

## **Ergebnisprotokoll**

der 200. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 22.02.2022 als Videokonferenz.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 12:10 Uhr

### **I. Tagesordnung**

#### **TOP 1: Begrüßung**

Der stellvertretende Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden und weist daraufhin, dass sich die Besetzung der Kommission deutlich verändert hat. Er bittet die neuen Vertreterinnen und Vertreter der Städte und Gemeinden sich kurz vorzustellen.

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

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 16 der 19 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

#### **TOP 3: Genehmigung der Niederschrift der 199. Sitzung**

Zum Ergebnisprotokoll der 199. Kommissionssitzung gibt es keine weiteren Anmerkungen. Das Protokoll wird bei einer Enthaltung in der vorliegenden Fassung genehmigt.

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

Der Vertreter der Stadt Langenhagen schlägt die Vertreterin der Stadt Langenhagen, Frau Zach, als neue Vorsitzende für mindestens eine Wahlperiode vor. Der stv. Vorsitzende regt an, eine offene Wahl per Handzeichen durchzuführen. Diesem Vorgehen wird zugestimmt.

Frau Zach wird sodann mit 13 Stimmen und 3 Enthaltungen gewählt und nimmt die Wahl an.

Gem. § 3 Abs. 3 der Geschäftsordnung der FLSK stimmt der Vertreter des MW der Wahl von Frau Zach zur Vorsitzenden zu.

Die neugewählte Vorsitzende übernimmt ab diesem Zeitpunkt die Sitzungsleitung.

#### **TOP 5: Erteilte Nachtstarterlaubnisse (MW)**

Im Zeitraum seit der letzten Sitzung wurden keine Nachtstarterlaubnisse erteilt.

#### **TOP 6: Entschließungsantrag des Nds. Landtags zum Nachtflug (MW)**

Der Vertreter des MW berichtet, dass sich der Nds. Landtag seit dem vergangenen Jahr erneut mit dem Thema Nachtflug am Flughafen Hannover-Langenhagen befasst. Die Fraktion der SPD und die Fraktion der CDU haben diesbezüglichen einen Antrag gestellt, in welchem die Landesregierung gebeten wird, ein erweitertes Gutachten über den Nachtflugverkehr am Flughafen Hannover-Langenhagen als sachliche Diskussionsgrundlage

zu Lärmbelästigung und Gesundheitsgefährdung in Auftrag zu geben. Dieser Antrag wurde im Herbst letzten Jahres vom Landtag beschlossen (vgl. Anlage 1).

Mit der Umsetzung dieses Beschlusses sei nunmehr das MW befasst. Der Vertreter des MW führt zu dem Antrag der beiden Fraktionen aus, dass der Landtag im ersten Schritt die Landesregierung bittet, ein von allen Flughafen-Stakeholdern akzeptiertes Gutachten in Auftrag zu geben, welches die Lärmemissionen entlang der tatsächlichen Flugrouten betrachtet und bewertet. Als nächstes soll ein hierauf aufbauendes zweites Gutachten in Auftrag geben werden, welches die betriebswirtschaftliche Relevanz von Nachtflügen untersucht und hierbei auch bestehende Maßnahmen zur Entlastung der Anwohnenden an anderen Flughäfen mit Nachtfluggenehmigungen sowie neue technische Entwicklungen etwa in der Flugführung in den Blick nimmt. Auch sollen die Wirkungen möglicher Maßnahmen zur Lärminderung auf die Arbeitsplatzsituation am Flughafen untersucht werden. Ziel soll es in jedem Fall sein, die bestehenden Arbeitsplätze dauerhaft zu sichern. Die Ergebnisse dieser beiden Gutachten sollen dann gemäß des Entschließungsantrags die Grundlage für einen Stakeholder-Dialog sein. Ziel des gemeinsamen Dialoges soll es letztendlich sein, sowohl die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Flughafens zu erhalten als auch Verbesserungen für die vom nächtlichen Fluglärm betroffene Bevölkerung herbeizuführen. Zusätzlich soll der Landtag regelmäßig über den Sachstand des Stakeholder-Dialogs und über mögliche Lärmschutzmaßnahmen unterrichtet werden sowie über die Entwicklung des Baubestandes im An- und Abflugbereich des Flughafens seit seiner Inbetriebnahme informiert werden.

