
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 28.04.2009

Protokoll

über die 126. Sitzung der Kommission am 20. April 2009 im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung:

Beginn der Sitzung : 13.30 Uhr

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der 125. FLK-Sitzung
3. Berechnung Schallschutzzonen nach FluglärmG 2007
Vorstellung Datenerfassungssystem (DES)
4. Wesertalroute
 - a) Ergebnisse Sondermessprogramm
 - b) Stand Wölfel-Gutachten 2,5 DME, Senatsbeschluss zu Petition L17/4
 - c) Beiratsbeschluss Obervieland, Antrag SUBVE auf Untersuchung östlichere Drehpunkte, Antrag VSF Feinjustierung
5. Einsatz von Umkehrschub
6. Bericht zum Stand der Änderung der Geschäftsordnung
7. Rollhalt West
8. Bericht LSB
9. Anträge:
 - a) Erweiterung Messstellen im Bereich Sielhof und Hemelingen
 - b) Nachweis der Wartungsschwerpunkte für Home Carrier
 - c) Stand Internetpräsentation Flughafen
10. Verschiedenes
 - a) Bericht Umsetzung TVOR-Verfahren
 - b) 100-Jahrfeier Flugbetrieb in Bremen
 - c) Terminfestlegung

Optional, sofern zeitliche Kapazität vorhanden:

- 11 Anstieg Nachtflugbewegungen/Ausnahmegenehmigungen (vertagt aus 123. FLK TOP 9c, 10a)
- 12 Aktionsplan zur Lärminderung nach Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG

Bereits im Vorfeld der Sitzung wurden versandt:

- Protokollentwurf der 125. FLK-Sitzung
- Anträge zur Drehpunktverlegung des Beirats Obervieland, des Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, der VSF
- die Übersicht der Nachtflüge und Lärmwerte für das Jahr 2009
- VSF-Antrag zu Nachtflügen
- Auswertung Messungen Rollhalt West
- Drucksache 17/742 Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage von Bündnis 90/die Grünen zu „Reduzierung von Fluglärm in Bremen“

Die Mitglieder und die Genehmigungsbehörde werden begrüßt. Wie in der Vergangenheit läuft für die Erstellung des Protokolls ein Tonband mit. Die Anwesenden sind hiermit einverstanden. Von 23 stimmberechtigten Mitgliedern sind 22 anwesend, das Gremium ist damit beschlussfähig.

Der Vorsitzende und ein Vertreter der Genehmigungsbehörde bedanken sich bei dem Vertreter der Gemeinde Stuhr für die langjährige, gute und konstruktive Mitarbeit. Dieser bedankt sich und stellt seinen Nachfolger vor.

TOP 1 – Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird ergänzt um TOP 10 d) Öffentlichkeitsarbeit, im übrigen wie vorgeschlagen angenommen.

TOP 2- Genehmigung des Protokolls der 125. FLK-Sitzung

Das Protokoll wird mit Änderungen angenommen, die korrigierte Fassung wird versandt.

Es besteht Einigkeit, dass ein Protokoll ohne Nennung von Namen und Institutionen die Sachverhalte und Diskussionen unzureichend widerspiegeln. Es wird vereinbart, in den Protokollen zukünftig die Institutionen zu benennen.

TOP 3 – Berechnung Schallschutzzonen nach FluglärmG 2007 (Vertreter der Genehmigungsbehörde)

Vorstellung Datenerfassungssystem (DES)

Ein Vertreter der Genehmigungsbehörde berichtet, dass das DES vor Pfingsten fertig gestellt und zur Stellungnahme an Behörden, Gemeinden, Beiräte und FLK versandt werden soll. Anschließend sind Informationen in den Beiräten möglich. Für die Beteiligung der FLK bittet er um eine Sondersitzung am 15.06.2009. Das DES soll bis zu den Sommerferien abgestimmt sein. Die Eingangsdaten für Rollwege und Flugstrecken liegen bereits vor. Eine Flugspurenauswertung zum Abgleich der Streckenbeschreibung wird extern erfolgen. Der Vertreter des Flughafens erläutert, dass an der Prognose der Flugbewegungen für 2019/2020 intensiv gearbeitet werde. Er bittet um Verständnis, dass die Prognose aufgrund des Wechsels der Geschäftsführung am Flughafen zum 1.4.2009 und der Komplexität der Aufgabe noch nicht vorliegt. Auf Nachfrage von mehreren Anwesenden erläutert der Vertreter der Genehmigungsbehörde, dass von einer fristgerechten Festsetzung der Schallschutzzonen ausgegangen wird.

