

Ergebnisprotokoll

der 206. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 12.09.2023.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 12:10 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. Drei Mitglieder haben ihr Stimmrecht übertragen. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

Zudem begrüßt die Vorsitzende Herrn Bindhak als Gast und erkundigt sich gemäß § 4 Abs. 8 der Geschäftsordnung der Kommission, ob es Einwände gegen die Teilnahme von Herrn Bindhak an der Sitzung gibt. Dies ist nicht der Fall. Der Gast wird damit zugelassen.

TOP 3: Genehmigung der Niederschrift der 205. Sitzung

Zum Ergebnisprotokoll der 205. Kommissionssitzung gibt es keine weiteren Anmerkungen. Das Protokoll wird in der vorliegenden Fassung genehmigt.

TOP 4: Erteilte Nachtstarterlaubnisse (MW)

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

TOP 5: Aktueller Stand zum Entschließungsantrag des Nds. Landtags zum Nachtflug (MW)

Die Vertreterin des MW knüpft an die Ausführungen in der letzten Sitzung der Kommission an, in der sie über das Vergabeverfahren für das nach Ziffer 1 des Entschließungsantrages zu beauftragende Gutachten berichtet hat.

Man habe mit Herr Dr. Hösch von der GwW Graf von Westphalen Partnerschaft Rechtsanwälte Steuerberater mbB, München einen Obergutachter gefunden.

Nachunternehmen für den Teilbereich „Betrachtung“ sei die ACCON GmbH, Greifenberg und für den Bereich „Bewertung“ das Interdisziplinäre Schlafmedizinische Zentrum der Charité - Universitätsmedizin Berlin, Herr Prof. Dr. Thomas Penzel.

Mit den Gutachtern habe man nach der Beauftragung in intensivem Austausch zum Konzept für das Gutachten gestanden. Man habe vor allem darauf geachtet, dass die in der Leistungsbeschreibung aufgeführten Vorgaben Berücksichtigung in dem Konzept finden.

Das mit dem MW abgestimmte Gutachtenkonzept wurde dann am 06.09.2023 den Flughafen-Stakeholdern von den drei Gutachtern vorgestellt und mit diesen diskutiert. Die Präsentation wurde im Anschluss an die Veranstaltung an alle Teilnehmer und Eingeladenen versendet. Die Stakeholder haben nun bis zum 15.09.2023 Zeit, um sich mit weiteren Hinweisen und Anmerkungen beim MW schriftlich zu melden. Im Anschluss an diese Frist habe der Gutachter dann den Auftrag, die Rückmeldungen auszuwerten und sein Konzept möglicherweise anzupassen.

Inhaltlich verweist die Vertreterin des MW auf die Veranstaltung am 06.09.2023, zu der alle Mitglieder der FLSK eingeladen waren und im Anschluss an die Veranstaltung die dort gezeigte umfangreiche Präsentation erhalten haben. Sie fasst daher nur kurz zusammen, dass in dem Gutachten verschiedene Lärmschutzzonen berechnet und bewertet werden sollen. Im Teil „Betrachtung“ sollen bei der Berechnung der verschiedenen Zonen rechtlich und lärmmedizinisch begründete Werte zugrunde gelegt und die Schwellen zur „Gesundheitsgefahr“, zur „Zumutbarkeit“ und zur „Geringfügigkeit“ berücksichtigt werden. Für verschiedene Lärmzonen werde auch ermittelt, wie viele Personen in diesen Zonen leben. Es erfolge dann eine lärmmedizinische Bewertung. Dabei werde auf vorhandene Studienergebnisse zurückgegriffen, deren Inhalte auf die Situation in Hannover angewendet werden sollen. Hiernach solle eine rechtliche Einordnung der Ergebnisse durch Herrn Prof. Dr. Hösch durchgeführt werden, woraus sich dann etwaige Handlungserfordernisse und/oder -spielräume ergeben können.

Bevor dann mit dem Verfahren für das zweite Gutachten begonnen werde, das sich mit den betriebs- und volkswirtschaftlichen Aspekten des Nachtflugs befassen solle (Ziffer 2 und 3 des Entschließungsantrages), werde man die Stakeholder erneut einladen, um die Ergebnisse des ersten Gutachtens vorzustellen.

Der Vertreter der TUIfly erkundigt sich, ob noch eine wirtschaftliche Betrachtung folgen soll. Die Vertreterin des MW erläutert, dass dies mit dem zweiten Gutachten erfolgen solle.

