

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

Für den Flughafen Hamburg

- GESCHÄFTSSTELLE -

27. Oktober 2025

Niederschrift
über die Sitzung der Fluglärmenschutzkommission 2025/3
für den Flughafen Hamburg
am 17. Oktober 2025

Teilnehmende:

Frederik **Abt** (Condor), Matthias **Bäker** (HH-Nord), Bettina **Bennies** (Stadt Quickborn), Hans-Hinrich **Brunckhorst** (HH-Eimsbüttel), Felix **Bünger** (MWVATT SH), Philip **Buse** (HH-Wandsbek), Christian **Esselmann** (HH-Altona), Hendrik **Hollstein**, (HH-Eimsbüttel), Gebhard **Kraft** (BVF), Bettina **Kruse** (BUKEA), Dennis **Lührs** (BWA), Andreas **Müller** (Handelskammer HH), Stefan **Mundt** (BSW), Hans **Niebergall** (DFS), Dr. Gudrun **Pieroh-Joußen** (FLSB), Manfred **Quade** (Kr. Pinneberg), Reimer **Rathje** (Stadt Norderstedt), Carsten **Redlich** (HH-Nord), Dr. Monika **Schaal** (HH-Eimsbüttel), Johannes **Scharnberg** (FHG), Dennis **Schiffner** (DFS), Falk **Schmidt-Tobler** (HH-Eimsbüttel), Dr. Bettina **Schomburg** (HH-Nord), Hendrik **Schrenk** (Kr. Segeberg), Dr. René **Schwartz** (BVF), Monika **Weidner** (BUKEA)

Gast: Gregor Thamm (DFS)

Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Teilnehmenden und Herrn Thamm von der DFS als Gastredner zu TOP 3. Ihrem Vorschlag, TOP 4 zwecks gemeinsamer Vorbereitung zu dem Thema auf die nächste Sitzung zu verschieben, wird zugestimmt. Weitere Änderungen zur Tagesordnung gibt es nicht.

Sie eröffnet die Sitzung mit der Bitte an alle Anwesenden, mögliche emotionale Diskussionen respektvoll zu führen und mit Sitzungsinhalten vertraulich umzugehen.

Das Gremium ist beschlussfähig.

Top 1 – Aktuelle Situation am Flughafen

Anhand der beigefügten Präsentation (FLSK Dr. Nr. 1/2025-3) erläutert der Vertreter des Flughafens die aktuellen Flugbewegungs- und Passagierzahlen und gibt einen kurzen Überblick über die aktuelle Lage am Flughafen. Gegenüber dem Vorjahr sei die Zahl der Flugbewegungen mit derzeit ca. 84 Tsd. relativ stabil, dagegen liegen die Passagierzahlen leicht unter dem Vorjahresniveau und mit Blick auf 2019 aktuell bei einem Anteil von ca. 79 %. Privatreisen bildeten mit gut 75% den Hauptanteil der Flüge und trotz des zu verzeichnenden leichten Anstiegs bei den Geschäftsreisen, gehe man nicht davon aus, dass diese das Vor-Corona-Niveau wieder erreichen werden. Der Sitzladefaktor zeige ebenfalls eine sehr stabile Situation und liege im Schnitt um die 80%. Die Pünktlichkeit (75%) unterliege, bedingt durch das unterschiedliche Verkehrsaufkommen des Sommer- oder Winterflugplans (SFP/WFP) und den damit einhergehenden größeren Abhängigkeiten im Luftraum, einigen Schwankungen. Bezüglich des im September aufgetretenen Kerosinmangels machte der Flughafenvertreter deutlich, dass der Flughafen zwar verpflichtet sei, derartige Vorkommnisse per NOTAM zu veröffentlichen, dies jedoch den Eindruck erweckt habe, mitverantwortlich zu sein. Die FHG stelle zwar die Fläche für das Tanklager, Betreiber seien jedoch zwei Tankgesellschaften, in deren geschäftliche Beziehungen mit den Airlines und Raffinerien die FHG nicht eingebunden sei. Gründe für den Lieferengpass seien daher nicht bekannt.

Zu den vor allem zum Kerosinmangel bestehenden Fragen erläutert der Vertreter des Flughafens, dass es sich hierbei offenbar um ein sehr spezielles Problem gehandelt habe, die Versorgungslage mit Kerosin sei aber als sehr stabil einzuordnen. Eine grundsätzliche Problematik bestehe nicht. Nachdem es

keine weiteren Fragen aus dem Gremium gibt, schließt die Vorsitzende TOP 1 mit Dank an den Flughafen für die Ausführungen und eröffnet TOP 2.

TOP 2 - Verspätungssituation

Die Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) berichtet, bis Ende September 2025 habe es insgesamt 601 Verspätungen gegeben. Dies sei gegenüber den Vorjahren ein guter Wert. Neben der deutlich geringeren Anzahl an Verspätungen habe es im Sommer zudem mehr Abende ohne Verspätungen gegeben, wodurch deutlich vor 23 Uhr Ruhe gewesen sei. An Tagen mit Verspätungen, seien diese zahlreicher und meist witterungsbedingt gewesen. Die Planungen der Airlines seien erkennbar optimiert worden. Dies zeige besonders der Mailandflug, der bei Eurowings inzwischen deutlich besser geplant sei als bei EasyJet. Durch ein entsprechendes Anschreiben stehe sie als FLSB in Kontakt mit dem Luftfahrtunternehmen und hoffe, auch dort auf entsprechende Planänderungen hinwirken zu können. Insgesamt sei sie mit der aktuellen Entwicklung der Verspätungszahlen zufrieden und freue sich, zum Thema Verspätungen Positives berichten zu können. (FLSK Drs. Nr. 2/2025-3).

In der sich anschließenden Diskussion äußern einige Mitglieder Kritik an den Verspätungszahlen, vor allem aber am Referenzwert 2019. Die aktuelle Situation sei als nicht zufriedenstellend zu bewerten. Einschließlich des dritten Quartals liege der „Erholungswert“ der Verspätungen im Vergleich zu 2019 bereits bei 100% und das trotz wesentlich geringerer Bewegungszahlen. Selbst, wenn die aktuellen Gegebenheiten des beschränkten Luftraums berücksichtigt werden, dürfe diese Verspätungslage nicht als Normalzustand akzeptiert werden, da sie erhebliche Auswirkungen auf Anwohner und deren Nachtruhe habe. Vor dem Hintergrund bereits erfolgter Maßnahmen, wie z. B. dem zunehmenden Einsatz von lärmärmeren Flugzeugen, seien weiterhin politische und verwaltungstechnische Anstrengungen zur Reduktion von Verspätungen und Fluglärm erforderlich.

Auf Nachfrage bestätigt die FLSB den Eingang von Antwortschreiben der Airlines und betont die Relevanz des Dialogs mit den Fluggesellschaften, durch den z. B. auftretende Fehlinterpretationen der geltenden Verspätungsregelung ausgeräumt werden konnten.

In diesem Zusammenhang stellt die FLSB erneut klar, dass die BUKEA, anders als es in mehreren Medienberichten dargestellt worden sei, weiterhin alle Verspätungsgründe prüfe. Für den mit der Prüfung entstehenden Verwaltungsaufwand sei lediglich die als nicht zulässig eingestufte Gebührenerhebung eingestellt worden. Die von einem Vertreter der BVF erbetene Anzahl an Nächten ohne Flüge nach 23 Uhr im Rahmen des SFP sagte sie zu.

TOP 3 – Klimaoptimiertes Verfahren „Green Flying“

Herr Thamm gibt anhand der beigefügten Präsentation einen Überblick über die Aktivitäten der DFS im Bereich Green Flying, um seitens des Flugverkehrsmanagements (ATM¹) einen Beitrag zur angestrebten CO₂-Neutralität der Luftfahrt zu leisten. Die horizontale Flugeffizienz (HFE), also das direkte, möglichst umwegfreie Fliegen und damit die Optimierung der Flugrouten sei hierbei als Kennzahl von besonderer Bedeutung. 2023 habe der Anteil der direkten Strecke international bei etwa 97 Prozent gelegen. Dies werde als nahezu optimal angesehen, da dieser Wert selbst bei deutlich reduziertem Flugverkehr während der Corona-Pandemie kaum übertroffen werden konnte.

Anhand eines Transatlantikfluges (Los Angeles – Frankfurt) erläutert Herr Thamm die Komplexität der Flugroutenplanung und die Notwendigkeit, übergeordnete Klimaziele mit den praktischen Anforderungen des Flugbetriebs in Einklang zu bringen. Statt der direkten Strecke sei aufgrund von zwei dort liegenden Sturmtiefs eine windoptimierte Route geflogen worden, die zwar nicht den Vorgaben der EU entspreche, jedoch eine kürzere Flugzeit und damit weniger Emissionen ermöglicht habe. Eine weitere Maßnahme zur Optimierung von An- und Abflügen und damit auch zum Lärm- und Klimaschutz sei der sogenannte segmented approach (segmentierte Anflug). Mit diesem werden Anflüge nicht mehr auf dem klassischen Endanflug geführt, sondern von der Seite versetzt, um ganztägig überflogene und von Fluglärm betroffene Gebiete zu entlasten. Durch den kürzeren Anflugweg sei es möglich, weniger Kerosin mitzuführen. Dies werde in Zusammenarbeit mit den Airlines aktuell an entsprechenden Flughäfen getestet.

Im Bereich der vertikalen Flugeffizienz, in der ein größeres Potential zur Kerosinersparnis gesehen werde, arbeite die DFS daran, möglichst kontinuierliche und damit Sprit sparende Sinkflüge anzubieten. Dies gestalte sich aufgrund der Verkehrsdichte zwar schwierig, die Testflüge an den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf zeigten verschiedene Ansätze, die es gelte, weiter zu erproben und zu entwickeln. (FLSK Drs. Nr. 3/2025-3)

¹ ATM – Air Traffic Management

Ein Vertreter der BVF kritisiert die Menge der eingesparten Spritmengen gegenüber den hier in Hamburg vertankten Mengen. Zudem müsse die CO₂-Ersparnis ins Verhältnis zur Lärmbelastung gesetzt werden. Lärmschutz im Nahbereich des Flughafens müsse hier Vorrang haben.

Pro Flug erscheine die Einsparung von etwa 100 kg CO₂ zunächst klein, bezogen auf die Gesamtsumme aller Flüge handele es sich jedoch um erhebliche Mengen, die nicht nur politisch relevant sind, sondern auch zeigen, dass sich kleine Maßnahmen lohnen, so Herr Thamm. Bezüglich des Lärmschutzes im Nahbereich des Flughafens verweist er noch einmal auf Folie 3 (Direktes Fliegen), die zeige, dass ein bestimmter Radius genau deswegen von der Berechnung ausgenommen sei. Mit Bezug auf die Frage eines weiteren Vertreters der BVF zu verkürzten Anflugwegen stellt die DFS klar, dass es bei den Maßnahmen nicht um die Verkürzung von Anflügen, sondern um deren Optimierung aus Lärm- und Klimaschutzgesichtspunkten gehe.

Die Vorsitzende dankt Herrn Thamm für seine Ausführungen und verabschiedet ihn aus der Sitzung. Die sich im Anschluss entwickelnde Diskussion einiger Gremiumsmitglieder zur erforderlichen Reduzierung von Kurzstreckenflügen, müsse sie aus Zeitgründen leider abbrechen, so die Vorsitzende; sie bitte dafür um Verständnis.

TOP 4 – Koalitionsvertrag und Bedeutung für die FLSK

Dieser Tagesordnungspunkt wurde mit Zustimmung des Gremiums (s. o.) auf die Sitzung im Dezember 2025 verschoben.

TOP 5 – Anträge der BVF

- a) Qualitätssicherung bei Verspätungen - Berücksichtigung des Klimawandels bei der Flugplanung
- b) Qualitätssicherung bei Fehlanflügen (missed approach)

a) Berücksichtigung des Klimawandels bei der Flugplanung

Bereits seit den neunziger Jahren sei bekannt, dass es zu einem Klimawandel mit extremen Wetterereignissen kommen werde, eine Studie von Eurocontrol aus dem Jahre 2021 belege eine Verbindung zwischen Extremwetter und Störungen des Flugverkehrs, die zu Verspätungen führen. Dennoch habe es vor diesem Hintergrund keine konsequente Anpassung der Flugpläne seitens der Airlines gegeben. Daher fordere die BVF eine ordnungsgemäße Flugplanung, die klimabedingte Veränderungen zwingend berücksichtige. Ohne Änderung der bisherigen Verspätungsregelung schlage die BVF vor, Verspätungen nur dann als unvermeidbar anzusehen, wenn Fluggesellschaften vorab nachweisen, dass Klimaveränderungen durch angemessene Pufferzeiten eingeplant worden seien. Dafür sei zunächst eine Stunde, zuzüglich der normalen Bodenzeiten, akzeptabel. Entsprechend der Fluggastrechteverordnung seien aus Sicht der BVF zukünftig jedoch vier Stunden angemessen. Über die entsprechenden Flugplanungen sei dem Gremium regelmäßig zu berichten. (FLSK Drs. Nr. 4/2025-3)

Die sich anschließende Diskussion macht deutlich, dass der Antrag für das Gremium unklar bleibt. Neben inhaltlicher Unschärfen, insbesondere zur Bezugsgröße der vorgeschlagenen Pufferzeit aber auch zur rechtlichen Einordnung der Begriffe Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit sowie des Begriffs Extremwetter, seien vor allem formale Fragen zu klären. Aus dem Antrag werde nicht deutlich, so u. a. der Vertreter der BSW, an wen sich die drei im Antrag formulierten Petita richten. Ähnlich lautende Einwände weiterer Mitglieder zeigen, dass vor diesem Hintergrund eine Beschlussfassung nicht möglich sei. Entsprechende Nachfragen des Gremiums werden diskutiert, können von der BVF jedoch nicht befriedigend geklärt werden. Ein Vertreter des Bezirks Eimsbüttel sieht aufgrund der Unklarheiten, insbesondere beim Adressaten, aktuell ebenfalls keine Beschlussfähigkeit des Antrags und wirft die Frage auf, wie sachgerecht so ein Votum sei.

Der Vertreter des Flughafens schlägt daher vor, in einer der nächsten Sitzungen zum Thema Flugplanung inhaltliche Erläuterungen z. B. durch eine Airline einzuholen. Er gebe aber auch zu bedenken, dass gerade Extremwetterereignisse nur schwer einplanbar seien, da diese nicht regelmäßig auftreten und sehe es als Fehler an, das mögliche Fehlen in der Flugplanung als vermeidbar einzustufen. In diesem Zusammenhang betont der Vertreter der BWAI nochmals, dass es sich bei der Verspätungsregelung als Teil der Genehmigung um eine Betriebs- und nicht um eine reine Lärmschutzregelung handele. Die Begriffe Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit stellten unbestimmte Rechtsbegriffe dar, deren Auslegung durch ständige Verwaltungspraxis in der BUKEA und der BWAI erfolge.

