J A H R E S B E R I C H T 2023

des Fluglärmschutzbeauftragten
des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft,
Verkehr, Bauen und Digitalisierung für den

V E R K E H R S F L U G H A F E N
B R A U N S C H W E I G – W O L F S B U R G

Inhaltsverzeichnis

I. EINLEITUNG 3

II. FLUGLÄRM 3

III. LUFTVERKEHR IM BERICHTSJAHR 5

IV. LUFTVERKEHR UND FLUGLÄRM 7

V. BESCHWERDEN ÜBER FLUGLÄRM 8

A) ÖRTLICHE HERKUNFT DER EINZELLÄRMEREIGNISSE 9

B) URSACHEN DER EINZELLÄRMEREIGNISSE 12

C) ZEITLICHE EINORDNUNG DER EINZELLÄRMEREIGNISSE 13

VI. BESCHWERDEFÜHRER 13

VII. FLUGVERFAHREN AM VERKEHRSFLUGHAFEN BRAUNSCHWEIG-WOLFSBURG 14

VIII. AKTIVITÄTEN DES FLUGLÄRMSCHUTZBEAUFTRAGTEN IM RAHMEN SEINER AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN 20

IX. SCHLUSSBEMERKUNGEN 22

I. Einleitung

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung hat im Rahmen seiner Aufgaben als Luftaufsichtsbehörde gemäß § 29 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz seit dem 01.04.1992 den Verfasser dieses Berichtes als Fluglärmschutzbeauftragten für den Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg bestellt.

Grundlage für die Aufgaben und Zuständigkeiten des Fluglärmschutzbeauftragten ist eine Dienstanweisung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, die seit dem 01.04.1992 gültig ist.

Gemäß dieser Dienstanweisung ist vom Fluglärmschutzbeauftragten für jedes abgelaufene Kalenderjahr ein Bericht zu erstellen über

- **die Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg**
- **wichtige fluglärmspezifische Probleme**
- **Aktivitäten zur Vermeidung bzw. Verminderung von Fluglärm**
- **die Arbeit bzw. Initiativen des Fluglärmschutzbeauftragten im Rahmen seiner Aufgaben und Zuständigkeiten.**

Hiermit wird der **32.** Jahresbericht des Fluglärmschutzbeauftragten vorgelegt.

Im Vergleich zu den Berichten bis zum Jahr 2018 sind bezüglich der Statistiken Veränderungen vorgenommen worden. Näheres dazu ergibt sich aus Seite 9 des Berichtes.

Der Fluglärmschutzbeauftragte ist montags, mittwochs und sonntags unter der Tel.-Nr. 05307/4637 in der Zeit von 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr persönlich zu erreichen.
Ferner können Nachrichten auf dem Anrufbeantworter hinterlassen werden.

Schriftliche Beschwerden können unter der Anschrift "Hackelkamp 10, 38110 Braunschweig" eingereicht werden.

Per E-Mail ist der Fluglärmschutzbeauftragte über die Internetseite des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (www.mw.niedersachsen.de) zu erreichen.

II. Fluglärm

Lärm ist in seinen verschiedenen Erscheinungsformen in einem dicht besiedelten Gebiet wie der Bundesrepublik Deutschland eine starke Belastung für die Bevölkerung. Neben den Geräuscheinflüssen am Arbeitsplatz ist der Mensch auch dem Lärm seiner Umgebung immer stärker ausgesetzt.

Die Bevölkerung empfindet den Fluglärm - insbesondere durch die kurzzeitigen, hohen Spitzenpegel - nach dem Straßenverkehrs- und dem Schienenlärm als erheblich störend. Als besonders belastend wird dabei die Störung der Nachtruhe empfunden.

Die Lärmereignisse durch Flugverkehr an Sonn- und Feiertagen werden ebenfalls als störend empfunden, da an diesen Tagen das Ruhebedürfnis der Bevölkerung hoch ist.

Der Schutz vor Fluglärm wird gesetzlich insbesondere durch das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) und den dazu ergangenen Vorschriften gewährleistet.

So besteht für Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer nach § 29 b Abs. 1 LuftVG die Verpflichtung, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Hierbei soll auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht genommen werden.

Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen haben gemäß § 29 b Abs. 2 LuftVG auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

Viele Maßnahmen haben in den letzten Jahren dazu geführt, dass die Lärmbelastung nicht weiter angestiegen ist. Von Fluggesellschaften werden verstärkt lärmoptimierte Strahlflugzeuge eingesetzt, was besonders bei größeren Flughäfen die Lärmproblematik gemindert hat.

Auch am Regionalflughafen Braunschweig–Wolfsburg wurden seit 1992 u. a. folgende Maßnahmen ergriffen, um dem Lärmschutz Rechnung zu tragen:

- **Bestellung eines Fluglärmschutzbeauftragten**
- **Änderung der An- und Abflugverfahren nach Sichtflugregeln**
- **Änderung und Bekanntgabe der empfohlenen Platzrunden**
- **Lärmabhängige Landeentgelte**
- **Betriebsbeschränkungen**
- **Änderung des IFR-Abflugverfahrens nach Westen**
- **Neufassung und Bekanntgabe der empfohlenen Platzrunden.**

Zum Schutz der Bevölkerung sieht die Betriebsbeschränkung für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg bezüglich der **Nachtzeit** folgende **Einschränkungen** vor:

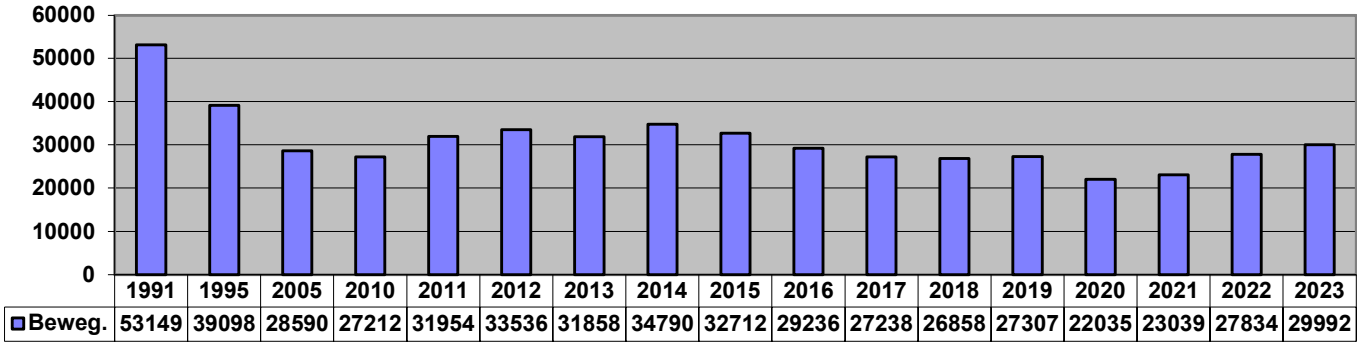
Pro Nacht dürfen am Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg nicht mehr als sechs Flugbewegungen mit mehr als 75 dB(A) Außenwert in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr (Ortszeit) durchgeführt werden.

In der nächtlichen Kernzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr findet im Jahresdurchschnitt nicht mehr als einmal pro Woche eine Flugbewegung statt.

Diese Maßnahmen sind für den Flughafen Braunschweig–Wolfsburg der geeignete Weg, um dem Schutzanspruch der Bevölkerung vor Fluglärm Rechnung zu tragen.

