



JAHRESBERICHT 2025

des **Fluglärmschutzbeauftragten** der
**Niedersächsischen Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr**

für den

VERKEHRSFLUGHAFEN BRAUNSCHWEIG-WOLFSBURG

Inhaltsverzeichnis

I. EINLEITUNG	3
II. FLUGLÄRM	4
III. LUFTVERKEHR IM BERICHTSJAHR.....	5
IV. LUFTVERKEHR UND FLUGLÄRM.....	7
V. BESCHWERDEN ÜBER FLUGLÄRM	8
A) ÖRTLICHE HERKUNFT DER EINZELLÄRMEREIGNISSE.....	10
B) URSACHEN DER EINZELLÄRMEREIGNISSE	12
C) ZEITLICHE EINORDNUNG DER EINZELLÄRMEREIGNISSE.....	13
VI. BESCHWERDEFÜHRER.....	14
VII. FLUGVERFAHREN AM VERKEHRSFLUGHAFEN BRAUNSCHWEIG-WOLFSBURG	14
VIII. AKTIVITÄTEN DES FLUGLÄRMSCHUTZBEAUFTRAGTEN IM RAHMEN SEINER AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN.....	21
IX. SCHLUSSBEMERKUNGEN	23

I. Einleitung

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung hat im Rahmen seiner Aufgaben als Luftaufsichtsbehörde gemäß § 29 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz seit dem 01.04.1992 den Verfasser dieses Berichtes als Fluglärmenschutzbeauftragten für den Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg bestellt.

Grundlage für die Aufgaben und Zuständigkeiten des Fluglärmenschutzbeauftragten ist eine Dienstanweisung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, die seit dem 01.04.1992 gültig ist.

Im Jahr 2025 ist die Zuständigkeit des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen auf die **Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr** übergegangen.

Gemäß der Dienstanweisung ist vom Fluglärmenschutzbeauftragten für jedes abgelaufene Kalenderjahr ein Bericht zu erstellen über

- **die Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg**
- **wichtige fluglärmspezifische Probleme**
- **Aktivitäten zur Vermeidung bzw. Verminderung von Fluglärm**
- **die Arbeit bzw. Initiativen des Fluglärmenschutzbeauftragten im Rahmen seiner Aufgaben und Zuständigkeiten.**

Hiermit wird der **34.** Jahresbericht des Fluglärmenschutzbeauftragten vorgelegt.

2018 sind bezüglich der Statistiken Veränderungen vorgenommen worden. Näheres dazu ergibt sich aus Seite 9 des Berichtes.

Zu den Zuständigkeiten des Fluglärmenschutzbeauftragten hinsichtlich der Ortschaften in der Umgebung des Flughafens haben sich ebenfalls Änderungen im Vergleich zu den Berichten bis zum Jahr 2024 ergeben, die auf Seite 8 des Berichts erläutert sind.

Der Fluglärmenschutzbeauftragte ist montags, mittwochs und sonntags unter der Tel.-Nr. 05307/4637 in der Zeit von 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr persönlich zu erreichen. Ferner können Nachrichten auf dem Anrufbeantworter hinterlassen werden.

Schriftliche Beschwerden können unter der Anschrift "Hackelkamp 10, 38110 Braunschweig" eingereicht werden.

Per E-Mail ist der Fluglärmenschutzbeauftragte über die Internetseite des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen (www.mw.niedersachsen.de) zu erreichen.

II. Fluglärm

Lärm ist in seinen verschiedenen Erscheinungsformen in einem dicht besiedelten Gebiet wie der Bundesrepublik Deutschland eine starke Belastung für die Bevölkerung. Neben den Geräuscheinflüssen am Arbeitsplatz ist der Mensch auch dem Lärm seiner Umgebung immer stärker ausgesetzt.

Die Bevölkerung empfindet den Fluglärm - insbesondere durch die kurzzeitigen, hohen Spitzenpegel - neben dem Straßenverkehrs- und dem Schienenlärm als erheblich störend. Als besonders belastend wird dabei die Störung der Nachtruhe empfunden.

Die Lärmereignisse durch Flugverkehr an Sonn- und Feiertagen werden ebenfalls als störend empfunden, da an diesen Tagen das Ruhebedürfnis der Bevölkerung hoch ist.

Der Schutz vor Fluglärm wird gesetzlich insbesondere durch das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) und den dazu ergangenen Vorschriften gewährleistet.

So besteht für Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer nach § 29 b Abs. 1 LuftVG die Verpflichtung, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Hierbei ist auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.

Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen haben gemäß § 29 b Abs. 2 LuftVG auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

Auch am Regionalflughafen Braunschweig–Wolfsburg wurden seit 1992 u. a. folgende Maßnahmen ergriffen, um dem Lärmschutz Rechnung zu tragen:

- **Bestellung eines Fluglärmschutzbeauftragten**
- **Änderung der An- und Abflugverfahren nach Sichtflugregeln**
- **Änderung und Bekanntgabe der empfohlenen Platzrunden**
- **Lärmabhängige Landeentgelte**
- **Betriebsbeschränkungen, die mit Wirkung vom 01.03.2024 erweitert wurden (siehe Seite 7)**
- **Änderung des IFR-Abflugverfahrens nach Westen**
- **Neufassung und Bekanntgabe der empfohlenen Platzrunden.**

Zum Schutz der Bevölkerung sieht die Betriebsbeschränkung für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg bezüglich der **Nachtzeit** folgende **Einschränkungen** vor:

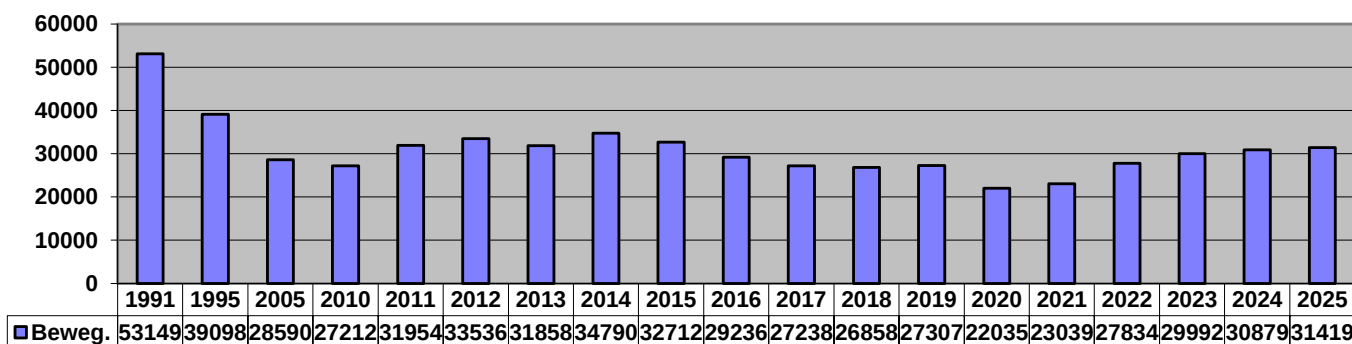
Pro Nacht dürfen am Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg nicht mehr als sechs Flugbewegungen mit mehr als 75 dB(A) Außenwert in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr (Ortszeit) durchgeführt werden.

