

# Nachbarschaftsdialog "Fluglärmbelastung in Langenhagen" Stadtforum am 20.8.2013, 18.00-21.00 Uhr, Aula Schulzentrum

## Ergebnisprotokoll (Stand 13.1.14)

**Moderation und Protokoll:**

Karolin Thieleking/Jens Lübben (KoRiS)

### Ablauf (TOP)

1. Begrüßung und Einführung
2. Fish-Bowl-Diskussion (Innenkreis-Außenkreis)
3. Zusammenfassung und Ausblick
4. Verabschiedung

### Anlagen

1. Teilnehmerliste (Innenkreis)
2. Präsentation Herr Pulver (IG Lärmschutz) *als separate Anlage angefügt*
3. Stellungnahmen von MW und FHG zur Präsentation von Herrn Pulver zur Sachverhaltsaufklärung

## TOP 1: Begrüßung und Einführung

- Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Fischer (Stadt Langenhagen) und Moderatorin Karolin Thieleking (KoRiS).

### Anlass und Ziele des Stadtforums

- Diskussion um die Fluglärmbelastung in Langenhagen versachlichen.
- Öffentlichkeit über aktuellen Sach- und Kenntnisstand der Lärmbelastung sowie laufende Maßnahmen zu Lärmschutz und -minderung informieren.
- Zentralen Beteiligten, Interessenvertretern und Betroffenen die Gelegenheit geben, ihre Standpunkte sowie Interessen und Gründe vorzutragen.
- Betroffene Bevölkerung für Rahmenbedingungen und Handlungsspielräume einzelner Akteure sensibilisieren.
- Gemeinsam mit dem Flughafen und weiteren Beteiligten mögliche Perspektiven diskutieren.
- Bereitschaft zentraler Akteure für eine konstruktive Problemlösung und Möglichkeiten für einen weiteren Austausch beleuchten.

### Kurze Vorstellungsrunde

- Teilnehmerinnen und Teilnehmer Innenkreis des Fish-Bowl (siehe TOP 2)
- Gruppenabfrage Publikum: Alle wichtigen Interessengruppen sind vertreten:
  - Einwohner aus Langenhagen und Nachbarkommunen
  - Stadt Langenhagen (Politik) sowie Bauverwaltung (Passiver Lärmschutz, Herr Büch FDL 5-1 und Frau Matthes)
  - Mitglieder IG Lärmschutz Südbahn und Pro Hannover Airport
  - Belegschaft des Flughafens (Mitarbeiter, Betriebsrat)
  - Weitere Institutionen: Nds. Landesgesundheitsamt (Epidemiologe, Herr Hopmann), Region Hannover (Dr. Fiedler)

## TOP 2: Fish-Bowl-Diskussion

### Rahmenbedingungen für den Dialog

#### Frau Thieleking

→ Vorstellung und Erinnerung an Grundsätze und Gesprächsregeln

#### **Grundsätze und Gesprächsregeln für das Stadtforum "Fluglärmbelastung Langenhagen"**

- Es kann kritisiert werden, aber ohne persönliche Angriffe oder Verurteilungen (D.h. Kritik nur an Sachen und Zuständen)
- Die Darstellung aller Positionen ist gleichberechtigt. Alle Beteiligten werden ernst genommen.
- Das Moderationsteam ist unabhängig, hat keine Entscheidungsgewalt und fällt keine Urteile.
- Die Teilnahme aller Beteiligten ist freiwillig.
- Das Ergebnis ist offen.
- Alle Beteiligten sind für die Zielerreichung der Veranstaltung mitverantwortlich.
- Die Beteiligten legen alle Tatsachen offen, die für die Lösung von Konflikten erheblich sind.
- Alle hören zu, wenn jemand spricht.

→ Beschreibung der Diskussions-Methode "Fish-Bowl"

#### **Methode Fish-Bowl (Innenkreis-Außenkreis)**

Fish-Bowl ist eine einfache, aber dynamische Alternative zur Podiumsdiskussion. Durch die Kombination einer Großveranstaltung mit den Vorteilen kleiner Gesprächsrunden wird Lebendigkeit und Spontaneität in konventionelle Veranstaltungsformate gebracht. Geeignet:

- für Streitfragen und offene Diskussionsprozesse
- für die Vertretung von Teilinteressen in einer größeren Gruppe

#### **Ablauf**

Ein kleiner Kreis von Teilnehmern sitzt in einem kleinen Sesselkreis in der Mitte (12-15 Sessel), alle anderen Beteiligten rundherum. Reden dürfen nur die Personen im Sesselkreis, und zwar in Form einer direkten Diskussion. Personen rundherum hören zu, können aber jederzeit zum Innenkreis gehen und mitdiskutieren. Er/Sie setzt sich entweder auf einen freien Sessel (ein Sessel des inneren Kreises bleibt frei für spontane Inputs aus dem Publikum) oder stellt sich hinter einen Sessel. Die Person auf diesem Sessel darf ihren Gedanken zu Ende formulieren und verlässt anschließend den Kreis. In der Praxis entwickelt sich nach einer anfänglichen Unsicherheit ein Kommen und Gehen, ohne dass dadurch die Debatte abbricht. Wer sich aus dem Außenkreis an der Diskussion beteiligen möchte, kann seinen Beitrag sagen oder zum Innenkreis kommen.

