

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 212 / 216
26.01.2015

Niederschrift

über die 216. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 12.12.2014

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Die Kommission ist beschlussfähig.
Der Vorsitzende begrüßt die Kommissionsmitglieder.

TOP 1

Kurzbericht zum Sachstand des Bürgerschaftlichen Ersuchens zum Fluglärm sowie der entsprechenden Senats- und Bürgerschaftsdrucksache

Die Fluglärmenschutzbeauftragte berichtet zum Sachstand des Bürgerschaftlichen Ersuchens zum Fluglärm sowie der entsprechenden Senats- und Bürgerschaftsdrucksache und den Ergebnissen der Umweltausschusssitzungen vom 13.11.2014 und 11.12.2014. Die Empfehlung der FLSK (Niederschrift der 215. Sitzung vom 26.09.2014) ist in die Senatsdrucksache 20/13531 übernommen worden. Die Fluglärmenschutzbeauftragte bedankt sich bei der FLSK für die geleistete fachliche Unterstützung bei der Bearbeitung des bürgerschaftlichen Ersuchens. In den Umweltausschusssitzungen vom 13.11.2014 und 11.12.2014 wurde insbesondere der Kompromiss der Verlängerung des Endanfluges auf 7 NM (statt 10 NM) kritisch gesehen. Seitens der SPD und der GRÜNEN wurden neue Anträge eingebracht. Für einen gemeinsamen interfraktionellen Antrag gab es noch keine Einigung, dieser wurde auf die nächste UA-Sitzung verschoben. Schwerpunkte der Anträge lagen auf der Untersuchung (Probetrieb) der Verlängerung des Endanfluges auf 10 NM im Einvernehmen mit den Nachbargemeinden Schleswig/Holsteins, der Untersuchung geänderter Anflugwinkel, der strikteren Einhaltung der Verspätungsregelungen und der Bahnbenutzungsregeln, der Stärkung der Funktion der Fluglärmenschutzbeauftragten (mehr Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten), der weiteren Öffnung der Fluglärmenschutzkommission und der Forderung nach einer Lärmallianz. Die zum 15.01.2015 in Kraft tretende Änderung der Entgeltordnung soll auf ihre Steuerungswirkung überprüft werden.

Der Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten wird intensiv und kontrovers diskutiert.
Der Vorsitzende regt an, die Protokolle der betreffenden Umweltausschuss-Sitzungen den FLSK-Mitgliedern publik zu machen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 2

Bericht über Umsetzung der geplanten Maßnahmen zu Punkt 1 der Drucksache zum Bürgerschaftlichen Ersuchen zum Fluglärm („Optimierung der Landeanflüge im Nordosten“)

Hinsichtlich der „Optimierung der Landeanflüge im Nordosten“ führt ein Vertreter der DFS aus, dass die Umsetzung der Maßnahmen zum 13.11.2014 bei der DFS erfolgt ist und die Einhaltung an Hand der FANOMOS-Daten überprüft wird. Im Wesentlichen kann eine Einhaltung der Maßnahmen festgestellt werden, nur bei der „Ahrensburg-Regelung“ (erst überhalb der Kontrollzone den weiteren Sinkflug unter A3000ft einzuleiten) gibt es noch Ausnahmen, da wenige (evtl. ortskundige) Piloten diese

Anweisung der DFS bereits erwarten und somit schneller umsetzen als andere. Auf eine Nachfrage eines Vertreters des MELUR Schleswig/Holstein zu den Überflügen Ahrensburg sichert der Vertreter der DFS zu, die Mitarbeiter der DFS schriftlich über die neuen Anforderungen zu informieren. Die Nachfrage eines Vertreters des Bezirkes Eimsbüttel, ob die Flüge zum Airbuswerk Finkenwerder in die Optimierung der Landeanflüge im Nordosten einbezogen sind, wird vom Vertreter der DFS verneint.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 3

Zustand der Lärmschutzhalle / Aufrechterhaltung des Betriebes der LHT (FLSK Drs. 19/14)

Eine Vertreterin der Lufthansatechnik (LHT) berichtet über die Sperrung der Lärmschutzhalle (LSH) wegen eines Tordefektes und der Aufrechterhaltung des LHT Betriebes (siehe FLSK Drs. 19/14). Für Triebwerksstandläufe besteht für die LHT eine Nutzungsverpflichtung der LSH, die Nutzung wird in einem Logbuch dokumentiert. Ausnahmen von der Nutzungspflicht sind bei Bau- und Instandsetzungsarbeiten der LSH und besonderen Windverhältnissen (Rückenwind) gegeben. Wegen eines Lagerschadens (äußeres Lager am Tor 2 defekt) erfolgte die Außerbetriebnahme der Lärmschutzhalle am 11.11.2014. Im Zeitraum vom 21.11.2014 bis zum Ende der 50. KW 2014 wurde daher eine Generalgenehmigung für Standläufe der Wartung außerhalb der LSH durch die BWVI erteilt. Hierbei finden Standläufe der Leistungsstufe Idle auf den Vorfeldern 5 und 6 sowie Part Power (PP) und Take Off (TO) am Kopf der RWY 15 statt. Im Rahmen der Sanierung / Reparatur wird die LSH lärmtechnisch durch Elektrifizierung weiter optimiert (Wegfall von APU und GPU). Da eine längerfristige Blockade des Kopfes von RWY 15 für Standläufe während des Flugbetriebes nicht möglich ist, erfolgte zum 26.11.2014 eine notdürftige Reparatur durch Einsatz neuer Kugellager. Die LSH ist somit wieder nutzbar. Die vollständige Sanierung der Fahrwerke der LSH-Tore wird voraussichtlich im Juni 2015 abgeschlossen sein.

Die Nachfrage eines Vertreters des Bezirkes Hamburg-Nord, ob LHT-Außenstandläufe auf den Vorfeldern 5 und 6 nur bei Nichtverfügbarkeit der Lärmschutzhalle (z.B. wegen Defekts) erfolgen, wird von der Vertreterin der LHT bejaht. Ein Vertreter des Bezirkes Hamburg-Nord fragt, ob es - im Rahmen der Erhöhung von Transparenz - möglich sei, eine Übersicht der Triebwerksstandläufe der LHT auf der Internetseite der LH /LHT zu veröffentlichen. Die LHT-Vertreterin hält das grundsätzlich für möglich und wird diese Anfrage seitens der FLSK, LHT-intern entsprechend platzieren.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

Beratung zum Antrag von Ahrensburg auf Mitgliedschaft in der FLSK (FLSK Drs. 16/14)

Ein Vertreter der BWVI betont, dass die Anzahl der FLSK-Mitglieder nach dem LuftVG auf 15 beschränkt sein soll. Dies stellt aber keine starre Grenze dar. Es wird ausführlich und kontrovers darüber diskutiert, ob neue zusätzliche Mitglieder in die FLSK aufgenommen werden sollten und welche Kriterien dabei zu berücksichtigen wären. Abschließend bittet der Vorsitzende die BWVI um wohlwollende Prüfung des Aufnahmeantrags des Kreises Storman und einen Bericht dazu in der nächsten Sitzung.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

(OWiG) Überflug der Boeing 747-800 „Schleswig-Holstein“ am 02.10.2014

Die Fluglärmschutzbeauftragte bemängelt, dass sie von dem geplanten Überflug über Beschwerdeführer erfahren hat und fragt an, warum die BSU nicht informiert wurde und auf welcher Basis die Genehmigung erfolgte. Eine Vertreterin der Genehmigungsbehörde (BWVI) antwortet, dass einzelne „Low Approach“ – Anflüge nicht genehmigungspflichtig sind. Eine Vertreterin der Lufthansa erwidert, dass es eine Idee der Marketingabteilung der Lufthansa war, diesen Flug (Low Approach und Durchstartmanöver) durchzuführen. Allerdings wurde der Flug aus Witterungsgründen doch nicht über Hamburg durchgeführt. Die Fluglärmschutzbeauftragte bittet nachdrücklich darum, künftig über solche Flüge im Vorfeld informiert zu werden. Auch ein Vertreter der Bundesvereinigung betont, dass derartige Flüge unnötig sind und aus Lärmschutzgründen unterbleiben sollten. Die FLSK unterstützt die Bitte der Fluglärmschutzbeauftragten, künftig über besonders lärmintensive Ereignisse im Hamburger Luftraum vorher informiert zu werden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Das System der Siedlungsbeschränkungsregelung in Bezug auf die Bauleitplanung (FLSK-Drs. 20/14)

Ein Vertreter der BSU berichtet über das System der Siedlungsbeschränkungsregelung im fluglärmbe- lasteten Bereich Hamburgs (siehe FLSK-Drs. 20/14). Aus rechtlichen Gründen kann nicht jede Nach- verdichtung im Flughafenumfeld verhindert werden. Im Rahmen der Bauleitplanung fordert das Bau- gesetzbuch die „...Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse...“ Für die Bauleitplanung sind zur Beurteilung keine Richtwerte gesetzlich festgelegt, daher wird auf die fachgesetzlichen Fest- legungen (beim Schutz gegen Fluglärm auf Paragraph 5 „Bauverbote“ des Fluglärmgesetzes) abge- stellt. Eine zusätzliche Selbstbindung wird durch den „Senatsbeschluss zur Siedlungsbeschränkung im fluglärmbe- lasteten Bereich des Flughafens Hamburg“ von 1996 und der damit eingeführten Sied- lungsbeschränkungsbereiche 1 und 2 ausgelöst. Allerdings bestehen auch hier Ausnahmetatbestän- de. Eine Novellierung dieser Siedlungsbeschränkungsbereiche wurde im Zuge der Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches von 2012 angestrebt, ist aber gescheitert. In sich überlappenden Bereichen der Siedlungsbeschränkungsbereiche und der Schutzzonen des Lärmschutzbereiches gelten die sich aus dem Fluglärmschutzgesetz ergebenden Anforderungen. Im Rahmen des Baugenehmigungsver- fahrens findet der Senatsbeschluss zur Siedlungsbeschränkung von 1996 (Siedlungsbeschränkungsbereiche) keine Anwendung. Hier sind ebenfalls die fachgesetzlichen Vorgaben des Fluglärmgesetzes zu beachten.

Ein Vertreter der Bundesvereinigung bemerkt, dass es in Hamburg praktisch keine Gebiete mehr gibt, die nicht unter den Tatbestand der Ausnahmegenehmigung fallen, auch drücken die Schutzzonen ein langjähriges Mittel aus, die Betroffenen bei Flugbetrieb sind anders. Daher sind in Hamburg die Siedlungsbeschränkungsbereiche formal anwendbar, praktisch aber bedeutungslos. Der Vertreter der BSU erwidert, dass die Siedlungsbeschränkungsbereiche durchaus Wirkung entfalten und dazu füh- ren, dass viele Flächen bewusst nicht entwickelt werden. Auf Nachfrage eines Vertreters des Bezirkes Altona zur zeitlichen Gültigkeit der Zonen erwidert der Vertreter der BSU, dass die Zonen der Sied- lungsbeschränkungsbereiche seit 1996 und die Schutzzonen des neu festgesetzten Lärmschutzberei- ches seit 2012 gelten. Auch in früheren Bebauungsplänen gab es aber Festsetzungen, die Schutzzonen des früheren Lärmschutzbereiches zu beachten. Ein weiterer Vertreter der BSU erwähnt, dass die meisten Beschwerdeführer nicht innerhalb der Schutzzonen wohnen, wegen wechselnder Bahnrich- tungen realisieren viele Neuzugezogene die Fluglärmbelastung zu spät. Auch erfolgen Immobilienbe- sichtigungen mitunter bewusst dann, wenn kein Flugverkehr erfolgt.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 7

Empfehlungen für eine gemeinsame Positionierung zum Fluglärm in den Lärmaktionsplänen von Nor- derstedt, Quickborn und Hasloh (FLSK Drs. 17/14)