Der Fluglärmschutzbeauftragte berichtet, dass er bereits Kontakt mit Herr Dr. Hösch gehabt habe, um sich über die aktuelle Beschwerdelage in Hannover und über die verschiedenen Ursachen für die Beschwerden auszutauschen.

TOP 6: Berichte des Fluglärmschutzbeauftragten

TOP 6a: Bericht Mai bis Juli 2023

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seinen Bericht (*vgl. Anlage 1*) für den Zeitraum Mai bis Juli 2023 vor.

Der Fluglärmenschutzbeauftragte erläutert, dass die Messdaten für den Monat August leider erst vorlagen, nachdem sein Bericht bereits verschickt war. Auf Nachfrage des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erklärt er, dass die Daten aus dem August in dem nächsten Bericht berücksichtigt werden würden.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover spricht eine im Bericht abgebildete Mehrbelastung der Messstelle 6 des Flughafens an. Diese sei mit einer Sperrung der Nordbahn zu erklären. Er erkundigt sich, ob es nicht möglich wäre, eine solche notwendige Sperrung anders zeitlich zu koordinieren, da die Anwohner im Stadtteil Stelingen sehr von dem Fluglärm betroffen seien. Die Vertreterin der FHG erläutert, dass der Flughafen versuche, die Auswirkungen solcher Bahnspernungen für die Anwohner so gering wie möglich zu halten. Man schaue sich hierfür auch Statistiken der DFS an, in welchen Zeiträumen am meisten geflogen werde. Sie erklärt, dass nachts aus Kostengründen keine Bauarbeiten stattfänden. Die Lärmbelastung durch die Bahnspernungen seien objektiv betrachtet nicht in einem gesundheitsgefährdenden Bereich. Der Vertreter der Bundesvereinigung teilt diese Meinung nicht und merkt an, dass aus einer zweiwöchigen Bahnspernung eine doppelte Lärmbelastung hervorgehe. Dies sei sehr wohl eine Gefahr für die Gesundheit und sollte vermieden werden. Der Fluglärmenschutzbeauftragte merkt an, dass die Beschwerdelage sich durch die Bahnspernung nicht negativ verändert habe. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erwidert, dass es die Anwohner im Nahbereich des Flughafens aufgegeben hätten, sich beim Fluglärmenschutzbeauftragten zu beschweren.

Der Fluglärmenschutzbeauftragte erläutert, dass es auch seine Aufgabe sei, Missstände zu bereinigen und Aufklärungsarbeit zu betreiben und berichtet von zwei Beispielen aus seiner Tätigkeit.

Zunächst spricht er an, dass er zur Sensibilisierung von Piloten aus dem Bereich der allgemeinen Luftfahrt beigetragen habe. Konkret ging es hierbei um Überflüge von Kleinfliegern, welche von der Centerbahn aus starten, über dem Gebiet von Godshorn. Von der DFS gebe es eine Karte, in der unter Lärmschutzgesichtspunkten empfohlene Platzrunden eingezeichnet seien und aus der hervorgehe, welche Gebiete möglichst nicht überflogen werden sollen. An diesen empfohlenen Strecken, die u.a. eine Umfliegung Godshorns vorsehen würden, könnten sich Piloten auch bei An- und Abflügen orientieren. Diese Karte sei zwar nicht bindend für die Piloten. Um die Piloten aber dafür zu sensibilisieren, das Gebiet von Godshorn möglichst nicht zu überfliegen, habe er ein entsprechendes Schreiben verfasst und dieses zusammen mit der Karte der DFS im GAT am Flughafen ausgehängen. Die Vertreterin der FHG macht zudem das Angebot, dass der Fluglärmenschutzbeauftragte auch an einem regelmäßigen Treffen mit den Nutzern des GAT teilnehmen könne, um die Hintergründe dieses Schreibens zu erläutern, die Piloten zu sensibilisieren und so eine höhere Akzeptanz des Flughafens bei den Anwohnern zu fördern. Der Vertreter der TUfly fragt nach, ob die Möglichkeit bestehe, ein NOTAM mit den entsprechenden Informationen zu den ausgewiesenen Strecken herauszugeben. Der Fluglärmenschutzbeauftragte erwidert, dass er hiervon keine Kenntnis habe, sich allerdings gerne danach erkundigen könne. Der Vertreter der Stadt Langenhagen begrüßt das Vorgehen des Fluglärmenschutzbeauftragten zur Sensibilisierung der Piloten und führt aus, dass man dieses Engagement auch in den politischen Bereich mitnehmen könne.

