

Ergebnisprotokoll

der 209. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 11.06.2024.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 11:55 Uhr

I. Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden und verkündet, dass das Mitglied Herr Neddermeyer verstorben ist.

TOP 2: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 16 der 19 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Ein Mitglied hat sein Stimmrecht übertragen. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

Zudem begrüßt die Vorsitzende Herrn Bindhak (DFS) und Frau Ebel (MW) als Gast und erkundigt sich gemäß § 4 Abs. 8 der Geschäftsordnung der Kommission, ob es Einwände gegen die Teilnahme von Herrn Bindhak und Frau Ebel an der Sitzung gibt. Dies ist nicht der Fall. Die Gäste werden damit zugelassen.

TOP 3: Genehmigung der Niederschrift der 208. Sitzung

Zum Ergebnisprotokoll der 208. 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 berichtet, dass die Gutachter weiterhin an ihren jeweiligen Teilgutachten arbeiten. Sie stehen dabei im engen Austausch, um sicherzustellen, dass die Gutachten gut aufeinander aufbauen. Das Wirtschaftsministerium stehe insbesondere in Kontakt zum Hauptgutachter Herrn Prof. Dr. Hösch. Grundlage für die Arbeit sei weiterhin das mit allen Stakeholdern abgestimmte Konzept. Im Mai habe die BON-HA noch einige Fragen, Anmerkungen und Hinweise bei MW eingereicht. Diese wurden an Herrn Prof. Dr. Hösch mit Bitte um Berücksichtigung bei der weiteren Arbeit weitergeleitet.

Seit dem 01. Mai erfolgen Messungen in Ronnenberg und Isernhagen. Die Suche nach geeigneten Messpunkten habe zunächst einige Zeit in Anspruch genommen. Zunächst sei ein Rückgriff auf Standorte aus einer Vorschlagsliste der BON-HA geplant gewesen. Diese hätten sich jedoch als nicht geeignet herausgestellt, da die mobile Fluglärmessanlagen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht auf die Grundstücke verbracht werden konnte. In enger Abstimmung mit dem Sprecher der BON-HA, der FHG und Herrn Petz als verantwortlichem

Gutachter für das lärmphysikalische Teilgutachten wurden dann Alternativstandorte gesucht und gefunden.

Ab August sollen Messungen in Langenhagen-Kaltenweide und Garbsen-Frielingen erfolgen. Die konkreten Standorte werden aktuell abgestimmt. Auch hier soll wieder auf die Vorschlagsliste der BON-HA zurückgegriffen werden. Aufgrund des Transports der mobilen Fluglärmessanlage und erforderlicher Neueinrichtungen der Anlagen werden die Messungen wahrscheinlich nicht direkt ab dem 01. August möglich sein. Der Start wird sich voraussichtlich um wenige Tage verzögern.

TOP 6: Berichte des Fluglärmschutzbeauftragten

TOP 6a: Bericht Februar bis April 2024

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seinen Bericht (*Anlage 1*) für den Zeitraum Februar bis April 2024 vor.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm merkt an, dass ein Flug mit einem Flugzeug vom Typ B 753 (Entgeltkategorie 7) am 31.03. (S. 21 der Präsentation) mit 91 Dezibel gemessen worden sei, demnach in der Entgeltkategorie 11 zu verorten sei und somit ein deutlich höherer Zuschlagsbetrag fällig wäre. Er erkundigt sich, wie solch ein Wert zustande kommen könne. Der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH berichtet, dass es sich hierbei um eine ehemalige Condor-Maschine handele, die verkauft worden sei, eigentlich aber nicht einen so hohen Lärmwert erzeugen könnte. Ein Vertreter der FHG wird diesen Fall näher analysieren und im Nachgang der Sitzung darüber per Mail informieren. Der Fluglärmschutzbeauftragte erklärt, dass ihm keine Beschwerde zu diesem Flug vorliege.

Top 6b: Jahresbericht 2023

Zum Jahresbericht (*Anlage 2*) berichtet der Fluglärmschutzbeauftragte, dass der Zuwachs der Beschwerden auf Sammelbeschwerden zurückgehe. Der April weise ähnlich viele Verkehrsbewegungen auf wie der Mai und hätte somit fast zu den sechs verkehrsreichsten Monaten gezählt. Der Fluglärmschutzbeauftragte spricht die im Mai im Ampelkonzept abgebildeten hohen Werte am Messpunkt 6 an. Diese seien mit einer Sperrung der Nordbahn zu erklären. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm weist darauf hin, dass im Juli nachts alle neun Minuten Flugbewegungen stattgefunden hätten. Weiter sei ihm aufgefallen, dass am Messpunkt 2 die Leq-Werte nachts teilweise höher lägen als tags. Besonders hoch seien die Werte in den Monaten Juli bis Oktober gewesen.

