

22.Juni 2009

## Rede im Rat zum Thema Nachtflug der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Langenhagen

Verfasser: Ratsmitglied u. stv. Fraktionsvorsitzender Reinhard Grabowsky

Um hier gleich vorweg eine Position der CDU-Fraktion darzulegen, diese erkennt an, dass der Flughafen Hannover-Langenhagen eine zentrale logistische Funktion für ganz Niedersachsen hat. In diesem Zusammenhang spricht sich die CDU für eine weitere Stärkung des Flughafens aus, um in der Konkurrenz mit anderen Flughäfen bestehen zu können.

Wenn wir hier und heute als Rat eine Stellungnahme abgeben, dann soll diese realistische und keine populistischen Aussagen enthalten. So kann ich mich heute Abend selbstverständlich hinstellen und sagen, der Nachtflug ist einzustellen. Das bringt zwar eine Schlagzeile in der Zeitung, hilft aber Langenhagen nicht weiter. Deshalb müssen wir von den Realitäten ausgehen.

Vorweg will ich festzuhalten, dass sich die CDU-Fraktion schon sehr frühzeitig mit dem Thema Lärm in Langenhagen beschäftigt hat. So hat sie die Aufstellung des Lärmaktionsplanes mit in Gang gebracht und durch eine in die Ratsgremien eingebrachte Resolution darauf hingewirkt, dass das Thema Fluglärm konstruktiv bearbeitet wird. Leider ist es durch organisatorische Abläufe nicht dazu gekommen, dass der Rat über die Resolution vor der Verabschiedung der Stellungnahme des Rates zum Thema Nachtflug abstimmen konnte.

Die Elemente der Resolution:

- Einfrieren und stufenweiser Abbau der Fluglärmbelastung, ausgehend vom Jahr 2008
- passiver Schallschutz
- aktiver Schallschutz
- Erhaltung der Wirtschaftskraft des Flughafens

sind nunmehr Bestandteile der Beschlussvorlage für die Stellungnahme der Stadt Langenhagen zum Nachtflug geworden.

Danach war und ist es die Zielsetzung über die künftig geltenden rechtlichen Normen hinaus Lärm zu mindern und mit den Schutzmaßnahmen unter den Belastungsfaktor für bestehende Flughäfen zu kommen und ihn den Belastungswerten für neue Flughäfen anzunähern.

Dieses ist nicht ganz einfach. Immerhin ist der Flughafen nicht nur ein bedeutender Arbeitgeber Langenhagens, sondern auch Motor vieler positiver wirtschaftlicher Entwicklungen. Wir müssen anerkennen, dass Langenhagen – gesamtwirtschaftlich gesehen – vom Flughafen lebt und daher muss der Ort auch mit entsprechenden Beeinträchtigungen leben. Deshalb ist im Rahmen eines Lärmkontingentes für Homecarrier auch eine Positivregelung enthalten. Dieses ist ein kleines Zugeständnis für die TUI. Zu betonen ist dabei, dass diese deshalb nicht veraltetes Fluggerät einsetzen darf.

Gleichwohl darf der Schutzanspruch der Bewohner Langenhagens nicht aus dem Auge verloren werden, trotz der gegenläufigen Interessen. Dieser Spagat zwischen den Ansprüchen eines Wirtschaftsbetriebes und den Anliegern ist eine Herausforderung für den Rat, dass sowohl am Tage als auch in der Nacht die Belastungen für die Anlieger erträglich sind.

Deshalb steht in dem Forderungskatalog an das Ministerium das Instrument eines moderierten Nachbarschaftsdialoges.

In diesem Zusammenhang ist eines auch nicht zu vergessen: Die Bestimmungen über den Fluglärm wird durch internationale, europäische und natürlich auch nationale Normen bestimmt. Das alles sind Dinge, die bei städtischen Forderungen mit zu berücksichtigen sind.

Ich möchte hier vermeiden wissenschaftliche Abhandlungen über die Feststellung von Lärm zu referieren, aber soviel sei zugelassen – da dieser Punkt im Forderungskatalog enthalten ist. Bei den Fluglärmbeschränkungen des Ministeriums wird bei Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken von einem Grenzwert für eine kumulative Marge von 8 EPNdB gesprochen. Bei der Angabe EPNdB handelt es sich um den zeitlichen Verlauf eines Geräusches sowie die Intensität hervortretender Frequenzen (Lärmstörspegel). Bei der kumulativen Marge handelt es sich um die Summe der Differenzen von drei Lärm-Messpunkte, und zwar für den Startüberflug, die seitliche Lärmabstrahlung und den Landeanflug. Für jeden dieser drei Punkte gibt es einen Grenzwert. Nach der von Langenhagen angestrebten Regelung muss die Summe der drei Grenzwerte um mehr als 10 EPNdB unterschritten werden. Das sind 2 EPNdB mehr als das Wirtschaftsministerium in seinem Regelungsentwurf vorgesehen hat. Diese Forderung entspricht der Lärmregelung für die so genannten Kapitel 4-Flugzeuge. Das heißt, wir fordern hier die Einhaltung nach den augenblicklich besten internationalen Regeln, die für die Lärmgrenzen der Fluggeräte möglich sind. Mehr zu fordern, würde gegen internationales Recht verstoßen.

Der Flugverkehr wird bekanntlich über zwei Flugbahnen abgewickelt. Dabei wird der Nachtflug vorrangig über die Nordbahn geführt. Ziel muss es deshalb sein, bei der Reduzierung des Nachtfluges vorrangig die bisher überproportionale Belastung für die Nordbahn-Anwohner zu verringern.

Nach Angaben des Deutschen Zentrums für Luft- u. Raumfahrt ist es kurzfristig möglich das Fluggerät innerhalb von 3-5 Jahren so umzugestalten, dass eine Lärmreduzierung bis zu 3 dB eintritt und mittelfristig, also bis zu 10 Jahren, bis zu 6 dB und langfristig im Zeitraum von 15-20 Jahren bis zu 12 dB. Zu berücksichtigen ist dabei, dass Fluggeräte erst nach sechs Jahren ausgetauscht werden und folglich immer nur schrittweise auch lärmgemindertes Fluggerät über die von uns gestellten Anforderungen hinaus zum Einsatz kommt. Allerdings ist auch hier zu berücksichtigen, dass ein Mehr an Flugbewegungen Lärmreduzierungen wieder zunichte machen kann. Deshalb sind die Einhaltung von Basiswerten - sprich 2008 - und auch die zeitliche Beschränkung der Betriebseinschränkung auf fünf Jahre zwingend erforderlich.

Meine Damen und Herren,  
warum ist es so schwierig beim aktiven Lärmschutz eine Veränderung zu erreichen? Wir müssen uns dabei bewusst sein, dass der Flughafenbetrieb grundsätzlich unbefristet und uneingeschränkt genehmigt worden ist. Es besteht also nur ein Anspruch auf eine Betriebseinschränkung, wenn die Kriterien der Gesundheitsgefährdung überschritten sind. Diese Kriterien lauten:

- Maximalpegel 6 x 60 dB(A) innen,
- äquivalenter Dauerschallpegel 40 dB(A)innen,
- nachts im Mittel der sechs verkehrsreichsten Monate müsste überschritten sein.

Die Kombination von einem Maximalpegel, der nicht mehr als sechs Mal pro Nacht überschritten werden darf, mit einem Dauerschallpegel entspricht von der Struktur her den Werten des Fluglärngesetzes für die Nachtschutzzone. Da diese nach der bisher angestellten Verkehrsprognose überschritten werden, sollen Einschränkungen beim Nachtflugverkehr gelten.

Wenn diese Weckschwelle überschritten wird, dann wird eine Gesundheitsgefährdung unterstellt. Nach der Lärmwirkungsforschung gibt es Annahmen, die davon ausgehen, dass 16 Überflüge mit einem Maximalpegel von 55 dB(A) von Gefährdungen darstellen. Zu berücksichtigen ist aber, was obergerichtlich für eine beeinträchtigende Wirkung herangezogen wird. Das sind die 6 x 60 dB(A).

Meine Damen und Herren, beim passiven Schallschutz befinden wir uns rechtlich augenblicklich in einer Umbruchphase, da ab 01.01.2010 neue Rechtsvorschriften zu beachten sind. So wird derzeit viel darüber diskutiert, ob und zu welchem Zeitpunkt welcher Schallschutz auf der Nord- bzw. Südbahn verbaut wurde. Ab dem genannten Zeitpunkt ist das nicht mehr interessant, denn der vorhandene Schallschutz ist bzw. kann dahingehend überprüft werden, ob die vorhandenen Maßnahmen im Rahmen der entsprechenden Rechtsverordnung (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmen-VO) halten. Sollte der vorhandene Schallschutz nicht ausreichend bemessen sein, entstehen Ansprüche auf die Erstattung von Aufwendungen für den ergänzenden Schallschutz.