu Informationsmaterialien in allgemein verständlicher Form bereitgestellt werden, ist geeignet, Informationsdefizite abzubauen und die Realisierung des passiven Schallschutzes zu verbessern. In § 10 Abs. 4 S. 1 regen wir an, das Wort Anspruchsberechtigte in Antragsberechtigte zu verändern.

Aus Sicht der ADF sollte die gezielte Information von Eigentümerinnen und Eigentümern durch die Landesbehörde in Absatz in § 10 Abs. 4 S. 4 noch um die gezielte Information der betroffenen Kommunen ergänzt werden. Die Kommunalverwaltungen gelten für die Betroffenen häufig als erste staatliche Anlaufstelle, sie sollten daher mit umfassenden Informationen, ihre Kommune betreffend, ausgestattet werden, auch wenn die Beratung über Anspruchsinhalte bei der Landesbehörde verbleibt.



Begrüßt wird auch die Möglichkeit, innerhalb einer Rechtsverordnung Einzelheiten des Verfahrens der Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen zu verankern.

Da sich an einzelnen Standorten die Abwicklung der Ansprüche auf baulichen Schallschutz durch den Flughafen bewährt hat (z. B. in Hamburg), wird darum gebeten, innerhalb dieser Rechtsverordnung eine Möglichkeit zu schaffen, dieses Verfahren nach Zustimmung durch die Antragsteller fortzusetzen (dafür ist ggf. bereits § 10 FluglärmG anzupassen). Dabei sollte auch die direkte Beauftragung und Bezahlung der ausführenden Unternehmen durch den Flughafen ermöglicht werden, in diesem Fall würde die im Entwurf von § 10 vorgesehene Vorschussregelung obsolet. Klargestellt werden sollte in der Rechtsverordnung auch, dass alle mit dem Verfahren verbundenen Verwaltungskosten zu den erstattungsfähigen Kosten gehören nach § 12 FluglärmG gehören, dazu gehören auch erforderliche Mehrkosten, die sich z. B. aus Anforderungen des Denkmalschutzes oder des Gebäudeenergiegesetzes ergeben.

Einzelne Mitglieder sehen die Kürzung der Äußerungsfrist nach § 73 Abs. 3 VwVfG von 2 Monaten auf 6 Wochen für Vorhaben, für die eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, kritisch und bitten um Überprüfung, da die Verkürzung in komplexen (z. B. grenzüberschreitenden) Verfahren für Bürgerinnen und Bürger sowie Kommunen die Gefahr birgt, ihre Belange nur eingeschränkt einbringen zu können.

3. Dringender materieller Änderungsbedarf

So sehr das Vorziehen dieser verfahrensrechtlichen Verbesserungen zu begrüßen ist, so deutlich ist zugleich festzuhalten, dass der Entwurf nur einen ersten, vergleichsweise kleinen Schritt darstellt. Die zentralen Defizite des Fluglärmschutzrechts liegen nicht im Verfahren allein, sondern vor allem in den materiellen Regelungen des Fluglärmgesetzes und der 2. Fluglärmschutzverordnung. Das jetzt vorgezogene Verfahrenspaket sollte vielmehr ausdrücklich als Auftakt für die anschließende inhaltliche Fortentwicklung verstanden werden.

Der Erste Bericht¹ der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm aus dem Jahr 2019 benennt bereits selbst konkrete und ressortübergreifend abgestimmte materielle Änderungsbedarfe. Dazu gehören insbesondere der Wegfall der zeitlichen Staffelung des Entstehens von Erstattungsansprüchen, Verbesserungen beim baulichen Schallschutz für Kindertageseinrichtungen, Grundschulen und Krankenhäuser, der Wegfall der Toleranzmarge für frühere Schallschutzmaßnahmen sowie Flexibilisierungen bei Lüftungs- und sonstigen Schallschutzmaßnahmen. Damit liegt seit Jahren eine politisch abgestimmte fachliche Grundlage für weitere gesetzgeberische Schritte (sowie der 2. Fluglärmschutzverordnung) vor.

