

Jahresstatistik 2015

Als größter Flughafen Norddeutschlands ist Hamburg Airport nicht nur das Tor zur Welt für über 10 Millionen Einwohner im Einzugsgebiet – mehr als 15.000 Menschen haben am Hamburg Airport ihren Arbeitsplatz. Die stadtnahe Lage des Flughafens bringt dabei viele Vorteile mit sich. Mit ihr ist allerdings auch eine besondere Verantwortung gegenüber den Anwohnern verbunden. Der Flughafen engagiert sich daher auf vielen Ebenen für eine Partnerschaft in der Region, die Menschen und Wirtschaft verbindet. In dieser Jahresstatistik finden Sie aktuelle Ergebnisse zu Passagierzahlen, Flugbewegungen und Lärmschutz.





Auf einen Blick: Zahlen, Daten, Fakten 2015

- Insgesamt nutzten im vergangenen Jahr 15,6 Millionen Passagiere den Hamburger Flughafen.
- Die Anzahl der zivilen Flugbewegungen ist 2015 mit 158.390 leicht angestiegen, liegt aber weiter unter dem Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre.
- Pro Flug wurden durchschnittlich 109,7 Passagiere befördert. Die durchschnittliche Auslastung ist auf 76 Prozent gestiegen.
- Die Lärmkontur des Dauerschallpegels Leq_3 von 62dB(A) bleibt mit einer Ausbreitung von 13,8km² weiter deutlich unter der zulässigen Obergrenze von 20,39km². Gegenüber dem Vorjahr ist der Wert um 0,5km² leicht gestiegen.
- Im Jahresmittel wurden pro Tag weniger als zwei verspätete Flüge zwischen 23 und 24 Uhr gezählt – dies sind weniger als im Vergleichswert der vergangenen zehn Jahre.
- Von Fluglärm sind in Hamburg wesentlich weniger Menschen betroffen als vom Straßen- und Schienenlärm.¹
- Ausblick: Anfang 2016 startet Hamburg Airport eine neue Pünktlichkeitsoffensive. Sie wird sich darauf konzentrieren, die letzten Flugzeuge eines Tages noch pünktlicher in Hamburg starten und landen zu lassen.

Zehnjahresvergleich 2006–2015



+ 30,6%
Passagiere



- 5,9%
Flugbewegungen



+ 7,7%
Auslastung pro Flug



+ 12,6%
Mitarbeiter/-innen²

¹ Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg.

² FHG-Gruppe



Passagiere und Flugbewegungen

Im Jahr 2015 nutzten mehr Passagiere den Hamburger Flughafen als je zuvor: 15,6 Millionen. Das sind rund 850.000 Fluggäste (+ 5,8 Prozent) mehr als im Jahr 2014. Die Anzahl der zivilen Flugbewegungen lag bei rund 158.390 Starts und Landungen (+ 2,9 Prozent).

Der Flugverkehr in Hamburg wird immer effizienter: Es werden deutlich größere Maschinen eingesetzt, die zudem besser ausgelastet sind. Dadurch kommt es zu einer Entkopplung von Passagierzahlen und Flugbewegungen, was bedeutet, dass die Anzahl an Starts und Landungen deutlich geringer steigt als die Passagierzahl. In den vergangenen zehn Jahren konnte der Flughafen 30,6 Prozent mehr Passagiere zählen, während die Zahl der Flugbewegungen im selben Zeitraum um 5,9 Prozent zurückgegangen ist.

Die Zahl der Passagiere pro Flug lag im vergangenen Jahr durchschnittlich bei 109,7 Gästen. Im Jahr 2014 waren es nur 106,6. Die durch-

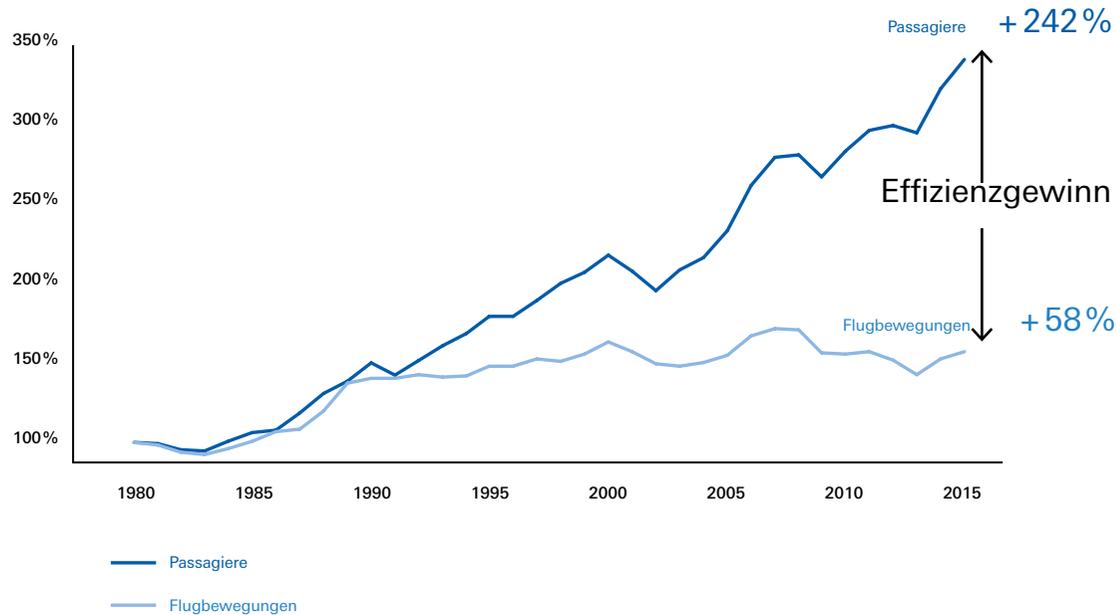
schnittliche Anzahl an Sitzen pro Flug erhöhte sich von 141 auf 144. Die Auslastung der Maschinen am Hamburger Flughafen ist auf 76 Prozent gestiegen.

