

Ergebnisprotokoll

der 210. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 10.09.2024.

Beginn: 09:00 Uhr

Ende: 12:05 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 19 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt.

Herr Bindhak wird als Gast begrüßt. Die Vorsitzende erkundigt sich gem. § 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.

Herr Niebergall nimmt digital an der Sitzung teil.

TOP 3: Genehmigung der Niederschrift der 209. Sitzung

Zum Ergebnisprotokoll der 209. Kommissionssitzung gibt es keine weiteren Anmerkungen. Das Protokoll wird in der vorliegenden Fassung genehmigt.

TOP 4: Umstellung des Navigationsverfahrens auf Performance Based Navigations (DFS)

Ein Vertreter der DFS erläutert anhand einer Präsentation (*Anlage 1*) die zum 27.11.2025 geplante Umstellung des Navigationsverfahrens am Flughafen auf Performance Based Navigation (PBN) gem. Verordnung DVO (EU) 2018/1048. Im Rahmen der Präsentation werden die rechtlichen und technischen Grundlagen des PBN-Verfahrens erläutert sowie die Streckenführung der einzelnen Ein-, An- und Abflugverfahren jeweils auf einer Karte vorgestellt.

Der Vertreter der DFS führt aus, dass die konventionellen Einflugverfahren (STAR) auf das für den Ausfallbetrieb notwendige Minimum reduziert und weder lateral noch vertikal angepasst werden. Die derzeitigen Radarführungsstrecken werden ebenfalls übernommen und weder lateral noch vertikal angepasst. Das Endanflugsegment werde nicht mehr zentral geführt, sondern an die jeweilige Bahnachse angepasst. Die Anflugverfahren (APP) des ILS mit RNAV-1-Zuführung, konventionelles ILS sowie kurzes ILS mit RNAV-1-Zuführung werden aufgrund von ICAO-Anforderungen (RNAV-1-Kriterium) in der Länge des Zwischenanflugsegments sowie

teilweise durch eine ICAO-konforme Ausgestaltung der Kurvenradien (Verkleinerung des Winkels) leicht angepasst. Die RNP-Anflugverfahren werden übernommen und weder lateral noch vertikal angepasst. Aufgrund der militärischen Bereiche in Celle und Wunstorf (CEL/NIE) müssen die Fehlanflugverfahren leicht angepasst werden, um ein Einfliegen in diese Lufträume zu unterbinden.

Auf Nachfrage des Vertreters der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover erklärt der Vertreter der DFS, dass trotz der Anpassungen bzgl. des Lärms sowie der Anflughäufigkeit keine Änderungen zu erwarten seien. Bei den vorgestellten Anflugverfahren handele es sich um die Darstellung der für das PBN-Verfahren notwendigen Minima. Im Regelbetrieb werde es gegenüber der heutigen Verkehrsführung keine Änderungen geben. Ein exaktes Abfliegen der Routen finde nur in Einzelfällen auf Anforderung, z. B. im Rahmen eines Trainingsfluges, statt und sei kein betrieblicher Standard. Darüber hinaus werde die Routenföhrung im Nahbereich bzw. im lärmkritischen Bereich nicht angepasst. Lediglich die Fehlanflugverfahren können im Einzelfall zu Änderungen föhren. Auch hierbei handele es sich nicht um betriebliche Standardverfahren.

Zu den Abflugverfahren (SID) berichtet der Vertreter der DFS, dass diese ebenfalls nicht lateral angepasst werden. Eine vertikale Anpassung finde in Form der Erhöhung des Steiggradienten zum sicheren Überflug der militärischen Bereiche in Celle und Wunstorf (CEL/NIE) statt. Im Regelbetrieb werde es gegenüber der heutigen Verkehrsföhrung keine Änderungen geben. Der erhöhte Steiggradient bzw. die erforderliche Flughöhe in Richtung CEL/NIE werden im Regelbetrieb bereits heute übertroffen. Zusätzlich findet eine Vorstellung der konventionellen OI-Abflugverfahren statt. Der Vertreter der DFS weist darauf hin, dass diese jedoch einen rein informativen Charakter habe und kein Bestandteil der Beratung sei.