Für die Umsetzung des Entschließungsantrages habe der Landtag im aktuellen Doppelhaushalt in einem ersten Schritt 250.000 Euro bereitgestellt. Im ersten Schritt sei nun das akzeptierte Gutachten in Auftrag zu geben. Hierzu bedürfe es neben einer Beteiligung der verschiedenen Stakeholder des Flughafens auch der Durchführung eines Vergabeverfahrens. Über die beabsichtigte Beteiligung aller wichtigen Akteure, in welchem das Vorgehen vorgestellt und diskutiert werden solle, habe man den Landtag bereits im Januar dieses Jahres unterrichtet (vgl. Anlage 2)

Der MW-Vertreter berichtet weiter, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Landtag unter Bezugnahme auf den bereits angesprochenen Antrag der Fraktionen SPD und CDU einen weiteren Entschließungsantrag in die parlamentarische Beratung eingebracht habe (vgl. Anlage 3). Die Beratung dieses Antrags sei allerdings noch nicht abgeschlossen. Der Antrag werde derzeit im Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung beraten. Auch hierzu habe das MW bereits im Januar schriftlich unterrichtet (vgl. Anlage 2).

Da die parlamentarischen Beratungen des Antrags der Grünen im Landtag noch nicht abgeschlossen seien, könne noch nicht mit dem Prozess zur Umsetzung des schon beschlossenen Entschließungsantrages der Fraktionen von SPD und CDU gestartet werden. Es ist noch nicht klar, ob dieser Beschluss durch die Beratungen zum Antrag der Grünen noch Veränderungen erfahre.

Der Vertreter des MW führt weiterhin aus, dass auch die Lärmschutzkommission, wie auch von MW in der ersten Unterrichtung des Landtages angekündigt, mit dem Lärmschutzgutachten befasst und in das Verfahren mit eingebunden werden solle. Die zuvor gegebenen Informationen zu den Entschließungsanträgen sollen als erste Information zum Verfahren dienen.

Der Vertreter des BUND erkundigt sich, ob man einen gewissen Zeithorizont habe, in welchem man mit Ergebnissen rechne. Der Vertreter des MW führt aus, dass dies auch davon abhängen, wann die parlamentarische Beratung im Wirtschaftsausschuss abgeschlossen seien und wie der dort beratene Auftrag an MW genau aussehen werde. Der Vertreter des BUND fragt, ob man wohl in den nächsten zwei Jahren mit Ergebnissen rechnen könne. Der Vertreter des MW erläutert, dass dies maßgeblich davon abhängen, wann mit der Auftragsvergabe begonnen werden könne, man aber in jedem Fall das Ziel habe, möglichst zeitnah mit der Umsetzung beginnen zu können.

Der Vertreter der TUfly erkundigt sich, ob man vorhabe, neue Messpunkte zu den bereits bestehenden Punkten zu installieren. Der Vertreter des MW führt aus, dass man dies vor allem von dem Ergebnis des Dialogverfahrens aber auch von den finanziellen Mitteln abhängen. Insgesamt sei es Ziel des Entschließungsantrags von SPD und CDU, eine breitere Betrachtung der Lärmsituation vorzunehmen als dies bisher der Fall sei.

Der Vertreter der DFS fragt nach, ob man zur Betrachtung der Lärmsituation auch über Lärmberechnungen statt Lärmmessungen nachdenke. Neue Messpunkte zu setzen sei ein deutlich aufwendigeres Verfahren und auch die Aussagekraft der Ergebnisse sei geringer. Der Vertreter des MU regt ebenfalls an, vor allem aus Kostengesichtspunkten und auch für eine bessere Aussagekraft der Ergebnisse über Modellberechnungen nachzudenken.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft gegen Fluglärm-Großraum Hannover führt aus, dass man die bestehende Nachtflugregelung nur sehr einseitig aus Perspektive des Flughafens

