

- **Ergebnisprotokoll**

der 208. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 05.03.2024.

Beginn: 10:05 Uhr

Ende: 12.35 Uhr

I. Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden.

TOP 2: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 12 der 18 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Drei Mitglieder haben ihr Stimmrecht übertragen. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

Zudem begrüßt die Vorsitzende Herrn Bindhak von der Stadt Garbsen und Frau Windmüller, derzeit Praktikantin bei der Stadt Neustadt am Rübenberge, als 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 207. Sitzung

Zum Ergebnisprotokoll der 207. Kommissionssitzung gibt es keine weiteren Anmerkungen. Das Protokoll wird in der vorliegenden Fassung genehmigt.

TOP 4: Auswertung der nächtlichen Flugbewegungen für das Betriebsjahr 2023 (FHG)

Ein Vertreter der Flughafengesellschaft (FHG) stellt anhand der im Vorfeld übersandten Unterlagen die Auswertung der nächtlichen Flugbewegungen für das Betriebsjahr 2023 vor.

Er erläutert, dass in 2023 in der Zeit von 22.00 Uhr bis 05.59 Uhr 602 Flugbewegungen weniger stattgefunden haben als in 2022. Erfreulich sei zudem, dass es vor allem einen deutlichen Rückgang bei den lauterer Luftfahrzeugen (Chapter III B.) gegeben habe. In den sechs nachflugstärksten Monaten des Jahres 2023 betrug der Rückgang in dieser Klasse 491 Bewegungen, im Gesamtjahr 910 Bewegungen. Die relativ gesehen leiseren Luftfahrzeuge (Chapter IV) wurden nachts dagegen verstärkt eingesetzt (+ 356 Bewegungen im Gesamtjahr).

Auf Nachfrage des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erläutert der Vertreter wie die Luftfahrzeugtypen MAX und NEO in den Listen erkannt werden können.

TOP 5: Erteilte Nachtstarterlaubnisse (MW)

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

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

Die Vertreterin des MW berichtet, dass die Gutachter aktuell entsprechend des Konzepts, das nach Abstimmung mit den Stakeholdern von MW am 26.09.2023 freigegeben wurde, an der Erstellung des Gutachtens arbeiten. Sie stehen dabei in enger Abstimmung untereinander. Der Kontakt zu MW erfolgt über den Obergutachter, Herrn Prof. Dr. Hösch.

Weiter erläutert sie, dass im Zusammenhang mit den geplanten Messungen in Abstimmung mit den Gutachtern ein Tausch der Zeiträume an zwei Messorten vorgenommen wurde. Hintergrund seien Bauarbeiten im Bereich der Nordbahn, die Nutzungseinschränkungen der Nordbahn insbesondere in der Zeit von Ende April bis etwa Mitte Juli zur Folge haben werden. Sie verweist insoweit auf TOP 10, unter dem ein Vertreter der FHG und ein Vertreter der DFS die geplanten Baumaßnahmen vorstellen werden. Um trotz dieser Einschränkungen möglichst unbeeinflusste Messergebnisse zu erhalten, sollen abweichend vom ursprünglichen Konzept die Messungen am Messort Langenhagen (OT Kaltenweide) nunmehr in der Zeit von August bis Oktober 2024 stattfinden. Die Messungen am Messort Ronnenberg werden daher auf den Zeitraum Mai bis Juli 2024 verschoben. Die übrigen Stakeholder werden im Nachgang zu der heutigen Sitzung ebenfalls von dieser Änderung informiert.

