

# Ergebnisprotokoll

über die 154. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 16. Juni 2009.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 13:10 Uhr

## I. Teilnehmer

Die Teilnehmer sind in der beigefügten Teilnehmerliste (**Anlage 1**) aufgeführt.

Der Vorsitzende begrüßt die Teilnehmer. Ergänzungen zur Tagesordnung werden nicht gewünscht.

## II. Tagesordnung

### TOP 1: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es liegen 3 Stimmrechtsübertragungen vor, 16 Kommissionsmitglieder sind anwesend. Die Fluglärmenschutzkommission ist damit beschlussfähig. Anmerkung: Der Vertreter der Landeshauptstadt Hannover verlässt die Sitzung nach TOP 6, der Vertreter des MU im Laufe des TOP 7. Letzterer überträgt sein Stimmrecht.

### TOP 2: Genehmigung des Ergebnisprotokolls über die 153. Kommissionssitzung

Das Protokoll wurde den Kommissionsmitgliedern mit E-Mail vom 22.05.2009 übersandt. Korrektur-/Ergänzungswünsche sind dazu nicht zugegangen. Das Protokoll ist damit genehmigt.

### TOP 3: Erteilte Nachtstarterlaubnisse

Seit der letzten Sitzung der Kommission wurden keine Nachtstarterlaubnisse erteilt.

### TOP 4: Fluglärmmessergebnisse und Fluglärmbeschwerden

Der Fluglärmenschutzbeauftragte stellt seinen Bericht vor. Da einige kleinere Änderungen erforderlich sind, ist eine korrigierte Fassung der entsprechenden Seiten als **Anlage 2** beigefügt.

Die neue Darstellung der Referenzpegelüberschreitungen zeigt, dass es tagsüber deutlich mehr Referenzpegelüberschreitungen gibt als nachts. Der Fluglärmenschutzbeauftragte wird der Frage nachgehen, ob es hierfür Erklärungen gibt. Erneut wurden mehr Referenzpegelüberschreitungen durch Landungen als durch Starts verursacht. Der Fluglärmenschutzbeauftragte wird gebeten, den durch die A124 der Fluggesellschaft Antonov Design Bureau verursachten Referenzpegelüberschreitungen nachzugehen (insbesondere 18.04.2009). Der Fluglärmenschutzbeauftragte berichtet, dass er auf Grund auffälliger Referenzpegelüberschreitungen Kontakt zur Royal Air Force und zur Lufthansa aufgenommen habe. Abschließende

Antworten liegen aber noch nicht vor. Die Kommissionsmitglieder bitten darum, die Fluggesellschaften in den Tabellen „Referenzpegel-Überschreitungen“ künftig immer anzugeben. Sofern diese nicht aus dem System direkt entnommen werden können, kann die Flughafengesellschaft auf Anfrage des Fluglärmschutzbeauftragten entsprechende Ergänzungen liefern. Der Vertreter des MU weist darauf hin, dass die Referenzpegelüberschreitung am 23.04.2009, 12:50 Uhr, nicht von einer PA28 verursacht worden sein könne.

Auf Nachfrage des Vorsitzenden erklärt die Vertreterin der Flughafengesellschaft, dass die in der letzten Sitzung für eine der nächsten Sitzungen angekündigte gewünschte Erläuterung zu den auf Seite 21 des Jahresberichts des Fluglärmschutzbeauftragten ausgewiesenen Werten der Messpunkte 1 und 2 im Vergleich zu denen der Messpunkte 4 und 5 in der nächsten Sitzung gegeben werden solle (siehe TOP 4 der 153. Sitzung der Kommission).

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm Großraum Hannover begrüßt ausdrücklich, dass der Fluglärmschutzbeauftragte in den letzten Wochen Beschwerdeführer zu Hause besucht habe. Dadurch werde es zwar nicht leiser, die Besuche würden aber sehr positiv aufgenommen und trügen so zu einer Verbesserung der Situation bei.

