

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

16. April 2026

Entwurf der Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmschutzkommission 2026/1
für den Flughafen Hamburg
am 6. Februar 2026

Teilnehmende:

Bettina **Bennies** (Stadt Quickborn), Eckart **Boege** (Kr. Stormarn), Alexander **Brückner** (MEKUN), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bünger** (MWVATT), Walter **Emmerling** (Condor), Alexander **Geib** (Eurowings), Dr. Heiko **Hansen** (BUKEA), Gebhard **Kraft** (BVF), Martin **Mosel** (BVF), Andreas **Müller** (Handelskammer HH), Stefan **Mundt** (BSW), Hans **Niebergall** (DFS), Manfred **Quade** (1.stv. Vorsitzender), Reimer **Ratje** (Stadt Norderstedt), Carsten **Redlich** (HH-Nord), Dr. Judith **Reuter** (BWA), Johannes **Scharnberg** (FHG), Dennies **Schiffner** (DFS), Falk **Schmidt-Tobler** (HH-Eimsbüttel), Dr. Bettina **Schomburg** (HH-Nord), Hendrik **Schrenk** (Kr. Segeberg), Dr. René **Schwartz** (BVF), Christian **Zierau** (HH-Eimsbüttel), Bettina **Kruse** (BUKEA) sowie Frank **Rumpf** (HH-Nord) als Gast.

Begrüßung

Die Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit der Begrüßung aller Anwesenden, insbesondere der neu in die FLSK berufenen Vertreter wie Herrn Christian Zierau als Vertreter aus Eimsbüttel, des weiteren Herrn Dr. Heiko Hansen als Vertreter für die BUKEA und Herrn Frank Rumpf für HH-Nord, der von der BV HH-Nord als Nachfolge von Herrn Nintz gewählt wurde. Da dessen Benennung der BWA zum Zeitpunkt des Sitzungsbeginns nicht vorliegt – diese von der Vertreterin der BWA jedoch zum jetzigen Zeitpunkt als gesichert angesehen werden könne - wird per Abstimmung über seine Teilnahme als Gast ohne Stimmrecht der aktuellen Sitzung entschieden. Die Vorsitzende bittet darum, mit den Sitzungsinhalten vertraulich umzugehen. Weiterhin stellen sich alle Teilnehmenden den neuen Mitgliedern vor. Die Beschlussfähigkeit des Gremiums wird festgestellt. Es sind 21 stimmberechtigte Mitglieder anwesend. Folgende Änderungen der Tagesordnung werden formuliert:

Gegen 12:30 Uhr werde der Vorsitz in der Sitzung an den ersten stellvertretenden Vorsitzenden (stv. Vorsitzender) übergeben.

Weitere Anmerkung sowie Ergänzungen zur Tagesordnung

Künftig werde zu Sitzungsbeginn die vorliegende Tagesordnung unter einem ausgewiesenen TOP beschlossen. Des Weiteren müsse nach heutigem Verständnis über die Annahme des jeweiligen Protokolls der letzten Sitzung in der darauffolgenden Sitzung abgestimmt werden, dies werde ab der nächsten Sitzung – ebenfalls mit eigenem TOP - nachgeholt. Hintergrund ist ein von der BVF eingereichter Dringlichkeitsantrag zur Protokollführung und -abstimmung, der im Vorfeld der Sitzung nach Abstimmung der Vorsitzenden, des stellvertretenden

Vorsitzenden sowie der Protokollführung nicht an die FLSK-Mitglieder versendet wurde. Obgleich nach Ansicht der Vorsitzenden dieser Antrag nunmehr heute nicht Gegenstand der Beratungen sein könne, kritisiert ein Vertreter der BVF die Nicht-Versendung des Dringlichkeitsantrages sowie den Umgang mit den zuvor frist- und formgerecht eingebrachten Ergänzungs- und Änderungsbedarfen zum Protokoll der FLSK-Sitzung 2025/04. Aus diesem Grund gibt er für die BVF eine Protokollerklärung ab, die zur Kenntnis genommen und als Anlage dem Protokoll angefügt wird (FLSK Drs. Nr. 1/2026-1).

Dringlichkeitsantrag gemäß § 7 Abs. 2 der Geschäftsordnung der Fluglärmschutzkommission Hamburg - Modernisierung / Erweiterung der Gepäckförderanlage und Neubau der Sortierhalle am Airport Hamburg (FLSK Drs. Nr. 2/2026-1)

Die Vorsitzende ruft den Dringlichkeitsantrag der BVF auf. Dieser Antrag wurde den Mitgliedern der FLSK vorab zugestellt. Vor Abstimmung zu Dringlichkeit und Antragsfähigkeit nach § 7 Abs. 2 GO wird von der Vorsitzenden ein Meinungsbild der Teilnehmenden erbeten.

Mit dem Antrag wird eine Berichterstattung über die geplante Gepäckförderanlage und Sortierhalle am Flughafen Hamburg erbeten, insbesondere im Hinblick auf mögliche Auswirkungen auf den Fluglärm durch die Kapazitätserweiterungen. Die Beschränkung des Flugverkehrs sei nicht durch die Kapazität der Start- und Landebahnen, sondern durch bestehende Kapazitätsgrenzen bei der Passagierabfertigung gegeben, weshalb derartige Kapazitätserweiterungen zu mehr Flugverkehr und Lärm führen könnten. Die Antragsteller kritisieren zudem, dass die Presse zuerst über das Thema berichtete, ohne dass die FLSK zuvor unterrichtet wurde. Der Vertreter der FHG entgegnet, die Errichtung der Anlage sei nicht Beratungsgegenstand des §1 GO, sodass kein rechtlicher Anspruch auf Unterrichtung der FLSK bestehe und verweist zudem auf Vertraulichkeitspflichten, die mit Bauvorhaben einhergehen.

Die Vorsitzende verweist auf die Geschäftsordnung zur Beurteilung der Dringlichkeit und Zustimmungsfähigkeit des Antrags. Die Diskussion zeige kontroverse Auffassungen über die Legitimität des Informationsbedarfs und die Verfahrensweise, mache letztlich aber den Informationsbedarf von einem Teil des Gremiums deutlich. Die Vorsitzende signalisiert die Bereitschaft, die Fragestellung aufzunehmen und in einer der nächsten Sitzungen zu berichten, da die Dringlichkeit hierbei nicht übereinstimmend gesehen werde.

Der Vertreter der BVF erklärt sich mit dem vorgeschlagenen Verfahren einverstanden und zieht daraufhin den Dringlichkeitsantrag zurück.

Der Vertreter des Flughafens gibt nochmals ausdrücklich zu Protokoll, dass aus Sicht der Flughafen Hamburg GmbH keine rechtliche Pflicht für eine Berichterstattung zur Modernisierung der Gepäckanlage abgeleitet werden könne und der Antrag der BVF deshalb nicht als beschlussfähig angesehen werde. Man sei aber bereit, in der nächsten Sitzung auf freiwilliger Basis über das Projekt zu berichten.

Die Vorsitzende fasst zusammen: Der Dringlichkeitsantrag wird zurückgezogen, seitens der FHG sowie das BA HH-Nord werde geprüft, in welchem Umfang in der Sitzung im Mai berichtet werden könne.

TOP 1 – Beratung des Antrags der BVF - Klimawandel und Flugplanung (FLSK Drs. Nr. 4 /2025- 3)

Die Vorsitzende führt in die Beratung zu TOP 1 ein. Zur Vertiefung des Verständnisses in Hinblick auf die Komplexität der Flugplanung wurden in Vorbereitung auf die Abstimmung des Antrags der BVF von der Condor sowie der Eurowings (EW) Vorträge erarbeitet, jedoch nicht vorab den FLSK-Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Zunächst werde die Condor berichten, bei Bedarf könne in einer nächsten Sitzung die EW ergänzen, die einzelnen Airlines planen

jedoch ähnlich. Der Vertreter der Condor erläutert Grundsätze und Rahmenbedingungen bei der Flugplanung. Nachrangig zu dem obersten Gebot der Sicherheit planen Airlines nach wirtschaftlichen Erfordernissen, so sei ein Flugzeug möglichst viele Flugstunden pro Tag einzusetzen. Angepasst werden die Flugpläne u.a. an die unterschiedlichen Nachtflugbeschränkungen wie z. B. in Frankfurt und Hamburg. Weiterhin zu berücksichtigen seien Crew-Umlaufplanungen, da hier Regularien einzuhalten seien. Auch auf konkrete Wetterereignisse werde teilweise adhoc reagiert. Im Anschluss an jede Saison werde eine Blockzeiten-Analyse aller geflogenen Strecken durchgeführt und ggf. Anpassungen für die folgende Saison vorgenommen. In der Statistik seien bereits Effekte durch Winde auf den Strecken inkludiert. Je mehr Flüge in die Statistik einfließen, desto aussagekräftiger werde diese. Die Präsentation zum Vortrag der Condor ist dem Protokoll beigelegt (FLSK Drs. Nr. 3/2026-1).

Die Vorsitzende bedankt sich für den Vortrag und eröffnet die Diskussion. Zusammenfassend stehe die Frage im Raum wie aus dem komplexen Thema der Flugplanung das konkrete Abstimmungsthema abgeleitet werde. Konkrete Pufferzeiten für einzelne Flüge seien nicht praktikabel, jedoch könnten statistische Werte für bestimmte Regionen und Zeiträume zur Prognose herangezogen werden und damit in die Flugplanung einbezogen werden. Der Antragsteller (BVF) konkretisiert den Antrag dahingehend, Extremwetter sei nur ein Beispiel, es sollen generell verschiedene Effekte wie klimawandelbedingte Änderungen der Windverhältnisse in die Flugplanungen einbezogen werden. Das Bewusstsein (Awareness) für diese Faktoren müsse bei den Airlines erhöht werden. Ziel des Antrags sei, neben der Einführung angemessener Pufferzeiten, vor allem Mechanismen zur Qualitätssicherung in der Flugplanung zu etablieren.

Der Vortrag der Condor zeige, dass die Einbeziehung der Effekte des Klimawandels bei den großen Airlines als Daueraufgabe zu verstehen ist. Es wird jedoch kritisiert, dass kleinere Airlines diese Herausforderungen oft nicht ausreichend berücksichtigen und daher viele Verspätungen verursachen, die zur Störung der Nachtruhe führen.

Die Vorsitzende fasst zusammen, dass zur Bewertung des Antrags keine weiterführenden Informationen anderer Airlines erforderlich seien und lässt über den Antrag gemäß dem vorliegenden Petitum abstimmen. Die Nr. 1 des Petitums wird mit 12 Nein-Stimmen abgelehnt bei 4 Enthaltungen sowie 3 Ja-Stimmen. Damit ist eine Abstimmung der Nrn. 2 und 3 des Petitums hinfällig.

Der Antrag der BVF ist dem Protokoll beigelegt (FLSK Drs. Nr.4/2025-3).

Anschließend wird - trotz abgelehnten Antrags - von einem Teil der Anwesenden der Informationsbedarf zum Thema „Auswirkung des Klimawandels auf die Flugplanung“ bekräftigt und der Wunsch zu regelmäßiger Berichterstattung geäußert. Die Vorsitzende nimmt den Wunsch auf und fasst wie folgt zusammen:

Das Thema Klimawandel und die möglichen Auswirkungen auf Flugverspätungen bleibe weiter auf der Agenda der FLSK. Kompetente Mitglieder der FLSK, die mit dem Thema befasst seien, werden das Gremium über Neuerungen in der Flugplanung auf dem Laufenden halten.

Zum weiteren Umgang mit der Tagesordnung regt die Vorsitzende an, wegen fortgeschrittener Zeit sowie Erkrankung der FLSB solle TOP 4 auf die nächste Sitzung verschoben werden. Der FLSB solle ermöglicht werden, die PPP persönlich vorzustellen (FLSK Drs. Nr.7/2026-1, als Anhang zum Protokoll vorab).

Die Vorsitzende entlässt gegen 12:05 in die Pause und übergibt den Vorsitz der Sitzung an den stv. Vorsitzenden.

Nach Diskussion des Gremiums gibt der stv. Vorsitzende folgende einvernehmliche Änderung zur Tagesordnung bekannt:

Wegen der fortgeschrittenen Zeit werden TOP 2 und TOP 4 auf die nächste Sitzung

verschoben. Als nächstes werde TOP 5 aufgerufen, da vor Inkrafttreten der Änderungen an den VFR-Routen die Kenntnisnahme der FLSK erforderlich sei. TOP 3 – Jahresrückblick der FHG wird danach aufgerufen, da ein Teil der Teilnehmenden die zeitnahe und auch etablierte Vorstellung der Jahresbilanz zu Anfang des Jahres bevorzugt, statt sie auf Mai zu verschieben.

TOP 5 – Präsentation der anstehenden Änderungen an den VFR-Routen

Der Vertreter der DFS stellt aus Zeitgründen in gebotener Kürze die geplanten Änderungen anhand einer Präsentation (FLSK Drs. Nr. 5/2026-1) vor, zumal diese dem Gremium bereits wiederholt vorgestellt und ausführlich besprochen worden seien. Ergebnis: Die Änderungen an den VFR- Routen werden vom Gremium nach kurzen Rückfragen zum Vortrag zur Kenntnis genommen. Auf Wunsch des stv. Vorsitzenden sowie einiger Teilnehmender wird um eine ergänzende Erklärung der DFS zur Aufnahme in das Protokoll gebeten, die an dieser Stelle wiedergegeben wird:

Erläuterungen zu den Anpassungen der VFR-Routen in Hamburg

*VFR-Streckenführungen für Sicht-An- und Abflüge sorgen dafür, dass der Verkehr rund um einen kontrollierten Flughafen **sicher, geordnet und planbar** bleibt. Sie sind **Standardwege**, können aber je nach Verkehrslage jederzeit durch **individuelle Freigaben** ersetzt werden. Die Anpassungen (Luftverkehrshandbuch) in Hamburg sind: Statt exakter Kursgrade werden künftig **Himmelsrichtungen** verwendet. Bei **Startbahn 33** entfallen die Standardrouten nach **DELTA** und **TANGO 2** – Abflüge erfolgen dort nur noch nach **individueller Freigabe**, weil kreuzende Bahnen, mögliche Fehlanflüge und der Verkehr aus **Hamburg-Finkenwerder** berücksichtigt werden müssen. Von **Startbahn 15** geht es nach dem Abheben **direkt** zu **NOVEMBER 2** bzw. **TANGO 2**. Von **Startbahn 23** geht es **direkt nach DELTA**, **NOVEMBER 2** entfällt als Standard (nur noch individuell), und **TANGO 2** beginnt mit einer **Linkskurve Richtung Außenalster**. Von **Startbahn 05** geht es jeweils **direkt** nach **DELTA / NOVEMBER 2 / TANGO 2**. Bei den **Anflügen** aus **TANGO 2** und **DELTA** gibt es künftig **keine Standardstrecken** mehr – es wird nach **individueller Freigabe** je nach Verkehrslage geflogen.*

Des Weiteren reichen wir die angefragten Verkehrszahlen für Sichtflüge (2025) im Bereich der Kontrollzone Hamburg nach:

- **Anzahl der gesamten Sichtflüge in der Kontrollzone Hamburg:** 25.420
- **Davon An- bzw. Abflüge Flughafen Hamburg (Fuhlsbüttel):** 5.706 (≈ 22 %)
- **Sichtflüge ohne Start/Landung am Flughafen Hamburg (Fuhlsbüttel):** 19.714 (≈ 78 %) (d. h. diese Sichtflüge fliegen in die Kontrollzone ein, starten und landen jedoch nicht am Flughafen Hamburg.)

*Der Anteil der Sichtflüge an der Gesamtzahl der Flugbewegungen in Hamburg beträgt **ca. 4 %**.*

TOP 3 - Jahresrückblick 2025 und aktuelle Lage am Flughafen

Der eingeschränkten Vortragszeit geschuldet, erklärt der Vertreter des Flughafens in aller Kürze die beigefügte Präsentation (FLSK Drs. Nr. 6/2026-1). So liege das Niveau der gewerblichen Flugzeugbewegungen in etwa gleich zum Vorjahresniveau und bleibe weiterhin deutlich hinter dem Vor-Corona Niveau zurück. Der Flugverkehr in Deutschland habe sich abgeschwächt, Hamburg liege im Vergleich zu anderen deutschen Flughäfen zusätzlich deutlich zurück. Dies führe zu einer insgesamt geringeren Lärmbelastung und wirke sich auf die Größe des Lärmkontingents aus. Das ist die Fläche, die von einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) tags umfasst wird. Das nächtliche Lärmkontingent umfasst die Fläche mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 55 dB(A) nachts. Diese ist gegenüber dem Vorjahr leicht verringert, die Fläche für den Tag dagegen leicht gestiegen. Das Ausmaß des Lärmkontingents tags vergrößerte sich durch Einzelereignisse, so haben allein die militärischen Fluggeräte, im Jahr 2025 die Red Arrows der Kunstflugstaffel, das Lärmkontingent um 0,40 km² erweitert. Der Anteil leiserer Verkehrsflugzeuge (sog. Neos) lag 2025 bei rund 23 %, was sich auch auf die

Verringerung der Fluglärmausbreitung auswirke. Dieser Trend werde sich fortsetzen. Bei den Verspätungen sei eine positive Bilanz zu verzeichnen, sie lagen um 24 % unter dem Vorjahresniveau. Nachgekommen wurde dem Wunsch der Kommission mit einer Darstellung des Anteils an Verspätungen im Verhältnis zu allen Flügen der jeweiligen Airline.

Die Bahnverteilung sei ebenfalls ähnlich zu den Vorjahren, die Verschiebungen ergeben sich im Wesentlichen durch Windkomponenten, die sich dann über die Bahnbenutzungsregeln entsprechend auf die Verteilung auswirken. Die entsprechende Verteilung gelte damit ähnlich für die Bahnverteilung bei den verspäteten Flügen.

Die Messstellen verzeichneten insgesamt etwa dieselben Lärmwerte wie im Vorjahr. Zum Stand des freiwilligen Lärmschutzprogramms des Flughafens werde festgestellt, dass die verfügbaren Mittel nicht in dem Umfang abgerufen werden, wie möglich sei. Allerdings sei festzustellen, dass die berechtigten Haushalte bereits die Schallschutzmaßnahmen aus den vorhergehenden Programmen umgesetzt haben. Tagespistensperrungen werden weiterhin einmal wöchentlich durchgeführt. Da aufgrund der technischen Ansprüche verbunden mit verschärften Sicherheitsanforderungen die Piste 05/23 einen höheren Instandsetzungsbedarf aufweise, sei diese häufiger gesperrt. Dies führe zu einem erhöhten Beschwerdeaufkommen in den Sommermonaten von Fluglärm betroffenen der Piste 15/33.

Einzelne Mitglieder bemängeln u.a. die prozentuale Darstellung der nächtlichen Verspätungen anhand der Gesamtflugzahl einer Airline am Hamburg Airport, die zu einer Verharmlosung der Belastung führe. Stattdessen sollen sich die jeweiligen Verspätungsquoten allein auf das Verhältnis zu den geplanten Flügen in der letzten Betriebsstunde von 22 Uhr bis 23 Uhr beziehen. Auch wird kritisiert, dass der Jahresvergleich der Gesamtverspätungen allein in Bezug zum Vorjahr irreführend und der Betrachtungszeitraum für langfristige Veränderungen (Trends) zu kurz sei. Auch die Statistik zu den Fluglärmereignissen an den Messstellen seien aufgrund ihrer häufigen Ausfälle nicht aussagekräftig. Die unterschiedliche Beachtung der Bahnbenutzungsregeln wird kritisiert.

Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen gibt, dankt der stv. Vorsitzende dem Vertreter der FHG für den Vortrag und dem Plenum für die Diskussion.

TOP 2 – Antrag der BVF – Fehlanflüge

Der TOP wird verschoben auf die nächste Sitzung (s.o.)

TOP 4 – Verspätungs- und Beschwerdesituation im Jahr 2025

Der TOP wird verschoben auf die nächste Sitzung (s.o.)

TOP 6 – Sonstiges

Es gibt keine weiteren Diskussionspunkte.

Sitzungsende

Der stv. Vorsitzende schließt die Sitzung mit Dank an alle Teilnehmenden gegen 13:10 Uhr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Frau Kruse

Frau Dr. Schomburg (Vorsitzende)

Herr Quade (stv. Vorsitzender)

Terminvorschau 2026

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

Protokollerklärung zur FLSK 2026/1

Zentrale Aufgabe der Fluglärmenschutzkommission für den Hamburger Flughafen (FLSK) ist die Beratung der für den Luftverkehr zuständigen Genehmigungsbehörde (BWA) sowie der Deutschen Flugsicherung GmbH im Hinblick auf Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge, verursacht durch den Betrieb des Hamburg Airports.

Die während der Kommissionssitzungen präsentierten und diskutierten Themen werden in einer **Niederschrift** festgehalten. Hierin sind der wesentliche Ablauf der Sitzung und die erzielten Ergebnisse aufzunehmen. Der Entwurf der Niederschrift wird den Mitgliedern zur Abstimmung versendet.

