

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

29. Mai 2026

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2026/2
für den Flughafen Hamburg
am 8. Mai 2026

Teilnehmende:

Matthias **Bäker** (HH-Nord), Bettina **Bennies** (Stadt Quickborn), Jan Eike **Blohme-Hardeggen** (FHG), Hauke **Borchardt** (Stadt Norderstedt), Felix **Bünger** (MWVATT SH), Walter **Emmerling** (Condor), Heiko **Hansen** (BUKEA), Hendrik **Hollstein**, (HH-Eimsbüttel), Gebhard **Kraft** (BVF), Corinna **Lange** (BWAI), Oliver **Marx** (BWAI), Martin **Mosel** (BVF), Hans **Niebergall** (DFS), Manfred **Quade** (Kr. Pinneberg), Carsten **Redlich** (HH-Nord), Dr. Uwe **Schacht** (FLSB Stv), Dennis **Schiffner** (DFS), Falk **Schmidt-Tobler** (HH-Eimsbüttel), Dr. Bettina **Schomburg** (HH-Nord), Hendrik **Schrenk** (Kr. Segeberg), Dr. René **Schwartz** (BVF)

Geschäftsführung/ Protokoll: Daniela Gerhards (FLSK/GF)

Gast: André Wegmann (FHG)

TOP 1 – Begrüßung und Beschlussfähigkeit

Die Vorsitzende begrüßt alle Teilnehmenden und Herrn Wegmann als Gastredner zu TOP 8. Oliver Marx als Vertreter der Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation (BWAI) sowie Daniela Gerhards als neue Geschäftsführerin der Fluglärmenschutzkommission (FLSK) stellen sich vor.

Die Vorsitzende eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest. Es sind 16 stimmberechtigte Mitglieder anwesend.

TOP 2 – Zustimmung zur Tagesordnung

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen. Ein Vertreter der Deutschen Flugsicherung (DFS) bittet darum, Informationen zu Änderungen beim Anflugverfahren geben zu dürfen. Die Vorsitzende bestätigt, dass dies unter TOP 9 Sonstiges erfolgen könne.

TOP 3 – Protokolle der Sitzungen 2025/4 und 2026/1

Die Vorsitzende bekräftigt, dass die Protokollführung gemäß Geschäftsordnung bei der Geschäftsstelle liegt und Anregungen im Rahmen der Geschäftsordnung aufgenommen werden.

Das Protokoll der Sitzung 2025/4 wird zur Abstimmung gestellt. Die Ergänzungs- und Änderungsbedarfe der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) werden zur Kenntnis genommen, jedoch nicht übernommen. Der Widerspruch der BVF wegen Verletzung des Allseitigkeitsprinzips wird zum Protokoll genommen. Das Protokoll wird vom Gremium mit zwei Gegenstimmen angenommen.

Das Protokoll der Sitzung 2026/1 wird mit einer Gegenstimme angenommen. Ein Vertreter der BVF weist auf eine seines Erachtens fehlerhafte Nutzung in der Begriffswahl (Fluglärmkontingent) hin, was zur Kenntnis genommen wird.

TOP 4 – Antrag der BVF – Fehlanflüge

Die DFS erläutert, der Flughafen untersuche einzelne Fehlanflüge bei Abweichungen von der Mindesthöhe. Die Mindesthöhe variere zwischen 1.800 und 2.000 Fuß bspw. je nach Jahreszeit und Bebauung unterhalb der Flugroute. Auf Nachfrage wird ausgeführt, dass Fehlanflüge, die mit der Flugsicherung abgestimmt werden konnten – etwa bei belegter Bahn oder besonderen Vorkommnissen an Bord – nicht nachträglich geprüft würden. Dagegen würden Fehlanflüge, die aufgrund einer akuten Notsituation entstehen, etwa infolge von Wetterereignissen wie Gewittern, im Nachgang geprüft. Die BVF hebt hervor, dass sich Fehlanflüge, insbesondere bei bestimmten Wetterlagen, häuften und regt an, diese systematisch zu erfassen, um die Entwicklung nachvollziehbar zu machen. Die DFS betont, ihre Hauptaufgabe sei die sichere Abwicklung des Flugverkehrs.

Der stellvertretende Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB Stv) berichtet in der Folge über den Sachstand zur Erfassung von Fehlanflügen an anderen Flughäfen. An den größeren deutschen Flughäfen würden Fehlanflüge nicht systematisch erfasst. Am Flughafen Frankfurt erfolge eine Zählung durch den Betreiber, nicht durch die DFS, Gründe für Fehlanflüge würden dort nicht erfasst. (FLSK Drs. Nr. 8/2026-2)

Im weiteren Verlauf wird der Antrag der BVF zur Erfassung von Fehlanflügen diskutiert (FLSK Drs. Nr. 5/2025-3). Die DFS weist darauf hin, eine systematische Erfassung der Gründe erfolge nicht und aus Gründen der „Safety Kultur“ dürften keine Hemmnisse für Durchstartmanöver geschaffen werden. Die BVF verweist darauf, dass eine Erfassung am Flughafen Frankfurt möglich sei und fordert auch für Hamburg mehr Transparenz. Nach Diskussion und Änderungsvorschlägen wird das Petition vom Antragssteller auf die Bitte an den Flughafen, Fehlanflüge zu erfassen, reduziert. Im Anschluss an die Diskussion wird über die weitere Befassung mit dem Antrag abgestimmt. Die Mehrheit des Gremiums (acht Stimmen für eine Nicht-Befassung, fünf Gegenstimmen, drei Enthaltungen) beschließt, sich nicht mit dem Antrag der BVF zu befassen.

TOP 5 – Verspätungs- und Beschwerdesituation in 2025

Der stellvertretende Fluglärmenschutzbeauftragte weist daraufhin, dass bei der Sitzung des Umweltausschusses am 6.1.2026 der 8. Jährliche Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten und der Jahresbericht 2024 der Allianz für Fluglärmenschutz vorgestellt wurden. Bei der Gelegenheit wurden schon wesentliche Kennzahlen für 2025 vorgestellt. Das Protokoll 23/5 der Sitzung ist in der Parlamentsdatenbank zu finden.

Der FLSK Stv berichtet über die Verspätungs- und Beschwerdesituation im Jahr 2025 (FLSK Drs. Nr. 9/2026-2). Bis auf das erste Quartal gebe es in allen Quartalen einen deutlichen Rückgang bei den Verspätungen im Vergleich zu den Jahren 2022 bis 2024. Im Juli 2025 haben die Verspätungszahlen durch häufige Schlechtwetterlagen und Streiks im Ausland ihren Höhepunkt erreicht, im Vergleich zu 2024 haben sie jedoch abgenommen. Die Nutzung der sogenannten Verspätungsregelung habe abgenommen. Die Zahl der Ausnahmegenehmigungen nach 0 Uhr gehe zurück. Im Sommerflugplan (SFP) 2025 (30. März bis 25. Oktober) habe es insgesamt 29 Nächte ohne nächtlich verspätete Starts und Landungen nach 23 Uhr gegeben (SFP 2024: 20 Nächte). Als Gründe für die Verbesserung werden insbesondere verbesserte Umlaufplanungen der Airlines, vor allem der Lufthansa-Gruppe angeführt. Diese seien möglicherweise durch die Erhöhung der Nachtzuschläge bei den Landeentgelten des Flughafens seit April 2025 gefördert worden. Auch das Verspätungsmonitoring der FLSB hat einen gewissen Einfluss auf die Planungen der Airlines.

Zur Beschwerdesituation führt der FLSB Stv aus, dass im Vergleich zum Vorjahr rund 2.500 mehr Beschwerden eingegangen seien. Im Vergleich zu 2022 und 2023 seien die Beschwerdezahlen jedoch rückläufig. Die Anzahl der Beschwerdeführenden gehe seit 2022 zurück.

Ein Vertreter der BVF merkt an, die Unterscheidung zwischen „namentlichen“ und „nicht-namentlichen“ Beschwerden in den Statistiken der FLSB und insbesondere die Bezeichnung „anonym“ in den Medien sei irreführend, da bereits das Weglassen der Straße im Beschwerdeformular dazu führe, dass die Beschwerden als „nicht-namentlich“ erfasst würden. Dies solle in der Kommunikation, auch gegenüber den Medien, präzisiert werden.

TOP 6 – Verspätungssituation aktuell

Die aktuelle Verspätungssituation wird von dem stellvertretenden Fluglärmenschutzbeauftragten vorgestellt (FLSK Drs. Nr. 10/2026-2). Die Nutzung der Verspätungsregelung zwischen 23 und 24 Uhr sei im

Januar und in etwas geringerem Maße im Februar auffällig gewesen, was auf winterliche Witterungsverhältnisse zurückgeführt werde. Auffallend gut seien die Verspätungszahlen im April. Die Erwartung sei, dass die Verspätungszahlen für 2026 die gleiche Größenordnung wie 2025 haben werden.

Ein Vertreter der BVF weist darauf hin, dass Starkwetterereignisse im Zusammenhang mit dem Klimawandel zunehmend Einfluss auf den Flugbetrieb hätten und dies in der FLSK bereits wiederholt Thema gewesen sei. Er könne jedoch nicht nachvollziehen, dass der Fluglärmschutz sich in dieser Hinsicht nicht entsprechend weiterentwickle und bittet um mehr Empfindsamkeit gegenüber den Betroffenen.

Außerdem nimmt der Vertreter Bezug auf eine militärische Übung im Hamburger Luftraum am 31.3.2026, die zu erheblichen, zusätzlichen Lärmbelastungen geführt habe. Hierzu habe es eine Schriftliche Kleine Anfrage gegeben. Er stellt die Frage, ob die FLSB im Vorwege befasst worden sei und wie in Zukunft vergleichbare Übungen angekündigt werden könnten, damit sich Anwohnende auf die erhöhte Lärmbelastung einstellen könnten. Der FLSB Stv entgegnet, dass Bürger:innen über vorhersehbare Fluglärmereignisse regelmäßig über Hinweise auf der Website oder telefonische Bandansagen informiert würden, in diesem Fall habe jedoch keine Zustimmung der Bundeswehr zur Vorab-Veröffentlichung vorgelegen.

Ein Vertreter der BVF verweist auf Regelungen im Koalitionsvertrag der 23. Legislaturperiode und Aussagen der Senatorin für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zum Thema Fluglärmschutz sowie auf eine Kennzahl im Haushaltsplan 2023/2024 „Anzahl der verspäteten Starts und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr am Flughafen Hamburg“, die im aktuellen Haushaltsplan durch eine andere ersetzt wurde. Er frage sich, wo die Grenze für die maximal zu akzeptierende Zahl der Verspätungen sei, seines Erachtens gäbe es ansonsten eine „shifting baseline“, d.h. ein schleichendes Gewöhnen an steigende Verspätungszahlen.

Der FLSB Stv stellt klar, nach den derzeit geltenden Regelungen könne es keine feste Kennzahl geben und die FLSB habe keinen Einfluss auf die Anzahl der nächtlich verspäteten Starts und Landungen.

TOP 7 – Antrag der BVF – Olympia-Bewerbung Hamburg

Vertreter der BVF führen durch einen Impulsvortrag (FLSK Drs. Nr. 11/2026-2) ins Thema ein und stellen den Antrag „Olympia-Bewerbung Hamburg – Auswirkungen des Luftverkehrskonzepts auf Fluglärm und Gesundheitsschutz“ dem Gremium vor (FLSK Drs. Nr. 12/2026-2). Die BVF erläutert, dass es nicht um eine Positionierung für oder gegen die Olympiabewerbung gehe, sondern um die Befassung der FLSK mit den möglichen Auswirkungen der Olympischen Spiele auf den Flugverkehr, insbesondere hinsichtlich zusätzlicher Flugbewegungen und der damit verbundenen Lärmbelastung für die Bevölkerung.

In der anschließenden Diskussion wird einerseits darauf hingewiesen, dass zunächst der Ausgang des Olympia-Referendums am 31.5.2026 abgewartet werden solle und dass das deutsche Olympiakomitee Hamburg noch als Austragungsort auswählen müsse. Es wird betont, dass zum jetzigen Zeitpunkt belastbare Prognosen zu den Auswirkungen auf den Flugverkehr schwierig seien. Andererseits wird die Notwendigkeit gesehen, die Bürger:innen transparent und umfassend über mögliche Auswirkungen der Olympischen Spiele auf den Fluglärm zu informieren.

Das Gremium einigt sich einvernehmlich darauf, das Thema, sollte das Referendum positiv ausfallen, zur weiteren Befassung auf die nächste FLSK-Sitzung zu verschieben.

TOP 8 – Berichte

Aktuelle Lage am Flughafen

Der Vertreter des Flughafens berichtet über die Herausforderungen der diesjährigen Wintermonate und die Zunahme modernerer Flugzeugtypen, sogenannter Neos, an den Flugbewegungen im ersten Quartal 2026. Im Jahr 2025 betrug der Anteil der Neos 23,2 %. Im ersten Quartal 2026 waren es 25 %. Seit Beginn des Sommerflugplans sei ein Rückgang der Verkehrsanmeldungen in der Stunde zwischen 22 und 23 Uhr zu verzeichnen. Die Zahl verspäteter Landungen zwischen 23 und 24 Uhr sei im April 2026 im Vergleich zum Vorjahr um rund 30 % gesunken. Rd. 70 % der verspäteten Flüge seien zwischen 23 und 23.30 Uhr gelandet. (FLSK Drs. Nr. 13/2026-2). Auf Nachfrage erläutert der Flughafenvertreter, welche Flugzeugtypen zu den „Neos“ zählen: Airbus 320-200 neo, Airbus 321-200 neo, Boeing 737-800 max, Boeing 737-900 max, Airbus 220-100 /A220-300, Embraer 190/195 E2 und Airbus 330-900 neo.

Ausfallzeiten der Fluglärmmessanlagen

Zu den Ausfallzeiten der Fluglärmmessanlagen wird von der FHG berichtet, diese hätten im Jahr 2025 an 14 von 15 Anlagen zwischen 1,31 und 6,14 Tagen gelegen, eine Anlage sei u.a. aufgrund von Umbauten mit erforderlicher räumlicher Versetzung der Anlage an rund 103 Tage ausgefallen. Die Maximalpegelhäufigkeitsverteilung einzelner Fluglärmmessanlagen wird beispielhaft erläutert, im Vergleich zu 2024 seien geringere Spitzenpegel zu verzeichnen. (FLSK Drs. Nr. 13/2026-2)

Der Vortrag wird vom Gremium dankend zur Kenntnis genommen. Ein Vertreter der BVF bittet, regelmäßig über stärkere Abweichungen an einzelnen Messanlagen zu berichten. Auf Nachfrage bekräftigt der Flughafenvertreter, dass Ausfallzeiten bei der Berechnung des Maximalpegels als „nicht vorhanden“ und nicht als „Null“ gewertet werden.

Es schließt sich eine Diskussion über die angemessene Bezeichnung für leisere Flugzeuge an. Ein Vertreter der BVF kritisiert das Wording „leisere Flugzeuge“ – aus Sicht der Betroffenen seien diese Flugzeuge höchstens weniger laut, nicht jedoch leiser.

Ein Vertreter der Condor erläutert auf Nachfrage das akustische Phänomen des sogenannten „Walgesangs“ (d.h. das plötzliche, laute Aufheulen im Landeanflug) bei bestimmten Triebwerken und berichtet, seitens des Herstellers Pratt & Whitney würden Maßnahmen zur Ursachenbehebung ergriffen.

FHG zur Gepäckanlage

Herr Wegmann stellt anhand einer Präsentation den Neubau der Gepäckabfertigungsanlage vor (FLSK Drs. Nr. 13/2026-2). Die Modernisierung diene der Sicherung der bestehenden Abfertigungskapazität, eine Erhöhung der Gepäckabfertigungskapazität sei damit ausdrücklich nicht verbunden.

ADF-Tagung am 23./24.4.2026 in Bremen

Die Vorsitzende berichtet von der ADF-Tagung und regt an, Frau Dr. Heß, die zum Thema „Wesentliche Ergebnisse und Verbesserungsvorschläge zur 2. FlugLSV“ bzw. zum Rechtsgutachten „2. Fluglärm-schutzverordnung – Zeitgemäßer baulicher Schallschutz“ im Auftrag des Umweltbundesamtes“ referierte, zur nächsten FLSK-Sitzung einzuladen. Diese Anregung wird vom Gremium begrüßt.

Ein Vertreter der BVF weist darauf hin, dass auch die Reform des LuftVG thematisiert wurde, die Auswirkungen auf die Arbeit der FLSK habe. Er regt an, dass die BWAI in Zusammenarbeit mit der BUKEA bei einer der nächsten Sitzungen einen Überblick über die geplanten Änderungen gibt. Außerdem wäre eine Gegenüberstellung der Änderungen zwischen Verbändebeteiligung und Bundestagsbeschluss interessant.

Der Vertreter der BUKEA weist auf einen Übersichtsvortrag zu den aktuellen Nachtflugregelungen an deutschen und europäischen Flughäfen hin. Die Vorsitzende merkt an, dass die Geschäftsstelle bei der ADF nachfragt, ob der FLSK der Vortrag zu den Regelungen zur Verfügung gestellt werden könne (FLSK Drs. Nr. 15/2026-2). Der FLSB Stv weist auf einen Vortrag hin, den er bereits vor zehn Jahren im Rahmen der FLSK gehalten habe (FLSK Drs. Nr.14/16).

TOP 9 – Sonstiges

Ein Vertreter der DFS berichtet über technisch bedingte Änderungen bei der Anflugroute RNAV 15 (FLSK Drs. 14/2026-2). In der sich anschließenden Diskussion wird deutlich, dass die Änderungen nicht fluglärmrelevant sind.

Es werden keine weiteren Themen angemeldet. Die Vorsitzende weist auf den Bürgerdialog am 11.11.2026 in Hasloh hin, dankt allen Teilnehmenden für die Sitzungsdisziplin und konstruktive Diskussion, wünscht allen einen schönen Sommer und schließt die Sitzung um 12:55 Uhr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Gerhards

Dr. Schomburg (Vorsitzende)

Terminvorschau 2026

04. September 2026	FLSK 2026/3
11. November 2026	Bürgerdialog in Hasloh
04. Dezember 2026	FLSK 2026/4

Flughafen	Zählung	Auswertung der Gründe	Kommentar
Bremen/Flughafen	Von der Vorfeldkontrolle der Flughafen Bremen GmbH werden die ausschließlich aus Sicherheitsgründen durchstartenden Luftfahrzeuge als Überflüge registriert	Text Die DFS dokumentiert die Gründe nicht, da es sich um ein normales Verfahren handelt.	Eine Entscheidung zum Durchstarten und zum Einleiten des Fehlanflugverfahrens erfolgt immer ungeplant, situationsabhängig und ausschließlich aus Sicherheitsgründen. Grundsätzlich ist das Durchstarten von Flugzeugen ein normales, veröffentlichtes Verfahren, dass den normalen Verfahren für Anflug, Abflug, Rollen, etc. absolut gleichzusetzen ist und in keiner Weise ein Sicherheitsrisiko darstellt. Wenn ein Pilot feststellt, dass ein Anflug nicht sicher zu Ende geflogen werden kann, leitet er das veröffentlichte Fehlanflugverfahren ein und beginnt einen neuen Anflug.
Hannover-Langenhagen	Nicht bekannt	Keine Auswertung der Gründe	Das Thema „Fehlanflüge“ stellt für den Standort Hannover-Langenhagen kein Problem dar. Im Beschwerdefall erfolgt die Aufklärung im Kontakt mit der DFS und hernach durch den Fluglärmschutzbeauftragten mit der Beschwerdeführenden Person. Fehlanflüge werden durch den Fluglärmschutzbeauftragten nicht dokumentiert. Bei Fehlanflügen mit Durchstartmanöver erfolgt der Anflug über die definierte Platzrunde. Fehlanflüge können durch ungünstige Wetter- oder Verkehrsbedingungen oder technische Probleme begründet sein. Es gilt in jedem Fall das Primat der Verkehrssicherheit.
Weeze/Düsseldorf und Köln	Es erfolgt keine ständige Auswertung von Fehlanflügen	Keine Auswertung der Gründe	Die niederländische Fluglärmbeschwerdestelle (nicht die NL-Mitglieder der FLK) fordert stets eine möglichst genaue Angabe des Grundes für ein Durchstartmanöver.
Berlin Ber	Die Fehlanflüge werden nicht (systematisch) gezählt	Eingang in den Tagesbericht finden solche Ereignisse nicht immer.	Bleibt nur sich selbst die Mühe zu machen und beim DFLD die Flugspuren für jeden Tag des Jahres rückwirkend einzusehen. Dann haben Sie die ungefähre Anzahl. So hatte der FLSB es seinerzeit gemacht und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass wir im Betrachtungszeitraum durchschnittlich einen Fehlanflug am Tag hatten.
Frankfurt Airport	Die Fehlanflüge werden vom Flughafen selbst gezählt (nicht von der Flugsicherung)	Keine Auswertung der Gründe	Telefonat mit [REDACTED]
München	In München werden keine Zahlen erhoben	Keine Auswertung der Gründe	Telefonat mit [REDACTED]

VERSPÄTUNGEN

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION
SITZUNG 2026-2

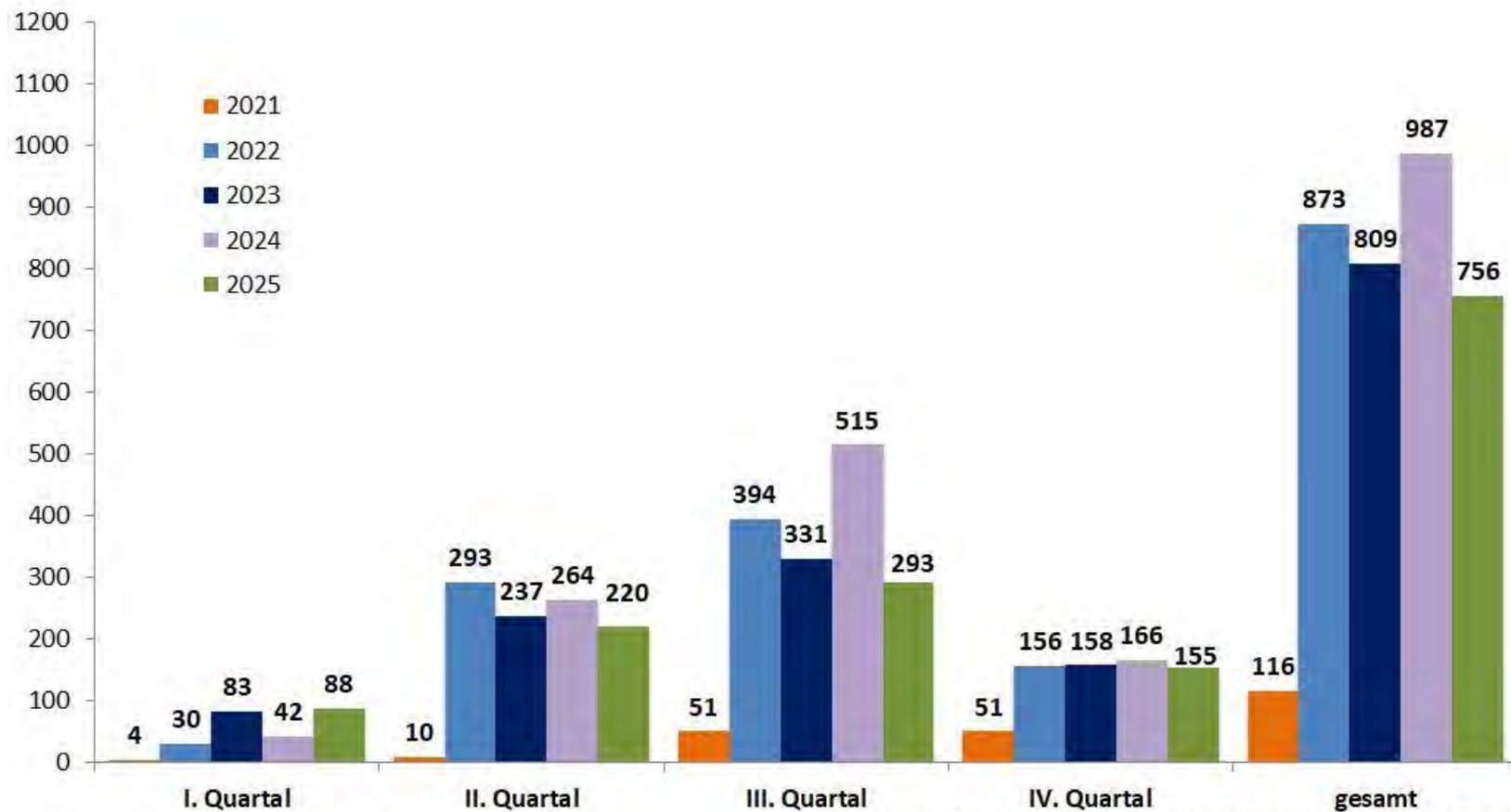
Quelle: Microsoft Archivbilder

08.05.2026 – Dr. Uwe Schacht
Stellv. Fluglärmschutzbeauftragter



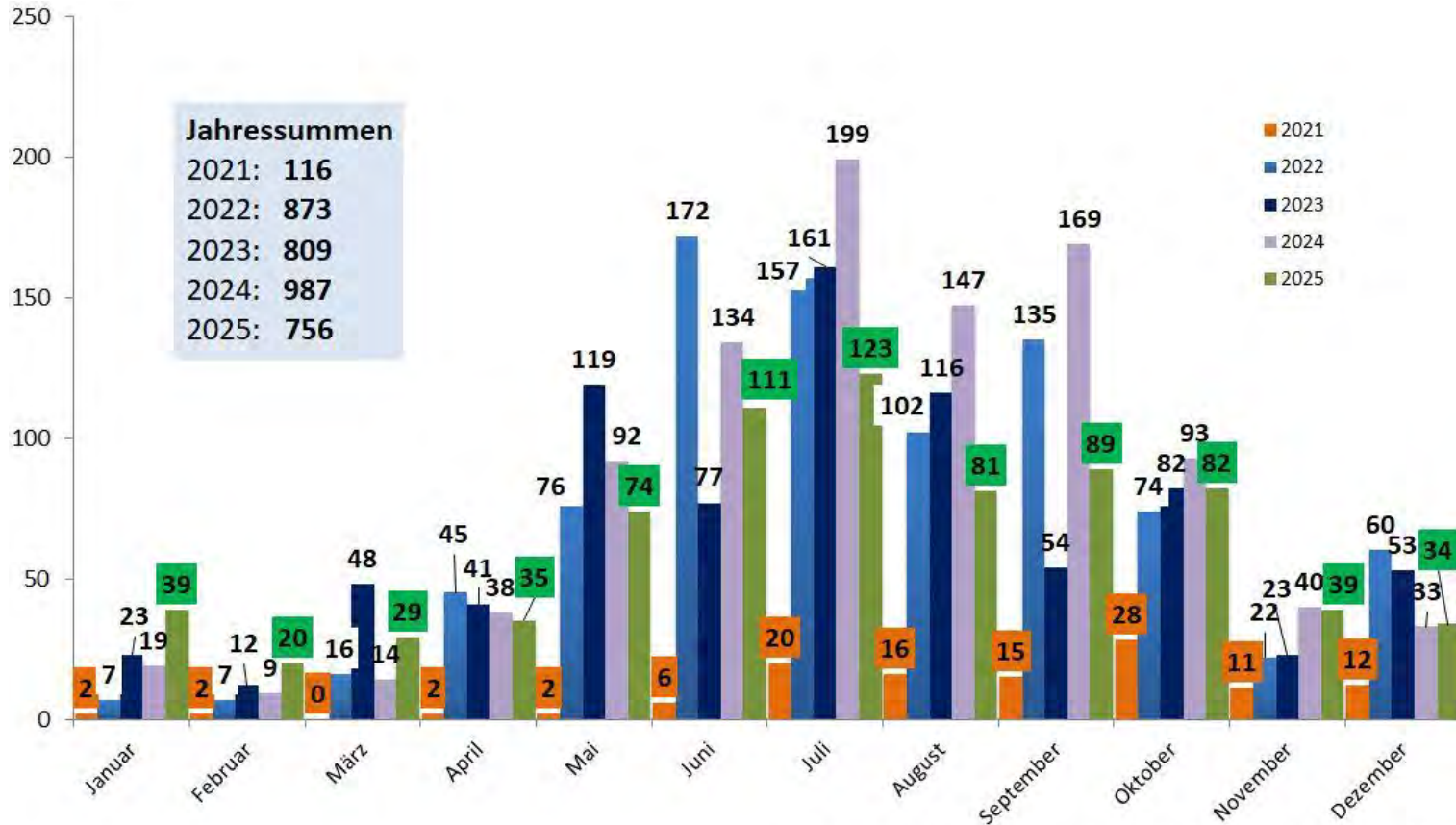
Hamburg

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 Flughafen Hamburgs; Stand: 31.12.2025

VERSPÄTUNGSQUOTEN AB 25% (BEI 12 FLÜGEN/MONAT)

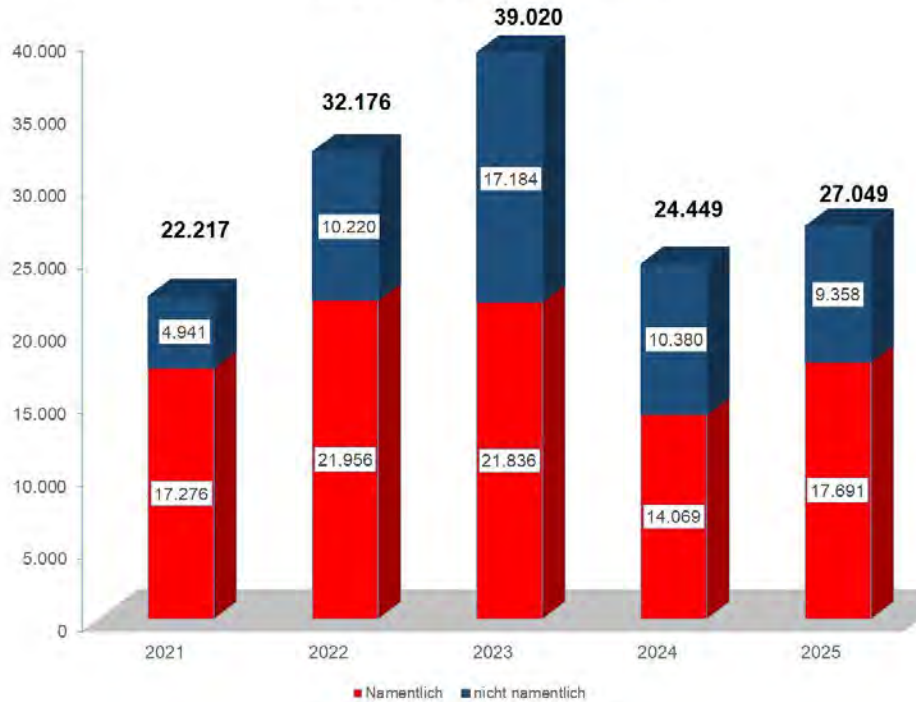
Luftfahrt- unternehmen	Abflug-/ Zielflughafen	Jan 24	Feb 24	Mrz 24	Apr 24	Mai 24	Jun 24	Jul 24	Aug 24	Sep 24	Okt 24	Nov 24	Dez 24
Easyjet	Gatwick							58%	30%				
Eurowings	Barcelona									31%			
Eurowings	Budapest						40%				46%		
Eurowings	London							27%		35%			
Eurowings	Mailand					37%	35%			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

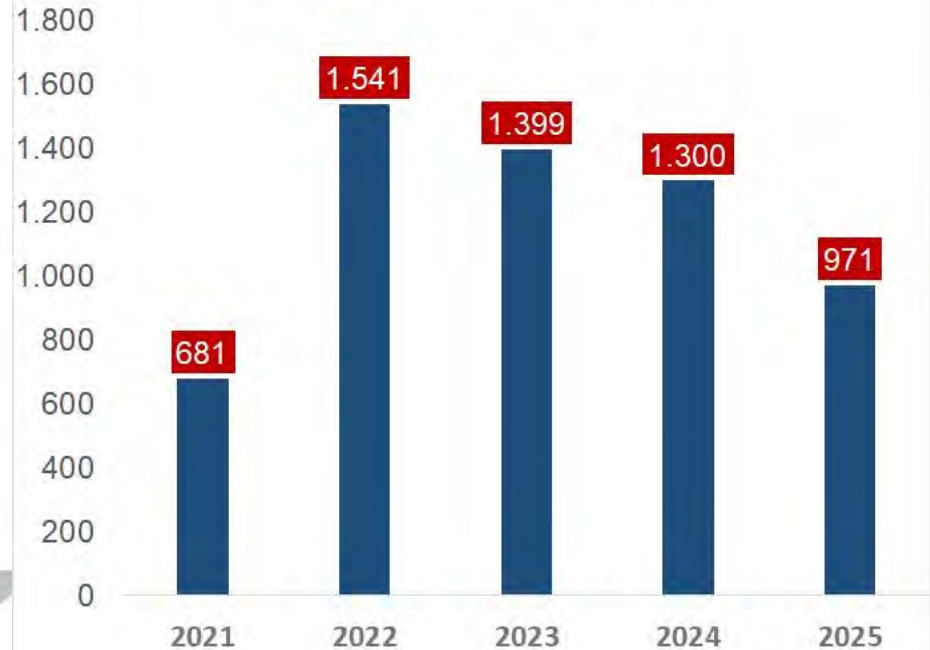
- Nutzung der „Verspätungsregelung“ durch Airlines hat abgenommen, Nachtruhe für Anwohner somit verbessert
- Im Juli häufige Schlechtwetterlagen und Streiks im Ausland
- Zahl der Ausnahmegenehmigungen der FLSB nach 0 Uhr ist zurück gegangen (2024: 41 2025: 26)
- Im Sommerflugplan 2025 insgesamt 29 Nächte 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

