

**DER FLUGLÄRMSCHUTZBEAUFTRAGTE
DES NIEDERSÄCHSISCHEN MINISTERIUMS FÜR
WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR
FÜR DEN FLUGHAFEN HANNOVER**

JAHRESBERICHT 2000

EINLEITUNG

Zu den vom Fluglärmenschutzbeauftragten für den Flughafen Hannover-Langenhagen zu erfüllenden Aufgaben gehört auch die Erstellung eines Jahresberichtes für das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr. Dieser Bericht soll innerhalb des ersten Quartals des Folgejahres vorliegen. In ihm wird die Entwicklung des Luftverkehrs dargestellt, werden wichtige fluglärmspezifische Probleme sowie Aktivitäten zur Verminderung oder zur Vermeidung von Fluglärm und zur Lösung von Fluglärmkonflikten erläutert. Schließlich berichtet der Fluglärmenschutzbeauftragte über seine Initiativen, Erfahrungen und Schlussfolgerungen im Rahmen seiner Aufgaben bzw. seiner Zuständigkeiten; auch über solche grundsätzlicher Art und ohne Bezug auf aktuelle Ereignisse.

Die Aufgabenbereiche des Fluglärmenschutzbeauftragten beschreibt im Wesentlichen die Dienstanweisung. Hierzu gehören insbesondere

- *die Bearbeitung der mit dem Flugbetrieb zusammenhängenden allgemeinen Fluglärmbeschwerden,
- *die Weiterleitung von konkreten Fluglärmbeschwerden an die Deutsche Flugsicherung GmbH, wenn Abweichungen von festgelegten Streckenführungen Beschwerdegrund sind,
- *die Überwachung der Einhaltung der örtlichen Flugbetriebsbeschränkungen,
- *die Überwachung und Auswertung der Aufzeichnungen der örtlichen Fluglärmmessanlage,
- *die Erörterung aller Möglichkeiten zur Minderung des Fluglärms mit den zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Flughafens, der Flugsicherung und der Luftfahrtgesellschaften,
- *die fachliche Beratung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge und
- *die Teilnahme an den Sitzungen dieser Kommission.

Der sach- und zeitgerechten sowie vollständigen Information der Bürgerinnen und Bürger, die Beschwerde führen, wird besondere Aufmerksamkeit geschenkt, wobei einer verständlichen und nachvollziehbaren Formulierung der Antwortschreiben eine große Bedeutung zukommt. Häufige persönliche Kontakte mit den Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführern haben die Sinnhaftigkeit dieser Verfahrensweise immer wieder untermauert. Ausschließlich fachlich begründete Informationen würden erfahrungsgemäß häufig zu Unverständnis und Verärgerung führen. Persönliche Kontakte mit der Bürgerschaft bestätigen, dass in einer derartigen Verfahrensweise gelegentlich auch der Versuch gesehen würde, die von ihr als Probleme gesehenen Vorfälle zu bagatellisieren oder aber sie mit Informationen „zuzuschütten“ und damit die tatsächliche Situation zu verschleiern. Das gilt auch für den Fall, dass es derartige Hintergründe gar nicht gibt. Auch in der Aufhellung und Erforschung von Ursachen eingelegter Beschwerden und ihrer Zusammenhänge mit bestimmten Zeiten, Personen und Örtlichkeiten wird eine außerordentlich wichtige Aufgabe gesehen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden in den nachfol-

genden Teilen dieses Berichtes -soweit geboten- in ihrem sachlichen Zusammenhange noch besonderes Thema sein.

Die Notwendigkeit von Vertretungen ergab sich auch im Jahre 2000 nicht, so dass die Beiziehung von Informationen von außen unterbleiben konnte, soweit das Aufgabenfeld des Lärmschutzbeauftragten betroffen war.

LUFTVERKEHR

Die Bewegungszahlen im zivilen Gesamtverkehr haben auch im Berichtsjahr einen deutlichen Anstieg erfahren. Nach 94711 Bewegungen im Jahre 1999 waren es im Jahre 2000 = 102168, was einem Plus von 7457 Bewegungen oder 7,87% entspricht. Vergleicht man einmal die Monatsdaten, dann zeigt sich, dass die Expo entscheidenden Anteil an dieser Entwicklung hatte.

Parallel dazu sind auch die Fluggastzahlen ganz erheblich, und zwar von 5097924 auf 5530254 gestiegen. Das Plus ist schon beachtlich, auch wenn die prognostizierten Zahlen deutlich unterschritten worden sind, weil die Expo die erwarteten, mit dem Flugzeug anreisenden Besucher auch nicht annähernd erreicht hat. 432330 mehr Fluggäste im Jahre 2000 bedeuten eine Steigerung um 8,48%.

Das Frachtaufkommen stieg gegenüber dem Vorjahr wieder etwas an, und zwar von 7725 t auf 9027 t an, ohne das Aufkommen des Jahres 1998 von 10952 t wieder zu erreichen. Das Luftpostaufkommen blieb bei 8574 t gegenüber dem Vorjahr (8405 t) nahezu unverändert.

Einzelheiten gehen aus den Anlagen (Anlage-Seiten A01 und A02) hervor.

Immer wieder wurde in der Vergangenheit aus der Betroffenheit der Anrainer der Nordbahn die Forderung erhoben, die beiden Start- und Landebahnen gleichmäßiger zu nutzen, um die Belastungen der Bürgerinnen und Bürger im Umfeld des Flughafens besser zu verteilen. Im Jahre 1999 ergab sich hinsichtlich des Nutzungsverhältnisses beider Bahnen dadurch eine besondere Situation, dass als Folge umfangreicher Bauarbeiten an oder im Zusammenhang mit der Nordbahn eine bemerkenswerte Verlagerung auf die Südbahn stattfinden musste. Bei einem Vergleich der Zahlen für das Jahr 2000 (Anlage-Seiten A10 - A12) zeigte sich wieder einer stärkere Nutzung der Nordbahn mit insgesamt 56,52% aller Bewegungen. Im Nachtbereich (22,00 - 05,59 Uhr) erfuhr die Nordbahn eine Belastung mit 75,51% aller Bewegungen.

Im Detail geht die Verteilung der Bewegungszahlen aus den Anlagen zu diesem Bericht (Anlage-Seiten A10 bis A12) hervor. Dabei haben die Zuordnungshinweise folgende Bedeutung:

09 L = Nordbahn / Start nach Ost / Landung aus West

27 R = Nordbahn / Start nach West / Landung aus Ost

09 R = Südbahn / Start nach Ost / Landung aus West
27 L = Südbahn / Start nach West / Landung aus Ost

Wie der Anlage-seite A04 zu entnehmen ist, waren von 83473 Bewegungen im gewerblichen Verkehr 1328 Hubschrauber, 23220 Propellermaschinen und 58925 Jets. Bei den Jets gehörten 870 zur Kategorie ICAO Annex 16 -Kapitel 2-; 2505 zu den Kapitel-3-Maschinen ohne Bonusausweis und 55550 Bewegungen zu den leiseren Bonusliste-Flugzeugen. Leider nimmt, wie die Betrachtung der Monatsdaten (Anlage-Seite A 04) zeigt, trotz eines insgesamt erfreulichen Rückganges gegenüber dem Vorjahr der Anteil der besonders lauten Fluggeräte gerade in den Sommermonaten stets deutlich zu, weil in der touristischen Hochsaison verstärkt auch Maschinen kleinerer Luftverkehrsgesellschaften der Zielländer zum Einsatz kommen. Auffällig ist jedoch, dass die Fluggesellschaften die Umrüstung ihrer Flotten beschleunigt betreiben.

Der Nachtflugverkehr, immer wieder ein besonderer Diskussionspunkt, ist in den Anlagen (Seiten A 07 bis A 09) detailliert dargestellt worden. Da die statistischen Daten des Flughafens in den vergangenen Jahren bei den Vergleichswerten bisher nur den Zeitraum von 23,00 bis 05,59 Uhr zum Inhalt hatten, ist in einer zusätzlichen Listung dieser Zeitbereich um den von 22,00 bis 22,59 Uhr erweitert und mit den Werten der Jahre 1996, 1997, 1998 und 1999 verglichen worden.

Aus diesem Vergleich (Anlage-Seite A 09) wird sichtbar, daß in der Zeit von 22,00 bis 22,59 Uhr (jeweils zum Vorjahr) in 1997 eine Zunahme um 2, in 1998 eine um 669, in 1999 eine von 234 und in 2000 eine solche um 84 Bewegungen festzustellen ist. Von 23,00 bis 05,59 Uhr zeigen sich Werte von 6129 (1996), 6199 (1997), 6236 (1998), 6930 (1999) und 8168 im Berichtsjahr.

Die Gesamtwerte (22,00 bis 05,59 Uhr) ergeben für 1996 ein nächtliches Mittel von 21,92 Bewegungen, das in 1997 auf 22,18, in 1998 auf 24,13, in 1999 auf 26,65 Bewegungen angestiegen ist. Ein direkter Vergleich der Entwicklung im Jahre 2000 ist nicht möglich, weil im Expo-Jahr 2000 zur Nachtzeit zwar kein nennenswerter spezifischer Expo-Linien- oder Charterverkehr stattgefunden hat, jedoch die Einsatz- und Überwachungsflüge von BGS und Polizei auf fast das Dreifache oder um rd. 187% zugenommen haben. Die Gesamtzahl der nächtlichen Flugbewegungen im Jahre 2000 ist daher -einschließlich dieser Einsatz- und Überwachungsflüge- mit 11051 Bewegungen und einer Steigerung im Nachtmittel von 26,65 auf 30,19 Bewegungen -rein numerisch gesehen- ungewöhnlich hoch. (Zu den daraus zu ziehenden Folgerungen siehe Tabelle auf Seite A 09.)

Auch wenn alle Bewegungen in diesem besonders sensiblen Zeitraum unter absoluter Beachtung der auf den Anlage-Seiten A22 und A23 dargestellten örtlichen Flugbeschränkungen erfolgt sind und auch Überschreitungen der Referenzpegel praktisch nicht stattgefunden haben, bedarf die weitere Entwicklung doch einer kritischen Betrachtung.

FLUGLÄRMMESSANLAGE

Nach den Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes hat jeder Verkehrsflughafen eine Fluglärmessanlage vorzuhalten und zu betreiben. Die entsprechende Anlage für den Flughafen Hannover-Langenhagen besteht aus insgesamt 9 Messstellen, von denen 5 im östlichen und 4 im westlichen Umfeld des Flughafens angeordnet sind. Standortveränderungen haben letztmalig im Juni 1998 stattgefunden (Messstellen 5 und 8). Für die einzelnen Messstellen werden „Referenzpegel“ festgelegt, deren Werte so anzusetzen sind, dass sie -bei statistisch erfassten- 97% aller Überflüge nicht überschritten werden; die Überschreitungen werden als vermeidbarer Lärm angesehen. Diese „Referenzpegel“ sind nach Abstimmung mit der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm durch Verfügung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr vom 31.01.2000 mit Wirkung vom 01.03.2000 an die geänderte Situation angepasst worden, wovon nur die Messstelle 1 nicht betroffen war. Die sechs Senkungen beziehen sich vor allem auf flughafennahe Standorte. Geringe Anhebungen für die Messstellen 3 und 5 haben nach den bisherigen Erfahrungen kaum Auswirkungen auf die Beschwerdesituation gehabt. Die Standortfrage sollte bei Veränderung von Betriebsabläufen in größeren Abständen unter Berücksichtigung von Besonderheiten überprüft werden, um auf Beschwerden aus der Bürgerschaft immer sachgerecht reagieren zu können.

Nach Verlegung der Standorte der Messstellen 5 und 8 im Juni 1998, sind die neun Messstellen nun an den nachgenannten Örtlichkeiten betriebsbereit und mit den in Klammern vermerkten Referenzpegeln belegt, wobei der Umfang der zum 01.03.2000 wirksam gewordenen Veränderungen noch einmal dargestellt wird:

- *Messstelle 1 = Reuterdamm 85 (Ecke Grenzheide), Langenhagen
(Referenzpegel 90 dB(A) / ohne Veränderung))
- *Messstelle 2 = Jägerweg 18 (Schmutzwasserhebewerk), Langenhagen-Krähenwinkel
(Referenzpegel = 92 dB(A) / Senkung um 1 dB(A))
- *Messstelle 3 = Burgwedeler Straße 64 (Gärtnerei Florus), Isernhagen
(Referenzpegel 88 dB(A) / Anhebung um 2 dB(A))
- *Messstelle 4 = An der Bues (DFS-Sendestelle), Isernhagen
(Referenzpegel 85 dB(A) / Senkung um 1 dB(A))
- *Messstelle 5 = Dorfstraße 2 H, Isernhagen
(Referenzpegel 84 dBA) / Anhebung um 1 dB(A))
- *Messstelle 6 = Heitlinger Straße 18, Garbsen-Stelingen
(Referenzpegel 88 dB(A) / Senkung um 3 dB(A))
- *Messstelle 7 = Hauptstraße 253 (Kindergarten), Garbsen-Osterwald
(Referenzpegel 88 dB(A) / Senkung um 1 dB(A))
- *Messstelle 8 = Auf der Brokel (Nähe Reithalle), Garbsen-Osterwald
(Referenzpegel 83 dB(A) / Senkung um 5 dB(A))
- *Messstelle 9 = Am Brinke 1, Garbsen-Heitlingen
(Referenzpegel 94 dB(A) / Senkung um 2 dB(A))

Überschreitungen der festgesetzten Referenzpegel werden bei den beteiligten Fluggesellschaften in jedem Falle beanstandet; weitergehende rechtliche Schritte sind jedoch nicht möglich. Bei Beteiligung von Maschinen ohne Lärmzertifikat

nach ICAO Annex 16 und von solchen mit Strahlantrieb nach ICAO Annex 16 Kapitel 2 erfolgt eine Beanstandung jedoch erst, wenn der gemessene Lärm den zugeordneten Referenzpegel um mehr als die Toleranz von 3 dB(A) überschreitet. Unabhängig von dieser grundsätzlichen Verfahrensweise wird in besonderen Fällen versucht, durch intensive Kontakte mit den Fluggesellschaften Situationsverbesserungen zu erzielen. Die Erfolge dieses Bemühens sind deutlich sichtbar, was nicht nur daraus zu erkennen ist, dass die Fluggesellschaften für diese Flüge teilweise moderneres, leiseres Fluggerät zum Einsatz bringen. Bei größeren Überschreitungen der Referenzpegel werden die betreffenden Flüge der zuzuordnenden Fluggesellschaften über einen längeren Zeitraum hinweg einer besonderen Beobachtung unterzogen. Dabei zeigt sich in aller Regel aus den Messwerten, wenn auch mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung, dass die Fluggesellschaften nach den erfolgten Beanstandungen bemüht sind, zur Situationsverbesserung beizutragen. Nach Hinweisen der Fluggesellschaften auf längere Aufenthalte der mit Beanstandungen belegten Maschinen in den Werften zeigen sich auch hieraus günstigere Messwerte.

Für jeden Messpunkt wird täglich ein äquivalenter Dauerschallpegel entsprechend der im Fluglärmsgesetz festgelegten Formel berechnet. Dieser stellt einen über einen gewissen Zeitraum gemittelten Wert dar, in den die maximalen Schallpegel, die zeitliche Dauer der Einzelereignisse und ihre Häufigkeit eingehen. Aus den so ermittelten Werten wird ein Monats-Leq errechnet, wobei die nächtlichen Werte wegen der größeren Lärmwirkung mit dem Faktor 5 bewertet werden.

Das entsprechende Zahlenmaterial ergibt sich aus der Anlagenseite A03 zu diesem Bericht. Es sind für 2000 sowohl die Monats- als auch die Jahresdaten (hier im Vergleich mit den Werten der Vorjahre) ersichtlich.

Die für die einzelnen Messpunkte ermittelten äquivalenten Dauerschallpegel lassen wohl eine sachgerechte Bewertung der allgemeinen Lärmsituation zu; sie sind aber als Grundlage für die Bewertung der Lärmbeschwerden der Bürgerinnen und Bürger im Einwirkungsbereich von Fluglärm erfahrungsgemäß kaum oder aber nur sehr bedingt geeignet. Fast immer ist es das aktuelle Einzelereignis, durch das die Störung der Bürgerschaft die Beschwerde auslöst und verständliche Reaktionen bewirkt. Häufen sich „Lärmvorfälle besonderer Art“, wie zum Beispiel bei Starts oder bei Landungen der IL 76, dann ist eine erhebliche und auch verständliche Verärgerung der Bürgerschaft zu spüren, die sich in entsprechenden Beschwerden widerspiegelt. Die Beschwerden beschränken sich dann auch nicht auf dieses Einzelereignis, sondern sie schließen weitere Überflüge automatisch mit ein, die ohne diese besondere Situation wahrscheinlich unkommentiert geblieben wären; sicher auch als Auswirkung eines gewissen Gewöhnungseffektes. Viele Beobachtungen bestätigen diese Feststellung sehr eindrucksvoll.

Gegenüber 1999 (752 Fälle) ist die Zahl der Referenzpegelüberschreitungen im Berichtsjahr mit 1001 (Anlagenseiten A 16 und A 17) um 249 oder um 33,11% angestiegen. Diese Veränderung muss zunächst erschrecken. Wenn man sie allerdings um die Auswirkungen der zum 01.03.2000 erfolgten Referenzpegelveränderungen (+469) bereinigt, zeigt sich ein völlig anderes Bild. Dann nämlich ergibt sich erneut ein Rückgang dieser Vorfälle, und zwar auf $(1001-469)=532$ gegenüber 752 im

Vorjahr, und das trotz des nicht unerheblich gestiegenen Verkehrsaufkommens. Diese sicher erfreuliche Feststellung könnte noch beträchtlich besser sein, wenn sich der Anteil der Kapitel-2-Maschinen noch schneller verringern ließe; denn sie machen immer noch den Großteil aller Überschreitungen -vor allem der größeren- aus.

Von den Referenzpegelüberschreitungen von insgesamt 1001 beziehen sich 525 auf Start- und 476 auf Landevorgänge. Die so ermittelten Lärmbelastungen verteilen sich auf die Örtlichkeiten außerordentlich unterschiedlich. Bei Starts sind in 2000 die Messpunkte 6, 8 und 9, vor allem als Folge der Referenzpegelsenkungen, betroffen. Bei den Landungen sind die Messpunkte 1, 2 und 9 stärker beteiligt; auch hier spielen die Senkungen der Referenzpegel für die Messpunkte 2 und 9 eine nicht unwesentliche Rolle. Diese Feststellungen finden selbstverständlich auch ihre Ursache in den vorwiegend westlichen Windrichtungen.

Von den insgesamt 1001 Referenzpegelüberschreitungen betreffen 696 oder 69,53% Kapitel-2-Maschinen, obwohl ihr Anteil an den Bewegungszahlen nur 1,04% ausmacht. Aus diesem Vergleich werden im Wesentlichen die Lärmprobleme deutlich; hieraus ist aber auch die Hoffnung abzuleiten, dass nach dem Wirksamwerden des Betriebsverbotes dieser Maschinengattung mit Ablauf des 31.03.2002 eine beträchtliche Situationsverbesserung wahrscheinlich ist. Bestätigt wird diese Feststellung auch dadurch, dass der Anteil der Kapitel-2-Maschinen an den Referenzpegelüberschreitungen um mehr als 3 dB(A) (immerhin 274 von 312 Fällen oder 87,82%) beträgt. Die verbleibenden 38 Fälle beziehen sich fast ausnahmslos auf Kapitel-3-Maschinen, die nicht in der Bonusliste erfasst sind, wie die TU 154 M, die YK 42 oder die MD 83 (bei Starts).

Die in den Anlagen (Seiten A18 und A19) vorgenommene Trennung der Referenzpegelüberschreitungen nach den sie verursachenden Flugzeugtypen gibt nur in relativ bescheidenem Umfange Auskunft darüber, welche Fluggeräte bei den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern für besonderen Unmut gesorgt haben. Es ist vor allem die IL 76 diejenige gewesen, die, obwohl nicht mit den meisten Überschreitungen vertreten, die Masse verständlicher Beschwerden hervorgerufen hat, weil die Überschreitungswerte von bis zu 15 dB(A) außerordentlich hoch gewesen sind.

FLUGLÄRM

-Allgemeine Ausführungen-

Wie an anderer Stelle dieses Berichtes bereits näher ausgeführt worden ist, zeigt sich in 2000 im Vergleich zum Vorjahr auch wegen der Expo und des damit verbundenen Angebots zusätzlicher Flüge nach bzw. von Hannover (insbesondere der Lufthansa) ein beachtlicher Anstieg der Bewegungszahlen. Waren es in 1999 noch 76914 Bewegungen im gewerblichen Verkehr, so ist der Vergleichswert des Jahres 2000 = 83473, was einer Steigerung um 8,53% entspricht. Hierauf ist auch die deutliche Steigerung des Passagieraufkommens zurückzuführen. Die -klar erkennbar- fortschreitende Umrüstung der Flotten auf größeres, moderneres Fluggerät hat, wie

sich aus der Entwicklung der Referenzpegelüberschreitungen und auch der Lärmbeschwerden ergibt, eine Verbesserung der Lärmsituation erzeugt.

Sicher stellt die Lärmbelastung für die Bürgerinnen und Bürger im unmittelbaren Umfeld von Flughäfen immer noch ein beachtliches Problem dar. Das gilt aber auch für die von anderen Verkehrsarten betroffenen Bürgerinnen und Bürger, wie etwa im Einflussbereich von Straßen- oder Eisenbahnverkehr. Allein deshalb ist es auch höchst erfreulich, dass das besonders laute Fluggerät immer seltener zum Einsatz kommt. Die heute schon deutlichen Unterschiede bei den Flughafenentgelten sind sicher ein taugliches Instrument der Unterstützung dieses Bemühens; es sollte aber nicht das einzige sein. Weitere Betriebsbeschränkungen könnten hier sicher verstärkend wirken.

Fluglärmbeschwerden

Im Jahre 2000 ist die Zahl der Fluglärmbeschwerden mit 206 Fällen (1999 = 250 Fälle) nur unwesentlich zurückgegangen. Löst man die darin enthaltenen 46 Sammelbeschwerden (1999=35) in Einzelbeschwerden auf, ergeben sich hieraus 1185 Flugerignisse, die zu einer Gesamtzahl von 1345 Beschwerden führen. Die Vergleichszahl des Vorjahres belief sich auf 1271; der 2000er Wert war also um 74 Beschwerden und damit trotz der deutlich gestiegenen Bewegungszahlen nur unwesentlich höher. Auch bei den Referenzpegelüberschreitungen zeigen sich -nach Herstellung ihrer Vergleichbarkeit- Verbesserungen der Situation. Einzelheiten ergeben sich aus den Anlagen (Seiten A 13 - A 15).

Wie schon in den Vorjahren war auch im Berichtsjahr Lärm fast ausschließlich, wenn man einmal von den Landeanflügen der IL 76 absieht, bei Startvorgängen Beschwerdegrund. Beschwerdegründe bei Landevorgängen waren meist „falsche“ oder „zu niedrige“ Anflüge. Überprüfungen der Sachverhalte haben jedoch die angeführten Fehlverhaltensweisen der Piloten in keinem Falle bestätigt. Viele der Beschwerden der Bürgerinnen und Bürger, das wird aus persönlichen Kontakten mit ihnen deutlich, finden in der Annahme ihre Begründung, dass es auch bei Landevorgängen enge Rahmen (Routen) gibt, die nicht verlassen werden dürfen. Insbesondere bei Sichtanflügen wird häufig Fehlverhalten der Piloten vorgetragen.

Zu den Sammelbeschwerden, die, bezogen auf die Zahl der Ereignisse, die große Mehrzahl aller Beschwerdefälle ausmachen, ist Folgendes auszuführen.

Die Zahl der Beschwerdefälle aus dem Stadtteil Schloß-Ricklingen der Stadt Garbsen ist mit 604 (1999 = 608), wovon 590 = 13 Sammelbeschwerden betrafen, der mit deutlichem Abstand höchste örtliche Wert. Die Beschwerden kamen im Wesentlichen aus örtlich geschlossenen Bereichen dieses Stadtteiles. Seit 1998 sind insgesamt 15 Bürgerinnen und Bürger mit Sammelbeschwerden bei dem Fluglärm-schutzbeauftragten vorstellig geworden; die 13 Fälle des Berichtsjahres beziehen sich auf 11 Einwender, davon 2 mit je 2 Sammelbeschwerden, jeweils eine im 1. und eine im 2. Halbjahr.

Häufigere Sammelbeschwerden kamen auch wieder aus Hannover-Wettbergen, und zwar ausschließlich von einem Beschwerdeführer. Beanstandungsfähige Tatbestände haben sich, wenn man einmal von gelegentlichen Referenzpegelüberschreitungen an flughafennahen Messstellen absieht, nicht ergeben. Besonders ist darauf hinzuweisen, dass unzulässige Ausflüge aus den Toleranzfeldern nicht stattgefunden haben.

Auch aus einigen anderen örtlichen Bereichen beschränken sich die eingelegten Sammel- oder auch häufigen Einzelbeschwerden immer auf einen oder ganz wenige Beschwerdeführer, so aus Ronnenberg-Empelde, aus Wunstorf-Luthe oder -erstmals nach einigen Jahren der Unterbrechung auch aus Hannover-Davenstedt. Die Beschwerden aus dem Bereich Hannover-Davenstedt werden außer der Wahrnehmung des Überfluges an sich damit begründet, dass der Lärm der Eisenbahn (Güterumgehungsbahn Seelze-Fischerhof) schon unerträglich wäre.

Zwei Beschwerdeführer aus dem Stadtteil Dedensen der Stadt Seelze, die in früheren Jahren häufiger Sammelbeschwerden vorlegten, sind im Berichtsjahr nicht mehr in Erscheinung getreten.

In etlichen Fällen wurde besonders der nächtliche Fluglärm als starke Belastung empfunden; das betrifft vor allem die Startvorgänge in den frühen Morgenstunden. Dabei führen dann mehrere Starts in kurzen Zeitabständen zu einer besonderen Verärgerung. Bei einer Zunahme der nächtlichen Flugbewegungen von 9729 in 1999 auf 11051 in 2000, also um immerhin 1322 = 13,59%, ergibt sich für 2000 ein nächtliches Mittel von 30,19 (1999 = 26,65) Bewegungen. Hierbei müssen in 2000 jedoch die Auswirkungen durch die Expo beachtet werden.

Recht interessant ist auch hier wieder ein Vergleich der Beschwerden mit den Untersuchungsergebnissen. Zunächst ist dabei festzustellen, dass von den erwähnten 1345 nur 823 (Anlagen-Seite A 20) Beschwerden in die Vergleiche einbezogen wurden, weil die anderen sich auf Ereignisse bezogen, die schon recht weit zurücklagen. Von den besagten 823 Bewegungen haben 109 durch Überschreitungen der Referenzpegel eine zusätzliche Bestätigung gefunden; bei 26 hat die Lärm-messanlage keine Werte ausgewiesen, weil die Schwellenwerte nicht erreicht worden sind. Immerhin waren 225 Beschwerden nicht näher überprüfbar, weil entweder kein Beschwerdegrund angegeben war oder aber keine zuordnungsfähigen Bewegungen ermittelt werden konnten, obwohl bei der Überprüfung der vorgetragenen Daten ein breiter Zeitkorridor berücksichtigt wird (+/- 10 Minuten).

LÄRMDÄMPFUNGSANLAGE

Im Interesse der Wahrung der Verkehrssicherheit der Flugzeuge sind nach bestimmten Wartungs- oder Reparaturarbeiten Testläufe der Triebwerke unerlässlich. Zu diesem Zwecke wird die zum Schutz der Anrainer des Flughafens errichtete Lärmdämpfungsanlage bei gegebener Betriebsbereitschaft und bei Vorhandensein entsprechender Rahmenbedingungen (Wetter) grundsätzlich immer genutzt. Gewisse Wetterlagen (Windstärke und -richtung) können aber Anlass dafür sein, Triebwerksprobeläufe außerhalb der Anlage durchführen zu müssen. In einem solchen

Fälle sind sie jedoch auf den Zeitraum von 06,00 bis 21,59 Uhr beschränkt. Probeläufe von kleineren ein- und zweimotorigen Flugzeugen der allgemeinen Luftfahrt fanden entsprechend einer Ausnahmegenehmigung der Luftfahrtbehörde tagsüber „im Bereich der allgemeinen Luftfahrt“ statt. Beschwerden wegen der Triebwerk-sprobeläufe hat es im Jahre 2000 nicht gegeben.

SCHALLSCHUTZPROGRAMM

Für die vom Fluglärm in besonderem Maße betroffenen Anrainer hat der Flughafen Hannover-Langenhagen ein Schallschutzprogramm aufgelegt, das mit Mitteln in einer Größenordnung von 30 Millionen DM ausgestattet worden ist. Bis zum Abschluss des Berichtsjahres sind in insgesamt 4098 Fällen Antragsunterlagen abgefordert worden, davon in 2000 = 525. Hiervon führten 2908 (2000 = 674) zu konkreten Anträgen. Bis zum 31.12.1999 konnten an 2102 (2000 = 704) Objekten Schallschutzmaßnahmen zum Abschluss gebracht werden.

Bis zum Ende des Jahres 2000 belief sich der Mittelabfluss auf fast 20 Millionen DM, davon ca 7,4 Millionen DM im Berichtsjahr. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die Aufwendungen im Einzelfall von 8675,19 DM in 1998 auf 11528,13 DM in 1999 und 12042,78 in 2000 gestiegen sind.

SCHLUSSBEMERKUNGEN

Der Anlagen-Seite A 04 ist zu entnehmen, dass im Gewerblichen Verkehr der Anstieg der Bewegungszahlen um insgesamt 6559 im Wesentlichen eine Folge der um 7765 vermehrten Zahl der Starts und Landungen von Jets gewesen ist. Dagegen ist bei den Propellermaschinen ein Rückgang um 1112 Bewegungen, bei Hubschraubern ein solcher von 94 Bewegungen festzustellen.

Bei den Referenzpegelüberschreitungen ist nach Herstellung ihrer Vergleichbarkeit gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang um 220 Aufzeichnungen oder um 29,26% eingetreten, obwohl vor allem die älteren und lauterer Maschinen mit verhältnismäßig häufigen Mehrfachüberschreitungen den Wert nicht unwesentlich negativ beeinflusst haben. Bei den Kapitel-2-Maschinen war danach eine weitere Verbesserung um 184 Aufzeichnungen möglich.

Ständige Kontakte mit Bürgern, nicht nur im Rahmen der Aufklärung von Beschwerden, haben in aller Regel großes Verständnis erkennen lassen. Nachhaltige Schwierigkeiten brachten im Allgemeinen nur Überflüge der IL 76. Kontakte mit den beteiligten Fluggesellschaften konnten die Situation leider nicht entscheidend verbessern. Es bleibt zu hoffen, dass mit dem 01.04.2002, und dem dann wirksam werdenden Betriebsverbot für die Kapitel-2-Maschinen, eine nachhaltige Situationsverbesserung eintritt.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass der Fluglärmschutzbeauftragte bei seiner Arbeit von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Flughafengesellschaft und der Flugsicherung eine ständige und vorbehaltlose Unterstützung erfahren hat.


Köhne

ANLAGEN ZUM JAHRESBERICHT 2000

VERKEHRSSTATISTIK	Seite A 01 - A 02
ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL Monatswerte und Jahresvergleich 1996-2000	Seite A 03
STATISTIK DES GEWERBLICHEN VERKEHRS	Seite A 04
TYPENMIX IM GEWERBLICHEN VERKEHR	Seite A 05
ZUORDNUNG DER BETRIEBSARTEN	Seite A 06
NACHTFLUGVERKEHR Bewegungen nach Verkehrsarten (22,00-05,59Uhr) Bewegungen nach Monat und Stunde Jahresvergleich	Seite A 07 Seite A 08 Seite A 09
BAHNBELEGUNGEN IM ZIVILEN GESAMTVERKEHR Starts und Landungen (00,00-23,59Uhr) Starts und Landungen (22,00-05,59Uhr) Starts und Landungen (06,00-21,59Uhr)	Seite A 10 Seite A 11 Seite A 12
HERKUNFT DER LÄRMBESCHWERDEN	Seite A 13 - A 15
REFERENZPEGELÜBERSCHREITUNGEN Überschreitungen an den Messpunkten Überschreitungen nach Flugzeugtypen	Seite A 16 - A 17 Seite A 18 - A 19
VERGLEICH BESCHWERDEN / REFERENZPEGEL-ÜBERSCHREITUNGEN Summenvergleich nach Flugzeugtypen	Seite 20 Seite 21
BETRIEBSZEITEN / FLUGBESCHRÄNKUNGEN	Seite A 22 - A 23
BONUSLISTE	Seite 23
ABFLUGROUTEN	Seite 24
STRECKENFÜHRUNG FÜR VFR-TRAININGSFLÜGE	Seite 25

Verkehrsstatistik

Monat/Jahr: Dezember 2000



Flugzeugbewegungen

	Dez. 00	Dez. 99	Veränd. in %	Jan.-Dez. 00	Jan.-Dez. 99	Veränd. in %
1. Gewerblich	5.199	5.147	+ 1,0	83.473	76.913	+ 8,5
1.1 davon Jets	3.572	3.498	+ 2,1	58.925	51.159	+ 15,2
davon Chapter III	3.532	3.447	+ 2,5	58.055	49.798	+ 16,6
1.2 Linie / Charter	4.705	4.783	- 1,6	74.517	66.295	+ 12,4
1.2.1 Passagierverkehr	4.502	4.592	- 2,0	72.487	64.388	+ 12,6
1.2.2 Fracht-/ Postverkehr	203	191	+ 6,3	2.030	1.907	+ 6,4
davon a Deutschland	1.243	1.289	- 3,6	18.193	16.792	+ 8,3
b Europa	3.276	3.288	- 0,4	53.123	46.266	+ 14,8
c Außereuropa	186	206	- 9,7	3.201	3.237	- 1,1
1.3 Sonstiger Verkehr	494	364	+ 35,7	8.956	10.618	- 15,7
2. Nicht-Gewerblich (incl. Überführungsflüge)	1.043	1.018	+ 2,5	18.695	17.798	+ 5,0
3. Ziviler Gesamtverkehr	6.242	6.165	+ 1,2	102.168	94.711	+ 7,9

Max. Take Off Weight (t)

	Dez. 00	Dez. 99	Veränd. in %	Jan.-Dez. 00	Jan.-Dez. 99	Veränd. in %
MTOW Linie/Charter	238.220	247.235	- 3,6	4.170.378	3.896.884	+ 7,0
1. davon Deutschland	77.980	81.609	- 4,4	1.147.459	1.014.067	+ 13,2
2. davon Europa	140.352	141.647	- 0,9	2.676.563	2.497.486	+ 7,2
3. davon Aussereuropa	19.888	23.979	- 17,1	346.356	385.331	- 10,1

Fluggäste

	Dez. 00	Dez. 99	Veränd. in %	Jan.-Dez. 00	Jan.-Dez. 99	Veränd. in %
1. Lokalaufkommen (an+ab)	285.038	263.433	+ 8,2	5.443.468	5.021.410	+ 8,4
1.1 Linie / Charter	284.318	262.320	+ 8,4	5.428.479	5.008.196	+ 8,4
davon a Deutschland	85.909	73.561	+ 16,8	1.207.072	1.046.270	+ 15,4
b Europa	176.333	162.183	+ 8,7	3.771.982	3.504.563	+ 7,6
c Außereuropa	22.076	26.576	- 16,9	449.425	457.363	- 1,7
1.2 Sonstiger Verkehr	720	1.113	- 35,3	14.989	13.214	+ 13,4
2. Transit (einfach gezählt)	6.576	5.082	+ 29,4	86.786	76.514	+ 13,4
3. Gesamtverkehr	291.614	268.515	+ 8,6	5.530.254	5.097.924	+ 8,5

Verkehrsstatistik

Monat/Jahr: Dezember 2000



Luftfracht (Tonnen)

	Dez. 00	Dez. 99	Veränd. in %	Jan.-Dez. 00	Jan.-Dez. 99	Veränd. in %
1. Lokalaufkommen (an+ab)	1.084	443	+ 144,7	7.740	6.266	+ 23,5
1.1.1 Ausladung (an)	233	233	0,0	3.499	2.617	+ 33,7
1.1.2 Einladung (ab)	851	210	+ 305,2	4.241	3.649	+ 16,2
1.2.1 Beiladung	255	343	- 26,6	3.434	3.106	+ 10,6
1.2.2 Nur-Fracht	829	100	+ 729,0	4.306	3.160	+ 36,3
2. Transit (einfach gezählt)	114	141	- 19,1	1.287	1.459	- 1,8
3. Gesamtverkehr	1.198	584	+ 105,1	9.027	7.725	+ 6,9

Luftpost (Tonnen)

	Dez. 00	Dez. 99	Veränd. in %	Jan.-Dez. 00	Jan.-Dez. 99	Veränd. in %
1. Lokalaufkommen (an+ab)	804	824	- 2,4	8.574	8.405	+ 2,0
2. Transit (einfach gezählt)	0	0	+ 0	0	0	± 0
3. Gesamtverkehr	804	824	- 2,4	8.574	8.405	+ 2,0

Kennziffern

	Dez. 00	Dez. 99	Veränd. in %	Jan.-Dez. 00	Jan.-Dez. 99	Veränd. in %
MTOW je Bewegung Linie/Charter	50,6	51,7	- 2,1	56,0	58,8	- 4,8
Paxe je Bewegung Linie/Charter	63	57	+ 10,5	75	78	- 3,8
1. Spitzenstunde						
Bew. gesamt	36	38	- 5,3	64	68	- 5,9
Bew. L/C	20	18	+ 11,1	38	32	+ 18,8
Paxe lokal	1.539	1.509	+ 2,0	4.405	4.343	+ 1,4
2. Spitzentag						
Bew. gesamt	353	293	+ 20,5	554	603	- 8,1
Bew. L/C	202	207	- 2,4	298	279	+ 6,8
Paxe lokal	14.480	11.844	+ 22,3	27.467	27.142	+ 1,2
3. Durchschnittswerte						
Bew. gesamt / Tag	201	199	+ 1,0	279	259	+ 7,7
Bew. L/C / Tag	152	154	- 1,3	204	182	+ 12,1
Paxe lokal / Tag	9.195	8.498	+ 8,2	14.873	13.757	+ 8,1

ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL NACH FLUGLÄRMGESETZ FÜR DIE MESSPUNKTE 1 - 9 IN 2000 -MONATSLISTUNG 2000

Gesamtlärmbelastung Leq in dB(A) -00,00 bis 24,00 Uhr

Monat	Messpunkt 1	Messpunkt 2	Messpunkt 3	Messpunkt 4	Messpunkt 5	Messpunkt 6	Messpunkt 7	Messpunkt 8	Messpunkt 9	Bemerkungen
Januar	57,0	58,9	50,4	00,0*	31,7	50,2	48,5	44,0	55,4	
Februar	58,6	59,8	50,6	00,0*	31,7	53,9	51,8	45,2	57,6	°MP1=97,5%
März	59,0	58,7	49,5	00,0*	30,6	53,9	51,7	46,5	58,9	°MP5=91,8%
April	57,2	58,7	50,8	39,1*	37,5	52,8	49,9	49,0	60,7	
Mai	51,8	60,9	52,2	38,4	39,1	45,7	58,0	50,2	62,8	Südbahn v.02.05. bis 26.05. gesperrt!
Juni	58,1	61,2	52,0	39,1	35,5	53,1	52,5	53,2	62,1	°MP3=93,3%
Juli	58,2	62,4	53,8	40,3	38,2	53,4	55,7	54,4	63,2	
August	58,8	61,7	55,8	43,5	36,3	54,6	54,6	53,1	62,3	°MP2=95,9%, MP3=84,6%
September	58,0	61,1	56,3	47,0	40,0	53,0	53,4	53,6	62,9	
Oktober	59,2	62,3	57,2	46,9	39,7	52,9	54,1	54,2	62,8	°MP6=96,8%
November	56,2	58,9	53,8	44,3	37,1	51,7	52,2	53,1	60,3	°MP2=89,0%,MP6=86,1%
Dezember	55,3	58,0	50,8	48,3	37,8	49,6	51,1	52,9	59,2	

AUSFÄLLE

* Erst um 28.04.2000 konnte ein neuer Telefonanschluss verfügbar gemacht werden!

° Grad der Verfügbarkeit der Messeinrichtung!

JAHRESLISTUNG MIT VERGLEICHEN

Jahr	Messpunkt 1	Messpunkt 2	Messpunkt 3	Messpunkt 4	Messpunkt 5	Messpunkt 6	Messpunkt 7	Messpunkt 8	Messpunkt 9	
1993	52,8	59,5	43,1	45,1	29,4	50,6	50,4	47,3	59,6	
1994	56,2	59,7	43,4	44,8	29,6	52,2	50,4	46,9	59,8	
1995	56,5	60,1	42,2	44,3	27,7	45,4	50,5	31,0	61,0	
1996	57,4	59,5	52,1*	46,8	33,3	52,4	52,5	30,9	62,0	*Standortänderung
1997	55,4	60,6	52,8	44,7	31,0	48,2	52,9	27,2	62,1	
1998	53,8	60,2	52,4	42,3	47,4*	49,4	52,1	52,9*	61,9	*Standortänderung
1999	57,6	58,9	50,6	39,8	35,1	56,4	50,5	47,1	58,9	
2000	57,6	60,4	53,3	43,3	37,0	52,5	52,4	51,7	61,1	

GEWERBLICHER VERKEHR

STATISTIK 2000

BEWEGUNGEN	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Summe	Bemerkungen
<u>Strahlmaschinen</u>														
1999	3257	3110	4574	4425	4424	4611	5008	4609	4669	5005	3969	3498	51159	
2000	3573	4339	4579	4446	4935	5549	6101	6064	5708	5974	4085	3572	58925	
+/-	+316	+1229	+5	+21	+511	+938	+1093	+1455	+1039	+969	+116	+74	+7765	
<u>2000</u>														
Kapitel 3-Bonus	3421	4145	4350	4258	4732	5181	5565	5581	5329	5659	3938	3391	55550	
Kapitel 3 ohne Bon.	98	121	163	134	138	274	428	361	297	250	100	141	2505	
Kapitel 2	54	73	66	54	65	94	108	122	82	65	47	40	870	
<u>Propellermaschinen</u>														
1999	1783	1453	2322	2013	2272	2259	2407	2648	1950	1790	1839	1597	24332	
2000	1990	1896	1909	2107	2099	1957	2080	2043	1915	1893	1751	1581	23220	
+/-	+207	+443	-413	+94	-173	-302	-327	-605	-35	+103	-88	-16	-1112	
<u>Hubschrauber</u>														
1999	40	51	535	209	71	77	75	70	106	77	59	52	1422	
2000	32	414	229	84	86	120	62	76	51	61	67	46	1328	
+/-	-8	+363	-306	-125	+15	+43	-13	+6	-55	-16	+8	-6	-94	
<u>Summe der Bewegungen</u>														
1999	5080	4614	7431	6647	6767	6947	7490	7327	6725	6872	5867	5147	76914	
2000	5595	6649	6717	6637	7120	7625	8243	8183	7674	7928	5903	5199	83473	
+/-	+515	+2035	-714	-10	+353	+678	+753	+856	+949	+1056	+36	+52	+6559	
<u>Überschreitungen</u>														
1999	8	31	41	61	82	81	130	81	66	92	40	39	752	
2000	29	39	56	56	66	114	199	121	91	87	62	81	1001	
+/-	+21	+8	+15	-5	-16	+33	+69	+40	+25	-5	+22	+42	+249	
<u>davon Non Annex und Kapitel 2</u>														
1999	6	20	27	47	56	71	117	67	48	50	33	28	570	
2000	22	26	36	43	52	72	127	88	60	53	48	68	698	
+/-	+16	+6	+9	-4	-4	+1	+10	+21	+12	+3	+15	+40	+128	
<u>mehr als 3 dB(A)</u>														
1999	3	15	17	20	27	31	66	26	23	41	13	11	293	
2000	9	12	8	17	28	33	53	26	27	26	24	40	312	
+/-	+6	-3	-9	-3	+1	+2	-13	+/-0	+4	-15	+11	+29	+19	
<u>davon Kapitel 3</u>														
1999	0	10	3	3	5	3	2	2	2	12	0	3	45	
2000	2	2	-	3	1	9	7	1	3	5	1	4	38	
+/-	+2	-8	-3	+/-0	-4	+6	+5	-1	+1	-7	+1	+1	-7	

Typenmix im Gewerblichen Verkehr 2000

2000	Summe Beweg.	Hub- schr.	Props	Jets	davon	Jets o. Lärmz.00	Jets Ch.2 00	Jets Ch.3 Sum. 00	Anteil Ch.3 Sum. 00	Jets Ch.3 Sum.99	Anteil Ch.3 Sum.99	Jets Ch.3 n.Bon.00	Jets Ch.3 Bonus 00	Anteil Ch.3 Bonus 00	Jets Ch.3 Bonus 99	Anteil Ch.3 Bonus 99
Jan	5595	32	1990	3573		0	54	3519	98,5	3143	96,5	98	3421	95,7	3031	93,1
Feb	6649	414	1896	4339		0	73	4266	98,3	3012	96,8	121	4145	95,5	2938	94,5
Mär	6717	229	1909	4579		0	66	4513	98,6	4437	97,0	163	4350	95,0	4271	93,4
Apr	6637	84	2107	4446		0	54	4392	98,8	4306	97,3	134	4258	95,8	4167	94,2
Mai	7120	86	2099	4935		0	65	4870	98,7	4332	97,9	138	4732	95,9	4101	92,7
Jun	7625	120	1956	5549		0	94	5455	98,3	4476	97,1	274	5181	93,4	4217	91,5
Jul	8243	62	2080	6101		0	108	5993	98,2	4812	96,1	428	5565	91,2	4484	89,5
Aug	8183	76	2043	6064		0	122	5942	98,0	4462	96,8	361	5581	92,0	4142	89,9
Sep	7674	51	1915	5708		0	82	5626	98,6	4547	97,4	297	5329	93,4	4293	91,9
Okt	7928	61	1893	5974		0	65	5909	98,9	4923	98,4	250	5659	94,7	4687	93,6
Nov	5903	67	1751	4085		0	47	4038	98,8	3901	98,3	100	3938	96,4	3774	95,1
Dez	5199	46	1581	3572		0	40	3532	98,9	3447	98,5	141	3391	94,9	3307	94,5
Summe	83473	1328	23220	58925		0	870	58055	98,5	49798	97,3	2505	55550	94,3	47412	92,7

-A 05-

BEWEGUNGSZUORDNUNG NACH BETRIEBSARTEN

Monat	gewerblich	Linie/Charter	Passagierverk.	Nachtpost	Fracht	Sonstiger V.	Nichtgewerbl.	Zivil-Gesamt	Militär	Bemerkungen
Januar 2000	*5594	4963	4811	81	71	631	1055	6649	42	
Februar 2000	6649	5541	5366	84	91	1108	1667	8316	56	
März 2000	6717	5895	5711	92	92	822	1447	8164	92	
April 2000	6637	5763	5631	70	62	874	1483	8120	94	
Mai 2000	7120	6294	6128	84	82	826	1902	9022	52	
Juni 2000	*7627	6845	6683	77	85	782	1919	9546	142	
Juli 2000	8243	7470	7322	84	64	773	1550	9793	73	
August 2000	8183	7473	7319	92	62	710	2137	10320	72	
September 2000	7674	6962	9779	86	97	712	1591	9265	82	
Oktober 2000	7928	7260	7091	78	91	668	1623	9551	90	
November 2000	5903	5345	5144	86	115	558	1264	7167	69	
Dezember 2000	5199	4705	4502	100	103	494	1043	6242	68	
Jahreswerte	83474	74516	72487	1014	1015	8958	18681	102155	932	

/	/	/	/
/	/	/	/
/	/	/	/

* Monatslistungen / Differenzen entspringen nachträglichen Berichtigungen

Nachtflugbewegungen 2000

(Bewegungen nach Verkehrsarten 22.00-05.59 Uhr)

2000	Pass.verkehr		Nachtpost		Frachtflüge		Summe 1		Sonst.Verk.	Summe 2	Nichtgew.V.	Summe 3	Militär
Monat	Anzahl	Nachtmittel	Anzahl	Nachtmittel	Anzahl	Nachtmittel		Nachtmittel	Anzahl		Anzahl		Anzahl
Januar	336	10,8	81	2,6	59	1,9	476	15,4	30	506	63	569	3
Februar	335	11,6	84	2,9	67	2,3	486	16,8	38	524	118	642	5
März	383	12,4	92	3,0	75	2,4	550	17,7	33	583	90	673	5
April	643	21,4	70	2,3	47	1,6	760	25,3	68	828	162	990	8
Mai	666	21,5	84	2,7	54	1,7	804	25,9	49	853	208	1061	3
Juni	664	22,1	77	2,6	52	1,7	793	26,4	48	841	247	1088	8
Juli	785	25,3	84	2,7	45	1,5	914	29,5	30	944	206	1150	12
August	740	23,9	92	3,0	37	1,2	869	28,0	55	924	281	1205	16
September	752	25,1	86	2,9	60	2,0	898	29,9	59	957	198	1155	8
Oktober	835	26,9	78	2,5	76	2,5	989	31,9	40	1029	193	1222	6
November	356	11,9	86	2,9	94	3,1	536	17,9	50	586	153	739	1
Dezember	247	8,0	100	3,2	82	2,6	429	13,8	44	473	84	557	4
Jan-Dez	6742	18,4	1014	2,8	748	2	8504	23,2	544	9048	2003	11051	79

Pass.verkehr VK 11-14,21,31-35

Nachtpost VK 18

Frachtverkehr VK 15-17,36

Sonst.Verkehr VK 51-58

Nichtgew.Verkehr VK 71-88 zuzügl.

(inkl. Überf.fli VK 19,29,39,41-43,59)

Summe 1 : Linien- und Charterverkehr (VK 11-18,21,31-36) ohne Überführungsflüge

Summe 2 : Gewerblicher Verkehr (VK 11-18,21,31-36,51-58)

Summe 3 : Gesamtverkehr gewerblich + nichtgewerblich (inkl. Überführungsflüge), ohne Militärverkehr (VK 11-88)

jeweils in der Zeit von 22.00 Uhr bis 05.59 Uhr

* Seit dem 1.1.98 ordnet das Statistische Bundesamt Überführungsflüge dem Nichtgewerblichen Verkehr zu!

Nachtflugbewegungen nach Monat und Stunde im Zivilen Gesamtverkehr 2000

Monat	22.00-22.59	23.00-23.59	00.00-00.59	01.00-01.59	02.00-02.59	03.00-03.59	04.00-04.59	05.00-05.59	22.00-05.59'00	22.00-05.59'99	22.00-05.59'98
Januar	189	138	43	36	40	15	26	82	569	546	364
Februar	229	155	61	38	41	9	28	81	642	565	322
Marz	246	154	44	43	43	19	34	90	673	760	608
April	253	150	108	120	69	31	92	167	990	907	818
Mai	250	176	133	128	72	41	84	177	1061	893	912
Juni	253	191	140	130	75	38	91	170	1088	961	859
Juli	306	180	147	114	85	38	99	181	1150	980	906
August	250	198	154	167	93	52	99	192	1205	969	970
September	265	186	156	122	88	37	96	205	1155	889	928
Oktober	260	207	141	133	103	55	117	206	1222	1039	992
November	206	135	58	79	85	46	41	89	739	638	626
Dezember	176	103	60	39	55	25	35	64	557	582	496
Summe											
Jan-lfd. Monat	2883	1973	1245	1149	849	406	842	1704	11051	9729	8801

NACHTFLUGBEWEGUNGEN

1996 - 2000

ZEITRAUM	22,00 bis 22,59Uhr					23,00 bis 05,59Uhr					22,00 bis 05,59Uhr				
MONAT	1996	1997	1998	1999	2000	1996	1997	1998	1999	2000	1996	1997	1998	1999	2000
Januar	145	113	112	181	189	292	400	252	365	380	437	513	364	546	569
Februar	143	114	104	193	229	311	376	218	372	413	454	490	322	565	642
März	183	186	196	252	246	370	523	412	508	427	553	709	608	760	673
April	158	165	212	244	253	551	617	606	663	737	709	782	818	907	990
Mai	138	146	238	256	250	601	609	674	637	811	739	755	912	893	1061
Juni	177	148	248	276	254	620	549	611	685	835	797	697	859	961	1088
Juli	178	179	264	266	306	686	669	642	714	844	864	848	906	980	1150
August	170	177	259	216	250	689	689	711	753	955	859	866	970	969	1205
September	164	283	292	230	265	607	571	636	659	890	771	854	928	889	1155
Oktober	129	134	267	260	260	622	669	725	779	962	751	803	992	1039	1222
November	169	131	195	225	206	428	281	431	413	533	597	412	626	638	739
Dezember	140	120	178	200	176	352	246	318	382	381	492	366	496	582	557
Summen	1894	1896	2565	2799	2883	6129	6199	6236	6930	8168	8023	8095	8807	9729	*11051
Veränderungen	+2 +669 +234 +84					+70 +37 +694+1238					+72 +706 +928 *+1322				

* Die Zahlenwerte können -wie auf Seite 03 näher erläutert- nicht einem direkten Vergleich unterworfen werden. Die Steigerung der Einsatz- und Überwachungsflüge von BGS und Polizei aus Anlass der Expo um 597 auf 916 Bewegungen in 2000 entspricht fast dem Dreifachen mit einer Steigerung um rd. 187%. Die um diesen Anteil der Einsatz- und Überwachungsflüge bereinigten Bewegungszahlen in den Jahren 1999 und 2000 ergeben für das Nachtfenster eine Zunahme des zivilen Gesamtverkehrs um 725 Bewegungen = 7,7%. Dieses entspricht exakt der proportionalen Zunahme des zivilen Gesamtverkehrs am Flughafen Hannover-Langenhagen insgesamt (7,9%) (vergleiche auch Übersicht A 01). In diesem Zusammenhang ist noch von besonderem Interesse, dass aus der Bevölkerung bis auf gelegentliche Hinweise aus dem Bereich der Stadt Laatzen keine Beschwerden hinsichtlich dieser Einsatz- und Überwachungsflüge vorgetragen wurden.

Starts und Landungen im Zivilen Gesamtverkehr 2000 (Bahnbelegung 0.00-24.00 Uhr)

2000	NORDBAHN								SÜDBAHN								NORD- + SÜDBAHN ohne Kurzstartbahn und Hubschrauber		
	Start	Start	Landg.	Landg.	gesamt		gesamt		Start	Start	Landg.	Landg.	gesamt		gesamt		2000	1999	1998
00.00-24.00	09 L	27 R	09 L	27 R	2000	%	1999	%	09 R	27 L	09 R	27 L	2000	%	1999	%	2000	1999	1998
Januar	112	1397	88	1475	3072	49,5	4487	75,9	86	1500	78	1470	3134	50,5	1428	24,1	6206	5915	5577
Februar	119	1843	44	1767	3773	50,8	3380	63,5	54	1698	63	1834	3649	49,2	1946	36,5	7422	5326	5288
März	344	1502	439	1422	3707	48,5	4691	55,2	482	1488	305	1656	3931	51,5	3810	44,8	7638	8501	7900
April	787	904	817	964	3472	46,2	4237	56,0	938	1108	797	1195	4038	53,8	3330	44,0	7510	7567	7123
Mai	2078	1411	1941	1614	7044	87,5	58	0,8	146	374	70	414	1004	12,5	7153	99,2	8048	7211	6675
Juni	610	1889	361	2047	4907	56,6	5138	66,2	388	1450	217	1715	3770	43,4	2625	33,8	8677	7763	7021
Juli	719	1982	573	2090	5364	58,4	5735	68,7	509	1363	343	1599	3814	41,6	2607	31,3	9178	8342	7758
August	332	2305	304	2104	5045	53,3	4587	56,4	281	1777	273	2097	4428	46,7	3544	43,6	9473	8131	7287
September	793	1547	985	1443	4768	55,2	3486	45,1	1104	845	898	1017	3864	44,8	4238	54,9	8632	7724	7510
Oktober	610	1992	799	1877	5278	59,0	3146	39,8	618	1241	425	1382	3666	41,0	4750	60,2	8944	7896	7474
November	348	1363	498	1259	3468	52,3	2774	41,3	446	1146	386	1179	3157	47,7	3942	58,7	6625	6716	6443
Dezember	489	1173	651	1055	3368	57,2	2539	43,5	407	866	292	950	2515	42,8	3293	56,5	5883	5832	5687
Jan.-Ird.Mon.	7341	19308	7500	19117	53266	56,5	44258	50,9	5459	14856	4147	16508	40970	43,5	42666	49,1	94236	86924	81743

-A 10-

Starts und Landungen im Zivilen Gesamtverkehr 2000 (Bahnbelegung 22.00-05.59 Uhr)

	NORDBAHN								SÜDBAHN								NORD- + SÜDBAHN ohne Kurzstartbahn und Hubschrauber		
	Start 09 L	Start 27 R	Landg. 09 L	Landg. 27 R	gesamt 2000	%	gesamt 1999	%	Start 09 R	Start 27 L	Landg. 09 R	Landg. 27 L	gesamt 2000	%	gesamt 1999	%	2000	1999	1998
22.00-05.59	09 L	27 R	09 L	27 R	2000	%	1999	%	09 R	27 L	09 R	27 L	2000	%	1999	%	2000	1999	1998
Januar	14	135	21	219	389	71,5	478	92,8	0	44	7	104	155	28,5	37	7,2	544	515	339
Februar	12	151	15	202	380	65,0	405	75,4	8	52	14	131	205	35,0	132	24,6	585	537	299
März	31	147	62	187	427	66,2	531	74,0	21	40	24	133	218	33,8	187	26,0	645	718	569
April	114	134	172	204	624	69,6	554	66,4	46	54	72	101	273	30,4	280	33,6	897	834	785
Mai	200	131	291	248	870	93,8	3	0,4	14	10	9	25	58	6,3	824	99,6	928	827	840
Juni	94	196	71	345	706	77,2	662	75,3	30	48	20	110	208	22,8	217	24,7	914	879	792
Juli	105	256	70	407	838	80,5	795	87,0	6	53	18	126	203	19,5	119	13,0	1041	914	836
August	78	276	71	379	804	78,7	814	90,6	13	62	19	124	218	21,3	84	9,4	1022	898	907
September	106	193	181	259	739	71,3	609	73,1	72	47	82	97	298	28,7	224	26,9	1037	833	893
Oktober	94	252	150	353	849	74,8	512	51,1	36	80	36	134	286	25,2	490	48,9	1135	1002	935
November	35	154	107	183	479	72,9	363	59,1	26	34	35	83	178	27,1	251	40,9	657	614	603
Dezember	41	116	89	133	379	74,9	360	63,6	18	27	23	59	127	25,1	206	36,4	506	566	473
Jan.-Ifd.Mon.	924	2141	1300	3119	7484	75,5	6086	66,6	290	551	359	1227	2427	24,5	3051	33,4	9911	9137	8271

-A11-

Starts und Landungen im Zivilen Gesamtverkehr 2000 (Bahnbelegung 06.00-21.59 Uhr)

	NORDBAHN								SÜDBAHN								NORD- + SÜDBAHN ohne Kurzstartbahn und Hubschrauber		
	Start	Start	Landg.	Landg.	gesamt		gesamt		Start	Start	Landg.	Landg.	gesamt		gesamt		2000	1999	1998
06.00-21.59	09 L	27 R	09 L	27 R	2000	%	1999	%	09 R	27 L	09 R	27 L	2000	%	1999	%	2000	1999	1998
Januar	98	1262	67	1256	2683	47,4	4009	74,2	86	1456	71	1366	2979	52,6	1391	25,8	5662	5400	5238
Februar	107	1692	29	1565	3393	49,6	2975	62,1	46	1646	49	1703	3444	50,4	1814	37,9	6837	4789	4989
März	313	1355	377	1235	3280	46,9	4160	53,4	461	1448	281	1523	3713	53,1	3623	46,6	6993	7783	7331
April	673	770	645	760	2848	43,1	3683	54,7	892	1054	725	1094	3765	56,9	3050	45,3	6613	6733	6338
Mai	1878	1280	1650	1366	6174	86,7	55	0,9	132	364	61	389	946	13,3	6329	99,1	7120	6384	5835
Juni	516	1693	290	1702	4201	54,1	4476	65,0	358	1402	197	1605	3562	45,9	2408	35,0	7763	6884	6229
Juli	614	1726	503	1683	4526	55,6	4940	66,5	503	1310	325	1473	3611	44,4	2488	33,5	8137	7428	6922
August	254	2029	233	1725	4241	50,2	3773	52,2	268	1715	254	1973	4210	49,8	3460	47,8	8451	7233	6380
September	687	1354	804	1184	4029	53,0	2877	41,8	1032	798	816	920	3566	47,0	4014	58,2	7595	6891	6617
Oktober	516	1740	649	1524	4429	56,7	2634	38,2	582	1161	389	1248	3380	43,3	4260	61,8	7809	6894	6539
November	313	1209	391	1076	2989	50,1	2411	39,5	420	1112	351	1096	2979	49,9	3691	60,5	5968	6102	5840
Dezember	448	1057	562	922	2989	55,6	2179	41,4	389	839	269	891	2388	44,4	3087	58,6	5377	5266	5214
Jan.-Ild.Mon.	6417	17167	6200	15998	45782	54,3	38172	49,1	5169	14305	3788	15281	38543	45,7	39615	50,9	84325	77787	73472

BESCHWERDEN ÜBER FLUGBEWEGUNGEN IN 2000

-MIT ÖRTLICHER ZUORDNUNG-

Ort-bzw.Ortslage	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Summe	1999	Bemerkungen
Bhs.-Groß-Munzel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	3	
Bhs.-Ostermunzel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	1	
Burgdorf	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	2	1	
Burgw.-Engensen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
Garbs.-Alt-Garbsen	-	-	-	-	3	-	-	1	-	-	-	-	4	3	
Garbs.-Berenbostel	-	3	1	5	3	2	4	2	1	1	-	1	23	7	
Garbs.-Frielingen	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	3	3	
Garbs.-Heitlingen	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-	-	3	7	
Garbs.-Horst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
Garbs.-Meyenfeld	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	3	5	2	
Garbs.-Osterwald	1	-	2	3	1	4	7	1	3	1	-	1	24	32	
Garbs.-Schl.Rickling	1	-	4	3	2	1	7	4	2	1	1	1	27	23	
Garbs.-Stelingen	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	4	
Gehrden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
Hann.-Ahlem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
Hann.-Anderten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
Hann.-Bothfeld	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
Hann.-Davenstedt	-	-	-	-	-	-	2	-	1	1	-	1	5	1	
Hann.-Kirchrode	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
Hann.-Ledeбург	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	
Hann.-Linden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
Hann.-Liststadt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
Hann.-Mecklenheide	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	
Hann.-Misburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
Hann.-Mitte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
Hann.-Ricklingen	1	-	-	2	-	-	-	5	2	2	3	1	16	6	

Hann.-Südstadt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Hann.-Vahrenheide	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Hann.-Wettbergen	1	-	-	1	1	-	4	-	-	1	1	-	9	14
Hemmingen	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	5
Isernhagen-Altwarmb.	-	-	-	1	1	-	-	-	-	2	1	-	5	2
Isernhagen-FB.	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	7
Isernhagen-IIB	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	3	6
Isernhagen-KB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Isernhagen-NB	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Isernhagen-Kirchhorst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Isernhagen-Neuwarmb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Isernhagen-Süd	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Laatzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Lachendorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Lghg.-Engelbostel	-	-	1	3	-	-	5	2	1	-	1	-	13	10
Lghg.-Godshorn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Lghg.-Kernstadt	-	-	-	-	-	-	2	4	-	-	-	-	6	12
Lghg.-Kaltenweide	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	6
Lghg.-Krähenwinkel	-	-	-	-	1	1	2	1	3	1	1	2	12	18
Mandelsloh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Ronnenb.-Benthe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Ronnenb.-Empelde	1	1	4	-	1	3	4	2	1	3	2	1	23	20
Seelze-Dedensen	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	4
Seelze-Letter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Wedemark-Bissendorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Wedemark-Mellend.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Wedemark-Resse	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	3
Wennigsen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Wunstorf	-	1	-	-	1	2	-	1	-	-	1	-	6	3
Wunstorf-Kolenfeld	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Summen	6	6	14	21	18	15	42	27	15	19	11	12	206	250

Garbsen-Berenbostel = 2 Beschwerden mit 21 Ereignissen
Garbsen-Meyenfeld = 1 Beschwerde mit 3 Ereignissen
Garbsen-Schloß-Ricklingen = 13 Beschwerden mit 590 Ereignissen
Hannover-Davenstedt = 5 Beschwerden mit 192 Ereignissen
Hannover-Wettbergen = 7 Beschwerden mit 262 Ereignissen
Hemmingen = 1 Beschwerde mit 6 Ereignissen
Isernhagen-Altwarmbüchen = 2 Beschwerden mit 13 Ereignissen
Langenhagen-Engelbostel = 1 Beschwerde mit 2 Ereignissen
Langenhagen-Krähenwinkel = 2 Beschwerden mit 6 Ereignissen
Ronnenberg-Empelde = 9 Beschwerden mit 28 Ereignissen
Wunstorf = 3 Beschwerden mit 62 Ereignissen

REFERENZPEGELÜBERSCHREITUNGEN AN DEN MESSPUNKTEN IN 2000

STARTS

MONAT	MP 1	MP 2	MP 3	MP 4	MP 5	MP 6	MP 7	MP 8	MP 9	SUMME
Januar	--/--/--	01/01/--	01/01/01	--/--/--	--/--/--	04/04/--	--/--/--	--/--/--	01/--/--	007/006/001
Februar	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	02/02/--	01/01/--	--/--/--	--/--/--	003/003/---
März	03/01/01	01/01/--	01/01/--	--/--/--	--/--/--	09/07/01	--/--/--	03/03/01	07/05/01	024/018/004
April	04/03/01	01/--/--	03/02/--	--/--/--	--/--/--	09/08/04	02/01/--	04/03/02	10/08/02	033/025/009
Mai	01/01/01	06/05/01	04/04/02	01/01/01	--/--/--	02/01/01	--/--/--	09/06/02	05/05/01	028/023/009
Juni	01/01/01	02/02/02	02/02/--	--/--/--	--/--/--	13/10/06	01/--/01	27/16/03	18/15/04	064/046/017
Juli	03/02/01	10/06/02	03/03/01	02/02/--	01/01/--	15/11/05	05/04/03	47/26/07	40/27/12	126/082/031
August	--/--/--	03/03/--	02/02/--	--/--/--	01/01/--	15/10/01	02/02/--	27/16/06	20/15/03	070/049/010
September	03/03/02	08/05/04	06/05/01	--/--/--	01/01/01	02/01/01	04/02/--	08/05/--	11/03/--	043/025/009
Oktober	02/--/--	03/02/01	02/02/01	--/--/--	--/--/--	03/03/02	02/02/01	23/16/05	17/08/06	052/033/016
November	03/01/--	04/04/--	03/03/01	01/--/--	--/--/--	03/03/01	01/01/--	16/08/06	04/03/01	035/023/009
Dezember	02/--/01	05/04/02	03/02/01	01/01/--	01/01/01	02/02/01	01/01/01	16/13/10	09/08/05	040/032/022
Summen	22/12/08	44/33/12	30/27/08	05/04/01	04/04/02	79/62/23	19/14/06	180/112/42	142/97/35	525/365/137
1999	86/61/27	23/22/14	67/43/20	02/02/00	11/11/02	86/57/31	13/13/04	14/14/06	58/51/36	360/274/140

LANDUNGEN

Januar	13/12/04	07/03/03	02/01/01	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	022/016/008
Februar	11/10/04	19/09/05	06/04/03	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	036/023/012
März	14/08/03	10/07/01	03/01/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	01/--/01	04/02/--	032/018/005
April	04/04/01	08/05/03	03/03/--	--/--/--	--/--/--	02/02/01	--/--/--	01/01/--	05/03/02	023/018/007
Mai	02/02/--	15/10/06	04/04/03	--/--/--	--/--/--	--/--/--	01/01/--	04/04/01	12/08/09	038/029/019
Juni	09/04/04	29/13/10	02/02/01	01/01/--	--/--/--	01/01/--	--/--/--	01/01/--	07/04/01	050/026/016
Juli	05/05/04	39/23/11	02/01/--	01/01/--	--/--/--	01/01/--	--/--/--	06/04/02	19/10/05	073/045/022
August	10/10/03	28/20/12	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	02/01/--	11/08/01	051/039/016
September	01/01/--	21/13/08	02/02/01	--/--/--	--/--/--	05/04/--	--/--/--	05/04/03	14/11/06	048/035/018
Oktober	09/06/04	16/10/04	02/02/01	01/01/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	07/02/01	035/021/010
November	02/01/01	11/10/04	05/05/02	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	02/02/02	07/07/06	027/025/015
Dezember	--/--/--	23/18/09	07/07/04	--/--/--	--/--/--	--/--/--	--/--/--	05/05/--	06/06/05	041/036/018
Summen	80/63/28		38/32/16	03/03/--	--/--/--	09/08/01	01/01/--	27/22/09	92/61/36	476/331/166
		226/141/76								
1999	140/87/56		63/53/22	01/01/01	00/00/00	12/07/02	01/01/01	01/01/00	35/34/11	392/296/153
		139/112/60								

* = alle Überschreitungen

** = Überschreitungen von Kap.-2- und Non-ANNEX-Maschinen

*** = davon mit mehr als 3 dB(A)

REFERENZPEGELÜBERSCHREITUNGEN AN DEN MESSPUNKTEN

STARTS UND LANDUNGEN

MONAT	MP 1	MP 2	MP 3	MP 4	MP 5	MP 6	MP 7	MP 8	MP 9	SUMME	MEHRF.	1999	1998	1997
Januar	--/13	01/07	01/02	--/--	--/--	04/--	--/--	--/--	01/--	07/22	--/--	008	034	066
Februar	--/11	--/19	--/06	--/--	--/--	02/--	01/--	--/--	--/--	03/36	01/03	031	033	058
März	03/14	01/10	01/03	--/--	--/--	09/--	--/--	03/01	07/04	24/32	01/--	041	064	125
April	04/04	01/08	03/03	--/--	--/--	09/02	02/--	04/01	10/05	33/23	04/04	061	068	126
Mai	01/02	06/15	04/04	01/--	--/--	02/--	--/01	09/04	05/12	28/38	05/08	082	068	097
Juni	01/09	02/29	02/02	--/01	--/--	13/01	01/--	27/01	18/07	64/50	07/01	081	093	109
Juli	03/05	10/39	03/02	02/01	01/--	15/01	05/--	47/06	40/19	126/73	25/04	130	119	171
August	--/10	03/28	02/--	--/--	01/--	15/--	02/--	27/02	20/11	70/51	09/01	081	077	184
September	03/01	08/21	06/02	--/--	01/--	02/05	04/--	08/05	11/14	43/48	06/06	066	119	107
Oktober	02/09	03/16	02/02	--/01	--/--	03/--	02/--	23/--	17/07	52/35	10/02	092	085	112
November	03/02	04/11	03/05	01/--	--/--	03/--	01/--	16/02	04/07	35/27	06/06	040	088	108
Dezember	02/--	05/23	03/07	01/--	01/--	02/--	01/--	16/05	09/06	40/41	12/12	039	035	074
Summe	22/80	44/226	30/38	05/03	04/--	79/08	19/01	180/27	142/92	525/476	86/47	752	883	1337
1999	86/140	23/139	67/63	02/01	11/00	86/12	13/01	14/01	58/35	360/392	42/38			

Überschreitungen nach Änderung der Referenzpegel zum 01.03.2000

März	--/--	--/05	--/--	--/--	--/--	07/--	--/--	03/01	05/04	015/010
April	--/--	--/05	--/--	--/--	--/--	04/01	01/--	03/01	07/03	015/010
Mai	--/--	04/06	--/--	--/--	--/--	01/--	--/01	09/03	02/02	016/012
Juni	--/--	--/16	--/--	--/01	--/--	07/01	--/--	27/01	11/06	045/025
Juli	--/--	04/10	--/--	01/01	--/--	10/01	01/--	43/04	25/10	084/026
August	--/--	01/10	--/--	--/--	--/--	14/--	01/--	24/02	12/05	052/017
September	--/--	02/05	--/--	--/--	--/--	01/04	03/--	08/04	08/06	022/019
Oktober	--/--	02/06	--/--	--/01	--/--	01/--	01/--	19/--	11/05	034/012
November	--/--	01/05	--/--	01/--	--/--	02/--	01/--	15/--	02/01	022/006
Dezember	--/--	02/05	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	11/05	03/01	016/011
Summe	--/--	16/73	--/--	02/03	--/--	47/07	08/01	162/21	86/43	321/148

ÜBERSCHREITUNGEN DER REFERENZPEGEL NACH FLUGZEUGTYPEN IN 2000

TYP	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Summe	1999	1998
A 300	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	01/00/01	00/01/01
A 310	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	01/00/01	00/00/00
A 312	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/02/02	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	000/003/003	00/01/01	00/00/00
A 313	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/03/03	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	000/005/005	00/02/02	00/00/00
A 319	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/00/00	01/00/01
A 320	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/00/01	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	001/002/003	00/00/00	01/00/01
A 321	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/001/001	00/00/00	01/00/01
AN 4 R	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/00/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/04/05	02/01/03	00/00/00	09/12/21	013/017/030	04/05/09	19/32/51
AN 12	01/01/02	00/00/00	01/05/06	00/00/00	00/02/02	01/04/05	00/01/01	00/00/00	03/03/06	00/03/03	01/02/03	00/03/03	007/024/031	03/04/07	06/09/15
AN 22	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	03/03/06	00/00/00	003/003/006	00/00/00	00/03/03
AN 24	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	02/03/05	00/00/00
ATR 42	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/00/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	001/000/001	00/00/00	00/00/00
B 707	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/02/03	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	001/002/003	00/00/00	02/02/04
B 727-2	00/02/02	00/00/00	01/01/02	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	001/003/004	14/04/18	127/28/155
B 737-2	00/00/00	00/00/00	03/00/03	02/00/02	00/00/00	04/00/04	03/00/03	03/00/03	00/00/00	06/01/07	01/00/01	02/00/02	024/001/025	26/04/30	56/27/83
B 737-3	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/00/01	00/00/00	00/00/00	02/00/02	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	003/001/004	04/03/07	00/04/04
B 737-4	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	000/003/003	06/04/10	01/05/06
B 737-5	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/02/02	00/01/01
B 737-6	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/001/001	00/00/00	00/00/00
B 737-8	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/00/01	00/00/00	001/001/002	00/01/01	00/00/00
B 74 R	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/01/01	00/00/00
B 747-1	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	02/01/03	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	002/001/003	00/03/03	00/00/00
B 747-2	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	000/003/003	04/10/14	00/07/07
B 747-3	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/03/04	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	001/003/004	01/03/04	01/02/03
B 747-4	00/00/00	00/06/06	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/007/007	00/04/04	01/02/03
B 757	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/01/00	00/00/00	00/02/00	01/00/01	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	001/007/008	01/03/04	00/03/03
B 763	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/01/01	00/00/00
B 767	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/00/01	00/01/01	001/001/002	01/04/05	00/01/01
BA 115	04/13/17	02/16/18	11/13/24	09/08/17	02/05/07	09/12/21	10/08/18	08/07/15	07/07/14	11/07/18	07/06/13	01/03/04	081/105/186	80/57/157	38/78/116
BA 452	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/00/00	01/00/01
D 228	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/00/00	01/00/01
DC 86	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/02/02	00/00/00
DC 93	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/00/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	001/000/001	00/00/00	00/00/00
DC 94	00/00/00	00/00/00	01/00/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/00/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	002/000/002	02/02/04	03/00/03

DC 95	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/00/00	06/01/07
DC 103	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/02/02	01/01/02
DH 83	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/00/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	001/000/001	00/00/00	00/00/00
FK 284	00/00/00	01/00/01	01/00/01	00/00/00	00/00/00	02/00/02	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	004/000/004	00/00/00	00/00/00
IL 62	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	04/05/09	00/03/03	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/01/01	03/05/08	007/014/021	15/07/22	08/17/25
IL 76	00/00/00	00/00/00	00/00/00	05/06/11	12/13/25	02/02/04	00/00/00	00/00/00	07/05/12	04/04/08	06/11/17	10/06/16	046/047/093	30/32/62	25/30/55	
IL 86	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	20/14/34	09/08/17	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	029/023/052	40/20/60	59/21/80	
L 101	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/04/04	00/00/00	
MD 11	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/01/01	00/00/00	
MD 80	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/01/01	00/00/00	
MD 81	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/01/01	00/01/01	
MD 82	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	01/00/01	00/00/00	002/000/002	00/00/00	00/00/00	
MD 83	00/00/00	00/00/00	03/01/04	02/00/02	02/00/02	02/02/04	10/00/10	03/00/03	05/00/05	09/00/09	03/00/03	00/00/00	039/003/042	36/03/39	30/03/33	
MD 87	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/00/00	00/02/02	
MD 88	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	01/00/01	01/00/01	00/00/00	01/00/01	02/00/02	00/00/00	04/00/04	03/01/04	012/002/014	03/02/05	00/00/00	
SH 36	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/01/01	00/00/00	
TU 134	01/01/02	00/02/02	03/02/05	01/00/01	02/01/03	13/02/15	12/03/15	09/02/11	02/03/05	04/03/07	02/01/03	02/04/06	051/024/075	16/06/22	08/01/09	
TU 154	01/00/01	00/05/05	00/00/00	07/04/11	06/07/13	14/09/23	34/16/50	21/18/39	06/13/19	05/02/07	03/01/04	05/03/08	102/078/180	30/122/152	23/128/151	
TU 154 M	00/01/01	00/00/00	00/01/01	01/01/02	00/00/00	09/06/15	24/16/40	13/05/18	02/05/07	02/05/07	01/00/01	02/01/03	054/041/095	28/25/53	07/06/13	
UH 1	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/01/01	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/001/001	00/00/00	00/00/00	
VC 10	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	00/00/00	000/000/000	00/01/01	00/00/00	
YK 42	00/03/03	00/05/05	00/02/02	05/03/08	01/06/07	02/03/05	06/07/13	01/06/07	07/06/13	08/05/13	02/01/03	02/02/04	034/049/083	11/22/33	10/33/43	

Summen	03/36/39	33/23/56	64/50/114	70/51/121	52/35/87	40/41/81	330/392/752
	07/22/29	24/32/56	28/38/66	126/73/199	43/48/91	35/27/62	525/476/1001
							436/447/883

*/**/**

*) Starts

**) Landungen

**) Summe

EINZELBESCHWERDEN -ÜBERSCHREITUNGEN DER REFERENZPEGEL 2000

MONAT	EINZELBESCHWERDEN				ÜBERSCHREITUNGEN AN DEN MESSPUNKTEN		
	Zahl	Überschr.	keine Werte	keine Beweg.	Zahl	mit Beschwerden	ohne Beschwerden
Januar	12	1	0	1	29	1	28
Februar	27	0	5	3	39	0	39
März	97	5	2	14	56	2	54
April	22	2	0	3	56	2	54
Mai	51	13	6	8	66	9	57
Juni	139	15	1	54	114	15	99
Juli	122	30	4	29	199	16	183
August	89	10	3	4	121	7	114
September	82	7	1	29	91	7	84
Oktober	120	15	1	59	87	10	77
November	27	9	3	0	62	7	55
Dezember	35	2	0	21	81	2	79
Summen	823	109	26	225	1001	78	923
1999	774	93	27	122	752	63	687

BESCHWERDEN BEI REFERENZPEGELÜBERSCHREITUNGEN NACH TYPEN

Flugzeugtyp	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Sa.	1999
AN 12	01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	01	--
AN 22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	01	--
AN 24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	02
AN 4 R	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	04
B 737-2	--	--	--	--	--	--	01	--	--	01	--	--	02	--
B 737-4	--	--	--	--	--	02	--	--	--	--	--	--	02	01
B 74 R	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	01
B 767	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	01
BA 115	--	--	--	--	02	03	--	--	01	--	--	--	06	04
C 5	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	01
IL 62	--	--	--	--	--	--	01	--	--	--	--	--	01	03
IL 76	--	--	--	02	03	01	--	--	05	05	04	03	23	20
IL 86	--	--	--	--	--	02	13	01	--	--	--	--	16	31
MD 83	--	--	02	--	01	01	03	01	02	02	02	--	14	--
MD 88	--	--	--	--	01	--	--	02	01	--	01	--	05	--
TU 134	--	--	03	--	--	05	01	01	--	04	--	--	14	--
TU 154	--	--	--	--	02	--	05	03	--	01	--	--	11	06
TU 154 M	--	--	--	--	--	04	06	02	--	01	01	--	14	06
YK 42	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	01
VC 10	--	--	--	--	--	01	--	--	01	01	--	--	03	12
Summen	01	--	05	02	09	19	30	10	10	15	09	03	113	93

Betriebszeiten und örtliche Flugbeschränkungen für den Flughafen Hannover-Langenhagen

Der Flughafen ist von 0.00 bis 24.00 Uhr mit folgenden Einschränkungen geöffnet:

1. Zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit dürfen Luftfahrzeuge, die in dem Anhang 16, Band 1, Kapitel 3, zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte überschreiten, nicht verkehren.

2. Zwischen 23.00 und 06.00 Uhr Ortszeit sind nur folgende Flugbewegungen und Luftfahrzeuge zugelassen:

2.1 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken, die in dem Anhang 16, Band 1, Kapitel 3, zum ICAO-Abkommen enthaltenen Grenzwerte nicht überschreiten und in der dieser Regelung beigefügten Anlage, die Bestandteil dieser Regelung und fortzuschreiben ist, verzeichnet sind und

2.2 deren planmäßig koordinierter Start- oder Landeplatz Flughafen Hannover ist oder

2.3 die im Nachtluftpostdienst der Deutschen Bundespost eingesetzt werden oder

2.4 deren Halter solche Luftfahrtunternehmen sind, die in Hannover den Schwerpunkt ihres Geschäfts- bzw. Wartungsbetriebes unterhalten.

2.5 Landungen von Luftfahrzeugen, die in dem Anhang 16, Band 1, Kapitel 3, zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten und von den unter Ziffer 2.4 genannten Haltern gewartet werden.

2.6 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen mit anderer Antriebsart im gewerblichen und im Werkverkehr, die den Bedingungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3, 5, 6 (-4 dB (A)), 8, 10 (-3 bis -8 dB (A)) oder 11 des ICAO-Abkommens bzw. Kapitel III, V, VI 2.4, VIII oder X 2.4 der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL) entsprechen.

2.7 Landungen verspäteter Flugzeuge im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr, die in dem Anhang 16, Band 1, Kapitel 3, zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten und deren planmäßige Ankunft in Hannover vor 23.00 Uhr Ortszeit liegt.

2.8 Vermessungsflüge des DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, soweit sie zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit erforderlich sind.

2.9 Starts und Landungen in Notfällen.

2.10 Starts und Landungen in Härtefällen nach besonderer Genehmigung durch die Luftaufsicht des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr.

3. Schubumkehr darf von 21.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit nur in dem Umfang angewendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist; die Stellung "Leerlauf-Schubumkehr" wird von dieser Regelung nicht erfaßt.

4. Probeläufe mit Strahltriebwerken sind bei betriebsbereiter Lärmdämpfungsanlage ausschließlich in dieser durchzuführen.

4.1 Bei nicht betriebsbereiter Lärmdämpfungsanlage dürfen Probeläufe mit Strahltriebwerken außerhalb dieser Anlage lediglich von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr Ortszeit durchgeführt werden. In der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 24.00 Uhr Ortszeit sowie zwischen 04.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit dürfen Probeläufe mit Strahltriebwerken außerhalb der nicht betriebsbereiten Lärmdämpfungsanlage jedoch auch dann durchgeführt werden, wenn sie aus Sicherheitsgründen kurz vor einem Start oder nach einer Landung zur Durchführung einer unaufschiebbaren Wartung notwendig sind. Leerlauf-Probeläufe werden von dieser Regelung nicht erfaßt.

5. Außerdem gelten folgende Beschränkungen (alle Zeitangaben in Ortszeit):

Art der Flugbewegungen	Luftfahrzeuge	nur zulässig
5.1 Unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge sowie Platzrundenflüge	über 5,7 t MTOW	werktags Mo-Fr 06.00-21.00 Uhr Sa 08.00-13.00 Uhr
5.2 Unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge sowie Platzrundenflüge	bis 5,7 t MTOW, die den Bedingungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3, 5, 6 (-4 dB (A)), 8, 10 (-3 bis -8 dB(A)) oder 11 des ICAO-Abkommens bzw. LSL Kapitel III, V, VI 2.4, VIII oder X 2.4 nicht entsprechen	werktags Mo-Fr 06.00-21.00 Uhr Sa 08.00-13.00 Uhr
5.3 Unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge sowie Platzrundenflüge	bis 5,7 t MTOW, die den Bedingungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3, 5, 6 (-4 dB (A)), 8, 10 (-3 bis -8 dB(A)) oder 11 des ICAO-Abkommens bzw. LSL Kapitel III, V, VI 2.4, VIII oder X 2.4 entsprechen	07.00-21.00 Uhr
5.4 Ausbildungs- und Übungsflüge, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind	sämtliche LFZ, die den Bedingungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3, 5, 6 (-4dB (A)), 8, 10 (-3 bis -8 dB(A)) oder 11 des ICAO-Abkommens bzw. LSL Kapitel III, V, VI 2.4, VIII oder X 2.4 nicht entsprechen	werktags Mo-Fr 06.00-21.00 Uhr Sa 08.00-13.00 Uhr
5.5 Ausbildungs- und Übungsflüge, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind	sämtliche LFZ, die den Bedingungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3, 5, 6 (-4dB (A)), 8, 10 (-3 bis -8 dB(A)) oder 11 des ICAO-Abkommens bzw. LSL Kapitel III, V, VI 2.4, VIII oder X 2.4 entsprechen	06.00-23.00 Uhr

Bonussliste für startende und landende Flugzeuge

Art der Flugbewegungen	Luftfahrzeuge	nur zulässig
5.6 Unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge sowie Platzrundenflüge im Rahmen von Ausbildungs- und Übungsflügen, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind	sämtliche LFZ, die den Bedingungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3, 5, 6 (-4 dB (A)), 8, 10 (-3 bis -8 dB(A)) oder 11 des ICAO-Abkommens bzw. LSL Kapitel III, V, VI 2.4, VIII oder X 2.4 nicht entsprechen	werktags Mo-Fr 06.00-21.00 Uhr Sa 08.00-13.00 Uhr
5.7 Unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge sowie Platzrundenflüge im Rahmen von Ausbildungs- und Übungsflügen, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind	sämtliche LFZ, die den Bedingungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3, 5, 6 (-4 dB (A)), 8, 10 (-3 bis -8 dB(A)) oder 11 des ICAO-Abkommens bzw. LSL Kapitel III, V, VI 2.4, VIII oder X 2.4 entsprechen	werktags Mo-Sa 06.00-22.00 Uhr So+Fe 08.00-22.00 Uhr
6. Unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge von Luftfahrzeugen am Flughafen nicht vertretener Luftfahrzeughalter bedürfen der Genehmigung durch die Luftaufsicht Flughafen Hannover-Langenhagen.		
7. Die vorstehenden Betriebsbeschränkungen sind befristet bis zum 31.12.2004.		
8. Die Startpunkte der unter Ziff. 1.4.2.9 definierten 3.500 m langen Startbahn dürfen nur von Luftfahrzeugen genutzt werden, die für den bevorstehenden Start eine Startlaufstrecke von mehr als 3.200 m benötigen.		
9. Diese Neufassung tritt mit Wirkung vom 01.01.1995 in Kraft. NIL I-4/91 wird aufgehoben.		

- Die Bekanntmachung NIL I-3/98 wird zurückgezogen.
- Die Bonussliste umfaßt ab 1. Januar 1998 folgende Flugzeugbaureihen/-muster:

Für den Abflug:

alle Baureihen/-muster mit einer MTOM* unter 25 t
 Fokker 70/100
 Gulfstream IV
 Boeing 737 Typen 300/400/500
 Boeing 757
 Airbus A319/320/321
 Boeing 787
 Airbus 300
 Airbus 310
 Airbus 330
 Boeing 777
 Boeing 727-100 Reengined mit 3 Tay-Triebwerken
 Lockheed 1011
 McDonnell Douglas MD 11
 McDonnell Douglas MD 90
 McDonnell Douglas DC 10
 BAe 146/AVRO RJ-Baureihe
 McDonnell Douglas DC 8-70-Baureihe
 Airbus 340
 Boeing 747-400

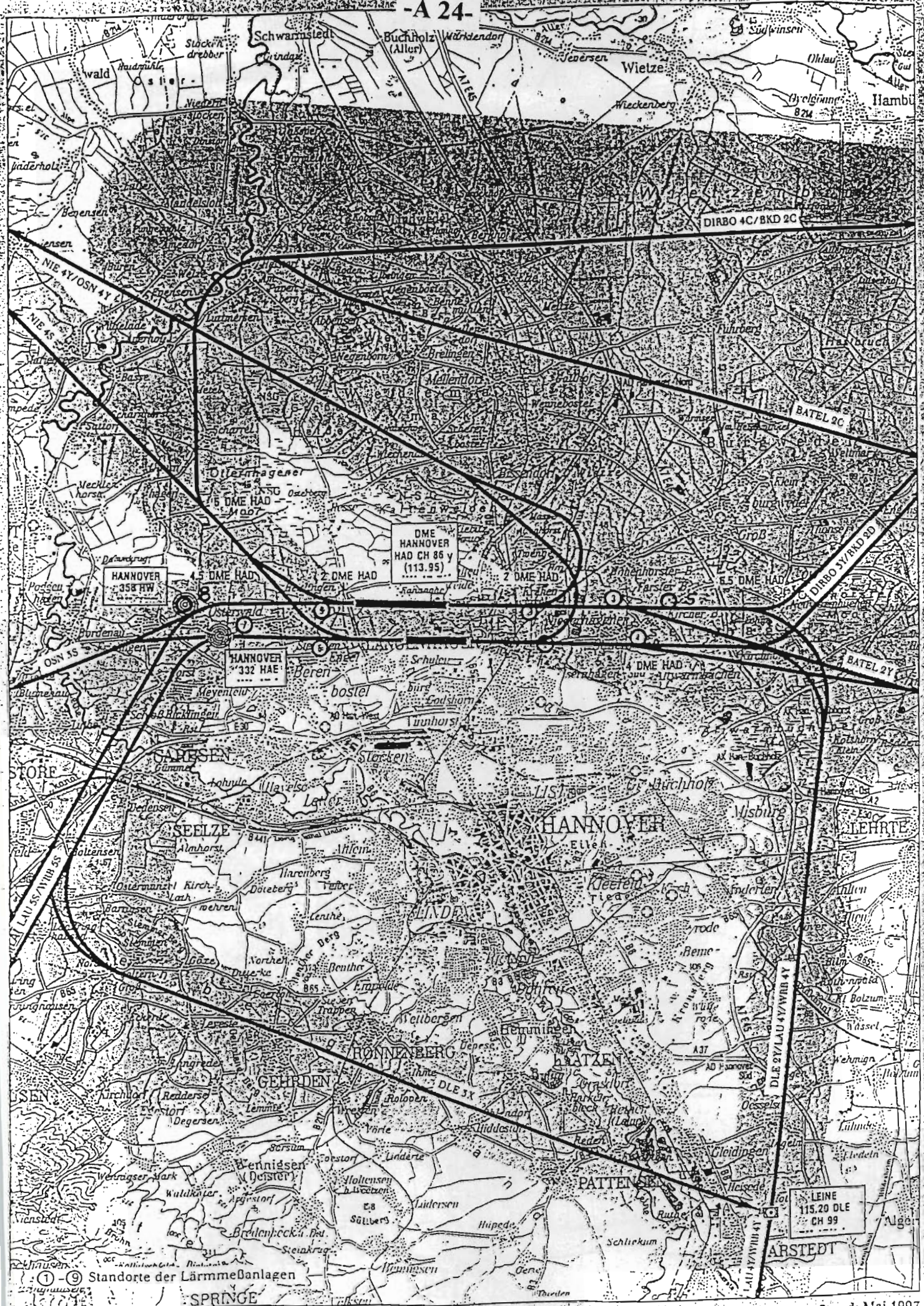
Für den Anflug:

alle Baureihen/-muster mit einer MTOM* unter 25 t
 Fokker 70/100
 Gulfstream IV
 Boeing 737 Typen 300/400/500
 Boeing 757
 Airbus A319/320/321
 McDonnell Douglas MD 80-Baureihe
 Boeing 767
 Airbus 300
 Airbus 310
 Airbus 330
 Boeing 777
 Boeing 727-100 Reengined mit 3 Tay-Triebwerken
 McDonnell Douglas MD 11
 McDonnell Douglas MD 90
 McDonnell Douglas DC 10-30
 BAe 146/AVRO RJ-Baureihe
 McDonnell Douglas DC 8-70-Baureihe
 Airbus 340
 Boeing 747-400

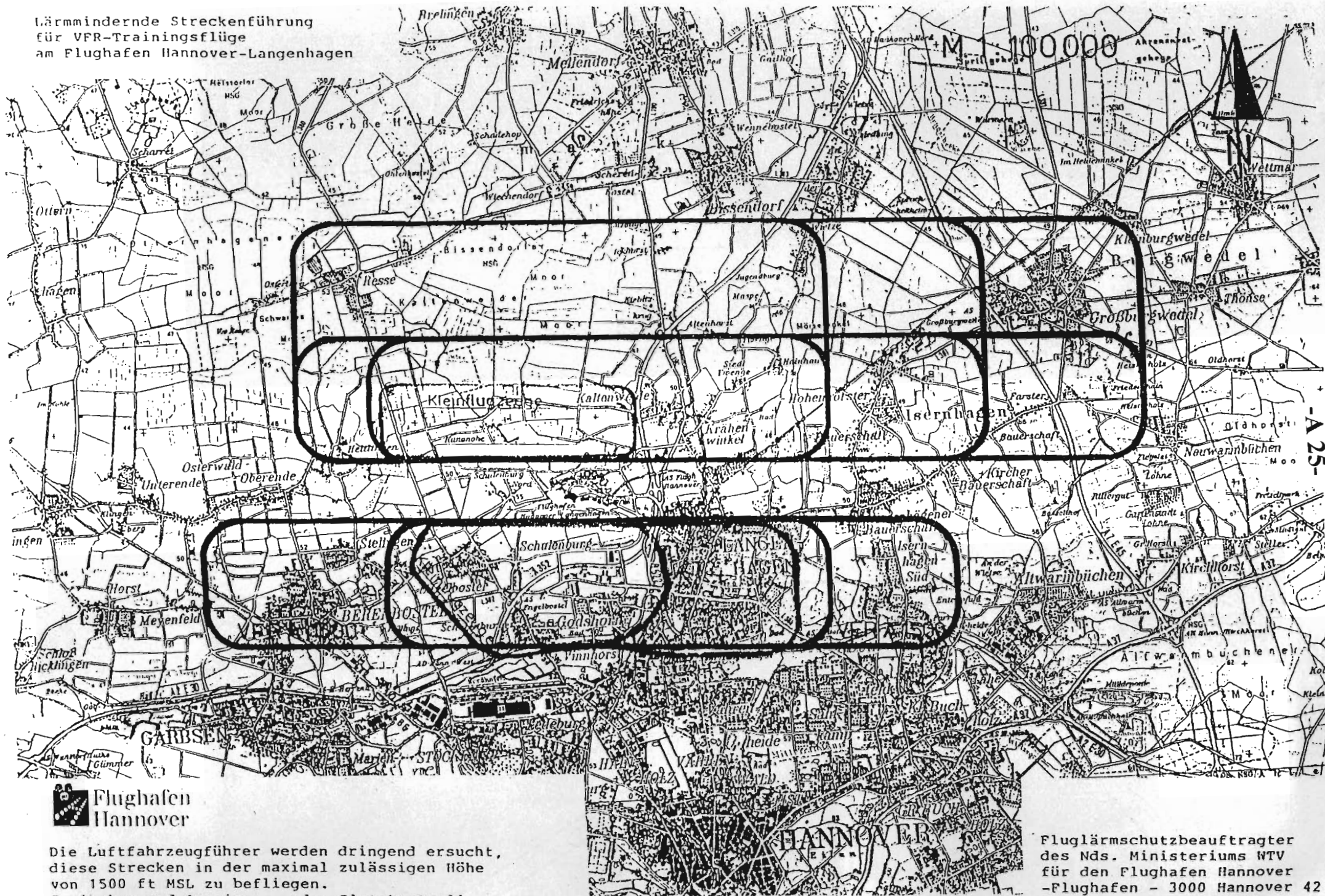
* Maximum Take off Mass

Abflugrouten Flughafen Hannover - A 32 -

- A 24 -



Lärmindernde Streckenführung
für VFR-Trainingsflüge
am Flughafen Hannover-Langenhagen



Die Luftfahrzeugführer werden dringend ersucht,
diese Strecken in der maximal zulässigen Höhe
von 1500 ft MSL zu befliegen.
Freigaben und Anweisungen der Platzkontrolle
Hannover sind vorrangig Folge zu leisten!

Fluglärmschutzbeauftragter
des Nds. Ministeriums WTV
für den Flughafen Hannover
-Flughafen - 3000 Hannover 42
01. Januar 1993