ausgestaltet habe und die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner nicht betrachtet worden seien. Das neue Lärmgutachten solle jedoch den Nachtflug in Hannover nicht nur aus betriebswirtschaftlicher, sondern auch aus volkswirtschaftlicher Sicht betrachten.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm merkt an, dass man bisher den Steigwinkel der Flugzeuge bei der Lärmbetrachtung immer außen vorgelassen habe, sich aber der Lärm durch dessen Variierung deutlich anders verteile. Der Vertreter der TUfly ergänzt, dass das Startverfahren auch eine deutliche Wirkung auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß habe und in einem neuen Gutachten Berücksichtigung finden sollte.

Der Vertreter der DFS erkundigt sich, ob das MW festlegt, wer in welcher Konstellation im Rahmen der Vorabbeteiligung mitwirkt oder ob lediglich die Akteure benannt würden und diese dann selbst entscheiden könnten, wer an dem Stakeholder-Dialog mitwirkt. Der Vertreter des MW erläutert, dass man an diesem Punkt noch nicht angelangt sei und man den endgültigen Beschluss des Landtages abwarten müsse. Klar sei jedoch, dass man die Fachexpertise verschiedener Akteure bei der Ausgestaltung des Gutachtens brauche. Er weist zudem daraufhin, dass die Lärmschutzkommission als wichtiges Gremium engmaschig im Verfahren beteiligt werden müsse, wie es auch in der genannten Unterrichtung des Landtages bekräftigt worden sei, da im Idealfall ein von allen Stakeholdern akzeptiertes Gutachten in Auftrag gegeben werden solle. Bei der Frage, ob Messungen bzw. auch Berechnungen zur Ermittlung der Lärmwerte durchgeführt werden sollten, sei man ebenfalls noch nicht angelangt. MW werde aber bei der Umsetzung des Antrags und bei der Frage, wie das Lärmgutachten ausgestaltet sein sollte, auch auf die Expertise des MU zurückkommen und die Informationen aus dem vorgesehenen Beteiligungsformat aufgreifen.

## **TOP 7: Berichte des Fluglärmschutzbeauftragten**

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt sich und seine Aufgaben den neuen Mitgliedern der Kommission kurz vor.

### **TOP 7a: Bericht April bis September 2021**

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seinen Bericht April bis September 2021 vor.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erkundigt sich nach den erfassten Landungen der A400M, welche sehr laute Maschinen seien. Der Fluglärmschutzbeauftragte erläutert, dass ihm hierzu keine Informationen vorlägen und er davon ausgehe, dass die Landungen genehmigt worden seien.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm merkt an, dass die Definition des Referenzpegels und des 1%-Überschreitungspegels nicht mehr mit der tatsächlichen Situation übereinstimme und aktualisiert werden müsse. Der Vertreter des MU erwidert, dass eine Aktualisierung sicherlich möglich sei, dieses jedoch nicht in seinen Zuständigkeitsbereich falle. Weiter führt er aus, dass der 1%-Überschreitungspegel Sinn mache, um Aussagen über die Flotten und die aus diesen herausstechenden lauterer Flugzeuge zu machen.

Der Fluglärmschutzbeauftragte erläutert, dass er nur die Daten in seinen Berichten verwende, die ihm zur Verfügung gestellt würden, eine Aktualisierung von Daten müsse von anderer Seite durchgeführt werden. Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover führt aus, dass man den 1%-Überschreitungspegel nutze, um die 1% der Flugzeuge herauszufiltern, die besonders laut seien, um dann wiederum auch in Zusammenarbeit mit den Fluggesellschaften zu klären, warum dies der Fall sei. Der Vertreter der TUfly stimmt dem zu und erläutert, dass auch seitens der TUfly diese Flugzeuge und Flüge untersucht würden. Man müsse allerdings berücksichtigen, dass es viele verschiedene Faktoren gäbe, welche die Lärmentwicklung beeinflussen können. Hierzu gehörten beispielsweise die Entfernung der Destination, die Betankung und auch die Wetterverhältnisse. Zudem würden laut Aussage der TUfly alle Pilotinnen und Piloten auf das Thema Lärmsensibilität geschult.