TOP 7: Aktuelle Situation am Flughafen (FHG)

Die Vertreterin der FHG erläutert, dass aktuell die Vorbereitungen auf die Sommerferien laufen. Weiter berichtet sie von dem Start des Luftfahrtunternehmens Eurowings am Standort. Außerdem werden weiterhin die Baumaßnahmen im Bereich der Nordbahn vollzogen. Während der Fußball-Europameisterschaft beherberge die Stadt Hannover die Polnische Nationalmannschaft sowie die Region Hannover die Türkische Nationalmannschaft. Daraus könnte sich zusätzlicher Flugverkehr ergeben.

TOP 8: Eurowings-Basis am Flughafen (FHG)

Der TOP wurde vom Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm unter Bezugnahme auf die Presseberichterstattung angemeldet, damit die Mitglieder der FLSK über die mit der Neustationierung verbundenen Auswirkungen auf die Fluglärmentwicklung, insbesondere in den Nachtstunden, informiert werden.

Die Vertreterin der FHG informiert über die derzeitigen Flugzeiten der Eurowings Flugzeuge am Flughafen Hannover-Langenhagen. Es käme zu durchschnittlich 130 Starts und Landungen pro Woche, wobei der überwiegende Teil der Flüge am Tage stattfindet. Sie betont, dass in der Presseberichterstattung Aussagen des CEO von Eurowings auftauchen, die nicht von Vertretern der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH stammen und diesen somit auch nicht zugerechnet werden können. Weiter betont sie, dass aufgrund des bekannten Entschließungsantrags die Lärmsituation in der Umgebung des Flughafens Hannover-Langenhagen derzeit analysiert werde und dass die Lärmsituation zudem regelmäßig überwacht werde.

Der Vertreter der FHG zeigt Auswertungen, in denen er die Typenpegel der LFZ-Muster B738 und A320 im Vergleich zu den neueren Mustern B38M (Boeing 737 Max 8) und A20N (Airbus 320 Neo) gegenübergestellt habe (*Anlage 3*). Zur Ermittlung der Typenpegel sei das Bewegungsaufkommen für zwei Jahre (2022 und 2023) gewählt worden. Die Pegel für Starts seien an Messstelle 9 und für Landungen an Messstelle 2 ermittelt worden. Dabei wurden ausschließlich An- und Abflüge in Richtung 27R berücksichtigt. Die Auswertung zeige, dass die neuen Luftfahrzeugmuster deutlich leiser seien als die älteren Maschinen. Auf Nachfrage erklärt er, dass bei der Angabe „Netto“ jeweils die 5 % lautesten und leisesten Flüge nicht berücksichtigt wurden. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm merkt an, dass diese Auswertung zeige, dass die neuen Flugzeuge zumindest bei den Starts nicht 50 % leiser seien, wie es laut Presseberichterstattung behauptet wurde.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover verweist an dieser Stelle auf seine mit der Einladung versendete Präsentation (*Anlage 4*), die er eigentlich unter dem TOP Verschiedenes ansprechen wollte. Diese zeige, dass der Wechsel auf neuere Maschinen durchaus positive Wirkungen im Hinblick auf die Lärmemissionen habe.

Zudem weist er darauf hin, dass die durch die Entgeltordnung gesetzten Anreize jedoch immer noch zu gering seien, die älteren Maschinen durch neue zu ersetzen. Die Entgelte für Lande- und Startgebühren würden sich bei den Maschinenarten zu wenig unterscheiden. Dem stimmt der Vertreter der TUIfly GmbH grundsätzlich zu: die Anreize über die Lärm-entgelte seien tatsächlich gering. Die Lärmdifferenzierung der Entgelte könne jedoch kaum soweit gehen, dass diese die Entscheidung für die Anschaffung neuer Luftfahrzeuge beeinflussen. Die eigentlichen Kostentreiber seien vielmehr die erheblichen Treibstoffkosten. Er gibt zu bedenken, dass die erhobenen Entgelte an den Flughäfen die Kosten des Flughafens

decken sollten, und nicht als Hebel zur Verringerung des Fluglärms dienen. Auf Nachfrage des Vertreters der Stadt Langenhagen erläutert der Vertreter der TUIfly, dass es zwar Unterschiede zwischen den Flughäfen gebe, die Landeentgelte aber ca. 15 bis 18 % an den Gesamtkosten ausmachen.