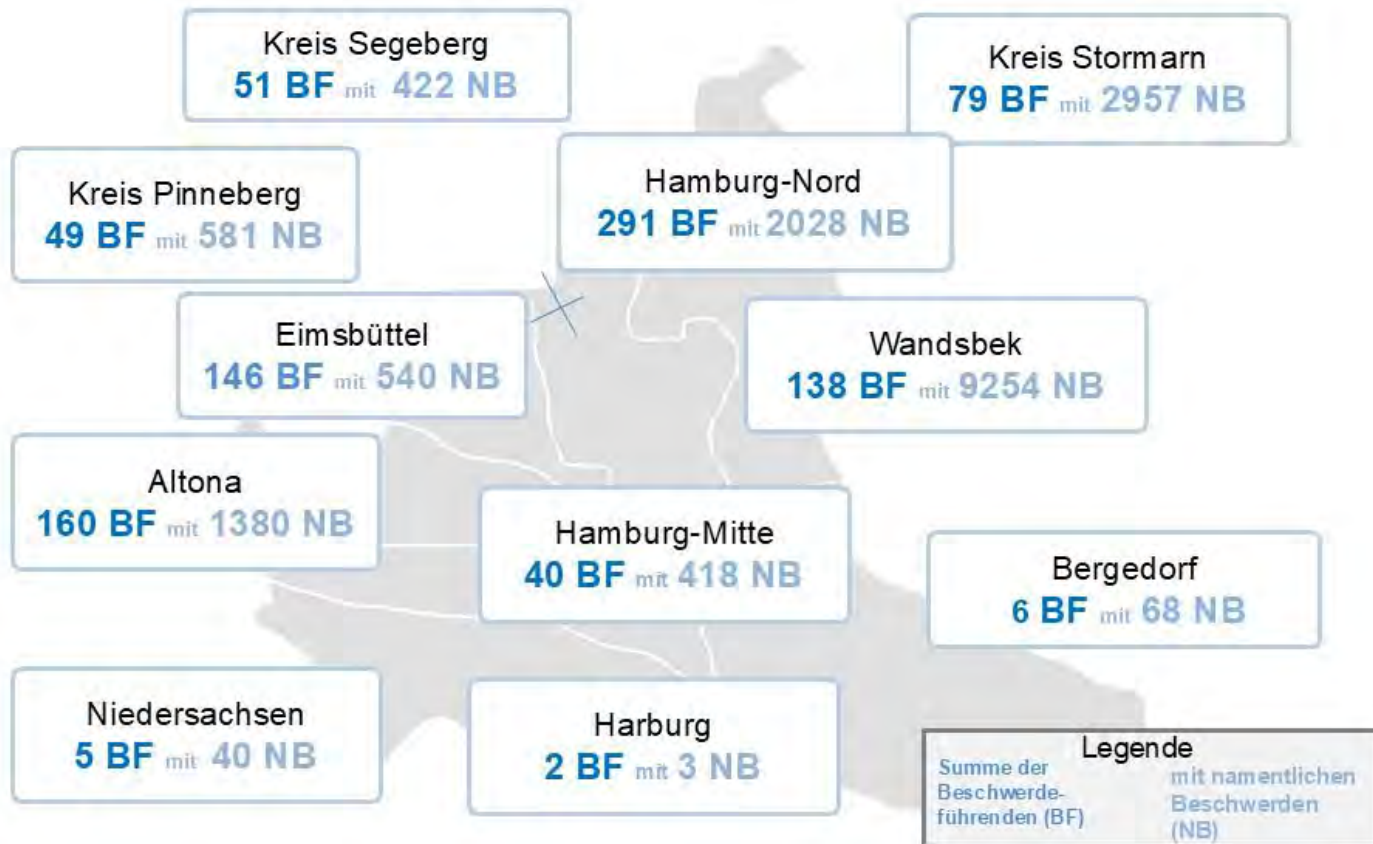
Fluglärmbeschwerden 2021 - 2025



Anzahl der Beschwerdeführenden



REGIONALE VERTEILUNG DER BESCHWERDEN 2025



BESCHWERDEGRÜNDE

Häufigkeit der Beschwerdegründe in 2025



VIELEN DANK

Quelle: Microsoft Archivbilder



Hamburg

ÜBERSICHT VERSPÄTUNGEN AB 20% (BEI 12FLÜGEN/MONAT)

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
Condor	Teneriffa							35%		24%		
Easyjet EU	Mailand				25%		23%	31%	46%	25%		
Eurowings	L. Palmas										21%	
Eurowings	Mallorca							24%				
Eurowings	Mailand							21%	28%			
Eurowings	Paris							23%				
Eurowings	Porto						24%					
Eurowings	Stuttgart										24%	
Eurowings	Venedig						22%					
Iberia	Madrid							20%				
Marabu	Faro							29%				
Marabu	Mallorca										20%	
Ryanair	Mallorca							25%				
TAP	Lissabon			41%	25%							

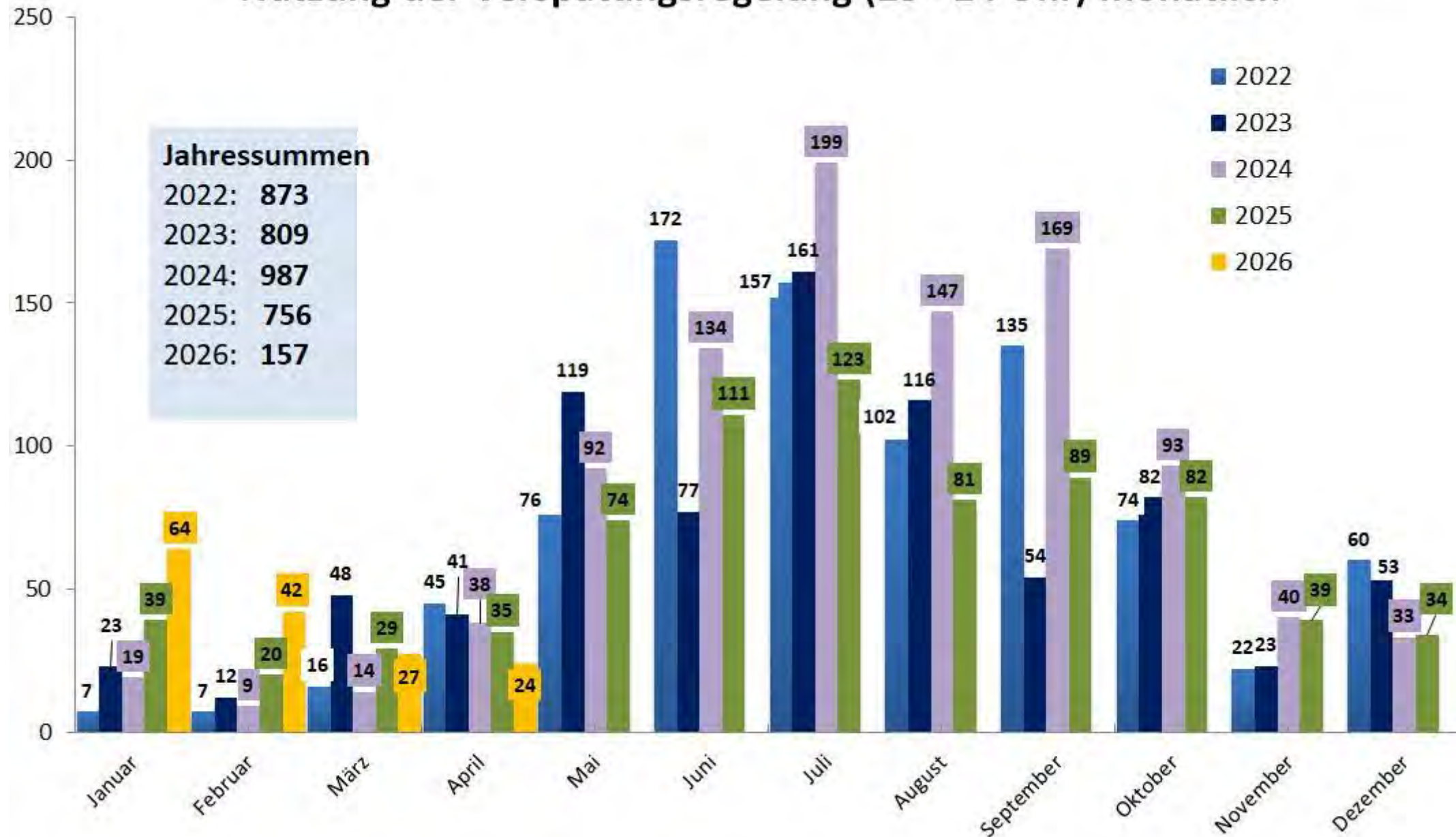
VERSPÄTUNGEN:

Sitzung 2026/2 der
Fluglärmschutzkommission

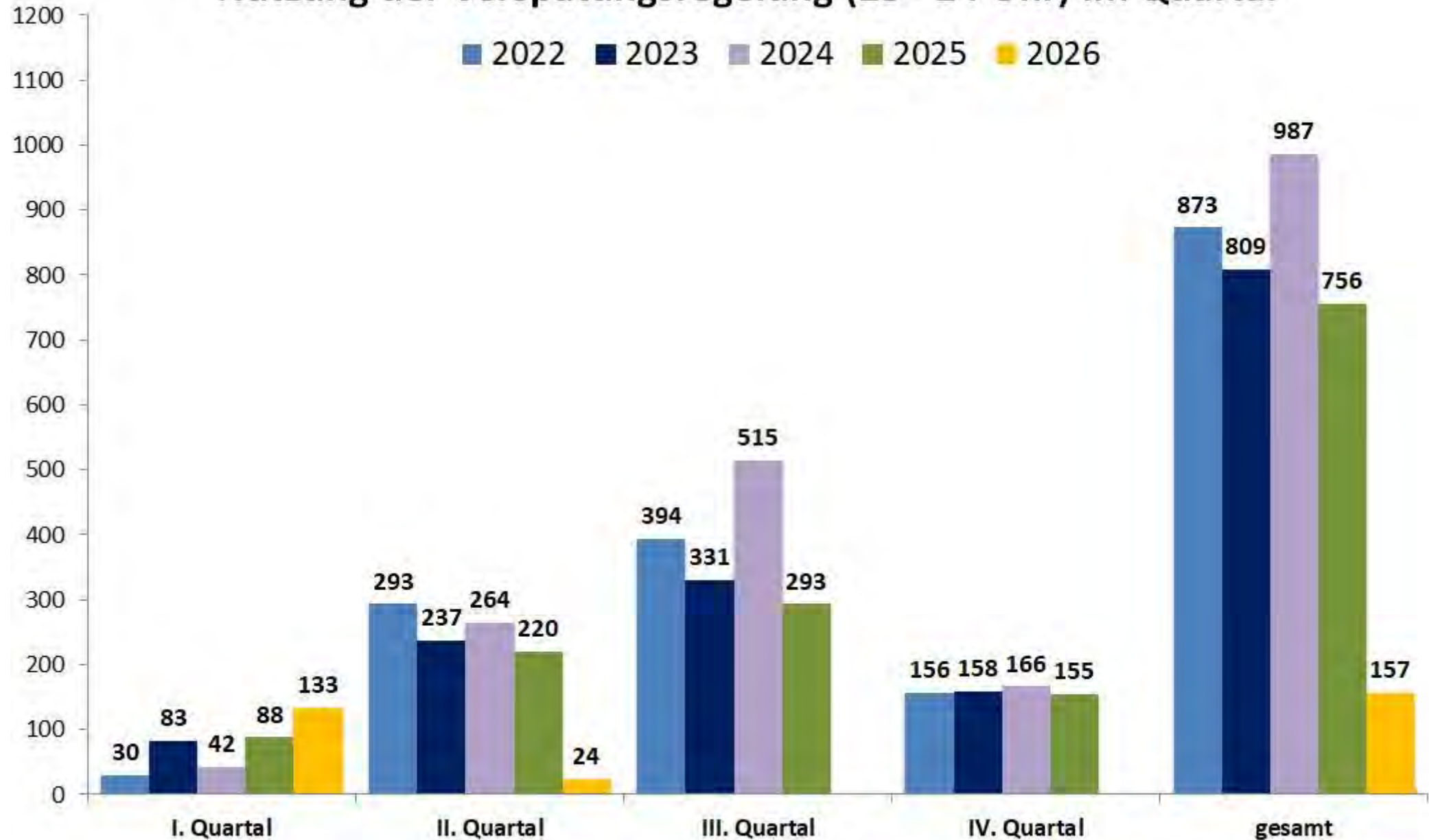
• www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

8. Mai 2026 - Dr. Uwe Schacht, Stellv. Fluglärmschutzbeauftragter

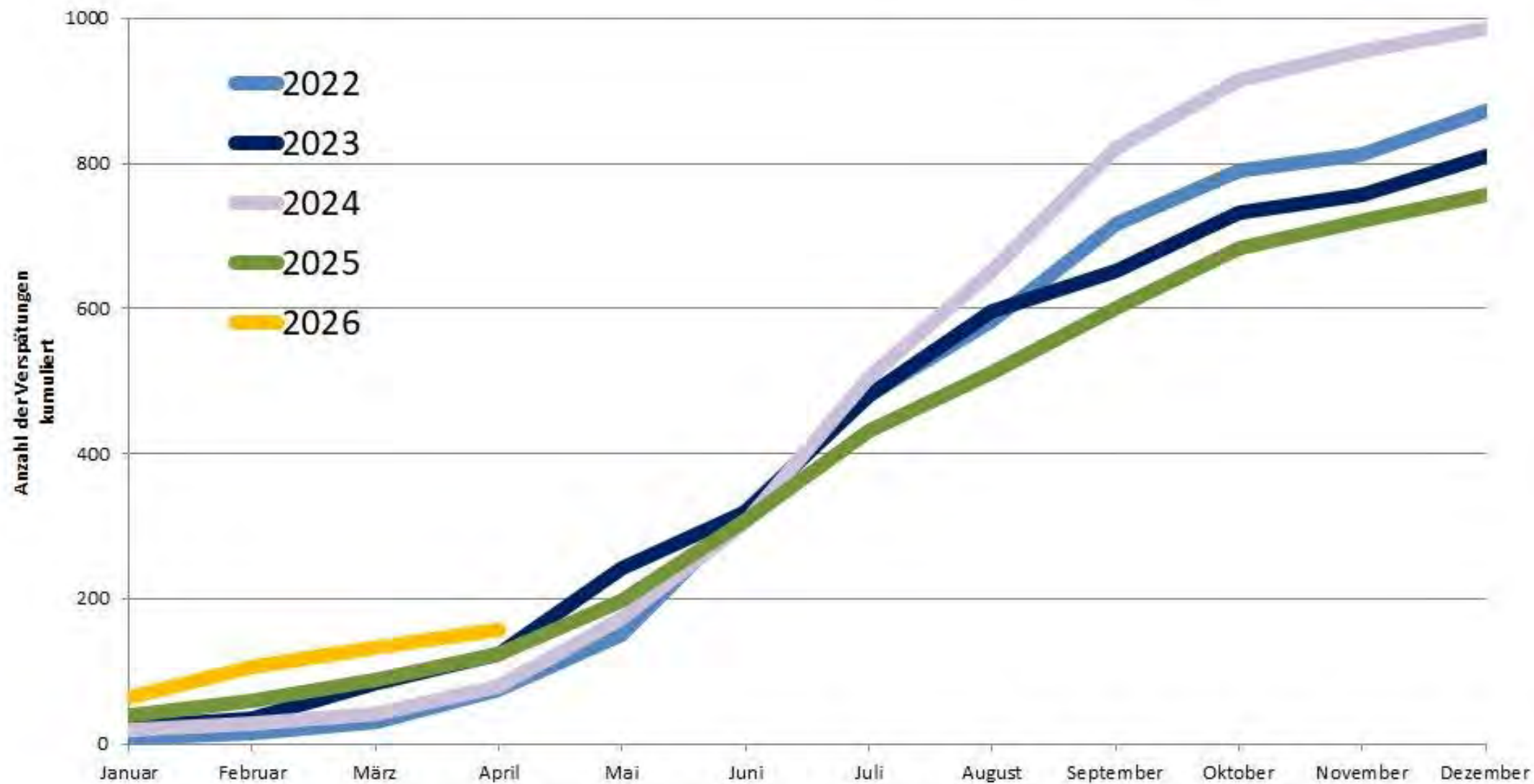
Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr) monatlich



Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr) im Quartal



Nutzung der Verspätungsregelung (23 - 24 Uhr) kumuliert



vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 30.04.2026

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

Januar 2026: EW7175 (MUC – HAM) 20 Flüge davon 4 nach 23 Uhr, Quote: 20%

Februar 2026: TAP564 (LIS - HAM) 16 Flüge davon 4 nach 23 Uhr, Quote: 25%

Ermittelte Gründe:

Eurowings: Winterliche Witterungsbedingungen

TAP: Unwetter auf der iberischen Halbinsel

Die Flüge sind mittlerweile wieder unauffällig

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT

Hamburg Airport Helmut Schmidt

• www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht



Hamburg



Olympia Hamburg
Notgemeinschaft der Flughafenanlieger

Olympische Spiele Hamburg
Interregionale Lösung für den Flugverkehr und
Konflikte Sportstätten-Luftverkehr
8.Mai 2026

- Mobilitätskonzept 16.3.2026, S. 37
 - „7.5 Interregionale Lösung für den Flugverkehr
 - Die gesteigerte Nachfrage im Flugverkehr von ca. 50.000 An- und Abreisenden pro Tag, wird im Verbund mit international relevanten Drehkreuzen wie Frankfurt, Berlin und Kopenhagen, aber auch mit anderen Flughäfen wie Hannover, Bremen und Lübeck abgefertigt werden. Bis 2040 international umgesetzte Projekte wie die Fehmarn-Belt-Querung sorgen für eine bessere Erreichbarkeit der Hansestadt aus dem Norden und eine allgemein verbesserte Anbindung an Skandinavien.
 - Ein Aussetzen des Nachtflugverbots in Hamburg während der Spiele ist nicht vorgesehen.“

Olympia Hamburg

Notgemeinschaft der Flughafenanlieger

- Basisprognose 2040 BMV (24.10.2024)
- +1,5% p.a.
- Rückgang innerdeutsch
- Wachstum international
- Insbes. interkontinental

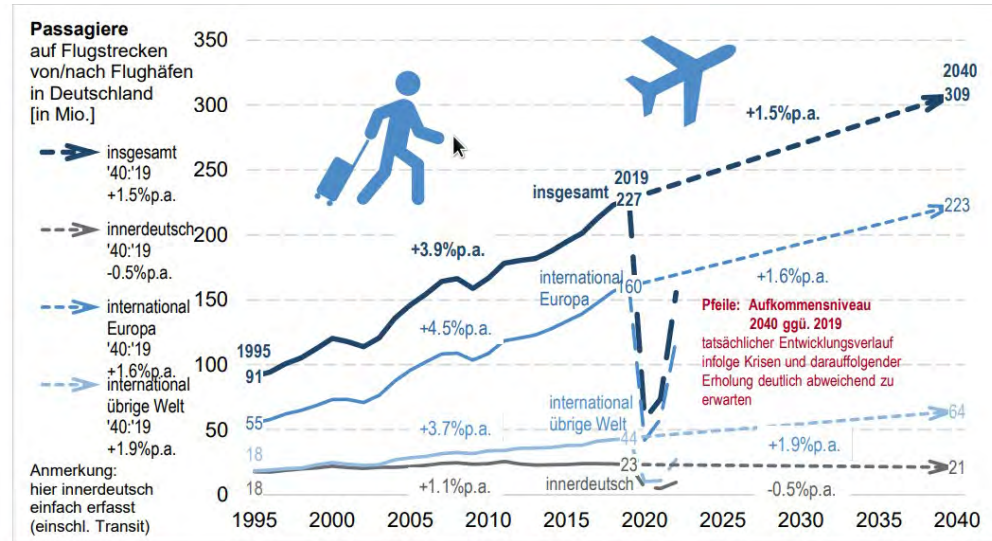


Abbildung 4-10

Passagiere auf Flugstrecken von/nach Flughäfen in Deutschland – Prognose 2040

Quelle: eigene Darstellung, Datenquelle Ist-Zahlen (Analyse): Statistisches Bundesamt Fachserie 8, Reihe 6: Luftverkehr

➤ Stresstest Drehkreuze

- FRA (Reserve heute ca 10.000=ca 4%)
- CPH (Reserve heute ca 10.000=ca 8%)
- BER (Reserve heute ca 25.000=ca 25%)
- Problem: Basis-Prognose des Bundesverkehrsministeriums für 2040 (+30% Pax) und skandinavische Prognosen (+20-30%) nicht berücksichtigt.
- => FRA, BER ohne freie Kapazitäten, CPH ebenfalls, kein olympischer Zusatzverkehr möglich

➤ Andere Flughäfen

- LBC (Reserve heute ca 1.000)-eingleisige Anbindung
- BRE (Reserve heute ca 3.000)-Strassenbahn
- HAJ (Reserve heute ca 8.000)-S-Bahn
- Problem: LBC eine kurze Landebahn, Stundentakt-Anbindung mit ca 2 h Reisezeit ab Ankunft, Bremen geringfügig besser.
- Keiner der Flughäfen mit direkter Bahnanbindung, Umbauten nötig.
- Diese Flughäfen könnten ca 12% des Olympia-Verkehrs (allerdings unattraktiv) abwickeln

- Zwischenfazit des Stresstests
 - Drehkreuze haben 2040 keine Kapazitäten frei
 - Andere Flughäfen können ca 12% des Hamburger Olympia-Verkehrs abwickeln.
 - Problem Anbindung:
 - Nur BER mit ca 2h Reisezeit attraktiv. CPH, FRA ca 4 h.
„Andere“ Flughäfen ca 2-3h Reisezeit mit Umstieg.
 - Engpässe im Bahnsystem nicht beachtet.

- **Flugverkehrsbelastung für Hamburg 204x**
 - Deckungslücke aus „Interregionaler Lösung für den Flugverkehr ca 38.000-44.000 durchschnittlich, Spitzenlast deutlich höher.
 - HAM (derzeit Spitzenlast 55.000 Pax/d mit Problemen wie Verspätungen, Wartezeiten, Missed Approaches etc)
 - Basisprognose: D:+30% (-15% innerdeutsch)
 - => HAM Spitzentag Bedarf 2040: ca 70.000 Pax (Ohne Olympia, bei unterdurchschn. Wachstum)
 - => HAM Bedarf mit Olympia ca 120.000 Pax

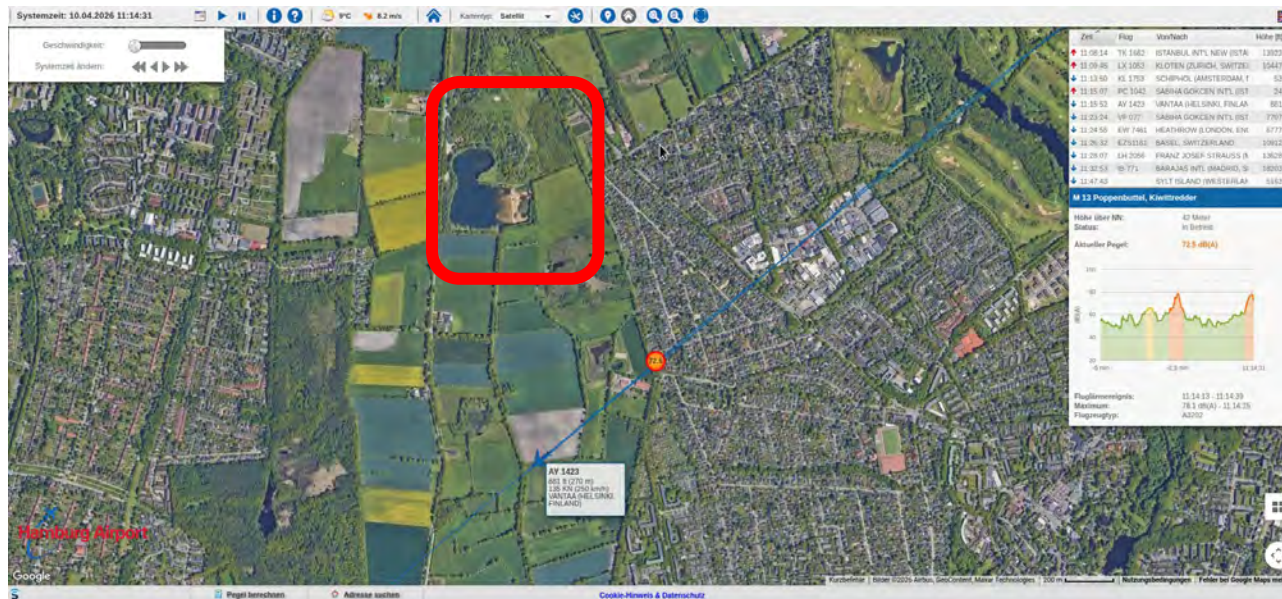
- Olympia Hamburg 20xx im Fluglärm?
 - Einflugschneise 05/23 (Stellingen) verläuft über Olympischem Dorf und Wettkampfstätten
 - Rund 30% der Starts und Landungen über Olympia
 - Auch Sportler im Dauerlärm (Unterkunft+Wettkampf)
 - Sicherheitsprobleme ungeklärt
 - Sperrung der 05/23 wie bei Fussballspielen ist aus Kapazitätsgründen nicht möglich
 - Konflikt weder angesprochen noch gelöst

Mountainbike Hummelsbüttel bei M13

Flugspur

Landung (blau)

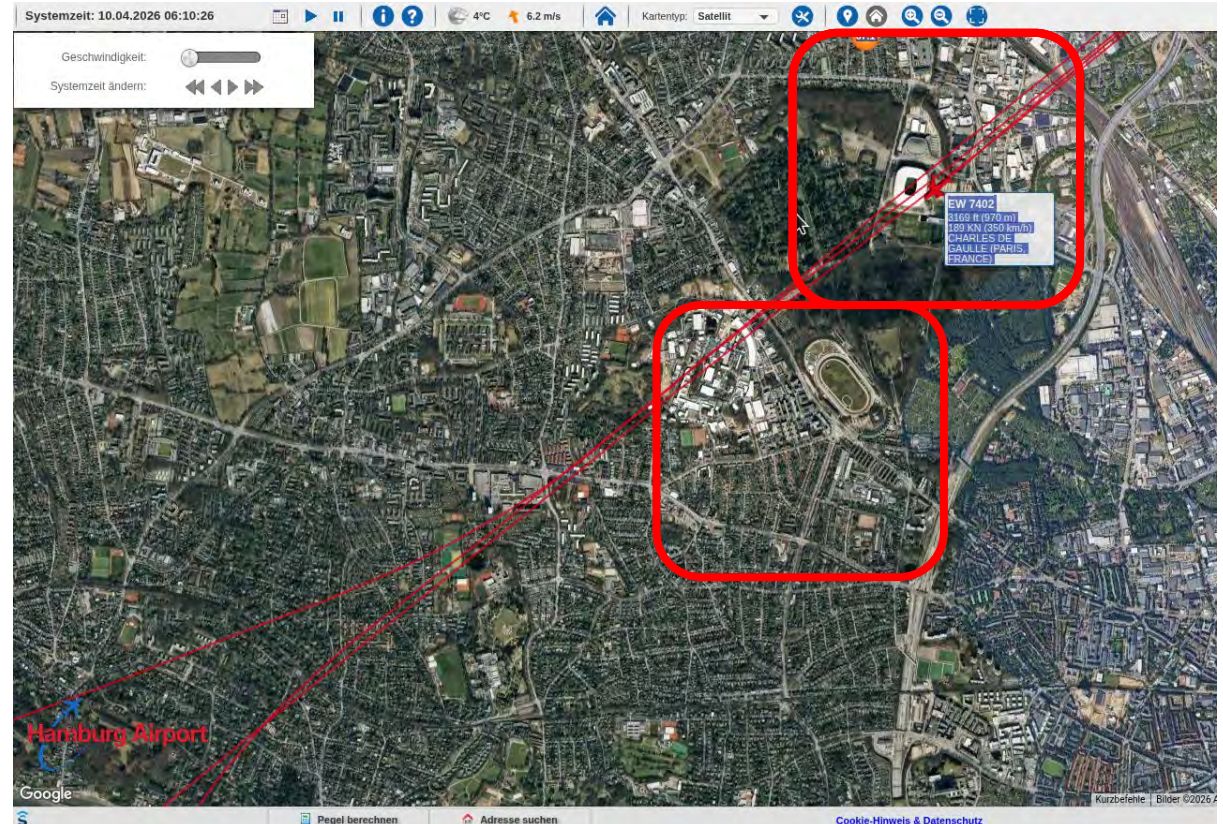
Distanz zu M13
ca 500m



Olympia Hamburg

Notgemeinschaft der Flughafenanlieger

Olympisches Dorf,
Arenen (hellrot)
Flugspuren Start
(dunkelrot)



- **Fazit Olympia Hamburg 20xx**
 - Das interregionale Konzept ist nicht belastbar
 - HAM kann die Verkehre nicht abwickeln
 - Olympische Stätten in Flugschneisen
 - Konflikte weder benannt noch gelöst.
 - Ohne Klärung der offenen Fragen hat Hamburgs Bewerbung eine Achillesferse.

Antrag zur Sitzung 2026/2 der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am 08.05.2026

Antragsteller:

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

Thema:

Olympia-Bewerbung Hamburg – Auswirkungen des Luftverkehrskonzepts auf Fluglärm und Gesundheitsschutz

Begründung

In der Sitzung am 12.12.2025 hatte die BVF um Vorstellung des Luftverkehrskonzepts für Olympia gebeten. Dieses wurde von der federführenden Behörde für Inneres und Sport am 16.03.2026 veröffentlicht.

Es wird erwartet, dass der zusätzliche Olympische Flugverkehr erhebliche Auswirkungen auf Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (§32b LuftVG) haben wird.

Eine Behandlung des Themas am 8.5.2026 ist notwendig und dringlich, da Hamburg bereits Ende Mai 2026 über die Bewerbung entscheidet.

Das Mobilitätskonzept der Freien und Hansestadt Hamburg vom 16.03.2026 geht von einer erheblichen zusätzlichen Nachfrage im Luftverkehr aus. Für den Zeitraum der Olympischen und Paralympischen Spiele wird ein Aufkommen von rund 50.000 zusätzlichen An- und Abreisenden pro Tag angenommen.

Bei einer angenommenen Dauer der Olympischen Spiele von 15 Tagen sowie der Paralympischen Spiele von weiteren 15 Tagen ergibt sich daraus ein Gesamtaufkommen von rund 1,5 Millionen zusätzlichen Flugreisenden. Bei einer durchschnittlichen Sitzplatzkapazität von 165 Plätzen pro Flug sowie einer durchschnittlichen Auslastung von 83% entspricht dies rund 137 Passagieren je Flugbewegung und damit einem zusätzlichen Aufkommen von etwa 11.000 Flugbewegungen im Betrachtungszeitraum.

Eine belastbare Darstellung der daraus resultierenden Flugbewegungen am Flughafen Hamburg sowie deren zeitliche Verteilung, insbesondere in den sensiblen Nachtstunden, liegt bislang nicht vor. Es fehlt eine Darstellung der zu erwartenden Spitzenbelastung (London LHR 2012=138 000 Pax) und deren Abdeckung.

Gleichzeitig wird im Konzept ein Aussetzen des Nachtflugverbots ausgeschlossen, ohne darzulegen, wie die zusätzlichen Verkehre unter Einhaltung dieser Schutzregelung abgewickelt werden sollen.

Auch die vorgesehene Einbindung anderer Flughäfen lässt offen, in welchem Umfang zusätzlicher Zubringerverkehr entsteht und welche Belastungen damit verbunden sind.

Es fehlt eine Darstellung, wie die Konflikte zwischen den Sportstätten in den Einflugschneisen 05/23 (Olympisches Dorf, Arena-Gebiet, Hummelsbüttel) und dem Flugverkehr gelöst werden sollen und inwieweit durch Bahnspernung eine Verlagerung auf die Gebiete 15/33 (Alsterdorf, Barmbek, Niendorf, Langenhorn, Norderstedt, Quickborn, Hasloh) zu erwarten ist.

Eine belastbare Bewertung der Auswirkungen des zusätzlichen Luftverkehrs auf Fluglärm, Nachtbelastung und Gesundheit liegt damit vor der anstehenden politischen Entscheidung über die Olympiabewerbung nicht vor. Es fehlt damit eine zentrale Entscheidungsgrundlage.

Petition

Die Fluglärmenschutzkommission möge beschließen:

1 Herleitung und zeitliche Verteilung des Luftverkehrsaufkommens

Die zuständige Fachbehörde wird gebeten darzustellen, wie sich das im Mobilitätskonzept zugrunde gelegte zusätzliche Luftverkehrsaufkommen konkret in Flugbewegungen übersetzt, einschließlich der zugrunde liegenden Annahmen (Flugzeuggrößen, Auslastung) sowie deren zeitlicher Verteilung im Tagesverlauf, insbesondere in den Nachtstunden und im Hinblick auf mögliche Ausnahmegenehmigungen nach 23:00 Uhr.

2 Bewertung der Lärmauswirkungen

Die Genehmigungsbehörde wird gebeten, eine fachliche Bewertung vorzulegen zu den Auswirkungen auf die Dauerschallpegel (Leq Tag und Nacht), zur Entwicklung nächtlicher Einzelschallereignisse im Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr sowie zur zusätzlichen Belastung der betroffenen Bevölkerung.

