

Ergebnisprotokoll

der 203. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 13.12.2022.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 13:10 Uhr

I. Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden.

TOP 2: 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 3: Genehmigung der Niederschrift der 202. Sitzung

Zum Ergebnisprotokoll der 202. Kommissionssitzung gibt es keine weiteren Anmerkungen. Das Protokoll wird in der vorliegenden Fassung genehmigt.

TOP 4: Vorstellung des künftigen Towerleiters der DFS (Tower Hamburg, Hannover, Münster-Osnabrück)

Herr Hückelkempken verabschiedet sich als Vertreter der DFS in der Kommission. Der neue Vertreter der DFS, Herr Niebergall, ist bereits in dieser Sitzung als Gast dabei. Herrn Hückelkempken wird für seine engagierte Mitarbeit in der Kommission gedankt.

Herr Niebergall stellt sich als neuer Vertreter der DFS in der Kommission vor und erläutert, dass er ab dem 01.01.2023 die Leitung des Towers am Flughafen Hannover-Langenhagen übernehme. Zudem macht er das Angebot, dass sich die Kommission im nächsten Jahr das Kontrollzentrum der DFS in Bremen, in welchem der Streckenverkehr kontrolliert werde, ansehen könne.

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: Ampelkriterium

TOP 6a: Überwachungskonzept auf Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm im Rahmen der Genehmigungsaufsicht (MW)

Der Vertreter des MW stellt das Überwachungskonzept auf Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm im Rahmen der Genehmigungsaufsicht anhand einer Präsentation (vgl. Anlage 1) und anhand von Auszügen aus dem Fluglärmschutzgesetz (FluLärmG), wie bereits in der letzten Sitzung angekündigt, vor.

Er erläutert, dass sich die für das Ampelkriterium maßgeblichen Werte aus § 2 Nr. 2 des FluLärmG ergeben und es sich bei dem FluLärmG um ein Gesetz handelt, das vom Bund erlassen wurde. Das MW habe sich als Exekutive nach der Gesetzgebung des Bundes zu richten.

Ob sich die Lärmbelastung wesentlich verändert hat, sei gemäß § 4 Abs. 6 FluLärmG dann alle zehn Jahre zu überprüfen. Dies sei in Hannover im letzten Jahr durch ein beauftragtes externes Ingenieurbüro geschehen. Das Ergebnis der Überprüfung, welches auch auf der Homepage des MW veröffentlicht wurde (https://www.umwelt.niedersachsen.de/themen/laerschutz/fluglaerm/laerschutzbereiche/flughafen_hannover_langenhagen/niedersaechsische-verordnung-ueber-die-festsetzung-des-laerschutzbereichs-fuer-den-verkehrsflughafen-hannover-langenhagen-20242.html), sei gewesen, dass es keiner Veränderung des festgesetzten Lärmschutzbereiches benötige, da eine wesentliche Veränderung der Lärmbelastung verneint werden konnte. Bei den im Rahmen der Überprüfung prognostizierten Lärmbelastung für die nächsten zehn Jahre würden auch die pandemiebedingten Veränderungen im Luftverkehr berücksichtigt.

Der Vertreter des MW erläutert, dass das Ampelkriterium für die Überprüfung der Einhaltung der Lärmgrenzwerte immer unbrauchbarer würde, je mehr man sich bei der Darstellung von den gesetzlich festgelegten Werten entferne. Als oberste Landesbehörde brauche man für jedes Einschreiten eine Ermächtigungsgrundlage und könne von den gesetzlichen Werten nicht ohne weiteres abrücken.

Das Ampelkriterium sei lediglich eine visuelle Stütze, um auf den ersten Blick erkennen zu können, ob die gesetzlichen Lärmgrenzwerte an den einzelnen Messpunkten eingehalten würden. Der Farbgebung der Ampel sollte hier keine zu hohe Bedeutung beigemessen werden, da sich MW als Aufsichtsbehörde die genauen Werte anschauen und nicht nur die Farben der Tabelle.