### Vorstellung und kurze Statements (Innenkreis)

→ Kurze Vorstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Innenkreis (Name/Institution) und Statements zu bisherigen oder geplanten Maßnahmen:

#### **Innenkreis des Fish-Bowl**

- Stadt Langenhagen (Herr Bürgermeister Fischer und Herr Hettwer)
- Geschäftsführung des Flughafens Hannover Airport (Dr. Hille, Herr Staats)
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Frau Vogt)
- DFS (Herr Schwarze)
- TUfly als Vertreter der Airlines mit Nachtaktivität (Herr Westphal)
- Fluglärmschutzbeauftragter des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Herr Thomas)
- Kommission zum Schutz gegen Fluglärm (Herr Grabowsky, Herr Gleichmann)
- IG Lärmschutz Südbahn (Herr Zenz)
- Rats-Fraktionen: SPD (Herr Langrehr), Bündnis 90/Die Grünen (Herr Horn), BBL (Herr Dr. Mommsen), CDU (Herr Zacharias)

## 1. Ergebnisübersicht zu Aufgaben und bisherigen Maßnahmen

→ Fragestellung: **Wer macht was und ist wofür zuständig? Was läuft bereits?**

Zusammenfassung der Kurzstatements mit Ergänzungen aus der Diskussion:

Fluglärmbelastung in Langenhagen		
Beteiligte	Aufgaben	Bisherige/aktuelle Maßnahmen
Stadt Langenhagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Stadt-/Siedlungsentwicklung</li> <li>→ Bauverwaltung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Lärmaktionsplanung</li> <li>→ Bauliche Schallschutzmaßnahmen</li> </ul>
TUIfly	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Entwicklung von Maßnahmen zur Fluglärmverminderung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Testen von größeren Steilanflugwinkel (4,5°)</li> <li>→ Erprobung von neuen Triebwerken (z.B. MTU)</li> </ul>
DFS Deutsche Flugsicherung	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Flugsicherung</li> <li>→ sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs (Flugroutenplanung)</li> <li>→ Erarbeitung lärmreduzierender Anflugverfahren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ An Pilotverfahren zum Steilanflug beteiligt</li> <li>→ Prüfung von neuen Anflugverfahren (Point-Merge)</li> <li>→ Überprüfung von alternativen Flugrouten</li> </ul>
Flughafen Hannover Airport	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Um Interessenausgleich in der gesamten Region bemüht</li> <li>→ Arbeitsplatzschaffung/-erhaltung</li> <li>→ Halten rechtliche Vorschriften zum Fluglärm ein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Freiwillige bauliche Schallschutzmaßnahmen bis 2010 (jetzt Stadt zuständig, FluLärmG)</li> <li>→ Aktive Lärmschutzmaßnahmen (zusammen mit DFS, TUIFly, MTU)</li> <li>→ Fluglärmüberwachungssystem transparent im Internet ("Flu-Vi")</li> <li>→ Auswertung Fluglärmmesswerte</li> <li>→ Steuerung über Landeentgeltordnung</li> </ul>
Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW)	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Als Oberste Landesluftfahrtbehörde zuständig für Genehmigung und Luftaufsicht über den Flughafen Hannover-Langenhagen und Luftsicherheitsbehörde für den Flughafen Hannover-Langenhagen</li> <li>→ Flughafen Hannover-Langenhagen ist wichtige Infrastruktureinrichtung des Landes, dient der Daseinsvorsorge</li> <li>→ Flughafen Hannover-Langenhagen ist wichtiger Wirtschaftsstandort und Arbeitgeber für die Region und das Land Niedersachsen</li> <li>→ Lärmmonitoring zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsgefährdenden Fluglärm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Betriebsbeschränkungen für laute Flugzeugtypen nachts von 22:00-5:59 Uhr vorhanden (aktive Schallschutzmaßnahmen)</li> <li>→ Führt Überwachungssystem für Fluglärm (Auswertung erfolgt nach Ampelkriterien)</li> <li>→ Erstellt Quartals- und Jahresberichte durch den Fluglärmschutzbeauftragten u.a zur Dokumentation der Beschwerdesituation</li> </ul>
Fluglärmschutzbeauftragter Flughafen Hannover	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bearbeitung von Beschwerden und Beratung der Fluglärmkommission</li> <li>→ Auskunft und Bereitstellung von Daten zu Lärmmessergebnissen (erstellt Jahresbericht)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ <i>Siehe MW und Kommission</i></li> </ul>

Kommission zum Schutz gegen Fluglärm	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Regelmäßiger Austausch über Lärmüberschreitungen auf Grundlage des Berichts des Fluglärmschutzbeauftragten</li> <li>→ Beratungsgremium für die Oberste Landesluftfahrtbehörde (MW), das Bundesamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS über Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen, § 32 b LuftVG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Laufende Beratung über Maßnahmen zur Lärminderung (im regionalen Kontext aller betroffenen Kommunen)</li> </ul>
IG Lärmschutz Südbahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Interessenbündelung von Bürgern und das Herantragen an die Verantwortlichen (inzwischen Mitglieder in der gesamten Region)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Ziel: deutliche Fluglärmverminderung nachts</li> <li>→ Setzt sich für Nachtflugverbot ein (<i>Beispiele anderer Flughäfen</i>)</li> </ul>
Politik (Ratsfraktionen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ S.o. (Stadt)</li> <li>→ <i>Weitere Statements der Fraktionen siehe TOP 3</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rat hat u.a. Nachbarschaftsdialog initiiert (Beschluss)</li> </ul>
Pro Hannover Airport	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Setzt sich für Flughafen als Wirtschaftsmotor ein</li> </ul>	