§ 9 der FLSK-Geschäftsordnung besagt, dass gewichtige Ergänzungs- und Änderungshinweise in der kommenden Sitzung zu klären oder schriftlich zu dokumentieren sind. Erst dann gilt die Niederschrift (Verlaufsprotokoll) als abgestimmt und kann veröffentlicht werden.

Jede **Ergänzung oder Änderung der Niederschrift**, die eines der FLSK-Mitglieder als gewichtig ansieht, ist entweder in die Niederschrift aufzunehmen oder auf der nächsten Sitzung zu diskutieren. Sämtliche eingegangenen Ergänzungs- und Änderungsanträge, die bisher nicht übernommen wurden, sind hierbei darzulegen. Sollten diese auch nach **Diskussion in der Kommission** nicht in die Niederschrift aufgenommen werden, sind sie als Protokollnotiz zu vermerken.

Ein **Beschlussvorschlag** im eingereichten, jedoch nicht an die Kommissionsmitglieder übermittelten **Dringlichkeitsantrag zur Protokollführung und -abstimmung** beinhaltet, dass zukünftig zu Beginn jeder Sitzung als erster Tagesordnungspunkt über den Entwurf der Niederschrift der vorangegangenen Sitzung gesprochen und beschlossen wird.

Dringlichkeitsanträge nicht an das Plenum weiterzuleiten, entspricht nicht dem in der FLSK-Geschäftsordnung festgelegten Verfahren und widerspricht daher dem **Neutralitätsgebot** sowie dem **Allseitigkeitsprinzip**.

**Dringlichkeitsantrag gemäß § 7 (2)
der Geschäftsordnung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg (FLSK)
zur Sitzung 2026/1 am 06.02.2026**

"Modernisierung / Erweiterung der Gepäckförderanlage und Neubau der Sortierhalle"

Antragsteller:

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)
Dr. René Schwartz, Gebhard Kraft, Martin Mosel

Thema:

Das Hamburg Journal hat am 16.01.2026 darüber berichtet, dass die Flughafensuprastruktur (Gepäckförderanlage und Sortierhalle) am Hamburg Airport in den kommenden Jahren für mindestens 90 Mio. Euro modernisiert und erweitert werden soll. Hierdurch wird die Passagier-Abfertigungskapazität des Flughafens (Passagiere pro Stunde) relevant gesteigert, was - mindestens indirekt - mit einer weitergehenden Steigerung des Fluglärms einhergeht.

Aufgabe der FLSK Hamburg ist die Beratung über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge beim Verkehrsflughafen Hamburg (§ 1 (1)). Zu diesem Zweck lässt sich die Kommission in den regelmäßigen Sitzungen unterrichten (§ 1 (2)) und entwickelt aufbauend auf den Informationen Vorschläge zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm und zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge (§1 (3)).

Zum geplanten Aus- und Neubau der Flughafensuprastruktur am Hamburg Airport wurde vor der Berichterstattung im Hamburg Journal in der FLSK weder berichtet noch über das Ausmaß der voraussichtlichen, zusätzlichen Belastungen der betroffenen Bevölkerung diskutiert.

Petitum:

1. Die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) wird gebeten, in der kommenden FLSK-Sitzung (2026/2) über das Neu- und Ausbauvorhaben umfassend zu berichten.
2. Das Bezirksamt Nord wird gebeten, über die mit dem Neu- und Ausbauvorhaben im Zusammenhang stehenden, erteilten Genehmigungen umfassend zu berichten.
3. Die Flughafen-Genehmigungsbehörde (BWA) sowie die für Fluglärm- und Schutz vor Luftverunreinigungen zuständige Fachbehörde (BUKEA) werden gebeten, zum Ausmaß der im Zusammenhang mit dem Neu- und Ausbauvorhaben stehenden, voraussichtlichen, zusätzlichen Belastungen für die Bevölkerung umfassend zu berichten.

Ahrensburg, den 26.01.2026

FLSK Drs. Nr. 3/2026-1

FLK Hamburg – 06.02.2026
Erläuterungen zur
Flugplangestaltung und
Blockzeitenanalyse



- Im Jahr 1956 gegründet
- Aktuell mehrheitlich im Besitz von Attestor
- Hubs: Frankfurt am Main, Condor fliegt von den neun größten deutschen Flughäfen sowie ab Zürich (Schweiz) und Wien (Österreich) zu über 90 Zielen in Europa, Afrika, Asien, Nord- und Zentralamerika/Karibik
- Fluggastaufkommen: über 8 Mio. Gäste pro Jahr
- Mehr als 5000 Mitarbeiter/innen
 - 920 Piloten/innen und über 3150 Flugbegleiter/innen
 - 1040 Bodenmitarbeiter/innen sowie 435 Techniker/innen
- Flotte (Sommer 2026):
 - 9 x A320-212/-214
 - 7 x A320-271N
 - 12 x A321-211/-211SL
 - 10 x A321-271NX
 - 18 x A330-941



1. Sicherer Flugbetrieb

2. Wirtschaftlicher und nachhaltiger Flugbetrieb

Treibstoffsparend = CO2-sparend

Pünktlich

Moderne Flugzeuge

Fluglärm-Optimiert

Kundenzufriedenheit

Die vier wesentlichen Randbedingungen bei der Flugplangestaltung sind:

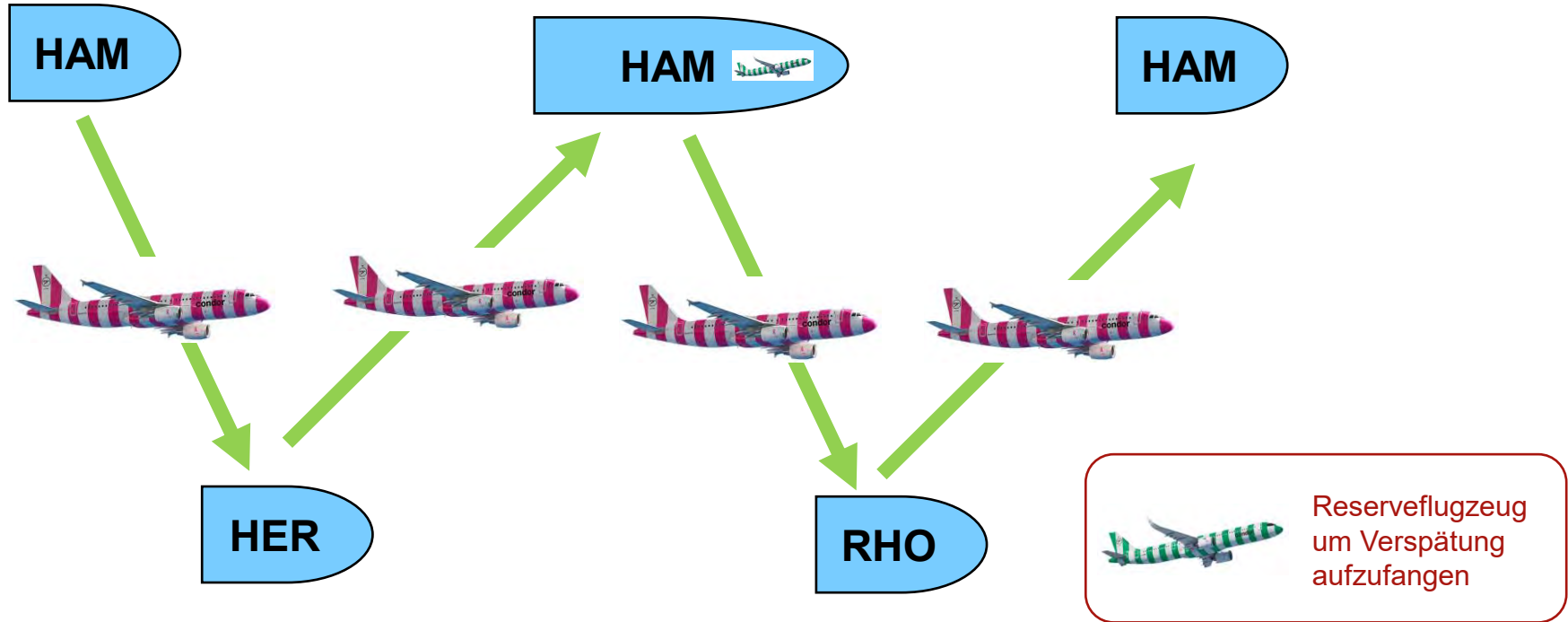
- ➔ Öffnungszeiten des Abflug- und Zielflughafen
- ➔ Slot's am Abflug- und/oder Zielflughafen
- ➔ Crew-Dienstzeiten
- ➔ Crew-Umlaufplanung

Randbedingungen der Flugplanung für in Deutschland stationierte Flugzeuge

0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	
Frankfurt					FRA - PMI			PMI	PMI-FRA			FRA		FRA-Kanaren/Ägypten				Ziel	Kanaren/Ägypten-FRA					
Hamburg						HAM-Griechenland			Ziel	Griechenland-HAM			HAM		HAM-Griechenland			Ziel	Griechenland-HAM					
				FMO-PMI			PMI	PMI-HAM			HAM	HAM-Kanaren/Ägypten					Ziel	Kanaren/Ägypten - HAM						
Hamburg						6-23 Uhr reicht nicht für eine Kombination von PMI und Kanaren/Ägypten - zwei Griechenland-Umläufe (d.h. ca 3-3.5h Flugzeit) sind möglich																		
						6-22 Uhr ist NICHT ausreichend für wirtschaftlichen touristischen Flugbetrieb mit in Deutschland stationierten Flugzeugen																		
Türkei-UK				UK	UK-Türkei				TK	Türkei-D			D	D-Türkei			TK	TK-TK		TK	TK-TK		TK	

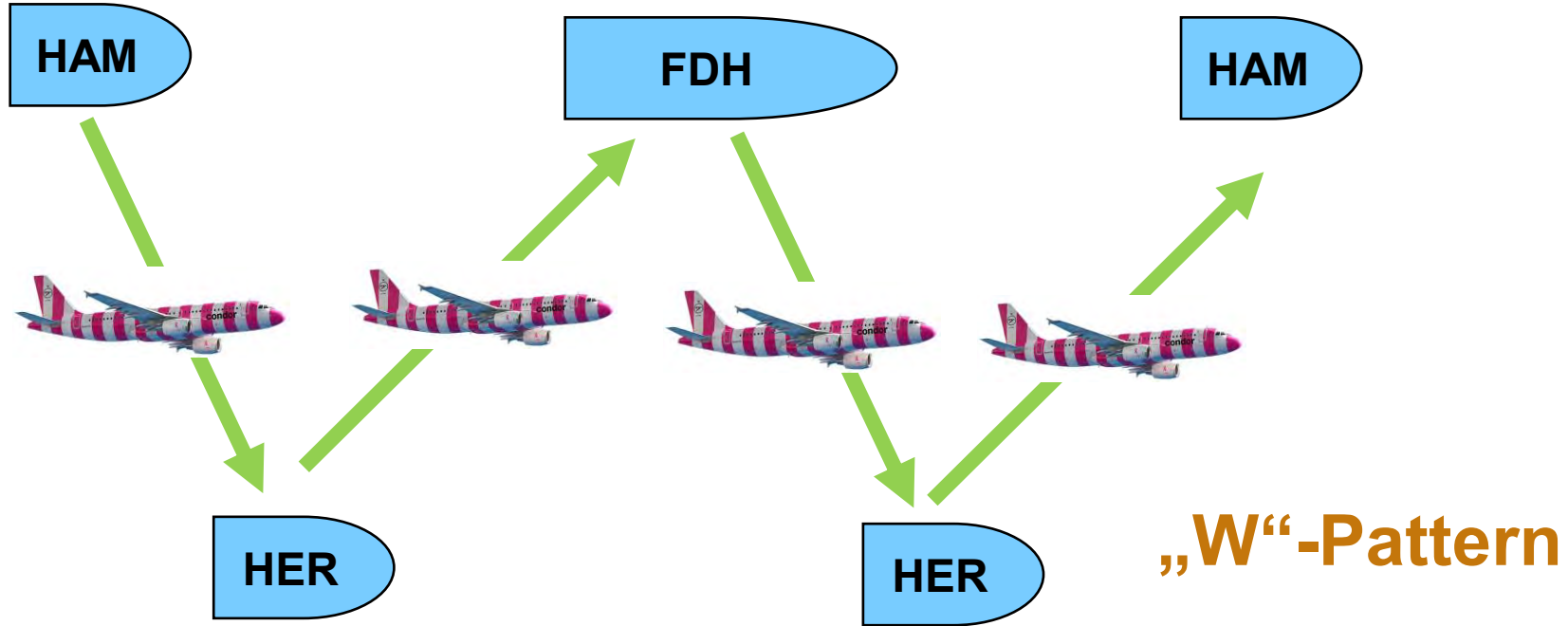
- ➔ Touristischer Verkehr alleine ist mit einem in HAM stationierten Flugzeug nicht optimal darstellbar
- ➔ Für ein volles touristisches Programm ist eine Kombination mit einem anderen Flughafen notwendig
- ➔ Airlines mit Basis an einem 24h – Airport (z.B. Türkei) können die Flugzeuge optimaler/wirtschaftlicher einsetzen
- ➔ Nachtflüge können deutsche Airlines im touristischen Verkehr ebenfalls nur sehr eingeschränkt anbieten, da entweder ein später Abflug oder eine frühe Landung oft nicht mehr möglich ist.

Beispiel 1: ein Flugzeug am Airport stationiert

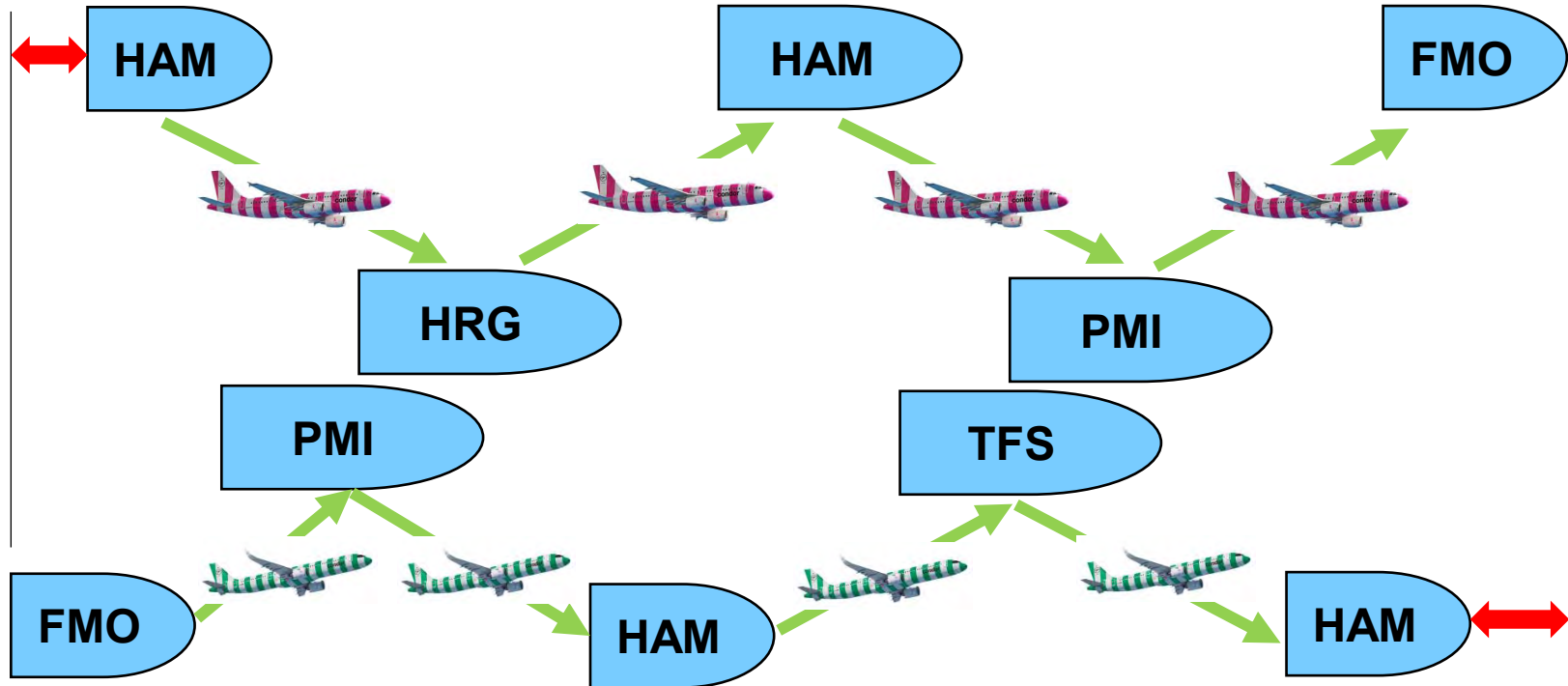


PMI und Kanaren/Ägypten ist zu lange und geht nicht in Kombination ex HAM

Beispiel 2: ein Flugzeug am Flughafen (HAM) stationiert, aber zwei Abflug-Flughäfen (z.B. HAM/FDH)



Beispiel 3: 1 Flugzeug in HAM stationiert aber 2 Flugzeuge, sowie 2 Abflug- und 3 Zielflughäfen



Flugplan angepasst um Anzahl Landung nach 22:30 LT im SFP26 zu verringern

Beispiel zeigt den Planungsstand (Condor und Marabu) für eine typische Woche im August 2026

SFP 2025

SFP 2026

Gesamtanzahl Landungen / Woche:

86

94

Vor 22:00 Uhr:

61

69

22:00 bis 22:30 Uhr:

4

11

Nach 22:30 bis 23 Uhr

21

14

7 = 33%



Aufnahme einer neuen Strecke:

- Berechnung der Blockzeit erfolgt auf Basis von 68% statistischen Wind Enroute plus statistische Taxi-Zeiten
- Seit ca zwei Jahren sind teils größere Unterschiede zwischen den tagesaktuellen Winden und den statistisch zugrunde gelegten Winden zu erkennen (insbesondere bei OST-WEST Verbindungen)

Blockzeiten-Analysen von bestehenden Strecken:

- Nach jeder Saison wird eine Blockzeiten-Analyse aller geflogenen Strecken durchgeführt
- Bei Auffälligkeiten (z.B. starke Abweichungen) wird auch ad-hoc eine entsprechende Analyse vorgenommen
- Die Analyse erfolgt auf Basis gängiger statistischer Methoden
- Bei Abweichungen, die nicht statistischer Natur sind (pop p-value < 5%) erfolgt eine Route-Cause-Analyse
- Anpassung der Blockzeiten für die nachfolgende Saison bei relevanten Abweichungen in der Analyse
- Hiermit werden somit auch Effekte auf die Enroute-Winde durch den Klimawandel erfasst

„Viele Wege führen nach Rom....“ Wie das Sprichwort schon sagt, gibt es meist mehr als einen Flugweg an das Ziel

Beispiel 1: Condor „Pre-Defined-Routes“ HRG-HAM



Beispiel 2: Condor „Pre-Defined-Routes“ HAM-TFS



Blockzeiten (Blocktime) Berechnung / Analyse – Vergleich Flugplan Planung vs Aktuell (HRG-HAM)

OFP/Route 2 | 68% Winter Wind

DE999B OFP 2	22JAN2026	HEGN-EDDH HURGHADA INTL-HAMBURG	A21N	COMPUTED 0830Z	22JAN26
ATC C/S	DANLA	HEGN/ HRG 1200	EDDH/ HAM 2300	CRZ ROUTE ID GND DIST	CI26 HRGHAM2 2042
	EST 1200/1211	05:08	1719/1729	AIR DIST	2245
				G/C DIST	1908
CTOT	.....	ETA .....	.....	AVG WIND	303/043
				AVG W/C	M039
DLY1...../.....				AVG ISA	P001
3...../.....				AVG FF KGS/HR	2621
				OFP FUEL BIAS	P04.0
ACT					
ALTN EDDW				TKOF ALTN	.....

OFP/Route8 | 68% Winter Wind

DE999B OFP 8	22JAN2026	HEGN-EDDH HURGHADA INTL-HAMBURG	A21N	COMPUTED 0830Z	22JAN26
ATC C/S	DANLA	HEGN/ HRG 1200	EDDH/ HAM 2300	CRZ ROUTE ID GND DIST	CI26 HRGHAM78 2138
	EST 1200/1211	05:17	1728/1738	AIR DIST	2310
				G/C DIST	1908
CTOT	.....	ETA .....	.....	AVG WIND	299/040
				AVG W/C	M032
DLY1...../.....				AVG ISA	P001
3...../.....				AVG FF KGS/HR	2616
				OFP FUEL BIAS	P04.0
ACT					
ALTN EDDW				TKOF ALTN	.....

Vergleich Flugzeiten:

68% Winter/R2: 5h 08min = 308min

68% Winter/R8: 5h 17min = 317min

22.01.2026/R2: 4h 46min = 286min

22.01.2026/R4: 4h 57min = 297min

OFP/Route2 | Wind 22.01.2026

DE999B OFP 10	22JAN2026	HEGN-EDDH HURGHADA INTL-HAMBURG	A21N	COMPUTED 0836Z	22JAN26
ATC C/S	DANLA	HEGN/ HRG 1200	EDDH/ HAM 2300	CRZ ROUTE ID GND DIST	CI26 HRGHAM2 2042
	EST 1200/1211	04:46	1657/1707	AIR DIST	2059
				G/C DIST	1908
CTOT	.....	ETA .....	.....	AVG WIND	239/041
				AVG W/C	M000
DLY1...../.....				AVG ISA	M002
3...../.....				AVG FF KGS/HR	2582
				OFP FUEL BIAS	P04.0
ACT					
ALTN EDDW				TKOF ALTN	.....

