

Bürgerdialog der Fluglärmenschutzkommission Hamburg (FLSK)

16. Juli 2025, 18.00 bis 20.30 Uhr

Stadtteilhaus Lurup, Böverstland 38 · 22547 Hamburg

Teilnehmende

- Dr. Bettina Schomburg, Bezirk HH-Nord, Vorsitzende der FLSK
- Manfred Quade, Kreis Pinneberg (1. stv. Vorsitzender der FLSK)
- Gebhard Kraft, BVF (2. stv. Vorsitzender der FLSK)
- Christian Esselmann, Bezirk HH-Altona
- Matthias Bäker, Bezirk HH-Nord
- Carsten Redlich, Bezirk HH-Nord
- Hendrik Hollstein, Bezirk HH-Eimsbüttel
- Dr. Monika Schaal, Bezirk HH-Eimsbüttel
- Falk Schmidt-Tobler, Bezirk HH-Eimsbüttel
- Axel Kiel, Stadt Quickborn
- Reimer Rathje, Stadt Norderstedt
- Matthias Schröder, Kreis Segeberg
- Johannes Scharnberg, Flughafen Hamburg GmbH (FHG)
- Walter Emmerling, Condor
- Stefan Mundt, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)
- Bettina Kruse, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)
- Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB)
- Hans Niebergall, Deutsche Flugsicherung (DFS)
- Dr. Judith Reuter, Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation (BWA)
- Monika Weidner, Geschäftsführung FLSK
- Hamburger Bürger*innen
- Sandra Herz, Moderation
- Mica Reinhardt, Protokoll

Kurzbericht

Die Moderatorin Sandra Herz begrüßt die Anwesenden. Sie skizziert den Hintergrund und das Ziel des FLSK-Bürgerdialogs, der zuletzt 2023 in Langenhorn stattfand. Sie stellt kurz die anwesenden Mitglieder der FLSK sowie eine Vertreterin der Aufsichtsbehörde für den Flughafen (BWA) vor.

Frau Dr. Schomburg erläutert als Vorsitzende der FLSK die Rolle der FLSK als gesetzlich verankertes Beratungsgremium. Sie betont die wichtige Rolle der Mitgliedschaft von Bürgerinitiativen gegen Fluglärm als Vertretung der Betroffenen und deren Bereitschaft, konstruktiv mitzuarbeiten. Auch beim Bürgerdialog gehe es ihr um einen konstruktiven Austausch, daher bitte sie alle Anwesenden um einen fairen Dialog.

Wirksamkeit der FLSK

Bürger*innen kritisieren, dass Empfehlungen der FLSK von der Wirtschaftsbehörde nicht umgesetzt werden. Auch innerhalb der FLSK sehen Mitglieder eine gewisse „Beratungsresistenz“, verweisen aber zugleich auf die rein beratende Rolle der FLSK, deren Maßnahmenvorschlägen die zu beratenden Institutionen (*Anm Prot.: DFS, BAF, BWA*) nicht folgen müssten, dann jedoch begründet abzulehnen seien.

„Allianz für den Fluglärmenschutz“

Im Publikum anwesende Vertreter*innen von Bürgerinitiativen sprechen die einseitig von der BIG aufgekündigte Mitgliedschaft in der Allianz für Fluglärmenschutz an. Man sehe das „Warum“ dieses Schritts eindeutig in der nicht vorhandenen Veränderungsbereitschaft der Politik und darin, dass in zehn Jahren kein messbarer Fortschritt beim Lärmenschutz erkennbar sei. Der Unterschied der von der Bürgerschaft initiierten Allianz zum im Bundesgesetz verankerten Gremium FLSK wird kurz erläutert und gleichzeitig darauf hingewiesen, dass sich die in der Allianz verbliebenen Initiativen weiterhin einbringen und mitarbeiten.

Verspätungsregelungen und Nachtflüge

Es wird die strikte Einhaltung der Betriebszeit bis 23:00 Uhr, mehr Willen zur Durchsetzung der Regeln und konsequente Sanktionierung gefordert. In diesem Zusammenhang wird auch die Reduktion der Slots in den Tagesrandzeiten zur Prävention von Verspätungen diskutiert. Einzelne Mitglieder der FLSK sehen dies ähnlich und appellieren ebenfalls für mehr Rücksichtnahme und Reduzierung der Slots in den Randzeiten, insbesondere bei den Landungen zwischen 22 und 23 Uhr.

Der Vertreter des Flughafens weist zunächst darauf hin, dass für alle deutschen Flughäfen eine 24stündige Betriebspflicht bestehe, die an einigen Standorten, wie z. B. in Hamburg, für planmäßige Flüge eingeschränkt sei. Er verstehe die Forderung nach weiteren Einschränkungen, betont aber die Bedeutung der planbaren regulären Betriebszeit von 06:00–23:00 Uhr und der im internationalen Flugverkehr standardmäßig vorgesehenen und erforderlichen Verspätungsregelung. Als Teil der Betriebsgenehmigung sei diese nicht einfach einschränkbar. Der Vertreter der Condor weist in diesem Zusammenhang auf das wirtschaftliche Eigeninteresse der Fluggesellschaften an pünktlichen Flügen hin (Kosten aus Fluggastrechten und Flug-Umleitungs-/Ausfall-Folgen).

Die FLSB erläutert, dass jede Verspätung in ihrer Gesamttagesrotation überprüft werde. Diese seien von ihr aufgrund von wetter- oder lufttraumbedingten Störungen zwar häufig als unvermeidbar einzustufen, dennoch beobachte sie gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang der Verspätungen. Sie frage sich daher, wie die Verspätungslage aussehe, wenn der vor einigen Jahren vom Senat vorgeschlagene Maßnahmenkatalog inkl. der sog. 25%-Regelung nicht konsequent und über die Legislaturperiode hinaus, weiterverfolgt worden wäre.

