

Ergebnisprotokoll

der 201. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 10.05.2022.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 12:30 Uhr

I. Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden.

TOP 2: Offizielle Verabschiedung des langjährigen Vorsitzenden Reinhard Grabowsky

Der Tagesordnungspunkt muss leider entfallen, da Herr Grabowsky nicht an der Sitzung teilnehmen kann.

TOP 3: Vorstellung des neuen kaufmännischen Geschäftsführers der FHG Herrn Prof. Dr. Roll

Der seit 01. März 2022 amtierende kaufmännische Geschäftsführer der FHG, Herr Prof. Dr. Roll, stellt sich kurz vor.

TOP 4: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 15 der 19 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Drei Mitglieder haben ihr Stimmrecht übertragen. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

TOP 5: Genehmigung der Niederschrift der 200. Sitzung

Zum Ergebnisprotokoll der 200. Kommissionssitzung gibt es keine weiteren Anmerkungen. Das Protokoll wird in der vorliegenden Fassung genehmigt.

TOP 6: Erteilte Nachtstarterlaubnisse (MW)

Im Zeitraum seit der letzten Sitzung wurden keine Nachtstarterlaubnisse erteilt.

TOP 7: Rückschau Auftaktgespräch am 6. Mai 2022 zum Entschließungsantrag des Nds. Landtags zum Nachtflug (MW)

Der Vertreter des MW berichtet, dass am Freitag, den 06. Mai, das von MW organisierte Auftaktgespräch zur Umsetzung des im Herbst letzten Jahres vom Nds. Landtag beschlossenen Entschließungsantrags „Erweitertes Gutachten über den Nachtflugverkehr am Flughafen Hannover-Langenhagen - sachliche Diskussionsgrundlage zu Lärmbelästigung und Gesundheitsgefährdung schaffen“ als Videokonferenz stattgefunden habe. Nachdem man in der letzten Sitzung der FLSK noch keine genaue Auskunft erteilen konnte, welchen konkreten Personenkreis man zu dieser Veranstaltung einladen werde, habe man sich dazu entschieden, alle Mitglieder der Fluglärmenschutzkommission einzuladen. Der Vertreter des MW bedankt sich in diesem Zusammenhang für die zahlreichen Teilnahmen aus dem Kreis der FLSK.

In Bezug auf das weitere Verfahren zur Umsetzung des Entschließungsantrages wolle man in Absprache mit der Vorsitzenden nun im Rahmen jeder Sitzung der FLSK über den aktuellen Stand berichten. Weiter betont er, dass es sich bei der Umsetzung des Entschließungsantrags um einen offenen Prozess handle und man versuche, alle Anregung und Hinweise aufzunehmen und zu prüfen, ob und wie diese in den Prozess integriert werden könnten. Ob die für das Gutachten zu erstellende Leistungsbeschreibung, wie es im Rahmen des Auftaktgespräches gewünscht wurde, vor dem Start des Vergabeverfahrens zur Verfügung gestellt werden kann, müsse allerdings noch rechtlich geprüft werden. Er versichert jedoch, dass man das Verfahren zur Umsetzung des Entschließungsantrages, soweit dies rechtlich möglich sei, transparent führen wolle und die Stakeholder über jeden Schritt des Verfahrens informiert würden. Er weist zudem darauf hin, dass schriftliche Anregungen und Hinweise zur Gestaltung des ersten Gutachtens noch bis zum 13. Mai an MW geschickt werden können.

Der Vertreter der Stadt Seelze erkundigt sich, ob es ein Protokoll zu dem Auftaktgespräch geben werde. Der Vertreter des MW führt aus, dass ein Protokoll geführt wurde und dieses nach interner Abstimmung an den Kreis der Stakeholder verschickt werde.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover weist daraufhin, dass er vom Vertreter der Stadt Isernhagen gebeten wurde, noch einige Punkte zum Entschließungsantrag, welche seitens des Bürgermeisters der Stadt Isernhagen formuliert wurden, einzubringen. Die eingebrachten Punkte werden dem Protokoll als Anlage beigefügt (vgl. Anlage 1).

