

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

9. Jährlicher Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg sowie über ihre Tätigkeit

I. Anlass

Die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) berichtet jährlich über die Fluglärmsituation und ihre Tätigkeit gemäß § 4 des Fluglärmschutzbeauftragtengesetzes (FLSBG) vom 6. Juli 2016 (HmbGVBl. Nr. 29, S. 290).

Mit dieser Drucksache wird der Bürgerschaft der Bericht für das Jahr 2025 vorgelegt.

II. Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten

Nach dem weltweiten massiven Rückgang der Flugbewegungen und der Fluggastzahlen in den Jahren 2020 und 2021 als Folge der COVID-19-Pandemie stiegen die Flugbewegungs- und Fluggastzahlen seit April 2022 wieder an.

Dieser Anstieg setzte sich in den vergangenen Jahren und bis 2025 fort, erreichte bislang jedoch noch nicht wieder den Stand vor der COVID-19-Pandemie. Im Vergleich zu 2024 gab es im Jahr 2025 bei den Fluggast- und Flugbewegungszahlen nur geringfügige Änderungen. Zur Einordnung der Zahlen wird daher nicht ausschließlich der Bezug zum Vorjahr 2024, sondern auch mit dem Jahr 2019 hergestellt, da die Flugbewegungen zu diesem Zeitpunkt noch nicht von der COVID-19-Pandemie beeinflusst waren.

1. Flugbewegungen, Passagierzahlen und Nachtflüge

Flugbewegungen und Passagierzahlen

Im Jahr 2025 betrug die Anzahl der Flugbewegungen am Hamburger Flughafen insgesamt 126.717. Im Vergleich zum Vorjahr 2024, mit insgesamt 126.970 Flugbewegungen, ist über das Jahr eine geringfügige Abnahme von 0,2 % zu verzeichnen.

Das Niveau von 155.462 Flugbewegungen im Jahr 2019 wurde auch 2025 nicht erreicht, das Minus der Flugbewegungen im Vergleich dazu beträgt knapp 18,5 %.

Die gewerblichen Flugbewegungen fielen 2025 mit 112.121 Flugbewegungen um 1,0 % höher gegenüber 2024 aus (111.024 gewerbliche Flugbewegungen). Gegenüber dem Jahr 2019 (140.751 gewerbliche Flugbewegungen) beträgt das Minus immer noch 20,3 %.

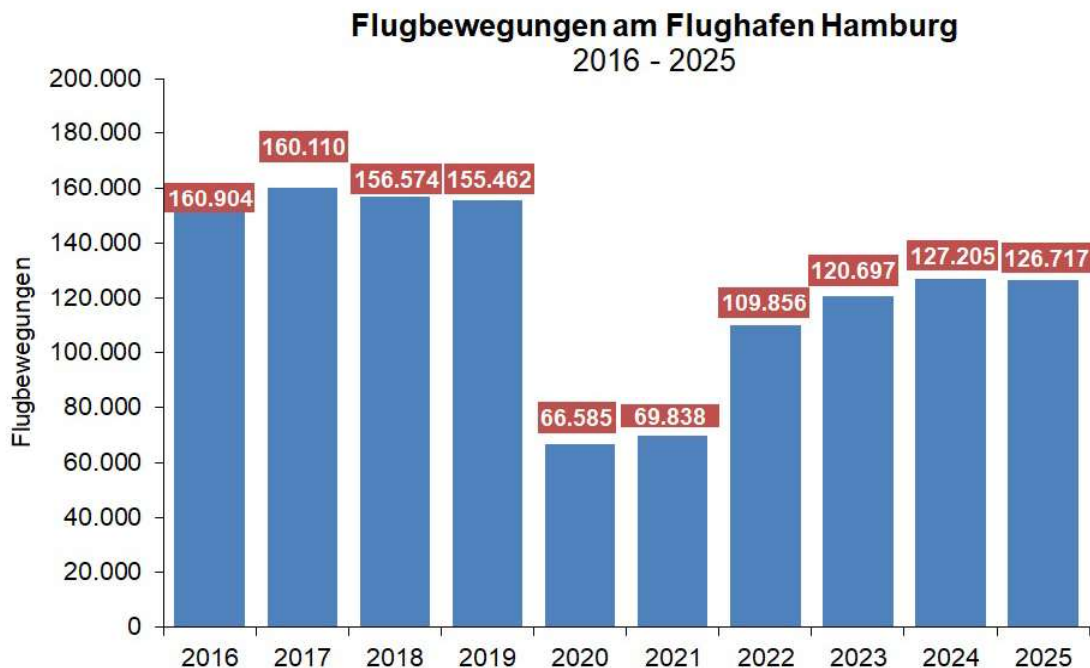


Abbildung 1: Entwicklung der Gesamtflugbewegungen 2016 bis 2025
Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Die Passagierzahlen stiegen in den vergangenen Jahren nach der COVID-19-Pandemie kontinuierlich an. Zwischen 2024 und 2025 war allerdings eine geringfügige Abnahme um ca. 0,4 %, von etwa 14,83 Millionen Passagieren im Jahr 2024 auf 14,77 Millionen Passagiere im Jahr 2025 zu verzeichnen. Das Passagieraufkommen aus dem Jahr 2019 mit 17,3 Millionen Passagieren wurde nicht erreicht. Ein Vergleich des Passagieraufkommens gegenüber 2019 zeigt weiterhin ein deutliches Minus von knapp 14,7 %.

Nachtflüge

Planmäßiger Flugverkehr darf am Hamburger Flughafen nur in den unbeschränkten Betriebszeiten von 6:00 bis 23:00 Uhr stattfinden, d. h. in dieser Zeit ist es den Luftfahrtunternehmen ohne Einschränkungen erlaubt, Flüge am Flughafen Hamburg zu planen und durchzuführen. Demnach ist auch innerhalb der ersten Nachtstunde, d. h. von 22:00 bis 23:00 Uhr ein planmäßiger Flugverkehr grundsätzlich erlaubt.

Die Anzahl nächtlicher Starts und Landungen in der unbeschränkten Betriebszeit von 22:00 bis 23:00 Uhr betrug im Jahr 2025 insgesamt 6.563 Flüge (siehe Abbildung 2). Im Vorjahr 2024 wurden 6.192 Flüge in dieser Zeit durchgeführt.

Flüge des planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehrs, deren planmäßige Abflug- oder Ankunftszeit vor 23:00 Uhr liegt, können bei nachweisbar unvermeidbarer Verspätung (z. B. aufgrund von Unwettern) auch nach 23:00 Uhr bis spätestens 24:00 Uhr starten und landen. Eine gesonderte Erlaubnis oder Genehmigung ist nicht erforderlich. Diese sogenannte Verspätungsregelung findet sich in Ziffer 1.3.2 des Luftfahrthandbuchs Deutschland für den Verkehrsflughafen Hamburg, AD 2 EDDH 1-12.

Für den planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr wurde diese Verspätungsregelung 2025 insgesamt 756 Male von den Fluggesellschaften in Anspruch

genommen (siehe Abbildung 3). Gegenüber dem Vorjahr 2024 mit 987 Flügen zeigt sich eine Abnahme um 23 %. Bei den 756 verspäteten Flügen von 23:00 bis 24:00 Uhr handelte es sich um 122 Starts und 634 Landungen (2024: 165 Starts und 822 Landungen, 2019: 191 Starts und 487 Landungen).

