

Ergebnisprotokoll

der 204. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 14.03.2023.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 13:15 Uhr

I. Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden.

TOP 2: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 13 der 19 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Zwei Mitglieder haben ihr Stimmrecht übertragen. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

Zudem begrüßt die Vorsitzende fünf 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 Gäste werden damit zugelassen.

TOP 3: Genehmigung der Niederschrift der 203. Sitzung

Zum Ergebnisprotokoll der 203. Kommissionssitzung gibt es keine weiteren Anmerkungen. Das Protokoll wird in der vorliegenden Fassung genehmigt.

TOP 4: Vorstellung des neuen technischen Geschäftsführers der FHG Herrn Maik Blötz

Der neue technische Geschäftsführer der FHG Herr Maik Blötz stellt sich kurz vor und erläutert die neue Aufgabenverteilung in der Geschäftsführung nach dem Ausscheiden des ehemaligen alleinigen Geschäftsführers Herrn Dr. Hille.

TOP 5: Auswertung der nächtlichen Flugbewegungen für das Betriebsjahr 2022 (FHG)

Der Vertreter der FHG stellt anhand der im Vorfeld übersandten Unterlage die aus der Nachtflugregelung resultierende Auswertung der nächtlichen Flugbewegungen für das Betriebsjahr 2022 vor.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover stellt fest, dass es im Vergleich zu den Vorjahren eine deutlich Verkehrssteigerung gab, die Frachtverkehre allerdings leicht rückläufig seien.

Herr Dr. Vogelsang regt an, die vom Flughafen in der Auswertung verwendete Grenze von 30 Tonnen künftig zu verändern und die Gewichtsklassen aus der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) für die Tabellen zu verwenden, also insbesondere Kleinflugzeuge bis 20 t zusammenzufassen.

Der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH regt zudem an, bei der Unterteilung der Luftfahrzeuge nicht rein nach der Zertifizierung der Maschine zu gehen, da viele Fluggesellschaften ihre Maschinen nicht rezertifizieren, obwohl diese tatsächlich teilweise höhere ICAO-Lärmstandards erfüllen würden. Herr Staats sagt zu, diese Flugzeugtypen künftig mit einem „*“ zu markieren.

TOP 6: Erteilte Nachtstarterlaubnisse (MW)

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

TOP 7: Ampelkriterium

TOP 7a: Antrag des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erläutert seinen aus drei Teilen bestehenden Antrag (Frage zur Berechnung des NAT-Schwellenwertes an einzelnen Messpunkten / Gründe für das Verhältnis von N1 / N2 am Messpunkt 1 in 2022 / Nachfrage zum Toleranzbereich zwischen sechs und sieben Lärmereignissen über dem Schwellenwert beim NAT-Kriterium in der Ampeldarstellung).

Er stellt fest, dass die Fluglärmmessanlagen Messwerte liefern sollten, die möglichst nah an der Realität liegen, Dies bedeute, dass möglichst alle Fluglärmereignisse erfasst und bei der Auswertung Berücksichtigung finden sollen. Dazu sage die entsprechende DIN 45643, dass mindestens 50 Prozent aller zur Schallimmission am Messort beitragenden Fluggeräusche/Flugereignisse richtig als Fluggeräusch eingeordnet werden müssten. Betrachte man jedoch den Messpunkt 1, stelle man fest, dass nach den Daten des Flughafens für die relevanten sechs verkehrsreichsten Monate Mai bis Oktober das Verhältnis von N1 zu N2 den geforderten Wert von 0,5 teilweise unterschreite.

Die Messergebnisse würden damit laut Aussage des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm von den Anforderungen der DIN 45643 abweichen. In seinem Antrag schlägt er aus diesem Grund vor, zu klären, warum die Abweichungen bestehen, bevor man sich Gedanken darüber mache, inwieweit der Vertrauensbereich des Ampelkriteriums von einem dB(A) verändert werden müsse.

Herr Dr. Vogelsang stellt anhand einer Präsentation (*vgl. Anlage 1*) das Vorgehen bei der Schwellenwertberechnung, die Wahl der Messpunkte sowie die Überprüfung der generellen Qualität der Messergebnisse vor. Er erläutert hierbei die Grundlagen der Berechnung zum NAT-Kriterium an den einzelnen Messpunkten sowie die Unterschiede zwischen Innen- und Außenpegeln. Bei dem Schwellenwert handle es sich um ein inverses NAT-Kriterium. Das ist

am jeweiligen Messpunkt der Pegel, bei dem auf der Grundlage des Modells zur Berechnung des Lärmschutzbereiches eine Überschreitung von 6 mal pro Nacht im halbjährigen Mittel ermittelt wird. Bei Punkten innerhalb der Nachschutzzone des Flughafens Hannover ist dieser Wert i. A. größer als 72 dB(A).

