

# Ergebnisprotokoll

über die 157. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 9. März 2010.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 13:45 Uhr

## I. Teilnehmer

Die Teilnehmer sind in der beigefügten Teilnehmerliste (**Anlage 1**) aufgeführt.

Der Vorsitzende begrüßt die Teilnehmer und stellt vor Eintritt in die Tagesordnung die neue Vertreterin der Gemeinde Isernhagen sowie die Vertreter des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung vor.

## II. Tagesordnung

### TOP 1: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 16 Kommissionsmitglieder anwesend. Zusätzlich liegt eine Stimmrechtsübertragung vor. Die Fluglärmenschutzkommission ist damit beschlussfähig.

### TOP 2: Genehmigung des Ergebnisprotokolls über die 156. Kommissionssitzung

Das Protokoll wurde den Kommissionsmitgliedern mit E-Mail vom 10.02.2010 übersandt. Hierzu wurden zwei Ergänzungs- bzw. Korrekturwünsche vorgetragen:

Der Antrag eines Vertreters der Stadt Langenhagen wird mit der Maßgabe zurückgezogen, dass sich die Fluglärmenschutzkommission dieser Thematik anlässlich der 158. Sitzung nochmals annimmt.

Der Antrag des Vertreters des MS wird zurückgezogen. MU und MS stehen in dieser Angelegenheit bereits in Kontakt.

Das Protokoll ist damit genehmigt.

Der Vertreter der Stadt Hannover bittet den Vorsitzenden, über den Sachstand des Vorhabens, ein Schreiben an den MP mit der Bitte um Einrichtung einer Clearingstelle zu erarbeiten, zu berichten. Auf Nachfrage teilt der Vertreter des MS mit, dass sich sein Haus im konzipierten Ausführungserlass auf den Aufgabenbereich der seinem Ressort nachgeordneten Behörden beschränken werde. Daraufhin verliest der Vorsitzende den von mehreren Kommissionsmitgliedern überarbeiteten Briefentwurf des Vertreters der Stadt Hannover vor. Nach kontroverser Diskussion bietet der Vertreter des BUND an, zusammen mit dem Vertreter der Bürgerinitiative Garbsen sowie dem Vorsitzenden einen neuen Briefentwurf zu formulieren. Dieser Vorschlag wird mit 14 Ja-Stimmen angenommen.

### TOP 3: Erteilte Nachtstarterlaubnisse

Seit der letzten Kommissionssitzung sind keine Nachtstarterlaubnisse beantragt worden.

#### **TOP 4: Fluglärmmessergebnisse und Fluglärmbeschwerden**

Der Fluglärmschutzbeauftragte umreist kurz die Schwerpunkte seiner mit E-Mail vom 23.02.2010 übersandten Ausarbeitung. Ergänzend teilt er zu seiner Darstellung auf Seite 6 mit, dass es sich bei dem Ereignis am 04.12. um 11:07 Uhr um einen Privatjet und am 15.12. um 11:08 Uhr um einen Überführungsflug der Cargolux handelte. Nach Ansicht eines Vertreters der Stadt Langenhagen sind einige Luftfahrzeugmuster typisch für Referenzpegelüberschreitungen, wie beispielsweise die B738. Der Sachverständige der Hapag-Lloyd-Fluggesellschaft erwidert hierzu, dass es sich bei diesem Luftfahrzeugmuster um eines der leisesten dieser Kategorie auf dem Markt handelt. Im Bezug auf die Optimierung der Lärminderungsverfahren sind alle Cockpitcrews aufs Äußerste sensibilisiert. Die Startleistung wird beispielsweise generell entsprechend den flugbetrieblichen Anforderungen reduziert.

Der Vertreter der Bürgerinitiative Garbsen regt eine Überprüfung und ggf. Anpassung der aktuellen Referenzpegel an.

#### **TOP 5: Neuwahl des/der stellvertretenden Vorsitzenden**

Der Vorsitzende dankt dem Vertreter der Hapag-Lloyd-Fluggesellschaft für die von ihm geleistete Arbeit als stellvertretender Vorsitzender. Auf die Bitte zur Abgabe von Wahlvorschlägen hin wird ein Vertreter der Stadt Langenhagen aus dem Kreis der Kommissionsmitglieder zur Wahl vorgeschlagen.

Ergebnis der offenen Abstimmung:

15 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung.

Der Vertreter der Stadt Langenhagen nimmt die Wahl an und ist damit zum stellvertretenden Vorsitzenden der Fluglärmschutzkommission Hannover-Langenhagen gewählt.

#### **TOP 6: Darstellung von Referenz-/Typenpegeln**

Auf der Grundlage einer umfassenden Typenpegelauswertung wurde von einem Mitarbeiter der Flughafengesellschaft eine vergleichende beispielhafte Typenpegel-/Referenzpegel-Gegenüberstellung vorgenommen. Die zu dieser Thematik erarbeitete Präsentation ist in der **Anlage 2** beigefügt. Im Ergebnis wird die Heranziehung der Typenpegel als Grundlage für Beanstandungsverfahren von der Flughafengesellschaft für zweckmäßiger gehalten. Auf Nachfrage teilt die Vertreterin der Flughafengesellschaft mit, dass eine permanente Aktualisierung der Typenpegel seitens ihres Hauses nicht vorgesehen ist. Der Vorsitzende präferiert ein Verfahren, welches aus einer Kombination der beiden Messpegel besteht. Der Vertreter der Hapag-Lloyd-Fluggesellschaft regt eine Ortsbesichtigung einzelner Messstellen für interessierte Mitglieder im Rahmen der nächsten Sitzung an. Nach Mitteilung des Mitarbeiters der Flughafengesellschaft liegt dort das Ergebnis einer Umfrage zur Praxis an anderen Flughäfen vor, welches diesem Ergebnisprotokoll als **Anlagen 3a und 3b** beigefügt sind.