Ausblick 2016: Lärmschutz hat weiter hohe Priorität

2016 rechnet Hamburg Airport mit einem geringeren Passagierwachstum von ein bis zwei Prozent. Damit bleibt die Nachfrage stabil, auf einzelnen Strecken wird es allerdings zu Konsolidierungen kommen. Trotz des Passagierwachstums ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen und die damit verbundene Lärmbelastung weiterhin auf dem Niveau der Vorjahre befinden wird. Gleichzeitig behalten die seit vielen Jahren etablierten Maßnahmen zum Schutz von Umwelt und Anwohnern hohe Priorität. Die Umsetzung des 16-Punkte-Plans der Hamburgischen Bürgerschaft zur Stärkung des Fluglärmschutzes wird vom Hamburg Airport unterstützt.



Passagiere und Flugbewegungen

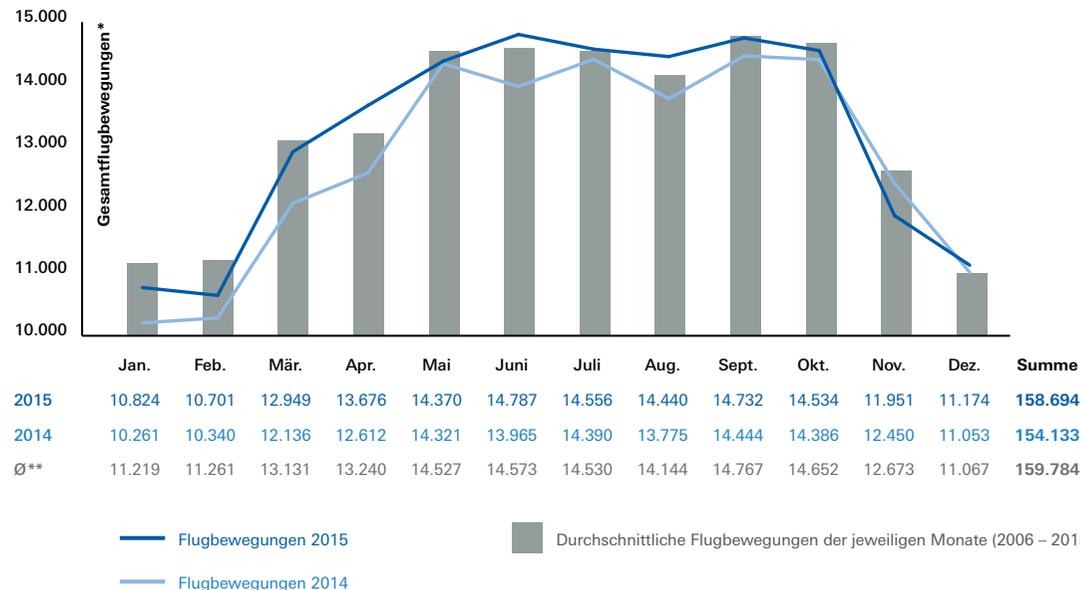
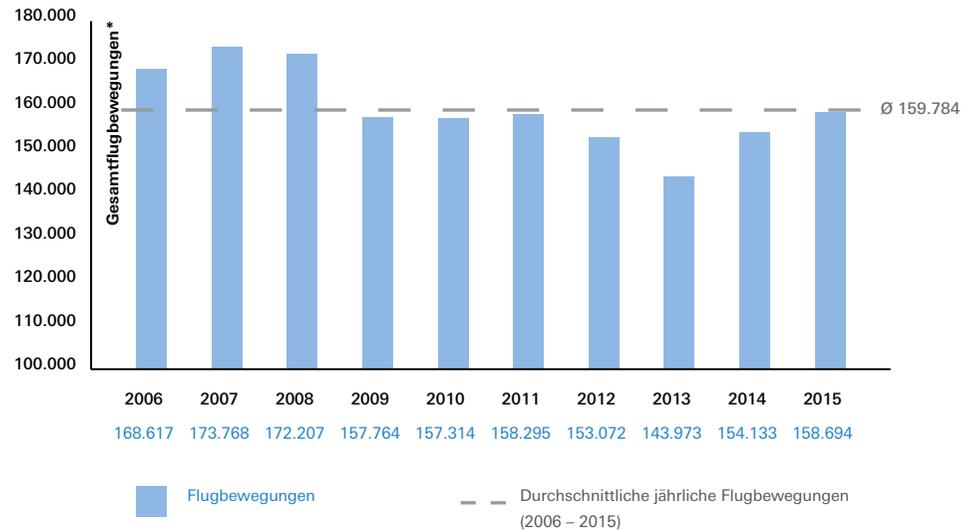


Luftverkehr wird immer effizienter

- Gegenüber 1980 ist die Zahl der Passagiere am Hamburg Airport um 242 Prozent gestiegen – die Anzahl der Flugbewegungen hingegen nur um 58 Prozent.
- Seit 1991 ist eine starke Entkopplung des Passagier- und Flugbewegungswachstums zu erkennen. Die Zahl der Flugbewegungen wächst deutlich schwächer als die Zahl der Passagiere. Dieser Trend setzt sich fort.
- Gründe für den Effizienzgewinn: eine konstant steigende Auslastung der Passagierflugzeuge sowie Entwicklung und Einsatz von moderneren und größeren Flugzeugtypen.
- 2015 konnten rund 50 Prozent des Passagierwachstums allein durch größere Flugzeuge und eine bessere Auslastung befördert werden.



Flugbewegungen



Zahl der Flugbewegungen auf dem Niveau der Vorjahre

- Niedriges Niveau: 2015 gab es 1.090 Starts und Landungen weniger als im Durchschnitt der Jahre 2006 bis 2015.
- 2015 verzeichnete Hamburg Airport 158.694 Gesamtflugbewegungen – das sind 2,9 Prozent mehr als 2014.
- Zehnjahresvergleich: Die meisten Flugbewegungen gab es 2007 (173.768 Starts und Landungen), die wenigsten Flugbewegungen wurden 2013 (143.973 Starts und Landungen) verzeichnet.
- Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre: 159.784 Flugbewegungen pro Jahr.
- Bezogen auf die Flugbewegungen bewegt sich das Jahr 2015 auf dem Niveau der Jahre 2009 bis 2011.