Im Anschluss an die Präsentation bittet die DFS die FLSK um ein Beratungsergebnis gem. § 32b LuftVG zu den vorgestellten PBN-Verfahren. Im Rahmen der Diskussion kritisiert der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, dass die konkrete Lage der militärischen Lufträume in den vorgestellten Karten nicht zu verorten sei. Der Vertreter des MU merkt an, dass anhand der in der Präsentation vorgestellten Informationen keine Änderung der flugbetrieblichen Praxis zu erwarten seien. Änderungen am Lärmschutzbereich seien daher ebenfalls nicht zu erwarten. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm gibt zu bedenken, dass die Lärmentwicklung durch den erhöhten Steiggradienten in Richtung NIE nicht abzuschätzen sei. Ein Vertreter der DFS bekundet, dass entsprechende Steigverfahren bereits heute in der Praxis angewendet werden und gängige Standardverfahren seien. Die Vorsitzende erkundigt sich, ob Änderungen an den geplanten Strecken überhaupt möglich wären oder ob sich die geplanten Strecken aufgrund der neuen Vorgaben so ergeben, wie sie vorgestellt wurden. Der Vertreter der DFS bestätigt letzteres. Änderungen wären nur im Falle einer kompletten Neuplanung der gesamten Strecke und der Verfahren möglich. Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover spricht sich für einen Kompromiss zur Zustimmung aus. Zur frühzeitigen Feststellung möglicher Abweichungen bzw. Fehlentwicklungen schlägt er ein fortlaufendes Monitoring der Radardaten vor, wobei die derzeitigen Radarspuren nach der Umstellung auf die PBN-Verfahren mit den zukünftig erhobenen Daten abgeglichen werden sollen. Ein Vertreter der DFS bestätigt, dass entsprechende Daten ohnehin seitens der DFS erhoben, gespeichert und gemonitort werden. Sollten hierbei Abweichungen festgestellt werden, können diese im Austausch DFS/FLSK eruiert und entsprechende Lösungen erarbeitet werden. Die Vertreterin der FHG bedankt sich bei der DFS für das Engagement in der Sache sowie die ausführliche Vorstellung der PBN-Verfahren. Darüber hinaus bedankt sie sich beim

Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm - Großraum Hannover für den pragmatischen und konstruktiven Kompromissvorschlag zur Zustimmung.

Die Vorsitzende erkundigt sich, ob es aus dem Gremium weitere Beiträge oder Anmerkungen zur Beratung gebe. Dem ist nicht der Fall. Die Vorsitzende erklärt damit das positive Beratungsergebnis zu den vorgestellten PBN-Verfahren. Die DFS bedankt sich für das positive Ergebnis und sichert zu, dass das gewünschte Monitoring seitens der DFS durchgeführt werde und die erhobenen Daten der FLSK zur Verfügung gestellt werden.

TOP 5: Erteilte Nachtstarterlaubnisse (MW)

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

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

Die Vertreterin des MW berichtet, dass die Gutachter ihre Arbeit wie in den vergangenen Monaten fortsetzen und verweist insoweit auch auf ihre Ausführungen in den letzten Sitzungen.