III. Luftverkehr im Berichtsjahr

Die Flugbewegungen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen haben sich von 1991 bis 2023 wie folgt entwickelt:

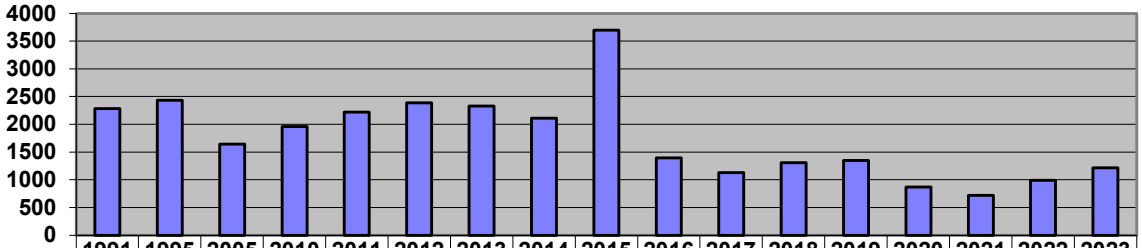


	1991	1995	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Beweg.	53149	39098	28590	27212	31954	33536	31858	34790	32712	29236	27238	26858	27307	22035	23039	27834	29992

Im Jahr 2023 waren somit **2158 Flugbewegungen <u>mehr</u>** zu verzeichnen als in 2022.
In den Jahren 2020 und 2021 waren die Flugbewegungen wegen der Corona - Pandemie und der dadurch bedingten teilweisen Schließung des Flughafens besonders niedrig.

Bei einem Vergleich der Jahre 1991 und 2023 ist jedoch weiterhin ein ganz erheblicher Rückgang um 23.157 Flugbewegungen festzustellen.

Die Zahlen der **Flugbewegungen bei Nacht** haben sich wie folgt entwickelt:



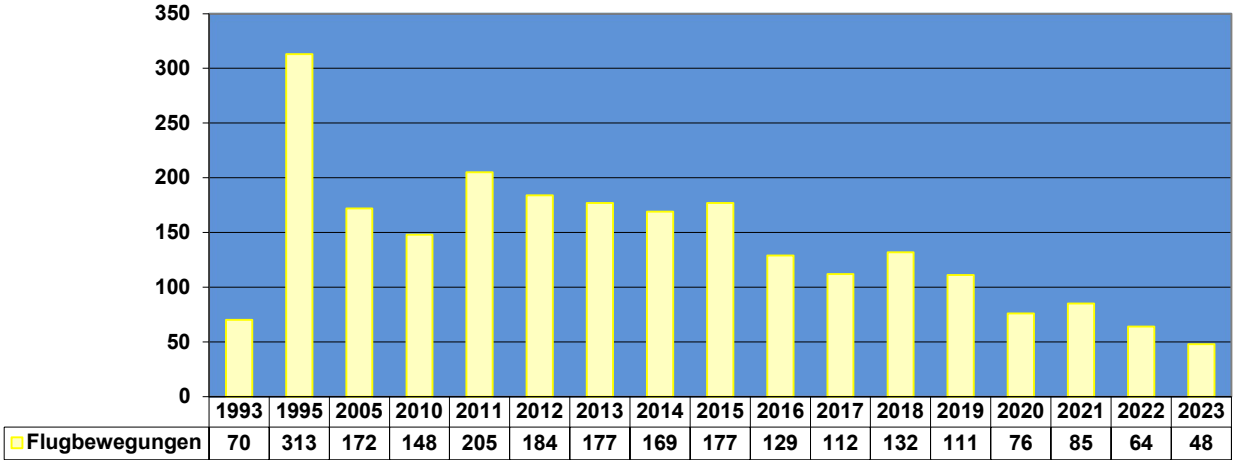
	1991	1995	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Bewegungen	2282	2431	1642	1957	2216	2384	2328	2108	3696	1396	1127	1309	1349	867	719	987	1216

Die Zahl der Nachtflugbewegungen betrug in 2023 **1.216** und ist damit im Vergleich zu 2022 um **<u>229 Bewegungen gestiegen</u>**, hat aber nicht wieder das Niveau der Jahre 2010 – 2015 erreicht. Hier wirkt auch die zuvor genannte Betriebsbeschränkung.

Zu beachten ist hierbei, dass als Nachtflüge in der oben dargestellten Grafik alle Flüge erfasst werden, die ab 30 Minuten nach Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang stattfinden.

Die nachfolgende Grafik beinhaltet dagegen nur die Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr, die für die Überprüfung der Einhaltung der Betriebsbeschränkungen relevant sind.

Flüge zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr



	1993	1995	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Flugbewegungen	70	313	172	148	205	184	177	169	177	129	112	132	111	76	85	64	48

Wie aus der Grafik ersichtlich, ist die Zahl der **Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr** erfreulicherweise im Vergleich zum Vorjahr **wiederum** von 64 um 16 **auf 48 gesunken**. Die zulässige Anzahl von Flugbewegungen in dieser Zeit von nicht mehr als sechs Flugbewegungen mit mehr als 75 dB(A) Außenwert pro Nacht wird bei weitem nicht erreicht.

34 Flugbewegungen haben zwischen **22.00 Uhr und 0.00 Uhr** stattgefunden, davon 12 Starts und 22 Landungen.

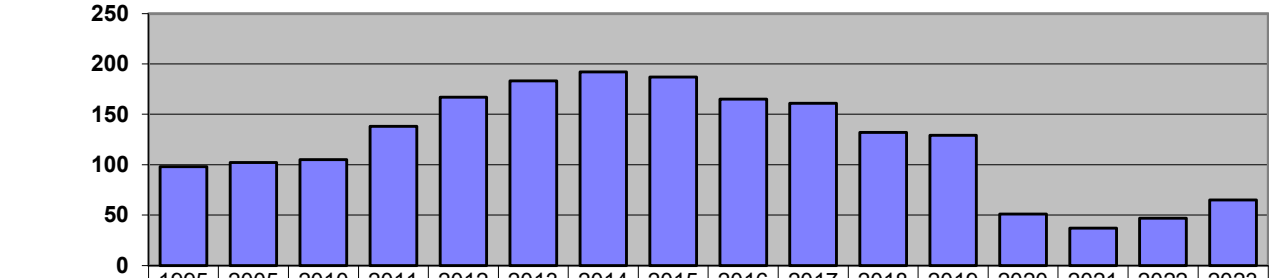
4 Flugbewegungen (3 Starts, 1 Landung) sind zwischen 05.00 und 06.00 Uhr zu verzeichnen.

In der nächtlichen Kernzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr fanden 3 Starts und 7 Landungen statt, insgesamt also 10 Flugbewegungen (Vorjahr 9).

Damit ist die zulässige Höchstanzahl von Flugbewegungen von nicht mehr als einer pro Woche im Jahresschnitt in dieser Zeit (52) ebenfalls bei weitem nicht erreicht.

Der Anteil der Überlandbewegungen (Starts und Landungen von und zu anderen Flugplätzen) am Gesamtverkehr ist 2023 auf **50,64 % gesunken.**
2022 belief sich der Anteil auf 56,01 %.

Die Gesamtzahl der Ein- und Aussteiger (Passagiere und Crew) hat sich wie folgt entwickelt:



	1995	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Pax in Tsd.	98	102	105	138	167	183	192	187	165	161	132	129	51	37	47	65

IV. Luftverkehr und Fluglärm

Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg ist für die hiesige Region ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Durch Unternehmen wie Aerodata, DLR, LBA, VW-Flugbetrieb und die Flughafen GmbH wird eine erhebliche Anzahl von Arbeitsplätzen geschaffen.

Neben der wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens Braunschweig–Wolfsburg darf jedoch das Schutzinteresse der Anwohner vor Fluglärm nicht außer Acht gelassen werden.

Das hiesige Automobilunternehmen führt seine Flüge mit modernen Jets durch, die die Norm des ICAO Annex 16 Chapter 4 erfüllen.

Beschwerden verursacht der Geschäftsverkehr nach wie vor im An- und Abflugbereich in den Ortschaften Bienrode, Wenden sowie Lehre/Wendhausen.

Seit 2022 sind auch vermehrt Beschwerden aus dem Bereich Wolfsburg (Fallersleben, Heiligendorf und Barnstorf) eingegangen.