In der nächtlichen Kernzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr findet im Jahresdurchschnitt nicht mehr als einmal pro Woche eine Flugbewegung statt.

Diese Maßnahmen sind für den Flughafen Braunschweig–Wolfsburg der geeignete Weg, um dem Schutzanspruch der Bevölkerung vor Fluglärm Rechnung zu tragen.

III. Luftverkehr im Berichtsjahr

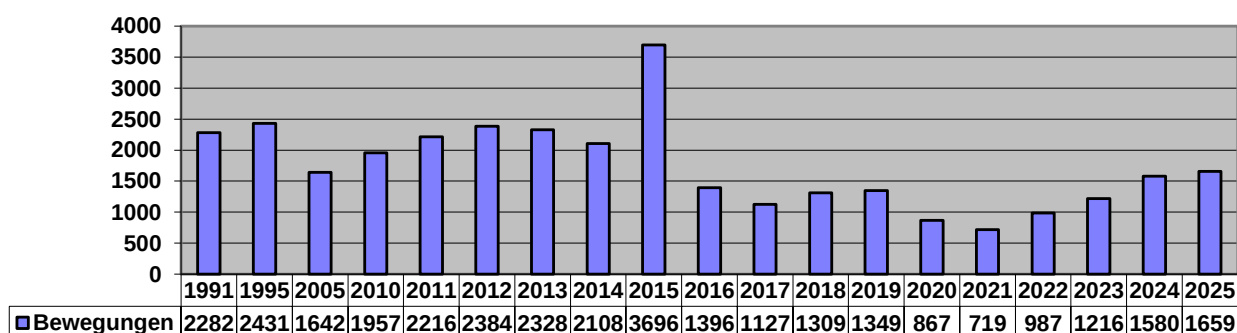
Die Flugbewegungen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen haben sich von 1991 bis 2025 wie folgt entwickelt:



Im Jahr 2025 waren somit **540 Flugbewegungen mehr** zu verzeichnen als in 2024. In den Jahren 2020 und 2021 waren die Flugbewegungen wegen der Corona - Pandemie und der dadurch bedingten teilweisen Schließung des Flughafens besonders niedrig.

Bei einem Vergleich der Jahre 1991 und 2025 ist jedoch weiterhin ein ganz erheblicher Rückgang um 21.730 Flugbewegungen festzustellen.

Die Zahlen der **Flugbewegungen bei Nacht** haben sich wie folgt entwickelt:

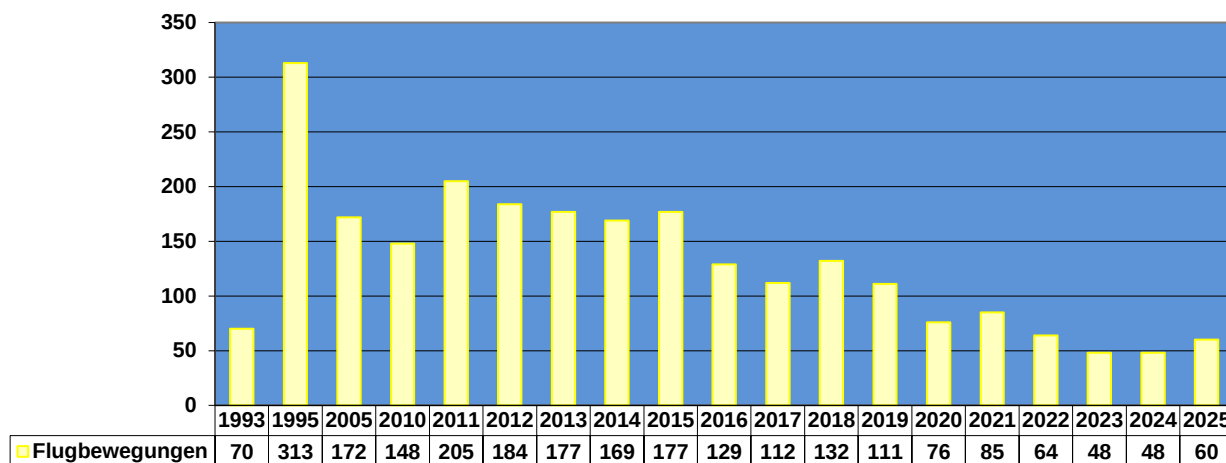


Die Zahl der Nachtflugbewegungen ist im Vergleich zu 2024 um **79 Bewegungen gestiegen**, haben aber nicht wieder das Niveau der Jahre 2010 – 2015 erreicht. Hier wirkt auch die zuvor genannte Betriebsbeschränkung.

Zu beachten ist hierbei, dass als Nachtflüge in der oben dargestellten Grafik alle Flüge erfasst werden, die ab 30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 30 Minuten vor Sonnenaufgang stattfinden.

Die nachfolgende Grafik beinhaltet dagegen nur die Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr, die für die Überprüfung der Einhaltung der Betriebsbeschränkungen relevant sind.

Flüge zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr



Wie aus der Grafik ersichtlich, hat sich die Zahl der **Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr nur geringfügig verändert und ist im Vergleich zu den vorherigen zwei Jahren um 12 Flugbewegungen gestiegen.**

Die zulässige Anzahl von Flugbewegungen in dieser Zeit von nicht mehr als sechs Flugbewegungen mit mehr als 75 dB(A) Außenwert pro Nacht wird bei weitem nicht erreicht.

47 Flugbewegungen haben zwischen **22.00 Uhr und 0.00 Uhr** stattgefunden, davon 8 Starts und 39 Landungen.

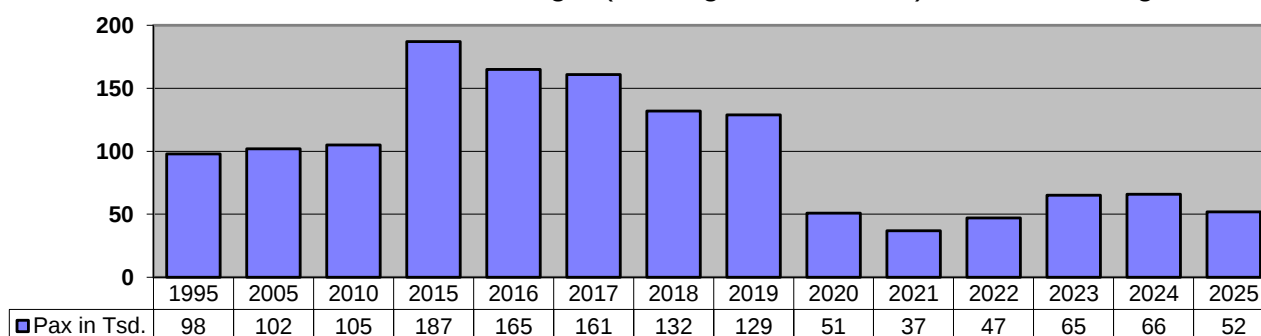
2 Flugbewegungen (Landungen) sind zwischen **05.00 und 06.00 Uhr** zu verzeichnen.

