

Ergebnisprotokoll

der 102. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (FLSK) für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg am 17.11.2022.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 12:00 Uhr

I. Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

Die Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden.

TOP 2: Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Braunschweig

Die Vorsitzende erläutert, dass der Oberbürgermeister aus terminlichen Gründen leider nicht an der Sitzung teilnehmen könne und dafür der Wirtschaftsdezernent der Stadt Braunschweig ein kurzes Grußwort halten werde. Dieser könne jedoch aus terminlichen Gründen erst um 12 Uhr zur Kommission stoßen.

TOP 3: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Alle Mitglieder wurden rechtzeitig geladen. Es sind 9 der 11 stimmberechtigten Mitglieder anwesend. Die Beschlussfähigkeit der Kommission wird festgestellt.

Zudem begrüßt die Vorsitzende einen Gast und erkundigt sich, ob es Einwände gegen die Teilnahme des Gastes an der Sitzung gibt. Dies ist nicht der Fall. Der Gast wird damit zugelassen.

Die Vorsitzende weist daraufhin, dass der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm vor der Sitzung mehrere Anträge gemäß § 3 Abs. 4 der Geschäftsordnung gestellt und darum gebeten hat, über diese in der Sitzung abzustimmen.

Die Vorsitzende macht zusammen mit dem Vertreter des MW den Vorschlag, einen Teil der Anträge unter den Tagesordnungspunkten 4 (Antrag 1) und 7 (Anträge 03.1, 03.2, 03.3) zu beraten und den anderen Teil der Anträge soweit sich diese nicht auf Tagesordnungspunkte der Sitzung der 102. Sitzung beziehen auf die 103. Sitzung zu vertagen, damit sich die Mitglieder der Kommission mit ausreichendem Vorlauf auf diese vorbereiten können.

Der Vertreter des MW schlägt vor, die einzelnen Anträge einmal durchzugehen, um über das weitere Vorgehen abzustimmen. Diesem Vorgehen wird zugestimmt.

- Der Antrag 1 soll unter dem TOP 4 der hiesigen Sitzung erörtert werden

- Der Antrag 2, in welchem darüber abgestimmt werden soll, ob Luftfahrzeuge, welche mit einem ADS-B Transponder ausgerüstet sind, diesen in der Kontrollzone des Flughafens auch verwenden müssen, soll in der 103. Sitzung auf die Tagesordnung gesetzt werden. Der Vertreter des MW erläutert, dass es keine Rechtspflicht für die Nutzung der Transponder in der Kontrollzone geben dürfte. Das Thema solle deshalb im Vorfeld der Sitzung einmal zwischen MW und dem Flughafen erörtert werden.
- Die Anträge 03.1 – 03.3 sollen unter dem TOP 7 der hiesigen Sitzung erörtert werden.
- Zum Antrag 4, in welchem es um IFR-Holdings und IFR-Trainingsrundenflüge im südlichen Bereich von Wolfsburg gehe, erläutert der Vertreter des MW, dass man das Thema bereits in der letzten Sitzung behandelt habe. Ausweislich des Protokolls sei die Angelegenheit mit der Besprechung in der 101. Sitzung erledigt. Im Rahmen der nächsten Sitzung könne die Kommission aber natürlich darüber entscheiden, ob man das Thema in der FLSK trotz der Behandlung in der 101. Sitzung erneut aufgreifen wolle.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, ob man in der letzten Sitzung darüber abgestimmt habe, ob man das Thema IFR-Holdings und IFR-Trainingsrundenflüge im südlichen Bereich von Wolfsburg für erledigt erklärt oder darüber lediglich gesprochen wurde. Der Vertreter des MW erläutert, dass über eine Erledigung des Themas gesprochen worden sei und es keine Gegenrede in der vergangenen Sitzung dazu gegeben habe.