Die Vertreterin der FHG erläutert zur Historie des Referenzpegels, dass dieser ein Spezifikum der Lärmschutzkommission sei und die FHG seiner Zeit den Vorschlag gemacht habe, mit sogenannten Typenpegeln zu arbeiten. Dies sei jedoch durch die Kommission abgelehnt worden. Zudem sei der Referenzpegel einzig als Erleichterung der Arbeit des Fluglärmschutzbeauftragten bei der Nachverfolgung besonders lauter Flugereignisse zu verstehen. Der Fluglärmschutzbeauftragte ergänzt, dass zu den im Bericht dargestellten auffälligen Flugbewegungen häufig keine Beschwerden vorlägen und die Beschwerdenachverfolgung die Hauptaufgabe eines Fluglärmschutzbeauftragten sei. Die verschiedenen vom Vertreter der TUfly aufgezählten Faktoren, welche die Lärmentwicklung

---

beeinflussen können, könnten von ihm im Einzelfall nicht beurteilt werden.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm bezieht sich auf zwei Flugbewegungen, die von zwei verschiedenen Fluggesellschaften durchgeführt worden seien und erläutert, dass diese am gleichen Messpunkt deutlich unterschiedliche Lärmwerte aufwiesen. Er erkundigt sich, wie dies sein könne. Der Fluglärmbeauftragte führt aus, dass es keine Beschwerde zu diesem Einzelereignis gegeben habe. Der Vertreter der TUifly erläutert, dass dies einen bestimmten Grund gehabt haben könne. Beispielsweise könne es sein, dass der Pilot aufgrund äußerer Einflüsse genau an diesem Punkt noch einmal Gas habe nachschieben müssen, was entsprechend zu mehr Lärm geführt haben könnte. Er betont nochmals, dass die Pilotinnen und Piloten für das Thema Lärm sensibilisiert würden, um auch für mehr Akzeptanz in der Bevölkerung zu sorgen. Die Nachverfolgung einzelner Flugereignisse sei zudem sehr schwierig und werde dem daraus resultierenden Nutzen nur selten gerecht.

#### **TOP 7b: Bericht Oktober 2021 bis Januar 2022**

Der Fluglärmbeauftragte stellt seinen Bericht Oktober 2021 bis Januar 2022 vor.

Die Vorsitzende erkundigt sich nach einigen Auffälligkeiten, die durch eine spezielle Transportmaschine verursacht worden seien, welche durch einen großen Onlineversandhändler genutzt würde. Der Fluglärmbeauftragte führt zu den erhöhten gemessenen Lärmwerten aus, dass für die Nachtstarterlaubnis dieses Flugzeuges nicht die tatsächlich gemessenen Werte, sondern die Grenzwerte aus dem Lärmzeugnis entscheidend seien.

#### **TOP 7c.: Überflüge über Resse in 2020**

Der Fluglärmbeauftragte führt aus, dass sich Resse im nordwestlichen Bereich der Startbahn befände und bei Starts zumeist nicht überflogen, sondern umflogen werde. Im Jahr 2020 vermehrt auftretende Beschwerden aus diesem Gebiet bezögen sich laut Aussage des Fluglärmbeauftragten vielmehr auf Platzrundenflüge. Im Bereich von Resse befände sich ein Teil der Platzrunde des Flughafens, in welchem die Flugzeuge sich noch in einer relativ niedrigen Flughöhe befänden. Hinzu käme, dass die TUifly im Jahr 2020 eine Vielzahl von Testflügen über die Platzrunde drehen ließ. In Bezug auf diese Problematik, habe man sich aber in Zusammenarbeit mit der TUifly um eine Lösung gekümmert, welche für einen Rückgang der Beschwerden gesorgt habe. Im Bereich Resse sei allerdings der Betrieb von kleineren privaten Flugzeugen weiterhin ein Problem, welches zu Beschwerden führe. Der Fluglärmbeauftragte erläutert, dass er sich bei diesen Beschwerden bemühe, den Beschwerdeführern die rechtliche Situation näher zu bringen und zu erklären, dass die Hobbyflieger den allgemeinen Luftverkehrsregeln unterworfen seien. Sie hätten das Recht, ihr Sportgerät freizeitmäßig zu nutzen. Beschwerden aus diesem Bereich würden auch weiterhin ordnungsgemäß dokumentiert, es fände jedoch keine Nachverfolgung der einzelnen Flugbewegungen mehr statt.

