

BPA + UA zur Kenntnis

Fluglärmreport 26

Am 26. März 2013 ist der 24-seitige **Fluglärmreport 26** der Flughafen Hamburg GmbH erschienen. Er berichtet in komprimierter Form über die Fluglärmentwicklung in der Nachbarschaft des Flughafens Hamburg.

Nachfolgend eine Zusammenfassung:

1. Allgemeines:

- Im Jahr 2011 feierte der Hamburger Flughafen sein 100-jähriges Bestehen.
- Die Anzahl der Passagiere im Jahr 2012 ist mit 13,7 Millionen die bislang höchste überhaupt; im Vorjahr waren es 13,56 Millionen.
- Das Lärmkontingent und die Jahresdauerlärnwerte sind 2012 im Vergleich zum Vorjahr gesunken.
- Die gewerblichen Flugbewegungen 2012 sind ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr gesunken.
- Durch die Abnahme der gewerblichen Flugbewegungen, durch die Fortschritte in der Flugzeugtechnik sowie durch den praktizierten Flugzeugtypenmix haben die Lärmauswirkungen abgenommen.
- Ab Frühjahr 2012 wurde mit der Umsetzung des 9. Schallschutzprogramms begonnen. Damit werden die Anforderungen des novellierten Fluglärmgesetzes umgesetzt.
- Ebenfalls Anfang 2012 wurden die neuen Lärmschutzbereiche von den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein offiziell verabschiedet.
- Die Luftqualität auf dem Hamburger Flughafengelände ist charakteristisch für eine Stadtrandlage; Belastungen mit Luftschadstoffen sind generell niedrig.
- Die Menge an emittiertem Kohlendioxid konnte durch vielfache Maßnahmen im Berichtszeitraum gesenkt werden. Zu den Maßnahmen gehören der Einsatz von Erdgasfahrzeugen, die Erhöhung der Energieeffizienz in den Terminals, Maßnahmen zum Ersatz der APU-Nutzung bei Flugzeugen usw.

2. Lärmkontingent am Hamburger Flughafen:

- Das Lärmkontingent stellt die Größe einer Fläche dar, die von einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) betroffen ist. Als Basis gilt das Jahr 1997, dessen Lärmkontingent von 20,4 km² nicht überschritten

werden darf. 2012 lag das Lärmkontingent bei 12,88 km². Obwohl mehr Fluggäste befördert werden, nimmt die Anzahl der Flugbewegungen ab, wodurch sich der Lärmteppich in den vergangenen Jahren kontinuierlich verringert hat. Dies liegt neben dem Wegfall einiger Strecken an Änderungen der Streckenplanungen; auch werden größere Flugzeuge verwendet bei höherer Auslastung. Die Anzahl der angebotenen Sitzplätze erhöhte sich pro Flugzeug von 137 auf 141 Sitze, während sich die Anzahl der Passagiere um 4,4 % auf nunmehr 104 Passagiere pro Flug erhöhte.

3. Projekt FlyNet:

- Die Langstreckenflotte der Lufthansa soll zukünftig mit einem In-Flight-Entertainmentsystem ausgerüstet werden, welches die Nutzung von Mobiltelefonen zum SMS-Versand sowie eine WLAN-Verbindung während des Fluges ermöglicht. Die Kabinenmodifikation der 747-Flotte findet derzeit in Hamburg statt.

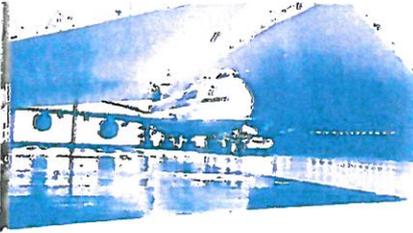
4. Flugzeugenteisung:

- Um auch länger anhaltende Enteisungsperioden sicher mit Enteisierungsmittel abdecken zu können, wurde im Jahr 2012 das bisherige Enteisierungsmittellager komplett erneuert. Der Flughafen Hamburg verfügt nun über 11 neue Enteisierungsmittel-Edelstahl tanks, aufgestellt nach neuesten Umweltstandards, mit einem Fassungsvermögen von insgesamt über 250.000 Litern. Dies entspricht einer Verdopplung der bisherigen Kapazität.