OFP/Route4 | Wind 22.01.2026

DE999B OFP 12	22JAN2026	HEGN-EDDH HURGHADA INTL-HAMBURG	A21N	COMPUTED 0836Z	22JAN26
ATC C/S	DANLA	HEGN/ HRG 1200	EDDH/ HAM 2300	CRZ ROUTE ID GND DIST	CI26 HRGHAM4 2050
	EST 1200/1211	04:57	1708/1718	AIR DIST	2141
				G/C DIST	1908
CTOT	.....	ETA .....	.....	AVG WIND	249/041
				AVG W/C	M015
DLY1...../.....				AVG ISA	M002
3...../.....				AVG FF KGS/HR	2598
				OFP FUEL BIAS	P04.0
ACT					
ALTN EDDW				TKOF ALTN	.....

Blockzeit = Flugzeit plus Taxi-Zeit:

68% Winter/R1: 308min+15min = 323min

68% Winter/R5: 317min+15min = 332min

22.01.2026/R1: 286min+15min = 301min

22.01.2026/R4: 297min+15min = 312min

Condor verwendet acht Standard-Routen für die Strecke HRG-HAM

Blockzeiten (Blocktime) Berechnung / Analyse – Vergleich Flugplan Planung vs Aktuell (HAM-TFS)

OFP/Route 1 | 68% Winter Wind

DE999B OFP 1	22JAN2026	EDDH-GCTS HAMBURG-TENERIFE SUR	A21N	COMPUTED 0756Z	22JAN26
ATC C/S	DANLA	EDDH/ HAM 1200	GCTS/ TFS 2300	CRZ ROUTE ID GND DIST	CI26 HAMTFS1 2011
		EST 1200/1208 04:53	1700/1705	AIR DIST	2124
		CTOT	ETA	G/C DIST	1932
				AVG WIND	244/025
				AVG W/C	M023
		DLY1...../....	2...../....	AVG ISA	P000
		3...../....	4...../....	AVG FF KGS/HR	2583
		ACT/....	/....	OFP FUEL BIAS	P04.0
ALTN GCLP				TKOF ALTN	.....

OFP/Route5 | 68% Winter Wind

DE999B OFP 5	22JAN2026	EDDH-GCTS HAMBURG-TENERIFE SUR	A21N	COMPUTED 0756Z	22JAN26
ATC C/S	DANLA	EDDH/ HAM 1200	GCTS/ TFS 2300	CRZ ROUTE ID GND DIST	CI26 HAMTFS5 2132
		EST 1200/1208 05:10	1718/1723	AIR DIST	2259
		CTOT	ETA	G/C DIST	1932
				AVG WIND	246/027
				AVG W/C	M025
		DLY1...../....	2...../....	AVG ISA	P000
		3...../....	4...../....	AVG FF KGS/HR	2596
		ACT/....	/....	OFP FUEL BIAS	P04.0
ALTN GCLP				TKOF ALTN	.....

Vergleich Flugzeiten:

68% Winter/R1: 4h 53min = 293min

68% Winter/R5: 5h 10min = 310min

22.01.2026/R1: 4h 46min = 286min

22.01.2026/R4: 5h 05min = 305min

OFP/Route1 | Wind 22.01.2026

DE999B OFP 13	22JAN2026	EDDH-GCTS HAMBURG-TENERIFE SUR	A21N	COMPUTED 0845Z	22JAN26
ATC C/S	DANLA	EDDH/ HAM 1200	GCTS/ TFS 2300	CRZ ROUTE ID GND DIST	CI26 HAMTFS1 2011
		EST 1200/1208 04:46	1654/1659	AIR DIST	2067
		CTOT	ETA	G/C DIST	1932
				AVG WIND	292/049
				AVG W/C	M007
		DLY1...../....	2...../....	AVG ISA	M000
		3...../....	4...../....	AVG FF KGS/HR	2568
		ACT/....	/....	OFP FUEL BIAS	P04.0
ALTN GCLP				TKOF ALTN	.....

OFP/Route4 | Wind 22.01.2026

DE999B OFP 10	22JAN2026	EDDH-GCTS HAMBURG-TENERIFE SUR	A21N	COMPUTED 0824Z	22JAN26
ATC C/S	DANLA	EDDH/ HAM 1200	GCTS/ TFS 2300	CRZ ROUTE ID GND DIST	CI26 HAMTFS4 2125
		EST 1200/1208 05:05	1713/1718	AIR DIST	2210
		CTOT	ETA	G/C DIST	1932
				AVG WIND	301/046
				AVG W/C	M013
		DLY1...../....	2...../....	AVG ISA	M001
		3...../....	4...../....	AVG FF KGS/HR	2585
		ACT/....	/....	OFP FUEL BIAS	P04.0
ALTN GCLP				TKOF ALTN	.....

Blockzeit = Flugzeit plus Taxi-Zeit:

68% Winter/R1: 293min+15min = 308min

68% Winter/R5: 310min+15min = 325min

22.01.2026/R1: 286min+15min = 301min

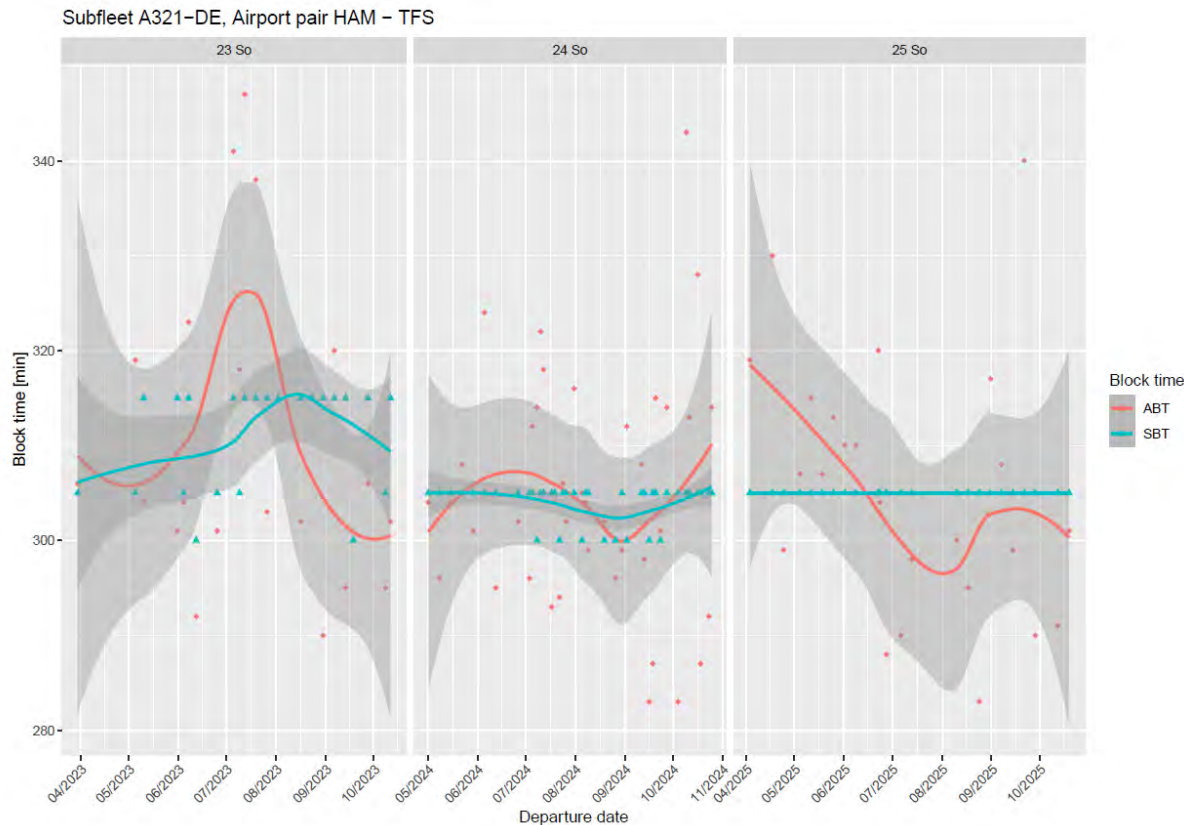
22.01.2026/R4: 305min+15min = 320min

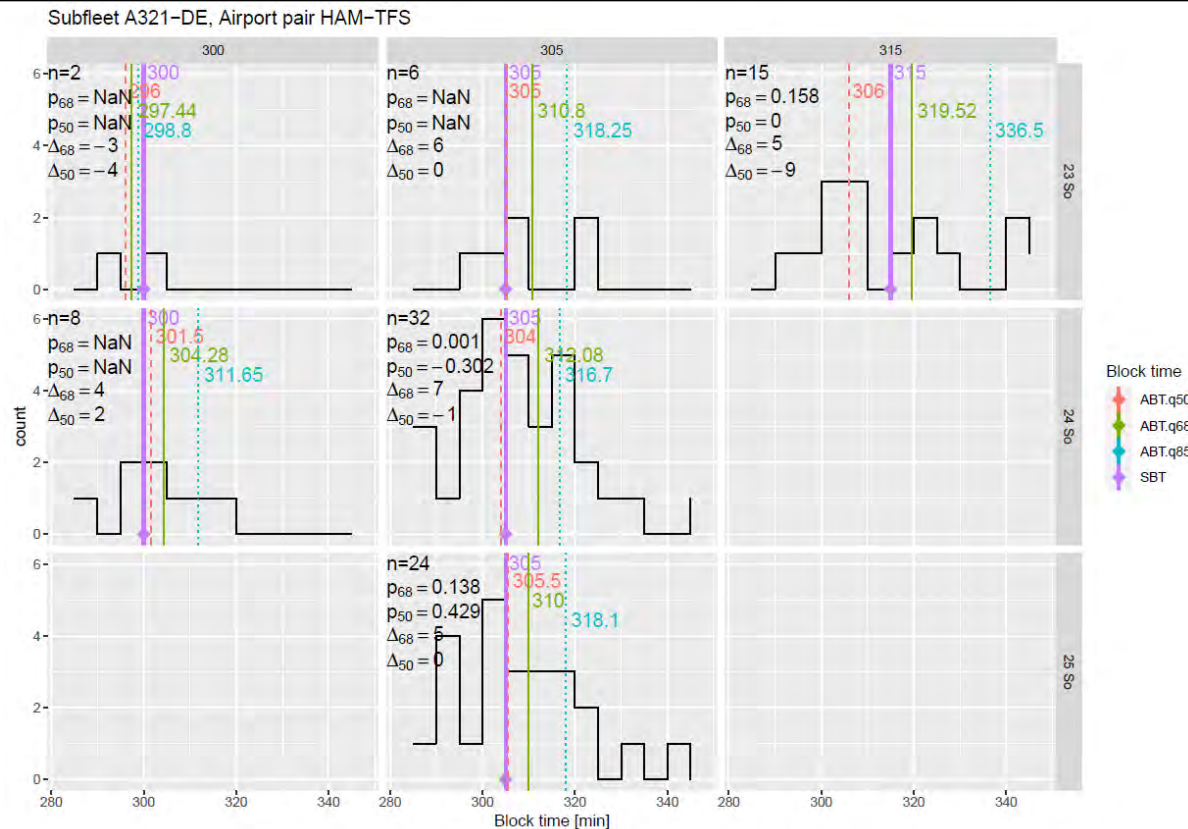
Condor verwendet sechs Standard-Routen für die Strecke HAM-TFS

Blockzeiten (Blocktime) Berechnung / Analyse (Beispiel HAM-TFS)

Block Time Analysis																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Date:		14.11.2025																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Zeitraum bis:		25.10.25																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Author:		FLOE																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Season:		Sommer 2023																		Sommer 2024																		Sommer 2025																		Assessment																		Recommendation																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
Percentile																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Dep act		Arr act		subfleet		flights		SBT		ABT		88%		85%		flights		SBT		ABT		88%		85%		flights		SBT		ABT		88%		85%		pop p-value		best old SBT		last SBT		new SBT		SBT change		new SBT		SBT change		type		pos		neg		subfleet																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
▼		▼		▼		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)		▼ (min)	

Sommer 2025				Assessment					Recommendation						
		68%	85%												
flights	SBT	ABT	ABT	pop	p-value	best old SBT	last SBT	new SBT	SBT change	new SBT	SBT change	type	pos	neg	subfleet
	[min]	[min]	[min]			[min]	[min]	[min]	[min]	[min]	[min]		[min]	[min]	
1	305	280	280	22,9%		305	305	309	4	310	5		1	5	0 A320-DE
56	305	311	319	100,0%		305	305	311	6	310	5		1	5	0 A320-HN
24	305	310	318	44,2%		305	305	313	8	315	10		2	10	0 A321-DE
				100,0%		315	315	315	0	315	0		0	0	0 B753-DE





**Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!
Fragen?**

condor 

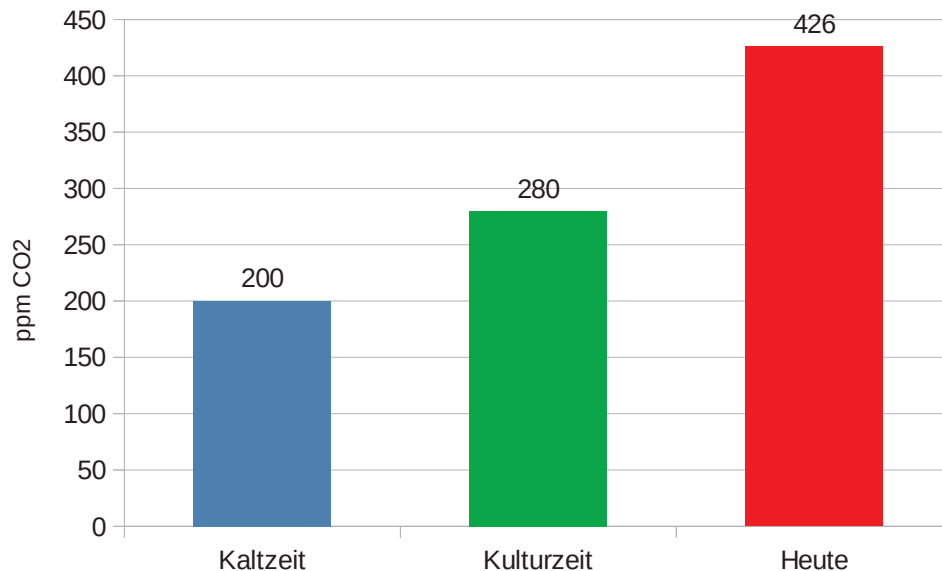


Flugplanung vs Klimawandel

- BT Drs. 12/2400 Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ 1992: „Bei globaler Erwärmung wird/werden: ...die **Häufigkeit extremer Wetterereignisse** wie Dürren, Stürme und Fluten zunehmen.“ S. 75
- Kongresse der Münchner Rückversicherung seit 1992 (Klimawandel und Naturkatastrophen ..., München)

Flugplanung vs Klimawandel

Ausmaß des Klimawandels



- Der heute fest programmierte Klimawandel beträgt mehr als 150% des Unterschiedes zwischen Eiszeit und Kulturzeit

Eurocontrol-Studie 2021 (ging noch von 1,5° aus)

- Klare Verbindung zwischen Extremwetter und Störung des Flugverkehrs
- Ein Beispielsturm 2019 => +6000 t fuel
=>+19000 t CO₂ (~80.000 t CO₂e)



Flugplanung vs Klimawandel

- Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhard, 19.1.2025 (Radio Hamburg): Zunehmende Schlechtwetterlagen verkürzten Zeitfenster, in denen geflogen werden könne, sagte Leonhard. Auf verbliebenen Flugstrecken gebe es mehr Verkehr. Diese Veränderungen begünstigten Verspätungen, weil Flugzeuge reihenweise abgearbeitet werden müssten.
- Verspätungs- und Ausfallquote HAM 2024: 32% der Flüge (Airhelp)
- HAM: Starkregen und Extremwetter führen zu Verspätungen, Verdopplung 2019 → 2024 (FLSK Jan 2025, FHG)



Flugplanung vs Klimawandel

- Fluglinien wissen seit 30 Jahren um das Problem
- In den letzten 30 Jahren keine konsequente Anpassung der Flugpläne
- Klimaschutz hat Verfassungsrang in HH
- Leidtragende:
- Einwohner in den Einflugschneisen des innerstädtischen Flughafens HAM
- Fluggäste (keine Entschädigung wg. Extremwetter EU-Fluggastrechte-VO Bestätigt durch BGH 2024)



Flugplanung vs Klimawandel

- Das Problem wird sich in den nächsten Jahren weiter verschärfen. Eine Entspannung ist erst in ca 10 Mio Jahren zu erwarten.
- Das bedeutet eine Zunahme des Chaos im Flugverkehr in der Luft und am Boden.
- Daher muss eine ordnungsgemäße Flugplanung den Klimawandel und die Extremwetterzunahme zwingend einplanen.
- Verspätungen bei nicht angepassten Flugplänen sind in jedem Fall vermeidbar.

Flugplanung vs Klimawandel

Konsequenzen für HAM

- Verspätungen können nur dann als unvermeidbar eingestuft werden, wenn die Fluggesellschaft **vorab** nachgewiesen hat, dass sie für den Flug angemessene Pufferzeiten zur Berücksichtigung der Veränderungen durch den Klimawandel (u.a. gehäufte Extremwetterlagen) eingeplant hat. Werden Umlaufgründe geltend gemacht, so ist der Nachweis für den gesamten Tagesumlauf zu führen.

Flugplanung vs Klimawandel

Konsequenzen für HAM

- Eine Klimawandel-Pufferzeit von 1 Stunde (zuzüglich zu den normalen Bodenzeiten) kann ohne weitere Begründung vorläufig als ausreichend akzeptiert werden.
- Der FLSK soll regelmäßig über die Berücksichtigung des Klimawandels in der Flugplanung berichtet werden.