Der Vertreter der DFS merkt an, dass man den privaten Pilotinnen und Piloten die Startfreigabe nicht verweigern dürfe und man diese mittlerweile angewiesen habe, sich möglichst von dichtbesiedelten Gebieten fernzuhalten. Der Fluglärmbeauftragte ergänzt, dass er sich seiner Zeit mit dem MW und der DFS zusammengesetzt habe und die betroffenen Parteien für das Thema sensibilisiert worden seien.

#### **TOP 7d.: Vermessungsflüge am 07./08.09.2021**

Der Fluglärmbeauftragte erläutert, dass im Rahmen von Vermessungsflügen Gebiete in niedriger Höhe im Schachbrettmuster überflogen würden. Diese Art von Flügen würden nur selten durchgeführt und führten aus diesem Grund häufig zu Beschwerden der Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Gebiete. Im Rahmen der Flüge würden beispielsweise Leitungen und ähnliches aus der Luft kontrolliert. Es handle sich laut dem Fluglärmbeauftragten somit um notwendige und auch genehmigte Flüge, welche einer gesellschaftlichen Funktion dienen würden. Er führt zudem aus, dass es ihm durch diese Argumentation in den meisten Fällen gelinge, die jeweiligen Beschwerdeführer für die Situation zu sensibilisieren.

Der Vertreter der DFS führt hierzu aus, dass es sich hierbei um sogenannte Fotoflüge handle, welche in der Regel im Auftrag von Energieunternehmen oder auch Behörden durchgeführt würden. Bei diesen Flügen sei es in der Tat so, dass die Gebiete mit Sensoren in Schleifen überflogen werden würden, für welche eine bestimmte Flughöhe und auch bestimmte Wetterverhältnisse notwendig seien.

#### **TOP 8: Aktuelle Situation am Flughafen**

Die Vertreterin der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (FHG) stellt die aktuelle Situation am Flughafen dar. Sie erläutert, dass man in den letzten Monaten intensiv versucht habe, alle betriebskritischen Bereiche wie beispielsweise die Feuerwehr und die Vorfeldkontrolldienste betriebsbereit zu halten, um auch den Flugbetrieb aufrechterhalten zu können.

Weiterhin führt Sie aus, dass weite Teile der Belegschaft sich bereits seit nunmehr zwei Jahren in Kurzarbeit befänden und dies teilweise sogar zu 100 %. Betriebsbedingte Kündigungen habe man durch natürliche Abgänge z.B. durch Altersteilzeit allerdings verhindern können.

Man sei laut Aussage der FHG bereits so weit, die Kurzarbeit mit Auslaufen dieses Monats beenden zu wollen, um sich auf das erwartete Wiederanlaufen des Luftverkehr vorbereiten zu können.

Die FHG gehe von einer dynamischen Entwicklung vor allem im Osterreiseverkehr aus, da sich viele Reisende nach den dunklen Wintermonaten wieder nach sonnigeren Destinationen sehnen würden. Die Vertreterin der FHG bedankt sich im Zuge dessen auch bei der TUifly, da diese bereits vier Wochen früher als sonst mit den Flügen nach Mallorca starte.

Sie erläutert jedoch auch, dass vor allen Dingen im operativen Bereich noch große Herausforderungen auf den Flughafen warten würden, da der für die Passagierkontrollen zuständige Dienstleister aufgrund einer schwierigen personellen Situation bereits in der Vergangenheit Probleme gehabt habe, die Passagiere entsprechend abfertigen zu können. Dies sei jedoch nicht nur ein Problem bei den Passagierkontrollen, sondern auch ein Problem, dass den für die Gepäckabfertigung zuständige Dienstleister betreffe.