### **TOP 5: Entwicklung des nächtlichen Frachtverkehrs**

Ein Vertreter der Flughafengesellschaft erläutert die als Tischvorlage verteilte Darstellung zu den Frachtszenarien am Hannover Airport (**Anlage 3**). Er berichtet, dass zurzeit nur ca. 5 % der in der Umgebung des Flughafens umgeschlagenen Fracht (ca. 100.000 t) auf dem Luftweg transportiert werden. Dabei handele es sich zu jeweils ca. einem Drittel um Expressfracht (nachtflugaffin), Frachtcharter (überwiegend Tag) und Beiladungsfracht. Insbesondere die Expressfracht werde sich in 2009 verringern. Ab 2010 seien die Perspektiven aber deutlich positiver. Man strebe an, in Hannover ein kleines Drehkreuz mit einem A300 aufzubauen. Man rechne mit je drei Starts und drei Landungen pro Woche. Pro Jahr sollen so zusätzlich 12.000 t Fracht transportiert werden. Ab 2011 rechne man mit dem Aufbau einer Langstreckenverbindung mit einer B747. Hier gehe es um einen Umlauf pro Woche (ein Start, eine Landung), insgesamt sollen so zusätzlich 15.000 t Fracht pro Jahr transportiert werden (10.000 t an, 5000 t ab). Auf Grund der Rahmenbedingungen (z. B. verfügbarer Slots in den Herkunfts-/Zielländern) rechne man damit, dass maximal 30 % dieser Flüge nachts erfolgen. Für das Jahr 2013 rechne man insgesamt mit zehn Bewegungen (fünf Starts, fünf Landungen) pro Woche im Frachtverkehr, davon drei Bewegungen in der Nacht.

Auf Nachfrage des Vorsitzenden erklärt der Vertreter der Flughafengesellschaft, dass auf dem Flughafen Braunschweig keine größeren Frachtflugzeuge abgefertigt werden können. Er bestätigt, dass die Luftfrachtstrategie in Konkurrenz zum Lkw-Transport stehe. Der Transport per Flugzeug sei für die Verlagerer aber unter Kostengesichtspunkten durchaus interessant.

Der Vertreter der Region Hannover stellt fest, dass die Zuwachsraten im Frachtbereich zwar prozentual hoch seien, dies aber offensichtlich nur zu relativ wenigen zusätzlichen Flugbewegungen führen werde. Der größere Anteil des erwarteten Zuwachses im Bereich der Flugbewegungen müsse offensichtlich durch den Passagierverkehr bedingt sein. Auf Nachfrage des Vertreters der Stadt Langenhagen wird ausgeführt, dass die Post ihre Postflüge bundesweit, in Hannover zum 31.07.2009, einstellen werde. Ein anderer Anbieter für Postflüge sei nicht in Sicht. Die Sorge des Vertreters der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm, dass Kapazitäten aufgebaut werden, die dann später durch noch lautere Luftfahrzeuge genutzt werden würden, teilt der Vertreter der Flughafengesellschaft nicht. Das Frachtzentrum werde auf Grund vorhandener Kapazitäten gebaut, gänzlich unabhängig davon, ob die Fracht letztlich auf dem Land- oder Luftweg transportiert werde. Der Vertreter des BUND hält die Prognose nach wie vor für unsicher. Die Vertreterin des MW weist darauf hin, dass es einer Prognose immanent sei, dass Szenarien unterstellt werden. Die Vertreterin der Flughafengesellschaft

weist abschließend darauf hin, dass Professor Dr. Hübl keine Verkehrsprognose für den Flughafen erstellt, sondern die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Hannover für die Region untersucht habe.

#### **TOP 6: Neufassung Lärmschutzbereich: Unterrichtung durch MU**

Der Vertreter des MU berichtet, dass der Lärmschutzbereich nach dem Fluglärmgesetz zurzeit berechnet werde. Mit ersten Ergebnissen rechne er in drei bis vier Wochen. Ein Vergleich dieses Lärmschutzbereichs mit anderen Zonen, die auf Grund anderer Rechtsgrundlagen berechnet und festgesetzt wurden, ist nicht ohne weiteres möglich, da z. B. unterschiedliche Vorgaben für die Berechnung der verschiedenen Zonen gelten. Auf der Internetseite des Umweltministeriums werden mehrere Lärmzonen dargestellt ([http://www.umwelt.niedersachsen.de/master/C45692033\\_N38891908\\_L20\\_D0\\_I598.html](http://www.umwelt.niedersachsen.de/master/C45692033_N38891908_L20_D0_I598.html) derzeitiger Lärmschutzbereich nach dem Fluglärmgesetz, strategische Lärmkarte auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie und Siedlungsbeschränkungsgebiet). Ob es Bereiche gibt, die vom bisherigen freiwilligen Schallschutzprogramm der Flughafengesellschaft nicht erfasst sind, in denen aber auf Grundlage des Fluglärmgesetzes künftig Ansprüche auf passiven Schallschutz bestehen, kann erst nach Vorliegen der Berechnungsergebnisse und Verabschiedung der Rechtsverordnung zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs gesagt werden.

Der Vertreter des MU bietet der Kommission an, ihr die Berechnungsergebnisse zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs vor Eintritt in das Verfahren Rechtsverordnung vorzustellen. Dieses Angebot wird nicht aufgegriffen. Der Vorsitzende bittet den Vertreter des MU, die Kommission nach Verabschiedung der Rechtsverordnung und der Zuständigkeitsregelung über die Ergebnisse zu informieren.