Vertreter/innen des BVF und VSF wünschen eine Befassung und Erstellung einer Stellungnahme zum Fluglärmgesetz 2007. Testläufe am Boden, Schubumkehr oder Trainingsflüge seien z.B. nicht erfasst und eine Empfehlung zur Erweiterung des Fluglärmgesetzes für Bremen sollte erwogen werden. Die ADF habe sich intensiv damit befasst und der Vorsitzende der ADF könnte als Referent eingeladen werden. Mehrere Mitglieder begrüßen eine Befassung mit den Inhalten des Fluglärmgesetzes, lehnen aber eine Stellungnahme dazu ab. Es wird vereinbart, dass die Genehmigungsbehörde bei der Vorstellung des DES auch auf das Fluglärmgesetz, die AZB und AZD eingeht. Die Vertreterin des BVF wünscht ergänzend die Aussagen der ADF zum Fluglärmgesetz zur Kenntnis.

TOP 4: Wesertalroute

a) Ergebnisse Sondermessprogramm

Die Fluglärmschutzbeauftragte berichtet, dass die Ergebnisse des Sondermessprogramms zur Zeit durch das Gutachterbüro Wölfel GmbH ausgewertet werden.

Die Messungen wurden von 2006 - 2008 in Hemelingen, Arsten und Weyhe durchgeführt und dienen der Begleitung der Flugroutenverlegung ins Wesertal. Da es sich nur um eine Zwischenauswertung handelt und die Bewertung der Ergebnisse noch aussteht wird um zunächst vertrauliche Handhabung der Ergebnisse gebeten. Eine Veröffentlichung erfolgt, sobald die fertige Auswertung vorliegt.

Folgende Kernergebnisse ergaben sich mit Einführung des Drehpunkts 2,8 DME:

a) Dauerschallpegel (gemittelt):

Standort Hemelingen: von 47,5 dB(A) auf 47,7 dB(A) -> keine Veränderung

Standort Arsten: von 39,8 dB(A) auf 43,6 dB(A) -> > 3dB(A) = Verdopplung

Standort Dreye: von 25 dB(A) auf 32,5 dB(A) -> Erhöhung um > 7 dB(A)

Messpunkt 4 (Werderkarree, Kontrollmesspunkt): 55,9 dB(A) auf 56,5 dB(A)

Die Bewertung, ob die Erhöhung der Messwerte an allen Stationen auf die Einführung der Wesertalroute zurückgeht, steht noch aus. Zeitgleich erfolgte durch Ryanair eine Erhöhung der Flugbewegungen, die ebenfalls Effekte hervorrufen könnte.

b) Maximalpegel

Standort Hemelingen: Absenken des Medians der Maximalpegel von 72,4 dB(A) auf 70,0 dB(A) (nur für Starts), Absenkung bei Betrachtung aller Flüge (auch Landungen, Überflüge) geringer
Standort Arsten: Erhöhung des Medians von 68,9 dB(A) auf 69,4 dB(A). Sehr deutliche Erhöhung des absoluten Maximalpegels (90 dB(A)) und Aufweitung der Spreizung der Messwerte

Standort Dreye: Erhöhung des Medians um > 1 dB(A), Erhöhung des absoluten Maximums

MP 4: Erhöhung des Medians, keine Änderung beim absoluten Maximum.

Bei den Maximalpegeln erfolgt eine Verschiebung der Pegelklassen von 72 dB(A) und 70 dB(A) von Hemelingen nach Arsten.

Insgesamt zieht der Gutachter folgendes Fazit:

Nach Routenverlegung wird an den Messpunkten (MP) Arsten und Dreye eine deutliche und zu erwartende Anhebung des Leq registriert.

Die Anhebung des Median des LasMax fällt geringer aus. Dieser Effekt kann erst nach Sichtung der FANOMOS Flugspuren abschließend interpretiert werden.

Am MP Hemelingen ist keine entsprechende Absenkung des Leq zu erkennen, da die Pegel hier wesentlich durch nicht verlegte Routen bestimmt werden (der leichte Anstieg ist vermutlich auf flugbetriebliche Effekte zurückzuführen).

Registrierungen von LasMax größer 70 dB und größer 72 dB nehmen in ihrer Häufigkeit an MP Hemelingen deutlich ab und an MP Arsten deutlich zu. Auch dieser Effekt kann erst nach Sichtung der FANOMOS Flugspuren interpretiert werden.