Ein Vertreter des MELUR Schleswig/Holstein stellt eine „Empfehlung für eine gemeinsame Positionie- rung zum Fluglärm in den Lärmaktionsplänen von Norderstedt, Quickborn und Hasloh“ (siehe FLSK Drs. 17/14) vor. Die strategische Lärmkartierung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie hat insbe- sondere für die Städte Norderstedt und Quickborn sowie die Gemeinde Hasloh Fluglärmbeeinträch- tigungen durch den Flughafen Hamburg ausgewiesen. Auf der Grundlage dieser Lärmkartierung planen diese Kommunen bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne, den Fluglärm zu berücksichtigen. Die vorgestellte Empfehlung beinhaltet Maßnahmen, die wirksam den Fluglärmbelastungen entgegenwir- ken können und realistisch umsetzbar sind. Die erarbeitete Position wurde im Konsens der betroffe- nen Gemeinden und Ministerien Schleswig/Holsteins, der BSU und der BWVI der Freien und Hanse- stadt Hamburg sowie unter Anhörung der Flughafen Hamburg GmbH als Flughafenbetreiber entwi- ckelt. Sie soll in die Entwürfe der Lärmaktionspläne einfließen und insbesondere als Grundlage für Mitwirkungsveranstaltungen der Öffentlichkeit dienen.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 8

Lärmkontingent 2014 (FLSK Drs. 21/14)

Ein Vertreter der FHG berichtet zur Entwicklung des Lärmkontingents im Jahr 2014 (siehe FLSK Drs. 21/14). Bedingt durch die erhöhte Zahl an Passagieren und damit auch der Flugbewegungen ist das Lärmkontingent 2014 (Tag-Kontingent (Fläche der 62 dB(A)-Kontur) = 13,28 km², Nacht-Kontingent (Fläche der 55 dB(A)-Kontur) = 5,78 km²) im Vergleich zu 2013 (Tag-Kontingent (Fläche der 62 dB(A)-

Kontur) = 12,42 km², Nacht-Kontingent (Fläche der 55 dB(A)-Kontur) = 5,10 km²) geringfügig gestiegen. Auch spiegelt sich in den Konturen eine geänderte Bewegungsverteilung mit deutlich mehr Bewegungen über Niendorf wider. Die Anzahl der Nachtflüge war in diesem Jahr gegenüber 2013 höher. Im Vergleich zum Lärmkontingent im Basisjahr 1997 (Tag-Kontingent 20,39 km²) liegt das Lärmkontingent 2014 wiederum weit darunter.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 9

Bericht von der 75. ADF-Tagung in Stuttgart im November 2014

Ein Vertreter der BSU berichtet von der 75. ADF-Tagung in Stuttgart im November 2014. Von der Vielfalt der behandelten Themen werden insbesondere die auch für Hamburg interessanten Themen: Auswertung der Lärmmessungen am Flughafen Frankfurt/M. zum Cutback-Verfahren (Flachstartverfahren), Vorstellung des INAA (Inspect Noise Assess Announce) und Auswertung der Erfahrungen bei der Anwendung des Fluglärmschutzgesetzes und der Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung (2. FlugLSV) vorgestellt.

Unter dem „Thrust Cutback“ versteht man beim Startvorgang den Übergang von der steilen Initialstartphase mit Startleistung (TakeOffPower) auf eine etwas flachere Steigphase mit gegenüber der TakeOffPower geringeren Steigleistung (Climb Power). Die Lufthansa verwendete bisher in Frankfurt/M. das sogenannte NADP2-Startverfahren mit Cutback bei 1500 ft. Höhe und führte zum 1.7.2013 Cutback bei 1000 ft Höhe zunächst auf der Startbahn West ein. Nach theoretischen Untersuchungen des DLR ist durch das frühere Cutback direkt unter dem Flugpfad eine geringe Lärmzunahme von ca. 0,5 dB und seitlich in Flughafennähe wegen Boden- und Abschirmeffekten eine Lärmabnahme um 2-3 dB zu erwarten. Lärmmessungen am Flughafen Frankfurt/M. zeigen geringe Pegelunterschiede beim Vergleich 1000 / 1500 ft. Cutback in beiden Richtungen im Bereich der Standardabweichung, so dass statistisch keine signifikanten Änderungen der Lärmbelastung durch das frühere Cutback bei 1000 ft. Im Vergleich zu 1500 ft. Nachzuweisen sind. An einem Messpunkt seitlich neben dem Flugpfad in Flughafennähe (ca. 1000 – 1500 ft. Flughöhe) wurde mit Pegelminderungen bis 3 dB die Theorie des DLR bestätigt. Die Flugzeuge sind aber sichtbar tiefer. Die Einsetzbarkeit des Cutback bei 1000 ft. ist durch vorgeschriebene Mindesthöhen (Überfliegen von Hindernissen), Strecken mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und sicheres Überfliegen des Gegenanflugs begrenzt.

Das INAA (Inspect Noise Assess Announce) ist ein Fluglärm-Monitoring und Prognosetool für den Flughafen Frankfurt/M., verfügbar auf der Homepage des Forum Flughafen und Region der Gemeinnützigen Umwelthaus GmbH (<http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/inaa/>). Es verknüpft grafisch direkt Flugspuren mit Ergebnissen der Messstationen, liefert Angaben zum Flugzeug und geflogene Höhenprofile. Neben dem Bodenwind stellt es auch den Höhenwind (in 1,5 km Höhe) nach Richtung und Stärke dar. Dazu liefert es auch eine Betriebsrichtungsprognose der nächsten Tage.

Im Jahre 2007 wurde das Fluglärmgesetz (FluLärmG) novelliert, 2009 die Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung (2. FlugLSV). Nach den Festlegungen des Fluglärmgesetzes muss die Bundesregierung dem Bundestag spätestens nach 10 Jahren (also 2017) Bericht über die Überprüfung der in § 2 Abs. 2 Fluglärmgesetz genannten Werte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik erstatten. Das BMUB beabsichtigt eine umfassende Bewertung der Auswirkungen des novellierten FluLärmG für diesen Bericht. Als Kritikpunkte kristallisieren sich insbesondere das zu niedrige Schutzniveau, die Fristenregelung der Anspruchsentstehung und umfangreiche Vorleistungspflichten der Betroffenen heraus. Der Maßstab der Bemessung des baulichen Schallschutzes sollten Maximalpegel, keine Mittelungspegel sein. Auch sollte bei Feststellung eines Schutzbedarfes immer eine spürbare Verbesserung des Schutzniveaus erfolgen. Weitere Kritikpunkte ergeben sich aus Auslegungen von Einzelpunkten der 2. FlugLSV (u.a. Kritik an Festlegungen zur Raumnutzung, zur Höchstkostenverordnung, zu Betriebs-/Unterhaltungs- und Erneuerungskosten).

Ein Vertreter der FHG berichtet, dass am Flughafen Hamburg ab März 2015 ebenfalls das Fluglärmmonitoringsystem TRAVIS eingeführt wird.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 10

Flugverkehrsplanungen für die Olympia-Bewerbung Hamburgs (FLSK Drs. 18/14)

Ein Vertreter der Bundesvereinigung legt dar (siehe FLSK-Drucksache 18/14), dass die bisherigen Olympia-Planungen Hamburgs Aussagen zum Ausmaß des zusätzlichen Flugverkehrs und daraus resultierender Maßnahmen zum Fluglärmschutz vermissen lassen. Eine Analyse der bisherigen Olympischen Spiele zeigt, dass mit einer starken Zunahme des Flugverkehrs und damit einer massiven Störung, insbesondere auch der Nachtruhe, durch den Flugverkehr zu rechnen sein wird. Daher wird der Antrag eingebracht, über die Höhe der durch die Olympischen Spiele zusätzlich zu erwartenden Flugpassagiere zu berichten und wie dieser zu erwartende Flugmehrverkehr ohne zusätzliche Lärmbelastung insbesondere während der Tagesrandzeiten und der Nachtzeit abgewickelt werden soll.

Der Vorsitzende schlägt vor, diese Thematik in der übernächsten Sitzung wieder aufzunehmen, wenn die Abstimmung über die austragende Stadt in Deutschland getroffen ist.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 11

Sonstiges (FLSK Drs. 22/14)

11.1 Aktueller Sachstand Lärmschutzprogramm

Ein Vertreter der FHG berichtet über den Stand des 9. Lärmschutzprogrammes: es sind bisher 830 Anträge eingegangen, davon sind 750 gutachterlich bearbeitet. Der Mittelabfluss beträgt ca. 1,5 Mio EUR.

11.2 Kurzer Rückblick SAMURAI-Veranstaltung

Ein Vertreter der FHG berichtet über die öffentliche Präsentation der Ergebnisse des Forschungsprojektes SAMURAI im Rahmen eines Kolloquiums am 23.09.2014 am Flughafen Hamburg. Das Projekt lieferte wichtige Grundlagenerkenntnisse zum besseren Verständnis komplexer Strömungssysteme und somit wertvolle Impulse zur Entwicklung zukünftiger lärmarmen Fan- und Triebwerkskonzepte.

11.3 Kurzer Rückblick EMAS-Veranstaltung

Ein Vertreter der FHG berichtet darüber, dass der Flughafen Hamburg zum 6. Mal in Folge für sein Umweltmanagementsystem die europäische Zertifizierung nach EMAS erhalten hat. Ebenfalls liegt die aktuelle Umwelterklärung für 2014 vor.

11.4 Sachstand Aufstellung der Messcontainer

Ein Vertreter der FHG berichtet zum Sachstand der Aufstellung der Messcontainer. Die Messcontainer „Am Bronzehügel 60“ und „Ahrensburg-Rathaus“ sind aufgebaut. In der FLSK-Drucksache 22/14 sind die Lärmmessungen im November 2014 an der mobilen Messstelle „Am Bronzehügel 60“ im Vergleich mit der Messstelle M13 aufgeführt, ebenfalls Maximalpegel von Landungen an der mobilen Messstelle „Ahrensburg-Rathaus“ für den 6.12.2014. Teilweise sind die Überfliegergeräusche an dieser Messstelle leiser als das Grundgeräusch von ca. 60 dB(A). Die mobile Messstelle „Ahrensburg-Friedhof“ wird nach Abschluss der Bauarbeiten auf dem Friedhof eingerichtet. Die FHG wird zeitnah erste Ergebnisse im Rahmen der FLSK publizieren.

Der Vorsitzende bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit und schließt die Sitzung um ca. 14:00 Uhr.

Für die Niederschrift:

Genehmigt:

gez. Torsten Wagner

gez. Harald Rösler

Anwesenheitsliste 216. Sitzung der Fluglärmschutzkommission am 12.12.2014

(M) = Mitglied, (S) = Stellvertreter, X=anwesend

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
1 Bezirk Hamburg-Nord				
Rösler (M)	Harald	X	42804.2232	harald.roesler@hamburg-nord.hamburg.de
Schepanski(S)	Kerstin		42804.2130	kerstin.schepanski@hamburg-nord.hamburg.de
Grube (M)	Detlev	X	5213873	dgrube@wnet.de
Schmidt (S)	Thorsten			thorsten.schmidt@galnord.de
Carstensen (M)	Christian			christian.carstensen@bsu.hamburg.de
Winkel (S)	Helgard			Hn3573590@hansenet.de
Nielsen (M)	Karin	X		nielsen.karin@web.de
Lütjens(S)	Martina			mluetjens@cdu-nord.de
2 Bezirk Eimsbüttel				
Dr. Sevecke (M)	Torsten		42801.2001	torsten.Sevecke@eimsbuettel.hamburg.de
Dittmer (S)	Jens	X	42801.3362	jens.dittmer@eimsbuettel.hamburg.de
Schneede (M)	Lieselotte	X	5602958	lieselotteschneede@t-online.de
Schwartau(S)	Pia			pia.Schwartau@gmx.de
Düvel (M)	Wolfgang	X	040.572.60.256	info@wolfgangduevel.de
Schemmel (S)	Marc			marcschemmel@aol.com
Kuhlmann (M)	Hans-Dieter	X		kuhlmann.dietmar@t-online.de
Seidlitz (S)	Roland			juroseid@aol.com
3 Bezirk Wandsbek				
Freund (M)	Ingo	X	0171.744 80 57	Ingo.hh.freund@web.de
Seier (S)	Heinz Werner		60671041	hseier@t-online.de
4 Bezirk Altona				
Langbehn (M)	Jürgen		42811.2803	Juergen.Langbehn@altona.hamburg.de
Sülberg (S)	Holger	X	826118	m.Klary@web.de
5 Stadt Norderstedt				
Grote (M)	Hans-Joachim		53595.306	OB@Norderstedt.de
Borchardt (S)	Hauke	X	53595.300	hauke.borchardt@Norderstedt.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
6 Gemeinde Hasloh				
Brummund (M)	Bernhard	X	04106.2582	gemeinde@hasloh.de
Rühle (S)	Horst			gemeinde@hasloh.de
7 Stadt Quickborn				
Köppl (M)	Thomas		04106.611-200	thomas.koepl@quickborn.de
Hensel(S)	Klaus-H.	X	04106.81305	Hensel-k@arcor.de
8 Kreis Segeberg				
Wolf (M)	Thorsten	X	04551.951-0	thorsten.wolf@kreis-segeberg.de
Schröder (S)	Matthias			matthias.schroeder@kreis-segeberg.de
9 Kreis Pinneberg				
Lange (M)	Reimer	X	04101.3052.0	R.Lange@gawron24.de
Matthies (S)	Erwin		04106.5118	
10 Bundesvereinigung gegen Fluglärm				
Kraft (M)	Gebhard	X	5204180	misterkrafthamburg@googlemail.com
Wiederhold (S)	Herwart		5206781	hwwa@wtnet.de
Saalfeld (M)	Hans		5203795	U.Saalfeld@hotmail.de
Schwarz (S)	Hans		5231122	NIG-Fluglaermschutz@wtnet.de
Dr. Schülke (M)	Claus	X	3860.3530	clausSchuelke@wolfcollegen.de
Dr. Breyer (S)	Michael		04106.3485	michael.breyer@bvv-hamburg.de
11 Deutsche Lufthansa AG / Lufthansa Technik				
Dr. Köhler (M)	Ines	X	069.696.28309	Ines.Koehler@dlh.de
Dietz (S)	Michael			
12 TUifly.com				
Budig (M)	Rudolf	X	0511.9727-245	Rudolf.budig@tuifly.com
Büntgen (S)	Jochen			Jochen.buentgen@tuifly.com
13 Deutsche Flugsicherung GmbH				
Schierhorn	Christine		040/507.117.100	christine.schierhorn@dfs.de
Hummert	Uwe	X	0421/5372153	uwe.hummert@dfs.de
14 Flughafen Hamburg GmbH				
Schmidt (M)	Axel	X	5075.1597	Aschmidt@ham.airport.de
Budde-Steinacker (S)	Volker		5075.2869	vbudde@ham.airport.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
15 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt				
Mundt (M)	Stefan	X	42840-8303	stefan.mundt@bsu.Hamburg.de
Krumm (S)	Alexander		42840-2499	alexander.krumm@bsu.hamburg.de
Dr. Schacht (M)	Uwe	X	42840-2412	uwe.schacht@bsu.hamburg.de
16 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein				
Andresen (S)	Mona	X		mona.andresen@wimi.landsh.de
17 Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
Brückner (M)	Alexander	X	0431/988-7117	alexander.brueckner@melur.landsh.de
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
Gliesmann (S)	Ludger		04347-704-768	Ludger.gliesmann@llur.landsh.de
18 Handelskammer Hamburg				
Beine (M)	Christine		361.38-314	christine.beine@hk24.de
Anders (S)	Alexander		361.38-382	alexander.anders@hk24.de
19 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen				
Dr. Schiwiek	Michael	X	42841-1362	michael.schiwek@bwvi.hamburg.de
Dr. Tjardes	Ina	X	42841.1308	ina.tjardes@bwvi.hamburg.de
Krumm	Anne		42841.1625	anne.krumm@bwvi.hamburg.de
20 Fluglärmenschutzbeauftragte / Geschäftsführung FLSK				
Pieroh-Joußen	Gudrun	X	42840.2380	gudrun.pieroh-joussen@bsu.hamburg.de
Wilkens	Antje		42840.2411	antje.wilkens@bsu.hamburg.de
21 Gäste				
Wagner (BSU)	Torsten	X	42840.2387	torsten.wagner@bsu.hamburg.de
Wallner (TUIfly)	Matthias		0172.4131781	matthias.wallner@tuifly.com
Schlag	Anne-Katrin	X	5070.2205	anne-katrin.schlag@lht.dlh.de



**Sperrung der LSH wegen Tordefektes /
Aufrechterhaltung des LHT Betriebes**

Agenda

LSH Sperrung wegen Lagerschadens: Bestandsaufnahme

Schadensanalyse LSH und Sanierungsplan

Status: Genehmigungen und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes der LHT

Alternativstandort für Leistungskontrollläufe auf LHT Gelände ?

Simulationen von Gefahrenbereichen und Lärmteppichen für Standläufe



Betriebsbedingungen LSH

Durchführung von Leistungskontrollläufen in der LSH



Nutzungsverpflichtung gemäß des Öffentlich rechtlichen Vertrags (BWVI / LHT)

Sukzessive Erweiterung der EO131834

(NOISE SUPPRESSION HANGAR OPERATION LIMITS FOR HAM)

Stand 2014: Genx-2B → Max. 80% N1 PP

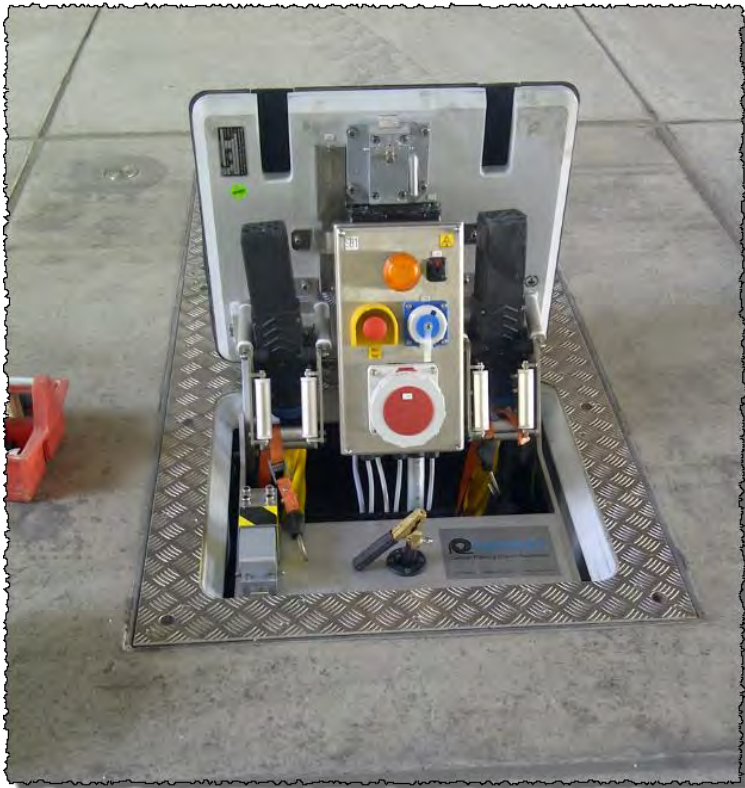
Führung eines Logbuches zur Dokumentation von Triebwerksstandläufen

Leistungseinschränkungen LSH :

1. Bau und Instandsetzungsarbeiten

2. Wind: → > 8 kn / 180 °(tail wind)
→ > 3 kn / 180° JT9

Elektrifizierung und A/C Standorte in der LSH

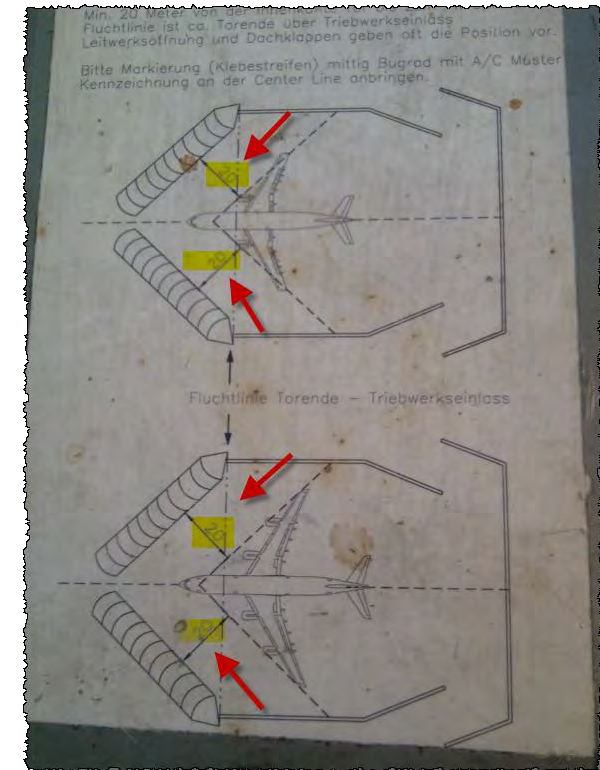


Hatch Pit

Nutzung von APU
und GPU kann entfallen

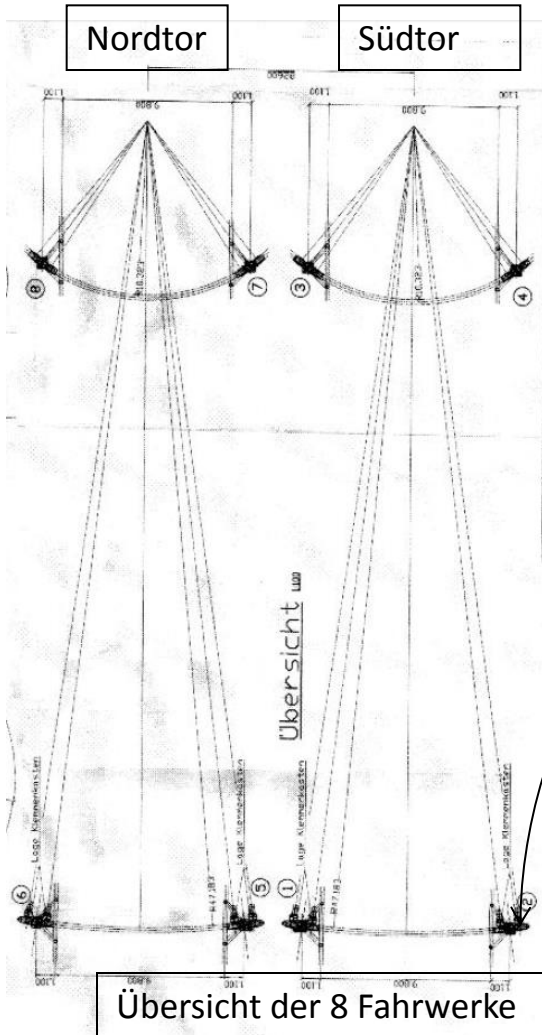
→ weniger Lärm

→ weniger CO₂



Lärmoptimum: TRW ab 20 m
hinter den Toren

Schadensanalyse LSH und Sanierungsplan



Äußeres Fahrwerk Tor 2



Massiver Lagerschaden des angetriebenen Laufwagen des Tores

Instandhaltungsplan der LHT bis vor. Juni 2014

- 11.11 → Außerbetriebnahme der LSH wegen Tordefektes
- 26.11 → Notdürftige Reparatur (Einsatz neuer Kugellager):
→ Halle wird genutzt
- Anfang 1. Q. 2015 → Bestellung von 2 neuen Fahrwerken (1x innen, 1x außen)
- Ende 1. Q. 2015 → vor. Lieferung
- Ende 1. Q – Ende 2. Q → sukzessiver Austausch und Reparatur der Fahrwerke in 4 Wechseinheiten (1-2 Tag Wechsel, 14 Tage Instandsetzung) 1 Monat / Wechsel
- **ca. Juni 2015** Garantie der vollen Betriebsfähigkeit der Tore + 2 Ersatzfahrwerke

Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des LHT Betriebes

- **21.11-12.12. Erlass einer Generalgenehmigungen für Standläufe der Wartung (WA) durch die BWVI**

Startzeit: ab 05:00 Uhr → betrifft Bereitstellung 05:30 Uhr

Standort: Idle → Vorfeld 5 / Part Power /PP) + Take Off (TO) → Kopf 15

Maßnahme: Umleitung aller planmäßigen Wartungsevents
→ Verbleib der AOG`s und A/C`s ab HAM

- **Beantragung von Einzelgenehmigungen für Standläufe von WM und WV gem. Ablaufschema Lärm**

geplante Events: WM → 2/ WV → 4 (2x JT9 / 2x CF6-80)

Zeitfenster: 06:00 Uhr- 22:00 Uhr

Standort: Idle → Vorfeld 6 / PP + TO → Kopf 15

- **26.11. : Inbetriebnahme der LSH nach notdürftiger Reparatur**
- **Ab. 12.12. : keine Umleitung von Events der Wartung und Boston Air**
→ Neubeantragung von Generalgenehmigung für Außen R/U`s bei der BWVI im Schadensfalle (LSH)
- **Vollständige Sanierung der Fahrwerke der LSH- Tore bis Juni 2015**
- **Ggfs. alternative Untersuchungen zur Standorten für Außen R/U`s auf Vorfeld 5 und 6 der LHT**



