

Ergebnisprotokoll

der 197. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 23.02.2021.

Beginn: 10:30 Uhr

Ende: 12:20 Uhr

I. Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

Die stellvertretende Vorsitzende begrüßt die neue Vertreterin der Stadt Hannover und alle weiteren Anwesenden. Der Vorsitzende lässt sich aus privaten Gründen entschuldigen.

Die neue Vertreterin der Stadt Hannover stellt sich auf Bitte der stellvertretenden Vorsitzenden kurz vor. Der Vertreter der Stadt Neustadt a. Rbge. scheidet ebenfalls als Mitglied der Kommission aus, eine neue Vertretung wird voraussichtlich im März 2021 benannt und in der nächsten Sitzung vorgestellt.

Auf Bitte der stellvertretenden Vorsitzenden stellt die Vertreterin der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH die aktuelle Situation am Flughafen dar. Sie erläutert, dass der Flughafen momentan ca. 95 % weniger Passagiere verzeichnet als im Vorjahr und dass sich das Jahr 2020 mit einer Gesamtpassagierzahl von 1,5 Mio. als historisch schlechtestes Jahr für den Flughafen herausgestellt hat. Der Frachtverkehr und die Kleinflieger stellen momentan den größten Anteil der Flugbewegungen dar. Weiterhin führt die Vertreterin der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH aus, dass der Flughafen an manchen Tagen um die 1000 Passagiere verzeichnet an anderen jedoch nur 75. Sie betont aber auch, dass die Gesellschafter den Flughafen in dieser schweren Zeit unterstützen und diesem so durch die Krise helfen.

TOP 2: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 15 stimmberechtigte Mitglieder anwesend, zwei nicht anwesende Mitglieder haben ihr Stimmrecht übertragen. Beschlussfähigkeit ist damit gegeben.

TOP 3: Genehmigung der Niederschrift der 196. Sitzung

Zum Ergebnisprotokoll der 196. Kommissionssitzung gibt es keine Anmerkungen. Das Protokoll ist damit in vorliegender Fassung genehmigt.

TOP 4: Erteilte Nachtstarterlaubnisse

Im Zeitraum seit der letzten Sitzung wurden keine Nachtstarterlaubnisse erteilt.

TOP 5: Präsentation zu Nachtflügen 2020 (FHG)

Der Vertreter der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH stellt verschiedene Auswertungen zu den Nachtflügen im Jahr 2020 vor, welche neben der Anzahl an Flugbewegungen aufgeteilt nach Starts und Landungen zur Nachtzeit, auch Auskunft über die Anzahl an Flugbewegung bezogen auf die einzelnen Stunden während der Nachtzeit, nach Nord-, Süd- und Centerbahn sowie nach Flugzeugtypen geben. Weiterhin enthält eine Auswertung Informationen darüber

welcher Lärmkategorie, welche in der Entgeltordnung des Flughafens ausgewiesen sind, die Flugzeuge zuzuordnen sind.

Die genannten Daten werden wiederum bezogen auf das gesamte Kalenderjahr als auch auf die verkehrsreichsten sechs Monate ausgewiesen.

Der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH merkt an, dass zwei Flugzeugtypen in den Auswertungen nicht dem richtigen ICAO Annex 16 zugeordnet worden seien und erkundigt sich beim Flughafen, nach welchen Kriterien die Einordnung stattgefunden habe. Der Vertreter der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erwidert, dass die Zulassung des Flugzeuges maßgeblich ist, auch wenn diese von der tatsächlichen Lärmentwicklung leiser seien. Er nimmt den Hinweis jedoch mit und überprüft die Einordnung erneut.

Die Vertreterin der Stadt Hannover erkundigt sich, ob es möglich wäre, die Daten auch nach Art des Fluges wie beispielsweise Militär-, Fracht- oder Passagierflug aufzuschlüsseln. Der Vertreter der Flughafens Hannover-Langenhagen GmbH gibt an, dass diese Darstellungsweise teilweise problematisch ist, da Passagiermaschinen häufig auch Fracht mit sich führen, bietet jedoch an zu prüfen, ob eine solche Aufschlüsselung möglich ist. Die stellvertretende Vorsitzende unterstützt den Vorschlag der Vertreterin der Stadt Hannover.

Der Vertreter des MW erläutert, dass die Daten zu den Nachtflügen ab 2020 erstmals zur Verfügung gestellt würden, um detaillierter als bisher zum Nachtflugaufkommen berichten zu können. Dies sei eine Zusage von MW im Rahmen der Verabschiedung der neuen Nachtflugregelung im Jahr 2019 gewesen. Ziel sei es, belastbarer darstellen zu können, wie sich der Nachtflugverkehr über die Jahre entwickelt. Dies sei, durch die massiven Einbrüche der Bewegungszahlen in 2020, in den kommenden Jahren nun leider kaum möglich. Die Zahlen gäben jedoch trotzdem beispielsweise Aufschluss darüber, welche Flugzeugtypen bei Nacht am Flughafen verkehren.