## Erläuterungen/Hinweise

### Flughafen Hannover Airport

- Bauliche Schallschutzmaßnahmen
- In Schallschutzerweiterungsprogrammen des Flughafens Hannover-Langenhagen wurden seit 1996 Wohngebäude in der definierten Nachtschutzzone mit schalldämmten Fenstern, Schallschutz von Dachflächen und Lüftern in zum Schlafen geeigneten Räumen ausgestattet. Seit 2010 sind Anträge auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen bei den jeweilig zuständigen Bauaufsichtsbehörden (Stadt Langenhagen, Stadt Garbsen, Region Hannover) zu stellen.
- Siedlungspolitik
- Herr Hille kritisiert die Stadt- und Siedlungspolitik der letzten Jahrzehnte (siehe Karten zur Siedlungsentwicklung aus dem ISEK). Es ist zu hinterfragen, warum die Stadt noch Baugebiete in der Nähe des Flughafens ausgewiesen hat.
- Steuerung über Landeentgeltordnung
- Airlines zahlen einen Lärmzuschlag für startende oder landende Flugzeuge, die viel Lärm verursachen. Diese Kosten wollen die Airlines in Zukunft gering halten. Dadurch kommt es zu einer Bevorzugung von neuen Flugzeugtypen, die weniger Lärm verursachen. Zurzeit testet MTU neue Triebwerke, die erhebliche Lärminderungen versprechen. Es ist davon auszugehen, dass die Airlines nach und nach ihre Flugzeuge mit diesen Triebwerken nachrüsten.

### Stadt Langenhagen

- Bauliche Schallschutzmaßnahmen
- Nach den Vorschriften des Fluglärmgesetzes kann Berechtigten ein Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen zustehen. Ansprechpartnerin bei der Stadt Langenhagen ist Frau Matthes – Bauverwaltung.
- Siedlungspolitik
- Bürgermeister Fischer stellt klar, dass die Voraussetzungen für eine Siedlungsentwicklung in der Vergangenheit anders waren. Dennoch gilt es ernst zu nehmen, dass die Bevölkerung heute in Bezug auf Lärm sensibler geworden ist. Eine Lärmaktionsplanung liegt für das Stadtgebiet vor.

## TUIfly

- Steilanflug
- TUIfly testet ein steileres Anflugverfahren (Steilanflugwinkel – 4,5°) - das sogenannte Flüster-Anflugverfahren um Siedlungen höher zu überfliegen. Herr Westphal und Herr Schwarze bedauern, dass sie an den letzten 4 Meilen vor dem Landeanflug aufgrund der Flugsicherheit nichts verändert können. Lärmreduzierungen sind daher im Stadtgebiet von Langenhagen (4 Meilen vor der Landebahn) kaum zu erwarten.

## DFS Deutsche Flugsicherung

- Verteilung der Abflug-/Landebahnen
- Die DFS nimmt Rücksicht auf die verschiedenen Eigenschaften der beiden Landebahnen. Ca. 70% der An- und Abflüge finden in der Nacht, zwischen 22:00 und 06:00 Uhr, auf der weniger dicht besiedelten Nordbahn statt.
- Modernes Anflugverfahren (Point-Merge)
- Die DFS testet im Moment ein neues Anflugverfahren. Bei dem sogenannten Point-Merge-Verfahren fließen an einem definierten Punkt die Flugwege der anfliegenden Flugzeuge hintereinander aufgereiht zusammen, ähnlich dem „Reißverschlussverfahren“ im Straßenverkehr. Eine Lärmreduktion ist in Bereichen zwischen 50 und 18 km vor dem Landeanflug zu erwarten.

## Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

- Genehmigung des Flughafens Hannover-Langenhagen
- Die Betriebsgenehmigung aus dem Jahre 1952 sieht eine Betriebszeit von 24 Stunden vor (0 - 24 Uhr) und enthält keine Beschränkungen des Nachtflugverkehrs.
- Seit 1969 wurden jeweils befristete Regelungen für den Nachtflugbetrieb zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner in Form von Betriebsbeschränkungen getroffen.
- Würde eine befristete Nachtflugregelung auslaufen und nicht durch eine Nachfolgeregelung ersetzt, würde die unbeschränkte Betriebsgenehmigung ohne Einschränkung von Nachtflugverkehr wieder vollständig aufleben.
- Bei der befristeten Nachtflugregelung handelt es sich um einen befristeten Teilwiderruf der unbeschränkten Genehmigung. Rechtsgrundlage ist § 6 Abs. 2 Satz 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), wonach eine erteilte Genehmigung unter bestimmten Voraussetzungen widerrufen werden kann. Unter die Widerrufspründe fällt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts jedoch nur Fluglärm, der unter dem Gesichtspunkt der Gesundheitsgefahr grundrechtsrelevant ist. Ein Teilwiderruf nach § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG scheidet daher aus, wenn die fluglärmbedingte Belastung nicht das Maß dessen überschreitet, was ein Anwohner eines bestandskräftig genehmigten Flughafens hinzunehmen hat, nämlich Lärmbelastungen, die nicht gesundheitsgefährdend sind.
- Die aktuelle Nachtflugregelung läuft vom 01.01.2010 bis zum 31.12.2019.
- Im Rahmen der Genehmigungsaufsicht überwacht MW anhand eines Überwachungskonzepts die Einhaltung der Grenzwerte, ab denen von gesundheitsgefährdendem Fluglärm auszugehen ist. Sollten die Grenzwerte überschritten werden, müsste MW die Einführung von weiteren Betriebsbeschränkungen, insbesondere in der Nacht, jederzeit prüfen.
- Für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnung nach dem FluLärmG ist das Umweltministerium zuständig (kein Vertreter anwesend)

