

**Vorschlag der Arbeitsgruppe „Nachtflugregelung 2020“****Zusammenfassung****Präambel**

Die Arbeitsgruppe hat den vom MW vorgelegten Entwurf geprüft und diskutiert. Sie ist der Meinung, dass – in Anbetracht der erheblich steigenden Nachtflüge - die Belange der AnwohnerInnen hier nicht ausreichend berücksichtigt werden. Insbesondere

- kann die Behauptung „Flugzeuge werden immer leiser“ nicht pauschal bestätigt werden, da der Fortschritt durch mehr und größer werdendes Gerät wieder zu Nichte gemacht wird (siehe Abrechnung nach Lärmkategorien)
- wird die extreme Lage des Flughafens zwischen mehreren Städten nicht berücksichtigt
- werden neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, Empfehlungen der WHO und die Forderungen der Anwohner, Gemeinden und der Umweltminister nach verstärkter Lärminderung nicht berücksichtigt.

Soweit seit der letzten Regelung (2010) Fortschritte bei der Lärmentwicklung neuerer Flugzeuge erzielt wurden, werden diese nicht an die Betroffenen weitergegeben – im Gegenteil, es ist nachts immer lauter geworden. Hier ist eine gesonderte Regelung erforderlich, die eine kontinuierliche Senkung der Nacht-Lärmpegel bewirkt und mit den Lärminderungsplänen der Kommunen abgestimmt wird.

Da viele Kommunen Resolutionen gegen den Nachtflug abgegeben haben, können die Vertreter dieser Kommunen in der „Fluglärmkommission“ nicht gegen diese Resolution stimmen. Das Ziel ist und bleibt für diesen Personenkreis ein Nachtflugverbot.

Zu dem nachfolgenden Vorschlag (bis zur Erreichung des o.g. Ziels) sind auf den nachfolgenden Anhängen die Erwägungen der AG noch einmal differenziert dargestellt (daher die Nummerierung). Die AG geht davon aus, dass der damals mehrheitlich erzielte Vorschlag für eine Nachtflugregelung auch heute noch mit nur kleinen Anpassungen an den heutigen Stand gelten sollte:

**Die Fluglärmkommission empfiehlt dem MW für die künftige Nachtflugregelung ab 2020:**

1. Zwischen 22:00 und 05:59 Uhr sind Starts und Landungen von Flugzeugtypen nur zulässig, die die ICAO Anhang 16 Kapitel 4 Werte erfüllen und
  - o die in die Lärmkategorien 1 – 6 der HAJ-Flughafenentgeltregelung 2019 fallen
  - o Es sind abstuft bis 2026 die ACI-Index –Forderungen C bis A zu erfüllen
2. Zwischen 1:00 und 5:00 Uhr ist ein zwischen Nord- und Südbahn ausgewogenes Lärmkontingent innerhalb von zwei Jahren umzusetzen, das dem Lärm von 5 bis 6 Flugbewegungen entspricht. Die größeren Wartungsarbeiten an den Bahnen sind nicht in den Monaten Mai bis Oktober durchzuführen.
3. Die Betriebsbeschränkungen gelten nicht für Luftfahrzeuge, die die ICAO-Anforderungen Kapitel 4 erfüllen und von Haltern gewartet werden, die in Hannover den Schwerpunkt ihres Geschäfts- bzw. Wartungsbetriebs unterhalten.
4. Übungsflüge von in Hannover stationierten Geschäftsflugzeugen sind nur montags bis freitags zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr und samstags zwischen 8:00 Uhr und 13:00 Uhr erlaubt.
5. Es ist keine Entfristung vorzunehmen.  
Die neue Regelung soll auf maximal fünf Jahre befristet werden, um auf neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung reagieren zu können.
6. Die Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung und des lärmmedizinischen Gutachtens zum letzten Ausbau sind umzusetzen.
7. Die Auswirkungen des Beschlusses der Umweltministerkonferenz (Stärkung des Fluglärmschutzes) sind zu berücksichtigen. Die Prognose 2030 ist an die FLK und die Kommunen vor der Abgabe der Stellungnahmen zu geben.

Grundsätzlich kann der formulierte Kompromiss nicht darüber hinwegtäuschen, dass von den Vertretern der Anliegerkommunen eine wesentlich deutlichere Lärminderung gewünscht wird.

Die Vertreter der Kommission erwarten, dass das MW – anders als in der Vergangenheit – die Empfehlungen aufgreift und auch in der Formulierung der neuen Regelung berücksichtigt.

## Präambel

Die Arbeitsgruppe hat den vom MW vorgelegten Entwurf geprüft und diskutiert. Sie ist der Meinung, dass – in Anbetracht der erheblich steigenden Nachtflüge - die Belange der AnwohnerInnen hier nicht ausreichend berücksichtigt werden. Insbesondere

- kann die Behauptung „Flugzeuge werden immer leiser“ nicht pauschal bestätigt werden, da der Fortschritt durch mehr und größer werdendes Gerät wieder zu Nichte gemacht wird (siehe Abrechnung nach Lärmkategorien)
- wird die extreme Lage des Flughafens zwischen mehreren Städten nicht berücksichtigt
- werden neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, Empfehlungen der WHO und die Forderungen der Anwohner, Gemeinden und der Umweltminister nach verstärkter Lärminderung nicht berücksichtigt.

Soweit seit der letzten Regelung (2010) Fortschritte bei der Lärmentwicklung neuerer Flugzeuge erzielt wurden, werden diese nicht an die Betroffenen weitergegeben – im Gegenteil, es ist nachts immer lauter geworden. Hier ist eine gesonderte Regelung erforderlich, die eine kontinuierliche Senkung der Nacht-Lärmpegel bewirkt und mit den Lärminderungsplänen der Kommunen abgestimmt wird.

Da viele Kommunen Resolutionen gegen den Nachtflug abgegeben haben, können die Vertreter dieser Kommunen in der „Fluglärmmmission“ nicht gegen diese Resolution stimmen. Das Ziel ist und bleibt für diesen Personenkreis ein Nachtflugverbot.

Zu dem nachfolgenden Vorschlag (bis zur Erreichung des o.g. Ziels) sind auf den nachfolgenden Anhängen die Erwägungen der AG noch einmal differenziert dargestellt (daher die Nummerierung).