Zudem stehe die Tabelle nicht allein. So erstelle der Fluglärmschutzbeauftragte monatliche Auswertungen der Messdaten, welche bevor sie an das MW übersandt werden, nochmals durch das MU überprüft werden. Dies Sorge dafür, dass MW bei Veränderungen der Lärmbelastung deutlich schneller eingreifen und das Gespräch mit dem Flughafen suchen könne.

Weiter erläutert der Vertreter des MW, dass man bei einer anhaltenden Veränderung der Lärmbelastung ohne einen meist temporären Grund für diese zu haben, auch ordnungsrechtlich Einschreiten könne oder eine Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches als Rechtsfolge nach dem FluLärmG in Betracht käme. Bei der Abwägung der Angemessenheit solcher Mittel müsse man allerdings immer die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner und auch die wirtschaftlichen Interessen des Flughafens betrachten.

Der Vertreter des MU ergänzt, dass man bei der Darstellung des Ampelkriteriums nicht von den gesetzlichen Grundlagen abweichen solle und wenn man dies doch tue, müsse dies wissenschaftlich begründet werden. Eine solche Begründung gäbe es vorliegend allerdings nicht. Das Ampelkriterium sei darüber hinaus ein reines Übersichtsinstrument.

Der Vertreter der Bundesvereinigung spricht eine für 2018/2019 geplante längere Sperrung der Nordbahn, welche seinerzeit zurückgestellt wurde, an und erkundigt sich, wann der Flughafen plane, die dort geplanten Reparaturarbeiten durchzuführen.

Die Vertreterin der FHG erläutert, dass es in diesem Zeitraum einen Blow-up auf der Nordbahn gegeben habe, welcher repariert werden musste und man die aufwendige Sanierung der Nordbahn zunächst verschoben hatte. Die Sanierung stehe laut Aussage der Vertreterin der FHG auch weiterhin aus und wurde seitens des Flughafens aus finanziellen Gründen nochmals um mehrere Jahre verschoben. Sie versicherte allerdings auch, dass man, wenn feststehe, wann die Sanierung durchgeführt werden könne, umfangreiche Maßnahmen treffen werde, um die Anwohnerinnen und Anwohner vor unzumutbarem Fluglärm in der Bauphase zu schützen.

TOP 6b: Antrag des Vertreters der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover

Der Vertreter des Bundesvereinigung gegen Fluglärm erläutert, dass die Ampel erst bei einer Überschreitung des Leq von 1 dB(A) oder bei 7 Maximalpegelüberschreitung auf rot schalte. Diese Toleranz von einem dB(A) würde allerdings eine Erhöhung der Flugbewegungen von 27 % entsprechen und eine erhebliche Mehrbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner darstellen.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erläutert, dass er mit seinem Antrag den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner gewährleisten wolle und es dazu nötig sei, zu prüfen, wie hoch die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner wirklich sei. Er erläutert, dass die im Zusammenhang mit der Festsetzung des Lärmschutzbereiches im Jahr 2010 durchgeführten Berechnungen auch Grundlage für die damals gewährten Schallschutzmaßnahmen gewesen seien. Aus diesem Grund sei es wichtig, regelmäßig zu überprüfen, dass die gemessene Lärmbelastung nicht über die damals errechneten Lärmwerte hinausgehen. Die Ampel sei somit ein wichtiges Mittel, um zu überprüfen, ob der damals verbaute Schallschutz noch ausreiche. Auch die FLSK könne deshalb mit den Lärmesswerten arbeiten und selbst als Gremium tätig werden.

