FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION
FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG
- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 212 / BF3
26.01.2015

Ergebnisvermerk

über die **3. Bürgerfragestunde** Fluglärm
für den Flughafen Hamburg
am 12.12.2014

Teilnehmer: Bürgerinnen und Bürger, Fluglärmschutzkommission (FLSK)

Der Vorsitzende der FLSK begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Fragestunde. Die Fragen werden dann in der Reihenfolge des Eingangs bei der Geschäftsstelle von den jeweils durch den Vorsitzenden dazu gebetenen Experten beantwortet.

Frage 1 (Herr Kapp, Poppenbüttel):

1.1 Was wird die FLSK unternehmen, damit sichergestellt ist, dass die Veröffentlichung (hier gemeint: Messwerte der mobilen Messstation M13) im kommenden Fluglärmreport 28 erfolgt?

1.2 Warum wurde am 13.08.2014 nach 22 Uhr bei Wind mit 18 kn aus 310 Grad, das ergibt für die Bahn 23 eine Seitenwindkomponente von 17,7 kn, die 15 Knoten-Seitenwind-Vorschrift nicht eingehalten und die Bahn 33 nicht benutzt?

1.3 „Frau Wagner fragt in Frage 4.4 (leicht verkürzt): "Was gibt es für Pläne, die Überbelastung der Bahn 23 mit dem meisten Landeverkehr -das sind von 6 - 23 Uhr 17 Stunden Lärm - zu reduzieren?" Ergänzende Antwort eines (im Protokoll anonymen FLSK-Mitglieds): "Da der Flughafen in der Stadt liegt, ist der Lärm kaum besser zu verteilen. Ziel muss es sein, mehr Zufriedenheit für alle Betroffenen zu erreichen, indem man für dieses schwierige Problem gemeinsame Regelungen findet."
Welche gemeinsame Regelung schlägt die Fluglärmschutzkommission denn vor?

AW 1.1 Flughafen Hamburg GmbH (FHG): Die Ergebnisse der mobilen Messstation M13 sind auf den Internetseiten des Flughafens veröffentlicht und werden im nächsten Fluglärmreport (zusammen mit den Ergebnissen der anderen mobilen Messstationen) enthalten sein.

AW 1.2 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Auf Grund nordwestlicher Winde war eine Landung auf RWY 15 nicht möglich, zudem war der Landekurssender Richtung 33 defekt und nicht nutzbar, daher hatte der Lotse RWY 23 gewählt. Die in der Frage erwähnten 18 kn Windgeschwindigkeit entsprechen eher einer Momentaufnahme, eigentlich war der Wind schwächer. Zudem war auch noch eine Gewitterfront zu beachten.

AW 1.3 FLSK-Mitglieder: Die These: *"Da der Flughafen in der Stadt liegt, ist der Lärm kaum besser zu verteilen. Ziel muss es sein, mehr Zufriedenheit für alle Betroffenen zu erreichen, indem man für dieses schwierige Problem gemeinsame Regelungen findet."* wird bekräftigt. In der Vergangenheit hat sich die FLSK dafür eingesetzt, nach 22 Uhr verstärkt die Landerichtung 15 zu nutzen. Auch das AIP schreibt für Landungen ab 22 Uhr, vorbehaltlich

BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT
NEUENFELDER STRASSE 19, 21109 HAMBURG
TEL.:(0 40) 42840-2548
E-MAIL: FLUGLAERM@BSU.HAMBURG.DE

von Gründen der Luftverkehrssicherheit (insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnissen) und des Vorliegens außergewöhnlicher Verkehrslagen, die Nutzung der RWY 15 vor.

Nachfrage Herr Kapp: Warum ist es nicht mehr nachvollziehbar, wer die These in Frage 1.3 gesagt hat (Problem der Protokollierung)?

AW FLSK-Mitglied: Bei der Führung des Protokolls wird namentlich festgehalten, wer welche Beiträge liefert. Es ist bekannt, vom welchen FLSK-Mitglied die kritisierte Aussage stammt. Die Anonymisierung der Antworten entspricht den Anforderungen des Datenschutzes, die Forderung nach einem Wortprotokoll wird abgelehnt.

