

Ergebnisprotokoll

der 103. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg am 25.05.2023

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 12:30 Uhr

I. Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden. Sie gibt dem bisherigen Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm auf seine im Vorfeld geäußerte Bitte die Möglichkeit, sich aus der Kommission zu verabschieden. Dieser greift die Möglichkeit auf, blickt kurz auf seine Zeit in der Kommission zurück und berichtet, dass er dem Thema „Fluglärm“ über andere Aktivitäten verbunden bleiben werde. Die Vorsitzende verabschiedet den bisherigen Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und begrüßt den neuen Vertreter. Der Geschäftsführer der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH bedankt sich bei dem bisherigen Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm für die Zusammenarbeit. Letzterer verlässt im Anschluss die Sitzung.

TOP 2: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 7 der 11 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

Zudem begrüßt die Vorsitzende den künftigen Vertreter der DFS (vgl. TOP 6) als Gast und erkundigt sich, ob es Einwände gegen dessen Teilnahme an der Sitzung gibt. Dies ist nicht der Fall. Der Gast wird damit zugelassen.

Die Vorsitzende berichtet, dass der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm fünf weitere Anträge mit der Bitte um Aufnahme auf die Tagesordnung gestellt habe. Einvernehmlich wird festgelegt, dass die Anträge 11 sowie 13 bis 15 auf die nächste Sitzung der Fluglärm-schutzkommission vertagt werden. Der Antrag 12 solle unter dem heutigen TOP 5 mit beraten werden.

Die Vorsitzende bittet darum, künftig einen TOP „Zustimmung zur Tagesordnung“ auf die Tagesordnung aufzunehmen.

TOP 3: Genehmigung der Niederschrift der 102. Sitzung

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm teilt die Bitte seines Vorgängers mit, unter TOP 6 im letzten Absatz aufzunehmen, dass er darauf hingewiesen habe, dass verbleiter Kraftstoff ein Umweltgift sei. Gegen diesen Änderungswunsch werden keine Einwände erhoben. Im Übrigen wird das Protokoll genehmigt.

TOP 4: Bericht des Geschäftsführers der Flughafens Braunschweig-Wolfsburg GmbH (GF)

Der GF berichtet, dass die neue Feuerwache und die neue Kfz-Halle fertiggestellt seien.

Hinsichtlich der geplanten Terminalentwicklung stehe man weiterhin in Diskussion mit dem Generalunternehmen, da leider mit erheblichen Kostensteigerungen gerechnet werde.

Weiter berichtet der GF, dass das Land Niedersachsen im laufenden Jahr in der Zeit von Juni bis Oktober zwei Löschflugzeuge auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg stationieren werde. Gleiches sei vorbehaltlich der Finanzierung für das kommende Jahr geplant.

Das Thema Nachhaltigkeit spiele weiterhin eine große Rolle. Man kümmere sich regelmäßig um das Thema Lärmschutz und gebe insoweit ständige Hinweise z.B. in den Saisonauftakt- und -abschlussbesprechungen. Außerdem plane man Aktivitäten im Bereich der Solarenergie. Es sollen einige Hektar Fläche für Photovoltaik genutzt werden. Neben der Eigenverwendung der so erzeugten Energie seien auch Einspeisungen geplant. Derzeit werden diverse Gutachten, wie z.B. zu einer möglichen Blendwirkung oder zur Biodiversität erstellt. Außerdem soll ab dem 3. Quartal 2023 mit UL91 ein bleifreier Kraftstoff angeboten werden. Zu bedenken sei aber, dass einige Luftfahrzeuge aus technischen Gründen weiterhin auf das bleihaltige AVGAS angewiesen sein werden, so dass auch dies weiter angeboten werden solle. Daher sei ein zweiter Tank erforderlich, bevor das UL91 zur Verfügung gestellt werden könne. Der Vertreter der Flugförderungsgemeinschaft e.V. berichtet an dieser Stelle, dass zur Betankung aktuell auch das Tankfahrzeug des DLR genutzt werde. Außerdem weist er darauf hin, dass die amerikanischen Flugzeughersteller leider kein Interesse an der Umstellung der Luftfahrzeuge auf veränderte Kraftstoffe haben.

