

Ergebnisprotokoll

der 202. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 27.09.2022.

Beginn: 10:30 Uhr

Ende: 12:45 Uhr

I. Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden.

TOP 2: Offizielle Verabschiedung des langjährigen Vorsitzenden Reinhard Grabowsky

Der langjährige Vorsitzende der Fluglärmschutzkommission, Herr Reinhard Grabowsky, wird offiziell von der Kommission verabschiedet.

TOP 3: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 17 der 20 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Ein Mitglied hat sein Stimmrecht übertragen. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

Zudem begrüßt die Vorsitzende zwei Gäste und erkundigt sich gemäß § 4 Abs. 8 der Geschäftsordnung der Kommission, ob es Einwände gegen die Teilnahme der Gäste an der Sitzung gibt. Dies ist nicht der Fall. Die beiden Gäste werden damit zugelassen.

TOP 4: Genehmigung der Niederschrift der 201. Sitzung

Zum Ergebnisprotokoll der 201. Kommissionssitzung gibt es eine Anmerkung. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm führt aus, dass er bei der Sitzung zwar nicht anwesend gewesen sei, aber der letzte Absatz des Protokolls zu TOP 11 nicht der Wahrheit entspreche. In diesem werde ausgeführt, dass die Lärmschutzzonen des Flughafens anhand der tatsächlich geflogenen Flugrouten berechnet würden. Dies sei laut des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm nicht korrekt, da die Höhenprofile hier keine Berücksichtigung fänden. Der Vertreter des MU erläutert, dass die Lärmschutzzonen nach der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) Grundlage für die Berechnung sei und diese geltendem Recht entspreche.

Der Vertreter des MW erläutert, dass das Protokoll dazu diene, das abzubilden, was in der Sitzung tatsächlich gesagt wurde. Es würden hierbei keinerlei Wertungen der Aussagen der verschiedenen Akteure durch die Geschäftsstelle im MW vorgenommen. Im Nachgang zur Sitzung sei das Protokoll zudem an alle Mitglieder der Kommission verschickt worden mit der

Bitte, Hinweise oder Änderungswünsche mitzuteilen. MW hätten jedoch keine Änderungswünsche erreicht. Auch heute sei nicht festzustellen, dass von einem bei der letzten Sitzung anwesenden Mitglied der Kommission in Abrede gestellt werde, dass die Aussagen in der letzten Sitzung durch das Protokoll richtig wiedergegeben würden. Die heutigen Anmerkungen des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm würden zudem Bestandteil des Protokolls der hiesigen Sitzung, sodass auch dies entsprechend dokumentiert werde und nicht verloren ginge.

Das Protokoll wird mit einer Gegenstimme in der vorliegenden Fassung genehmigt.

TOP 5: Erteilte Nachtstarterlaubnisse (MW)

Der Vertreter des MW teilt mit, dass im Zeitraum seit der letzten Sitzung keine Nachtstarterlaubnisse erteilt worden seien.

TOP 6: Aktueller Stand zum Entschließungsantrag des Nds. Landtags zum Nachtflug (MW)

Der Vertreter des MW berichtet zum aktuellen Stand der Umsetzung des Entschließungsantrags des Nds. Landtags zum Thema Nachtflug. Er führt dazu aus, dass im Entschließungsantrag durch die Koalitionsfraktionen festgelegt worden sei, dass das in Auftrag zu gebende Gutachten bei allen Stakeholdern des Flughafens Akzeptanz finden soll; also insbesondere auf Seiten der Bürgerinitiativen aber ebenso auf Seiten der Flughafenbetreiberin. Dies habe MW bei der Umsetzung vor eine gewisse Herausforderung gestellt, da die Interessenlagen deutlich divergieren würden. Nachdem im Mai dieses Jahres durch MW initiierten Auftaktgespräch zur Umsetzung des Entschließungsantrages hätten MW viele inhaltliche Rückmeldung erreicht. Ebenso seien aber auch teils große Bedenken gegen die Umsetzung des Antrags vor allen Dingen mit Blick auf die von Teilen der Abgeordneten gewünschte Bewertung der Lärmwerte im Sinne einer Lärmwirkungsforschung bzw. medizinischen Betrachtung gegenüber MW geäußert worden. Aufgrund dieser vereinzelt sehr kritischen Anmerkungen sei es sehr schwierig gewesen, den Umsetzungsprozess voranzubringen ohne ein Scheitern des Prozesses zu einem sehr frühen Zeitpunkt in Kauf zu nehmen. Ebenso sei die Erstellung der Leistungsbeschreibung für das Gutachten äußerst anspruchsvoll, da sicherzustellen sei, dass alle Interessen möglichst gleichermaßen Berücksichtigung fänden. Zudem seien bei der Formulierung des Ausschreibungstextes verschiedene vergaberechtliche Vorgaben zu berücksichtigen. Deshalb sei eine enge Abstimmung mit der Vergabestelle im MW erforderlich. Aktuell befände sich MW in den Endzügen für die Erstellung der Leistungsbeschreibung für das Gutachten zur Umsetzung der Ziffer 1.