In der nächtlichen Kernzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr fanden 7 Starts und 4 Landungen statt, insgesamt also **11 Flugbewegungen (Vorjahr 12).**

Damit ist die zulässige Höchstanzahl von Flugbewegungen von nicht mehr als einer pro Woche im Jahresschnitt in dieser Zeit (**52**) ebenfalls bei weitem nicht erreicht.

Der Anteil der Überlandbewegungen (Starts und Landungen von und zu anderen Flugplätzen) am Gesamtverkehr ist 2025 auf **49,50 % gesunken**. 2024 belief sich der Anteil auf 49,71%.

Die Gesamtzahl der Ein- und Aussteiger (Passagiere und Crew) hat sich wie folgt entwickelt:



IV. Luftverkehr und Fluglärm

Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg ist für die hiesige Region ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Durch Unternehmen wie Aerodata, DLR, LBA, VW-Flugbetrieb und die Flughafen GmbH wird eine erhebliche Anzahl von Arbeitsplätzen geschaffen.

Neben der wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens Braunschweig–Wolfsburg darf jedoch das Schutzinteresse der Anwohner vor Fluglärm nicht außer Acht gelassen werden.

Das hiesige Automobilunternehmen führt seine Flüge mit modernen Jets durch, die die Norm des ICAO Annex 16 Chapter 4 erfüllen.

Beschwerden verursacht der Geschäftsverkehr nach wie vor im An- und Abflugbereich in den Ortschaften Bienrode, Wenden sowie Lehre/Wendhausen.

Seit 2022 sind auch vermehrt Beschwerden aus dem Bereich Wolfsburg (Fallersleben, Heiligendorf und Barnstorf) eingegangen.

Der zweite Problembereich am hiesigen Flughafen sind die Wochenenden, an denen 1-motorige Propellermaschinen Platzflüge, Stadtrundflüge und Platzrundenflüge durchführen, die wiederum die Ortschaften Bienrode, Wenden sowie Hondelage belasten.

Die zum Schutz der Bevölkerung bestehende Landeplatzlärmschutzverordnung kann aus formalen Gründen am hiesigen Flughafen nicht umgesetzt werden, da es sich um einen Verkehrsflughafen handelt.

Im Laufe des Jahres 2023 wurden die bestehenden Betriebsbeschränkungen für samstags, sonntags und feiertags von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr Ortszeit nach Anhörung der Beteiligten erweitert und sind ab **01.03.2024** in Kraft getreten.

Dadurch sind auch im Jahr 2025 weitere Verbesserungen für die Anwohner in der näheren Umgebung des Flughafens veranlasst worden.

Diese Betriebsbeschränkungen beinhalten Folgendes:

Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm wird der nichtgewerbliche zivile Flugbetrieb mit Flugzeugen bis zu 2.000 kg höchstzulässiger Startmasse und Motorseglern wie folgt zeitlich eingeschränkt:

Samstags, sonntags und an gesetzlichen Feiertagen von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr Ortszeit sind

1. Flüge mit Start- und Landeort Braunschweig und einer Flugzeit von weniger als 30 Minuten,
2. Platzrundenflüge, mit oder ohne Aufsetzen und Durchstarten,
3. IFR-Trainingsanflüge mit weniger als 30 Minuten zeitlichem Abstand zwischen Start und Anflug bzw. zwei Anflügen; als Zeitpunkt des Anflugs gilt der Zeitpunkt der Erteilung der entsprechenden Flugverkehrskontrollfreigabe sowie
4. Flugzeugschleppstarts, mit Ausnahme von Starts zu Überführungs- und Hochleistungsflügen, insbesondere zu Wettbewerbsflügen, Rekordflügen und -versuchen sowie zu Flügen zur Erlangung eines Leistungsabzeichens

unzulässig.

Diese Betriebsbeschränkung gilt nicht für Flugzeuge und Motorsegler, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen. Luftfahrzeuge entsprechen erhöhten Schallschutzanforderungen im Sinne dieser Betriebsbeschränkung, wenn für sie ein Lärmzeugnis ausgestellt wurde und die in § 4 Abs. 3 Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung genannten Lärmwerte eingehalten werden.

Eine weitere Maßnahme zur Lärmreduzierung für die Anwohner war auch die im Jahr 2025 weiter geltende freiwillige Vereinbarung zwischen Flughafenbetreiber und Nutzern, die Folgendes vorsieht:

- 1. Die in Braunschweig ansässigen Segelflugvereine werden an Sonn- und Feiertagen ab 13.00 Uhr Ortszeit keine Flugzeugschleppstarts mehr durchführen.*
- 2. Die Vereine der Fallschirmspringer werden die Zahl der Absetzflüge für Sprungschüler aus niedriger Höhe an Sonn- und Feiertagen ab 15.00 Uhr Ortszeit grundsätzlich auf 3 beschränken. Die Steigflüge für normale Absetzvorhaben sollen weiterhin an wechselnden Orten außerhalb des Platzbereiches Braunschweig durchgeführt werden.*
- 3. Die Motorflugschule will, soweit der Schulbetrieb und die Wetterlage dies zulassen, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr keine Platzrundenflüge mehr durchführen.*

Diese freiwillige Vereinbarung wurde auch im Jahr 2025 eingehalten.

V. Beschwerden über Fluglärm

Der Fluglärmschutzbeauftragte ist gemäß seiner Dienstanweisung fachliches Beratungsorgan der Fluglärmschutzkommission.

Seine Zuständigkeit richtet sich daher nach den Zuständigkeiten der Fluglärmschutzkommission. Dazu gibt es folgende gesetzliche Regelungen und Erläuterungen:

Im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist nicht ausdrücklich geregelt, dass sich der Zuständigkeitsbereich der Fluglärmschutzkommission auf einen in Kilometern oder nautischen Meilen festgelegten Umkreis vom Flughafen beschränkt.