Frage 2 (Herr Maack, Hamburg-Niendorf)

2.1 Warum sind die Starts über Niendorf und Langenhorn in 2014 um 20% gestiegen, während nach wie vor kaum Starts über Alsterdorf und weniger Starts als im Vorjahr über Norderstedt durchgeführt werden?
:
Da Herr Maack nicht anwesend ist (und auch kein Vertreter für ihn) wird die Beantwortung der Frage zurückgestellt.

Frage 3 (Herr Balzen, Groß Borstel):

3.1 Wurde in der Vergangenheit eine Beschlussvorlage für die FLSK erstellt, ein Nachtflugverbot für die Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr morgens betreffend?
Wenn „Ja", erfolgte eine Abstimmung zu dieser Vorlage?
*Wenn „Ja", mit welchem Ergebnis? *)*
Wenn „Nein", warum wurde nicht abgestimmt?

3.2 Wurde in der Vergangenheit eine Beschlussvorlage für die FLSK erstellt, das Einkurven auf den Gleitpfad der Bahn 23 bei zehn nautischen Meilen oder mehr betreffend?
Wenn „Ja", erfolgte eine Abstimmung zu dieser Vorlage?
*Wenn „Ja", mit welchem Ergebnis? *)*

3.3 Wurde in der Vergangenheit eine Beschlussvorlage für die FLSK erstellt, die gleichmäßige Verteilung der Flugbewegungen auf die vier vorhandenen Bahnen betreffend?
Wenn „Ja", erfolgte eine Abstimmung zu dieser Vorlage?
*Wenn „Ja", mit welchem Ergebnis? *)*
Wenn „Nein", warum wurde nicht abgestimmt?

**) Ich bitte um die Nennung der Namen derjenigen Kommissionsmitglieder, die gegen den Beschluss stimmten, oder, wenn diese weisungsabhängig abgestimmt, um die Nennung der weisungsberechtigten Partei, Behörde oder Interessengruppe."*

AW 3.1 Vorsitzender FLSK:
- 180. FLSK-Sitzung am 23.04.2004 Top 3a *Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Hamburg (s.a. Antrag der Bundesvereinigung vom 15.02.04 – FLSK-Drs. 03/04):*
„Die Bundesvereinigung fordert, die Nachtflugbeschränkungen weiter auszudehnen und zum Schutz der umliegenden Wohngebiete auf eine Regelschlusszeit von 22 Uhr festzulegen..."
Der Antrag wurde mit 8 Ja-Stimmen gegen 6 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen angenommen. Damit wurde folgender Beschluss gefasst:

„Die zuständige Behörde wird gebeten, die Nachtflugregelungen nach folgenden Grundsätzen zu reformieren:

1. *Starts und Landungen sind nach 22:00 MEZ/MESZ (21:00/20:00 UTC) unzulässig.*
2. *Flüge im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr, deren planmäßige Ankunftszeit vor 22:00 Uhr MEZ/MESZ liegt und die aus unabweisbaren*

Gründen verspätet sind, erhalten bis 22:30 Uhr (21:30/20:30 UTC) eine Ausnahmegenehmigung zur Landung.

3. *Soweit zur Abwehr von Gefahren für Leib oder Leben von Menschen unabweisbar, sind weitere Ausnahmen im Einzelfall möglich.*
4. *Weiter gehende Beschränkungen (insbes. nicht zertifizierte Flugzeuge, Kapitel 2 – Maschinen) gelten fort.“*

- 188. FLSK-Sitzung , Top 3 *Umsetzung des Beschlusses vom 31.10.1997 zur „Aufhebung der Bahnbenutzungsregelungen in den Tagesrandzeiten“ (FLSK-Drs. 12/07)*
Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm schlägt vor, über den Beschluss von 1997 neu zu entscheiden, mit der Änderung, dass die Tagesrandzeiten von 22.00 bis 06.00 Uhr gelten und die Probezeit ein viertel Jahr betragen soll. Der Antrag wird mit 11 Ja-Stimmen bei einigen Enthaltungen angenommen. Damit wird folgender Beschluss gefasst:
„Die Fluglärmschutzkommission spricht sich dafür aus, die Bahnbenutzungsregelungen in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr (local) dahingehend zu ändern, dass ausschließlich die Wetterverhältnisse für die Auswahl der Bahnrichtung maßgeblich sind, Diese Maßnahme soll zunächst für ein viertel Jahr gelten und danach überprüft werden.“

