

## **Ergebnisprotokoll**

der 199. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 30.11.2021 als Videokonferenz.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 11:40 Uhr

### **I. Tagesordnung**

#### **TOP 1: Begrüßung**

Der Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden und weist daraufhin, dass sich durch die diesjährigen Kommunalwahlen die Besetzung der Kommission deutlich verändert hat. Die designierten Vertreter der Städte und Gemeinden nehmen als Gäste an der Sitzung teil.

#### **TOP 2: Feststellung der Beschlussfähigkeit**

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 11 stimmberechtigte Mitglieder anwesend, zwei nicht anwesende Mitglieder haben ihr Stimmrecht übertragen. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm gibt zu bedenken, dass die Durchführung der beabsichtigten Wahl einer/ eines stv. Vorsitzenden sowie einer/ eines Vorsitzenden aufgrund der nur knapp erreichten Beschlussfähigkeit und der sich deutlich geänderten Besetzung der Kommission im Rahmen dieser Sitzung wenig sinnvoll sei. Der Vorsitzende erwidert, dass man eine Durchführung der Wahlen im Rahmen eines Umlaufverfahrens nach der Sitzung beabsichtige.

#### **TOP 3: Genehmigung der Niederschrift der 198. Sitzung**

Zum Ergebnisprotokoll der 198. Kommissionssitzung gibt es keine weiteren Anmerkungen. Das Protokoll wird in der vorliegenden Fassung genehmigt.

#### **TOP 4: Wahl einer/ eines Vorsitzenden**

Der Vorsitzende schlägt den designierten Vertreter der Stadt Langenhagen, Herrn Döpke, als Vorsitzenden vor und erläutert, dass dieser aufgrund der verspäteten Meldung der Stadt Langenhagen noch nicht als offizielles Mitglied der Kommission berufen werden konnte. Er regt an, die Wahl einer/ eines Vorsitzenden auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung aufzunehmen.

Diesem Vorgehen wird zugestimmt.

## **TOP 5: Wahl einer/ eines stv. Vorsitzenden**

Der Vorsitzende schlägt den Vertreter der Stadt Wunstorf, Herrn Hoch, als neuen stv. Vorsitzenden für mindestens eine Wahlperiode vor und regt an, die Wahl im Anschluss an diese Sitzung in Form eines schriftlichen Umlaufverfahrens durchzuführen.

Auch diesem Verfahren wird zugestimmt.

## **TOP 6: Erteilte Nachtstarterlaubnisse**

Der Vertreter des MW führt aus, dass im Zuge der Evakuierungsflüge der Bundeswehr aus Kabul zwei Nachtstarterlaubnisse für eine Antonow-124 durch MW vorsorglich erteilt wurden. Diese Genehmigungen seien allerdings obsolet geworden, da die Flüge als State Flights abgewickelt wurden und somit nicht der Nachtflugregelung des Flughafens unterworfen seien. Zudem sei eine Abwicklung der Flüge außerhalb der Nachtzeit kurzfristig doch möglich gewesen.

## **TOP 7: Fluglärmmessungen entlang der Flugrouten POVEL und ELNAT (MW und FHG)**

Der Vertreter des MW berichtet von den geplanten Fluglärmmessungen entlang der Flugrouten POVEL und ELNAT, welche ursprünglich in den sechs verkehrsreichsten Monaten im Jahr 2020 hätten erfolgen sollten. Hintergrund der Messungen waren vermehrte Beschwerden im Jahr 2019 aus Gebieten, in denen zuvor, abgesehen von Einzelfällen, kaum Beschwerden zum Fluglärm zu verzeichnen waren. Diese Entwicklung sollte zum Anlass genommen werden, um mittels der mobilen Fluglärmmessanlage der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH an sechs Positionen entlang der benannten Flugrouten Messungen durchzuführen.

Die geplanten Messungen mussten jedoch aufgrund der durch die Corona-Pandemie deutlich reduzierten Flugbewegungen und der damit einhergehenden verminderten Lärmbelastung verschoben werden. Angesichts dieser Entwicklung des Luftverkehrs habe man sich mit dem Flughafen darauf verständigt, erst ab einer Bewegungszahl von 70 % des Vorkrisenniveaus und somit frühestens im Herbst 2021 mit den geplanten Messungen zu beginnen. Hiermit ist realistischer Weise nicht vor Frühjahr 2022 zu rechnen.

