

Ergebnisprotokoll

der 106. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg am 07.11.2024 in Braunschweig.

Beginn: 09:31 Uhr

Ende: 11:50 Uhr

I. Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

Der stellvertretende Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden. Er teilt mit, dass die Vorsitzende krankheitsbedingt nicht an der Sitzung teilnehmen kann.

TOP 2: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind zu Beginn der Sitzung 7 der 11 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt. Nach einem verspäteten Zugang um 10:30 Uhr erhöht sich die Anzahl der stimmberechtigten Mitglieder auf 8.

Stimmübertragungen gibt es nicht.

TOP 3: Zustimmung zur Tagesordnung

Der stellvertretende Vorsitzende schlägt vor, den TOP 8 („Zuständigkeitsbereich der FLSK“) vor den TOP 5 („Umstellung des Navigationsverfahrens auf Performance Based Navigations“) zu ziehen. Dagegen bestehen keine Einwände und der TOP 8 wird vorgezogen.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm weist darauf hin, dass es sich bei dem TOP 7 („Antrag des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm – Einhaltung des Flugweges der Platzrunde für Luftfahrzeuge der Klasse S5.x“) nicht um einen Antrag handele. Er habe das Thema nicht in Form eines Antrages auf die Tagesordnung bringen wollen, sondern zum Zwecke des allgemeinen Austauschs über den Sachverhalt innerhalb der Kommission.

Ansonsten wird der Tagesordnung zugestimmt.

TOP 4: Genehmigung der Niederschrift der 105. Sitzung

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm hat zum Protokollentwurf unter TOP 12 zwei Änderungswünsche. Der Wortlaut des von ihm Geäußerten sei nicht richtig. Er bittet um folgende Änderungen:

- „Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, warum auf der Sichtflugkarte die Flugwege nicht bis an die Landebahn herangeführt werden dürfen.“
- „Außerdem bittet der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm um Klärung des räumlichen Zuständigkeitsbereichs der FLSK.“

Das Protokoll wird mit diesen Änderungen mit 6 Ja-Stimmen und einer Enthaltung genehmigt. Das Protokoll wird dahingehend geändert. Die geänderte Version ist als Anlage 1 beigefügt.

TOP 8: Zuständigkeitsbereich der FLSK (TOP 12 der Sitzung vom 30.05.2024)

An dieser Stelle wird der TOP 8 vorgezogen. Eine Vertreterin des MW berichtet, dass im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nicht ausdrücklich geregelt sei, dass sich der Zuständigkeitsbereich der FLSK auf einen in Kilometern oder nautischen Meilen festgelegten Umkreis vom Flughafen beschränke. Aus § 32b Abs. 3, 4 LuftVG ließe sich schließen, dass sich der Zuständigkeitsbereich zumindest auf diejenigen Gemeinden erstreckt, die in der Kommission vertreten sind. Nach der Kommentierung zum § 32b Abs. 3, 4 LuftVG sei die FLSK für die Gemeinden zuständig, deren Gebiet in den Lärmschutzbereich falle. Durch die Festlegung eines Lärmschutzbereiches ließe sich die Zuständigkeit der Kommission räumlich auf die Gemeinden begrenzen, deren Gemeindegebiet zukünftig in den Lärmschutzbereich fallen würde. Die Anzahl der gegenwärtig in der Kommission vertretenen Gemeinden sei jedoch wahrscheinlich größer als die in den Lärmschutzbereich fallende Anzahl an Gemeinden. Aus Sicht des MW umfasse der Zuständigkeitsbereich der FLSK daher das Gebiet der Gemeinden, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der FLSK vertreten sind.

TOP 5: Umstellung des Navigationsverfahrens auf Performance Based Navigations

Ein Vertreter der DFS erläutert anhand einer Präsentation (Anlage 2) die zum 30.10.2025 geplante Umstellung des Navigationsverfahrens am Flughafen auf Performance Based Navigation (PBN) gem. Verordnung DVO (EU) 2018/1048. Im Rahmen der Präsentation werden die rechtlichen und technischen Grundlagen des PBN-Verfahrens erläutert sowie die Streckenführung der einzelnen Ein-, An- und Abflugverfahren jeweils auf einer Karte vorgestellt.