Als weiteres Beispiel für seine Arbeit nennt er die Korrespondenz mit einem Beschwerdeführer aus der Gartenstadt Lohne. Nachdem er dessen Beschwerden auch unter Verwendung von Radspuraufzeichnungen der DFS nachgegangen sei, wurde hier behauptet, dass die auf den Radarspuraufzeichnungen der DFS abgebildeten Flugwege nicht den realen Flugwegen entsprechen. Er führt aus, dass es nicht möglich sei, dass die von der DFS aufgezeichneten Radarspuren manipuliert worden seien. Die Korrespondenz mit dem oben genannten Beschwerdeführer habe über ein Jahr gedauert und dieser habe sogar eine Unterschriftenliste erstellt. Ein Vorschlag sei gewesen, den Anflugweg der Flugzeuge nach Süden zu verlegen. Dies sei allerdings aufgrund des ILS-Systems nicht möglich und würde zudem den Fluglärm nur auf andere Teile Isernhagens verteilen. Der nächste Vorschlag des Beschwerdeführers sei eine Art Korridorlösung für die Anflüge gewesen, wobei wiederum der Fluglärm nur anders verteilt worden wäre.

Die Vorsitzende erwähnt, dass auch sie Kontakt mit dem entsprechenden Beschwerdeführer habe. Auch sie habe die Unterschriftenliste und entsprechendes Kartenmaterial erhalten. Als neuer Aspekt sei die Vermutung hinzugekommen, dass sich die Flugrouten in den letzten Jahren verändert hätten. Sie erläutert, dass sie zusammen mit dem Flughafen der Beschwerde nachgehen und beispielsweise prüfen wolle, ob die Flugzeuge vor zwei Jahren noch anders geflogen seien, wie es vom Beschwerdeführer vorgetragen wurde. Die Vertreterin der FHG bittet den Vertreter der DFS hierbei zu unterstützen und eine Analyse der Flugspuren vorzunehmen, um darzustellen, ob es in den letzten Jahren Veränderungen bei den Flugstrecken gegeben habe.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover führt aus, dass es sich um ein Missverständnis handeln könne und der Beschwerdeführer die Radarspuren mit der Ideallinie der Flugzeuge verwechsle. Es käme oft vor, dass sich darüber beschwert werde, dass die Flugzeuge die Ideallinie nicht einhalten würden, was praktisch auch nicht genau umsetzbar sei. Die Radarspuren würden allerdings die wirklich geflogenen Wege abzeichnen. Der Fluglärmschutzbeauftragte erwidert, dass es sich in diesem Fall nicht um ein Missverständnis handle und tatsächlich die Radarspuren angezweifelt werden würden.

Der Vertreter der TUIfly erkundigt sich, ob sich die Beschwerde nur gegen aufgezeichnete Anflüge richte und erläutert, dass Anflüge viel näher an der Ideallinie durchgeführt werden können als Abflüge. Der Fluglärmschutzbeauftragte erklärt, dass sich die Beschwerde nur gegen Anflüge richte.

Die Vertreterin des MW berichtet, dass sich der Beschwerdeführer auch an das MW gewandt habe und begrüßt die vom Flughafen vorgeschlagene Vorgehensweise, die Radarspuren der verschiedenen Zeiträume zu vergleichen.

Der Vertreter der Bundesvereinigung merkt an, dass man schon vor Jahren über eine Änderung des Anflugverfahrens in diesem Bereich gesprochen habe.

Die Vertreterin der FHG führt aus, dass man einen Vergleich der Radarspuren aus den Jahren 2019 und 2023 durchführen und das Ergebnis auch an den Bürgermeister geben könne.

Der Vertreter der Stadt Garbsen erläutert, dass auch ihn häufig ähnliche Beschwerden erreichen würden und er aus diesem Grund einen Vergleich der Radarspuren aus 2019 und 2023 für sinnvoll halte.

Der Fluglärmschutzbeauftragte bringt ein, dass die Wahrnehmung, wo genau sich ein Flugzeug am Himmel befinde, auf Sicht und mit Hilfe von Fotografien aufgrund fehlender Bezugspunkte oft verfälscht sei.

TOP 7: Aktuelle Situation am Flughafen (FHG)

Die Vertreterin der FHG erläutert, dass das General Aviation Terminal (GAT) kürzlich das erste komplett elektrische Kleinflugzeug begrüßt habe. Um weitere Anreize für innovative Antriebe zu setzen, solle die Entgeltordnung des Flughafens angepasst werden. Man könne so den Lärm sowie die Emissionen reduzieren.