Flugplanung vs Klimawandel

Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

Änderungen vorbehalten. Es gilt das gesprochene Wort. gk2025

Anpassung der VFR-Routen EDDH

Hamburg, 06.02.2026

Hans Niebergall, Dennis Schiffner



Notwendigkeit

Das Ziel ist eine Beschreibung der Verfahren, um

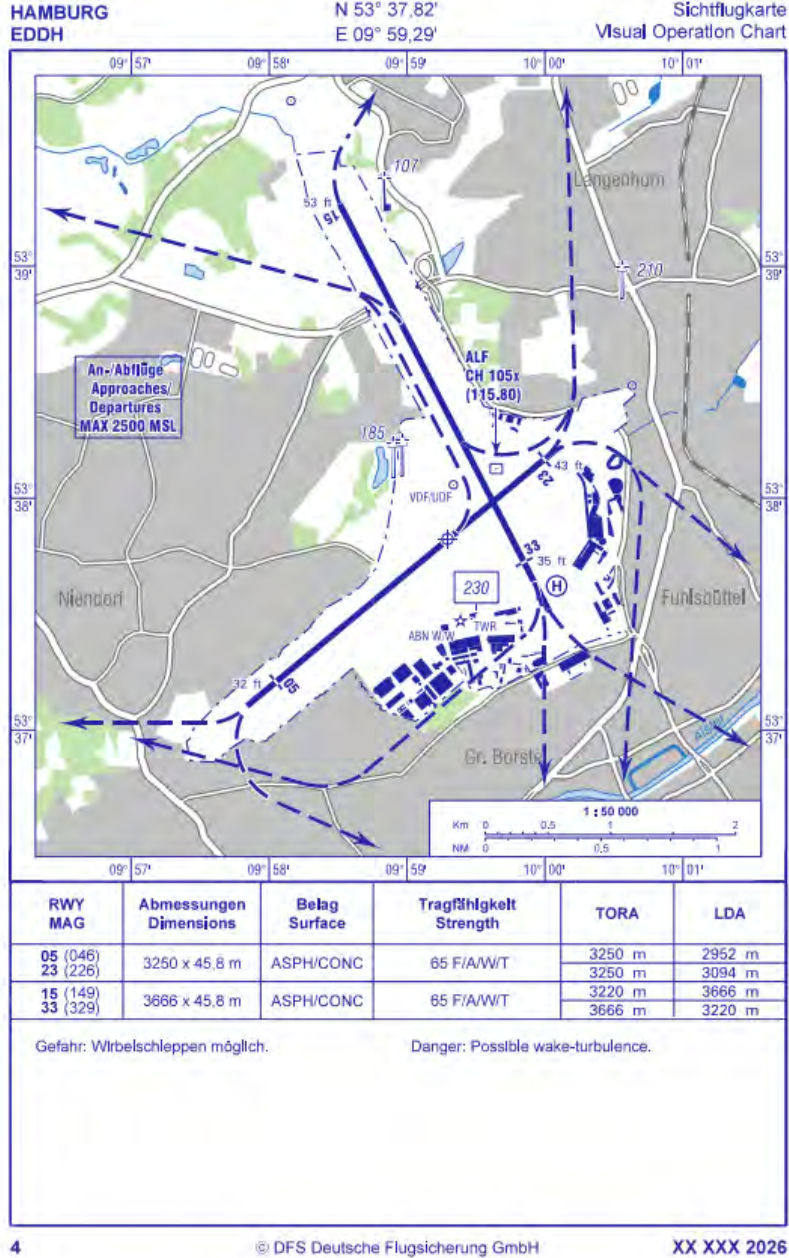
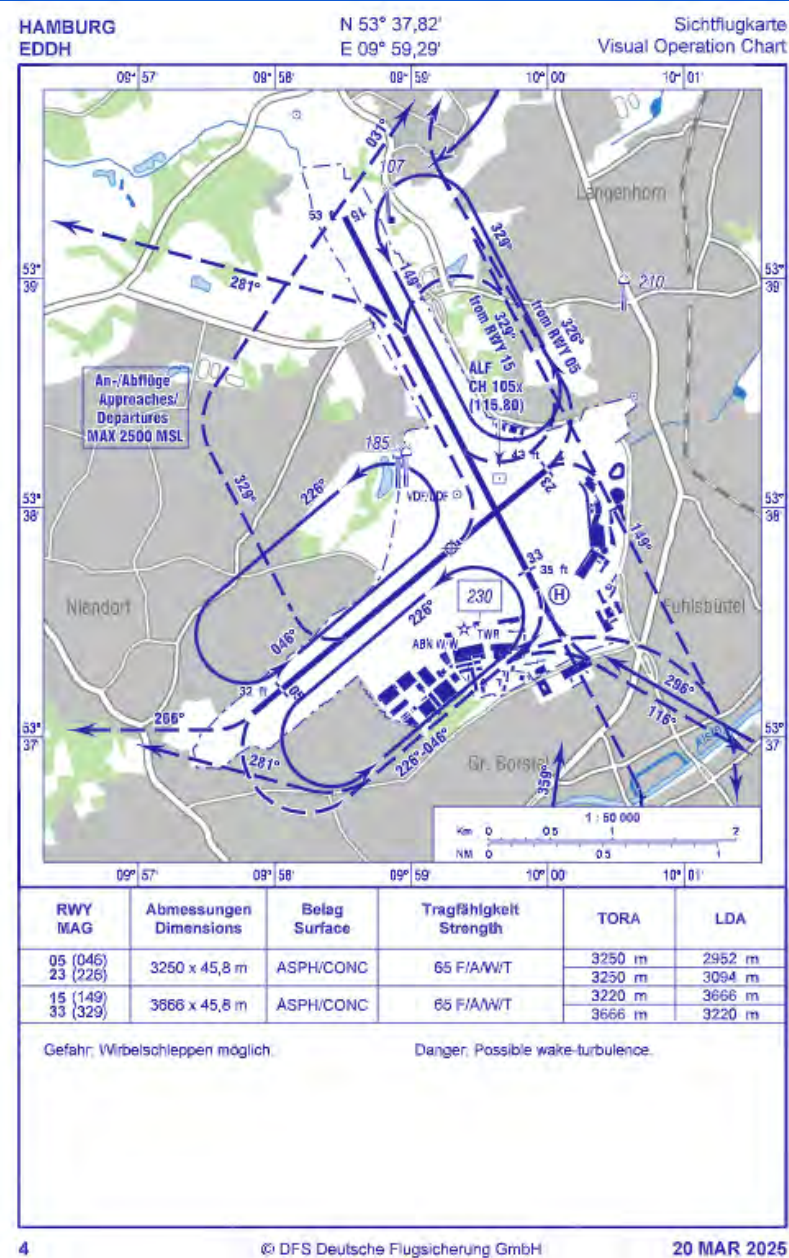
- Die bewährte Praxis in den Karten abzubilden
- Potenzielle Konflikte zwischen An- und Abflügen zu reduzieren
- Eine bessere Vorbereitung der Piloten zu ermöglichen.

Dies zusammen erhöht die Safety.

Es ändert sich die Beschreibung, nicht die Flugverfahren selbst.

Karten

- Die Warteschleifen entfallen
- Kursangaben werden durch Himmelsrichtungen ersetzt
- Die Strecken nach DELTA und TANGO 2 entfallen von Piste 33
- Die Strecke nach NOVEMBER 2 entfällt von Piste 23
- Von der Piste 15 und verläuft die Strecke nach TANGO 2 direkt
- Von der Piste 23 verläuft die Strecke nach DELTA direkt und die Strecke nach TANGO 2 über die Außenalster und dann direkt
- Von der Piste 05 verläuft die Strecke nach NOVEMBER 2 und DELTA direkt



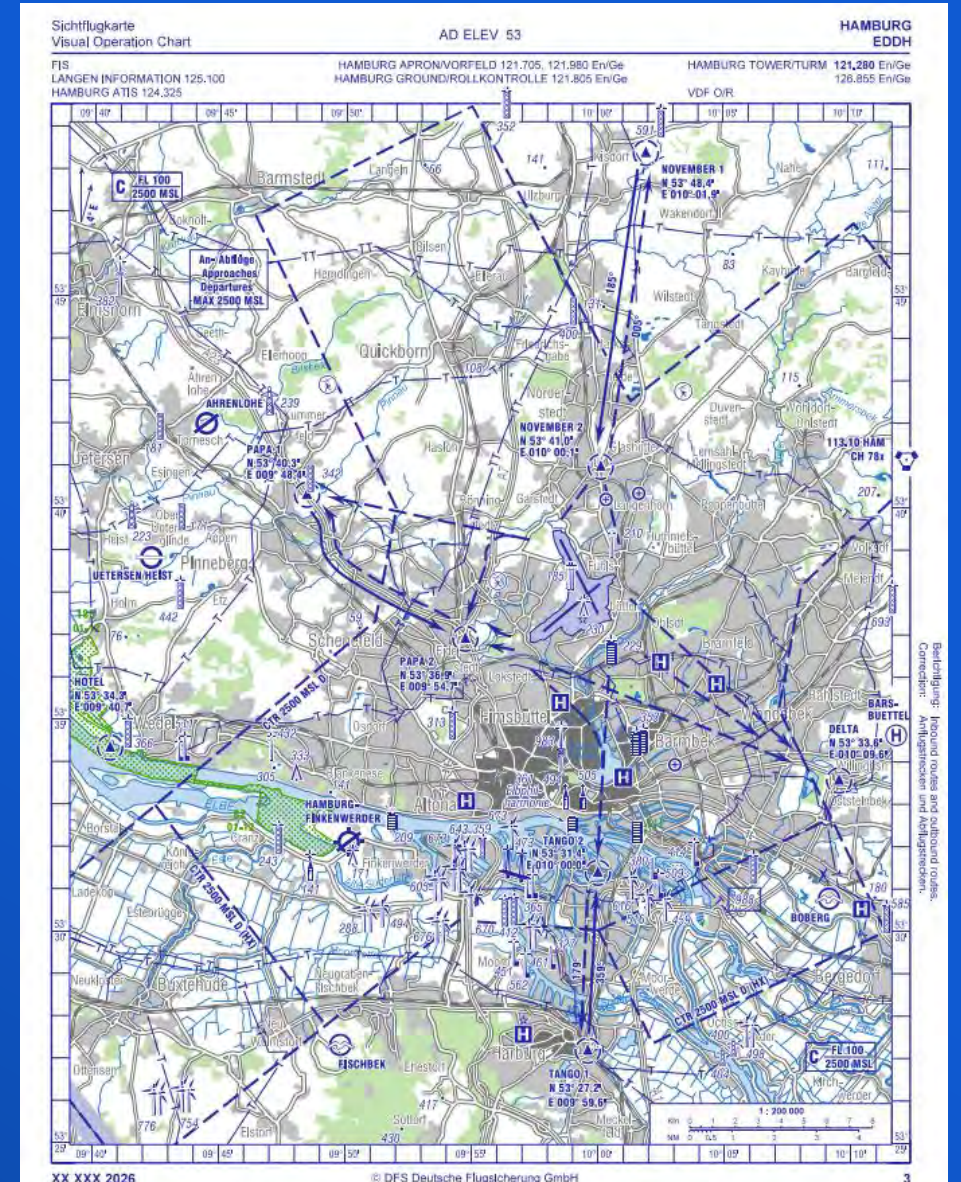
Karten

- Die Standard-Streckenführungen von TANGO 2 und DELTA zum Platz entfallen

Aktuelle Karte



Zukünftige Karte



Anpassung der VFR-Routen EDDH

Wir bitten die FLSK Hamburg die vorgestellten Anpassungen der VFR-Routen EDDH zur Kenntnis zu nehmen.

Sitzung der Fluglärmschutzkommission

Johannes Scharnberg, Bereichsleiter Kommunikation,
Politik und Umwelt

Hamburg, 6. Februar 2026

Jahresrückblick und aktuelle Lage am Flughafen

Zahlen Daten Fakten

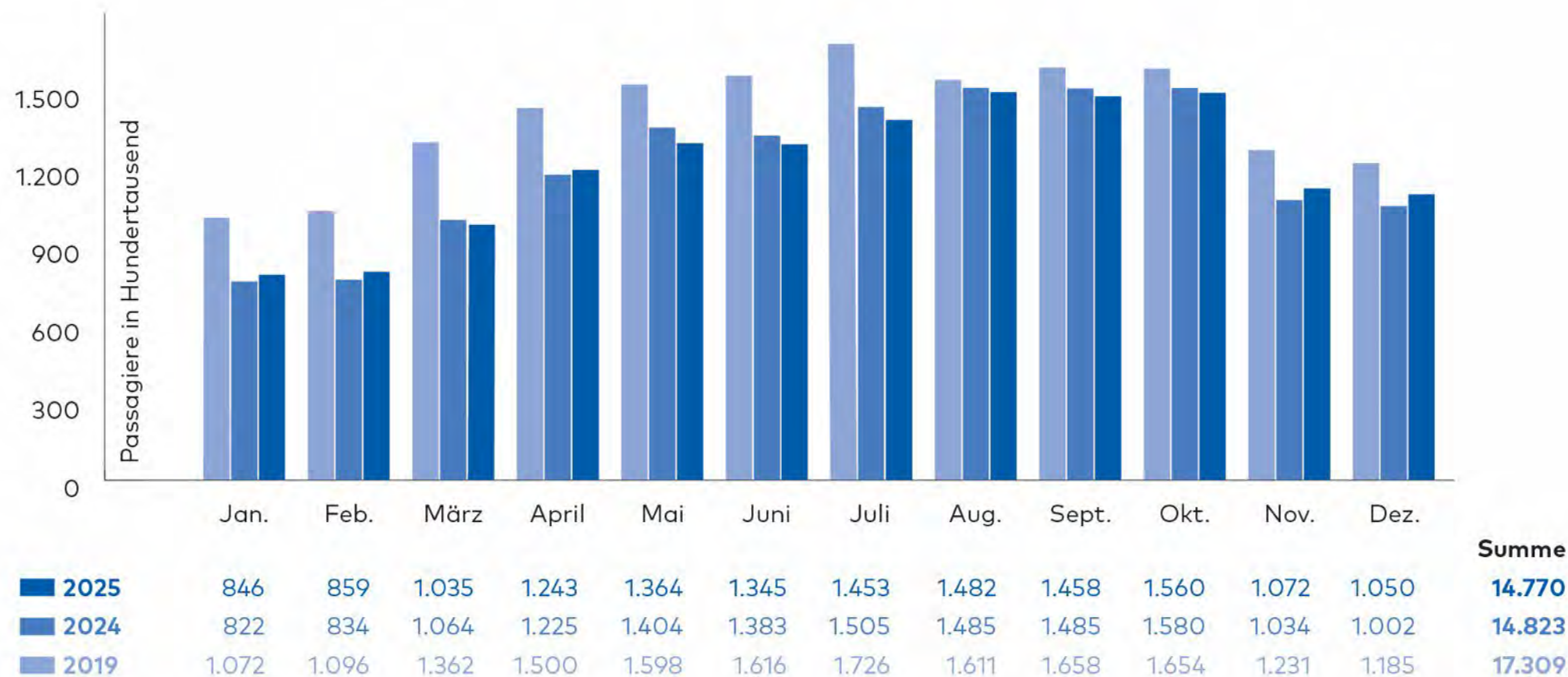
2025



Passagiere und Flugbewegungen

01

Passagieraufkommen 2025



Passagieraufkommen 2025

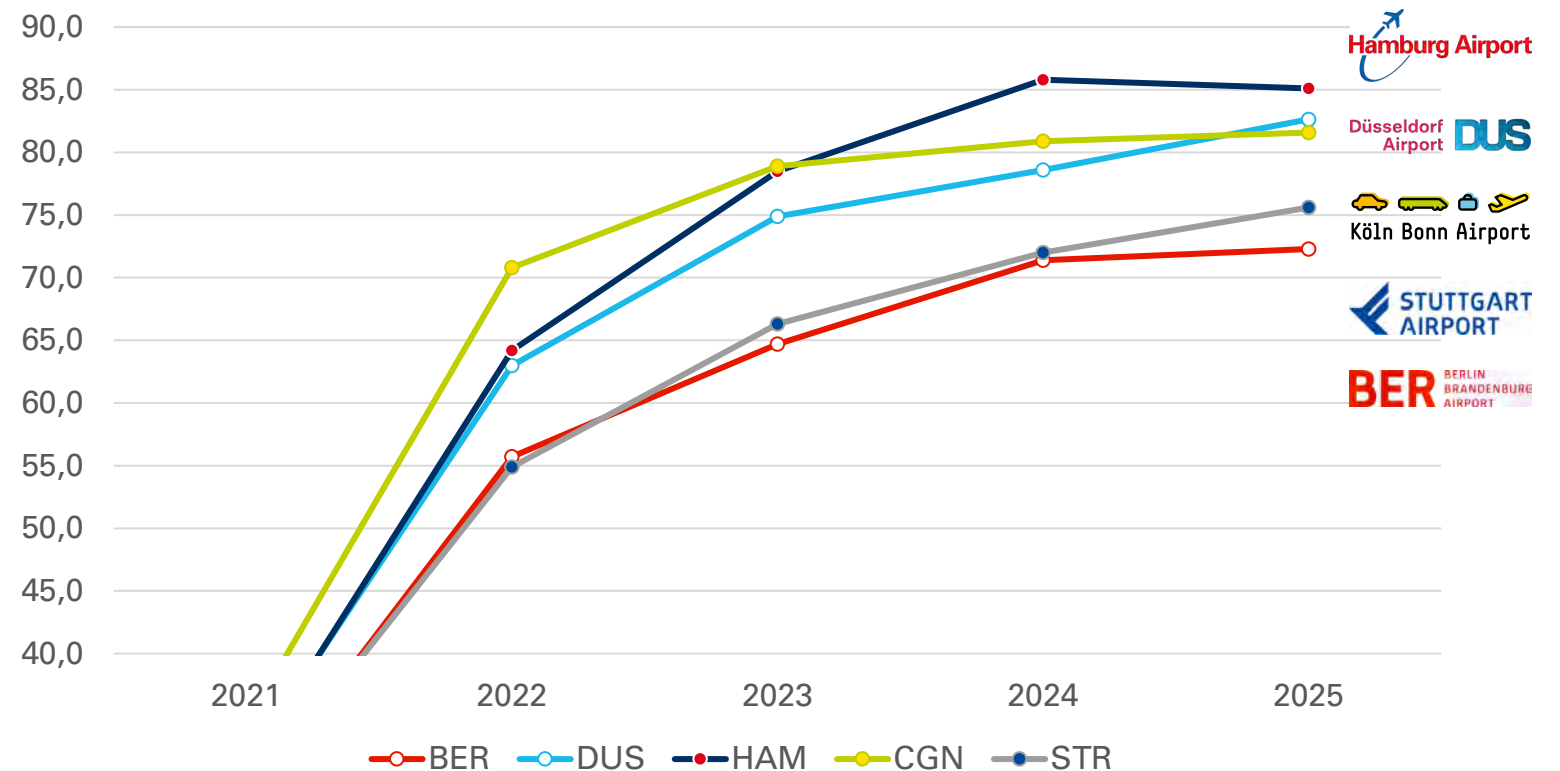


Passagierentwicklung

- Passagierzahlen konsolidieren sich 2025 nachdem wir in den Vorjahren schneller gewachsen sind als der Markt
- Für 2026 erwarten wir ein leichtes Wachstum
- Schleppender innerdeutscher Verkehr und ein schwieriges Marktumfeld bremsen positive Entwicklung

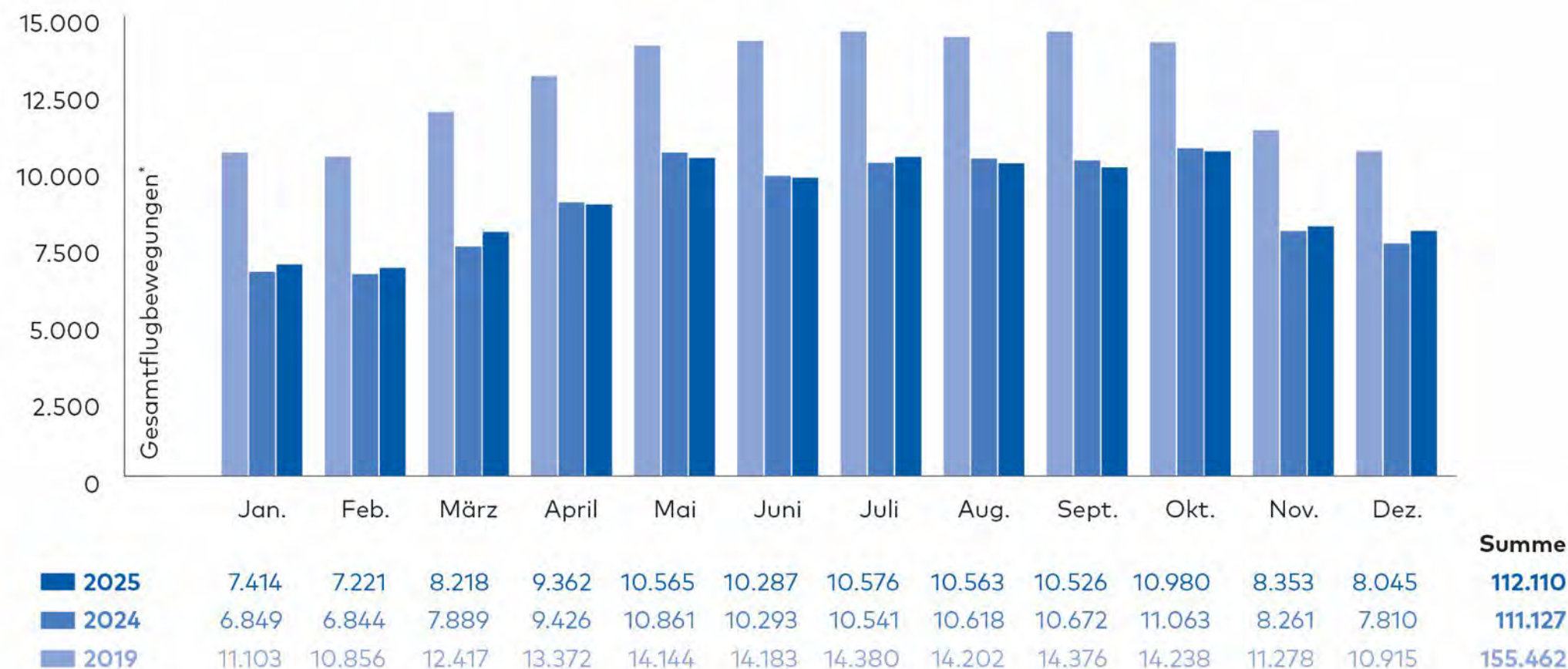
Deutsche Flughäfen mit 9-26 Millionen Passagieren

Recovery Rate ggü. 2019 in Prozent



Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V.: Recovery Rate 2021-2024 / Q1-Q3 2025

Flugzeugbewegungen 2025



*Zivile und militärische Flugbewegungen

Flugzeugbewegungen 2025

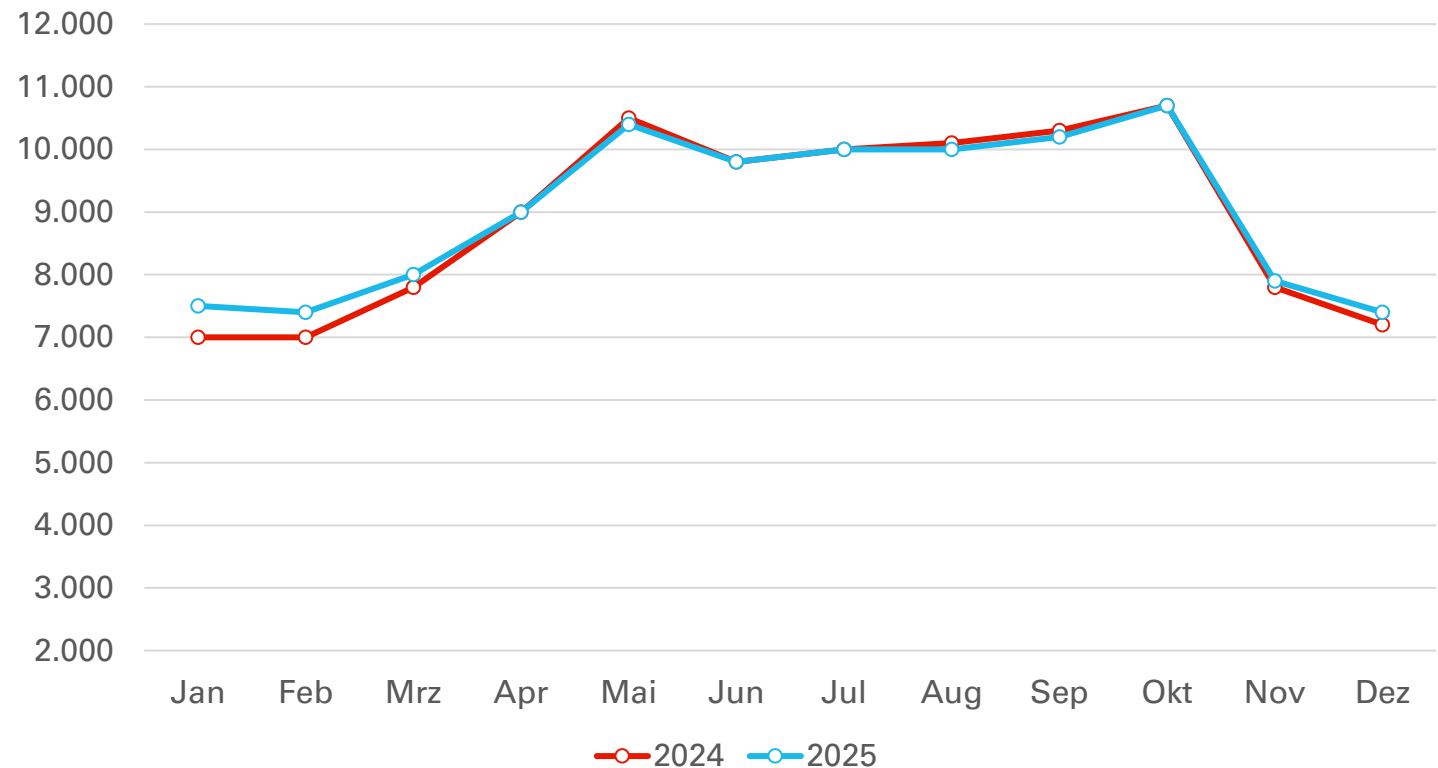


Flugzeugbewegungen

Bei den gewerblichen Flugzeugbewegungen wurde mit rund 112.000 Starts und Landungen ein Wachstum von 1,0% im Vergleich zum Vorjahr erreicht. (Erholungswert ggü. 2019: 80%).