Ein erster Vergleich der Messergebnisse mit exemplarischen Berechnungen im bestehenden Berechnungsmodell (Studie Routenverlegung, VBUF) deckt sich mit den Verschiebungen des Leq.

Für die endgültige Bewertung der Messwerte stehen noch Flugspurenaufzeichnungen der DFS GmbH aus. Diese sind ca. für die 21 KW avisiert.

Auf Nachfrage wird erläutert, dass der Standort in Hemelingen gewählt wurde, weil er sensibel gegenüber der Fragestellung ist, vergleichsweise wenig anderweitigem Lärm ausgesetzt ist und bereits bei früheren Messungen verwendet wurde.

Der Vorsitzende teilt mit, dass sobald die fertige Auswertung und das Wölfel-Gutachten zum Drehpunkt 2,5 DME vorliegen, eine Sondersitzung erfolgen wird.

b) Stand Wölfel-Gutachten 2,5 DME, Senatsbeschluss zu Petition L17/4, Beiratsbeschluss Obervieland, Antrag SUBVE auf Untersuchung östlichere Drehpunkte, Antrag VSF Feinjustierung

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde stellt den Senatsbeschluss zur Petition L17/4 vor. Der Senatsbeschluss wird noch an die Mitglieder verteilt.

Es wird diskutiert, ob und wie der Petitionsausschuss zukünftig für die Fragestellung „Wesertalroute“ einbezogen werden sollte. Es besteht Konsens, dass der Petitionsausschuss für den Fall einer Beteiligung ohne Stimmrecht und ohne Diskussion (ausgenommen Verständnisfragen) teilnehmen würde. Eventuell könnten die Ergebnisse in einer öffentlichen

Sitzung vorgestellt werden, daran könnte auch der Petitionsausschuss teilnehmen. Ob eine Einladung an den Petitionsausschuss gerichtet wird, soll frühestens nach Vorliegen der Daten anlassbezogen entschieden werden.

Zum Stand der Berechnungen des Drehpunkts 2,5 DME berichtet die Lärmschutzbeauftragte, dass noch nicht alle Eingangsdaten vorliegen. Der Vertreter der DFS berichtet, dass frühere Drehpunkte als 2,5 DME zur Zeit berechnet wird. Der westlichste Drehpunkt, der von allen Flugzeugtypen geflogen werden kann, liegt bei 2,0 DME. Weiterhin wird der Drehpunkt 2,2 DME berechnet. Die NIROS-Berechnungen werden nach dem neuesten Standard durchgeführt, die auch eine festgelegte Streuung um die Ideallinie berücksichtigt. Ob der Drehpunkt 2,8 DME ebenfalls nochmals mit der Streuung berechnet wird, wird von der DFS nochmals geprüft.

Mehrere Nachfragen zum Unterschied der NIROS- und Wölfel-Berechnung eines Vertreters der VSF werden auf bilaterale Klärungen verschoben.

Die Vertreter des Beirats Obervieland und des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa erläutern die Anträge zu einer Optimierung des Drehpunkts zwischen Funkfeuer und Landesgrenze. Die Fluglärmschutzbeauftragte ergänzt, dass bei einem östlicheren Drehpunkt die Kurve über Hemelingen – die auch bei dem Drehpunkt 2,5 DME erhalten bleibt – u.U. entfallen könnte. In Verbindung mit der im Geradeausflug vollen Steigleistung der Flugzeuge und geringen Abweichung von der Idealroute könnte ein optimierterer Drehpunkt resultieren.

In der Diskussion wird auf der einen Seite eine unnötige zeitliche Verzögerung bei geringem Erkenntnisgewinn geltend gemacht. Weiterhin sei die Streuung bei der Hemelingenroute größer gewesen als bei der Wesertalroute und die Flugroute verlängere sich. Für die am stärksten betroffenen Stadtteile Habenhausen und Hemelingen würde sich ein weit östlicher Drehpunkt nicht lärmmentlastend auswirken. Auf der anderen Seite werden umfassende Kenntnisse für eine abschließende, tragfähige Entscheidung für sinnvoll gehalten. Eine Abschätzung des NIROS-Ergebnisses für einen östlicheren Drehpunkt sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Der Vertreter der Gemeinde Weyhe teilt mit, dass der Planungsausschuss bereits einen ähnlichen Beschluss gefasst habe und informiert, dass Weyhe die höchste Siedlungsdichte im Landkreis und eine nennenswerte Erhöhung der Lärmwerte habe. Der Vertreter der DFS teilt mit, dass die Bereitschaft für eine entsprechende Berechnung besteht. Wann die Ergebnisse vorliegen, kann nicht abgeschätzt werden.