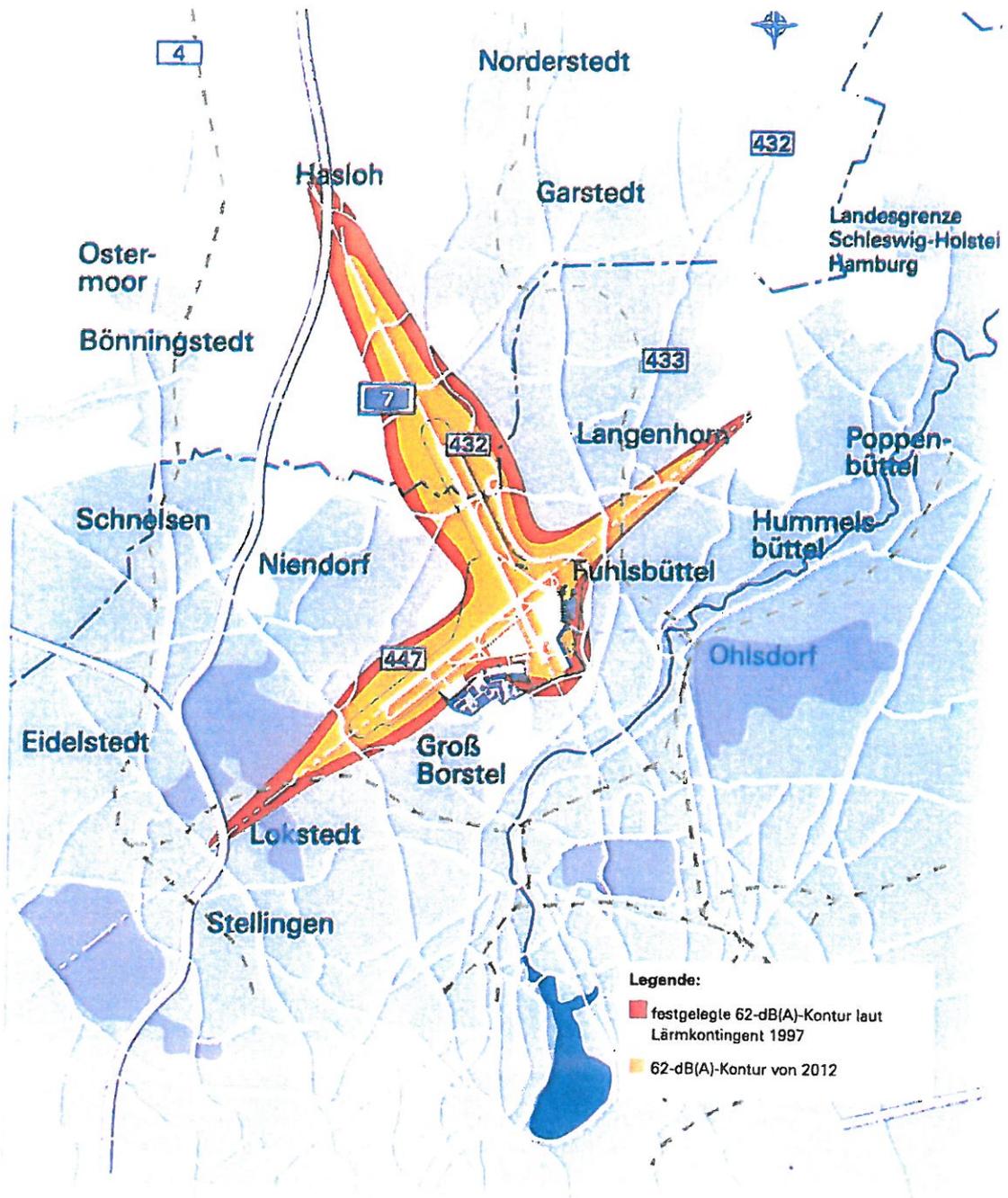
5. TOC-Anlage in 2012 erneuert:

- Das Enteisierungsmittel besteht aus einem heißen Glykol-Wasser-Gemisch; das Abwasser hat somit einen hohen TOC-Gehalt (Total-Organic-Carbon=TOC). Eine nunmehr neue TOC-Messstation misst den TOC-Gehalt des Abwassers der Enteisierung sowie auch des Regenwassers und leitet dieses ab einem TOC-Gehalt von über 50 mg je Liter automatisch in das Schmutzwassersiel, wo es in der biologischen Stufe abgebaut wird.

Anlage: *Das Lärmkontingent 2012 im Vergleich zum Lärm kontingent 1997.*



Das Lärmkontingent 2012 im Vergleich zum Lärmkontingent 1997



Vorgeschriebenes Lärmkontingent von 1997 (Fläche 20,39 km²)
und entsprechende Lärmflächenentwicklung 2012 (12,88 km²)