



1. Vorsitzender. Dieter Poppe
Lessingstr. 11
30916 Isernhagen
Tel. 01722049111
E-mail. dieter.poppe@kabelmail.de
Datum: 02.07.2019

**Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
Referat 45 (Luftverkehr)
Friedrichswall 1
30159 Hannover**

Neuregelung der Betriebsbeschränkungen (u. a. Nachtflugregelung) für den Flughafen Hannover-Langenhagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Umweltschutzverein in Isernhagen und Umgebung e.V. (im Folgenden Umweltschutzverein Isernhagen) erlaubt sich, ausgehend von seiner satzungsgemäßen Aufgabe zur anstehenden Neuregelung der Betriebszeiten für den Flughafen Hannover/Langenhagen Stellung zu nehmen. Zunächst wird bedauert, dass den örtlichen Vereinen und den anerkannten Umweltverbänden keine Möglichkeit der Stellungnahme durch Übersendung der Verfahrensunterlagen eingeräumt wurde. Der Umweltschutzverein Isernhagen hat gleichwohl den Entwurf der Nachtfluggenehmigung sowie das sog. Hübl-Gutachten durch Dritte erhalten und möchte sich zur beabsichtigten Neuregelung der Betriebszeiten zur Nachtzeit und den hierzu insbesondere den Gemeinden zugänglich gemachten Unterlagen äußern.

Der Umweltschutzverein Isernhagen e.V. **b e a n t r a g t**:

- 1. Es wird ein Verbot planmäßiger Flüge zwischen 22:00 und 06:00 Uhr festgelegt.**
- 2. Hilfsweise:**
Es wird ein Nachtflugverbot zwischen 0:00 und 5:00 Uhr festgelegt.
- 3. Weiter hilfsweise:**

Es werden weitergehende Beschränkungen des Flugverkehrs festgelegt, als im bisherigen Entwurf vorgesehen, mindestens die folgenden Beschränkungen bzw. Auflagen:

- a) **Zwischen 22:00 und 06:00 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. 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.**
- b) **Zwischen 1:00 und 5:00 Uhr ist ein zwischen Nord- und Südbahn ausgewogenes Mengenkontingent 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.**
- c) **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.**
- d) **Es ist keine Entfristung vorzunehmen. Die neue Regelung soll auf maximal fünf Jahre befristet werden, um auf neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung reagieren zu können.**
- e) **Die Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung und des lärmmedizinischen Gutachtens zum letzten Ausbau sind umzusetzen.**

Begründung

Hierzu erlauben wir uns folgende Begründung:

I. Allgemeines

Zunächst wird grundsätzlich bemängelt, dass dem Entwurf der geplanten Fassung der Betriebsgenehmigung keinerlei geeignete Unterlagen beigelegt wurden, die Auskunft über die Lärmbelastung in der Flughafenumgebung speziell zur Nachtzeit geben. Aus den sonstigen öffentlich verfügbaren Quellen ist erkennbar, dass die Zahl der nächtlichen Flüge seit 2009 kontinuierlich angestiegen ist und damit die Belastung durch nächtlichen Fluglärm deutlich zugenommen hat. Dies spiegelt sich auch in den Messwerten der Lärmmessstationen wieder.

Ob innerhalb des festgelegten Nachtschutzgebietes durch passiven Schallschutz in den Innenräumen der betroffenen Wohnhäuser für ausreichenden Schutz gesorgt wurde, hat das Ministerium bisher nicht evaluiert. Ob in den Innenräumen der betroffenen Menschen für ausreichenden Schallschutz und ausreichende Luftqualität gesorgt ist, muss deshalb als offen bezeichnet werden.

Unabhängig davon fehlt es für alle betroffenen Bürger außerhalb des Schutzgebietes an jeglichem Schutz. Denn im Unterschied zu anderen Flughäfen wird ein Schutz über geeignete Beschränkungen des nächtlichen Bewegungsaufkommens bisher gerade nicht gewährleistet.

Das Ministerium hat nach hiesigem Verständnis der bisherigen Rechtsprechung des OVG Lüneburg im Grundsatz einen weiten Spielraum bei der „Einschränkung“ der nach Auslaufen der bisherigen Regelung theoretisch wieder auflebenden „unbeschränkten Erlaubnis“. Wie freilich das OVG Lüneburg klargestellt hat, muss eine solche unbeschränkte Erlaubnis zwingend Beschränkungen erfahren, um in einem angemessenen Verhältnis zum Schutzbedürfnis der betroffenen Bevölkerung zu stehen. Das Ministerium hat dabei eine Abwägungsentscheidung zu treffen, welche Beschränkungen des nächtlichen Flugverkehrs unter Berücksichtigung der vorhandenen bzw. der auf Basis einer Neuregelung der Betriebszeiten zu erwartenden Lärmbelastung der Nachbarschaft der Flughafengesellschaft gegenüber verhältnismäßig sind. Auf Seiten des Flughafenbetreibers spielen insoweit wirtschaftliche Belange eine maßgebliche Rolle. Diese Interessen müssen ebenso wie die Interessen der betroffenen Bevölkerung durch die Behörde ordnungsgemäß ermittelt und bewertet werden.

