

Ergebnisprotokoll

der 214. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 23.09.2025

Beginn: 10:05 Uhr

Ende: 12:12 Uhr

I. Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden.

TOP 2: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind zu Beginn der Sitzung 13 der 19 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt.

Herr Dr. Vogelsang und Herr Bindhak werden als Gäste begrüßt. Die Vorsitzende erkundigt sich gem. § 4 Abs. 8 der Geschäftsordnung der Kommission, ob es Einwände gegen die Teilnahme der beiden Herren an der Sitzung gibt. Dies ist nicht der Fall. Die Gäste werden damit zugelassen.

Des Weiteren gibt es drei Stimmrechtsübertragungen. Der Vertreter der Gemeinde Isernhagen und der Vertreter des BUND haben ihr Stimmrecht jeweils auf den Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover übertragen. Der Vertreter der IHK hat sein Stimmrecht auf die Vertreterin der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH übertragen.

TOP 3: Genehmigung der Niederschrift der 213. Sitzung

Zum Ergebnisprotokoll der 213. Kommissionssitzung gibt es keine weiteren Anmerkungen. Das Protokoll wird in der vorliegenden Fassung genehmigt (Anlage 1).

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: Entschließungsantrag des Nds. Landtags zum Nachtflug (MW)

Die Vertreterin des MW berichtet, dass im Nachgang zur Präsentation des Gutachtens von fünf Personen/Stellen insgesamt rund 150 Fragen eingereicht worden seien. Die Fragen seien am 12.08.2025 beantwortet worden. Derzeit werde die Ausschreibung des zweiten Gutachtens vorbereitet. Hierbei werden wieder die Stakeholder mit einbezogen. Die Flughafen-Stakeholder hatten die Möglichkeit, Fragen/Anregungen zum zweiten Gutachten bis zum 29.08.2025 bei MW einzureichen. Zwei Personen/Stellen haben davon Gebrauch gemacht.

Das Verfahren werde noch etwas Zeit beanspruchen, da die Vergabestelle und die Hausleitung des MW einbezogen werden.

Der Vertreter der Stadt Langenhagen führt aus, dass der Livestream zur Übertragung der Präsentation des Gutachtens bei ihm nicht funktioniert habe. Er bittet darum, den Livestream nachträglich hochzuladen. Die Vertreterin des MW gibt an, dass der Livestream nach anfänglichen technischen Schwierigkeiten einwandfrei funktioniert habe. Eine Aufzeichnung der Veranstaltung sei jedoch aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht erfolgt, so dass eine nachträgliche Veröffentlichung des Livestreams zur Präsentation nicht möglich sei.

TOP 6: Berichte des Fluglärmschutzbeauftragten

Mai 2025 bis August 2025 (Anlage 2)

Der Fluglärmschutzbeauftragte berichtet, dass es insgesamt weniger Beschwerden gegeben habe. Im August habe es eine gelbe Ampel am MP 06 in Folge der Nordbahnsperre gegeben. Des Weiteren führt der Lärmschutzbeauftragte aus, dass bei den 1%-Pegelüberschreitungen auch Flüge gemessen werden, die mit dem Flughafen Hannover-Langenhagen nichts zu tun hätten, aber über die Messpunkte fliegen und daher erfasst werden. Darunter fallen beispielsweise auch Militärflugzeuge des Fliegerhorst Wunstorf. Weitere 1%- Pegelüberschreitungen seien auf Durchstartmanöver mit anschließender Platzrunde, Fremdgeräusche oder auch Nebengeräusche des Triebwerks zurückzuführen.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erfragt, warum die Pegelüberschreitung am 14.08.2025 (vgl. S. 24 Anlage 2) so hoch sei. Der Fluglärmschutzbeauftragte gibt an, dass die hohe Pegelüberschreitung in diesem Fall auf ein Fremdgeräusch an der Messanlage zurückzuführen sei. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erfragt, ob solche Fremdgeräusche im Vorfeld der Erstellung der Lärmberichte nicht korrigiert und nicht aufgenommen werden können. Ein Vertreter der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH ergänzt, dass die FHG etwaige Fehl- und Fremdgeräusche beschreibe und kennzeichne, sodass die Herausnahme dieser in dem Bericht künftig durch den Lärmschutzbeauftragten vorgenommen werden könne. Der Fluglärmschutzbeauftragte sieht in der Aufnahme der Fremdgeräusche und seiner Bewertung dazu durchaus einen Informationswert.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover möchte wissen, warum es bei Flugzeugen von Sunexpress so viele 1%-Pegelüberschreitungen gebe (vgl. S. 13 Anlage 2) und schlägt vor, bei der Airline nachzufragen, ob Verfahren angewendet werden, die erhöhten Lärm verursachen. Der Fluglärmschutzbeauftragte erläutert, dass es sich dabei um Ausreißer in Korrelation zur gesamten Menge handle. Er sehe keinen Sinn bei Sunexpress nachzufragen, da einzelne Flüge im Nachgang nicht genau nachgeprüft werden können. Die Vertreterin des MW stimmt dem Lärmschutzbeauftragten zu und ergänzt, dass der 1%-Pegel ein Anhaltspunkt für den Fluglärmschutzbeauftragten sei, welche Fluglärmereignisse er genauer anschauen sollte. Der Vertreter der FHG weist darüber hinaus darauf hin, dass alle im Bericht aufgeführten Pegelüberschreitungen nicht sehr weit über dem 1 %-Pegel-Wert seien. Der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH führt aus, dass die Werte von TUIfly und Sunexpress fast identisch seien. Darüber hinaus fliegen alle Airlines nach festgelegten Verfahren. Wenn es einen Unterschied in den Verfahren geben würde, dürfte es auch einen Unterschied zwischen den Überschreitungen von TUIfly und Sunexpress geben. Dies deute daraufhin, dass Sunexpress nichts anders oder abweichend von anderen Airlines mache. Andernfalls

