

---

# KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

---

- Ausschuss Lärmindernde Maßnahmen und Bau -

Bremen, 18. Februar 2019

## Protokoll

über die 51. Sitzung des Ausschusses „Lärmindernde Maßnahmen und Bau“ am 22. Oktober 2018 um 16:00 Uhr

beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

### Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der 50. Sitzung (neu eingefügt)
3. Beratung über die Zielsetzung eines schalltechnischen Gutachtens zum Bodenlärm im Umfeld des Flughafens
4. Verschiedenes

Beginn der Sitzung: 16.00 Uhr

Ende der Sitzung: 17.45 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden.

Der Vorsitzende fragt die Anwesenden, ob sie mit der Tonbandaufzeichnung der Sitzung einverstanden sind. Es gibt keine Gegenstimmen.

### TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

Als neuer Tagesordnungspunkt 2 wird die Genehmigung des Protokolls der 50. Sitzung aufgenommen. Die Tagesordnung wird genehmigt.

## **TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 50. Sitzung**

Das Protokoll der 50. Sitzung wird mit den Änderungen der FLSB, der VSF und der DFS genehmigt.

## **TOP 3. Beratung über die Zielsetzung eines schalltechnischen Gutachtens zum Bodenschall im Umfeld des Flughafens**

Das schalltechnische Gutachten wird ein Nebenprodukt der im Jahr 2019 stattfindenden Berechnung des Lärmschutzbereichs sein. Es erfolgt keine Messung sondern eine Berechnung.

Es wird die Frage des Wesentlichkeitskriteriums aufgeworfen, also ab welchem Unterschiedswert bei verschiedenen Höhen der Lärmschutzwand, die Minderung der Lärmwerte als wesentlich erachtet werden könnte und im Nachgang über eine Änderung der bestehenden Situation nachgedacht werden könnte. Die Ausschussmitglieder und die Genehmigungsbehörde einigen sich auf 1 dB (A) als Kriterium für Einzelschallereignisse. Die Vertreterin der FBG erklärt, Sie halte den Wert für zu niedrig angesetzt; eine Minderung von 1 dB(A) sei vielleicht wahrnehmbar aber nicht wesentlich und schlägt mindestens 3 dB (A) vor. Es bleibt seitens der Ausschussmitglieder bei dem Wert von 1dB(A).

Es werden verschiedene Szenarien (Anlage TOP 3 – Genehmigungsbehörde – Vorschlag Schalltechnische Untersuchung) und Immissionsorte (Anlage TOP 3 – Genehmigungsbehörde – Karte Immissionsorte) festgelegt.

## **TOP 4. Verschiedenes**

Der Vertreter der VSF bringt das Thema des westlichen Überschießens der südlichen Abflugroute über Stuhr Moordeich der Startbahn 27 ein (Anlage TOP 4-1 – VSF - Überschiesser Stuhr) sowie eine Liste (Anlage TOP 4-2 – VSF – Überschiessen Stuhr) der Fluggesellschaften, die am häufigsten von der veröffentlichten Route abweichen würden.

Nach anfänglicher Diskussion, ob die betreffenden Fluggesellschaften angeschrieben werden sollten, wird das Thema auf die 159. FLK Sitzung am 19.11.18 vertagt.

### **Anlagen:**

- Anlage 1: TOP 3 – Genehmigungsbehörde – Vorschlag Schalltechnische Untersuchung
- Anlage 2: TOP 3 – Genehmigungsbehörde – Karte Immissionsorte
- Anlage 3: TOP 4-1 – VSF - Überschiesser Stuhr
- Anlage 4: TOP 4-2 – VSF – Überschiessen Stuhr

## Abkürzungsverzeichnis

AAS	Atlas Air Service
ADF	Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen
ADV	Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
AzB	Allgemeinen Berechnungsvorschrift zur Erfassung von Fluglärm
AzD	Anleitung zur Datenerfassung
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BGH	Bundesgerichtshof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
BVL	Bremer Verein für Luftfahrt e.V.
CDO	Constant Descend Operation
DES	Datenerfassungssystem
DFLD	Deutscher Fluglärmdienst e.V.
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLH	Deutsche Lufthansa
FBG	Flughafen Bremen GmbH
FLK	Fluglärmkommission
FLSB	Fluglärmschutzbeauftragte
ft	Fuß (Höheneinheit)
GO	Geschäftsordnung (der Fluglärmkommission Bremen)
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumenten-Landesystem
LFT	Lufthansa Flight Training GmbH
LH	Lufthansa
LMP	Lärminderungsplan
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MP/MS	Messstelle
OA	Ortsamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAF	Probleme an anderen Flughäfen