Die AG geht davon aus, dass der damals mehrheitlich erzielte Vorschlag für eine Nachtflugregelung auch heute noch mit nur kleinen Anpassungen an den heutigen Stand gelten sollte:

### **Präambel: Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

Die AG hat sich die Beschlüsse der FLK von 2009 als Vorlage gewählt, weil hier bereits schon mal ein tragbarer Kompromiss erarbeitet wurde:

#### **Auszug Protokoll 154. FLK Sitzung vom 16.6.2009**

Der Vorschlag der Arbeitsgruppe wird um einige Punkte ergänzt und dann in folgender Fassung zur Abstimmung gestellt:

Die Fluglärmmmission empfiehlt MW für die künftige Nachtflugregelung:

- Zwischen 22:00 und 05:59 Uhr sind Starts und Landungen von Flugzeugtypen nur zulässig, die die ICAO Anhang 16 Kapitel 3 Werte um 10 EPNdB (kumulativ) unterschreiten.
- Zwischen 1:00 und 5:00 Uhr ist ein zwischen Nord- und Südbahn ausgewogenes Lärmkontingent innerhalb von zwei Jahren anzustreben, das dem Lärm von 5 bis 6 Flugbewegungen entspricht.
- Die Betriebsbeschränkungen gelten nicht für "Homecarrier".
- Übungsflüge von in Hannover stationierten Geschäftsflugzeugen sind nur montags bis freitags zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr und samstags zwischen 8:00 Uhr und 13:00 Uhr erlaubt.
- Die Regelung sollte weiterhin auf fünf Jahre befristet werden, um auf neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung reagieren zu können.

**Auszug aus der Presseerklärung zur 154. Sitzung:** Grundsätzlich kann der formulierte Kompromiss nicht darüber hinwegtäuschen, dass von den Vertretern der Anliegerkommunen eine wesentlich deutlichere Lärminderung gewünscht wird.

Die Vertreter der Kommission hoffen, dass das MW – anders als in der Vergangenheit – die Empfehlungen aufgreift und auch in der Formulierung der neuen Regelung berücksichtigt.

**Im Detail siehe auch die Anmerkungen zu den einzelnen Punkten des Vorschlages**

**Präambel: Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

**Anmerkungen zum Sachstand „Erlass von Beschränkungen“**

Der damalige Fliegerhorst Langenhagen-Everhorst wurde 1952 als Zivilflughafen mit dem Vorbehalt „weiterer Auflagen“ genehmigt. Der weitere Ausbau erforderte dann ab 1969 weitere neue Betriebsgenehmigungen, die alle „im Interesse des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm „bis auf weiteres“ verschiedene Beschränkungen des Nachtflugverkehrs“ vorsahen. Die letzte (derzeit geltende) Betriebsgenehmigung vom 8. Januar 1990 (MBI. S. 155, berichtigt S. 321) enthielt befristete Nachtflugbeschränkungen, die kontinuierlich an den Stand der Technik angepasst wurden.

Das OVG Lüneburg (s. nachfolgender Link) fasste zusammen: „... Es ist zwischen den Beteiligten unstrittig, dass ein unbeschränkter nächtlicher Flugverkehr unter den derzeitigen lufttechnischen Gegebenheiten nicht in Betracht kommt und auf eine Nachtflugbeschränkung zur Wahrung der Lärmschutzinteressen der Anwohner nicht verzichtet werden kann. ...“

OVG Lüneburg 7. Senat, Urteil vom 23.04.2009, 7 KS 18/07,

ECLI:DE:OVGNI:2009:0423.7KS18.07.0A Absatz 33 :

<http://www.rechtsprechung.niedersachsen.de/jportal/portal/page/bsndprod.psm1?doc.id=MWRE090002349&st=null&doctyp=juris-r&showdoccase=1&paramfromHL=true#focuspoint>

**Geschichte des Flughafens Hannover – Langenhagen**

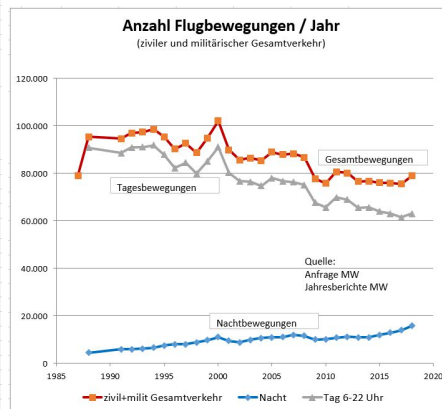
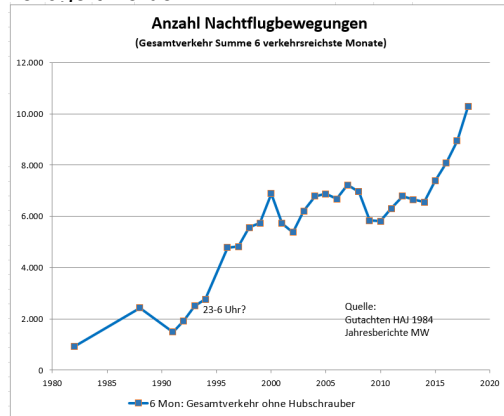
Nach Ende des 2. Weltkrieges wurden die noch benutzbaren Kasernengebäude von kanadischen Einheiten belegt. Der eigentliche Flugbetriebsbereich fand keine Nutzung.

Bereits Anfang 1949 entstanden Pläne für die Wiederaufnahme des zivilen Flugbetriebes.

Im Juli 1951 billigte die britische Besatzungsmacht die Flughafenpläne und noch im selben Jahr begann der Bau der heutigen Süd-Startbahn (1.680 m) mit einem Zurollweg zum Abfertigungsbereich. Als erstes Abfertigungsgebäude wurde die noch erhaltene Halle 3 des Fliegerhorstes umgebaut und auch mit einem Tower versehen. Die ebenfalls erhalten gebliebene Halle 1 am äußersten westlichen Teil des ehemaligen Fliegerhorstes diente als erster "Werftbereich" sowie später der "General Aviation". Der Verkehrsflughafen wurde am 26.04.1952 eröffnet. Damit begann das "2. Leben" von Langenhagen - Evershorst.

**Nachtflug Arbeitsplätze**

Entgegen der Annahme aus dem Hübel-Gutachten soll das Volumen des Nachtfluges nicht einfach entfallen (oder nach Hamburg oder Bremen verschoben werden), sondern wieder schrittweise in den Tag zurück verlagert werden.



1. Gesamtverkehr inkl. Militär (Verk.arten 11-93) 22.00-05.59							
	Nacht		Nacht I, III 22-24 / 5-6			Differenz absolut 2017 zu 2013	Differenz 17/13 zu 2013 in %
Lärmkategorie	2013	2014	2015	2016	2017	2013	
Kategorie 1	1.085	1.107	876	1.132	1.120	35	3,2
Kategorie 2	876	934	1.218	1.424	1.399	523	59,7
Kategorie 3	748	263	340	401	596	-152	-20,3
Kategorie 4	2.815	2.488	2.212	2.532	3.488	673	23,9
Kategorie 5	5.408	6.141	7.044	7.069	7.396	1.988	36,8
Kategorie 6	11	13	316	367	20	9	81,8
Kategorie 7	59	44	29	17	13	-46	-78,0
Kategorie 8	13	16	1	16	6	-7	-53,8
Kategorie 9	0	0	0	0	4	4	--
Kategorie 10	0	0	0	1	0	0	0,0
Gesamtergebnis	11.015	11.006	12.036	12.959	14.042	923	8,4