Zudem weist er daraufhin, dass man vermeiden müsse, dass die Lärmschutzbereiche des Flughafens noch größer würden. Der Vertreter des MW erwidert, dass man prüfen werde, inwieweit sich die eingebrachten Punkte auf das Gutachten auswirken können und sich auch das MU die Punkte ansehen müsse. Er erläutert zudem, dass es bei den eingebrachten Punkten vor allem auf den dann geltenden gesetzlichen Rahmen ankomme und man das Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Fluglärmenschutzgesetzes ggf. auch abwarten müsse. Der Vertreter der Stadt Garbsen erläutert, dass man dies verstehe, man die Punkte jedoch schon einmal proaktiv einbringen wolle.

TOP 8: Berichte des Fluglärmenschutzbeauftragten

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

TOP 8a: Bericht Januar bis März 2022

Der Fluglärmenschutzbeauftragte stellt seinen Bericht (vgl. Anlage 2) Januar bis März 2022 vor.

TOP 8b: Jahresbericht 2021

Der Fluglärmenschutzbeauftragte stellt seinen Jahresbericht für 2021 (vgl. Anlage 3) vor.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover führt aus, dass die Beschwerden nach zwei Jahren Pandemie und der damit verbundenen Gewöhnung an wenig Fluglärm nunmehr wieder zunehmen würden. Ein Problem sei häufig, dass viele Bürgerinnen und Bürger ihre Schlafräume im Dachgeschoss hätten und bei der Vielzahl an Flugbewegung ihre Fenster nicht zum Lüften öffnen könnten.

Weiterhin weist er auf die Diskussion hin, woher die Werte, welche für das in den Berichten des Fluglärmenschutzbeauftragten vorkommende Ampel-Kriterium verwendet werden würden, kämen. Die verwendeten Werte würden sich aus dem Fluglärmenschutzgesetz ergeben, man wisse aber nicht genau wie und für was einige Begrifflichkeiten stünden. Er fordert das MU, welches aus terminlichen Gründen heute in der Sitzung nicht vertreten ist, auf, hierzu eine entsprechende Erklärung abzugeben. Zudem erkundigt er sich, ob man nach der im letzten Jahr durchgeführten Berechnung des Lärmschutzbereiches die dort ermittelten neuen Werte nun im Überwachungskonzept des MW zugrunde legen müsse oder ob weiterhin die alten Werte, welche auch Basis für den Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen gewesen seien, verwendet werden müssten. Das MU sollte laut des Vertreters der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover zur Nachvollziehbarkeit der Werte einige Erläuterungen vorbereiten.

Der Vertreter des MW führt aus, dass ursprünglich geplant gewesen sei, dass der Vertreter des MU in der heutigen Sitzung, insbesondere für die neuen Mitglieder, über die Hintergründe des Ampel-Kriteriums informiert. Diese Erläuterungen müssten jetzt jedoch auf die nächste Sitzung verschoben werden. Zudem führt er aus, dass die Ampel zur Veranschaulichung der Werte diene und man als Aufsichtsbehörde die Werte auch jenseits des Ampel-Kriteriums monatlich anschauen. Sollten sich erkennbare Veränderungen der Werte ergeben, würde man sich diese als MW auch ansehen, wenn diese keine Veränderung der Ampelfarbe mit sich ziehen würden. Auch erläutert er, dass sich die Grundlagen der Berechnung der Werte des Ampel-Kriteriums direkt aus dem Gesetz ergäben und auch die im Bericht auftauchenden Fachbegriffe im Rahmen des Gesetzestextes erläutert würden.