Zusammenfassend greift die Vorsitzende den Vorschlag des Flughafenvertreters für ein Informationsupdate zum Thema Flugplanung durch die Lufthansa auf und bittet zur nächsten Sitzung um klärende Hinweise zu den Adressaten der Petita dieses Antrags.

b) Fehlanflüge (missed approach)

Der Vertreter der BVF führt aus, dass mit Fehlanflügen Landeanflüge gemeint seien, bei denen kein Aufsetzen auf der Landebahn erfolge und die im allgemeinen Sprachgebrauch eher mit dem Begriff „Durchstarten“ umschrieben werden. In Hamburg finde das bei Landungen über die Piste 23 meist erst ca. 500 m nach Überfliegen der Messstelle 7 (M7) in Höhen von 100 - 150 m statt und verursache damit erheblichen Lärm. Die BVF empfehle daher, den Abbruch von Landeanflügen außerhalb von Wohngebieten, möglichst weit entfernt vom Flughafen. Ziel sei eine stadtverträgliche Regelung zu dieser Thematik als Ergebnis einer Auswertung der Daten zur Anzahl von Fehlanflügen, deren Ursachen, der entsprechenden Flugposition und des dort verursachten Lärmwertes. Der FLSK solle dazu regelmäßig berichtet werden. (FLSK Drs. Nr. 5/2025-3)

Der Vertreter der Condor gibt zu bedenken, dass für sogenannte cancelled approaches klar definierte Verfahren vorgeschrieben sind, die dem Piloten keinen Entscheidungsspielraum einräumen. Daher sei fraglich, inwieweit die gewünschten Erhebungen darauf Einfluss nehmen können. Insgesamt zeigte die kurze Diskussion im Gremium, dass auch über diesen Antrag der BVF in der vorliegenden Form nicht entschieden werden könne. Abgesehen vom konkreten Adressaten fehle es für die weitere, fundierte Diskussion und letztendliche Entscheidung über den Antrag ebenfalls an näheren Informationen zu dieser Thematik.

Die Vorsitzende greift das Informationsbedürfnis des Gremiums mit der Bitte an den Vertreter der Eurowings und die DFS auf und bittet diese, zu einer der nächsten FLSK-Sitzungen entsprechende Informationen vorzubereiten.

TOP 6 - Sonstiges

Aus dem Gremium werden keine weiteren Themen angemeldet. Die Vorsitzende dankt allen Teilnehmenden für die Sitzungsdisziplin, wünscht allen ein erholsames Wochenende und schließt die Sitzung um 13:05 Uhr.

Für die Niederschrift

genehmigt

Weidner

Frau Dr. Schomburg (Vorsitzende)

Herzlich Willkommen

Fluglärmschutzkommission, 17. Oktober 2025

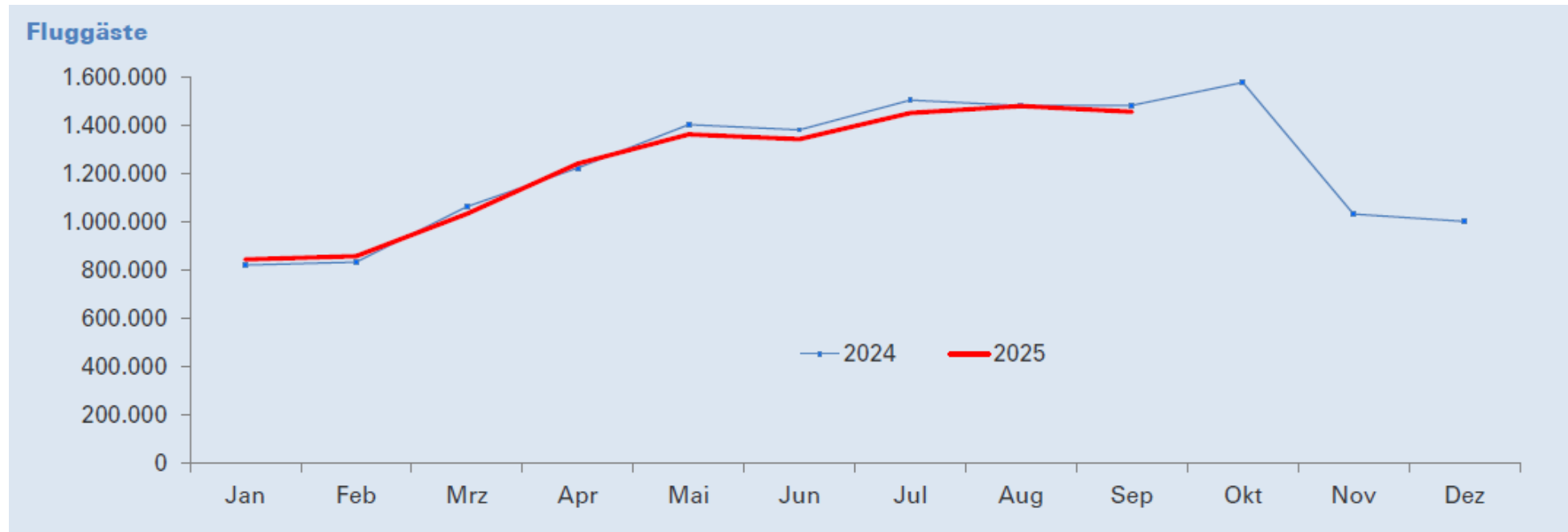
TOP 1 – Aktuelle Lage am Flughafen

Fluglärmenschutzkommission, 17. Oktober 2025

Johannes Scharnberg, Bereichsleiter Politik, Kommunikation und Umwelt

Verkehrsstatistik Januar – September 2025: Fluggäste

	September			Januar - September			Ifd. 12 Monate
	2025	2024	% 25/24	2025	2024	% 25/24	%
Fluggäste							
Aufkommen	1.458.065	1.485.193	- 1,8	11.085.231	11.211.245	- 1,1	+ 1,2

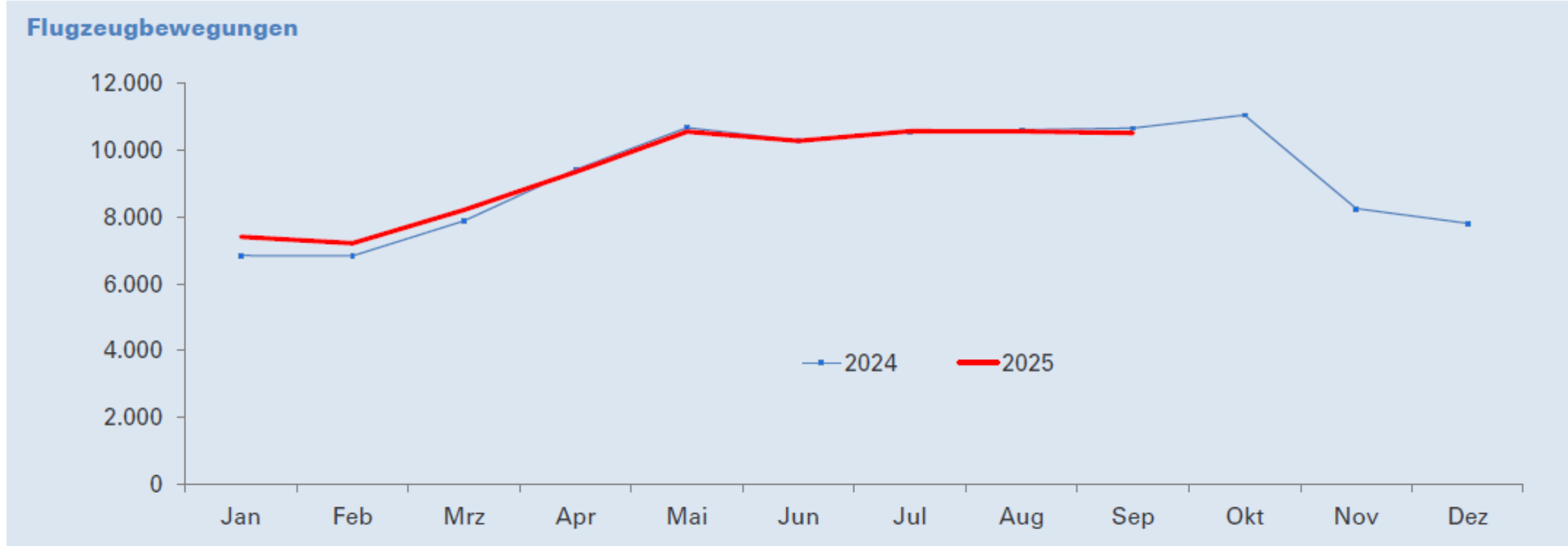


Rund 11 Millionen Passagiere zwischen Januar – September 2025

Erholungswert ggü. Januar – September 2019: 84%

Verkehrsstatistik Januar – September 2025: Flugzeugbewegungen

	September			Januar - September			Ifd. 12 Monate
	2025	2024	% 25/24	2025	2024	% 25/24	%
Flugzeugbewegungen							
Gewerblicher Verkehr	10.522	10.669	- 1,4	84.733	83.881	+ 1,0	+ 2,4



Erholungswert ggü. Januar – September 2019: 79%

Verkehrsergebnis Januar – September 2025

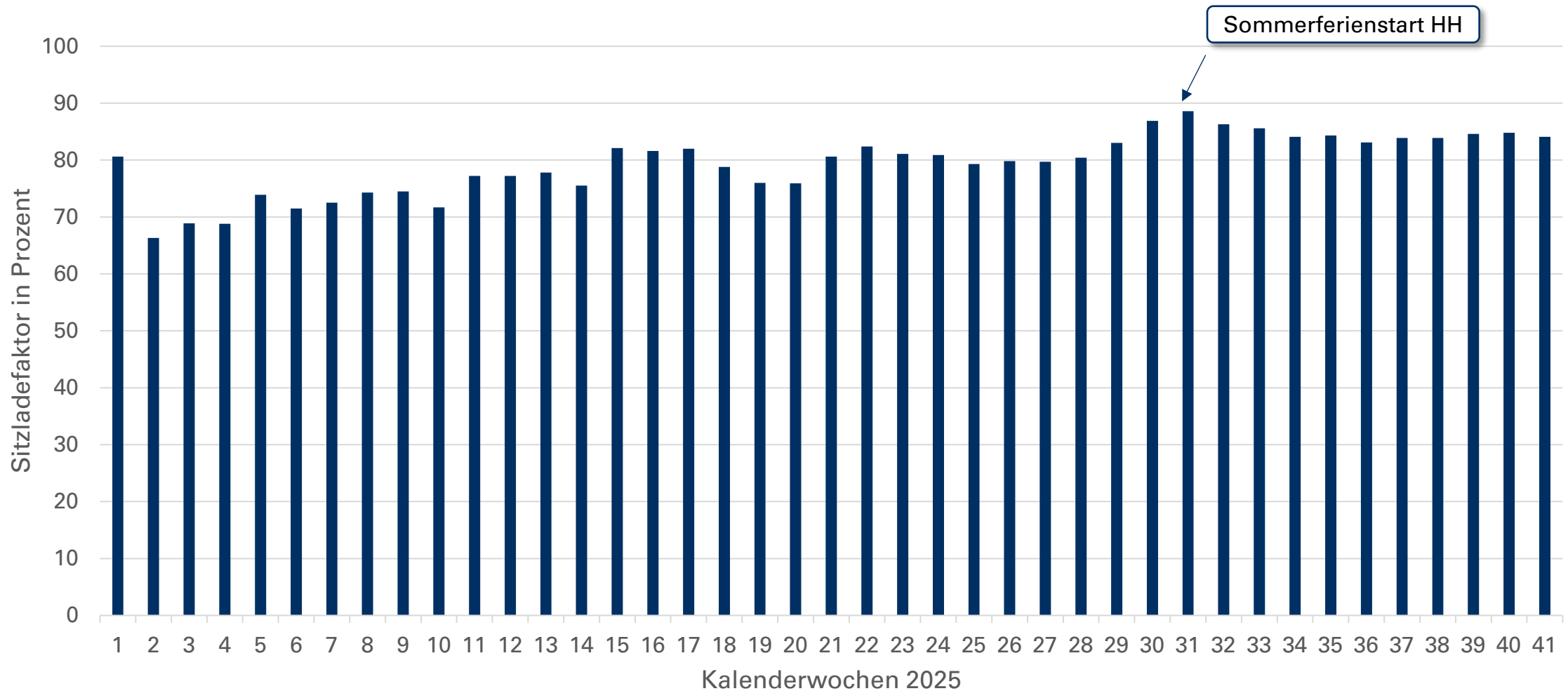


Verkehrsergebnisse

	September 2025 (% 2024)	Jan - Sept 2025 (% 2024)
Fluggäste gesamt	1.458.117 (- 1,8 %)	11.087.428 (- 1,1 %)
Erholungswert ggü. 2019	88 %	79 %
Flugzeugbewegungen	12.016 (- 2,0 %)	96.168 (- 0,5 %)
Gewerblicher Verkehr	10.522 (- 1,4 %)	84.733 (+ 1,0 %)
Luftfracht gesamt in t	5.251 (- 12,1 %)	49.308 (+ 2,1 %)
Davon geflogen in t	2.414 (- 20,7 %)	22.887 (+ 5,0 %)

Datenstand: 16.10.2025

Sitzladefaktor nach Kalenderwochen 2025



Die stärksten Strecken im ersten Halbjahr

London | Eurowings
Ryanair
British Airways
easyJet

👤 0,4 Mio. (1. Halbjahr 2025)

✈️ 9x täglich

✈️ Airbus A319/320/321, Boeing 737-800



Frankfurt | Lufthansa
Condor

👤 0,6 Mio. (1. Halbjahr 2025)

✈️ 14x täglich

✈️ Airbus A319/320/321



München | Lufthansa
Eurowings

👤 0,7 Mio. (1. Halbjahr 2025)

✈️ 14x täglich

✈️ Airbus A319/320/321



P. d. Mallorca | Eurowings
Ryanair
Condor

👤 0,4 Mio. (1. Halbjahr 2025)

✈️ 7x täglich

✈️ Airbus A319/320/321, Boeing 737-800



Istanbul | Turkish
Pegasus
Ajet

👤 0,4 Mio. (1. Halbjahr 2025)