**Lärmkategorien entsprechend der Flughafenentgelte 2013 bis 2017**

**Die Fluglärmkommission empfiehlt dem MW für die künftige Nachtflugregelung ab 2020:**

**1. Zwischen 22:00 und 05:59 Uhr sind Starts und Landungen von Flugzeugtypen nur zulässig, die die ICAO Anhang 16 Kapitel 4 Werte erfüllen und**

- die in die Lärmkategorien 1 – 6 der HAJ-Flughafenentgeltregelung 2019 fallen
- es sind abstuft bis 2026 die ACI-Index –Forderungen C bis A zu erfüllen

**Punkt 1: Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

Bei der Diskussion zur Nachtflugregelung 2010 waren die „ICAO Cap. 4“ Anforderungen zwar bereits seit 2006 „Stand der Technik“, aber es waren viele Flugzeuge nicht neu klassifiziert. Heute gilt das Gleiche für die „ICAO Cap. 14“-Klassifizierung und ebenfalls haben viele Luftfahrzeuge noch immer nicht die Klassifizierung Cap. 4, erfüllen aber deren Anforderungen. Um den Airlines entgegen zu kommen, wird bewusst die Formulierung „erfüllen“ gewählt.

Um zu erreichen, dass die lautesten Flugzeugmuster von einem Nachtflugverkehr ausgeschlossen werden und der fortschreitenden technischen Entwicklung zu immer leiseren verwendeten Flugzeugmustern Rechnung getragen wird (siehe Schreiben des MW vom 9.4.2019 an den Flughafen „zu Ziffer 2 lit a:) wurden die Ergänzungen aus den Lärmkategorien des Flughafens und die Forderungen aus dem „ACI-Index“ aufgenommen

**HAJ-Lärmkategorien:**

Auf den Seiten 10 bis 15 der Entgeltordnung 2019 werden die lärmabhängigen Entgelte beschrieben. Auf den Seiten 11 bis 14 sind die Lärmkategorien getrennt nach Start (Grundlage sind die gemessenen Maximalpegel (LASmax) am Meßpunkt 9 (Heitlingen) beim Start und Landung (Grundlage sind die gemessenen Maximalpegel (LASmax) am Meßpunkt 2 (Krähenwinkel) aufgelistet.

[https://www.hannover-](https://www.hannover-airport.de/fileadmin/downloads/B2B_und_Gesch%C3%A4ftskunden/Entgelte_und_AGB/AGB_und_Entgelttabellen/Entgeltordnung_2019.pdf)

[airport.de/fileadmin/downloads/B2B\\_und\\_Gesch%C3%A4ftskunden/Entgelte\\_und\\_AGB/AGB\\_und\\_Entgelttabellen/Entgeltordnung\\_2019.pdf](https://www.hannover-airport.de/fileadmin/downloads/B2B_und_Gesch%C3%A4ftskunden/Entgelte_und_AGB/AGB_und_Entgelttabellen/Entgeltordnung_2019.pdf)

In der letzten Spalte (dunkleres blau) sind die Flugzeugtypen beschrieben, die die jeweilige Lärmkategorie im Mittel erfüllen. Würde man bei Start die Kategorie 6 (Maximalpegel von 79 bis 80,99 dB(A)) als Grenze setzen, dann könnten noch die TUIfly mit ihren B737-800 (B738) und auch das größere Flugzeug von Condor die B757-300 (B753) nachts starten.

Beim Landen wäre die B737-800 noch in Kategorie 6, aber schon 1 dB(A) lauter (Maximalpegel von 80 bis 81,99 dB(A)) als beim Start (Referenz ist ein anderer Meßpunkt, der aber auch in einem Wohngebiet liegt), das größere Condor-Flugzeug B757-300 fällt bei der Landung schon in Kategorie 7 mit Maximalpegeln von 82 bis 83,99 dB(A)!!! Dafür wären zeitliche Befristungen für Landungen mit der B757-300 sinnvoll; z.B. bis 23:30 oder max. 24 Uhr!?!

Mit der Begrenzung auf die Lärmkategorien 6 bis max. 7 bei Landung mit zeitlicher Einschränkung, könnten die ganzen lauten Frachtflugzeuge, wie z.B. A300-B4 (A30B), B747-400F (B744), Iljuschin 96-400T (IL96) oder die Antonov 124 vom Nachtflug ausgeschlossen werden!!!

Beschränkung nach "**relativem Lärm**" nach ICAO (unter Berücksichtigung des max. Startgewichts, der Anzahl der Triebwerke und unterschieden nach Start, Landung und seitlicher Messung beim Start):

In dem Vorschlag des MW vom 09.04.2019 zur Betriebsbeschränkung ab 01.01.2020 (unbefristet) soll für die Nachtzeit von 23 bis 5:59 Uhr Flugverkehr mit Flugzeugen mit der Einstufung nach Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen erlaubt werden, wenn die "kumulative Marge" (besteht aus 3 Werten; siehe Anhang chapter 4) zu den darin enthalten Grenzwerten um 10 EPNdB (entspricht nur ca. 8,7 dB(A) verteilt auf 3 Messpunkte ergibt im Durchschnitt nur 2,9 dB(A) pro Messpunkt; bei Landungen ist die Reduktion des Lärms am geringsten (siehe ACI-Index) überschritten wird, für Nur-Fracht soll eine Ausnahme mit 8 EPNdB ( das kann aber auch bedeuten (siehe ACI-Index), dass die Lärmreduktion, meist bei der Landung, fast 0 sein kann, d.h. das Flugzeug hält gerade mal die Zulassungswerte von 1978 ein!!!) gemacht werden!!!

**Die Fluglärmkommission empfiehlt dem MW für die künftige Nachtflugregelung ab 2020:**

**2. Zwischen 1:00 und 5:00 Uhr ist ein zwischen Nord- und Südbahn ausgewogenes Lärmkontingent innerhalb von zwei Jahren umzusetzen, das dem Lärm von 5 bis 6 Flugbewegungen entspricht. Die größeren Wartungsarbeiten an den Bahnen sind nicht in den Monaten Mai bis Oktober durchzuführen.**

**Punkt 2: Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

Laut UBA-Bericht von 2017 zur Evaluierung des Fluglärmgesetzes heißt es auf Seite 91:

"Das UBA empfiehlt daher eine grundsätzliche Änderung der Konzeption des FluLärmG, und zwar sollte für die Tagzeit von 6:00 bis 22:00 Uhr eine Lärmkontingentierung eingeführt und während der Nachtzeit von 22:00 bis 06:00 Uhr aus Gründen des präventiven Gesundheitsschutzes kein regulärer Flugbetrieb auf stadtnahen Flughäfen stattfinden."