Aus § 32b Abs. 3, 4 LuftVG ergibt sich, dass der Zuständigkeitsbereich sich zumindest auf diejenigen Gemeinden erstreckt, die in der Kommission vertreten sind. Nach der Kommentierung zu § 32b Abs. 3, 4 LuftVG ist die FLSK für die Gemeinden zuständig, deren Gebiet in den Lärmschutzbereich fällt. Durch die Festlegung eines Lärmschutzbereiches lässt sich die Zuständigkeit der Kommission räumlich auf die Gemeinden begrenzen, deren Gemeindegebiet zukünftig in den Lärmschutzbereich fallen würde.

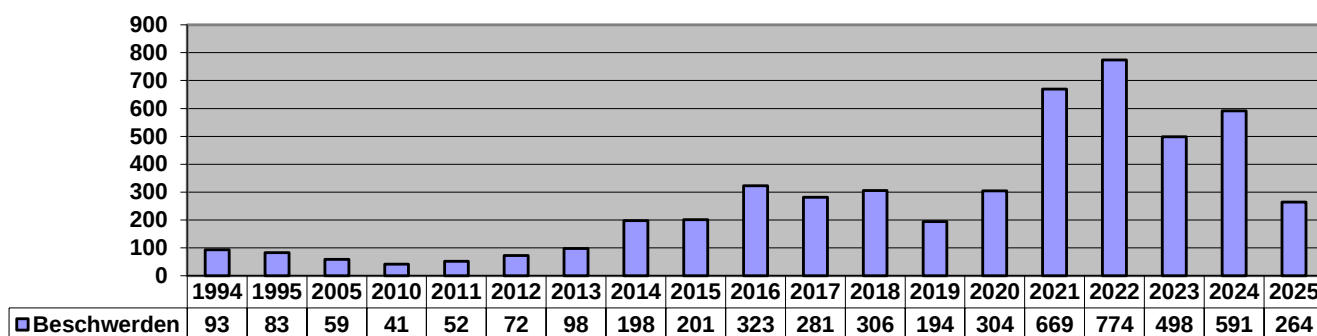
Die Anzahl der gegenwärtig in der Kommission vertretenen Gemeinden ist jedoch größer als die in den Lärmschutzbereich fallende Anzahl an Gemeinden. Daher umfasst der Zuständigkeitsbereich der FLSK das Gebiet der Gemeinden, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der FLSK vertreten sind.

Aus diesem Grund werden Beschwerden außerhalb dieses Bereiches – wie z. B. Wolfsburg und Umgebung – im Bericht 2025 nicht mehr erfasst und in Zukunft nicht mehr vom Fluglärmschutzbeauftragten bearbeitet.

Die in den folgenden Grafiken dargestellten Werte für die Jahre bis einschließlich 2024 sind nicht bereinigt. Bei der vergleichenden Betrachtung mit den Werten aus 2025 ist dies zu berücksichtigen.

Dem Fluglärmschutzbeauftragten liegen für 2025 insgesamt **264** Beschwerden vor.

Die Entwicklung über die Beschwerdeanzahl der letzten Jahre zeigt die folgende Grafik:



Hierbei ist zu bemerken, dass im Jahr 2025 **221 Beschwerden** von **zwei Beschwerdeführern** aus **Wenden** und **Waggum** eingereicht wurden.

Seit dem Jahr 2014 ist, obwohl die **Flugbewegungen seitdem zurückgegangen** sind, ein erheblicher Anstieg der Beschwerden zu verzeichnen, da die Beschwerden seit diesem Zeitpunkt auch per E-Mail eingereicht werden können.

Die Beschwerden betreffen nicht immer nur einzelne Fluglärmereignisse, sondern es liegen auch Sammelbeschwerden vor, in denen z. B. 20 bzw. 25 einzelne Fluglärmereignisse von den Beschwerdeführern registriert und mitgeteilt wurden.

Daher ist die Anzahl der Fluglärmereignisse, die von den Beschwerdeführern gemeldet wurden, tatsächlich höher als die Anzahl der vorliegenden Beschwerden.

Die Zahl der beschwerten Einzellärmereignisse beträgt dieses Jahr 389.

Ein Vergleich zum Vorjahr ist in diesem Bericht nicht zielführend, da die über 1.500 Einzellärmereignisse aus dem Bereich Wolfsburg und Umgebung nicht mehr erfasst werden.

Die Zahl der Einzellärmereignisse (389) aus der direkten Umgebung des Flughafens ist im Vergleich zum Vorjahr (276) gestiegen.

Im Vergleich zu den Berichten der früheren Jahre werden seit dem Jahresbericht 2019 zum Zwecke der Übersichtlichkeit in den folgenden Statistiken die Zahlen der Einzellärmereignisse zugrunde gelegt.

Auf die früheren Statistiken nach Nutzern und Art der Luftfahrzeuge wurde verzichtet, da es für die Anwohner nur von marginaler Bedeutung ist, von welchem Nutzer bzw. von welcher Art des Luftfahrzeugs der Lärm verursacht wurde.

A) örtliche Herkunft der Einzellärmereignisse

Die Zahl der Einzellärmereignisse in der direkten Umgebung des Flughafens ist aus dem Ortsteil **Wenden (258)** von drei Beschwerdeführern wie in den letzten Jahren am höchsten. 256 Einzellärmereignisse sind von einem Beschwerdeführer eingereicht worden.

Hierbei werden hauptsächlich die Abflüge nach Westen nördlich der Centerline direkt über den Pflichtmeldepunkt Whiskey 1 und das Nichteinhalten der empfohlenen Nordplatzrunde bemängelt.

Die Luftfahrzeuge fliegen dabei nicht immer zum Hafen und anschließend in Nordrichtung, sondern biegen schon beim Autobahnkreuz Nord Richtung Norden ab und überfliegen dann den südwestlichen Bereich von Wenden in nördlicher Richtung.

Aus **Ouerum** liegen **15** Einzellärmereignisse von **zwei** Beschwerdeführern vor, die durch Überflüge des Ortes in der empfohlenen Südplatzrunde und Abflüge nach Osten bei Starts auf der 26 verursacht wurden.

Zur Einhaltung der empfohlenen Platzrunden hat der Fluglärmschutzbeauftragte in Saisonauftakt- und Saisonabschlussbesprechungen mit den Nutzern versucht, Abhilfe zu schaffen. Auch in diesjährigen Besprechungen wurde und wird die Thematik weiter erörtert.

Aus **Bienrode** liegen **15** Einzellärmereignisse von **vier** Beschwerdeführern vor, die durch Überflüge bei Landungen aus und Starts nach Westen verursacht wurden.

Die **100** Einzellärmereignisse aus **Waggum** von **vier** Beschwerdeführern wurden hauptsächlich durch Probestandläufe auf dem Flughafengelände und beim Unternehmen Aero-data sowie durch **nächtliche** Starts und Landungen verursacht.