✈️ 7x täglich

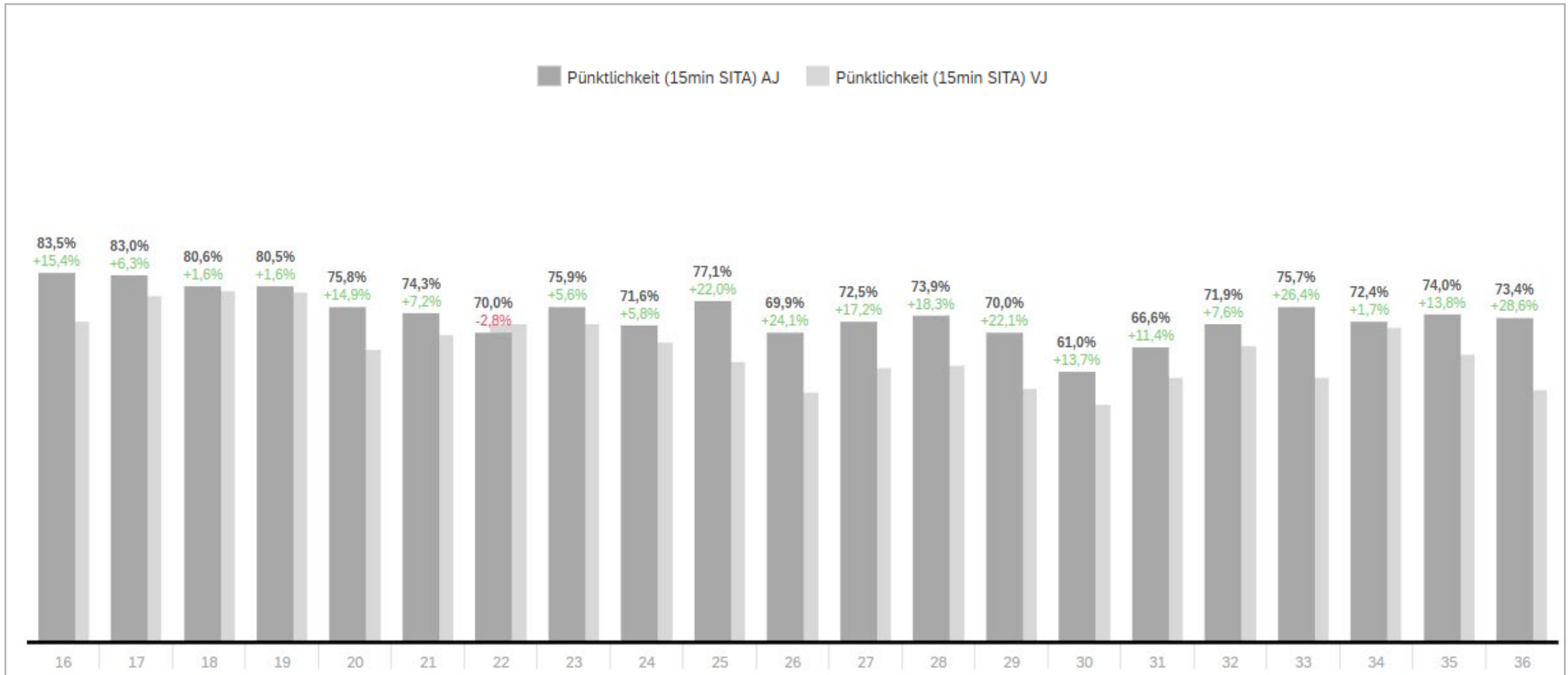
✈️ Airbus A321/B737



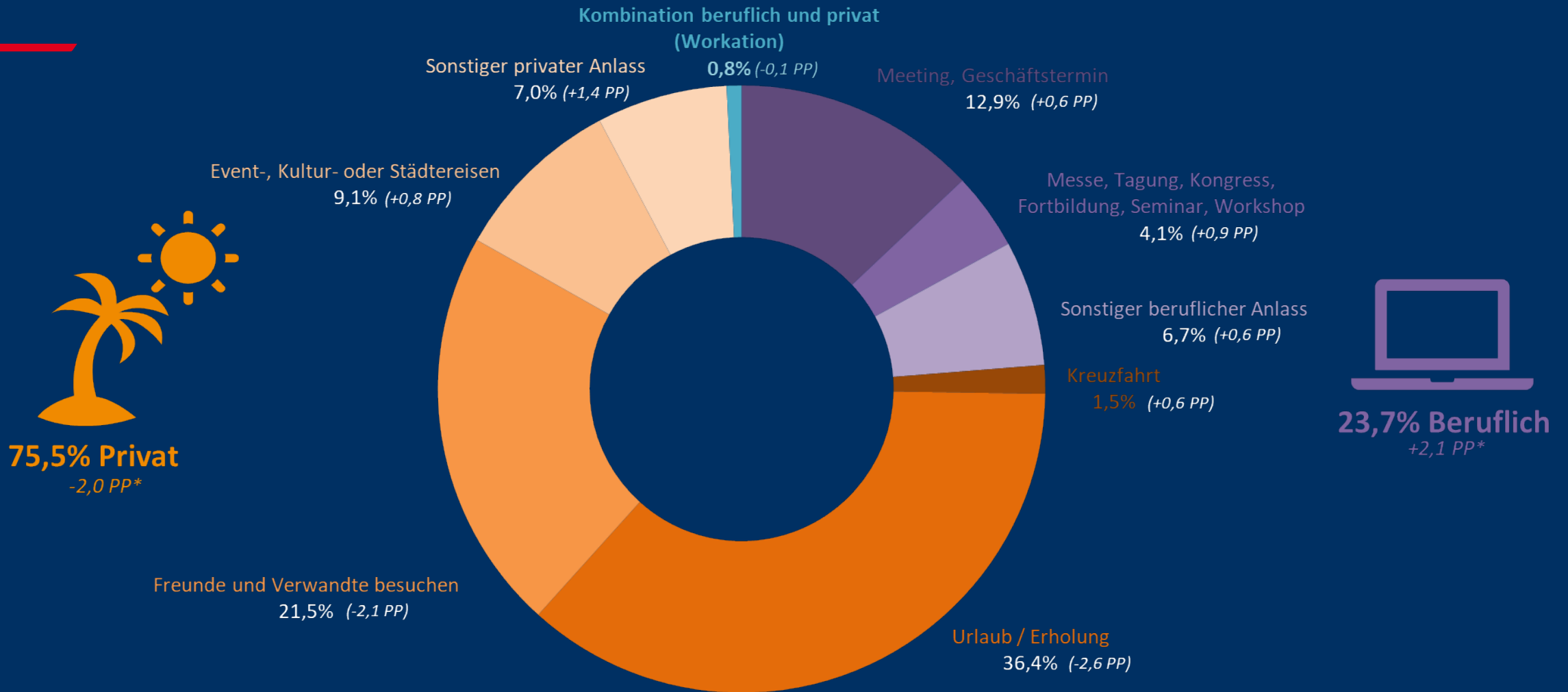
1. Halbjahr 2025

Im Sommerflugplan konnte die Pünktlichkeit über den Tag verteilt im Vergleich zum Vorjahr verbessert werden

Outbound Pünktlichkeit (15. Min) pro Kalenderwoche Vergleich 2025 zu 2024



Warum reisen unsere Passagiere?



1. Halbjahr 2025 (Vgl. 1. Halbjahr 2024)

N=6.651.890

*Anteil Workation -0,1 PP , Privatreisen -2,0 PP = +2,1 PP Geschäftsreiseanteil

Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den Pisten 2025

Pistensperrungen:

Die jährlichen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den Start- und Landebahnen 05/23 (Niendorf/Langenhorn) und 15/33 (Norderstedt/Alsterdorf) sind für dieses Jahr erfolgreich abgeschlossen.

Tagessperrungen:

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 Termine werden je nach Witterung und Notwendigkeit jeweils kurzfristig beschlossen und auf der Internetseite von Hamburg Airport bekanntgegeben.



Lieferengpass Kerosin: Wenige Verspätungen

Ausgangssituation:

- In KW 38 waren die Fluggesellschaften am Hamburger Flughafen von einem **unvorhergesehenen Kerosin-Lieferengpass** seitens der Raffinerie Heide betroffen.
- Die Kerosin-Betankung und -Bevorratung erfolgt auf vertraglicher Basis **ausschließlich zwischen den Airlines und ihren jeweiligen Lieferanten und dem Betreiber des Tanklagers** am Hamburg Airport. Der Flughafen Hamburg ist weder in die Beschaffung, die Lagerung, den Verkauf noch in die Lieferung des Kerosins oder die Betankung der Luftfahrzeuge eingebunden.
- Der **Lieferengpass** verursachte nur **wenige Verspätungen**, der Flugbetrieb blieb weitgehend stabil.

Zum Vergleich:

Trotz Lieferengpass gab es im September 2025 rund 47 Prozent **weniger verspätete Flüge** (89 Flüge) als im Vergleichsmonat 2024 (169 Flüge).



Herzlichen Dank



FLSK Drs. Nr. 2/2025-3

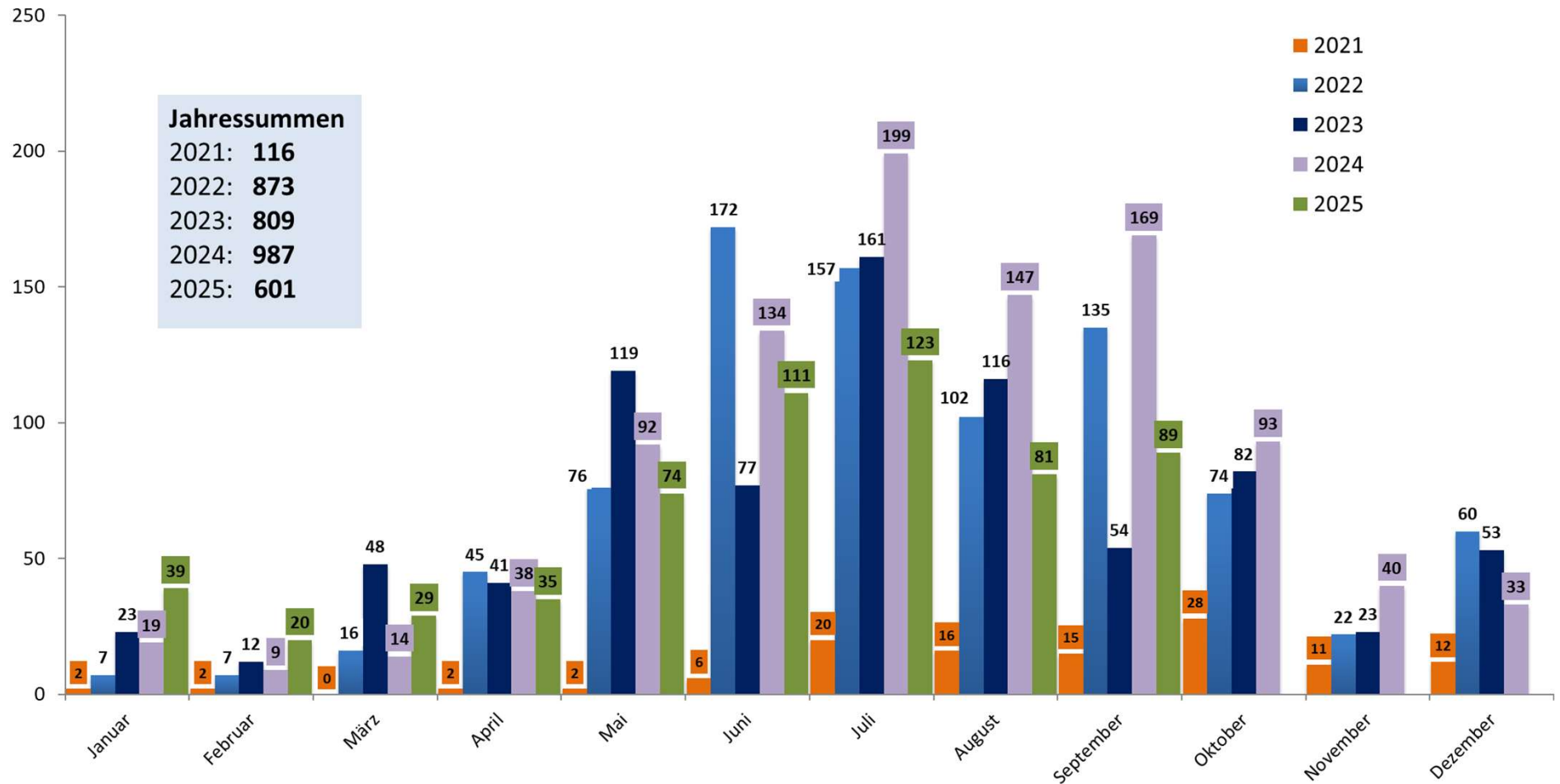
VERSPÄTUNGEN:

Sitzung 2025/3 der
Fluglärmschutzkommission

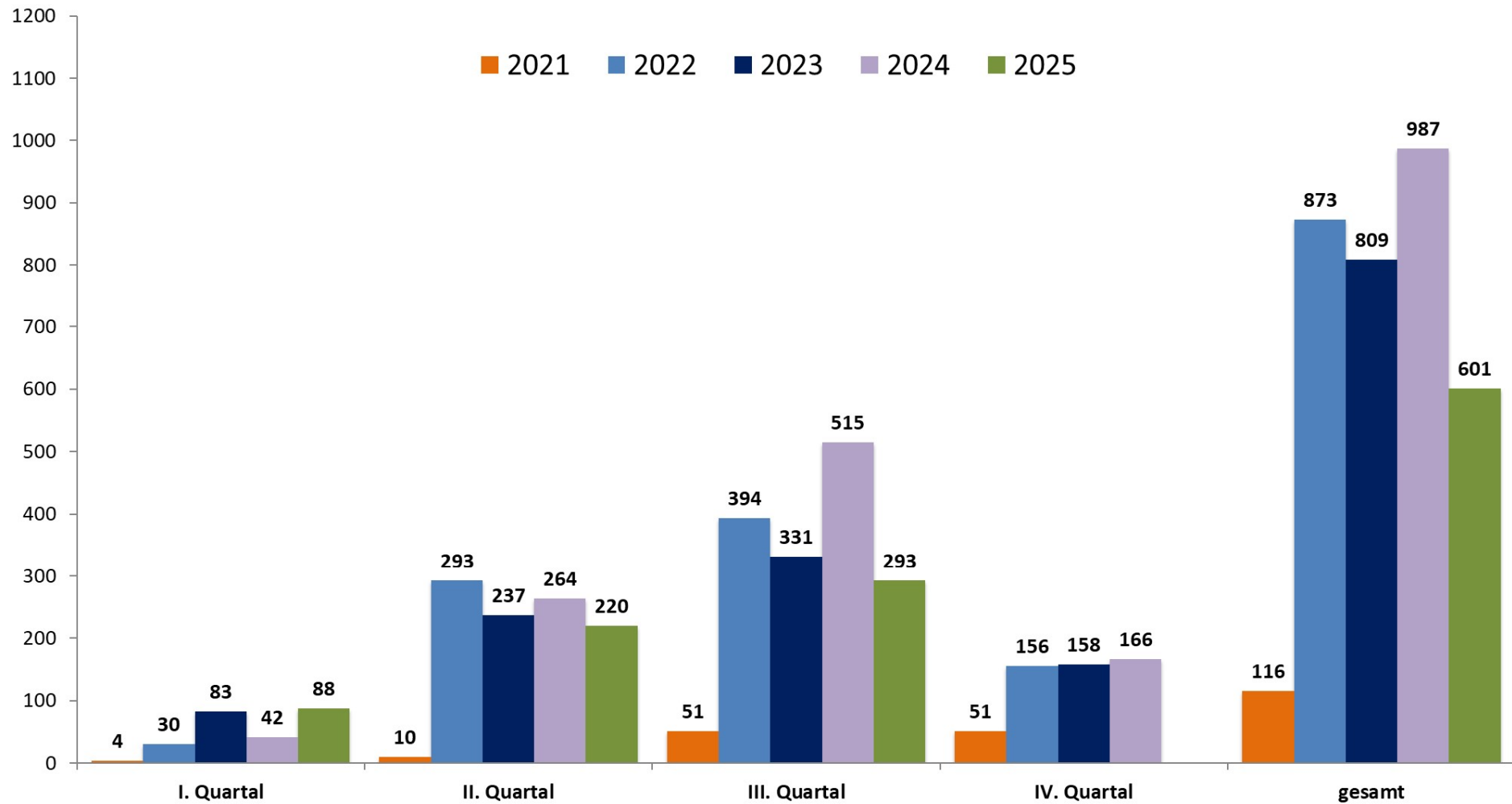
• www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

17. Oktober 2025 - Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärmschutzbeauftragte

Verspätungen monatlich 2021 - 2025

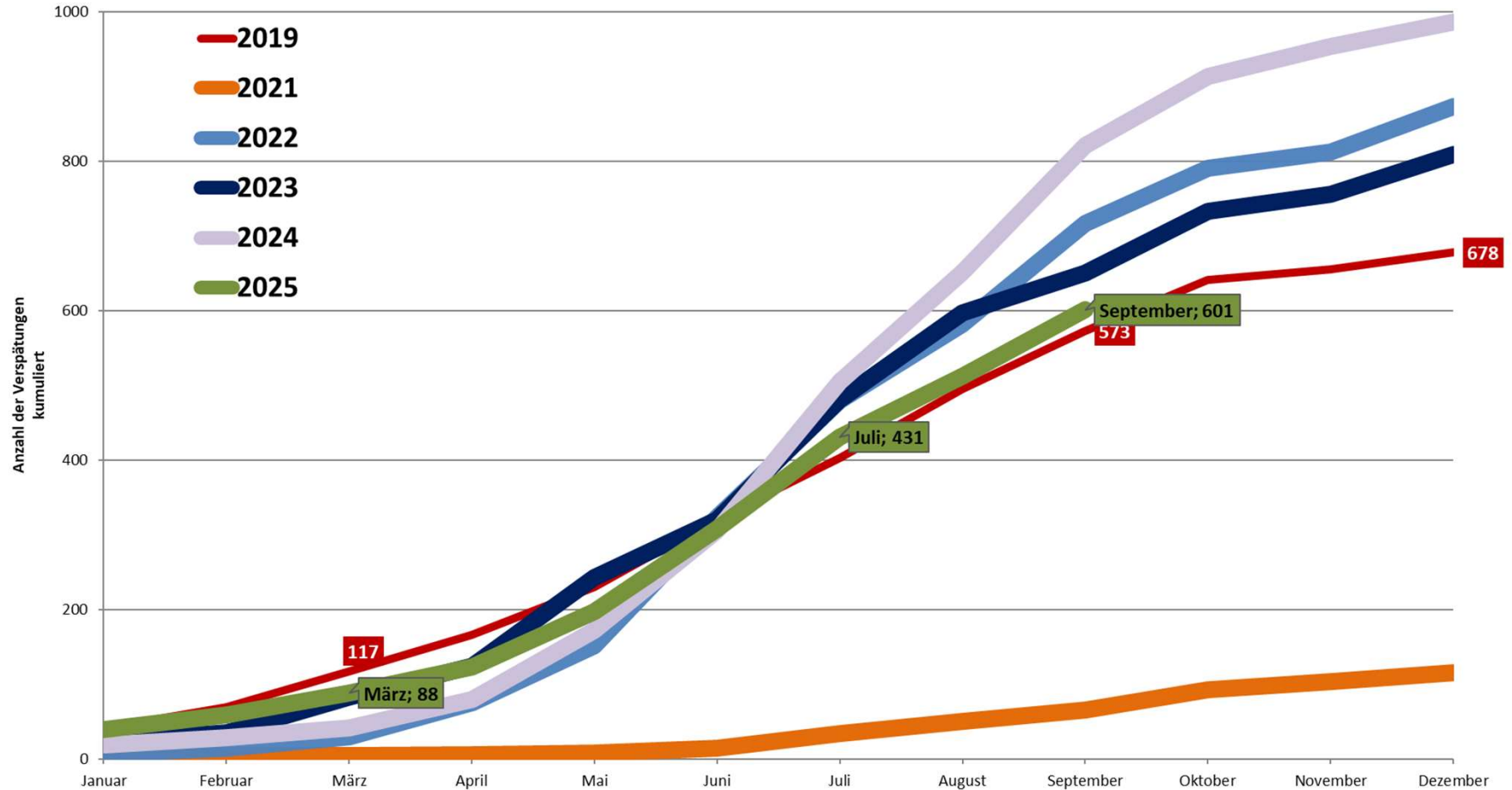


Verspätungen pro Quartal 2021 - 2025



vorläufiges Ergebnis; vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburgs; Stand: 30.09.2025

Anzahl Verspätungen (23 – 24 Uhr) kumuliert



vorläufige Ergebnisse, vorbehaltlich der endgültigen Validierung; Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Radardaten des Flughafens Hamburg; Stand: 30.09.2025

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

Keine Überschreitung

Keine Überschreitung

VIELEN DANK
FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT

Hamburg Airport

Helmut Schmidt

• www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht



Hamburg

Fluglärmenschutzkommission für den Flughafen Hamburg (FLSK 2025/3)

Green Flying - Klimaschonendes Fliegen

Gregor Thamm, Umweltangelegenheiten

Hamburg, 17. Oktober 2025



Gesetzliche Vorgaben im ATM-Kerngeschäft

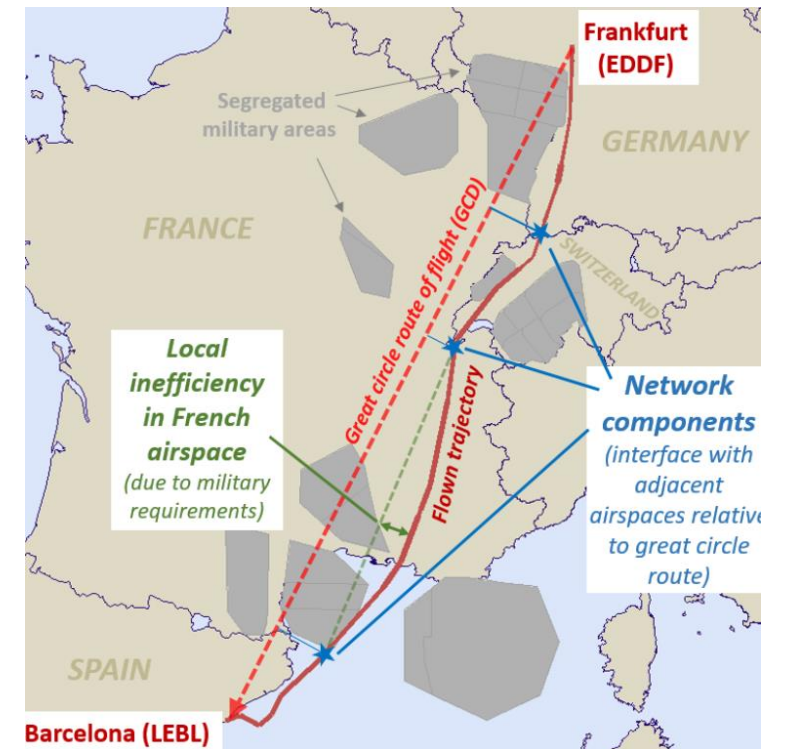
Minderung von Fluglärm

Reduktion von CO₂-Emissionen

- Luftverkehrsgesetz: „Hinwirkung auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm“.



- Europäische Regulierung (EU-VO): Horizontal Flight Efficiency (HFE) zur Reduktion von CO₂ im Luftverkehr durch Air Traffic Management (ATM) seit 2009.



Direktes Fliegen

Horizontal Flight Efficiency (HFE)

- Eine Leistungskennzahl der DFS ist die Berechnung der jährlichen „Horizontalen Flugeffizienz“ (HFE) innerhalb des dt. Luftraums (national ca. 99%, international ca. 97%)
- Berechnet wird die tatsächlich geflogene Strecke gegenüber dem Großkreis (der kürzesten, möglichen Strecke)
- Aus Gründen des Lärmschutzes und der Flugverkehrslenkung (i.b. der Anflugbereich) wird ein Kreis mit einem Radius von 40 NM (ca. 75 km) von der Berechnung ausgenommen.

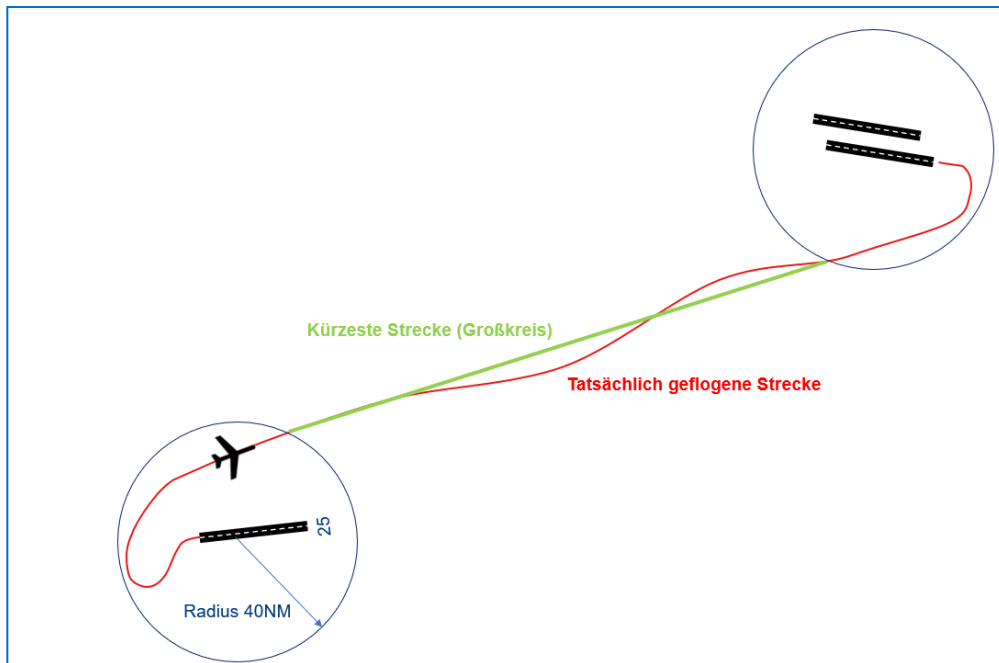


Abb.2 Berechnung der Horizontal Flight Efficiency (HFE).