Weiter erläutert sie, dass man in der Wirtschaftsplanung des Flughafens für das Jahr 2023 zunächst mit 5,2 Mio. Passagieren kalkuliert habe und nunmehr diese Prognose zweimal anpassen musste. Zum jetzigen Zeitpunkt kalkuliere man für dieses Jahr mit 4,6 Mio. Passagieren. Die ursprüngliche Prognose der Passagierzahlen beruhe auf der Annahme, dass nach der Pandemie eine erhöhte Nachfrage nach Flugreisen bestehe. Dass die Prognose sich nunmehr negativ verändert habe, liege vor allem an den hohen Preisen insbesondere im Pauschalreiseverkehr. Man hoffe darauf, dass sich diese Situation in den Herbstferien wieder verbessere. Die vergleichsweise niedrige Passagierzahl korrespondiere mit der Anzahl der Flugbewegungen. Man müsse außerdem angesichts der klimabedingten Veränderungen, wie beispielsweise Hitzewellen und Bränden im Mittelmeerraum auch die Entwicklung des Reiseverhaltens im Blick behalten.

Die Vertreterin der FHG führt zudem aus, dass der militärische Flugverkehr auch an Zivilflughäfen deutlich zunehme, da die Bundeswehr für den Krisenfall übe. Zudem berichtet sie von einer Anfrage, Übungsflüge mit Eurofightern im Zeitraum vom 27.11.2023 bis zum 30.11.2023 am Flughafen durchzuführen. Es seien 13 Flugbewegungen geplant und man wolle An- und Abflüge üben. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, ob auch nachts Flüge durchgeführt werden sollen. Die Vertreterin der FHG erwidert, dass sie dies zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht wisse.

Der Fluglärmschutzbeauftragte berichtet an dieser Stelle, dass bei ihm keine Beschwerden im Zusammenhang mit der Air Defender Übung im Juni 2023 eingegangen seien.

TOP 8: Problematik bei der Zuordnung von Lärmereignissen an der Messstelle 1 (FHG)

Der Vertreter der FHG erläutert anhand einer Präsentation (*vgl. Anlage 2*) die Problematik bei der Zuordnung von Lärmereignissen an der Messstelle 1.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover thematisiert, dass der Grundpegel an der Messstelle Reuterdamm abgesenkt wurde. Der Vertreter der FHG bestätigt, dass er den Wert um 3 dB(A) herabgesetzt habe. Der Vertreter des MU ergänzt, dass die absolute Höhe nicht entscheidend sei, sondern die Differenz zwischen dem Schwellpegel und dem Maximalwert.

Auf die Frage, ob es ein generelles Verfahren für die Zuordnung zu N1 und N2 gebe, erläutert die Vertreterin der FHG, dass nach der erfolgten Grundeinstellung die relevanten Flugerignisse nunmehr automatisch zugeordnet werden würden.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, ob auch nicht mehr relevante Flugrouten bei der Lärmmessung berücksichtigt werden. Der Vertreter der FHG erläutert, dass man auch die nicht relevanten Flugrouten zur Korrelation verwende, so dass

sämtliche Fluglärmereignisse vollständig erfasst werden. Nur bei N1 und N2 würden sie nicht mehr gezählt werden.

TOP 9: Dauerhafte Umsetzung des NADP2 Startverfahrens auf RWY 27L/R SID VAXEV1S (TUIfly)

Der Vertreter der TUIfly erläutert, dass man das NADP2-Startverfahren bereits im letzten Jahr in der Kommission vorgestellt habe und man ein einjähriges Testverfahren zur Umsetzung dieses Startverfahrens nunmehr abgeschlossen habe. Daraufhin stellt er das Startverfahren anhand einer Präsentation (vgl. Anlage 3) nochmals im Detail vor.

Der Vertreter der FHG erkundigt sich, ob man wisse, welche Entfernung das Flugzeug in einer Höhe von 1.500 ft beziehungsweise 3.000 ft habe. Der Vertreter der TUIfly erläutert, dass man dies nicht genau sagen könne und man ungefähr drei Minuten geflogen sei bis zu dieser Höhe.

Weiter erläutert der Vertreter der TUIfly, dass es im Zuge des Tests keine Beschwerden im Zusammenhang mit der Durchführung des NADP2-Startverfahrens gegeben habe und dass sich die Auswirkungen wohl im Bereich von einem dB(A) bewegt hätten.