Der zweite Problembereich am hiesigen Flughafen sind die Wochenenden, an denen 1-motorige Propellermaschinen Platzflüge, Stadtrundflüge und Platzrundenflüge durchführen, die wiederum die Ortschaften Bienrode, Wenden sowie Hondelage belasten.

Die zum Schutz der Bevölkerung bestehende Landeplatzlärmschutzverordnung kann aus formalen Gründen am hiesigen Flughafen nicht umgesetzt werden, da es sich um einen Verkehrsflughafen handelt.

Die z. Zt. bestehenden Betriebsbeschränkungen zu Platzflügen waren auch 2023 ein geeignetes Mittel, der Lärmentwicklung an Wochenenden und Feiertagen zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr entgegenzuwirken.

Diese Betriebsbeschränkungen beinhalten Folgendes:

"Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm wird der nichtgewerbliche zivile Flugbetrieb mit Flugzeugen bis zu 2.000 kg höchstzulässiger Startmasse und Motorseglern wie folgt zeitlich eingeschränkt:

Samstags, sonntags und an gesetzlichen Feiertagen von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr Ortszeit sind

1) Platzrundenflüge

2) Flüge mit Start- und Landeort Braunschweig und einer Flugzeit von weniger als 30 Minuten sowie

3) Flugzeugschleppstarts, mit Ausnahme von Starts zu Überführungs- und Hochleistungsflügen, insbesondere zu Wettbewerbsflügen, Rekordflügen und -versuchen sowie zu Flügen zur Erlangung eines Leistungsabzeichens,

unzulässig.

Diese Betriebsbeschränkung gilt nicht für Flugzeuge und Motorsegler, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen. Luftfahrzeuge entsprechen erhöhten Schallschutzanforderungen im Sinne dieser Betriebsbeschränkung, wenn für sie gemäß § 9 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) ein Lärmzeugnis ausgestellt wurde und durch dieses nachgewiesen wird, dass die in den jeweils für dieses Luftfahrzeug gültigen Lärmschutzforderungen festgelegten Grenzwerte um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden."

Eine weitere Maßnahme zur Lärmreduzierung für die Anwohner war auch die im Jahr 2023 weiter geltende freiwillige Vereinbarung zwischen Flughafenbetreiber und Nutzern, die Folgendes vorsieht:

1. *Die in Braunschweig ansässigen Segelflugvereine werden an Sonn- und Feiertagen ab 13.00 Uhr Ortszeit keine Flugzeugschleppstarts mehr durchführen.*

2. *Die Vereine der Fallschirmspringer werden die Zahl der Absetzflüge für Sprungschüler aus niedriger Höhe an Sonn- und Feiertagen ab 15.00 Uhr Ortszeit grundsätzlich auf 3 beschränken. Die Steigflüge für normale Absetzvorhaben sollen weiterhin an wechselnden Orten außerhalb des Platzbereiches Braunschweig durchgeführt werden.*

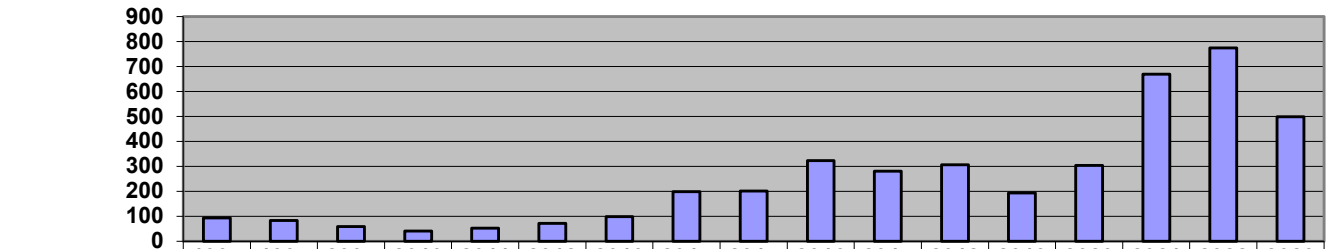
3. *Die Motorflugschule will, soweit der Schulbetrieb und die Wetterlage dies zulassen, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr keine Platzrundenflüge mehr durchführen.*

Diese freiwillige Vereinbarung wurde auch im Jahr 2023 eingehalten.

V. Beschwerden über Fluglärm

Dem Fluglärmschutzbeauftragten liegen für 2023 insgesamt **498** Beschwerden vor.

Die Entwicklung über die Beschwerdeanzahl der letzten Jahre zeigt die folgende Grafik:



	1994	1995	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Beschwerden	93	83	59	41	52	72	98	198	201	323	281	306	194	304	669	774	498

Hierbei ist zu bemerken, dass im Jahr 2023 **360 Beschwerden** von **drei Beschwerdeführern** aus Barnstorf, Fallersleben und Heiligendorf (alle im Bereich Wolfsburg) eingereicht wurden.

Seit dem Jahr 2014 ist, obwohl die **Flugbewegungen seitdem zurückgegangen** sind, ein erheblicher Anstieg der Beschwerden zu verzeichnen, da die Beschwerden seit diesem Zeitpunkt auch per E-Mail eingereicht werden können.
Die Beschwerden betreffen nicht immer nur einzelne Fluglärmereignisse, sondern es liegen auch Sammelbeschwerden vor, in denen z. B. 20 bzw. 25 einzelne Fluglärmereignisse von den Beschwerdeführern registriert und mitgeteilt wurden.

Daher ist die Anzahl der Fluglärmereignisse, die von den Beschwerdeführern gemeldet wurden, tatsächlich wesentlich höher als die Anzahl der vorliegenden Beschwerden.

Die Zahl der beschwerten Einzellärmereignisse beträgt dieses Jahr 1.257. Damit ist ein erheblicher Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (**2.755**) festzustellen.

Im Vergleich zu den Berichten der früheren Jahre werden seit dem Jahresbericht 2019 zum Zwecke der Übersichtlichkeit in den folgenden Statistiken die Zahlen der Einzellärmereignisse zugrunde gelegt.

Auf die früheren Statistiken nach Nutzern und Art der Luftfahrzeuge wurde verzichtet, da es für die Anwohner nur von marginaler Bedeutung ist, von welchem Nutzer bzw. von welcher Art des Luftfahrzeugs der Lärm verursacht wurde.

A) örtliche Herkunft der Einzellärmereignisse

Die Zahl der Einzellärmereignisse in der **direkten** Umgebung des Flughafens ist aus dem Ortsteil **Wenden (109)** von zwei Beschwerdeführen wie in den letzten Jahren am höchsten. 106 Einzellärmereignisse sind von einem Beschwerdeführer eingereicht worden.

Hierbei werden hauptsächlich die Abflüge nach Westen nördlich der Centerline direkt über den Pflichtmeldepunkt Whiskey 1 und das Nichteinhalten der empfohlenen Nordplatzrunde bemängelt.

Die Luftfahrzeuge fliegen dabei nicht immer zum Hafen und anschließend in Nordrichtung, sondern biegen schon beim Autobahnkreuz Nord Richtung Norden ab und überfliegen dann den südwestlichen Bereich von Wenden in nördlicher Richtung.

Aus **Hondelage** liegen **41** Einzellärmereignisse von **zwei** Beschwerdeführern vor, die durch Flüge in der empfohlenen Südplatzrunde und Abflüge nach Osten verursacht wurden.

Zur Einhaltung der empfohlenen Platzrunden hat der Fluglärmschutzbeauftrage in Saisonauftakt- und Saisonabschlussbesprechungen mit den Nutzern versucht, Abhilfe zu schaffen. Auch in diesjährigen Besprechungen wurde und wird die Thematik weiter erörtert.