Ablaufschema für flugzeuggebundene Bodenlärmprozesse für LHT in HAM

Lufthansa-Technik

Ablaufschema für Außenstandläufe, APU-Einsatz und Kompensierungen in HAM →

Ausgabe Nr. 11
14.03.2015

inhaltlich geändert überprüft und unverändert weiterhin gültig

<p>1. Antrag auf Genehmigung eines Außenstands ab Flight Idle</p> <p>mit Begründung bei der Behörde, telefonisch und per E-Mail</p> <p>an und Kopie b → s.u., falls möglich 24h vorab</p> <p>Als Absender immer Schichtleiter mailbox verwenden</p>	<p>2. Anzeige von APU-Lauf</p> <p>inklusive Grundidle</p>	<p>3. Anzeige für Kompensierungslauf (mit APU)</p>
<p>Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI):</p> <p>a) Tel: 42841-1518 Harry Denz</p> <p>b) Tel: 42841-1223 Tim Wehrmann</p> <p>c) Tel: 5075-2599 Luftaufsicht / Mobile s. Pkt. 2</p> <p>(→ zuständig außerhalb der Dienstzeiten von a, b)</p> <p>FAX → BWVI: 042841-2879</p>	<p>Nur von 06:00 Uhr - 22:00 Uhr sonst Lärmschutzhalle (LSH)</p> <p>Luftaufsicht per Telefon vorab informieren</p> <p>Tel.: 5075-2599</p> <p>Mobiltelefonnummer des MA mit Bereitschaftsdienst wird auf Band genannt</p> <p>Falls kein Kontakt zustande kommen sollte:</p> <p>Zentrale Vorfeldkontrolle informieren über:</p> <p>Tel.: 5075-2571</p>	<p>Achtung: schriftliche Antragstellung bei der FHG erforderlich → für den Standort eines Kompensierungsvorganges für Luftfahrzeuge, per Fax. Min. 2h vorab beim VVD → Anlage 1</p> <p>Begründung: gem. BAO-F-01/12 → Anlage 2</p> <p>Telefonische Anmeldung vorab bei:</p> <p>FHG - Zentrale Vorfeldkontrolle:</p> <p>5075-2571</p> <p>DFS - Tower HAM: 507117-200</p> <p>Bei Kompensierungsläufen nach 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr muss der zuständige LHT-Schichtleiter die BWVI, mit Angabe einer Begründung, schriftlich informieren → E-Mail s. Pkt. 1</p>
<p>Genehmigung erteilt → vorbehaltlich der Zustimmung der FHG</p>		
<p>Behörde sendet die Genehmigung per Mail an 1. LHT-Antragsteller-Schichtleiter mailbox, 2. Luftaufsicht, und per Fax: 5075-1236 an die zentrale Vorfeldkontrolle</p> <p>LHT-Antragsteller informiert FHG telefonisch:</p> <p>Tel.: 5075-2571 (zentrale Vorfeldkontrolle)</p> <p>Tel.: 5075-1110 (Verkehrsleiter v. Dienst → VVD)</p> <p>Tel.: 5075-2566 (H. Schultz)</p> <p>Tel.: 5075-2812 (H. Rumstedt, FA-FV) falls nicht erreichbar →</p> <p>Tel.: 5075-2194 (Kontrollwagen-Fahrer, KW)</p> <p>(FHG koordiniert den Standort mit der Deutsche Flugsicherung - DFS)</p> <p>Zentrale Vorfeldkontrolle informiert:</p> <p>1. LHT, 2. Luftaufsicht und 3. Fluglärmbeauftragten (BSU) über Standlauf und Standort</p> <p>Durchführung des Standlaufs nach Informationen von der FHG</p> <p>E-Mail Adressen: luftaufsicht.hamburg@bwvi.hamburg.de</p> <p>Vorname.nachname@bwvi.hamburg.de</p> <p>Bei Zeitüberschreitung muss LHT die zentrale Vorfeldkontrolle und Tower HAM (DFS) informieren!</p>		

Für den Inhalt verantwortlich: TQ/U/ Herr Wunderlich

Seite 1 von 1

Aus IQ-MOVE ausgedruckte Dokumente unterliegen nicht der Revision

Leistungskontrolllauf auf dem LHT -Gelände

Standortvorgabe AMM Airbus und Boeing → Betonbodenfläche für R/U`s

Vorteil: → keine Beeinflussung des Flugbetriebs auf dem Hamburg Airport

→ Vorfelder bestehen aus Beton → Standortflexibilität der LHT

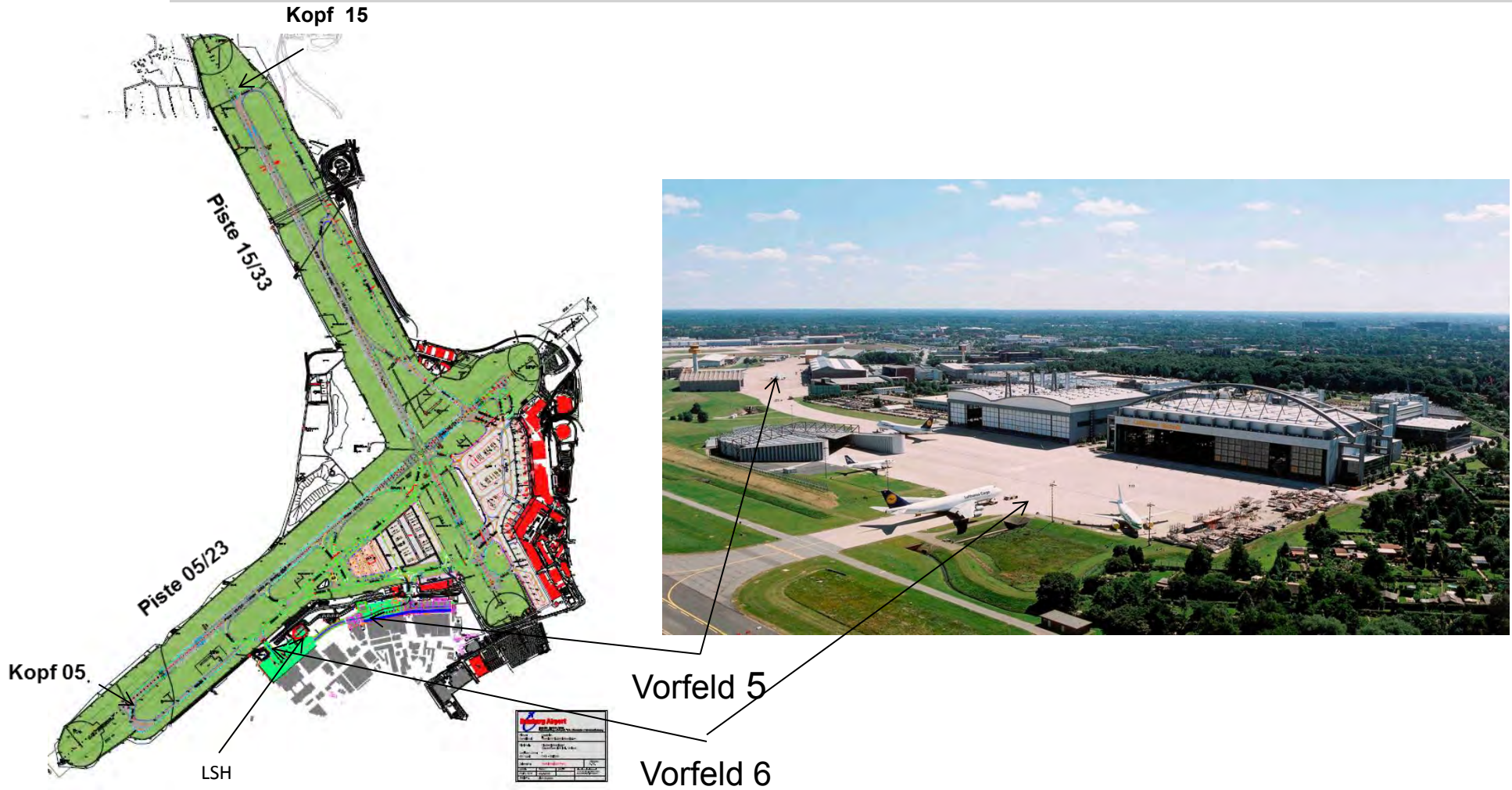
Nachteil → ggfs. Verschiebung der Lärmemission in den Bereich Niendorf



Nutzungsvoraussetzungen für R/U`s auf Vorfeld 5 und 6 der LHT

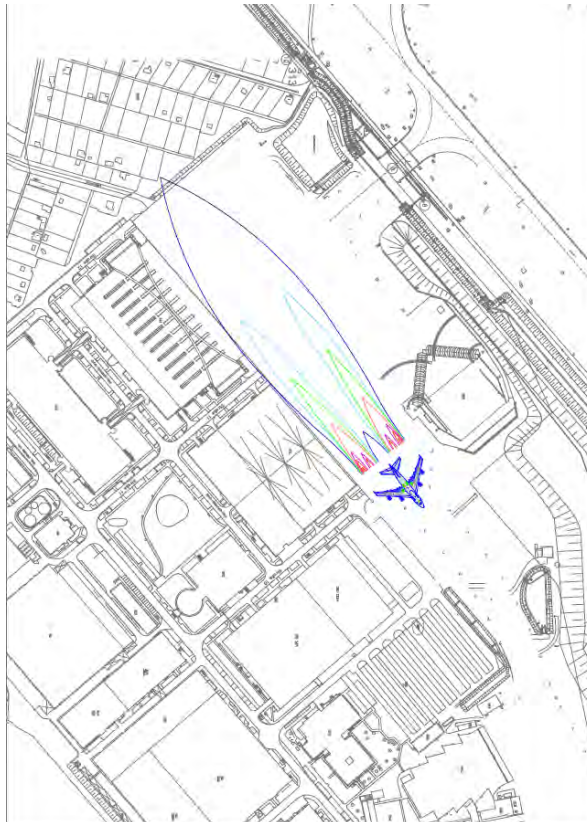
- Ermittlung von Gefahrenpotentialen →Einsaug- und Abstrahlbereich div. Triebwerksmuster
- Ermittlung von Lärmteppichen div. Triebwerksmuster

Übersicht des FHG und LHT- Geländes

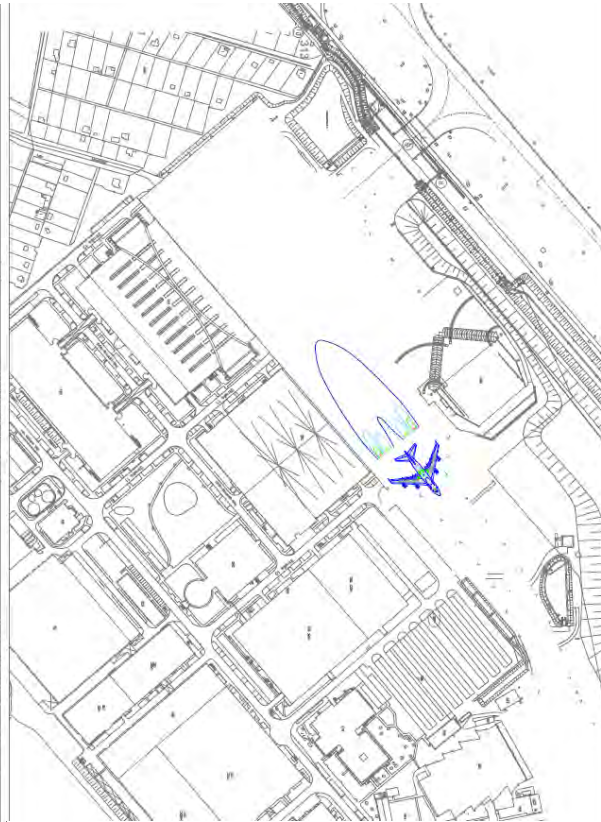


Simulationen R/U 747 / CF6-80 auf Vorfeld 6 der LHT

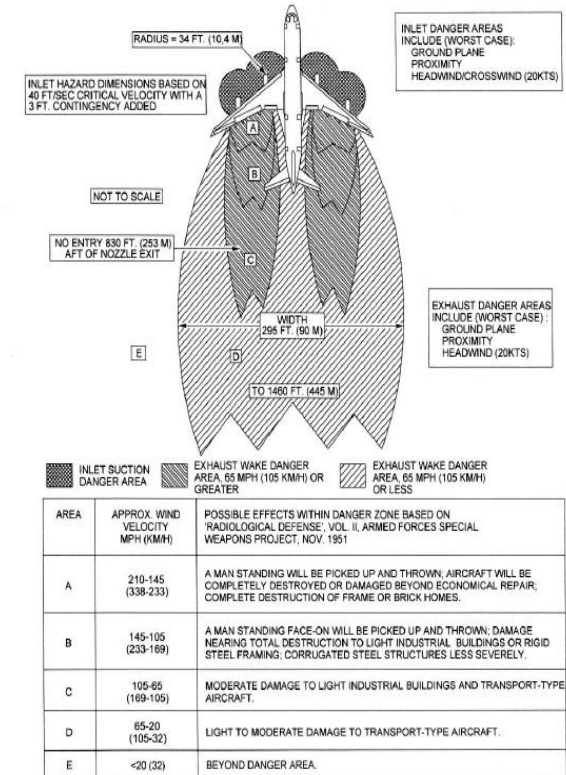
Simulation einer SP auf dem Vorfeld 6 der LHT



