

Ergebnisprotokoll

der 163. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge für den Flughafen Hannover-Langenhagen am 13. Dezember 2011.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 13:20 Uhr

I. Teilnehmer

Der Geschäftsführer begrüßt die Teilnehmer, die in der beigefügten Teilnehmerliste (**Anlage 1**) aufgeführt sind. Mit dem Einverständnis der Kommissionsmitglieder leitet er die Sitzung bis zum TOP 3, da der Kommissionsvorsitzende von seinem Amt zurückgetreten war und der stellvertretende Vorsitzende der Kommission nicht mehr angehört.

Im Anschluss begrüßt er die nach den Kommunalwahlen neu benannten Vertreter der Stadt Langenhagen, der Stadt Wunstorf, der Stadt Burgwedel sowie der Gemeinde Wedemark.

II. Tagesordnung

TOP 1: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es liegen zwei Stimmrechtsübertragungen vor. Zusammen mit den 17 anwesenden stimmberechtigten Kommissionsmitgliedern ist die Fluglärm-schutzkommission damit beschlussfähig.

TOP 2: Genehmigung des Ergebnisprotokolls über die 162. Kommissionssitzung

Zum Ergebnisprotokoll über die 162. Kommissionssitzung wurde kein Korrekturwunsch vorgetragen. Das Protokoll ist damit genehmigt.

TOP 3: Wahl der/des Vorsitzenden und der/des stellvertretenden Vorsitzenden der Fluglärm-schutzkommission

Seitens der Kommissionsmitglieder werden zur Wahl des Vorsitzenden die Herren Grabowsky und Dr. Vogelsang vorgeschlagen. Nach dem Ergebnis der offenen Abstimmung entfallen auf Herrn Grabowsky 11 Stimmen und auf Herrn Dr. Vogelsang 7 Stimmen. Herr Grabowsky nimmt die Wahl an.

Damit ist Herr Grabowsky zum Vorsitzenden der Fluglärm-schutzkommission gewählt.

Zur Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden wird aus der Mitte der Kommissionsmitglieder Herr Dr. Vogelsang vorgeschlagen. Nach dem Ergebnis der offenen Abstimmung entfallen auf diesen Wahlvorschlag 17 Stimmen. Herr Dr. Vogelsang nimmt die Wahl an.

Damit ist Herr Dr. Vogelsang zum stellvertretenden Vorsitzenden der Fluglärm-schutzkommission gewählt.

Im Anschluss danken der neue Vorsitzende, die Vertreter der Flughafengesellschaft sowie des MW dem zurückgetretenen Vorsitzenden für seine langjährige erfolgreiche Tätigkeit in der Fluglärm-schutzkommission.

TOP 4: Erteilte Nachtstarterlaubnisse

Im Berichtszeitraum seit der letzten Kommissionssitzung sind keine Nachtstarterlaubnisse beantragt worden.

TOP 5: Fluglärmmessergebnisse und Fluglärmbeschwerden

Nach dem Bericht des Fluglärmschutzbeauftragten hat die Gesamtbeschwerdeanzahl gegenüber dem Vorjahr abgenommen. Als Ergebnis der intensiven Zusammenarbeit mit den Hannover anfliegenden Luftverkehrsgesellschaften konnten in Einzelfällen Erfolge hinsichtlich der Lärmreduzierung erzielt werden. Hinsichtlich des Einsatzes des Musters VC10 wurden Gespräche mit der Royal Air Force mit dem Ergebnis aufgenommen, dass dieses relativ laute Muster jedenfalls nachts nicht mehr eingesetzt werden wird.

Der Vertreter des BUND regt auch im Hinblick auf die neu benannten Kommissionsmitglieder an, anlässlich der nächsten Sitzung grundlegende Informationen bezüglich Lärmursachen, Mess- und Ermittlungsverfahren, Reduzierungsansätze u.s.w. zu geben.

TOP 6: Ausbau des Luftfrachtzentrums (Bebauungsplan Nr. 712 „Airport West“)

Nach den Ausführungen des Geschäftsführers der Flughafengesellschaft befinden sich in der Umgebung des Bebauungsplans 712 mehrere für die Gewerbeansiedlung geeignete Flächen. Angrenzend an den Flughafenzaun ist das Air-Cargo-Terminal (ACT) bereits im Bau. Mit einer Fertigstellung wird im Frühjahr 2012 gerechnet. Im ACT soll der überwiegende Teil der angelieferten Luftfracht luftsicherheitsmäßig behandelt werden.