TOP 7: Neufestsetzung der 1% - Überschreitungspegel (FHG)

Ein Vertreter der FHG erläutert, dass die 1%- Überschreitungspegel neu festgesetzt wurden. Als vorherige Grundlage dienten die Messerwerte aus dem Jahr 2013. Nunmehr wurden die Messwerte aus dem Jahr 2018 als Grundwert für die Neufestsetzung der 1% Überschreitungsregel verwendet.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm fragt nach, weshalb die Messwerte von 2018 als Grundlage genommen wurden und nicht aktuellere. Hierzu erläutert der Vertreter der FHG, dass das Betriebsaufkommen im Luftverkehr noch nicht wieder die Vor-Corona-Werte erreicht habe. Daher habe man auf ein stärkeres Jahr zurückgreifen wollen. Da es in 2019 zu Störungen an der Messstation 09 gekommen sei, seien die Messwerte 2019 zumindest für diese Messstelle nicht als Grundlage geeignet gewesen, so dass man insgesamt die Zahlen 2018 genommen habe.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover erkundigt sich, ob eine Änderung von Windverhältnissen evtl. für die veränderten Messwerte mitverantwortlich sein könne. Diese Frage wurde vom Vertreter der FHG verneint. Die Änderung der Messwerte ließe sich u.a. darauf zurückführen, dass die Zusammensetzung des Typen Mix nicht konstant sei. Außerdem habe auch die Verteilung der Luftfahrzeuge auf die verschiedenen Landebahnen einen gewissen Einfluss auf die Messwerte.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm – Großraum Hannover regt an, dass man eventuell über eine Alternative zu den 1%-Überschreitungspegeln nachdenken solle.

Die Vertreterin des MW macht darauf aufmerksam, dass es sich bei den festgelegten Pegeln nicht um rechtliche Grenzwerte handle, die nicht überschritten werden dürfen, sondern es sich hier ausschließlich um einen Wert handle, der dem Lärmschutzbeauftragten zur Orientierung diene, bei welchen Lärmbeschwerden eine nähere Überprüfung angezeigt sein könnte.

Der Vertreter der TUI fly weist darauf hin, dass es im Winter häufig mehr Überschreitungen des 1%-Überflügepegels gebe, da entferntere Destinationen als im Sommer angefliegen werden und die Luftfahrzeuge aus diesem Grund schwerer seien. Außerdem sei es in den Wintermonaten häufig vergleichsweise windstill, was auch zu höheren Einzellärmwerten führen könne.

TOP 8: Berichte des Fluglärmschutzbeauftragten

TOP 8a: Berichte Dezember 2023 bis Januar 2024

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seine Berichte (bereits vor der Sitzung an die Mitglieder verschickt) für die Zeiträume August 2023 bis Dezember 2023 in ergänzter Form sowie für Januar 2024 vor.

Er erläutert, dass in den von den Berichten erfassten Zeiträumen viele Sammelbeschwerden, jedoch wenige Einzelbeschwerden bei ihm eingegangen seien. Die Sammelbeschwerden würden sich auf wenige Beschwerdeführer beziehen. Für Januar 2024 seien insgesamt 36 Sammelbeschwerden eingegangen. Einzelbeschwerden, die die Nacht betreffen, gab es keine.

Weiterhin berichtet der Fluglärmschutzbeauftragte, dass an der Messstation 2 technische Probleme am Mikrofon festgestellt wurden, wodurch die Messwerte verfälscht waren. Der Austausch des Mikrofons erfolgte am 20.02.2024. Nach dem Austausch seien weniger Pegelüberschreitungen verzeichnet worden, die Entwicklung müsse jedoch weiter beobachtet werden.

TOP 9: Aktuelle Situation am Flughafen (FHG)

Die Vertreterin der FHG berichtet, dass der Flughafen Hannover-Langenhagen für das Jahr 2024 eine Passagierzahl in Höhe von 5,3 Millionen Passagieren anstrebe, was einen Anstieg um 15% zum Vorjahr entspreche.

Weiterhin führt sie aus, dass bereits für die Monate Januar und Februar 2024, trotz Betroffenheit des Flughafens Hannover-Langenhagen durch Streikmaßnahmen, ein Anstieg von 30.000 Passagieren zu verzeichnen sei. Mit der Aufnahme von mehreren Destinationen in Italien zum Sommerflugplan erhoffe sich die FHG einen weiteren Anstieg der Passagierzahlen. Hierzu sei die Durchführung einiger Werbemaßnahmen geplant, um auf die neu angebotenen Flugziele aufmerksam zu machen.