* Zivile und militärische Flugbewegungen

** Zehnjahresdurchschnitt (2006 – 2015)



Lärmkontingent

Als stadtnaher Flughafen nimmt Hamburg Airport seine Verantwortung gegenüber den Anwohnern sehr ernst. Viele einzelne Maßnahmen tragen dazu bei, den Fluglärmschutz zu stärken. So setzt z. B. das gestaffelte Entgeltsystem für Starts und Landungen Anreize, moderne und leise Flugzeugtypen einzusetzen. Die Lärmbelastung kann damit – trotz steigender Passagierzahlen – seit über 15 Jahren auf einem konstanten Niveau gehalten werden. Gleichzeitig wurden bis heute über 40 Millionen Euro in den Lärmschutz investiert.

Eine wichtige Größe bei der Berechnung und Bewertung der Lärmbelastung ist das sogenannte Lärmkontingent: Diese wurde 1998 als rechtliche Obergrenze für den Fluglärm in Hamburg festgelegt. Rund um Hamburg Airport ist die Lärmkontur seit 1997 um rund ein Drittel kleiner geworden, obwohl die Passagierzahlen deutlich gestiegen sind.

Lärmkontur rund ein Drittel kleiner als 1997

Mit diesem Lärmkontingent soll erreicht werden, dass die Geräuschbelastung von 62dB(A) Dauerschallpegel Leq_3 die Fläche von 20,39km² rund um den Flughafen nicht überschreitet. Als Obergrenze und Vergleichswert dient dabei die im Jahr 1997 erzeugte Lärmmenge. Damit das Kontingent auch eingehalten wird, werden

die Werte in jedem Jahr neu berechnet. 2015 lag die Lärmkontur bei 13,8km² und damit um fast ein Drittel niedriger als 1997.

Diese Ergebnisse zeigen, dass steigende Passagierzahlen im Luftverkehr nicht automatisch zu einem proportionalen Anstieg der Flugbewegungen und damit des Lärms führen. Der Grund: Die Sitzplatzauslastung der Flugzeuge ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen.

Sowohl Full-Service-Carrier als auch Low-CostCarrier nutzen zunehmend modernere, größere und umweltschonendere Flugzeugmuster. Knapp 80 Airlines haben bereits den neuen Airbus A320neo bestellt, der nicht nur 15 Prozent weniger Kerosin verbraucht, sondern auch rund 6dB(A) leiser ist als sein Vorgänger. Allein die Deutsche Lufthansa hat 116, EasyJet 130 Flugzeuge dieser neuesten Generation geordert.

Unterstützung für 16-Punkte-Plan

Hamburg Airport unterstützt den 16-Punkte-Plan der Hamburgischen Bürgerschaft zur Stärkung des Fluglärmschutzes. In einem offenen und fairen Dialog mit allen Beteiligten arbeitet Hamburg Airport daran, den Lärmschutz weiter zu verbessern und zugleich Wirtschaftsmotor und bedeutender Arbeitgeber für Hamburg und Schleswig-Holstein zu bleiben.



Lärmkontingent



Legende:

- Festgelegte 62 dB(A)-Kontur laut Lärmkontingent 1997
- 62 dB(A)-Kontur von 2015

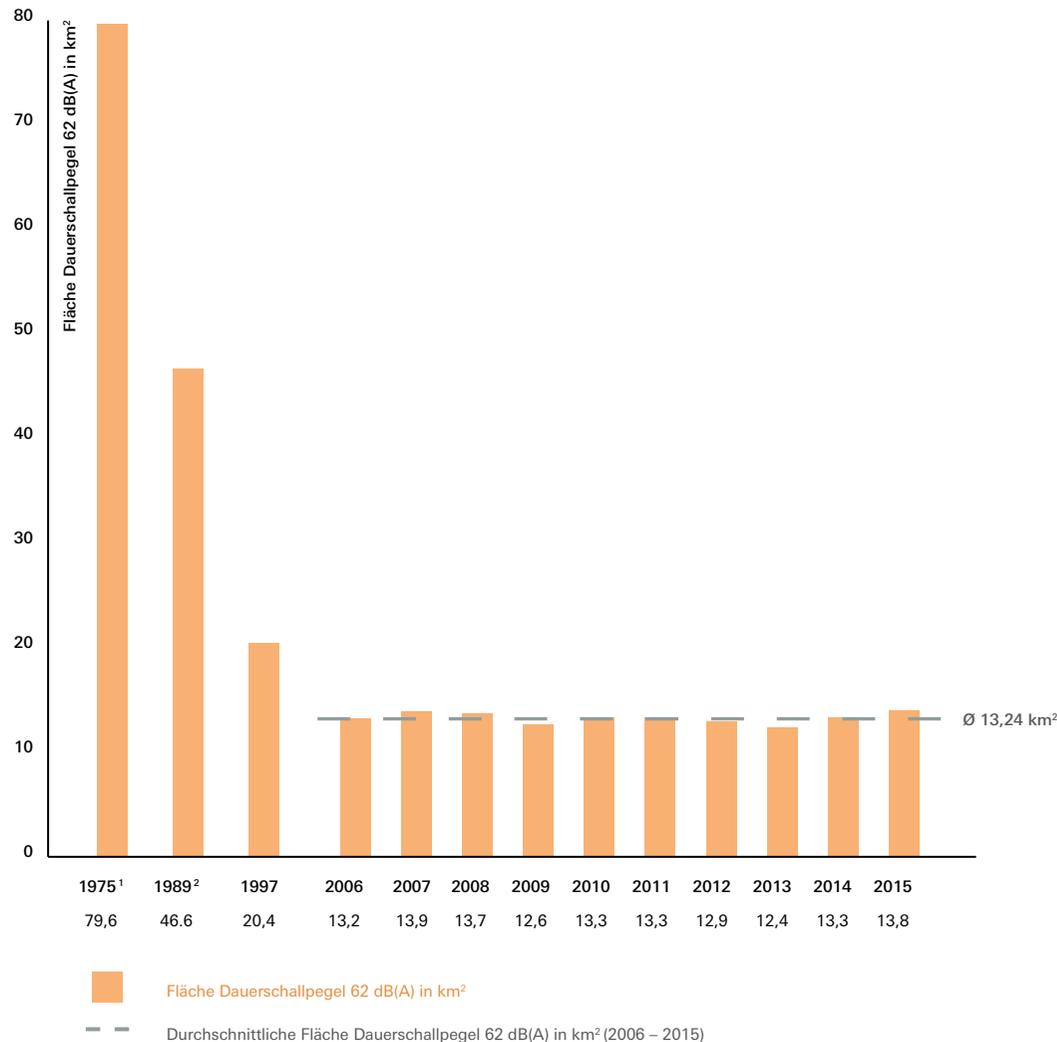
Lärmkontur unter dem gesetzlichen Grenzwert