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-07-17\\_texte\\_56-2017\\_fluglaermbericht\\_v2.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-07-17_texte_56-2017_fluglaermbericht_v2.pdf)

Der Begriff „größere Wartungsarbeiten“ sollte ca. 10 Tage nicht überschreiten. Die langen bis zu halbjährigen Sperrungen in 2017 und 2018 waren für die AnwohnerInnen unzumutbar! Es wurden 2017 auch am MP6 (Südbahn) die Grenzwerte des Fluglärmgesetzes überschritten (s. Bericht des Fluglärmbeauftragten 2017).

Die zeitliche Begrenzung „1:00 und 5:00“ könnte sinnvoller Weise auch an die Regelungen der Gebührenregelung angepasst werden (0:00 bis 5:00)

**ZEITKATEGORIE**

a)	<b>Grundentgelt Lärm</b> (00:00 Uhr bis 24:00 Uhr Ortszeit)		Zahlbar unabhängig von der Tageszeit pro Flugereignis (pro Landung und/oder pro Start)
b)	22:00 Uhr bis 23:59 Uhr Ortszeit	<b>Nachtzuschlag I</b>	Zahlbar zusätzlich zum Grundentgelt Lärm pro Flugereignis (pro Landung und/oder Start)
c)	00:00 Uhr bis 04:59 Uhr Ortszeit	<b>Nachtzuschlag II</b>	Zahlbar zusätzlich zum Grundentgelt Lärm pro Flugereignis (pro Landung und/oder Start)
d)	05:00 Uhr bis 05:59 Uhr Ortszeit	<b>Nachtzuschlag III</b>	Zahlbar zusätzlich zum Grundentgelt Lärm pro Flugereignis (pro Landung und/oder Start)

**Die Fluglärmkommission empfiehlt dem MW für die künftige Nachtflugregelung ab 2020**

- 3. Die Betriebsbeschränkungen gelten nicht für Luftfahrzeuge, die die ICAO-Anforderungen Kapitel 4 erfüllen und von Haltern gewartet werden, die in Hannover den Schwerpunkt ihres Geschäfts- bzw. Wartungsbetriebs unterhalten.**

**Punkt 3: Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

Es ist mit Rücksicht auf die Arbeitsplätze am Flughafen auf die besondere Situation sogenannter „Homecarrier“ zu achten. Die Definition dieser Halter wurde aus dem Schreiben des MW an den Flughafen (9.4.2019) entnommen: Siehe in dem Schreiben die Anmerkungen „Zu Ziffer 2 lit.d.“

**Zur Info:**

2019 hat TUI Airways ca. 153 Flugzeuge, die in Frankreich (7), in Belgien (33), im UK (61), den Niederlanden (11), in Schweden (4) und in Deutschland (37) stationiert sind.

Die Flugzeuge in Deutschland sind in Düsseldorf (7), Hannover (6), Frankfurt (5), Stuttgart (4), München (3), Basel (3), Köln/Bonn (2), Nürnberg und Saarbrücken (jeweils 1) stationiert.

Dazu kommen noch 7 Maschinen, die von TUIfly für Eurowings geflogen werden. (In Hannover ist 1 Maschine stationiert). Der Umfang der Wartungsarbeiten in Hannover ist nicht bekannt.

**Die Fluglärmkommission empfiehlt dem MW für die künftige Nachtflugregelung ab 2020**

- 4. Übungsflüge von in Hannover stationierten Geschäftsflugzeugen sind nur montags bis freitags zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr und samstags zwischen 8:00 Uhr und 13:00 Uhr erlaubt.**

**Punkt 4: Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

Dieser Punkt wurde so aus dem damaligen Vorschlag übernommen. Die Überlegung bedeutet eine Zulassung von Geschäftsflugzeugen, die auch die Cap. 4 Voraussetzungen erfüllen

**Die Fluglärmkommission empfiehlt dem MW für die künftige Nachtflugregelung ab 2020****5. Es ist keine Entfristung vorzunehmen.**

**Die neue Regelung soll auf maximal fünf Jahre befristet werden, um auf neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung reagieren zu können.**

**Punkt 5: Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

In der Vergangenheit wurden rechtsverbindliche Befristungen vorgenommen, so dass die Behauptung, dass das rechtlich nicht möglich ist, ins Leere läuft. (21.7.1975 erließ der Minister für Wirtschaft eine Änderung der Betriebsgenehmigung des Flughafens gem. § 6 Luftverkehrsgesetz - LuftVG - und verfügte befristete Betriebsbeschränkungen, die unter anderem ein grundsätzliches Verbot für den Verkehr von Luftfahrzeugen zwischen 23:00 und 6:00 Uhr vorsahen (MBI. S. 1120).

**Anmerkung: „Das Fluglärmgesetz verhindert eine Gesundheitsgefährdung“**

1. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

Tag-Schutzzone 1:  
 $L_{Aeq\ Tag} = 60\ dB(A),$

Tag-Schutzzone 2:  
 $L_{Aeq\ Tag} = 55\ dB(A),$

Nacht-Schutzzone

a) bis zum 31. Dezember 2010:

$L_{Aeq\ Nacht} = 53\ dB(A),$   
 $L_{Amax} = 6\ mal\ 57\ dB(A),$

b) ab dem 1. Januar 2011:

$L_{Aeq\ Nacht} = 50\ dB(A),$   
 $L_{Amax} = 6\ mal\ 53\ dB(A);$

2. Werte für bestehende zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

Tag-Schutzzone 1:  
 $L_{Aeq\ Tag} = 65\ dB(A),$

Tag-Schutzzone 2:  
 $L_{Aeq\ Tag} = 60\ dB(A),$

Nacht-Schutzzone:  
 $L_{Aeq\ Nacht} = 55\ dB(A),$   
 $L_{Amax} = 6\ mal\ 57\ dB(A);$

Das Fluglärmgesetz regelt z.B. für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze den erforderlichen passiven Lärmschutz auf der Basis lärmmedizinischer Erkenntnisse u.a. den Schutz der Nachtruhe.

Für bestehende Flughäfen wurde aber aus Kostengründen ein erheblicher Zuschlag (bei den Spitzenpegeln um 5 dB) gemacht, der somit die med. Erkenntnisse der Gesundheitsvorsorge nicht mehr abdeckt.

Siehe auch Bericht des UBA zur Evaluierung des Fluglärmgesetzes

**Anmerkung zur Befristung**

*Schreiben des MW zur Nachtflugregelung 2010;*

*Oeßel/Menge vom 30.9.2009, Seite 19 unter e) Befristung, 1. Absatz*

Das MW begründet die Befristung „... Dies gewährleistet, dass insbesondere die aktiven Beschränkungen ggf. der technischen oder tatsächlichen Weiterentwicklung angepasst werden können.“



**Die Fluglärmkommission empfiehlt dem MW für die künftige Nachtflugregelung ab 2020****6. Die Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung und des lärmmedizinischen Gutachtens zum letzten Ausbau sind umzusetzen.****Punkt 6: Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

In der Vergangenheit – und auch in aktuellen Schreiben des MW wird immer wieder darauf verwiesen, dass ein ausreichender Schutz der Anwohner gewährleistet wird. Das betrifft sowohl die damaligen Erkenntnisse aus dem letzten zum Flughafen erstellten lärmmedizinischen Gutachten als auch natürlich die neuen zwischenzeitlichen Erkenntnissen der Medizin.

