

Antrag

Hannover, den 09.04.2024

Fraktion der AfD

Die Wirtschaftskraft des Flughafens Hannover-Langenhagen erhalten und ausbauen

Der Landtag wolle beschließen:

Entschließung

Der Flughafen Hannover-Langenhagen ist Niedersachsens Drehkreuz für den Personen- und Frachtflugverkehr. Er liegt unter den Verkehrsflughäfen in Deutschland an achter Stelle. Von Bedeutung ist das Geschäftsfeld des Nachtflugverkehrs für Passagier- und Frachtmaschinen. Mit der Genehmigung für einen 24h-Betrieb hat der Flughafen Hannover-Langenhagen ein Alleinstellungsmerkmal in Norddeutschland und bietet einen Standortvorteil gerade auch für international agierende Luftfahrt-, Touristik-, Service-, Logistik- und Industrieunternehmen.

Nach Jahren des Wachstums erlitt die Flughafengesellschaft infolge der COVID-19-Pandemie-Maßnahmen ab 2020 und deren Auswirkungen auf den internationalen Reiseverkehr einen massiven Geschäftsrückgang. Die Flughafengesellschaft wurde mit Finanzhilfen von Bund und Land sowie durch eine von Anfang 2020 bis Anfang 2022 geltende Kurzarbeit stabilisiert. Allerdings konnte das Fluggeschäft auch im Jahre 2023 noch nicht das Betriebsergebnis des Vorkrisenjahres 2019 erreichen.

Niedersächsische Landesregierungen haben in den vergangenen Jahren die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Hannover-Langenhagen für das Bundesland betont und Hemmnisse für den Flugbetrieb ausgeschlossen. Zeitgleich hatte es politische und privat initiierte Bestrebungen gegeben, den Flugverkehr aus Gründen des Immissionsschutzes einzuschränken. Die Landesregierung hat ihrerseits, einem vom Landtag am 14.09.2021 angenommenen Entschließungsantrag folgend, ein Gutachtenverfahren eingeleitet. Dieses soll im ersten Schritt von Mai bis Oktober 2024 eine Untersuchung des Fluglärmauftommens vornehmen und anschließend eine Bewertung der betriebswirtschaftlichen Notwendigkeit der Nachtflüge. In den letzten Jahren haben regelmäßige Lärmmessungen im Umfeld des Flughafens und der Flugschneisen keine Belege für eine Gesundheitsgefährdung durch den örtlich auftretenden Fluglärm ergeben.

Seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 1952 hat der Flughafen Hannover eine Betriebserlaubnis für einen 24/7-Flugbetrieb. Diese Erlaubnis ist insofern unabdingbar, als der Flughafen für Notlandungen zur Verfügung stehen muss und als Ausweichflugplatz für die Luftwaffe der Bundeswehr dient. Die Nachtflugerlaubnis hat das niedersächsische Wirtschaftsministerium am 12. Dezember 2019 durch eine Folgeregulierung bis 2029 verlängert, dabei aber die Lärmgrenzwerte und Flugbeschränkungen insbesondere für Nachtflüge bereits verschärft.

Sowohl die Flughafengesellschaft als auch Airlines und Flugzeughersteller haben bereits auf freiwilliger Basis eine Reihe von lärmindernden Maßnahmen vorgenommen, dazu gehört der Flottenumbau zugunsten neuer Flugzeugmodelle, die weniger Lärm emittieren. Für das Jahr 2024 erwartet die Flughafengesellschaft einen Anstieg der Fluggastzahlen durch neue Flugverbindungen im Ferien-Streckennetz, ein besseres Messegeschäft sowie eine bessere Konnektivität mittels Nachtflugverbindungen.

Vor diesem Hintergrund bittet der Landtag die Landesregierung,

1. die ökonomischen Standortvorteile des Flughafens Hannover-Langenhagen zu verstetigen und neue Potenziale im Flugverkehr zu erschließen,
2. die Betriebsgenehmigung für Flughafen und Nachtflugbetrieb unabhängig von den zu erstellenden Gutachten für 15 Jahre zu verlängern,

3. das im zweiten Schritt geplante Gutachten zur wirtschaftlichen Perspektive der Nachtflüge nicht mehr in Auftrag zu geben und den Landeshaushalt um die entsprechenden Kosten zu entlasten,
4. den vertrauensvollen Weg mit der Flughafengesellschaft und den Airlines zur Reduzierung von Fluglärm weiter zu beschreiten und
5. die Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge für den Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen nach § 32b Abs. 4 LuftVG durch Verbands- oder Unternehmensvertreter aus der Logistik und Industrie zu erweitern.