müssten größere Differenzen bei den Pegelwerten zu sehen sein. Allein schon Temperatur- oder Luftdruckunterscheide könnten zu Abweichungen führen. Herr Dr. Vogelsang ergänzt, dass Flugzeuge von Sunexpress meistens nachts fliegen und beim Abflug eine Linkskurve über den MP 06 vornehmen würden. Aufgrund der teilweise engen Taktung der Flüge nachts sei die Zuordnung bei der Bahnverteilung manchmal schwierig. Der Fluglärmschutzbeauftragte erläutert zusätzlich, dass die Beschwerdeanzahlen jährlich sinken. Die Bevölkerung störe vielmehr eher die Vielzahl an Nachtflügen als einzelne Nachtflüge an sich. Der Vertreter der TUIfly GmbH gibt an, dass die äußeren Einflüsse wie die Temperatur oder der Wind täglich variieren und daher der Flug identischer Verfahren zu abweichenden Werten führen könne. Die TUIfly GmbH bedauere, dass sie bei der Umflottung hinterherhinge. Im Dezember diesen Jahres sollen zwei neue 737 Max in Betrieb genommen werden, welche leiser sein werden. Der Vertreter der FHG bringt abschließend an, dass gerade die Sunexpress und TUIfly die größten Bewegungszahlen in der Nacht habe. Nicht jede Bewegung dieser Fluggesellschaften führe zu einer Pegelüberschreitung. Allerdings könne bereits eine geringfügige Abweichung vom Normalwert zu einer Pegelüberschreitung führen.

Jahresbericht 2024 (Anlage 3)

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seinen Jahresbericht 2024 vor und führt aus, dass von vier Personen fast 90 % der Gesamtbeschwerden ausgehen. Insgesamt gebe es 800 Beschwerden weniger als im Vorjahr. Die Passagierentwicklung ist 2024 weiter gestiegen, aber habe noch nicht den Vor-Corona-Wert erreicht. Auch die Flugbewegungen liegen insgesamt noch unter dem Vor-Corona-Wert. Der Nachflugverkehr hat 2024 seinen Spitzenwert im Oktober erreicht. In Folge von Baumaßnahmen habe es im vergangenen Jahr gelbe und rote Ampelwerte gegeben.

TOP 7: Austausch zum Gutachten zu Ziffer 1 der Entschließung „Erweitertes Gutachten über den Nachtflugverkehr am Flughafen Hannover-Langenhagen – als sachliche Grundlage zur Diskussion von Lärmbelästigung und Gesundheitsgefährdung“

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover bringt seine Verwundung darüber zum Ausdruck, dass der Gutachter Prof. Dr. Penzel weiterhin auf die sog. Fluglärmsynopse zurückgreife. Herr Dr. Vogelsang gibt daraufhin an, dass das Gutachten dem Stand der Rechtsprechung entspreche.