AW 3.2 Vorsitzender FLSK:
Es sind keine Angaben dazu in den FLSK-Protokollen zu finden

AW 3.3 Vorsitzender FLSK:
-155. FLSK-Sitzung am 31.10,1997: *„Die FLSK spricht sich dafür aus, die BBR (Bahnbenutzungsregeln) in den Tagesrandzeiten (22:00 bis 07:00 Uhr loc.) dahingehend zu ändern, dass ausschließlich die Wetterverhältnisse für die Auswahl der Bahnrichtung maßgeblich sind. Diese Maßnahme soll als Versuch für ein halbes Jahr gelten und danach überprüft werden.“* Der Beschluss wurde mit 15 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen angenommen.

Zu der Bitte um Nennung der Namen derjenigen Kommissionsmitglieder, die gegen den Beschluss stimmten, oder, wenn diese weisungsabhängig abgestimmt, um die Nennung der weisungsberechtigten Partei, Behörde oder Interessengruppe, wurde geantwortet, dass diese Nennung nicht den Gepflogenheiten der FLSK entspricht.

Frage 4 (Frau Harms, Hamburg-Duvenstedt):
Da Frau Harms nicht anwesend ist, trägt Frau Hartl-Sorkin die Fragen stellvertretend vor

„Axel Schmidt, Umweltausschuss sagte am 13. November 2014: "Das Flugaufkommen hat sich in den letzten 10 bis 15 Jahren verdoppelt". Das sehen die Lärmbetroffenen genau so, denn es wird meistens bis zu 17 Stunden täglich über uns gelandet.

4.1. Wieso drückt sich das nicht in den veröffentlichten Überflugzahlen aus, die immer gleich geblieben sein sollen? Oder war der Grund eine völlige Veränderung der Flugrouten zu unserem Nachteil, wovon wir ausgehen?

Nach 2009 wurden wir zu den sogenannten " Betroffenen" gemacht, deren Zahl in Hamburg aber die "Minderheit" von immerhin ca. 200 000 Personen ausmacht.

4.2. Finden Sie, dass 200 000 Menschen, deren Gesundheit ständig bedroht ist, noch eine unwichtige Minderheit darstellen, denn auch diejenigen, die sich nicht beschweren, sind nach neuesten medizinischen Erkenntnissen gesundheitlich benachteiligt?
Das Grundgesetz schützt aber jeden einzelnen Bürger!
4.3 Wie stehen Sie dazu?

Es werden ohne Rücksicht Wohngebiete, Schulen, Krankenhäuser und andere schutzbedürftige Einrichtungen mit ständigem Fluglärm überzogen.

4.4. Auf welcher Rechtsgrundlage basiert die Tatsache, dass ab 1500 m Flughöhe der gesamte Hamburger Luftraum genutzt werden darf?
Es müssten dafür Schallmessungen/ Berechnungen oder zumindest eine Umweltverträglichkeitsprüfung gegeben haben.

AW 4.1 Flughafen Hamburg GmbH (FHG): Ende 1998 hatte der Hamburger Flughafen ca. 8 Mio. Passagiere, 2014 ca. 14 Mio. Passagiere. Ende der 90.ger Jahre gab es 140.000 – 143.000 Flugbewegungen jährlich (mit vielen kleineren Maschinen). Die Bewegungszahl ist heute etwa gleich geblieben, dafür werden heute größere Maschinen (mit höherer Auslastung) eingesetzt. Eine Veränderung der Flugrouten fand nicht statt. Die hohe Zahl der landenden Flugzeuge resultiert daraus, dass die RWY 23 mit einem Landeanteil von 40,6 % aller Landungen (Stand 2014) die Hauptlandebahn ist.

AW 4.2 Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB): Die Zahl von 200.000 Betroffenen kann nicht nachvollzogen werden, die Ergebnisse der EU-Lärmkartierung gehen für 2012 von ca. 50.000 von Fluglärm Betroffenen (L_{DEN} > 55 dB(A)) aus, auch aus lärmmedizinischer Sicht ist die Zahl von 200.000 Betroffenen nicht verifizierbar.