Den Anträgen wird mit 18 ja, 2 nein, 2 Enthaltungen zugestimmt.

Um die NIROS-Optimierung zu vereinfachen wird vereinbart, dass zunächst der Drehpunkt an der Landesgrenze sowie ein weiterer Drehpunkt zwischen dem Funkfeuer und der Landesgrenze untersucht werden soll. Daran lässt sich die Tendenz, ob eine Verbesserung gegenüber den bekannten Drehpunkten erreichbar ist, voraussichtlich ablesen. Der lärmoptimierte Drehpunkt wird in das Wölfel-Gutachten einfließen.

Zum Antrag des Beirats Hemelingen aus der 125. FLK auf sofortige Einführung des Drehpunkts 2,5 DME, wird erläutert, dass die FLK bereits in der vergangenen Sitzung beschlossen hat, zunächst die Erkenntnisse aus dem neuen Wölfel-Gutachten abzuwarten.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde berichtet von einem Schreiben eines Bürgers aus Weyhe, in dem vorgeschlagen wird, die Flugrouten bei Sudweyhe so zu verändern, dass alle Routen erst auf der Strecke NIENBURG an Weyhe vorbeizuführen und erst weiter südlich die Routen aufzusplitten. Die Frage ist unabhängig vom Drehpunkt 2,5 DME oder 2,8 DME. Der Vertreter der DFS teilt mit, dass eine derartige Routenführung eine Option sein könnte, dann aber alle Berechnungen neu erstellt werden müssten. Es wird vereinbart, zunächst die Drehpunktoptimierung weiter zu verfolgen und die Prüfung für die genaue Routenführung bei Weyhe erst vorzunehmen, wenn als lärmoptimiert einer der Drehpunkte „Wesertalroute“ herauskommt.

Die Vertreterin des BVF nimmt Bezug auf ihren Antrag und bittet die DFS um Anfertigung der topografischen Karten mit Lärmzonen wie in der NIROS-Berechnung 2006 auch für die neuen

Berechnungen. Die Lärmschutzbeauftragte teilt mit, dass die Karten des Wölfelgutachtens dieses bereits leisten und die DFS insoweit entlastet werden könnte.

Die neuen NIROS- und Wölfel-Gutachten werden jeweils von den jeweiligen Gutachtern vorgestellt werden.

TOP 5 und 6: vertagt

TOP 7: Rollhalt West

Die Lärmschutzbeauftragte berichtet die Ergebnisse der Vorfeldmessungen. Demnach ist der Lärm des startenden Flugzeugs deutlich lauter als der am Rollhalt bzw. beim Rollen entstehende Lärm. Letzterer lässt sich von sonstigen Geräuschen kaum differenzieren. Nach Abfrage bei Ausschussmitgliedern wurde von weiteren Messungen auf dem Vorfeld Abstand genommen.

Die Gemeinde Stuhr hat in der Zwischenzeit mitgeteilt, dass der Antrag nicht weiter verfolgt werden solle. Der gültige Rollhalt Kat II bleibt daher bestehen.

TOP 8 – 12: vertagt.

Terminfestlegung

Die nächste Sitzung der FLK ist am 15. Juni 2009 um 13.30 Uhr. Der Vorsitzende betont, dass zu dieser Sitzung keine neuen Anträge aufgenommen werden.

Die Sitzung endet um 16:40 Uhr.

(Unterschrift Protokollführerin)

(Unterschrift Vorsitzender)

Abkürzungsverzeichnis

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
BGH	Bundesgerichtshof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
DES	Datenerfassungssystem
DFLD	Deutscher Fluglärmdienst e.V.
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLH	Deutsche Lufthansa
FBG	Flughafen Bremen GmbH
FLK	Fluglärmkommission
GO	Geschäftsordnung (der Fluglärmkommission Bremen)
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumenten-Landesystem
LFT	Lufthansa Flight Training GmbH
LH	Lufthansa
LMP	Lärminderungsplan
LSB	Lärmschutzbeauftragte
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MS	Messstelle
OA	Ortsamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAF	Probleme an anderen Flughäfen
PIB	Probleme am Bremer Flughafen
SAFGJS	Senator für Arbeit, Frauen Gesundheit, Jugend und Soziales
SUBV/SBUV/SUBVE	Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
SWAH	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
UIG	Umweltinformationsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
VSF	Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. Bremen
WES	Wesertalroute
WNR	Weser-Nienburg-Route
WUH	Senator für Wirtschaft und Häfen