Aus der weiteren Umgebung des Flughafens kommen über 1.500 Einzellärmereignisse von Beschwerdeführern aus Barnstorf und Fallersleben, die aus den zuvor genannten Gründen nicht mehr erfasst werden.

Durch die Verlängerung der Startbahn in Richtung Osten und die Verringerung des Anflugwinkels von 3,5 auf 3 Grad hat sich die Überflughöhe in den Ortschaften östlich des Flughafens seit Mitte Oktober 2012 vermindert.

Zu den Einzelheiten über die örtliche Herkunft der Einzellärmereignisse gibt die nachfolgende Übersicht Aufschluss.

Einzellärmereignisse nach Ortsteilen 2025

Ortsteile	Zahl der Einzellärmereignisse	Zahl der Beschwerdeführer
Abbesbüttel		
Bechtsbüttel		
Bevenrode		
Bienrode	8	4
Broitzem		
Dibbesdorf		
Gartenstadt		
Gliesmarode		
Grassel		
Harxbüttel		
Heidberg		
Heiligendorf		
Hondelage	2	2
Kanzlerfeld		
Kralenriede		
Lamme		
Lehndorf	2	1
Lehre	2	2
Leiferde		
Mascherode		
Melverode		
Ölper		
Querum	15	2
Rautheim		
Riddagshausen		
Rühme		
Rüningen		
Schapen		
Schuntersied.		
Schw. Berg		
Siegfriedviertel		
Stadtgebiet		
Stöckheim		
Südstadt		
Thune		
Veltenhof		
Völkenrode		
Volkmarode		
Waggum	100	4
Watenbüttel	1	1
Weddel		
Wenden	258	3
Wendhausen		
Weststadt		
Übrige	1	1
Summe	389	20

B) Ursachen der Einzellärmereignisse

Über die Ursachen der Einzellärmereignisse gibt die nachfolgende Übersicht Aufschluss:

Ursache	Einzellärmereignisse	Gesamt
An- u. Abflüge		123
a) Start nach Westen (26)	99	
b) Start nach Osten (08)	4	
c) Landung von Osten (26)	5	
d) Landung von Westen (08)	15	
Überflüge ohne An- und Abflugverfahren	1	1
Niedrigflüge		
Beschwerden über Platzrundenflüge		177
a) Nord	152	
b) Süd	25	
Nichteinhaltung der freiwilligen Vereinbarung		
Allgemeine Anfragen und Beschwerden	7	7
Bodenlärm durch Standläufe und Flugvorbereitungen	81	81
Summe		389

Eine hohe Anzahl der Einzellärmereignisse (**177**) ergibt sich aus **Flügen der empfohlenen Platzrunden** - insbesondere im Bereich des **südwestlichen Wendens** und in Querum (Vorjahr 88).

Im Vergleich zum Vorjahr (18) ist die Zahl der Einzellärmereignisse (**81**) über "**Bodenlärm durch Standläufe und Flugvorbereitungen**" **besonders nachts** wieder stark angestiegen.

123 Einzellärmereignisse haben das **An- und Abflugverfahren** verursacht, wovon 99 Einzellärmereignisse Starts nach Westen über Bienrode und Wenden betreffen.

C) Zeitliche Einordnung der Einzellärmereignisse

Die nachfolgende Übersicht gibt über die zeitliche Einordnung Aufschluss:

		Gesamt
Montag - Freitag		300
06:00-13:00	77	
13:00-15:00	37	
15:00-19:00	84	
19:00-22:00	22	
22:00-06:00	80	
Samstag		61
06:00-13:00	21	
13:00-15:00	21	
15:00-19:00	11	
19:00-22:00	2	
22:00-06:00	6	
Sonn- und Feiertag		28
06:00-13:00	3	
13:00-15:00	7	
15:00-19:00	4	
19:00-22:00	1	
22:00-06:00	13	
Summe		389

Die an Sonn- und Feiertagen erfassten **28** Einzellärmereignisse sind im Vergleich zum Vorjahr gesunken., ebenso die an den Wochenenden zwischen 13.00 - 15.00 Uhr erfassten **28** Einzellärmereignisse.

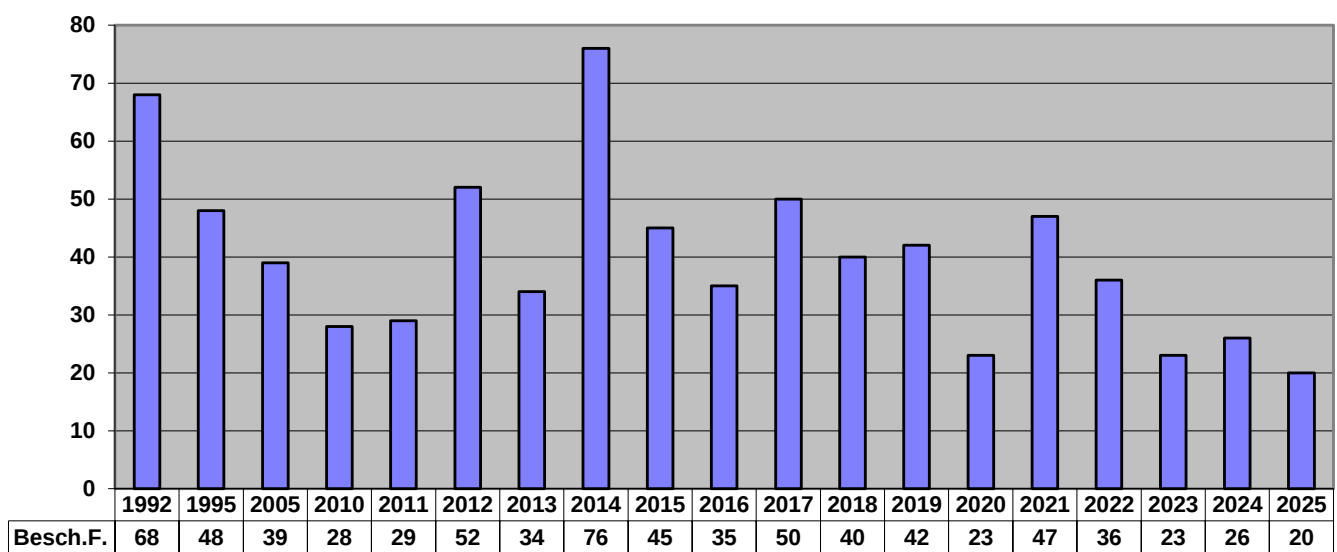
Hierbei wurden aus den vorgenannten Gründen nur die Vergleichszahlen aus der näheren Umgebung des Flughafens berücksichtigt.

99 Einzellärmereignisse liegen im Jahr 2025 zu Lärmstörungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr vor, die überwiegend von einem Beschwerdeführer aus Waggum kommen; 2024 waren es 53.