3 Bewertung von Luftverunreinigungen und Klimawirkungen

Es wird gebeten darzustellen, welche zusätzlichen Belastungen durch Luftschadstoffe und klimarelevante Emissionen entstehen.

4 Genehmigungsrechtliche Einordnung

Es wird gebeten darzustellen, ob Abweichungen von bestehenden Betriebsbeschränkungen zu erwarten sind und ob Anpassungen der Betriebsgenehmigung erforderlich wären.

5 Bewertung der interregionalen Verkehrsverlagerung

Es wird gebeten darzustellen, welche zusätzlichen Flugbewegungen, insbesondere durch Zubringerverkehre, im Zusammenhang mit der Einbindung anderer Flughäfen zu erwarten sind.

6 Information der Fluglärmenschutzkommission

Die Fluglärmenschutzkommission bittet darum, die Ergebnisse nach Vorliegen in geeigneter Weise im Gremium vorzustellen und zu erläutern.

7 Vorbehalt der Bewertung

Die Fluglärmenschutzkommission behält sich vor, auf Grundlage der vorgelegten Daten eine eigene Bewertung zur Vereinbarkeit mit dem Schutz der Bevölkerung abzugeben.

Sitzung der Fluglärmenschutzkommission

Jan Eike Blohme-Hardeggen, Abteilungsleitung Umwelt
André Wegmann, Bereichsleitung Real Estate

Hamburg, 8. Mai 2026



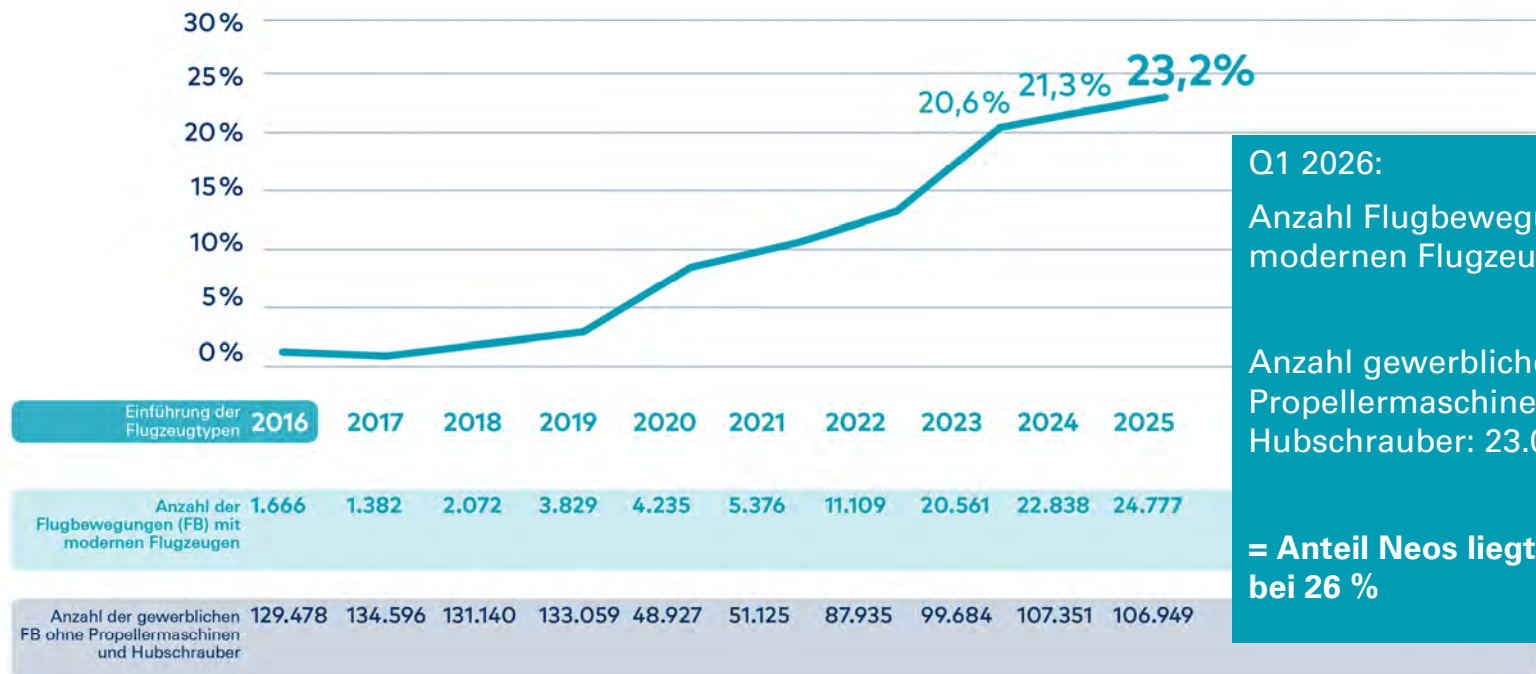
Relevante Informationen für die FLSK

HAM im Januar: Winterdienst im Dauereinsatz



Anteil moderner Flugzeuge an den Flugbewegungen

z.B. Airbus A320 neo



Sommerflugplan: 5 % weniger Anfragen für die Stunde 22 bis 23 Uhr



- Stabile Performance seit Beginn des SFP (29. März)
- Geringere Verkehrsanmeldung seitens der Airlines i.V. zu 2025: **5 % weniger in der Stunde 22 bis 23 Uhr**

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						
Juni						
Juli						
August						
September						
Oktober						
November						
Dezember						
SUMME 2026	69	43	24	21	157	10
Anteil	43,9%	27,3%	15,3%	13,4%		

Verspätungsflüge April: Rund 70 Prozent der Flüge in der Verspätungsstunde bis 23:30 Uhr

Im April 2026 gab es am Hamburg Airport 24 Starts und Landungen zwischen 23 und 24 Uhr. **Das sind rund 31,4 Prozent weniger verspätete Flüge als im Vergleichsmonat 2025 (35 Flüge).**

An 17 Tagen des Monats März keine Bewegung nach 23 Uhr

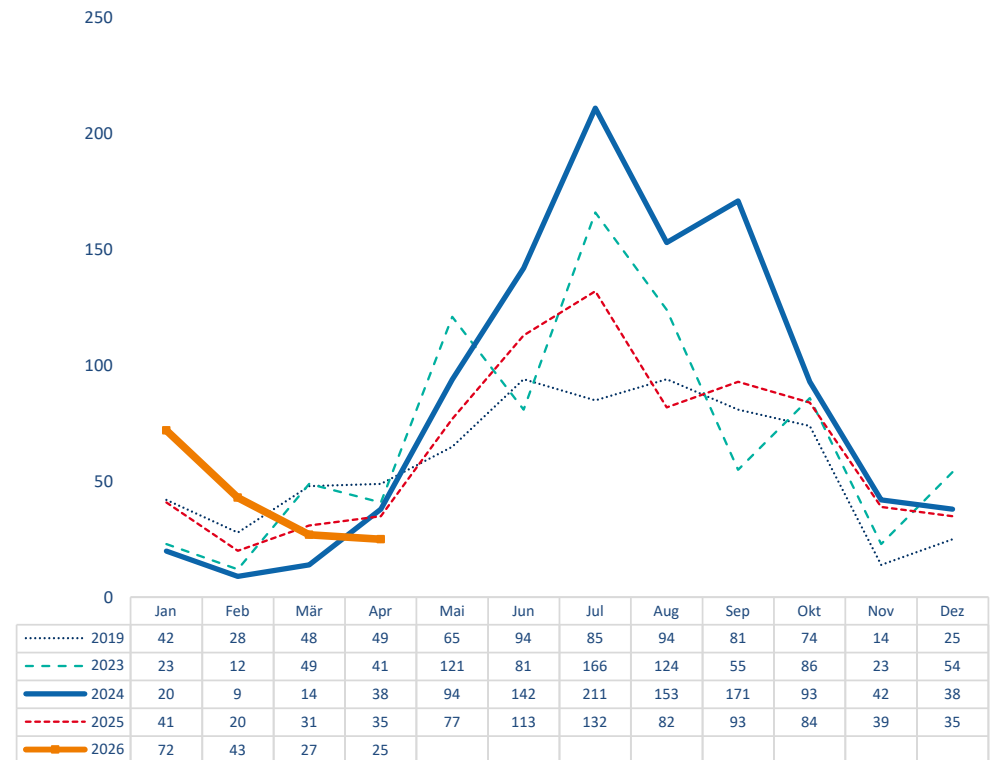
April 2026 zählt 24 Bewegungen zwischen 23:00 und 23:59, davon vier Starts und 20 Landungen. Nach 23:59 gab es eine Flugbewegung. Im April gab es an 14 Tagen **keine Bewegung nach 23 Uhr**.

Verspätungen zum Vergleich der Monat April der Vorjahre:

*inkl. Flüge ab 0000

Jahr	April
2016	30
2017	62
2018	71
2019	49
2020	0
2021	2
2022	45
2023	41
2024	38
2025	35
2026	25

Gesamtflugbewegungen zwischen 23:00 und 6:00 Uhr
(regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



Update Fluglärmmessanlage

01

Ausfallzeiten der Fluglärmmessanlagen 2025

Messstelle	Ausfalldauer aufsummiert		längerer Ausfall	
	[min]	[d]	von	bis
M01	3.691	2,56		
M02	4.894	3,40		
M03	147.834	102,66	11.09.2025	16.12.2025
M04	5.191	3,60		
M05	3.914	2,72		
M06	3.804	2,64		
M07	4.900	3,40		
M08	8.845	6,14		
M09	1.881	1,31		
M10	3.746	2,60		
M11	5.001	3,47		
M12	3.772	2,62		
M13	3.749	2,60		
M14	3.797	2,64		
C02	4.743	3,29		

Die aufsummierten Ausfallzeiten der jeweiligen Lärmmessstellen ergeben sich aus

- 1) Wind >10 m/s
- 2) Sylvesterfeuerwerk (Ausfallzeit ca. 17:00 – 05:00)
- 3) Aktuatorkalibrierung (jede Nacht zwischen 01:00 - 02:00 Uhr, jeweils ca 90 sec.)
- 4) Wartung (manuell, Austausch d. Messstrecke zur Kalibrierung etc.)

* Umbau M03 RLT-Anlage, Com-Problem SPM-PC, Wetter erschwerte sicheren Dachzugang

* M08: Com-Problem Router, elektrische Arbeiten am Standort

Maximalpegelhäufigkeitsverteilung – Vergleich 2024/2025

M01 / M11



Starts													
M11 D33	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	368	1%	1955	6%	8338	24%	21311	61%	3093	9%	29	0,1%	35094
2025	398	1%	2098	6%	10049	27%	22099	59%	2872	8%	33	0,1%	37549
M01 D33	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	5880	20%	15372	53%	7463	26%	387	1%	2	0%	0	0,0%	29104
2025	7822	23%	18476	54%	7786	23%	174	1%	2	0%	0	0,0%	34260
Landungen													
M11 A15	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	351	2%	4734	24%	13483	70%	765	4%	13	0%	3	0,0%	19349
2025	315	2%	4726	27%	12040	68%	656	4%	8	0%	0	0,0%	17745
M01 A15	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	2154	13%	12680	74%	2232	13%	68	0%	4	0%	1	0,0%	17139
2025	2788	16%	13359	76%	1344	8%	31	0%	4	0%	0	0,0%	17526

Maximalpegelhäufigkeitsverteilung – Vergleich 2024/2025

M06 / M10



Starts													
M10 D23	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	0	0%	496	4%	3982	29%	8318	60%	997	7%	16	0,1%	13809
2025	0	0%	601	4%	5337	33%	9363	58%	880	5%	13	0,1%	16194
Landungen													
M06 D23	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	5	0%	125	2%	379	6%	1865	29%	3150	48%	981	15,1%	6505
2025	1	0%	411	2%	1313	8%	5639	33%	8108	47%	1753	10,2%	17225
Landungen													
M10 A05	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	0	0%	17	0%	117	2%	545	7%	5741	78%	914	12,5%	7334
2025	0	0%	22	0%	134	2%	650	9%	6094	81%	596	8,0%	7496
Landungen													
M06 A05	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	0	0%	46	2%	136	5%	775	26%	1927	65%	71	2,4%	2955
2025	0	0%	128	2%	346	5%	2305	30%	4738	62%	128	1,7%	7645

Maximalpegelhäufigkeitsverteilung – Vergleich 2024/2025

M07 / M13



Starts													
M07 D05	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	0	0%	87	2%	951	18%	3281	61%	996	19%	32	0,6%	5347
2025	0	0%	96	2%	890	21%	2551	61%	620	15%	41	1,0%	4198
M13 D05	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	1	0%	951	19%	2950	58%	1160	23%	15	0%	1	0,0%	5078
2025	0	0%	712	18%	2476	63%	730	19%	5	0%	0	0,0%	3923
Landungen													
M07 A23	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	0	0%	64	0%	327	1%	1530	5%	18853	66%	7879	27,5%	28653
2025	1	0%	55	0%	404	1%	1839	6%	23172	73%	6105	19,3%	31576
M13 A23	< 64	Anteil	65-69	Anteil	70-74	Anteil	75-79	Anteil	80-84	Anteil	>85	Anteil	Gesamt
2024	0	0%	491	2%	3044	11%	22893	80%	2211	8%	50	0,2%	28689
2025	1	0%	505	2%	3593	11%	25246	81%	1919	6%	41	0,1%	31305

Update Gepäckanlage

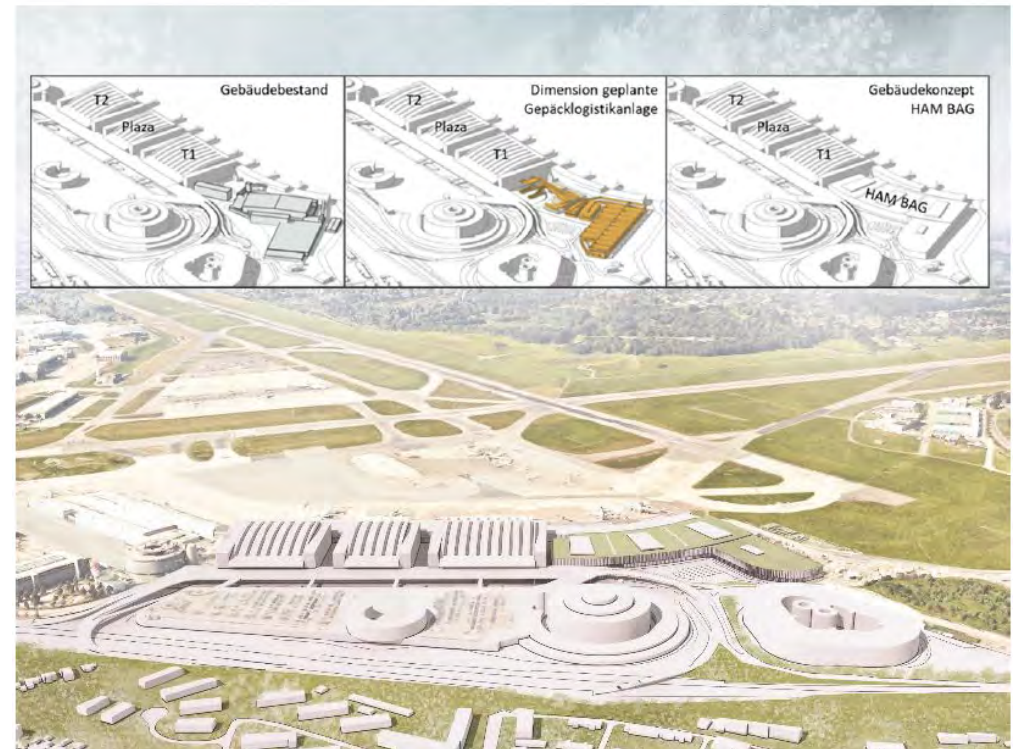
02

A solid red horizontal bar with a diagonal cut on its right end, located at the bottom left of the slide.

HAM Bag - Ausgangssituation

Gründe für HAM Bag

- Lebenszyklus der Anlage weit überschritten
- Häufige Systemausfälle
- Kaum noch Ersatzteile erhältlich
- Hohe Wartungs- und Instandhaltungskosten
- Steigerung des Passagieraufkommens auf > 15 Millionen Pax/Jahr in 2015
- Ursprünglicher Zeitplan
- Bis 2027 Errichtung des Neubaus
- Bis 2030 Neubau im Bestand
- In 2020 Projektabbruch in Leistungsphase 3 aufgrund Corona-Pandemie



HAM Bag – Visualisierung

Nach Abschluss der Modularisierung



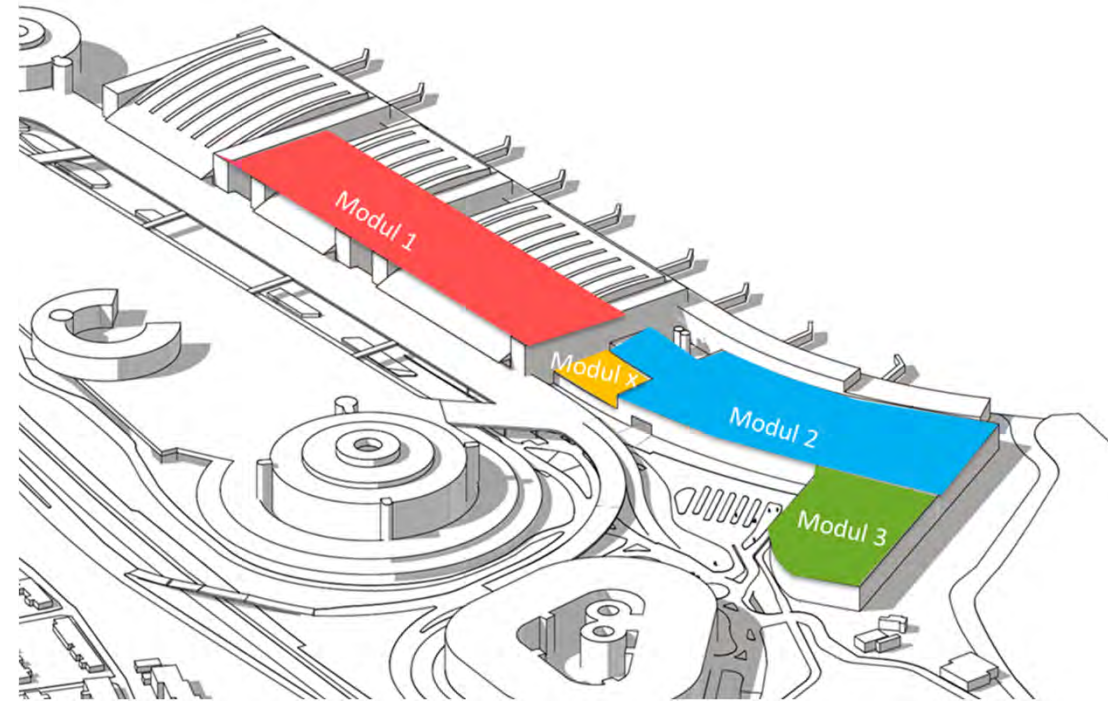
HAM Bag – Modulares Entwicklungskonzept

Ziel der Modularisierung

Ab 2021 Projektinitiierung HAM Bag Modul 1

Erhalt der Flexibilität im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung

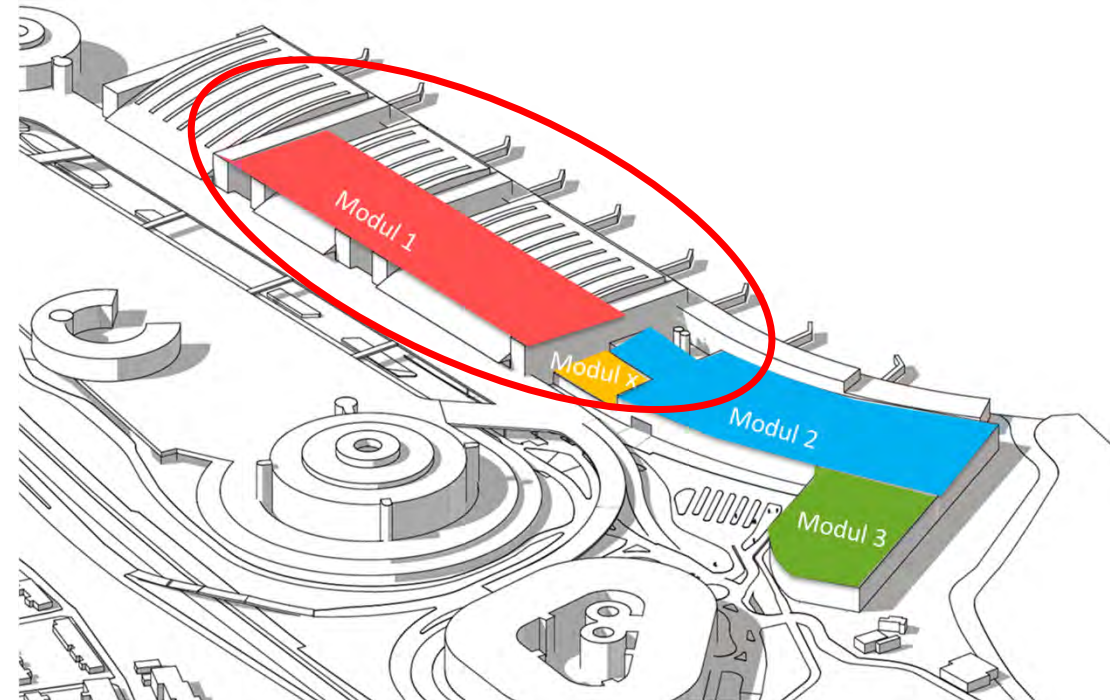
- Modul 1: Baumaßnahme GFA im Bestand
- Modul 2: Gepäckspeicher
- Modul 3: Neue Sortierhalle
- Modul x: Erweiterung Gepäckausgabe



HAM Bag – Baumaßnahme im Bestand (Modul 1)

Ziel der Modernisierung im Bestand

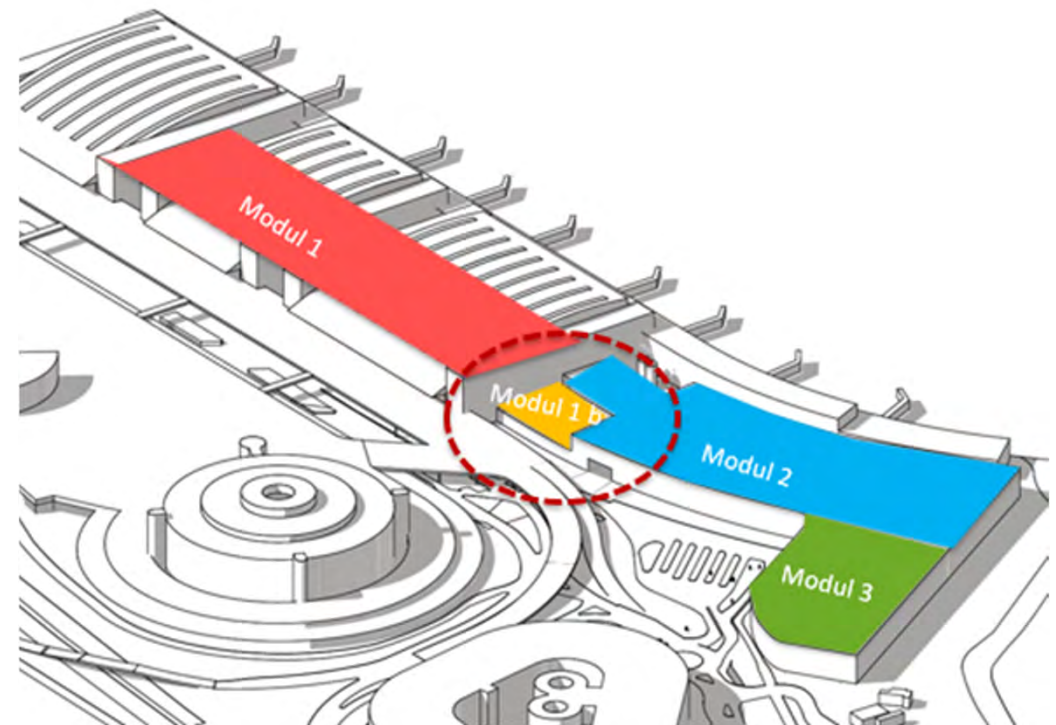
- Sicherung einer stabilen Abfertigungs-kapazität von 17,5 Mio. Passagieren pro Jahr durch den Tausch alter mechanischer Komponenten gegen neue Technik
- Einsatz neuester Automatisierungstechnik und Optimierung der Streckenführung zur Erhöhung der Qualität der Betriebsprozesse und Verbesserung des Gepäckroutings
- Energieeinsparungen durch Einsatz hocheffizienter Antriebstechnik
- Schaffung von Speicherplätzen zur besseren Auslastung der Gepäckförderanlage über den Tag
- Keine Erweiterung der Abfertigungskapazität



HAM Bag – Baumaßnahme im Bestand (Modul 1)

Herausforderung und Lösung

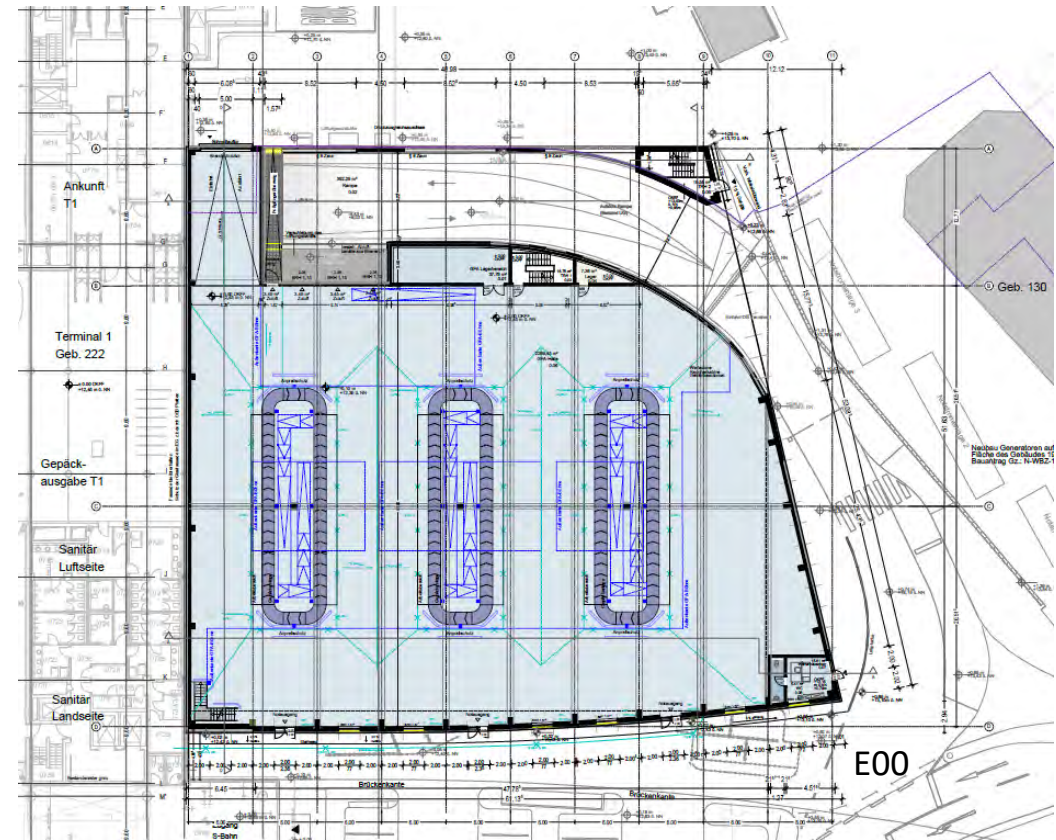
- Abschnittsweises und saisonales Bauen parallel zum laufenden Abfertigungsbetrieb
- Phasenweise starke Einschränkung des Abfertigungsbetriebs aufgrund außer Betrieb genommener Anlagenteile und benötigter Baustelleneinrichtungsfläche (= Entfall von Sortierendzielen und Abstellflächen)
- Sorterdemontage und -montage nur in „einem Stück“ möglich
- Sicherung der Gepäckabfertigung während der Bauzeit durch Auslagerung von Zielendstellen in den Neubau Modul 1b



HAM Bag – Sortierhalle Modul 1b

Zahlen und Fakten zu Modul 1b

- Gepäckabfertigung für Abfluggepäck
- Gesamtfläche 2.800 m²
- Einchecken und Sicherheitskontrolle sowie Gepäckausgabe im Bestand
- Andienung über Förderstrecken aus Bestand in Neubau
- Maschinelle Sortierung auf der Zwischenebene auf 3 Sortierrundläufen auf der Ebene 00
- Transport des Gepäcks mit Dollys zum Flugzeug
- Lagerfläche für Ersatzteile und Wartezone für Personal
- Fassade fügt sich städtebaulich, ästhetisch & harmonisch in das Ensemble des Flughafens ein



HAM Bag – Visualisierung Modul 1b

Neue Sortierhalle zur Aufrechterhaltung der Gepäckabfertigung während der Bestands-Modernisierung



HAM Bag - Zeitrahmen



Vielen Dank.