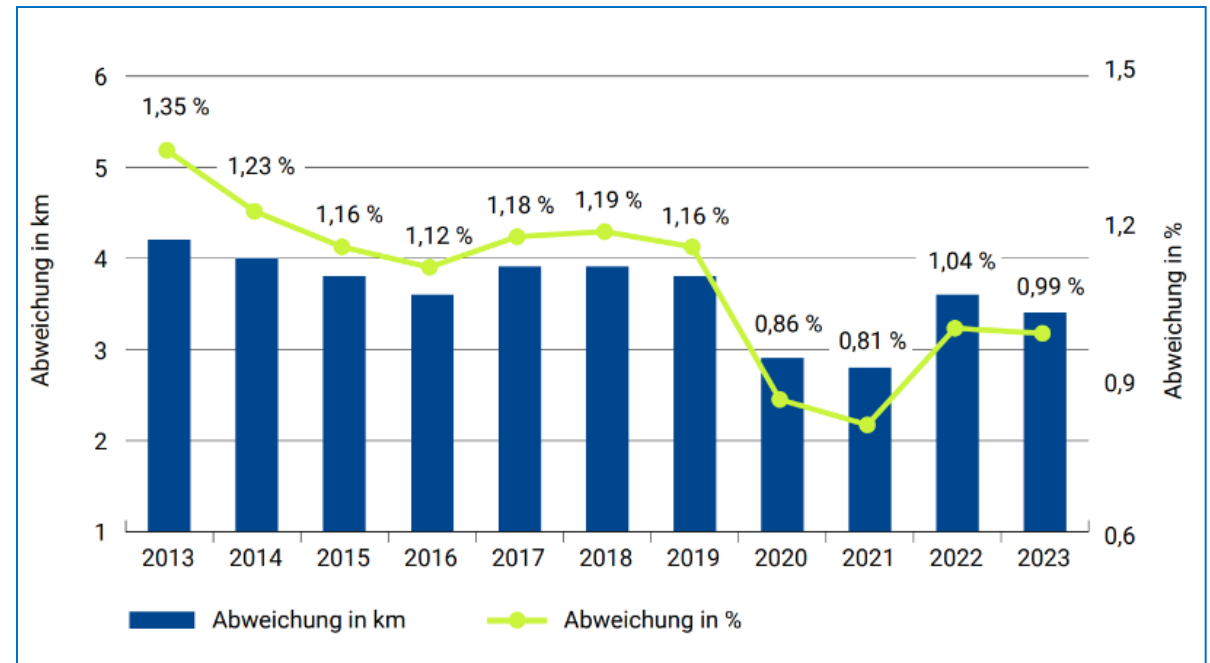
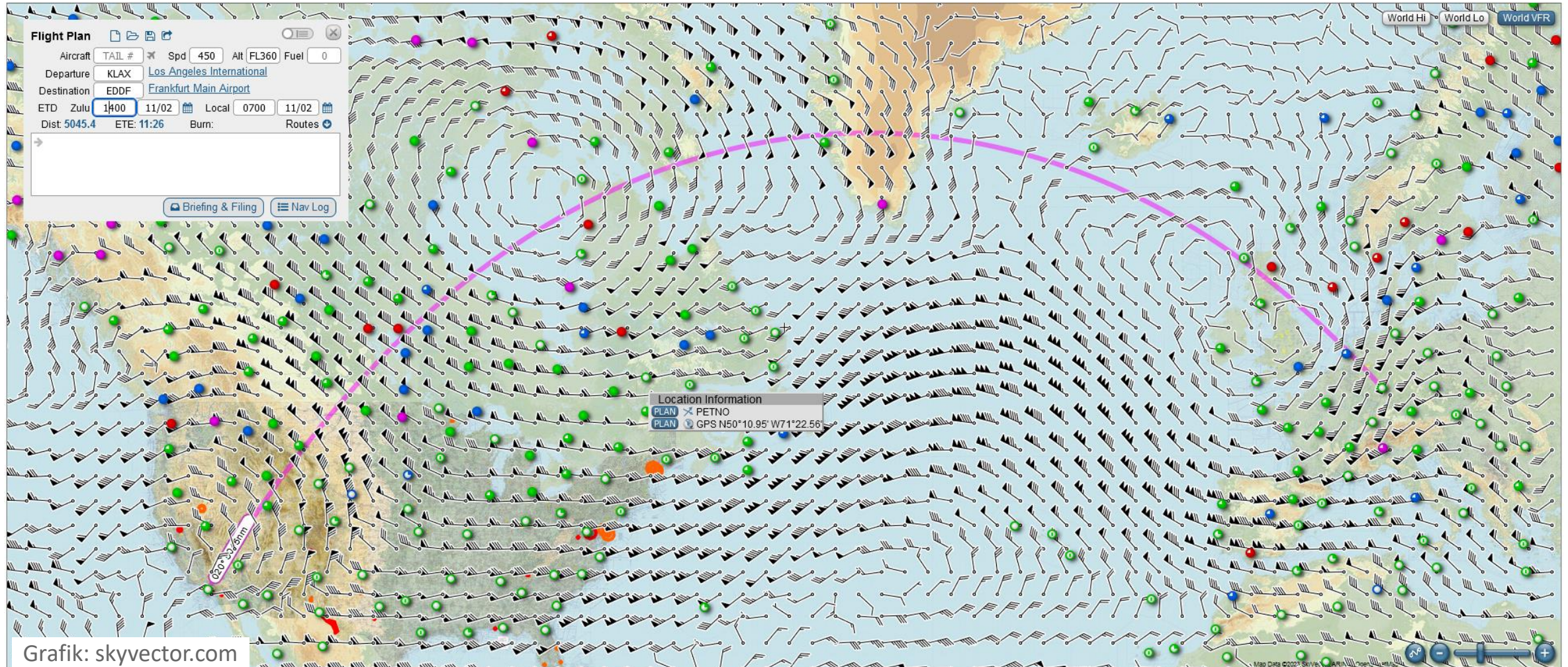


Abb.3 Durchschnittliche Abweichung der vergangenen Jahre.

Direktes Fliegen

Horizontal Flight Efficiency (HFE)

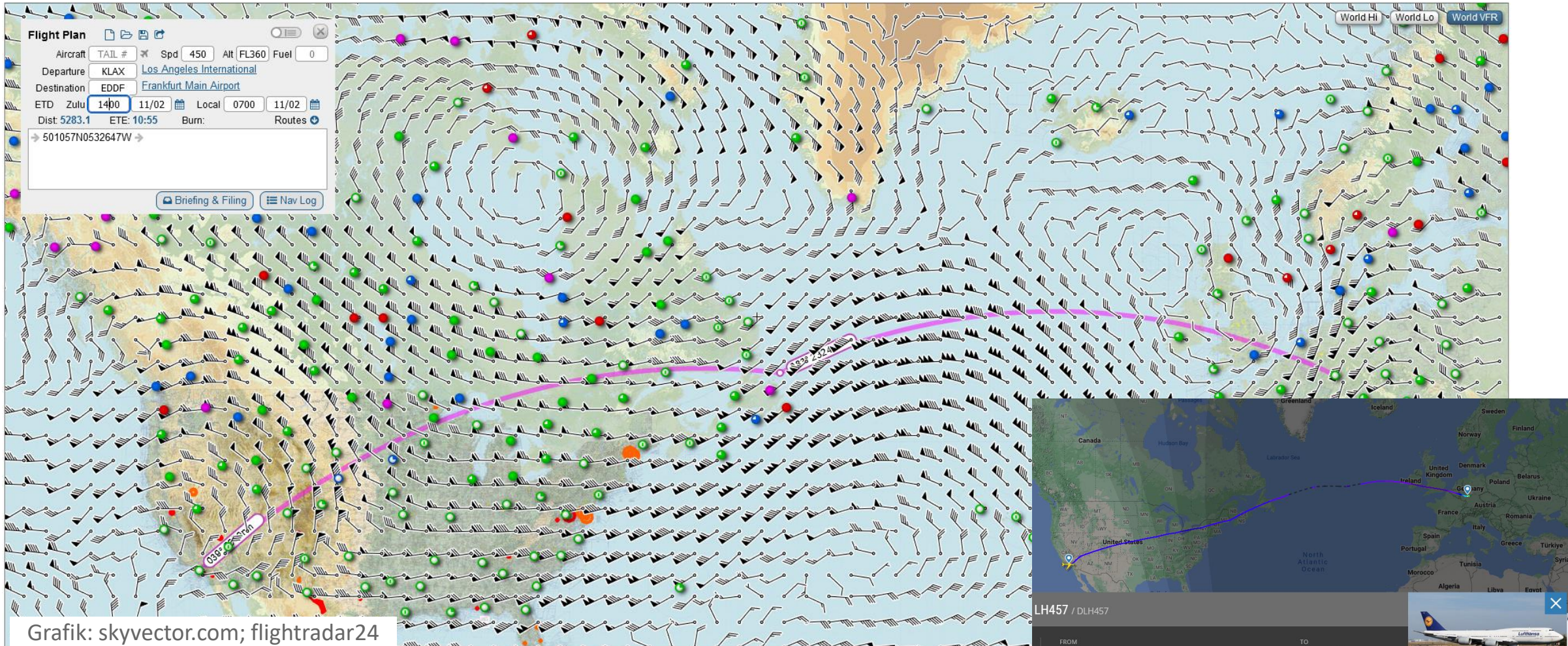
Beispiel: Kürzeste (Plan-) strecke (Great Circle) Los Angeles – Frankfurt : 5045 NM/11:26h (@450kt TAS)



Direktes Fliegen

Horizontal Flight Efficiency (HFE)

Windoptimierte Strecke Los Angeles – Frankfurt am 2. November 2023: 5283 NM/10:55h (@450kt TAS)

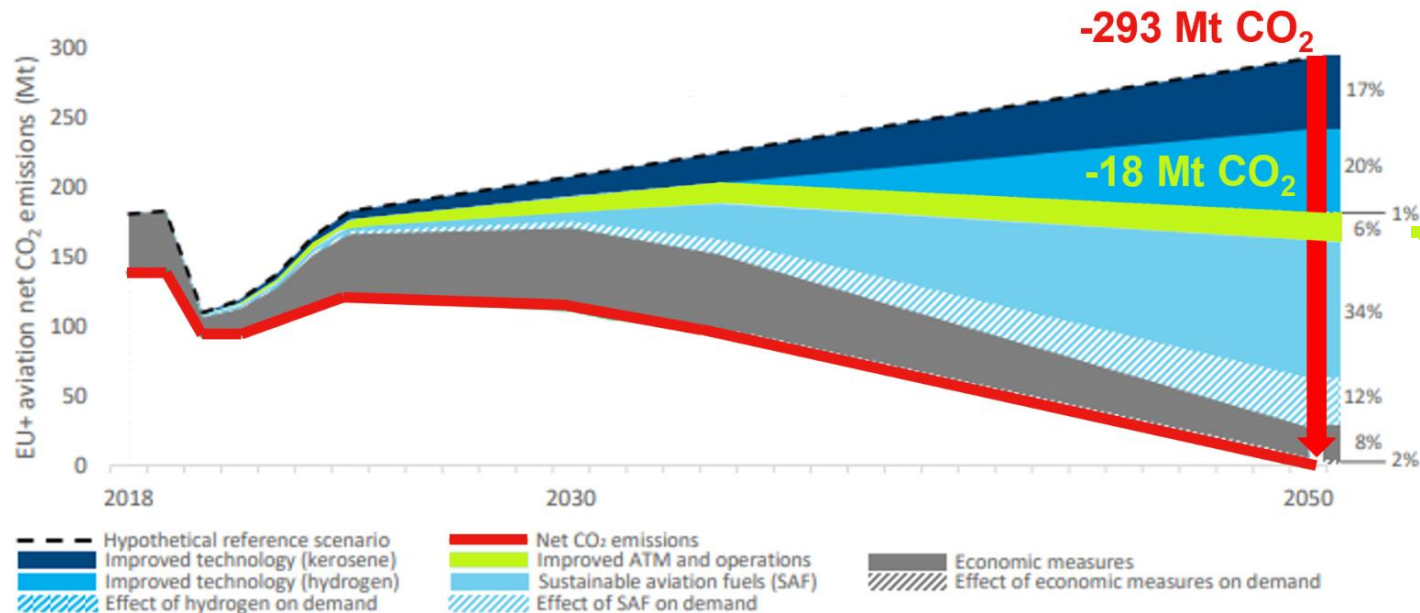


Ein Umweg von rund 240 NM (ca. 4,75%) verkürzt den Flug um ca. 30 Minuten

Green Flying – Klimaschonendes Fliegen

Reduktion von CO₂-Emissionen

- Green Flying seit 2021 als DFS-Unternehmensziel und in der Konzernstrategie „DFS 2030“ verankert.
- Motivation: „Destination 2050“, angestrebte CO₂-Neutralität in der Luftfahrt bis 2050.
- Ca. 6% der angestrebten Reduktion in Höhe von 293 Millionen Tonnen CO₂ entfallen dabei auf ATM-Maßnahmen.



Improved ATM and operations

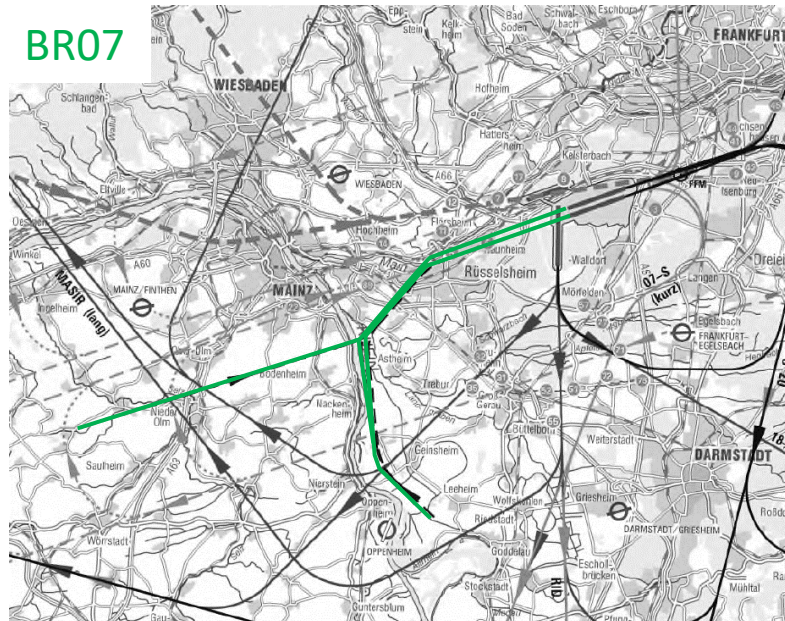
- Horizontale und vertikale Flugwegoptimierung
- Flugplanung/-durchführung (Airlines)
- Bodenprozesse (z.B. Airport CDM)

Abb.1 Potenziale zur CO₂-Reduktion (Dekarbonisierung) der Luftfahrt in Europa (Quelle: NLR, Destination 2050)
Net-zero roadmap for flights within and departing from the EU+ region

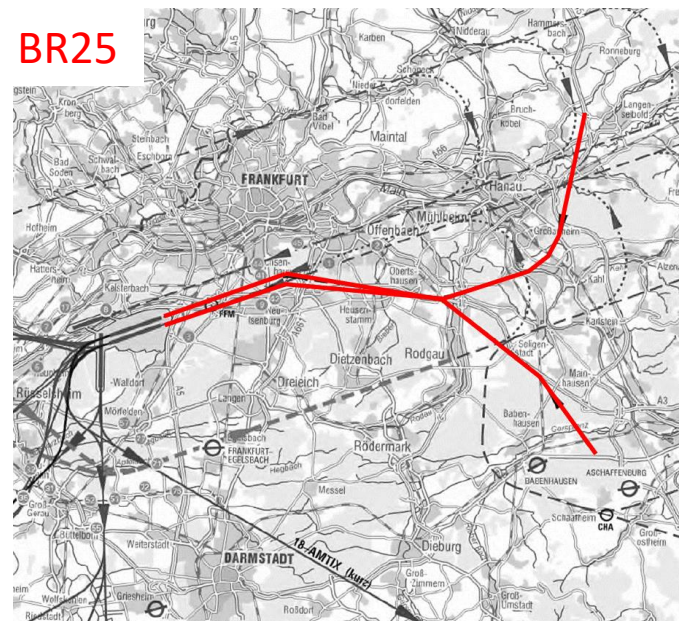
Direktes und lärmminderndes Fliegen

Beispiel Segmented Approach (RNP X Approach) Frankfurt

- Seit 2011: Anwendung des satellitengestützten Verfahrens für verspätete Landungen nach 23 Uhr (Regelbetrieb).
- Seit Februar 2022 im erweiterten Probetrieb für den Zeitraum 22:00 - 23Uhr.
- Auswertung der DLH ergebnen für den Zeitraum März bis Oktober 2021 bei 2100 durchgeführten RNP X-Anflügen eine Einsparung, bzw. Vermeidung von **350 t CO₂**