Aus **Wendhausen** und **Lehre** liegen **18** Einzellärmereignisse von **sieben** Beschwerdeführern vor, die durch Überflüge bei Landungen aus Osten auf die 26 verursacht wurden.

Die **49** Einzellärmereignisse aus **Waggum** von **drei** Beschwerdeführern wurden hauptsächlich durch Probestandläufe auf dem Flughafengelände und beim Unternehmen Aerodata sowie durch nächtliche Turbinenläufe vor Start und nach Landung verursacht.

Aus der **weiteren** Umgebung des Flughafens kommen **369** Einzellärmereignisse von **zwei** Beschwerdeführern aus **Heiligendorf** (304 Einzellärmereignisse) und **Fallersleben** (65 Einzellärmereignisse).

Durch die Verlängerung der Startbahn in Richtung Osten und die Verringerung des Anflugwinkels von 3,5 auf 3 Grad hat sich die Überflughöhe in den Ortschaften östlich des Flughafens seit Mitte Oktober 2012 vermindert.

Aus **Barnstorf** wurden von **zwei** Beschwerdeführern **659** Einzellärmereignisse gemeldet, die IFR-Übungsflüge und Holdings betreffen.

Das südlich von Wolfsburg gelegene Funkfeuer HLZ (Helingen) wird sowohl als Streckenfunkfeuer als auch als Teil des Anflugstreckensystems des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg und für das Holding genutzt. Flugschulen aus dem gesamten Bundesgebiet nutzen Funkfeuer (wie auch Helingen) um Warteverfahren zu üben. Diese Flüge starten an den Standorten dieser Flugschulen und gehen über meist mehrere dieser Funkfeuer mit Übungsanflügen auf mehreren Flughäfen letztlich zurück zu ihrem Startort. Aus diesem Grund, nutzen auch Flugzeuge, welche nicht den Flughafen Braunschweig als Ziel haben das Funkfeuer Helingen für das Fliegen von Warteschleifen.

Die Ausbildungsprogramme schreiben vor, das angehende Piloten mit IFR-Berechtigung Warteschleifen sicher fliegen können. Das Fliegen einer Warteschleife ist ein relativ komplexes Manöver welches während der Ausbildung häufig wiederholt werden muss „bis man es kann“. Aus Gründen der Vermeidung von punktuellem Lärm sowie zum Zwecke des Übens des Ein- und Ausfliegens in/aus der Warteschleife werden auf einem Übungsflug meist mehrere Funkfeuer nacheinander angeflogen. Im Rahmen der Verlängerung der IFR-Berechtigungen (jährlich!) muss ebenfalls mindestens eine Warteschleife als Bestandteil der sogenannten IFR-Befähigungsüberprüfung geflogen werden.

Neben dem bewussten Üben von Warteschleifen durch Flugschulen sind Warteschleifen immer dann zu fliegen, wenn dies von der **Flugsicherung** im Rahmen der Staffelung von LFZ angewiesen wird bzw. bestimmte Verfahren (z.B. nach einem Durchstarten) den Einflug in eine Warteschleife vorschreiben.
Die Anzahl der zu fliegenden Holdings richtest sich nach der jeweiligen Verkehrssituation.

Einzellärmereignisse nach Ortsteilen 2023

Ortsteile	Zahl der Einzellärmereignisse	Zahl der Beschwerdeführer
Abbesbüttel		
Barnstorf	**659**	**2**
Bechtsbüttel		
Bevenrode		
Bienrode	**2**	**1**
Broitzem		
Dibbesdorf		
Fallersleben	**65**	**1**
Gartenstadt		
Gliesmarode		
Grassel		
Harxbüttel		
Heidberg		
Heiligendorf	**304**	**1**
Hondelage	**41**	**2**
Kanzlerfeld		
Kralenriede		
Lamme		
Lehndorf		
Lehre	**16**	**6**
Leiferde		
Mascherode		
Melverode		
Ölper		
Querum	**6**	**1**
Rautheim		
Riddagshausen		
Rühme		
Rüningen		
Schapen		
Schuntersied.		
Schw. Berg		
Siegfriedviertel		
Stadtgebiet	**2**	**1**
Stöckheim		
Südstadt		
Thune		
Veltenhof		
Völkenrode		
Volkmarode		
Waggum	**49**	**3**
Watenbüttel		
Weddel		
Wenden	**109**	**2**
Wendhausen	**2**	**1**
Weststadt		
WOB u. Umgeb.		
Übrige	**2**	**2**
Summe	**1257**	**23**

B) Ursachen der Einzellärmereignisse

Über die Ursachen der Einzellärmereignisse gibt die nachfolgende Übersicht Aufschluss:

Ursache	Einzellärmereignisse	Gesamt
An- u. Abflüge		**534**
a) Start nach Westen (26)	51	
b) Start nach Osten (08)	139	
c) Landung von Osten (26)	333	
d) Landung von Westen (08)	11	
Überflüge ohne An- und Abflugverfahren	606	**606**
Niedrigflüge		
Beschwerden über Platzrundenflüge		**92**
a) Nord	39	
b) Süd	53	
Nichteinhaltung der freiwilligen Vereinbarung		
Allgemeine Anfragen und Beschwerden	1	**1**
Bodenlärm durch Standläufe und Flugvorbereitungen	24	**24**
Summe		**1257**

Eine hohe Anzahl der Einzellärmereignisse (**92**) ergibt sich aus **Flügen der empfohlenen Platzrunden -** insbesondere im Bereich des südwestlichen Wendens sowie in Querum und Hondelage**.** (Vorjahr 285)
Im Vergleich zum Vorjahr (17) ist die Zahl der Einzellärmereignisse (**24**) über **"Bodenlärm durch Standläufe"** wieder angestiegen.

534 Einzellärmereignisse haben das **An- und Abflugverfahren** verursacht, wovon 304 Einzellärmereignisse aus Heiligendorf von einem Beschwerdeführer gemeldet wurden.

Die 606 Beschwerden über Überflüge kommen hauptsächlich aus Barnstorf (659)

C) Zeitliche Einordnung der Einzellärmereignisse

Die nachfolgende Übersicht gibt über die zeitliche Einordnung Aufschluss:

		Gesamt
Montag - Freitag		**1009**
06:00-13:00	462	
13:00-15:00	187	
15:00-19:00	298	
19:00-22:00	30	
22:00-06:00	32	
Samstag		**126**
06:00-13:00	58	
13:00-15:00	35	
15:00-19:00	23	
19:00-22:00	3	
22:00-06:00	7	
Sonn- und Feiertag		**122**
06:00-13:00	40	
13:00-15:00	29	
15:00-19:00	30	
19:00-22:00	14	
22:00-06:00	9	
Summe		**1257**

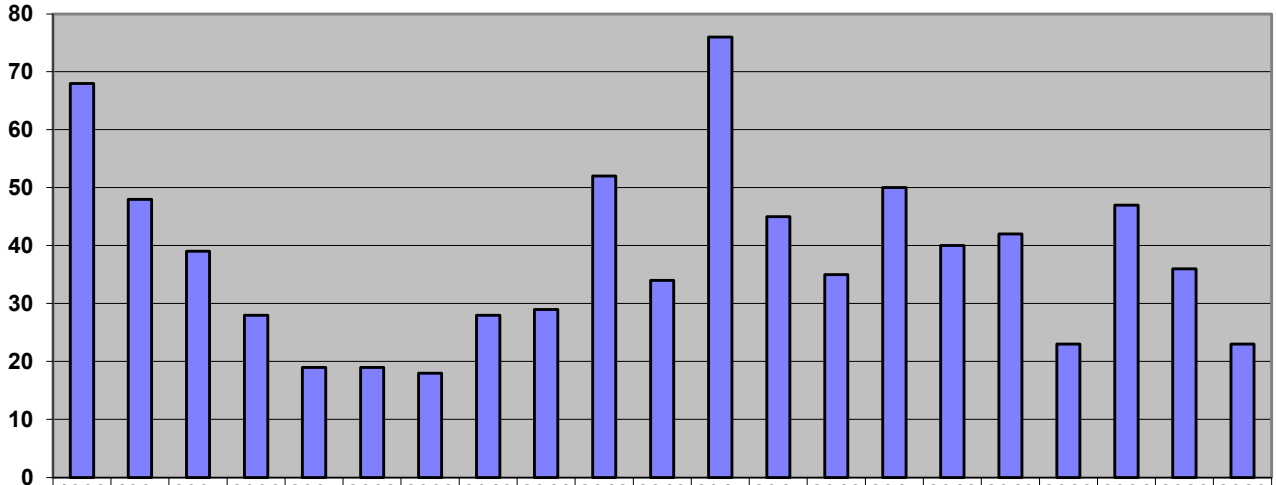
Die an Sonn- und Feiertagen erfassten **122** Einzellärmereignisse sind im Vergleich zum Vorjahr (352) gesunken, ebenso die an den Wochenenden zwischen 13.00 - 15.00 Uhr erfassten **64** Einzellärmereignisse (Vorjahr 171).