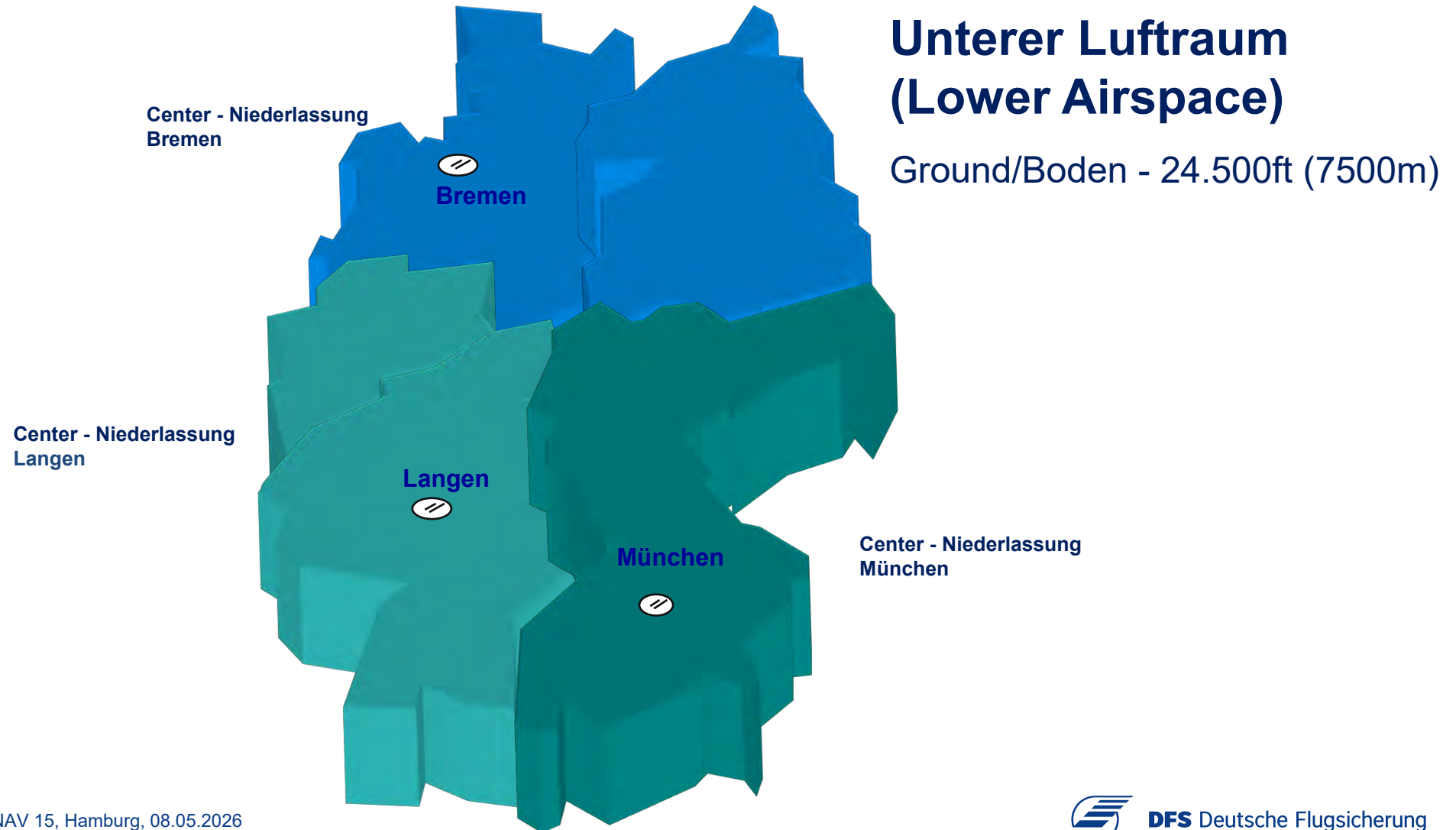
Anpassung Standard Instrument Arrival – RNAV 15 – EDDH Hamburg

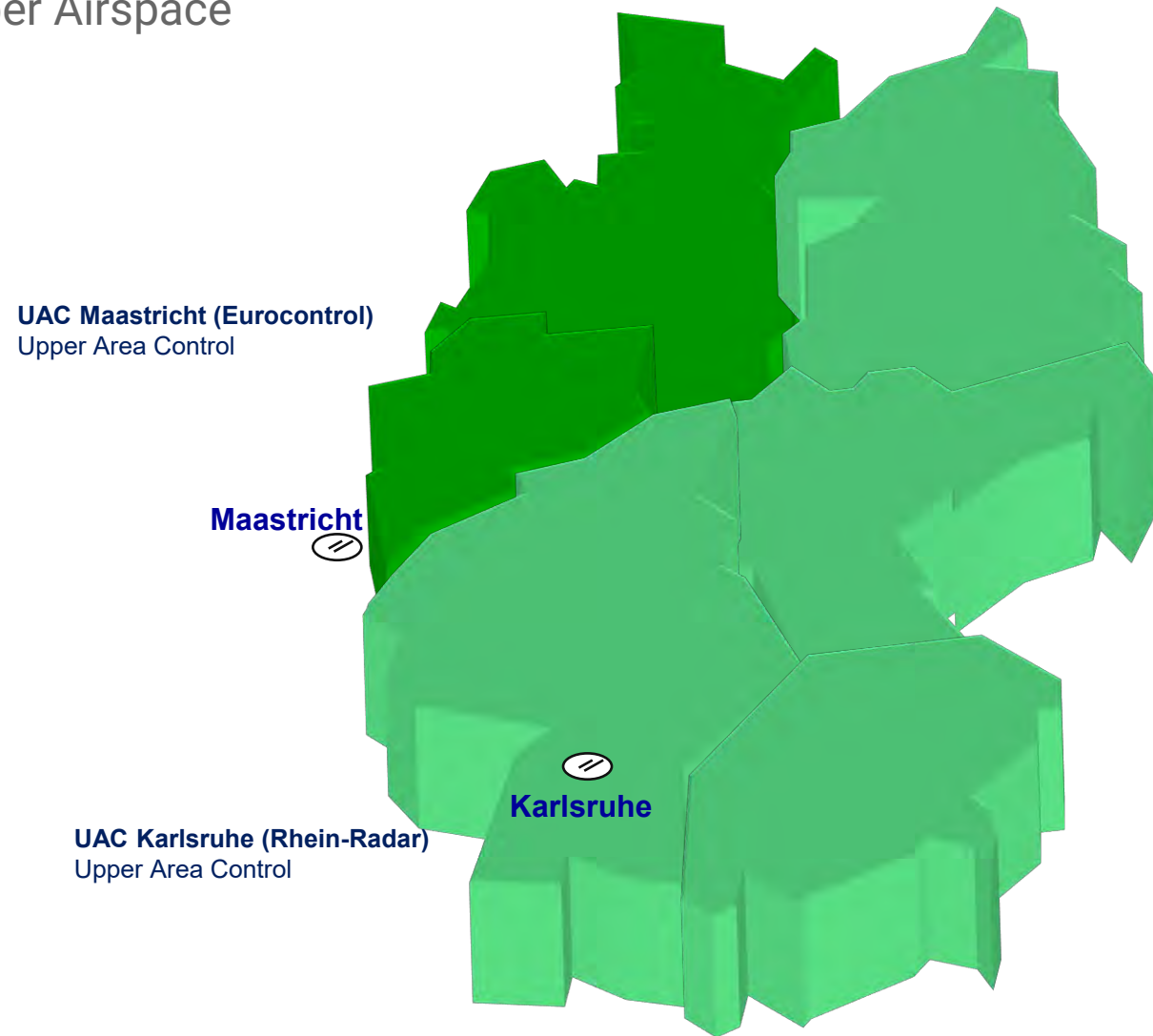
Dennis Schiffner, Fluglärm und Umwelt

Hamburg, 08.05.2026



DFS Deutsche Flugsicherung

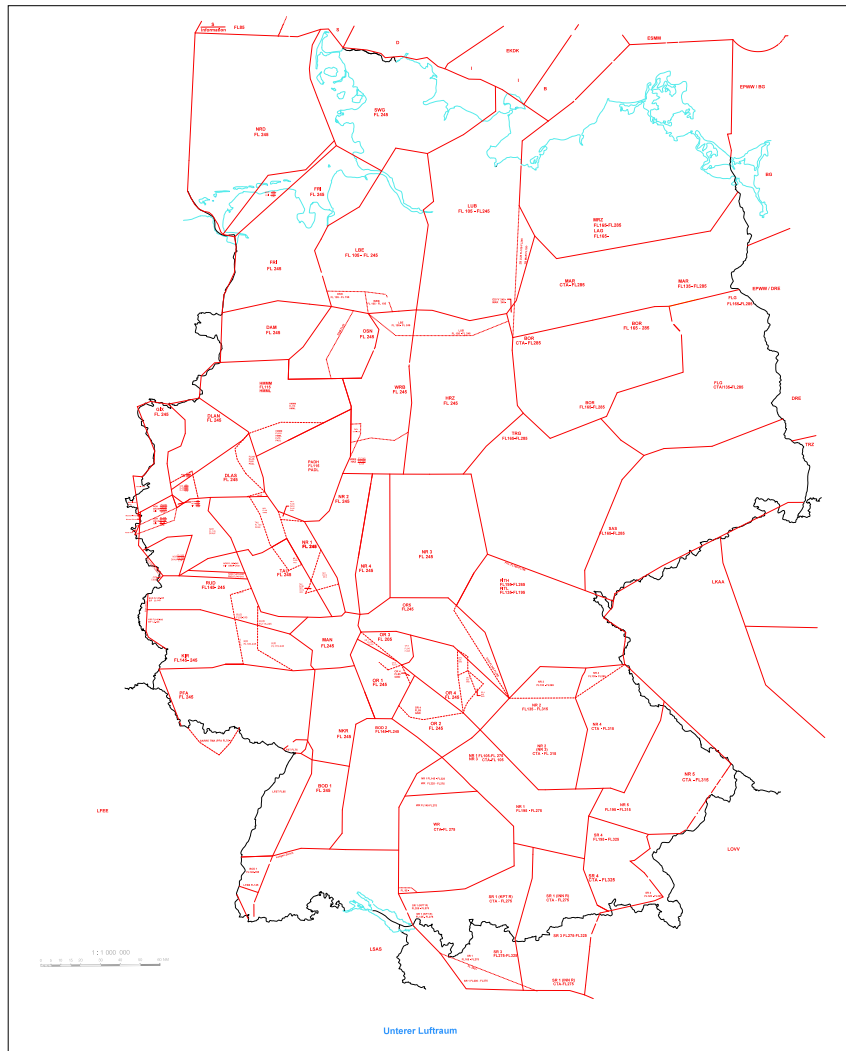




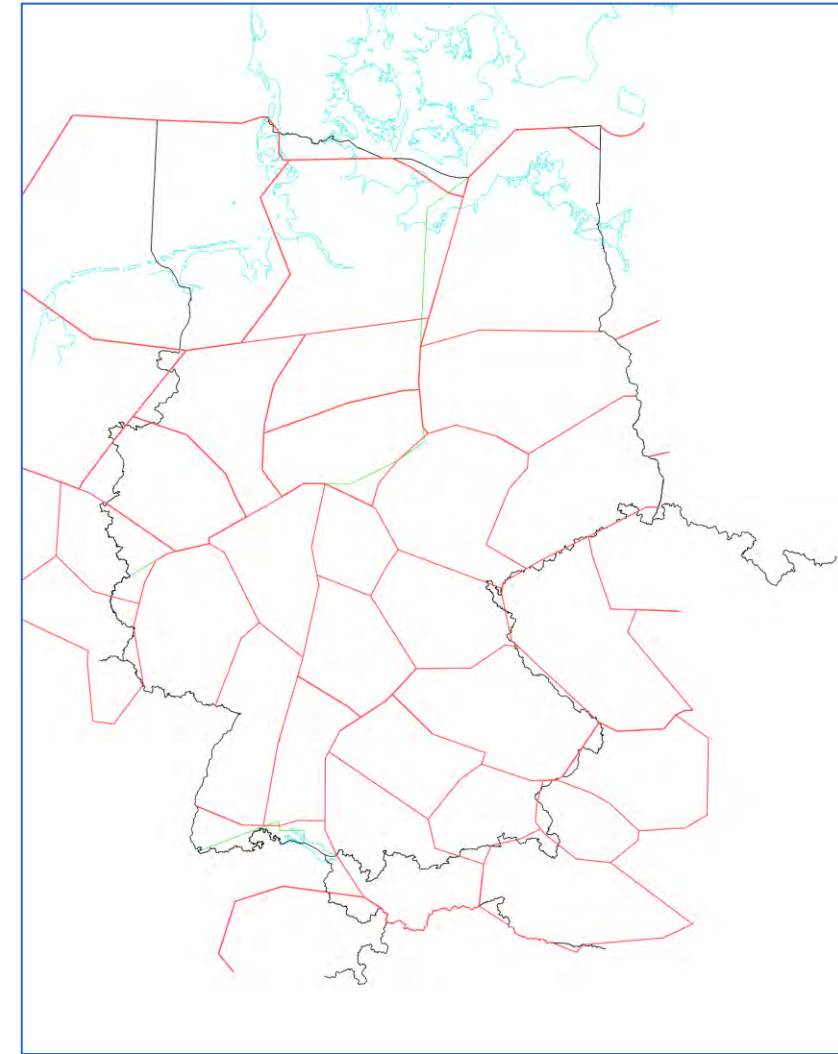
Oberer Luftraum (Upper Airspace)

24.500ft (7500m) - up to
66.000 ft

Sektorisierung Deutschland (Unterer & Oberer Luftraum)

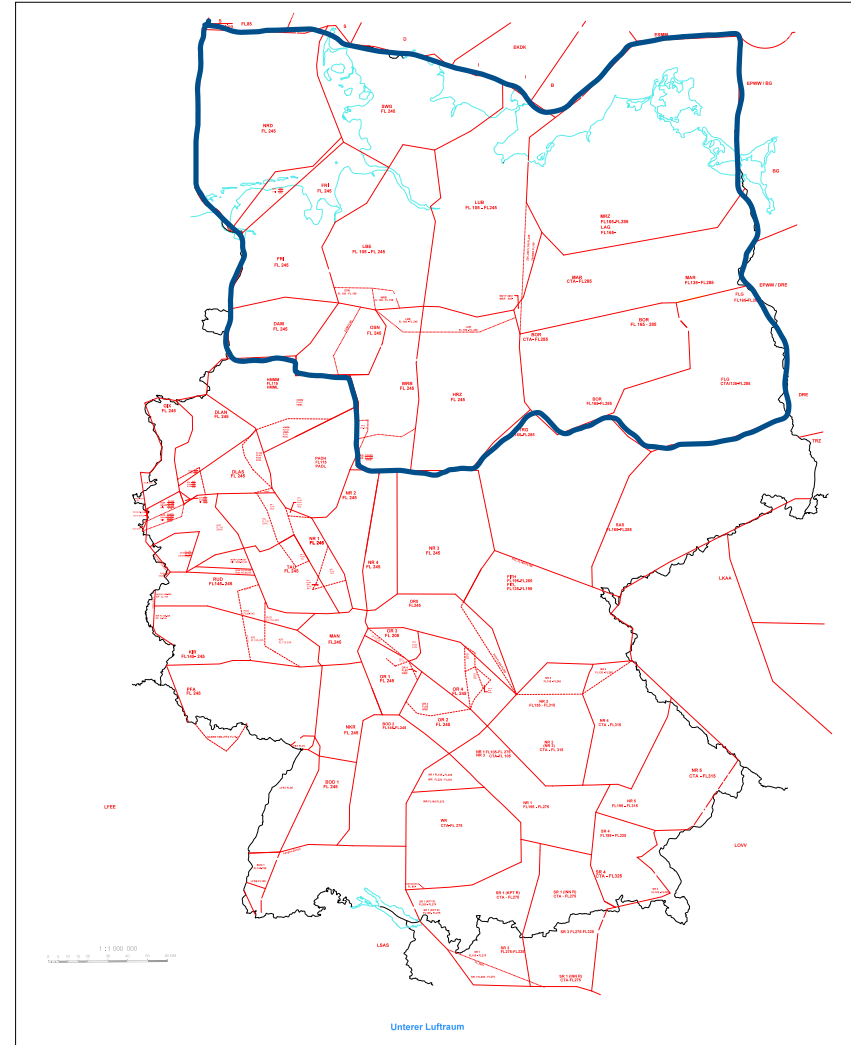


Unterer Luftraum

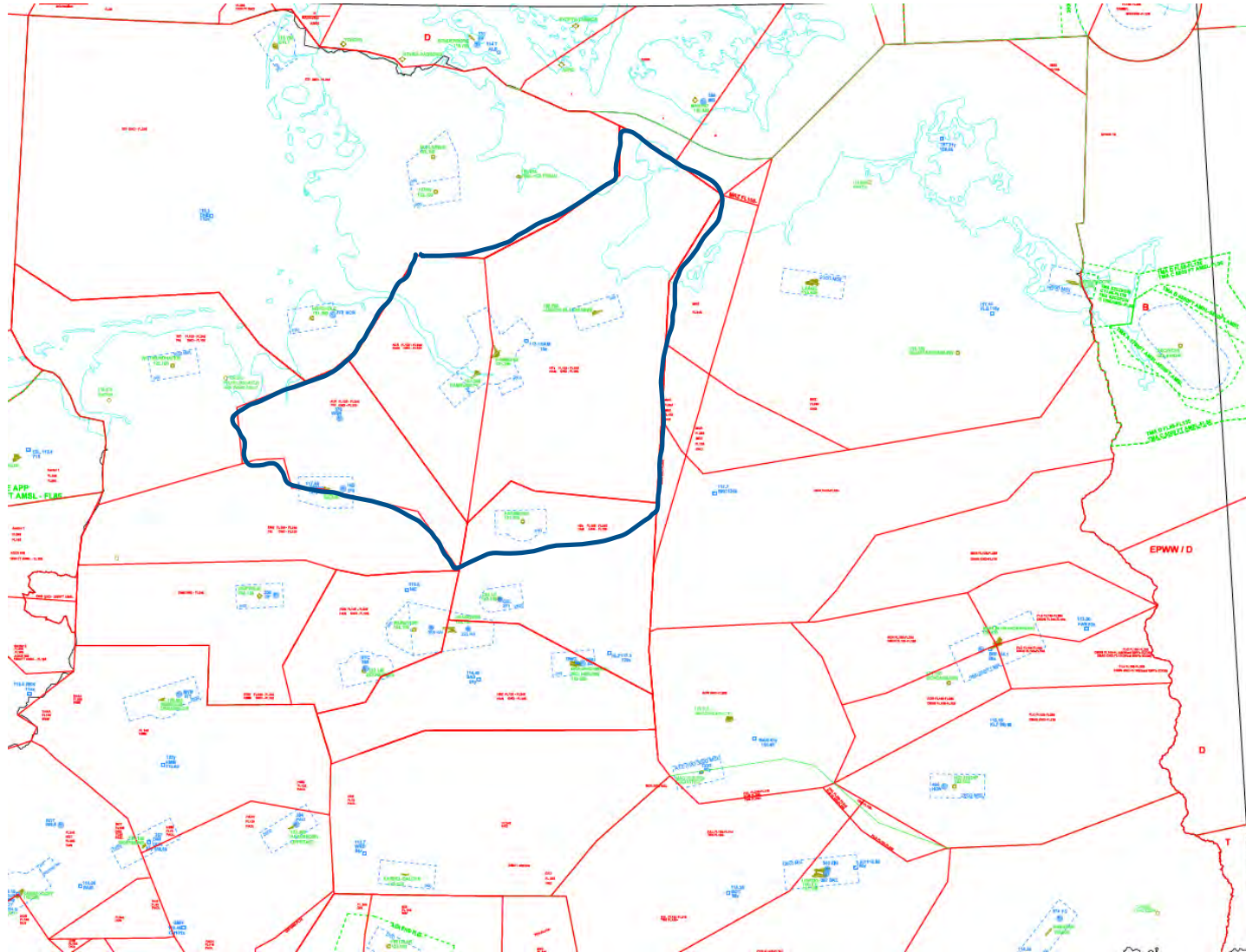


Oberer Luftraum

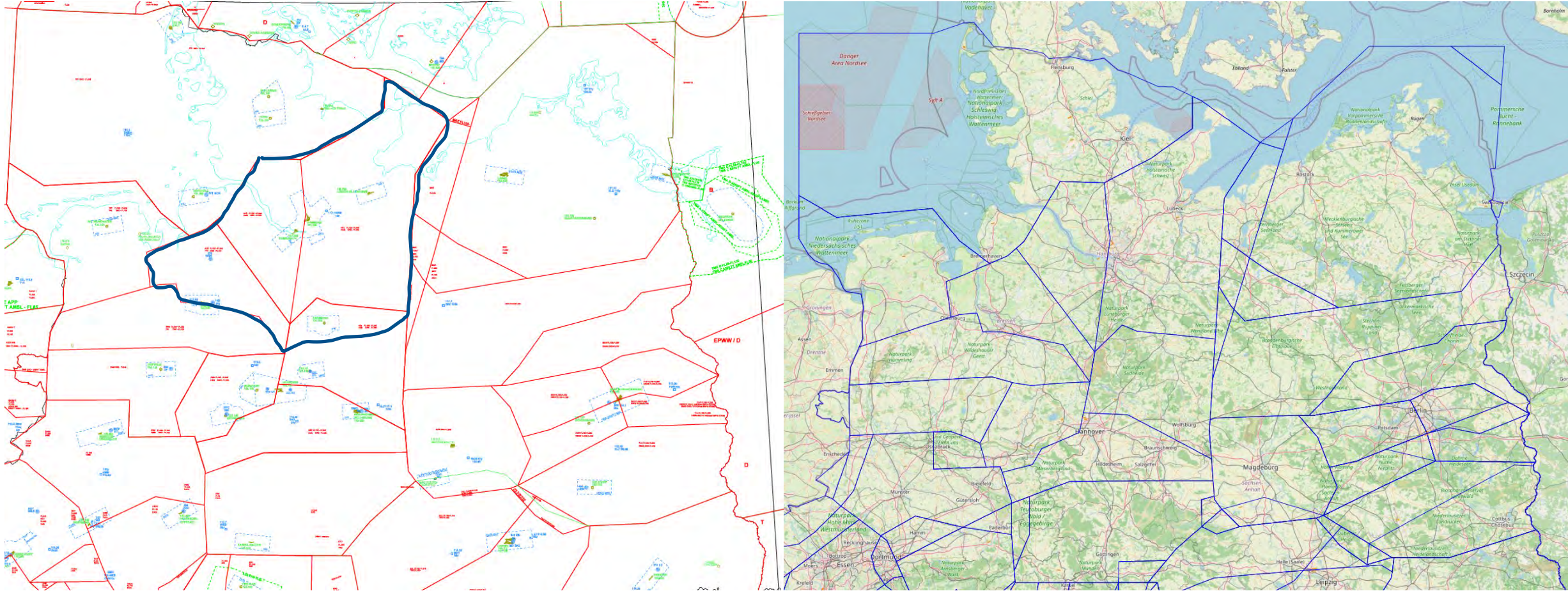
Sektorisierung



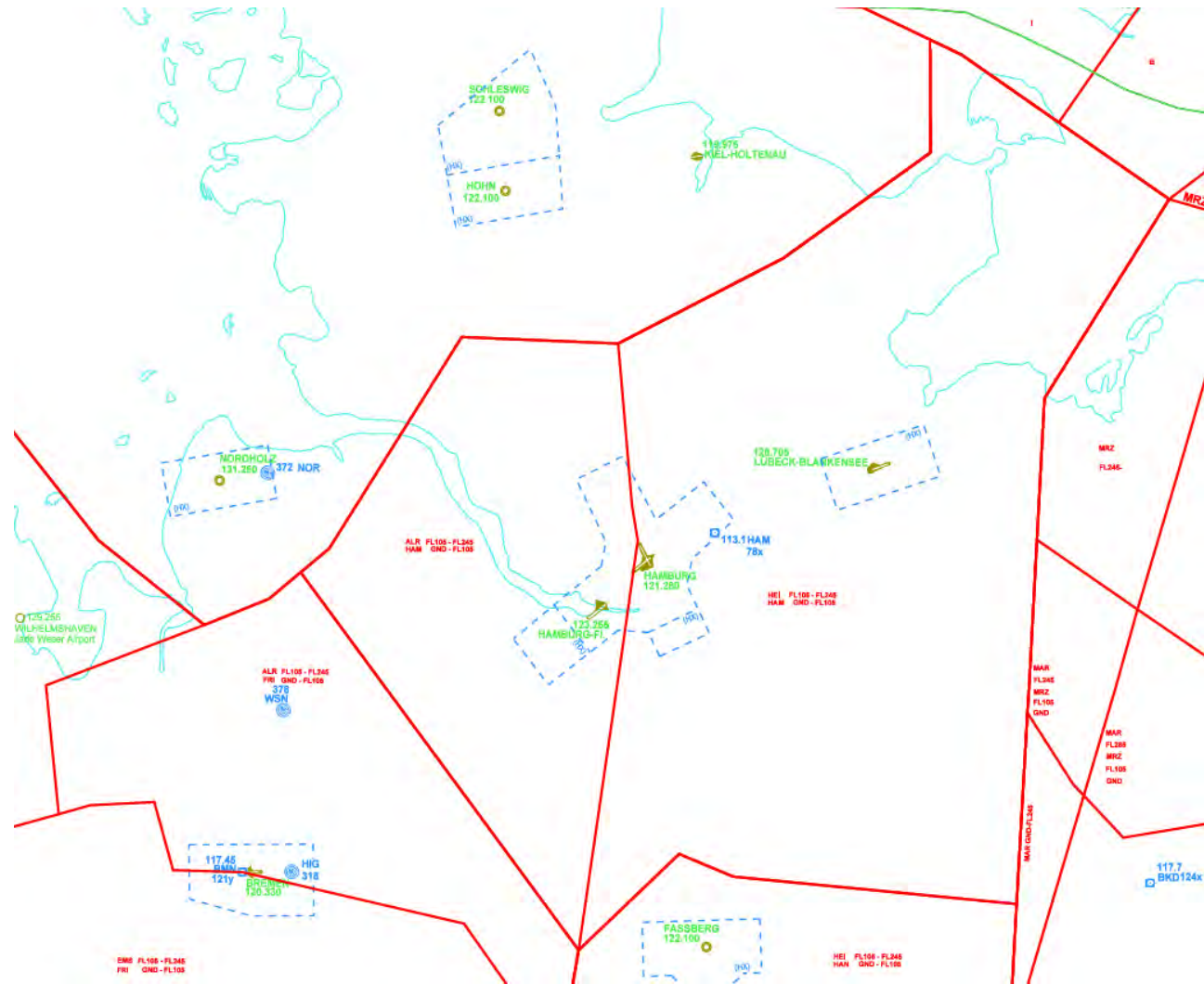
Sektorisierung Aller (ALR) & Heide (HEI)



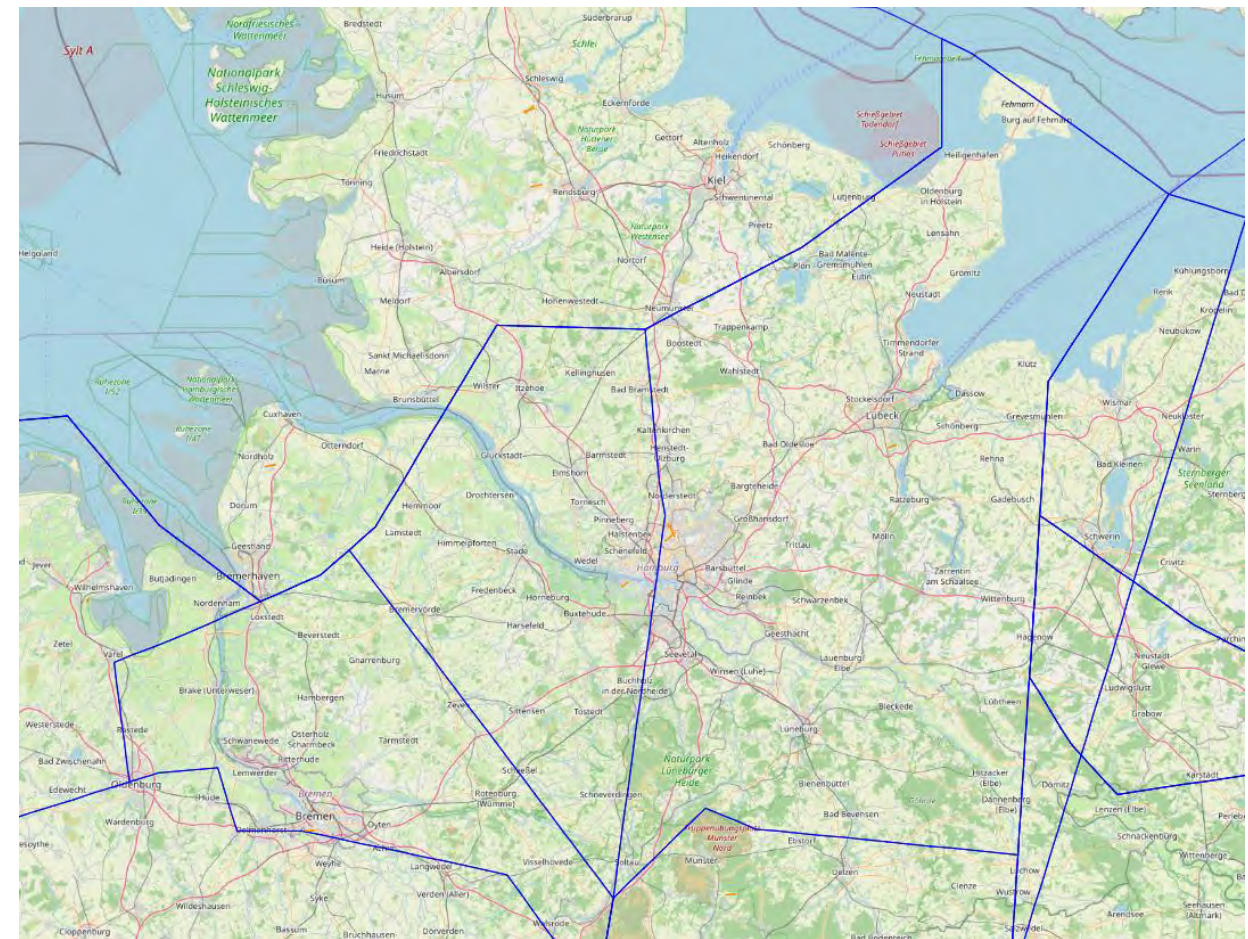
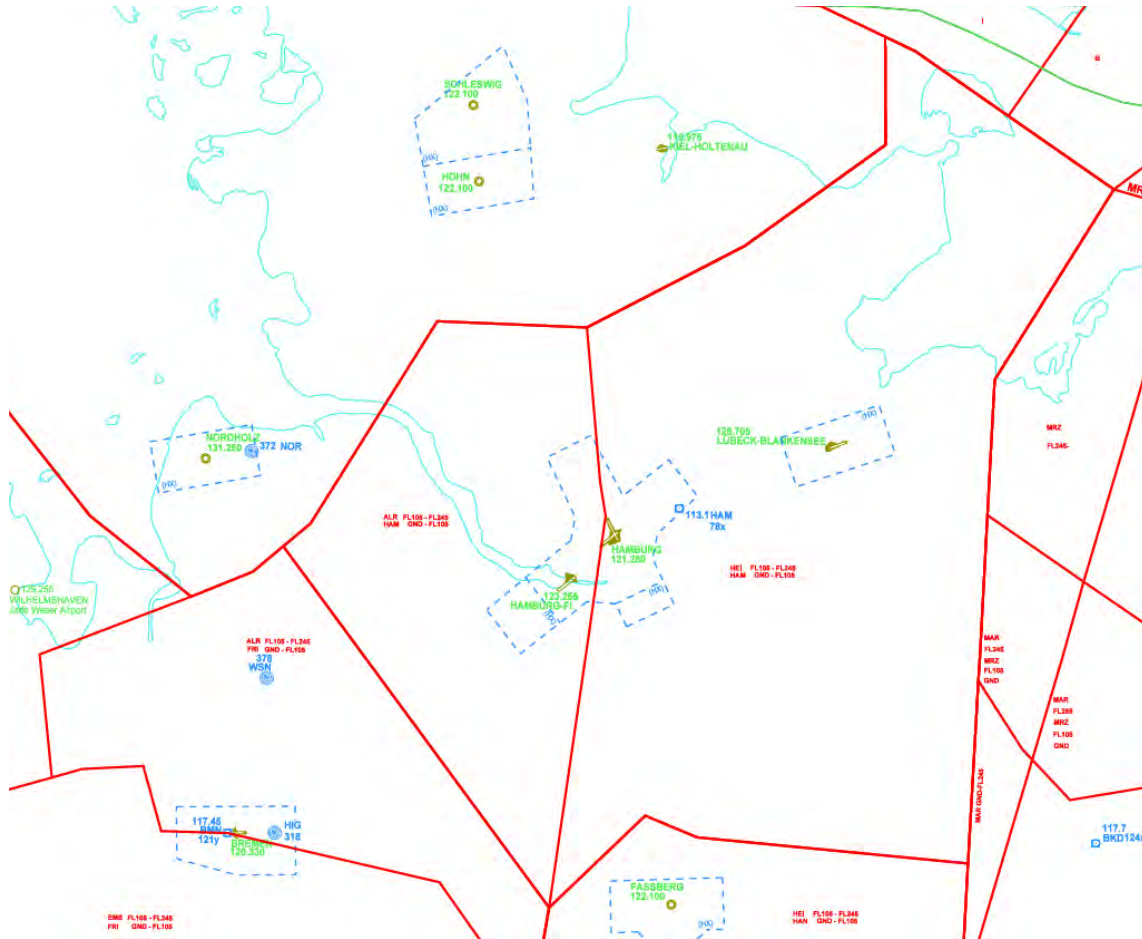
Sektorisierung Aller (ALR) & Heide (HEI)