PIB	Probleme am Bremer Flughafen
RNAV	Flächennavigation
SUBV	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
SWAH	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
SWGK	Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz
UBA	Umweltbundesamt
UIG	Umweltinformationsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
VSF	Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. Bremen
WES	Wesertalroute
WNR	Weser-Nienburg-Route

**Vorschlag Aufgabenstellung Schalltechnische Untersuchung zur Wirksamkeit der Lärmschutzwälle und –wände am Verkehrsflughafen Bremen (Stand FLK-Ausschuss 22.10.2018)**

Auswahl Luftfahrzeuge:

Für die Fälle 1 bis 5 Beluga ST oder Beluga XL, fallen beide in die Klasse S 6.1: „Strahlflugzeuge mit zwei Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 120 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen und im Jahr 1982 oder danach gebaut wurden.“

Für den Fall 6 A320, fällt in Klasse S 5.2: „Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 50 t bis 120 t und einem Triebwerks-Nebenstromverhältnis größer als 3, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen und im Jahr 1982 oder danach gebaut wurden.“

Auswahl Betriebsfälle:

Fall 1: LFZ rollt vom Vorfeld entlang TWY A in die Sonderstartbahn West und wendet (relevant für Wand/Wall entlang TWY A und südlich Stuhr-Kuhlen).

Fall 2: LFZ steht auf Sonderstartbahn West und gibt Vollgas (relevant für Wand/Wall entlang TWY A und südlich Stuhr-Kuhlen)

Fall 3: LFZ rollt vom Vorfeld entlang TWY C und F in die Sonderstartbahn Ost und wendet (relevant für Wand/Wall entlang Wähmann-Grundstück und im Südostbereich Flughafen).

Fall 4: LFZ steht auf Sonderstartbahn Ost und gibt Vollgas (relevant für Wand/Wall entlang Wähmann-Grundstück und im Südostbereich Flughafen)

Fall 5: wie Fall 3 (relevant für zu prüfende „Airbus“-Schallschutzwand)

Fall 6: LFZ steht auf dem „Run-Up-Platz“ (Kompensierscheibe) auf TWY M (relevant für alle o.a. Wände/Wälle

Auswahl Wandkonstellationen:

Konstellation 1: Wand/Wall mit bisheriger Höhe

Konstellation 2: Wand/Wall mit einer Höhe von 7 m über TWY- bzw. RWY-Höhe

Konstellation 3: ohne Wand/Wall

Konstellation 4: Wand/Wall mit einer Höhe von 10 m über TWY- bzw. RWY-Höhe

Pegel:

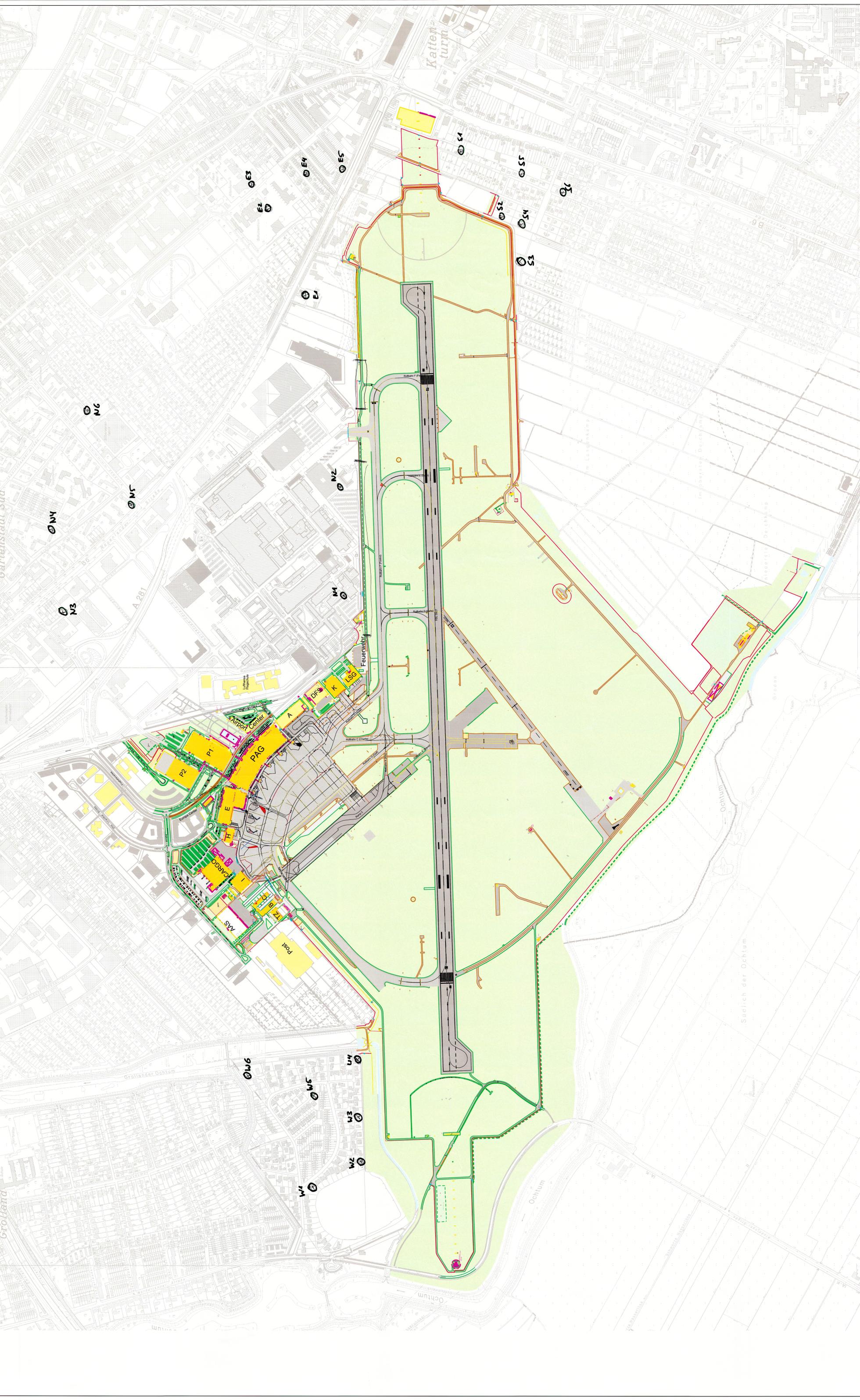
Einzelpegel  $L_{A, \max}$  in dB (A) nach AzB

Wahrnehmungs-/Wesentlichkeitskriterium

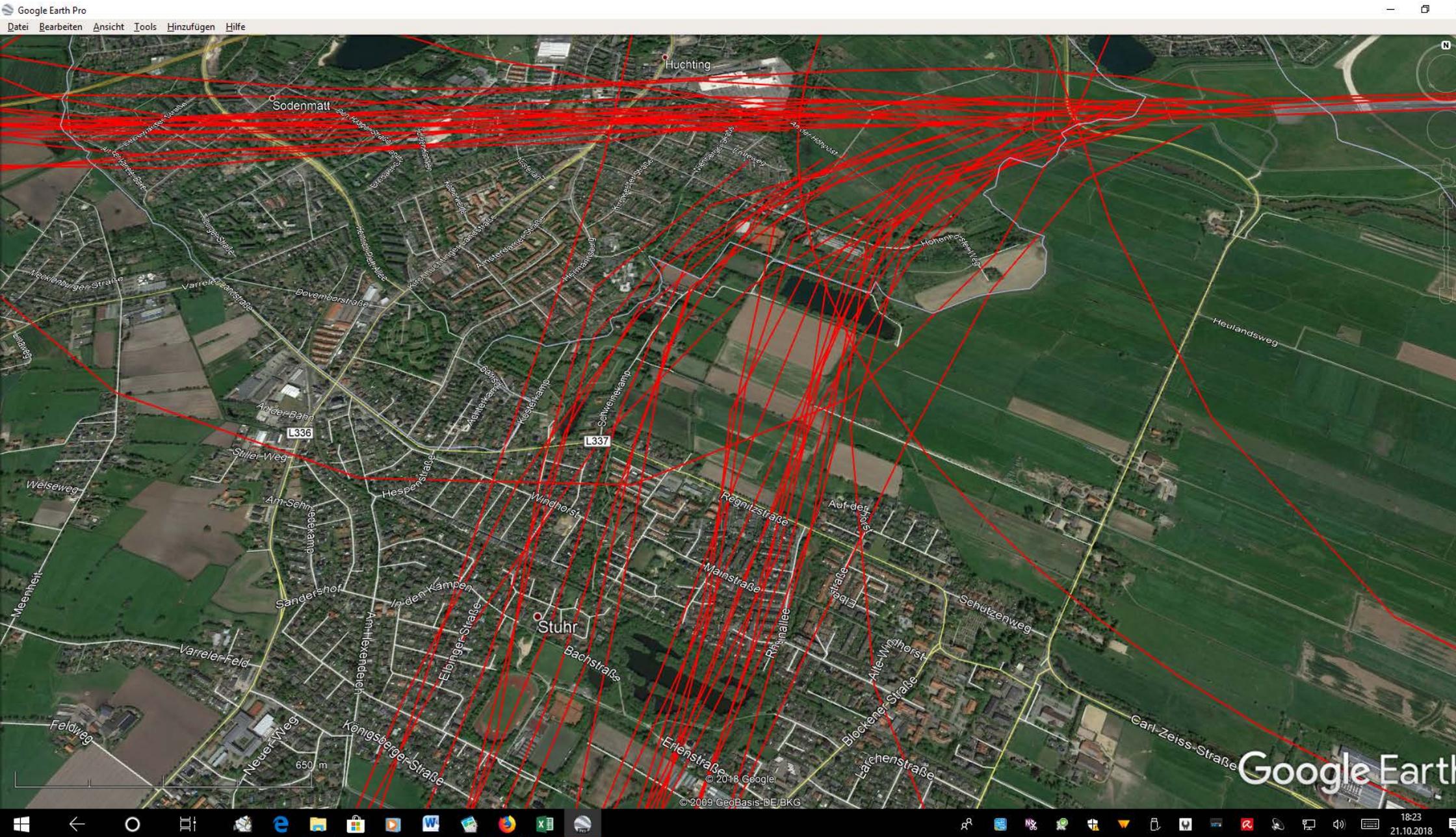
1 dB (A)