TOP 6: Antrag zum Jahresbericht des Fluglärmbbeauftragten, Kapitel 4: Fluglärmmüberwachung (Ampelkriterium)

Die stellvertretende Vorsitzende bittet den Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover seinen Antrag zum Ampelkriterium zur Überwachung des Fluglärms zu erläutern.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erläutert, dass es schwer falle die verschiedenen Berichte, die die Auswertung der Lärmdaten (z.B. der Jahresbericht des Fluglärmschutzbeauftragten) aufzeigen, miteinander zu vergleichen. Es werde nicht klar, ob für die Auswertung die real gemessenen Lärmwerte (Gesamtgeräusch) oder die reduzierten, berechneten Fluglärmwerte verwendet würden. Zudem erkundigt er sich, welche Werte für die Auslegung der Schallschutzmaßnahmen von Belang sind.

Der Vertreter des MU erwidert, dass gemäß 1. FlugLSW Werte ausschließlich auf der Grundlage von Flugbewegungen berechnet werden und diese Werte auch der Auslegung von Schallschutzmaßnahmen dienen. Für die Darstellung der Lärmampel werden daher auch nur gemessene Werte herangezogen, die Flugbewegungen zugeordnet werden konnten.

Den auf der Internet-Seite des MU veröffentlichten Fluglärmereignissen sind dort ein LASmas und ein LAE zugeordnet. In beiden Fällen handelt es sich um gemessene Pegel, die maßgeblich durch das Fluglärmereignis bestimmt werden. Beide gehen in die Ermittlung des Ampelkriteriums ein.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover bittet nochmals darum, die Werte in den Berichten des Fluglärmschutzbeauftragten sauber zu trennen und genau auszuweisen, welche Werte als Grundlage für den Bericht maßgeblich gedient haben. Die stellvertretende Vorsitzende weist darauf hin, dass nach den Erläuterungen von MU Unklarheiten beseitigt sein dürften.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover greift zudem auf, dass ein NAT-Wert von über 6 bis zum Jahresbericht des Fluglärmschutzbeauftragten aus dem Jahre 2016 dazu geführt habe, dass die Ampelfarbe auf Rot wechselt. Im Jahresbericht aus dem Jahr 2017 wurde der NAT-Grenzwert, welcher eine Färbung der Ampel auf Rot verursacht, dann auf den Wert 7 erhöht. Dies sei eine nicht nachvollziehbare Änderung.

Der Vertreter des MU erwidert, dass das Fluglärmgesetz lediglich eine Pegeldifferenz von 2 dB in den oben bereits aufgeführten berechneten Werten als Kriterium für eine wesentliche Änderung kenne. Für den NAT-Wert gäbe es kein entsprechendes Kriterium. Die Lärmampel sei in der gegenwärtigen Form daher wesentlich empfindlicher als es das Fluglärmgesetz vorgebe. Sie gewährleiste in der aktuellen Form insbesondere, dass messtechnisch und für das Fluglärmgesetz relevante Änderungen rechtzeitig erkannt werden können.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BvF) weist auch auf diese sprunghafte Änderung hin und verweist auf eine Präsentation aus dem Jahr 2011 bezüglich des Überwachungskonzeptes zur Einhaltung der Nachtschutzzone, welche dringend überarbeitet werden solle, da die darin enthaltenen Grenzwerte wegen fehlerhafter Koordinatenumrechnungen im Jahr 2013 Neuberechnet, aber nicht in der Präsentation geändert wurden. Somit können die Grenzwerte für das Ampelkriterium in den Fluglärmschutzberichten nicht mit den Daten in der Präsentation übereinstimmen, die auf der Internetseite des MW's als Download zur Verfügung steht (https://www.mw.niedersachsen.de/download/10371/ueberwachungskonzept_fluglaerm.ppt).

Nach der Überarbeitung könnte künftig in den Jahresberichten des Fluglärmschutzbeauftragten auf diesen Download als Referenz verwiesen werden.

Der Vertreter der BvF bietet sich an, dem Vertreter des MU den Hintergrund näher zu erläutern und entsprechende Daten und Emails dazu weiterzuleiten.