Der Vertreter des MW greift weiterhin auf, dass es zuletzt den Wunsch aus dem Kreise der Stakeholder gegeben habe, den Ausschreibungstext vor dessen Veröffentlichung zur Verfügung gestellt zu bekommen. Der Vertreter des MW führt hierzu aus, dass dies aus vergaberechtlichen Gründen leider nicht möglich sei. MW plane jedoch einen Termin in kleinerem Rahmen mit wenigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern, in welchem der Ausschreibungstext vorab besprochen werden könnte. Hier sei dann aber etwa die Unterzeichnung einer Ver-

schwiegenheitserklärung erforderlich. Auch könnten keine Unterlagen verschickt oder ausgehändigt werden. Dass ein solcher Termin rechtlich möglich ist, werde derzeit abschließend geprüft. Man sei aber optimistisch.

Der Vertreter des BUND erkundigt sich, welche Vertreter man genau zu diesem Termin einladen wolle. Der Vertreter des MW erläutert, dass noch keine abschließende Erörterung darüber stattgefunden habe, welche Stakeholder an diesem Termin teilnehmen sollen. Aus seiner Sicht sollte aber mindestens eine Vertretung der Bürgerinitiativen, eine Vertretung der Flughafenbetreiberin und eine Vertretung des hiesigen Gremiums eingeplant werden. Weiterhin erläutert er, dass für die Kommission beispielsweise die Vorsitzende teilnehmen könnte. MW wolle das größtmögliche Maß an Transparenz unter Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen gewährleisten.

TOP 7: Berichte des Fluglärmschutzbeauftragten

TOP 7a: Bericht April bis August 2022

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seinen Bericht (*vgl. Anlage 1*) April bis August 2022 vor.

Der Vertreter der Gemeinde Isernhagen hinterfragt grundsätzlich das vom Fluglärmschutzbeauftragten verwendete Konstrukt der Sammelbeschwerde und plädiert dafür, dass alle eingehenden Beschwerden künftig einzeln geführt und bearbeitet werden sollten. Der Fluglärmschutzbeauftragte erläutert daraufhin, dass das Konstrukt der Sammelbeschwerde und die hierzu existierenden Texte vor Jahren in der Kommission abgestimmt worden seien und sich zudem bewährt hätten. Die Führung jeder Beschwerde als Einzelbeschwerde wäre aufgrund der Vielzahl an Beschwerden praktisch kaum möglich.

Zudem erläutert er, dass er auf jede Beschwerde reagiere und mit den Beschwerdeführern in der Regel solange in Kontakt bleibe bis alle Beschwerdegründe nachvollzogen und deren Ursache den Beschwerdeführern hinreichend erläutert wurden. Kämen von einer einzelnen Person jedoch viele Beschwerden der gleichen Art bei ihm an, würden diese Personen von ihm als Sammelbeschwerde geführt, da die Antwort auf die Beschwerden immer sehr ähnlich ausfallen werden würde. Es handle sich bei diesem Verfahren keinesfalls um eine persönliche Diskriminierung von Beschwerdeführern. Die Beschwerdeführer erhielten zudem eine Information darüber, dass Sie von nun an als Sammelbeschwerdeführer geführt würden.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover bittet darum, die vom Fluglärmschutzbeauftragten benannten Texte zum Konstrukt der Sammelbeschwerde der Kommission erneut zur Verfügung zu stellen (*vgl. Anlage 2*) und diese in der nächsten Sitzung zu besprechen.

Der Vertreter des MW führt aus, dass man das Verfahren in Gänze nicht verändern sollte, da die Bearbeitung der Beschwerden mit den vorhandenen personellen Ressourcen ansonsten nicht mehr handhabbar werden würde. Sofern die Kommission wünsche, dieses Procedere zu ändern, müsste die Arbeit des Fluglärmschutzbeauftragten entsprechend priorisiert werden, sodass andere wichtige Aufgaben nicht mehr zeitnah erledigt werden könnten. Dies könne der Vertreter des MW der Kommission nicht empfehlen. Die Texte zur Sammelbeschwerde könne der Fluglärmschutzbeauftragte der Kommission aber gerne zur Verfügung stellen und es

stünde den Mitgliedern der Kommission natürlich auch frei, bei der nächsten Sitzung über das Thema zu diskutieren.