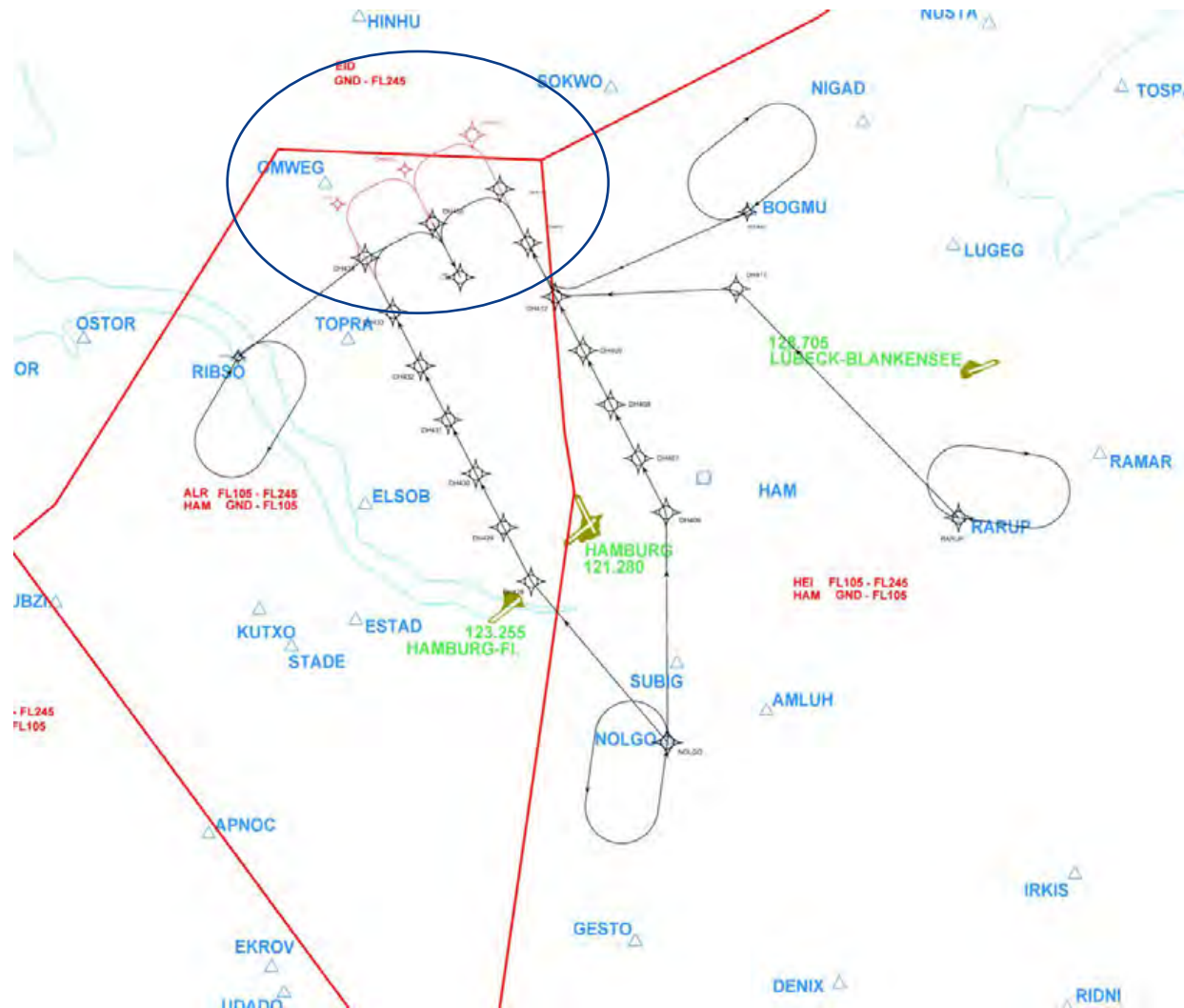
Sektorisierung Hamburg



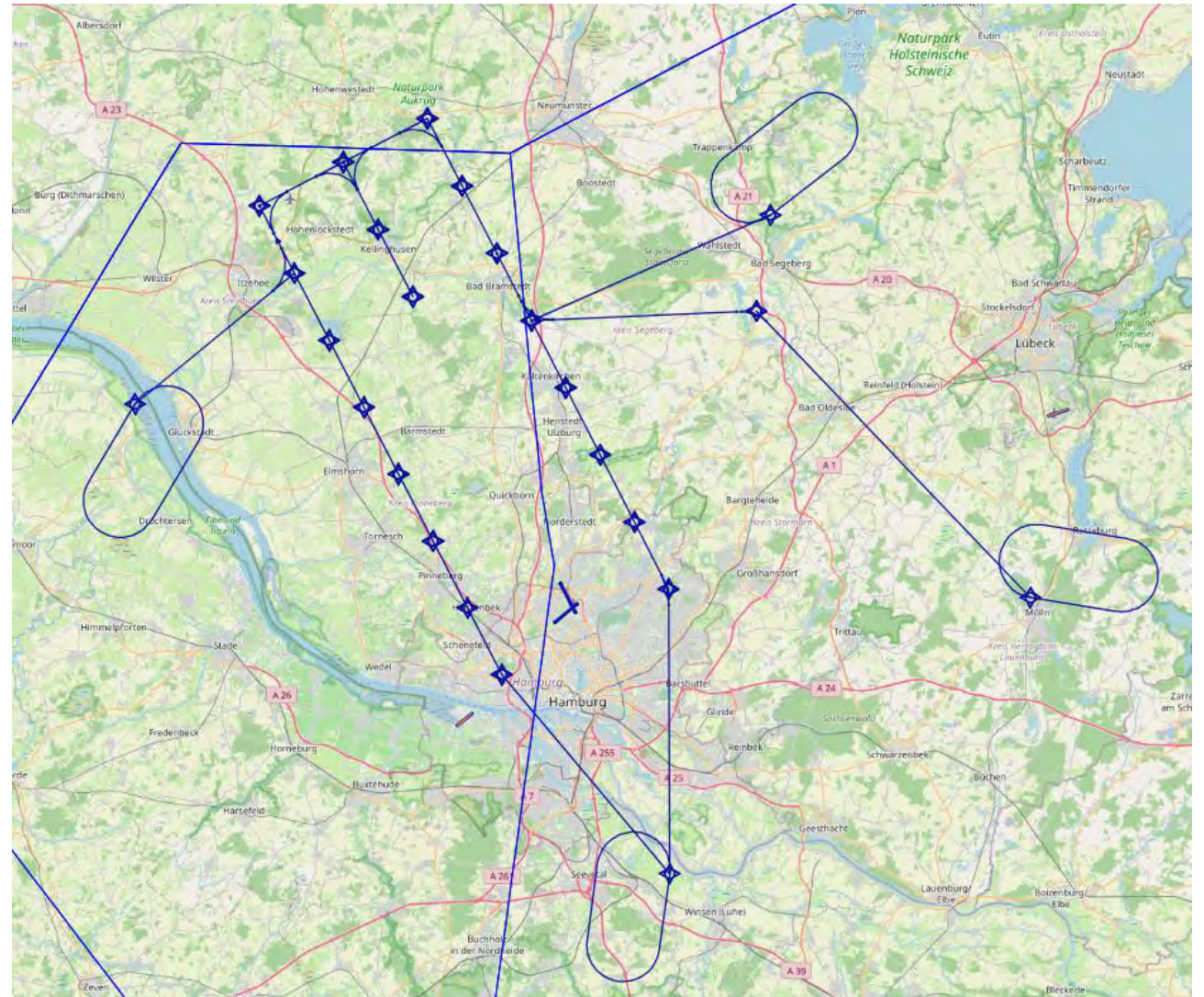
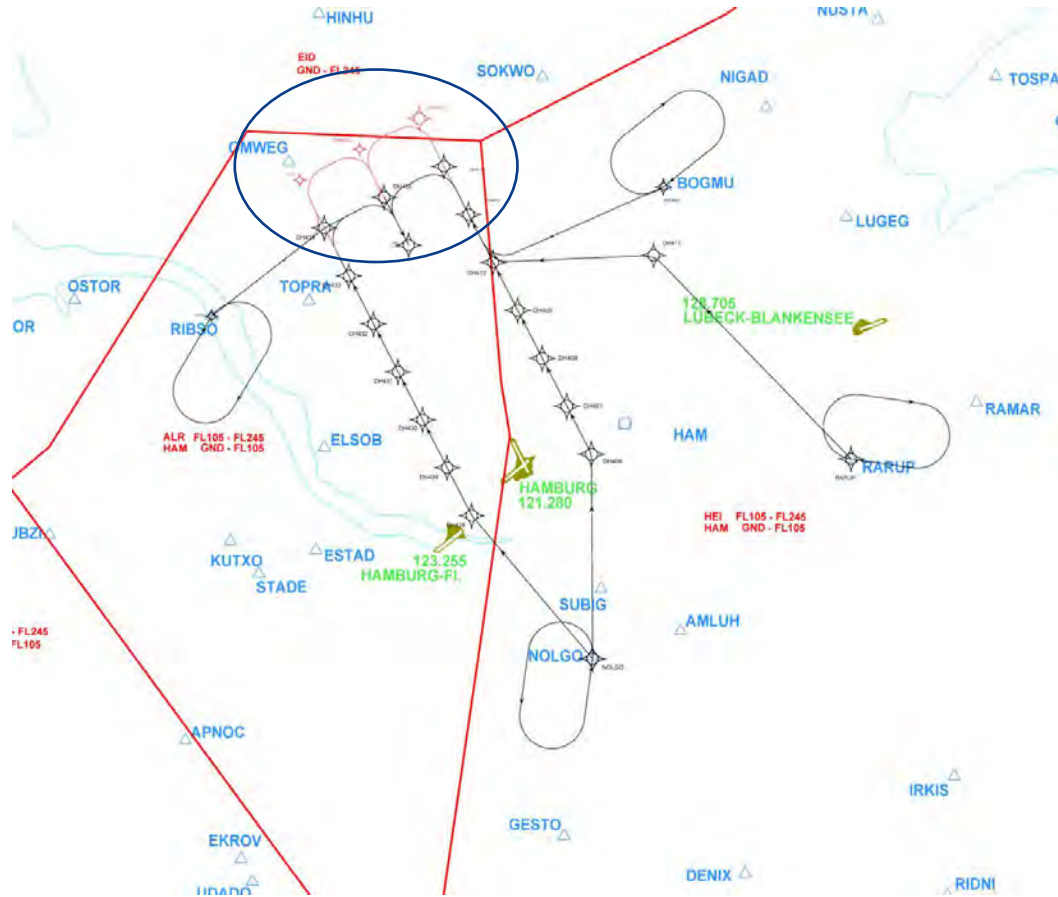
Sektorisierung Hamburg



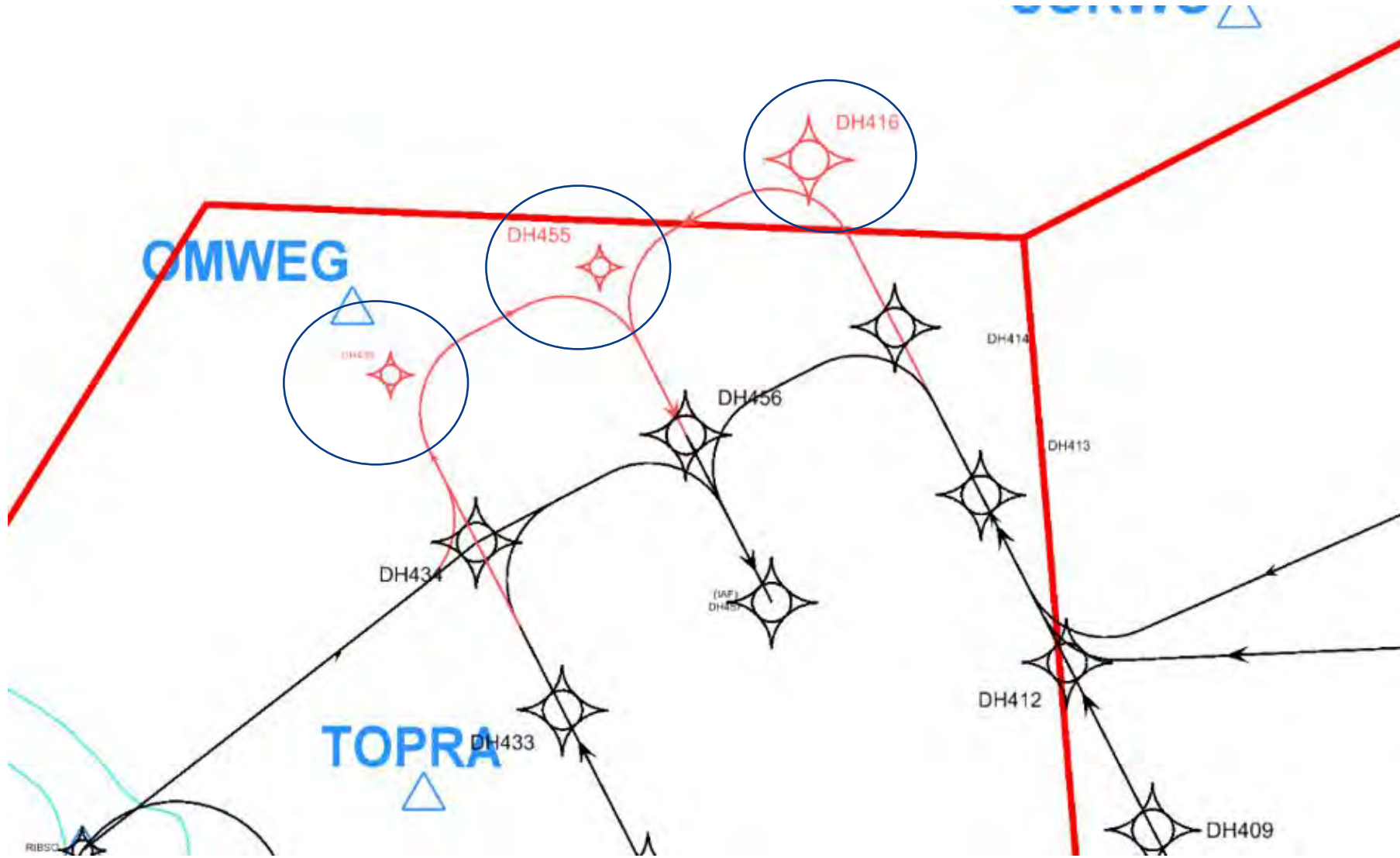
Sektorisierung mit Anflug Standard Arrival – RNAV 15



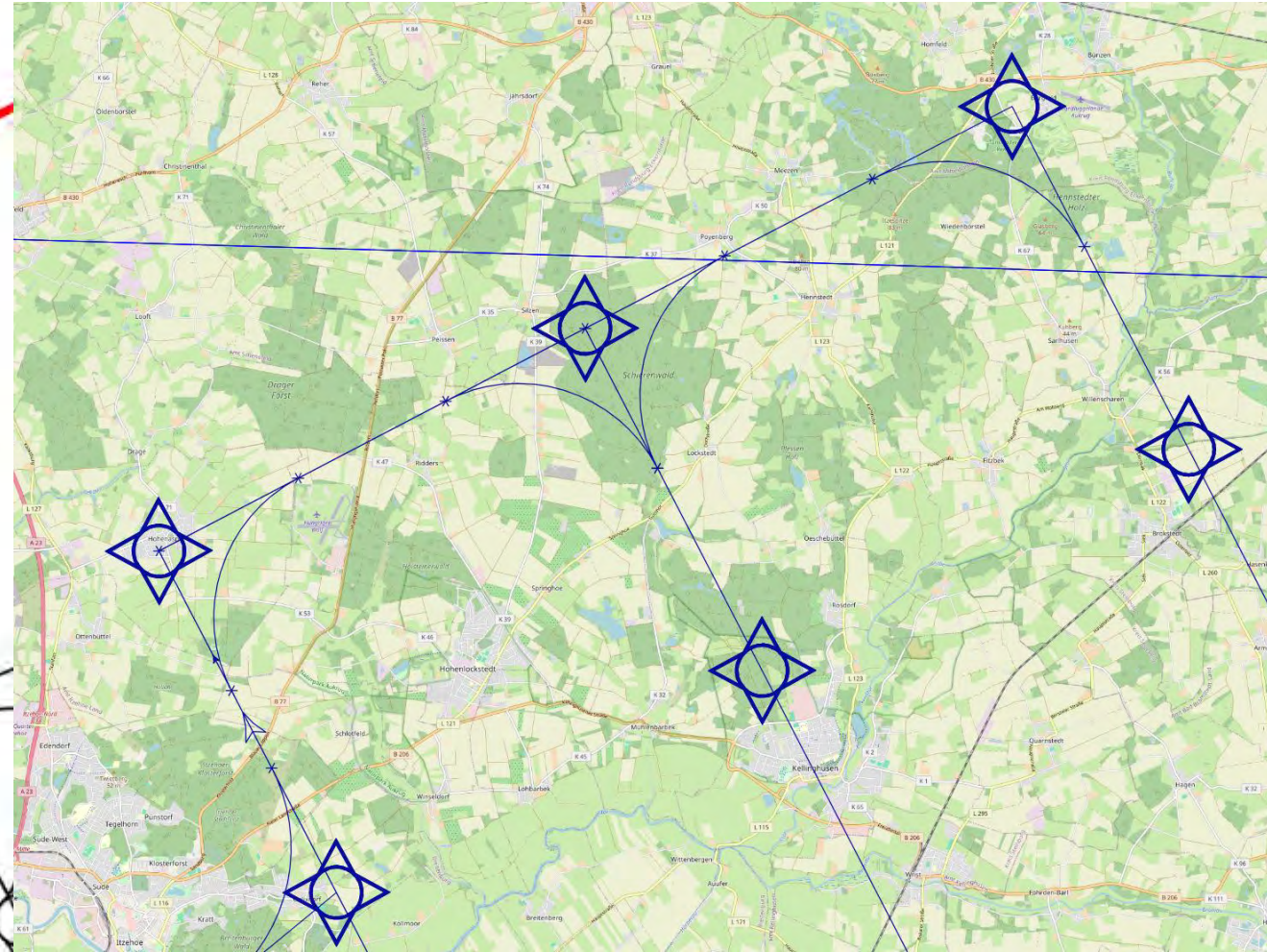
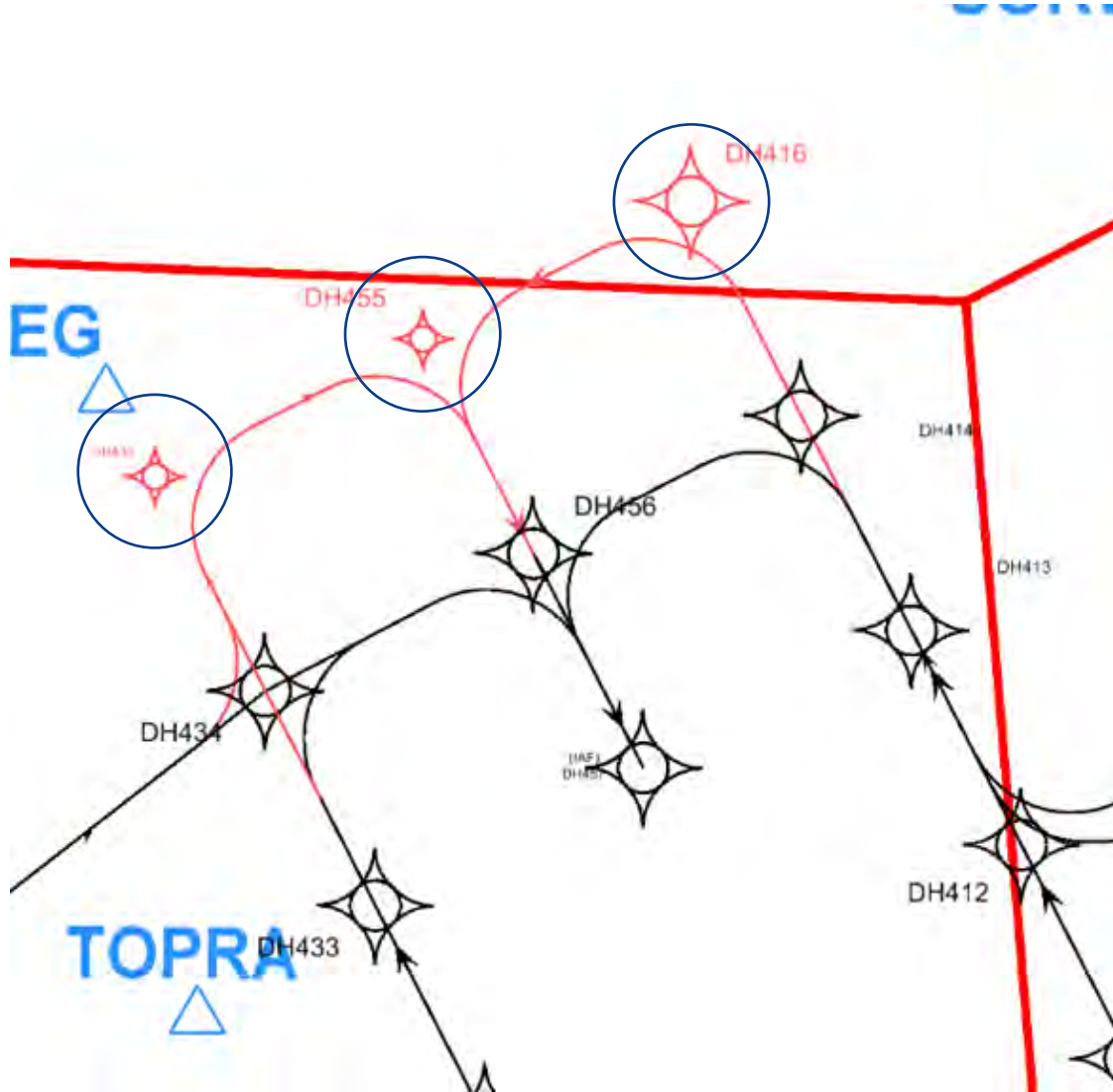
Sektorisierung mit Anflug Standard Arrival – RNAV 15



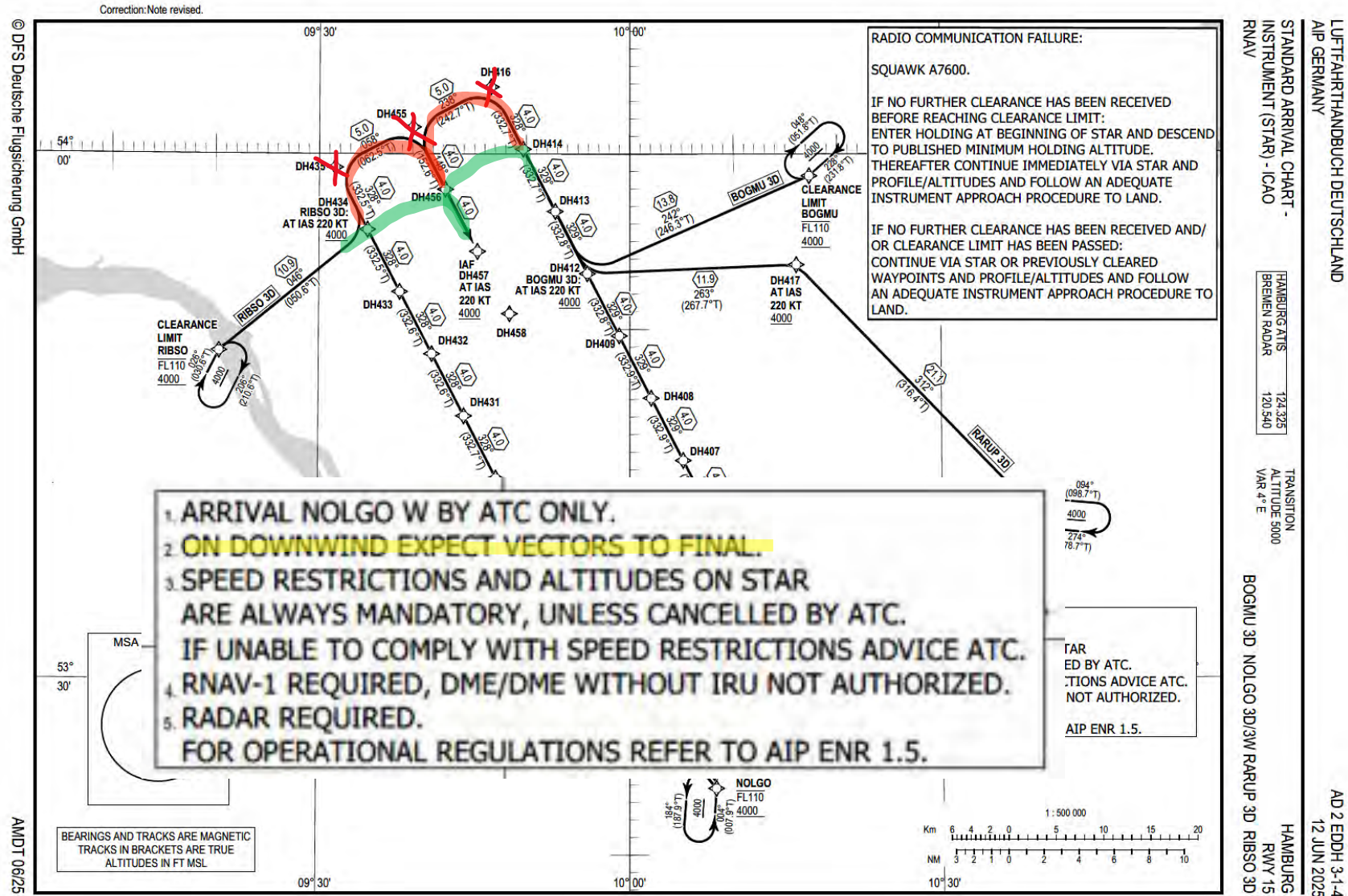
Kürzung und Streichung der Punkte DH435, DH455, DH416



Kürzung und Streichung der Punkte DH435, DH455, DH416



Veröffentlichtes Anflugverfahren - Luftfahrthandbuch



Fazit

Die Änderung des Anflugverfahren sind technisch bedingt. Die Arbeitsweise im Rahmen unseres gesetzlichen Auftrages zur sicheren, geordneten und flüssigen Verkehrsabwicklung bleiben unverändert.

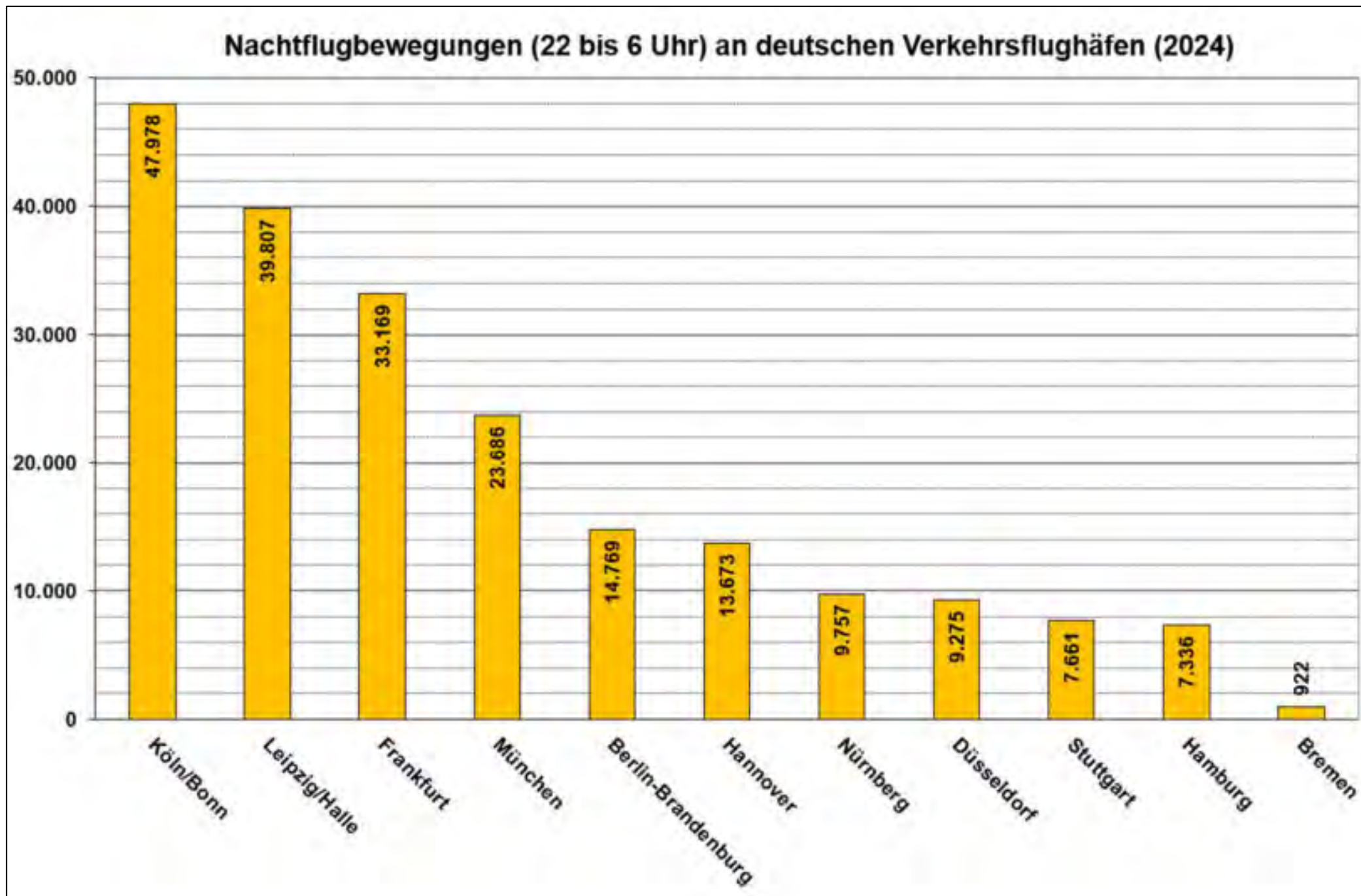
Fragen?

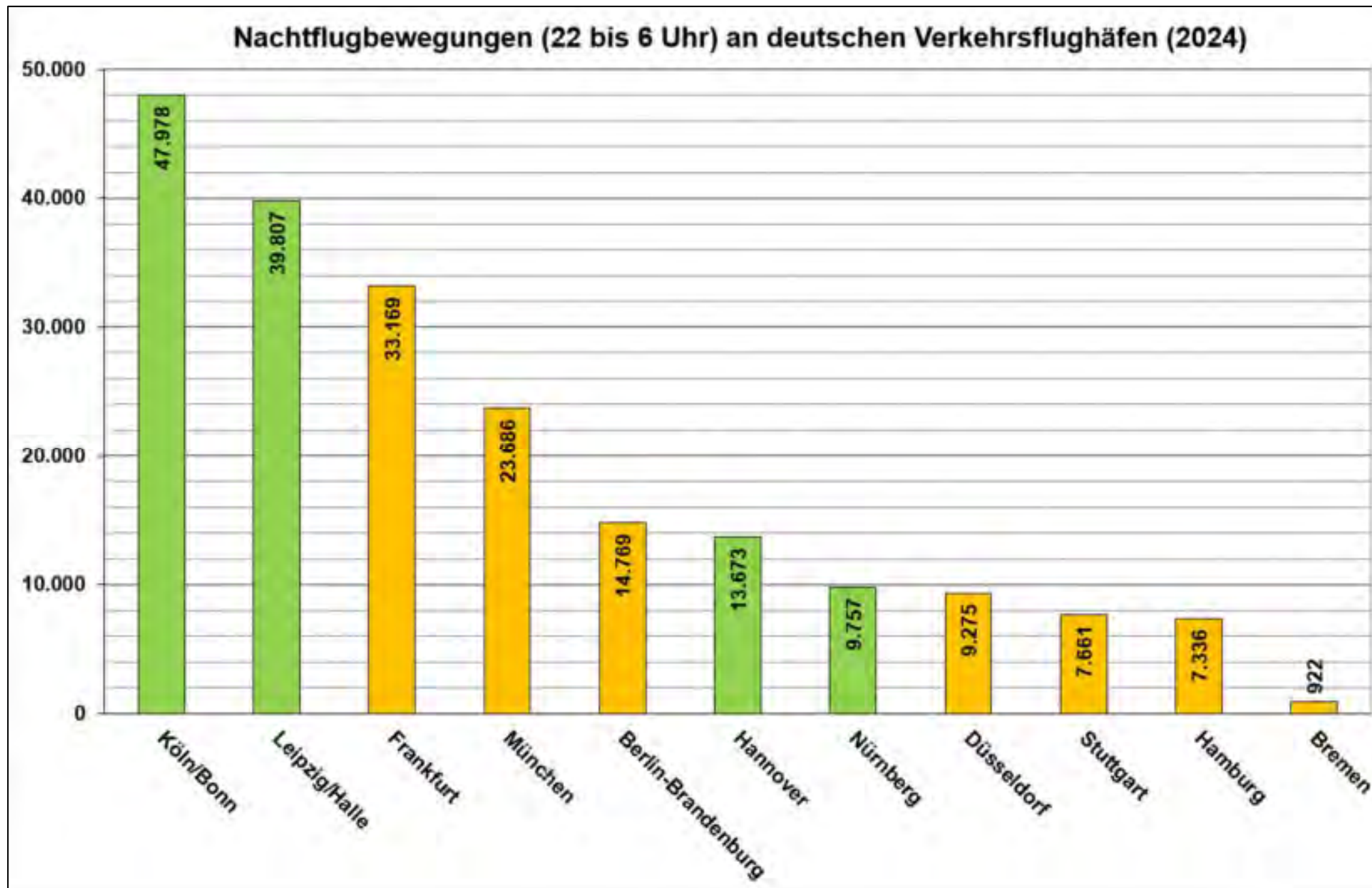


Nachtflüge an deutschen und europäischen Flughäfen

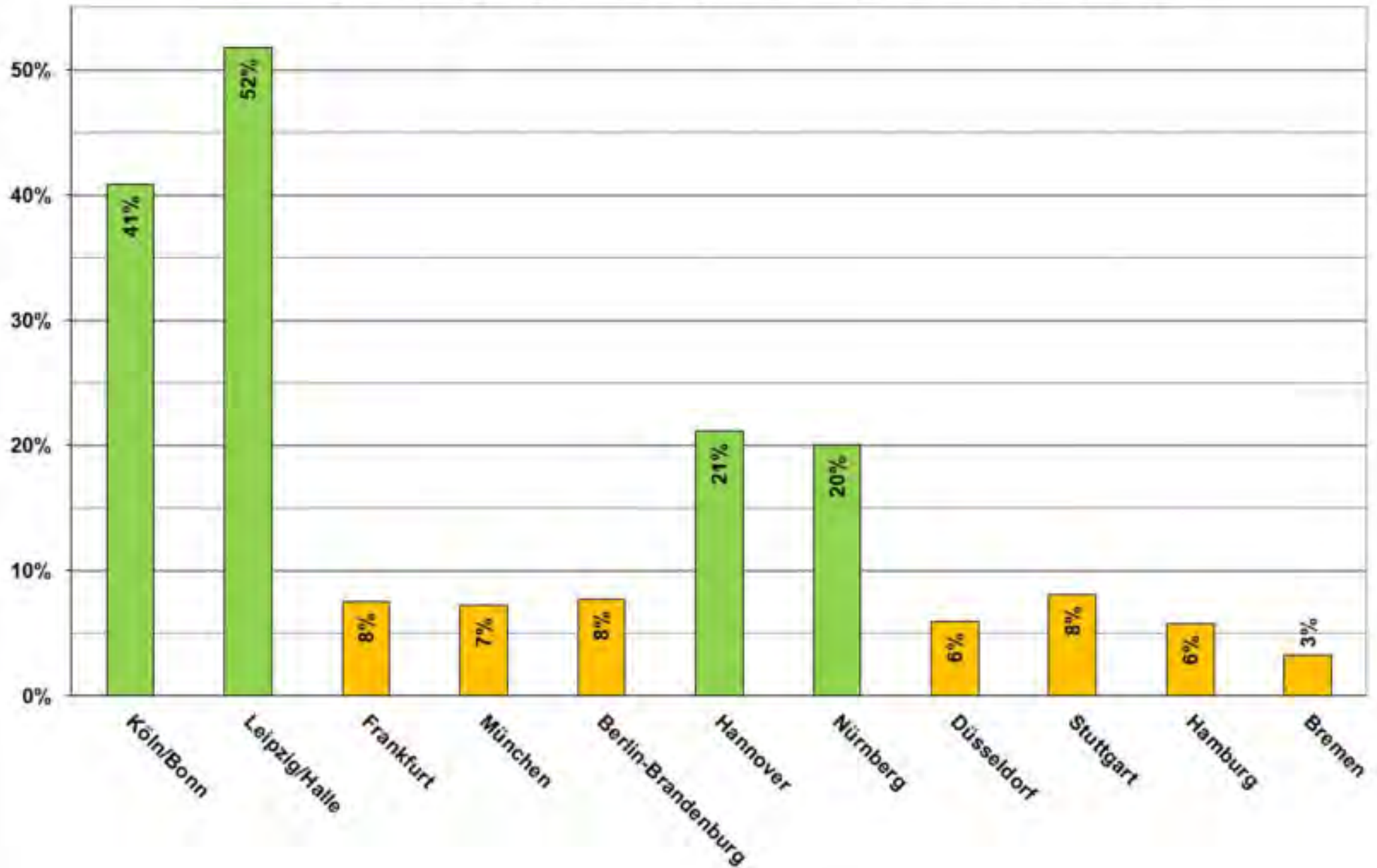
Übersicht zu den aktuellen Nachtflugregelungen