TOP 5: Anpassung Karten empfohlene Platzrunde am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm stellt zunächst seinen Antrag 12 vor, der sich mit An- und Abflugverfahren über Whisky 2 und Mike befasst. Ein Vertreter der DAS führt aus, dass der Meldepunkt Mike nur ein Bedarfsmeldepunkt sei. Da der An- bzw. Anflug über den Meldepunkt Mike unter den IFR-Flugstrecken liege, könne Mike auch kein Pflichtmeldepunkt werden. Immer wenn ein Pilot aber einen Abflug über Mike beantrage und dem kein IFR-Verkehr entgegenstehe, erfolge eine Genehmigung durch den Tower. IFR-Verkehr müsse aber geschützt werden, so dass es im Einzelfall auch zu Ablehnungen kommen könne. Aus Sicht des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm sollten die Lotsen Empfehlungen aussprechen, die Abflugstrecke über Mike zu nutzen. Einer der Vertreter der DAS weist darauf hin, dass dies nicht erforderlich sei, da die Piloten die Abflugstrecke kennen und aufgrund der erforderlichen Flugvorbereitung auch kennen müssen. Der Vertreter der Flugförderungsgemeinschaft berichtet, dass die Piloten auf die Möglichkeit hingewiesen werden, die Strecke über Mike zu nutzen. Der Fluglärmschutzbeauftragte weist darauf hin, dass er bereits vor einigen Jahren versucht habe, den Pflichtmeldepunkt Whiskey 1 zu streichen und Mike zu einem Pflichtmeldepunkt zu machen. Dies sei aber von der DFS abgelehnt worden. Der Vertreter der DFS merkt an, dass es positiv bewertet werden sollte, dass es den Bedarfsmeldepunkt Mike überhaupt gebe. Dies sei im Hinblick auf die räumlich kollidieren-

den IFR-Routen durchaus eine Besonderheit. Aus rein flugbetrieblicher Sicht sei dieser Meldepunkt nicht sinnvoll und könnte auch entfallen. Dass es ihn gibt, erlaube aber die grundsätzliche Möglichkeit, diese Abflugstrecke zu nutzen. Auf Nachfrage des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm wird ausdrücklich erklärt, dass Abflüge über Mike nicht verboten seien. Zudem werde die Nutzung Mike auch wiederkehrend in den Saisonbesprechungen thematisiert. Die Vorsitzende stellt fest, dass der Antrag damit abschließend besprochen sei. Einwände werden nicht erhoben.

TOP 6 Antrag des Geschäftsführers der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH – DFS als ständigen Vertreter einzuladen

An dieser Stelle wird TOP 6 vorgezogen. Der Geschäftsführer der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH wiederholt seinen Antrag aus der letzten Sitzung, die DFS künftig als ständige Teilnehmerin zu Sitzungen der FLSK einzuladen. Dies wird einstimmig beschlossen.

TOP 5: Anpassung Karten empfohlene Platzrunde am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg

Die Diskussion zu TOP 5 wird fortgesetzt. Es wird kurz klargestellt, dass die im Luftfahrthandbuch VFR veröffentlichte Sichtflugkarte die einzige offizielle Karte sei. Daneben gebe es zur Unterstützung des Lärmschutzes Karten zur empfohlenen Platzrunde, diese leider in verschiedenen Varianten. Der Geschäftsführer der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH berichtet, dass die DFS ausdrücklich erklärt habe, dass es für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg keine verbindliche Platzrundenkarte geben könne. Gegen die mit mehreren Beteiligten im vergangenen Jahr entworfene vereinheitlichte Karte habe die DFS darüber hinaus auch inhaltliche Bedenken geäußert. So z.B. zu den rot markierten Flächen, die als Flugverbotszonen missverstanden werden könnten. Außerdem sei darauf hingewiesen worden, dass die genaue Streckenführung von der Schwelle bis zum ersten Meldepunkt nicht vorgegeben werden dürfe. Im Ergebnis der weiteren Diskussion einigt sich die Kommission darauf, dass eine Arbeitsgruppe (Fluglärmschutzbeauftragter, Flughafen, DAS, bei Interesse auch der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm) die ursprünglich entworfene Karte unter Berücksichtigung der Anmerkungen der DFS überarbeitet und die neue Version dann mit der DFS abstimmen werde, die bestehende Sichtflugkarte bleibe hiervon unberührt. Die dann mit der DFS abgestimmte Karte soll in der nächsten Sitzung der FLSK vorgestellt werden. Der Geschäftsführer der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH betont, dass es aus seiner Sicht sehr zu begrüßen sei, dass es für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg überhaupt eine Platzrundenkarte, wenn auch eine unverbindliche, gebe. Eine solche gebe es durchaus nicht an allen Flughäfen in Deutschland.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm stellt im Anschluss seinen Antrag 03.2 vor. Der Geschäftsführer der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH erläutert, dass der Pilot nach dem Start immer eine gewisse Freiheit haben müsse. Insoweit entspreche die Darstellung in der Sichtflugkarte internationalen Vorgaben. Der Vertreter des MW weist darauf hin, dass sich auf der Sichtflugkarte der ausdrückliche Hinweis befinde, dass Überflüge besiedelter Gebiete soweit möglich zu vermeiden seien. Ein Vertreter der DAS erklärt, dass bei Ausflügen über November 1 bei Startrichtung 26 die Freigabe laute „zunächst geradeaus bis Whiskey 2 und dann Rechtskurve nach November 1“. Piloten, die dieser Anweisung keine Folge leisten, werden ausdrücklich darauf hingewiesen, sich beim nächsten Mal daran zu halten. Ein Eingriff in das aktuelle Verhalten sei aber rein praktisch nicht möglich. Ein