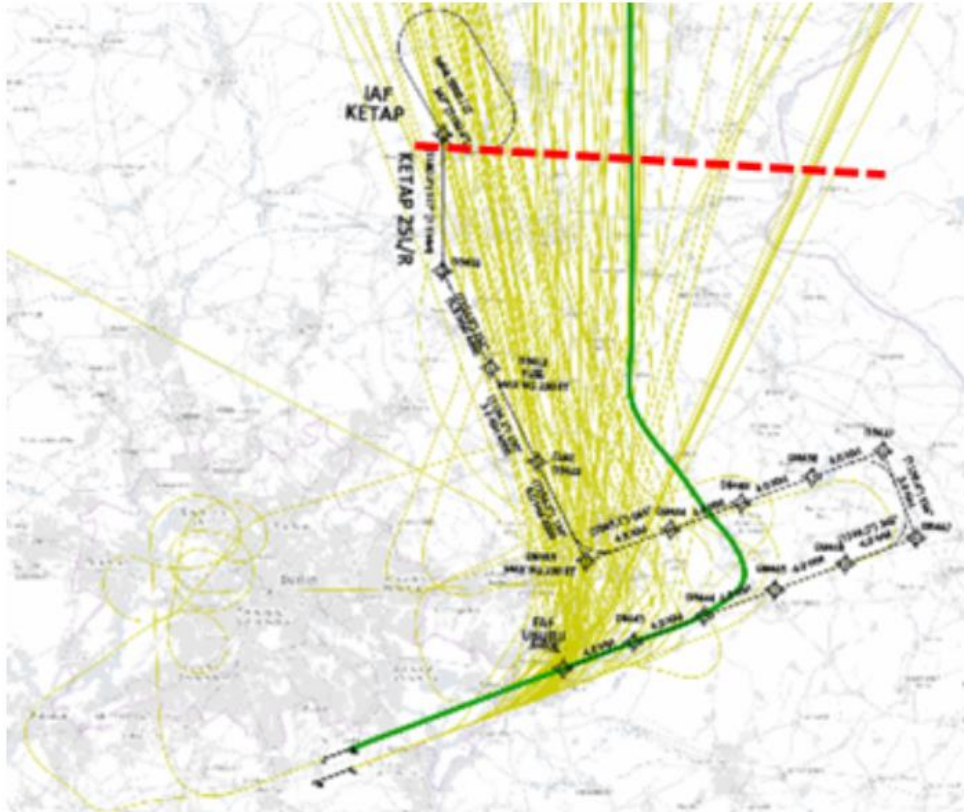
Segmentierter Anflug bei BR07



Segmentierter Anflug bei BR25

Direktes Fliegen

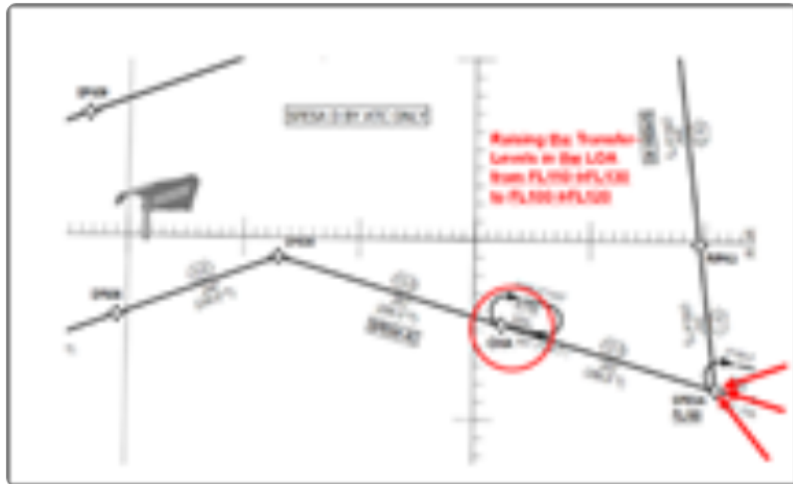
Optimierung von STARS bei der Flugplanung



„90er Perzentil“: Durch die statistische Auswertung der Länge von tatsächlich geflogenen Anflügen (siehe Darstellung, gelbe Linien ab roter Linie bis zur Landung) und die Verwendung des sogenannten 90 Perzentils (grüne Linie) bei der Treibstoffplanung anstelle der längeren Standard-Anflugroute (schwarze Linie) können bis zu 300 Kilogramm weniger Treibstoff mittransportiert werden (je nach Anflugroute und Flugzeugtyp). Im Rahmen des Projektes wurden für die Flughäfen Berlin, Nürnberg, Stuttgart und Hamburg insgesamt 40 verkürzte Planungsdistanzen in der AIP veröffentlicht. Daraus ergibt sich eine potenzielle CO₂-Reduktion von 4.854 Tonnen jährlich.

Optimierung der vertikalen Flugeffizienz (VFE)

Länger größere Höhen im Anflugbereich des Flughafens Frankfurt



„SPESA 07“: Anhebung der Einflughöhe in den Flughafennahbereich von Frankfurt aus Südosten über den Wegpunkt SPESA um 2000 Fuß bei Betriebsrichtung 07. Mittels individueller elektronischer Koordination zwischen dem Approach-Lotsen und dem Center-Lotsen können die Flugzeuge künftig höher im Gegenanflug bleiben. Der Regelbetrieb dieser neuen Arbeitsweise ist für Ende 2025 geplant. Dadurch können ca. 4.867 Tonnen CO₂-Emissionen jährlich im deutschen Luftraum eingespart werden.



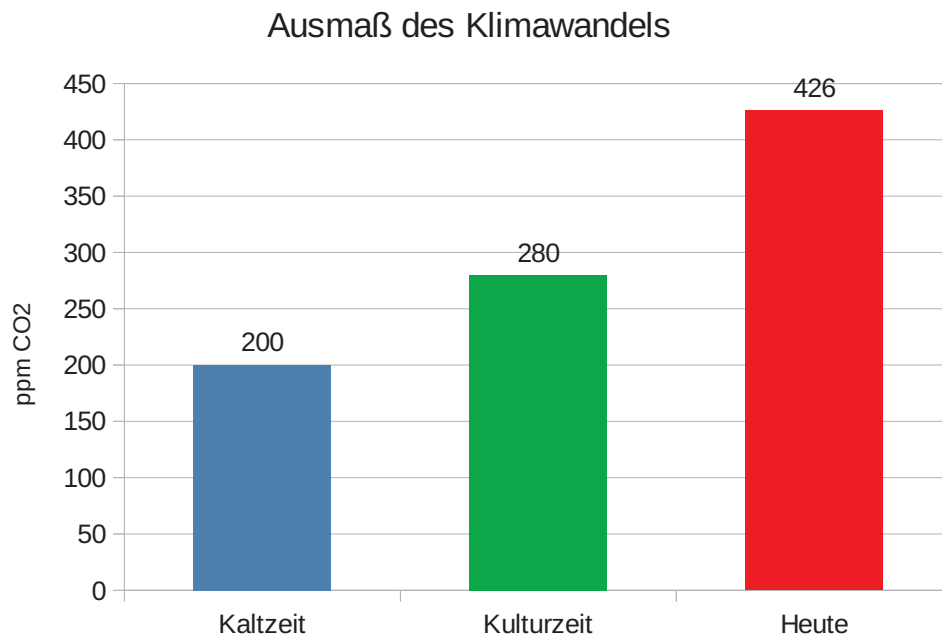
DFS Deutsche Flugsicherung

Fragen?

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



- 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



Fehlanflüge

Qualitätssicherung bei Fehlanflügen

- Fehlanflug = Missed Approach – Abbruch des Landeanfluges
- Standardverfahren für abnormale Landeanflüge
- Gründe: Instabile Fluglage, Gegenstände auf der Landebahn, ILS-Probleme, Systemausfälle etc.

Fehlanflüge

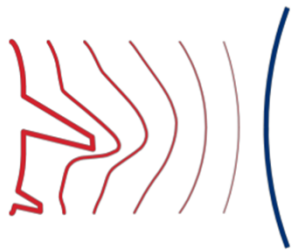
Qualitätssicherung bei Fehlanflügen

- **Spätestens** am MAP (Missed Approach Point)
Übergang mit vollem Schub in den Steigflug
- MAP: Schnittpunkt Gleitpfad und
Entscheidungshöhe
- MAP abhängig von den individuellen
Flugzeugeigenschaften.

Fehlanflüge

Qualitätssicherung bei Fehlanflügen

- In HAM werden die Flugzeuge bei Fehlanflügen oft erst ca 500 m nach der M7 in Höhen von ca 100-150 m über den Dächern mitten in den Wohngebieten abgefangen
- Lärmwerte M7 bis ca 100 dB, in Wohngebieten > 100 dB. Typisch > 90 dB



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fehlanflüge

Drei Stunden* am Hamburg Airport

• 20.09.2025 – 14:35 -16:40

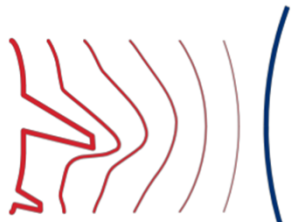
• Wind 8,8 ms aus 210 SSW

• 6 Fehlanflüge

• Darunter ein Wiederholungsfall

*** ACHTUNG!**
Angaben beziehen sich auf
verschiedene Tage!
(12.9. und 20.9.25)

Anmerkung des Protokolls



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

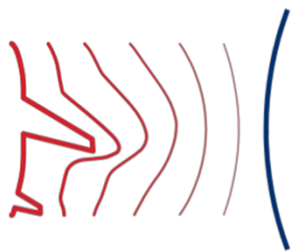
Fehlanflüge

***Diese Angaben beziehen
sich nur auf den 12.09.25!**

Drei Stunden* am Hamburg Airport

- 14:35 ATR 42, DX211, ca 87dB, Höpen
- 14:39 B737-8. Ryanair FR6119, ca 100 dB Wildermuthring
- 14:50 B737-8 FR 6119 zweiter Versuch 88dB Raakmoor
- 16:25 A321-1 LH 2062 über Kupferteich. M13=78 dB, M7<72 dB.
Guter MA
- 16:40 A320-2 EW 7845, SO Wildermuthring, 200 m SO M7 85dB,
Wohngebiet > 95 dB

(*Anmerkung des Protokolls)

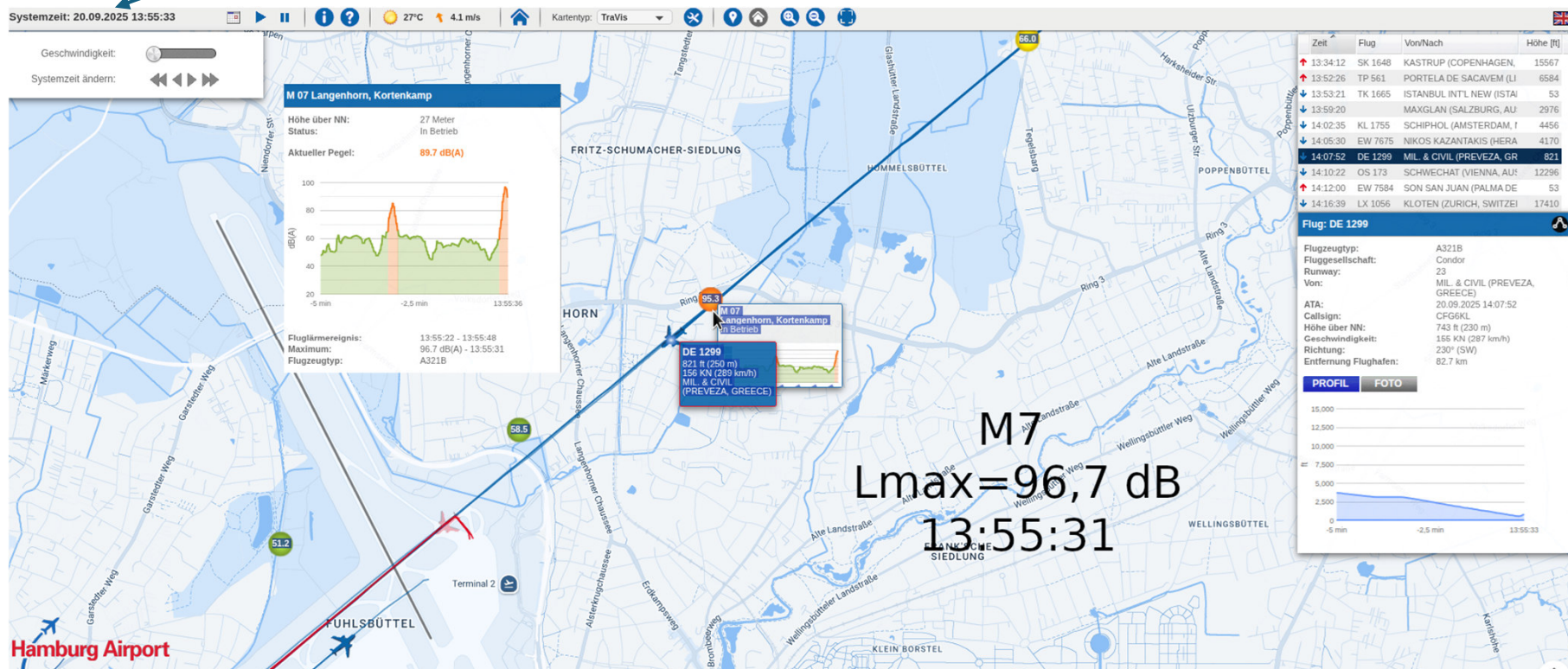


BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fehlanflüge

20.09.25*



20.9.2025

DE1299

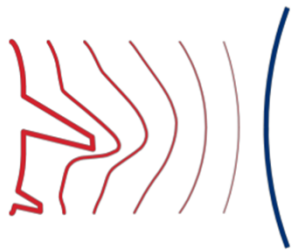
A321B

Lärmklasse 4 (<8

Abbruch über M7

96,7 dB

*Anm. d. Protk.