Die bisher im Verfahren vorgelegten Unterlagen spiegeln diese Interessen aus Sicht des Umweltschutzvereins Isernhagen nicht ansatzweise wieder.

II. Zur Lärmbelastung

Für den Flughafen Hannover/Langenhagen ist für die im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme allein interessierende Nachtzeit ein Lärmschutzbereich nach Maßgabe des FluglG festgelegt, der von einer Isophone von $Leq = 55 \text{ dB(A)}$ außen nachts sowie einer Isophone bezogen auf ein NAT-Kriterium von 6 Flugereignissen mit einem L_{Amax} größer gleich $x 57 \text{ dB(A)}$ nachts gebildet wird. Innerhalb des Gebietes besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz, vgl. § 9 Abs. 1, 2 und 5 FluglG. Ob diese Maßnahmen geeignet sind, in den Innenräumen für ein nicht gesundheitsbedenkliches Lärmmaß zu sorgen, ist hiesigerseits nicht bekannt.

Jedenfalls ist festzustellen, dass am Flughafen Hannover/Langenhagen nach der als unbefristete Regelung beabsichtigten neuen Nachtflugregelung mit Fluglärm zur Nachtzeit zu rechnen ist, der als gesundheitsschädlich anzusehen ist.

Zum Beleg dieser Behauptung überreichen wir in der **Anlage 1** das Fachgutachten „Nächtliche Fluglärmbelastung und Gesundheitsrisiko außerhalb der Nachtschutzzone nach Fluglärmgesetz“ von Dr. Christian Maschke (Forschungs- und Beratungsbüro Maschke) vom 01.07.2019 und machen uns dessen Inhalt vollumfänglich zu Eigen. Dr. Maschke zeigt einerseits den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung auf und untersucht zugleich die Auswirkungen des in den nächsten 10 Jahren zu erwartenden Flugbetriebs zur Nachtzeit auf ausgewählte Immissionsorte, die sich knapp außerhalb des festgesetzten Lärmschutzbereichs befinden.

Dr. Christian Maschke ist seit dem Jahr 1990 als unabhängiger Gutachter für Behörden, Gerichte und Unternehmen der privaten Wirtschaft tätig. Von 1986-1998 wirkte er zudem als Gastprofessor an der Technischen Universität Berlin im Fachgebiet Physiologische und

psychologische Akustik am Institut für Technische Akustik und war Lehrbeauftragter der Fachhochschule der Deutschen Bundespost im Fachgebiet Technische Akustik sowie Lehrbeauftragter der Humboldt-Universität zu Berlin und der Freien Universität Berlin im Fachgebiet Medizinische Akustik und Ultraschall. Von 1998 bis 2014 war Dr. Christian Maschke Privatdozent an der Technischen Universität Berlin im Fachgebiet Psychoakustik und Schallwirkungen im Institut für Technische Akustik. In den Jahren 1998-2001 war Dr. Maschke stellvertretender Leiter der Projektgruppe „Umweltbezogene Erkrankungen“ am Robert Koch-Institut und Lehrbeauftragter an der Hochschule Mittweida im Fachbereich Mathematik/Physik/Informatik. Im Anschluss an eine Tätigkeit als Leiter des Fachgebietes Lärm bei der Müller-BBM GmbH in München sowie der selbstständigen Tätigkeit als beratender Ingenieur in den Jahren 2002-2010 war Dr. Maschke Referent „Fluglärm“ im Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg. Seit 2018 ist er wieder als selbstständiger beratender Ingenieur im Bereich des Immissionsschutzes tätig. Dr. Christian Maschke war und ist zudem in einer Vielzahl von Fachgremien vertreten, so war er von 2007 bis 2010 Mitglied in der Eidgenössischen Kommission zur Beratung der Schweizer Bundesbehörden in Fragen der Lärmbekämpfung (EKLB), von 2002 bis 2006 war er Sprecher des interdisziplinären Forschungsverbunds „Lärm & Gesundheit“ an der Technischen Universität Berlin. Seit 1998 ist er Mitglied im redaktionellen Beirat der Zeitschrift „Noise & Health“ und als principal advisor für WHO aktiv. Seit 1999 ist er bei der DIN Mitglied im NALS A2 und Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA). Seit 1995 hat Dr. Christian Maschke mehr als 250 Publikationen und Stellungnahmen verfasst. Die herausragende fachliche Qualifikation von Herrn Dr. Maschke ist damit über jeden Zweifel erhaben.