Der Vertreter der Stadt Garbsen weist daraufhin, dass die Stadtverwaltung in letzter Zeit zahlreiche Beschwerden zum Nachtflug aus Ortschaften bekäme, welche in der Nähe zur Nordbahn des Flughafens liegen würden. Der Fluglärmschutzbeauftragte erläutert, dass es sich hierbei um in der Schutzzone des Flughafens gelegene Ortschaften handle. Zudem bittet er darum, bei der Stadtverwaltung eingehende Beschwerden auch an ihn weiterzuleiten. Die Vertreter der FHG führt zudem aus, dass die Häufung der Beschwerden mit einer zeitweiligen Sperrung der Südbahn zusammenhängen könnte. In diesem Zeitraum sei sämtlicher Verkehr über die Nordbahn abgewickelt worden. Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover ergänzt weiterhin, dass die Sommermonate in diesem Jahr für Anwohnerinnen und Anwohner mit Schlafzimmern im Dachgeschoss mit Blick auf die Lärmbelastung sehr schwer gewesen sei und sich die Situation den nächsten Jahren wohl auch nicht verbessern werde.

TOP 7b: Überwachungskonzept/ Ampelkriterium

Der Vertreter des MU stellt das Ampelkriterium, welches bei der Auswertung der Fluglärmmessungen an den Messpunkten des Flughafens zum Einsatz kommt, anhand einer Präsentation (vgl. Anlage 3) vor.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover ergänzt zu dem Vortrag, dass man sich vor einigen Jahren dazu entschlossen habe, eine monatliche Auswertung der Lärmmessungen im Umfeld des Flughafens durchzuführen, da man so bei Überschreiten der gesetzlichen Lärmgrenzen rechtzeitig eingreifen und gegensteuern könne. Dies sei zuvor nicht möglich gewesen, da die Auswertungen bis dahin zu lange Zeiträume abgebildet hätten. Zudem erläutert er, dass man sich bei der farblichen Darstellung der Messwerte für die Farben der Ampel entschieden habe, da diese jeder verstehe und man bei Rot eingefärbten Werten sofort erkennen könne, dass hier Handlungsbedarf bestehe. Er kritisiert jedoch, dass man den sogenannten NAT-Wert bei dem sich der Messwert im roten Bereich befinden würde, vor einigen Jahren hochgesetzt habe. Er erläutert, dass bei Erreichen der gesetzlichen Grenzwerte die Messwerte auch Rot dargestellt und die entsprechenden Konsequenzen gezogen werden sollten.

Der Vertreter des MU erläutert, dass der Grenzwert nicht überschritten werde, wenn dieser erreicht würde. Die Grenzen des Fluglärmschutzgesetzes (FlulärmG) würden alleine durch den passiven Schallschutz überall eingehalten.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm weist auf das auf der Homepage des MW veröffentlichte Handlungskonzept zur Abwehr von Gesundheitsgefahren durch unzumutbaren Fluglärm hin, in welchem stehe, welche Maßnahmen das MW bei Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte ergreifen müsse und weist daraufhin, dass dieses aus seiner Sicht aktuell keine Beachtung fände. Zudem sei die in der Präsentation des MU erläuterte Umrechnung beim NAT-Kriterium für ihn nicht nachvollziehbar und sollte angepasst werden.

Der Vertreter des MU erläutert, dass die Nachtschutzzonen nach Leq-Wert und nach NAT-Wert bestimmt würden und man am Ende jeweils den Wert heranziehe, der zu einer größeren

Ausdehnung der Schutzzone führe. Weiterhin erläutert er zu den Ausführungen des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, dass man bei einer Anpassung der Vorgehensweise beim NAT-Kriterium dieses für jede Messstelle neu festgelegt werden müsse.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover führt aus, dass in Langenhagen der NAT-Wert problematisch sei, da nach diesem die Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt werden würden. Er fordert, dass es bei Erreichen der gesetzlichen Lärmgrenzen künftig Konsequenzen geben müsse.

Der Vertreter des MU erklärt, dass es für eine Anpassung des Lärmschutzbereiches einer wesentlichen Änderung nach dem FlulärmG bedarf. Die Grenzen des Lärmschutzbereiches würden unter Berücksichtigung des NAT-Kriteriums festgelegt, allerdings erfolge die Auslegung des erstattungsfähigen Schallschutzes ausschließlich auf Basis des Leq.