Der Vertreter der DFS führt aus, dass die konventionellen Einflugverfahren (STAR) auf das für den Ausfallbetrieb notwendige Minimum reduziert werden. Die Streckenführung bleibt weitestgehend erhalten, lediglich die südliche Zuführung werde betrieblich anders gelöst. Zusätzlich werde für die PBN Verfahren eine neue Verbindung von Hehlingen (HLZ) aus zum Haltepunkt LENDI etabliert. Auf Nachfrage des Vertreters von der Gemeinde Lehre, ob durch die neue Verbindung häufiger über Lehre geflogen werde, gibt ein Vertreter der DFS an, dass die Route aufgrund des geringen Ostwindes voraussichtlich nicht so oft geflogen werde. Des Weiteren befinden sich die Luftfahrzeuge in einer Höhe von ca. 5.000 Fuß. Außerdem werde diese Strecke vermutlich auch heute schon aufgrund von Einzelfreigaben genutzt, sodass sich die Emissionen durch die Luftfahrzeuge im Vergleich zum aktuellen Stand nicht erhöhen sollten. Von Norden aus bleiben alle Verbindungen bestehen. Die derzeitigen Continuous Descent Operation (CDO)-Einflugverfahren zur Piste 08 und 26 werden zurückgezogen. Diese Verfahren wurden in der Vergangenheit auch nicht angewendet. Ferner werde dadurch die Komplexität der Einflugverfahren optimiert.

Die konventionellen ILS- Anflugverfahren bleiben als back-up (contingency) bestehen und werden den ICAO Anforderungen angepasst. Diese werden für Luftfahrzeuge vorgehalten, die die Voraussetzungen für die Nutzung der PBN-Verfahren nicht erfüllen. Zusätzlich werde ein ILS-Anflugverfahren zur Piste 26 mit RNAV-1 Zuführung etabliert. Die konventionellen NDB-Anflugverfahren werden zurückgezogen. Hierzu ergänzt der Vertreter der DFS Aviation Services GmbH (DAS), dass das NDB-Anflugverfahren in der Vergangenheit die größten Abweichungen gehabt habe. Das RNAV (GPS) Anflugverfahren werde 1:1 übernommen. In der Praxis werde es eine Streuung in den Kurven geben, welche jeweils durch die Geschwindigkeit der

Luftfahrzeuge bedingt sei. Auf Rückfrage bestätigt ein Vertreter der DFS, dass die Warteschleife über Hehlingen bestehen bleibe. Bei den Anflugverfahren ILSY RWY26, RNAV (GPS) Rwy26 und dem Anflugverfahren ILS mit RNAV-1 – ILS Z Rwy26 werde für die Fehlanflugverfahren die rote gekennzeichnete Linie (vgl. S.20, 23, 24) zur Entlastung der Gemeinde Meine weiter nach Norden gezogen.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm kritisiert, dass Fehlanflugverfahren über den südlichen Bereich von Wolfsburg erfolgen. Ein Vertreter der DFS erläutert, dass dies alternativlos sei, da das bisherige Verfahren über Hehlingen künftig nur noch für den Ausfallbetrieb vorgehalten werde. Auf Nachfrage des Vertreters der Gemeinde Lehre erklären Vertreter der DFS und der DAS, dass Fehlanflugverfahren nur sehr selten angewendet werden müssen. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm weist darauf hin, dass Fehlanflüge häufig trainiert werden. Der Vertreter der DFS erwidert, dass die DFS keinen Einfluss auf Flugschulen habe. Dies gelte insbesondere, wenn HLZ für VFR-Flüge genutzt werde.

Zu den Abflugverfahren (SID) berichtet der Vertreter der DFS, dass diese weitestgehend 1:1 übernommen werden. Es ergeben sich lediglich aufgrund der ICAO Vorschriften Anpassungen bei der Piste 08, Abflugstrecke NORTA. Infolgedessen wird Braunschweig-Süd nicht mehr überflogen. Durch die neue Routenführung werden andere Gemeinden mehr belastet, jedoch sei hierbei die Flughöhe (ca. 6.000 Fuß) zu berücksichtigen.