Begründung

Der Hannover Airport ist von entscheidender Bedeutung für den Arbeitsmarkt in Norddeutschland. Einer erst 2019 erstellten Studie zufolge¹ hatten sich auf dem Gelände des Airports und des anliegenden Business Park knapp 160 Unternehmen mit rund 10 400 Beschäftigten angesiedelt. Die vom Flughafenbetrieb ausgelöste Wertschöpfung beziffert die Studie mit rund 2,9 Milliarden Euro für ganz Deutschland, davon 1,46 Milliarden Euro für die Region Hannover und über 1,66 Milliarden Euro für ganz Niedersachsen. Der Airport garantiert rund 19 500 Arbeitsplätze in der Region Hannover.

Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH schloss die Geschäftsjahre 2020 bis 2022 mit einem kumulierten Minus von rund 60 Millionen Euro ab und drohte zwischenzeitlich zahlungsunfähig zu werden. Die Drosselung der Wirtschaft infolge der COVID-Pandemie-Maßnahmen führte zu einem Einbruch im Flugverkehr. Die Zahl der Fluggäste sank von 6,3 Millionen im Jahr 2019 auf 1,4 Millionen im Jahr 2020. Auch 2023 musste der Flughafen sein angepeiltes Ziel von 5,2 Millionen Fluggästen zuerst auf 4,8 reduzieren, schlussendlich waren es nur 4,6 Millionen; ein ähnlicher geringer Wert wurde zuletzt 2009 mit 4,9 Millionen und 2002 mit 4,7 Millionen Fluggästen erreicht. Die Möglichkeit eines 24h-Flugbetriebes gilt als entscheidend, um das Geschäftsvolumen der Vor-Corona-Zeit wieder zu erreichen.

Umsatz und Gewinne müssen in den nächsten Jahren durch eine Steigerung der Auslastung nachhaltig maximiert werden. Als Bezugswert sollte die Zahl der im Jahr 2019 erreichten rund 6,3 Millionen Fluggäste gelten, die ab dem Jahr 2025 positiv fortzuschreiben wäre. Die Rückkehr des Flughafens in die wirtschaftliche Gewinnzone soll im Jahr 2024 erfolgen. Für das laufende Jahr haben die Fluggesellschaften TUIfly, Eurowings, Austrian Airlines und Lufthansa City Lines eine Reihe neuer Flugverbindungen und Destinationen insbesondere für den Ferien-Reiseverkehr angekündigt.²

Insbesondere für das Ferien-Fluggeschäft ist es existenziell, Abflüge und Landungen auch in der Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr vornehmen zu können. Auf Anfrage von Abgeordneten der Fraktion der AfD (Drs. 19/1811 zu 19/1517) hatte die Landesregierung im Juli 2023 angegeben, dass im Jahr 2019 über 20 % aller Flugbewegungen in der Nachtzeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr stattfanden. Davon entfielen wiederum über 40 % auf die Tagesrandzeiten (5:00 - 6:00 Uhr und 22:00 bis 24:00 Uhr). 2022 waren es 13 761 Nachtflugbewegungen mit einem Anteil von 22,2 % an allen Flugbewegungen.

Bei einer Anhörung im Landtag im Jahr 2021 bemerkte der damalige Flughafen-Geschäftsführer, dass der Airport bei einer Einschränkung der Nachtflüge unwirtschaftlich werden würde und dass zusätzlich zu Millionenverlusten auch noch Schadensersatzansprüche des als Gesellschafter beteiligten Finanzinvestors auf Stadt und Land zukämen.³ Der Leiter der Beteiligungsabteilung der Landeshauptstadt Hannover ergänzte, „dass Eingriffe in die Nachtflugmöglichkeiten den Flughafen 30 % seines Umsatzes und 2 400 Arbeitsplätze kosten würden“.⁴ Auf die Nachtstunden entfalle die Hälfte der Luftfrachtgeschäften.

¹ ISP Eduard Pestel Institut für Systemforschung e.V.: HANNOVER AIRPORT EIN ZENTRALER WIRTSCHAFTS- UND STANDORTFAKTOR FÜR DIE REGION. Hannover 2019.

² Hannoversche Allgemeine Zeitung, 25.03.2024: „Flughafen Hannover: Diese neuen Ziele werden ab Sommer angefliegen“

³ <https://www.airliners.de/niedersachsens-regierungsfractionen-nachtfluege-hannover-thema/60960>

⁴ Ebd.

