

## **Ergebnisprotokoll**

der 105. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg am 30.05.2024

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 12:09 Uhr

### **I. Tagesordnung**

#### **TOP 1: Begrüßung**

Die Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden.

#### **TOP 2: Feststellung der Beschlussfähigkeit**

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 9 der 11 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

Die Vorsitzende stellt den Mitgliedern der Kommission die neue Geschäftsführerin der FLSK aus dem MW vor.

Zudem begrüßt die Vorsitzende eine Vertreterin aus dem MW und einen weiteren Vertreter der DFS als Gast und erkundigt sich, ob es Einwände gegen die Teilnahme an der Sitzung gibt. Dies ist nicht der Fall. Die Gäste werden damit zugelassen.

#### **TOP 3: Zustimmung zur Tagesordnung**

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm bittet darum, den TOP 9 („Optische Merkmale bei Flugverfahren und Platzrunden“) vorzuziehen. Die Vorsitzende schlägt vor, den TOP 9 nach TOP 5 zu behandeln. Dagegen bestehen keine Einwände und der TOP 9 wird vorgezogen. Ansonsten wird der Tagesordnung zugestimmt.

#### **TOP 4: Genehmigung der Niederschrift der 104. Sitzung**

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm hat zum Protokollentwurf unter TOP 12 einen Änderungswunsch. Der Wortlaut des von ihm Geäußerten sei nicht richtig. Er bittet um folgende Änderung: „Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm möchte die Quelle erfahren, wonach lt. DFS keine Streckenführung von der Schwelle bis zum ersten Meldepunkt vorgegeben werden dürfe“. Gegen diesen Änderungswunsch werden keine Einwände erhoben. Das Protokoll wird dahingehend geändert. Die geänderte Version ist als Anlage 1 beigelegt.

Im Übrigen wird das Protokoll genehmigt.

#### **TOP 5: Bericht des Geschäftsführers des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg GmbH**

Der GF berichtet, dass in den letzten Monaten viel vorangebracht worden sei. So wurden im Rahmen eines Großevents im Zeitraum von Ende Februar bis Ende März ca. 100 Flüge mit

rund 10.000 Passagiere abgefertigt. Dies habe gezeigt, wie gut die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Stellen am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg funktioniere. Weiterhin sei positiv hervorzuheben, dass es im Zusammenhang mit dem Großevent keine Lärmbeschwerden gegeben habe.

Das Thema Nachhaltigkeit spiele weiterhin eine große Rolle. Die PV-Anlagen auf dem Feuerwehrdach wurden in Betrieb genommen. Es ist weiterhin für die zweite Jahreshälfte projektiert, einige Hektar Fläche für Photovoltaik zu nutzen. Zudem solle zukünftig die Anzahl der Fahrzeuge mit Verbrenner-Motor, insbesondere im Bereich der Pkw, weiter reduziert und durch nachhaltigere Alternativen ersetzt werden.

Weiter berichtet der GF, dass in der letzten Aufsichtsratssitzung entschieden worden sei, dass der Terminalneubau realisiert werde. Hierfür habe der Flughafen von der Stadt Braunschweig und der Stadt Wolfsburg eine Bürgschaft i.H.v. 750.000 € erhalten. Der Vertrag für den Terminalanbau werde in Kürze unterzeichnet.

Des Weiteren sei die technische Abnahme der Anlagen des Remote Tower Centers erfolgt. Aktuell werden die Rechnungen gestellt. Durch das Remote Tower Center werde der Standort Braunschweig-Wolfsburg aufgewertet und gesichert. Im Zuge dessen bedankt sich der GF ausdrücklich beim Land Niedersachsen für die Förderung. Ohne diese sei das Remote Tower Center als Vorzeigeprojekt seiner Art nicht möglich gewesen. Ein Vertreter der DFS ergänzt, dass man sich gegenwärtig auf der Zielgeraden der Inbetriebnahme befinde. Der erste Kettentest sei im Mai erfolgt. Beim zweiten Kettentest am 24.06.2024 werden alle Systeme zusammengeführt. Am 08.07.2024 sollen die live operations beginnen - zunächst noch mit dem Tower im Parallelbetrieb - bevor planmäßig ab dem 01.09.2024 voll- und eigenständig vom Remote Tower Center aus gearbeitet werden solle und nicht mehr vom Tower.