Die durchschnittliche Auslastung der Flugzeuge lag mit 80,3% 3,3 Prozentpunkte über dem Wert von 2024. (+6,4 PP ggü. 2019).

Flugzeugbewegungen ggü. 2024



Gute Performance in 2025

90% unserer Passagiere passieren innerhalb von 10 Minuten die Sicherheitskontrolle

Wartezeiten Sicherheitskontrolle Q1-Q4 2025



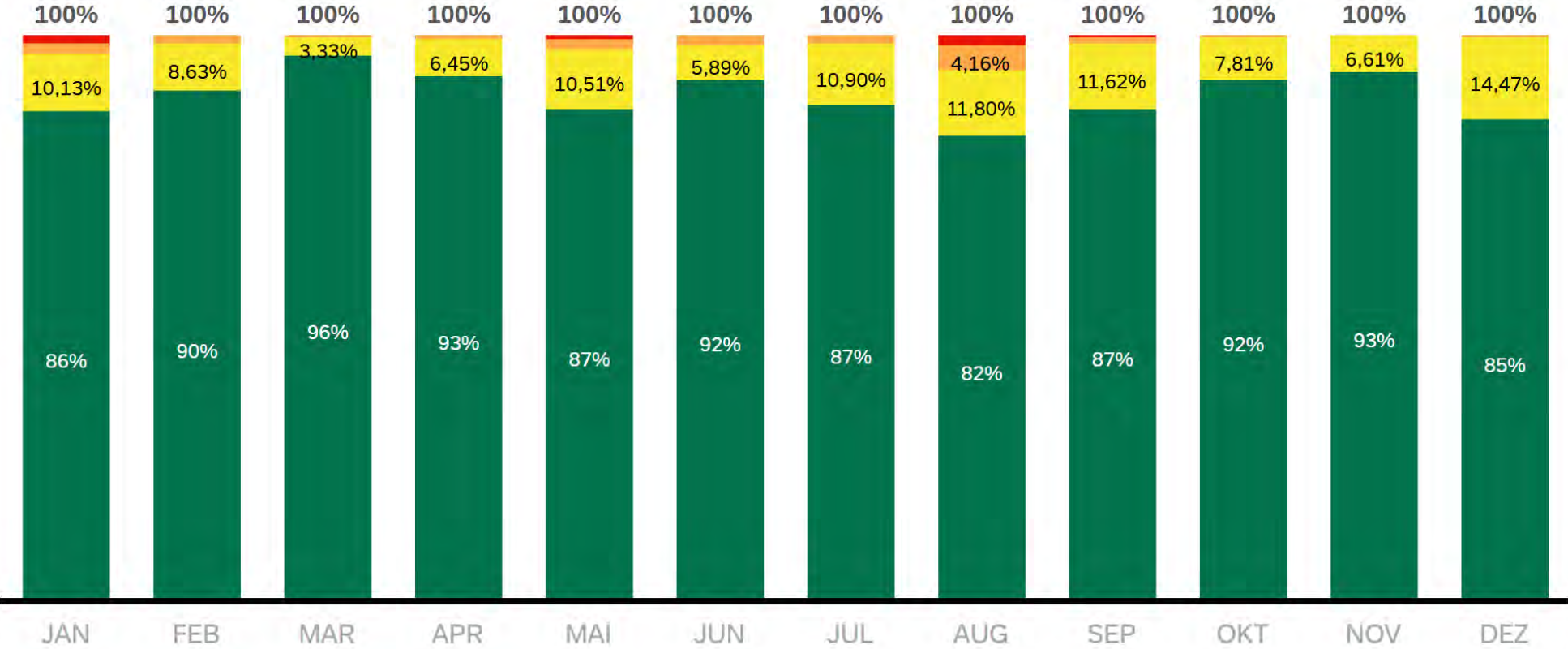
Wartezeit an der Sicherheitskontrolle

- 1-10 min

> Passagiermenge pro Stunde

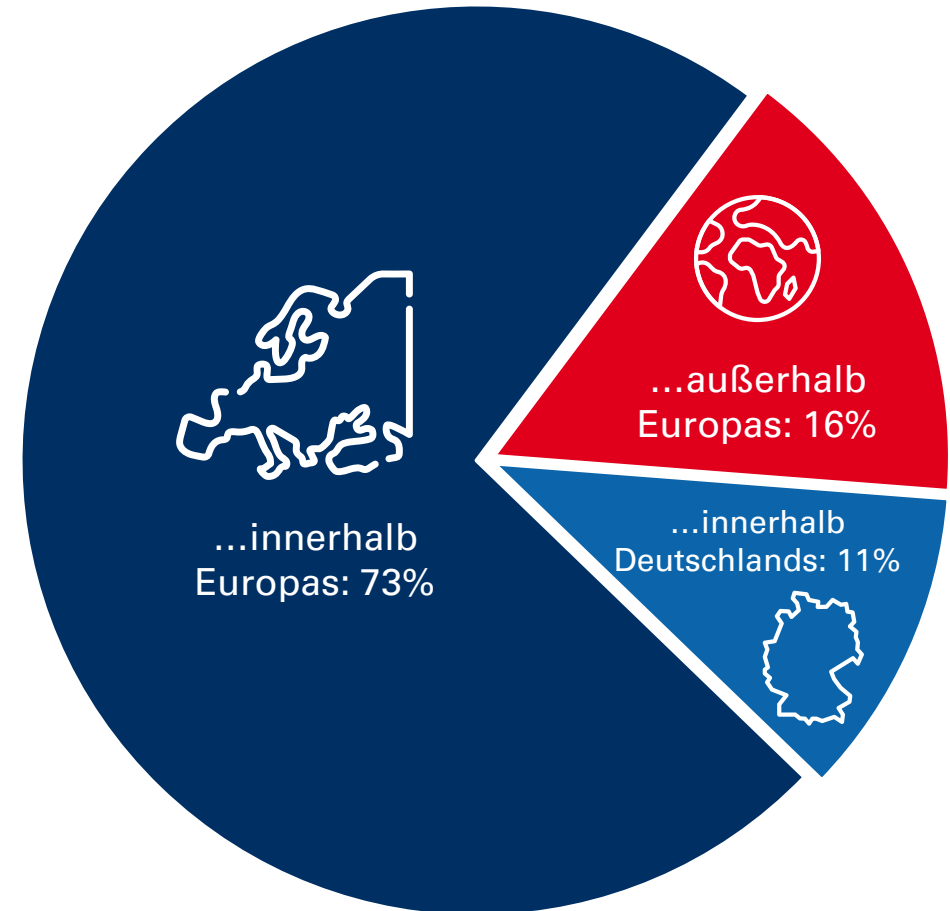
2025:
89,2 %

> 30 min 20-30 min 10-20 min bis 10 min



Wohin geht die Reise?

Unsere Passagiere fliegen vom
 **Hamburg Airport** zu Reisezielen...

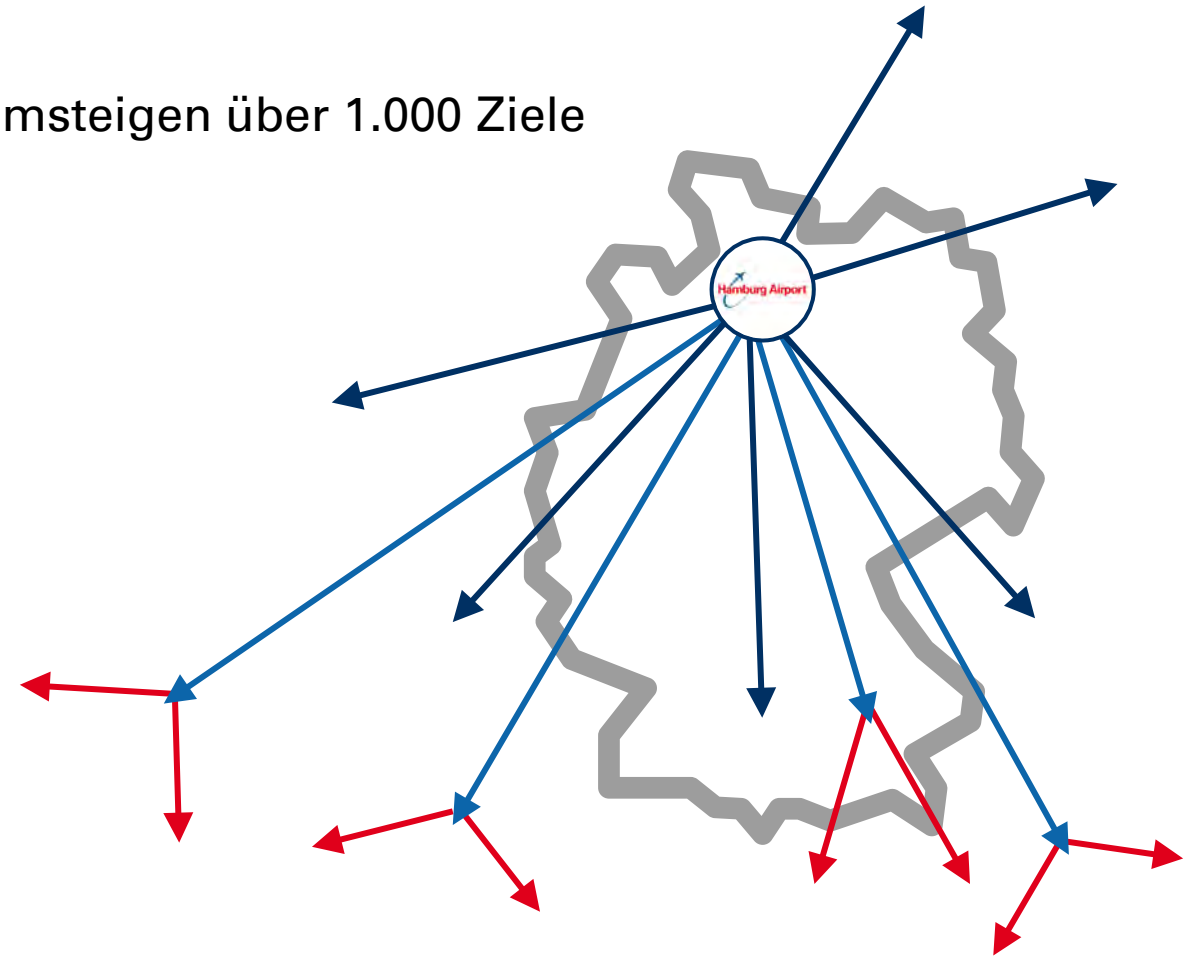


Quelle:
Fluggastbefragung Q1-Q3 2025 Hamburg Airport

Von Hamburg nach ... überall

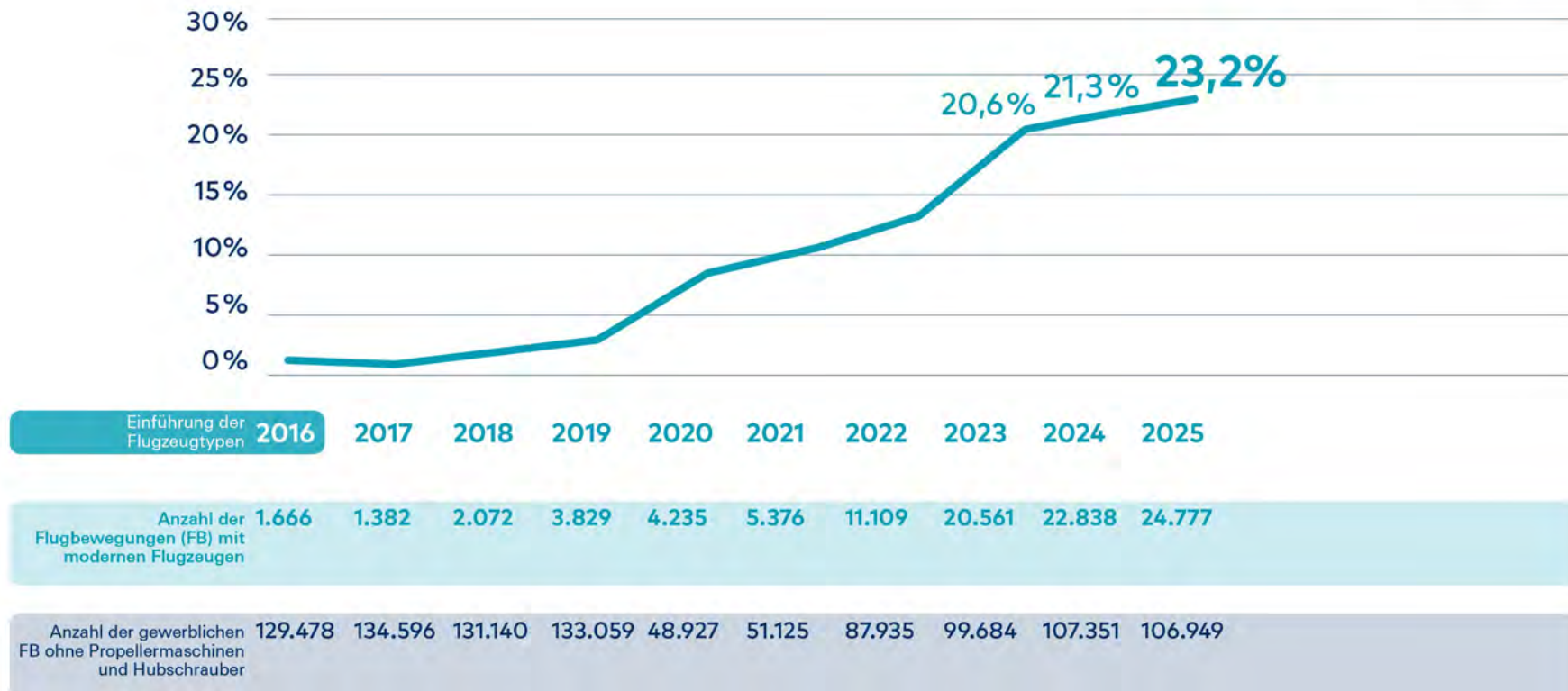
- Hamburg Airport hat rund 120 Ziele mit Direktverbindung
- 20 dieser Verbindungen führen zu Drehkreuzen
- Über die Hubs erreichen Reisende mit nur einmal Umsteigen über 1.000 Ziele

➔ **Hamburg hat eine
sehr gute Connectivity!**



Anteil moderner Flugzeuge an den Flugbewegungen

z.B. Airbus A320 neo

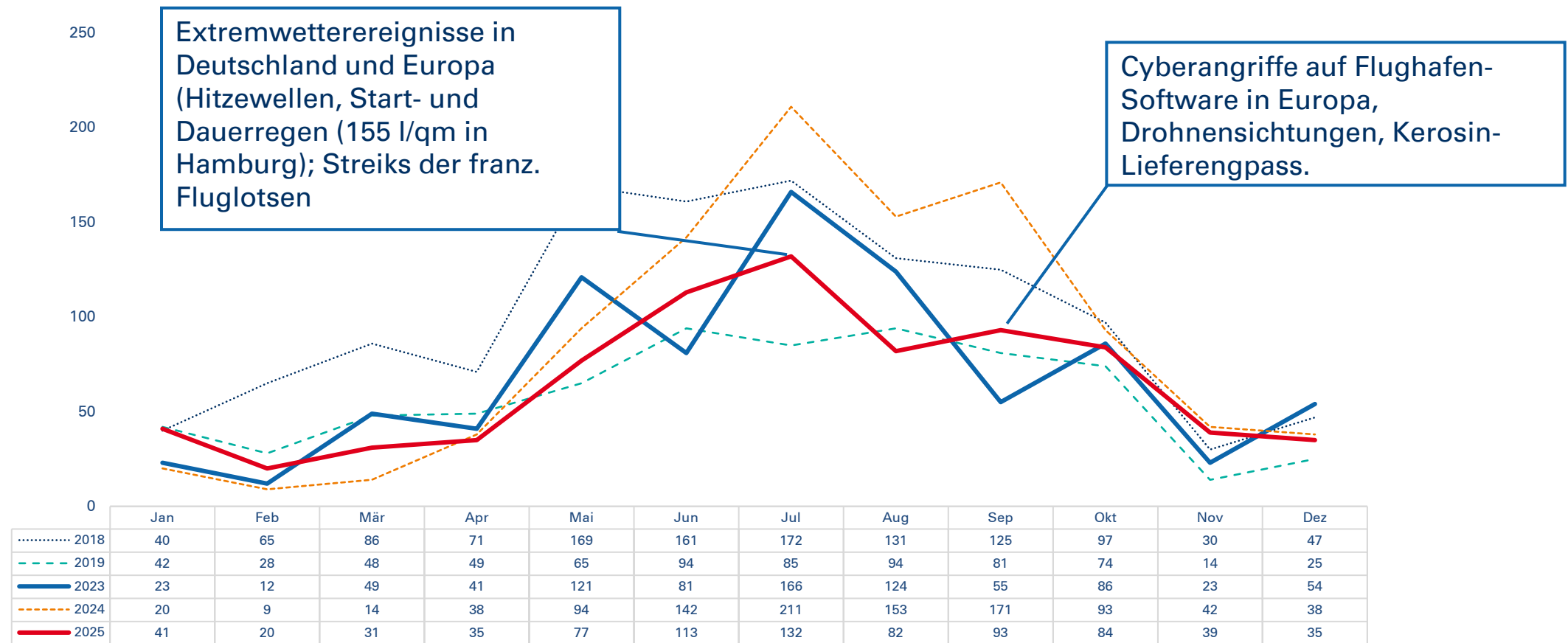


Verspätungen

02

Positive Bilanz für 2025: Rund 24% weniger Verspätungen

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 783 verspätete Flüge zwischen 23 Uhr und 06 Uhr verzeichnet. Das sind rund 24 Prozent weniger Verspätungen als im Jahr 2024. Gleichzeitig sanken die Flugbewegungen um 0,2 Prozent. Der zeitliche Zusammenfall des Kerosinengpasses und die Flughafensperrungen in Berlin und Skandinavien führten zu massiven Störungen im Flugverkehr. Allein innerhalb dieser drei Tage wurden 25 Verspätungen verzeichnet – rund 28 % aller Verspätungen des gesamten Monats.