Die Vertreterin des MW führt aus, dass das Gutachten die Vorgaben der Leistungsbeschreibung berücksichtige. Die Leistungsbeschreibung sei im Vorfeld mit einem kleinen Kreis der Flughafen-Stakeholdern erörtert worden. Konkretisiert wurden die Anforderungen dann durch die von den Gutachtern erarbeiteten Konzepte. Die Inhalte der Konzepte wurden mit den Flughafen-Stakeholdern abgestimmt. Das MW habe dann darauf geachtet, dass das Gutachten die Inhalte der Konzepte berücksichtige.

Herr Dr. Vogelsang bestätigt, dass die Fluglärm-Synopse zur Beurteilung herangezogen worden sei. Hierbei müsse genau auf die Verwendung und Bedeutung der Begrifflichkeiten der Fluglärmsynopse geachtet werden.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm führt aus, dass die körperlichen Auswirkungen von Fluglärm viel früher anfangen würden als von der Rechtsprechung anerkannt. Das

sei für die Betroffenen nicht verständlich. Herr Dr. Vogelsang erwidert, dass allein auf dem subjektiven Empfinden kein Rechtsstaat aufgebaut werden könne und es zur Klärung solcher Fragen die höchstrichterliche Rechtsprechung gebe.

Der Vertreter des MU erläutert, dass es für verschiedene Lärmquellen unterschiedliche Regeln und Maßstäbe gebe. Dies sei die Entscheidung des Gesetzgebers. Dabei sei auch das öffentliche Interesse maßgeblich und werde berücksichtigt.

Die Vertreterin der FHG weist daraufhin, dass zu Beginn der Diskussion um den Entschließungsantrag die Behauptung im Raum gestanden habe, die ganze Region Hannover werde mit gesundheitsgefährdendem Fluglärm belastet. Dies sei durch das Gutachten nicht bestätigt worden. Laut des Gutachtens seien 2.421 Personen von gesundheitsgefährdendem Fluglärm in der gesamten Region Hannover betroffen. Diese haben alle Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Das Gutachten komme zu dem Ergebnis, dass kein Raum für weitere behördliche Anordnungen bestehe. Darüber hinaus habe das Gutachten auch gezeigt, dass die Werte des Fluglärmschutzgesetzes keiner Anpassung bedürfen.

Der Vertreter der Stadt Hannover erfragt zum einen wie der Stand des zweiten Gutachtens sei und zum anderen wie die Ergebnisse des ersten Gutachtens in den Kommunen kommuniziert werden. Die Vertreterin des MW beantwortet die erste Frage damit, dass der Ausschreibungstext derzeit entworfen werde und die Stakeholder die Möglichkeit hatten Anmerkungen einzubringen. Hinsichtlich der zweiten Frage verweist die Vertreterin des MW darauf, dass die Präsentation des Gutachtens seinerzeit per Livestream übertragen und das Gutachten auf der Homepage des MW veröffentlicht worden sei. Darüber hinaus sieht MW die kommunalen Vertreter, welche sowohl in Präsenz als auch digital an der Präsentation des Gutachtens teilgenommen haben, als Multiplikator. Die Vorsitzende ergänzt, dass sie bereits nachgefragt hatte, ob man die Präsentation des Gutachtens nicht auch in den Kommunen durchführen lassen könne. Dies sei jedoch aus Kapazitätsgründen nicht gegangen. Der Vertreter der Stadt Garbsen gibt an, dass er nicht darüber informiert gewesen sei, dass MW die Kommunikation des Gutachtens nicht leisten könne. Er habe Verständnis für Kapazitätsmängel, aber er bittet trotzdem darum, eine Präsentation für die am stärksten betroffenen Kommunen, gerne auch komprimiert und digital, durchführen zu lassen. Die Vertreterin des MW erklärt, dass das Gutachten nur durch die Gutachter detailliert präsentiert werden könne. Des Weiteren sei es nicht Teil des Auftrages gewesen, dass das Gutachten später in den Kommunen vorgestellt werde. Von Seiten des MW sei auch bereits in den vergangenen FLSK-Sitzungen kommuniziert worden, dass eine Präsentation des Gutachtens durch das MW nicht möglich sei. Dafür habe man die Vorstellung des Gutachtens als Livestream übertragen, welcher nach anfänglichen technischen Schwierigkeiten dann auch funktioniert habe. Die Vertreterin des MW eröffnet dem Vertreter der Stadt Garbsen die Möglichkeit, einen Vorschlag und ein Konzept für die Vorstellung des Gutachtens in einer Veranstaltung für alle interessierten Kommunen zu unterbreiten. MW werde dies prüfen und falls möglich, einen neuen Auftrag zur Vorstellung des Gutachtens durch die Gutachter vergeben. Die Vertreterin des MW betont an dieser Stelle nochmal, dass die Kommunen als Flughafen-Stakeholder zu jeder Zeit eingebunden worden seien und Fragen und Anmerkungen zum Gutachten einreichen konnten. Sie weist an der Stelle aber auch nochmal daraufhin, dass die Kommunen diese Möglichkeit nicht genutzt hätten.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover kritisiert, dass in dem Gutachten nicht der Gesamtlärm zugrunde gelegt wurde. Herr Dr. Vogelsang führt dazu aus,