Simulation eines R/U in TO auf dem Vorfeld 6 der LHT



Simulation eines R/U in PP auf dem Vorfeld 6 der LHT

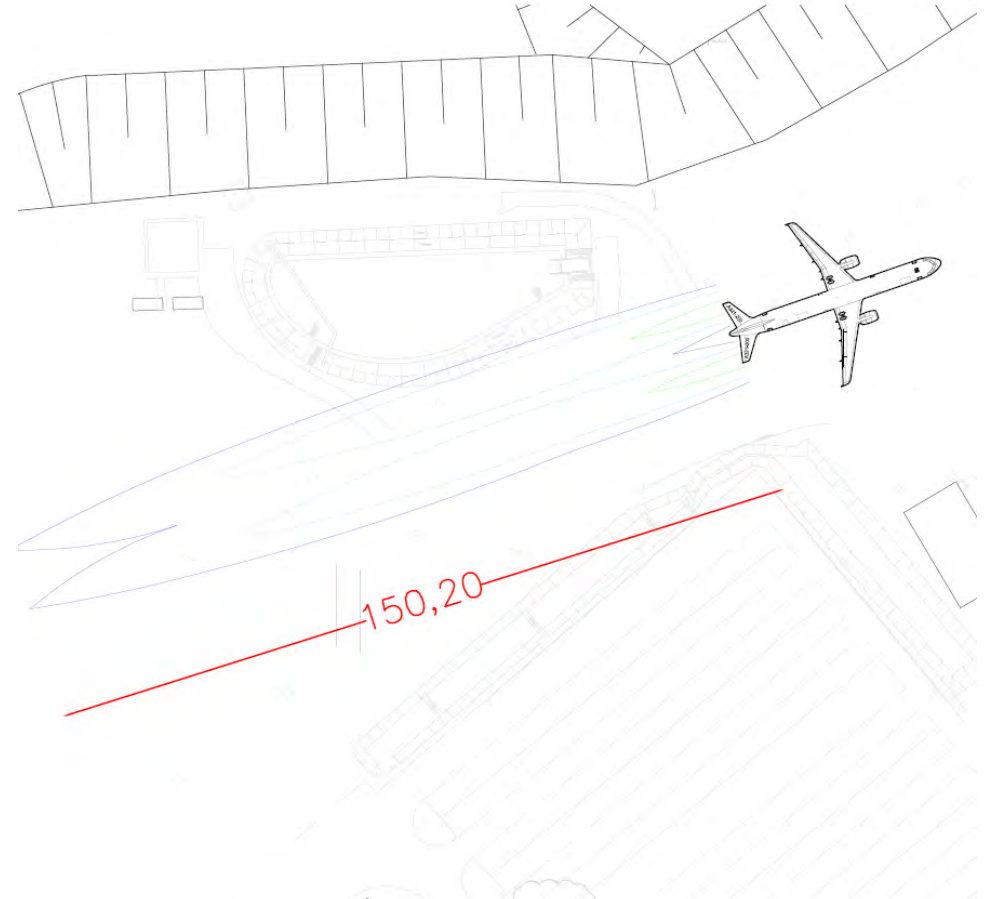


Gefahrenbereiche gem. AMM hier CFM 56-5C)