- Die sogenannte Lärmkontur bildet die flächenmäßige Ausbreitung der Geräuschemissionen rund um den Hamburger Flughafen ab.
- Erfasst wird jene Fläche, in der die Belastung in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Mai – Oktober) einen äquivalenten Dauerschallpegel Leq_3 von 62 dB(A) oder höher erreicht.
- 2015 ist die Lärmkontur gegenüber dem Vorjahr um 0,5 km² leicht angestiegen und umfasst aktuell eine Fläche von 13,8 km² – diese Ausbreitung ist rund ein Drittel kleiner als die 1997 festgelegte Obergrenze von 20,39 km².
- Von Fluglärm sind in Hamburg nach wie vor wesentlich weniger Menschen betroffen als vom Straßen- und Schienenlärm. Dies gilt für Tages- und Nachtzeiten gleichermaßen.¹

¹ Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg.



Lärmkontingent



¹ Vgl. Gutachtergruppe Koppe/Matschat/Müller von 1976, Berechnung für den Flughafen Hamburg über die ADV.

² Vgl. Lärmphysikalisches Gutachten für den Flughafen Hamburg, Oktober 1992 (Isermann/Koppe/Müller).

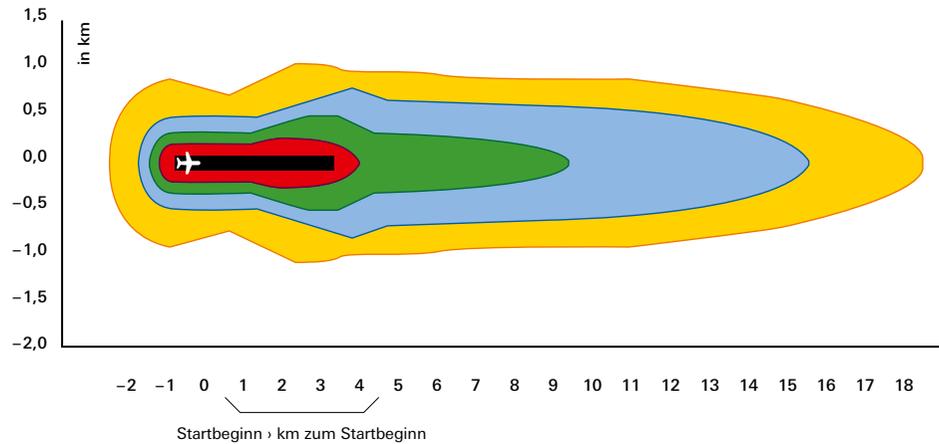
Fluglärm auf dem Niveau der Vorjahre

- In den vergangenen zehn Jahren hat die Geräuschbelastung kaum zugenommen – obwohl die Passagierzahlen um 30,6 Prozent gestiegen sind.
- Seit dem Vergleichsjahr 1997 haben sich die Lärmemissionen rund um den Flughafen dauerhaft um rund ein Drittel reduziert.
- Der pro Passagier verursachte Lärm sinkt seit Jahrzehnten: 2015 kommen auf 1 Million Fluggäste nur noch 0,88 km² mit einem Dauerschallpegel von Leq_3 62 dB(A). 1997 lag dieser Wert noch bei 2,36 km².
- Ausblick: Mit dem Einsatz der neuesten Flugzeuggeneration, z. B. Airbus A320neo, ist eine weitere deutliche Reduzierung möglich.



Leisere Flugzeuge

Lärmkontur 75dB(A) beim Start



- Flugzeugtyp Kapitel 2, Annex 16 (seit 2002 in der EU verboten), z.B.: B737-20
- Flugzeugtyp der ersten Generation Kapitel 3, Annex 16, z.B.: MD80, B737-200 Hush Kit
- Flugzeugtyp mit aktuellen Triebwerken Kapitel 4, Annex 16, z.B.: A320, B737-800
- Neueste Flugzeuggeneration, z.B.: A320neo

Flugzeuge am Hamburg Airport werden immer leiser

Hamburg Airport gehört zu den ersten Zielen des neuen und besonders leisen Airbus A320neo der Deutschen Lufthansa. Die Abkürzung „neo“ steht für „new engine option“ (dt.: neue Triebwerksoption). Die Weiterentwicklung der bisherigen A320 hat im November 2015 ihre Zulassung erhalten und ist beim Überflug rund 6 dB(A) leiser als ihre Vorgänger.

Der erste Linienflug des Airbus A320neo nach Hamburg ist bereits für Ende Januar 2016 geplant. Allein die Deutsche Lufthansa und EasyJet haben zusammen über 240 dieser besonders leisen und effizienten Flugzeuge bestellt.