Der vom Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm benannte Vertrauensbereich sei eine Setzung, welche die Messunsicherheit bei den Werten der Fluglärmmessanlage berücksichtigen soll. 1 dB(A) sei deshalb festgelegt worden, da dies die kleinste akustische Größe sei, die das menschliche Ohr wahrnehmen könne. Messunsicherheiten würden zudem auch bei anderen Messungen zum tragen kommen und seien mit oft 3 bis 5 dB(A) meist deutlich höher als 1 dB(A). Bei Anordnungen nach der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) ist beispielsweise ein Abzug von 3 dB(A) vorgesehen.

Herr Köster ergänzt, dass alle Grundlagen der Berechnung auf der Internetseite des MU zum Lärmschutzbereich abrufbar seien. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm führt aus, dass die Koordinaten auf der Internetseite von MW veraltet seien und durch die von MU verwendeten ersetzt werden müssten.

Herr Dr. Vogelsang stellt anhand der Präsentation weiter dar, dass aus der DIN ISO 20906 (die dann in die DIN 45643 überführt worden sei), dass mind. 50 % der Fluglärmereignisse an den Messpunkten erfasst werden müssten. Er erläutert, die Bedeutung der Größen N1 (Anzahl der korrelierten Fluglärmereignisse) und N2 (Anzahl aller für die Messstelle relevanten Flugbewegungen). Es gelte: Wenn $N1/N2 > 50 \%$, dann seien die Lärmbestimmungen korrekt. Der Umkehrschluss „ $N1/N2 < 50 \%$ liefere falsche Lärmwerte“ sei jedoch nicht zulässig.

Der stellvertretende Vorsitzende gibt an, dass einige Angaben des Flughafens zu Lärmereignissen im Bericht nicht nachvollziehbar seien. Der Vertreter der FHG erwidert, dass dies mittlerweile bereits geprüft werde und man zusammen mit der AirIT die An- und Abflugrouten aktualisieren müsse. Den Messpunkten sind verschiedene Routen als Parameter zur Ermittlung der relevanten Flugereignisse zugeordnet. Das Problem sei, dass einigen Messpunkten auch solche Routen als relevant zugeordnet sind, die keine Relevanz für die Fluglärmfassung haben. Dadurch werden an diesen Messstellen zu viele Flugereignisse als relevant, aber ohne Lärmereignis erfasst. Eine Zuordnung über die Radarspuren könnte hier eine Lösung sein, an der man mit dem Hersteller der Fluglärmfassungssoftware momentan arbeite. Dies würde dazu führen, die für N2 angegebenen Werte zu verbessern.

Diese Einschätzung wird von Herrn Dr. Vogelsang geteilt. MP1 liegt an der Südbahn und hat diverse Flüge als Ereignisse unter N2 erfasst, die über die Nordbahn abgewickelt worden sind, weil die Schwellenwerte gerade eben erreicht worden seien. Wenn man nur die Südbahnbewegungen einbeziehe, erhalte man ein Verhältnis von N1 zu N2 von 83 %. Die Richtigkeit der Messungen stehe daher nicht in Frage.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm schlägt vor, eine den Tabellen aus dem Bericht eine neue Zeile hinzuzufügen, aus welcher hervorgeht, wie aussagekräftig der Leq-Wert sei. Herr Dr. Vogelsang erläutert, dass es bei Messung immer auch einen Vertrauensbereich gebe und 1 dB(A) der kleinste sinnvoll anzulegende Wert sei.

Um die Diskussion über den beim Ampelkriterium zum tragen kommenden Vertrauensbereich sinnvoll weiterzuführen, leitete die Vorsitzende zu Tagesordnungspunkt 7b über.

TOP 7b: Antrag des Vertreters der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm – Großraum Hannover

Bereits in der letzten Sitzung wurde vom Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover kritisiert, dass die Ampel erst bei einer Überschreitung des Leq von einem dB(A) oder bei sieben Maximalpegelüberschreitung auf rot schalte.