### **Ehemals TOP 9: Optische Merkmale bei Flugverfahren und Platzrunden**

An dieser Stelle wird TOP 9 vorgezogen. Der Vertreter der Flugförderungsgesellschaft stellt anhand einer Präsentation bildlich die optischen Merkmale bei Flugverfahren und Platzrunden dar. Die Präsentation liegt dem Protokoll als Anlage 2 bei. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm führt aus, dass er mit dem gezeigten Video und den Aufnahmen nicht mitgehen könne. Als er damals geflogen sei, seien die Ortschaften zu erkennen gewesen. Der Vertreter der Flugförderungsgesellschaft betont, dass die Sicht der Piloten in Kleinflugzeugen an einigen Stelle eingeschränkt sei. Die Vorsitzende dankt dem Vertreter der Flugförderungsgesellschaft für seinen Vortrag.

### **TOP 6: Präsentation der AVIA Consult über das Vorgehen bei der Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens sowie die heranzuziehenden Grundlagen und Rechenvorschriften (TOP 7 der Sitzung vom 29.11.2023)**

Ein Vertreter der AVIA Consult GmbH stellt anhand der dem Protokoll anliegenden Präsentation (Anlage 3) die Erstellung eines schalltechnischen Fluglärmgutachtens vor. Dabei wurden insbesondere der rechtliche Rahmen sowie die Vorgehensweise erläutert.

Aufgrund der Ausführung des Vertreters der AVIA Consult GmbH, dass im Realflugbetrieb geschehene Abweichungen abgebildet und über die Korridorbreiten bei der Fluglärmberechnung berücksichtigt werden, erkundigt sich der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, ob alle Flüge in den Korridorbreiten abgebildet werden. Dies wird von dem Vertreter

der AVIA Consult GmbH grundsätzlich bestätigt. Wenn einzelne Flüge außerhalb der Korridore erfolgen, habe dies aber keinen Einfluss auf das Ergebnis und keine Auswirkung auf die berechneten Lärmschutzzonen.

Der Vertreter des MU betont, dass es auf Einzelflüge nicht ankomme, diese haben keinen wesentlichen Einfluss auf die Grenzen der Lärmschutzzonen. Weiter führt er aus, dass die Auswirkung der Windrichtung bei der Berechnung durch Streuung berücksichtigt werde.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm thematisiert das VFR-Abflugverfahren über Whiskey und vermutet, dass dies nicht korrekt in den Lärmgutachten berücksichtigt werde. Er betont, dass aus seiner Sicht Flüge im Gutachten so berücksichtigt werden sollten, wie sie tatsächlich stattfinden. Der Lärmschutzbeauftragte erklärt, dass auch ihm bekannt sei, dass Abflüge direkt zu Whiskey 1 erfolgen. Nach kurzer Diskussion wird auf die schriftliche Antwort von AVIA Consult auf die Frage 1 des Forderungskatalogs der Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Braunschweig e.V. v. 29.06.2022 zur Festlegung der Lärmschutzbereiche am Verkehrsflughafen BS-WOB verwiesen. Beide Dokumente wurden den Kommissionsmitgliedern mit E-Mail vom 20.06.2023 zur Verfügung gestellt (Anlage 4). Es habe eine Vergleichsberechnung stattgefunden, mit dem Ergebnis, dass eine Änderung der Strecke keine Auswirkung auf einen festzusetzenden Lärmschutzbereich hätte. Die von dem Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm beschriebenen Abweichungen seien insoweit unter Lärmgesichtspunkten irrelevant.