TOP 10 Vorstellung Baumaßnahmen Rollwege und Erneuerung ILS Nordbahn

Der Leiter Flugbetrieb der FHG stellt anhand einer Präsentation (Anlage 1) die geplanten Baumaßnahmen an den Rollbahnen im Bereich der Nordbahn des Flughafens vor. Der erste

Bauabschnitt werde vom 29.04.2024 bis zum 27.05.2024 stattfinden. In diesem Zeitraum müsse die Nordbahn gesperrt werden. Man nutze dabei auch den Zeitraum der Sperrung für die regelmäßig erforderlichen Wartungsarbeiten, so dass sich die Sperrzeiten gegenüber den im Frühjahr üblichen Sperrungen nicht erheblich verlängern werden. Während des zweiten Bauabschnitts vom 27.05.2024 bis 17.07.2024 stehe die Nordbahn grundsätzlich zur Verfügung, es werde aber gewisse betriebliche Einschränkungen für den Flugverkehr geben. Bei größeren Luftfahrzeugen und/oder bestimmten Rahmenbedingungen werden sog. Back-track-Verfahren erforderlich werden, die mit längeren Bahnbelegungszeiten verbunden seien. Die DFS sowie die FHG streben aber an, die bei Festlegung der Nachtflugregelung angenommene Pistenverteilung zwischen Nord- und Südbahn trotz der Einschränkungen so gut wie möglich zu erreichen.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, ob aus Gründen der erforderlichen Verfahren mit einem vermehrt eingesetzten Schubumkehrverfahren bei den Landungen, auch nachts, zu rechnen sei. Die Vertreterin des MW macht darauf aufmerksam, dass gem. Nachtflugregelung in der Zeit zwischen 21 Uhr und 6 Uhr Ortszeit Schubumkehr durch den Piloten ausschließlich aus Sicherheitsgründen angewendet werden dürfe. Das Ziel, Rollzeiten zu verkürzen, sei kein Sicherheitsgrund. Auf Nachfrage des Vertreters der Gemeinde Isernhagen bestätigt die Vertreterin des MW, dass Verstöße gegen die Nachtflugregelung sanktioniert werden können. Der Leiter Flugbetrieb weist darauf hin, dass die meisten Luftfahrzeuge problemlos und ohne Schubumkehr ein Abrollen auf die Rollbahn Lima erreichen werden.

Der Vertreter der DFS stellt mit einer Präsentation (Anlage 2) die geplante Erneuerung des Instrumentenlandesystems ILS 09L im Bereich der Nordbahn am Flughafen Hannover-Langenhagen vor. Er erläutert die betrieblichen Auswirkungen für den Flugbetrieb in 2024. Er weist darauf hin, dass das ILS 09L an der Nordbahn von April bis Anfang September nicht und bis Anfang Oktober nur eingeschränkt zur Verfügung stehen werde. Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover erkundigt sich, ob es aufgrund des fehlenden ILS 09L an der Nordbahn vermehrt zu Landungen aus Richtung 09 auf der Südbahn kommen werde. Hier erwidert der Vertreter der DFS, dass Landungen bei „normalem“ Wetter mit anderen navigatorischen Hilfen weiterhin in Richtung 09 auf der Nordbahn stattfinden können. Das ILS-Verfahren sei zwingend erforderlich bei sehr schlechter Sicht, den sogenannten CATII/III-Bedingungen. Der Leiter Flugbetrieb weist darauf hin, dass die Südbahn am Flughafen Hannover-Langenhagen für Landung bei CATII/III-Bedingungen nicht zugelassen sei, so dass in den betroffenen Zeiten bei derartigen Wetterbedingungen keine Landungen in Hannover in Richtung 09 erfolgen könnten. Sofern eine Änderung der Betriebsrichtung nicht möglich sei, müssten die Piloten dann einen Ausweichflughafen anfliegen.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, ob es Änderungen an der Geometrie geben werde. Der Vertreter der DFS verneint dies, es handele sich um einen 1:1-Ersatz mit modernerer Technik.

Auf Nachfrage des Vertreters der TUIfly und des Vertreters der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover erklärt der Vertreter der DFS, dass Vermessungsflüge wie bisher einmal pro Halbjahr stattfinden werden.