Auswahl Immissionsorte

gem. anliegender Karte



# Anlage TOP 4.1



## Anlage TOP 4.2

	6.00 - 14.00	14.00 - 22.00	22.00 - 24.00	
<u>19.10.2018</u>				
	GMI 25KC (A319)	GMI 3220 (A319)		
	SUI 534 (B190)	DCS 709 (C56X)		
	EWG4XB (A320)	RYR 68CC (B738)		
	DLH 353 (CRJ6)			
	DLH 361 (CRJ9)			
<u>18.10.2018</u>				
	DLH 361 (CRJ9)	VJT 683 (CRJ2)	QAJ 1190 (LJ35)	
	RYR 71MV (B733)	RYR 213H (B738)		
	THY 5JV (A321)	OHY 818 (A321)		
	DLH 353 (CRJ6)	RYR 89HD (B733)		
		RYR 251L (B733)		
		RYR 25VJ (B733)		
		PA 44		
		RYR 68CC (B733)		
		TYW 316 (ASTR)		
		GIE NN (SR20)		
		GMI 68WP (A319)		
		ATL 5B (C25A)		
		DLH 1XN (CRJ9)		
		EWG 82R (DH8D)		
<u>17.10.2018</u>				
	GMI 33VP (A321)	PAY 2		
	RYR 1845 (B733)	RYR 334C (B733)		
	GMI 53VS (B733)	BGA 251D (A3ST)		
	DLH 361 (CRJ9)			
<u>16.10.2018</u>				
	DLH 353 (CRJ9)	GMI 27BJ (A319)		
	RYR 251L (B733)	RYR 213H (B733)		
	RYR 25VJ (B733)	BGA 151A (A3ST)		
	DLH 4CJ (A319)			
	DLH 9980 (C525)			
<u>15.10.2018</u>				
		GMI 3218 (A321)		
		ATL 3Z (C25A)		
<u>12.10.2018</u>				
	RYR 374X (B733)	GMI 3218 (A321)		
	ATL 9K (E55P)			
<u>09.10.2018</u>				
	RYR 251L (B733)	BE9L		
	RYR 25VQ (B733)	GMI 3218 (A321)		
	DLH 3RK (CRJ9)	RYR 213H (B733)		
	DLH 8FN (A320)	RYR 68CC (B733)		
<b>Ryanair</b>	7	10	0	<b>17</b>
<b>Germanwings</b>	3	6	0	<b>9</b>
<b>DLH</b>	10	1	0	<b>11</b>
<b>BGA</b>	0	2	0	<b>2</b>
<b>Summe</b>	<b>24</b>	<b>30</b>	<b>54</b>	<b>39</b>