Auf eine weitere Frage des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm bestätigt der Vertreter von AVIA Consult, dass Hubschrauberbewegungen bei den Berechnungen berücksichtigt wurden.

Der Vertreter des MU zeigt im Vorgriff auf TOP 8 die voraussichtlichen Schutzzonen nach dem Fluglärmgesetz und weist darauf hin, dass diese so klein seien, dass einzelne Flüge keinen Auswirkungen im Hinblick auf etwaige Ansprüche nach dem Fluglärmgesetz hätten.

Auf die Frage des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, ob er das DES sehen könne, erklärt der Vertreter des MU, dass das DES am Ende des Verfahrens mit veröffentlicht werde.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm spricht nochmals das Thema „Korridorbreiten“ an. Die Vorsitzende erklärt an dieser Stelle, dass der Vertreter von AVIA Consult seinen Auftrag vollumfänglich erfüllt habe, beendet die Diskussion und bedankt sich ausdrücklich bei dem Vertreter der AVIA Consult GmbH für seinen Beitrag.

## **TOP 7: Anträge des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm**

- a) Zu enge Korridorbreiten IFR-Flugverfahren (Antrag 06, vertagt aus Sitzung vom 25.05.2023 und 09.11.2023)

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm stellt seinen Antrag vor. Der Vertreter von Avia Consult erklärt, dass die Korridorbreiten, die in den Lärmgutachten verwendet werden, keine Vorgaben für die Luftfahrzeugführer darstellen. Des Weiteren erläutert er, dass eine Erweiterung der Korridore die Ergebnisse verwaschen würde.

Der Antrag wird bei einer Ja-Stimme, ohne Enthaltungen und im Übrigen Nein-Stimmen abgelehnt.

- b) Zu enge Korridorbreiten bei VFR-Anflügen (Antrag 07, vertagt aus Sitzung vom 25.05.2023 und 09.11.2023)

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm stellt seinen Antrag vor. Der Antrag wird bei einer Ja-Stimme, ohne Enthaltungen und im Übrigen Nein-Stimmen abgelehnt.

- c) Kein Missed Approach (Fehlanflugverfahren) Training zwischen 13h00 - 15h00 am Sa, So und Feiertag (Antrag 13, vertagt aus Sitzung vom 25.05.2023 und 09.11.2023)

Die Vertreterin des MW informiert über die Änderung der Betriebsgenehmigung der Flughafengesellschaft. An Sa, So und Feiertagen dürfen in der Zeit zwischen 13 Uhr und 15 Uhr keine IFR-Trainingsanflüge mit weniger als 30 Minuten zeitlichem Abstand zwischen Start und Anflug bzw. zwei Anflügen stattfinden. Davon ausgenommen sind Flugzeuge, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen. Insofern wurde der Antrag des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm weitestgehend berücksichtigt. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zieht seinen Antrag zurück.

#### **TOP 8: Festsetzung eines Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 1 FluLärmG - Verfahrensstand**

Der Vertreter des MU erläutert, dass alle Berechnungen durchgeführt worden seien. Die Festsetzung des Lärmschutzbereichs auf Basis der ermittelten Daten erfolge durch Rechtsverordnung der Landesregierung. Eine Prognose, wann das Verfahren abgeschlossen sein werde, könne nicht gegeben werden. Der Vertreter des MU weist vorab darauf hin, dass die Lärmschutzzonen nur in kleinen Bereichen über das Flughafengelände hinausgehen werden und vermutlich keine Wohnbebauung betroffen sein werde. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, ob feste Messstellen eingerichtet werden. Der Vertreter des MU erklärt, dass sich dies nicht unmittelbar aus der Festsetzung des Lärmschutzbereichs ergebe.