Hinzu kommt das aktuelle (2026), vom Umweltbundesamt beauftragte Rechtsgutachten² zur 2. Fluglärmschutzverordnung. Dieses legt konkrete und rechtstechnisch ausformulierte Vorschläge für eine zeitgemäße Fortentwicklung des baulichen Schallschutzes vor. Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass das Gutachten deutlich macht, dass Verfahrensverbesserungen allein die geringe Inanspruchnahmequote baulichen Schallschutzes nicht erklären und nicht beheben können. Wenn materielle Hürden fortbestehen, etwa bei Lüftungslösungen, Abschlüssen oder engen Erstattungs Voraussetzungen, bleibt auch ein digitalisiertes Verfahren in seiner Wirkung begrenzt.

¹ Vgl. <https://www.bundesumweltministerium.de/download/erster-bericht-der-bundesregierung-zur-evaluierung-des-gesetzes-zum-schutz-gegen-fluglaerm-fluglaermgesetz>

² https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/2026-06/99_2026_TEXTE.pdf

4. Lärmschutzpaket Frankfurt

Wie deutlich der materielle Änderungsdruck inzwischen ist, zeigt auch das aktuelle freiwillige Lärmschutzpaket³ zum Lärmschutzbereich Frankfurt 2033 (Veröffentlichung voraussichtlich 2027), auf das sich Fraport zusammen mit der Hessischen Landesregierung und der DFS im Mai 2026 verständigt und veröffentlicht hat. Deutlich wird darin, dass die bestehenden bundesrechtlichen Grundlagen keine sachgerechten und zeitgemäßen Anspruchsgrundlagen für hinreichenden baulichen Schallschutz der Bevölkerung mehr darstellen und daher auf freiwilliger Ebene zu erweitern waren.

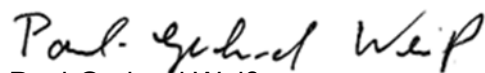
Die darin beschlossenen Maßnahmen gehen weit über die bundesrechtlichen Mindestvorgaben hinaus, darunter der Verzicht auf die gesetzliche Anspruchsentstehungsfrist, ein Inflationsausgleich bei der Erstattungshöchstgrenze, der Verzicht auf den zusätzlichen 5-dB-Abschlag bei früheren baulichen Schallschutzmaßnahmen, eine Flexibilisierung der Ansprüche sowie erweiterte Möglichkeiten bei Belüftungs- und Klimatisierungslösungen.

5. Weitere Schritte

Die ADF erwartet, dass die jetzt vorgezogenen Verfahrensverbesserungen zeitnah durch eine Reform der materiellen Regelungen des Fluglärmschutzrechts ergänzt werden. Aus Sicht der ADF sollten dabei insbesondere folgende Punkte aufgegriffen werden:

- Abschaffung der Anspruchsentstehungsfrist (aktuell 5 Jahre)
- Abschaffung der Abschläge im Schutzniveau für Bestandsgebäude sowie bei früheren freiwilligen Schallschutzmaßnahmen,
- Verbesserter Schallschutz für sensible Einrichtungen (Kitas, Grundschulen und Krankenhäuser)
- Öffnung für zeitgemäße und bedarfsgerechte Lüftungs- und Klimatisierungssysteme (z. B. automatische Fensterschließeinrichtungen, schallgedämmte Lüfter mit Be- und Entlüftung sowie Wärmerückgewinnung),
- Umschichtungsmöglichkeit der Erstattungsansprüche (Flexibilisierung),
- Anpassung der Erstattungshöchstbeträge entsprechend der Kostenentwicklung nach Baupreisindex,
- Anpassung des Schutzniveaus der Bestands- an Ausbauf Flughäfen
- Übernahme von Instandhaltungs- und Wartungskosten sowie Neuentstehung des Anspruchs nach angemessenem Zeitraum

Mit freundlichen Grüßen



Paul-Gerhard Weiß
Vorsitzender



Anja Wollert
Geschäftsführerin

³ Vgl. https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/284_sitzung_am_6.5.2026_stand_6.5.2026/top_5_-_hmvwv_fraport_dfs_laermschutzpaket_fra_2033.pdf