Reiner Lux, Fluglärmschutzbeauftragter Nordbayern

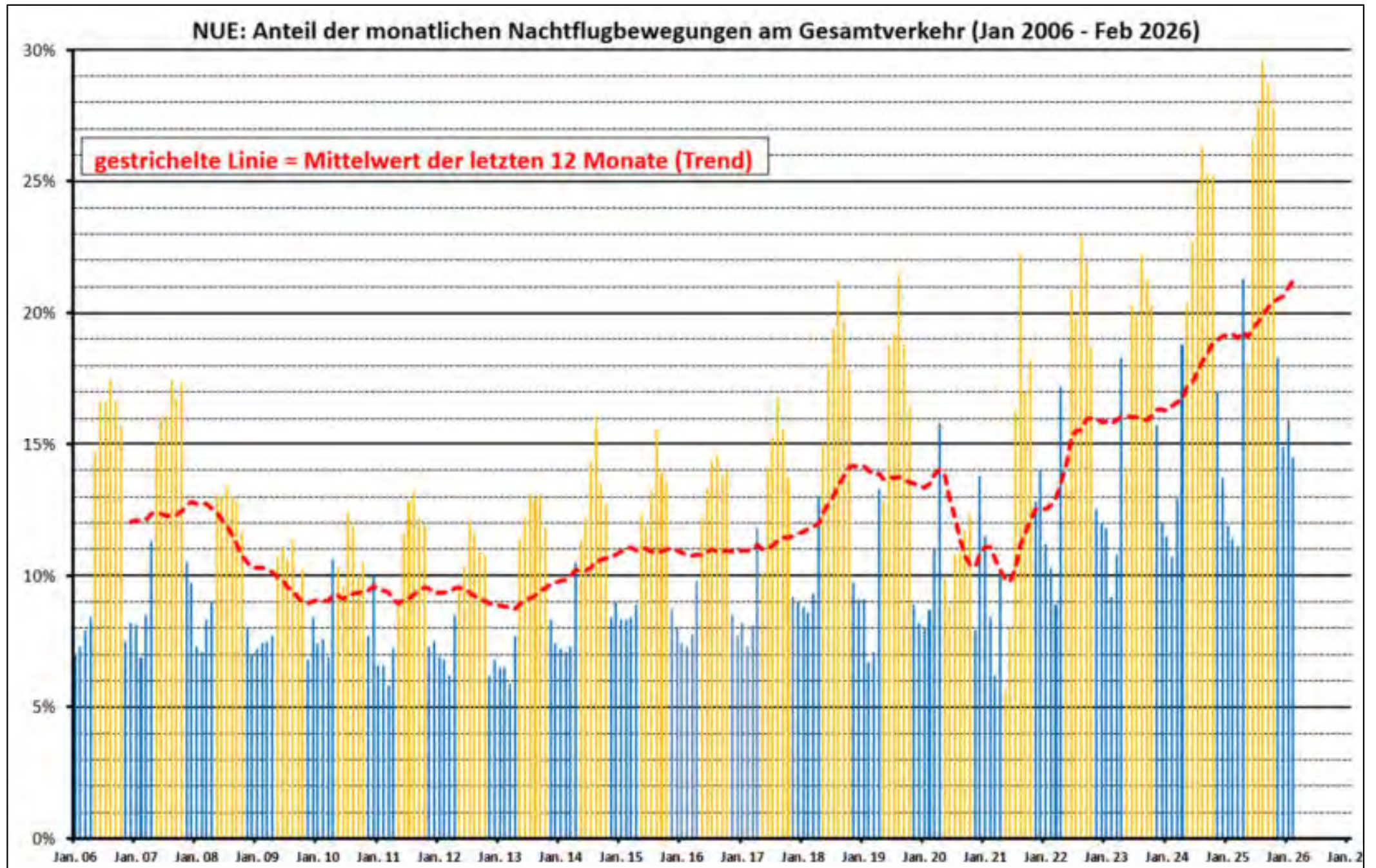




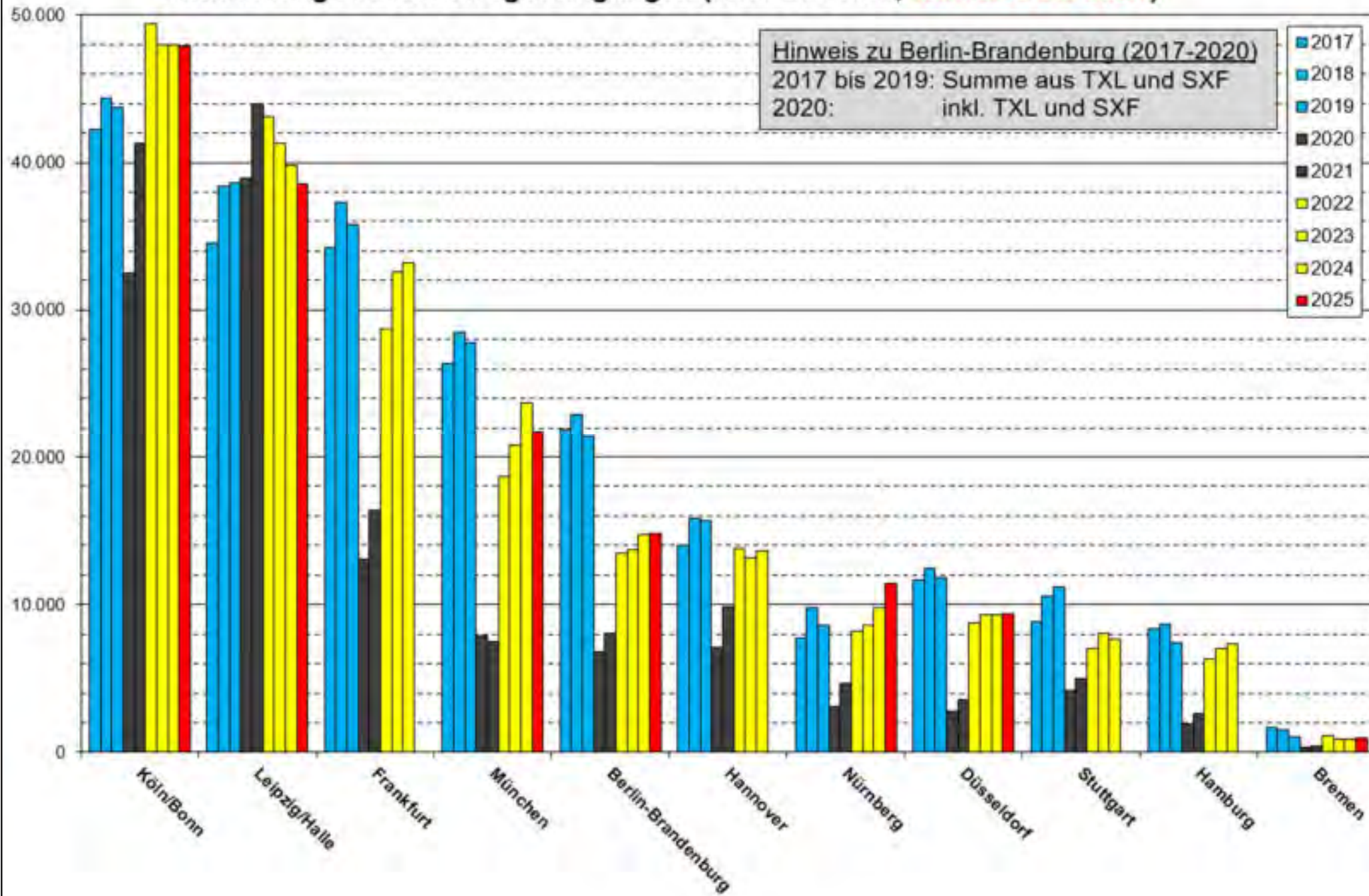
Nachtflugbewegungen (22 bis 6 Uhr): Anteil am Gesamtverkehr (2024)



Stichwort: Anteil am Gesamtverkehr (z.B. Nürnberg)



Entwicklung der Nachtflugbewegungen (2018 bis 2024, teilweise bis 2025)



Einschränkungen des Nachtluftverkehrs

Erklärung der auf den folgenden Folien verwendeten Farben:

rot – keine Flüge zulässig

gelb – keine planmäßigen, aber verspätete/verfrühte Flüge zulässig

orange – verspätete/verfrühte Flüge für „Homecarrier“ zulässig

grün – planmäßige Flüge zulässig

Vorbemerkung

EDDB AD 2.20 Local aerodrome regulations

1. Beschränkungen des Nachtflugverkehrs

1.1 In der Zeit zwischen 2230 (2130) und 0430 (0330) dürfen keine Luftfahrzeuge starten oder landen.

1.2 In der Zeit zwischen 2100 (2000) und 0500 (0400) dürfen strahlgetriebene Flugzeuge mit einer maximal zulässigen Abflugmasse von mehr als 20.000 kg auf dem Flughafen nur starten oder landen, wenn sie nachweisen, dass ihre gemessenen Lärmzertifizierungswerte in der Summe mindestens 10 EPNdB unter der Summe der für sie geltenden Grenzwerte gemäß Band 1, Teil II, Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) liegen. Der Nachweis erfolgt in der Regel durch Vorlage eines amtlichen Lärmzeugnisses in englischer Sprache, aus dem die gemessenen Lärmzertifizierungswerte hervorgehen.

1.3 Von den Beschränkungen unter 1.1 und 1.2 sind ausgenommen:

1.3.1 Landungen von Luftfahrzeugen, wenn die Benutzung des Flughafens als Not- oder Ausweichflughafen aus unvorhergesehenen meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen erfolgt. (Eine planmäßige Nutzung als Ausweichflughafen in der Nachtzeit ist nicht zulässig.)

1.3.2 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich im Einsatz für den Katastrophenschutz oder für die medizinische Hilfeleistung befinden oder die für Vermessungsflüge von Flugsicherungsunternehmen bzw. in deren Auftrag eingesetzt werden.

1.3.3 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die bei Staatsbesuchen und für Regierungsflüge sowie Militär- und Polizeiflüge eingesetzt werden

1.4 Von den Beschränkungen unter 1.1 sind ausgenommen (Diese Regelungen gelten nicht für Flüge der allgemeinen Luftfahrt.):

1.4.1 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen im Luftpostverkehr werktags in den fünf Nächten von Montag auf Dienstag bis Freitag auf Samstag.

1.4.2 verspätete Starts von Luftfahrzeugen im planmäßigen Linienflug- und regelmäßigen Pauschflugverkehr zu Zielen außerhalb Europas sowie außerhalb der nicht europäischen Mittelmeer-Anrainerstaaten, deren planmäßige Abflugzeit vor 2230 (2130) liegt, bis vor 2300 (2200).

1. Restrictions for night flights

1.1 Between 2230 (2130) and 0430 (0330), aircraft are not permitted to take off or land.

1.2 Between 2100 (2000) and 0500 (0400) jet propelled aircraft may take off from the airport if the aircraft can demonstrate that the sum of its certified noise levels is at least 10 EPNdB below the sum of the applicable noise limits in Volume I, Part II, Chapter 3 of the Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation (ICAO Convention), by submitting an official noise certificate in English.

1.3 The following are exempt from the restrictions in item 1.1 (These regulations do not apply to general aviation flights.):

1.3.1 Landing at alternate airports (Scheduled use only)

1.3.2 Take-offs and landings of aircraft transporting mail or for medical assistance or for survey flights or for flights of air navigation.

1.3.3 Take-offs and landings of aircraft used for State visits and for military and police flights.

1.4 The following are exempt from the restrictions in item 1.1 (These regulations do not apply to general aviation flights.):

1.4.1 Take-offs and landings of aircraft transporting air mail during the five nights from the night from Monday to Tuesday to the night from Friday to Saturday.

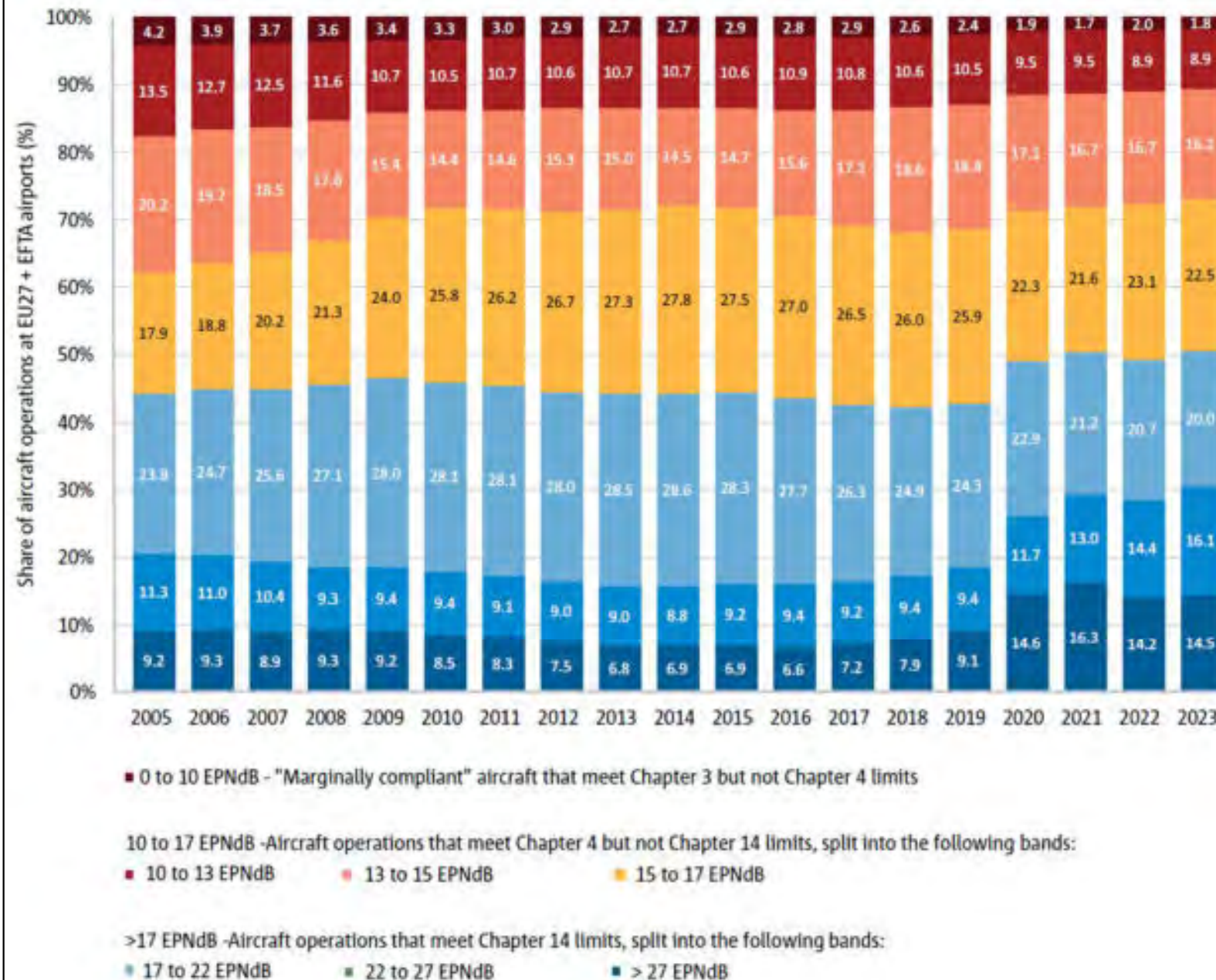
1.4.2 Delayed take-offs until 2300 (2200) of aircraft of scheduled air services and regular inclusive tour flights to destinations outside of Europe as well as to destinations outside of non-European States bordering the Mediterranean Sea whose scheduled time of departure is before 2230 (2130).

Flugzeuge ohne Lärmzulassung
Kapitel-2-Flugzeuge
Kapitel-3-Flugzeuge
Kapitel-3-Flugzeuge (nicht auf Bonusliste)

Kapitel-3-Flugzeuge (auf Bonusliste)

Kapitel-3-Flugzeuge (mind. 10 dB unter)
Kapitel-4-Flugzeuge
Kapitel-14

Figure 5.2 Share of operations by cumulative margin to Chapter 3 limits at EU27+EFTA airports



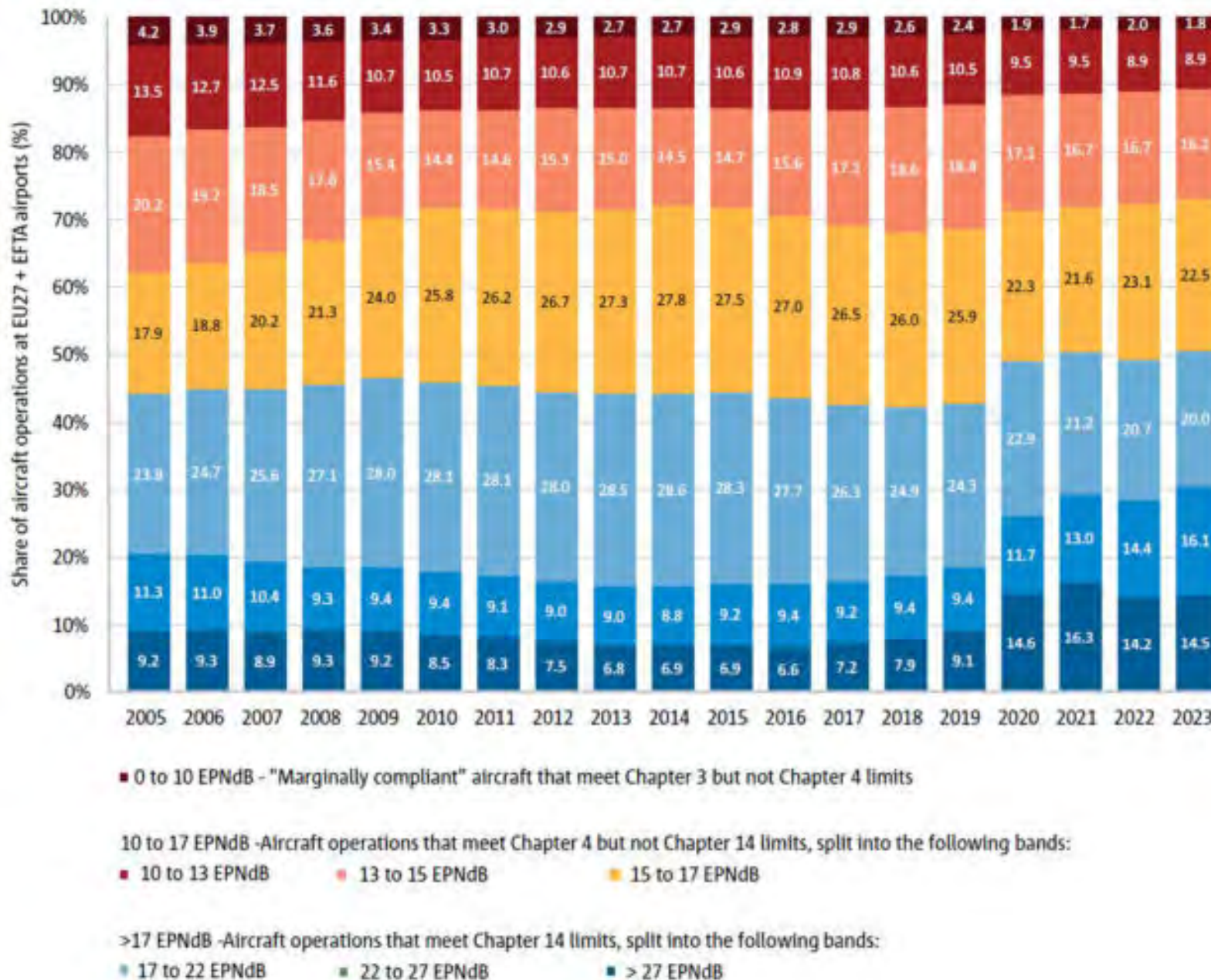
2023

1,8 % der Flüge mit Flugzeugen, die nur Kapitel 3 erfüllen

47,6 % der Flüge mit Flugzeugen, die nur Kapitel 4 erfüllen

50,6 % der Flüge mit Flugzeugen, die Kapitel 14 erfüllen

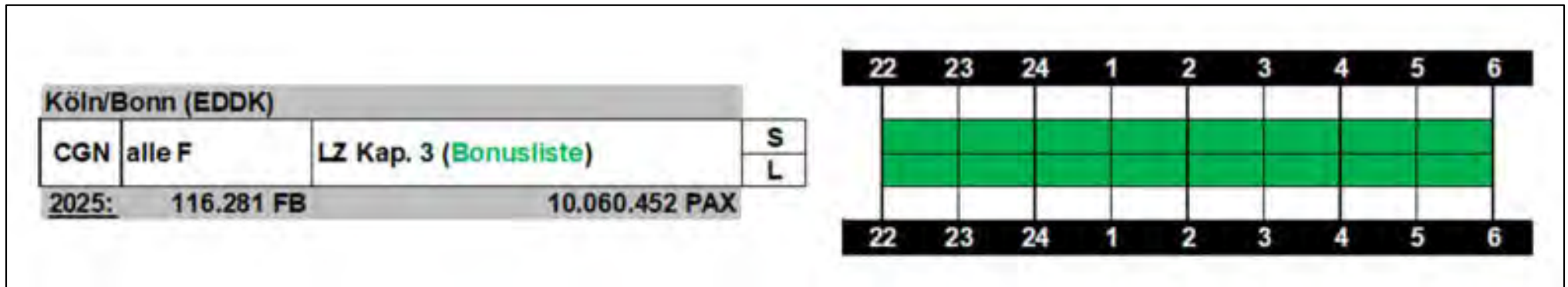
Figure 5.2 Share of operations by cumulative margin to Chapter 3 limits at EU27+EFTA airports



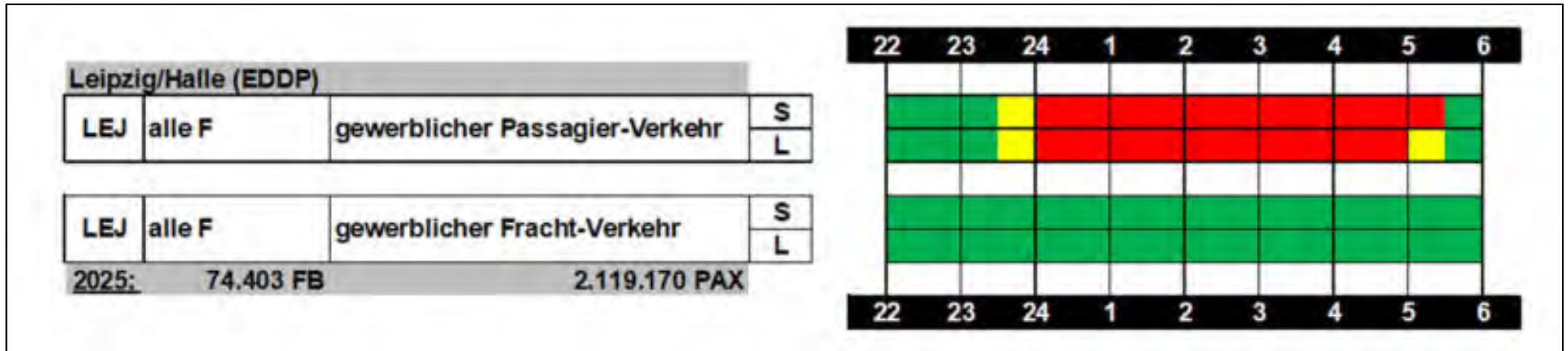
Seit 2006 galten für die Lärm-Zertifizierung die Kapitel-4-Standards --- 2005 erfüllten bereits **95,8 %** der Flüge diese Standards.

Seit 2017 gelten für die Lärm-Zertifizierung die Kapitel-14-Standards --- 2016 erfüllten bereits **43,7 %** der Flüge diese Standards.

Flughafen Köln/Bonn (CGN)

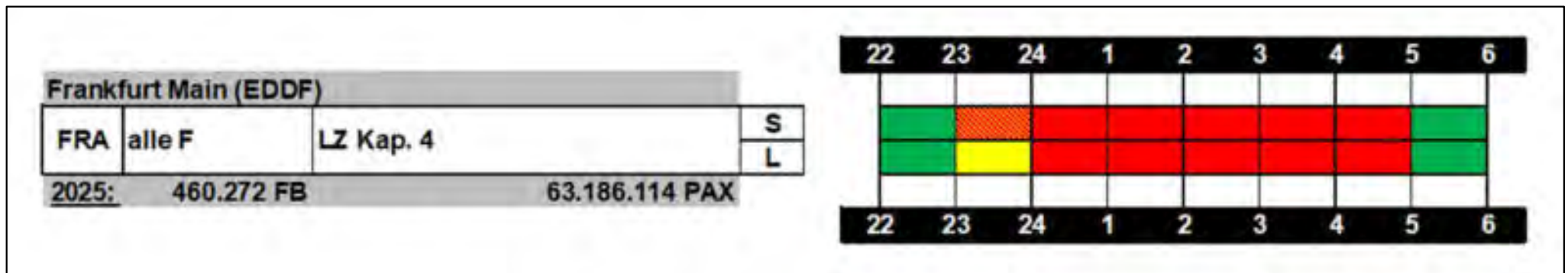


Flughafen Leipzig/Halle (LEJ)



Die Beschränkung planmäßiger Passagierflüge in der Kernnacht gilt seit dem Sommerflugplan 2008.

Flughafen Frankfurt Main (FRA)



Zahlenmäßige Beschränkung: Es sind im Mittel 133 planmäßige Flugbewegungen pro Nacht (48.545 pro Jahr) zulässig.

Weitere „Limitierung“: Wenn die Anzahl der Verspätungslandungen (2300-2400) im Jahresdurchschnitt den Wert von 7,5 (pro Nacht) überschreitet, bleiben nachträgliche Änderungen der Verspätungsregeln vorbehalten.

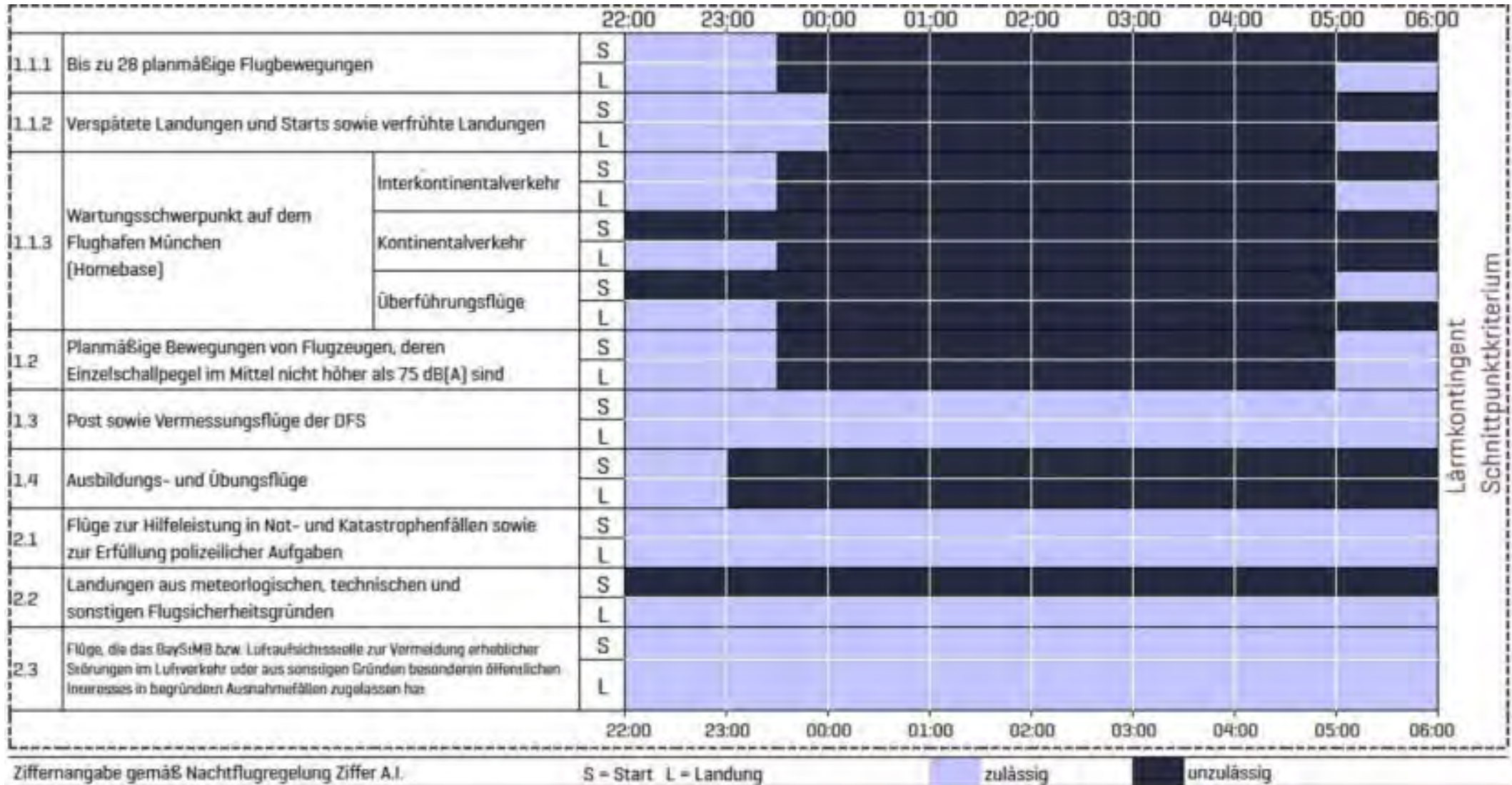
Flughafen München (MUC)

München (EDDM)			
MUC	planmäßig	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S L
MUC	Verfrühungen Verspätungen	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S L
2025:	337.438 FB	43.394.442 PAX	



Zahlenmäßige Beschränkung: Im „grünen“
Zeitraum 22 bis 23:30 Uhr und 5 bis 6 Uhr sind bis
zu 28 planmäßige Flugbewegungen zulässig.
Interkontinentalflüge haben Vorrang.