Die heimische Industrie ist darauf angewiesen, jederzeit Frachtflugkapazitäten von Charter- und Sammelverkehrsverbindungen für die Ein- und Ausfuhr hochwertiger Güter und Waren nutzen zu können. 2019 wurde der Flughafen um ein neues Air Cargo Terminal erweitert, Postdienstleister wie DHL und TNT nutzen den Airport in ihrem Logistiknetz. Die Frachtkapazitäten am Flughafen Hannover-Langenhagen sind jedoch bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Zudem plant die Deutsche Post AG, ihre Nachtluftpostflüge vom Flughafen Hannover-Langenhagen zum zweiten Quartal 2024 einzustellen. Auch ist zu befürchten, dass es bei der anhaltenden wirtschaftlichen Rezession in Deutschland zu einer Verringerung des Frachtverkehrs kommen könnte. Hier ist die Landesregierung gefordert, günstigere wirtschaftliche Rahmenbedingungen für die Wirtschaft zu schaffen.

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung ist in der Ende 2019 erlassenen Betriebsgenehmigung bereits hinreichend auf die Belange der Bürgerinitiativen eingegangen und hat den Airlines einige Flugbeschränkungen auferlegt: Einige Flugzeugtypen dürfen in der Nachtzeit nicht mehr starten oder landen, eine weitere Gruppe von Flugzeugtypen darf in der Nacht nur noch auf der Nordbahn (09L/27R) verkehren, und generell gelten insbesondere für Frachtflugzeuge strengere Lärmgrenzwerte.⁵ Eine weitergehende Verschärfung erscheint somit nicht mehr dringlich, vielmehr sollte nun vermehrt auf die Flugzeug- und flugtechnischen Verbesserungen gesetzt werden, die von den Fluggesellschaften und -herstellern in Eigenbemühung erbracht werden.

So haben die in Hannover verkehrenden Fluggesellschaften bereits angekündigt, beim anstehenden Umbau ihrer Flotte auf die leiseren Modelle Airbus A320 neo (bzw. A330 neo) oder die Boeing 737 max zu wechseln. Der Luftfahrtanbieter TUIfly hat zum Herbst 2023 eine einjährige Testphase zu dem lärm mindernden NAPD2-Startverfahren abgeschlossen, das außerdem noch eine CO₂-Einsparung bewirke. Dieses Startverfahren kann jederzeit freigegeben werden.

Am Flughafen Hannover-Langenhagen sind bereits alle Forderungen des Balanced Approach gemäß ICAO-Abkommen, Anhang 16 (Kapitel 3,4, 14) umgesetzt und erfüllt worden. Einige Vereinbarungen mit Zustimmung der Flughafengesellschaft gehen sogar noch über die gesetzlichen Vorschriften hinaus, sodass ein weitergehender akuter Handlungsbedarf nicht gegeben ist.

Der Hannover Airport unterhält eine Fluglärmmessanlage mit neun festen Messstellen entlang der Flugrouten, die teilweise auch durch mobile Messstationen ergänzt werden können. Beanstandete Lärmereignisse an einzelnen Messstellen konnten bislang stets als singuläre Ereignisse ausreichend aufgeklärt werden. Der Fluglärmschutzbeauftragte berichtete in der 204. Sitzung der FLSK, dass sich die Zahl der Fluglärmbeschwerden von 16 000 im Jahr 2008 auf 1 000 im Jahr 2022 reduziert habe, woraus sich keine Steigerung der Fluglärmbelastung ergebe. Die Ampelkriterien bei der Fluglärm-messung wurden in Übereinstimmung mit § 2 Nr. 2 des FluLärmG vorgenommen; die entsprechend § 4 Abs 6 FluLärmG turnusmäßig erfolgte gutachterliche Überprüfung der Lärmbelastung habe ebenfalls keine Steigerung erkennen lassen. Das „Schallschutzprogramm 2019“ wurde erfolgreich und zur Zufriedenheit der Anwohner durchgeführt.

In der Fluglärmschutzkommission sind derzeit keine Vertreter niedersächsischer Industrieunternehmen, etwa des produzierenden Gewerbes oder der Logistiker, die Frachtflüge nutzen, vertreten. Hingegen werden die Interessen des Lärmschutzes bereits hinlänglich durch das MU, die Bundesvereinigung gegen Fluglärm und die Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover vertreten. Eine weitere zusätzliche Teilnahme des Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) ist in dieser Hinsicht nicht mehr vordringlich und sollte beendet werden zugunsten eines Vertreters der regionalen Industrieunternehmen.

Jens-Christoph Brockmann
Parlamentarischer Geschäftsführer

⁵ https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/verkehr/luftverkehr/fluglaerm/betriebsgenehmigung_nachtflug-beschränkungen/betriebsgenehmigung-nachtflugbeschaenkungen-15994.html