

## **Fluglärm am Flughafen Hannover-Langenhagen – häufig gestellte Fragen (FAQ)**

### **Warum fliegen Flugzeuge über meinem Haus?**

Für An- und Abflüge zu und von Flughäfen werden vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) durch Rechtsverordnung Flugverfahren festgelegt. Diese Flugverfahren enthalten u. a. die vorgeschriebenen Flugwege und Flughöhen. Erarbeitet werden die Flugverfahren von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Bei der Festlegung von Flugstrecken berücksichtigt die DFS Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), die Hindernisfreiheit sowie die technischen Möglichkeiten der Luftfahrzeuge im Hinblick auf eine sichere Betriebsabwicklung sowie Lärmgesichtspunkte.

### **Wann ist ein Abweichen von den festgelegten Flugstrecken zulässig?**

Die Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, die vorgeschriebenen Flugverfahren zu befolgen. Zu berücksichtigen ist dabei allerdings, dass bei der Navigation im Flugverkehr eine hundertprozentige Präzision (Fliegen „auf dem Strich“) nicht erreichbar ist. Um die festgelegten Standardinstrumenten-Abflugstrecken (SIDs) gibt es daher Toleranzbereiche, die so genannten Flugerwartungsgebiete, die ebenfalls auf Grund von Vorgaben der ICAO festgelegt werden. Ein Flugerwartungsgebiet ist ein einer Idealfuglinie zugeordneter Korridor, der die letztlich wegen nicht auszuräumender technischer Unzulänglichkeiten auch bei regelgerechten Abflügen und guter Fliegbarkeit der SIDs hinzunehmende Streuung der Flugbewegungen einschließt.

In Einzelfällen erteilen die Fluglotsen den Luftfahrzeugführern abweichende Einzelfreigaben von den festgelegten Flugverfahren (z. B. auf Grund besonderer Wetterverhältnisse oder sonstiger besonderer Situationen im Luftverkehr), so dass dann gegebenenfalls auch Häuser überflogen werden, die nicht innerhalb des Flugerwartungsgebiets liegen. Unbegründete Abweichungen von den Flugverfahren oder Zuwiderhandlungen stellen eine Ordnungswidrigkeit dar.

Nähere Informationen zur Planung von Standardinstrumenten-An- und Abflugstrecken sowie der Konstruktion von Flugerwartungsgebieten finden Sie unter [http://www.dfs.de/dfs/internet\\_2008/module/fliegen\\_und\\_umwelt/deutsch/fliegen\\_und\\_umwelt/grundlagen/index.html](http://www.dfs.de/dfs/internet_2008/module/fliegen_und_umwelt/deutsch/fliegen_und_umwelt/grundlagen/index.html). Eine Karte der aktuellen Standardinstrumenten-Abflugstrecken am Flughafen Hannover-Langenhagen sowie eine Darstellung der Flugerwartungsgebiete, die die Standardinstrumenten-Abflugstrecken Stand 10.04.2008 berücksichtigt, sind unter <http://www.hannover-airport.de/index.php?id=2053> veröffentlicht.

### **Wie wird entschieden, in welche Richtung die Flugzeuge starten oder landen?**

Flugzeuge müssen grundsätzlich entgegen der vorherrschenden Windrichtung starten und landen, wobei allerdings ggf. auch eine genau definierte, maximale Rückenwindkomponente zugelassen ist. Die jeweils aktive Start- oder Landerichtung nennt man "Betriebsrichtung".

Bei Anflügen aus Osten wird am Flughafen Hannover-Langenhagen die Betriebsrichtung 27 (=270 Grad), bei Anflügen aus dem Westen die Betriebsrichtung 09 (=090 Grad) genutzt.

Der Bodenwind allein ist jedoch nicht ausschlaggebend für die Festlegung der Start- und Landerichtung. Auch der Wind in niedriger Höhe, Meldungen von Piloten über die Bedingungen im Anflug, Verfügbarkeit von Navigationsanlagen, Flugverkehr benachbarter Flugplätze (z.B. am Fliegerhorst Wunstorf) u.a.m. können eine Rolle spielen. Die Festlegung der Start- und Landerichtung obliegt allein dem verantwortlichen Lotsen.