Simulationen A 321 / CFM-56 auf Vorfeld 6 der LHT



Simulation eines R/U in PP
auf Vorfeld 6 der LHT



Simulation eines R/U in TO auf
Vorfeld 6 der LHT

Simulationen 747 / CF6-80 auf Vorfeld 6 der LHT

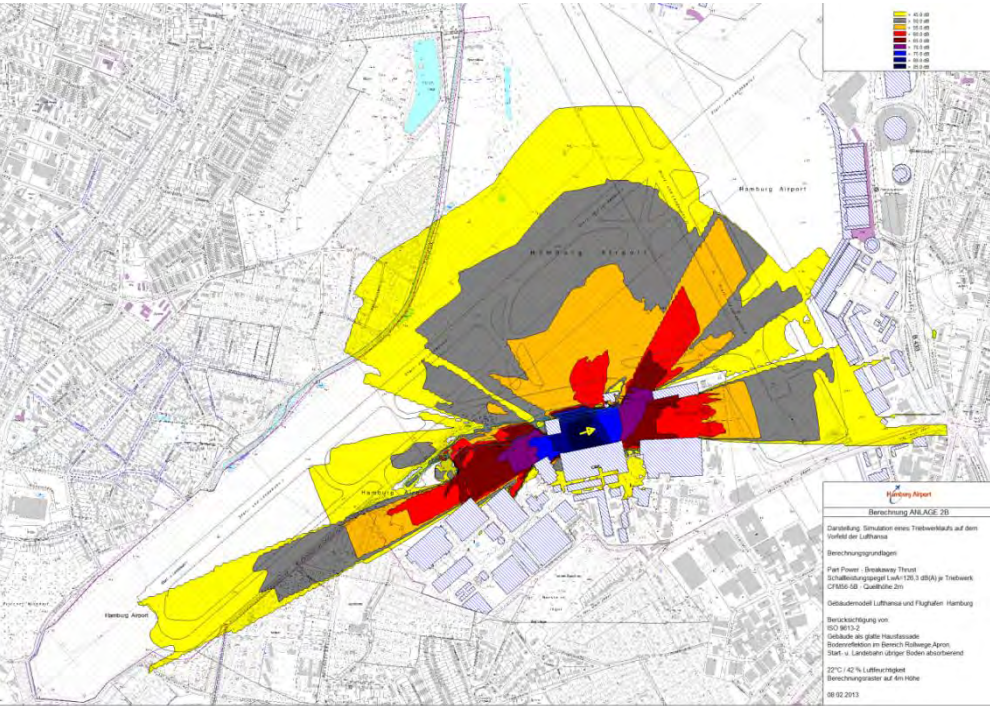


Simulation eines R/U in PP auf
Vorfeld 6 der LHT

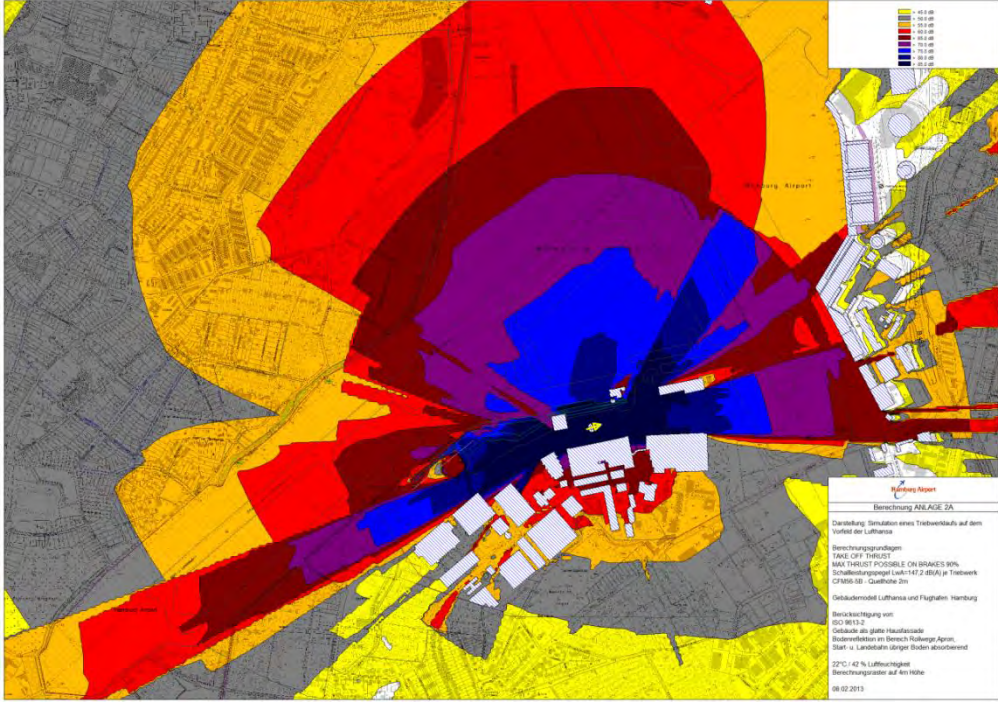


Simulation eines R/U in TO auf
Vorfeld 6 der LHT

Simulation Lärmteppich A321 / CFM 56 auf Vorfeld 5 der LHT



Lärmteppich eines CFM 56-5B in PP



Lärmteppich eines CFM 56-5B in TO

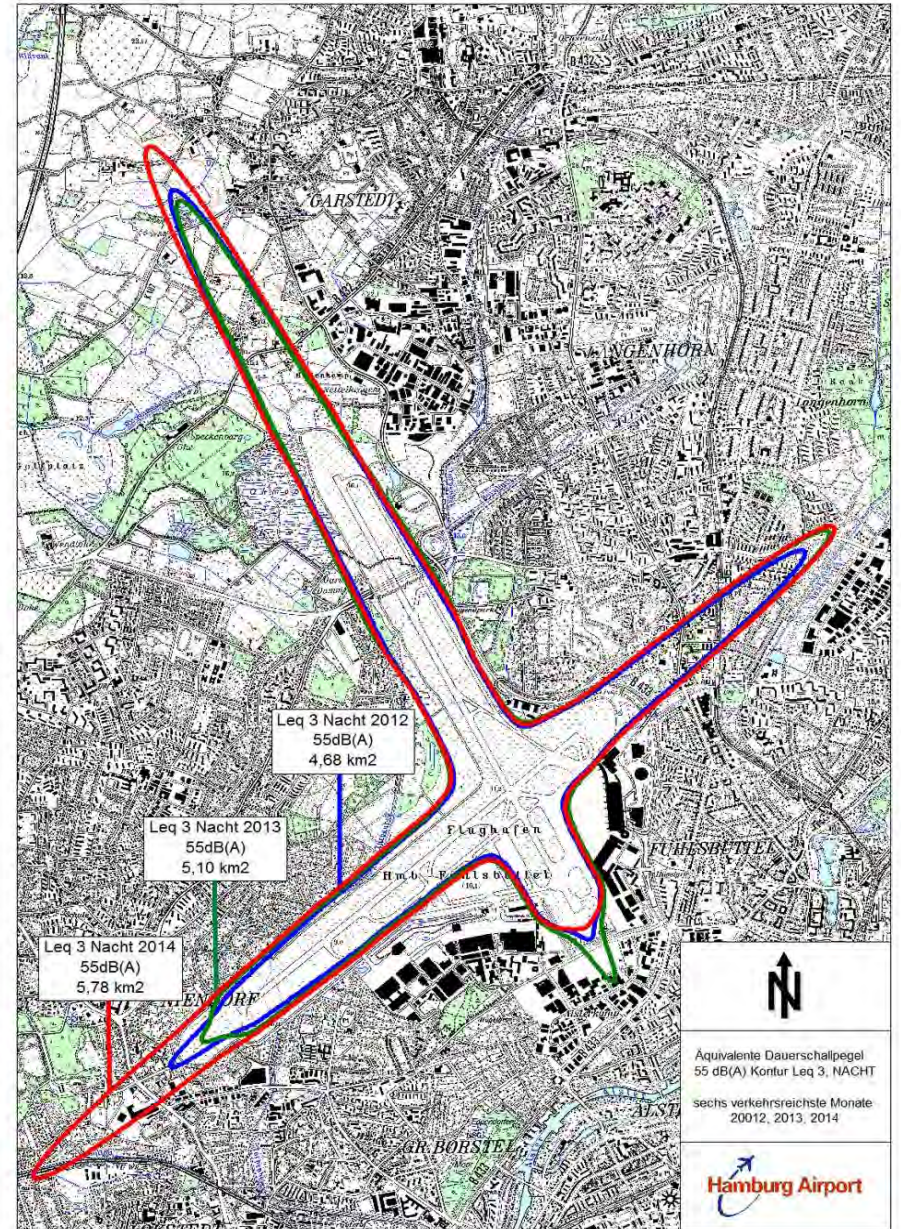
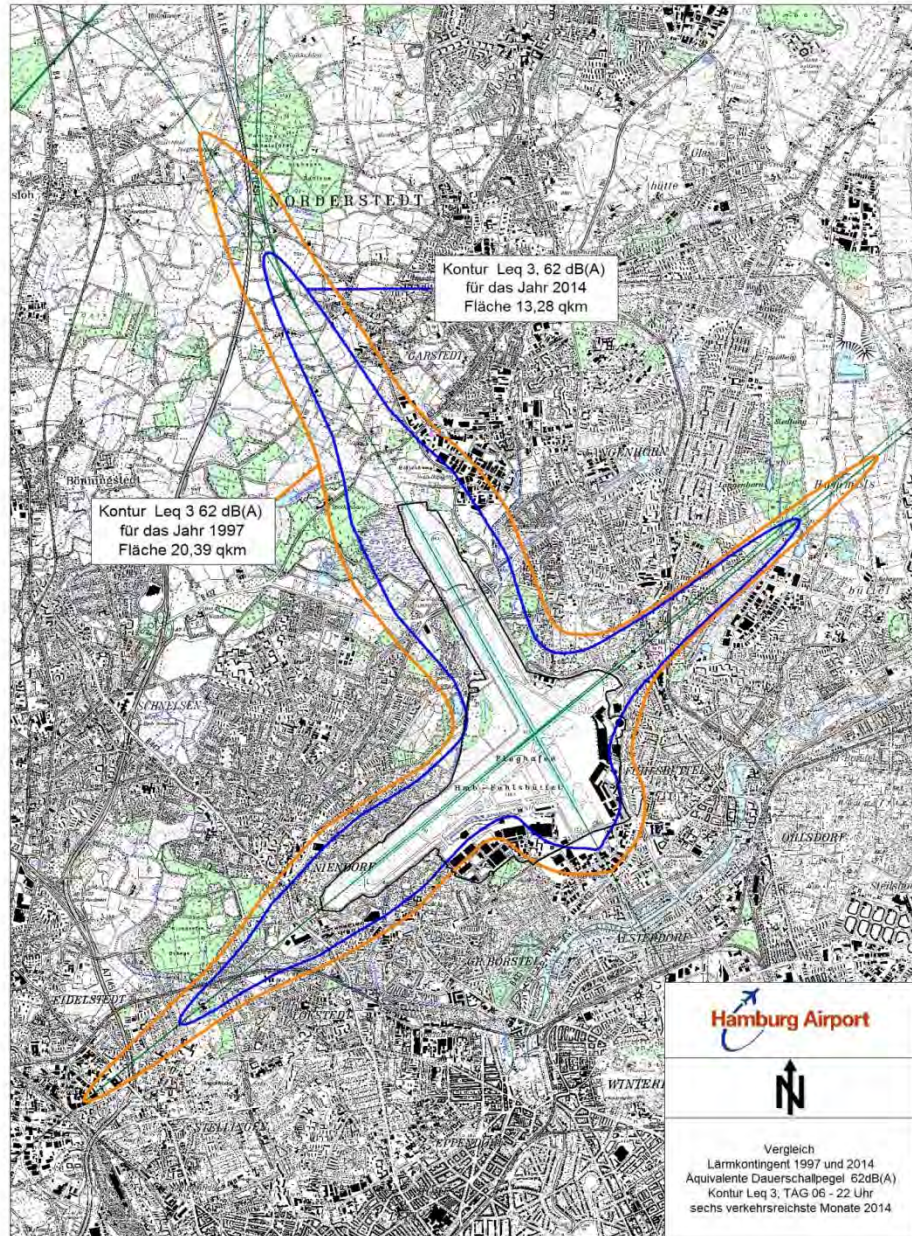
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit





**FLSK – Sitzung
TOP 8 - 12.12.2014**

Lärmkontingent 2014

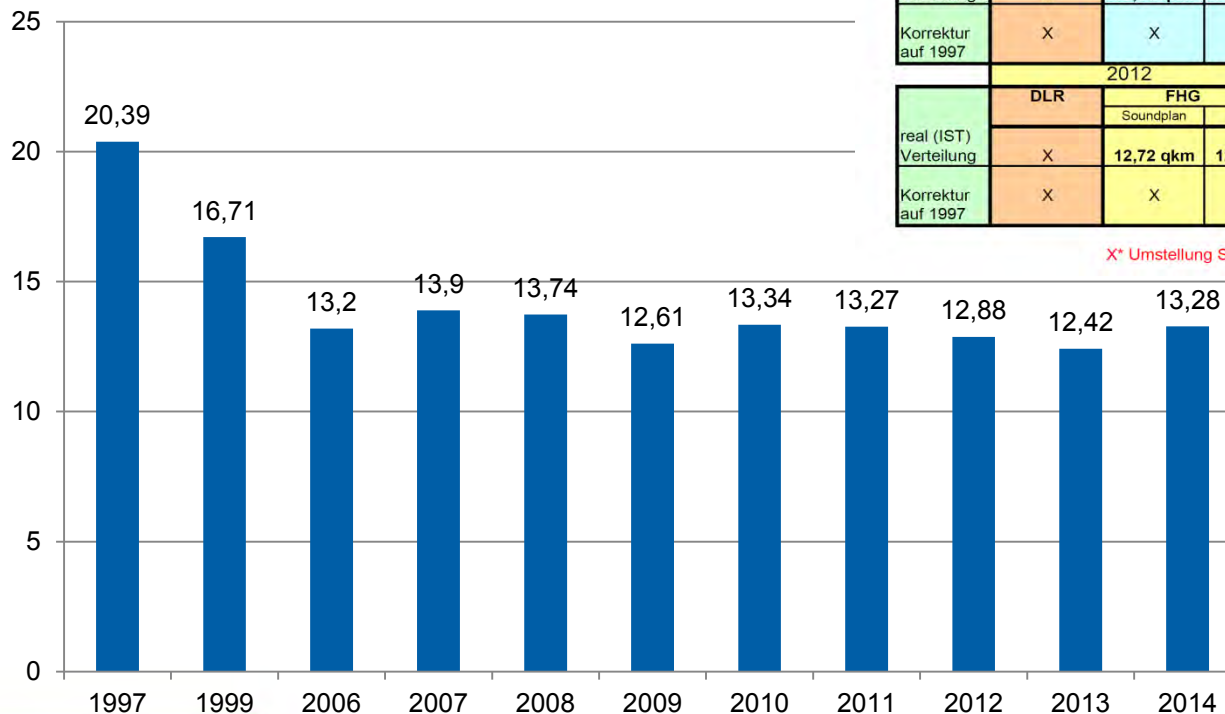


Lärmkontingent Hamburg Airport Kontur Leq 3 , 62 dB(A) (6 verkehrsreichste Monate)

	Basisjahr 1997	1999	2006			2007			2008		
	DLR	DLR	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG	
				Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA
real (IST) Verteilung	20,39 qkm	16,56 qkm	X	13,3 qkm	13,2 qkm	X	14,01 qkm	13,9 qkm	X	13,56 qkm	13,74 qkm
Korrektur auf 1997	20,39 qkm	16,71 qkm	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	2009			2010			2011				
	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG			
		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		
real (IST) Verteilung	X	12,43 qkm	12,61 qkm	X	13,21 qkm	13,34 qkm	X	13,09 qkm	13,27 qkm		
Korrektur auf 1997	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
	2012			2013			2014				
	DLR	FHG		DLR	FHG		DLR	FHG			
		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		Soundplan	CadnaA		
real (IST) Verteilung	X	12,72 qkm	12,88 qkm	X	12,3 qkm	12,42 qkm	X	X*	13,28 qkm		
Korrektur auf 1997	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

X* Umstellung Software / Betriebssystem

Fläche in km²



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!





System der Siedlungsbeschränkung im fluglärmbelasteten Bereich Hamburgs

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Landes- und Landschaftsplanung
Umweltbelange in der Bauleitplanung
Stefan Mundt (LP13)

- 1. Beurteilungssysteme für die Bauleitplanung und Baugenehmigungsverfahren**
- 2. Bauverbote und Ausnahmen nach § 5 FluLärmG**
- 3. Siedlungsbeschränkungsbereiche 1 und 2 (Senatsbeschluss 1996)**
- 4. Kartographische Darstellung**

Bauleitplanung

Baugesetzbuch (BauGB) – Belange

- § 1 Abs. 6 S. 1 BauGB
„...Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse...“
- § 1 Abs. 7 c) BauGB
„...umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit...“

Für die Bauleitplanung sind zur Beurteilung keine Grenz-, Richt- oder Orientierungswerte gesetzlich festgelegt, daher wird auf **fachgesetzliche Festlegungen** im Rahmen der Abwägung zurückgegriffen!

- maßgebliches Fachgesetz ist das **FluLärmG**
- zusätzliche Selbstbindung: **Senatsbeschluss zur Siedlungsbeschränkung (1996)**

Baugenehmigungsverfahren

Hamburgische Bauordnung (HBauO) – Allgemeine Anforderungen

§ 3 Abs. 1 HBauO

„...Anlagen sind so anzuordnen und zu errichten, dass ... Leben und Gesundheit nicht gefährdet werden und keine unzumutbaren Belästigungen entstehen. Sie müssen ihrem Zweck entsprechend ohne Missstände zu benutzen sein.“

Hamburgische Bauordnung enthält keine Vorgaben zu Beurteilung von Fluglärm, bei Genehmigungsentscheidungen sind die **fachgesetzlichen Vorgaben des FluLärmG allerdings zu beachten.**

- Senatsbeschluss zur Siedlungsbeschränkung (1996) findet keine Anwendung im Baugenehmigungsverfahren!

2. Bauverbote und Ausnahmen nach § 5 FluLärmG

Nutzung	Tagschutzzone 1	Tagschutzzone 2	Nachtschutzzone
Krankenhäuser	X	X	X
Altenheime	X	X	X
Erholungsheime	X	X	X
Schulen	X	X	✓
KITAs	X	X	✓
Wohnungen	X	✓	X

Allerdings bestehen viele Ausnahmetatbestände in § 5 Abs. 1 und 3 FluLärmG:

- Generelle Ausnahme für Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und KITAs, wenn dies zur **Versorgung der Bevölkerung** mit öffentlichen Einrichtungen oder **sonst im öffentlichen Interesse** dringend geboten ist (Entscheidung liegt beim jeweilig zuständigen Bezirksamt)
- Ausnahmen für Wohnungen:
 - **Hausmeister- und Betriebsleiterwohnungen**
 - Wohnungen, die im **Außenbereich** nach § 35 BauGB zulässig sind (sehr selten)
 - Wohnungen/Unterkünfte in **Kasernen**
 - Wohnungen im Geltungsbereich eines **Bebauungsplans**, wenn dieser **vor** Festsetzung des **Lärmschutzbereichs** bekanntgemacht wurde (sehr häufig)
 - Wohnungen innerhalb im **Zusammenhang bebauter Ortsteile nach § 34 BauGB** (gelegentlich)
 - Wohnungen im Geltungsbereich eines **Bebauungsplan**, wenn dieser der Erneuerung, Anpassung, Umbau oder Erhaltung eines vorhandenen Ortsteils mit Wohnbebauung dient (**Bestandsplan**)

3. Siedlungsbeschränkungsgebiete 1 und 2 (Senatsbeschluss 1996)

Baugebiete	Siedlungsbeschränkungs- bereich 1	Siedlungsbeschränkungs- bereich 2
Industriegebiete (GI)	✓	✓
Gewerbegebiete (GE)	✓	✓
Kerngebiete (MK) mit Wohnanteil (max. 40%)	✗	✓
Mischgebiete (MI)	✗	✗
Allgemeine und Reine Wohngebiete (WA, WR)	✗	✗
Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, KITAs	✗	✓