Der Vertreter des MU erläutert, dass man auch Messunsicherheiten berücksichtigen müsse und man deshalb eine Toleranz von einem dB(A) habe, bevor die Ampel auf rot springe. Er erläutert, dass man beispielsweise bei der Prüfung, ob nachträgliche Anordnungen nach der

Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) treffe, zunächst 3 dB(A) aufgrund von mögliche Messunsicherheiten abziehen müsse, weshalb es sich hier um eine nur geringe Spanne handele.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erwidert, dass es sein könne, dass die Aufsichtsbehörde erst bei einer realen Überschreitung des Leq von 2 dB(A) nach 6 Monaten eingreife. Das würde bedeuten, dass den Anwohnerinnen und Anwohnern statt 12.000 Nachtflügen fast 20.000 Nachtflüge zugemutet würden ohne, dass die Aufsichtsbehörde Maßnahmen ergreife.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm ergänzt, dass man wolle, dass die Ampel künftig auf rot springe, wenn der gesetzliche Grenzwert erreicht werde, ohne dabei eine Toleranz von einem dB(A) zu berücksichtigen.

Der Vertreter des MW erläutert, dass für die Aufsichtsbehörde nicht die Einfärbung der Werte bei der Prüfung, ob und inwiefern Handlungsbedarf bestehe, ausschlaggebend sei, sondern der Wert als solcher. Man betrachte die monatlich ermittelten Messwerte und prüfe regelmäßig, ob die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten würden und wenn dies nicht der Fall sei, betrachte man in Zusammenarbeit mit dem Flughafen detailliert die Gründe für die Überschreitung und wie man falls nötig hier Abhilfe schaffen könne.

Der Vertreter der TUfly führt aus, dass man mittelfristig gesehen künftig mit deutlich weniger Überschreitungen der Grenzwerte bei den Maximalpegeln rechnen könne, da viele Fluggesellschaften weitreichende Flottenerneuerungsprogramme hätten und somit die lauten Maschinen schrittweise gegen neuere leisere Maschine ausgetauscht werden würden.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erläutert, dass die bei der Festsetzung des Lärmschutzbereiches von einem externen Ingenieurbüro erstellte Tabelle mit Lärmwerten Grundlage für die gewährten Schallschutzmaßnahmen gewesen sei und man künftig über eine Darstellung der Messwerte in der Form dieser Tabelle nachdenken könne. Die Vorsitzende erwidert, dass die Darstellung der Werte dadurch deutlich unübersichtlicher werden würde als jetzt beim Ampelkriterium der Fall sei.

Der Vertreter der DFS erläutert, dass auch für die DFS die gesetzlichen Grenzwerte maßgeblich seien und ein entsprechendes Monitoring vorhanden sei, um frühzeitig einen negativen Trend der Lärmbelastung feststellen zu können.

Die Vertreterin der FHG ergänzt, dass auch der Flughafen selbst die Lärmsituation überwache und auch mit der mobilen Messanlage des Flughafens außerhalb der festinstallierten Messstationen Messung durchführe. Man sei allerdings an allen Messpunkten weit von gesundheitsgefährdendem Fluglärm, wie ihn das Gesetz definiert, entfernt.

Der Vertreter der Stadt Garbsen merkt an, dass die Lesbarkeit der Fluglärm auswertungen durch das Ampelkriterium für die Bürgerinnen und Bürger deutlich einfacher geworden sei und man dieser Darstellungsform festhalten solle. Um den Gesetzestext jedoch korrekt darzustellen, regt er an die bisherige Darstellung >7 zu ≥ 7 abzuändern.

Der Vertreter der Gemeinde Isernhagen kritisiert, dass für den Flughafen Hannover-Langenhagen als Bestandsflughafen andere gesetzliche Grenzwerte gelten als für neue Flughäfen. Würden die gleichen Grenzwerte gelten, sei eine Gesundheitsgefährdung nicht gesetzlich ausgeschlossen.

Der Vertreter des MU merkt an, dass man formal nicht über den Antrag des Vertreters der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover abstimmen könne, da aus diesem nicht ersichtlich werde, über was man genau abstimmen solle. So sei es fraglich, was mit realen Messwerten gemeint sei oder wie genau ein Ampelwarnsystem über das bereits Bestehende hinaus aussehen solle.