Ausnahmen zu den Betriebsbeschränkungszeiten sind für den Hamburger Flughafen in Ziffer 1.6.1 bis Ziffer 1.6.4 Luftfahrthandbuch Deutschland, AD2 EDDH 1-12 geregelt. Flüge im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such- und Rettungseinsatz sowie dringenden polizeilichen Einsatz sind von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen. Im Jahr 2025 galt dies für 103 Flüge.

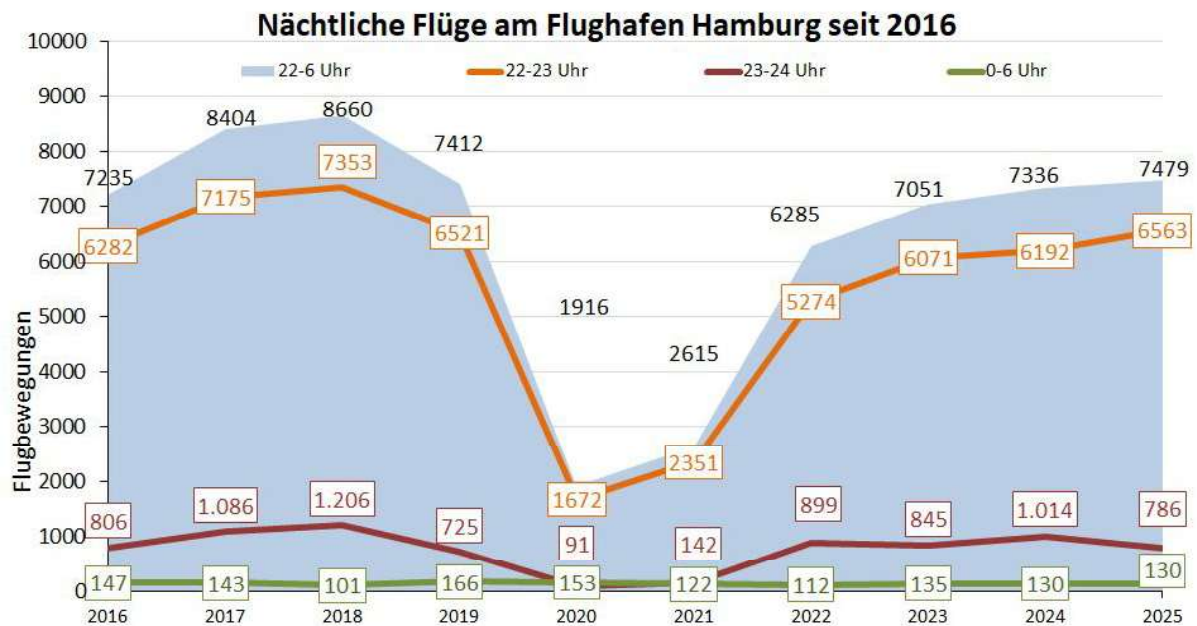
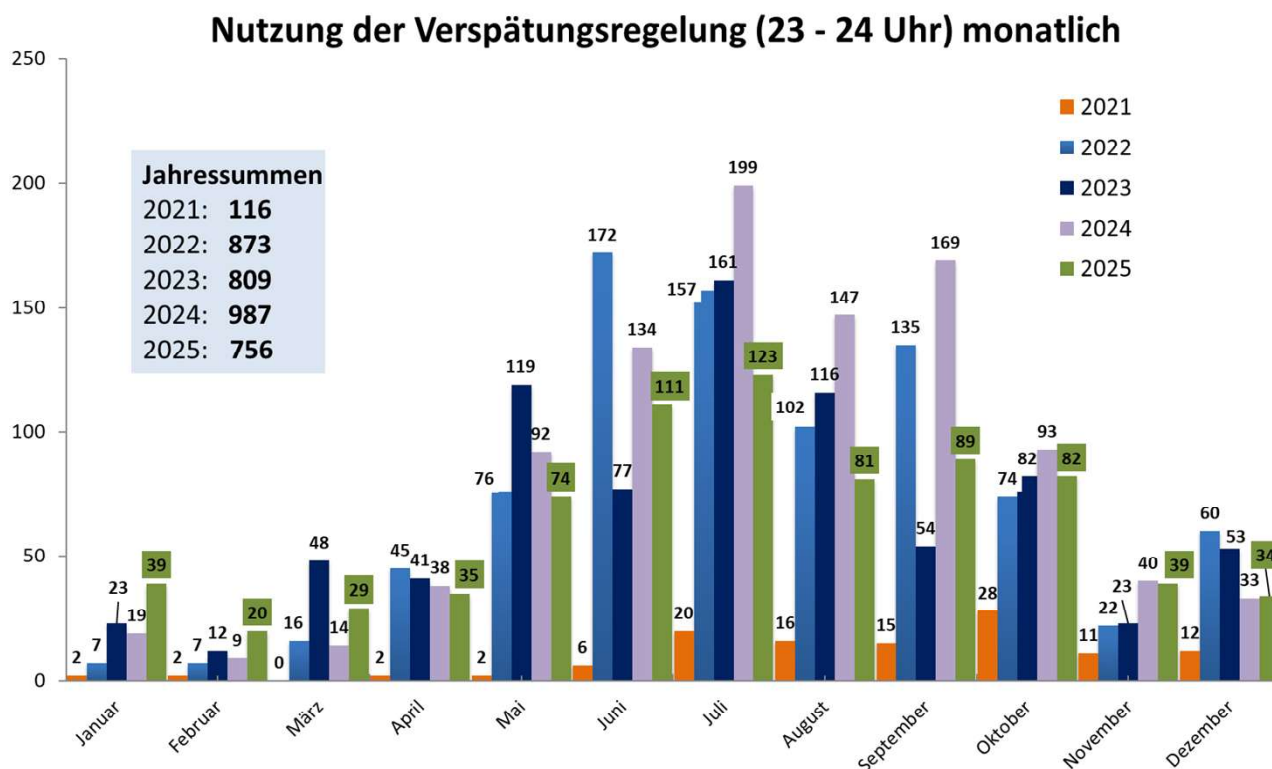


Abbildung 2: Entwicklung der Nachtflüge 2016 bis 2025 – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Flughafenentgelte

Ein wichtiges Steuerungselement für die Anzahl der nächtlichen Verspätungen sind die gestaffelten Nachtzuschläge, die die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) auf die Start- und Landeentgelte ab 22:00 Uhr von den Airlines erhebt. Zum 1. April 2025 sind diese Nachtzuschläge einer deutlich stärkeren Spreizung unterworfen worden, um mehr Anreize für pünktliches Fliegen zu setzen.

Diese Zuschläge setzen sich aus Lärmkomponenten und Nachtzuschlägen zusammen und betragen bis zu 700 % des regulären Start- und Landeentgelts für Flüge ab 00:00 Uhr. Angehoben wurden die Entgeltzuschläge für den Zeitbereich von 23:00 bis 23:59 Uhr in Viertelstundenabschnitten, und zwar im Zeitraum 23:00 bis 23:14 Uhr von 350 % auf 400 %, im Zeitraum 23:15 bis 23:29 Uhr von 400 % auf 450 %, im Zeitraum 23:30 bis 23:44 Uhr von 450 % auf 550 % sowie im Zeitraum 23:45 bis 23:59 Uhr von 550 % auf 650 %. Ein Start bzw. eine Landung im Nachtzeitraum ist daher für die Fluggesellschaften insbesondere in der genannten Stunde deutlich teurer und somit weniger rentabel geworden.