In seiner Untersuchung speziell der Lärmbelastung der Bürger, die knapp außerhalb des festgelegten Nachtschutzbereichs liegen und damit nicht in den Genuss passiver Schallschutzmaßnahmen kommen, weist Dr. Maschke nach, dass die im Fluglärmgesetz festgesetzten Schutzkriterien im Wesentlichen auf den bis zum Jahr 2000 vorliegenden Studienergebnissen bzw. Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung beruhen und nicht deren gegenwärtigen Stand repräsentieren, der sich in den aktuellen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation in Verbindung mit aktuellen Forschungsergebnissen zeigt. Nach den Leitlinien der WHO sind beachtliche subklinische Gesundheitsbeeinträchtigungen mit nächtlichen Dauerschallpegeln über 40 dB(A) verbunden, sowie mit Tag-Abend-Nachtpegel von mehr als 45 dB(A) LDEN. In der qualitätsgesicherten Fall-Kontrollstudie des NORAH-Projekts zeigen sich nach den Ausführungen von Dr. Maschke erste Gesundheitsrisiken bei nächtlichen fluglärmbedingten Dauerschallpegeln über 40 dB(A) für tödlich verlaufende Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und depressive Episoden. Die Übereinstimmung von Leitlinien und aktuellen Studienergebnissen unterstreicht dabei die Validität der vorliegenden Erkenntnisse.

Die nächtlichen Beurteilungspegel für ausgewählte Immissionsorte außerhalb der Nachtschutzzone nach Fluglärmgesetz in Wohngebieten um den Flughafen Hannover-Langenhagen liegen nach den Auswertungen von Dr. Maschke bei Zugrundelegung der im Jahr 2009 erstellten Verkehrsprognose für das Jahr 2020 in einem Bereich von 48 bis 54 dB(A) (gerundet), mit Tag-Abend-Nachtpegeln von 56-61 dB(A) LDEN (gerundet). Für einen Teil der betroffenen Bevölkerung ist bei dieser nächtlichen Fluglärmbelastung von negativen Auswirkungen auf die Gesundheit auszugehen. Die Betroffenen müssen ihr Leben an die Lärmbelastung anpassen. Risikogruppen sind besonders gefährdet. Zusammenfassend stellt Dr. Maschke fest, dass außerhalb des Schutzbereichs nach Fluglärmgesetz am Flughafen Hannover-Langenhagen fluglärmbedingte Gesundheitsgefahren nicht ausgeschlossen werden können. Darüber hinaus zeigen

ausweislich des Gutachtens aktuelle Ergebnisse aus dem NORAH-Projekt (Schlafstudie), dass mit dem Konzept der Kernruhezeit ein verbesserter Schutz des nächtlichen Schlafes erreicht wird. Dies geht einher mit der Verringerung von Gesundheitsrisiken, da langanhaltende Schlafstörungen zur Entwicklung chronischer Krankheiten beitragen. Dabei ist jeder Flug der in der Nachtkernzeit unterbleibt, lärmmedizinisch relevant – eine Tatsache, die zudem höchstrichterlich anerkannt ist (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 08.07.2009, 8 C 10399/08, juris Rn. 122; BVerwG, Urteil vom 9.11.2006, 4 A 2001.06 - BVerwGE 127, 95 Rn. 76; BVerwG, Urteil vom 04.04.2012, 4 C 2.10 u.a., Rn. 291 m.w.N.).

Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass diese Bewertung nicht nur bezogen auf das Prognosejahr 2020, sondern auch in Anbetracht der aktuell vorhandenen Lärmmessdaten aus dem Jahr 2017 gilt. Denn auch wenn die Lärmbelastung ausweislich der Messungen im Messzeitraum geringer war, wurde an mindestens 4 von 9 Messpunkten bereits im Jahr 2017 eine nächtliche Lärmbelastung zwischen 49,4 und 54,3 dB(A) erreicht und damit eine Lärmbelastung, die vor allem in der besonders schutzbedürftigen Kernnacht von 0:00 bis 5:00 geeignet ist, konkrete Gesundheitsgefahren für besonders schutzbedürftige Gruppen hervorzurufen, für die damit die sog. verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird. Dabei verkennen wir nicht, dass der BGH unter dem Blickwinkel des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG die verfassungsrechtliche Zumutbarkeit bei Dauerschallpegeln von 60 dB(A) verortet hat und das BVerwG diese „Schwelle“ – unbesehen und ohne Auswertung lärmmedizinischer Erkenntnisse – auf den hier in Rede stehenden Schutz der menschlichen Gesundheit aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG übertragen hat. Denn letztlich ist unbestritten, dass weder Behörde noch Gesetzgeber befugt sind, Gesundheitsgefahren in Kauf zu nehmen; Spielräume bestehen insoweit allein im Bereich der Risiken. Ausgehend vom Stand der Lärmwirkungsforschung ist anzunehmen, dass die menschliche Gesundheit bereits bei weit niedrigeren nächtlichen Dauerschallpegeln konkret gefährdet ist und Abhilfemaßnahmen ergriffen werden müssen. Weiter steht fest, dass die „verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle“ und deren Handhabung durch die Fachgerichtsbarkeit bisher nicht abschließend verfassungsgerichtlich überprüft wurde und jedenfalls die am Schutzgut der Gesundheit orientierte Lärmwirkungsforschung seit der letzten Betriebsregelung im Jahr 2009 über substantiell weiterentwickelte Kenntnisse verfügt, die allesamt nur den Schluss zulassen, dass die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle verstanden als die Grenzlinie, bei der im Interesse des Schutzes der Gesundheit Abhilfe geschaffen werden muss, jedenfalls zur Nachtzeit bereits bei Dauerschallpegeln von 53 bis 55 dB(A) anzusiedeln ist. Soweit das FlugIG hier für Bestandsflughäfen vorgibt, aus Gründen der Vorsorge bereits im Vorfeld der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeit Schutz zu gewährleisten, entspricht dies nicht den grundrechtlichen Anforderungen. Ganz im Gegenteil setzt ein Schutz an den Bestandsflughäfen erst ein, wenn diese Schwelle bereits überschritten ist. Lediglich für neue und wesentlich geänderte Flughäfen kann von einer fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle gesprochen werden, da der Dauerschallpegel von 50 dB(A) noch dem Bereich der Vorsorge zugeordnet werden kann. Die hier in Rede stehende Lärmbelastung außerhalb des Lärmschutzbereichs von 53 bis 55 dB(A) verlässt den Vorsorgebereich und lässt, wie Dr. Maschke aufzeigt, bereits Gesundheitsgefahren befürchten. Diese Gesichtspunkte hat die Behörde im Rahmen ihrer Abwägung für die Gewichtung und Bewertung der Lärmbelange einzustellen. Hierbei hat sie veranlasst durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG besonderes Augenmerk auf die besonders sensible Kernzeit der Nacht zu legen, in der die Interessen der Anwohner am Schutz ihrer Nachtruhe ein besonderes Gewicht haben.

Höchst vorsorglich weisen wir darauf hin, dass auch mit dem sog. Jansen-Kriterium nach aktuellem Stand der Lärmwirkungsforschung die Schwelle der Gesundheitsgefahr nicht zutreffend beschrieben

ist. Das OVG Lüneburg hat 2009 angenommen, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts das "Jansen-Kriterium" von 6 x 60 dB(A) bereits zweifelsfrei oberhalb der Erheblichkeitsschwelle des (damaligen) § 9 Abs. 2 LuftVG (heute § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG i.V.m. § 74 Abs. 2 VwVfG) liegt und „bereits den Übergang zur Gesundheitsgefährdung“ markiert (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 23.04.2009, 7 KS 18/07, Rn. 38 m.w.N.). Nach heutigem Stand der Lärmwirkungsforschung liegt das Jansen-Kriterium bereits deutlich über der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung und ist ein praktisch funktionsloses Kriterium. Hinzu tritt, dass Herr Prof. Jansen bereits im Ausbaurverfahren zum Flughafen Frankfurt Main selbst eingeräumt hat, dass diesem Kriterium keinerlei belastbare lärmmedizinische Untersuchungen zugrunde liegen (vgl. Abschrift einer Stellungnahme von Prof. Dr. Jansen als **Anlage 2**), sondern letztlich auf nur 2 Arbeiten gründet, welche die Ableitung eines wissenschaftlich begründeten Kriteriums nicht erlauben. Die Arbeit "Beeinflussung des natürlichen Nachtschlafes durch Geräusche" wurde an 12 jungen Menschen von 20 bis 28 Jahren durchgeführt, die sämtlich angaben, dass sie einen "guten Schlaf" hätten und normalerweise von Geräuschen im Schlaf nicht gestört würden (Wehrdienstverweigerer und Freiwillige aus einer nahegelegenen Pädagogischen Hochschule). Eine nicht repräsentative Stichprobe (wenige robuste Schläfer) kann nicht auf die Gesamtbevölkerung übertragen werden. Die als zweite Grundlage von Herrn Jansen angeführten "Concord - Versuche" (Disturbances of sleep by sonic booms. Sci Total Environ 4: 107-112) wurden mit nur 2 Personen (Alter, Geschlecht, Gesundheitszustand unbekannt) durchgeführt. Es ist wissenschaftlich unfassbar, diese Ergebnisse zu verallgemeinern.

Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass ein richtig verstandenes Jansen-Kriterium am Flughafen Hannover bereits derzeit überschritten würde. Denn entgegen der Praxis des Ministeriums ist das Jansen-Kriterium gerade nicht auf den Durchschnittstag der 6 verkehrsreichsten Monate zu beziehen, sondern als Kriterium für die einzelne Nacht zu verstehen. Dies bedeutet, dass ein Gesundheitsschutz – unabhängig vom äquivalenten Dauerschallpegel - auch dann nicht gewährleistet ist, wenn in einzelnen Nächten ein 6-maliges Erreichen oder Überschreiten eines Spitzenpegels von 60 dB(A) am Ohr des Schläfers auftritt. Dies ist in der Umgebung des Flughafens außerhalb der Nachtschutzzone in einem großen Gebiet zweifelsohne gegeben. Wenn also das OVG Lüneburg bereits 2009 festgestellt hat, dass das Jansen-Kriterium bereits den Übergang zur Gesundheitsschädigung markiert (was heute wie gezeigt nur noch teilweise richtig ist), ist festzustellen, dass eine solche Gesundheitsgefährdung durch die neue Nachtflugregelung zweifelsfrei zu besorgen ist.

In diesem Zusammenhang soll auch einmal deutlich ausgesprochen werden, was in der bisherigen Diskussion kaum Beachtung findet. Ein Flugbetrieb, wie er zur Nachtzeit am Flughafen Hannover-Langenhagen bisher stattfindet und ausweislich des Entwurfs der Betriebsregelung auch künftig stattfinden soll, wäre an jedem neuen oder wesentlich geänderten Flughafen schlicht undenkbar. Denn das BVerwG hat mittlerweile strenge Kriterien für die Zulassung nächtlicher Flugbewegungen formuliert, die es ausschließen würden, Touristikverkehre in einem Umfang wie in Hannover in der Kernzeit der Nacht abzuwickeln. Der Flughafen Hannover-Langenhagen ist einer der wenigen Flughäfen, die einen – nach eigener Darstellung - entscheidenden Wettbewerbsvorteil aus einer nahezu unbeschränkten Nachtflugerlaubnis auf Kosten der Anwohner innehaben und sich – anders als die meisten Flughäfen, die hierunter auch nicht wirtschaftlich unzumutbar leiden – Nachtflugbeschränkungen bisher nicht gefallen lassen muss. Und dies allein aufgrund einer mittlerweile fast 60 Jahren alten „Fiktion“, nämlich einer Zulassungsentscheidung, die bedenkenlos und ohne Prüfung möglicher Auswirkungen einen unbeschränkten Nachtflug „zugelassen“ hat. Der Umweltschutzverein Isernhagen ist überzeugt, dass es nicht richtig sein kann, die Nachbarschaft auch für die nächsten 60 Jahre unter Verweis auf ein angeblich dem Grunde nach unbeschränktes Nachtflugrecht an eine Zulassungsentscheidung zu binden, die nach modernen Maßstäben unter keinen denkbaren Umständen ergehen könnte, weil sie eine allein einseitige Interessensentscheidung zugunsten der Umweltutzer darstellt,

die dem modernen Recht der Infrastrukturplanung fremd ist.

Die Mindestanforderung muss es deshalb sein, dass die Interessen der Anwohner sachgerecht ermittelt und bewertet und mit dem gebotenen Gewicht in die Abwägung eingestellt werden müssen, wofür wir mit Anlage 1 eine tragfähige Grundlage geliefert haben.

III. Zu den Gründen für nächtliche Flüge und zu wirtschaftlichen Interessen

Als Mindestanforderung ist es weiter anzusehen, dass das Ministerium umgekehrt die Interessen, die für eine Beibehaltung der bisherigen Regelung bzw. dessen geringfügige Modifizierung entsprechend dem bisherigen Entwurf der neuen Betriebsregelung sprechen, zutreffend ermittelt und bewertet. In diesem Zusammenhang kann und muss sich die Behörde fragen, ob die in Rede stehenden Flüge zur Nachtzeit ohne Not in den Tag verlegt werden können bzw. welche konkreten Gründe für die Durchführung der nächtlichen Flüge (bezogen auf die jeweiligen Kategorien, wie Home-Base-Carrier, Charterverkehre usw.) sprechen. Damit ist nicht zwangsläufig die Ermittlung eines standortspezifischen Bedarfs gemeint, wie ihn das BVerwG für neue und wesentlich geänderte Flughäfen entwickelt hat, auch wenn verfassungsrechtliche Gründe – wie bereits oben angesprochen – für eine Übertragung dieser Anforderung auf den hiesigen Fall sprechen. Denn die Anforderung, einen sachlich einleuchtenden Grund für die Beibehaltung einer erheblichen Belastung der Nachbarschaft durch nächtlichen Fluglärm darzulegen, ist unmittelbarer Ausfluss des Abwägungsgebotes, das **mindestens** eine willkürfreie Entscheidung (und damit einen nachgewiesenen Sachgrund) erfordert. Den bisher vorliegenden Unterlagen lässt sich nicht ansatzweise entnehmen, welche Nachtflüge in den einzelnen Zeitscheiben welchem sachlichen Grund geschuldet sein sollen. Nicht einmal eine grobe Betrachtung, bspw. ausgehend von den einzelnen Fluggesellschaften, lässt sich den an die Gemeinden und die FLK ausgereichten Unterlagen entnehmen.