#### **TOP 7: Darstellung aller Messwerte der Fluglärmmessanlage und ihrer Auswertung**

Der Vertreter der Bürgerinitiative Garbsen weist darauf hin, dass gemäß § 19a LuftVG die Mess- und Auswertungsergebnisse der Lärmmessanlage u. a. der Fluglärmschutzkommission mitzuteilen sind. Unter Hinweis auf die gesetzliche Verpflichtung beantragt er die regelmäßige Übermittlung dieser Daten an die Fluglärmschutzkommission. Zur Klarstellung weist der Mitarbeiter der Flughafengesellschaft darauf hin, dass es sich hierbei um die Leq-3-Werte handelt, welche nicht mit den nach dem Fluglärmschutzgesetz zu berechnenden Werten zu verwechseln sind.

Die Abstimmung über den Antrag hat folgendes Ergebnis:

12 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen.

Der Antrag ist damit angenommen.

Die Vertreterin der Flughafengesellschaft wird rechtlich überprüfen lassen, ob und in welchem Umfang diese Daten zur Verfügung gestellt werden müssen und hierüber in der nächsten Sitzung berichten.

#### **TOP 8: Stand der Anpassung der kontinuierlichen Überwachung der Schutzzonen an das neue Fluglärngesetz („Ampelkriterium“)**

Der Vertreter des MU erklärt, dass die Anpassung des Überwachungskonzepts nach Inkrafttreten der Lärmschutzbereiche erfolgen werde. Dabei werde berücksichtigt, dass die Anforderungen des MW an das Überwachungskonzept nicht deckungsgleich mit der nach dem Fluglärngesetz erforderlichen Überwachung sind. Nach Mitteilung einer Vertreterin des MW überwacht ihr Haus die aktuelle Fluglärmbelastung unter Zugrundelegung des Ampelkriteriums. Nach der endgültigen Festlegung der Lärmschutzbereiche durch MU wird MW ein Handlungskonzept erarbeiten.

#### **TOP 9: Stand der Abwicklung des Schallschutzprogramms des Flughafens**

Nach Darstellung der Vertreterin der Flughafengesellschaft wird ihr Haus aus Vertrauensschutzgesichtspunkten heraus bis zur Festlegung der neuen Lärmschutzbereiche Anträge entgegennehmen und abwickeln. Der Vorsitzende rät allen Betroffenen dringend dazu, dieses Angebot anzunehmen, da mit Inkrafttreten der Lärmschutzbereiche davon auszugehen ist, dass die Entschädigungsleistungen verringert werden. Auf eine entsprechende Nachfrage berichtet der Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, dass für den Bereich der Südbahn eine Vielzahl von Anträgen eingegangen ist, woraufhin auch Bewertungen durch die Flughafengesellschaft vorgenommen wurden. Viele Verfahren sind jedoch auf Grund von Entscheidungen der Eigentümer zwischenzeitlich ruhend gestellt worden.

Übereinstimmend weisen die Vertreterinnen der Flughafengesellschaft und des MW darauf hin, dass sie die Entscheidung über die Wiedereröffnung der Südbahn nicht vom Abschluss des Schallschutzprogramms abhängig machen werden. Hierfür sind ausschließlich die gesetzlichen Vorgaben maßgebend.

#### **TOP 10: Durchführung von Sichtanflügen**

Der Vertreter der DFS-Niederlassung Hannover präsentiert beispielhaft die Auswertung der Anflüge vom 25. bis 28.02.2010 (**s. Anlage 4**). Nach Darstellung des Sachverständigen der Hapag-Lloyd-Fluggesellschaft bewegt sich die Anzahl der Sichtanflüge von Verkehrsflugzeugen im einstelligen Prozentbereich. Ein Sichtanflug bringt für den IFR-Piloten keine wesentlichen Vorteile. Diese Verfahren werden im Grundsatz ausschließlich durch meteorologische oder flugbetriebliche Konditionen verursacht. Der Sichtanflug könne auch positive Effekte erzeugen, indem der Lärm entbündelt wird und beispielsweise im langen Endteil im Leerlauf steiler angefliegen werden kann.

Auf eine entsprechende Nachfrage des Vorsitzenden berichtet ein Vertreter des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, dass es mehrere bundesdeutsche Flughäfen gibt, an welchen die Sichtanflüge von IFR-Verkehren untersagt sind. Entscheidungsgründe hierfür sind hauptsächlich die Nähe der Wohnbebauungen zu den Flugplätzen (z.B. Berlin, Münster-Osnabrück, Köln/Bonn).

Die Tagesordnungspunkte 11 bis 13 werden auf die 158. Sitzung vertagt.

### **III. Nächste Sitzung**

Die 158. Kommissionssitzung findet am Dienstag, **1. Juni 2010** ab 10:00 Uhr in der Büroebe (2. Etage) des Fluggastabfertigungsgebäudes des Flughafens Hannover-Langenhagen statt.

Der Vorsitzende

Der Protokollführer