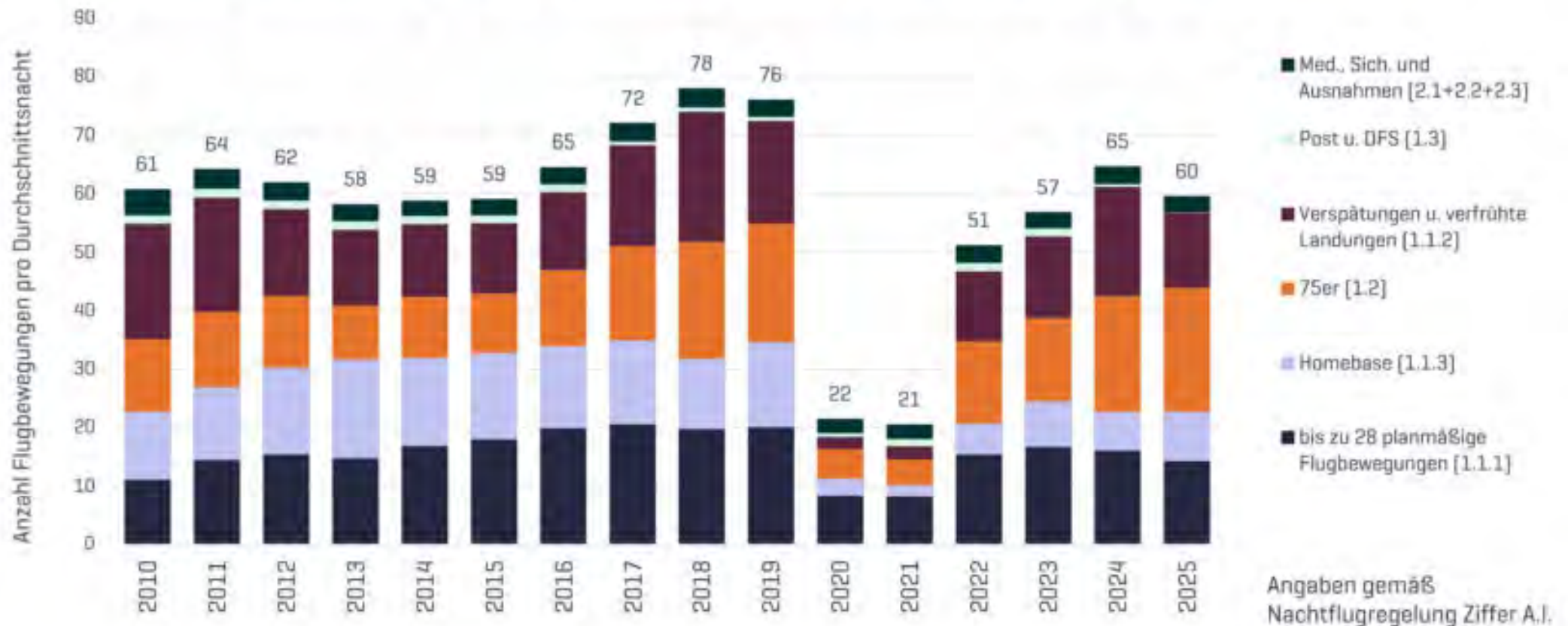
Flughafen München (MUC)



Flughafen München (MUC)

NACHTFLUGJAHRESBERICHT 2025

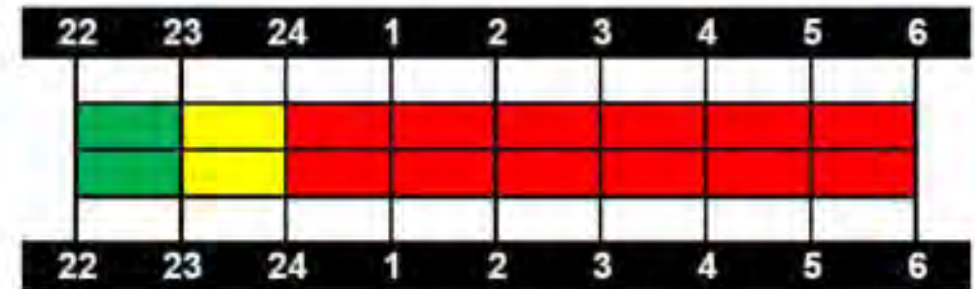
Nachtflugbewegungen im Mehrjahresvergleich



Flughafen Berlin Brandenburg (BER)

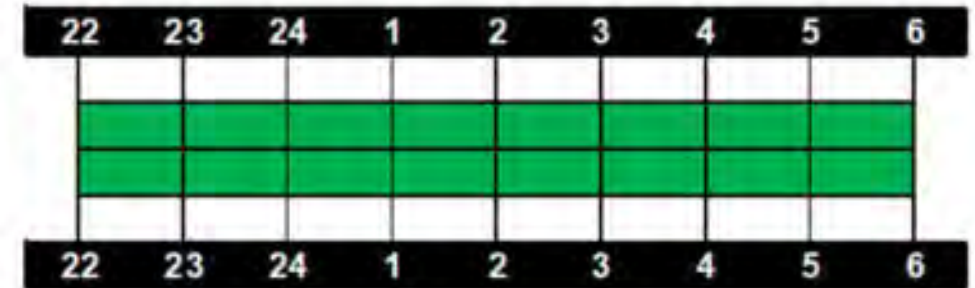
Berlin-Tegel bis 2020

TXL	Strahl-F	ICAO-Kap-3-LZ	S
			L



Berlin-Schönefeld bis 2020

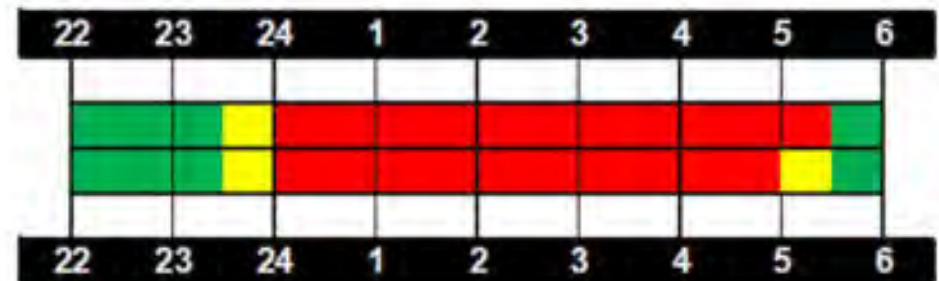
SXF	Strahl-F	ICAO-Kap-3-LZ (Bonusliste)	S
	Propeller-F		L



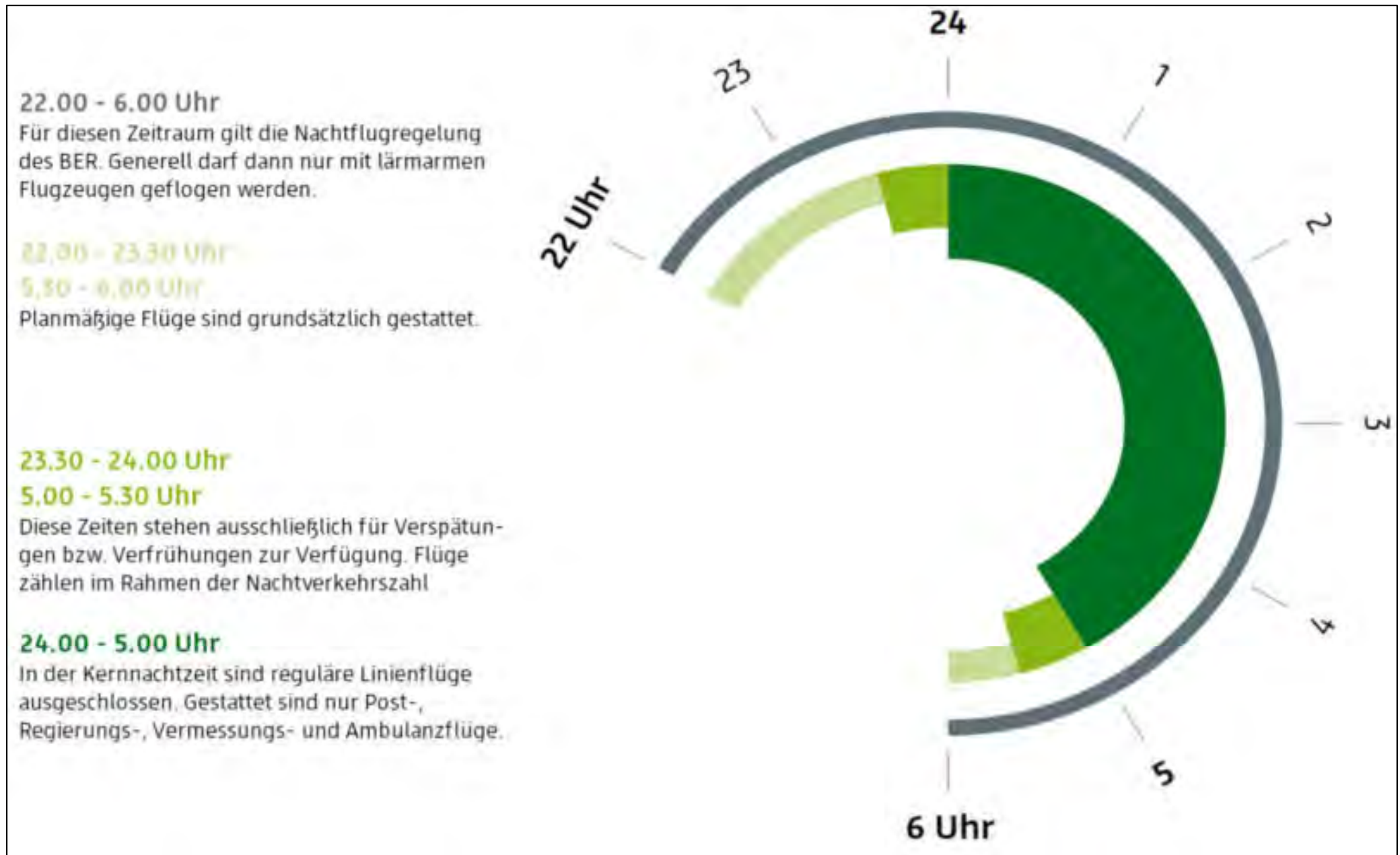
Berlin-Brandenburg (EDDB)

BER	alle F	LZ (mind. 10 dB unter Kap. 3)	S
			L

2025: 193.042 FB 26.050.880 PAX



Flughafen Berlin Brandenburg (BER)



Flughafen Berlin Brandenburg (BER)

Vortrag November 2018 (83. ADF)

Zahlenmäßige Beschränkung 1: Es sind im Mittel 77 Flugbewegungen pro Nacht zulässig (= ca. 28.100 pro Jahr), wobei ein Spitzenwert von 103 gilt.

Heutige Ergänzung

Zahlenmäßige Beschränkung 2: Zwischen 23 und 6 Uhr gilt eine maximale **Nachtverkehrszahl** von 12.852 pro Jahr.

Nachtverkehrszahl:

Flüge 2300-2330 und 0530-0600 zählen einfach.

Flüge 2330-2400 und 0500-0530 zählen doppelt.

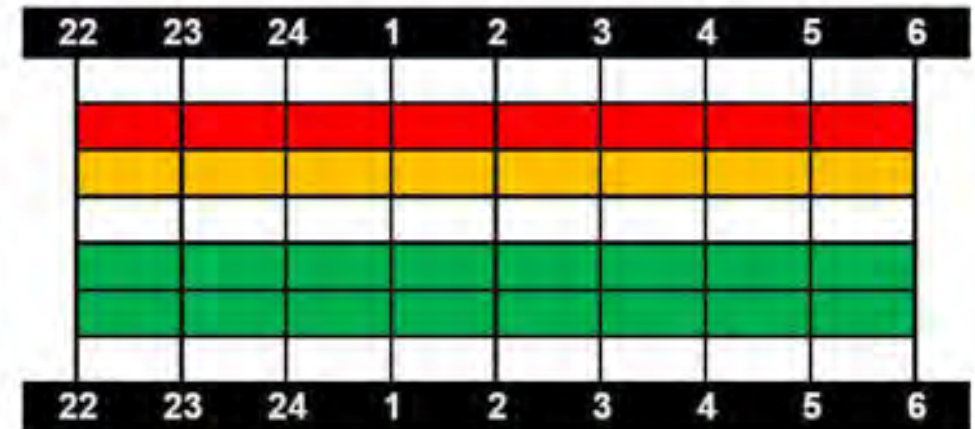


Flughafen Hannover (HAJ)

galt bis 2020

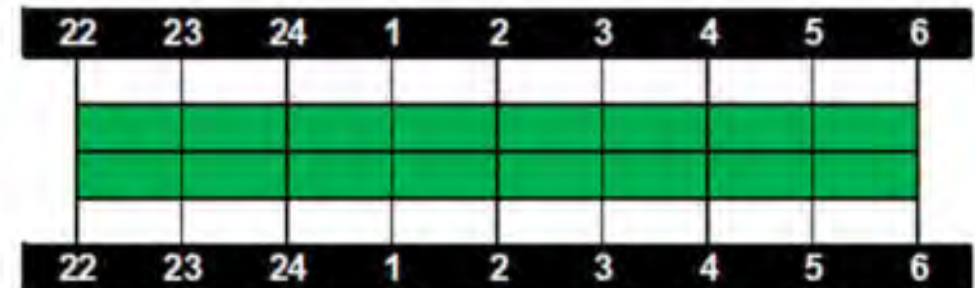
HAJ	Strahl-F	ICAO-Kap-3-LZ (max. 8 dB unter)	S
			L

HAJ	Strahl-F	ICAO-Kap-3-LZ (mind. 8 dB unter)	S
	Propeller-F	mit ICAO-LZ	L



gilt seit 2020

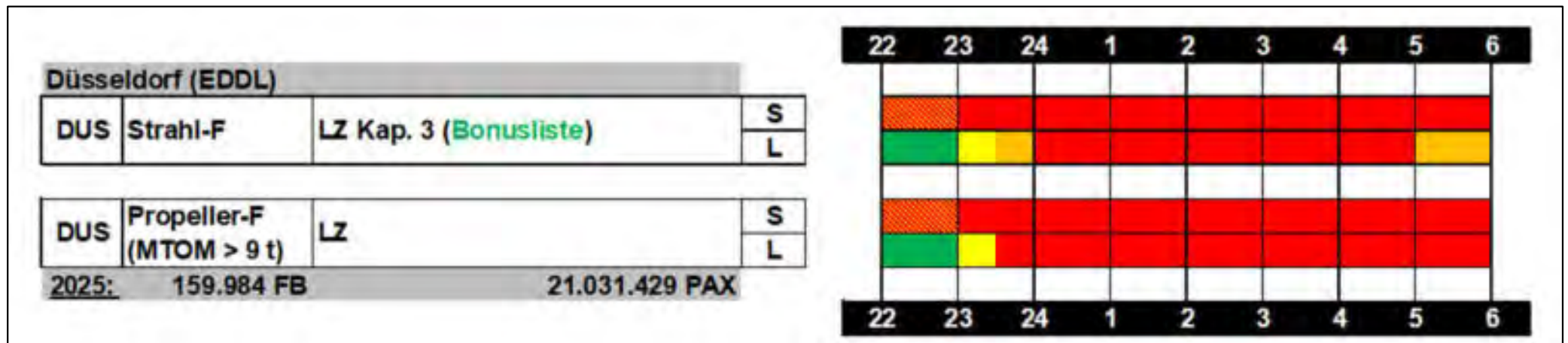
Hannover (EDDV)			
HAJ	Strahl-F	LZ nach Kap. 3, 4 oder 14 (GW nach Kap. 4 eingehalten)	S
			L
2025: 65.823 FB		5.344.442 PAX	



Flughafen Nürnberg (NUE)

Nürnberg (EDDN)			
NUE	Strahl-F	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S
			L
NUE	Propeller-F	LZ	S
			L
2025:	52.918 FB	4.508.765 PAX	

Flughafen Düsseldorf (DUS)



Flughafen Stuttgart (STR)

Stuttgart (EDDS)

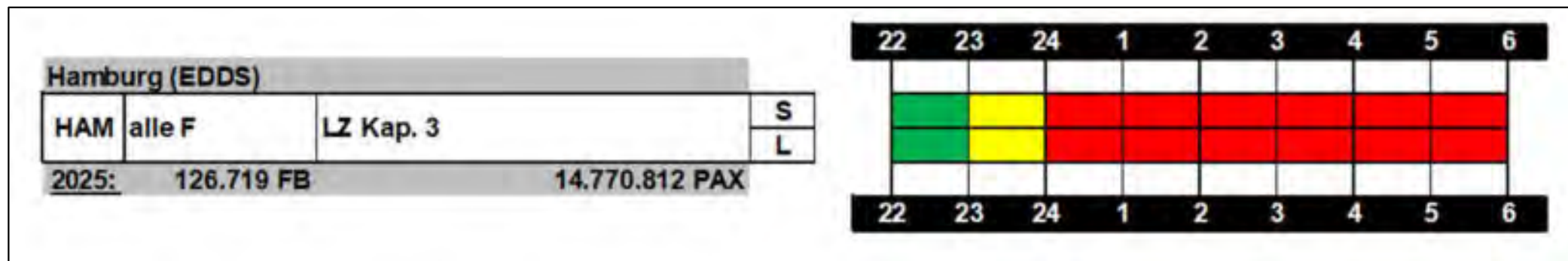
STR	Strahl-F	LZ Kap. 3, 4 oder 14	S
			L

STR	Prop-F (> 9 t)	LZ Kap. 4	S
			L

2025: 95.765 FB 9.585.033 PAX



Flughafen Hamburg (HAM)

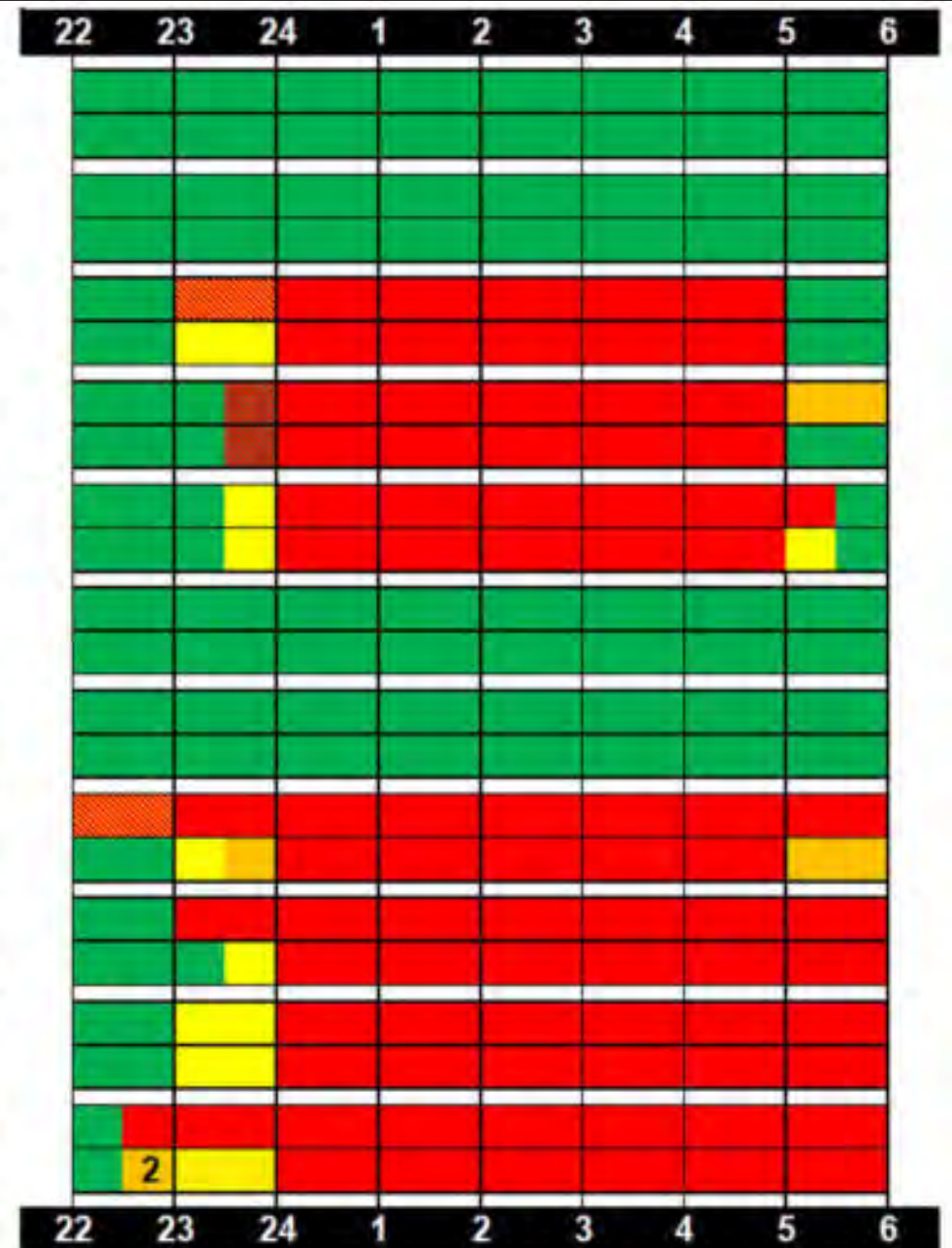


Verspätungsregel:

„Bei Starts und Landungen im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr, deren planmäßige Abflug- oder Ankunftszeit vor 23 Uhr liegt, gilt im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen bis 24 Uhr als erteilt.“

Vergleichende Darstellung

CGN	alle F	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S
			L
LEJ	alle F	gewerblicher Fracht-Verkehr	S
			L
FRA	alle F	LZ Kap. 4	S
			L
MUC	planmäßig	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S
			L
BER	alle F	LZ (mind. 10 dB unter Kap. 3)	S
			L
HAJ	Strahl-F	LZ nach Kap. 3, 4 oder 14 (GW nach Kap. 4 eingehalten)	S
			L
NUE	Strahl-F	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S
			L
DUS	Strahl-F	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S
			L
STR	Strahl-F	LZ Kap. 3, 4 oder 14	S
			L
HAM	alle F	LZ Kap. 3	S
			L
BRE	alle F	LZ Kap. 3, 4 oder 14	S
			L



Resümee (Fazit) bzgl. Änderungen der Nachtflugbeschränkungen in den letzten 20 Jahren

Merkliche Änderungen traten nur im Zusammenhang mit Ausbauvorhaben (Stichwort: Planfeststellung) auf:

- Leipzig/Halle (2008)
- Frankfurt (2011)
- Berlin-Brandenburg (2020)

Ohne solche Ausbauvorhaben ist die Erreichung von Änderungen schwierig bis unmöglich, da es sich um bestandskräftige Genehmigungen handelt und eine rechtliche Basis fehlt.

Den Anforderungen der Europäischen Betriebsbeschränkungs-Verordnung wird in Deutschland im Großen und Ganzen durch die Umsetzung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm entsprochen.

Die weiteren deutschen Flughäfen (11-13)

Memmingen (EDJA)

FMM	alle F	(…)	S
			L

2025:	33.200 FB	3.692.077 PAX
-------	-----------	---------------

Dortmund (EDLW)

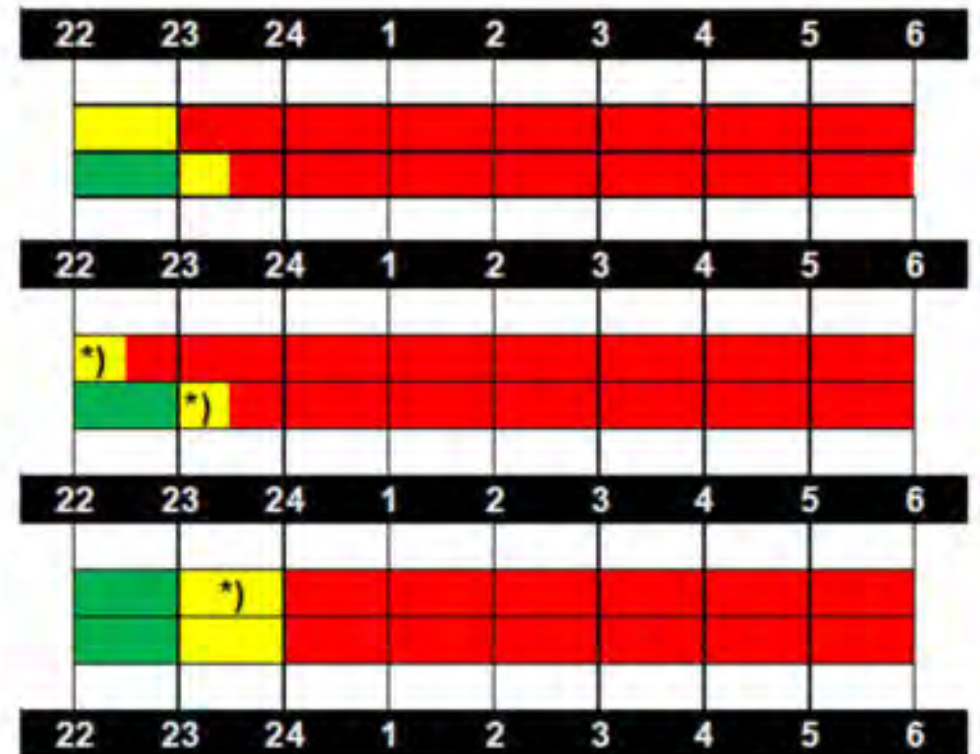
DOR	alle F	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S
			L

2025:	36.113 FB	3.225.196 PAX
-------	-----------	---------------

Karlsruhe Baden/Baden (EDSB)

FKB	alle F	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S
			L

2025:	47.789 FB	2.253.295 PAX
-------	-----------	---------------



Dortmund: in Summe max. 16 Verspätungen im Monat (ab > 16 sind Einzelausnahmen erforderlich)

Karlsruhe/Baden-Baden: max. 15 verspätete Starts im Monat

Die weiteren deutschen Flughäfen (14-16)

Niederrhein (EDLV)

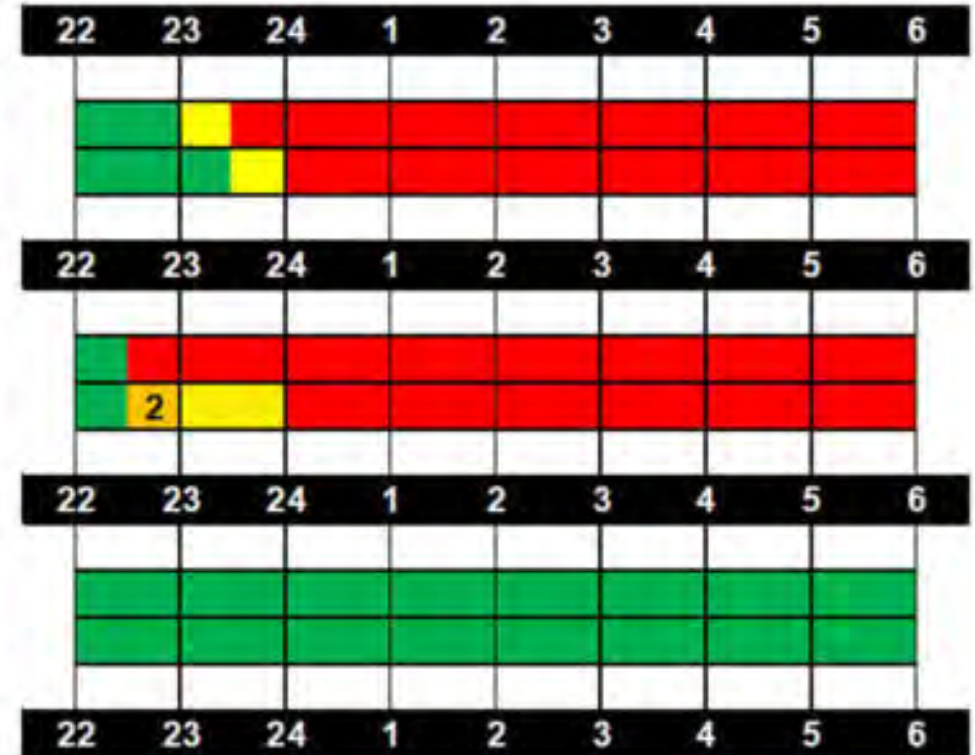
NRN	alle F	LZ Kap. 3 (Bonusliste) (oder) LZ Kap. 4	S
			L
2025:	26.844 FB	2.230.781 PAX	

Bremen (EDDW)

BRE	alle F	LZ Kap. 3, 4 oder 14	S
			L
2025:	29.881 FB	1.989.112 PAX	

Münster-Osnabrück (EDDG)

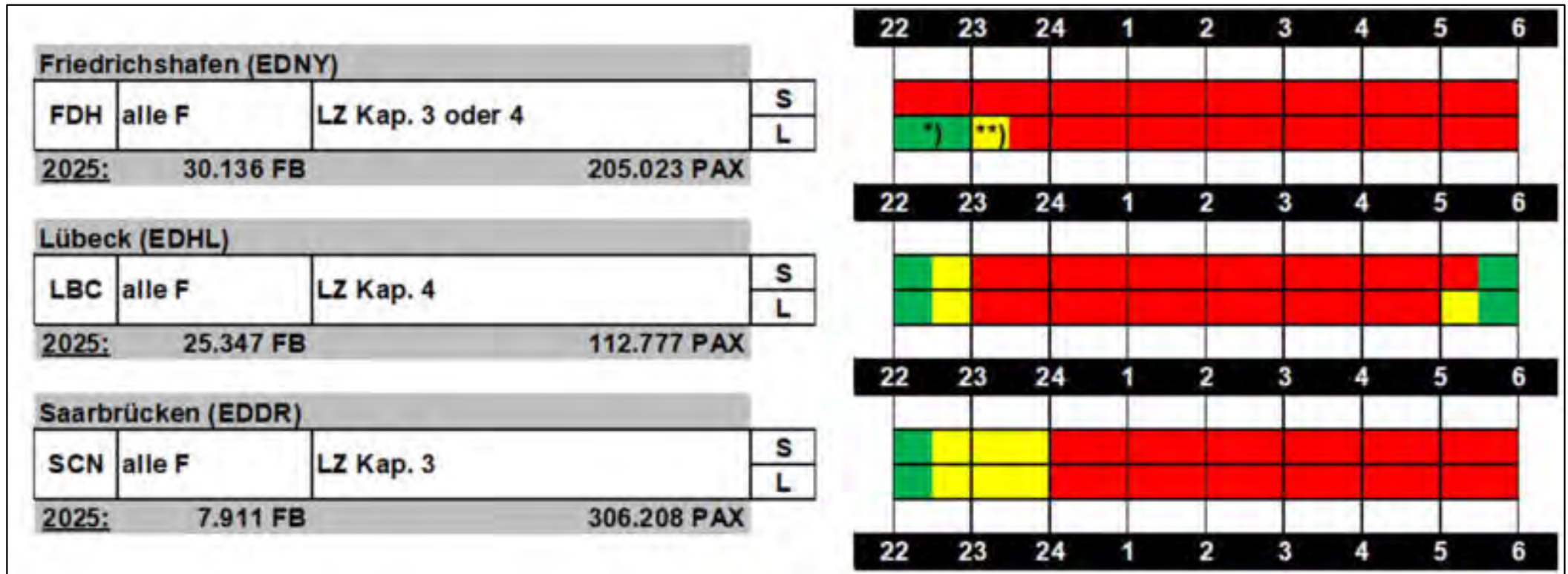
FMO	alle F	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S
			L
2025:	35.396 FB	1.229.111 PAX	



Die weiteren deutschen Flughäfen (17-19)

Frankfurt-Hahn (EDFH)				22	23	24	1	2	3	4	5	6
HHN	alle F	LZ Kap. 3	S									
			L									
2025:	18.855 FB	2.158.363 PAX										
Paderborn-Lippstadt (EDLP)				22	23	24	1	2	3	4	5	6
PAD	alle F	(...)	S									
			L									
2025:	44.107 FB	708.907 PAX										
Dresden (EDDC)				22	23	24	1	2	3	4	5	6
DRS	alle F	(...)	S									
			L									
2025:	20.247 FB	881.422 PAX										

Die weiteren deutschen Flughäfen (20-22)



Friedrichshafen:

*) max. 5 planmäßige Landungen bis 2300

**) max. 3 verspätete Landungen bis 2330

in Summe max. 5 Nacht-Landungen

Die weiteren deutschen Flughäfen (23-25)

Erfurt-Weimar (EDDE)

ERF	Strahl-F MTOM < 150 t	LZ Kap. 3 (und lokale Liste)	S
			L

ERF	Strahl-F MTOM > 150 t	LZ Kap. 3 (und lokale Liste)	S
			L

2025: 7.328 312.678 PAX

Braunschweig-Wolfsburg (EDVE)

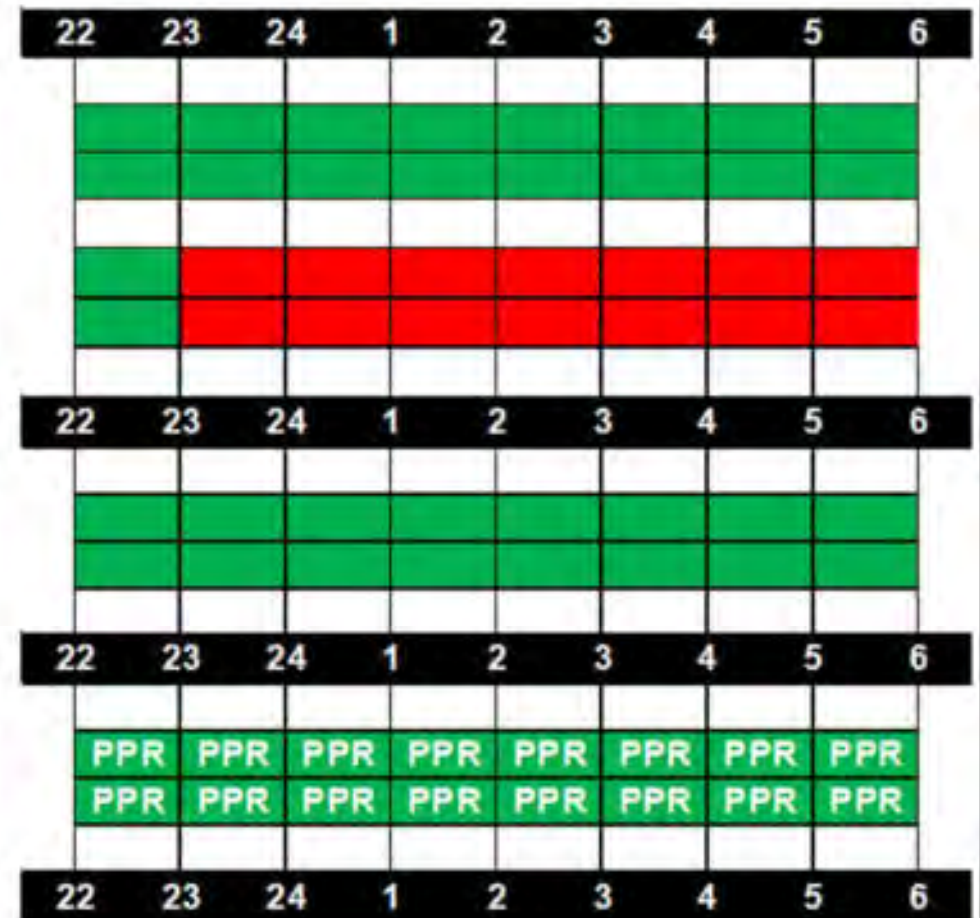
BWE	alle F	(...)	S
			L

2025: 27.876 FB 36.094 PAX

Sylt (EDXW)

GWT	alle F	(...)	S
			L

2025: 8.590 FB 111.336 PAX



Die weiteren deutschen Flughäfen (26-28)

Kassel-Calden (EDVK)			
KSF	alle F	LZ (mind. 10 dB unter Kap. 3)	S
			L
2025:	24.027 FB	26.630 PAX	
Rostock (ETNL)			
RLG	alle F	(...)	S
			L
2025:	11.576 FB	34.689 PAX	
Heringsdorf (EDAH)			
HDF	alle F	(...)	S
			L
2025:	4.500 FB	23.000 PAX	

22	23	24	1	2	3	4	5	6
PPR	PPR	nur Fracht ("Nachtsprung")					PPR	
PPR	PPR	nur Fracht ("Nachtsprung")					PPR	
22	23	24	1	2	3	4	5	6
22	23	24	1	2	3	4	5	6
PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	
PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	
22	23	24	1	2	3	4	5	6

Kassel-Calden: max. 4 Flugbewegungen pro Nacht
von 2200 – 2400 max. 10 Verspätungen im Monat

Vergleichende Darstellung (2)

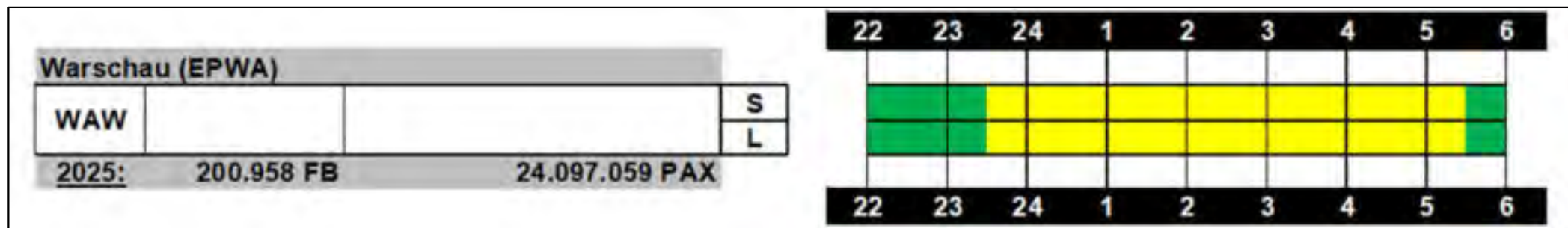
				22	23	24	1	2	3	4	5	6
FMM	alle F	(...)	S									
			L									
DOR	alle F	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S	*)								
			L		*)							
FKB	alle F	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S		*)							
			L									
NRN	alle F	LZ Kap. 3 (Bonusliste) (oder) LZ Kap. 4	S									
			L									
BRE	alle F	LZ Kap. 3, 4 oder 14	S									
			L									
FMO	alle F	LZ Kap. 3 (Bonusliste)	S									
			L									
HHN	alle F	LZ Kap. 3	S									
			L									
PAD	alle F	(...)	S									
			L									
DRS	alle F	(...)	S									
			L									

Vergleichende Darstellung (3)

FDH	alle F	LZ Kap. 3 oder 4	S
			L
LBC	alle F	LZ Kap. 4	S
			L
SCN	alle F	LZ Kap. 3	S
			L
ERF	Strahl-F MTOM < 150 t	LZ Kap. 3 (und lokale Liste)	S
			L
BWE	alle F	(...)	S
			L
GWT	alle F	(...)	S
			L
KSF	alle F	LZ (mind. 10 dB unter Kap. 3)	S
			L
RLG	alle F	(...)	S
			L
HDF	alle F	(...)	S
			L

22	23	24	1	2	3	4	5	6
*)	**)							
PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR
PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR
PPR	PPR	nur Fracht ("Nachtsprung")					PPR	
PPR	PPR	nur Fracht ("Nachtsprung")					PPR	
PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR
PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR	PPR
22	23	24	1	2	3	4	5	6

Flughäfen in Nachbarländern (Polen)



- Verspätungsregel nicht (!) limitiert

- Quota Count System (QC) mit aktuellem Limit von 24 QC pro Nacht

WARSAW CHOPIN AIRPORT QUOTA COUNT SYSTEM TABLE

AIRCRAFT TYPE ICAO Code	ARRIVAL QC points	DEPARTURE QC points
A124	3,18	16,00
A139	0,30	1,00
A169	0,30	0,80
A20N	0,13	0,13
A21N	0,30	0,30 - 0,40
A306	1,00 - 1,60	1,25 - 2
A319	0,25 - 0,30	0,30 - 0,80
A320	0,30 - 0,65	0,40 - 1,00
A321	0,40 - 0,50	0,80 - 2,00

Flughäfen in Nachbarländern (Polen)

Stettin-Goleniow (EPSC)

SZZ			S
			L

2025:	9.990 FB	467.758 PAX
--------------	-----------------	--------------------

A 3x6 grid with columns labeled 22, 23, 24, 1, 2, 3, 4, 5, 6. The middle two rows are shaded green.