Quelle: eigene Berechnung, basierend auf Daten des Flughafens Hamburg; Stand: 31.3.2026

Abbildung 3: Nutzung der Verspätungsregelung (23:00 Uhr–24:00 Uhr) pro Monat der letzten fünf

Jahre – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Rückblickend kann festgehalten werden, dass die Anzahl der Verspätungen nach 23:00 Uhr im Jahr 2025 gegenüber den Vorgängerjahren von 2022 bis 2024 einen deutlichen Rückgang aufweist. Ursache für die Verbesserung sind optimierte Umlaufplanungen der Airlines, die möglicherweise auch durch die erhöhten Nachtzuschläge mit befördert wurden. Daneben spielt aber auch die inzwischen sehr intensive direkte Kommunikation zwischen den Airlines, dem Flughafen und der Fluglärmschutzbeauftragten eine wichtige Rolle. Wichtig ist hier sicher auch die regelmäßige Behandlung der Themen in der Fluglärmschutzkommission (FLSK) und der „Allianz für den Fluglärmschutz“.

Aufgrund der höheren Anzahl an Flugbewegungen in den Sommermonaten gegenüber den Wintermonaten treten im Sommerflugplan generell mehr Verspätungen auf (vgl. Abbildung 3). Als weiterer Faktor ist dabei zu nennen, dass in den Sommermonaten oftmals häufiger als im Winter Schlechtwetterereignisse, wie beispielsweise Gewitter, zu erwarten sind, die die Start- und Zielflughäfen vor erhebliche Herausforderungen stellen.

Die Fluggesellschaften reichen die Verspätungsgründe für jeden verspäteten Flug nachträglich bei der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) ein. Diese prüft alle eingereichten Verspätungsgründe der Flüge zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr auf die Unvermeidbarkeit der Verspätung.

Hat ein Luftfahrzeugführer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Betriebszeitenbeschränkungen verstoßen, so kann ein Ordnungswidrigkeitenverfahren nach § 58 Absatz 1 Nr. 8a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) gegen ihn eröffnet werden.

Die Überprüfung der verspäteten Flüge des Jahres 2025 ergab, dass alle den Kriterien der Verspätungsregelung entsprachen.

Flüge, die nicht von der Betriebszeitenbeschränkung ausgenommen waren und auch keine anerkannten Gründe für Verspätungen bei Starts und Landungen vorweisen konnten, benötigten gemäß § 25 Absatz 1 LuftVG ab 23:00 Uhr eine Erlaubnis zum Starten bzw. Landen. Dies betrifft beispielsweise Privatflüge, Transportmaschinen oder Leerflüge.

Von 00:00 bis 6:00 Uhr müssen Luftfahrzeuge stets vorab eine gebührenpflichtige Erlaubnis beantragen. Die Zuständigkeit für die Erteilung dieser Erlaubnis liegt bei der BUKEA.

Für Starts und Landungen der Luftfahrzeuge nach 00:00 Uhr wurden nach Einzelfallprüfung Erlaubnisse nach § 25 Absatz 1 LuftVG von der BUKEA erteilt. Als Gründe für die Erlaubniserteilung werden in diesem Zusammenhang u. a. erhebliche Luftverkehrsstörungen oder das Vorliegen eines besonderen öffentlichen Interesses anerkannt. Die Erlaubniserteilung erfolgt mit Blick auf das Schutzbedürfnis der Anwohnenden sehr restriktiv.

2025 wurden insgesamt 81 Anträge auf Erteilung einer Erlaubnis gestellt. Davon wurden 50 erteilt und 27 Erlaubnisse in der Folge auch genutzt. 23 erteilte Erlaubnisse wurden nicht genutzt, beispielsweise weil der Flug noch vor 24:00 Uhr den beantragten Start- oder Landevorgang abschließen konnte. Abgelehnt wurden nach Abwägung der Gründe oder aufgrund der beantragten sehr späten Start- bzw. Landezeiten 31 Anträge.

Im Jahr 2025 wurden zwei mutmaßliche Verstöße gegen Nachtflugbeschränkungen festgestellt und daraufhin jeweils ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen den verantwortlichen Piloten eingeleitet. Der eine Flug war ein privater Reiseflug, der kurz nach 23:00 Uhr ohne die erforderliche Erlaubnis landete, der andere ein Passagierflug, der sehr kurz nach 00:00 Uhr ohne Erlaubnis startete. Die Verfahren wurden jeweils mit einer Verwarnung der Piloten abgeschlossen.

2. Entwicklung des Lärmkontingents und der Fluglärmmesswerte

Lärmkontingent

Die genehmigungsrechtliche Fluglärmobergrenze für den Flughafen Hamburg ist die Größe der Lärmkontur eines äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A), die für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres berechnet wird. Abgeleitet aus der tatsächlichen Lärmkontur des Jahres 1997 darf sie nicht größer als 20,39 km² sein.

Diese Flächenobergrenze wurde seit der Festlegung im Jahr 1997 stets eingehalten und deutlich unterschritten. Im Jahr 2019 wurde im Erbbaurechtsvertrag, der neu abgeschlossen wurde, eine eigene Regelung eingeführt, welche seit 2021 gilt und Lärmausgleichszahlungen vorsieht, wenn ein Lärmkontingent von 15,39 km² überschritten wird. Lärmausgleichszahlungen mussten bisher jedoch aufgrund der seit Einführung durchgehenden Unterschreitung des vorgenannten Lärmkontingents von der FHG nicht erbracht werden.

Im Jahr 2025 machten vom 1. auf den 2. September zehn Maschinen der Kunstflugstaffel „Red Arrows“ der Royal Air Force einen Tankstopp am Hamburger Flughafen, was zu einer punktuell erhöhten Lärmbelastung führte. Militärische Flugbewegungen sind nach § 30 Abs. 1 LuftVG gesetzlich privilegiert und zudem nicht Teil des regulären Flughafenbetriebes. Sie fallen daher weder unter die Beschränkungen der Betriebsgenehmigung, die Slotvergabe zu Jahresbeginn, noch in die Zuständigkeit der Landesbehörden. Die Auswirkungen dieses gesonderten Lärmereignisses werden zwar erfasst, aber im Rahmen der Berechnung der Lärmkontur,

welche auf den Emissionen der sechs verkehrsreichsten Monate des regulären Betriebs fußt, nicht berücksichtigt.

Das auf das Jahr 2024 bezogene Fluglärmkontingent lag bei 12,60 km², bei 67.207 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten. Im Jahr 2025 erfolgten in den sechs verkehrsreichsten Monaten mit 67.280 Flugbewegungen lediglich 0,1 % mehr Flugbewegungen als 2024. Das Fluglärmkontingent wurde für 2025 mit 12,60 km² ermittelt, was dem des Vorjahres entspricht. Die hier nicht berücksichtigten 20 Flugbewegungen der „Red Arrows“ entsprechen rechnerisch zusätzlichen 0,40 km².

Die im Jahr 1997 festgelegte Lärmkontur von 20,39 km² und auch die festgelegte Grenze aus dem Erbbaurechtvertrag 2019 vom 15,39 km² wurde 2025 nicht erreicht.