Der Vertreter des MU gibt zu bedenken, dass die Flugzeuge länger optisch wahrnehmbar seien, da sie über eine längere Strecke niedriger fliegen würden. Der Vertreter der TUIfly erwidert, dass dies nur im Nahbereich des Flughafens so sei.

Der Vertreter der Stadt Langenhagen gibt zu bedenken, dass man die Anwohner im Nahbereich des Flughafens mehr belaste, um die Anwohner im Fernbereich des Flughafens vom Fluglärm zu entlasten. Es sei wichtig, den betroffenen Nahbereich genauer zu definieren

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover erläutert, dass anlässlich unerklärbarer Überschreitungen an der Messstelle 6 bereits in der 166. Sitzung unter TOP 6 über das vorgeschlagene Startverfahren diskutiert worden sei. Als mögliche Ursache sei unter anderem das von der TUIfly praktizierte NADP2-Verfahren angeführt worden, welches zu einer geringeren Überflughöhe im Bereich von 4 km bis 10 km führe. Das Verfahren sei dann auf der 201. Sitzung nochmals als lärm minderndes Verfahren für die nicht im direkten bahnnahen Überflugbereich liegenden Gebiete vorgestellt worden. Es sei damals vorgeschlagen worden, die Auswirkungen dieses Verfahrens genauer zu ermitteln. Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover bittet deshalb darum, die Belastung der Anwohner durch die Umsetzung des NADP2-Startverfahrens genauer auszuwerten und zu präsentieren. Der Vertreter der TUIfly erläutert, dass man beispielsweise in Garbsen eher eine Entlastung der Anwohner erziele. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm merkt an, dass die Entfernung des Flugzeugs nirgendwo angegeben werde und dass dies ein Problem sei. Der Vertreter der TUIfly erwidert, dass Faktoren wie das Startgewicht der Maschine es schwierig machen würden, die genaue Entfernung pauschal zu bestimmen. Der Vertreter der Stadt Garbsen schlägt vor, die Situation mit Messergebnissen zu untersuchen, die doch sicher vorlägen, und auch einen Vergleich der Beschwerdelage vorzunehmen. Der Vertreter der TUIfly stimmt zu, dass man die durch die Umsetzung des genannten Startverfahrens bedingten Veränderungen der Lärmsituation objektivierbarer machen könnte. Die TUIfly selbst verfüge jedoch nicht über Messdaten. Der

Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm wirft ein, dass seitens der TUIfly bisher weder Lärmberechnungen noch eine Betroffenheitsanalyse vorgelegt worden seien. Er kritisiert, dass bei Berechnungen unabhängig von tatsächlich geflogenen Verfahren die Profile der AzB angewendet werden würden. Der Vertreter des MU merkt an, dass die Umsetzung des Startverfahrens NADP2 keine Auswirkungen auf die Lärmschutzzonen habe, da das bei der Ermittlung dieser Zonen angewendete Berechnungsverfahren gesetzlich vorgeschrieben sei.

Der Vertreter der TUIfly erläutert, dass auch die Umweltbelastung durch das Startverfahren berücksichtigt werden müsse. Das NADP2-Verfahren führe zu CO₂-Einsparungen.

Der Vertreter des MU erläutert, dass zur Ermittlung der Lärmbelastung Lärmberechnungen mit Höhenprofilen durchgeführt werden müssten.

Der Vertreter der Stadt Langenhagen merkt zudem an, dass man eine gestiegene Lärmbelastung im direkten Umfeld des Flughafens nicht per se anhand der Beschwerdelage erkennen könne, da viele Anwohner im Nahbereich sich an den Fluglärm gewöhnt haben könnten und deshalb mittlerweile von Beschwerden absehen würden.

Der Vertreter der TUIfly erläutert, dass es sich bei dem Startverfahren NADP2 um ein von der ICAO zugelassenes Verfahren handele, welches neben einer CO₂-Entlastung auch eine Lärmentlastung mit sich bringe. Man wolle die dauerhafte Umsetzung des Startverfahrens auf RWY 27L/R SID VAXEV1S nur anbieten.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover gibt zu bedenken, dass sich die Grenze der Lärmschutzzonen durch den Einsatz des Startverfahrens ändern müsse. Der Vertreter des MU verneint dies.