- Zum Antrag 5 des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, in welchem es um ein mögliches Verbot geht, VFR-Trainingsflügen für Luftfahrzeuge, welche mit bleihaltigem Kraftstoff betankt werden, erläutert der GF des Flughafens, dass der Flughafen ab Mitte des nächsten Jahres auch bleifreien Kraftstoff (AVGAS UL 91) zur Verfügung stellen werde. Der bleihaltige Kraftstoff (AVGAS 100LL) werde jedoch nicht verboten und auch weiterhin angeboten. Für das AVGAS UL 91 benötige man jedoch einen neuen zusätzlich Tank, weshalb eine Umsetzung vor Mitte nächsten Jahres nicht zu erwarten sei. Der Vertreter des MW schlägt auch hier eine Vertagung der Behandlung des Themas vor.
- Zu den Anträgen 6 und 7 erläutert der Vertreter des MW, dass das Thema nicht Gegenstand der regulären Tagesordnung der hiesigen Sitzung sei und man das Thema zunächst vorbesprechen müsse. Zudem gibt er den Hinweis, dass MW die Flugkorridore nicht festlege. An- und Abflugverfahren seien durch die Flugsicherung zu bestimmen.
- Auch Antrag 8 sei laut Vertreter des MW nicht Gegenstand der hiesigen Sitzung und müsse entsprechend vorbereitet werden. Weiterhin erläutert er, dass eine Rechtspflicht des Flughafens zur Anschaffung eines bildgebenden Systems nicht bestehen dürfte und dass das Thema ohne vorherige Gespräche in der hiesigen Sitzung nicht zielführend erörtert werden könne. Der Vertreter des MW schlägt auch hier eine Vertagung der Behandlung des Themas vor.
- Zu Antrag 9 („Maßnahmen zur Sensibilisierung der Anwohner/innen im Baugebiet Wenden-West durch die Fluglärmschutzkommission definieren und den zuständigen

Stellen der Stadt mitteilen“) erläutert der Vertreter des MW, dass dieser Antrag nicht Thema der hiesigen Sitzung sei und die Kommission sich nach seinem Dafürhalten Gedanken machen müsse, ob sie das Thema bearbeiten wolle. Er gibt zu bedenken, dass die Stadt im Rahmen ihrer Planungshoheit an dem Baugebiet festhalten wolle, obgleich die Belastungen u.a. durch Fluglärm bekannt seien. Aus Sicht des Vertreters des MW sei es nicht die Aufgabe der Kommission, kommunale Beschlüsse in Frage zu stellen. Alle Träger öffentlicher Belange seien im Planungsverfahren zu beteiligen. Der Rat der Stadt habe die Entscheidung getroffen, das Baugebiet auszuweisen, obwohl die problematische Lage zwischen Autobahn und Flughafen bekannt sei.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, führt aus, dass der Wunsch, die Anwohnerinnen und Anwohner zum Thema Fluglärm zu sensibilisieren von der Vertreterin der Stadt Braunschweig in einer der vorangegangenen Sitzungen der Kommission genannt habe und man dies nun nochmals thematisieren müsse.

- Antrag 10 sei laut Vertreter des MW auch nicht Gegenstand der regulären Tagesordnung der 102. Sitzung. Im Übrigen werde dieses Thema immer wieder bei den Piloten adressiert. Eine sachgerechte Vorbereitung bei diesem Thema sollte laut Vertreter des MW allen ermöglicht werden. Der Flughafen könne dann auch gerne erneut vorstellen, wie die Piloten sensibilisiert würden.

Es wird einstimmig beschlossen, mit den Anträgen des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm wie beschrieben umzugehen.

TOP 4: Genehmigung der Niederschrift der 101. Sitzung

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, ob der Flughafen den Towerlotsen eine Anweisung gegeben habe, Piloten von der Platzrunde auszuschließen, wenn diese die empfohlene Platzrunde nicht einhalten.

Die Vorsitzende erläutert, dass im Rahmen dieses Tagesordnungspunktes zunächst um die Genehmigung der Niederschrift der 101. Sitzung gehe und nicht um inhaltliche Fragestellungen.

Das Protokoll wird daraufhin in der vorliegenden Fassung einstimmig genehmigt.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erhält nun das Wort zu seinem Antrag 1, in dem über die Abstimmung zu Änderungen der Protokolle zur 97. und zur 100. Sitzung gebeten wird.

Der Vertreter des MW erläutert, dass man Protokolle, die bereits in vergangenen Sitzungen von der Kommission beschlossen worden seien, nicht ändern könne und schlägt vor, die Änderungswünsche des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zum Gegenstand dieses Protokolls zu machen. Weiterhin erläutert er, dass die Protokolle nur das tatsächliche Gesagte abbilden und diese in der Vergangenheit durch die Geschäftsstelle der Kommission ordnungsgemäß geführt worden seien. Deshalb seien sie jeweils in der entsprechenden Fassung durch die Kommission genehmigt worden.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm gibt zu Protokoll, dass in den benannten Protokollen ausgeführt werde, dass der Flughafen den Towerlotsen eine Anweisung gegeben habe, Piloten von der Platzrunde auszuschließen, wenn diese die empfohlene Platzrunde nicht einhielten. In einer Besprechung außerhalb der Sitzung habe sich jedoch ergeben, dass es eine solche Anweisung nicht gebe. Die Protokolle seien aus seiner Sicht deshalb zu berichtigen.