Der Vertreter der Landeshauptstadt Hannover regt an, dass der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover einen neuen Antrag formulieren solle, über den man auch abstimmen könne.

Der Vertreter der Stadt Seelze ergänzt, dass in dem Antrag zudem klar erkennbar sein sollte, wer genau den Antrag stelle und man nicht von der ganzen Kommission sprechen könne.

Es wird sich darauf verständigt, den Tagesordnungspunkt in der nächsten Sitzung erneut aufzugreifen. Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover formuliert einen neuen Antrag.

TOP 7: Aktueller Stand zum Entschließungsantrag des Nds. Landtags zum Nachtflug (MW)

Der Vertreter des MW erläutert, dass die Ausschreibung für das zu beauftragende Gutachten noch nicht veröffentlicht wurde und sich derzeit noch in Überarbeitung befinde. Die Vergabestelle des MW, welche aus rechtlichen Gründen in den Prozess mit einzubinden sei, habe noch einige Anmerkungen zum Ausschreibungstext, die noch zu berücksichtigen seien, um im Rahmen des aktuellen Rechtsrahmens zu bleiben. MW plane zudem auch weiterhin einen Termin in kleinerem Rahmen mit wenigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern, in welchem der Ausschreibungstext, nach Freigabe durch die Vergabestelle, vorab besprochen werden könne.

Er erläutert zudem, dass das Gutachten zum Nachtflug auch im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung Erwähnung fände und man die Kriterien der künftigen Gutachten so ausgestalten solle, dass auch eine volkswirtschaftliche Betrachtung erfolgen könne. Weiterhin wurde im Koalitionsvertrag verankert, dass die Landesregierung Gespräche mit der FHG zu der Möglichkeit einer Verminderung der Nachtflüge aufnehmen wolle.

Der Vertreter der Stadt Hannover erkundigt sich, ob sich der Zeitplan für das geplante Gutachten durch die Verzögerungen verschiebe. Der Vertreter des MW erläutert, dass sich die Veröffentlichung des Ausschreibungstextes zwangsläufig verzögern werde, man aber für das Gutachten keinen konkreten Zeitplan habe, da es noch einige offene Punkte gäbe, welche erst von dem zu beauftragenden Gutachter geklärt werden können. So müsse dieser entscheiden, inwieweit man zur Ermittlung der Lärmbelastung auf Berechnungen zurückgreifen könne und in welchem Umfang Messung durchgeführt werden sollten. Zudem müsse man bei den etwaigen Messungen eruieren, über welchen Zeitraum diese durchgeführt werden müssten, um ein genaues Bild der Lärmsituation zu erhalten.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erkundigt sich, warum man nicht auf die vorhandenen Messdaten der Messanlagen des Flughafens zurückgreife.

Der Vertreter des MW erwidert, dass der hinsichtlich des Lärms nach dem Entschließungsantrag zu betrachtende Bereich über die vorhandenen Messpunkte hinausgehe.

TOP 8: Berichte des Fluglärmschutzbeauftragten

TOP 8a: Bericht September bis November 2022

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seinen Bericht (*vgl. Anlage 2*) September bis November 2022 vor.

TOP 9: Aktuelle Situation am Flughafen (FHG)

Die Vertreterin der FHG berichtet, dass man das Jahr 2022 mit rund 4 Millionen Passagieren abschließen werde und man in der mittlerweile abgeschlossenen Wirtschaftsplanung für das kommende Jahr mit einer Passagierzahl von 5,2 Millionen rechne.

Weiter berichtet Sie von der neuen Klimastrategie des Flughafens, welche das Ziel verfolgt, das der Flughafen bis zum Jahr 2045 Klimaneutral wird. In den vergangenen Jahren konnte man die CO₂-Emmission bereits um über 50 % reduzieren. Aktuell sei es allerdings so, dass vor allem die Terminals A und B noch nicht auf dem neusten energetischen Stand seien und die dort vorhandenen Blockheizkraftwerke, welche mit Gas betrieben werden, zwar sehr effizient seien, energetisch allerdings hohe Kosten verursachen.