Der Vertreter der Stadt Langenhagen erkundigt sich, ob Platzrundenflüge im Rahmen des Berichtes mehrfach gezählt würden und auch ob beispielsweise Hubschrauberflüge der Polizei mehrfach in die Statistik eingehen würden. Weiterhin würde er gerne wissen, ob auch eine Berechnung der Bodenemissionen erfolge. Der Vertreter der FHG erläutert, dass es gesetzlich vorgesehen sei, auch die Rollverkehre mit zu erfassen und dies auch geschehe. Die Daten werden immer sowohl beim Start- als auch bei der Landung in einem Datenerfassungssystem (DES) erfasst. Der Vertreter der Stadt Langenhagen erkundigt sich, wo diese Werte sichtbar gemacht würden. Der Vertreter der FHG erläutert, dass das MU diese Werte im Rahmen der Berechnung der Lärmschutzbereiche ermittelt und auf ihrer Homepage veröffentlicht habe (https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/fluglaerm/larmschutzbereiche/flughafen_hannover_langenhagen/niedersaechsische-verordnung-ueber-die-festsetzung-des-laermschutzbereichs-fuer-den-verkehrsflughafen-hannover-langenhagen-20242.html).

Der Vertreter des BUND regt eine Vorstellung dieser Werte im Rahmen der nächsten Sitzung der FLSK an und auch wie hier an anderen Flughäfen vorgegangen werde. Der Vertreter der FHG erläutert, dass die Erfassung der Daten mittels eines DES an jedem Flughafen durchgeführt werde und dies auch gesetzlich in der ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen - 1. FlugLSV) vorgeschrieben sei.

TOP 9: Aktuelle Situation am Flughafen

Die Vertreterin der FHG bedankt sich für das zahlreiche Erscheinen bei der heutigen das erste Mal seit langem wieder in Präsenz am Flughafen stattfindenden Veranstaltung.

Zur aktuellen Situation am Flughafen erläutert sie, dass man sich im Moment in einer Umbruchsituation befinde. Der langjährige Geschäftsführer Dr. Raoul Hille verlasse den Flughafen Ende diesen Jahres und der zu Beginn der Sitzung bereits vorgestellte Herr Prof. Dr. Martin Roll sei seit März diesen Jahres als kaufmännischer Geschäftsführer an den Flughafen gekommen. Nach dem Ausscheiden von Herrn Dr. Hille werde es zudem eine weitere Geschäftsführerin oder einen weiteren Geschäftsführer geben.

Weiterhin führt sie aus, dass die Buchungszahlen für April und Mai diesen Jahres bereits sehr erfreulich seien und die Reiselust der Bevölkerung zurückkomme. Dies sei angesichts der schwierigen Situation, der sich der Flughafen in den letzten Monaten stellen musste, und der damit verbundenen hohen Kurzarbeit im Unternehmen sehr erfreulich.

Neben dem Frachtsektor, welcher über die gesamte Dauer der Pandemie – beispielsweise durch den Transport medizinischer Hilfsgüter – positive Tendenzen aufwies, weist nun auch der Touristiksektor wieder deutlich positivere Buchungszahlen auf.

Zusammenfassend schaue man somit wieder deutlich optimistischer in die Zukunft.

TOP 10: An- und Abflugverfahren, IFR und VFR (DFS)

Der Vertreter der DFS stellt anhand einer Präsentation (*vgl. Anlage 4*) die verschiedenen An- und Abflugverfahren am Flughafen Hannover-Langenhagen dar und geht hierbei auf die Unterschiede zwischen den Regelungen für den Sichtflug (VFR) und den Regelungen für den Instrumentenflug (IFR) ein.

Der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH erläutert, dass es bei der Streuung um die Nominallinien vor allem auf die Konfiguration und das Gewicht des Flugzeuges ankomme. Dieses Streuungsgebiet um die Nominallinien nenne man auch Flugerwartungsgebiet. Weicht das Flugzeug von der vorgegebenen Nominallinie ab, halte es sich auch nach den Vorschriften der ICAO immer noch an die vorgegebene Flugroute, da es sogenannte Schutzzonen gebe. Die möglichst genaue Einhaltung der Nominallinie sei zudem kaum möglich und könne nur durch bessere Technologien verbessert werden.