SZZ Airport never sleeps

We are open for your business

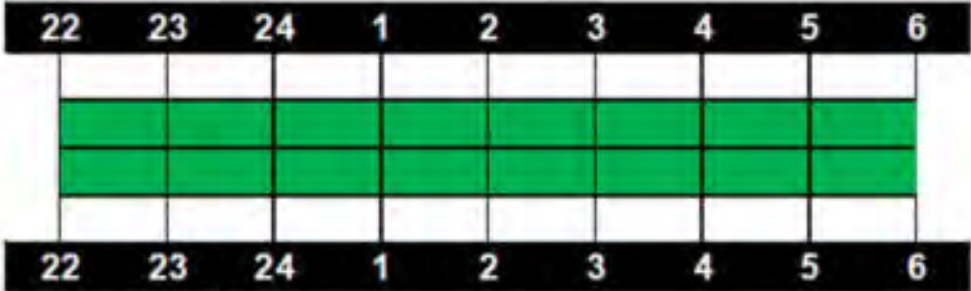
🕒 24 hours a day

 7 days a week



Flughäfen in Nachbarländern (Tschechien)

Prag (LKPR)			
PRG		LZ Kap. 3 (und lokale Liste)	S
			L
2025:	140.545 FB	17.750.528 PAX	



List of aircraft permitted for night operation (aircraft IATA code):

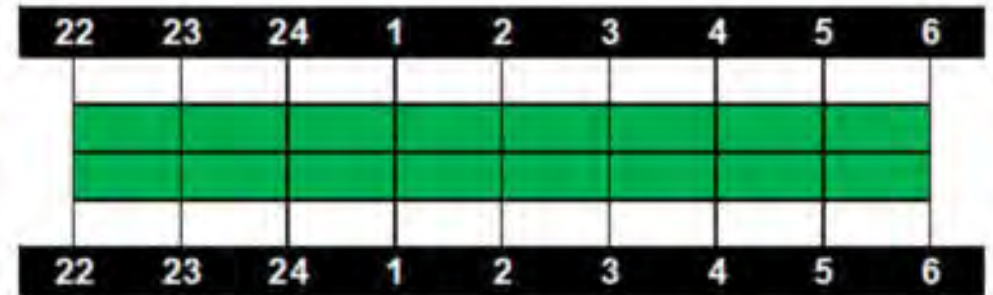
141, 142, 143, 14X, 14Y, 14Z, 221, 223, 290, 295, 318, 319, 31B, 31N, 320, 321, 32A, 32B, 32N, 32Q, 332, 333, 338, 339, 342, 343, 345, 346, 351, 359, 388, 717, 734, 735, 736, 738, 739, 73C, 73E, 73G, 73H, 73J, 73W, 7M1, 7M7, 7M8, 7M9, 7S7, 7S8, 7S9, 74H, 74N, 752, 753, 75M, 75T, 75W, 762, 763, 764, 76W, 772, 773, 77L, 77W, 781, 788, 789, AB6, AR1, AR7, AR8, CC6, CCX (only one version over 45 t MTOW), E90, E95, GJ7, S9S, SU7, SU9.

Flughäfen in Nachbarländern (Österreich)

Wien-Schwechat (LOWW)

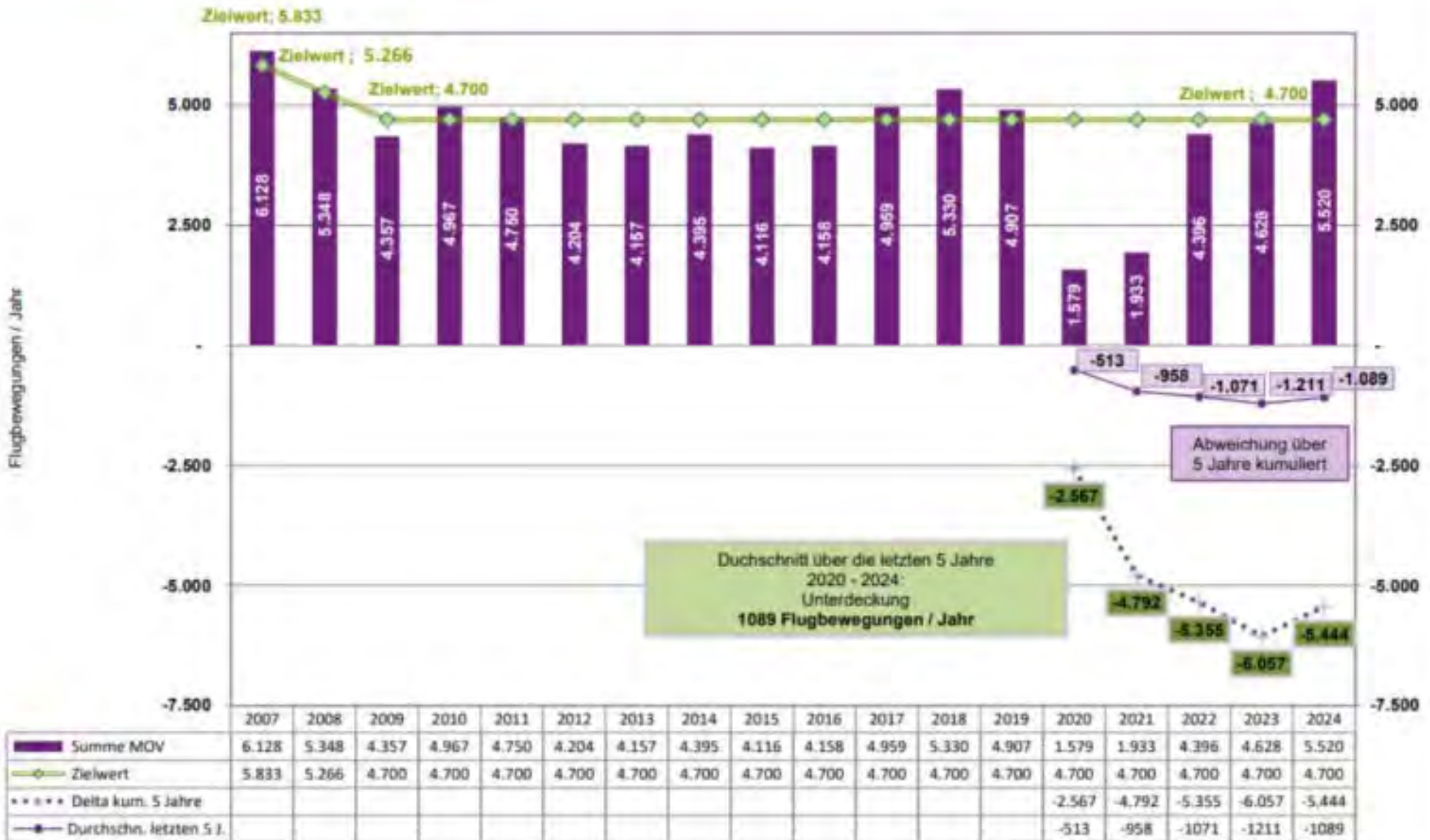
VIE		LZ	S
			L

2025: 240.360 FB 32.559.115 PAX

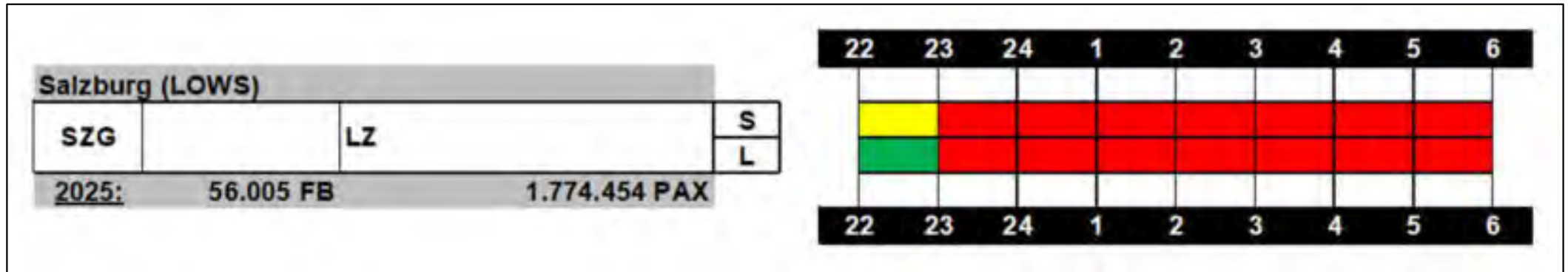


Zwischen 2330 und 0530 gilt ein Limit (Deckel) von 4.700 Flugbewegungen pro Jahr, wobei jeweils über die letzten 5 Jahre gemittelt wird.

Deckelung Nachtkernzeit (23:30 Uhr - 05:30 Uhr)



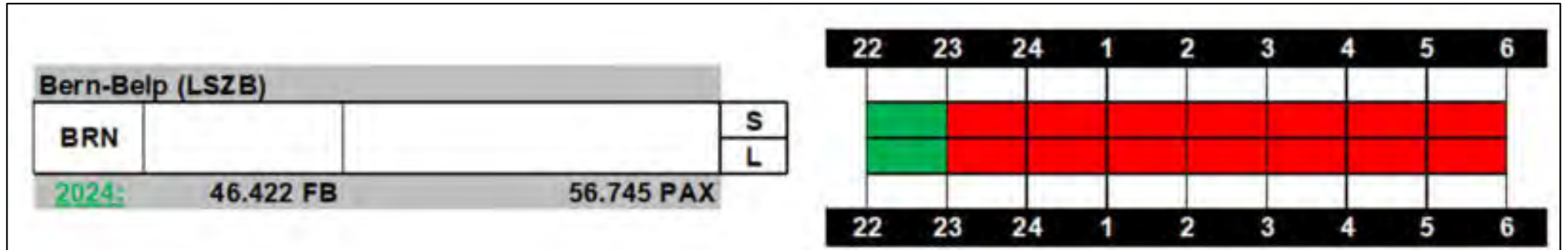
Flughäfen in Nachbarländern (Österreich)



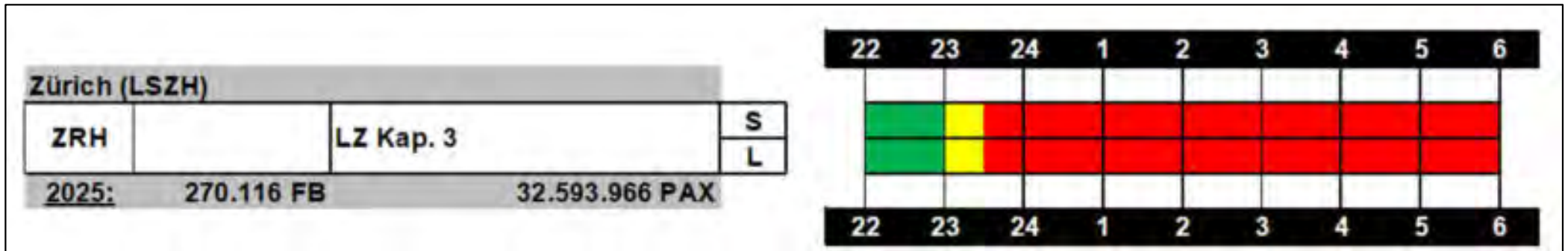
Akustische Randbedingungen:

- a) Starts grundsätzlich nur, wenn SEL am Messpunkt 4 < 98 dB(A)
- b) Landungen (2200-2300) nur, wenn SEL am Messpunkt 4 < 84 dB(A)

Flughäfen in Nachbarländern (Schweiz)



Flughäfen in Nachbarländern (Schweiz)

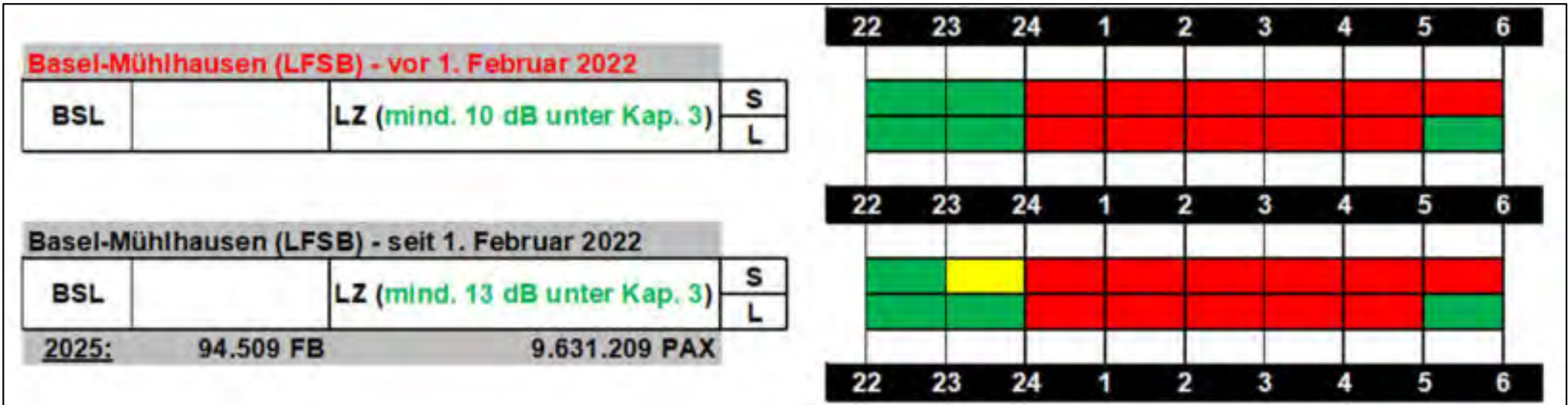


Ausnahmegenehmigungen nach 23:30 Uhr sind insbesondere aus meteorologischen Gründen möglich.

Laut Staatsvertrag sind Überflüge von Deutschland **nicht** zulässig:

- ▶ werktags von 21 bis 7 Uhr
- ▶ sonn- und feiertags von 20 bis 9 Uhr

Flughäfen in Nachbarländern (Frankreich)



Zwei erwähnenswerte Änderungen in 2022:

- Planmäßige Starts sind nur noch bis 23 Uhr (1 Stunde weniger) möglich.
- Flugzeuge müssen ,etwas weniger laut‘ sein.

Offensichtliche Auswirkungen:

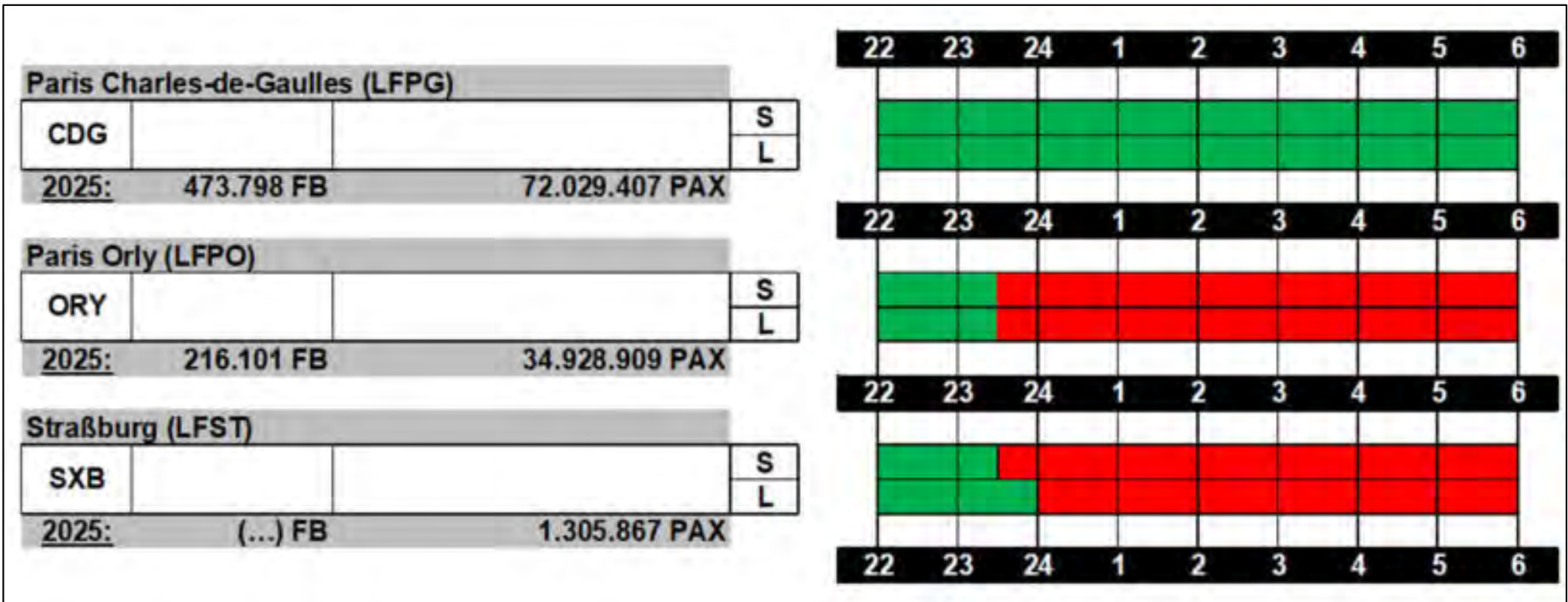
- Die Stunde 23-24 Uhr wurde tatsächlich leiser, aber auf Kosten der Stunde 22-23 Uhr, die lauter wurde.
- Für Anwohner mit nur oder überwiegend „Landeproblemen“ änderte sich erwartungsgemäß nichts.

AKTUELLE BETRIEBSEINSCHRÄNKUNGEN / AUSNAHMEBEWILLIGUNGEN 2025



■ Sperrzeiten gemäss Ministerialerlass & AIP ■ Zusätzliche Einschränkungen des EuroAirport

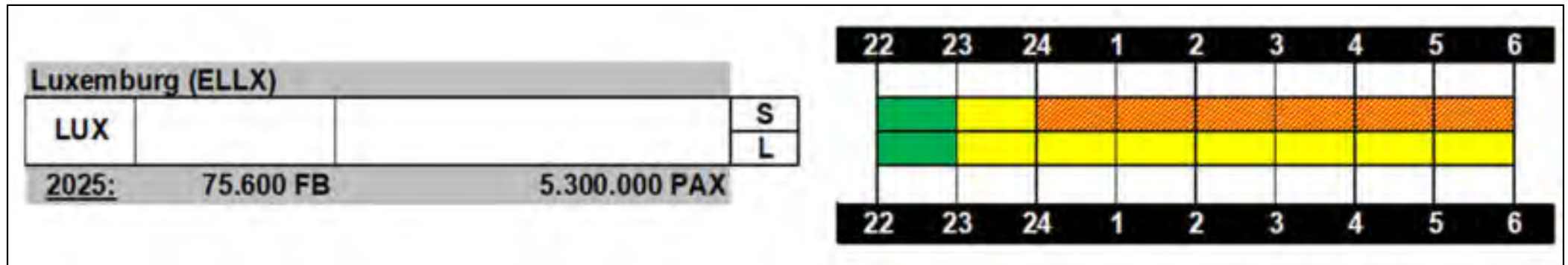
Flughäfen in Nachbarländern (Frankreich)



Kernnacht-Restriktionen in CDG: bestimmte Typen ausgeschlossen + Anzahl verfügbarer Slots limitiert

SXB: Verspätungen „nach Mitternacht“ möglich (Kriterien/Regeln nicht näher ausgeführt)

Flughäfen in Nachbarländern (Luxemburg)



Ausnahmen für max. 95 Starts nach 24 Uhr im Jahr möglich

verspätete Anflüge nach 24 Uhr eigentlich nicht vorgesehen, aber offensichtlich in der Praxis toleriert

2025: im Mittel 7,8 Flugbewegungen pro Nacht in der „Sperrzeit“ (23-6)

Flughäfen in Nachbarländern (Belgien)

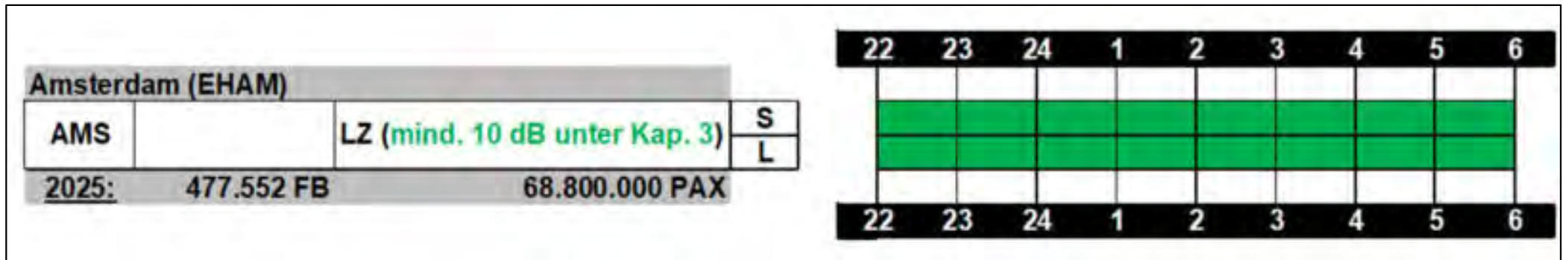
Brüssel (EBBR)			
BRU			S
			L
2025:	198.000 FB	24.400.000 PAX	
Lüttich (EBLG)			
LGG		(!!! Luftfracht-Drehkreuz !!!)	S
			L
2025:	36.979 FB	138.352 PAX	

22	23	24	1	2	3	4	5	6
22	23	24	1	2	3	4	5	6
22	23	24	1	2	3	4	5	6

Brüssel: keine Start-Slots in der (ca.) Kernnacht der 3 „Wochenendnächte“ (gilt im Prinzip auch für Lande-Slots, aber nur für Flugzeugtypen mit QC > 2)

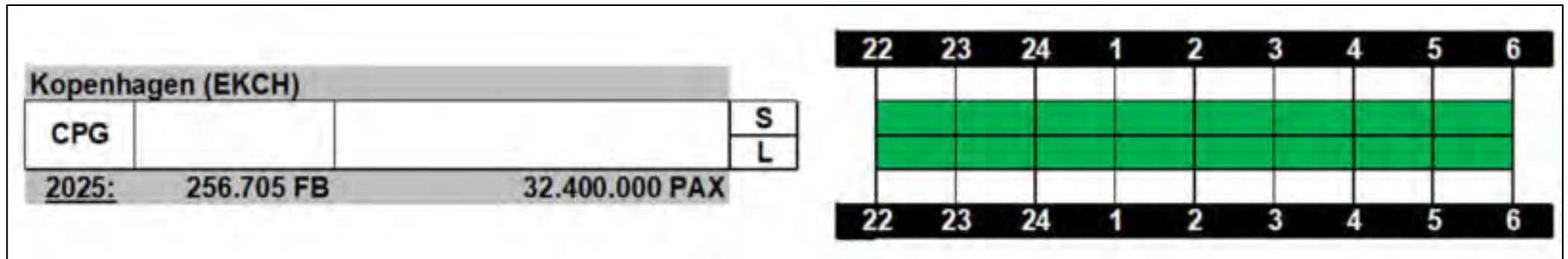
Lüttich: keine Starts für Flugzeugtypen mit QC > 25,0 in der Nacht (23-7)

Flughäfen in Nachbarländern (Niederlande)



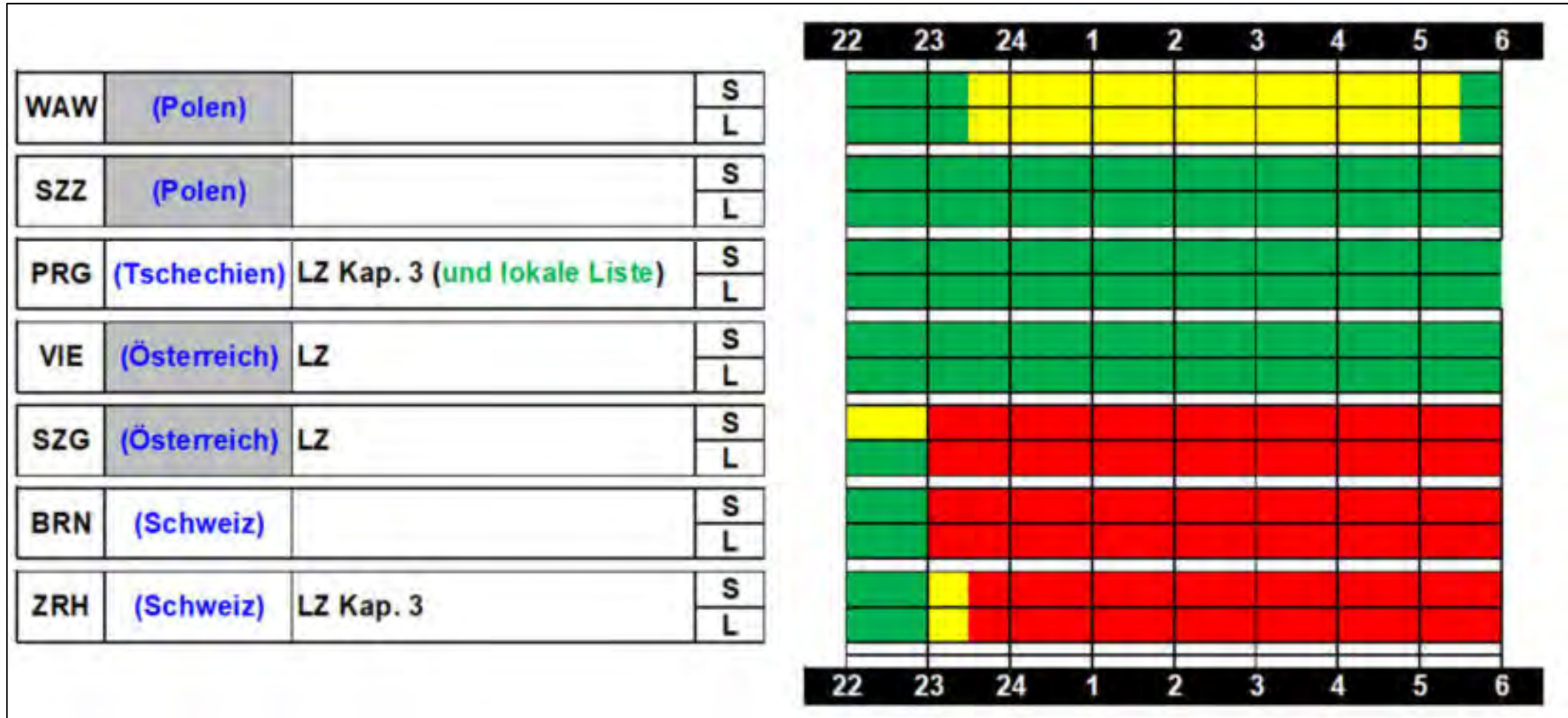
(?) ... Limitierte Slot-Anzahl in der Nacht (23-7) ... (?)

Flughäfen in Nachbarländern (Dänemark)

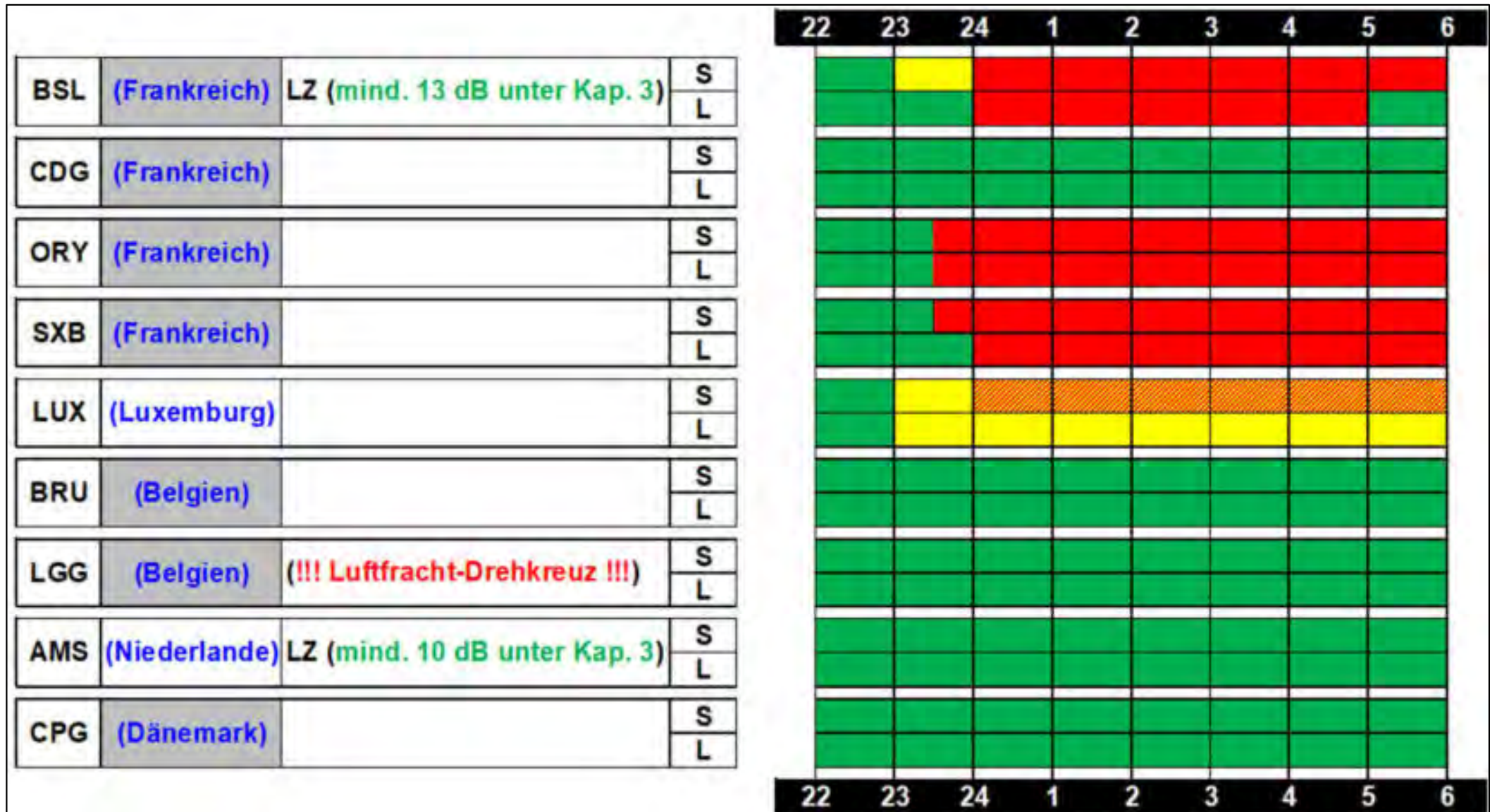


Zwischen 23 und 6 Uhr sind nur Flugzeugtypen zulässig, die an keinem von insgesamt 6 Messpunkten einen Messwert > 80 dB(A) aufweisen.

Vergleichende Darstellung (Nachbarn.1)



Vergleichende Darstellung (Nachbarn.2)



Vielen Dank.

Rückfragen an reiner.lux@reg-mfr.bayern.de