Er erläutert seinen Antrag und stellt dar, dass der erste Punkt seines Antrages daher fordere, eine Änderung des Ampelkriterium dahingehend vorzunehmen, dass ein Umschalten der Ampel auf rot bereits bei 6 Maximalpegelüberschreitungen erfolgt. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm fragt, ob ein Toleranzbereich von 1 dB(A) noch verantwortbar sei?

Herr Dr. Vogelsang erläutert, dass auch die Notwendigkeit von Rundungen bei der Auswertung dazu führe, dass man einen Vertrauensbereich bei den Messungen habe. Hierbei begründet er das Intervall für die „gelben“ Ampelwerte auch mathematisch. Zudem sei 1 dB(A) eine Setzung, die über die vom Gesetzgeber im FluLärmG festgelegten 2 dB(A) hinausgehe.

Der Vertreter des MU merkt an, dass der Beschlussvorschlag des Vertreters der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover von den rechtlichen Rahmenbedingungen abweiche.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover führt aus, dass es immer lauter werde und die Berechnungen Grundlage für die gewährten Schallschutzmaßnahmen seien. Die durch den Vertrauensbereich abgedeckten Messunsicherheiten sollten zugunsten der Anwohnerinnen und Anwohner und nicht des Flughafens ausgelegt werden. Ein Umschalten der Ampel auf rot sei in der kommunalpolitischen Diskussion besser erläuterbar.

Der Vertreter des MW verdeutlicht, dass eine Änderung der Grenzwerte für das in der letzten Sitzung vorgestellte Überwachungskonzept des MW irrelevant sei, da MW „gelbe“ und „rote“ Ampelwerte gleich behandle, also bereits deutlich früher als bei sechs Überschreitungen im NAT-Kriterium den Ursachen für erhöhten Werte nachgehe. Zudem sei eine Absenkung des Wertes auf sechs, wie von Herrn Dr. Vogelsang in seiner Präsentation erläutert, auch mathematisch falsch.

Herr Dr. Vogelsang erläutert, dass wenn man noch genauere Rechnung durchführe, der Vertrauensbereich sogar größer werden müsste.

Der Vertreter des MW stellt die Frage in den Raum, was ein schnelleres Umspringen der Ampel auf rot für einen positiven Effekt in der kommunalpolitischen Diskussion mit sich bringen würde, wenn ehrlicherweise zwischen sechs und sieben hinzugefügt werden müsse, aufgrund der Unsicherheiten wisse man nicht, ob man wirklich im roten Bereich sei. Mathematisch gesehen gebe es keinen Handlungsbedarf und werde das NAT-Kriterium aufgrund der in den Maximalpegeln oft leiseren neueren Flugzeugtypen künftig immer weniger von Bedeutung sein.

Der Vertreter von MU und Herr Dr. Vogelsang erwidern, dass ein Umspringen der Ampel bei einem Wert von 6,0 auf rot die Regelungen des Fluglärmgesetzes nicht korrekt wiedergebe und gegenüber der Kommunalpolitik bei einer Änderung der Ampel daher ein sachlich und rechtlich falscher Eindruck erweckt werde.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erwidert, dass die Tendenz allerdings zeige, dass es künftig immer lauter werde, da der Bedarf nach größeren Flugzeugen da sei. Prognosen sehen einen Anstieg der Lärmbelastung von bis zu 2 dB(A) bis zum Jahr 2030 vor.

Der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH erwidert, dass bei der Prognose noch hauptsächlich ältere Flugzeugtypen berücksichtigt wurden und z.B. zum Vergleich eine 737 MAX vier dB(A) leiser als ihr Vorgänger sei.

Die Vorsitzende bittet die Kommissionsmitglieder darum, über den ersten Punkt des Antrages des Vertreters der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover abzustimmen. Es ergeben sich fünf Stimmen für den Antrag, sieben Stimmen gegen den Antrag und drei Enthaltungen.

Der erste Punkt des Antrages wird damit abgelehnt.

Damit entfällt auch die Abstimmung des zweiten Punktes des Antrages.

Der dritte Punkt des Antrages sieht eine Anpassung der Werte für den Messpunkt 1 vor, dass sich dessen Standort geringfügig geändert habe. Auch hier entfällt eine Abstimmung, da FHG und MU mitgeteilt haben, die Werte bereits angepasst zu haben.