## 2. Diskussion weiterer Maßnahmenvorschläge

→ Fragestellung: Haben Sie Vorschläge für weitere Maßnahmen und zum weiteren Vorgehen?  
Zusammenfassung der Positionen mit Ergänzungen aus der Diskussion

Maßnahmenvorschläge und Akteure	Positionen und Hinweise	Interessen und Gründe
<b>Nachtflugverbot</b>		
Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW)	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Nachtflugverbot aufgrund Betriebsgenehmigung rechtlich nicht möglich, Hannover ist ein sog. Bestandsflughafen</li> <li>→ Handeln nach gesetzlichen Vorgaben des Bundes</li> <li>→ Situation mit anderen Flughäfen, bspw. Frankfurt, nicht vergleichbar, da hier keine Infrastrukturanpassung und ein daraus folgender Ausbau mit Planfeststellung erforderlich ist</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sicherstellung des Flugverkehrs als wichtiger Verkehrsträger für Niedersachsen</li> <li>→ Einhaltung der rechtlichen Grundlagen</li> <li>→ Wirtschaft und Arbeitsplätze für Region Hannover und Land Niedersachsen</li> </ul>
Pro Hannover Airport	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Erhaltung der Nachtschicht wichtig. 1/3 der Arbeitsplätze würden bei einem Nachtflugverbot wegfallen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Arbeitsplatzsicherung</li> <li>→ Flughafen ist Wirtschaftsmotor</li> </ul>
Belegschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Durch Wegfall der Nachtschicht, kommt es zu Arbeitsplatzverlusten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Arbeitsplatzsicherung</li> </ul>
TUI Fly	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bedeutet Wettbewerbsnachteil für Flughafen Hannover</li> <li>→ Zu geringe Auslastung (Einsatz über 24h) der in HAJ stationierten Maschinen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Gefahr: Airlines würden Standort Hannover aufgeben und ihre Maschinen auf anderen Flughäfen stationieren</li> </ul>
IG Lärmschutz Südbahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Nachtflugverbot auf anderen Flughäfen möglich</li> <li>→ Fordert deutliche Lärminderung insbesondere nachts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Fluglärm ist inakzeptabel (v.a. nachts)</li> <li>→ Gesundheitliche Auswirkungen (<i>sieht Gesundheitsrechte als beschädigt</i>)</li> <li>→ Wohlergehen der Betroffenen</li> </ul>
Flughafen Hannover Airport	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Keine lauten Flugzeugtypen in der Nacht im Einsatz (Verbot)</li> <li>→ Kein Vergleich mit anderen Flughäfen möglich (Beispiele wie HH nicht übertragbar, in Frankfurt andere Größenordnung und Ausgangslage durch Neubau einer weiteren Landebahn)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Hannover aufrecht erhalten</li> <li>→ Volkswirtschaftlicher Nutzen für die Region muss im Vordergrund stehen</li> </ul>
<b>Grenzwerte zum Fluglärm überprüfen</b>		
IG Lärmschutz Südbahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Grenzwerte und Gesetze sind nicht ausreichend</li> <li>→ Regulation erforderlich: Gesetze ändern</li> <li>→ Forderung: neutrales Lärm-Monitoring</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Wahrnehmung: Nachts keine leisen Flugzeuge</li> <li>→ Grenzwert beim aktiven Flugbetrieb wird überschritten, hohes Maß an überlauten Flugzeugen</li> <li>→ Kritik an Messverfahren und -punkten</li> </ul>