48 Einzellärmereignisse liegen im Jahr 2023 zu Lärmstörungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr vor, 2022 waren es 36.

Der Großteil der Einzellärmereignisse betrifft die Werktage zu üblichen Arbeitszeiten.

VI. Beschwerdeführer

Die Zahl der Beschwerdeführer hat sich wie folgt entwickelt:



	1992	1995	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Besch.F.	68	48	39	28	19	19	18	28	29	52	34	76	45	35	50	40	42	23	47	36	23

Im Jahr 2023 beträgt die Zahl der Beschwerdeführer **23.** Damit liegt ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr mit 36 Beschwerdeführern vor.

Es ist - wie in den Vorjahren - zu berücksichtigen, dass nicht immer nur einzelne Personen die Beschwerden veranlassen, sondern sich oft der Vertreter einer Bürgerinitiative meldet und die Beschwerde stellvertretend für weitere Beschwerdeführer abgibt. Dies ist zum Beispiel aus Wenden und Waggum festzustellen.

VII. Flugverfahren am Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg

a) **An- und Abflugverfahren nach Sichtflugregeln (VFR)**

Im Jahr 1993 wurden unter Mitarbeit des Fluglärmschutzbeauftragten die An- und Abflugverfahren nach Sichtflugregeln verändert.

Die größten Probleme ergeben sich aus der Lage der Ortschaften Bienrode und Wenden zur Startbahn, da sie bei Starts auf der 26 und Landungen auf der 08 niedrig überflogen werden müssen.

Hier kommt es häufig dann zu Beschwerden, wenn die Flüge nördlich der Centerline durchgeführt werden.

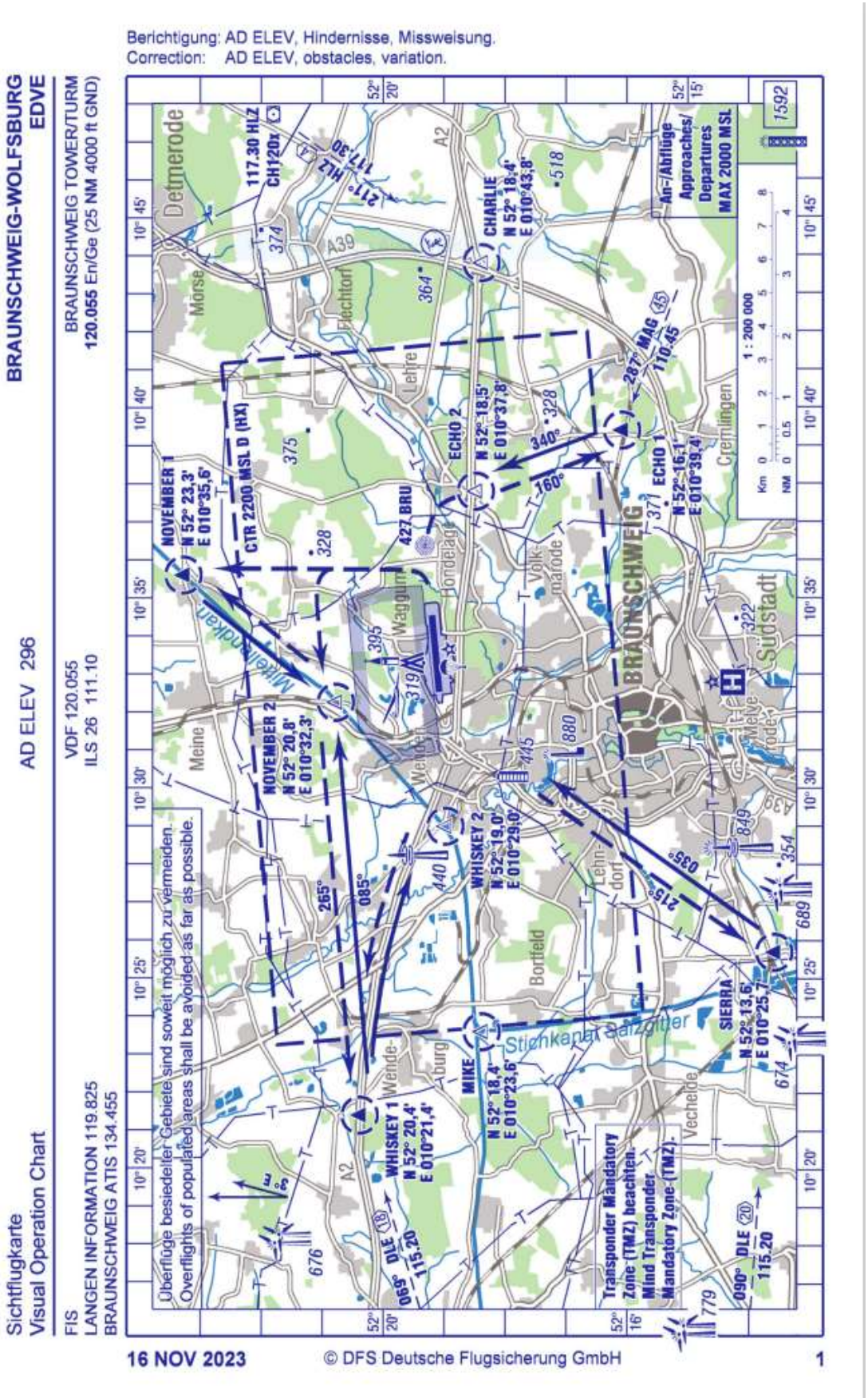
Um hier für Abhilfe zu sorgen, sollte verstärkt der Kontrollpunkt "Mike" genutzt und das Autobahnkreuz „Nord“ überflogen werden, weil dies die Orte Bienrode und Wenden entlastet.

Insoweit kann hier nur an die Piloten und auch die hiesigen Fluglotsen appelliert werden, den Kontrollpunkt "Mike" verstärkt zu nutzen.

Durch die Verlängerung der Startbahn nach Osten im Jahr 2012 und den damit in östliche Richtung verschobenen Abflugpunkt, haben die Luftfahrzeuge beim Start nach Westen eine größere Überflughöhe über den Ortschaften Bienrode und Wenden. **Dies führt zu einer spürbaren Lärmreduzierung.**

Veränderungen des An- und Abflugverfahrens nach Sichtflugregeln sollten nach der Inbetriebnahme der verlängerten Startbahn zurzeit nicht erfolgen.

Die Einzelheiten des An- und Abflugverfahrens nach Sichtflugregeln (VFR) ergeben sich aus der folgenden Karte:



b) **Empfohlene Streckenführung für VFR-Trainingsflüge**

Im Jahr 1994 wurden die VFR-Trainingsflugstrecken verändert und mit entsprechenden Hinweisen bekanntgemacht. 2006 wurden die Hinweise und die Karte überarbeitet und neu gedruckt.