Der Großteil der Einzellärmereignisse (251) betrifft die Werktage von Montag bis Samstag zu üblichen Arbeitszeiten (06:00- 19:00 Uhr).

VI. Beschwerdeführer

Die Zahl der Beschwerdeführer hat sich wie folgt entwickelt:



Im Jahr 2025 beträgt die Zahl der Beschwerdeführer **20**. Damit liegt ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr mit 26 Beschwerdeführern vor. 9 Beschwerdeführer aus dem Bereich Wolfsburg sind in diesem Bericht aus den auf Seite 8 des Berichts genannten Gründen nicht mehr erfasst.

Es ist - wie in den Vorjahren - zu berücksichtigen, dass nicht immer nur einzelne Personen die Beschwerden veranlassen, sondern sich oft der Vertreter einer Bürgerinitiative meldet und die Beschwerde stellvertretend für weitere Beschwerdeführer abgibt. Dies ist zum Beispiel aus Wenden und Waggum festzustellen.

VII. Flugverfahren am Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg

a) An- und Abflugverfahren nach Sichtflugregeln (VFR)

Im Jahr 1993 wurden unter Mitarbeit des Fluglärmschutzbeauftragten die An- und Abflugverfahren nach Sichtflugregeln verändert.

Die größten Probleme ergeben sich aus der Lage der Ortschaften Bienrode und Wenden zur Startbahn, da sie bei Starts auf der 26 und Landungen auf der 08 niedrig überflogen werden müssen.

Hier kommt es häufig dann zu Beschwerden, wenn die Flüge nördlich der Centerline durchgeführt werden.

Um hier für Abhilfe zu sorgen, sollte verstärkt der Kontrollpunkt "Mike" genutzt und das Autobahnkreuz „Nord“ überflogen werden, weil dies die Orte Bienrode und Wenden entlastet.

Insoweit kann hier nur an die Piloten und auch die hiesigen Fluglotsen appelliert werden, den Kontrollpunkt "Mike" verstärkt zu nutzen.
--

Durch die Verlängerung der Startbahn nach Osten im Jahr 2012 und den damit in östliche Richtung verschobenen Abflugpunkt, haben die Luftfahrzeuge beim Start nach Westen eine größere Überflughöhe über den Ortschaften Bienrode und Wenden. **Dies führt zu einer spürbaren Lärmreduzierung.**

Veränderungen des An- und Abflugverfahrens nach Sichtflugregeln sollten nach der Inbetriebnahme der verlängerten Startbahn zurzeit nicht erfolgen.

Die Einzelheiten des An- und Abflugverfahrens nach Sichtflugregeln (VFR) ergeben sich aus der folgenden Karte:

b) **Empfohlene Streckenführung für VFR-Trainingsflüge**

Im Jahr 1994 wurden die VFR-Trainingsflugstrecken verändert und mit entsprechenden Hinweisen bekanntgemacht. 2006 wurden die Hinweise und die Karte überarbeitet und neu gedruckt.

Im Laufe des Jahres **2023** wurde die Karte „**Empfohlene Streckenführung für VFR- Trainingsflüge am Flughafen Braunschweig- Wolfsburg**“ in Zusammenarbeit mit dem Geschäftsführer des Flughafens, dem stellvertretenden Betriebsleiter des Flughafens, dem Regionalleiter DAS, dem Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm sowie dem Lärmschutzbeauftragten neu erarbeitet.

Die besondere Situation um die Gemeinde Hondelage in Bezug auf Windrichtung und Fluglärm durch Schallbildung erforderten eine Überarbeitung.

Die aufgezeigte Route A solle nur bei Abflügen und ausreichender Steigleistung des Luftfahrzeugs geflogen werden, ansonsten solle Route B genutzt werden.

Die angepasste Karte wurde auf der Homepage des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg als Information für Piloten veröffentlicht.

Weiter wurde die Karte bei den Saisonabschluss- und Saisonauftaktbesprechungen vorgestellt.

Der Lärmschutzbeauftragte wird die Karte per E-Mail den Piloten übersenden, die die vorliegende Empfehlung nicht beachten und dadurch Beschwerden verursacht haben.

Die Streckenführung für die Trainingsflüge ist der folgenden Karte zu entnehmen.



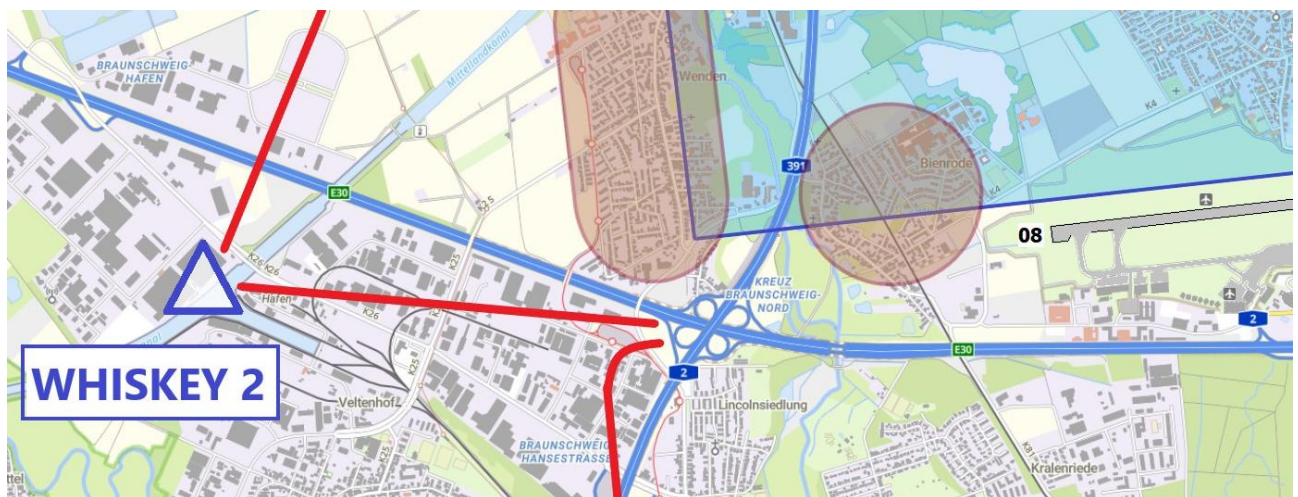
Hinweise zu VFR-Trainingsflügen in der Platzrunde am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg.

Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg liegt wie viele andere Flugplätze auch inmitten eines stark besiedelten Umfelds. Um dem Schutz der Anwohner vor übermäßigem Fluglärm Rechnung zu tragen, wurden empfohlene Platzrundenführungen speziell für VFR-Trainingsflüge entwickelt.