Ausnahmen:

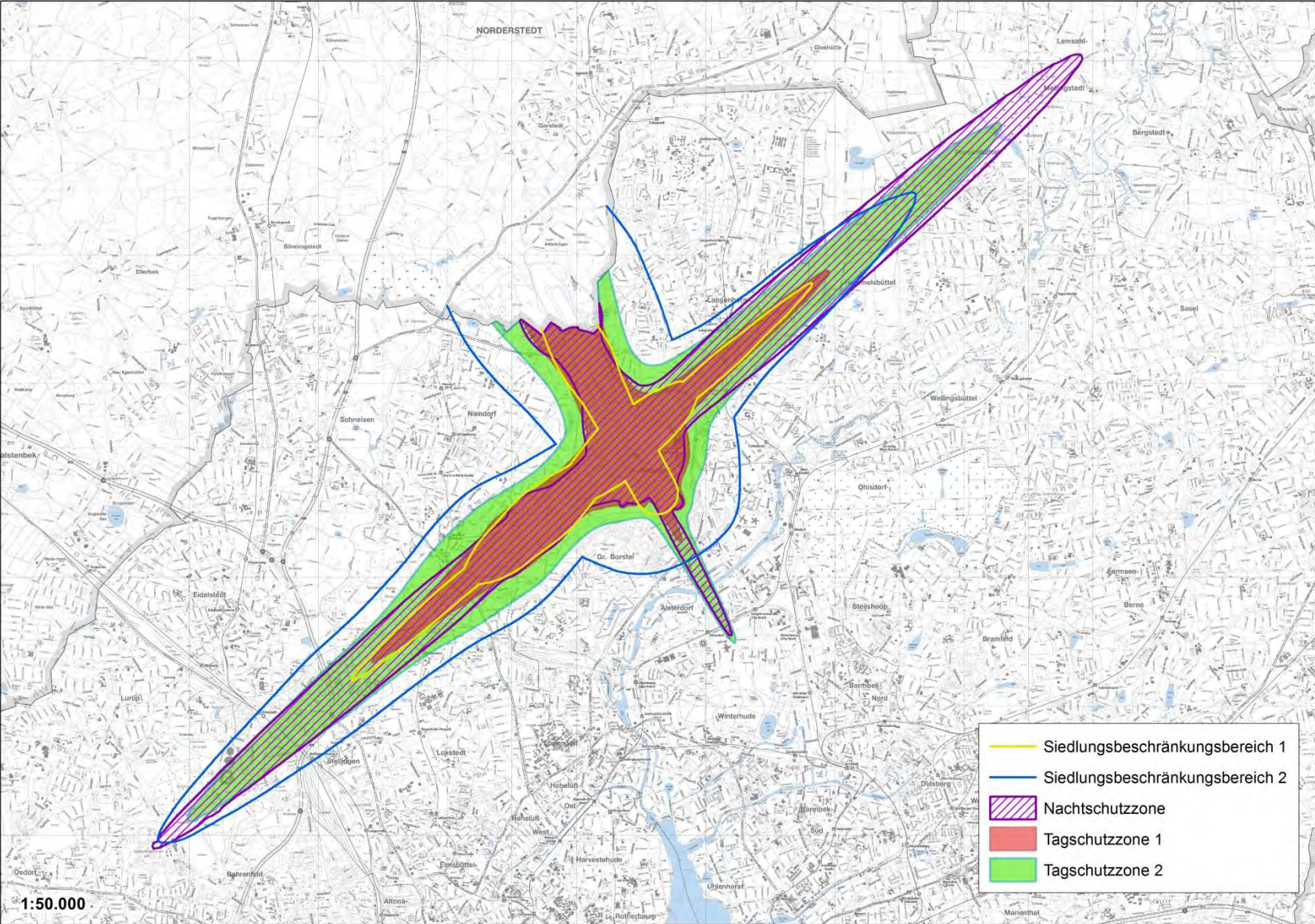
Siedlungsbeschränkungsgebiet 1:

Planungsrechtlich bestehende Wohngebiete können in enger Orientierung an den **prägenden Bestand gesichert werden**

Siedlungsbeschränkungsgebiet 2:

Planungsrechtlich gesicherte Wohngebiete können **maßvoll arrondiert** werden

4. Kartographische Darstellung



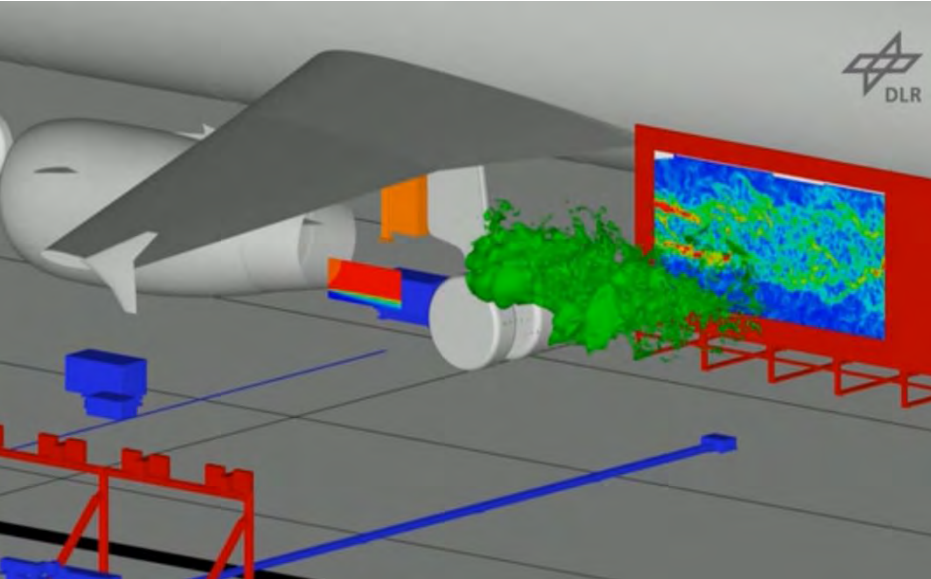
FLSK-Drs. 22/14



FLSK – Sitzung Sonstiges - 12.12.2014

SAMURAI – Ergebnisse des Forschungsprojekts

23.09. 2014 am Flughafen Hamburg





Vergleichende Messungen Großhansdorf

Typenpegel vom 20.01.2005 bis 01.06.2005



Filter: A/D = A, RWY = 23,

Anteil Leise: 5 %

Anteil Laut: 5 %

B: Brutto Anzahl Lärmereignisse, N: Anzahl Netto Lärmereignisse (Brutto - Anteil Leise - Anteil Laut)

Flugzeugtyp	B		B		B		B	
	N	M 07	N	M 13	N	C 01	N	C 02
AT42	34	84,2	35	73,2	3	67,8	3	65,8
	30		31		3		3	
AT423	129	84,2	130	71,3	7	67,2	15	65,3
	117		116		7		13	
AT722	219	83,0	220	71,9	11	66,8	24	66,3
	197		198		9		22	
AT725	26	81,6	26	70,0	2	66,2	6	65,5
	24		24		2		6	
A3006	236	88,3	231	78,5	41	68,8	42	70,0
	212		207		37		38	
A3102	32	87,5	32	78,4	3	70,5	4	71,8
	28		28		3		4	
A3103	25	87,4	24	78,2	4	71,3	5	66,8
	23		22		4		5	
A3191	538	84,4	534	73,0	32	67,1	35	67,6
	484		480		28		31	
A3202	813	84,8	802	73,1	58	67,3	81	67,3
	731		722		52		73	
A3211	415	84,3	419	71,9	39	67,5	51	66,3
	373		377		35		45	
B7373	1.325	86,6	1.304	76,3	101	66,7	135	67,0
	1.193		1.174		91		121	
B7374	175	87,4	170	75,9	8	67,3	21	66,9
	157		152		8		19	
B7375	470	86,4	467	75,9	17	66,2	38	66,3
	422		421		15		34	
B7377	356	84,3	359	72,9	18	65,8	37	66,1
	320		323		16		33	
B7378	821	85,9	815	74,3	61	67,1	114	67,2
	739		733		55		102	
B7573	136	87,2	138	75,0	9	65,9	14	66,1
	122		124		9		12	
CRJ	1.041	80,7	1.016	68,7	12	67,7	53	66,2
	937		914		10		47	
CRJ7	412	80,4	416	69,9	9	69,0	38	65,0
	370		374		9		34	
DH81	173	86,2	172	72,7	17	66,5	19	66,7
	155		154		15		17	
DH83	200	85,2	203	72,0	12	66,5	38	67,0
	180		183		10		34	
FK10	278	82,7	281	71,5	10	67,5	16	67,4
	250		253		8		14	

Lärmmessungen in Großhansdorf
20.01.2005 - 31.05.2005

Messcontainer C01 Schullandheim, Erlenried

Monat	Lärmereignisse		Landungen 23	Starts 05	LEQ(4) dB(A)	
	alle	korreliert			alle	korreliert
Januar ab 20.01.05	302	63	1183	2	44,3	32,8
Februar	1480	99	1837	116	47,1	30,2
März	583	141	2964	657	42,2	30,4
April	508	68	2105	1156	42,8	26,6
Mai	790	199	4159	63	47,1	32,9

Messcontainer C02 Pumpstation, Haberkamp

Monat	Lärmereignisse		Landungen 23	Starts 05	LEQ(4) dB(A)	
	alle	korreliert			alle	korreliert
Januar ab 20.01.05	5128	96	1183	2	55,6	35,5
Februar	11518	140	1833	116	55,6	31,9
März	11705	370	2956	657	54,6	36,6
April	10173	192	2105	1156	54,5	33,3
Mai	11258	278	4159	63	55,0	35,4

1) alle gemessenen Lärmereignisse auch Umgebungslärm 2) nur korrelierte Fluglärmereignisse

Lärmmessungen am Bronzehügel 60 – Nov. 2014 im Vergleich mit Messstelle M13



Lärmmessungen am Bronzehügel 60 – Nov. 2014 im Vergleich mit Messstelle M13



Äquivalente Dauerschallpegel

C 02 Mobile Meßstelle 2

04.11.2014 - 30.11.2014

	Gesamtgeräusch						
	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
04.11.2014	*	*	*	*	*	*	*
05.11.2014	*	39,9	*	*	39,9	*	*
06.11.2014	56,8	38,2	57,9	48,1	38,2	55,6	55,1
07.11.2014	48,6	39,5	49,2	46,1	39,5	49,7	47,1
08.11.2014	47,1	38,5	47,6	45,1	38,5	48,4	45,7
09.11.2014	52,7	39,5	53,8	43,9	39,5	52,1	51,0
10.11.2014	46,0	38,1	46,1	45,6	38,1	47,8	44,6
11.11.2014	56,4	41,3	54,4	59,6	41,3	58,2	54,7
12.11.2014	55,4	40,2	56,5	46,8	40,2	54,6	53,7
13.11.2014	56,4	39,3	57,5	45,0	39,3	55,2	54,6
14.11.2014	59,5	40,3	59,9	58,1	40,3	59,4	57,8
15.11.2014	57,4	40,2	58,0	54,7	40,2	57,1	55,7
16.11.2014	54,4	42,8	54,1	55,3	42,8	55,7	52,8
17.11.2014	56,6	40,9	54,9	59,5	40,9	58,2	54,9
18.11.2014	50,8	40,1	51,8	43,7	40,1	50,9	49,2
19.11.2014	45,1	40,1	46,0	41,0	40,1	47,8	44,0
20.11.2014	53,5	42,2	54,6	45,1	42,2	53,4	51,9
21.11.2014	58,8	51,9	58,3	60,1	51,9	61,4	57,5
22.11.2014	58,4	41,3	58,8	56,6	41,3	58,2	56,7
23.11.2014	46,7	45,3	47,1	45,3	45,3	51,9	46,3
24.11.2014	60,1	50,4	59,6	61,4	50,4	61,9	58,6
25.11.2014	58,3	49,6	57,8	59,6	49,6	60,4	56,9
26.11.2014	56,0	40,3	57,2	46,8	40,3	55,1	54,3
27.11.2014	59,7	41,8	59,4	60,5	41,8	60,3	58,0
28.11.2014	58,6	41,1	58,4	59,4	41,1	59,2	56,9
29.11.2014	57,4	41,7	58,1	54,4	41,7	57,2	55,7
30.11.2014	57,5	42,4	56,8	59,2	42,4	58,7	55,9
Gesamt	56,4	43,9	56,5	56,2	43,9	57,2	54,8