Eine gute Übersicht neuerer Erkenntnisse ist in dem Bericht des UBA zur Evaluierung des Fluglärmsgesetzes dargestellt (siehe auch Anmerkungen zu Punkt 2)

## **Die Fluglärmkommission empfiehlt dem MW für die künftige Nachtflugregelung ab 2020**

### **7. Die Auswirkungen des Beschlusses der Umweltministerkonferenz (Stärkung des Fluglärmschutzes) sind zu berücksichtigen. Die Prognose 2030 ist an die FLK und die Kommunen vor der Abgabe der Stellungnahmen zu geben.**

#### **Punkt 7: Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

##### **92. Umweltministerkonferenz am 10., Mai 2019 in Hamburg**

[https://www.umweltministerkonferenz.de/documents/vorlaeufiges-ergebnisprotokoll-umk-hamburg-100519\\_2\\_1557485947.pdf](https://www.umweltministerkonferenz.de/documents/vorlaeufiges-ergebnisprotokoll-umk-hamburg-100519_2_1557485947.pdf)

#### **TOP 41: Planungssichere Lärmkontingente für Flughäfen**

Beschluss:

1. Die Umweltministerinnen, -minister, -senatorin und -senatoren der Länder stellen fest, dass die Belange des Umwelt- und Gesundheitsschutzes einschließlich des Lärmschutzes im Luftverkehrskonzept des BMVI entgegen dem Beschluss der 81. UMK (TOP 14) nicht angemessen berücksichtigt und die Belastungen durch den Luftverkehr nicht deutlich vermindert wurden. Sie verweisen in diesem Zusammenhang auf die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom Oktober 2018 TOP 7.4 sowie vom April 2019 TOP 7.7.

2. Die Umweltministerinnen, -minister, -senatorin und -senatoren der Länder fordern den Bund auf, den Fluglärmschutz bei Planung, Zulassung und Betrieb von Flughäfen sowie bei der Festlegung oder wesentlichen Änderung von An- und Abflugverfahren zu verbessern. Die Umweltministerinnen, -minister, -senatorin und -senatoren der Länder bekräftigen zudem ihren Beschluss von der 85. UMK TOP 40.

3. Die Umweltministerinnen, -minister, -senatorin und -senatoren der Länder bitten die Bundesregierung Möglichkeiten zu prüfen, gesetzliche Regelungen für verbindliche Kapazitätsbegrenzungen, z.B. über Lärmkontingente mit einer entsprechenden Dynamisierungsklausel in Bezug auf den zu erwartenden technischen Fortschritt bei der Lärminderungstechnik für Flughäfen zu schaffen. In diesem Rahmen bitten die Umweltministerinnen, -minister, -senatorin und -senatoren der Länder den Bund zu prüfen, ob zur Lärmbegrenzung die Flugbewegungen geregelt werden können. Ziel ist eine Stärkung des Fluglärmschutzes.

4. Die Umweltministerinnen, -minister, -senatorin und -senatoren der Länder bitten das Vorsitzland, den Beschluss der VMK zur Kenntnisnahme und mit der Bitte um Unterstützung zu übermitteln.

#### **Prognose 2030**

Die geplante Nachtflugregelung legt fest, wer hier künftig nachts starten und landen darf. Bisher war es dem Flughafen gestattet, jeweils durch neue Prognosen den „gewünschten“ Umfang der Bewegungen neu festzulegen, ohne zu definieren, „wo Schluss ist“.

Die Gemeinden müssen ebenso wie die FLK in ihrer Stellungnahme wissen, in welchem Umfang künftig ein Flugbetrieb geplant ist, damit sie die Auswirkungen abschätzen können.

- Beim Fortschreiben der derzeitigen Entwicklung wird der Nachtflug in wenigen Jahren lauter als der Tagesbetrieb werden
- Werden mehr große Frachtflieger erwartet? (mit alten Triebwerken)
- Was geschieht, wenn das in der Überarbeitung befindliche Fluglärmgesetz niedrigere Grenzwerte setzt. Wird der Flughafen dann leiser oder werden die Baubeschränkungen ausgeweitet?

#### **Grundlage zur Ermittlung der Lärmschutzbereiche mit Prognose 2020**

(jeweils nach FlugLärmG in den 6 verkehrsreichsten Monaten)

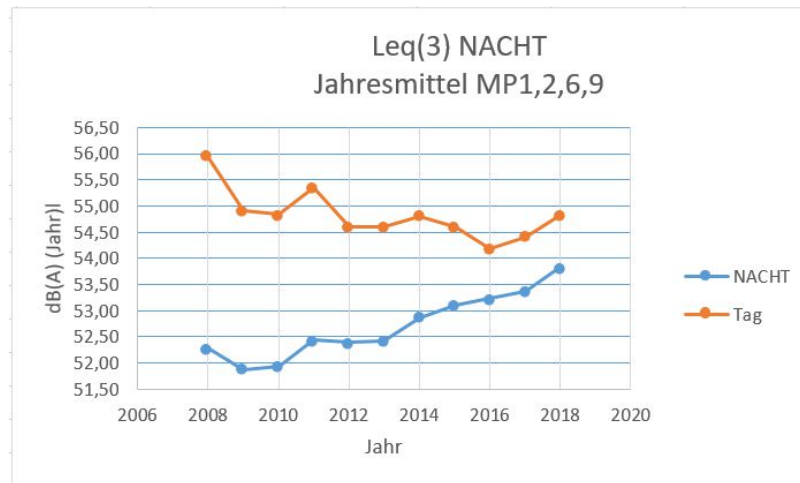
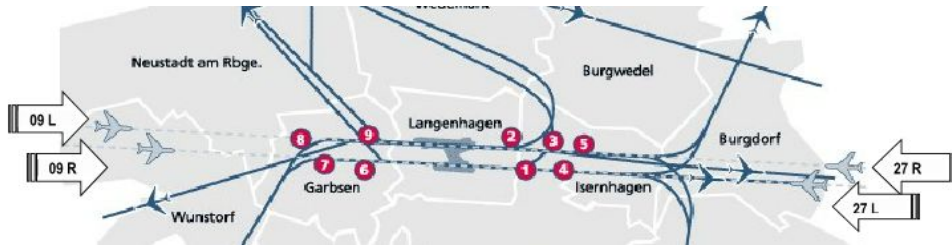
- VIA Consult Stand 11.12.2009 // 2009-12-11\_AVIA\_EDDV\_Bericht-LSB.pdf Seite 15  
Summe Tag= 55.767 Nacht= 10.809 Gesamt= 66.576
- Stand 2018:  
10.280 Nachtflüge und eine Tendenz zu lauterem Flugzeugen (größere Maschinen, siehe Abrechnung HAJ nach Lärmklassen, Angaben MW)