zweiter Vertreter der DAS weist darauf hin, dass bei zeitgleichem IFR-Verkehr auch andere Freigaben erforderlich sein können. Über den Antrag 03.2 wird abgestimmt. Er wird mehrheitlich abgelehnt. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm bittet um eine Begründung für diese Ablehnung, eine solche Begründungspflicht ergebe sich seiner Meinung nach aus der Geschäftsordnung der FLSK. Der Vertreter des MW erklärt, dass die Geschäftsordnung eine solche Regelung nicht vorsehe. Eine Begründungspflicht gebe es, wenn die Kommission einen Beschluss fasse, dass z.B. die Genehmigungsbehörde eine Maßnahme ergreifen solle und diese die geforderte Maßnahme für nicht geeignet oder nicht durchführbar halte. Dies sei hier aber mangels Beschlusses der FLSK nicht der Fall.

Im Folgenden wie der Antrag 03.3 besprochen. Der Vertreter des MU nimmt auf einen Forderungskatalog der Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Braunschweig e.V. zur Festlegung des Lärmschutzbereichs am Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg Bezug. Darin ging es u.a. auch um das Abflugverfahren über Whiskey 1. Der Vertreter des MU berichtet, dass der Gutachter dazu Stellung genommen habe. Aufgrund von Vergleichsrechnungen habe dieser festgestellt, dass eine Berücksichtigung der Forderung der Schutzgemeinschaft nur zu marginalen Änderungen an verschiedenen Immissionsorten führen würde und keine Auswirkungen auf einen festzusetzenden Lärmschutzbereich hätte. Der Vertreter bietet an, die Stellungnahme dem Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zur Verfügung zu stellen. Der Geschäftsführer der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH regt an, den Gutachter zu einer der nächsten Sitzungen der Lärmschutzkommission einzuladen. Dieser Vorschlag wird mit Mehrheit beschlossen. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zieht den Antrag zurück. Der Fluglärmschutzbeauftragte weist abschließend darauf hin, dass Schallgutachten keine Flugrouten vorgeben. Dies wird von dem Vertreter des MU bekräftigt; Schallgutachten seien keine Grundlage für die Durchführung des Flugbetriebs.

Im Ergebnis zu der Diskussion unter TOP 5 wird auch festgehalten, dass die Vornahme von Änderungen an der im Luftfahrthandbuch VFR veröffentlichten Sichtflugkarte nicht weiterverfolgt werden solle.

TOP 7: Anträge des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

a) Pflicht zur ADS-B Transpondernutzung in der Kontrollzone des Flughafens

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm stellt seinen Antrag vor. Der Geschäftsführer der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH, weist zunächst darauf hin, dass es in der Kontrollzone keine Transponderpflicht gebe. Wenn ein Transponder jedoch geschaltet und mit ADS-B ausgestattet sei, wird dieses Signal auch gesendet. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zieht hieraufhin seinen Antrag zurück.

b) Verbot von bleihaltigem Kraftstoff bei VFR-Trainingsflügen

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm stellt seinen Antrag vor. Ein Vertreter der DAS weist darauf hin, dass man gar nicht überprüfen könne, welcher Kraftstoff sich im Tank eines Luftfahrzeugs befinde, da die Luftfahrzeuge häufig auch an anderen Flugplätzen betankt werden. Der Geschäftsführer der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH erklärt, dass er eine Politik der Veränderung und Optimierung für sinnvoller halte als eine Politik der Verbote. Er verweist auf seine Ausführungen unter

TOP 4. Außerdem berichtet er, dass eine Auswertung ergeben habe, dass ein relativ großer Anteil der Luftfahrzeuge bereits mit bleiarmed Kraftstoffen betankt werde. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zieht seinen Antrag zurück.