Der Vertreter des MW führt zudem aus, dass diese Planungen obsolet werden könnten, da durch einen in diesem Jahr gefassten Landtagsbeschluss im nächsten Jahr bereits umfangreiche Messungen im Rahmen eines Lärmgutachtens geplant seien.

Der designierte Vertreter der Stadt Seelze erkundigt sich, ob es möglich sei, ihm Unterlagen zur Verfügung zu stellen, welche die verschiedenen An- und Abflugrouten des Flughafens darstellen. Der Vertreter des MW regt an, dass die DFS dieses Kartenmaterial zur Verfügung stellen könnte. Der Vertreter der DFS sichert zu, dieses Material herauszugeben [Anm.: Dieses ist im Nachgang zur Sitzung bereits übersandt worden].

## **TOP 8: Berichte des Fluglärmenschutzbeauftragten**

Der Vorsitzende teilt mit, dass die Berichte des TOP 8 aufgrund der krankheitsbedingten Abwesenheit des Fluglärmenschutzbeauftragten heute entfallen müssen. Zudem weist er daraufhin, dass Fragen und Anmerkungen zu den Berichten auch in schriftlicher Form bei diesem eingereicht werden können.

### **TOP 8a: Bericht April bis Juni 2021**

Bericht entfällt.

### **TOP 8b.: Überflüge über Resse in 2020**

Bericht entfällt.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, was es mit den Überflügen in Resse auf sich hat. Der Vertreter des MW erläutert, dass es sich um eine Prüfung des Fluglärmenschutzbeauftragten gehandelt habe und dieser berichten wollte, was er in Bezug auf die Überflüge unternommen habe.

### **TOP 8c.: Vermessungsflüge am 07./08.09.2021**

Bericht entfällt.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm merkt an, dass vermehrt Maschinen der TUIfly in den Nachtzeiten mittels Schubumkehr laut bremsen würden und erkundigt sich, warum nur diese Fluggesellschaft trotz gleicher Bedingungen auf diese Bremsart zurückgreife. Die Vertreterin der FHG bittet den Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, ihr die konkreten Zeiten zu nennen, in denen er dies festgestellt habe, damit die FHG sich bei der TUIfly hierzu erkundigen könne. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm sichert zu, diese Daten der FHG zu übermitteln.

## **TOP 9: Verfahrenstand zur Überprüfung des Lärmschutzbereichs (MU)**

Der Vertreter des MU berichtet anhand einer Präsentation (*vgl. Anlage 1*) von den Ergebnissen der Überprüfung des Lärmschutzbereichs.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm fragt nach, wie es sein könne, dass der Lärmpegel im Bereich Kaltenweide trotz gleichzeitig abnehmender Flugbewegungen gestiegen sei. Der Vertreter des MU führt aus, dass es verschiedene Faktoren gäbe, die auf den Lärmpegel Einfluss hätten.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm bittet um eine Karte, in der die Berechnung des Lärmschutzbereiches aus 2010 im Vergleich zu der neuen Berechnung dargestellt

wird, um Veränderungen besser erkennen zu können. Weiterhin führt er an, dass keine Höhenprofilanalyse bei der Überprüfung des Lärmschutzbereiches stattgefunden habe. Der Vertreter des MU erläutert, dass das Höhenprofil Bestandteil der Emissionsdaten der AZB sei und jedes Flugzeug in Klassen eingeteilt werde, bei denen das Höhenprofil vorgegeben ist. Er wolle den Bericht zur Neuberechnungen des Lärmschutzbereiches sowie das Berechnungsprotokoll zur Verfügung stellen (*vgl. Anlage 2 und 3*).

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm führt weiter aus, dass ebenfalls keine Schubumkehrereignisse in die Berechnung eingeflossen seien. Hierauf erwidert der Vertreter des MU, dass die Berechnungsgrundlagen für die Überprüfung des Lärmschutzbereiches durch die Gesetzgebung des Bundes vorgeschrieben werden. Zum Beispiel fänden sich auch neuere/leisere Flugzeugtypen nicht in den Berechnungsgrundlagen wieder. Dies führe dazu, dass einzig eine Reform der Fluglärmgesetzgebung seitens des Bundes die bei der Berechnung zu berücksichtigenden Faktoren ändern würde.

Die Vertreterin der FHG merkt hierzu an, dass sich der Flughafen nicht nur auf die Berechnungen des MU verlasse, sondern über das Ampel-Kriterium die reellen Werte berücksichtige.