Maßnahmenvorschläge und Akteure	Positionen und Hinweise	Interessen und Gründe
Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW)	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Grenzwerte und Gesetze werden eingehalten und überwacht</li> <li>→ Transparenz vorhanden (z.B. Regelmäßiger Bericht in der Fluglärmenschutzkommission)</li> <li>→ Fluglärm ist bestimmt von der subjektiven Bewertung einer Person</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einhaltung der Grenzwerte</li> <li>→ Zuständigkeiten für Rechtsänderungen liegen beim Bund</li> </ul>
TUIfly	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Grundsätzliches Problem zwischen subjektiver vs. objektiver Wahrnehmung des Einzelnen</li> <li>→ Wird mobile Messgeräte im Rahmen des Testverfahrens zum Steilanflug im Einsatz haben</li> <li>→ Lärm ist tagesabhängig und hängt von vielen Faktoren ab (Wind, Auslastung, etc.)</li> </ul>	
Flughafen Hannover Airport	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ In Zukunft durch technischen Fortschritt weniger Lärm zu erwarten</li> </ul>	
Politik	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Unterstützt Kritik an Messverfahren und Grenzwerten („Jansen-Kriterien“)</li> <li>→ Klärung rechtlicher Grundlagen zur Vergleichbarkeit wichtig</li> </ul>	
Plenum	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Ab wann sind Schädigungen oder negative Effekte zu erwarten?</li> <li>→ Maximalpegel nicht ausreichend (↔)</li> </ul>	
<b>Alternative Flugrouten</b>		
Bürger/Plenum	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Vorschlag: Die Flugroute (Eindrehpunkt) über Burgdorf in Richtung Westen verschieben</li> <li>→ DFS untersucht alternative Flugrouten soweit möglich (Flugsicherheit steht im Vordergrund)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Weniger Bürger wären vom Fluglärm betroffen</li> <li>→ Hinweis DFS: Mit einer Flugroutenänderung wird der Fluglärm grundsätzlich nur umverteilt. Innerhalb der Fluglärmenschutzkommission (FLSK) werden die Auswirkungen diskutiert und beurteilt. Das Ergebnis ist eine Empfehlung der FLSK an die DFS.</li> </ul>
<b>Nachbarschaftsdialog</b>		
Politik	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ wünscht regelmäßige Nachbarschaftsdialoge, um freiwillige Selbstbeschränkung des Flughafens auszuhandeln</li> <li>→ möchte fairen Umgang mit Bürgern sicherstellen (Vorschlag: direkte Beteiligung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Ziel muss Fluglärmverringering sein</li> </ul>
Flughafen Hannover Airport	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sieht keinen Anlass für freiwillige Selbstbeschränkungen (↔)</li> <li>→ Steht für weiteren Dialog (Information) zur Verfügung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Z.Zt. kein Anlass</li> <li>→ Flughafen unterliegt einer Betriebspflicht als Verkehrsinfrastruktureinrichtung</li> </ul>

## Fragen und Erläuterungen

### ▪ **Nachtflugverbot**

*Durch die 24-Stunden-Betriebsgenehmigung dürfen grundsätzlich jederzeit Flugzeuge auf den Flughafen Hannover-Langenhagen landen und starten, soweit keine Beschränkung durch die aktuelle Nachtflugregelung gegeben ist. Ist es möglich vor 2019 die Nachtflugregelung zu ändern?*

- Frau Vogt (MW): Die aktuelle Nachtflugregelung stellt einen befristeten Teilwiderruf der unbeschränkten Betriebsgenehmigung für den Flughafen Hannover-Langenhagen dar. Solange die rechtlichen Voraussetzungen für weitere Betriebsbeschränkungen nicht vorliegen, bleibt diese bis 2019 bestehen. Beispiel des Flughafens Köln-Bonn: Dort wurde das von der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen auferlegte Nachtflugverbot vom Bund aufgrund einer fachlichen Weisung aufgehoben. Das Nachtflugverbot hätte die bestehende Betriebsgenehmigung teilweise widerrufen.

*Warum wurde die aktuelle Nachtflugregelung für 10 Jahre genehmigt und keine kürzere Laufzeit erteilt?*

- Frau Vogt (MW): Ein Teilwiderruf einer bestehenden Genehmigung ist nur unter strengen rechtlichen Voraussetzungen möglich, die in der Regel keinen kurzfristigen Veränderungen unterliegen. Sollten die Voraussetzungen jedoch auch schon während der Laufzeit vorliegen, was regelmäßig überprüft wird, müsste die Nachtflugregelung ohnehin schon früher angepasst werden. Zudem ist im Jahr 2017 eine Novelle des Fluglärmgesetzes zu erwarten. Der Gesetzgeber sieht vor, Grenzwerte anhand aktueller Erkenntnisse anzupassen und die Wirksamkeit des Gesetzes zu überprüfen. Eine Anpassung der Grenzwerte aus dem FluLärmG hätte auch Auswirkungen auf die Beurteilung des Vorliegens von gesundheitsschädlichem Fluglärm.

*Warum lässt sich für den Flughafen Hannover-Langenhagen kein Nachtflugverbot durchsetzen? Andere Flughäfen in Deutschland haben ein Nachtflugverbot.*

- Herr Hille (Hannover Airport): Flughäfen sind nicht miteinander vergleichbar. Der Hamburger Flughafen ist z.B. ein innerstädtischer Flughafen. Die Gewinnmarge ist dort höher, da dreimal so viele Passagiere diesen Flughafen benutzen. Daher kann Hamburg durch seine im Vergleich deutlich höheren Flugbewegungszahlen am Tag ein Nachtflugverbot kompensieren. Hannover sichert die Erreichbarkeit Norddeutschlands auch in der Nacht (siehe norddeutsches Luftverkehrskonzept).  
Frankfurt ist ein internationales Drehkreuz mit mehreren Start- und Landebahnen. Es bestand ein Nachfrageüberhang nach Slots am Tage. Der Wegfall der Nachtflüge fällt daher nicht so schwer ins Gewicht, da mit der neuen Landebahn mehr gewonnen als abgegeben wurde.
- Herr Westphal (TUfly): Ein Nachtflugverbot wäre für den Flughafen Hannover ein erheblicher Wettbewerbsnachteil. Flugzeuge müssen 18 von 24 Stunden in der Luft sein, um wirtschaftlich zu sein. Die Airlines hätten beim Nachtflugverbot einen Umlauf weniger und entsprechend weniger Gewinn. Konsequenz wäre, dass die Airlines den Standort Hannover aufgeben und ihre Maschinen auf anderen Flughäfen stationieren.
- Belegschaft: Außerdem würden im Falle eines Nachtflugverbotes weitere Arbeitsplätze (nicht nur beim Flughafenpersonal) wegfallen.