dass es bisher kein einheitliches Modell dafür gebe, Gesamtlärm zu beurteilen und zu bewerten.

Die Sitzung wird von 11:20 Uhr bis 11:44 Uhr für eine Pause unterbrochen.

TOP 8: Antrag Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover: Aktueller Stand der Gespräche zwischen MW und FHG hinsichtlich der Ampelüberschreitungen am MP 06 aus dem Jahr 2024

Die Vertreterin des MW berichtet zu dem TOP anhand der als Anlage 4 beigefügten Präsentation.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erfragt, ob geprüft worden sei, ob in 2024 Werte erreicht wurden, die als gesundheitsgefährdend anzusehen waren. Die Vertreterin des MW gibt an, dass es im Jahr 2024 an den Messpunkten beim LpAeq,N weder im Mittel der sechs verkehrsreichsten Monaten noch in den einzelnen Monaten Überschreitung von 60 dB(A) gegeben habe. Damit könne ausgeschlossen werden, dass dieser als Grenzwert zur Gesundheitsgefahr anzusehende Wert außerhalb der Nachtschutzzone überschritten wurde.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Fluglärm-Großraum Hannover weist darauf hin, dass das Kontingent für die Südbahn bei längeren Sperrungen der Nordbahn schnell ausgeschöpft sei. Die Vertreterin des MW betont nochmals, dass gelbe und rote Ampeln in einzelnen Monaten ggf. auch über den gesamten Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate hinnehmbar seien, wenn nicht damit zu rechnen ist, dass diese dauerhaft und über einen längeren Zeitraum auftreten werden. Das Überwachungs- und Handlungskonzept zielt darauf ab, Ursachen für gelbe/rote Ampeln zu ergründen und soweit ohne Gegenmaßnahmen mit einer Wiederholung zu rechnen ist, entsprechend Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Im aktuellen Fall sei es mit freiwilligen Maßnahmen erfolgreich gelungen, die Ampelsituation wieder in den grünen Bereich zu bringen.

TOP 9: Aktuelle Situation am Flughafen (FHG)

Die Vertreterin der FHG berichtet, dass es in den Sommerferien eine mangelnde Nachfrage gegeben habe. Die Auslastung sei am Flughafen Hannover-Langenhagen so gering gewesen wie noch nie zuvor. Bei der TUIfly habe es lediglich eine Auslastung von 75 % gegeben. Dies hänge auch mit den Preissteigerungen bei den Hotelkontingenten zusammen. Die FHG habe die Hoffnung, dass die Auslastung in den Herbstferien steige. Die Standortkosten in Deutschland seien weiterhin hoch. Hinzukomme, dass die Erhöhung der Luftverkehrssteuer wohl nicht zurückgenommen werde. Es sei für alle eine Herausforderung, weiterhin bezahlbar zu sein. Auch im Jahr 2025 werde der Flughafen Hannover-Langenhagen nicht auf das Passagieraufkommen von Vor-Corona kommen.

TOP 10: Beratungsbedarf DFS

Es besteht kein Beratungsbedarf.

TOP 11: Beratungsbedarf MW

Es besteht kein Beratungsbedarf.

TOP 12: Termine

Die Vorsitzende erinnert daran, dass die nächste Sitzung am 09.12.2025 stattfinden werde. Der Anfangszeitpunkt der Sitzung werde von der Tagesordnung abhängig gemacht.

TOP 13: Verschiedenes

Der Vertreter der TUIfly GmbH berichtet, dass er zum Ende des Jahres in den Ruhestand gehen und die Kommission verlassen werde. Er würde gerne seinen Nachfolger als Gast zur nächsten Sitzung mitbringen. Dies wird allgemein begrüßt.



Die Vorsitzende



Die Protokollführerin