Weiter führt sie aus, dass die Messungen an den Standorten Ronnenberg und Isernhagen abgeschlossen seien. Die mobilen Messtellen wurden am 31.07.2024 an die neuen Standorte in Frielingen und Kaltenweide verbracht, wo nun gemessen werde. Bei der Standortsuche in Frielingen und Kaltenweide habe man zunächst wieder auf die Vorschlagsliste der BON-HA zurückgegriffen. Beide zunächst vorgesehenen Standorte kamen aber letztlich nicht in Betracht. In Abstimmung mit Herrn Petz als verantwortlichem Gutachter für das lärmphysikalische Teilgutachten und der Flughafengesellschaft konnten Alternativstandorte jeweils in der Nähe gefunden werden. Die BON-HA sei über die neuen Standorte informiert worden. Auf Rückfrage berichtet die Unterzeichnerin, dass es sich bei dem Alternativstandort in Kaltenweide um eine landwirtschaftliche Fläche handele, die direkt an das ursprünglich vorgesehene Grundstück angrenze. Der Alternativstandort in Frielingen liege ca. 100 m weiter nördlich als der ursprünglich vorgesehene Standort. Alle drei Gutachter haben die Standorte der Messstellen Ende Juli besucht, um sich einen Eindruck vor Ort zu verschaffen.

Nach Abschluss der Messungen werde das Gutachten fertiggestellt. MW werde dies zunächst auswerten. Danach sei eine Veranstaltung geplant, bei der die Ergebnisse den Flughafen-Stakeholdern präsentiert werden sollen. Im nächsten Schritt werden dann die Anforderungen an die Inhalte des zweiten Gutachtens erarbeitet. Auf Nachfrage des Vertreters der Stadt Hannover erklärt die Vertreterin des MW, dass zu der Präsentationsveranstaltung der gleiche Teilnehmerkreis eingeladen werde, wie zu der Veranstaltung zur Vorstellung des Konzepts im September 2023. Die Veranstaltung werde nicht öffentlich sein.

Zur Frage der Vorsitzenden hinsichtlich der Zeitplanung erläutert die Vertreterin des MW, dass man mit der Vorlage des Gutachtens zum Ende des Jahres rechne. Die Präsentationsveranstaltung solle dann Anfang 2025 stattfinden.

TOP 7: Bericht des Fluglärmschutzbeauftragten (Mai 2024 bis Juli 2024)

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seinen Bericht (*Anlage 2*) für den Zeitraum Mai bis Juli 2024 vor. Das Beschwerdeaufkommen sei relativ gering, trotz der umfangreichen Baumaßnahmen und der verkehrsreichen Monate. Die roten und gelben Ampeln auf S. 8 seien die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf den nördlichen Betriebsflächen. Das Zustandekommen zweier herausragender Lärmereignisse auf S. 14 wird im Folgenden durch den Fluglärmschutzbeauftragten erläutert. Zum einen handele es sich hierbei um den Eurowings-Flug EW 3871 am 06.05.24, einen Airbus A 320, der mit 89,0 dB an Messstelle M 06 erfasst wurde. Nach Rücksprache mit dem Flughafen entstand der hohe Lärmpegel durch ein Durchstartmanöver des Luftfahrzeugs. Darüber hinaus wurde die Lärmmessung eines Gyrocopters vom 13.05.24 näher betrachtet. Der Gyrocopter (Flug DMBOF) wurde mit 103,5 dB von Messstelle M 09 erfasst. Nach Rücksprache mit dem Flughafen führten technische Probleme im Rahmen der Lärmkorrelation zu einer Ergebnisverfälschung. Es handele sich hierbei nicht um einen realen Messwert des entsprechenden Luftfahrzeuges.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm merkt an, dass die Angaben zu den Sperrungen der Nordbahn auf Seite 7 und 8 des Berichts widersprüchlich seien. Der Vertreter des Flughafens berichtet, dass die Piste teilweise noch nicht komplett wieder in Betrieb war, da noch Restarbeiten erfolgten, bzw. aufgrund von Arbeiten an angrenzenden Rollbahnen und des nicht betriebsbereiten ILS09 nur eingeschränkt nutzbar war. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm vermutet, dass die Ampeln auch über die sechs verkehrsreichsten Monate im Mittelwert rot werden, da die Baumaßnahmen im Norden langfristig zu außergewöhnlich hohen Lärmbelastungen im Süden geführt hätten. Die Vertreterin des MW sowie die Vertreterin der FHG erklären, dass fortlaufend an jeder möglichen Stelle auf eine möglichst umfassende Nutzung der Nordbahn hingewirkt wurde und werde. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm kritisiert, dass im Rahmen der SIGMA-Regelung Daten über 12 Monate gemittelt und nicht die sechs verkehrsreichsten Monate zugrunde gelegt werden. Dies führe seines Erachtens zu hohen Streuverlusten im Endergebnis der Berechnung. Die Vorsitzende beschließt den TOP mit dem Hinweis darauf, dass die Lärmsituation dem außergewöhnlichen Umfang baulicher Maßnahmen geschuldet sei und es sich hierbei nicht um die Regel handele. Gemäß Aussage der Vertreterin der FHG stehe nächstes Jahr keine derart lange Sperrung der nördlichen Flugbetriebsflächen an.