***Es ist möglicherweise mit einer Vergrößerung der Lärmschutzbereiche zu rechnen!!***

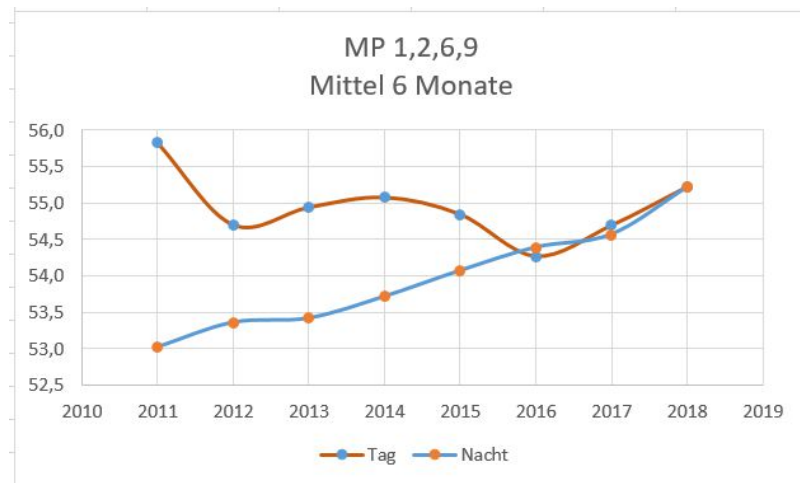
**Punkt 7: Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

**Lärmentwicklung**

Zahlen aus dem Jahresbericht des Lärmschutzbeauftragten (MW)



Die Lärmsituation an den einzelnen Messpunkten variiert durch Maßnahmen an den Bahnen (z.B. lange Reparaturen). Daher wird als Kennzahl der Mittelwert aus den 4 bahnnahen Messpunkten genommen.



Das Fluglärmsgesetz rechnet mit den Mittelwerten aus den 6 verkehrsreichsten Monaten. Dargestellt ist der Mittelwert aus den 4 bahnnahen Messpunkten

**Punkt 7: Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

**Lärmentwicklung**

Zahlen aus dem Jahresbericht des Lärmschutzbeauftragten (MW)

**6. Übersicht über die Mittelungspegel der letzten 10 Jahre**

Mittelungspegel (dB) Leq(3) 2009 – 2018 Tag	Messstelle	2009	2010	2011	2012 <sup>1</sup>	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	1	55,9	55,0	56,1	54,2	54,5	55,5	54,0	55,3	55,6	53,1
2	54,4	54,7	54,2	54,3	54,1	53,6	55,1	53,2	53,5	55,4	
3	49,5	49,8	49,8	49,3	49,1	48,3	49,7	48,0	48,1	50,3	
4	48,2	47,7	49,8	48,7	48,4	48,9	47,5	48,0	48,2	47,0	
5	45,8	46,0	45,4	45,0	45,2	44,9	46,1	43,1	43,3	45,9	
6	53,2	52,8	54,5	53,1	52,5	52,8	51,6	52,8	53,4	50,1	
7	50,3	50,0	50,8	49,7	49,2	49,6	49,4	49,4	50,0	48,8	
8	47,1	48,3	48,3	48,2	48,5	47,6	48,3	47,4	47,1	48,5	
9	55,6	56,2	56,2	56,2	56,4	56,4	56,4	54,9	54,7	57,5	

<sup>1</sup> Aufgrund der neuen DIN 45.6.43 wurde die Auswertung ab 2012 umgestellt.

Mittelungspegel (dB) Leq(3) 2009 – 2018 Nacht	Messstelle	2009	2010	2011	2012 <sup>1</sup>	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	1	47,8	47,2	51,9	49,6	51,4	49,7	50,1	51,0	52,5	48,4
2	53,6	53,8	53,0	53,9	52,5	54,0	54,8	54,9	54,8	55,5	
3	48,5	48,6	48,4	48,7	47,4	48,6	49,6	49,5	49,3	50,5	
4	41,5	41,1	46,2	45,1	45,8	45,0	44,9	45,2	46,0	44,7	
5	45,0	45,4	44,4	45,1	43,8	45,6	46,2	45,3	45,0	46,5	
6	43,9	44,7	48,5	46,9	48,7	44,8	45,4	46,3	49,8	44,5	
7	46,2	46,1	46,9	46,8	46,8	46,5	47,3	47,2	48,0	47,2	
8	46,2	47,1	46,4	47,2	47,0	47,0	47,5	47,9	46,8	48,1	
9	54,8	54,8	54,4	54,9	54,9	56,0	55,8	55,6	54,7	57,1	

**4. Die Fluglärmüberwachung**

Die monatlichen Auswertungen der Lärm-situation gemäß dem Überwachungskonzept auf Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm im Rahmen der Genehmigungsaufsicht“ obliegen für das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung dem Fluglärmschutzbeauftragten; sie werden vom Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz kontrolliert. Bezugszeitraum sind die 6 verkehrsreichsten Monate Mai bis Oktober. „Grün“: kein Handlungs-; „gelb“: Prüfungs-; „rot“: Analyse- ggf. Handlungsbedarf. Bahnsperren, ungewöhnliche Wetterlagen (Windrichtung), besondere Verkehrssituationen (z.B. Messe, Militär), Nichteinhaltung der zugrunde gelegten Bahnverteilung oder unerwartet hohes Verkehrsaufkommen können zu erhöhten Immissionswerten führen. Die Anordnung von Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren durch Fluglärm bedarf der Abstimmung mit anderen Stellen (MIU, DFS).

Abb.1	Die Überwachung – MP/LpAeq,N											Energetischer Mittelwert	Ampel			
2017	Jan	Feb	Mrz	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	6 verkehrsreichste Monate	Grün	Gelb	Rot
MP1	46,6	48,6	49,1	50,8	53,8	50,8	51,7	54,7*	57,0*	55,0*	50,4	49,3	54,3	≤ 54,0	54,1 - 56,0	> 56,0
MP2	53,1	51,9	53,5	54,6	53,0	55,9	56,6	55,8	53,2	56,9	54,7	54,3	55,5	≤ 57,5	57,6 - 59,5	> 59,5
MP6	40,5	43,6	45,2	44,8	50,6	46,4	47,6	53,4*	55,2*	53,1*	46,2	44,7	52,1	≤ 50,8	50,9 - 52,8	> 52,8
MP9	51,9	53,5	54,1	55,1	54,5	56,9	57,7	54,5	54,4	53,9	54,0	52,4	55,6	≤ 57,9	58,0 - 59,9	> 59,9