TOP 5: Vorstellung der DFS Aviation Services (DAS) als neuen Flugsicherungsdienstleister am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg

Der GF erläutert, dass ein Wechsel des Flugsicherungsdienstleisters zum Ende des Jahres anstehe. Im Zuge der Errichtung des Remote Tower Centers werde die DFS Aviation Services (DAS), eine Tochtergesellschaft der DFS, die Lotsendienste am 01.01.2023 von der ACG übernehmen. Weiter gibt er an, dass aus diesem Grund zwei Towermanager der DAS und ein Vertreter der DFS an der heutigen Sitzung der FLSK teilnähmen. Zudem erläutert er, dass die Towerlotsen der DAS nur für die An- und Abflüge zuständig seien und die Piloten dann an die DFS in Bremen übergeben würden.

Die beiden Vertreter der DAS und der Vertreter der DFS stellen sich kurz vor.

Der GF stellt daraufhin den Antrag, die DFS künftig als ständigen Teilnehmer zu den Sitzungen der FLSK einzuladen, um bei Bedarf auch beratend tätig werden zu können. Der Vertreter des MW und auch die Vorsitzende begrüßen den Antrag des GF die DFS künftig zu den Sitzungen einzuladen. Es wird beschlossen, in der nächsten Sitzung über den Antrag abzustimmen.

TOP 6: Bericht des Geschäftsführers der Flughafens Braunschweig-Wolfsburg GmbH (GF)

Der GF berichtet, dass das Thema Nachhaltigkeit momentan auch im Aufsichtsrat des Flughafens eine große Rolle spiele und dass Nachhaltigkeit insbesondere beim Fliegen künftig einen wichtigen Schwerpunkt bilden solle.

Weiterhin kündigt er an, dass nächste Woche die Saisonabschlussbesprechungen mit den Nutzern des Flughafens stattfänden und auch dort auf das Thema nachhaltiges und lärmminderndes Fliegen hingewiesen werden würde.

Zudem kündigt er ein neues Programm des Flughafens an, welches die Piloten sensibilisieren solle, künftig möglichst lärmarm zu fliegen. Mit Hilfe von Kartenmaterial und Beschilderungen sollen die Piloten im Rahmen des Programmes an verschiedenen Punkten auf dem Flughafen angehalten werden, keinen vermeidbaren Lärm zu produzieren.

Zum Thema Nachhaltigkeit greift er auch nochmals die Einführung von bleifreiem Kraftstoff ab Mitte nächsten Jahres auf und betont, dass es im Bereich der allgemeinen Luftfahrt bereits jetzt eine große Nachfrage nach bleifreiem Kraftstoff gäbe und das Fliegen dadurch deutlich klimaschonender werden solle.

Auch die Beimischung nachhaltiger Kraftstoffe, wie es bereits an anderen Flughäfen erprobt werde, sei bei der Flughafengesellschaft ein Thema, könne allerdings zeitnah nicht durchgeführt werden. Der Flughafen sei jedoch auch zu diesem Thema mit dem am Flughafen operierenden Anbieter für Flugkraftstoffe Air BP in Gesprächen und man setze sich dafür ein, auch dies am Standort künftig realisieren zu können.

Die Vorsitzende erkundigt sich, ob dem Flughafen durch die Einführung von bleifreiem Kraftstoff zusätzliche Kosten entstünden. Der GF erwidert, dass dies nicht der Fall sei, da die Anlage dem Anbieter Air BP gehöre und der Flughafen lediglich als Betreiber fungiere.

Ein weiteres Thema das den Flughafen aktuell beschäftige, sei der Neubau der Feuerwehalle und der Kfz-Halle, da es teilweise Probleme mit den Installationen gegeben habe. Kommen Montag finde hier nun aber die Bauabnahme statt, so dass man hoffe, die Gebäude bis Ende des Jahres auch nutzen zu können. Diese könnten laut GF deutlich energetischer betreiben werden als die alten Gebäude.