Anmerkung Frau Hartl-Sorkin: 200.000 wären in ganz Hamburg vom Fluglärm betroffen, Flughafenvertreter hätten gar von 400.000 gesprochen.

AW FLSB: Die Anzahl der vom Fluglärm Betroffenen im Sinne der EU-Lärmkartierung ist im Lärmaktionsplan aufgeführt, die erwähnten 200.000 entsprechen eher der Gesamtzahl der durch Fluglärm Belästigten.

Ergänzung FLSK-Mitglied: Der Begriff der Betroffenheit gibt Anlass zu Missverständnissen, da dieser augenscheinlich nicht klar definiert ist. Betroffenheiten nach EU-Umgebungslärmrichtlinie sind für Fluglärm wenig aussagekräftig, da Spitzenschallpegel nicht berücksichtigt werden. Dennoch sind Betroffenheiten nach EU-Umgebungslärmrichtlinie ein wichtiger Baustein, um Lärmbetroffenheiten unterschiedlicher Quellen vergleichbar zu machen.

AW 4.3 Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB): Der grundgesetzliche Schutz jedes einzelnen Bürgers wird durch die Fachgesetzgebung (u.a. Fluglärmschutzgesetz) realisiert, neuere Ergebnisse medizinischer Lärmwirkungsstudien werden von der Politik aufgegriffen und in die ständige Weiterentwicklung der Fachgesetzgebung umgesetzt.

AW 4.4 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Par. 1 des Luftverkehrsgesetzes besagt, dass „die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge frei ist, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften...beschränkt wird". So gibt es die Begrenzung, dass beim Einfliegen in die Kontrollzone Hamburg eine Flugfreigabe erforderlich ist. Aufgabe des Fluglotsen ist es, den Luftverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Dazu hat er die Möglichkeit, Einzelfreigaben (ab 600 m Höhe) zum Verlassen der SID (Standard Instrumental Departure) durch die Luftfahrzeuge zu erteilen. DFS-intern gibt es jedoch die Regelung, aus Lärmschutzgründen Einzelfreigaben erst ab 1.500 m (ca. 5.000 ft.) – in der Nachtzeit auch erst ab 3.000 m Höhe – zu erteilen. Bei Funkausfall fliegt das Luftfahrzeug die gesamte SID ab.

Frage 5 (Herr Bandelow, Am Bronzehügel):

5.1 Warum darf ein Großteil der Flugzeuge, beim Start Richtung Osten (Langenhorn / Poppenbüttel / Duvenstedt), bereits bei ca. 3-3,5 NM seitlich die Lärmschutzzone 2 verlassen und müssen sich nicht, wenigstens bis zum Endpunkt der Lärmschutzzone, mittig in dieser bewegen?

5.2 Warum hat die FLSK, bezüglich der Landeanflüge aus Richtung Osten, einer Verkürzung auf 7 NM zugestimmt, wo doch Landeanflüge aus Richtung Norden erst bei ca. 15-20 NM

(zwischen Bad Bramstedt und Barmstedt) auf den geraden Landeanflug gebracht werden? Gelten für die Betroffenen im Norden andere Rücksichtnahmen als für die Betroffenen im Osten Hamburgs ?"

AW 5.1 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Der Begriff „Lärmschutzzone" ist hier der falsche Begriff, Luftfahrzeuge starten auf vorgeschriebenen SID (Standard Instrumental Departure). Zu Einzelfreigaben der DFS zum Verlassen der SID siehe Antworten zu Frage 4.4.

AW 5.2 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Die Regelung, dass die Flugzeuge spätestens in einer Entfernung von 7 NM auf den Landegleitpfad eingeschwenkt sind, betrifft alle Richtungen.

Nachfrage Herr Bandelow: Warum fliegen Flugzeuge heute fächerförmig über das Wohngebiet, nicht über das Gewerbegebiet Am Bronzehügel – wie früher? – daher außerhalb der Lärmschutzzone?