Westlich davon schließt sich der vor Kurzem von der Stadt Langenhagen genehmigte Bebauungsplan 712 an. In diesem Gebiet ist die Errichtung eines road-hubs für TNT geplant. Mit einer Fertigstellung wird im Herbst 2012 gerechnet. Die Straßenerschließung erfolgt durch die Tunnelanbindung aus östlicher Richtung. Mittelfristig wäre die Ausweisung weiterer Gewerbeflächen westlich der vom Bebauungsplan 712 umfassten Fläche erstrebenswert. Auf Nachfrage wird bestätigt, dass mit der Inbetriebnahme des ACT die umzuschlagende Luftfrachtmenge theoretisch verdoppelt werden kann. Aktuell werden jedoch von jährlich 120.000 bis 130.000 Tonnen lediglich 10 % direkt ab HAJ geflogen. Die übrige Fracht wird als „Trucking“ auf der Straße zu anderen Flughäfen gebracht. Aber auch eine Steigerung der geflogenen Fracht ist bereits in die Berechnung der Lärmschutzzonen eingeflossen.

Seitens einzelner Kommissionsmitglieder wird über die Sorge aus der Bevölkerung berichtet, dass die Frachtströme von TNT über ACT von HAJ aus geflogen werden und damit zu einer Steigerung der (nächtlichen) Luftfracht führen.

Auf Vorschlag eines Kommissionsmitglieds wird eine Ortsbesichtigung des Tunnelbauwerks in Erwägung gezogen.

TOP 7: Grundsatzdiskussion über Ziele und Ansatzpunkte der Fluglärmschutzkommission, insbesondere Aussagekraft der Referenzpegel der Messstellen und deren Überschreitung

Nach Überzeugung des Vertreters des MU ist die Festsetzung sowie Überwachung von Referenzpegeln für Lärmreduzierungsmaßnahmen nicht zielführend. Diese Thematik sollte vertagt und zusammen mit der unter TOP 5 geplanten Grundsatzinformation auf der nächsten Sitzung generell behandelt werden.

Zur Fragestellung der Ziele und Ansatzpunkte der Lärmschutzkommission erläutert die Vertreterin des MW den gesetzlichen Auftrag der Fluglärmenschutzkommission nach § 32b LuftVG. Der entsprechende Auszug aus dem LuftVG ist diesem Protokoll als **Anlage 2** zur Information beigelegt. Sie verweist weiterhin auf den Internetauftritt der Landesregierung sowie die Informationen seitens des Fluglärmenschutzbeauftragten des MW.

Auf Vorschlag des Vertreters der Region soll auf der nächsten Sitzung die Art der Berücksichtigung von grenzüberschreitenden Lärmverursachern in den Lärmaktionsplänen der Kommunen diskutiert werden.

Auf eine entsprechende Nachfrage hin erklärt die Vertreterin des MW, dass ihre Behörde bislang in die Verfahren zur Erstellung der Lärmaktionspläne seitens der Kommunen nicht eingebunden wird. Eine derartige Praxis hätte auch keine luftrechtliche Konsequenzen. Dennoch steht MW auf konkrete Anfrage hierfür zur Verfügung.

TOP 8: Referenzpegel des Messpunktes 6

Ein Mitarbeiter der TUIfly informiert über die Startstreckenberechnung von Verkehrsflugzeugen. Wesentliches Kriterium für den Schublevel ist die Länge der zur Verfügung stehenden Startpiste. Hieraus ist auch zu erklären, dass die Lärmimmissionen desselben Luftfahrzeugmusters im Bereich der Südbahn höher sind als im Bereich der längeren Nordbahn. TUIfly hat sich vom Hersteller Boeing beraten lassen, um durch veränderte Startverfahren die akustischen Footprints der von ihr geflogenen Muster zu verringern. Auch haben sich generell Veränderungen der Startverfahren in den vergangenen Jahren durch die Umstellung von deutschen Normen auf die europäischen JAR-Vorgaben ergeben. Unterschiedliche Lärmpegel an den Messpunkten durch dasselbe Luftfahrzeugmuster von TUIfly und Air Berlin lassen sich weiterhin durch die generell höhere Gewichtsauslastung der TUI-Maschinen erklären.