Alle anderen Maßnahmen, welche der Flughafen zur Einsparung von Energie ergriffen habe, seien auch umgesetzt worden. So bestünde nunmehr der Fuhrpark des Flughafens zu einem großen Teil aus Elektroautos und auch der Tausch der Leuchtmittel hin zur LED sei komplett abgeschlossen. Einzig bei sicherheitsrelevanten Themen wie beispielsweise der Sicherstellung der Befeuerung der Start- und Landebahn könne man nur geringe Einspareffekte erzielen.

Weiterhin führt der GF aus, dass man sich derzeit mitten in der Wirtschaftsplanung befinde.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm erkundigt sich, ob der bleifreie Kraftstoff genauso teuer sei wie der zurzeit angebotene bleihaltige Kraftstoff, da es zu begrüßen sei, wenn der klimaschonendere bleifreie Kraftstoff günstiger werde. Der GF erläutert, dass der Flughafen keinen Einfluss auf die Preisgestaltung habe, da die Preise für den Kraftstoff von Air BP vorgegeben würden. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm weist daraufhin, dass verbleiteter Kraftstoff ein Umweltgift sei.

TOP 7: Optimierung der empfohlenen Platzrunde am Flughafen Braunschweig Wolfsburg

Der Vertreter des MW schlägt vor, dass der GF das Thema des leicht voneinander abweichenden Kartenmaterials zunächst einmal vorstellen könnte und weist auf einen im September diesen Jahres stattgefunden konstruktiven Termin zu diesem Thema zwischen der Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Braunschweig e.V., der DAS, dem Flughafen, dem Fluglärm-schutzbeauftragten und dem MW hin.

Der GF führt aus, dass man festgestellt habe, dass die verschiedenen Karten die es für die Platzrunde des Flughafens gebe, leicht voneinander abweichen würden. Zudem weiche die Sichtanflugkarte aus dem deutschen AIP VFR der DFS (im Folgenden: AIP-Karte) von der vom Flughafen auf ihrer Website veröffentlichten empfohlenen Platzrundenkarte ab. Auch der GF weist auf den Termin im September hin, bei welchem man gemeinsam diskutiert habe, wie man die empfohlene Platzrunde des Flughafens optimieren sowie das Kartenmaterial besser gestalten könne.

Anhand der Ansätze, die man gemeinsam erarbeitet habe, habe der Flughafen nun eine neue optimierte Karte der empfohlenen Platzrunde erstellt. Der GF erläutert weiter, dass man die Platzrunde an einer Stelle aus Lärmschutzgründen leicht angepasst habe und das Design der Karte verändern wolle, um prägnanter auf die lärmsensiblen Gebiete hinzuweisen. Man habe jetzt deutliche Hinweiszonen für Gebiete in die Karte integriert, deren Überflug die Piloten möglichst vermeiden sollen.

Zum weiteren Vorgehen führt der GF aus, dass man die neue Platzrundenkarte im nächsten Schritt mit der DFS abstimmen und mit dieser besprechen wolle, inwieweit man die AIP-Karte der DFS mit der Platzrundenkarte des Flughafens in Einklang harmonisieren könne, sodass man ein einheitlich abgestimmtes Kartenmaterial für die Platzrunde, aber auch für sonstige An- und Abflüge habe.

Der Vertreter des MW schlägt vor, dass man die dann abgestimmte Karte in der nächsten Sitzung der FLSK vorstellen und dann auch eine förmliche Abstimmung über die Karte für die Platzrunde durch die Mitglieder der FSLK erfolge könne.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm führt aus, dass er ebenfalls der Meinung sei, dass der Termin im September sehr konstruktiv gewesen sei und man ein gutes Gerüst brauche, um lärmärmeres Fliegen zu begünstigen. Weiter erläutert er, dass man an einer Stelle der Platzrunde lediglich eine Anpassung von 200m bis 300m vorgenommen habe, es allerdings sehr bedeutsam sei, an welcher Stelle das Flugzeug die Richtung ändere. Es handle sich insoweit nicht um eine unerhebliche Änderung der Platzrunde.

Der Vertreter des MW erläutert, dass nun der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm die Gelegenheit habe, seine Anträge zum Thema Platzrunde einzubringen.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm führt zu seinem Antrag 3.1 aus, dass die An- und Abflüge in Richtung Sierra auf drei verschiedenen Karten jeweils anders dargestellt werden würden und dies zu vermeidbarem Fluglärm führe, da die Piloten nicht wüssten, an welchem Punkt sie eindrehen müssten. Anhand verschiedener Darstellungen (vgl. Anlage 1) erläutert er die verschiedenen Darstellungsweisen.