Der Vertreter des MU stellt daraufhin eine Karte vor, in welcher der im Jahr 2010 berechnete Lärmschutzbereich mit dem aus der Prognose für 2030 berechneten Lärmschutzbereich verglichen wird.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm stellt fest, dass die im Rahmen der Überprüfung des Lärmschutzbereiches durchgeführte Analyse der Abflugrouten andere Routen abbilde, als es in anderem Kartenmaterial der Fall sei. Aus diesem Grund erkundigt er sich, wann diese Routen geändert bzw. genehmigt wurden. Der Vertreter der DFS erläutert, dass diese schon vor einigen Jahren eingeführt und nicht geändert worden seien. Bei den von der DFS festgelegten Routen handle es sich um Nominallinien der Abflugrouten, wobei die tatsächlichen Abflüge einer gewissen Streuung unterlägen. Dazu komme, dass die Lotsen ab einer bestimmten Höhe davon abweichende Freigaben erteilen können.

Das DES hingegen beruhe laut Aussage des Vertreters des MU auf der flugbetrieblichen Praxis und nicht den Nominallinien.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm gibt die doch deutlichen Abweichungen von den festgelegten Flugrouten zu bedenken und bittet darum, diese Abweichungen in entsprechendem Kartenmaterial kenntlich zu machen.

Der Vertreter der DFS merkt an, dass an den Flugrouten nichts verändert worden sei und bittet den Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, das Kartenmaterial, indem er die Abweichungen festgestellt habe zur Verfügung zu stellen, um dieses bis zur nächsten Sitzung prüfen zu können.

Der Vertreter der Stadt Wunstorf erkundigt sich, welche Kriterien die DFS bei der Festlegung der Anflugrouten zu Grunde lege und ob zu diesen Kriterien auch das Thema Lärm gehöre. Der Vertreter der DFS erläutert, dass bei der Festlegung neuer Abflugrouten das Thema Lärm standardmäßig miteinbezogen und die Routen auch in der Kommission diskutiert würden. Anders sei es jedoch bei den Verfahren der Anflüge, da man hier aufgrund von Faktoren wie beispielsweise dem Gleitwinkel des Flugzeuges weniger Spielraum bei der Festlegung habe. Der Vertreter der DFS sagt zu, bei der nächsten Präsenzsitzung der Kommission über die Verfahren zur Festlegung von Flugrouten ausführlich berichten zu wollen.

## TOP 10: Auswirkungen der Corona-Krise auf den Flughafen

Die Vertreterin der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH stellt die aktuelle Situation am Flughafen dar. Sie erläutert, dass sich das Jahr 2019 mit einer Passagierzahl von 6,3 Mio. als historisch bestes Jahr für den Flughafen herausgestellt hatte und sich das Jahr 2020 durch den coronabedingten Einbruch des Luftverkehrs mit einer Gesamtpassagierzahl von lediglich 1,5 Mio. im Gegenzug als historisch schlechtestes Jahr darstellte. In diesem Jahr rechnet man durch ein positives Wiederanlaufen des Reiseverkehrs in den Sommermonaten mit einer Gesamtpassagierzahl von rund 2 Millionen. Neben diesem erfreulichen Trend im Sommer dieses Jahres habe es allerdings auch weniger erfreuliche Schlagzeilen gegeben. Beispielsweise habe der für die Passagierkontrollen zuständige Dienstleister der Bundespolizei aufgrund des Anstieges der Passagierzahlen im Sommer und einer schwierigen personellen Situation Probleme gehabt, die Passagiere entsprechend abzufertigen zu können, was zu einer sehr angespannten Situation in den Terminals geführt habe. Dennoch bleibe der Flughafen weiterhin optimistisch und kalkuliere für das nächste Jahr mit einer Passagierzahl von rund 3,7 Mio.

Aktuell habe der Flughafen jedoch auch weiterhin mit massiven Einnahmeverlusten zu kämpfen. Die Vertreterin der FHG betont in diesem Zuge allerdings die Unterstützung durch den Bund, durch die Erstattung der Vorhaltekosten, aber auch die Unterstützungsmaßnahmen seitens des Landes Niedersachsen in dieser schwierigen Situation. Auch versuche der Flughafen die Situation, z.B. durch ein Effizienzprojekt, weiter zu verbessern und Kosten einzusparen.

Es sei zudem sehr begrüßenswert, dass die meisten Airlines trotz der Krise an ihren Plänen, welche bereits vor Corona bestanden hätten, festhielten und somit auch weiterhin beabsichtigten, künftig mehr leisere und moderne Flugzeugtypen einzufлотten. Die Tuifly habe die erste Boeing 737 MAX übernommen und auch die Condor, welche aufgrund von EU-Vorgaben für eine gewisse Zeit zwar nicht in Hannover fliege, wolle ihre Boeing 767 Maschinen gegen das deutlich leisere Modell A330 Neo ersetzen.