Die stellvertretende Vorsitzende merkt zudem an, dass weitere Überarbeitungsmaßnahmen mit der möglichen Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches einhergehen könnten und die Erläuterung des Vertreters des MU unter TOP 8 hierzu weiteren Aufschluss geben könnte. Sie spricht sich für eine Überarbeitung der genannten Präsentation aus dem Jahr 2011 in diesem zeitlichen Zusammenhang aus.

Es wird vereinbart, dass die Thematik des Farbwechsels der Ampel von Gelb auf Rot in der nächsten Sitzung noch einmal thematisiert werden soll.

TOP 7: Berichte des Fluglärmschutzbeauftragten

TOP 7a: Bericht August bis Oktober 2020

Der Fluglärmenschutzbeauftragte stellt seinen Bericht für den Zeitraum August bis Oktober 2020 vor. Hervorzuheben sei, dass vermehrt Beschwerden eingegangen seien, welche lediglich auf akustischer Wahrnehmung beruhen, sich aber bei der Prüfung herausstellte, dass zu den genannten Zeiten kein Flug stattgefunden habe. Weiterhin legt der Fluglärmenschutzbeauftragte als persönliche Anmerkung dar, dass trotz des Vorhandenseins des nahegelegenen Militärflugplatzes in Wunstorf vermehrt Militärmaschinen am Flughafen landen.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover macht darauf aufmerksam, dass einige Flugnummern häufiger den sog. „1%-Referenzpegel“ überschreiten und erkundigt sich, ob hierfür ein Grund bekannt sei. Der Lärmenschutzbeauftragte erwidert, dass ein genauer Grund für die Überschreitung nicht auszumachen sei und viele Faktoren wie die Beladung des Flugzeuges oder meteorologische Verhältnisse hier eine Rolle spielen können. Zudem liegt kein Verstoß vor, der eine Sanktionsmöglichkeit auslösen würde und auch keine Beschwerden zu den Flügen.

Der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH weist zudem daraufhin, dass in Einzelfällen auch eigentlich sehr leise Flugzeugtypen Referenzpegelüberschreitungen verursachen und gibt den Anstoß, dass der Flughafen zu den betroffenen Fluggesellschaften Kontakt aufnehmen könnte, um Gründe hierfür auszumachen. Konkret spricht er 2 Flugbewegungen am 01.10.2020 (18:45:23 mit Flugnr. LX828 mit einer E290) an, die am MP8 zu einer 1%-Überschreitungspegelüberschreitung geführt hat und eine am 27.10.2020 (17:50:12 mit Flugnr. LX828 mit BCS1), die am MP4 zu einer 1%-Überschreitungspegelüberschreitung geführt hat. Die Vertreterin der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erwidert, dass es sich bei dem Referenzpegel um einen willkürlich gesetzten Wert handelt und auch lärmärmere Flugzeuge von den Messstellen deutlicher aufgezeichnet werden könnten, da der Flugverkehr momentan insgesamt stark reduziert ist. Der Vertreter der BvR hält diese Aussage für missverständlich und stellt diese in Frage.

Die Vertreterin der Stadt Hannover erkundigt sich, ob im Zuge der Sitzungen der FLSK auch Vorträge von Fachleuten zu Themen wie beispielsweise der Entstehung von Fluglärm gehalten werden und regt an, künftig Fachvorträge in die Sitzungen zu implementieren.

Der Vertreter des MW erwidert, dass dies durchaus möglich sei und man diesbezüglich für die nächsten Sitzungen in einen Austausch tritt.

Der Vertreter der Deutschen Flugsicherung GmbH greift die Äußerung des Fluglärmenschutzbeauftragten zu den Militärmaschinen am Flughafen auf und erläutert, dass die Bundeswehr den Flughafen Hannover-Langenhagen zu Ausbildungszwecken nutzt, um diesen im Notfall als Ausweichflughafen nutzen zu können oder um beispielsweise die Feuerwehr am Flughafen einzuweisen.

Die Vertreterin der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH bestätigt dieses Vorgehen.

TOP 7b. Bericht November bis Dezember 2020

Der Fluglärmenschutzbeauftragte stellt seinen Bericht für die Monate November und Dezember 2020 vor.

TOP 8: Verfahrenstand zur Überprüfung des Lärmschutzbereichs (MU)

Der Vertreter des MU berichtet vom aktuellen Verfahrensstand der Überprüfung des Lärmschutzbereichs. Die letzte Überprüfung des Lärmschutzbereichs fand im Jahr 2010 statt und ist spätestens alle 10 Jahre erneut durchzuführen. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH hatte im Juli 2019 eine Verkehrsprognose beruhend auf den Verkehrswerten des Jahres 2018 für das Jahr 2030 als Grundlage für die Überprüfung beim MU eingereicht. Das hierauf beruhende Datenerfassungssystem (DES) liegt MU seit Mai 2020 vor. Aufgrund der stark rückläufigen Fluggastzahlen im Zuge der Covid-19-Pandemie ist eine neue Prognose vom Flughafen angefertigt worden, um die aktuelle Entwicklung des Flugverkehrs berücksichtigen zu können und darauf zu reagieren, dass sich pandemie-bedingt, der Ausgangspunkt für die Prognose verändert hat.