Der Fluglärmschutzbeauftragte gibt den Hinweis, dass die DFS in Bezug auf diese Problematik die AIP-Karte, also die Karte für die An- und Abflüge, noch einmal prüfen könne.

Der GF erläutert, dass man als Flughafen mit der DFS in Gespräche treten werde, wie man die Karte für die neue Karte für die empfohlene Platzrunde mit der AIP-Karte zur Vereinheitlichung des Kartenmaterials abstimmen könne. Es werde allerdings auch weiterhin zwei verschiedene Karten geben.

Der Vertreter der DAS führt aus, dass alle auf der Karte der DFS eingezeichneten Anflüge so richtig abgebildet seien, da es beispielsweise auf die Geschwindigkeit des Luftfahrzeuges ankomme, wann der Pilot in die Platzrunde eindrehe. Der Vertreter der Austro Control GmbH weist in diesem Zusammenhang erneut daraufhin, dass es sich lediglich um eine empfohlene Platzrunde handle.

Die Vertreterin der Stadt Braunschweig erläutert, dass die Formulierung des Tagesordnungspunktes für Verwirrung gesorgt haben könnte, da nur von einer Optimierung der Platzrunde und nicht von der Vereinheitlichung des unterschiedlichen Kartenmaterials gesprochen werde.

Der Vertreter des MW führt aus, dass der Flughafen nur für die Festlegung der Platzrunde zuständig sei und die AIP-Karte nicht selbst verändern könne. Dies dürfte aber inzwischen auch allen Beteiligten durch die geführte Diskussion verdeutlicht worden sein.

Der Vertreter des MU weist auf die im Antrag 3.1 benannte Karte des MU hin, welche ebenfalls als von den anderen Karten abweichend bemängelt wurde und erläutert, dass es sich nicht um eine offizielle Karte handle, nach der auch tatsächlich geflogen werde, sondern es handle sich um eine Karte, welche auf Basis des Schallgutachtens des MU seiner Zeit als Hilfestellung für den Fluglärmschutzbeauftragten erstellt worden sei, um Lärmerwartungsgebiete kenntlich zu machen. Sollte die Karte für Verwirrung sorgen, könne diese auch entfallen.

Der GF bietet an, bereits vor der nächsten Sitzung Gespräche zur möglichen Harmonisierung der verschiedenen Karten zu führen und kündigt an, die Behörden sowie die FLSK über den Fortgang des Verfahrens zu informieren.

Das Votum der Vorsitzenden zu Antrag 3.1 lautet, keinen offiziellen Beschluss zu fassen. Die Vorsitzende erkundigt sich, ob Einwände dagegen bestehen. Es werden keine Einwände vorgebracht.

Zu Antrag 3.2 führt der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm aus, dass man es aus Vermeidung von Fluglärm durch Überflüge der Ortschaften Wenden und Bienrode eine Darstellung der Abflughrichtung November 2/1 in der AIP-Karte fordere.

Die Vertreterin der Stadt Braunschweig erkundigt sich, ob die FLSK Einfluss auf die Darstellungen in der AIP-Karte habe. Der Vertreter der DAS führt aus, dass es sich um eine Karte der DFS handle und die FLSK keinen Einfluss auf die Darstellungsweise habe. Wie bereits mehrfach angesprochen, führe die DFS jedoch zeitnah Gespräche mit dem Flughafen, um über mögliche Anpassungen der AIP-Karte zu sprechen.

Aus bereits genannten Gründen wird im Einvernehmen mit dem Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm beschlossen, auch zu Antrag 3.2 und 3.3 in der heutigen Sitzung keinen Beschluss zu fassen und das Ergebnis der Gespräche mit der DFS abzuwarten.

TOP 8: Bericht des Fluglärmschutzbeauftragten

Der Fluglärmschutzbeauftragte stellt seinen Kurzbericht für den Zeitraum vom 01.01.2022 bis zum 10.11.2022 (vgl. Anlage 2) vor.

Der Vertreter der Gemeinde Lehre erkundigt sich, ob es sich bei den Beschwerden aus dem Bereich Lehre/Wendhausen um eine unvermeidbare Lärmbelästigung gehandelt habe. Der Fluglärmschutzbeauftragte gibt an, dass die Beschwerden im Zusammenhang mit unvermeidbaren An- und Abflügen über dem Ort stünden.