### ▪ **Grenzwerte Fluglärm (Lärmmonitoring)**

*Kommt es zu Überschreitungen durch Fluglärm?*

- Präsentation Herr Pulwer (Mitglied der IG Lärmschutz Südbahn), *siehe auch Anlagen*: Herr Pulwer dokumentiert, dass im Bereich seines Wohnhauses mehrere Lärmgrenzwerte überschritten werden. In einzelnen Nächten überschreiten mehr als die erlaubten sechs Flugzeuge den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwert (nach eigener Analyse sind deutlich mehr als 50% aller nächtlichen Flugbewegungen lauter als der festgelegte Grenzwert). Wünschenswert wäre ein genaueres Lärm-Monitoring.
- Herr Staats (Flughafen Hannover Airport) und Frau Vogt (MW): Die Überprüfung einer Gesundheitsgefährdung in der Nachtschutzzone erfolgt über das Überwachungskonzept seitens des MU. Grenzwertüberschreitungen liegen demnach nicht vor. Zur Ermittlung der Lärmgrenzwerte wird das Fluglärmauftreten der sechs verkehrsreichsten Monate herangezogen.



gen. Neben dem LAeq Nacht wird auch das NAT-Kriterium (Jansen-Kriterium) überprüft, das ein bestimmter Pegel (Lp Schw) in der Nacht nicht mehr als sechs Mal überschritten wird.

#### *Sind Messverfahren und Grenzwerte ausreichend?*

- Dem MW als Genehmigungs- und Luftaufsichtsbehörde über den Flughafen Hannover-Langenhagen obliegt die Aufgabe des Schutzes der Bevölkerung vor gesundheitsgefährdendem Fluglärm. Wann von gesundheitsgefährdendem Fluglärm auszugehen ist, ist gesetzlich nicht definiert. Nach derzeitigem, gerichtlich bestätigten Erkenntnisstand ist Fluglärm dann als gesundheitsgefährdend anzusehen, wenn ein Maximalpegel von 60 dB(A) innen mehr als sechsmal pro Nacht überschritten wird oder der äquivalente Dauerschallpegel einen Wert von 40 dB(A) innen überschreitet (sog. Janssen-Kriterium). Bei den entsprechenden Betrachtungen werden jeweils die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres als Erhebungszeit berücksichtigt.
- Die Kontrolle über die Einhaltung dieser Werte erfolgt durch das MW im Rahmen seiner Genehmigungsaufsicht mittels eines gemeinsam mit MU entwickelten Konzeptes. In dem aktuellen Überwachungskonzept für die Nachtflugregelung werden anhand von kontinuierlichen Messungen sogar die strengeren Vorsorgewerte des § 2 Abs. 2 S. 2 Ziffer 2 FluLärmG überwacht (6 mal 57 db(A)). Damit ist ein ausreichender Sicherheitspuffer für die Genehmigungsbehörde gegeben. Solange die Nachtschutzzone nachweislich eingehalten wird, sind auch gleichzeitig die Kriterien zur Abwehr von Gesundheitsgefahren erfüllt. Demgegenüber bedeutet die Nicht-Einhaltung der Grenzwerte aus dem FluLärmG nicht automatisch auch das Vorliegen von gesundheitsgefährdendem Fluglärm. Dies wäre in einem nächsten Schritt erst durch die Genehmigungsbehörde zu analysieren.
- Eine abschließende Diskussion darüber, ob Messverfahren und -kriterien (Mittelungspegel LAeq und NAT-Kriterium) ausreichend sind, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Hierfür ist zunächst die Novelle des Fluglärmgesetzes abzuwarten. Zuständigkeiten für Rechtsänderungen liegen beim Bund (Gesetzesnovellierung früh. ab 2017). Als eine Grundlage werden wahrscheinlich Erkenntnisse der NORAH-Studie einfließen.
- Herr Westphal: Es besteht ein großer Unterschied zwischen objektiver und subjektiver Lärmwahrnehmung. Für einige Bewohner ist 70 dB zu laut, für andere erst 75 dB. Zudem ist die Lautstärke der Flugzeuge abhängig von der Windstärke, der Windrichtung und der Anzahl der Passagiere bzw. dem Gewicht der Fracht. Dies erschwert eine objektive Messung der Betroffenheit durch Lärm.
- **Alternative Flugrouten**
- Die DFS kann zur Lärmreduzierung eine alternative Flugroute erarbeiten. Eine sichere Verkehrsführung hat dabei allerdings immer Priorität. Da damit eine Verlagerung der Lärmbetroffenheit einhergeht, wird die alternative Flugroute in der Fluglärmschutzkommission vorgestellt und diskutiert.
- MW: Anfang nächsten Jahres wird z.B. in der Fluglärmkommission eine Berechnung vorgestellt, die die "Betroffenheit am Boden" für eine veränderte Anflugroute über Burgdorf untersucht. Die Ergebnisse sollen Grundlage für eine weitere Diskussion über eine veränderte Routenführung über Burgdorf sein.
- DFS: Ein alternativer Vorschlag wurde von der DFS in der Fluglärmkommission vorgestellt. Um die "neue Betroffenheit" besser beurteilen zu können, die aus einer zusätzlichen Burgdorf umfliegenden Anflugroute, entstehen könnte, wird vom Niedersächsischen Umweltministerium eine voraussichtliche Lärmverteilung grob berechnet. Die Bewertung der FLSK wurde bis zum Vorliegen der Berechnung vertagt.
- **Nachbarschaftsdialoge**
- Die politischen Vertreter der Stadt unterstreichen ihren Wunsch nach regelmäßigen Nachbarschaftsdialogen, um Möglichkeiten für freiwillige Selbstbeschränkung des Flughafens zur Fluglärmverringerung auszuhandeln. Dafür müssen sich die zentralen Akteure eine Vertrauensbasis erarbeiten. Es sollten offene Dialoge sein, die nach vereinbarten "Spielregeln" in Anlehnung an das heutige Stadtforum und unter der Leitung einer externen Moderation stattfinden. Die Nachbarschaftsdialoge sollten eine direkte Beteiligung der Bürger ermöglichen.

## Weitere Fragen und Hinweise der Teilnehmer

### ▪ **Gesundheitliche Auswirkungen**

*Ab wann sind durch Fluglärm Schädigungen oder negative Effekte zu erwarten?*

- Plenum: Die neu erschienene wissenschaftliche Untersuchung "Mainzer-Studie" gibt an, dass Fluglärm krank macht. Eine ältere Untersuchung, die Greiser-Studie, kommt zu demselben Ergebnis ist aber methodisch umstritten.
- Herr Hopmann (Niedersächsischen Landesgesundheitsamt): Eine wissenschaftliche Untersuchung über die Auswirkungen von Fluglärm muss als ein kontinuierlicher Prozess angelegt sein, indem neue Erkenntnisse gefunden oder alte Annahmen revidiert werden. Eine einzige Studie reicht nicht, besonders bei einem komplexen Thema wie Fluglärmbelastung. Es ist erwiesen, dass Verkehrslärm z.B. Schlafstörungen oder Herzkrankheiten auslösen kann. Aber es ist schwierig zu ermitteln, ab wann es zu gravierenden gesundheitsschädlichen Folgen kommt.  
Die NORAH-Studie untersucht gesundheitliche Auswirkungen des Lärms vom Flug-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Wohnbevölkerung. Erste Ergebnisse zum Thema Fluglärm sind zum Frühjahr 2014 angekündigt.
- Plenum: Aufgrund der NORAH-Studie hat die Region Hannover eine eigene Studie über gesundheitliche Risiken, die durch den Flughafen Hannover-Langenhagen entstehen können, zurückgezogen.

### ▪ **Anzahl der Nachtflüge**

*Einige Bürger haben den Eindruck, dass die Anzahl der Nachtflüge in den letzten Jahren drastisch gestiegen sind.*

- Frau Vogt und Herr Hille: Bei dem Flughafen Hannover-Langenhagen besteht keine merkliche Zunahme der Nachtflüge. Im Durchschnitt finden 30 Flugbewegungen pro Nacht statt. Im Sommer werden mehr Flugbewegungen gezählt als im Winter.  
Der Jahresbericht des Fluglärmschutzbeauftragten für den Flughafen Hannover-Langenhagen enthält detaillierte Nachtflugstatistiken und weitere Daten, wie z.B. Fluglärmesswerte. Auf der Homepage des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ist dieser Bericht abrufbar.