Insbesondere die Gemeinden Bienrode, Wenden und Hondelage (in der Karte braun eingefärbt) sind besonders lärmsensible Bereiche und sollten möglichst nicht überflogen werden. Aufgrund der besonderen Situation sind zusätzliche Informationen zum Flugverlauf in den Ausschnitten 1 und 2 dargestellt.

Bitte informieren Sie sich vor dem Flug über den Verlauf dieser Platzrunden und versuchen Sie diese nach Möglichkeit genau einzuhalten, Anweisungen des Towers haben jedoch immer Vorrang und sind unverzüglich zu befolgen!

Ausschnitt 1: Abflug Piste 26 / Anflug Piste 08 (Bienrode und Wenden)

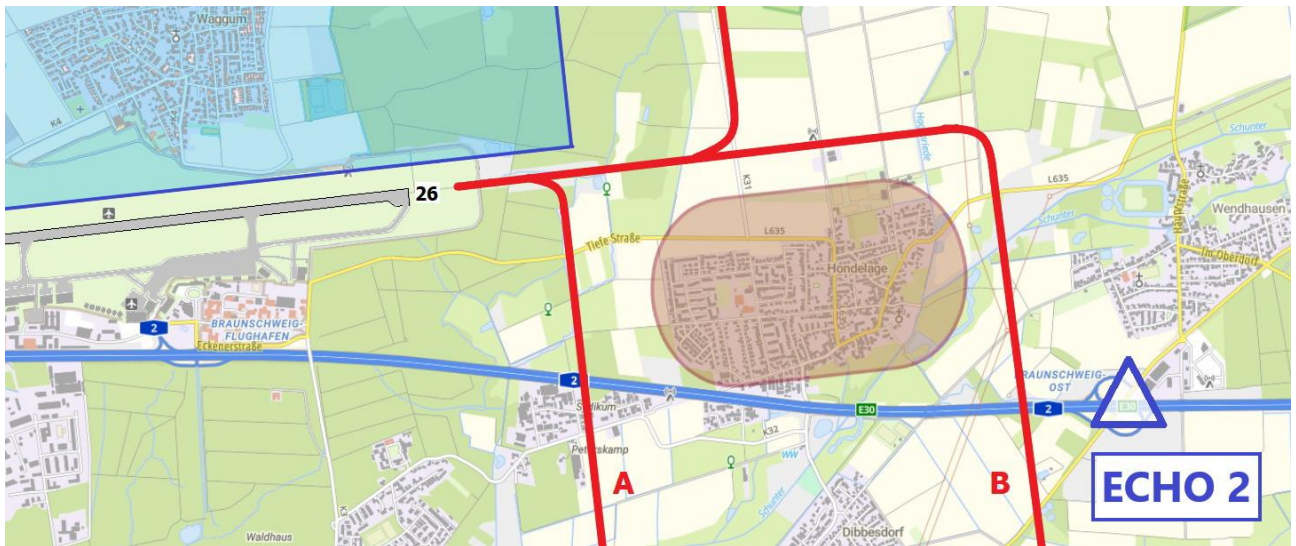


Nordplatzrunde: - bei Piste 26 nach dem Start, wenn möglich frühe Linkskurve direkt zum Autobahnkreuz und weiter bis Whiskey 2
- bei Piste 08 ab dem Hafen (Whiskey 2) direkt zum Autobahnkreuz, dann in den Endanflug Piste 08.

Bitte nicht entlang der Autobahn fliegen! Bienrode und Wenden bitte meiden!

Südplatzrunde: - bei Piste 26 nach dem Start, wenn möglich frühe Linkskurve direkt zum Autobahnkreuz dann Linkskurve in den Querabflug
- bei Piste 08 Queranflug bis zum Autobahnkreuz, dann in den Endanflug Piste 08.

Das Autobahnkreuz bitte nicht nördlich überfliegen, Bienrode und Wenden bitte meiden!



Anflug Piste 26 (Südplatzrunde): - es ist grundsätzlich der Queranflug **östlich** von Hondelage zu nutzen (**Flugweg B**)
Hondelage bitte nicht überfliegen!

Abflug Piste 08 (Südplatzrunde): - bitte wenn möglich **und** es das Steigvermögen Ihres Flugzeugs **sicher** zulässt, deutlich „vor“ (= **westlich!**) von Hondelage in den Querabflug direkt Richtung Gewerbegebiet Sydikum fliegen (**Flugweg A**), andernfalls ist Hondelage deutlich östlich zu umfliegen (Flugweg B)
Hondelage (und auch Wendhausen) bitte nicht überfliegen.

c) Flüge nach Instrumentenflugverfahren (IFR)

Die Instrumentenflugverfahren am hiesigen Flughafen werden, wie an jedem anderen Flughafen auch, in Landebahnverlängerung bzw. Startbahnverlängerung durchgeführt.

Erst in einer erheblichen Entfernung zur Start- bzw. Landebahn gehen die Maschinen beim Start auf Kurs bzw. beim Landeanflug in den Endanflug.

Die im Oktober 2012 erfolgte Inbetriebnahme der Bahnverlängerung führte zu positiven und auch negativen Veränderungen bezüglich des Instrumentenflugverfahrens.

Eine Veränderung der Instrumentenflugverfahren wurde in 2012 über die Fluglärmschutzkommission beantragt. **Der Punkt 12 Meilen DME HLZ sollte auf über 14 Meilen DME HLZ verändert werden, damit die Luftfahrzeuge erst hinter Watenbüttel und Völkenrode auf Kurs gehen.**

Dies ist seit dem 01.05.2014 umgesetzt worden. Der Punkt, an dem die Luftfahrzeuge auf Kurs gehen, liegt nun bei **16 Meilen DME HZL**. Eine Entlastung ist auch in der Beschwerdezahl zu erkennen.

Da der Abflugpunkt durch die Startbahnverlängerung nach Osten verschoben wurde, haben die Luftfahrzeuge beim Start nach Westen über den Ortschaften Bienrode und Wenden jetzt grundsätzlich eine größere Überflughöhe, wodurch eine Lärmreduzierung zu verzeichnen ist.

Durch die Verlegung des Aufsetzpunktes nach Osten und die Verringerung des Anflugwinkels von 3,5 auf 3 Grad hat sich die Flughöhe in den Ortschaften östlich des Flughafens jedoch vermindert, was dort zu einer Erhöhung der Lärmbelastung geführt hat.

Die Sichtanflüge innerhalb des Instrumentenflugverfahrens führen grundsätzlich zu Problemen in Hondelage, da dieser Ort dabei oft sehr niedrig überflogen wird.

Bei sämtlichen Instrumentenflugverfahren werden jedoch die Ortschaften Bienrode, Wenden, Lehre und Wendhausen überflogen.

Da Wenden und Bienrode erheblich dichter am Flughafen liegen, wäre es zur Optimierung des Lärmschutzes der Bevölkerung sinnvoll, die Anflüge von Osten und die Starts nach Osten -zumindest in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr- durchzuführen.