Künftig wolle der Flughafen auch auf den Bau von Photovoltaikanlagen setzen und kündigt ein Pilotprojekt an, bei welchem eine Fläche von 1000 Quadratmetern mit Solarzellen bestückt werden soll. Man wolle im Rahmen dieses Projektes entlang der Nordbahn überprüfen, wie sich die Flora und Fauna hier im Vergleich zu einer gleichgroßen Fläche ohne Solarzellen entwickle. Ähnlich Projekte gäbe es momentan bereits an anderen Flughäfen in Deutschland.

Ein großes Thema am Flughafen sei momentan zu dem die Cybersicherheit. Die Bedeutung dieses Themas solle den Mitarbeitern vor allem durch entsprechende Schulungen bewusst gemacht werden. Auch muss man technisch aufrüsten, um dem Thema gerecht werden zu können. Zudem müsse man genau festlegen, wie man sich im Krisenfall, wie beispielsweise einem Hackerangriff zu verhalten habe.

Weiterhin kündigt die Vertreterin der FHG an, dass der derzeitige technische Geschäftsführer des Flughafens, Herr Dr. Hille, den Flughafen zum 01.01.2023 verlassen und sein weiterer Nachfolger, Herr Blötz, das Amt nahtlos übernehmen werde. Es sei beabsichtigt, dass sich Herr Blötz im Rahmen der nächsten Sitzung der Kommission auch einmal persönlich vorstellt.

TOP 10: Beratungsbedarf DFS

Ein Beratungsbedarf der DFS ist nicht gegeben.

TOP 11: Beratungsbedarf MW

Ein Beratungsbedarf des MW ist nicht gegeben.

TOP 12: Termine

Die Kommission beschließt einstimmig, die nächste Sitzung am 14.03.2023 um 10 Uhr stattfinden zu lassen.

Der Vertreter der Stadt Hannover erkundigt sich, ob es ein Zeitlimit für die Sitzungen gebe. Die Vorsitzende erläutert, dass es bisher kein Zeitlimit gab, man sich allerdings gerne auf die Einführung eines Zeitlimits verständigen könne, damit einige Mitglieder noch die Möglichkeit haben, Anschlusstermin wahrzunehmen. Die Kommission beschließt einstimmig, dass die Sitzungen künftig um spätestens 13 Uhr beendet werden.

Weiterhin berichtet die Vorsitzende, dass die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärm-schutzkommissionen (ADF) vom 26.04 bis zum 28.04.2023 in Hannover tagen wird.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erkundigt sich, wer an der Sitzung teilnehmen wird. Die Vorsitzende nimmt die Frage mit und gibt in der nächsten Sitzung der FLSK Auskunft über den Teilnehmerkreis.

TOP 13: Verschiedenes

Der Vertreter der Stadt Garbsen macht auf einen Antrag des Rates der Stadt Garbsen aufmerksam, welcher darauf abzielt, Flüge, welche jetzt in der Nachtzeit abgefertigt werden, in den Tag zu verlagern. Der Vertreter des MW bittet den Vertreter der Stadt Garbsen darum, diesem den Antrag zu übermitteln, um diesen zu prüfen und dem Protokoll beifügen zu können (vgl. Anlage 3).

Weiter berichtet der Vertreter der Stadt Garbsen, dass sich eine Sammelbeschwerdeführerin bei der Stadt Garbsen erkundigt habe, warum Anflüge von West nach Ost überproportional über die Nordbahn geleitet werden. Der Vertreter des MW bittet den Vertreter der Stadt Garbsen auch hier, das Schreiben der benannten Sammelbeschwerdeführerin dem MW zur Verfügung zu stellen, um den Sachverhalt überprüfen zu können.

Die Vorsitzende



Die Protokollführerin