Der deutliche Rückgang des Lärmkontingents zwischen 1997 und heute ist nicht nur den gesunkenen Flugbewegungen geschuldet, sondern vor allem dem Einsatz leiserer Flugzeuge. Der Einsatz von Flugzeugen der neuesten Generation, wie zum Beispiel dem A320 Neo bzw. A321 Neo oder der Boeing 737 Max, tragen hierbei erheblich zu einer weitergehenden Lärmreduzierung bei. Der Anteil dieser Flugzeuge am Flottenmix ist von 2,7 % im Jahr 2019 auf inzwischen 23,2 % im Jahr 2025 angestiegen. In den nächsten Jahren wird die Anzahl der Flugzeuge der neuesten Generation voraussichtlich weiter ansteigen, da die in diese Maschinen verbauten, modernen Mantelstromtriebwerke sowohl deutlich weniger Treibstoff verbrauchen als auch leiser im Vergleich zu Triebwerken früherer Generationen sind.

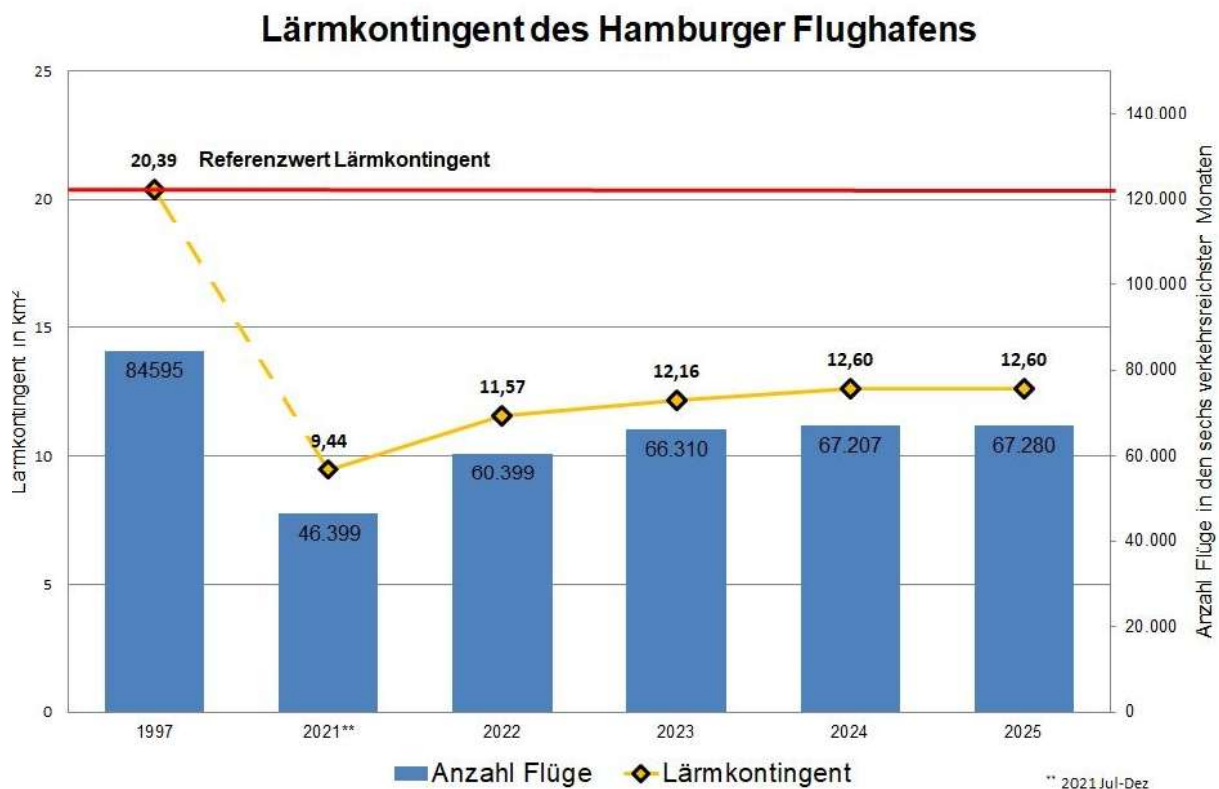


Abbildung 4: Lärmkontingent – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Fluglärmmesswerte

Die Fluglärmimmissionen werden ständig überwacht. Hierzu betreibt der Hamburger Flughafen ein Netz von stationären Messstellen. Die genauen Standorte dieser Messstellen können der Karte in Abbildung 5 entnommen werden.

Die Messwerte der einzelnen Messstellen sind in den Tabellen 1 und 2 aufgelistet. Die Messstelle M14 in Lurup, Farnholzweg, wurde 2020 in Betrieb genommen, so dass Messwerte für 2019 noch nicht vorliegen. Mitte 2024 wurde die Messstelle M6 in Niendorf, Sootbörn, neu eingerichtet, sodass diese Messstelle noch nicht in den Tabellen 1 und 2 genannt wird. Die Messstelle M15 ist eine mobile Messstelle und quasistationär in Jersbek, Langereihe, eingerichtet worden.

Die Analyse der Werte des äquivalenten Dauerschallpegels aus dem Jahr 2025 lässt einen überwiegend stetigen Rückgang der Tag- und Nachtwerte erkennen. Insbesondere ein Vergleich der Messwerte 2019 und 2024 offenbart einen deutlichen Rückgang der vorgenannten Dauerschallpegel.