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fehlanflüge

Systemzeit: 12.09.2025 14:35:08

Geschwindigkeit:

Systemzeit ändern:

19°C 8.8 m/s

Kartentyp: TraVis

HAMBURG AIRPORT

LANGENHORN

HUMMELSBÜTTEL

DX 211
574 ft (170 m)
104 KN (193 km/h)
SAARBRÜECKEN, GERMANY

Flug: DX 211

Zeit	Flug	Von/Nach	Höhe [ft]
↑ 14:28:29	VY 1821	BARCELONA INTL (BARCEL)	14226
↑ 14:31:30		RHEIN-RUHR (DUESSELDORF)	19348
↑ 14:32:41	EW 7044	ECHTERDINGEN (STUTTGART)	6849
↓ 14:43:05	LH 2060	FRANZ JOSEF STRAUSS (MÜNCHEN)	4529
↓ 14:45:43	W4 3095	OTOPENI (BUCHAREST, RO)	5797
↓ 14:52:28	FR 6119	LECH WALESIA (GDANSK, POL)	4199

Flug: DX 211

Flugzeugtyp: AT423
Fluggesellschaft: DAT
Runway: 23
Von: SAARBRÜECKEN, GERMANY
ATA: 12.09.2025 14:36:00
Callsign: DMS211
Höhe über NN: 574 ft (170 m)
Geschwindigkeit: 104 KN (193 km/h)
Richtung: 232° (SW)
Entfernung Flughafen: 5.3 km

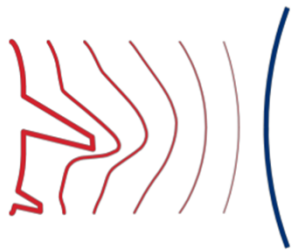
PROFIL FOTO

Flug: DX 211

Flugzeugtyp: AT423
Fluggesellschaft: DAT
Runway: 23
Von: SAARBRÜECKEN, GERMANY
ATA: 12.09.2025 14:36:00
Callsign: DMS211
Höhe über NN: 574 ft (170 m)
Geschwindigkeit: 104 KN (193 km/h)
Entfernung Flughafen: 5.3 km

PROFIL FOTO

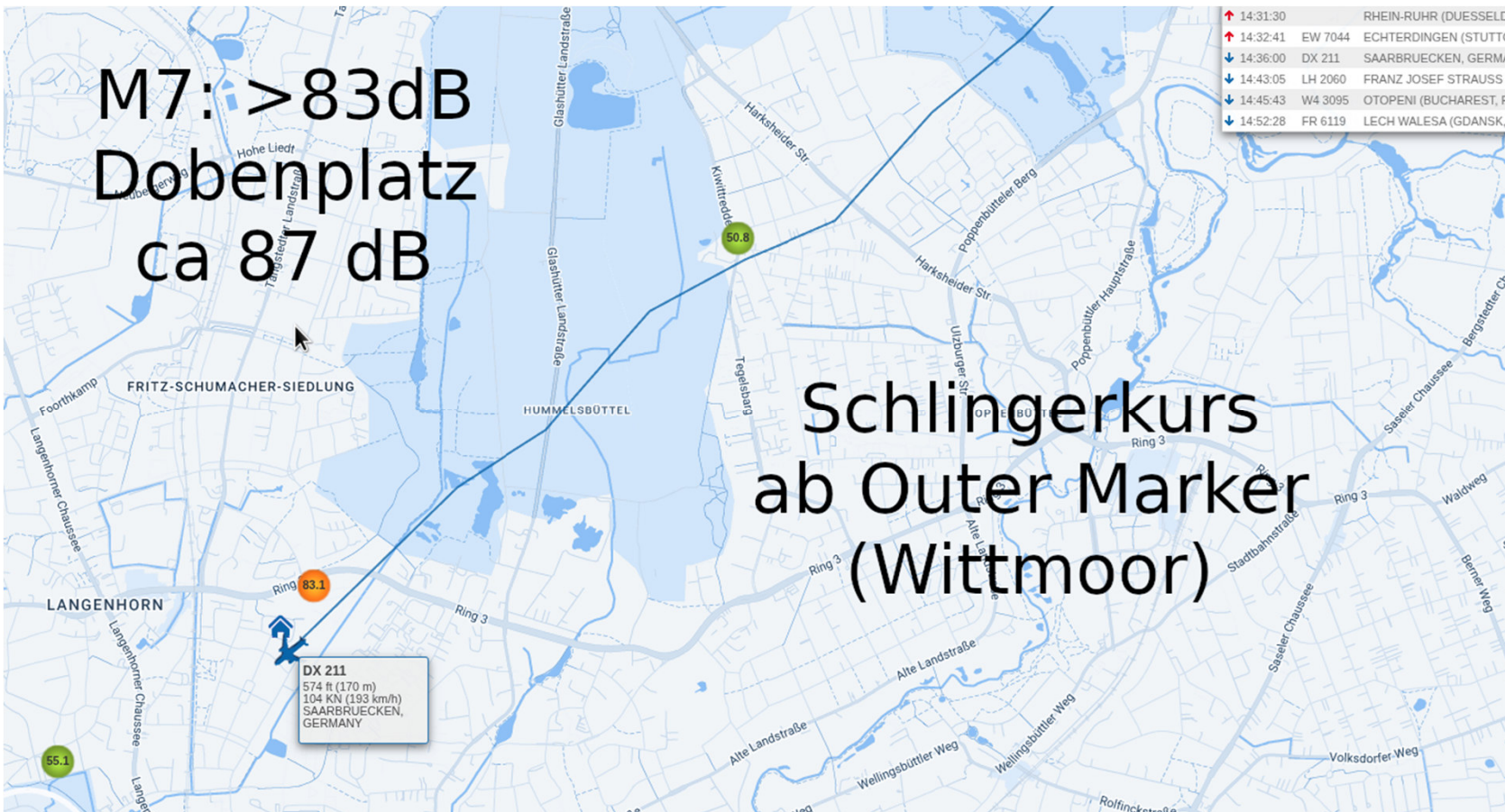
12.9.2025
DX 211
Abfangen und
Steigflug
Wohngebiet
Höpen



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fehlanflüge



12.09.25*

DX 211

ATR 42

Lärmklasse 1 (<70)

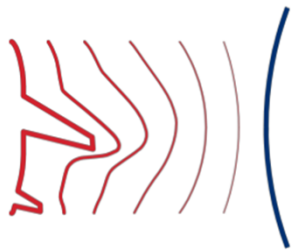
Schlingerkurs

Verpasst M7 seitlich

>83 dB

=> >87 dB in Wohngebiet

*Anm. d. Protokolls

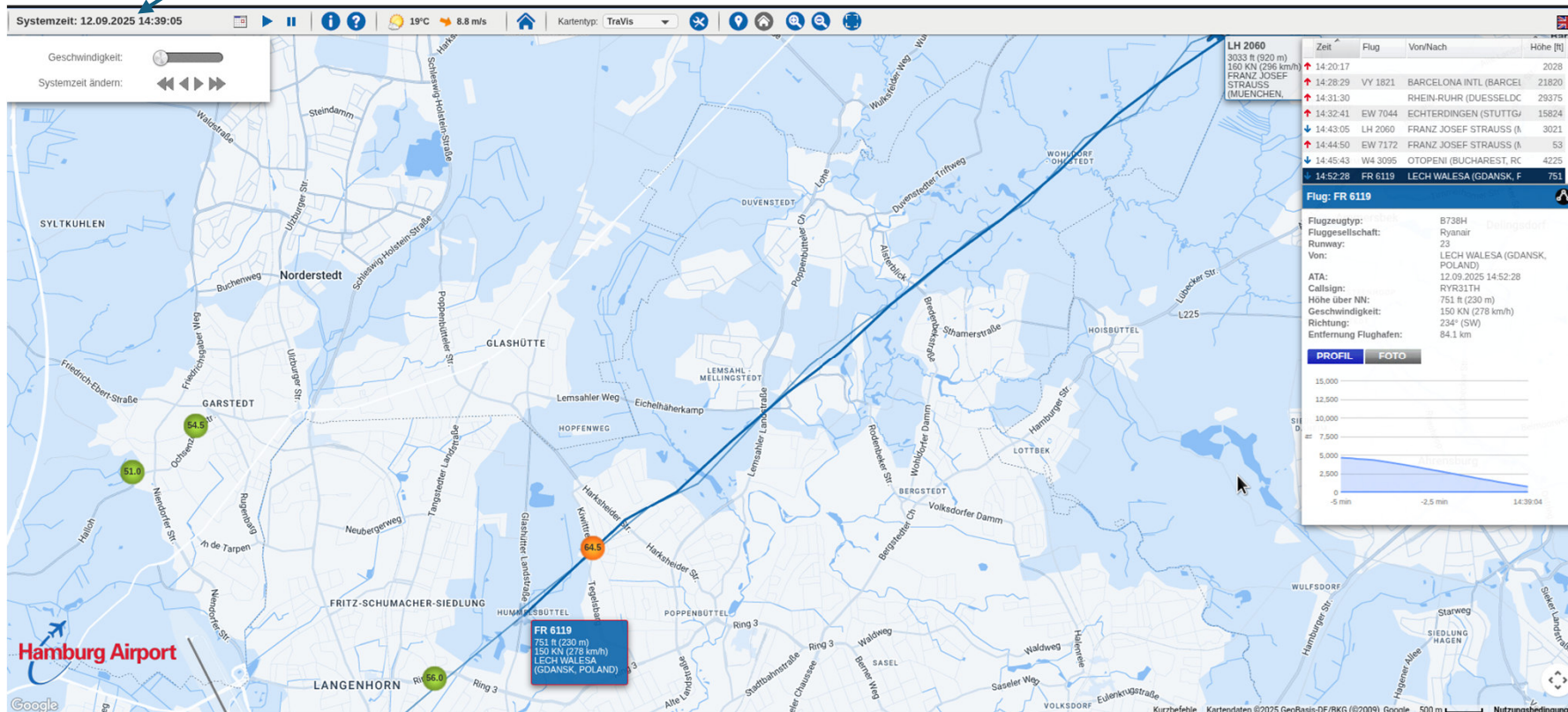


BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fehlanflüge

12.09.25*



FR 6119

B737-8

Lärmklasse 4 (<8
Erster Versuch

Schlingerkurs

ab Wittmoor

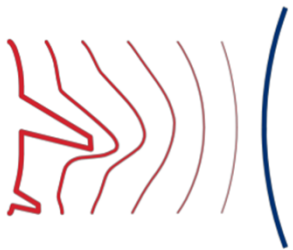
Abbruch Wilderm

Verpasst M7

M7 96 dB

Wohngebiet >100

(*Anmerkung des Protokolls)



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fehlanflüge

Ryanair FR 6119

12.09.25*

Pause um 12.09.2025 14:39:29

Geschwindigkeit:

Systemzeit ändern:

19°C 8.8 m/s

Kartentyp: TraVis

M 07 Langenhorn, Kortenkamp

Höhe über NN: 27 Meter
Status: In Betrieb
Aktueller Pegel: 83.0 dB(A)

Fluglärmereignis: 14:39:17 - 14:39:42
Maximum: 96 dB(A) - 14:39:29

FR 6119
488 ft (150 m)
147 KN (272 km/h)
LECH WALESIA
(GDANSK, POLAND)

M7:96dB
Wohngebiet: ca 100dB

Zeit	Flug	Von/Nach	Höhe [ft]
↑ 14:28:29	VY 1821	BARCELONA INTL (BARCEL)	22428
↑ 14:31:30		RHEIN-RUHR (DUESSELDORF)	29375
↑ 14:32:41	EW 7044	ECHTERDINGEN (STUTTGART)	16952
↓ 14:43:05	LH 2060	FRANZ JOSEF STRAUSS (MÜNCHEN)	2653
↑ 14:44:50	EW 7172	FRANZ JOSEF STRAUSS (MÜNCHEN)	53
↓ 14:45:43	W4 3095	OTOPENI (BUCHAREST, ROMANIE)	4123
↓ 14:52:28	FR 6119	LECH WALESIA (GDANSK, POLAND)	528

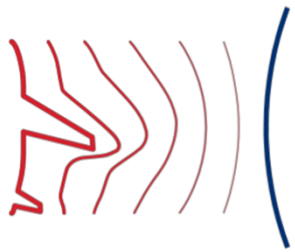
Flug: FR 6119

Flugzeugtyp: B738H
Fluggesellschaft: Ryanair
Runway: 23
Von: LECH WALESIA (GDANSK, POLAND)
ATA: 12.09.2025 14:52:28
Callsign: RYR3174
Höhe über NN: 498 ft (150 m)
Geschwindigkeit: 147 KN (272 km/h)
Richtung: 233° (SW)
Entfernung Flughafen: 82.4 km

PROFIL DISTANZ FOTO

Hamburg Airport

(*Anmerkung des Protokolls)

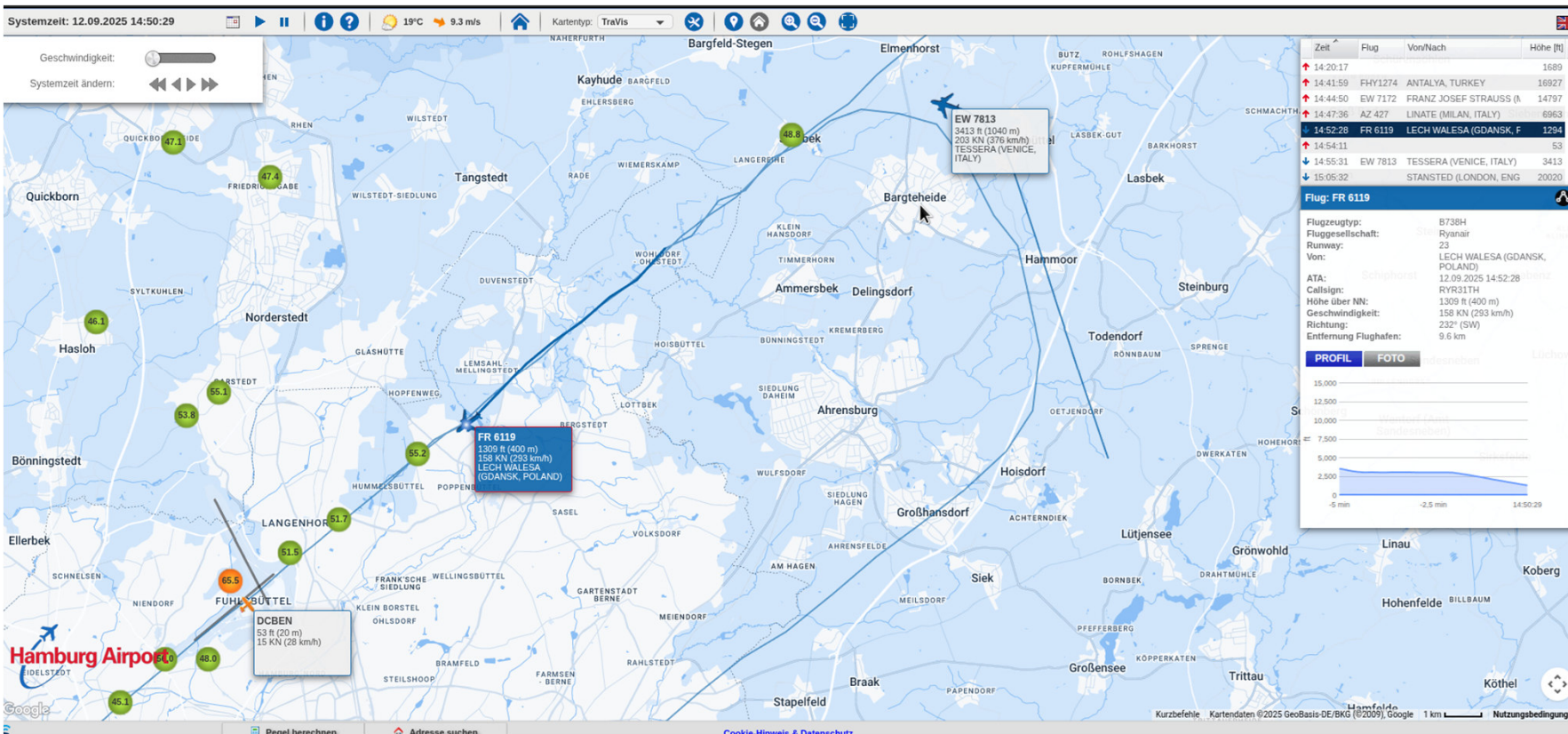


BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fehlanflüge

12.09.25*



FR 6119

B787-8

Lärmklasse 4 (<8)

Zweiter Versuch

Schlingerkurs

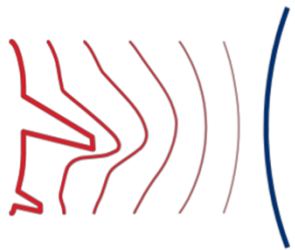
ab Jersbek

Abbruch über Raasb.