Auf die Frage eines Vertreters der Stadt Langenhagen, ob denn die Berechnungen der Fluglärmbelastung zur Festsetzung von Schutzzonen noch mit der jetzt veränderten Flugpraxis übereinstimmen, erklärt der Vertreter des MU, dass in dieser Diskussion mehrere Rechtsgebiete unzulässigerweise vermischt werden. Auch bei Befolgung der ICAO-noise-abatement-procedures (abweichend vom PANS-OPS-Verfahren) kann die Lärmreduzierung nicht in allen Flugsegmenten erreicht werden. Den Berechnungen des MU liegen Standardprofile der unterschiedlichen Luftfahrzeugmuster mit deren Gewicht und Flugsegmenten zu Grunde, wobei tendenziell lauter gerechnet als geflogen wird und somit die Berechnungen grundsätzlich zum Vorteil der Bevölkerung erfolgen. Insofern werden veränderte Flugverfahren nicht berücksichtigt. Sollte die tatsächliche Lärmentwicklung die gerechneten Werte überschreiten, so wird dies anhand des Überwachungskonzepts festgestellt werden und einen Handlungsbedarf seitens MW auslösen.

Für den Vertreter der Condor stellt sich die grundsätzliche Frage auch für die Fluglärmenschutzkommission, ob eine stärkere Belastung für weniger oder eine geringere Belastung für mehr Bürger angestrebt wird.

MU ist bereits in Kontakt mit TUIfly, um die unterschiedlichen Belastungen von Nord- und Südbahn bei verschiedenen Startverfahren in Abhängigkeit von der Anzahl der betroffenen Einwohner zu berechnen. Erste Ergebnisse können voraussichtlich im Frühjahr des nächsten Jahres mitgeteilt werden.

TOP 9: Regelmäßiger Bericht Ampelkriterium

Nach den Ausführungen der Vertreterin des MW war im Berichtszeitraum August bis November 2011 für das *Kriterium Dauerschall* am Messpunkt 6 für Oktober gelb und am Messpunkt 9 für August bis November gelb zu verzeichnen. Das *Kriterium Maximalpegel* weist für den Messpunkt 9 für die Monate August bis November rot aus.

In den *sechs verkehrsreichsten Monaten* des Jahres 2011 waren am Messpunkt 6 für das Kriterium Dauerschall gelb sowie am Messpunkt 9 für das Kriterium Maximalpegel ebenfalls gelb zu verzeichnen (siehe hierzu auch **Anlage 3**).

Diese Werte sind nach den Ausführungen der Vertreterin des MW nicht als gesundheitsgefährdend anzusehen. Entsprechend dem verabschiedeten Handlungskonzept besteht für die Genehmigungsbehörde kein akuter Bedarf, über die Anordnung ergänzender aktiver Schallschutzmaßnahmen zu entscheiden. In Zusammenarbeit mit MU wird aber zurzeit untersucht, welche Ursachen das Ergebnis des Überwachungskonzepts bedingt haben. Dazu steht MU in engem Kontakt mit Vertretern der TUfly, des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt und des Umweltbundesamtes. Die Ergebnisse müssen zunächst abgewartet werden.

TOP 10: Kartographische Darstellung der Flugstrecken und Korridorbreiten nach der AzD

Der Vertreter des MU informiert, dass auf der Homepage seines Hauses unter die erwünschte Darstellung veröffentlicht ist:

(http://www.mu.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=2398&article_id=8479&psmand=10).

TOP 11: Beratungsbedarf der Genehmigungsbehörde sowie der DFS; Thema Bahnverteilung

Nach dem Bericht des Vertreters der Flugsicherungsorganisation werden von den Beschwerdeführern unter dem Begriff der Serienbewegungen Starts oder Landungen in dieselbe Richtung in Abständen von unter fünf Minuten definiert. Durch die DFS wurden die Ursachen für die beispielhaft aufgeführten „Serien“ ermittelt, wobei regelmäßig Pisten- und/oder Rollwegsperrungen und –beschränkungen Auslöser waren (s. **Anlage 4**). Lediglich in drei der geschilderten Fälle konnte von der DFS innerhalb des dargestellten kurzen Zeitraums keine flugbetriebliche Erfordernis festgestellt werden. Die Mitarbeiter der DFS sind dennoch angehalten, die Bahnverteilung hinsichtlich der vermeidbaren „Serien“ möglichst sensibel anzugehen.

Die Fluglärmschutzkommission wird die Thematik nochmals aufgreifen, indem ein Zeitraum ohne Pistenperrungen betrachtet werden soll.

TOP 12: Verschiedenes

Auf Nachfrage wird bestätigt, dass Änderungen der LAI-Kriterien sich auf das LROP auswirken würden.

III. Nächste Sitzung

Die 164. Kommissionssitzung findet am **13. März 2012**, ab 10:00 Uhr, in der Büroebene des Fluggastabfertigungsgebäudes des Flughafens Hannover-Langenhagen statt.

Der Vorsitzende

Der Protokollführer