An- und Abflugrichtung



Das gekreuzte Bahnsystem ermöglicht Starts und Landungen in alle vier Himmelsrichtungen. Welche Bahn benutzt werden sollte, geben die Lotsen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) vor. Auf Antrag kann der Pilot allerdings auch eine andere Bahn verlangen – bei ihm liegt die letzte Entscheidung.

Die DFS hat in Deutschland den gesetzlichen Auftrag, für eine „sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs“ zu sorgen. Grundsätzlich gilt, dass dabei möglichst wenig Anwohner durch Fluglärm beeinträchtigt werden sollen.

Dieses Ziel wird auch am Hamburg Airport verfolgt. Die sogenannten Bahnbenutzungsregelungen gewährleisten, dass die Starts und Landungen nach Möglichkeit über dem Gebiet mit der geringsten Bevölkerungsdichte erfolgen. Von diesen Regeln darf nur abgewichen werden, wenn Gründe der Verkehrssicherheit dies erfordern. Zu den größten Einflussfaktoren zählen Witterungsverhältnisse, Verkehrslage sowie Bauarbeiten.

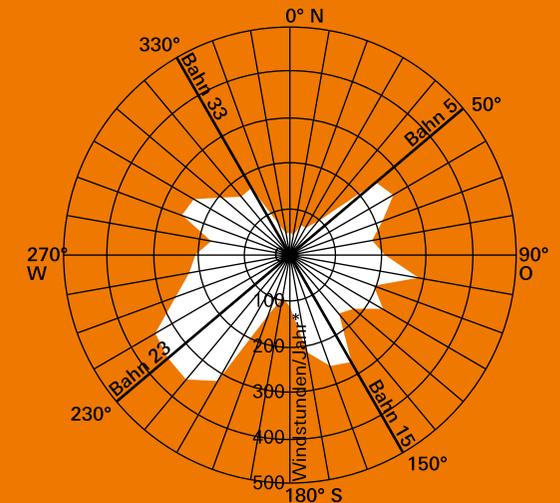
Start und Landung gegen den Wind

Grundsätzlich gilt, dass Flugzeuge gegen den Wind starten und landen. Nur so können sie den maximalen Auftrieb bzw. die beste Verzögerungsleistung erreichen. Bei stark wechselnden Windverhältnissen, wie sie in Hamburg zu beobachten sind, kann dies dazu führen, dass im Jahresvergleich die bevorzugte Start- und Landerichtung wechselt. Ein Beispiel: 2014 wechselte die Windrichtung stark – 2015 bestimmten hingegen westliche Winde die Wetterlage (Vgl. Abb. rechts).

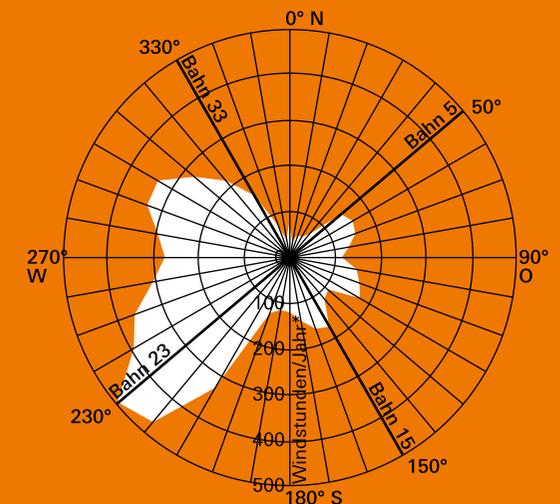
Im Ergebnis stellen die Bahnbenutzungsregeln am Hamburg Airport sicher, dass möglichst wenige Menschen durch den Flugverkehr beeinträchtigt werden. Der Faktor Wind bleibt jedoch eine bestimmende Größe, auf die kein Einfluss genommen werden kann. Oberste Priorität hat daher zu jeder Zeit die Sicherheit im Luftverkehr.

Windrichtungshäufigkeit am Hamburg Airport*

Windrichtungen 2014 (wechselnde Winde)



Windrichtungen 2015 (starke Westwinde)



* Windstunden/Jahr zwischen 6 und 24 Uhr

Quelle: Deutscher Wetterdienst.



An- und Abflugrichtung



Ohmoor

42% aller Flugbewegungen*

✈ 65.929

✈ 65.213

Langenhorn

30% aller Flugbewegungen*

✈ 47.828

✈ 40.870

Niendorf

23% aller Flugbewegungen*

✈ 37.156

✈ 41.860

Alsterdorf

3% aller Flugbewegungen*

✈ 4.521

✈ 3.173

* Zivile und militärische Flugbewegungen

Weitere Verkehre:
3.260 Hubschrauberbewegungen (2%)

✈ Flugbewegungen 2015

✈ Flugbewegungen 2014

2015: Entlastung für Niendorf

- Während 2014 die Windrichtung stark wechselte, waren 2015 vorrangig westliche Winde zu beobachten. Dies führte zu einer veränderten Ausrichtung der Flugbewegungen.
- Häufigste Flugbewegungen 2015: In Richtung des eher dünnbesiedelten Ohmoors wurden 2015 – wie bereits in den Vorjahren – die meisten Flugbewegungen gezählt. Der Anteil aller Flugbewegungen in Richtung Ohmoor lag bei rund 42 Prozent.
- Aufgrund der veränderten Wetterlage wurden im vergangenen Jahr über Niendorf weniger Flugbewegungen beobachtet als im Vorjahr (–11 Prozent). Über Ohmoor (+1 Prozent) und Langenhorn (+17 Prozent) nahmen die Flugbewegungen hingegen zu.
- Die Hamburger Innenstadt, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweist, verzeichnete 2015 gerade einmal 3 Prozent aller Flugbewegungen.



Nachtflugbeschränkung



Die innerstädtische Lage des Hamburger Flughafens bringt viele Vorteile mit sich. So haben sich z. B. viele große, internationale Unternehmen in Hamburg angesiedelt und zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen. Zugleich ist mit dieser Lage aber auch eine besondere Verantwortung verbunden. Strenge Nachtflugbeschränkungen tragen dazu bei, die Hamburger Bevölkerung vor Fluglärm zu schützen.