Im Laufe des Jahres **2023** wurde die Karte **„Empfohlene Streckenführung für VFR- Trainingsflüge am Flughafen Braunschweig- Wolfsburg“** in Zusammenarbeit mit dem Geschäftsführer des Flughafens, dem stellvertretenden Betriebsleiter des Flughafens, dem Regionalleiter DAS, dem Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm sowie dem Lärmschutzbeauftragten neu erarbeitet.

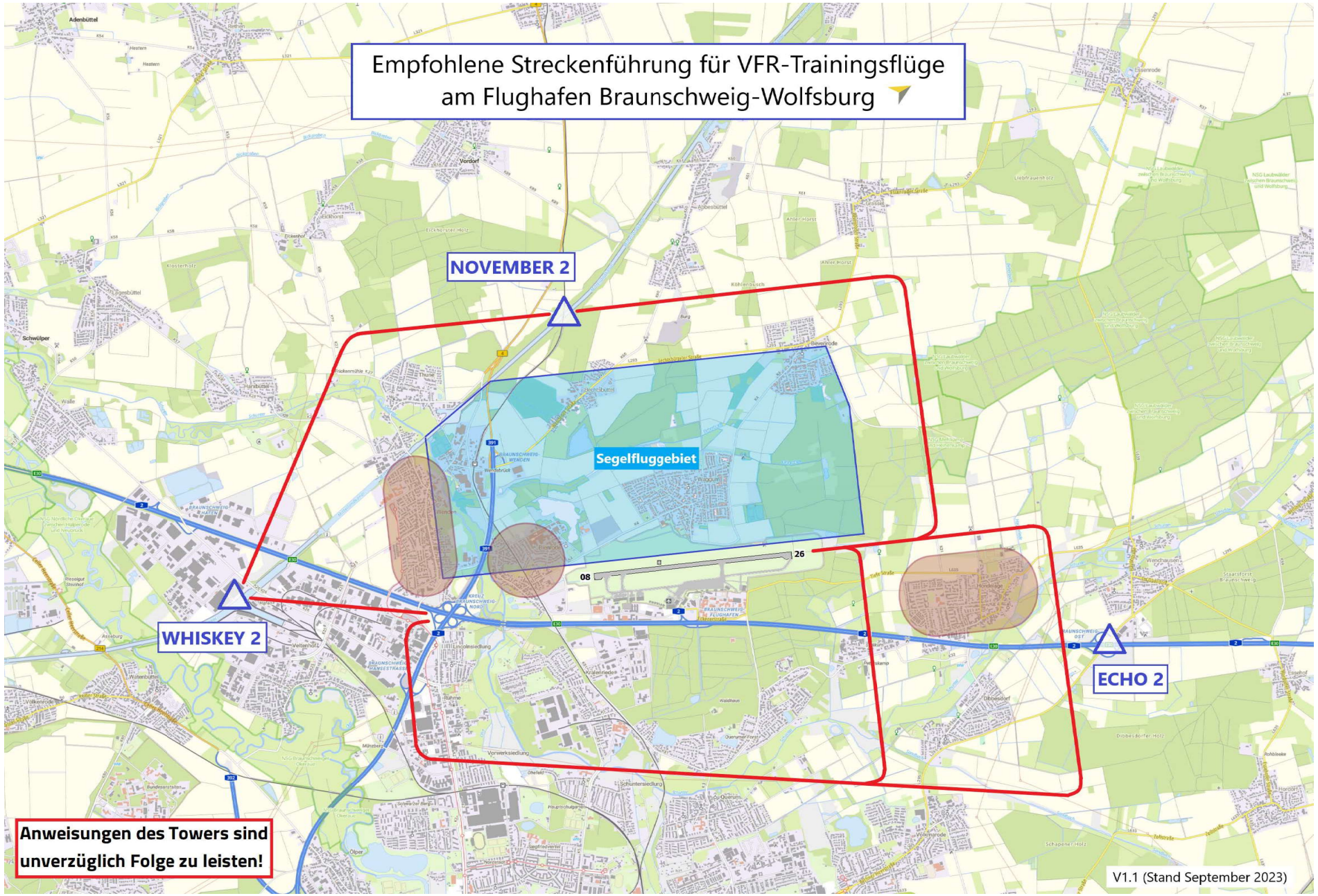
Die besondere Situation um die Gemeinde Hondelage in Bezug auf Windrichtung und Fluglärm durch Schallbildung erforderten eine Überarbeitung.

Die aufgezeigte Route A solle nur bei Abflügen und auseichender Steigleistung des Luftfahrzeugs geflogen werden, ansonsten solle Route B genutzt werden.

Die angepasste Karte wurde auf der Homepage des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg als Information für Piloten veröffentlicht.
Weiter wurde die Karte bei dem Saisonabschlussgespräch vorgestellt.

Der Lärmschutzbeauftragte wird die Karte per E-Mail den Piloten übersenden, die die vorliegende Empfehlung nicht beachten und dadurch Beschwerden verursacht haben.

Die Streckenführung für die Trainingsflüge ist der folgenden Karte entnehmen.


Empfohlene Streckenführung für VFR-Trainingsflüge
am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg
NOVEMBER 2
Segelfluggebiet
26
08
WHISKEY 2
ECHO 2
Anweisungen des Towers sind
unverzüglich Folge zu leisten!
V1.1 (Stand September 2023)

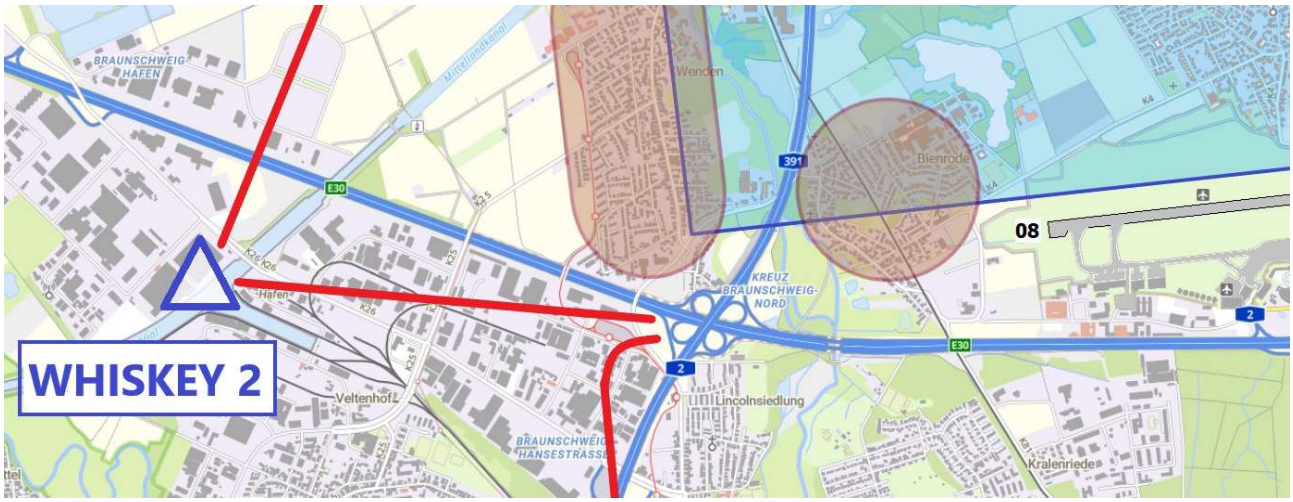
Hinweise zu VFR-Trainingsflügen in der Platzrunde am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg.

Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg liegt wie viele andere Flugplätze auch inmitten eines stark besiedelten Umfelds. Um dem Schutz der Anwohner vor übermäßigem Fluglärm Rechnung zu tragen, wurden empfohlene Platzrundenführungen speziell für VFR-Trainingsflüge entwickelt.