TOP 8: Aktueller Stand zum Entschließungsantrag des Nds. Landtags zum Nachtflug (MW)

Der Vertreter des MW erläutert, dass die Ausschreibung für das nach Ziffer 1 des Entschließungsantrages zu beauftragende Gutachten mit der Vergabestelle des MW final abgestimmt worden sei. Dies sei nicht einfach gewesen, da die Vorstellungen zur Ausgestaltung des Gutachtens im vom MW geführten Stakeholderdialog deutlich auseinander gingen und es schwierig gewesen sei, die unterschiedlichen Interessen in einen passenden und vergaberechtskonformen Ausschreibungstext zu bringen.

Er erläutert zudem, dass das MW seit den Landtagswahlen im letzten Jahr eine neue Hauspitze habe und auch der neue Minister hinter dem Entschließungsantrag stehe.

Am 16.03.2023 finde ein Termin statt, in dem mit wenigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Ausschreibungstext vor Veröffentlichung noch einmal besprochen werden solle. Neben der FLSK-Vorsitzenden würde ein Vertreter der Bürgerinitiativen sowie eine Vertreterin des Flughafens teilnehmen. Er erläutert, dass aus vergaberechtlichen Gründen leider keine weiteren Stakeholder an dem Termin teilnehmen können, da sichergestellt werden müsse, dass keine Informationen aus dem Ausschreibungstext vor dessen Veröffentlichung an mögliche Bewerber gelangen können.

Nach der Veröffentlichung der Ausschreibung könne man dann auch die Leistungsbeschreibung den übrigen Kommissionsmitgliedern zuleiten und diese in der nächsten Sitzung vorstellen. Ebenfalls werde man dann auch dem Nds. Landtag erneut berichten.

TOP 9: Berichte des Fluglärmschutzbeauftragten

TOP 9a: Bericht Dezember 2022 bis Februar 2023

Der Fluglärmenschutzbeauftragte stellt seinen Bericht (*vgl. Anlage 2*) für den Zeitraum Dezember 2022 bis Januar 2023 vor.

Er erläutert, dass er für die Auswertung der Messdaten und die Erstellung seiner Berichte vom Flughafen die Rohdaten zur Verfügung gestellt bekomme. Leider lägen die Daten für den Februar 2023 noch nicht vor, sodass der Februar in seinem aktuellen Bericht entgegen der Ankündigung noch fehle.

Weiter erläutert er, dass man einen rückläufigen Trend bei der Anzahl der Lärmbeschwerden erkenne. Im Jahr 2008 zählte er noch über 16.000 Beschwerden, wo hingegen die Zahl der Beschwerden im letzten Jahr bei knapp über 1.000 gelegen habe. Die Anzahl der Lärmbeschwerden lasse einerseits keinen Rückschluss auf die Lärmentwicklung am Standort zulasse. Der Behauptung, die Fluglärmbelastung sei gestiegen, widerspreche andererseits die deutlich gesunkene Zahl an aktuellen Fluglärmbeschwerden.

Im Bereich der im Bericht aufgelisteten Bahnsperungen macht er darauf aufmerksam, dass für den Dezember 2022 noch falsche Daten angegeben seien. Der Fehler wurde allerdings korrigiert und der korrigierte Bericht wird den Kommissionsmitgliedern zugesandt (*vgl. Anlage 2*).

Er stellt fest, dass es in dem vom Bericht erfassten Zeitraum keine erheblichen Lärmereignisse wie beispielweise den Überflug eines Militärjets gegeben habe. Weiterhin erläutert er, dass Hubschrauberflüge zwar nicht vom Bericht erfasst werden dürften, da Hubschrauber andere Flugwege hätten und sich auch die An- und Abflugverfahren deutlich von denen anderer Luftfahrzeuge unterscheiden würden, das Bearbeitungsprogramm zur Ermittlung der 1%-Überschreitungspiegel solche Hubschrauberflüge jedoch nicht herausfiltern könne.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm merkt an bei der Auswertung der Messergebnisse aufgrund des 1%-Überschreitungspiegels durchgeführt werde und dieser zuletzt im Jahr 2013 ermittelt wurde. Dieser müsse seiner Meinung nach aktualisiert werden und es fehle ein Verweis im Bericht auf welche Werte genau sich der Fluglärmenschutzbeauftragte bei seiner Auswertung beziehe.