TOP 8: Aktuelle Situation am Flughafen (FHG)

Die Vertreterin der FHG berichtet, dass der Flughafen für dieses Jahr weiter mit 5,3 Mio. Passagieren plane.

Die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland hänge weiterhin der gesamteuropäischen Entwicklung hinterher. Maßgeblich hierfür seien die hohen Standortkosten wie z. B. die Luftverkehrssteuer und Luftsicherheitsentgelte. Hohe Kosten führen zu einem entsprechend langsameren Wachstum, da z. B. Low-Cost-Carrier ihre Operations ins europäische Ausland verlagern.

Die Eröffnung der neuen Eurowings-Basis zum Sommerflugplan sei positiv verlaufen. Die aktuelle Entwicklung der TUIfly am Standort sei sehr gut. Weiterhin sei man mit der Condor in Gesprächen bzgl. einer zukünftigen Wiederansiedlung am HAJ.

Darüber hinaus berichtet die Vertreterin der FHG, dass der Flughafen in Kooperation mit Enercity eine neue „Ladelounge“ für E-Autos eröffnet habe. Hier stehe neben den Ladesäulen auch eine komfortable Aufenthaltsmöglichkeit zur Verfügung. Ferner berichtet die Vertreterin der FHG, dass die e-Shuttle AG derzeit eine neue Zentrale an der Flughafenstraße errichte. Neben Fahr- und Mietwagendiensten bietet die e-Shuttle AG auch Serviceleistungen im Bereich der Detektion und Auslieferung von Rush-Gepäck bzw. fehlgeleitetem Gepäck an.

Auf Nachfrage des Vertreters des BUND bestätigt die Vertreterin der FHG, dass die Entwicklung im Non-Aviation-Segment hinsichtlich des Terminalangebots weiterhin wenig positiv sei. Der Flughafen verfüge über viele Flächen auf der Landseite und der Publikumsverkehr stagniere. Die abfliegenden Passagiere gingen zumeist schnell durch die Sicherheitskontrolle und benötigten daher primär Angebote auf der Luftseite.

TOP 9: Beratungsbedarf DFS

Außerhalb des TOP 4 hat die DFS keinen weiteren Beratungsbedarf. Ein Vertreter der DFS berichtet an dieser Stelle, dass bei ihm seit der letzten Sitzung der FLSK HAJ keine Lärmbeschwerden eingegangen seien.

TOP 10: Beratungsbedarf MW

Ein Beratungsbedarf des MW ist nicht gegeben.

TOP 11: Termine

Die nächste Sitzung findet am 10.12.2024 um 10:00 Uhr statt. Darüber hinaus sind keine weiteren Termine geplant.

TOP 12: Verschiedenes

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm greift die Analyse des in der letzten FLSK besprochenen Lärmereignisses einer Boeing 757 auf. Der Vertreter der FHG verweist auf seine E-Mail, die dazu am 13.06.2024 an die Mitglieder der FLSK versendet wurde und vermutet, dass es sich hierbei voraussichtlich um eine Ausnahmesituation aus meteorologischen Gründen gehandelt habe. Weitere Informationen hierzu sollen zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung gestellt werden.



Die Vorsitzende



Der Protokollführer