	Fluggeräusch						
	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
04.11.2014	*	*	*	*	*	*	*
05.11.2014	*		*	*		*	*
06.11.2014							
07.11.2014							
08.11.2014							
09.11.2014	41,6		42,8			39,8	39,8
10.11.2014							
11.11.2014	54,6	34,8	50,1	59,2	34,8	57,0	52,8
12.11.2014	54,7		55,9	44,1		53,2	53,0
13.11.2014	55,8		57,1			54,1	54,1
14.11.2014	59,1		59,5	57,5		58,7	57,3
15.11.2014	57,0		57,6	54,2		56,3	55,2
16.11.2014	53,5	39,2	53,0	54,8	39,2	54,6	51,8
17.11.2014	56,0	30,9	54,1	59,2	30,9	57,6	54,3
18.11.2014	48,9		50,2			47,2	47,2
19.11.2014	35,3		36,5			33,5	33,5
20.11.2014	52,6		53,9			50,9	50,9
21.11.2014	58,4	51,3	57,9	59,7	51,3	61,0	57,0
22.11.2014	57,9		58,3	56,2		57,5	56,1
23.11.2014							
24.11.2014	59,6	49,4	59,0	61,0	49,4	61,3	58,1
25.11.2014	57,9	48,9	57,4	59,3	48,9	59,9	56,4
26.11.2014	55,3		56,5	41,7		53,6	53,5
27.11.2014	59,3	33,5	59,0	60,0	33,5	59,7	57,5
28.11.2014	58,1		57,9	58,8		58,5	56,4
29.11.2014	57,0		57,7	53,8		56,3	55,3
30.11.2014	57,0	39,0	56,3	58,7	39,0	58,0	55,3
Gesamt	55,5	41,0	55,5	55,6	41,0	56,1	53,8

Lärmmessungen am Bronzehügel 60 – Nov. 2014 im Vergleich mit Messstelle M13



Äquivalente Dauerschallpegel

M 13 Poppenbüttel, Alfred-Jahnke-Ring

November 2014



	Gesamtgeräusch						
	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
01.11.2014	47,3	39,5	47,7	45,6	39,5	48,9	45,8
02.11.2014	48,5	42,0	49,0	46,6	42,0	50,6	47,2
03.11.2014	57,8	47,0	58,8	49,6	47,0	57,8	56,3
04.11.2014	57,9	45,6	57,5	58,9	45,6	59,1	56,3
05.11.2014	55,4	48,5	53,9	58,2	48,5	58,5	54,1
06.11.2014	56,5	41,1	57,5	48,6	41,1	55,6	54,8
07.11.2014	50,4	41,7	50,8	48,6	41,7	51,7	48,9
08.11.2014	50,2	41,2	50,8	47,3	41,2	51,2	48,7
09.11.2014	52,3	40,1	53,3	45,2	40,1	52,0	50,7
10.11.2014	48,2	39,6	48,7	46,3	39,6	49,6	46,8
11.11.2014	55,4	39,4	54,0	57,9	39,4	56,8	53,7
12.11.2014	54,8	35,7	55,9	46,3	35,7	53,6	53,1
13.11.2014	55,3	37,0	56,5	44,0	37,0	53,9	53,5
14.11.2014	58,4	40,3	58,9	56,8	40,3	58,3	56,7
15.11.2014	56,9	37,6	57,7	53,4	37,6	56,3	55,2
16.11.2014	53,3	41,2	53,0	54,0	41,2	54,4	51,6
17.11.2014	55,5	36,5	54,2	58,0	36,5	56,8	53,8
18.11.2014	50,4	33,9	51,4	42,9	33,9	49,5	48,7
19.11.2014	45,1	35,9	46,1	39,3	35,9	45,7	43,6
20.11.2014	52,6	38,6	53,6	44,5	38,6	51,9	50,9
21.11.2014	57,6	50,3	57,0	58,8	50,3	60,0	56,2
22.11.2014	57,4	39,3	57,8	55,9	39,3	57,3	55,7
23.11.2014	47,2	44,3	47,3	46,9	44,3	51,5	46,4
24.11.2014	59,4	49,0	58,9	60,5	49,0	61,0	57,8
25.11.2014	57,1	48,3	56,6	58,3	48,3	59,1	55,6
26.11.2014	55,2	39,9	56,2	48,3	39,9	54,4	53,5
27.11.2014	58,6	40,7	58,5	59,0	40,7	59,1	56,9
28.11.2014	57,8	40,7	57,8	58,0	40,7	58,2	56,1
29.11.2014	56,7	52,9	57,4	53,3	52,9	60,2	55,8
30.11.2014	56,3	40,9	55,7	57,8	40,9	57,4	54,6
Gesamt	55,5	44,4	55,7	55,0	44,4	56,5	53,9

	Fluggeräusch						
	L _{eq} Tag	L _{eq} Nacht	L _D	L _E	L _N	L _{DEN}	L _{eq} 24h
	38,2		39,5			36,5	36,5
	39,8	34,7	41,1		34,7	42,1	38,7
	56,4		57,5			54,7	54,7
	57,0	38,0	56,4	58,4	38,0	57,8	55,3
	54,0	47,8	51,3	57,8	47,8	57,6	52,7
	55,3		56,5	42,1		53,7	53,5
	37,2		37,8	35,0		36,7	35,5
	50,7	35,1	51,9		35,1	49,5	49,0
	54,2		52,2	57,4		55,7	52,4
	53,3		54,4	43,2		51,8	51,5
	54,4		55,7			52,5	52,5
	57,8		58,3	55,9		57,3	56,0
	55,6		56,2	52,5		54,8	53,8
	52,0	38,1	51,5	53,2	38,1	53,1	50,3
	54,4	29,0	52,6	57,5	29,0	55,9	52,7
	47,4		48,7			45,6	45,6
	34,1		35,3			32,3	32,3
	51,3		52,5			49,5	49,5
	57,0	49,7	56,4	58,2	49,7	59,5	55,6
	56,7		57,1	55,1		56,3	55,0
	58,6	48,3	58,0	60,0	48,3	60,3	57,0
	56,5	47,7	55,9	57,9	47,7	58,5	55,0
	53,6		54,8	40,0		51,9	51,8
	57,8	28,2	57,6	58,2	28,2	58,1	56,0
	56,6	29,4	56,3	57,2	29,4	57,0	54,8
	55,6		56,3	52,3		54,8	53,8
	55,7	38,5	55,0	57,3	38,5	56,6	53,9
Gesamt	54,3	40,2	54,4	54,1	40,2	54,9	52,7

Über Ahrensburg erfasste
Landungen 23 am 06.12.2014



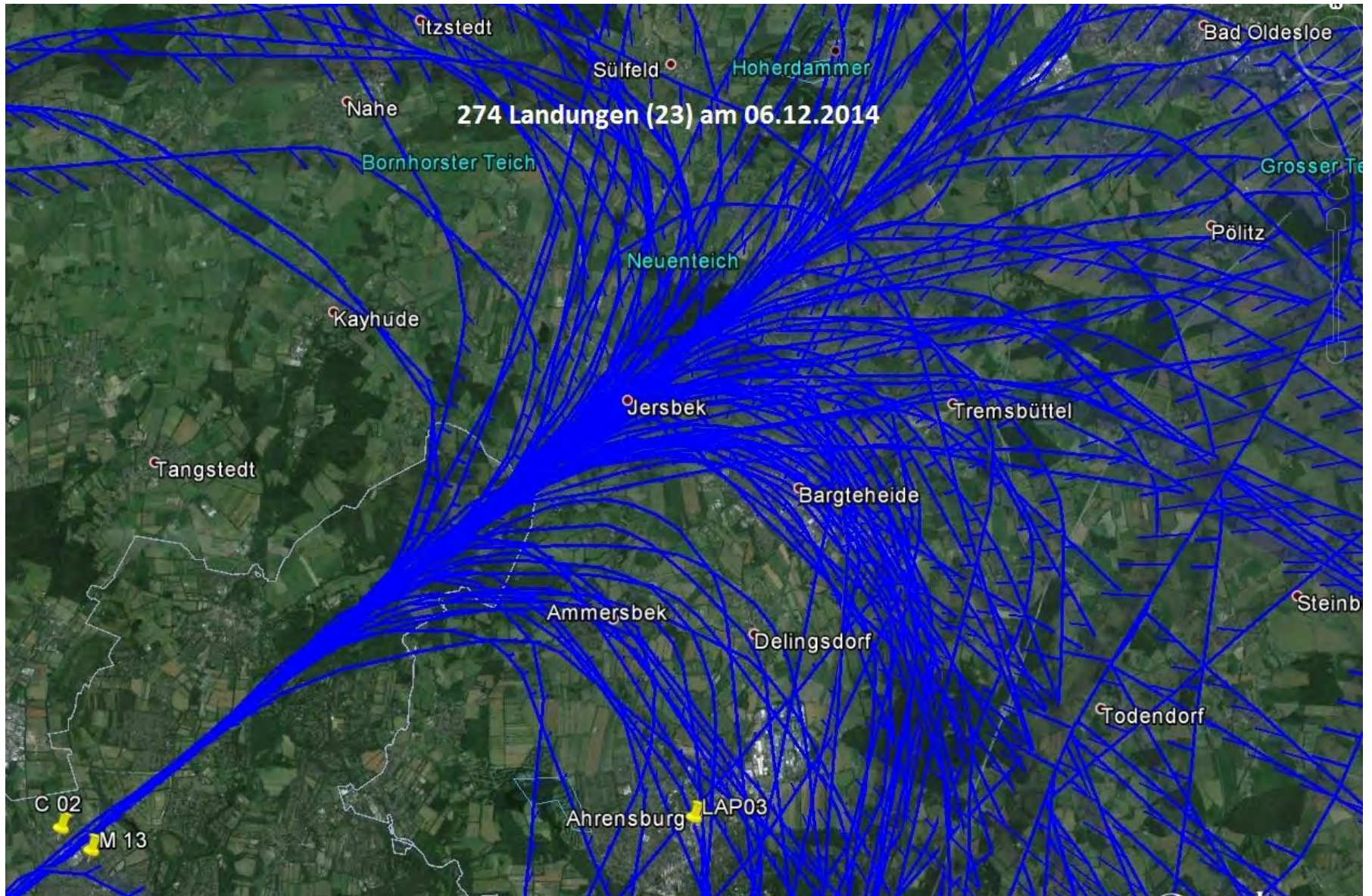
Maximalpegel an der mobilen Messstelle LAP03

TLASMax	Type	Flug-Nr	Lmax	Geräusch
09:55:57	CRJ9	4U7741	79,6	Martinshorn
11:18:26	A3202	AB6300	70,9	
12:51:00	A3191	LH014	63,1	
13:28:26	B7377	AB6302	73,0	
13:51:24	A3181	AF1710	68,7	
14:08:22	A3191	LH2070	67,9	
14:21:19	A3202	AB7757	74,6	
14:29:11	DH84	AB6659	63,7	im Umweltgeräusch
14:35:12	A3191	EZY1026	75,1	Umweltgeräusch Flugzeug ca. 65 dB
16:13:12	A3191	LH2074	67,5	
16:31:41	A3191	4U2040	72,6	Flugzeug ca. 65 dB
17:06:14	DH84	AB6750	69,2	
17:13:59	A3191	ST3247	63,8	
17:19:20	A3191	4U7587	68,6	
17:49:48	A3191	4U5705	67,5	
17:59:25	A3191	LH2078	64,7	
18:50:03	A3191	4U7033	70,3	

Das Grundgeräusch an dieser Messstelle beträgt um 60 dB(A). Teilweise ist das Flugzeuggeräusch leiser als das Umweltgeräusch an dieser Messstelle (Straßenlärm, Martinshorn, usw.)

Die Tracks sind am 06.12.2014 an der mobilen Messstelle auf dem Dach des Rathauses in Ahrensburg gemessen worden.

- Start
- Landung
- unbekannte Prozedur
- Touch&Go/Overshoot
- Track Join



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Frohe Weihnachten
und einen guten Rutsch
ins neue Jahr**