Kein Flugbetrieb von 23 bis 6 Uhr geplant

Von 6 Uhr morgens bis 23 Uhr abends findet am Hamburg Airport der planmäßige Flugbetrieb statt. Ab 23 Uhr gelten strenge Nachtflugbeschränkungen. In der Zeit von Mitternacht bis 6 Uhr morgens sind ausschließlich Flüge mit vorheriger, kostenpflichtiger Ausnahmegenehmigung durch die Behörde für Umwelt und Energie zulässig. Katastrophen-, medizinische Hilfsleistungs-,

Such-, Rettungs- und polizeiliche Einsätze sind von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen.

Höhere Entgelte für verspätete Flüge

Um die Verspätungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen, werden am Hamburg Airport auch finanzielle Anreize gesetzt: Bereits vor 14 Jahren hat der Flughafen ein Gebührensystem eingeführt, wonach die Airlines in den späten Abendstunden und der Nacht hohe Aufschläge auf die Lärmentgelte zahlen müssen. Diese Aufschläge hat Hamburg Airport zum 15. Januar 2015 noch einmal deutlich erhöht: Für jede verspätete Landung und für jeden verspäteten Start wird ein Aufschlag von 150 Prozent (22:00 bis 22:59 Uhr) bzw. 300 Prozent (23:00 bis 05:59 Uhr) fällig.

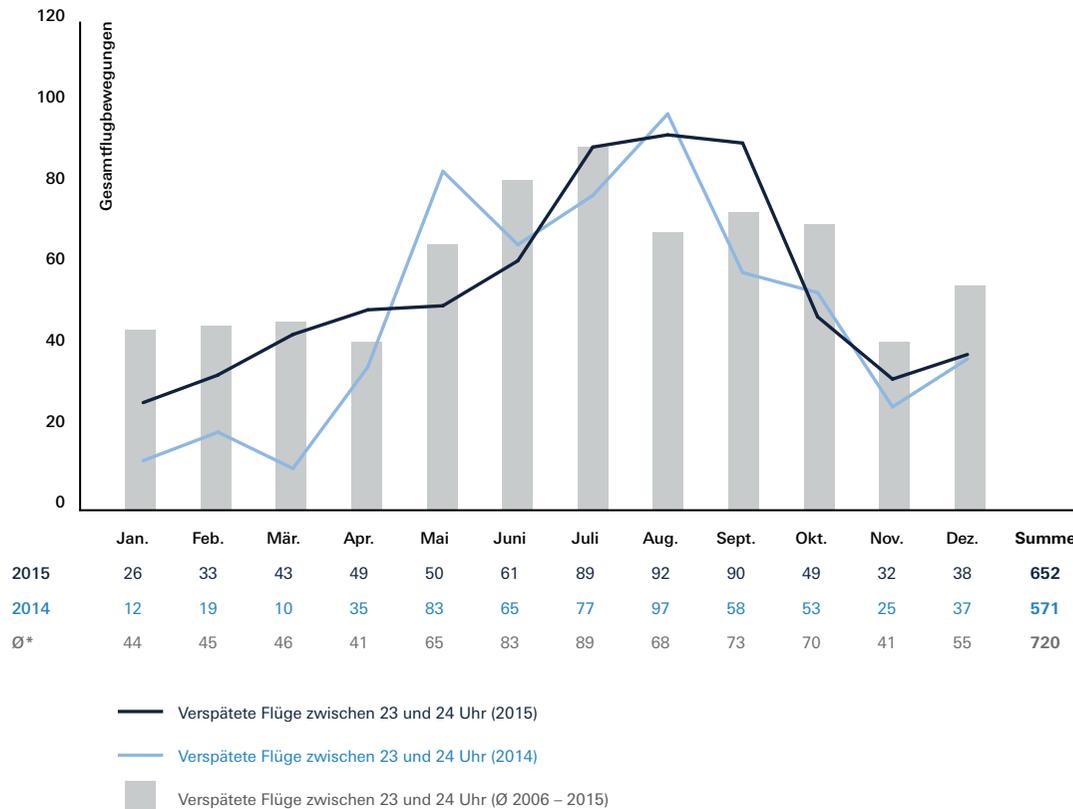
Damit diese Maßnahmen auch Wirkung zeigen, werden sie regelmäßig überprüft und bei Bedarf weiter verschärft.



Nachtflugbeschränkung



Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr (regelmäßiger Linien- und Touristikverkehr)



Zwischen 23 und 24 Uhr nur Ausnahmen möglich

- Hamburg Airport gehört zu den zehn pünktlichsten Flughäfen seiner Klasse weltweit. Durchschnittlich sind 86 Prozent aller Flüge „on time“.¹
- 2015 gab es rund 10 Prozent weniger Verspätungen als im Durchschnitt der vergangenen zehn Jahren.
- Insgesamt kam es im Jahr 2015 zu 652 verspäteten Flügen zwischen 23 und 24 Uhr. In den vergangenen zehn Jahren waren es durchschnittlich noch 720.
- Zwischen 23 und 24 Uhr kam es 2015 im Durchschnitt zu weniger als zwei verspäteten Flügen pro Tag. 75 Prozent dieser verspäteten Flüge landete bis 23:30 Uhr.
- Strikte Nachtflugbeschränkung: Nach 24 Uhr sind ausschließlich Flüge mit vorheriger Einzelfallgenehmigung durch die Hamburger Behörde für Umwelt und Energie zulässig. 2015 waren dies im Gesamtjahr 19 Starts/Landungen. Hilf- und Rettungsflüge sind von dieser Regelung ausgenommen.
- Ausblick: Anfang 2016 startet Hamburg Airport eine neue Pünktlichkeitsoffensive. Sie wird sich darauf konzentrieren, die letzten Flugzeuge eines Tages noch pünktlicher in Hamburg starten und landen zu lassen.

* Ø 2006 – 2015

¹ Quelle: Marktforschungsinstitut OAG.