M7 noch 88 dB

Wohngebiet Fehm.

(*Anmerkung des Protokolls)

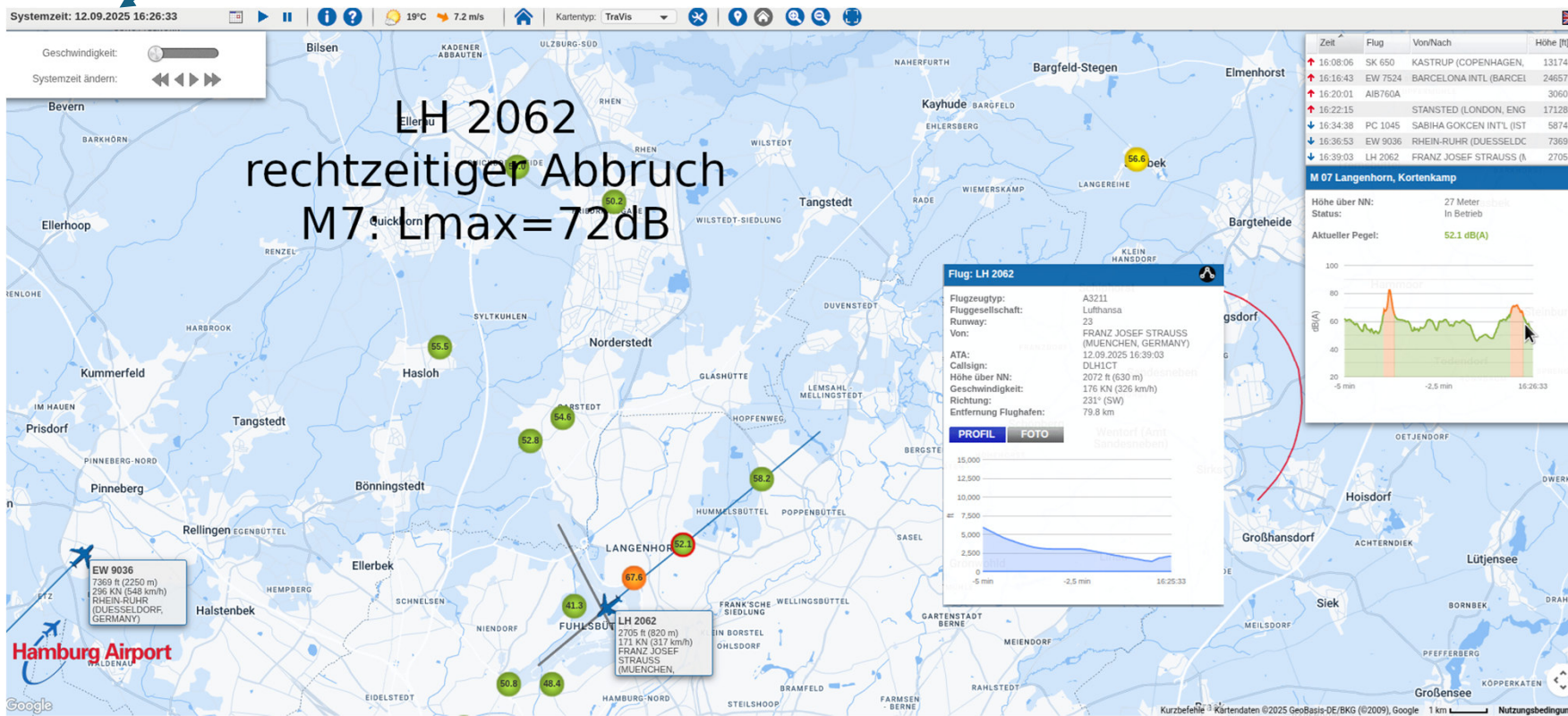


BvF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fehlanflüge

12.09.25*



LH 2062

A321-1

Lärmklasse 4 (<8

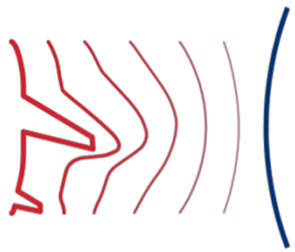
Qualitativ guter M

Abbruch über Kup

M13 78 dB

M7 71 dB

*Anm. d. Protokolls

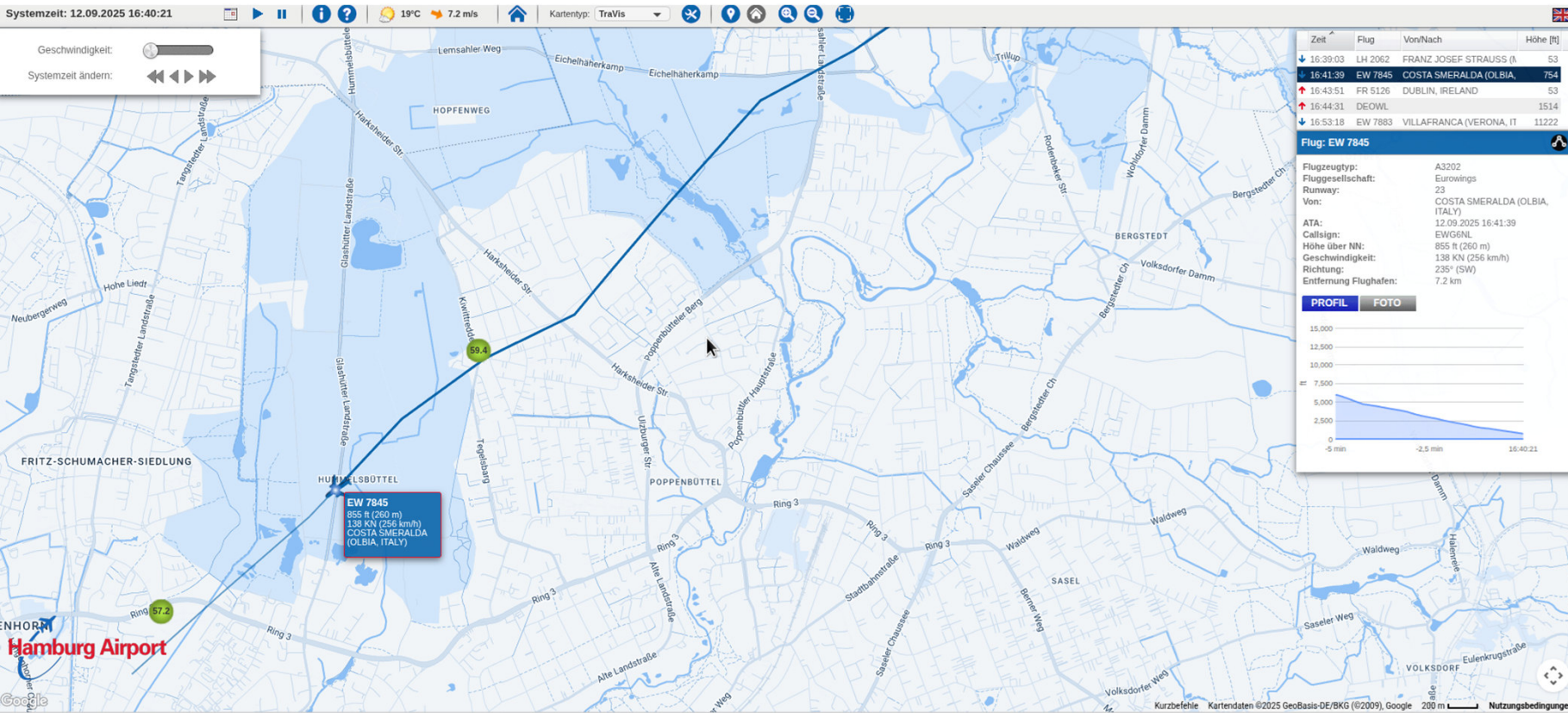


BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

12.09.25*

Fehlanflüge



EW7845

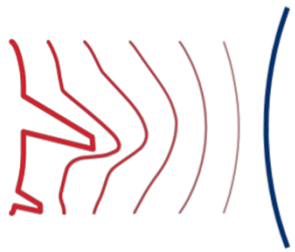
A321-2

Lärmklasse 4 (<8)

Schlingerkurs ab

Abbruch Wilderm

(*Anmerkung des Protokolls)

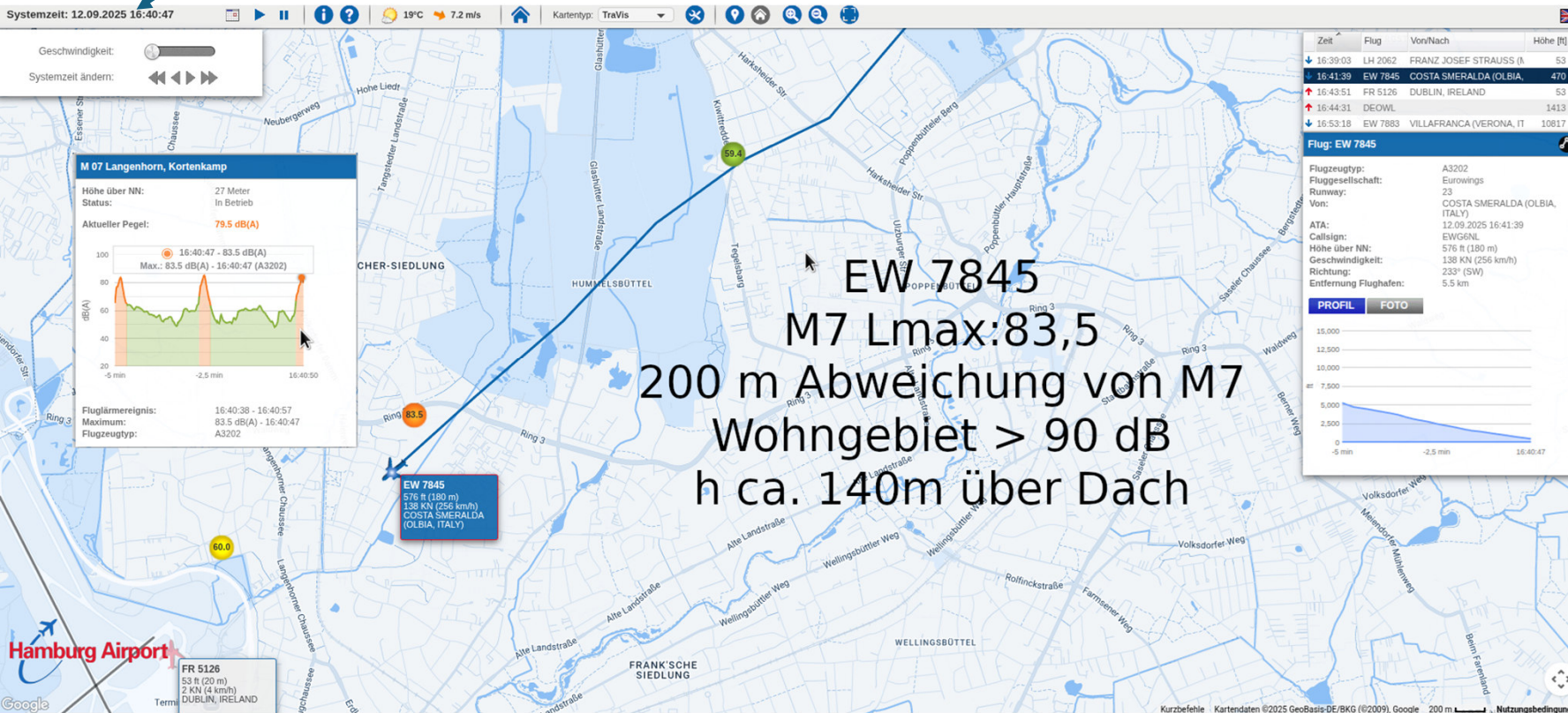


BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fehlanflüge

12.09.25*



EW7845

A321-2

Lärmklasse 4 (<8

Verpasst M7 um 2

Abbruch Wilderm

M7: 83,5 dB seitlich

Wohngebiet

>> 95 dB

(*Anmerkung des Protokolls)

Fehlanflüge

Qualitätssicherung bei Fehlanflügen

- Fehlanflüge verursachen hohe Lärmbelastung in Wohngebieten, >95 dB, tw. > 100 dB
- Auch kleine Lärmklasse 1 Maschinen verursachen weit über 80db
- Rechtzeitiger Abbruch spart erheblich Lärm >25 dB
- Für HAM gibt es keine stadtverträgliche Regelung



Fehlanflüge

Maßnahmen

- Erfassung der Fehlanflüge mit Grund/Ursache, Position des Abbruchs und Lärmwerten. Auswertung hinsichtlich Vermeidbarkeit und Möglichkeiten der Lärmreduzierung
- Jährlicher Bericht an die FLSK
- Empfehlung zum Abbruch der Landeanflüge bei Fehlanflügen möglichst weit entfernt vom Flughafen und außerhalb der Wohngebiete
- Ziel: Entwicklung stadtverträglicher Regelungen



Fehlanflüge

Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

Es gilt das gesprochene Wort. Änderungen vorbehalten gk 2025