c) Zu enge Korridorbreiten IFR-Flugverfahren

Auf Vorschlag des Vertreters des MU wird der Antrag auf die Sitzung vertagt, an der der Schallgutachter teilnehmen soll.

d) Zu enge Korridorbreiten bei VFR-Flügen

Auch dieser Antrag wird auf die Sitzung mit dem Schallgutachter vertagt.

e) Fehlende Echtzeitkontrolle über Flugwege

Ein Vertreter der DAS erläutert zunächst, dass eine Echtzeitkontrolle nicht möglich sei. Auch ein Radar habe immer eine gewisse Verzögerung (5 sec.). Er betont aber, dass Fehler in der Regel im Nachhinein gegenüber den Piloten angesprochen werden. Der Vertreter des MW weist darauf hin, dass die Überwachung des Flugverkehrs Aufgabe der Flugsicherung und nicht Aufgabe des Flughafenunternehmers sei. Insoweit richte sich der Antrag an den falschen Adressaten. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zieht seinen Antrag zurück.

f) Sensibilisierung der Piloten durch die Mitglieder der Kommission

Verschiedene Mitglieder Kommission berichten, dass bereits viel kommunikative Arbeit geleistet werde. Der Vertreter des MW regt an, dass der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm in der nächsten Sitzung konkrete Vorschläge unterbreite, was aus seiner Sicht über die bestehenden Aktivitäten hinaus noch unternommen werden könne. Hierzu regt er einen Austausch mit anderen Mitgliedern der Bundesvereinigung gegen Fluglärm an. Im Übrigen weist er darauf hin, dass es Aufgabe der Fluglärm-schutzkommission sei, die Genehmigungsbehörde sowie das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und der Flugsicherungsorganisation zu beraten, nicht aber Beschlüsse zu fassen, die sich an die Mitglieder der Kommission richten. Der Vertreter der Flugförderungsgemeinschaft e.V. erklärt, dass es leider nicht auszuschließen sei, dass sich fremde Piloten nicht ausreichend vorbereiten und ihnen dann z.B. die empfohlene Platzrunde nicht bekannt sei. Wenn der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm Vorschläge habe, wie man diese Situation verbessern könne, würde man diese gerne aufgreifen. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zieht seinen Antrag zurück. Die Kommission wird das Thema im Rahmen der kommenden Sitzung beraten, wenn konkrete Verbesserungsvorschläge unterbreitet werden.

TOP 8: Bericht des Fluglärmschutzbeauftragten

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seinen Jahresbericht (vgl. Anlage 1) in Auszügen vor. Er regt an, die in der Betriebsgenehmigung enthaltene Definition für erhöhte Schallschutzanforderungen (- 4 dB (A)) zu überprüfen. Die Frage des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, ob in dem Bericht des Fluglärmschutzbeauftragten auch eingeleitete OWi-Verfahren

mit Bezug zum Thema Fluglärm erfasst werden, die nicht auf Meldungen des Fluglärmschutzbeauftragten zurückgehen, wird von diesem verneint. Außerdem berichtet der Fluglärmschutzbeauftragte, dass er nicht immer Rückmeldungen von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zum Ausgang der Verfahren erhalte. Er halte dies aber für seine Arbeit auch nicht für erforderlich.

TOP 9: Festsetzung eines Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 1 FluLärmG – Verfahrensstand

Der Vertreter des MU erläutert, dass das für die Festsetzung des Lärmschutzbereiches notwendige Datenerfassungssystem (DES), welches von der Firma AVIA Consult GmbH erstellt worden sei, inzwischen mit der DFS und dem Umweltbundesamt abgestimmt wurde. In der zweiten Jahreshälfte sollen die Berechnungen in der Zuständigkeit des Gewerbeaufsichtsamts Hildesheim durchgeführt werden. Sofern sich der Lärmschutzbereich nicht auf die Grenzen des Flughafengeländes beschränkt, wird dieser dann durch Rechtsverordnung festgesetzt.

TOP 10: Verschiedenes

Zu diesem TOP gibt es keine Meldungen.

TOP 11: Termine

Die Kommission beschließt einstimmig, die nächste Sitzung am 09.11.2023 um 10 Uhr stattfinden zu lassen. Die Sitzung soll in den Räumlichkeiten des Flughafens stattfinden.

Die Vorsitzende schließt die Sitzung um 12.30 Uhr.

Die Vorsitzende

Die Protokollführerin