AW Flughafen Hamburg GmbH (FHG): Die Lage der Lärmschutzzonen ist maßgeblich durch das Verhältnis der Starts zu den Landungen bestimmt. In Richtung Poppenbüttel ist die Anzahl der Landungen dominant (so waren in 2014 75,1 % aller direkten Flugbewegungen - d.h. Starts auf RWY 05, Landungen auf RWY 23 - über Poppenbüttel Landungen), daher bestimmen diese die Lage der Lärmschutzzonen. Startende Flugzeuge biegen teilweise in dem betroffenen Gebiet (relativ geringer Anteil der in Richtung 05 startenden Flugzeuge) nach 3 bis 3,5 NM Richtung NO auf SID LBE ab.

Frage 6 (Frau Wagner, Poppenbüttel):

„Es gibt zwei Regeln für die Bahn 23 im Luftfahrthandbuch:
1. Starts sollen Richtung Norden (Ohmoor/Quickborn) erfolgen.
2. Zwischen 22 und 7 Uhr sollen auch Landungen aus Richtung Norden erfolgen.
Es werden schon lange wichtige Regeln des Luftfahrthandbuches nicht mehr eingehalten, insbesondere die beiden Regeln für die Bahnbenutzung der Bahn 23. Es handelt sich jedoch um keine gelegentlichen Ausnahmen, für die es eine Erklärung gibt, sondern um eine bewusste nicht nachvollziehbare Änderung zu unseren Lasten, die wir nicht hinnehmen können. Die Lärmbetroffenen im Nord Osten Hamburgs leiden bereits unter der Last von 52% Landungen, wo oft Wochen lang 17 Stunden Nonstop gelandet wird! Wir sind bei der gesundheitlichen Belastung ganz besonders auf einen Ausgleich durch die beiden Regeln angewiesen. Auf unsere diesbezüglichen Beschwerden bekommen wir nie eine Antwort!"

6.1 Frage zum Starten: Wie kommt es zu solcher Aussetzung der festgelegten Regeln des Luftfahrthandbuches indem Tage lang ununterbrochen gestartet wird?

6.2 Frage zum Landen: Warum wird die Regel, die beinhaltet nach 22 Uhr die Bahn zu verlassen nicht mehr angewendet - sind 16 Stunden Dauerlanden ab 6 Uhr morgens bis 22 Uhr nicht mehr als genug?

Aber selbst wenn die Bahn 23 nicht mehr durch Starts belastet würde, wie es das Luftfahrthandbuch eindeutig vorgibt, haben wir im Nord Osten immer noch den Löwenanteil aller Landungen. Das hat ein solches Ausmaß erreicht, dass wir zum großen Teil von 6 Uhr bis 23 Uhr (17 Stunden) an fünf Tagen der Woche ununterbrochenen Fluglärm zu ertragen haben weil es zwischen den Flügen keine Pause mehr gibt. Die Regel, einen Bahnwechsel ab 22 Uhr durchzuführen damit wir wenigstens eine Stunde früher unsere Ruhe haben, wird so gut wie nicht mehr praktiziert trotz ständiger Beschwerden. In dieser schon ausweglos erscheinenden Situation müsste alles dafür getan werden, die Menge der Flüge drastisch zu reduzieren.

6.3 Frage zur Reduzierung: Können Sie darauf hinwirken, dass aus Gründen unserer Gesundheit ein großer Teil dieser Flüge so bald wie möglich ausgelagert wird?

6.4 Frage wegen des Überquerens unserer Wohngebiete:
Aus welchem Grund fliegen Maschinen, die Richtung Norderstedt gestartet sind, über den dicht besiedelten Nord Osten parallel zur Bahn 23? - Um Kerosin zu sparen auf Kosten unserer Gesundheit? Dagegen bietet sich einige Kilometer weiter östlich das Gebiet an der A1 an. Wenn parallel zur Autobahn Richtung Süden geflogen würde, wären keine bewohnten Gebiete betroffen.

AW 6.1 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Von den Bahnbenutzungsregeln darf abgewichen werden, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit (insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnissen) und des Vorliegens außergewöhnlicher Verkehrslagen dies erfordern. Entscheidend sind hierbei insbesondere die Windverhältnisse (hier vor allem auch die Höhenwinde). Nach diesen Prämissen im Luftfahrthandbuch AIP handelt die DFS.

AW 6.2 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Auch beim Landen gehen Ausschlussgründe (z.B. Witterungsverhältnisse) der Regelanwendung vor.