Zusammenfassend führte die Vertreterin der FHG aus, dass man trotz einiger Herausforderungen dennoch optimistisch in die Zukunft schaue.

Der stv. Vorsitzende bittet die Vertreterin der FHG, kurz etwas zu den in den Medien häufig thematisierten Leerflügen zum Erhalt von Zeitfenstern, in denen geflogen werden dürfe, zu sagen. Die Vertreterin der FHG führt aus, dass es an einigen Standorten zu Leerflügen gekommen sei, da diese zum Erhalt von Zeitfenstern nötig gewesen seien. In Hannover sei es jedoch nicht zu Leerflügen gekommen, da den Fluggesellschaften genügend Start- und Landekapazitäten zur Verfügung gestanden hätten und diese somit nicht auf den Erhalt von Zeitfenstern angewiesen gewesen seien. Der Vertreter der TUifly führt ergänzend aus, dass es im touristischen Bereich überhaupt keine Leerflüge gegeben habe und das Thema durch die Lufthansa in den Fokus geraten sei. Man könne Zeitfenster auch beispielsweise durch die Verringerung der Frequenz erhalten und müsse im Regelfall keine Leerflüge durchführen.

#### **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**

Die nächste Sitzung findet am 10.05.2022 um 10 Uhr statt. Ein Hinweis hinsichtlich der Tagungsortes wird rechtzeitig erfolgen.

#### **TOP 12: Verschiedenes**

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover spricht an, dass die Überprüfung der Lärmschutzbereiche ergeben habe, dass es an einigen Stellen der Nachtflug-Schutzzone Lärmüberschreitungen bis 1,94 dB geben könne. Es erfolge jedoch erst ab 2 dB eine Änderung der Schutzzone, sodass es Anwohnerinnen und Anwohner außerhalb und ebenso innerhalb der Schutzzone geben werde, die erheblich mehr belastet würden. Zu diesem Thema wolle er der Vorsitzenden einen entsprechenden Antrag zukommen lassen und bittet diesen in der nächsten Sitzung zu besprechen. Die Vorsitzende stimmt diesem Vorgehen zu.

Der Vertreter der DFS bietet an, in der nächsten Präsenzveranstaltung über das Thema Flugroutenplanung zu referieren, um vor allem die neuen Mitglieder der Kommission mit dem Thema vertraut zu machen.

Der Vertreter der Stadt Seelze führt aus, dass in Wunstorf ein Airbus-Wartungszentrum für die A400M entstehen solle und erkundigt sich bei der DFS, ob es bereits Planungen gibt, wie die Strecken für durchzuführende Testflüge freigegeben werden sollen. Der Vertreter der DFS erläutert, dass man in einem engen Austausch stehe, man jedoch noch keine Informationen zu geplanten Streckenänderungen erhalten habe.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich nach einer in der letzten Sitzung angekündigten Auswertung von Typenpegeln für die beiden Muster Boeing 737 Max 8 (B38M) und der Boeing 737-800 (B738) aus der Fluglärmmessanlage. Die FHG erwidert, dass diese bereits im Dezember durch die Geschäftsstelle an die Kommissionsmitglieder verschickt wurde. Man wolle diese Auswertung im Nachgang jedoch noch einmal aktualisieren und den Mitgliedern ebenfalls zur Verfügung stellen [*Anm.: Diese ist im Nachgang zur Sitzung bereits übersandt worden*].

Der Vertreter der DFS führt ergänzend zu den Ausführungen zum Airbus-Wartungszentrum in Wunstorf aus, dass der Bau des Zentrums bereits vertraglich geregelt sei, bisher jedoch noch keine genauen Pläne hierzu vorlägen. A400M-Maschinen, die in die Wartung nach Wunstorf gingen, würden laut DFS dorthin geschleppt werden, sodass lediglich Testflüge durchgeführt werden müssten. Die in der Vergangenheit durchgeführten Inspektionsflüge nach Spanien würden in Zukunft somit wegfallen.



Die Vorsitzende



Die Protokollführerin