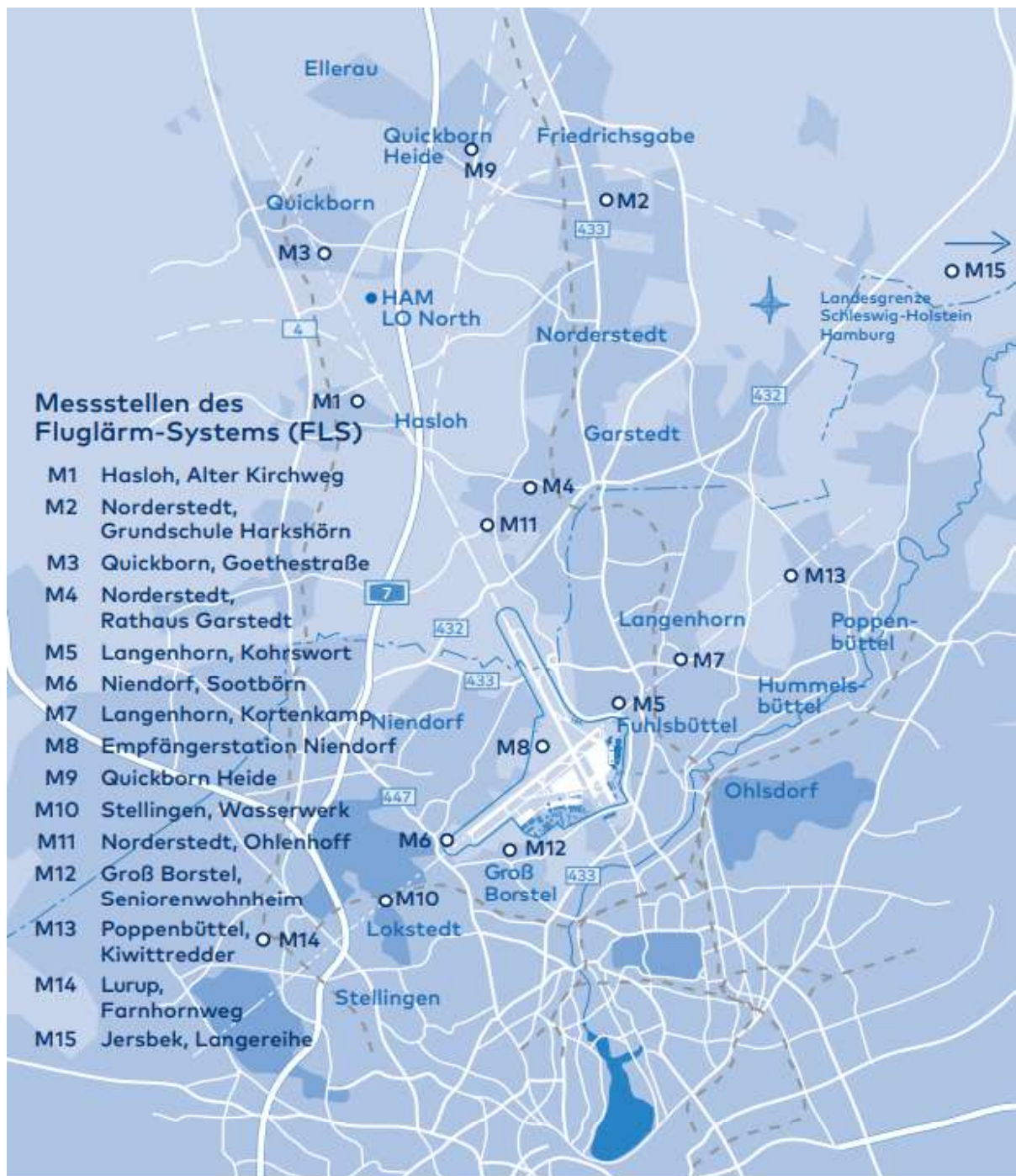


Abbildung 5: Darstellung der Messstellen – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Jahr/ Messstation	2019	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung 2025 zu 2024	Veränderung 2025 zu 2019
	L_{EQ} Tag	L_{EQ} Tag	L_{EQ} Tag	L_{EQ} Tag	L_{EQ} Tag	L_{EQ} Tag	ΔL_{EQ} Tag	ΔL_{EQ} Tag
M01	55,2	50,5	52,9	53,0	53,4	52,8	-0,6	-2,4
M02	42,4	39,6	43,6	44,4	44,9	44,8	-0,1	2,4
M03	54,8	50,4	52,8	52,0	53,8	53,0	-0,8	-1,8
M04	51,8	47,4	48,7	49,4	49,8	49,9	0,1	-1,9
M05	61,2	56,4	59,3	59,7	60,1	59,9	-0,2	-1,3
M06						60,6	-	-

M07	64,2	59,4	61,8	62,4	62,4	62,3	-0,1	-1,9
M08	55,7	51,8	53,6	54,4	54,4	53,5	-0,9	-2,2
M09	48,3	43,2	46,5	46,8	47,3	46,9	-0,4	-1,4
M10	60,3	56,3	58,6	59,3	59,3	58,2	-1,1	-2,1
M11	61,1	56,5	58,8	59,2	59,6	59,6	0,0	-1,5
M12	57,3	52,9	55,0	55,7	55,6	55,4	-0,2	-1,9
M13	60,4	55,5	58,0	58,1	58,1	58,1	0,0	-2,3
M14*		47,8	49,7	50,5	50,5	49,8	-0,7	-
M15	48,8	43,4	45,6	46,6	45,7	46,2	0,5	-2,6

*im Juli 2020 in Betrieb genommen

Tabelle 1: Tabelle der äquivalenten Dauerschallpegel L_{EQ} am Tag – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

Jahr/ Messstation	2019	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung 2025 zu 2024	Veränderung 2025 zu 2019
	L_{EQ} Nacht	L_{EQ} Nacht	L_{EQ} Nacht	L_{EQ} Nacht	L_{EQ} Nacht	L_{EQ} Nacht	ΔL_{EQ} Nacht	ΔL_{EQ} Nacht
M01	43,9	39,5	43,5	43,3	43,8	42,6	-1,2	-1,3
M02	27,7	21,8	27,6	27,4	27,4	25,6	-1,8	-2,1
M03	48,0	44,4	47,7	48,0	48,9	47,5	-1,4	-0,5
M04	37,4	31,8	36,1	35,0	34,9	34,1	-0,8	-3,3
M05	51,5	46,3	50,5	50,3	50,7	51,0	0,3	-0,5
M06						49,3	-	-
M07	55,5	50,8	54,8	54,5	54,6	55,1	0,5	-0,4
M08	43,4	37,9	41,5	42,4	41,8	40,3	-1,5	-3,1
M09	37,4	29,5	34,1	32,1	32,7	29,7	-3,0	-7,7
M10	50,9	45,6	50,5	50,7	49,6	49,6	0,0	-1,3
M11	49,2	43,9	48,0	47,7	48,2	47,7	-0,5	-1,5
M12	44,6	37,3	42,1	42,9	41,4	41,8	0,4	-2,8
M13	51,5	46,9	50,9	50,2	50,3	50,8	0,5	-0,7
M14*		32,8	37,7	38,9	37,4	36,5	-0,9	-
M15	40,0	34,2	38,8	39,2	38,6	39,6	1,0	-0,4

*im Juli 2020 in Betrieb genommen

Tabelle 2: Tabelle der äquivalenten Dauerschallpegel L_{EQ} in der Nacht – Datenquelle: Flughafen Hamburg GmbH

3. Beschwerdesituation

Nachfolgend wird die Beschwerdesituation 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 dargestellt.

Die Fluglärmbeschwerdezahlen wurden für 2025 nach dem gleichen Prinzip wie in den Vorjahren erfasst. Differenziert wurde hierbei nach namentlicher und nicht namentlicher Abgabe der Beschwerden. Eine namentliche Erfassung ist nur möglich, wenn der Name und die Adressdaten durch den Beschwerdeführenden angegeben werden. Die datenschutzrechtlichen Vorgaben wurden hierbei beachtet, indem eine individuelle Zuordnung der Beschwerden zum Beschwerdeführenden nicht gegeben ist.

Insgesamt wurde im Jahr 2025 eine Anzahl von 27.049 Beschwerden erfasst (Abbildung 6). Davon wurden 17.691 namentliche Beschwerden (2024: 14.069) und 9.358 nicht namentliche Beschwerden eingereicht (2024: 10.380). Im Vergleich zum Vorjahr (2024: 24.449 Beschwerden) ergibt sich damit eine Zunahme der Gesamtbeschwerdezahlen.

Betrachtet man die Anzahl der Beschwerdeführenden 2025, so wurden die namentlichen Beschwerden von 971 Beschwerdeführenden abgegeben (Abbildung 7). Im Vergleich zum Vorjahr (2024: 1.300 Beschwerdeführende) ist ein Rückgang zu verzeichnen. Die höchste Anzahl an Beschwerdeführenden seit Einführung der Erfassung trat 2018 auf, seinerzeit waren es 2.311.

Als Fazit lässt sich feststellen, dass die Zahl der Fluglärmbeschwerden gegenüber dem Vorjahr zugenommen hat, während die Anzahl der namentlichen Beschwerdeführenden gleichzeitig abgenommen hat. Die Gründe für diese Entwicklung lassen sich den zahlenmäßigen Auswertungen nicht entnehmen.