Der Vertreter des MW erläutert, dass eine Anpassung der Grenzwerte, bei denen sich die Ampelfarbe ändere, keine Veränderung der gesetzlichen Werte herbeiführe und alle im FlulärmG verankerten Grenzwerte auch derzeit eingehalten würden. Zu dem angeführten Handlungskonzept des MW führt er aus, dass ihm die Auswertungen der Lärmmessungen jeden Monat vom Fluglärmschutzbeauftragten übermittelt würden und er die Einhaltung der Messwerte regelmäßig überprüfe. Sollte sich abzeichnen, dass sich bei den Werten Auffälligkeiten ergeben würden, würde er dies – wie es das Handlungskonzept auch vorsehe – natürlich überprüfen und bei Bedarf einschreiten. Unter Bezugnahme auf den Bericht des Lärmschutzbeauftragten führt er aus, dass die Grenzwerte jedoch überall eingehalten würden, sodass bisher keine weitere behördliche Überprüfung notwendig gewesen sei. Die gesetzlichen Vorgaben werden und wurden eingehalten. MW würde zudem seinen gesetzlichen Aufgaben vollumfänglich nachkommen.

Es wird sich darauf verständigt, den Tagesordnungspunkt in der nächsten Sitzung erneut aufzugreifen. MW wird das angesprochene Handlungskonzept in diesem Rahmen erläutern.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover weist abschließend daraufhin, dass man mit der Diskussion zum Ampelkriterium nicht das MU dazu bewegen wolle, die Lärmschutzbereiche des Flughafens neu zu berechnen. Einzige Intention sei, das MW zu verpflichten, bei Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte einzuschreiten.

TOP 8: Aktuelle Situation am Flughafen (FHG)

Die Vertreterin der FHG bedankt sich für das zahlreiche Erscheinen bei der heutigen am Flughafen stattfindenden Sitzung. Zur aktuellen Situation am Flughafen erläutert sie, dass man die stärksten Auswirkungen der Corona-Pandemie hinter sich gelassen habe. Man erwarte zum Ende des Jahres eine Passagierzahl von vier Millionen. Dies sei noch deutlich weniger als in den Jahren vor der Pandemie, es sei jedoch ein positiver Trend zu verzeichnen.

Weiterhin führt Sie aus, dass die Situation an den Sicherheitskontrollen vor allem in den Sommermonaten prekär gewesen sei und die FHG hier nur sehr begrenzte Möglichkeiten gehabt habe dieser Problematik entgegen zu wirken, da die Kontrollen von einem Dienstleister der Bundespolizei durchgeführt würden.

An anderen Flughäfen habe man zudem Probleme mit der Besetzung der Check-In-Schalter und der Gepäckabfertigung gehabt, was sich auch auf den Flughafen Hannover-Langenhagen ausgewirkt habe. Beispielsweise wäre es dazu gekommen, dass Gepäck an anderen Standort nur teilweise be- oder entladen wurde und im Zuge dessen an falschen Standorten angekommen sei.

Die Vertreterin der FHG erläutert weiter, dass man – wie beinahe alle Unternehmen – mit den steigenden Energie- und auch Baukosten zu kämpfen habe. Aus diesem Grund beabsichtige der Flughafen, sich künftig energetisch neu auszustellen. Aktuell seien z.B. Photovoltaikanlagen in Planung.

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 Vertreter des MW erläutert, dass das MW an der nächsten Sitzung am 29.11.2022 aus zwingenden terminlichen Gründen nicht teilnehmen könne und bittet aus diesem Grund um eine Vertagung der Sitzung. Als mögliche Ausweichtermine schlägt er den 06.12.2022 und den 13.12.2022 vor.

Die Kommission beschließt einstimmig, die nächste Sitzung am 13.12.2022 stattfinden zu lassen. Die Vorsitzende weist zudem daraufhin, dass der Beginn der Sitzung noch nicht feststehe und den Mitgliedern frühzeitig vor der Sitzung mitgeteilt würde.

TOP 12: Verschiedenes

Der Vertreter der DFS nimmt Bezug auf das von der TUIfly in der letzten Sitzung der FLSK vorgestellte lärmindernde Startverfahren NADP 2, welches auf der Startbahn 27R des Flughafens künftig für eine geringere Lärmbelastung sorgen solle. In der letzten Sitzung führte er hierzu aus, dass die DFS die Nutzung des Startverfahrens NADP 2 auf der Startbahn 27R befürworte und dieses viele Vorteile bringe. Weiterhin wies er jedoch auch daraufhin, dass die im Einzelfall angefragte Nutzung dieses Startverfahrens zu einem erhöhten Koordinationsaufwand mit den Kollegen aus Wunstorf führe.

Der Vertreter der DFS teilt nunmehr mit, dass es aktuell keine Probleme bei der Koordinierung mit den Wunstorfer Kollegen gebe und der Probetrieb uneingeschränkt durchgeführt werden könne.

Die Vorsitzende

Die Protokollführerin