## TOP 3: Zusammenfassung und Ausblick

### 3. Zusammenfassung und Perspektiven

Klärungsbedarf (Thema)	Weiteres Vorgehen (Was oder wie genau?)	Vereinbarung (Wer, mit wem, wann?)
Grenzwerte, Lärmmessung	→ Möglichkeiten für ein Lärmmonitoring prüfen	→ Fluglärmkommission (läuft)
Lärmbetroffenheiten	→ Lärmberechnung von Herrn Vogel-sang, MU zu geänderten Anflug-routen über Burgdorf abwarten → Fakten klären: Kommt es zu Über-schreitung? (Bsp. von Herrn Pulver-näher betrachten) → Besteht Handlungsbedarf?	→ Fluglärmkommission (nächste Sit-zung Januar 2014) → Anschließend im Ausschuss → MW berichtet über das Ergebnis seiner Überwachungstätigkeit regel-mäßig in der Fluglärmschutzkom-mission, daher sollten deren Mitglie-der ihre Gremien regelmäßig infor-mieren → Nachtrag: Stellungnahmen von MW und FHG zur Präsentation von Herrn Pulwer zur Sachverhaltsaufklärung (siehe Anlage)
Gesetze ändern	→ Ergebnisse der NORAH – Studie abwarten → In Novellierung des Fluglärmge-setzes 2017 einbringen → Laufzeit der Nachtflugregelung hinterfragen: 5 oder 10 Jahre sinn-voll?	→ Politik (Land und Bund) → Weitere Diskussion im 2. Stadtforum 2014, wenn NORAH-Studie vorliegt
Nachbarschaftsdialog	Rahmenbedingungen für Dialog festle-gen, Fragestellungen sind: → Was sollte Ergebnis sein: Aktions-plan, Aufarbeitung von Konflikten → Unter welchen Bedingungen sind Vereinbarungen möglich: Vertrau-lichkeit, keine Nötigungen → Welche Inhalte: Informationen, Transparenz → Was sind wichtige Voraussetzungen: Vertrauensbasis vorhanden oder zu erarbeiten? → Wie Bürgerinnen und Bürger ein-beziehen?	→ Mögliche Teilnehmer: Flughafen, Flughafengesellschaft Fraport, An-teilseigner, LHH (Wer fehlt?) → Einbindung Bürgerinnen und Bürger (Wie?)
	Nachlese Stadtforum, u.a.: → Ausarbeitung von Rahmenbedin-gungen (s.o.) und Klärung offener Fragen zum Nachbarschaftsdialog	→ Stadt und Politik in Ausschüssen bzw. Rat

#### Statements aus der Abschlussrunde zu möglichen Maßnahmen und Perspektiven

- Herr Horn: Weitere und regelmäßige Nachbarschaftsdialoge sind in Zukunft erforderlich, um den Fluglärm zu verringern. Dies haben Mediationsverfahren an anderen Flughäfen gezeigt.
- Herr Zacharias: Es sollte eine Auswertung der Studien über Lärmmesswerte vorliegen, um einen Konsens über die grundlegenden Fakten der Lärmbelastungen herstellen zu können.
- Herr Fischer: Zunächst gilt es, die Studien (Vogelsang, NORAH) abzuwarten, um Klarheit über die Bemessungsmethoden und Fluglärmgrenzwerte zu erlangen. Wenn 2014 die Ergebnisse der NORAH-Studie vorliegen, könnte eine weitere Veranstaltung wie das heutige Stadtforum stattfinden, um anschließend auf die Gesetzgebung durch Bund und Land einzuwirken.

- Herr Hille: Der Flughafen unternimmt freiwillig viel, um den Fluglärm zu verringern. Gesetzliche Vorschriften werden eingehalten. Er muss immer auch die Interessen seiner Mitarbeiter und das wirtschaftliche Gemeinwohl der Region im Blick haben. Er ist bereit in Zukunft bei Veranstaltungen, wie heute, teilzunehmen.
- Herr Langrehr: Von einigen Akteuren und vor allem vom Flughafen wäre etwas mehr Phantasie wünschenswert, um die Lärmsituation in Zukunft zu verbessern.
- Herr Mommsen: Die harten Positionen des Flughafens sind eine schlechte Ausgangslage für weitere Dialoge. Wünschenswert wäre, die Bürger stärker mitzunehmen.
- Frau Vogt: Öffentliche Dialoge sind für die Verbreitung von Informationen und die Transparenz wichtig. Weitere Veranstaltungen könnten im Rahmen wie dem Stadtforum stattfinden.
- Herr Grabowsky: Ein Austausch über weitere Selbstbeschränkungen des Flughafens auf freiwilliger Basis wäre sehr wünschenswert. Um die Möglichkeiten dafür auszuhandeln, sollten unbedingt die Anteilseigner des Flughafens (Fraport) an dem Nachbarschaftsdialog beteiligt werden.
- Herr Gleichmann: Der Fluglärmkommission und den politischen Gremien kommt eine wichtige Aufgabe zu, die Ergebnisse des Stadtforums zu sondieren. Daraus sollten Ergebnisse für den weiteren Austausch mit der Stadt Langenhagen über Maßnahmen zur Fluglärmminde- rung hervorgehen.

#### **TOP 4: Verabschiedung**

- Herr Fischer bedankt sich für die rege Teilnahme und Diskussion unter neutraler Moderation. Es ist weiterhin gegenseitiges Verständnis notwendig, um einen gemeinsamen Weg zur Fluglärmverminderung in Langenhagen zu finden.

(Thieleking/Lübben, August 2013)

## Anlage 1: Teilnehmerinnen und Teilnehmer

### Innenkreis

Name, Vorname	Institution
Friedhelm Fischer	Bürgermeister Stadt Langenhagen
Gleichmann, Matthias	Kommission zum Schutz gegen Fluglärm
Grabowsky, Reinhard	Kommission zum Schutz gegen Fluglärm
Hettwer, Carsten	Stadt Langenhagen
Hille, Raoul	Geschäftsführung Flughafen Hannover
Horn, Michael	Bündnis 90/Die Grünen
Langrehr, Wolfgang	SPD
Mommsen, Jens	BBL
Schwarze, Michael	DFS Deutsche Flugsicherung
Staats, Michael	Schallschutzexperte Flughafen Hannover
Thomas, Reinhart	Fluglärmschutzbeauftragter Flughafen Hannover
Vogt, Birthe	Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Westphal, Jörg	TUIfly
Zacharias, Marco	CDU
Zenz, Holger	IG Lärmschutz Südbahn