Fehlt es bereits an jeglichen Informationen darüber, welche konkreten Gründe für die Beibehaltung eines wie bisher praktisch unbeschränkten Betriebes sprechen, tritt erschwerend hinzu, dass auch die sonstigen Unterlagen schlicht ungeeignet sind, dem Ministerium als tragfähige Grundlage für die Bewertung der Interessen des Flughafenunternehmers und der Airlines zu dienen. Bestandteil der Unterlagen ist insoweit ein erneutes Gutachten des Herrn Prof. Dr. Hübl (nachfolgend Hübl-Gutachten), das trotz seines Umfangs bereits im Ansatz die eigentlichen Fragestellungen nicht erfasst und damit für die Bewertung der vorgenannten Interessen keine geeignete Grundlage liefern kann. Zunächst betrachtet das Hübl-Gutachten die in erster Linie naheliegenden Betroffenen weitergehender nächtlicher Betriebsbeschränkungen – nämlich die Airlines – gar nicht und gibt damit für deren Bewertung auch nichts her.

Soweit das Hübl-Gutachten dazu dienen soll, nachzuweisen, dass „Gründe der Wirtschaftlichkeit“ weitergehenden Betriebsbeschränkungen entgegenstehen (was im Wesentlichen aus Sicht des Flughafens, wahlweise verstanden als die Betreibergesellschaft, wahlweise als nicht näher begründete „Gesamteinrichtung“ betrachtet wird), ist der Versuch vollkommen untauglich. Zum Beleg überreichen wir als **Anlage 3** das Fachgutachten „Die gesamtwirtschaftlichen Wirkungen des Flughafens Hannover mit und ohne Nachtflugregelungen“ von Prof. Dr. Friedrich Thießen vom 24.06.2019, das wir uns gleichfalls vollumfänglich zu Eigen machen.

Zusammengefasst stellt Prof. Dr. Thießen fest, dass das Hübl-Gutachten ausschließlich ein vollständiges Nachtflugverbot (ausgenommen die aus zwingenden Gründen durchzuführenden Flüge) von 22:00 bis 6:00 Uhr betrachtet, ohne Beschränkungen von einzelnen Zeitscheiben der Nacht in den Blick zu nehmen. Letzteres wäre aber erforderlich gewesen, wenn mehr als plakative Allgemeinplätze entwickelt werden sollen, insbesondere wenn realistische Aussagen bezüglich der wirtschaftlichen Wirkungen nächtlicher Beschränkungen gewonnen werden sollen. Im aktuell von der Flughafengesellschaft beantragten Verfahren zur Fortschreibung der Nachtflugregelung geht es ja gerade um die Frage, ob die bisher geltende Regelung beizubehalten ist oder mehr oder weniger Beschränkungen verfügt werden müssen. Das Hübl Gutachten versteht sich nach den Ausführungen von Prof. Thießen selbst als Grundlage für die Gewichtung der wirtschaftlichen Interessen der Flughafengesellschaft durch die Genehmigungsbehörde, betrachtet aber gleichwohl in keiner Form die sich aufdrängenden verschiedenen Szenarien von flugbetrieblichen Beschränkungen, sondern nur ein vollständiges Nachtflugverbot. Gerade für die Kernzeit der Nacht haben aber die Schutzinteressen der lärm betroffenen Anwohner ein besonderes Gewicht, dem umgekehrt die wirtschaftlichen Interessen des Flughafens oder der Allgemeinheit (regionale Wertschöpfung) an der Nutzung gerade dieser Zeitscheiben der Nacht entgegengesetzt werden müssen. Hierfür ist das Hübl Gutachten völlig ungeeignet und verfehlt damit den eigentlichen Zweck, nämlich die wirtschaftlichen Folgen möglicher Betriebsbeschränkungen darzustellen.