Das auf der neuen Prognose beruhende DES liegt dem MU mittlerweile vor und wurde bereits an das Umweltbundesamt zur Prüfung weitergeleitet. Nach der Prüfung durch das Umweltbundesamt wird das DES dann an das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim übermittelt und dient dort als Grundlage für die Prüfung und ggf. die Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches.

Im Februar 2021 hat sich auch die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) mit dem Thema befasst und ein gemeinsames Schreiben an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) aufgesetzt. Darin wird gefordert, die turnusmäßige Überprüfung des Lärmschutzbereiches nach § 4 Abs. 6 Fluglärmgesetz um einen Zeitraum von 2-3 Jahren auszusetzen, bis wieder hinreichend verlässliche Trendannahmen für die Erstellung der notwendigen Prognosen vorhanden seien. Das MU schließt sich der Meinung, die Überprüfung des Lärmschutzbereiches auszusetzen, nicht an, da eine Prognose für die nächsten 10 Jahre auch ohne einen pandemiebedingten Einbruch des Luftverkehrs sehr unsicher sei und durch verschiedenste Umstände verändert werden könnte. Zudem sieht das FluLärmG auch eine frühere erneute Prüfung des Lärmschutzbereiches vor, falls dies notwendig werden sollte.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erkundigt sich, inwieweit die Prognose angepasst wurde und wie sich der Lärmschutzbereich bei der aktuellen Situation verändern wird. Der Vertreter des MU erläutert, dass man nicht allein an der Prognose erkennen kann, ob sich der Lärmschutzbereich verändert und das eine Neufestsetzung nur dann notwendig wird, wenn die errechneten Abweichungen zwischen dem alten und dem neuen Lärmschutzbereich ein festgelegtes Maß überschreiten. Im Einvernehmen mit dem Flughafen und dem MU wird festgelegt, die aktuelle Verkehrsprognose des Flughafens auch an die Mitglieder der FLSK zu übermitteln.

Die stellvertretende Vorsitzende erkundigt sich zudem, wann Informationen dazu vorliegen werden, ob und inwieweit eine Anpassung des Lärmschutzbereiches notwendig ist. Der Vertreter des MU erwidert, dass dies 6 - 9 Monate in Anspruch nehmen kann und das erst dann nach der Berechnung des neuen Lärmschutzbereiches das Rechtssetzungsverfahren startet.

Weiterhin wurde über eine mögliche Anpassung des Siedlungsbeschränkungsgebietes im Zuge einer möglichen Neuberechnung des Lärmschutzbereiches diskutiert. Zumindest mittelbare Auswirkungen der Verkehrsprognose auf den Siedlungsbeschränkungen können nicht ausgeschlossen werden. Abschließende Ausführungen können seitens MU aufgrund der Zuständigkeit von ML für diese Thematik jedoch nicht getroffen werden.

TOP 9: Beratungsbedarf DFS

Ein Beratungsbedarf der DFS ist nicht gegeben.

TOP 10: Beratungsbedarf MW

Ein Beratungsbedarf des MW ist nicht gegeben.

TOP 11: Termine

Der Vorsitzende hat mitgeteilt, an der nächsten Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen teilzunehmen und in der nächsten FLSK-Sitzung über die ADF-Ta-gung berichten zu wollen.

Die nächste Sitzung findet am 04.05.2021 um 10 Uhr statt.

TOP 12: Verschiedenes

Da es bei der Durchführung der 197. Sitzung der FLSK über Skype bei einigen Mitgliedern technische Schwierigkeiten gab, wird zum Schluss über andere digitale Möglichkeiten der Durchführung der nächsten Sitzung diskutiert. Hierbei werden verschiedene Programme wie Zoom oder Go-To-Meeting zur Diskussion gestellt. Der Vertreter des MW schlägt vor, in Ko-operation mit dem Flughafen die nächste Sitzung über Go-To-Meeting durchzuführen. Es wird sich im Einvernehmen mit der Vertreterin der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH darauf geeinigt, einen Probetermin für die nächste Sitzung der FLSK über Go-To-Meeting zu initiieren und bei dessen Gelingen das Programm für die Durchführung der nächsten Sitzung zu verwenden.

Die stellvertretende Vorsitzende

Die Protokollführerin