Der Fluglärmschutzbeauftragte führt aus, dass die Verlegung von Flugrouten, wie es häufig von der Bevölkerung gefordert werde, sehr schwierig sei, da die Wohnbebauung um den Flughafen so flächendeckend sei, dass es kaum Korridore gebe, welche in Frage kämen und weniger Bürgerinnen und Bürger belasten würden. Weiter erkundigt sich dieser bei dem Vertreter

der DFS, ob es derzeit Besonderheiten im Bereich des südlichen Bebauungsgebietes in Isernhagen gebe. Der Vertreter der DFS verneint dies.

Die Vertreterin der FHG erläutert, dass früher neben den Nominallinien auch die sogenannten Flugerwartungsgebiete veröffentlicht wurden. Dies sei heute nicht mehr der Fall und so gingen viele Bürgerinnen und Bürger fälschlicherweise davon aus, dass die Flugzeuge die genauen Nominallinien einhalten müssten bzw. dies immer möglich sei.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erkundigt sich, ob man einen Zusammenhang zwischen der Höhe der Flugzeuge und der am Boden gemessenen Lärmbelastung feststellen könne. Konkret wolle er wissen, ob bei einer Höhe von 1000 m am Boden noch ca. 70 dB gemessen werden würden. Der Vertreter der DFS erläutert, dass man dies pauschal nicht so sagen könne und man diesen Schluss auch nicht aus den Daten des Fluglärmschutzbeauftragten schließen könne.

Der stellvertretende Vorsitzende erkundigt sich, wie oft Flugroutenabweichungen von den Lotosen freigegeben werden. Der Vertreter der DFS erläutert, dass man diese beinahe in jedem Fall freigebe.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover weist daraufhin, dass es, wie in der Präsentation zu sehen, bestehende Radarspuren gebe und es im Zuge des Gutachtens zum Nachtflug interessant wäre, einen Zusammenhang zwischen der Höhe des Flugzeuges und der gemessenen Lärmbelastung am Boden herzustellen. Der Vertreter der DFS führt aus, dass es hierzu Werte zur Berechnung im Fluglärmschutzgesetz gebe und man sich an diese gesetzlichen Vorgaben halten müsse. Man könne Flugrouten nicht beliebig optimieren oder verändern.

Der Vertreter des BUND erkundigt sich, ob man die Flugzeuge anhand des Ausrüstungsgrades im Cockpit leite. Der Vertreter der DFS erläutert, dass neben dem Ausrüstungsgrad im Cockpit wie beispielsweise vorhandene GPS-Anlagen auch eine spezielle Ausbildung des Personals notwendig sei.

Der Vertreter der FHG erläutert, dass man die Höhe und die Geschwindigkeit der Flugzeuge bei den Berechnungen der Lärmdaten bereits berücksichtige. Man habe zudem die Koordinaten der An- und Abflüge. Die Lärmbelastung werde regelmäßig berechnet und auch durch die vorhandenen Messstellen bestätigt. Es bestehe somit kein Erkenntnisdefizit über die tatsächliche Lärmbelastung im Umfeld des Flughafens. Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover führt aus, dass man aber nicht wisse, wie laut es außerhalb der Schutzzonen des Flughafens wirklich sei und hier in der Vergangenheit vermehrt Beschwerden verzeichnet worden seien. Die Vertreterin der FHG führt aus, dass häufig auch das subjektive Empfinden der Bürgerinnen und Bürger ein Problem sei, so habe es teilweise Beschwerden zu einer neuen in den Medien angekündigten Flugroute gegeben, welche zu diesem Zeitpunkt aber noch gar nicht geflogen worden sei

TOP 11: Vorstellung lärmmindernder Startverfahren auf der Startbahn 27R (TUIfly)