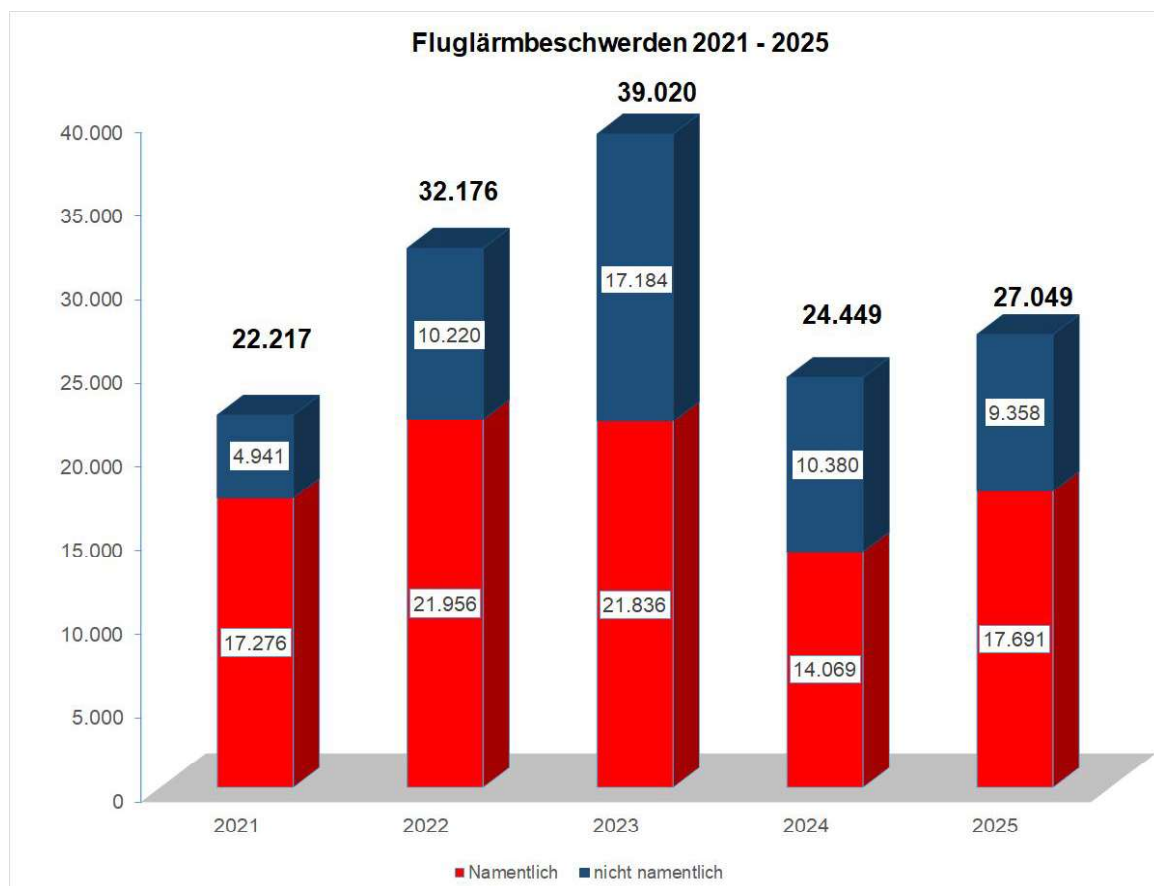


Abbildung 6: Anzahl der Beschwerden seit 2021 – Datenquelle: BUKEA

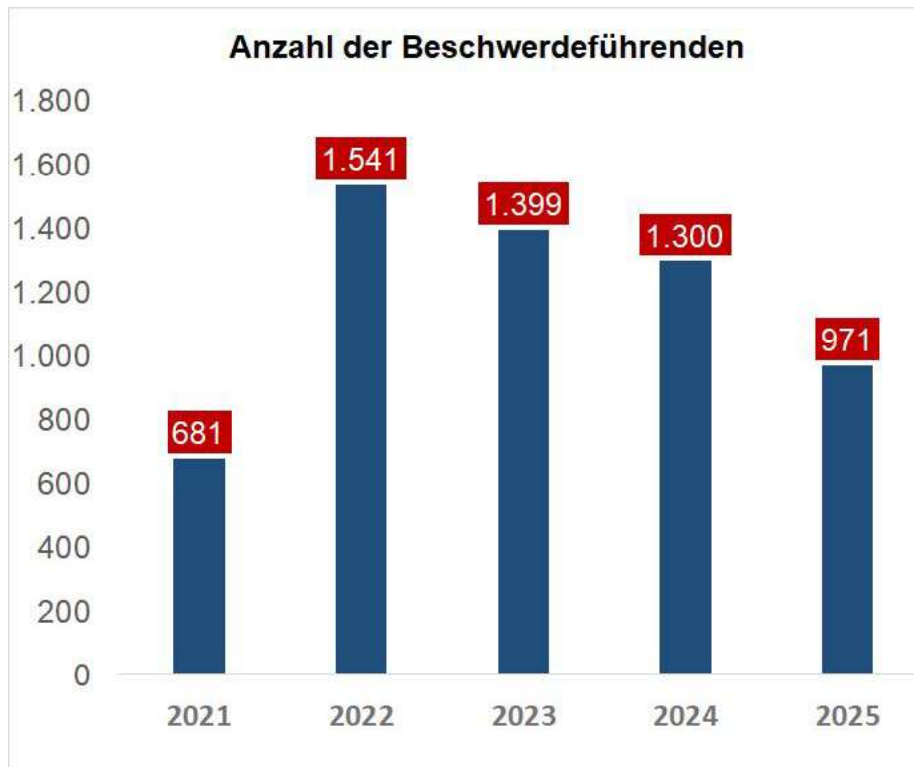


Abbildung 7: Anzahl der Beschwerdeführenden seit 2020 – Datenquelle: BUKEA

Regionale Verteilung

Die Fluglärmschutzbeauftragte betrachtet im Rahmen der Auswertungen der Fluglärmbeschwerden auch die Regionale Verteilung der Beschwerdeführenden (Abbildung 8) und der Bevölkerungsdichte.

Zur Beurteilung der regionalen Verteilung können nur die namentlichen Beschwerden (2025: 17.691 Beschwerden) und die Anzahl der Beschwerdeführenden (2025: 971 Beschwerdeführende) herangezogen werden.

Eine Auswertung nach regionaler Betrachtung ergibt folgendes Ergebnis für das Jahr 2025:

In Hamburg wurden 13.691 Beschwerden (2024: 10.952) gezählt, die von 783 Beschwerdeführenden (2024: 1.178) angegeben wurden.

3.960 Beschwerden stammen aus Schleswig-Holstein (2024: 3.789). Die Abgabe erfolgte von 188 Beschwerdeführenden (2024: 230).

40 Beschwerden wurde aus Niedersachsen eingereicht (2024: 75). Fünf Beschwerdeführende gaben diese Beschwerden ab (2024: 12).

Grundsätzlich waren gegenüber dem Jahr 2024 in 2025 mehr Beschwerden von nach der Anzahl weniger Beschwerdeführenden zu verzeichnen. Qualitativ ergaben sich im Vergleich zu 2024 keine wesentlichen Unterschiede.

Richtung Norderstedt/Quickborn

Die Beschwerden und auch die Anzahl der Beschwerdeführenden aus dem Kreis Segeberg und dem Kreis Pinneberg sind 2025 gegenüber dem Vorjahr 2024 zurückgegangen.