Anmerkung Frau Wagner: Vorliegen von Ausnahmegründen war nicht gemeint, auch wenn diese nicht vorliegen, wird entgegen der Bahnbenutzungsregel geflogen.

AW Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Die Vorgehensweise der DFS gemäß Vorgaben im AIP hat sich in den letzten Jahren nicht geändert.

Ergänzung FLSK-Mitglied: Der Anstieg der Flugbewegungen, insbesondere auch der Starts nach 22 Uhr, kann zu Aufweichungen der Bahnbenutzungsregeln führen (Landung auf RWY 15 setzt voraus, dass Start auf RWY 33 frei ist).

Ergänzung FLSK-Mitglied: Es wird vorgeschlagen, die Flugbewegungen im letzten Jahr diesbezüglich zu analysieren.

Ergänzung FLSK-Mitglied (Dienststelle Fluglärmschutzbeauftragte): Die Befolgung der Bahnbenutzungsregeln war in der Vergangenheit (vor 2007) strenger. Flugbewegungen nach Richtungen für den Zeitraum 22 Uhr bis 6 Uhr liegen der Dienststelle vor und werden hinsichtlich der Starts nach 22 Uhr ausgewertet. (Protokollergänzung: Die Zahlen für die Bahnbenutzung nach 22 Uhr finden sich in der Anlage. Ein offensichtlicher Zusammenhang für die Anzahl von Starts über Piste 33 und dem Anteil der Landungen über Piste 15 ist nicht zu erkennen.)

AW 6.3 Flughafen Hamburg GmbH (FHG): Eine Auslagerung von Flügen in größerem Umfang wird es am Flughafen Hamburg nicht geben, da dieser Quell- und Zielort der Flugreisenden ist.

AW 6.4 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Siehe Antwort zu 4.4.

Anmerkung Frau Wagner: Eine Lösung wäre, einen größeren Bogen zu fliegen; bei kleineren Bögen wird die Innenstadt stark belastet.

AW FLSK-Mitglied: Größere Bögen sind ein Kosten- und Zeitproblem für die Airlines.

Ergänzung FLSK-Mitglied: Flugzeuge sind im Gegenstart wesentlich höher (größer 10.000 ft. – ca. 3.000 m) und daher auch leiser. Gleichwohl ist die Lärmsensitivität aber unterschiedlich ausgeprägt, so dass eine Grenzziehung schwierig ist. Die FLSK hat in der Vergangenheit schon dafür plädiert, die Abdrehhöhen von den SID auf größer 5.000 ft. anzuheben.

Frage 7 (Herr Mosel, Lemsahl):

Es handelt sich um einen Katalog von 25 Fragen der Bürgerinitiative BAW vom 13.10.14,

AW 7 Vorsitzender FLSK: Zur Erforderlichkeit der Beantwortung der Fragen wird die BSU den Fragesteller kontaktieren.

Wegen der fortgeschrittenen Zeit wird die Beantwortung weiterer Fragen auf spätere Fragestunden vertagt. Der Vorsitzende schließt die Fragestunde um ca. 11.20 Uhr und dankt allen Beteiligten für die aktive Mitarbeit und Disziplin.

Für die Niederschrift:	Genehmigt:
gez. Torsten Wagner	gez. Harald Rösler

Anlage zum Ergebnisvermerk über die 3. Bürgerfragestunde Fluglärm am 12.12.2014
zur Beantwortung Frage 6.2, Fragenkomplex 6 (Frau Wagner, Poppenbüttel)

Starts und Landungen nachts, davon Anteile über Norderstedt/Quickborn

	2003	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Starts insgesamt	878	1561	1390	1152	785	1014	675	630	761	628*
davon Norderstedt	617	1026	1087	777	502	654	417	376	473	405*
Anteil Starts RWY 33	70,3	65,7	78,2	67,4	63,9	64,5	61,8	59,7	62,2	64,5
Landungen insgesamt	5474	5739	6177	5637	4925	5271	4455	4703	4612	5472*
davon Norderstedt	3194	2886	2230	1885	1616	1645	1685	1880	1663	2255*
Anteil Landungen RWY 15	58,3	50,3	36,1	33,4	32,8	31,2	37,8	40,0	36,1	41,2

* 2014 vorläufige Werte 22 - 0 Uhr, basierend auf Fluglärmmessanlage