Insbesondere die Gemeinden Bienrode, Wenden und Hondelage (in der Karte braun eingefärbt) sind besonders lärmsensible Bereiche und sollten möglichst nicht überflogen werden. Aufgrund der besonderen Situation sind zusätzliche Informationen zum Flugverlauf in den Ausschnitten 1 und 2 dargestellt.

Bitte informieren Sie sich vor dem Flug über den Verlauf dieser Platzrunden und versuchen Sie diese nach Möglichkeit genau einzuhalten, Anweisungen des Towers haben jedoch immer Vorrang und sind unverzüglich zu befolgen!

Ausschnitt 1: Abflug Piste 26 / Anflug Piste 08 (Bienrode und Wenden)

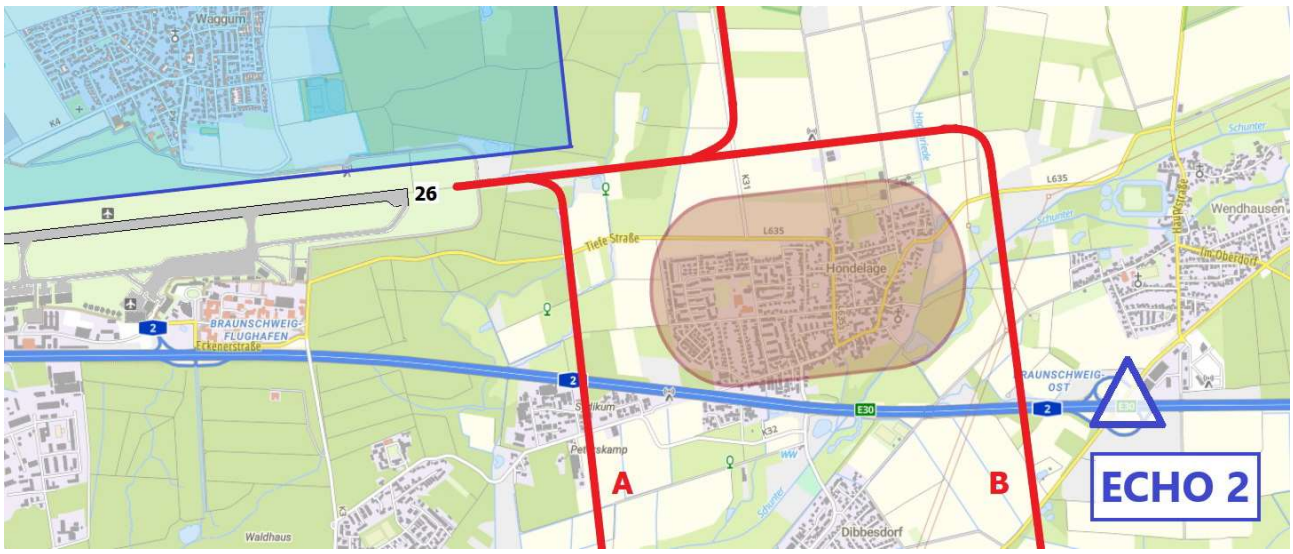


Nordplatzrunde: - bei Piste 26 nach dem Start wenn möglich frühe Linkskurve direkt zum Autobahnkreuz und weiter bis Whiskey 2
- bei Piste 08 ab dem Hafen (Whiskey 2) direkt zum Autobahnkreuz, dann in den Endanflug Piste 08.

Bitte nicht entlang der Autobahn fliegen! Bienrode und Wenden bitte meiden!

Südplatzrunde: - bei Piste 26 nach dem Start wenn möglich frühe Linkskurve direkt zum Autobahnkreuz dann Linkskurve in den Querabflug
- bei Piste 08 Queranflug bis zum Autobahnkreuz, dann in den Endanflug Piste 08.

Das Autobahnkreuz bitte nicht nördlich überfliegen, Bienrode und Wenden bitte meiden!



Anflug Piste 26 (Südplatzrunde): - es ist grundsätzlich der Queranflug **östlich** von Hondelage zu nutzen (**Flugweg B**)
Hondelage bitte nicht überfliegen!

Abflug Piste 08 (Südplatzrunde): - bitte wenn möglich **und** es das Steigvermögen Ihres Flugzeugs **sicher** zulässt, deutlich „vor" (= **westlich**!) von Hondelage in den Querabflug direkt Richtung Gewerbegebiet Sydikum fliegen (**Flugweg A**), andernfalls ist Hondelage deutlich östlich zu umfliegen (Flugweg B)
Hondelage (und auch Wendhausen) bitte nicht überfliegen.

c) Flüge nach Instrumentenflugverfahren (IFR)

Die Instrumentenflugverfahren am hiesigen Flughafen werden, wie an jedem anderen Flughafen auch, in Landebahnverlängerung bzw. Startbahnverlängerung durchgeführt.

Erst in einer erheblichen Entfernung zur Start- bzw. Landebahn gehen die Maschinen beim Start auf Kurs bzw. beim Landeanflug in den Endanflug.

Die im Oktober 2012 erfolgte Inbetriebnahme der Bahnverlängerung führte zu positiven und auch negativen Veränderungen bezüglich des Instrumentenflugverfahrens.

Eine Veränderung der Instrumentenflugverfahren wurde in 2012 über die Fluglärmschutzkommission beantragt. **Der Punkt 12 Meilen DME HLZ sollte auf über 14 Meilen DME HLZ verändert werden, damit die Luftfahrzeuge erst hinter Watenbüttel und Völkenrode auf Kurs gehen.**

Dies ist seit dem 01.05.2014 umgesetzt worden. Der Punkt, an dem die Luftfahrzeuge auf Kurs gehen, liegt nun bei **16 Meilen DME HZL**. Eine Entlastung ist auch in der Beschwerdezahl zu erkennen.

Da der Abflugpunkt durch die Startbahnverlängerung nach Osten verschoben wurde, haben die Luftfahrzeuge beim Start nach Westen über den Ortschaften Bienrode und Wenden jetzt grundsätzlich eine größere Überflughöhe, wodurch eine Lärmreduzierung zu verzeichnen ist.

Durch die Verlegung des Aufsetzpunktes nach Osten und die Verringerung des Anflugwinkels von 3,5 auf 3 Grad hat sich die Flughöhe in den Ortschaften östlich des Flughafens jedoch vermindert, was dort zu einer Erhöhung der Lärmbelastung geführt hat.

Die Sichtanflüge innerhalb des Instrumentenflugverfahrens führen grundsätzlich zu Problemen in Hondelage, da dieser Ort dabei oft sehr niedrig überflogen wird.
Bei sämtlichen Instrumentenflugverfahren werden jedoch die Ortschaften Bienrode, Wenden, Lehre und Wendhausen überflogen.

Da Wenden und Bienrode erheblich dichter am Flughafen liegen, wäre es zur Optimierung des Lärmschutzes der Bevölkerung sinnvoll, die Anflüge von Osten und die Starts nach Osten -zumindest in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr- durchzuführen.

Dies ist natürlich nur bei entsprechender Wetterlage möglich, um Sicherheitsrisiken zu vermeiden.

Seitens des Fluglärmschutzbeauftragten und auch der Fluglärmschutzkommission wurden bereits entsprechende Empfehlungen an die hiesigen Nutzer gegeben. Ein hiesiges Automobilunternehmen verfährt entsprechend dieser Regelung mit ihren werkseigenen Maschinen.

Weiterhin sollte auf die Nutzung des Umkehrschubes - soweit unter Sicherheitsaspekten durchführbar – verzichtet werden. Dies ist nach der Bahnverlängerung, zumindest für kleinere Luftfahrzeuge, möglich und würde zu einer erheblichen Lärmreduzierung in Waggum führen.