Im Jahr 2025 gingen aus dem Kreis Segeberg 422 Beschwerden (2024: 912 Beschwerden) ein, die von 51 Beschwerdeführenden (2024: 93 Personen) abgegeben wurden. Davon wurden 402 Beschwerden von 45 Beschwerdeführenden aus Norderstedt eingereicht. Auch hier gibt es gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang der Beschwerden und Beschwerdeführenden.

Im Jahr 2025 wurden aus dem Kreis Pinneberg 581 Beschwerden (2024: 627 Beschwerden) von 49 Beschwerdeführenden (2024: 81 Personen) abgegeben. Aus Quickborn sind davon 180 Beschwerden von 40 Beschwerdeführenden eingereicht worden.

Richtung Langenhorn/Lemsahl

2025 wurden aus Langenhorn 864 Beschwerden (2024: 587 Beschwerden) von 94 Beschwerdeführenden (2024: 75 Personen) eingereicht.

Gegenüber dem Jahr 2024 ist für 2025 eine Zunahme der Beschwerdezahlen und Beschwerdeführenden erkennbar. Langenhorn liegt auch weiterhin in der Stadtteilbetrachtung im vorderen Bereich der Beschwerdezahlen.

Sowohl 2025 wie auch schon 2024 wurden ca. 28,0 % der Flugbewegungen über diese Piste abgewickelt.

Betrachtet man den Kreis Stormarn, so ist 2025 gegenüber 2024 ein Anstieg zu verzeichnen. 2024 wurden 1.501 Beschwerden von 54 Beschwerdeführenden eingereicht. 2025 waren es demgegenüber 2.805 Beschwerden von 78 Beschwerdeführenden.

Das Beschwerdeaufkommen aus Großhansdorf (Kreis Stormarn) ist von 1.593 im Jahr 2024 auf 2.143 Beschwerden im Jahr 2025 gestiegen. 2024 und 2025 wurden diese Beschwerden jeweils von weniger als 5 Personen abgegeben.

Aus dem Bezirk Wandsbek gingen im Jahr 2025 9.181 Beschwerden (2024: 7.474 Beschwerden) von 136 Beschwerdeführenden ein (2024: 204 Personen). Auch in diesem Jahr gingen somit aus diesem Hamburger Bezirk die meisten Beschwerden ein. Dabei waren, wie 2024, die meisten Beschwerden aus diesem Bezirk aus dem Stadtteil Wohldorf-Ohlstedt mit 8.848 Beschwerden (2024: 6.192 Beschwerden) von 20 Beschwerdeführenden (2024: 16 Personen) zu verzeichnen.

Richtung Niendorf/Nienstedten

Das Beschwerdeaufkommen im Bezirk Eimsbüttel ging im Jahr 2025 mit 540 Beschwerden (2024: 740 Beschwerden) von 154 Beschwerdeführende (2024: 154 Personen) zurück.

Im Bezirk Altona ist die Anzahl der Beschwerden 2025 auf 1.380 Beschwerden (2024: 864 Beschwerden) angestiegen. Die Anzahl der Beschwerdeführenden ist hingegen 2025 auf 160 Beschwerdeführende (2024: 221 Personen) zurückgegangen.

Richtung Alsterdorf/Hamm

Die Piste Alsterdorf/Hamm soll aufgrund der aktuellen Bahnbenutzungsregelungen nur in Ausnahmefällen genutzt werden, damit die Beeinträchtigung von Fluglärm für die Anwohnenden im dichtbesiedelten Innenstadtbereich möglichst vermieden wird. Die Regelung existiert daher zum Schutz der Anwohnenden im Innenstadtbereich seit den 1950er Jahren.

Im Jahr 2025 wurden 4,0 % der Flugbewegungen über die Richtung Alsterdorf/Hamm abgewickelt (2024: 3,8 % der Flugbewegungen).

Aus den Stadtteilen Alsterdorf, Barmbek-Nord, Barmbek-Süd, Eilbek, Hamm und Winterhude gab es im Jahr 2025 mit 1.500 Beschwerden von 210 Beschwerdeführenden einen Anstieg der Beschwerden gegenüber 2024 (2024: 1.117 Beschwerden). Gleichzeitig ist ein Rückgang der Anzahl der Beschwerdeführenden festzustellen (2024: 352 Beschwerdeführende). Im Stadtteil Winterhude waren davon 610 Beschwerden von 37 Beschwerdeführenden (2024: 179 Beschwerden von 58 Beschwerdeführenden) zu verzeichnen.

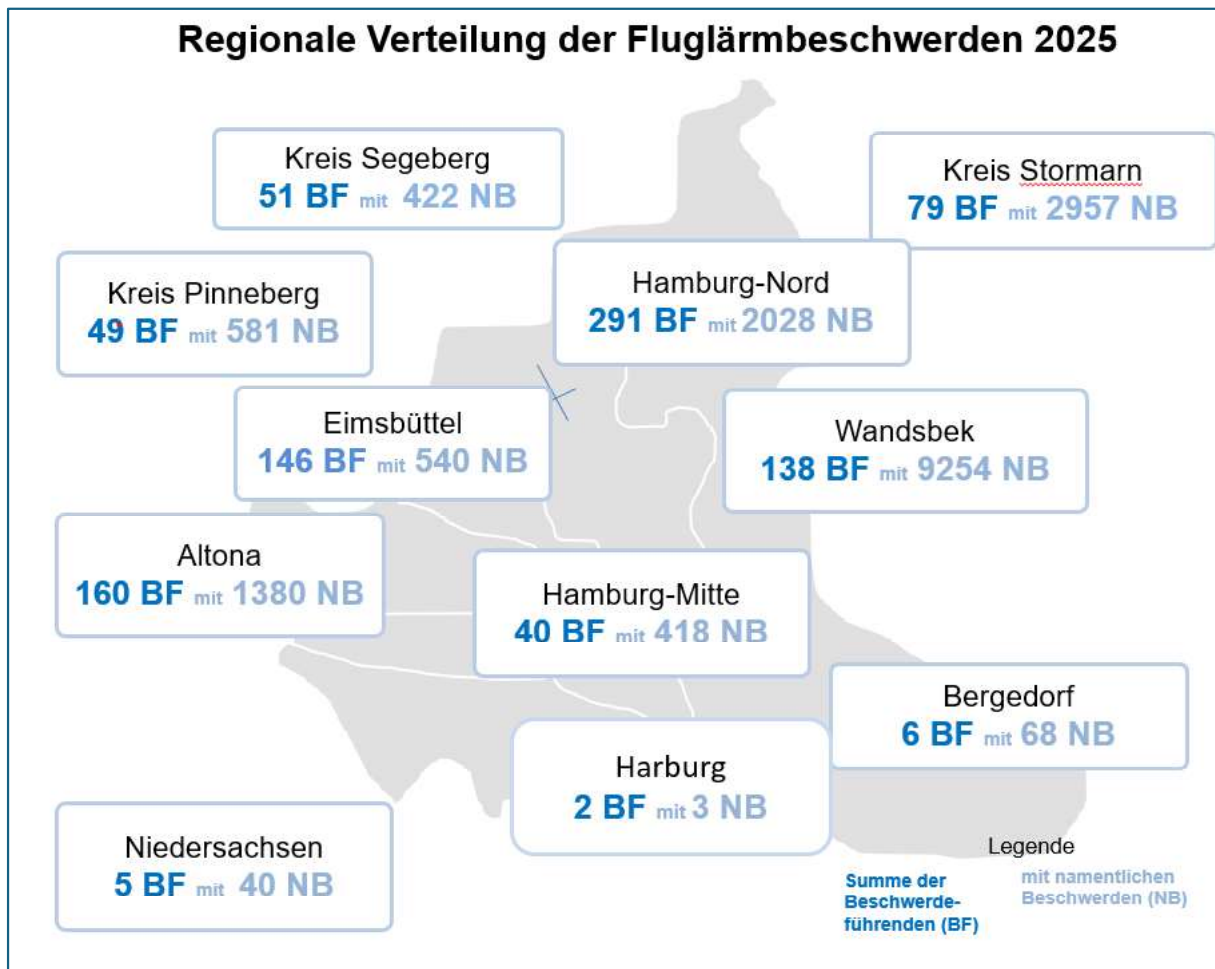


Abbildung 8: Regionale Verteilung der namentlichen Beschwerden – Datenquelle: BUKEA