#### **TOP 7: Bericht aus der Arbeitsgruppe „Nachtflugregelung“ und Verabschiedung einer Stellungnahme der Kommission zu dem vorliegenden Entwurf des Ministeriums**

Der Vorsitzende verteilt ein Papier mit den Ergebnissen der Arbeitsgruppe (**Anlage 4**) und räumt eine Lesepause ein. Zu den vorgeschlagenen Empfehlungen an MW erläutert er, dass bei dem Lärmkontingent bewusst nur von fünf bis sechs Flugbewegungen gesprochen werde, ohne konkrete Luftfahrzeuge zu benennen. Hier wolle man der Behörde einen gewissen Spielraum lassen. Übungsflüge von in Hannover stationierten Geschäftsflugzeugen sollen nur an Werktagen erlaubt werden, da diese an Sonntagen auch andere Flugplätze anfliegen und dort üben könnten. Eine Befristung auf fünf Jahre solle empfohlen werden, da sich schon in diesem Zeitraum sehr viel ereignen könne, was dann in einer neuen Regelung berücksichtigt werden sollte. Es wird darauf hingewiesen, dass der Vorschlag der Arbeitsgruppe ein Kompromiss darstelle. Die einzelnen Vertreter hätten teilweise strengere, teilweise auch weniger strenge Vorgaben befürwortet. Der Vertreter der Hapag-Lloyd Flug GmbH lehnt ein Lärmkontingent ab. Der Vertreter der Stadt Langenhagen regt an, den Punkt zum Lärmkontingent insoweit zu ergänzen, als dieses zwischen Nord- und Südbahn ausgewogen sein solle. Auf Nachfrage des MW erklärt der Vorsitzende, dass der Begriff „ausgewogen“ seitens der Kommission nicht näher definiert werden solle, dies obliege der Behörde. Der Vertreter der Region Hannover befürchtet, dass es für ein Lärmkontingent keine Rechtsgrundlage gebe. Auf Nachfrage erklärt die Vertreterin des MW, dass das derzeitige Überwachungskonzept voraussichtlich fortgesetzt werden solle, Einzelheiten aber noch geklärt werden müssten. Gesetzlich vorgesehen sei ein solches Überwachungskonzept nicht. Die Vertreterin der Stadt Garbsen schlägt vor, den Punkt „Die Betriebsbeschränkungen gelten nicht für „Homecarrier“.“ zu streichen. Der Vorsitzende stellt diesen Vorschlag zur Abstimmung. Er wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Vorschlag der Arbeitsgruppe wird um einige Punkte ergänzt und dann in folgender Fassung zur Abstimmung gestellt:

Die Fluglärnkommision empfiehlt MW für die künftige Nachtflugregelung:

- Zwischen 22:00 und 05:59 Uhr sind Starts und Landungen von Flugzeugtypen nur zulässig, die die ICAO Anhang 16 Kapitel 3 Werte um 10 EPNdB (kumulativ) unterschreiten.
- Zwischen 1:00 und 5:00 Uhr ist ein zwischen Nord- und Südbahn ausgewogenes Lärmkontingent innerhalb von zwei Jahren anzustreben, das dem Lärm von 5 bis 6 Flugbewegungen entspricht.
- Die Betriebsbeschränkungen gelten nicht für "Homecarrier".
- Übungsflüge von in Hannover stationierten Geschäftsflugzeugen sind nur montags bis freitags zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr und samstags zwischen 8:00 Uhr und 13:00 Uhr erlaubt.
- Die Regelung sollte weiterhin auf fünf Jahre befristet werden, um auf neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung reagieren zu können.

Die Abstimmung über die Annahme dieses Vorschlags ergibt folgendes Ergebnis:

11 Ja-Stimmen  
4 Nein-Stimmen  
3 Enthaltungen.

Der Vorschlag ist damit angenommen.

### **TOP 8: Verschiedenes**

Der Vertreter der Stadt Langenhagen erinnert daran, dass die Flughafengesellschaft ihre mobile Messstelle in Engelbostel aufstellen wollte. Die Vertreterin der Flughafengesellschaft sagt eine Klärung zu.

### **III. Nächste Sitzung**

Die 155. Kommissionssitzung findet am Dienstag, den **27. Oktober 2009**, ab 10:00 Uhr, in der Büroebene (2. Etage) des Fluggastabfertigungsgebäudes des Flughafens Hannover-Langenhagen statt.

Der Vorsitzende

Die Protokollführerin