Abb.2	Die Überwachung – MP /NAT											Mittelwert	NAT Lpthreshold	Ampel		
2017	Jan	Feb	Mrz	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	6 verkehrsreichste Monate	Grün	Gelb	Rot
MP1	0,5	1,2	1,1	1,7	3,6	1,6	2,0	5,5*	13,4*	7,0*	1,4	1,2	5,2	79,5		
MP2	1,2	0,9	0,8	0,4	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	1,7	1,6	2,0	0,5	83,2		
MP6	0,5	1,3	1,3	1,2	7,2	2,1	2,6	10,4*	13,9*	8,3*	1,8	1,0	7,4	73,4		
MP9	0,7	1,4	1,2	1,0	1,4	0,9	0,9	1,2	1,8	0,2	0,8	0,3	1,3	83,4		

MP6 im Mai: Erhöhter Wert aufgrund der Nordbahnspernung \* MP1, MP6: Erhöhte Werte aufgrund der Baumaßnahme mit Auswirkung auf die Nutzung der Nordbahn

Ergebnisse der Überwachung 2017, Darstellung der „Überwachungs-Ampel“

Laut FlugLärmG sind 6 NAT-Werte Überschreitungen erlaubt

**Weitere Anmerkungen / Überlegungen der Arbeitsgruppe**

$\Delta ED$      $\Delta FD$     mind. ZEP  
 $\Delta FD$

Kum. Marge:    Stadt + seitlich + Landung = 1KM  
 4,4    3,3    0,3 EPNAB = 8 EPNAB (Anzahl 2019-19)  
 3,8    2,9    0,26 = 4 EPNAB (Anzahl 2019-19)

2/3 Landungen auf der Ostseite  
 ⇒ keine Verbesserung im Bereich Landungshafen/Dormlagen

mind. Startzeitpunkt    JCAO-Kap. 3  
 mind. Startzeitpunkt    ACI-Vorschlag von 2015? (ACI-Index)

F	E	D	C	B	A	Gemeinsam mit flüchtigen Kosten
<0	0	5	10	15	20	Kumulative Marge
						Absoluter Kategorie von den 3 für den Grenzfall

Beispiele: Flughäfen  
 Stadtknoten Flughäfen: WBA-Vorschlag 22-6<sup>o</sup> Nachtflugverbot (2017 + val. des FLG)  
 Lärmsenkungsmaßnahmen Flughäfen  
 - Lärmschutzplanung (EU-Richtlinie)  
 - EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie von 2004

Tagflüge → andere Flughäfen mit Nachtflugbeschränkung  
 Nachtflüge vor Hannover ⇒ zusätzlichen Verkauf  
 Wenn die Nachtflugregelung weitergeht, können die lautesten Flugzeuge nach Hannover, die "besten" an andere Flughäfen

⇒ Mehr Nachtflüge x lautere Flugzeuge

relativer Lärm: abhängig von Gewicht (JCAO-Kap. 3) - Anzahl der Triebwerke  
 (1,5 / 8) 100% - Unterschänkung mit Stadt, Landung, seitlich  
 absoluter Lärm: Einordnung der Lärmkataster nach Gewissen (Anzahl an den Messpunkten 2 (Landung), MP3 (Stadt))  
 Marktumkehrung: lautere Flugzeuge minimal  
 EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie: JCAO-Kap. 3 - EPNAB kein Marge/Abflughöhe (Lärmgrenzplanung endet am 15.6.2020) "die Richtlinie ist gerade noch auf 15.6.2020" ab 15.6.2020 JCAO-Kap. 3 - EPNAB kein Marge  
 Vorschlag bei realtivem Lärm: ACI-Richtlinie

- 1) 22-533: Kap. 4 erfüllt (relativer Lärm nach JCAO)  
 oder  
 1) max. Lärmkategorie = 6 nach Endgültigkeit 2019 (5.4.19)  
 (absoluter Lärm nach Messpunkte 2 (Land) bzw. MP3 (Stadt))  
 2) Zentrale Einschränkung des Lärm?
  - 2) "Kein Nachtzeit" von 0 bis 4h (für weniger Flugbewegungen (Anzahl der Starts und Landungen) auf Grund der "Hintergrund"-Lärm)  
 "Hintergrund"-Lärm
  - 3) Zeitpunkt nicht für Hannover (Bsp. Hw) 2/III - Punkt d)
- Das technische Fachwissen muß vor die Bevölkerung weitergegeben!  
 Wenn Entscheidungen zum Gesamtzustand nicht weitergegeben werden  
 Arbeitsplätze von Hannover und Lärmkataster sind weitergegeben werden

Prognose (2020) → 110.000 Maschinen  
 ⇒ Lärmschutzbemessung neu gerechnet werden  
 Bei Max. sein (per se) relativ von 2dB(A) möglich ist eine neues Schallschutzprogramm

über 30°C im Durchschnitt  
 2,2 fad  
 15°C  
 16°C  
 Mai    6. und 7. Monate    0. Winter



## Auswertung der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Dr. Diether Dehm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE betreffend "Potenzial der Verlagerung von Flügen auf die Bahn am Flughafen Hannover"- Drucksache 17/10514

Die Antwort der Bundesregierung belegt grundsätzlich das außerordentlich große Verlagerungspotential von Flugverkehr auf die Schiene. Ein Drittel aller Flüge könnte derzeit ohne größere Zeitverluste auf die Schiene verlagert werden. Im Folgenden einige Erläuterungen zur Antwort Bundesregierung.

### 1. Struktur der Flüge

Unter „Flugverkehr“ stellt man sich meist Verkehre über sehr große Distanzen vor. Tatsächlich liegt deutlich mehr als die Hälfte der Flüge im Entfernungsbereich von unter 1000 km: 2011 waren dies in Hannover 70 Prozent.

Im Jahr 2011 lagen knapp 40 Prozent aller Flüge im Entfernungsbereich von unter 500 km, 46 Prozent im Entfernungsbereich mit weniger als 600 km Distanz und sogar 60 Prozent bei weniger als 700 km. Um sich die damit verbundenen realen Belästigungen vorzustellen, muss man sich die absoluten Zahlen ansehen: 22.744 Flüge im Jahr lagen im Entfernungsbereich von weniger als 500 km. Das sind 62 Flüge am Tag. 35.601 Flüge (von insgesamt 59.376 Flügen) lagen im Entfernungsbereich bis zu 700 km Distanz. Das sind 98 Flüge am Tag!

### 2. Verlagerungspotential nach aktuellem und zukünftigen Fahrplan der Eisenbahnen

Unter den gegebenen Bedingungen eines nicht immer optimalen Schienenverkehrs könnten derzeit bei dem bestehenden Fahrplan 8.329 Flüge im Jahr, was 14 Prozent aller Flüge ausmacht, durch Eisenbahnfahrten ab dem Hauptbahnhof mit weniger als vier Stunden Reisezeit ersetzt werden. Nimmt man sechs Stunden Bahnfahrtzeit als Grenze, so steigt der Anteil bereits auf knapp 34 Prozent, was 19.940 Flügen entspricht.