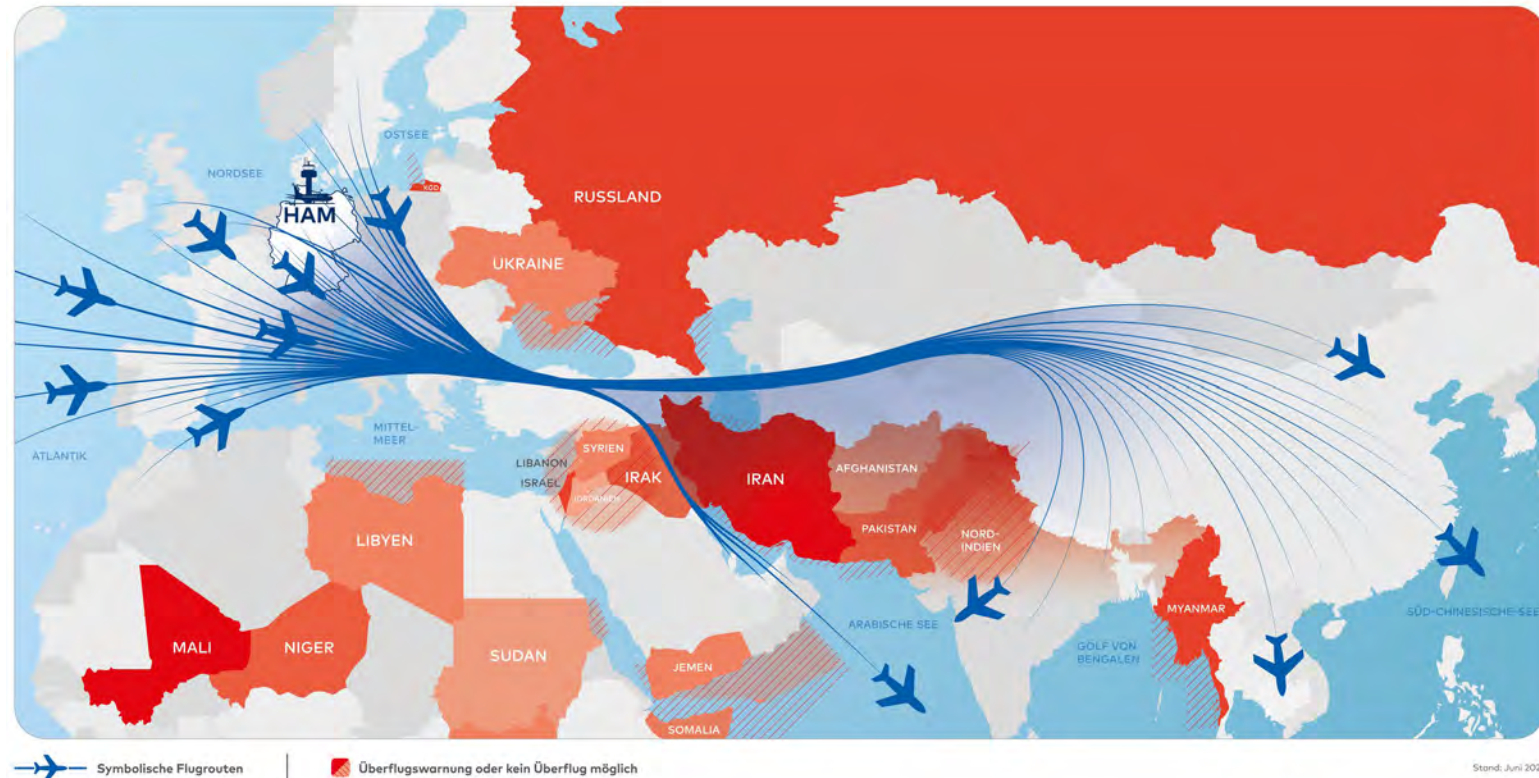
Verspätungen im Kontext der geopolitischen Lage

Aktuelle Konflikte in Europa, Asien und Afrika beeinträchtigen den internationalen Luftverkehr erheblich. In vielen Regionen gelten Teil- oder Vollsperrungen des Luftraums, was zu längeren Flugrouten und Umleitungen führt.

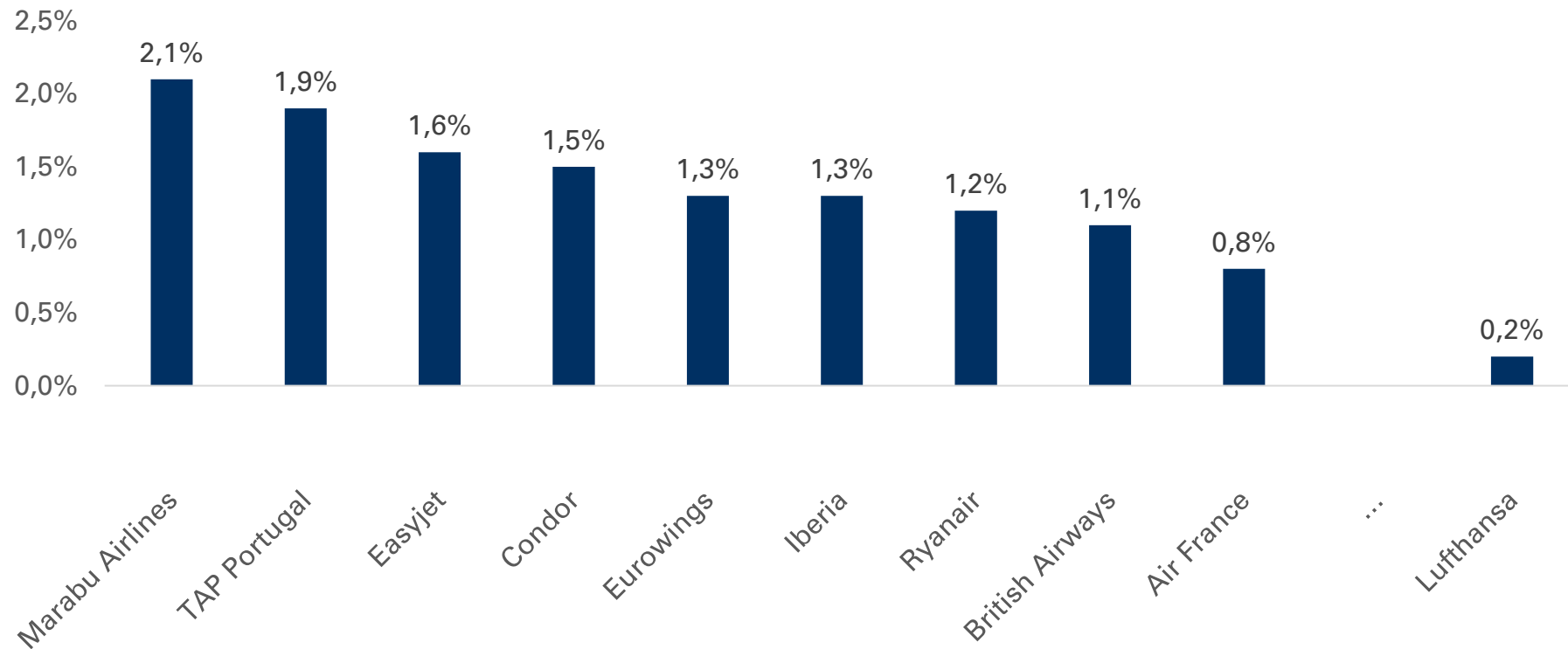
Ein besonders prägnantes Beispiel ist der Krieg in der Ukraine: **Für viele Fluggesellschaften ist der russische Luftraum gesperrt, wodurch rund 11 % der globalen Landmasse nicht überflogen werden können.** Vor allem bei West-Ost-Verbindungen müssen sich Flugzeuge auf wenigen verbliebenen Korridoren arrangieren, was die Luftstraßen stark belastet und die Wahrscheinlichkeit für Verspätungen erhöht.

Flugverspätungen sind damit ein direktes Abbild der geopolitischen Lage.

Die ständig wechselnde weltpolitische Lage erschwert die Planungssicherheit und stellt hohe Anforderungen an die internationale Koordination des Luftverkehrs.



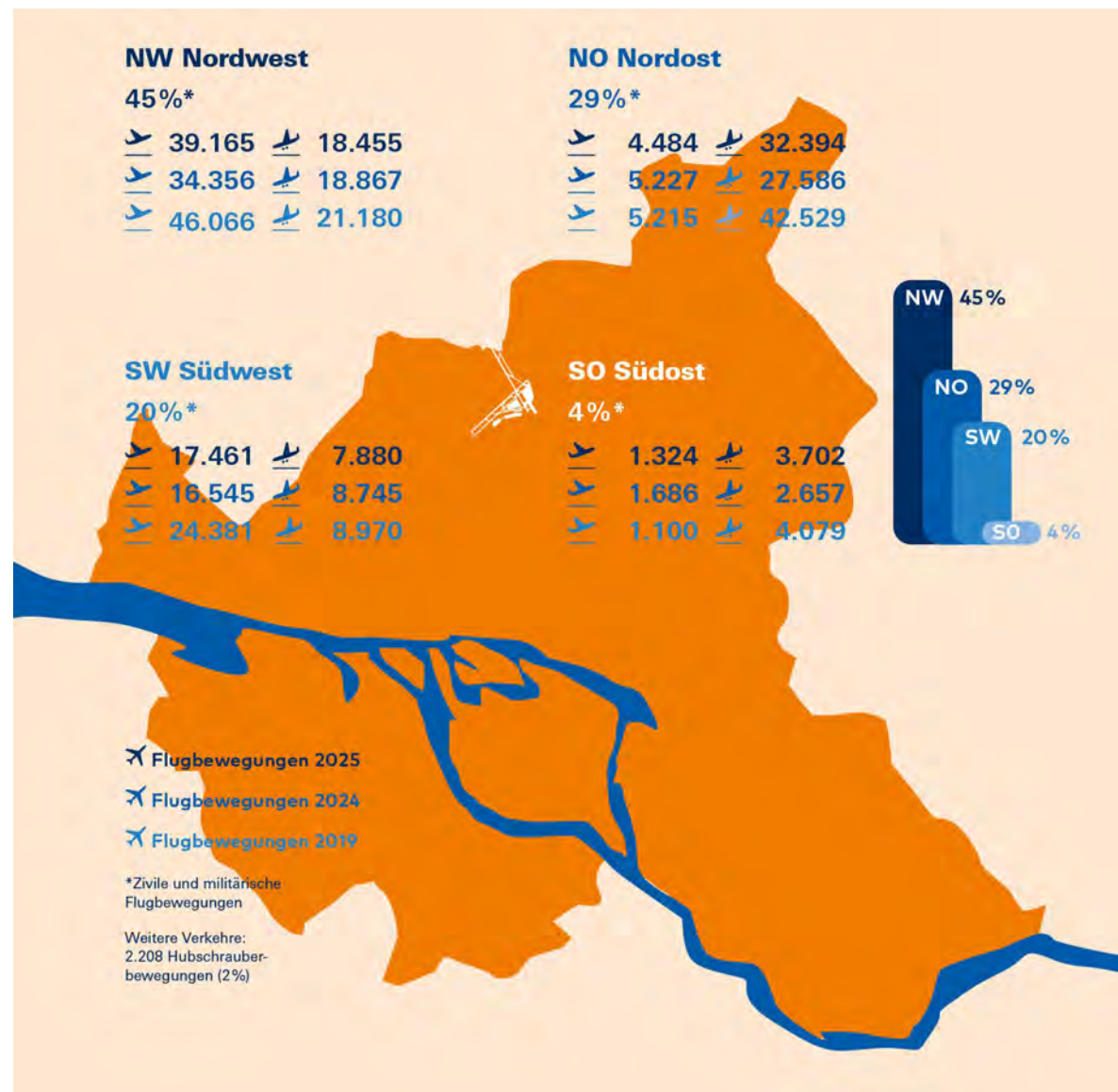
Welchen Anteil an Verspätungen nach 23 Uhr hatte eine Airline im Verhältnis zu all ihren Flügen 2025?



Fluglärm

03

An- und Abflugrichtung 2025



Start- und Landerichtungen

Start 33 – West	
2018	22.211 (53%)
2019	23.293 (53%)
2022	13.713 (48%)
2023	15.575 (49%)
2024	15.536 (45%)
2025	15.731 (43%)

Start 33 – Ost	
2018	19.520 (47%)
2019	20.668 (47%)
2022	15.098 (52%)
2023	16.229 (51%)
2024	18.820 (55%)
2025	20.851 (57%)

Start 05	
2018	9.530
2019	4.825
2022	3.938
2023	4.276
2024	5.227
2025	4.101

Landung 23	
2018	30.686
2019	40.559
2022	24.517
2023	27.082
2024	27.586
2025	30.254

Landung 15	
2018	23.020
2019	20.223
2022	13.562
2023	12.835
2024	18.867
2025	17.324

Start 15	
2018	1.748
2019	1.047
2022	1.500
2023	1.870
2024	1.686
2025	1.227

Landung 33	
2018	4.098
2019	3.869
2022	2.430
2023	5.710
2024	2.657
2025	3.362

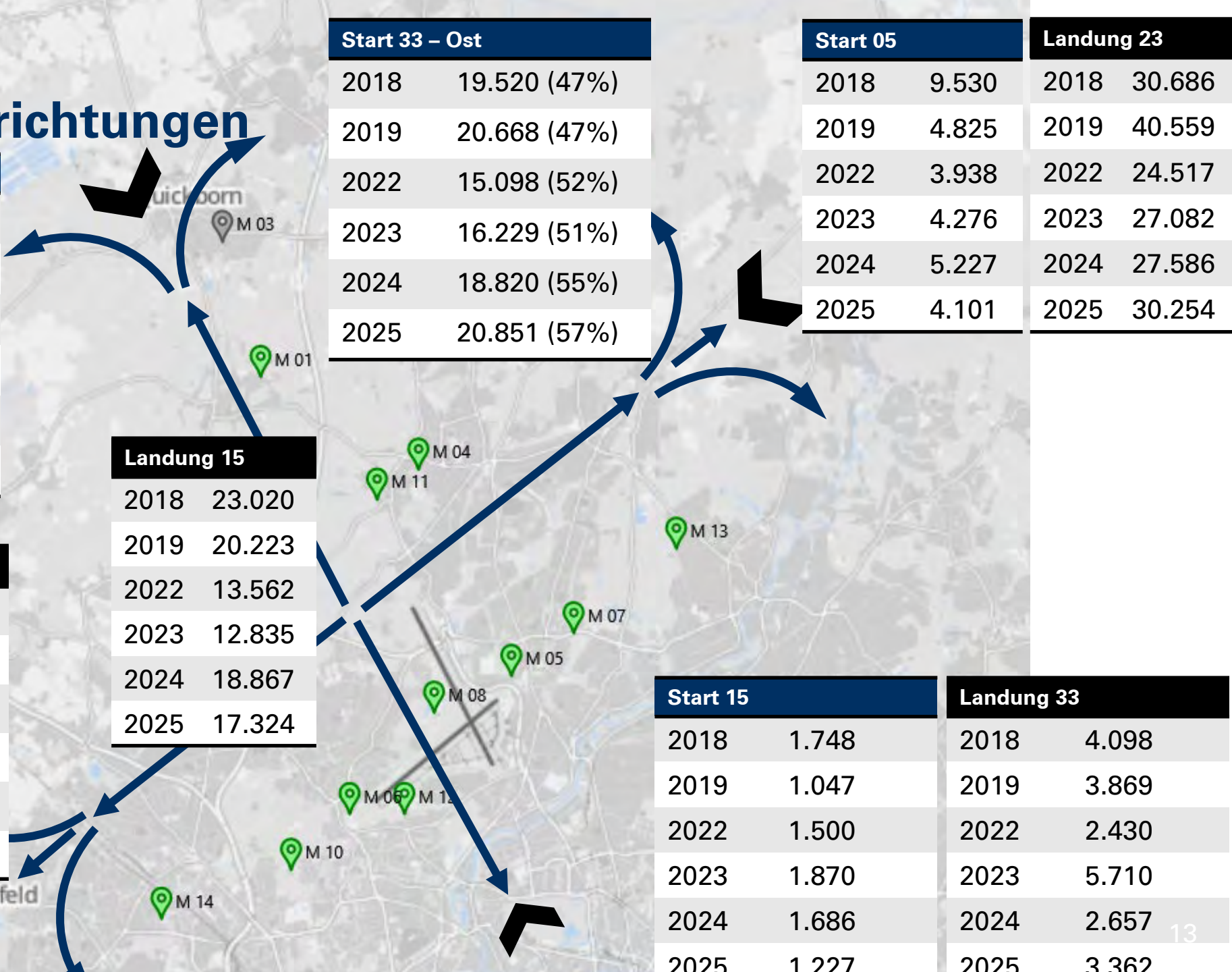
Start 23		Landung 05	
2018	19.932	2018	15.135
2019	23.098	2019	8.267
2022	13.816	2022	7.620
2023	16.366	2023	8.727
2024	16.545	2024	8.745
2025	16.160	2025	7.168

Start: 

Landung: 

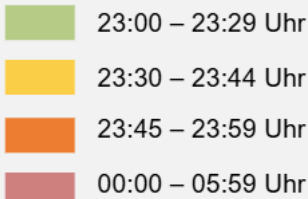
MTOM > 5,7 t

Schiffsfeld



Bahnverteilung der Verspätungen 2025

Von Januar bis Dezember 2025 gab es am Hamburg Airport 783 Starts und Landungen zwischen 23:00 und 24:00 Uhr. Davon 127 Starts (16 %) und 656 Landungen (84 %) Zwischen 00:00 und 05:59 Uhr fanden 27 Flüge statt, davon 5 Starts und 22 Landungen.



Norderstedt

312 Starts und Landungen = 39,8 % der Verspätungsflüge

Langenhorn

346 Starts und Landungen = 44,2 % der Verspätungsflüge

Niendorf

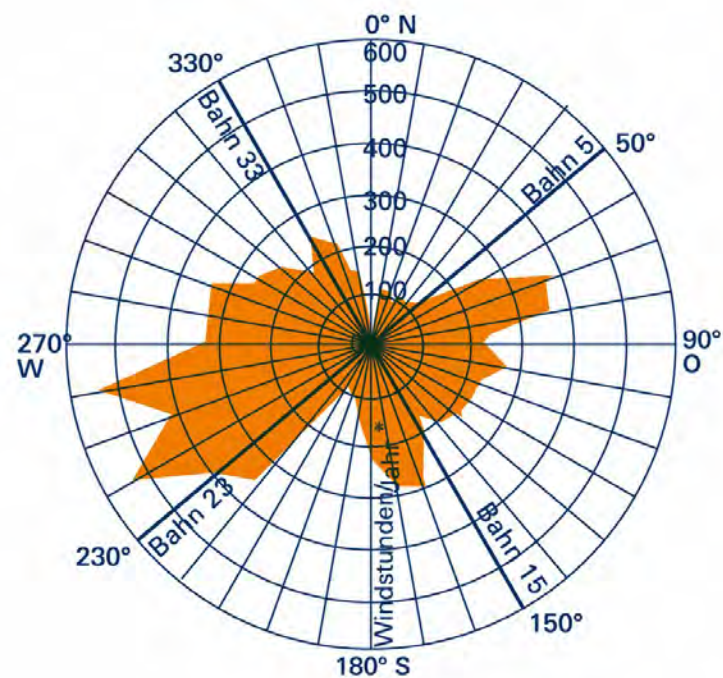
104 Starts und Landungen = 13,3 % der Verspätungsflüge

Innenstadt

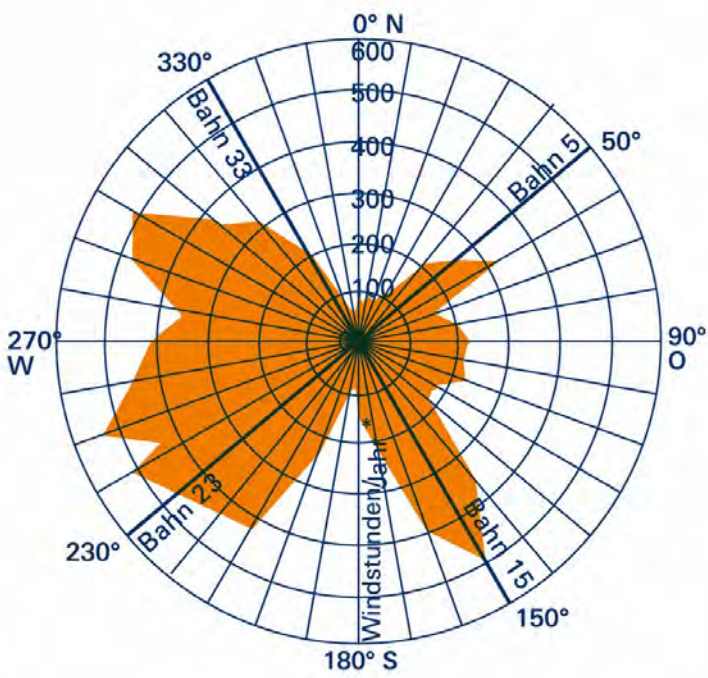
21 Starts und Landungen = 2,7 % der Verspätungsflüge