Herr Dr. Vogelsang erläutert, dass die Werte seiner Zeit auf Wunsch der Kommission von ihm ermittelt worden seien und man bei einer erneuten Ermittlung der Werte weitere Wirkungsgrößen koppeln müsse, sodass die Auswertung deutlich komplizierter werden würde.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erläutert, dass man im Rahmen der Fluglärmüberwachung nur 1% der an einer Messstelle erfassten Überflüge betrachte und es sich hierbei um die lautesten Überflüge handle.

Der Vertreter des MW ergänzt, dass der Bericht dazu diene, genauer betrachten zu können, welche Flugzeugtypen besonders laut seien und um feststellen zu können, ob gegebenenfalls immer der gleiche Flug auffällig laut sei und andere Flüge mit Maschinen desselben Flugzeugtypen nicht. Eine Aktualisierung der Werte sei nicht notwendig, da die Luftfahrzeuge dadurch nicht lauter oder leiser werden würden.

Der Fluglärmschutzbeauftragte berichtet, dass er vor einigen Jahren eine großangelegte Untersuchung auch in Zusammenarbeit mit mehreren Fluggesellschaften durchgeführt habe, um die Ursachen zu ermitteln, warum einige Flüge den maximalen Schalldruck von anderen Flügen gleichem Flugzeugtyps überschritten. Bei der Untersuchung habe man sich beispielsweise die Wetterdaten und das maximale Abfluggewicht der Luftfahrzeuge angesehen. Zudem hätten die Fluggesellschaften auch intern untersucht. Aus Sicht des Fluglärmschutzbeauftragten ergaben diese Untersuchungen keinen Aufschluss und seien daher nicht sinnvoll, da es sehr schwer sei, die Gründe für die lauten Lärmereignisse nachträglich zu ermitteln.

Der Vertreter des MW erwidert, dass durch die genaue Untersuchung von Flugereignissen auch eine gewisse Sensibilisierungswirkung erzielt werden könne, wenn einige Flugereignisse beispielsweise immer auf denselben Piloten zurückzuführen seien.

Der stellvertretende Vorsitzende merkt an, dass der Erläuterungstext zur Auswertung der Messergebnisse so angepasst werden müsse, dass ersichtlich wird, auf welche Werte sich der Fluglärmschutzbeauftragte bei der Auswertung genau bezieht.

Der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH führt aus, dass kein Pilot absichtlich lärmintensiv fliege, da jeder Pilot genaue Anweisungen habe, wie er genau zu fliegen hat. Einzig die Rahmenbedingungen wie beispielsweise die Wetterverhältnisse oder das Gewicht des Luftfahrzeuges nehmen Einfluss auf die Lärmintensität des Fluges. Ebenfalls sei es, wie bereits vom Fluglärmschutzbeauftragten richtigerweise ausgeführt, kaum möglich im Nachgang eines Fluges festzustellen, warum dieser lauter war als ein anderer ähnlicher Flug. Einzig die Abweichung von Flugrouten als Grund für mehr Lärm sei klar erkennbar.

Man einigt sich darauf, dass der Erläuterungstext zur Auswertung der Messergebnisse im Bericht des Fluglärmschutzbeauftragten entsprechend für künftige Berichte angepasst wird.

TOP 10: Aktuelle Situation am Flughafen (FHG)

Herr Blötz berichtet, dass die aktuelle Situation für den Flughafen herausfordernd sei, man allerdings fast schon wieder schwarze Zahlen schreiben könne. Nach der nunmehr fast überstandenen Corona-Krise sei man direkt im Anschluss mit der durch den Ukrainekrieg ausgelösten Energiekrise befasst worden, welche für den Flughafen eine Versechsfachung der Gaskosten bedeute. Der Geschäftsführer der FHG gehe davon aus, dass man aus diesem Grund auch in den nächsten zwei Jahren rote Zahlen schreiben werde und erläutere, dass das Unternehmen erst 2026 das Vorkrisenniveau in Sachen Passagieren wieder erreichen werde.

Zudem erläutert er, dass sich der ethnische Reiseverkehr am besten erhole, da viele Menschen nach den langen Corona-Restriktionen nun wieder ihre Familie im Ausland besuchen wollen würden. Aber auch der touristische Verkehr erhole sich deutlich. Einzig der Geschäftsreiseverkehr sei noch deutlich rückläufig und werde sich laut Prognosen auch künftig nicht wieder an das Vorkrisenniveau annähern.