Abschließend berichtet der Vertreter der DFS, dass man sich perspektivisch von der derzeit vorhandenen Technologie des ILS verabschieden werde und die DFS ab Mitte 2030 mit anderen Technologien als dem ILS plane.

TOP 11: TUIfly Startverfahren- Berechnungen Herr Dr. Vogelsang (TOP 9 aus der 206. Sitzung)

Herr Dr. Vogelsang stellt ausführlich die von ihm bewerteten Auswirkungen der Startverfahren NADP 1 und NADP 2 anhand einer Präsentation vor (Anlage 3).

Er weist darauf hin, dass ein Vergleich von Berechnungen, denen idealisierte Annahmen zugrunde liegen, mit ausgewerteten Messdaten nicht möglich sei. Bei Messungen treten durch verschiedene Einflüsse größere Streuungen auf, welche die gesuchten Effekte verdecken können.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover macht auf den MP6 aufmerksam, wo die Lärmpegel vor einigen Jahren angestiegen waren, ohne dass dafür eine Erklärung unmittelbar erkennbar gewesen sei. Hier erläutert Herr Dr. Vogelsang, dass am MP6 aufgrund seiner Lage nicht nur Flugbewegungen zu und von der Südbahn, sondern durchaus auch Starts von der Nordbahn registriert werden, insbesondere wenn die Piloten relativ früh in Richtung Süden abdrehen.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover weist an dieser Stelle darauf hin, dass bei Anwohnern oft Unverständnis bestehe, wenn z.B. auf einer Straßenseite ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bestehe, auf der anderen aber nicht. Der Vertreter des MU erklärt, dass das FluglärmG eine scharfe Linie vorsehe. Die Vertreterin der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH betont, dass über den bestehenden passiven Schallschutz sichergestellt werde, dass die Anwohner keinen fluglärmbedingten Gesundheitsgefährdungen ausgesetzt werden.

Herr Dr. Vogelsang fasst zusammen, dass mögliche unterschiedliche Auswirkungen von NADP 1- zu NADP 2-Startverfahren durch die vorhandene Streuung verdeckt werden und dass aus akustischer Sicht nichts gegen die weitere Verwendung des NADP 2 Startverfahrens durch die TUIfly spreche. Als Fazit gelte, dass allein durch ein Startverfahren Lärm nicht in nennenswertem Umfang reduziert werden könne. Sinnvoller sei es, möglichst Luftfahrzeuge einzusetzen, die weniger Lärm erzeugen, wie z.B. die B738/9MAX.

Der Vertreter der TUIfly GmbH erläutert als weiteren Vorteil des NADP 2 Startverfahrens, dass weniger CO₂ ausgestoßen werde, und es somit zu einer Emissionsentlastung käme. Soweit es um den Einsatz lärmarmen Luftfahrzeuge gehe, laufe die Flottenerneuerung bei der TUIfly – in wenigen Jahren werde die B737-800 ausgemustert sein.

Der Vertreter der Gemeinde Isernhagen äußert hierzu seine Befürchtung, dass die TUIfly die ausgedienten Flugzeuge an die „Billigunternehmen“ verkaufe, und diese Flugzeuge somit weiterhin nachts am Flughafen Hannover-Langenhagen starten und landen. Herr Dr. Vogelsang weist dazu darauf hin, dass es am Flughafen Hannover-Langenhagen einen Zuwachs bei der NEO und der MAX gegeben habe. Der Vertreter der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH verweist insoweit auf die unter TOP 4 vorgestellten Übersichten.

Die Vorsitzende fragt nach, ob man kommunizieren könne, dass es akustisch keine relevanten Unterschiede zwischen den beiden Startverfahren gebe. Herr Dr. Vogelsang erklärt, dass sich durch Messungen keine Unterschiede nachweisen ließen. Auch die Annahme, dass ein Verfahren grundsätzlich in der näheren Umgebung leiser und in weiterer Entfernung lauter sei als das andere, lasse sich nicht belegen. Die Anwendung der beiden verschiedenen Startverfahren habe keine relevanten akustischen Auswirkungen.