Dies ist natürlich nur bei entsprechender Wetterlage möglich, um Sicherheitsrisiken zu vermeiden.

Seitens des Fluglärmschutzbeauftragten und auch der Fluglärmschutzkommission wurden bereits entsprechende Empfehlungen an die hiesigen Nutzer gegeben. Ein hiesiges Automobilunternehmen verfährt entsprechend dieser Regelung mit ihren werkseigenen Maschinen.

Weiterhin sollte auf die Nutzung des Umkehrschubes - soweit unter Sicherheitsaspekten durchführbar – verzichtet werden. Dies ist nach der Bahnverlängerung, zumindest für kleinere Luftfahrzeuge, möglich und würde zu einer erheblichen Lärmreduzierung in Waggum führen.

VIII. Aktivitäten des Fluglärmschutzbeauftragten im Rahmen seiner Aufgaben und Zuständigkeiten

Grundlage für die Tätigkeit des Fluglärmschutzbeauftragten ist die Dienstanweisung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung vom 02.03.1992, die am 01.04.1992 in Kraft getreten ist.

Nach dieser Dienstanweisung hat der Fluglärmschutzbeauftragte alle zur Fluglärmbekämpfung im Rahmen der Luftaufsicht notwendigen Maßnahmen zu treffen. Ihm obliegen insbesondere folgende Aufgaben:

- 1. Bearbeitung der mit dem Flugbetrieb am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg zusammenhängenden allgemeinen Fluglärmbeschwerden*
- 2. Weiterleitung von konkreten Fluglärmbeschwerden an die Bundesanstalt für Flugsicherung, sofern Abweichungen von den festgelegten Streckenführungen betroffen sind.*
- 3. Kontrolle der örtlichen Flugbetriebsbeschränkungen*
- 4. Erörterung aller Möglichkeiten der Minderung des Fluglärms mit den zuständigen Mitarbeitern des Flughafens, der Flugsicherungsstelle und der Luftfahrtunternehmen*

-
5. *Fachliche Beratung sowie Teilnahme an Sitzungen der Fluglärm-schutzkommission*
 6. *Mitwirkung bei der Konzeption von Verfahren zur Bekämpfung des Flug-lärms, insbesondere hinsichtlich der lärmoptimalen Festlegung der An- und Abflugrouten, der Anwendung lärm-mindernder Start- und Landever-fahren, der Festlegung örtlicher Flugbetriebsbeschränkungen*
 7. *Vorlage eines Jahresberichts über die fluglärmrelevanten Entwicklungen des vergangenen Jahres am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg.*

Entsprechend dieser Dienstanweisung wurden sämtliche Lärmbeschwerden bearbeitet und statistisch erfasst.

Ergaben sich Besonderheiten zum Flugweg oder zum Verhalten der Piloten, wurden die Piloten um Stellungnahme zu der Beschwerde gebeten.

Zu den Beschwerdeführern wurde in den meisten Fällen telefonisch Kontakt gehalten, da dies persönlicher ist und auf die Problematik besser eingegangen werden kann.

Bei Sammelbeschwerdeführern wurden die Beschwerden statistisch erfasst und keine wei-teren Maßnahmen ergriffen, soweit dazu keine Anhaltspunkte vorlagen.

Wie auch in den vergangenen Jahren wurden Besprechungen mit den Nutzergruppen des Flughafens und den Piloten wahrgenommen, teilweise telefonisch oder durch Online - Be-sprechungen.

An den Sitzungen der Fluglärm-schutzkommission hat der Fluglärm-schutzbeauftragte teilge-nommen.

Der Fluglärm-schutzbeauftragte hat die örtlichen Flugbetriebsbeschränkungen überwacht.

Im Jahr 2025 wurden **sieben Verstöße** gegen die örtlichen Flugbetriebsbeschränkungen festgestellt (Vorjahr fünf) und durch Einleitung eines OWi – Verfahren erledigt.

Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass auch weiterhin viele Flüge an den Wochenenden in der Mittagszeit stattfinden werden, die nicht der Betriebsbeschrän-kung unterliegen, da sie mit lärmgeminderten Luftfahrzeugen durchgeführt werden oder über 30 Minuten dauern.

Die vorgenannten Aufgaben sind vom Fluglärm-schutzbeauftragten natürlich nur dann zu erfüllen, wenn er von allen am Flugverkehr beteiligten Stellen unterstützt wird.

Dazu dient insbesondere die intensive und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Luft-fahrtbehörde des Landes, der an dieser Stelle für die Unterstützung besonders gedankt sei.

Weiterer Dank gilt den Mitarbeitern des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg und der örtli-chen Flugsicherung für die Unterstützung des Lärmschutzbeauftragten.

IX. Schlussbemerkungen

Die Gesamtzahl der Flugbewegungen und der Bewegungen bei Nacht sind leicht gestiegen.

Die Zahl der Beschwerden, der Beschwerdeführer und insbesondere die Zahl der Einzellärmereignisse ist zurückgegangen. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Beschwerden aus Wolfsburg und Umgebung nicht mehr erfasst wurden.

Die Sensibilität einiger Anwohner ist auch zu normalen Tageszeiten weiterhin sehr hoch. Von einigen Beschwerdeführern werden alle Lärmereignisse zu jeder Tageszeit gemeldet.

Zum Schutz der Bevölkerung sieht die Betriebsbeschränkung für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg bezüglich der Nachtzeit folgende Einschränkungen vor:

Pro Nacht dürfen am Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg nicht mehr als sechs Flugbewegungen mit mehr als 75 dB(A) Außenwert in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr (Ortszeit) durchgeführt werden. Selbst wenn jede Flugbewegung diesen Außenwert überschreiten würde, dürften bei 365 Tagen somit 2.190 Flugbewegungen stattfinden.

Zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr sind die Bewegungszahlen im Vergleich zu 2024 um **12 Flugbewegungen gestiegen**.

In der nächtlichen Kernzeit von 0.00 bis 5.00 Uhr darf im Jahresdurchschnitt nicht mehr als einmal pro Woche eine Flugbewegung stattfinden. Im Jahr dürften somit 52 Flugbewegungen in der nächtlichen Kernzeit stattfinden; im **Jahr 2025 waren es 11** (im Vorjahr 12).

Die Zahl der Flugbewegungen zwischen 0.00 Uhr und 6.00 Uhr ist mit **13 Flugbewegungen** im Vergleich zum Vorjahr konstant geblieben.

Damit sind die Betriebsbeschränkungen zum Schutz der Anwohner vor unzumutbarem Fluglärm auch im Jahre 2025 eingehalten worden.

Braunschweig, den 13.03.2025

Ulrich Haufe