Weiter erklärt er, dass man in Sachen Investitionsmaßnahmen nur Instandhaltungsmaßnahmen und keine Erweiterungsmaßnahmen durchführe, dies den Flughafen allerdings dennoch in den kommenden Jahren vor eine große Herausforderung stellen werde, da Teile der Infrastruktur bereits deutlich in die Jahre gekommen seien.

Als positiv zu erachten sei, dass für die Nachnutzung der TUIfly-Halle das Raumfahrtunternehmen Airbus Defence and Space gewonnen werden konnte, welches dort die Wartungen des Airbus A400M durchführen wolle.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich nach einem Abriss mehrerer Gebäude des Flughafens, um Büroräume zu schaffen, welcher vor einigen Jahren geplant worden sei. Der Geschäftsführer erläutert, dass es sich um dabei um das Projekt „Sky City“ handle, hierfür aber im Wesentlichen eine bisherige Freifläche genutzt werden solle. Eine Prognose zum Umsetzungswahrscheinlichkeit des Projekts sei derzeit schwierig.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover erkundigt sich, wie sich die CO₂-Einsparverpflichtung des Luftverkehrs auf den Flughafen Hannover auswirken werde.

Der Geschäftsführer berichtet von der neuen Klimastrategie des Flughafens, welche das Ziel verfolgt, das der Flughafen bis zum Jahr 2045 Klimaneutral wird. Künftig wolle der Flughafen u.a. auf den Bau von Photovoltaikanlagen setzen und kündigt ein Pilotprojekt an, bei welchem eine Fläche mit Solarzellen bestückt werden soll. Man wolle im Rahmen dieses Projektes entlang der Nordbahn sauberen Strom erzeugen, ohne dabei die Flora und Fauna negativ zu beeinträchtigen. Zudem versuchten auch die Fluggesellschaften ihren CO₂-Fußabdruck zu verringern. Sie setzten in Pilotprojekten mit kleineren Maschinen z.B. auf elektrische betriebene Flugzeuge. Für größere Maschinen seien E-Fuels und mittelfristig Wasserstoff die Antriebsmittel der Wahl. Er verweist jedoch darauf, dass es sich dabei um einen langen Prozess handeln werde. In Sachen klimaneutraler Treibstoffe habe der Flughafen die nötige Infrastruktur, um dies schnell umzusetzen. Einzig beim Thema wasserstoffbetriebene Luftfahrzeuge sei noch unklar, was für eine Infrastruktur vor Ort benötigt werde.

TOP 11: Beratungsbedarf DFS

Ein Beratungsbedarf der DFS ist nicht gegeben.

TOP 12: Beratungsbedarf MW

Ein Beratungsbedarf des MW ist nicht gegeben.

TOP 13: Termine

Der Vertreter der DFS bietet an, die DFS Niederlassung in Bremen zu besuchen. Als möglicher Termin wird der 07.06.2023 vorgeschlagen, wobei noch nicht klar ist, ob ein Raum vor Ort zur Verfügung stehe. Dies wird zunächst von der DFS geklärt. Die ca. vierstündige Führung solle dann mit der nächsten Kommissionssitzung verbunden werden. Nähere Informationen zur Organisation und das genau Datum werden den Kommissionsmitgliedern rechtzeitig übermittelt.

TOP 14: Verschiedenes

Der Vertreter des MU weist darauf hin, dass das MU auf seiner Homepage Umgebungslärmkarten veröffentlicht habe. Er erläutert, dass das Land verpflichtet sei, alle fünf Jahre Umgebungslärmkarten auch für den Großflughafen Hannover zu veröffentlichen. Er gibt den Hinweis, dass auf den Karten andere Kenngrößen verwendet würden als bei den Berechnungsverfahren für die Lärmschutzbereiche des Flughafens.

Der Vertreter der Stadt Garbsen gibt Herrn Thomas den Hinweis, dass es einen Termin mit einer Sammelbeschwerdeführerin aus Garbsen und dem Bürgermeister gegeben habe, in welchem sie sensibilisiert worden sei, die Stadtverwaltung nicht mehr im bisherigen Umfang mit Fluglärmbeschwerden zu befassen. Der Fluglärmschutzbeauftragte weist darauf hin, dass Beschwerdeführer auch gerne an ihn verwiesen werden könnten.