Der Vertreter des Flughafens ergänzt hierzu, dass die bestehende Entgeltordnung Lärmzuschläge und Nachtzuschläge für Flüge nach 22 Uhr vorsieht, die zeitlich gestaffelt sind und vom Flugzeugtyp abhängen. Die Zuschläge für Spätlandungen können bis zu 700% betragen.

Flugrouten

Bürger*innen kritisieren "unnötige" Flugschleifen, Kurven und Streuungen über der Stadt (z. B. RAMAR-Kurve) und fragen, warum nicht eine Verlagerung von Routen aus dem Stadtgebiet möglich sei. Die DFS erläutert die bestehenden Routen als Ergebnis sicherheits- und kapazitätsbedingter Abwägungen. Entsprechende Anstrengungen in der FLSK zur Erarbeitung von Alternativrouten haben sich, mit Blick auf Belastungsabwägungen und vor dem Hintergrund städtebaulicher Entwicklungen, z. B. südlich der Elbe, als nicht vorteilhafter erwiesen.

Start- und Landeverfahren

Die Vor- und Nachteile des sogenannten Steil- und Flachstartverfahrens werden erläutert. Zum Schutz innerstädtischer Bereiche vor Fluglärm hat sich die FLSK klar für das Steilstartverfahren ausgesprochen, an die sich laut Flughafen-Vertreter rund 60% der Flüge halte. Eine

verpflichtende Nutzung eines dieser Verfahren gebe es nicht, weil es sich bei beiden Verfahren um international zugelassene, lärmoptimierte Startverfahren handle¹, die beide geflogen werden dürfen. Die letztendliche Entscheidung über die Wahl des Startverfahrens liege jedoch immer beim verantwortlichen Piloten.

Fluglärmschutzzonen

Aus dem Publikum wird nach der Aktualisierung der 2012 festgesetzten Fluglärmschutzzonen gefragt, die aufgrund der angesetzten Lärmwerte schon damals hätten größer sein müssen. Die FLSB stellt zunächst klar, dass die Fluglärmschutzzonen nicht auf Lärmmessungen, sondern auf Berechnungen basieren. Außerdem weist sie darauf hin, dass bei der Prognose 2012 von wesentlich mehr Flugbewegungen ausgegangen worden sei als aktuell stattfinden und die Fluglärmschutzzonen damit schon jetzt eher zu groß seien. Die gesetzlich für 2022 vorgesehene Überprüfung habe in Folge der Corona-Pandemie verschoben werden müssen, da mit dem Einbruch des Flugverkehrsaufkommens keine seriöse Prognose über die zukünftigen Flugverkehrszahlen möglich gewesen sei.

Kleinfliegerei und Rundflüge

Eine Bürgerin spricht die steigende Belastung durch touristische Rund- und Schulungsflüge an und fragt nach Einschränkungen. Die Vertreterin der BWAI erklärt, dass die Kleinfliegerei in der Regel nicht vom Flughafen starte oder lande und daher nicht schwerpunktmäßig in der FLSK behandelt werde. Zudem unterliegen Kleinflieger nicht dem Hamburger Landesrecht, so dass es keine rechtliche Handhabe für Einschränkungen gebe. Dennoch sei der Dialog mit den entsprechenden Anbietern aufgenommen worden, um ein Bewusstsein für die Lärmbelastung zu schaffen und eine stärkere Varianz in den Streckenführungen zu erreichen.

Gesundheit und Klimawandel

Einige Bürger*innen thematisieren mehrfach die gesundheitlichen Risiken (Aufwachreaktionen, Erkrankungen) durch Verspätungen und die Klimafolgen des Flugverkehrs. Der Vertreter der BVF verweist auf zunehmende Extremwetterereignisse als Verspätungsfaktor und fordert, dies bei der Flugplanung zu berücksichtigen. Der Vertreter der Condor bestätigt, dass bisherige Wetterstatistiken "nicht mehr passen". Aufgrund der klimatischen Veränderungen habe Condor seine Flugplanung daher bereits angepasst und Rotationen verkürzt.

Olympia-Befürchtungen

Bürger*innen befürchten eine Mehrbelastung durch Fluglärm bei einer möglichen Olympia-Ausrichtung in Hamburg und fordern die FLSK auf, dementsprechend auf die Olympia-Bewerbung einzuwirken. Die FLSK-Vorsitzende weist in diesem Zusammenhang auf Auswertungen aus Paris hin, wo kaum Auswirkungen auf zusätzlichen Flugverkehr nachgewiesen wurden. Eine Entzerrung und Verlagerung auf alternative Transportmittel sei für das Hamburger Olympia-Bewerungskonzept anzunehmen.

Mit einem versöhnlichen Appell aus dem Publikum an alle Beteiligten wird die Bitte geäußert, trotz scheinbar unlösbarer Interessenkonflikte, Kompromisse einzugehen und diese zuverlässig einzuhalten.

¹ Noise Abatement Departure Procedures (NADP)

Frau Dr. Schomburg betont die Verlässlichkeit der FLSK als langjähriges Gremium, in dem kontrovers und hart diskutiert werde. Sie versichert, dass die FLSK die Anliegen und Betroffenheiten der Bürger ernst nehme und der öffentliche Dialog fortgesetzt werde.

Die Moderation schließt die Veranstaltung mit Dank an alle Anwesenden für die intensive, konstruktive und wertschätzende Diskussion.

Protokoll erstellt von Sandra Herz/Mica Reinhardt/Monika Weidner

im Juli 2025