Prof. Thießen weist zudem nach, dass das Hübl-Gutachten von fehlerhaften Ausgangsdaten ausgeht und in weiten Teilen reine Beschreibungen von Umständen am oder rund um den Flughafen enthält. Lücken gibt es insbesondere in den Beschreibungen der Unternehmen an der Münchener Straße. Es wird nicht deutlich, welche Unternehmen einbezogen wurden und welche nicht und was der Bezug dieser Unternehmen zur Luftfahrt im Allgemeinen und zum Nachtflug im Besonderen sein soll, wo 75% der Passagiere Ferienflieger sind. So bleibt unklar, ob und in welcher Weise sie durch eine Veränderung der Nachtfluggenehmigung überhaupt betroffen werden würden. Diese Aspekte sind nach der fachlichen Bewertung von Prof. Thießen sehr wichtig, weil sie die behaupteten Wirkungen nennenswert beeinflussen. Es liegt hier ein methodischer Fehler vor, weil die Ausgangslage nicht schlüssig dargelegt wurde.

Prof. Thießen stellt weiter dar, dass die Nachvollziehbarkeit und Plausibilität des Hübl-Gutachtens ganz erheblich unter fehlenden Berechnungen und Berechnungswegen (sog. Black Box) leidet und im Unklaren bleibt, wie das Hübl-Gutachten aus den Befunden auf die behaupteten Wirkungen gelangt. Prof. Thießen weist zudem schwerwiegende Methodenfehler bei der Wirkungsanalyse nach. Die Gutachter verwenden danach zwar mit der Input-Output-Methode grundsätzlich eine geeignete Methode, um aus bekannten Zahlungsströmen des Flughafens auf die gesamtwirtschaftlichen Wirkungen zu schließen. Methodische Mängel liegen aber deshalb vor, weil die Input-Output-Methode unvollständig angewandt wird. Es werden Zahlungsströme weggelassen, die nach dem anerkannten Stand der Methodik in der Input-Output-Methode zwingend berücksichtigt werden müssen. Das Hübl-Gutachten lässt relevante Zahlungsströme systematisch so weg, dass die Ergebnisse einseitig verzerrt werden und damit nicht belastbar sind.

Methodenfehler sind laut Prof. Thießen auch bei der Ableitung der Schäden einer Nachtflugeinschränkung festzustellen. Das Hübl-Gutachten behauptet nämlich im ersten Schritt, die Nachtflugbeschränkungen würden zu einem Ausfall von Flügen für rund 50% bis 60% der Reisenden führen. Im zweiten Schritt werden daraus negative Wirkungen für die Gesamtregion abgeleitet. Das Hübl-Gutachten unterschlägt dabei, was die Menschen der

Region Hannover mit ihren Geldern machen, wenn sie auf eine Flugreise verzichten. Tatsächlich geben die Menschen die ersparten Gelder anderweitig aus und lösen damit vorteilhafte gesamtwirtschaftliche Effekte aus. Diese Effekte müssen in einer Input-Output-Rechnung einbezogen werden, was im Hübl-Gutachten unterbleibt. Dies verzerrt die Ergebnisse der Berechnungen systematisch. Auch die Folgen eines – allein betrachteten – vollständigen Nachtflugverbotes sind im Hübl-Gutachten nicht plausibel belegt. Es wird behauptet, die im Gutachten beschriebenen Folgen von Nachtflugeinschränkungen seien Ergebnis von Befragungen von „Experten“. Diese werden nicht näher benannt. Die Umstände und Methodik der Befragung der Experten wird nicht dargelegt. Die Expertenbefragung ist damit eine nicht nachvollziehbare Black Box. Dies ist kritisch, weil die Expertenaussagen zum Zentrum der strittigen Thematik gehören und einen wesentlichen Baustein in den Schlussfolgerungen der Gutachter bilden. Es ist gerade in Bezug auf das Zentrum einer Untersuchung eine korrekte Methodik notwendig.

Zusammenfassend betrachtet ist damit festzustellen, dass das Hübl-Gutachten sowohl von seinem Betrachtungsgegenstand her als auch unter methodischen Gesichtspunkten schlicht ungeeignet ist, um eine Grundlage für die Gewichtung des Interesses an einer nahezu unveränderten Beibehaltung der bisherigen Betriebsregelungen zu liefern. Denn die eigentlich wichtigen Fragen werden in dem Gutachten nicht nur nicht beantwortet – sie werden gar nicht erst gestellt. In aller Deutlichkeit gesprochen belegt das Hübl-Gutachten nur einen Fakt, den niemand ernsthaft bestreitet, nämlich dass der Flughafen Hannover-Langenhagen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region ist. Die eigentlich für die behördliche Entscheidung relevante Frage, ob diese Bedeutung in einem relevanten Umfang beeinträchtigt wird, wenn sich der Flughafen Hannover-Langenhagen – wie andere Wettbewerbsflughäfen auch – nächtliche Flugbewegungsrestriktionen gefallen lassen muss und die weitere Frage, wie sich Beschränkungen bestimmter Arten von Bewegungen oder bestimmter Zeitscheiben der Nacht wirtschaftlich auswirken, beantwortet das Gutachten gerade nicht.