Man habe zudem den neuen Koalitionsvertrag hoffnungsvoll zur Kenntnis genommen, da man die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer nun auch in die Umwelt- und Klimaforschung, vor allem aber in die Entwicklung und den Einsatz alternativer Kraftstoffe, investieren wolle. Weiterhin sei es positiv, dass man Änderungen des Fluglärmschutzgesetzes auf Basis des Evaluierungsberichtes der Bundesregierung und nicht auf Basis subjektiver Lärmempfindungen betrachten wolle.

Zusammenfassend führte die Vertreterin der FHG aus, dass man positiv in die Zukunft schaue.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, warum die Condor derzeit in Hannover nicht fliegen dürfe. Die Vertreterin der FHG erläutert, dass die Condor finanzielle Unterstützungen erhalten habe und somit nach dem EU-Beihilferecht ihre bestehende Flotte nicht vergrößern dürfe. Die Condor habe daraufhin aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus entschieden, anderen Standorten den Vorzug zu geben und ihre Maschinen dort zu stationieren.

### **TOP 11: Informationen zur Anhörung des Nds. Landtages (Der Vorsitzende)**

Der Vorsitzende berichtet, dass die Landtagsfraktionen von CDU und SPD einen Entschließungsantrag zum Nachtflug in den Landtag eingebracht hätten.

Weitergehende Informationen zu dem Antrag wolle er der Kommission im Nachgang der Sitzung schriftlich zukommen lassen (vgl. Anlage 4).

### **TOP 12: Beratungsbedarf DFS**

Ein Beratungsbedarf der DFS ist nicht gegeben.

### **TOP 13: Beratungsbedarf MW**

Ein Beratungsbedarf des MW ist nicht gegeben.

### **TOP 14: Termine**

Der Vorsitzende weist auf die Terminvorschläge für die Sitzungen im Jahr 2022 hin, welche bereits vor der Sitzung an die Mitglieder übermittelt wurden und bittet um entsprechende Rückmeldung.

Die Termine für die Sitzungen im nächsten sind der 22.02., 10.05., 27.09. und 29.11.2022.

### **TOP 13: Verschiedenes**

Der designierte Vertreter der Stadt Seelze stellt fest, dass es in Garbsen zwei Fluglärmmessanlagen gebe. In Seelze und auch im Ortsteil Schloß Ricklingen würde es diese jedoch nicht geben, obwohl diese vor allem in der Take-Off-Phase stark von Fluglärm belastet seien. Er erkundigt sich, ob es für diese Bereiche die Möglichkeit gäbe, mobile Messanlagen zu nutzen. Die Vertreterin der FHG bietet an, dort die mobile Messanlage des Flughafens aufzustellen. In welchem Zeitraum und wo genau diese stehen soll, könne gerne mit dem Flughafen abgestimmt werden.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, ob dem designierten Vertreter der Stadt Seelze das DES aus der Überprüfung des Lärmschutzbereiches ebenfalls vorliege. Die Vertreterin der FHG bietet an, dass DES und entsprechende Messergebnisse, welche in der Vergangenheit durch den Einsatz der mobilen Messanlage in Seelze ermittelt wurden, an diesen zu verschicken.

Der Vertreter der Stadt Garbsen bittet ebenfalls darum, ihm Messergebnisse aus dem Ortsteil Schloß Ricklingen, falls diese vorhanden seien, zukommen zu lassen oder andernfalls die mobile Messanlage für entsprechende Messungen dort aufzustellen. Die Vertreterin der FHG bietet auch diesem an, die Messanlage dort aufzustellen und das entsprechende Vorgehen mit der FHG abzustimmen.

Herr Dr. Steinsiek verabschiedet sich als Vertreter des MW in der Kommission. Der neue Vertreter des MW, Herr Blasius, ist bereits in dieser Sitzung als Gast dabei. Herrn Dr. Steinsiek wird für seine Mitarbeit in der Kommission gedankt.

Auch Herr Grabowsky verabschiedet sich als Vorsitzender der Kommission. Herrn Grabowsky wird für seine engagierte Mitarbeit in der Kommission und die langjährige Wahrnehmung der Aufgabe des Vorsitzenden gedankt.

Der Vorsitzende

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Grabowsky', written in a cursive style.

Die Protokollführerin

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Schall', written in a cursive style.