An- und Abflugrichtung: Windrichtungshäufigkeit



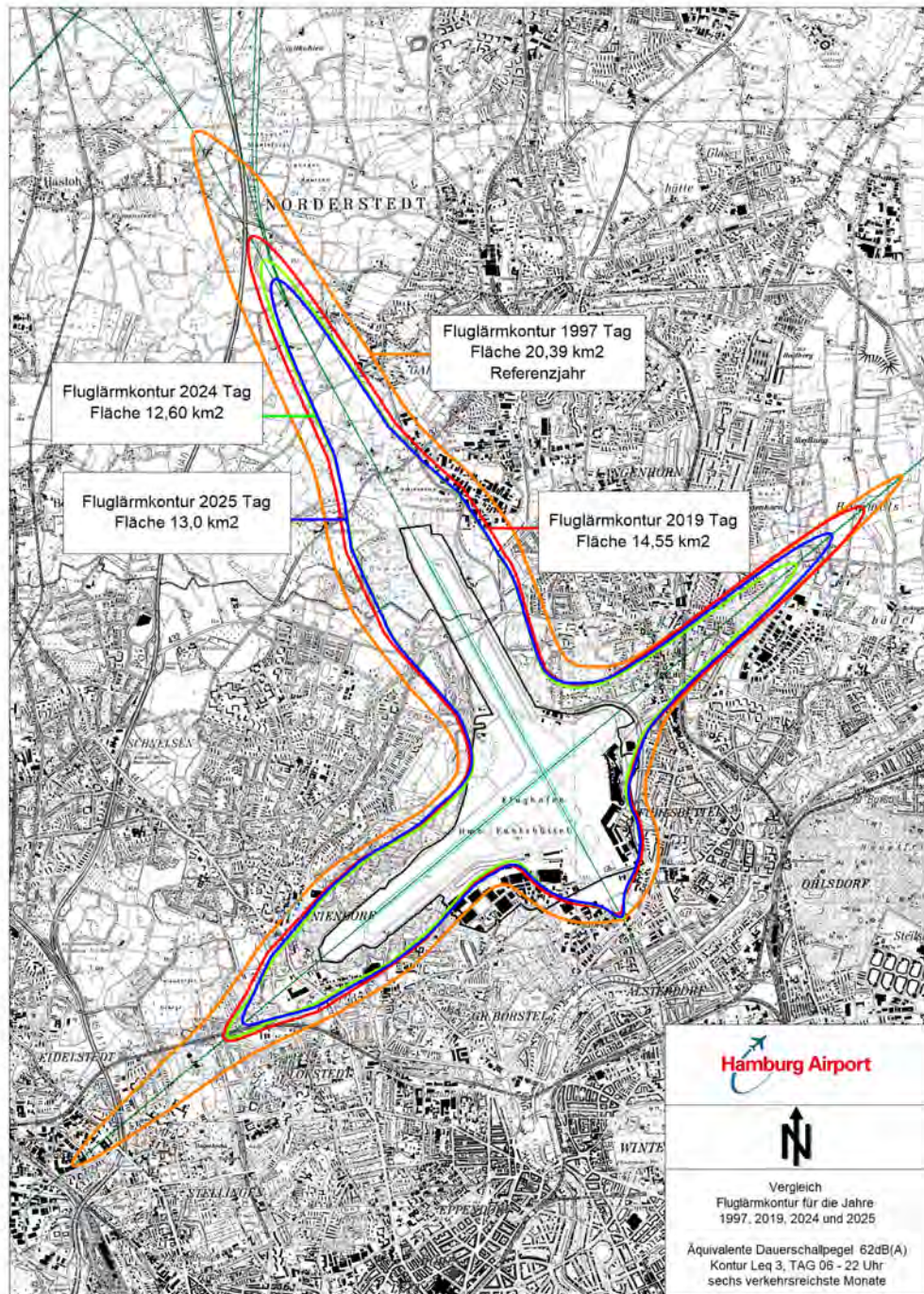
2024

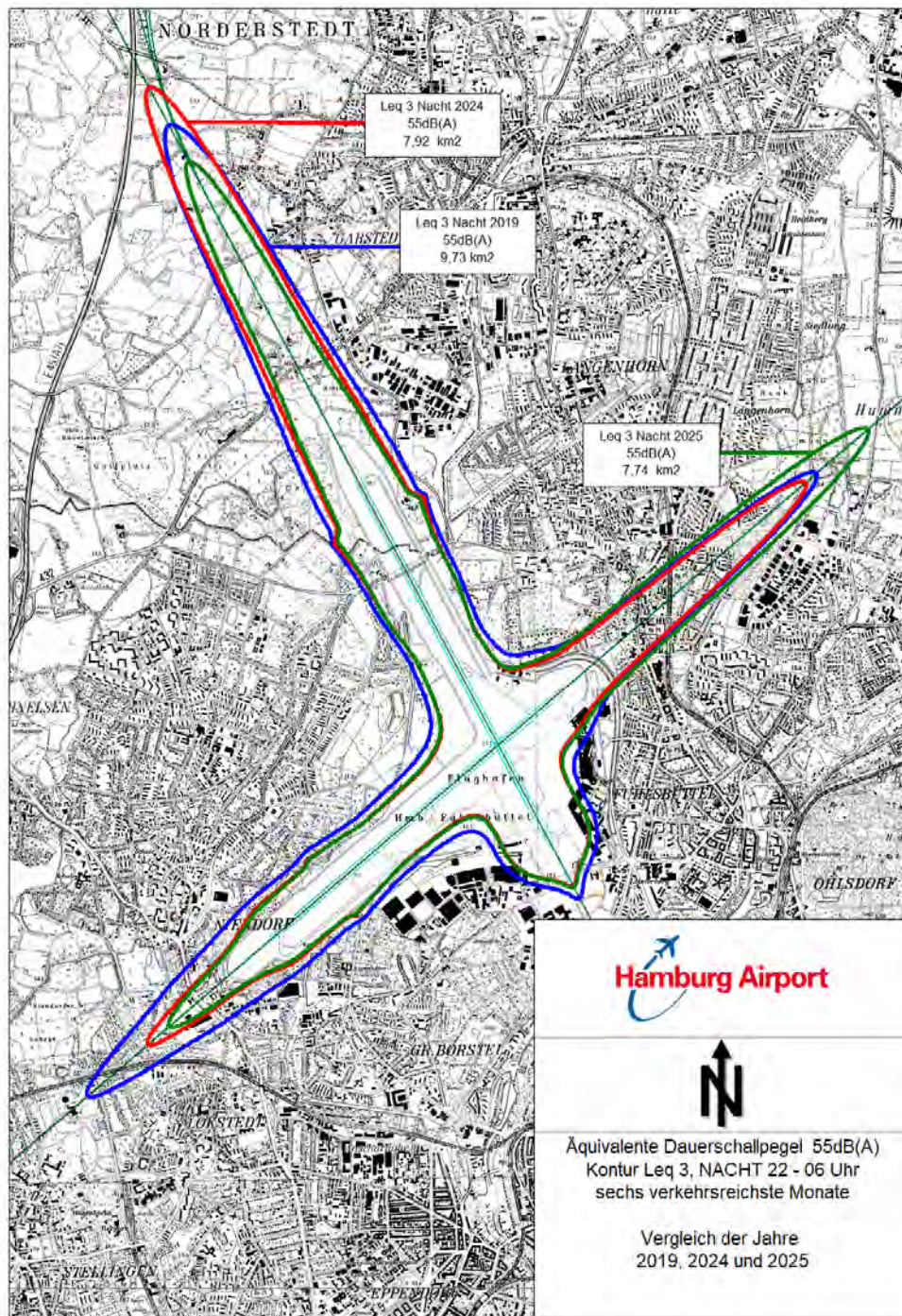


2025

Tagkontingent 2025

Der minimale Anstieg der Tag-Lärmkontur um 0,40 km² im Vergleich zum Vorjahr lässt sich auf die militärischen Bewegungen der britischen „Red Arrows“ im September 2025 zurückführen. Da militärisches Fluggerät deutlich lärmintensiver ist als Verkehrsflugzeuge, vergrößert sich die Lärmkontur entsprechend.





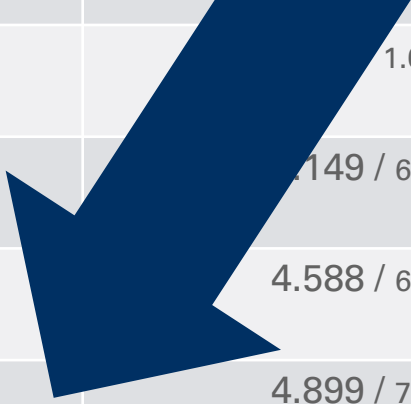
Nachtkontingent 2025

Im Vergleich zu 2024 (4.875 Flugbewegungen) ist der Verkehr in der Nacht in den sechs verkehrsreichsten Monaten 2025 um 83 Bewegungen (4.792 Bewegungen) gesunken. Und auch die Lärmausbreitung hat sich um 2,3 Prozent von 7,92 km² in 2024 auf 7,74 km² verringert.

Zahlenbasis der Lärmkonturen

Jahr	Tagkontur	Bew.d.6.v.M.Tag Ges./Start/Land.	Nachtkontur	Bew.d.6.v.M.Nacht Ges./Start/Land.
1997	20,39 km ²	84.595	-----	3.199
2017	14,66 km ²	84.022 / 43.459 / 40.563	8,31 km ²	5.173 / 1.130 / 4.043
2018	13,95 km ²	81.179 / 42.120 / 39.059	8,30 km ²	5.256 / 1.093 / 4.163
2019	14,55 km ²	81.012 / 41.676 / 39.336	9,73 km ²	4.526 / 1.098 / 3.428
2022	11,57 km ²	60.399 / 31.604 / 28.795	7,93 km ²	4.149 / 670 / 3.479
2023	12,16 km ²	66.310 / 34.753 / 31.557	7,03 km ²	4.588 / 696 / 3.892
2024	12,60 km ²	68.520 / 35.931 / 32.589	7,92 km ²	4.899 / 779 / 4.120
2025	13,0 km ²	67.280 / 35.239 / 32.041	7,74 km ²	4.792/ 796 / 3.996

Zahlenbasis der Lärmkonturen

Jahr	Tagkontur	Bew.d.6.v.M.Tag Ges./Start/Land.	Nachtkontur	Bew.d.6.v.M.Nacht Ges./Start/Land.
1997	20,39 km ²	84.595	-----	3.199
2011	Die niedrigere Lärmausbreitung ist auch auf die Nutzung vergleichsweise leiserer Flugzeugmuster zurückzuführen. Eher lautere Flugzeugmuster wie z. B. die Boeing 757 werden nachts kaum noch eingesetzt 			
2019	14,55 km ²	81.012 / 41.676 / 39.336	9,73 km ²	1.098 / 3.428
2022	11,57 km ²	60.399 / 31.604 / 28.795	7,93 km ²	1.149 / 670 / 3.479
2023	12,16 km ²	66.310 / 34.753 / 31.557	7,03 km ²	4.588 / 696 / 3.892
2024	12,60 km ²	68.520 / 35.931 / 32.589	7,92 km ²	4.899 / 779 / 4.120
2025	13,0 km ²	67.280 / 35.239 / 32.041	7,74 km ²	4.792 / 796 / 3.996

M01	L _{EQ} Tag
2018	55,0
2019	55,2
2022	52,9
2023	53,0
2024	53,4
2025	52,8

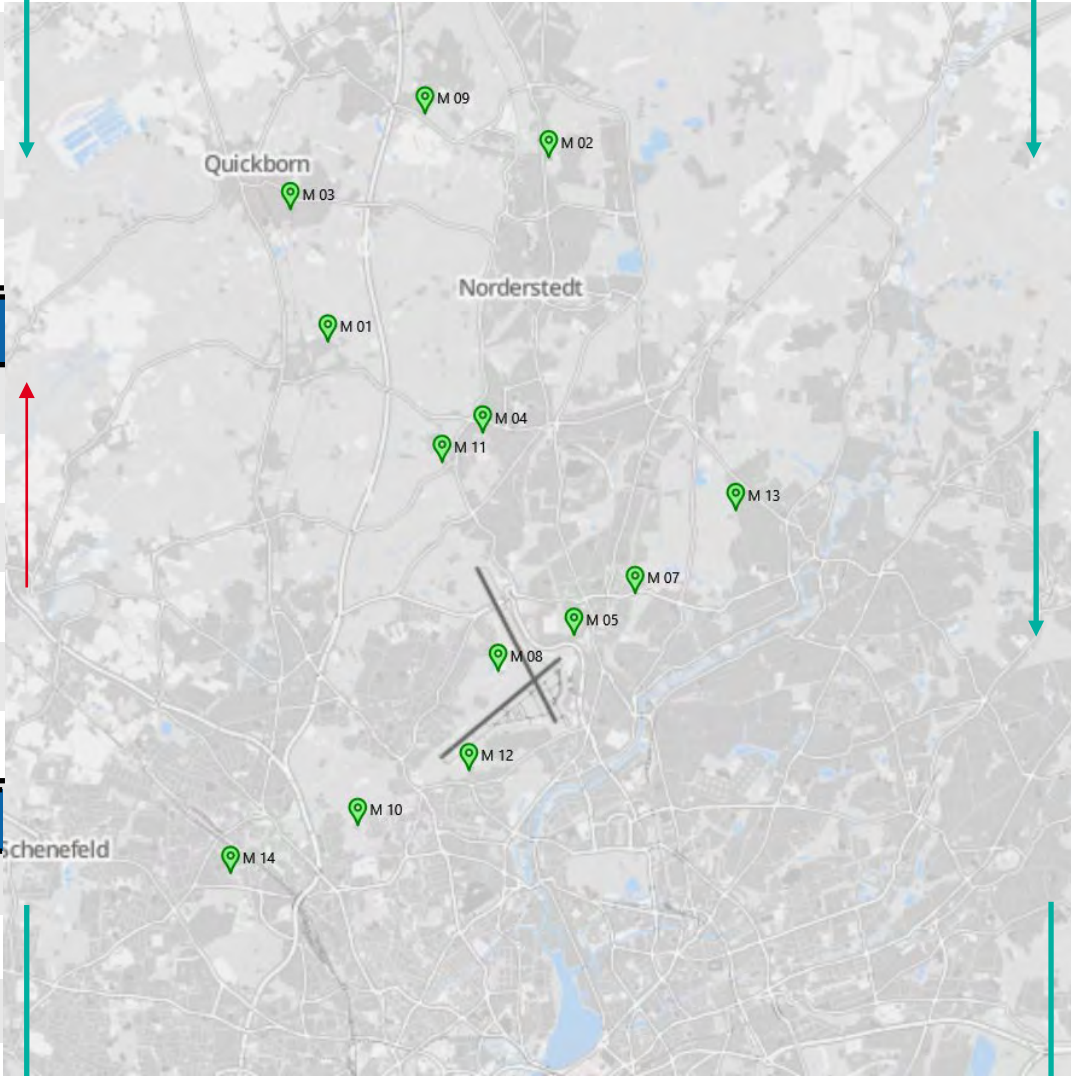
M03	L _{EQ} Tag
2018	54,9
2019	54,8
2022	52,8
2023	52,0
2024	53,8
2025	53,0

M05	L _{EQ} Tag
2018	61,2
2019	61,2
2022	59,3
2023	59,7
2024	60,1
2025	59,9

M02	L _{EQ} Tag
2018	42,0
2019	42,4
2022	43,6
2023	44,4
2024	44,9
2025	44,8

M04	L _{EQ} Tag
2018	51,1
2019	51,8
2022	48,7
2023	49,4
2024	49,8
2025	49,9

M07	L _{EQ} Tag
2018	63,1
2019	64,2
2022	61,8
2023	62,4
2024	62,4
2025	62,3



M14	2022	2023	2024	2025
L _{EQ} Tag	49,7	50,5	50,5	49,8

M08	L _{EQ} Tag
2018	54,8
2019	55,7
2022	53,6
2023	54,4
2024	54,4
2025	53,5

M10	L _{EQ} Tag
2018	61,2
2019	60,3
2022	58,6
2023	59,3
2024	59,3
2025	58,2

M12	L _{EQ} Tag
2018	56,5
2019	57,3
2022	55,0
2023	55,7
2024	55,6
2025	55,4

M09	L _{EQ} Tag
2018	47,4
2019	48,3
2022	46,5
2023	46,8
2024	47,3
2025	46,9

M11	L _{EQ} Tag
2018	60,6
2019	61,1
2022	58,8
2023	59,2
2024	59,6
2025	59,6

M13	L _{EQ} Tag
2018	-
2019	60,4
2022	58,0
2023	58,1
2024	58,1
2025	58,1

M01	L _{EQ} Nacht
2018	44,6
2019	43,9
2022	43,5
2023	43,3
2024	43,8
2025	42,6

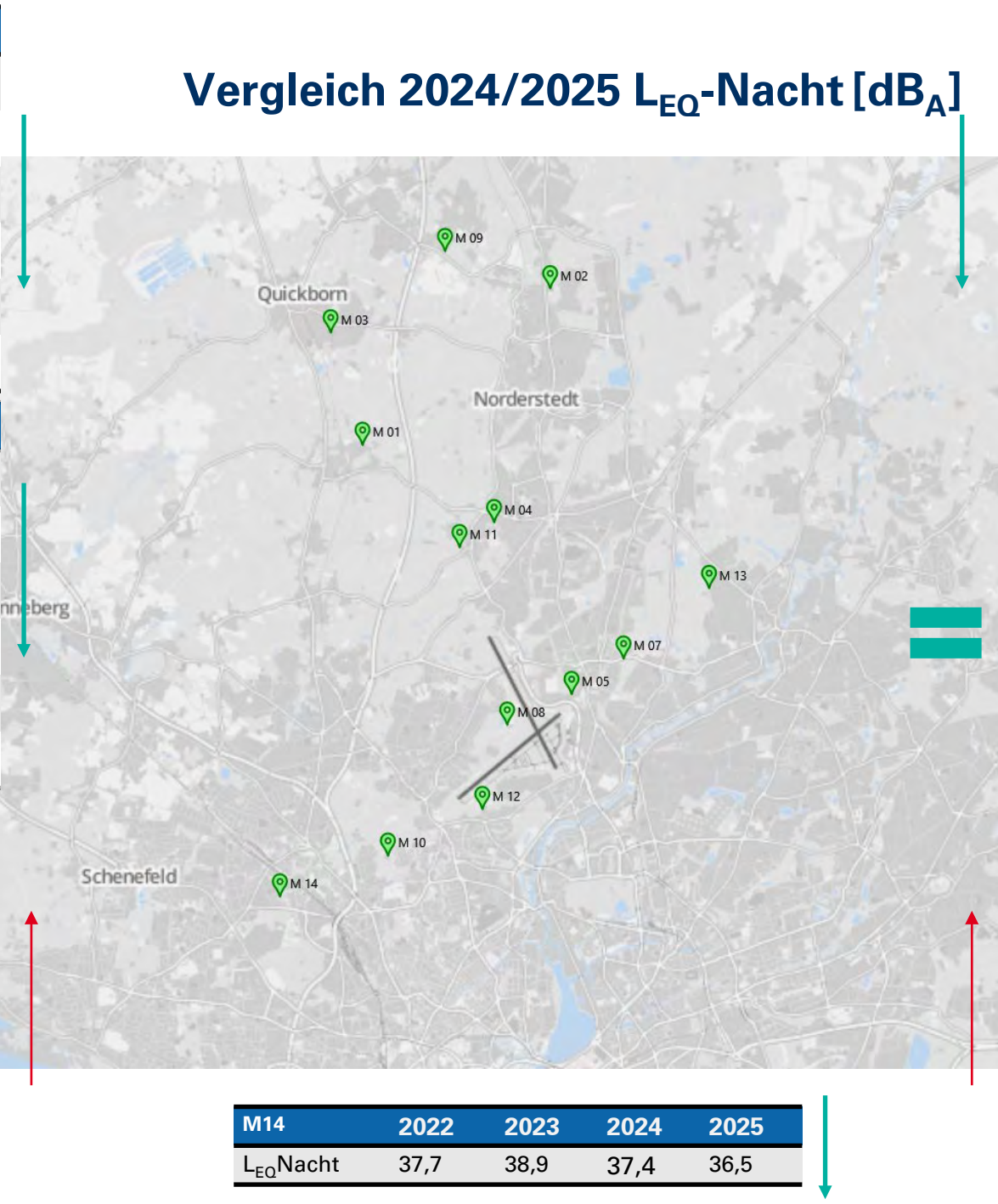
M03	L _{EQ} Nacht
2018	49,3
2019	48,0
2022	47,7
2023	48,0
2024	48,9
2025	47,5

M05	L _{EQ} Nacht
2018	51,6
2019	51,5
2022	50,5
2023	50,3
2024	50,7
2025	51,0

M02	L _{EQ} Nacht
2018	24,9
2019	27,7
2022	27,7
2023	27,4
2024	27,4
2025	25,6

M04	L _{EQ} Nacht
2018	35,9
2019	37,4
2022	36,1
2023	35,0
2024	34,9
2025	34,1

M07	L _{EQ} Nacht
2018	55,4
2019	55,5
2022	54,8
2023	54,4
2024	54,6
2025	55,1



M08	L _{EQ} Nacht
2018	41,7
2019	43,4
2022	41,5
2023	42,4
2024	41,8
2025	40,3

M10	L _{EQ} Nacht
2018	52,2
2019	50,9
2022	50,5
2023	50,7
2024	49,6
2025	49,6

M12	L _{EQ} Nacht
2018	43,1
2019	44,6
2022	42,1
2023	42,9
2024	41,4
2025	41,8

M09	L _{EQ} Nacht
2018	34,0
2019	37,4
2022	34,1
2023	32,1
2024	32,7
2025	29,7

M11	L _{EQ} Nacht
2018	49,2
2019	49,2
2022	48,0
2023	47,7
2024	48,2
2025	47,7

M13	L _{EQ} Nacht
2018	-
2019	51,5
2022	50,9
2023	50,2
2024	50,3
2025	50,8

M14	2022	2023	2024	2025
L _{EQ} Nacht	37,7	38,9	37,4	36,5

Stand des 10. Freiwilligen Lärmschutzprogramms



Das Fördergebiet des 10. LSP entspricht dem Lärmschutzbereich des 9. LSP nach Fluglärmgesetz.