Der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH erklärt, dass die Verfügbarkeit neuer Maschinen nur gering sei. Auch er betont, dass die Lärmentgelte kein Hebel bei Anschaffungsentscheidungen seien, sondern dass vielmehr der Treibstoffverbrauch eine wichtige Rolle spiele. Er erwähnt, dass auch Verspätungen ein großer Kostentreiber seien. Er persönlich könne sich nur an einen einzigen Fall bei der Condor erinnern, bei dem im Hinblick auf die Lärmgebühr ein Luftfahrzeug durch ein anderes ersetzt wurde. Er rechne im Übrigen nicht damit, dass vor dem Jahr 2035 Luftfahrzeuge mit anderen Antriebsarten eingesetzt werden können.

Der Vertreter der TUIfly betont, dass die Fluggesellschaften bei jeder Neuanschaffung natürlich auch das Ziel verfolgen, den Lärm zu reduzieren. Sehr wichtig sei aber auch das Thema „CO₂-Reduzierung“. In diesem Zusammenhang erwähnt er, dass die Umstellung auf SAF-Treibstoffe eine wichtige Maßnahme zum Klima- und Lärmschutz sei. Die Verfügbarkeit von SAF sei leider noch gering. Weiterhin erläutert er, dass der Luftverkehr in Deutschland unter hohen Standortkosten leide und u.a. daher bei der Erholungsrate nach Corona mit 20% im europäischen Vergleich hinterherhänge. Zurzeit habe man lediglich ca. 80% des Verkehrsaufkommens von 2019, da sich u.a. der innerdeutsche Verkehr halbiert habe.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover verweist auf eine frühere Sitzung und macht deutlich, dass der Lärm im Endteil des Landeanflugs insbesondere durch das Triebwerk und durch Strömungsgeräusche entstehe und man beides nicht abstellen könne. Das Einzige, was gegen Lärm wirklich helfe, sei das Verringern der Flugbewegungszahlen oder zumindest der Einsatz besonders leiser Luftfahrzeuge.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erklärt, dass er Presseberichte gelesen habe, nach denen auch der Geschäftsführer der FHG gesagt habe, dass die neuen Flugzeuge, die von Eurowings eingesetzt werden, 50 % weniger Lärm verursachen würden. Eine Gegendarstellung des Flughafens sei ihm nicht bekannt.

Die Vertreterin der FHG betont, dass die Landesregierung aktuell mit hohem finanziellen Aufwand Gutachten in Auftrag gegeben habe bzw. noch geben werde, und man auf die Ergebnisse warten solle, um dann auf dieser sachlichen Grundlage weiter diskutieren zu können. Der Nachtflug sei Teil des Geschäftsmodells der FHG und auch die Gesellschafter der FHG erwarten, dass die FHG erfolgreich agiere.

Die Vorsitzende erklärt, dass es auch aus ihrer Sicht richtig sei, die Ergebnisse der Gutachten abzuwarten und erwähnt, dass Dinge in der Presse auch nicht immer richtig dargestellt werden.

TOP 9: Beratungsbedarf DFS

Ein Vertreter der DFS gibt eine Einführung über die verpflichtende Umstellung zu einem einheitlichen Navigationsverfahren (*Anlage 5*). Etwaige Auswirkungen des neuen Verfahrens werden kurz diskutiert. Das Verfahren und dessen Auswirkungen sollen bei der nächsten Sitzung ausführlich vorgestellt werden. Da die Vorstellung der Umstellung eine längere Zeit

in Anspruch nehmen werde, wird vorgeschlagen, die nächste Sitzung der FLSK bereits um 9 Uhr zu beginnen und den TOP möglichst weit vorn auf der Tagesordnung zu platzieren. Dieser Vorschlag wird von den Mitgliedern begrüßt.

TOP 10: Beratungsbedarf MW

Ein Beratungsbedarf des MW ist nicht gegeben.

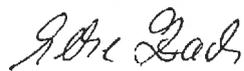
TOP 11: Termine

Die nächste Sitzung findet am 10.09.2024 um 09 Uhr in Hannover statt.

TOP 12: Verschiedenes

Hier gibt es keine Wortmeldungen. Die zu diesem TOP mit der Einladung versendete Präsentation des Vertreters der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover wurde bereits unter TOP 8 behandelt.

Die Vorsitzende beendet die Sitzung um 11.55 Uhr.



Die Vorsitzende



Die Protokollführerin