Der Vertreter der TUIfly erläutert, dass für die Airlines anders als bei der DFS die Höhe des Flugzeuges zur Lärminderung eine größere Rolle spiele als die Flugroute. Er stellt anhand einer Präsentation (vgl. Anlage 5) zwei verschiedene Startverfahren vor (NADP 1 und NADP 2) und erläutert, wie die TUIfly durch den Einsatz des Startverfahrens NADP 2 auf der Startbahn 27R künftig die Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner im Umfeld des Flughafens verringern möchte.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover spricht an, dass vor einiger Zeit die Werte am Messpunkt 6 des Flughafens immer schlechter wurden und man nicht habe herausfinden können, woran dies gelegen habe. Er vermute, dass zu flache Abflüge hier ein Problem gewesen sein könnten. Der Vertreter der TUIfly erläutert, dass es hierfür verschiedene Gründe gegeben haben könnte wie beispielsweise die Destination, der Wind oder auch die Temperatur.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erläutert zudem, dass es seiner Meinung nach sinnvoll wäre, genau zu ermitteln, wie sich der Test des Abflugverfahrens auf der Startbahn 27R auf die gemessenen Lärmwerte auswirke. Der Vertreter der TUIfly erläutert, dass sich das veränderte Startverfahren vor allem auf die Gebiete auswirke, in welchen keine Messstellen existieren würden und man somit eine nur sehr einseitige Betrachtung vornehmen würde. Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover regt an, dass man hierzu vielleicht die mobile Messanlage des Flughafens nutzen könne.

Der Vertreter der DFS führt aus, dass die DFS die Nutzung des Startverfahrens NADP 2 auf der Startbahn 27R befürworte und diese viele Vorteile bringe. Weiterhin weist er jedoch auch daraufhin, dass die im Einzelfall angefragte Nutzung dieses Startverfahrens zu einem erhöhten Koordinationsaufwand mit den Kollegen aus Wunstorf führe.

Der stellvertretende Vorsitzende erkundigt sich, warum das Startverfahren NADP 2 nicht auch auf anderen Startbahnen genutzt bzw. getestet würde, wenn es zu einer verringerten Lärmbelastung führe. Der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH führt hierzu aus, dass NADP 2 bereits auf den anderen Startbahnen standardmäßig verwendet werde und es sich hier um ein spezielles Problem der Startbahn 27R handle, welches zudem nur schwere Flugzeuge betreffe.

Der stellvertretende Vorsitzende fragt zudem, ab wann der Autopilot normalerweise zugeschaltet werde. Der Vertreter der TUIfly erläutert, dass dies stark vom Piloten und auch von den äußeren Bedingungen wie der Zeit (dunkel/hell) abhängig sei. Der stellvertretende Vorsitzende erkundigt sich, ob die Kurvenflüge beim Abflug in den meisten Fällen vom Autopiloten übernommen werden würden. Der Vertreter der TUIfly bejaht dies.

Der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH führt aus, dass die Condor standardmäßig das Verfahren NADP 2 verwende mit einer Schubreduktion in einer Höhe von 1000 ft und nicht wie bei der TUIfly in einer Höhe von 800 ft. Die Abwägung zwischen NADP 1 und 2 sei manchmal schwierig und hänge auch von der vorhandenen Wohnbebauung ab. Die Verwendung des Verfahrens NADP 2 sollte jedoch grundsätzlich immer bevorzugt werden, da dieses auch eine CO₂-Einsparung mit sich bringe.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erkundigt sich, welches der Verfahren bei der Berechnung der Lärmschutzzonen angenommen werde. Der Vertreter der FHG erläutert, dass anhand des tatsächlich geflogenen Verfahrens berechnet werde. Die Vertreterin der FHG ergänzt, dass in das DES die alten lautereren Flugzeugmuster eingeflossen seien und viele Airlines mittlerweile bereits auf neuere leisere Flugzeugmuster umgestellt hätten bzw. dies beabsichtigen.

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

Die nächste Sitzung findet am 27.09.2022 um 10 Uhr statt.

TOP 12: Verschiedenes

Die Vorsitzende

Die Protokollführerin