	Zeitraum
	01.07.2024 - 19.01.2026
Antragsberechtigte Haushalte (Objekte)	6.696
Antragseingänge bei der FHG	118
Anzahl Haushalte mit abgeschlossener Schallschutzumsetzung	70
Durchschnitt je Haushalt ca.	5.900 EUR
SUMME Maßnahmen brutto	433.000 €

Übersicht der Tagespistensperrungen

Die **EASA** hat ihre Sicherheitsanforderungen für Start- und Landebahnen verschärft. Vorgeschrieben sind nun eine engmaschigere Überwachung sowie eine schnellere Reaktion auf festgestellte Mängel.

Daher sind **wöchentliche Tagessperrungen** erforderlich, die unter anderem für Arbeiten an der elektrischen Infrastruktur (z. B. Befeuern) genutzt werden. Geplant sind diese Sperrungen in der Regel **mittwochs von 09:00 bis 15:00 Uhr**. Falls die Wetterbedingungen dies nicht zulassen, wird der Termin auf den **Donnerstag** verschoben. Die endgültige Entscheidung erfolgt kurzfristig am jeweiligen Tag.

2024	
Niendorf/Langenhorn	16
Norderstedt/Alsterdorf	8

2025	
Niendorf/Langenhorn	21
Norderstedt/Alsterdorf	6

Vielen Dank.



VERSPÄTUNGEN

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION
SITZUNG 2026-1

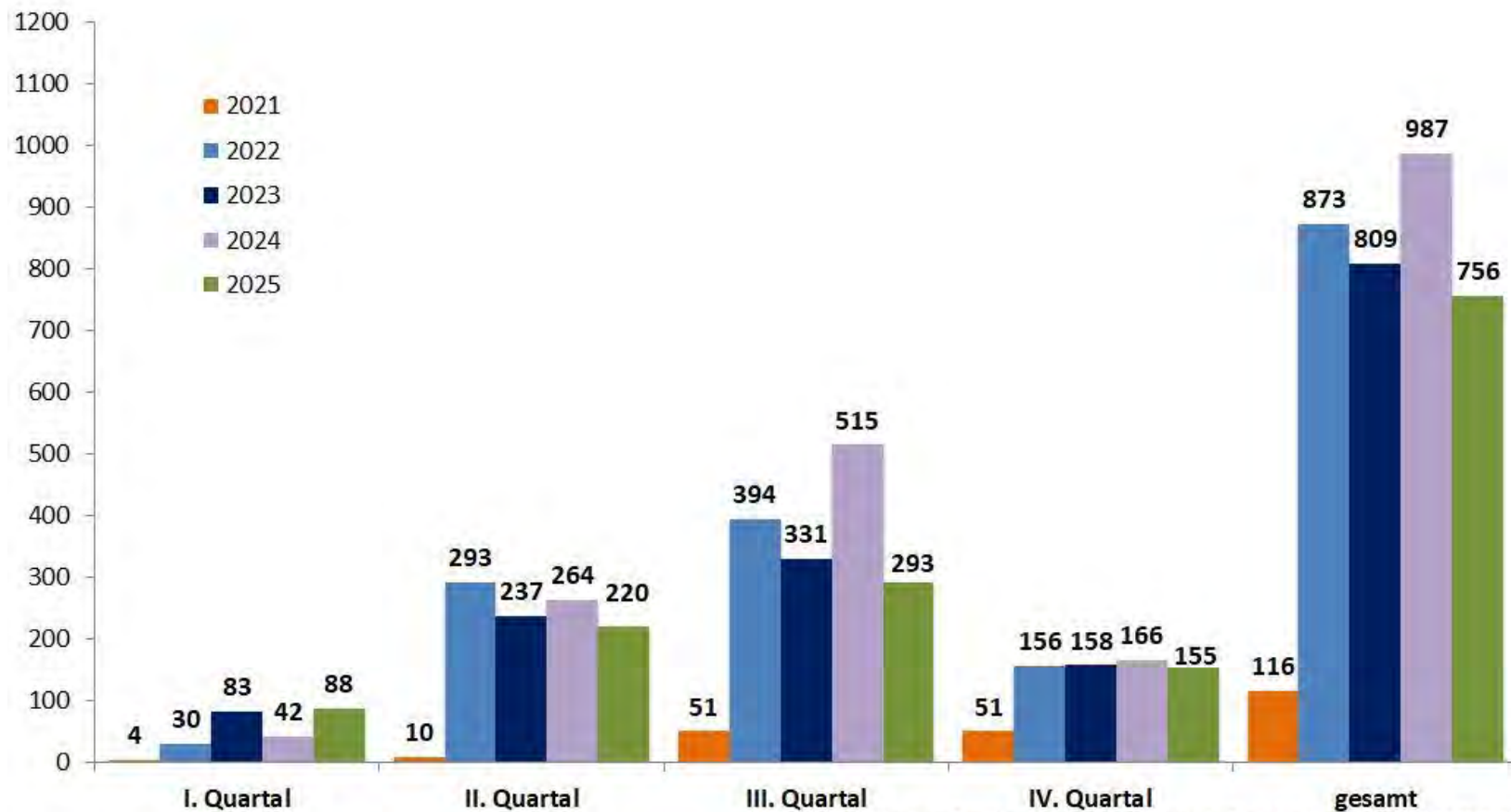
Quelle: Microsoft Archivbilder

06.02.2026 – Dr. Gudrun Pieroh-Joußen,
Fluglärmschutzbeauftragte



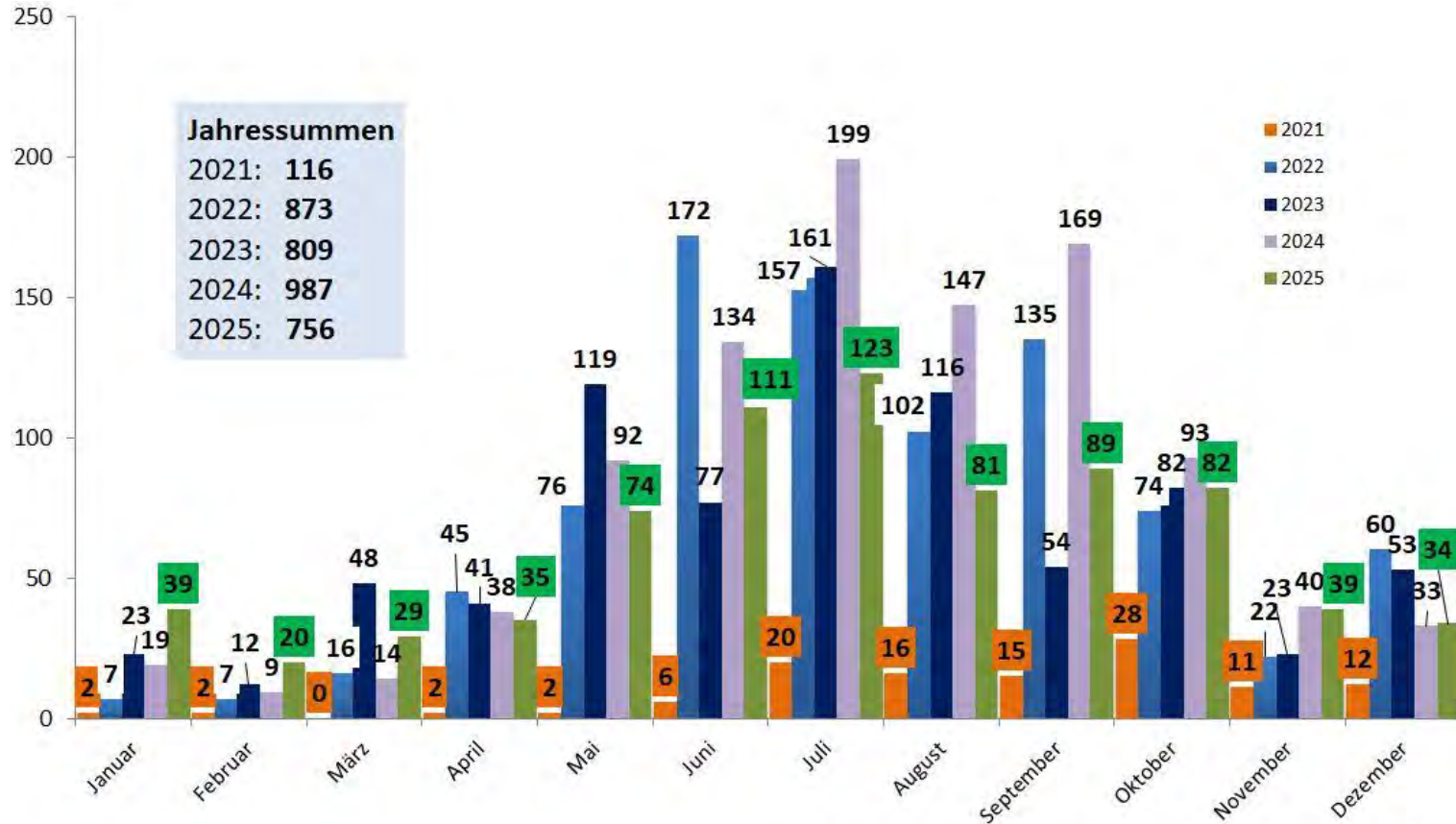
Hamburg

VERSÄTUNGEN PRO QUARTAL 2021 - 2025



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.12.2025

VERSPÄTUNGEN MONATLICH 2021 - 2025



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.12.2025

VERSÄTUNGSSQUOTEN AB 25% (BEI 12 FLÜGEN/MONAT)

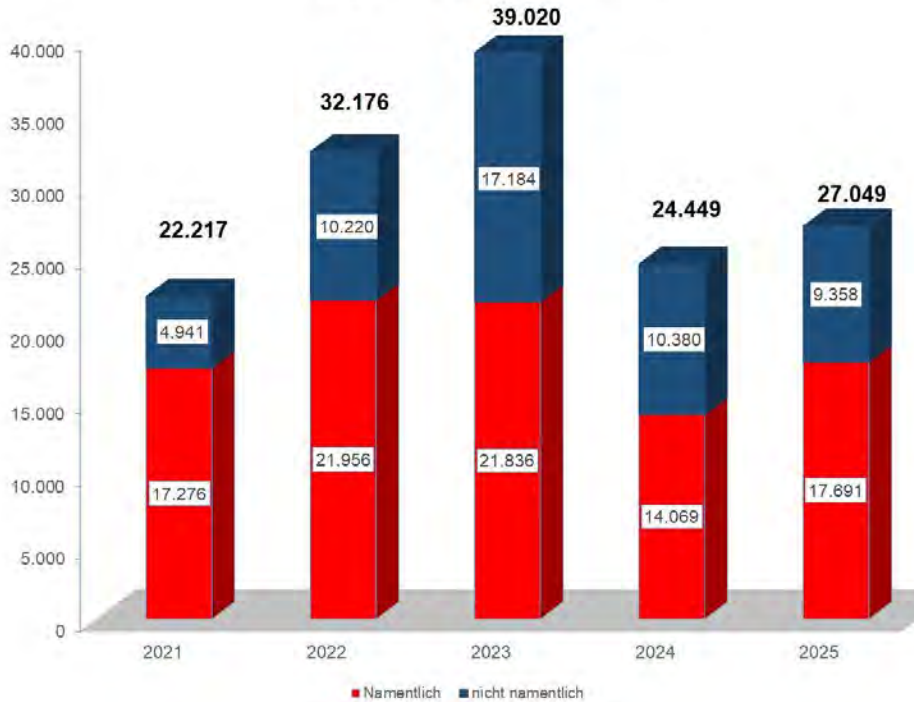
Luftfahrt- unternehmen	Abflug-/ Zielflughafen	Jan 24	Feb 24	Mrz 24	Apr 24	Mai 24	Jun 24	Jul 24	Aug 24	Sep 24	Okt 24	Nov 24	Dez 24
Easyjet	Gatwick							58%	30%				
Eurowings	Barcelona									31%			
Eurowings	Budapest						40%				46%		
Eurowings	London							27%		35%			
Eurowings	Mailand					37%	35%			57%			
Eurowings	München							33%	33%	39%			
Eurowings	Paris					37%				44%			
Eurowings	Stuttgart							25%					
Eurowings	Tunis								29%				
Eurowings	Zürich							28%	32%	36%			
Lufthansa	München						25%	33%	26%				
Marabu	Faro									25%			
Marabu	Hurghada					37%		33%	47%	27%			
Marabu	Malaga									25%	29%		
Marabu	Pristina						25%						
Ryanair	Malaga							33%					
TAP Portugal	Lissabon		25%										
Luftfahrt- unternehmen	Abflug-/ Zielflughafen	Jan 25	Feb 25	Mrz 25	Apr 25	Mai 25	Jun 25	Jul 25	Aug 25	Sep 25	Okt 25	Nov 25	Dez 25
Condor	Teneriffa							35%					
Easyjet	Mailand				25%			31%	46%	25%			
Eurowings	Mailand								28%				
Marabu	Faro							29%					
Ryanair	Mallorca							25%					
TAP	Lissabon			41%	25%								

FAZIT ZU VERSPÄTUNGSSITUATION

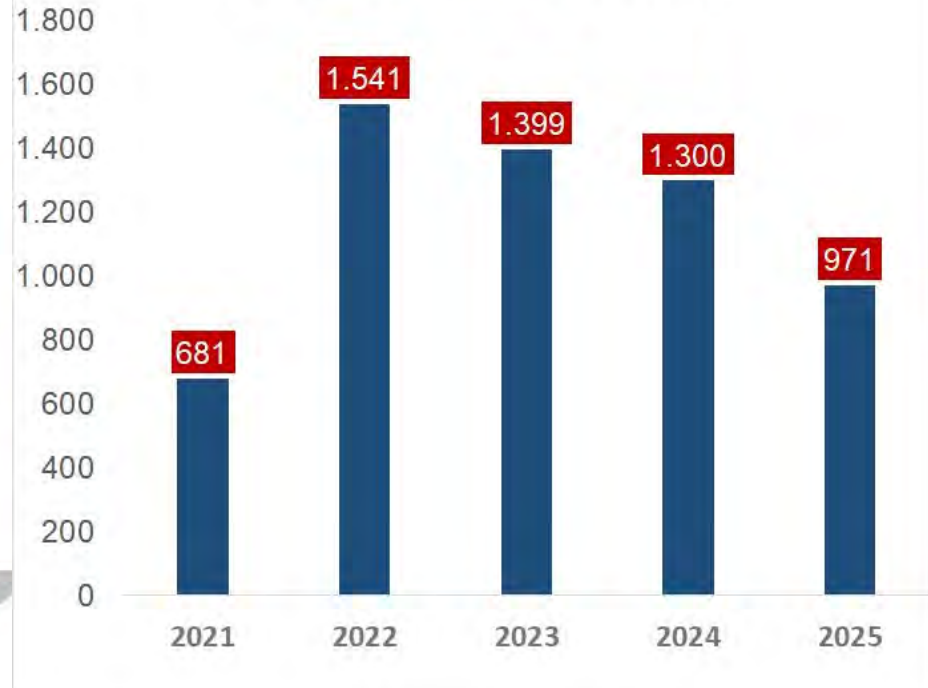
- Nutzung der „Verspätungsregelung“ durch Airlines hat abgenommen, Nachtruhe für Anwohner somit verbessert
- Im Juli häufige Schlechtwetterlagen und Streiks im Ausland
- Zahl der Ausnahmegenehmigungen der FLSB nach 0 Uhr ist zurück gegangen (2024: 41 2025: 26)
- Im Sommerflugplan 2025 insgesamt 29 Nächte ohne Verspätungen nach 23 Uhr, SFP 2024: 20 Nächte
- Gründe für Verbesserung der Situation:
 - z. T. verbesserte Umlaufplanungen der Airlines (insbesondere LH-Gruppe)
 - Erhöhung der Nachtzuschläge bei den Lande-Entgelten des Flughafens (seit April 2025)
 - Verspätungsmonitoring

BESCHWERDESITUATION 2025

Fluglärmbeschwerden 2021 - 2025



Anzahl der Beschwerdeführenden

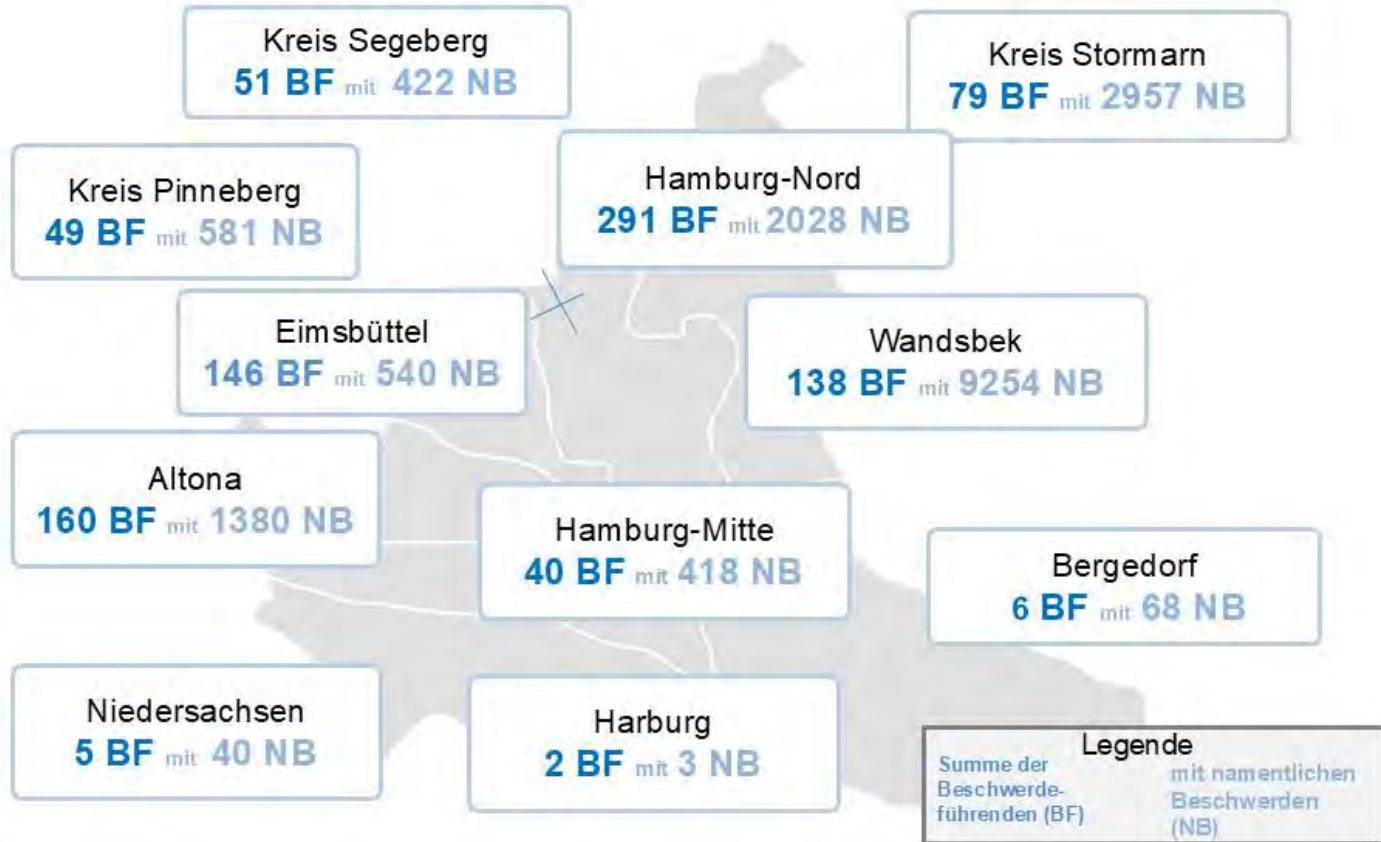


BESCHWERDEGRÜNDE

Häufigkeit der Beschwerdegründe in 2025



REGIONALE VERTEILUNG DER BESCHWERDEN 2025



VIELEN DANK

Quelle: Microsoft Archivbilder



Hamburg