## **Was kann gegen tief fliegende Flugzeuge getan werden?**

Die Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, die für den Flughafen festgelegten An- und Abflugverfahren zu befolgen. Diese Verfahren enthalten auch Vorgaben zur Flughöhe. Von diesen Verfahren kann aus besonderen Gründen (z. B. besondere Wetterverhältnisse, besondere Situationen im Luftraum) und in der Regel nach entsprechender Freigabe durch die Lotsen der Flugsicherung abgewichen werden. Unbegründete Abweichungen von den vorgesehenen Flugverfahren stellen eine Ordnungswidrigkeit dar.

Daneben enthält die Luftverkehrs-Ordnung Vorgaben zur Sicherheitsmindesthöhe, die nur zum Zwecke des Starts oder der Landung unterschritten werden darf. Unbegründete Unterschreitungen der Sicherheitsmindesthöhe stellen ebenfalls eine Ordnungswidrigkeit dar.

## **Warum ersetzen die Fluggesellschaften nicht die lauten Flugzeuge durch leise Flugzeuge und was kann der Flughafen tun, um den Einsatz von lauten Flugzeugen zu verhindern?**

Die Fluggesellschaften agieren in diesem Bereich abhängig von ihrer wirtschaftlichen Situation sehr unterschiedlich. Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass ein Flugzeug in der Regel eine sehr hohe Lebensdauer erreicht. Selbst wenn es von einer Fluggesellschaft ausgemustert wird, kommt es häufig noch bei einer anderen Gesellschaft zum Einsatz.

Seit dem 01.04.2002 dürfen in Deutschland grundsätzlich nur noch Luftfahrzeuge verkehren, die bestimmte, von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegte Lärmgrenzwerte einhalten. Sofern Luftfahrzeuge diese Grenzwerte einhalten, sind die Flughäfen auf Grund ihrer Betriebspflicht nicht befugt, die Nutzung ihres Flughafens durch diese Luftfahrzeuge einzuschränken. Um die Fluggesellschaften dennoch dazu anzuhalten, möglichst geräuscharme Luftfahrzeuge einzusetzen, orientieren sich die Start- und Landeentgelte am Flughafen Hannover an dem erteilten Lärmzeugnis und der Zuordnung zur so genannten Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [http://www.mw.niedersachsen.de/live/live.php?navigation\\_id=5636&article\\_id=15994&psmand=18](http://www.mw.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=5636&article_id=15994&psmand=18). Für Flugereignisse in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 5.59 Uhr werden in Hannover zudem Lärmzuschläge zu den Start- und Landeentgelten erhoben, die von den Lärmwerten der jeweiligen Luftfahrzeugtypen abhängen.

## **Was bedeutet der Referenzpegel und was folgt aus seiner Überschreitung?**

Der Referenzpegel ist definiert als der maximale Schalldruckpegel, der von 97 % aller an einer Messstelle erfassten Überflüge nicht überschritten wird. Er wird anhand der Lärmmesswerte eines Standortes ermittelt und in bestimmten Abständen überprüft. Der Referenzpegel ist weder gesetzlich geregelt, noch stellt er einen Grenzwert dar, dessen Überschreitung z. B. eine Ordnungswidrigkeit bedeutet. Er dient vielmehr dem Lärmschutzbeauftragten zur Einschätzung eines konkreten Lärmereignisses. In Einzelfällen nimmt der Lärmschutzbeauftragte Kontakt zu den Fluggesellschaften oder den jeweiligen Chefpiloten auf und versucht dort z.B. auf einen Einsatz leiserer Luftfahrzeugtypen hinzuwirken.

## **Warum werden die häufig mit lautem Luftfahrtgerät durchgeführten militärischen Flüge nicht untersagt?**

Die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Polizei sowie die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen können im Luftverkehr Sonder-

rechte in Anspruch nehmen, soweit diese zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben erforderlich sind. Sofern sich die genannten Stellen bei der Durchführung eines Fluges auf diese in § 30 Luftverkehrsgesetz festgeschriebenen Sonderrechte berufen, hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr als zivile Luftfahrtbehörde keine Möglichkeiten, einen solchen Flug zu untersagen.