TOP 12: Beratungsbedarf DFS

Ein Beratungsbedarf der DFS ist nicht gegeben.

TOP 13: Beratungsbedarf MW

Ein Beratungsbedarf des MW ist nicht gegeben.

TOP 14: Termine

Die nächste Sitzung findet am 11.06.2024 um 10 Uhr statt.

TOP 15: Verschiedenes

Die Vorsitzende gibt den Hinweis auf die Neugründung einer Bürgerinitiative im Bereich Gartenstadt Lohne. Hierzu sei der Vertreter der Gemeinde Isernhagen mit dem Gründer der BI im Austausch.

Weiterhin gibt die Vorsitzende einen Hinweis auf die vorab mit einem link verteilte „Analyse des Vollzugsstandes der zweiten FlugSV“ und fragt diesbezüglich, ob es hier Anmerkungen gebe.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm macht darauf aufmerksam, dass es laut der Analyse im Bereich des Flughafens Hannover-Langenhagen Ausnahmegenehmigungen für drei schutzbedürftige Einrichtungen gebe, dass das Gymnasium hier allerdings nicht mit aufgeführt sei. Die Aussagekraft des Berichts sei insoweit anzuzweifeln. Die Vorsitzende bestätigt die erteilte Ausnahmegenehmigung für das Gymnasium Langenhagen.

Aufgrund der Kurzfristigkeit der Zusendung vor der Sitzung empfiehlt die Vorsitzende, sich in Ruhe mit der Präsentation zu beschäftigen und evtl. aufkommende Fragen dazu vor dem nächsten Sitzungstermin der FLSK am 11.06.2024 einzureichen.

Sowohl die Vorsitzende wie auch die Vertreterin der FHG bedanken sich bei Herrn Hummert (DFS) für seine langjährige Mitarbeit in der FLSK für den Flughafen Hannover-Langenhagen.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm spricht die neu aufgestellte Entgeltordnung am Flughafen BER an und empfiehlt, die Staffelung des Entgeltes nach Einzelmessung des Lärmpegels auch für den Flughafen Hannover-Langenhagen zu übernehmen.

Herr Dr. Vogelsang macht darauf aufmerksam, dass die Lärmkategorien in der Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen auf vorliegenden Messwerten basieren.

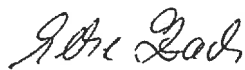
Der Vertreter der TUIfly weist darauf hin, dass das Verfahren am BER sehr komplex und aufwendig sei und dass das Entgelt für den einzelnen Flug teilweise von Zufällen wie z.B. der aktuellen Wettersituation abhinge.

Der Vertreter der Gemeinde Isernhagen verweist diesbezüglich auf das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg, wonach die erhobenen einzelereignisbezogenen Lärmentgelte am Flughafen BER rechtmäßig seien. Er meint, dieses Urteil sollte auch Auswirkungen auf die zu erhebenden Entgelte für den Flughafen Hannover- Langenhagen haben.

Die Vertreterin des MW erklärt dazu, dass durch das Urteil keine allgemeine Verpflichtung zur Änderung der Entgeltordnung bestehe. Das OVG habe zwar geurteilt, dass das am BER angewendete Verfahren rechtmäßig sei, nicht aber, dass es das einzige rechtmäßige Verfahren sei und somit an allen Flughäfen anzuwenden wäre. Dies wird von der Vertreterin der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH bestätigt. Die Vertreterin des MW erläutert zudem, dass die Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen eine sehr detaillierte Einteilung in jeweils elf Lärmkategorien getrennt nach Starts und Landungen vorsehe, die auf gemessene Werte zurückgehen.

Die Vertreterin des MW unterrichtet die Mitglieder der FLSK am Flughafen Hannover-Langenhagen über die anstehende berufliche Veränderung des Referatsleiters, Herr Dr. Steinsiek, zum 01.04.2024. Die Vertreterin des MW werde interimswise die Referatsleitung übernehmen.

Die Vorsitzende beendet die Sitzung um 12.35 Uhr.



Die Vorsitzende



Die Protokollführerin