Bei Berücksichtigung der auf Bundesebene vereinbarten Ausbaumaßnahmen für das Schienennetz („Bedarfsplan Schiene“) und bei Berücksichtigung der vertraglich durch die Bundesregierung vereinbarten internationalen Schienenprojekte verdoppeln sich die Anteile auf 31 Prozent im Fall von Bahnfahrten mit bis zu vier Stunden Fahrtzeit, eine Steigerung auf 51 Prozent ist bei Bahnfahrten mit maximal sechs Stunden Fahrtzeit zu verzeichnen.

### 3. Zusammenstellung und Übersicht über das Verlagerungspotential

Tabelle: Flüge ab und nach Airport-Hannover– deren Struktur und deren Verlagerungspotential auf die Schiene

	Alle Passagierflüge	Flüge unter 1000 km		Verlagerbar auf Schiene bei aktuellem Fahrplan ab Hbf				Verlagerbar auf Schiene bei zukünftigem Fahrplan ab Hbf*			
				Max. Fahrtzeit 4 Stunden		Max. Fahrtzeit 6 Stunden		Max. Fahrtzeit 4 Stunden		Max. Fahrtzeit 6 Stunden	
		absolut	%	absolut	%	Absolut	%	absolut	%	Absolut	%
2010	57.967 = 100 %	41.186	71,1	9.192	15,9	20.056	34,6	18.607	32,1	29.842	51,5
2011	59.376 = 100 %	41.239	69,5	8.329	14,0	19.940	33,6	18.325	30,9	30.234	50,9

\*Möglicher Fahrplan bei Realisierung aller Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans Schiene und bei Realisierung der vertraglich von der Bundesregierung vereinbarten internationalen Schienenprojekte

**Auszug Protokoll 154. FLK Sitzung vom 16.6.2009**

Der Vorschlag der Arbeitsgruppe wird um einige Punkte ergänzt und dann in folgender Fassung zur Abstimmung gestellt:  
Die Fluglärmkommission empfiehlt MW für die künftige Nachtflugregelung:

- Zwischen 22:00 und 05:59 Uhr sind Starts und Landungen von Flugzeugtypen nur zulässig, die die ICAO Anhang 16 Kapitel 3 Werte um 10 EPNdB (kumulativ) unterschreiten.
- Zwischen 1:00 und 5:00 Uhr ist ein zwischen Nord- und Südbahn ausgewogenes Lärmkontingent innerhalb von zwei Jahren anzustreben, das dem Lärm von 5 bis 6 Flugbewegungen entspricht.
- Die Betriebsbeschränkungen gelten nicht für "Homecarrier".
- Übungsflüge von in Hannover stationierten Geschäftsflugzeugen sind nur montags bis freitags zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr und samstags zwischen 8:00 Uhr und 13:00 Uhr erlaubt.
- Die Regelung sollte weiterhin auf fünf Jahre befristet werden, um auf neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung reagieren zu können.

Die Abstimmung über die Annahme dieses Vorschlags ergibt folgendes Ergebnis:

11 Ja-Stimmen

4 Nein-Stimmen

3 Enthaltungen.

Der Vorschlag ist damit angenommen.

**Auszug Presseinfo zur 154 Sitzung:  
Nachtflugregelung 2010**

Wie zu erwarten, wurde um die Stellungnahme der Kommission zum Entwurf des Wirtschaftsministeriums (MW) für die neue, ab 2010 geltende Nachtflugregelung engagiert diskutiert. Die Kommission hatte hierzu im Vorfeld der Sitzung bereits eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die einen Entscheidungsvorschlag vorbereitet hatte.

Hier wurden sowohl die Argumente der Anlieger, als auch die der Airlines vorgebracht und gegeneinander abgewogen:

Im Wesentlichen sind hier auf der einen Seite die, auch vom MW stark betonten wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und der Fluggesellschaften nach einer möglichst ungehinderten „Rund um die Uhr Regelung“ zu nennen.

Von Seiten der Anwohnerinteressen wurde dagegen auf die extrem hohe Gesamtlärmbelastung durch das Zusammenwirken verschiedener Lärmquellen in mehreren Kommunen hingewiesen. Auch treten durch die besondere Nähe des Flughafens zu den bewohnten Gebietet am Flughafen Hannover sehr hohe Spitzenpegel auf. Es wird befürchtet, dass der bei den Touristen überwiegend unbeliebter werdende Nachtflug zu einer weiteren Reduzierung des nächtlichen Tourismusverkehrs führen wird und der Flughafen dieses durch verstärkte Anwerbung von – in der Tendenz eher großen und lauten - Frachtfliegern auszugleichen versucht.

Weiterhin wurde von der Mehrheit der Mitglieder festgestellt, dass durch den bisher nahezu uneingeschränkten Nachtflug auf dem Flughafen Hannover in mehreren Fällen der sogenannte „ Dritte Umlauf“ der im Chartereinsatz befindlichen Flugzeuge möglich wurde und so den in Hannover ansässigen Fluglinien ein wirtschaftlicher Vorteil gegenüber den anderen Standorten mit einer strengen Nachtflugregelung verschafft werden konnte. Dies wird aber in Hannover von den AnwohnerInnen in den Anliegergemeinden mit hoher gesundheitlicher Belastung und erheblichem Wertverlust ihrer Grundstücke erkaufte.

Bei der Abwägung der unterschiedlichen Interessen konnte sich die Kommission u.a. darauf einigen, dass eine weitere Verschärfung der Lärmgrenzen gegenüber dem Entwurf des MW auch von den Fluggesellschaften mit getragen werden kann, sodass der von den Anliegerkommunen geforderte Wille zur Lärminderung zumindest auch in der Tendenz von den Fluggesellschaften unterstützt wird.

**Die Empfehlungen der Kommission im Einzelnen:**

- Zwischen 22:00 und 05:59 Uhr sind Starts und Landungen von Flugzeugtypen nur zulässig, die die ICAO Ann 16 Kapitel 3 Werte um 10 dB (kumulativ) unterschreiten.
- Zwischen 1:00 und 5:00 Uhr ist ein, zwischen Nord- und Südbahn ausgewogenes Lärm-kontingent innerhalb von 2 Jahren anzustreben, das dem Lärm von 5 bis 6 Flugbewegungen entspricht.
- Die Betriebsbeschränkungen gelten nicht für „Homecarrier“.
- Übungsflüge von in Hannover stationierten Geschäftsflugzeugen sind nur an Werktagen Montag bis Freitag zwischen 6:00 und 22:00 Uhr, an Samstagen zwischen 8:00 und 13:00 Uhr erlaubt.
- Die Regelung sollte weiterhin auf 5 Jahre befristet werden, um auch auf neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung reagieren zu können.

Grundsätzlich kann der formulierte Kompromiss nicht darüber hinwegtäuschen, dass von den Vertretern der Anliegerkommunen eine wesentlich deutlichere Lärminderung gewünscht wird.

Die Vertreter der Kommission hoffen, dass das MW – anders als in der Vergangenheit – die Empfehlungen aufgreift und auch in der Formulierung der neuen Regelung berücksichtigt.