Beschwerdegründe

Die Beschwerdegründe können von den Beschwerdeführenden auf dem im Internet hinterlegten Beschwerdeformular angekreuzt bzw. benannt werden. Die Möglichkeit zur Mehrfachnennung ist hierbei gegeben. Gaben die Beschwerdeführenden 2024 im Durchschnitt noch 1,5 Beschwerdegründe pro Beschwerde an, sind 2025 im Durchschnitt 1,7 Beschwerdegründe genannt worden.

Wie 2024 mit 47 % belegte auch 2025 mit 55 % wieder der Beschwerdegrund „Häufigkeit der Flugbewegungen“ den Spitzenplatz.

An zweiter Stelle steht nunmehr mit 32 % als Grund die Flugroutenabweichung. Dieser Grund wurden 2024 deutlich weniger häufig angegeben. Demgegenüber ist die „Störung der Nachtruhe“ von Platz 2 im Jahr 2024 auf Platz 3 der Gründe gefallen.

An vierter Stelle ist mit 24 % der Grund „Flugzeuge im Einzelfall“ getreten. 2024 belegte dieser Beschwerdegrund noch den dritten Rang.

Im Vergleich zu den übrigen Beschwerdegründen werden nur selten, d. h. in weniger als jeweils 5 % der Fälle, der Bodenlärm oder die Flugbewegungen durch Kleinfahrzeuge genannt.

Der Beschwerdegrund „Sonstiges“ ist gegenüber 2024 wieder etwas häufiger aufgeführt worden. Lag dieser Beschwerdegrund 2024 noch bei 8 %, so sind es nun 12 % der Gründe. Unter diesem Beschwerdegrund werden beispielsweise Beeinträchtigungen durch die Pistensperrungen oder auch das Flachstartverfahren erfasst.

Weitere Gründe lassen sich mit den entsprechenden Prozentzahlen der nachfolgenden Grafik entnehmen.

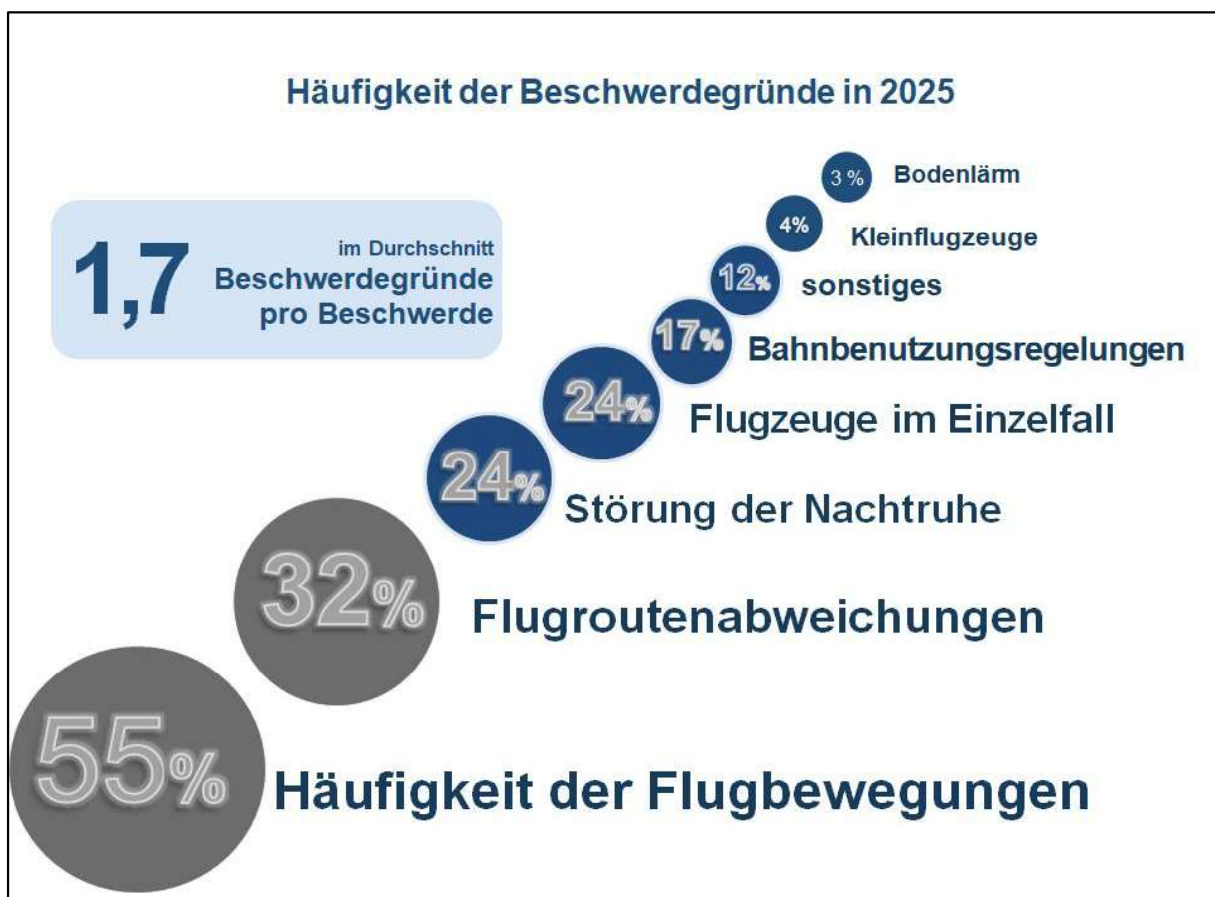


Abbildung 9: Grafik über die Beschwerdegründe – Datenquelle: BUKEA

4. Passiver Lärmschutz

Allgemeine Anfragen zu Förderungen im Bereich des passiven Lärmschutzes wurden auch 2025 gelegentlich von Anwohnenden an die FLSB gerichtet. Im Jahr 2022 wurde das städtische Lärmschutzprogramm nach Ausschöpfung der finanziellen Mittel geschlossen. Die Fluglärmschutzbeauftragte befürwortet ein neues städtisches passives Lärmschutzprogramm.

Ein 10. Lärmschutzprogramm wurde als neues, freiwilliges Lärmschutzprogramm vom Hamburger Flughafen am 01. Juli 2024 gestartet. Dieses Programm wird ausschließlich aus Mitteln des Flughafens finanziert und endet spätestens am 30. Juni 2029. Nach Angaben des Hamburger Flughafens sind fast 7.000 Haushalte antragsberechtigt. Bislang (Stand 19. Januar 2026) wurden 118 Anträge gestellt.

III. Petitum

Die Bürgerschaft wird gebeten, von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen.