



**Niedersächsisches Ministerium für  
Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und  
Digitalisierung**

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr  
und Digitalisierung, Postfach 101, 30001 Hannover

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH  
Herrn Geschäftsführer  
Dr. Hille  
Postfach 420280  
30662 Hannover

Bearbeitet von Herrn Dr. Steinsiek  
E-Mail: mark.steinsiek@mw.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
11.03.2019

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)  
45-21.15.04.2

Durchwahl (0511) 120-  
7871

Hannover  
04.2019

**Neuregelung der Betriebsbeschränkungen (u.a. Nachtflugregelung) für den Flughafen Hannover-Langenhagen – Anhörung gemäß § 28 des Verwaltungsverfahrensgesetzes in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Nds. Verwaltungsverfahrensgesetz**

Sehr geehrter Herr Dr. Hille,

die aktuell geltenden Betriebsbeschränkungen für den Flughafen Hannover-Langenhagen, die u.a. auch Flüge zur Nachtzeit betreffen und mit Bescheid des damaligen Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 26.10.2009, Az. 40.2-21.01, verfügt worden sind, laufen zum 31.12.2019 aus.

Als zuständige oberste Verkehrsbehörde des Landes beabsichtigt das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW), diesbezüglich eine Folgeregelung zu erlassen. Im Vorfeld hierzu gebe ich Ihnen hiermit die Gelegenheit, zu dem nachstehenden Entscheidungsentwurf und allen für die beabsichtigte Entscheidung erheblichen Tatsachen Stellung zu nehmen. Ihrer Rückäußerung sehe ich bis zum **03.07.2019** entgegen.

Unter Berücksichtigung der derzeitigen Sach- und Rechtslage beabsichtige ich, folgenden Bescheid gegenüber der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (FHG) zu erlassen:

1. Die Regelungen des Bescheides des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 26.10.2009, Az. 40.2-21.01 werden in ihrer Geltungsdauer entfristet, soweit sich aus den folgenden Bestimmungen dieses Bescheides nichts Abweichendes ergibt.
2. Der Bescheid des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 26.10.2009, Az. 40.2-21.01, wird wie folgt geändert:

a. Ziffer II.2.1 erhält folgende Fassung:

*Starts und Landungen von Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken, die über ein Lärmzeugnis nach Kapitel 3 oder 4 des ICAO Anhang 16 verfügen und die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Grenzwerte um eine kumulative Marge von mehr als 10 EPNdB unterschreiten und [... im Folgenden unverändert].*

- b. Ziffer II.2.2 erhält folgende Fassung:

*Starts und Landungen von Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken im Nur-Frachtverkehr, die über ein Lärmzeugnis nach Kapitel 3 oder 4 des ICAO Anhang 16 verfügen und die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Grenzwerte um eine kumulative Marge von mehr als 8 EPNdB unterschreiten.*

- c. Die Anlage zu Ziffer II.2.2 wird gestrichen.

- d. Ziffer II.2.3 wird gestrichen.

- e. Ziffer II.2.4 erhält folgende Fassung:

*Starts und Landungen von Luftfahrzeugen mit anderer Antriebsart, die den Bedingungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3, 4, 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.*

- f. Ziffer II.2.5 wird gestrichen.

3. Die Regelungen der vorstehenden Ziffer 2 dieses Bescheides treten zum 01.01.2020 in Kraft.
4. Die sofortige Vollziehung der vorstehenden Ziffer 1 dieses Bescheides wird angeordnet.
5. Die Kostenentscheidung ergeht mit gesondertem Bescheid.

### **Begründung:**

Der Flughafen Hannover-Langenhagen entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg aus einem ehemaligen Militärflughafen und wurde im Jahre 1952 als Zivilflughafen in Betrieb genommen. Der Flughafen wird von der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH betrieben. Die Betriebsgenehmigung aus dem Jahre 1952 sieht eine Betriebszeit von 24 Stunden vor (0 - 24 Uhr) und enthält keine Beschränkungen des Nachtflugverkehrs. Mit Datum vom 08.01.1990 wurde die Betriebsgenehmigung neu gefasst. Auch diese sieht eine Öffnung des Flughafens von 0 - 24 Uhr vor. Seit 1969 wurden jeweils befristete Betriebseinschränkungen u.a. für den Nachtflugbetrieb getroffen.

Die ursprünglich unbefristete Betriebsgenehmigung lässt Nachtflugverkehr grundsätzlich zu, soweit er nicht befristet beschränkt wurde. Dies hat zur Folge, dass die FHG einen unbeschränkten Nachtflugbetrieb jedenfalls dann beanspruchen könnte, wenn die jeweils befristeten Nachtflugbeschränkungen auslaufen und nicht durch Nachfolgeregelungen ersetzt würden.

Bei den vorangegangenen wie der aktuellen befristeten Betriebsbeschränkung vom 26.10.2009 handelt es sich daher um belastende Verwaltungsakte in Form eines befristeten teilweisen Widerrufs der unbefristeten Genehmigung zum Betrieb des Flughafens, nach der ein 24-Stunden-Betrieb ohne jegliche Einschränkungen möglich ist.

Dies vorangestellt begründen sich die einzelnen Regelungen dieses Bescheides wie folgt:

Zu Ziffer 1:

Rechtsgrundlagen für Ziffer 1 dieses Bescheides sind § 6 Abs. 2 Satz 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) sowie Ziffer 1 des Antrages der FHG vom 11.03.2019.

Nach § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG kann eine nach § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erteilte Genehmigung insbesondere widerrufen werden, wenn sich „später“, also nach Erteilung der Genehmigung, Tatsachen ergeben, welche die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird.

Voraussetzung und Tatbestand für einen (Teil-)Widerruf ist daher eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung. Eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung kann durch den Flughafenbetrieb insbesondere erfolgen, wenn dabei die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner gefährdende Lärmimmissionen entstehen (Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz (GG)) und/oder die Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks erheblich und unzumutbar beeinträchtigt werden (Art. 14 GG).

Eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG liegt vor, wenn die fluglärmbedingte Belastung das Maß dessen überschreitet, was eine Anwohnerin oder ein Anwohner eines bestandskräftig genehmigten Flughafens hinzunehmen hat, nämlich Lärmbelastungen, die nicht gesundheitsgefährdend sind. § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG erfordert insoweit eine Prognoseentscheidung zum Vorliegen einer Gesundheitsgefahr. Hierbei sind aufgrund des gesetzlichen hohen Ranges des Gesundheitsschutzes nur geringe Wahrscheinlichkeiten für einen tatsächlichen Schadenseintritt erforderlich.

Die Annahme von Gesundheitsgefährdungen durch Fluglärm ist hierbei nicht allein auf die bloße Veränderung (Erhöhung) der Zahl nächtlicher Flugbewegungen zurückzuführen. Vielmehr ist der Flughafenbetrieb beschränkungsfrei und bestandskräftig genehmigt und die bloße gesteigerte Ausnutzung der Kapazität eines uneingeschränkt genehmigten Flugplatzes wirft die Genehmigungsfrage und damit die Frage nach der Zulassung von Flugbetrieb nicht wieder auf (Nds. Obergerverwaltungsgericht, Urteil vom 23.04.2009, 7 KS 18/07).

Im Rahmen der Prognoseentscheidung ist vielmehr auf den hypothetischen Zustand in Form der Lärmbelastung nach Auslaufen der bisherigen Betriebsbeschränkungen abzustellen. Andererseits ist nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, Beschluss vom 02.07.2018 - 1 BvR 612/12, jedenfalls dann ein ausreichender Gesundheitsschutz gewahrt, wenn die Vorgaben des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz, FluglärmG) eingehalten werden, denn diese normieren die gegenüber anderen anerkannten Maßstäben zur Bestimmung von Gesundheitsgefahren (z.B. auf Basis der sog. Fluglärmprognose bzw. dem Jansen-Kriterium) strengere Vorgaben, da sie sich an der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle orientieren, die keine konkrete Gesundheitsgefahr voraussetzt.

Die Vorgaben des Fluglärmgesetzes werden aktuell außerhalb der festgesetzten Lärmschutzbereiche ohne Schallschutzmaßnahmen und innerhalb der festgesetzten Lärmschutzbereiche unter Einbeziehung der passiven Schallschutzmaßnahmen eingehalten. Die Berechnung der Grenzen der Lärmschutzbereiche und deren Festsetzung in der aktuell geltenden Fassung aus dem Jahr 2010 durch das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (MU) aber wiederum fußt auf einem Verkehrsprognosegutachten vom 23.06.2009, dass die seinerzeit geltenden Betriebsbeschränkungen und deren Fortschreibung zur Grundlage nahm.

Wird demgegenüber ein Zustand ohne Betriebsbeschränkungen unterstellt, erscheint es nicht fernliegend, dass gegenüber diesen Berechnungen mehr und / oder lautere An- und Abflüge erfolgen würden, die durch die bisherigen Betriebsbeschränkungen ausgeschlossen waren. Hinzutreten allgemeine Steigerungen der Anzahl der Flugbewegungen (auch zur Nachtzeit).

Dies lässt es wiederum möglich erscheinen, davon auszugehen, dass die bisherigen Festsetzungen der Lärmschutzbereiche und somit auch die bisherigen passiven Schallschutzmaßnahmen sodann in bestimmten örtlichen Bereichen unzureichend wären. Damit wäre ein Anwendungsfeld für betriebsbeschränkende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zumindest bis zu einer Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche und der Umsetzung nun zusätzlich gebotener passiver Schallschutzmaßnahmen in bestimmten örtlichen Bereichen nach Auffassung des MW eröffnet. Der Tatbestand des § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG wäre damit und in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts (Urteile vom 23.04.2009, Az. 7 KS 18/07, sowie 09.07.2014, Az. 7 KS 61/10), das ebenfalls jeweils von der Erforderlichkeit einer Nachtflugbeschränkung zur Wahrung der Lärmschutzinteressen der Anwohnerinnen und Anwohner ausgeht, eröffnet.

Einer abschließenden Entscheidung diesbezüglich sowie über die Frage, ob im Falle eines unbeschränkten Nachtflugbetriebs auch die oben genannten, erst bei höheren Lärmwerten erreichten Grenzen für die Bestimmung von Gesundheitsgefahren tatsächlich verletzt werden könnten, bedarf es aufgrund des gleichlautenden Antrags der FHG vom 11.03.2019, Ziffer 1, jedoch nicht. Vor diesem Hintergrund ist es auch entbehrlich, die genaue prognostische Fluglärmbelastung bereits im Rahmen dieses luftrechtlichen Verfahrens zu ermitteln.

Auf Rechtsfolgende räumt § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG meiner Behörde Ermessen ein und auch bei Heranziehung des Antrags der FHG als Rechtsgrundlage ist mindestens eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vorzunehmen. Im Rahmen der Ermessensausübung ist zu beachten, dass die Güter- und Interessenabwägung nicht denselben Maßstäben unterliegt, wie die vorzunehmende Abwägung im Rahmen einer planerischen Entscheidung wie der Planfeststellung nach § 8 LuftVG oder auch einer Erst- oder Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 1 und 4 LuftVG, zum Beispiel bei Neu- oder Ausbautvorhaben von Flughäfen, die eine Erweiterung der technischen Kapazitäten zum Ziel haben. Denn diese Entscheidungen befassen sich mit der erstmaligen oder erweiterten Zulassung von (Nachtflug-)Verkehr, bei der im Vorfeld u.a. der Schutz vor Fluglärm angemessen zu berücksichtigen ist. Vorliegend handelt sich hingegen um einen Eingriff in eine bereits bestandskräftige und zudem mit der erhöhten Bestandskraft einer durch Planfeststellungsbeschluss gesicherten Genehmigung der Flughafengesellschaft. Insoweit ist daher der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz bei Erlass oder der Verlängerung von Betriebsbeschränkungen in besonderem Maße zu wahren. Die jeweils verfügte Betriebsbeschränkung muss ihrerseits im Lichte der wirtschaftlichen Interessen der FHG und damit im Rahmen ihrer Grundrechte auf Gewerbefreiheit (Art. 12 GG) wie Eigentumsschutz (Art. 14 GG) geeignet, erforderlich und angemessen sein. Ein Teilwiderruf einer luftrechtlichen Betriebsgenehmigung kann insoweit nur das letzte Mittel sein (Nds. OVG, Urteil vom 23.04.2009, 7 KS 18/07).

Durch Ziffer 1 des Bescheides werden die Regelungen der aktuell geltenden Betriebsbeschränkungen über den 31.12.2019 (vorbehaltlich der weiteren Regelungen dieses Bescheides) hinaus fortgeschrieben. Diese haben sich zur Gewährleistung eines ausreichenden Gesundheitsschutzes bewährt. Diese Einschätzung ergibt sich aus der durchgängigen Einhaltung der maßgeblichen Vorgaben des Fluglärmsgesetzes. Die FHG betreibt entsprechend § 19a LuftVG eine Fluglärmmessanlage, die den Anforderungen der DIN 45642 „Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen“ entspricht. Die hiermit erhobenen Messwerte werden vom Fluglärmenschutzbeauftragten meiner Behörde gemäß dem „Überwachungskonzept auf Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm im Rahmen der Genehmigungsaufsicht“ ausgewertet und von MU kontrolliert. An keinem der maßgeblichen neun Messpunkte im Umfeld des Flughafens Hannover-Langenhagen konnten insoweit erhebliche oder gar gesundheitsgefährdende Wertüberschreitungen festgestellt werden. Dies gilt sowohl hinsichtlich des Energieäquivalenten Dauerschallpegels  $Leq(3)$  als auch hinsichtlich des NAT-Kriteriums jeweils bezogen auf die verkehrsreichsten sechs Monate eines Kalenderjahres. Insoweit wird insbesondere auf den Jahresbericht 2018 des Fluglärmenschutzbeauftragten meiner Behörde Bezug genommen, wobei im Jahr 2018 sogar eine erhebliche Steigerung der Anzahl der

Nachtflüge gegenüber den Vorjahren festgestellt werden konnte, ohne dass hiermit Überschreitungen der strengen Vorsorgewerte des Fluglärngesetzes einhergegangen wären.

Dass es sich bei der Entfristung der bisherigen Betriebsbeschränkungen trotz ihrer Eingriffstiefe insoweit um ein aus Sicht der FHG hinnehmbares Mittel handelt, lässt sich auch aus ihrem auf diese Maßnahme gerichteten Antrag ableiten. Die einzelnen Betriebsbeschränkungen, die nun fortgeschrieben werden, sind im Rahmen des Bescheides durch MW vom 26.10.2009 überdies weiter begründet worden.

Trotz der Möglichkeiten, Lärminderungen auch durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes nach dem Fluglärngesetz zu erreichen, bleiben betriebsbeschränkende Maßnahmen (aktiver Schallschutz) zulässig. Denn in dieser Weise wird eine besondere Rücksichtnahme auf die Nachtruhe gewährleistet. Die Fortschreibung der Betriebsbeschränkungen durch Entfristung ist auch unter diesem Blickwinkel angemessen. Denn mit der beabsichtigten Regelung wird ein Interessenausgleich dahingehend erreicht, dass zwar das „Ob“ des Flugbetriebs zur Nachtzeit nicht beschränkt wird, jedoch detaillierte Vorgaben hinsichtlich des „Wie“ getroffen werden. Es ist der FHG und den Luftverkehrsgesellschaften zuzumuten, in der Nacht auf den Einsatz besonders lauten Fluggeräts zu verzichten.

Weitergehende Einschränkungen der Betriebsgenehmigung der FHG sind insoweit und vor dem Hintergrund wahrscheinlicher nachteiliger wirtschaftlicher Folgen (u.a. drohender Abzug von stationierten Flugzeugen, erhebliche Rückgänge von Fluggastzahlen und Umsätzen, Gefährdung von Arbeitsplätzen bei der FHG und anderer ansässiger Unternehmen durch Einschränkungen vor allem für den Tourismus und Fracht-/Postcharter wichtigen Nachtflugverkehr) auf Basis der aktuellen Lärmmesswerte und gestützt auf § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG jedoch nicht erforderlich. Dass derartige nachteilige Folgen drohen, ist aus fachlicher Einschätzung heraus naheliegend und wird u.a. durch das Gutachten „Hannover Airport – Ein zentraler Wirtschafts- und Standortfaktor für die Region“, Prof. Dr. Hübl u.a., 2018, S. 117 ff. dem Grunde nach bestätigt. Hinsichtlich des konkreten Ausmaßes der wirtschaftlichen Folgen drohen jedenfalls Umsatzeinbußen, die dazu führen würden, dass positive Betriebsergebnisse nicht mehr erzielt würden.

Gleichzeitig weise ich jedoch darauf hin, dass § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG einen gesetzlichen Auftrag zur fortlaufenden Sicherstellung eines ausreichenden Gesundheitsschutzes beinhaltet und weitergehende Maßnahmen meiner Behörde bei zunehmenden Lärmbelastungen erfolgen können. Der bisherigen Praxis einer jeweils befristeten Betriebsbeschränkung liegt kein gesetzlicher Anknüpfungspunkt zu Grunde.

#### Zu Ziffer 2 lit. a.:

Rechtsgrundlage für die Anpassung ist der Antrag der FHG vom 11.03.2019. Insoweit wird die Betriebsgenehmigung gegenüber der reinen Fortschreibung der bisherigen Regelung weiter eingeschränkt. Denn nach der bisherigen Regelung sind Starts und Landungen zwischen 23:00 Uhr und 5:59 Uhr Ortszeit für Luftfahrzeuge mit Strahltriebwerken zulässig, die (vorbehaltlich weiterer Einschränkungen) über ein Lärmzeugnis nach Kapitel 3 oder 4 des ICAO Anhang 16 verfügen und die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Grenzwerte um eine kumulative Marge von mehr als 8 EPNdB unterschreiten. Künftig ist bei einer Zertifizierung nach Kapitel 3 eine kumulative Marge von mehr als 10 EPNdB einzuhalten. Damit wird erreicht, dass zur Nachtzeit faktisch nur noch Luftfahrzeuge mit Strahltriebwerken verkehren dürfen, die von ihrer Lärmentwicklung mit solchen Luftfahrzeugen vergleichbar sind, die nach Anhang 16, Band 1, Kapitel 4 zum ICAO-Abkommen zertifiziert sind. In dieser Weise wird sichergestellt, dass die bisher lautesten noch zulässigen Flugzeugmuster ihrer jeweiligen Klasse im Passagierverkehr von einem Nachtflugverkehr am Flughafen Hannover-Langenhagen künftig ausgeschlossen sind. Zugleich handelt es sich aufgrund der fortschreitenden technischen Entwicklung zu immer leiseren verwendeten Flugzeugmustern, um eine für die FHG noch verhältnismäßige Regelung.

Zu Ziffer 2 lit. b.:

Rechtsgrundlage für die Anpassung ist der Antrag der FHG vom 11.03.2019. Insoweit wird die Betriebsgenehmigung gegenüber der reinen Fortschreibung der bisherigen Regelung weiter eingeschränkt. Denn nach der bisherigen Regelung sind Starts und Landungen zwischen 23:00 Uhr und 5:59 Uhr Ortszeit für Luftfahrzeuge mit Strahltriebwerken im Nur-Frachtverkehr bereits zulässig, wenn diese über ein Lärmzeugnis nach Kapitel 3 oder 4 des ICAO Anhang 16 verfügen und die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Grenzwerte um eine kumulative Marge von mehr als 5 EPNdB unterschreiten und in der dieser Regelung beigelegten Anlage zu dieser Ziffer verzeichnet sind. Künftig ist bei einer Zertifizierung nach Kapitel 3 eine kumulative Marge von mehr als 8 EPNdB einzuhalten. Damit ist sichergestellt, dass die bisher lautesten noch zulässigen Flugzeugmuster ihrer jeweiligen Klasse im Nur-Frachtverkehr von einem Nachtflugverkehr am Flughafen Hannover-Langenhagen künftig ausgeschlossen sind. Zugleich handelt es sich aufgrund der fortschreitenden technischen Entwicklung zu immer leiseren verwendeten Flugzeugmustern, um eine für die FHG noch verhältnismäßige Regelung.

Zu Ziffer 2 lit. c.:

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Ziffer 2 lit. b. ohne eigenen materiellen Regelungsgehalt.

Zu Ziffer 2 lit. d.:

Rechtsgrundlage für die Anpassung ist der Antrag der FHG vom 11.03.2019. Insoweit wird die Betriebsgenehmigung gegenüber der Fortschreibung der bisherigen Regelung weiter eingeschränkt. Denn nach der bisherigen Regelung sind über die Regelungen der Ziffern 2.1 und 2.2 hinausgehend zwischen 23:00 Uhr und 5:59 Uhr Ortszeit auch Landungen von Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken zulässig, die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten und von Haltern gewartet werden, die in Hannover den Schwerpunkt ihres Geschäfts- bzw. Wartungsbetriebs unterhalten. Unter der künftigen Regelung sind derartige Landungen allein unter Einhaltung der Vorgaben der Ziffern 2.1 und 2.2 zur Nachtzeit zulässig. Damit ist sichergestellt, dass die bisher lautesten noch zulässigen Flugzeugmuster ihrer jeweiligen Klasse in allen Verkehrsarten von einem Nachtflugverkehr am Flughafen Hannover-Langenhagen künftig ausgeschlossen sind. Zugleich handelt es sich aufgrund der fortschreitenden technischen Entwicklung zu immer leiseren verwendeten Flugzeugmustern, um eine für die FHG noch verhältnismäßige Regelung.

Zu Ziffer 2 lit. e.:

Insoweit wird die bisherige Betriebsbeschränkung ihrerseits in geringem und nicht gesundheitsrelevantem Umfang eingeschränkt. Zwischen 23:00 Uhr und 5:59 Uhr durften Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart als Strahltriebwerken am Flughafen Hannover-Langenhagen (vorbehaltlich weiterer Einschränkungen) unter der aktuellen Regelung starten und landen, wenn diese Flugbewegungen dem gewerblichen oder Werkverkehr zugeordnet werden konnten. Diese Beschränkung auf den gewerblichen oder Werkverkehr hat sich als nicht praxistauglich erwiesen, da der jeweilige Zweck des Fluges von den zuständigen Stellen vor Ort nicht sachgerecht und rechtssicher überprüft werden kann. Auch ist kein sachlicher Grund für die Privilegierung gewerblicher Flüge ersichtlich, der hinreichend gewichtig wäre, eine solche Besserstellung zu rechtfertigen. Die fehlende Gesundheitsrelevanz der künftigen Regelung resultiert aus dem gegenüber dem bisherigen gesamten Nachtflugaufkommen marginalem Anteil von ca. 10 erwarteten Flügen pro Jahr. Eine wesentliche Änderung des Flugbetriebs im Sinne des § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG ist hiermit nicht verbunden.

Zu Ziffer 2 lit. f.:

Rechtsgrundlage für die Anpassung ist der Antrag der FHG vom 11.03.2019. Insoweit wird die Betriebsgenehmigung gegenüber der Fortschreibung der bisherigen Regelung weiter eingeschränkt. Denn nach der bisherigen Regelung sind über die Regelungen der Ziffern 2.1 und 2.2 hinausgehend zwischen 23:00 Uhr und 5:59 Uhr Ortszeit auch Landungen verspäteter Flugzeuge im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr zulässig, die die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3, zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht über-

schreiten und deren planmäßige Ankunft in Hannover vor 23:00 Uhr Ortszeit liegt. Unter der künftigen Regelung sind derartige Landungen allein unter Einhaltung der Vorgaben der Ziffern 2.1 und 2.2 zur Nachtzeit zulässig. Damit ist sichergestellt, dass die bisher lautesten noch zulässigen Flugzeugmuster ihrer jeweiligen Klasse von einem Nachtflugverkehr am Flughafen Hannover-Langenhagen auch bei Verspätungen künftig ausgeschlossen sind. Zugleich handelt es sich aufgrund der fortschreitenden technischen Entwicklung zu immer leiseren verwendeten Flugzeugmustern, um eine für die FHG noch verhältnismäßige Regelung.

Zu Ziffer 3:

Aufgrund der Gewährleistung eines ausreichenden Gesundheitsschutzes unter der Geltung der aktuell geltenden Betriebsbeschränkung, die noch bis einschließlich 31.12.2019 Wirkung entfaltet, erscheint ein Inkrafttreten der ganz überwiegend strengeren künftigen Regelungen zum 1.1.2020 als verhältnismäßig. Die Festlegung dieses Datums gibt zudem auch den hiervon zumindest mittelbar Betroffenen (z.B. am Flughafen Hannover-Langenhagen verkehrenden Airlines) die Möglichkeit, etwaig notwendige Anpassungen in ihren Betriebsabläufen vorzunehmen.

Zu Ziffer 4:

Aufgrund des gesetzlichen Ranges des Gebots zur Gewährleistung eines effektiven Gesundheitsschutzes (vgl. die Begründung zu Ziffer 1) sowie der zitierten Rechtsprechung des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts erscheint es geboten, Zeiträume ohne rechtswirksame Betriebsbeschränkung möglichst unter Ausschöpfung aller rechtlichen Möglichkeiten zu vermeiden. Durch die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Ziffer 1 des Bescheides gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung wird dieses erreicht, da die aufschiebende Wirkung einer möglichen Anfechtungsklage der FHG gegen diesen Bescheid ausgeschlossen wird.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrage

  
Wyderka  
stv. Abteilungsleiter Verkehr