Im Anschluss an die Präsentation bittet die DFS die FLSK um ein Beratungsergebnis gem. § 32b LuftVG zu den vorgestellten PBN-Verfahren. Der stellvertretende Vorsitzende erkundigt sich, ob es aus dem Gremium weitere Beiträge oder Anmerkungen zur Beratung gebe. Dem ist nicht der Fall. Die FLSK fasst folgenden Beschluss:

„Die FLSK stimmt den in der Sitzung von der DFS vorgestellten Verfahren mit den dargestellten Änderungen zu.“

Die DFS bedankt sich für das positive Ergebnis und sichert zu, den aktualisierten Vortrag mit den geänderten Routen der FLSK zur Verfügung zu stellen (Anlage 3).

TOP 6: Bericht des Geschäftsführers der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH

Der GF berichtet, dass das Jahr 2024 für den Flughafen ein erfolgreiches wirtschaftliches Jahr gewesen sei. Er rechne mit einer positiven Stabilisierung und einem guten Jahresabschluss.

In diesem Jahr seien viele Projekte abgeschlossen worden. Die beiden seit August am Flughafen stationierten Löschfahrzeuge seien am 03.11.2024 wieder nach Argentinien und Chile zurückgefliegen. Die Löschfahrzeuge waren in der Zeit der Stationierung zweimal aktiv. Es sei nicht bekannt, ob noch einmal am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg Löschfahrzeuge stationiert werden. Des Weiteren berichtet der GF, dass am 28.11.2024 die formelle Eröffnung des Remote Tower Centers erfolge. In dem Zuge weist er nochmal auf die finanzielle Förderung des Remote Tower Centers durch das Land Niedersachsen hin. Ferner sei der Terminalbau komplett im Zeitplan. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werde die Stahlkonstruktion aufgebaut. Spätestens im Januar solle der Rohbau regendicht sein. Im Juni 2025 sei der Innenausbau des Terminals geplant und im Oktober 2025 die Inbetriebnahme. Weiterhin berichtet der GF, dass der Neubau des Terminals aus drei Gründen erforderlich gewesen sei: Zum einen werden gesetzlich vorgeschriebene neue Luftsicherheitskontrollgeräte benötigt, die aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht in das aktuelle Terminal passen. Zum anderen sei der Neubau aufgrund von Auflagen der Bundespolizei für grenzüberschreitenden Verkehr erforderlich. Der dritte

Grund resultiere aus dem Alter der Abfertigungsanlagen sowie der Größe des derzeit genutzten Gebäudes. Sobald mehr als 10 Personen vor den Abfertigungsanlagen warten müssen, verlagere sich die Warteschlange vor das Flughafengebäude.

Der GF berichtet, dass der Flughafen Freiflächen für die Errichtung von PV-Anlagen überprüfe. Weiterhin laufen derzeit Planungen für die Errichtung von Büro- und Werkstattgebäuden für die Feuerwehr. Dafür werden drei neue Gebäudekomplexe geplant.

Darüber hinaus werde die Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH in den sozialen Netzwerken als sehr positiv wahrgenommen.