Lärmbetroffenheit im Vergleich

Ganz gleich ob Straße, Schiene oder Luft – ohne Geräusche zu verursachen, kommt kein Verkehrsträger aus. Die objektiv gemessene Belastung durch die einzelnen Verkehrsarten ist jedoch sehr unterschiedlich. Der Straßenverkehr verursacht mit Abstand den meisten Lärm, auf Platz zwei liegt die Bahn und erst zum Schluss kommt der Luftverkehr.

Mit der Lärmkartierung wird in Hamburg seit Jahren genau festgehalten, wie viele Bürgerinnen und Bürger von Lärm der einzelnen Verkehrsträger betroffen sind. Unterschieden wird dabei vor allem zwischen den Tages- und den Nachtstunden.

Straße

In den Tagesstunden sind in Hamburg über 120.000 Menschen von Straßenlärm betroffen (Lärmpegel > 65 dB(A)). Der Messwert entspricht der Lautstärke eines Pkw, der im Abstand von zehn Metern an einem Fußgänger vorbeifährt. Parallel zur Geräuschempfindlichkeit steigt die Zahl der Menschen, die in Hamburg während der Nacht von Straßenlärm betroffen sind, auf über 144.000 (Lärmpegel > 55 dB(A)).

Schiene

Schon deutlich geringer sind die Belastungen durch den Schienenverkehr. In den Tagesstunden sind nur rund 20.000 Einwohnerin-

nen und Einwohner Hamburgs von Bahnlärm betroffen (Lärmpegel > 65 dB(A)). Auch beim Schienenverkehr steigt dieser Wert in der Nacht deutlich an. Die offizielle Statistik spricht von rund 30.000 Personen (Lärmpegel > 55 dB(A)).

Luft

Der Verkehrsträger, der in Hamburg mit Abstand die geringste Betroffenheit hervorruft, ist der Luftverkehr. Im gesamten Stadtgebiet werden tagsüber gerade einmal 2.800 Menschen durch den Luftverkehr beeinträchtigt (Lärmpegel > 65 dB(A)). In der Nacht sinkt dieser Wert sogar Richtung null. Zwischen 24 und 6 Uhr herrscht in Hamburg eine strikte Nachtflugbeschränkung. Ausnahmen werden nur im begründeten Einzelfall erteilt – zum Beispiel Organtransporte.

Zu vergleichbaren Ergebnissen kommt das Umweltbundesamt. Demnach sind tagsüber bundesweit 2,5 Millionen Menschen vom Straßen-, knapp 1 Millionen vom Schienen- und nur 28.300 vom Fluglärm betroffen.

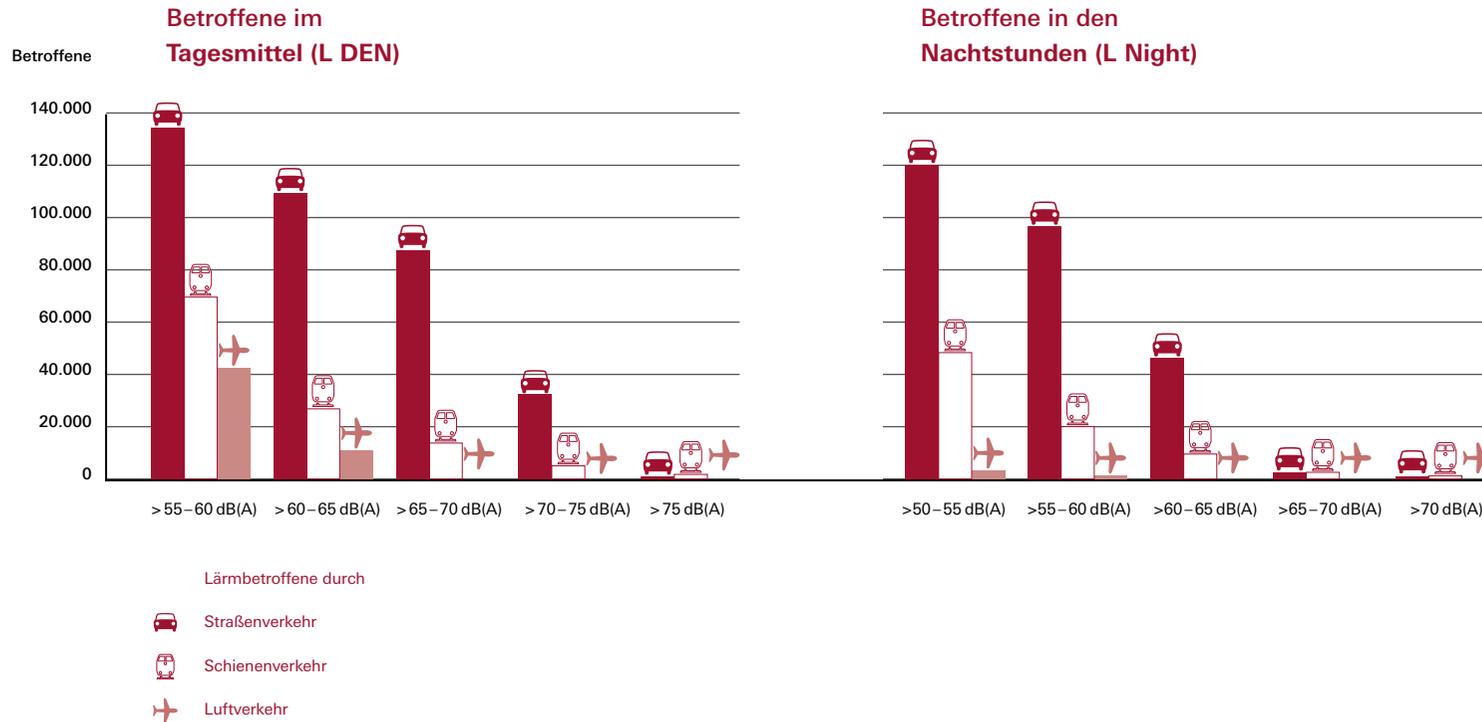
Nähere Informationen finden Interessierte im Lärmaktionsplan der Freien und Hansestadt Hamburg sowie auf den Seiten des Bundesumweltamtes.