TOP 9: Festsetzung eines Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 1 FluLärmG – Verfahrensstand

Der Vertreter des MU erläutert, dass das für die Festsetzung des Lärmschutzbereiches notwendige Datenerfassungssystem (DES), welches von der Firma AviaCert GmbH erstellt worden sei, nunmehr vorliege und sich derzeit zur Prüfung bei der DFS befände.

Die Vorsitzende erkundigt sich, ob es einen ungefähren Zeithorizont für die Prüfung gebe. Der Vertreter des MU erläutert, dass man derzeit nicht abschätzen könne, wann die Prüfung abgeschlossen sei.

Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm führt aus, dass man sich im Rahmen der Festsetzung des Lärmschutzbereiches die Lärmbelastung anschauere, um so Maßnahmen treffen zu können, um die Lärmsituation für die Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern und man sich hierbei lediglich rechnerische Annahmen anschauere. Die statistisch bestimmten Korridore würden hierbei nicht mit den Vorgaben der Flugsicherung übereinstimmen. Es gebe immer Luftfahrzeuge, die rechts und links des Korridors flögen und man spreche hier nur über ermittelte Mittelwerte. Er fordert, dass man die rechnerischen Annahmen mit den amtlich bestätigten An- und Abflugrouten möglichst in Einklang bringen müsse.

TOP 10: Verschiedenes

Der Vertreter des MW erläutert, dass ihn eine Anfrage eines Vertreters der Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Braunschweig e.V. erreicht habe, verbunden mit der Bitte diese in die Fluglärmschutzkommission einzubringen.

Der Vertreter des MW bittet den Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, welcher ebenfalls die Interessen der Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Braunschweig e.V. vertritt, den Antrag kurz zu erläutern. Dieser führt kurz aus, dass es darum ginge, die Durchführung von Präzisionsanflugverfahren der Kategorie CAT II/III aus beiden Anflugrichtungen durchführbar zu machen. Derzeit sei dies nur aus einer Richtung möglich.

Der Vertreter des MW trägt die Anfrage der Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Braunschweig e.V. (vgl. Anlage 3) vor. Er habe aufgrund der vorgetragenen Anfrage die NLStBV, welche auch den in der Anfrage zitierten Planfeststellungsbeschluss erlassen habe, um Stellungnahme hierzu gebeten. Diese führe aus, dass für den Flughafen keine Rechtspflicht bestünde, ein Präzisionsanflugverfahren der Kategorie CAT I sowie CAT II/III aus beiden Anflugrichtungen zu ermöglichen. Somit sei der Planfeststellungsbeschluss diesbezüglich ordnungsgemäß umgesetzt worden.

Der GF führt aus, dass auch aus Sicht des Flughafens kein Mangel bei der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses vorliege und dieser dem Flughafen lediglich die Möglichkeit einräume, die hierfür erforderlichen technischen Anlagen zu errichten und zu nutzen. Zudem erläutert er, dass Präzisionsanflüge nur durchgeführt werden würden, wenn die Sicht für den Piloten durch beispielsweise Nebel eingeschränkt sei. In allen anderen Fällen würde nach Sicht und nicht nach den Instrumenten geflogen. Man fliege somit nur einen Präzisionsanflug, wenn dies auch notwendig sei. Zudem brauche der Pilot für die Nutzung dieses Anflugverfahrens zusätzliche Qualifikationen und auch das Flugzeug müsse entsprechend ausgerüstet sein, um

ein solches Verfahren durchführen zu können. Es mache darüber hinaus keinen Unterschied für die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner, nach welchem Verfahren geflogen werde.

TOP 11: Termine

Die Kommission beschließt einstimmig, die nächste Sitzung am 25.05.2023 um 10 Uhr stattfinden zu lassen. Die Vorsitzende weist zudem daraufhin, dass der Vertreter des DLR Braunschweig angeboten habe, die Sitzung in den Räumlichkeiten des DLR am Lilienthalplatz stattfinden zu lassen.

Die Vorsitzende schließt den offiziellen Teil der Sitzung. Im Nachgang hierzu hält Herr Wirtschaftsdezernent Stadtrat Leppa ein kurzes Grußwort, in welchem er die Rolle des Forschungsflughafens Braunschweig-Wolfsburg für die Stadt Braunschweig sowie die wichtige Funktion des Gremiums der Fluglärmschutzkommission herausstellt.

Die Vorsitzende

Die Protokollführerin