TOP 7: Einhaltung des Flugweges der Platzrunde für Luftfahrzeuge der Klasse S5.x

An dieser Stelle weist der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm nochmal darauf hin, dass es sich nicht um einen Antrag, sondern nur um eine Besprechung des in der Anlage 4 beigefügten Sachverhaltes handeln solle. In dem Sachverhalt sei ersichtlich, dass oft von der üblichen Routenführung abgewichen werde. Er stelle sich hierbei die Frage, ob die Piloten nicht wüssten, wo sie lang fliegen sollen, und fände es gut, wenn die Routen veröffentlicht würden. Der GF der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH gibt daraufhin an, dass es sich bei dem von dem Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm angesprochenen Fall um einen Trainingsflug einer 737 und damit um einen absoluten Einzelfall handle. Es gebe äußerst selten am Flughafen BWE Trainingsflüge von Maschinen mit derartigen Triebwerken. Zudem sei die in Rede stehende 737 Maschine auf Sicht geflogen. Aufgrund der Einmaligkeit sieht der GF keine Notwendigkeit, Routen zu veröffentlichen. Es gebe jährlich noch einige vergleichbare Flüge der Aerodata AG, ein in seinem Bereich weltweit führendes Unternehmen. Diese statt Messflugzeuge aus und kalibrieren sie. Hierbei könne es auch mal zu Abweichungen von Flugrouten kommen. Dies sei jedoch sehr marginal. Der Vertreter der DFS Aviation Services GmbH ergänzt darüber hinaus, dass einmal jährlich mit VW-Jets Trainingsflüge am Flughafen BWE erfolgen. Auch er sehe keinen Mehrwert, die Routen zu veröffentlichen. Der Lärmschutzbeauftragte fügt hinzu, dass aus seiner Sicht die 737 Maschine zu kurz geflogen sei und von Seiten der Flugsicherung aufgrund der häufigen Wiederholungen ein Eingriff hätte stattfinden können. Der Vertreter der DFS Aviation Services GmbH gibt an, dass der Tower nur bedingt Einfluss auf VFR-Flüge nehmen könne. Der GF gibt an, darauf hinzuwirken, dass die Trainingsflüge zukünftig optimierter durchgeführt werden, wobei es keine komplette Eindämmung derartiger Trainingsflüge, auch aus wirtschaftlichen Aspekten, geben werde. Soweit die Flüge im Vorfeld bekannt werden, könne man vorab darauf hinweisen, dass Platzrunden nicht zu eng geflogen werden sollten. Er wolle den Sachverhalt auch in die Saisonabschlussbesprechung mitnehmen und auf die Einhaltung der Routen hinweisen.

TOP 9: Bericht des Fluglärmschutzbeauftragten

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seinen Kurzbericht (Anlage 5) vor. Im Vergleich zum letzten Jahr gebe es zwei Beschwerdeführer und rund 60 Beschwerden mehr. Er gibt an, dass die geänderten Betriebsbeschränkungen teilweise nicht beachtet würden und bittet darum, in der Saisonabschlussbesprechung nochmal darauf hinzuweisen. Ein Vertreter der DFS fragt, woher der Fluglärmschutzbeauftragte wisse, dass es sich – wie in dem Kurzbericht angegeben – bei den Flügen in den Bereichen Heiligendorf, Fallersleben und Barnstorf um IFR-Flüge handle. Der Fluglärmschutzbeauftragte gibt an, dass er es nicht mit einer hundertprozentigen Wahrscheinlichkeit wisse, aber aufgrund des Funkfeuers davon ausgehe. Zukünftig werde er den Zusatz „IFR-Flüge“ jedoch weglassen.

Darüber hinaus berichtet der Fluglärmschutzbeauftragte, dass ihm Hinweise vorliegen, dass die für die Platzrundenkarte abgestimmten und veröffentlichten Anweisungen für die Platzrunde „Süd“ bei dem Anflug auf die Piste 26 nicht eingehalten werden. Festgelegt wurde,

dass grundsätzlich der Queranflug östlich von Hondelage zu nutzen ist (Flugweg B). Hondelage soll dabei nicht überflogen werden. In der Praxis werde aber der Flugweg A verwendet und dabei auch Hondelage überflogen. Er regt an, die südliche Platzrunde zu überarbeiten und notfalls den Flugweg A zu streichen. Der GF sichert zu, das Thema auf der Saisonabschlussbesprechung anzusprechen.

TOP 10: Verschiedenes

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm berichtet, dass die Stadt Braunschweig bis zum Jahr 2025 klimaneutral werden wolle. Hierbei stelle sich für ihn die Frage, warum der Flugverkehr bei dem Vorhaben nicht mit einbezogen werde. Ein Vertreter der Stadt Braunschweig gibt an, bei der Verwaltung der Stadt Braunschweig nachzufragen.

TOP 11: Termine

In der nächsten Sitzung erfolgt die Wahl eines/einer Vorsitzenden und eines/einer stellvertretenden Vorsitzenden.

Die nächste Sitzung der Kommission findet am 24.04.2025 um 10 Uhr statt.

Der stellvertretende Vorsitzende schließt die Sitzung um 11:50 Uhr.

Der stv. Vorsitzende

Die Protokollführerin