#### **TOP 10: Bericht des Fluglärmschutzbeauftragten**

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seinen Jahresbericht (Anlage 5) in Auszügen vor. Die Zahl der an ihn herangetragenen Beschwerden sei zurückgegangen, jedoch habe er den Eindruck, dass die Empfindlichkeitsschwelle der Beschwerdeführer gestiegen sei. Hierbei weist er auf einen Zeitungsartikel der Braunschweiger Zeitung vom 11.05.2024 hin, welcher dem Protokoll anliegt. Die Zahl der Flugbewegungen insgesamt sei im Vergleich zu den zurückliegenden Pandemie-Jahren wieder angestiegen. Die Anzahl der Flüge zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr liege noch unter dem Vor-Pandemie-Niveau. Die Betriebsbeschränkungen wurden alle eingehalten. Ferner geht er davon aus, dass durch die erfolgte Modifizierung der Betriebsbestimmung eine weitere Verbesserung in den nächsten Jahren zu erwarten sei.

#### **TOP 11: Umstellung des Navigationsverfahrens auf Performance Based Navigations (DFS)**

Der Vertreter der DFS gibt anhand einer Präsentation einen Überblick über die Umstellung des Navigationsverfahrens auf Performance Based Navigations. Die Präsentation liegt dem Protokoll als Anlage 6 bei. Vorteil der Umstellung sei, dass infolge von kürzeren Routen auch weniger Treibstoff verbraucht werde. Diese Umstellung sei bis 2030 verpflichtend. Seit April 2024 befinde man sich in der Vorbereitung und bis voraussichtlich Oktober 2025 solle die Inbetriebnahme für Braunschweig abgeschlossen sein. Die Nachfrage des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, ob das Drehfunkfeuer Hehlingen bestehen bleibe, wird von dem Vertreter der DFS bejaht. Des Weiteren möchte der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm wissen, ob durch die Umstellung des Navigationsverfahrens die Flugzeuge nachgerüstet werden müssen. Laut Aussage des Vertreters der DFS müssen zur Nutzung des Navigationsverfahrens gewisse Vorgaben eingehalten werden, welche die meisten Flugzeuge bereits schon aufweisen. Die DFS möchte das Verfahren in einem weiteren Termin ausführlich erläutern, auch wenn es in Braunschweig voraussichtlich nur wenige Änderungen geben werde.

### **TOP 12: Verschiedenes**

Der Vertreter der Flugförderungsgemeinschaft teilt mit, dass er aus dem Vorstand der Flugförderungsgemeinschaft ausgeschieden sei und daher zukünftig nicht mehr an den Sitzungen der FLSK teilnehmen werde. Er sagt zu, der Geschäftsführung der FLSK einen Nachfolger zu benennen. Die Vorsitzende kündigt an, dass es auch bei den Vertretern der Stadt Braunschweig einen Wechsel geben werde.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, warum auf der Sichtflugkarte die Flugwege nicht bis an die Landebahn herangeführt werden dürfen. Der Vertreter der DFS bittet darum, diese Frage schriftlich an ihn zu richten.

Außerdem bittet der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm um Klärung des räumlichen Zuständigkeitsbereichs der FLSK. Die Vertreterin des MW sagt eine Klärung zu.

### **TOP 13: Termine**

Die Kommission beschließt, eine Sondersitzung für die ausführliche Vorstellung der Umstellung des Navigationsverfahrens auf Performance Based Navigations am 27.08.2024 um 10 Uhr in den Räumlichkeiten des Flughafens stattfinden zu lassen.

Des Weiteren beschließt die Kommission, die nächste Sitzung auf den 07.11.2024 um 10 Uhr zu verlegen. Die Sitzung soll in den Räumlichkeiten des Flughafens stattfinden.

Nachtrag: Die Sondersitzung wurde nach Rücksprache mit der DFS und der Vorsitzenden der FLSK mit der E-Mail vom 25.06.2024 abgesagt. Das PBN Verfahren wird in der nächsten FLSK Sitzung am 07.11.2024 vorgestellt. Infolgedessen beginnt die Sitzung am 07.11.2024 bereits um 09:30 Uhr.

Die Vorsitzende schließt die Sitzung um 12:09 Uhr.

