



BESSER OHNE NACHTFLUG - HANNOVER AIRPORT

WER SIND WIR



Die BON-HA ist ein Zusammenschluss von Bürgern und Bürgerinitiativen rund um Hannover, die sich für eine nächtliche Ruhe vor Fluglärm einsetzen.



Kartenausschnitt Apple Karten Version 2.0 (2131.25.4.7.1)

UNSERE EXPERTEN



Bereich Medizin

Herr Prof. Münzel, Lärmwirkungsforscher Universitätsklinikum Mainz

Frau Buchweitz-Klingsöhr, Fachärztin für Neurologie

Herr Dr. Ulrich Trensck, Facharzt für Innere Medizin

Herr PD Dr.-Ing. Christian Maschke, Schalldruckexperte, Forschungs- und Beratungsbüro Berlin

Bereiche Ökonomie / Technik / Verwaltung

Herr Prof. Thießen, Vorstand Rhein-Main-Institut / Universität Chemnitz

Herr Dipl. Verw. Wirt Dieter Poppe

Ex-Vorstand in der Krankenversicherung

Mitglied in der Lärmschutzkommission

Herr Dipl. Ing. Hans-Peter Wendorff

Mitglied in der Lärmschutzkommission Flughafen Hannover

Vorstand im BIGUM e. V.

Herr Dipl. Ing. Holger Zenz

Herr Dipl. Ing. (FH); Oberstudienrat i. R. Siegfried Lemke

Vorstand im Umweltschutzverein in Isernhagen und Umgebung e.V.

Ex-Mitglied der Fluglärmkommission (2016 - 2018)

Herr Ralf Grunwald

Mitglied in der Lärmschutzkommission Flughafen Hannover

OFFIZIELLE FLUGSTRECKEN HANNOVER-AIRPORT



Quelle: <https://www.hannover-airport.de/unternehmen-airport/laermschutz/messstellen-fluglaermmessergebnisse/>

FLUGSPUREN DEUTSCHER FLUGLÄRMDIENST

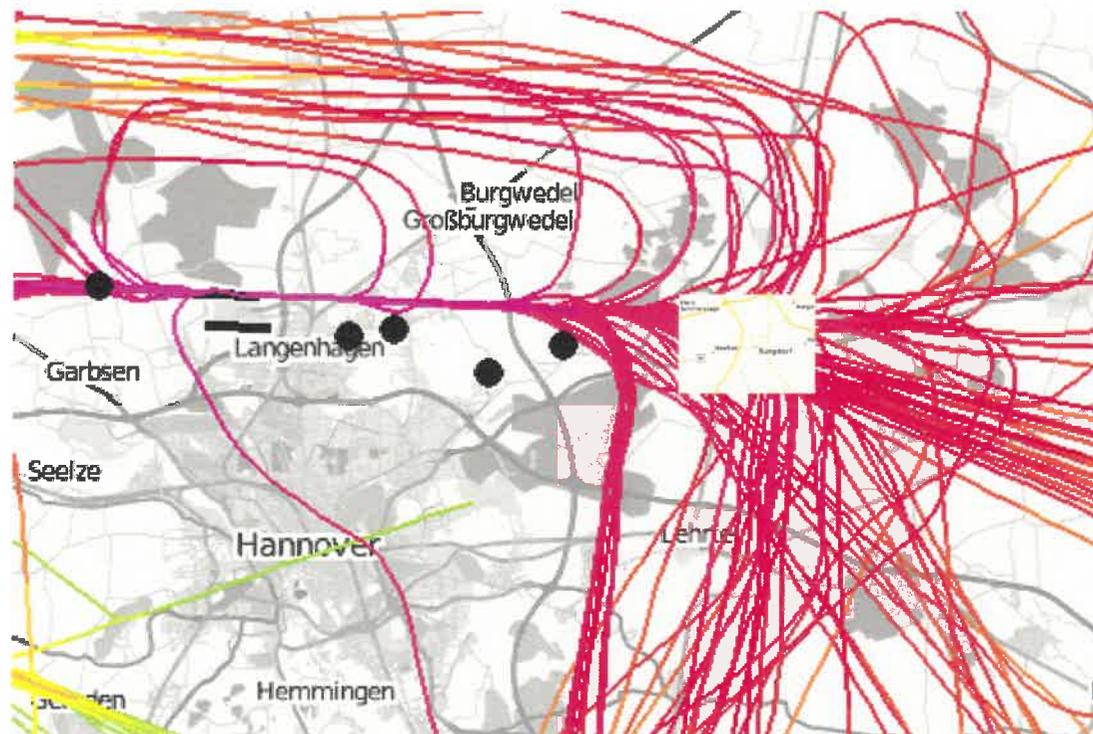
VOM 22. JULI 2018



Quelle: Deutscher Fluglärmdienst e.V.
<https://www.dfld.de/Mess/ShowTrack.php?R=5&S=7&D=22.07.2018>

FLUGSPUREN DEUTSCHER FLUGLÄRMDIENST

VOM 22. JULI 2018



Quelle: Deutscher Fluglärmdienst e.V.
<https://www.dfld.de/Mess/ShowTrack.php?R=5&S=7&D=22.07.2018>

GRENZWERTE

→ VDI RICHTLINIE 2058



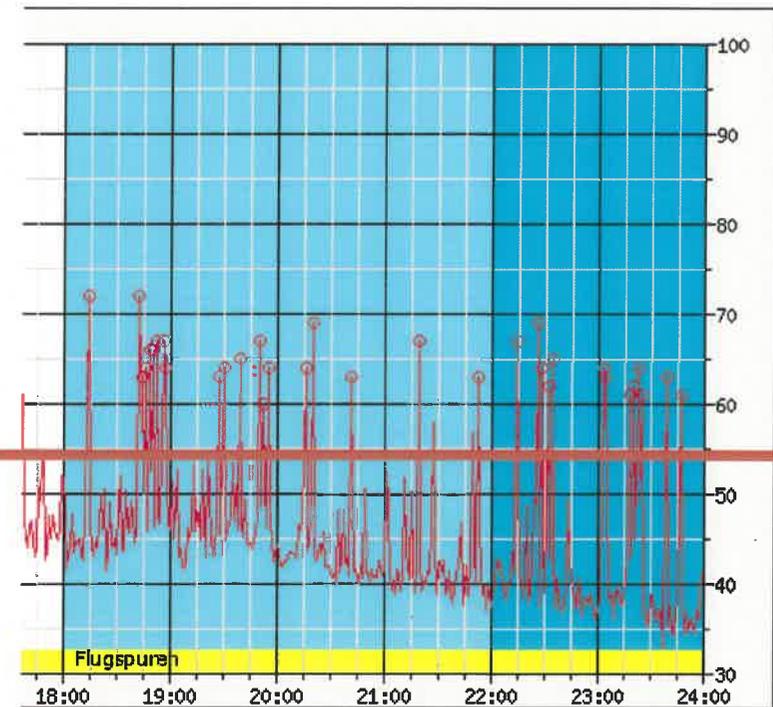
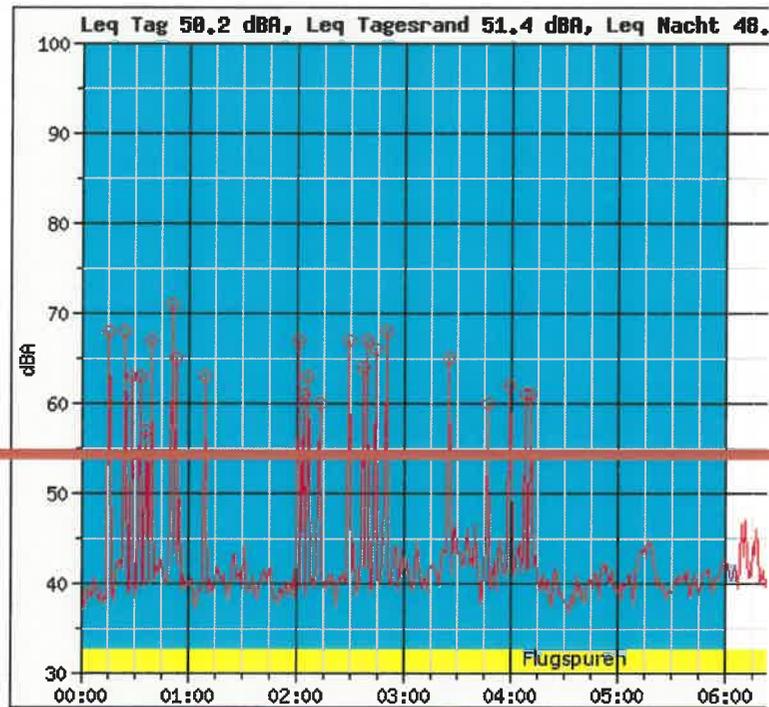
Der VDI, Verein deutscher Ingenieure, hat mit der Richtlinie VDI 2058 eine anerkannte akustische Grundregel festgelegt. Sie dient zur Qualifizierung von Beeinträchtigungen durch Lärm.

Gebietstyp	Grenzwerte in dB(A)	
	Tag	Nacht
Allgemeine Wohngebiete	55	40
Dorf- und Mischgebiete	60	45
Gewerbegebiete	65	50
Industriegebiete	70	70
Kerngebiete	60	45
Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten	45	35
Reine Wohngebiete	50	35

Quelle: VDI Richtlinie 2058

LÄRMPEGEL IN KIRCHHORST DEUTSCHER FLUGLÄRMDIENST

NACHTFLUG VOM 22. JULI 2018



Mittelungspegel
Flughafen Langenhagen

Quelle: Deutscher Fluglärmdienst e.V.
<https://www.dfld.de/Mess/Messwerte.php?R=005&S=003&D=07.09.2018>

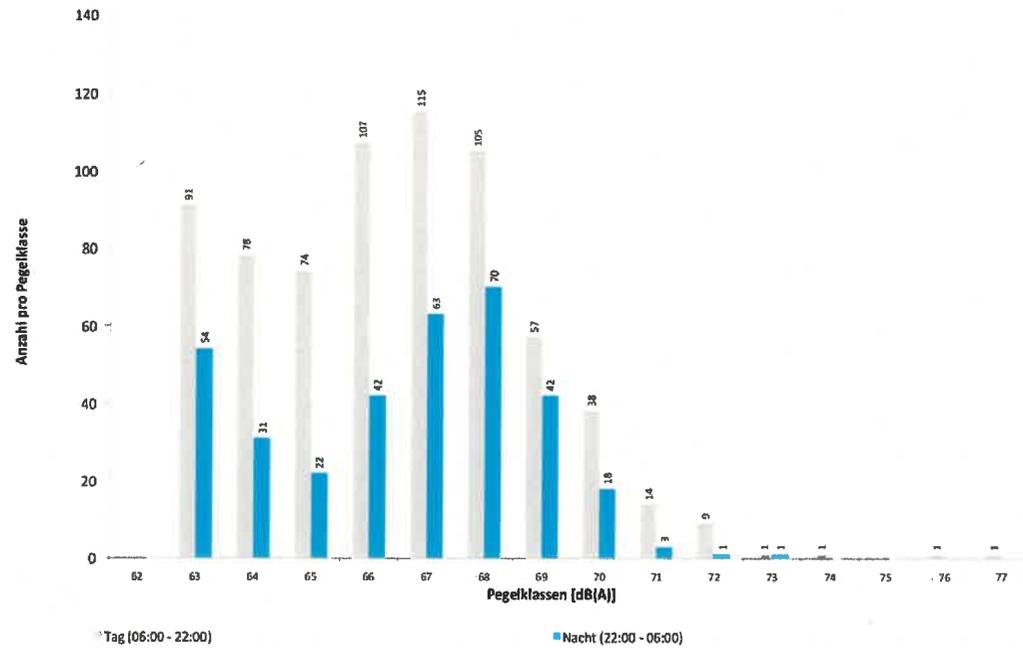
LÄRMPEGEL IN ISERNHAGEN

OFFIZIELLE MESSSTELLE HANNOVER AIRPORT

NACHTFLUG JULI 2018



Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
M 04 Sendestelle, Isernhagen
Juli 2018



Quelle: hannover-airport

https://www.hannover-airport.de/fileadmin/downloads/Unternehmen_Airport/Lärmschutz/Lärmmessdaten_2018/Fluglärmmessergebnisse_2018_Juli.pdf

BENÖTIGT DER FLUGHAFEN DEN NACHTFLUG?



Die Behauptung, dass nur durch den Nachtflug die Sicherstellung des Standorts Hannover gegeben ist, lässt sich durch Fakten widerlegen.

Lassen Sie uns einige Argumente des Flughafens kritisch betrachten!

HÜBL-GUTACHTEN



Behauptung:	Gegenrede:
<ul style="list-style-type: none">• Der Luftverkehr steigert die Mobilität und Lebensqualität der Einwohner und Besucher.....	<ul style="list-style-type: none">• Generelle Aussage, suggeriert dass alle Menschen glücklich sind.
<ul style="list-style-type: none">• Flughäfen sind personalintensive Arbeitsstätten, da der reibungslose Betriebsablauf an 365 Tagen im Jahr in drei Schichten rund um die Uhr sichergestellt werden muss.	<ul style="list-style-type: none">• Wenn es einen 24 Stunden Betrieb an 365 Tagen geben muss, dann sind alle Flughäfen <i>mit Nachtflugverbot</i> vom Konkurs bedroht.• München, Hamburg, Stuttgart, London, Amsterdam, Paris

Quelle: Folgeuntersuchung Hannover, im Juli 2018

HÜBL-GUTACHTEN



Behauptung:	Gegenrede:
<ul style="list-style-type: none">• Ein Nachtflugverbot ließe negative Folgewirkungen für den Hannover Airport (und damit für die gesamte Region) erwarten:	<ul style="list-style-type: none">• Hübl malt ein Schreckensszenario, welches selten belegt ist. Es stehen sehr oft nur Behauptungen im Raum.
<ul style="list-style-type: none">• einen Abzug der Hälfte der hier stationierten Flugzeuge.	<ul style="list-style-type: none">• Wohin werden diese Maschinen verlegt, wenn es keinen Airport mit Nachtflug gibt?
<ul style="list-style-type: none">• einen Nettoverlust von 1,45 Mio. Fluggästen,	<ul style="list-style-type: none">• Es ist ebenso möglich, dass Airlines zusätzliche Maschinen hier stationieren, um die Nachfrage zur Tageszeit befriedigen zu können.

Quelle: Folgeuntersuchung Hannover, im Juli 2018

HÜBL-GUTACHTEN



Behauptung:	Gegenrede:
<ul style="list-style-type: none">• die Gefährdung eines Umsatzes von € 47 Mio., knapp 30 v. H. des Gesamtumsatzes der FHG und	<ul style="list-style-type: none">• Bei knapp 18% Nachtflügen soll ein Verlust von 30% entstehen!
<ul style="list-style-type: none">• die Gefährdung von 2.400 Beschäftigungsverhältnissen in der Region Hannover, davon 1.363 auf dem Flughafengelände sowie darüber hinaus 1.037 in der restlichen Region.	<ul style="list-style-type: none">• Warum die Beschäftigungsverhältnisse trotzdem gefährdet sein sollten, wenn die Flüge in den Tag verlegt werden, wird in keiner Weise betrachtet.• Siehe Airport Frankfurt.

Quelle: Folgeuntersuchung Hannover, im Juli 2018

HÜBL-GUTACHTEN



Behauptung:

- Die **TuiFly** betreibt vor Ort ihre Wartungsbasis und Hauptverwaltung und wird als **Homecarrier** des Hannover Airport betrachtet. Von ihren gut 40 Boeing 737-800 sind in der Sommersaison (2018) 7 direkt am Flughafen Hannover stationiert (davon 2 für Eurowings bereedert), die dank der Nachtflugregelung in **mehreren Umläufen** zeitlich flexibel eingesetzt und optimal ausgelastet werden können.

Quelle: Folgeuntersuchung Hannover, im Juli 2018

Gegenrede:

- **Der Flughafen braucht keinen Nachtflug (s. Hübl). Die Carrier wollen 3 Umläufe fliegen! Endlich ist die Katze aus dem Sack.**
- Die Reiseunternehmen sind die Gewinner der Nachtflugregelung.
- Die Bürger sind die Verlierer dieser Regelung.
- Wenn es diese Regelung nicht gäbe, dann müssten die Unternehmen in neue Flugzeuge investieren.
- Selbst in der Sommersaison werden nicht an jedem Tag mit 7 Maschinen je 3 Umläufe geflogen.
- Und selbst wenn: Mit 10 Maschinen, also 3 mehr, könnten alle Passagiere in der Tageszeit zum Ziel gebracht werden.

HÜBL-GUTACHTEN



Behauptung:

Bei **drei täglichen Umläufen** (Hin- und Rückflüge) zum Mittelmeer, die für den wirtschaftlichen Betrieb eines Flugzeuges ab Hannover als notwendig gelten, ergibt das volle drei Stunden mehr in der Luft.

Es ist **ungewiss**, ob diese Flugzeuge bei Einschränkung der Nachtfluggenehmigung weiterhin am Hannover Airport verbleiben **würden**.

Gegenrede:

EL Pais - 28.11.2018

El Ayuntamiento de Palma pide el cierre del aeropuerto por la noche (Der Magistrat von Palma fordert die Schließung des Flughafens während der Nacht)

...um Lärm und Kontaminierung zu reduzieren und die Rechte der Anwohner der betroffenen Gebiete zu garantieren. Der Rat verlangt, dass während des gesamten Jahres die Flüge zwischen elf Uhr nachts bis sechs Uhr morgens ausgesetzt werden, und dass lediglich der Flugverkehr von humanitären und medizinischen Notfallflügen zugelassen wird.und verlangt, diesen einzubeziehen, um **'die Rechte an der Gesundheit , des Privatlebens und des Besitzstandes der Betroffenen'** zu garantieren'. Der Vorschlag geht dahin , die Anlage zwischen elf Uhr nachts und sechs Uhr morgens zu schließen.



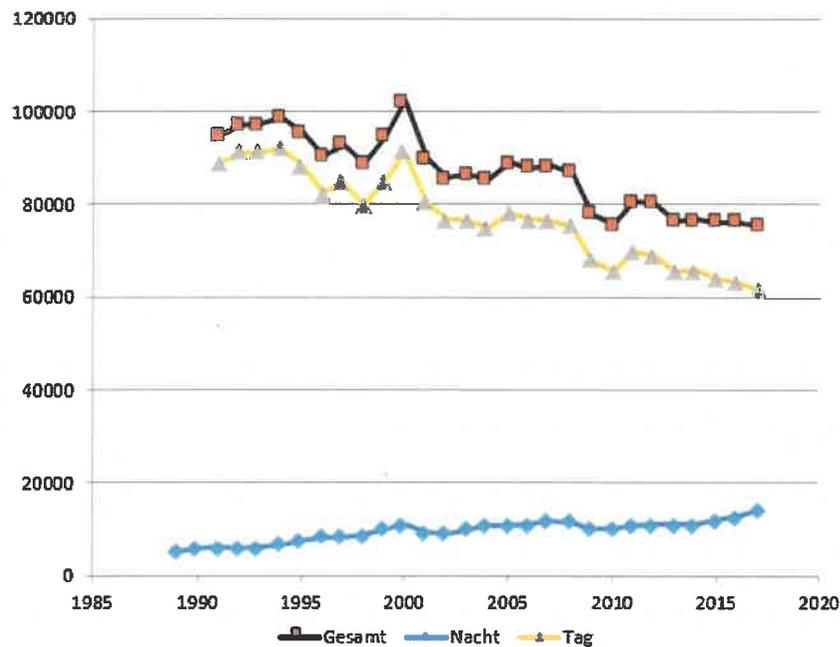
Quelle: Folgeuntersuchung Hannover, im Juli 2018

FLÜGE GESAMT HAJ → TENDENZ FALLEND

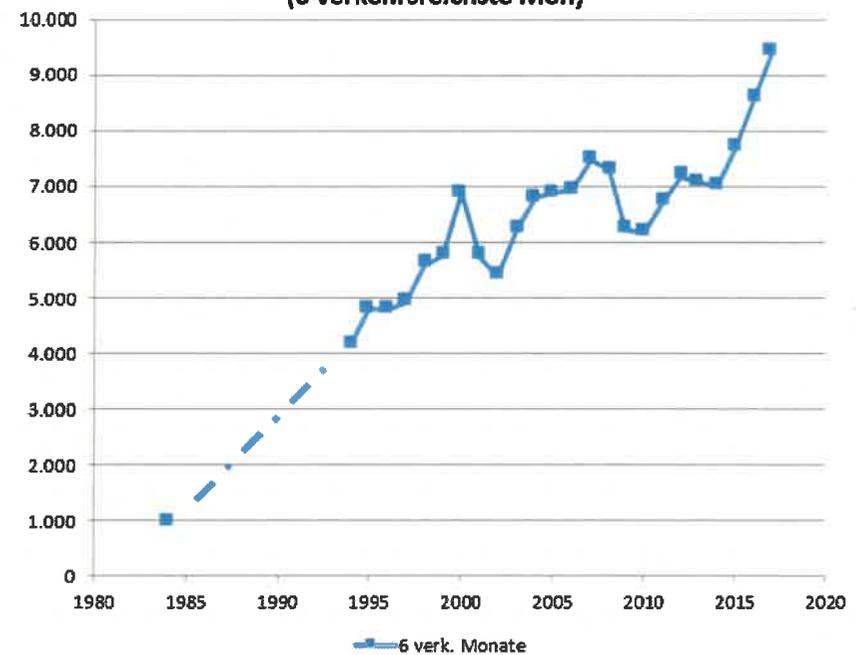
NACHTFLÜGE HAJ → TENDENZ STEIGEND



Anzahl Flugbewegungen / Jahr



Anzahl Nachtflugbewegungen
(6 verkehrsreichste Mon)



Quelle: Daten aus
 - Anfrage im nds. Landtag; Antwort des MW, Drucksache 17/210 Seite 12 ff.
 Ergänzungen aus den Berichten des Fluglärmbeauftragten und "Bestandsaufnahme 1995-1998"

14.042 NACHTFLÜGE 2017



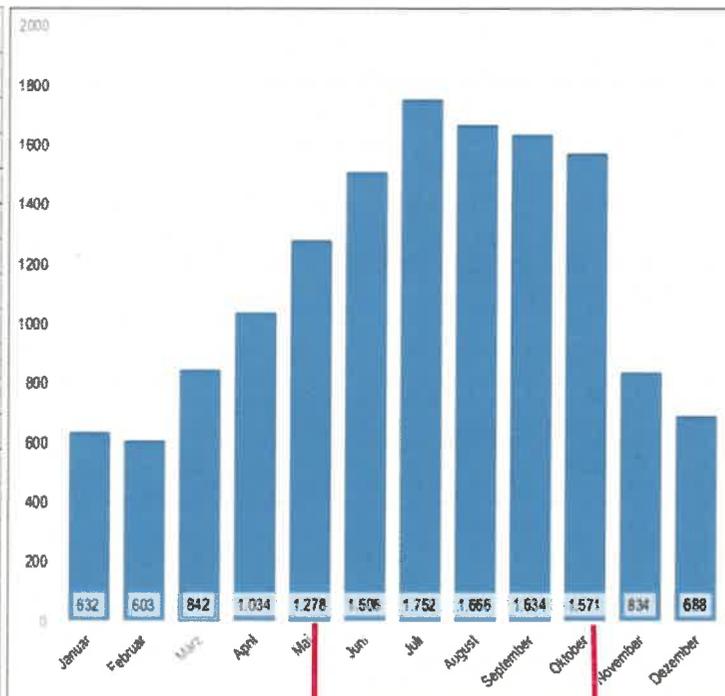
7. Nachtflugverkehr in der Zeit von 22:00 – 05:59 Uhr

Abb.1: Nachtflugverkehr 2017 *

	Zivil	Militär	Σ
Bewegungen gesamt	75.256	332	75.588
Januar	629	3	632
Februar	601	2	603
März	842	0	842
April	1.032	2	1.034
Mai	1.278	0	1.278
Juni	1.505	3	1.508
Juli	1.751	1	1.752
August	1.665	-1	1.666
September	1.632	2	1.634
Oktober	1.570	1	1.571
November	833	1	834
Dezember	688	0	688
Nachtflugbewegungen gesamt	14.026	16	14.042
im Mittel pro Nacht	38,43	0,04	38,47
Anteil Nachtflug- an den Gesamtbewegungen in %	18,6	4,8	18,6

* exklusive Militär, inklusive Helikopter

Abb.2: Monatliche Anzahl der Bewegungen im Nachtflugverkehr 2017



Mai bis Oktober	184 Nächte	22.00 Uhr bis 6.00 Uhr = 8 Std.
9409 Nachtflüge	51 Flüge pro Nacht	6 Flüge pro Stunde

11

Quelle: Der Fluglärmschutzbeauftragte Jahresbericht 2017;

http://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/luftverkehr/fluglaerm/fluglaermenschutzbeauftragter/fluglaermenschutzbeauftragter_den_flughafen_hannoverlangenhagen/fluglaermenschutzbeauftragter-fuer-den-flughafen-hannover-langenhagen-113947.html

HÜBL-GUTACHTEN



Behauptung:

- Besonderes Augenmerk findet die **Reduzierung des Fluglärms**. Dazu trägt eine **differenzierende Gebührenpolitik**, die sowohl Lärm- und Emissions- als auch **Nachtflugkomponenten** aufweist.

Gegenrede:

- Von einer differenzierenden und dann steuernden Gebührenpolitik kann bei einer durchschnittlichen zusätzlichen **Nachtfluggebühr + 80 € pro Maschine** nicht ernsthaft gesprochen werden.!

Quelle: Folgeuntersuchung Hannover, im Juli 2018

SCHALLPEGEL NACHTFLÜGE

→ TENDENZ STEIGEND



¹ Da aufgrund des novellierten Fluglärmsgesetzes eine Umstellung von Leq4 auf Leq3 erfolgt ist, beginnt die Darstellung erst ab dem Jahr 2008.

² Aufgrund der neuen DIN 45.6.43 wurde die Auswertung ab 2012 umgestellt.

Messstelle	2008	2009	2010	2011	2012 ²	2013	2014	2015	2016	2017
1	47,1	47,8	47,2	51,9	49,6	51,4	49,7	50,1	51,0	52,5
2	54,6	53,6	53,8	53,0	53,9	52,5	54,0	54,8	54,9	54,8
3	49,4	48,5	48,6	48,4	48,7	47,4	48,6	49,6	49,5	49,3
4	41,8	41,5	41,1	46,2	45,1	45,8	45,0	44,9	45,2	46,0
5	46,9	45,0	45,4	44,4	45,1	43,8	45,6	46,2	45,3	45,0
6	43,3	43,9	44,7	48,5	46,9	48,7	44,8	45,4	46,3	49,8
7	46,0	46,2	46,1	46,9	46,8	46,8	46,5	47,3	47,2	48,0
8	46,7	46,2	47,1	46,4	47,2	47,0	47,0	47,5	47,9	46,8
9	55,0	54,8	54,8	54,4	54,9	54,9	56,0	55,8	55,6	54,7

- Anstieg des gemittelten Schallpegels von 47,87dB (2008) auf 49,66dB (2017) / **6 von 9 Messstellen sind lauter geworden**
- **3 dB** entsprechen einer **Verdopplung** des Schalldrucks.

Quelle: Der Fluglärmschutzbeauftragte Jahresbericht 2017

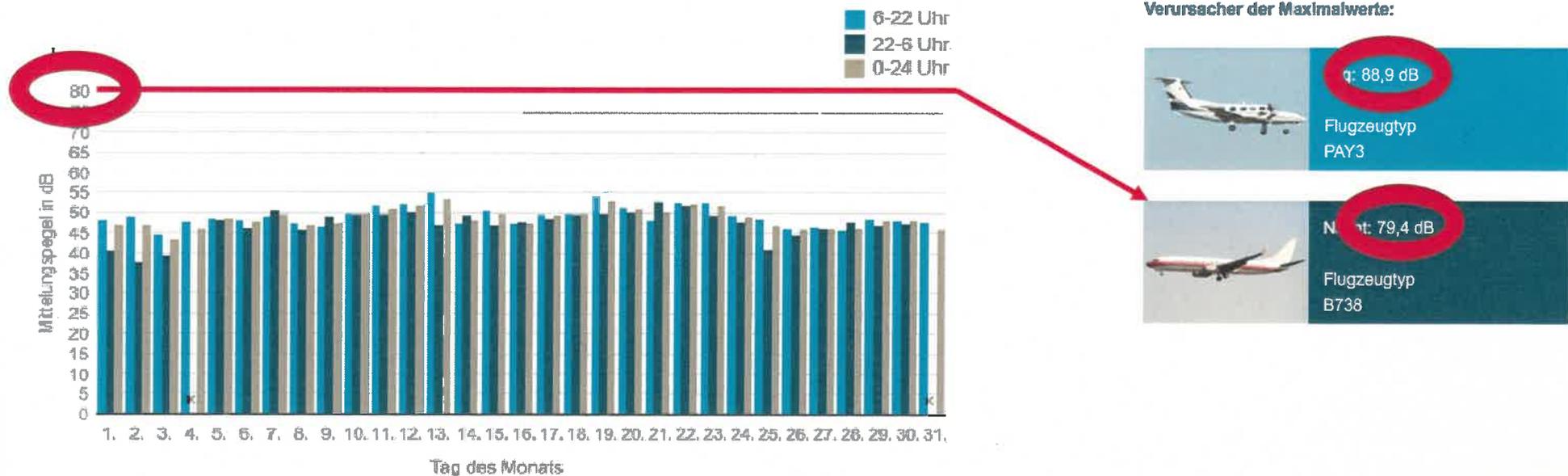
http://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/luftverkehr/fluglaerm/fluglaermenschutzbeauftragter/fluglaermenschutzbeauftragter_den_flughafen_hannoverlangenhagen/fluglaermenschutzbeauftragter-fuer-den-flughafen-hannoverlangenhagen-113947.html

LÄRMMESSUNG DES FLUGHAFENS LANGENHAGEN



- **Gemittelte Werte** (darauf stützt sich die Behauptung: „Es ist alles in Ordnung, kein Lärm“)
- reale Pegel von **79,4 dB** oder **88,9dB** werden zu einem gemittelten Pegel von unter **55dB**

Mittelungspegel im Dezember



Quelle: Flughafen Hannover Langenhagen
<https://www.hannover-airport.de/unternehmen/nachhaltigkeit-umwelt/laermemissionen/mess-und-ueberwachungssystem/messstelle3/>

NACHTFLÜGE AM SAMSTAG, DEN 20.04.2019



22.15 Paris
22.25 Ägypten
22.35
22.40 Teneriffa
23.05 Catania
23.15 Hurghada
23.55 Fuerteventura
00.30 Fuerteventura
00.35 Grand Canaria
00.40 Antalya

00.45 Teneriffa
00.55 Antalya
01.25 Hurghada
01.40 Mallorca
02.10 Izmir
02.15 Istanbul
02.25 Antalya
02.40 Antalya
03.12 Antalya
03.35 Mallorca

Muss das wirklich sein?
Ferienflieger sind wichtiger als die Gesundheit der Bevölkerung.

HÜBL-GUTACHTEN



Behauptung:	Gegenrede:
<ul style="list-style-type: none">• In Hannover findet kein nennenswerter Interkontinentalverkehr außerhalb Nordafrikas statt.• ... gesamten deutschen Lokalaufkommen von 235 Mio. Fluggästen im Jahr 2017 beträgt gut 2,5 v. H.	<ul style="list-style-type: none">• Sagen wir doch einfach: kleinerer Flughafen ohne despektierlich zu sein.• Jetzt fällt auch noch die CEBIT weg.
<ul style="list-style-type: none">• In Hannover wird „eilige“ Post aus ganz Norddeutschland gesammelt und kurz vor Mitternacht mit zwei Flugzeugen nach Stuttgart und München geflogen, von wo die Maschinen wenige Stunden später wieder zurückkehren.	<ul style="list-style-type: none">• Welche „eilige Post“ kann das sein, die um Mitternacht und nicht bis 22.00 Uhr transportiert werden muss?

Quelle: Folgeuntersuchung Hannover, im Juli 2018

HÜBL-GUTACHTEN



Behauptung:

- Auch im Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur stellen bedarfsgerechte Betriebszeiten über 24 Stunden die Wahrung der internationalen Konnektivität sicher, gleichbedeutend dem Umkehrschluss, dass **weiter eingeschränkte Betriebszeiten** (der im europäischen und weltweiten Vergleich bereits sehr eingeschränkten Betriebszeiten) **zu wesentlichen Wettbewerbsnachteilen** für die gesamte Luftverkehrswirtschaft und den **Wirtschaftsstandort Deutschland** führen (BMVI 2017).

Gegenrede:

Das ist ja mal eine Behauptung!

- Hannover ist weltwirtschaftlich relevant.
- Ohne Nachtflug in Hannover, ist es um den Wirtschaftsstandort Deutschland schlecht bestellt, bei 2,5% des gesamten Fluggastaufkommens in Hannover.

Quelle: Folgeuntersuchung Hannover, im Juli 2018