Lärmbetroffenheit im Vergleich

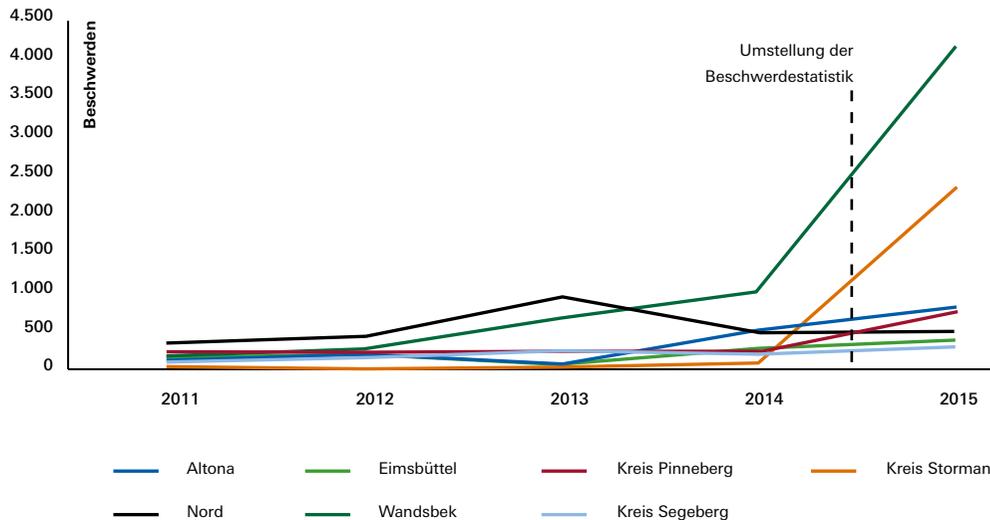
Lärmbetroffenheit in Hamburg

(Verkehrsträger Straße, Schiene und Luft im Vergleich)

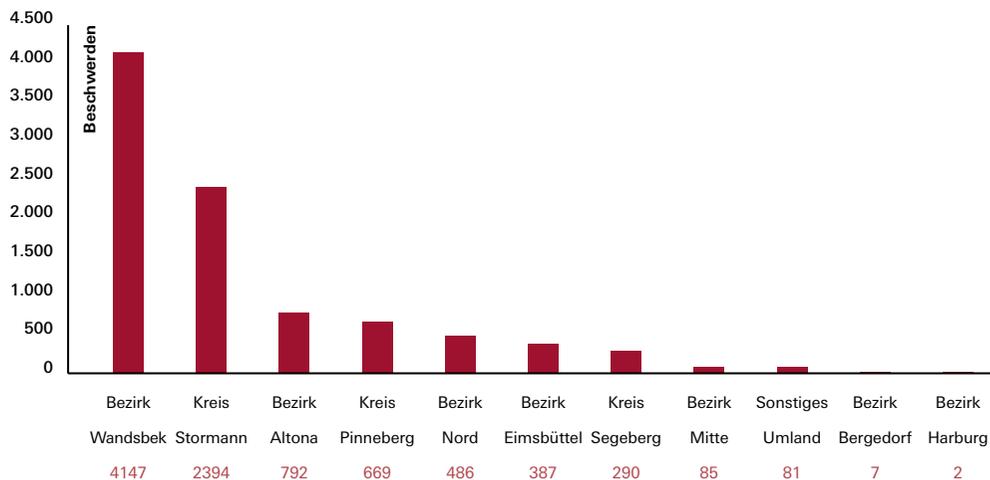




Beschwerdestatistik



Beschwerdezahlen 2015 nach Regionen



Quelle: Hamburger Behörde für Umwelt und Energie.

Beschwerdestatistik wurde 2015 umgestellt

- In Hamburg hat der Fluglärmschutz besonders hohe Priorität. Als stadtnaher Flughafen nimmt Hamburg Airport seine Verantwortung gegenüber den Anwohnern sehr ernst.
- Bürger/-innen, die sich von Lärm beeinträchtigt fühlen, können sich an die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) wenden. Neben dem Hamburg Airport ist sie die erste Ansprechpartnerin für alle Fragen rund um den Lärmschutz.
- Im Jahr 2014 lag die Zahl der Beschwerden bei 3.695, im Jahr 2015 wurden 9.340 Beschwerden gezählt. Auf Grund der veränderten Beschwerdestatistik sind diese Zahlen aber nicht direkt miteinander vergleichbar.
- Einen wesentlichen Einfluss auf den Anstieg der Beschwerdezahl hat die Umstellung der Zählweise im Jahr 2015. Vor der Umstellung wurde zwischen Einzelbeschwerde und Dauerbeschwerdeführern unterschieden. Seit 2015 wird jede einzelne Beschwerde gezählt.
- Das Jahr 2015 zeigt eine deutliche Konzentration der Beschwerden im Bezirk Wandsbek (Poppenbüttel, Lehmsal, Duvenstedt, Ohlstedt) und im Kreis Stormarn. Über 70 Prozent aller Fluglärmbeschwerden kommen allein aus diesen beiden Regionen.
- Die Zahl der Beschwerden in den übrigen Bezirken und Kreisen liegt in etwa auf dem Niveau der Vorjahre.

Impressum

Herausgeber

Flughafen Hamburg GmbH
Flughafenstraße 1-3
22335 Hamburg

Ansprechpartner

Katja Bromm, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel. +49(0)40/5075-3611
E-Mail: kbromm@ham.aiport.de

Axel Schmidt, Bereichsleiter Umwelt
Tel. +49(0)40/5075-1597
E-Mail: aschmidt@ham.aiport.de

Layout

Sabine Barmbold, Leiterin Corporate Publishing
Claus Michael Semmler (Werkstatt für Kommunikationsdesign)

Titelbild

Michael Penner