Die Vertreterin der FHG bietet an, Herr Dr. Vogelsang seitens des Flughafens zu bitten, Lärmberechnungen zur Objektivierung der Auswirkungen durchzuführen. Der Vertreter der Stadt Garbsen begrüßt das Angebot, Berechnungen durchzuführen und merkt an, dass man dennoch auch die Beschwerdelage betrachten sollte. Der Vertreter des MU begrüßt das Angebot der FHG ebenfalls und gibt zu bedenken, dass sich die Auswirkungen des Startverfahrens vermutlich lediglich im Bereich von einem dB(A) bewegen werden. Der Vertreter vom BUND ergänzt, dass man das Startverfahren räumlich genauer definieren müsse. Die Skizze aus der Präsentation reiche hier nicht aus.

Der Fluglärmschutzbeauftragte erklärt, dass er die Beschwerdestatistiken als weniger geeignet ansehe, um die Veränderung der Lärmsituation zu beurteilen. Es sollte vielmehr auf das Kriterium abgestellt werden, wie viele Menschen in den betroffenen Gebieten leben und inwieweit diese bereits durch lärmindernde Maßnahmen geschützt seien. Entscheidend für die Beurteilung seien allerdings auch die Berechnungsergebnisse, welche deutlich aussagekräftiger seien als punktuelle Messungen. Der Vertreter der Stadt Garbsen merkt an, dass es interessant sei, zu prüfen, ob sich die Beschwerdelage in der Testphase, die in der Öffentlichkeit nicht publik gemacht wurde, verändert habe.

Die Vertreterin des MW erklärt auf Nachfrage, dass die Implementierung des Startverfahrens NADP2 keine Auswirkungen auf die Berechnungen im Rahmen der Erstellung des Gutachtens zum Entschließungsantrag Nachtflug haben werde, da auch dabei vorgegebene Be-

rechnungsverfahren angewendet werden würden. Messungen seien wenig aussagekräftig, da zu vergleichende Flugbewegungen unter den genau gleichen Rahmenbedingungen stattfinden müssten.

Der Vertreter des MU gibt den Stellenwert von Messungen zu bedenken, da es messtechnisch schwierig werde, die vermutlich sehr geringe Veränderung der Lärmsituation überhaupt zu differenzieren.

Der Vertreter der Bundesvereinigung nimmt Bezug auf die Folie 5 der Präsentation und kritisiert, dass beim NADP2-Verfahren nach der ersten geringen Steigung nach Einfahren der Klappen (gestrichelte Linie) vermutlich zusätzlich Schub gegeben werde, damit dann steiler gestiegen werden könne. Dieser zusätzliche Schub führe wieder zu zusätzlichem Lärm. Der Vertreter der DFS erläutert, dass für die Steigung kein zusätzlicher Schub benötigt werde. Die Steigung könne durch die höhere Geschwindigkeit erreicht werden, die nach Einfahren der Klappen in dem flachen Teil aufgebaut worden sei. Der Vertreter der TUIfly ergänzt, dass man dagegen beim NADP1-Verfahren die Steigrate mit Hilfe der ausgefahrenen Klappen erziele.

Der Vertreter der Stadt Langenhagen erkundigt sich, wann die Landeklappen beim Startverfahren NADP1 eingefahren werden. Der Vertreter der TUIfly erwidert, dass dies bei einer Höhe von 3.000 ft der Fall sei.

Die Vorsitzende erklärt, dass sich die FLSK erneut mit der Thematik befassen werde, wenn die Berechnungen von Herrn Dr. Vogelsang vorliegen.

TOP 10: Beratungsbedarf DFS

Ein Beratungsbedarf der DFS ist nicht gegeben.

TOP 11: Beratungsbedarf MW

Ein Beratungsbedarf des MW ist nicht gegeben.

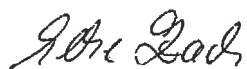
TOP 12: Termine

Die nächste Sitzung findet am 12.12.2023 um 10 Uhr in Bremen statt. Neben der Sitzung soll die DFS Niederlassung in Bremen besichtigt werden. Weitere organisatorische Details folgen vor der Sitzung.

TOP 13: Verschiedenes

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover berichtet von einer an ihn herangetragenen Anfrage, in welchem Umfang verbleites Benzin am Flughafen noch Verwendung finden würde. Die Vertreterin der FHG erläutert, dass im Bereich der allgemeinen Luftfahrt für Kolbenbetriebe Flugzeuge neben dem bleifreiem Flugzeugbenzin auch wei-

terhin verbleites AvGas angeboten werde. Es sei notwendig, weiterhin verbleites AvGas anzubieten, da einige Flugzeugtypen nur dieses verarbeiten könnten.



Die Vorsitzende



Die Protokollführerin