Es wird deshalb beantragt, der Flughafengesellschaft aufzugeben, ein geeignetes Gutachten vorzulegen, das methodisch korrekt ist und die verschiedenen Zeitscheiben der Nacht (unter Einbeziehung der Start- und Landeentgelte) in wirtschaftlicher Hinsicht so betrachtet, dass fundierte Rückschlüsse auf die angeblichen negativen Auswirkungen nächtlicher Beschränkungen liefern wird. Diese Erkenntnisse müssen sodann unter Berücksichtigung der Gründe, die für die jeweiligen Bewegungsarten angeführt werden (zu deren Fehlen bereits oben), sowie unter Betrachtung der Schutzwürdigkeit der jeweils betroffenen Zeitscheiben der Nacht für die Gewichtung der jeweils betroffenen Interessen herangezogen werden.

IV. Zusammenfassung

Der Umweltschutzverein Isernhagen geht nach dem Vorstehenden davon aus, dass eine ordnungsgemäße Abwägung auf ein vollständiges Nachtflugverbot führen muss, da plausible Gründe für die Nutzung der Nachtzeit bisher nicht erkennbar sind. Vielmehr stehen im Tagzeitraum ausreichend Slots zur Verfügung, um anfallende Verkehre abzuwickeln.

Jedenfalls aber – hilfsweise – ist nach den vorstehenden Ausführungen davon auszugehen, dass zumindest in der Kernzeit der Nacht von 0:00 bis 5:00 Uhr ein Nachtflugverbot verhängt werden muss, weil hier die Gewichtung der Interessen der Anwohner auf deren Vorrang

führen muss, da konkrete Gesundheitsgefahren in Rede stehen, wenn die nächtliche Lärmbelastung nicht umgehend abgesenkt wird.

Höchst hilfsweise macht sich der Umweltschutzverein Isernhagen die in der Sitzung der FLK vom 26.06.2019 beschlossenen Empfehlungen zu Eigen und verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Beschlussbegründung sowie den erläuternden Vorschlag der Arbeitsgruppe der FLK. Beide Dokumente fügen wir vorsorglich als **Anlagen 4 und 5** bei.

Abschließend erlauben wir uns die Bemerkung, dass das Ministerium im vorliegenden Verfahren mangels näherer gesetzlicher Regelung über ein weites Ermessen für dessen Gestaltung verfügt. Wir regen deshalb an, dem Umweltschutzverein Isernhagen, anerkannten Umweltvereinigungen und betroffenen Bürgern die Gelegenheit einer Erörterung einzuräumen, um die hier in der Kürze der Zeit nur angerissenen Fragen zu besprechen und juristische Auseinandersetzungen zu vermeiden. Hiermit würde das Ministerium mit der bewährten Praxis an anderen Flughäfen gleichziehen (vgl. z.B. die Neuregelung der Betriebszeiten am Flughafen durch die Bezirksregierung Dortmund, wo im Interesse der Anwohner wegen der großen Relevanz des Nachtflugs eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wurde). Da wie gezeigt das bisherige Verfahrensmaterial ohnehin keine geeignete Grundlage für die anstehende Entscheidung liefert, ergibt sich eine Möglichkeit zur Erörterung bei Vorlage geeigneter Unterlagen durch die Flughafengesellschaft. In diesem Sinne bitten wir höflich um weitere Beteiligung am Verfahren, um mit unserem Fach- und Sachverstand zur Herstellung gleichwertiger und gesunder Lebensverhältnisse in der Umgebung des Flughafens Hannover-Langenhagen beizutragen. Denn wir sind überzeugt, dass dies nicht nur unser Interesse ist, sondern auch Ihres sein muss.

Mit freundlichen Grüßen
Der Vorsitzende

Der stellvertretende Vorsitzende

Dieter Poppe

Siegfried Lemke

Anlagen:

Fachgutachten „Nächtliche Fluglärmbelastung und Gesundheitsrisiko außerhalb der Nachtschutzzone nach Fluglärmgesetz“ von Dr. Christian Maschke (Forschungs- und Beratungsbüro Maschke) vom 01.07.2019 als **Anlage 1**

Abschrift einer Stellungnahme von Prof. Dr. Jansen als **Anlage 2**

Fachgutachten „Die gesamtwirtschaftlichen Wirkungen des Flughafens Hannover mit und ohne Nachtflugregelungen“ von Prof. Dr. Friedrich Thießen vom 24.06.2019 als **Anlage 3**

Beschluss über Empfehlungen der FLK als **Anlage 4**

Erläuternder Vorschlag der Arbeitsgruppe der FLK als **Anlage 5**