VIII. Aktivitäten des Fluglärmschutzbeauftragten im Rahmen seiner Aufgaben und Zuständigkeiten

Grundlage für die Tätigkeit des Fluglärmschutzbeauftragten ist die Dienstanweisung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung vom 02.03.1992, die am 01.04.1992 in Kraft getreten ist.

Nach dieser Dienstanweisung hat der Fluglärmschutzbeauftragte alle zur Fluglärmbekämpfung im Rahmen der Luftaufsicht notwendigen Maßnahmen zu treffen. Ihm obliegen insbesondere folgende Aufgaben:

1. *Bearbeitung der mit dem Flugbetrieb am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg zusammenhängenden allgemeinen Fluglärmbeschwerden*

2. *Weiterleitung von konkreten Fluglärmbeschwerden an die Bundesanstalt für Flugsicherung, sofern Abweichungen von den festgelegten Streckenführungen betroffen sind.*

3. *Kontrolle der örtlichen Flugbetriebsbeschränkungen*

4. *Erörterung aller Möglichkeiten der Minderung des Fluglärms mit den zuständigen Mitarbeitern des Flughafens, der Flugsicherungsstelle und der Luftfahrtunternehmen*

5. *Fachliche Beratung sowie Teilnahme an Sitzungen der Fluglärmschutzkommission*

6. *Mitwirkung bei der Konzeption von Verfahren zur Bekämpfung des Fluglärms, insbesondere hinsichtlich der lärmoptimalen Festlegung der An- und Abflugrouten, der Anwendung lärmmindernder Start- und Landeverfahren, der Festlegung örtlicher Flugbetriebsbeschränkungen*

7. *Vorlage eines Jahresberichts über die fluglärmrelevanten Entwicklungen des vergangenen Jahres am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg.*

Entsprechend dieser Dienstanweisung wurden sämtliche Lärmbeschwerden bearbeitet und statistisch erfasst.

Ergaben sich Besonderheiten zum Flugweg oder zum Verhalten der Piloten, wurden die Piloten um Stellungnahme zu der Beschwerde gebeten.

Zu den Beschwerdeführern wurde in den meisten Fällen telefonisch Kontakt gehalten, da dies persönlicher ist und auf die Problematik besser eingegangen werden kann.

Bei Sammelbeschwerdeführern wurden die Beschwerden statistisch erfasst und keine weiteren Maßnahmen ergriffen, soweit dazu keine Anhaltspunkte vorlagen.

Wie auch in den vergangenen Jahren wurden Besprechungen mit den Nutzergruppen des Flughafens und den Piloten wahrgenommen, teilweise telefonisch oder durch Online - Besprechungen.
An den Sitzungen der Fluglärmschutzkommission hat der Fluglärmschutzbeauftragte teilgenommen.

Der Fluglärmschutzbeauftragte hat die örtlichen Flugbetriebsbeschränkungen überwacht.

Wie im letzten Jahr wurden **vier** Verstöße gegen die örtlichen Flugbetriebsbeschränkungen festgestellt und durch Einleitung eines OWi – Verfahren erledigt.

Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass auch weiterhin viele Flüge an den Wochenenden in der Mittagszeit stattfinden werden, die <u>nicht</u> der Betriebsbeschränkung unterliegen, da sie mit lärmgeminderten Luftfahrzeugen durchgeführt werden oder über 30 Minuten dauern.

Die vorgenannten Aufgaben sind vom Fluglärmschutzbeauftragten natürlich nur dann zu erfüllen, wenn er von allen am Flugverkehr beteiligten Stellen unterstützt wird.

Dazu dient insbesondere die intensive und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Luftfahrtbehörde des Landes, der an dieser Stelle für die Unterstützung besonders gedankt sei. Weiterer Dank gilt den Mitarbeitern des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg und der örtlichen Flugsicherung für die Unterstützung des Lärmschutzbeauftragten.

IX. Schlussbemerkungen

Die Gesamtzahl der Flugbewegungen und der Bewegungen bei Nacht sind gestiegen. Jedoch sind die Flugbewegungen in den kritischen Zeiten zwischen 22.00 und 6.00 Uhr gesunken.

Auch die Zahl der Beschwerden, der Beschwerdeführer und der Einzellärmereignisse ist nach erheblichen Anstiegen der letzten Jahre in diesem Jahr gesunken.

Jedoch scheint die Sensibilität einiger Anwohner auch zu normalen Tageszeiten weiterhin sehr hoch zu sein. Von einigen Beschwerdeführen werden alle Lärmereignisse zu jeder Tageszeit gemeldet.

Die Zahl der Flugbewegungen zwischen 0.00 Uhr und 6.00 Uhr ist mit **14 Flugbewegungen** im Vergleich zum Vorjahr konstant geblieben.

Zum Schutz der Bevölkerung sieht die Betriebsbeschränkung für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg bezüglich der Nachtzeit folgende Einschränkungen vor:

Pro Nacht dürfen am Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg nicht mehr als sechs Flugbewegungen mit mehr als 75 dB(A) Außenwert in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr (Ortszeit) durchgeführt werden. Selbst wenn jede Flugbewegung diesen Außenwert überschreiten würde, dürften bei 365 Tagen somit 2.190 Flugbewegungen stattfinden.
48 Flugbewegungen waren im Jahr 2023 zu verzeichnen (Vorjahr 64).

In der nächtlichen Kernzeit von 0.00 bis 5.00 Uhr darf im Jahresdurchschnitt nicht mehr als einmal pro Woche eine Flugbewegung stattfinden. Im Jahr dürften somit 52 Flugbewegungen in der nächtlichen Kernzeit stattfinden; im **Jahr 2023 waren es 10** (im Vorjahr 9).

Damit sind die Betriebsbeschränkungen zum Schutz der Anwohner vor unzumutbarem Fluglärm auch im Jahre 2023 eingehalten worden.

Im Laufe des Jahres 2023 wurden auch die bestehenden Betriebsbeschränkungen für samstags, sonntags und feiertags von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr Ortszeit nach Anhörung der Beteiligten angepasst und sind ab 01.03.2024 in Kraft getreten.

Sie lauten wie folgt:

Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm wird der nichtgewerbliche zivile Flugbetrieb mit Flugzeugen bis zu 2.000 kg höchstzulässiger Startmasse und Motorseglern wie folgt zeitlich eingeschränkt:

Samstags, sonntags und an gesetzlichen Feiertagen von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr Ortszeit sind

1. Flüge mit Start- und Landeort Braunschweig und einer Flugzeit von weniger als 30 Minuten,
2. Platzrundenflüge, mit oder ohne Aufsetzen und Durchstarten,
3. IFR-Trainingsanflüge mit weniger als 30 Minuten zeitlichem Abstand zwischen Start und Anflug bzw. zwei Anflügen; als Zeitpunkt des Anflugs gilt der Zeitpunkt der Erteilung der entsprechenden Flugverkehrskontrollfreigabe sowie
4. Flugzeugschleppstarts, mit Ausnahme von Starts zu Überführungs- und Hochleistungsflügen, insbesondere zu Wettbewerbsflügen, Rekordflügen und -versuchen sowie zu Flügen zur Erlangung eines Leistungsabzeichens

unzulässig.

Diese Betriebsbeschränkung gilt nicht für Flugzeuge und Motorsegler, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen. Luftfahrzeuge entsprechen erhöhten Schallschutzanforderungen im Sinne dieser Betriebsbeschränkung, wenn für sie ein Lärmzeugnis ausgestellt wurde und die in § 4 Abs. 3 Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung genannten Lärmwerte eingehalten werden.

Dadurch sind im Jahr 2024 weitere Verbesserungen für die Anwohner in der näheren Umgebung des Flughafens zu erwarten.

Braunschweig, den 13.03.2024
Ulrich Haufe

75 Jahre #ausgutemgrundgesetz | Niedersachsen. Klar.