
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 13.04.2010

Protokoll

über die 130. Sitzung der Kommission am 15. März 2010 im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung:

Beginn der Sitzung : 13.30 Uhr

TOP	Inhalt
1.	Genehmigung der Tagesordnung
2.	Genehmigung des Protokolls der 129. FLK-Sitzung
3	Drehpunkt Wesertalroute - Abstimmung der schriftlichen Begründung - DFS: Vorstellung der Routenführung WARBURG, NIENBURG und Drehpunktentscheidung
4.	Änderung der Geschäftsordnung
5.	Nachtflugbewegungen/Ausnahmegenehmigungen (WUH, vertagt aus 123. FLK TOP 9c, 10a)
6.	Verschiedenes a) Terminfestlegung

Optional, sofern zeitliche Kapazität vorhanden:

7.	Bericht Umsetzung TVOR-Verfahren (Herr Hummert)
8.	Anträge: a) Erweiterung Messstellen im Bereich Sielhof und Hemelingen
9.	LSB-Berichte
10.	Aktionsplan zur Lärminderung nach Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG

Bereits im Vorfeld der Sitzung wurden versandt:

- Protokollentwurf der 129. FLK-Sitzung
- Schreiben des Umweltsenators zur Abgabe der Geschäftsführung der FLK
- zu TOP 3: Entwurf der Begründung zum Drehpunkt
- zu TOP 4: einen an die Aussagen der Luftfahrtbehörde angepassten Entwurf der Geschäftsordnung
- zu TOP 5:
 - Aufstellung der Nachtflüge für das Jahr 2009 und für Januar 2010
 - ein Schreiben des Vorsitzenden an den Senator für Wirtschaft und Häfen und die Antwort
 - einen Beschluss des Beirats Huchting zu Nachtflügen
 - Senatsvorlage zur Anfrage Bündnis90/die Grünen zu Nachtflügen (von der Bürgerschaft am 24.02.2010 zur Kenntnis genommen).
 - Fragenkatalog der VSF zur 124. Sitzung

- Antrag des Hemelinger Vertreters aus der 123. FLK-Sitzung
- zu TOP 8: Anträge der VSF und des Hemelinger Vertreters zu Messstellen (ebenfalls bereits zu vorangegangene Sitzungen verteilt)
- zu TOP 9: Berichte der Fluglärmschutzbeauftragten für April – September 2009 und Oktober 2009 – Februar 2010.

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und insbesondere den Geschäftsführer des Flughafens. Wie in der Vergangenheit läuft für die Erstellung des Protokolls ein Tonband mit. Die Anwesenden sind hiermit einverstanden. Von 23 stimmberechtigten Mitgliedern sind 21 anwesend, das Gremium ist damit beschlussfähig.

Der Vorsitzende bittet den Geschäftsführer des Flughafens, einige Ausführungen zu den Planungen für den Flughafen zu machen. Der Geschäftsführer kündigt an, dass zum 1.4.2010 eine Stabsstelle „Emissionen“ eingerichtet wird. Mit Verweis auf die strategischen Leitlinien des Flughafens erläutert er, dass ein Gleichgewicht zwischen Ökonomie und Ökologie wichtig sei. Er bietet an, die Leitlinien der FLK zu übergeben.

Weiterhin geht der Geschäftsführer auf seine Äußerungen beim Neujahrsempfang ein, bei dem er die Frage gestellt hatte, ob die Erfolgsstrategien der vergangenen zehn Jahre auch die Strategie für die kommenden zehn Jahre bis 2020 sein solle und könne. Der Flughafen sollte auch als „zweitgrößter niedersächsischer Flughafen“ nach Hannover als Mobilitätsträger angesehen werden. Anders als in der Presse dargestellt gibt es derzeit weder Prognosen, Anträge oder Absichten für die Jahre 2010/2011 die Betriebszeitenregelung signifikant zu verändern. Ob in 2020 der Flughafen in seiner jetzigen Aufstellung am Markt platzierbar ist, sei jetzt noch nicht zu beantworten. Für den Spätsommer 2010 kündigt der Geschäftsführer ein strategisches Projekt für die Aufstellung des Flughafens in 2015/2020 an, darin würde grundsätzlich zunächst alles in Frage gestellt. Eine Entscheidung trifft dann letztlich der Gesellschafter des Flughafens. Zur in der Presse ebenfalls angesprochenen Nutzung der Verlängerung der Start-/Landebahn teilt der Geschäftsführer mit, dass die genehmigte Betriebsregelung eingehalten werde.

Ab dem Sommer 2010 wird ein integriertes Programm mit dem Arbeitstitel „emissionsarme Start- und Landeverfahren“ gestartet, bei dem gemeinsam mit Flugsicherung, Fluggesellschaften, Vertretern der FLK, der Fluglärmschutzbeauftragten überprüft werden soll, ob der heutige Stand der Start- und Abrollverfahren verbessert werden könnte. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der technologischen Entwicklungen der vergangenen 20 Jahre.

Die Vertreterin des BVF verweist auf die innerstädtische Lage des Flughafens und die Sensibilisierung der Bevölkerung. Es fehle eine Kontrolle hinsichtlich der Nutzung des Umkehrschubs, weiterhin fehle es an Transparenz für die Anwohner. Der Geschäftsführer des Flughafens kann dies nachvollziehen und bietet den Dialog mit dem Flughafen an. Umkehrschub gehört für ihn ebenso wie rolling take off in das angesprochene Projekt „emissionsarme Start- und Landeverfahren“. Aufgrund der sehr zentralen Lage des Flughafens seien gewisse Beschränkungen notwendig und richtig. Er bittet jedoch bei dem sehr emotionalisierten Thema dabei im Sinne der internationalen Platzierbarkeit des Flughafens auch um gleiches Recht für alle, auch im Blick auf anderweitige Verkehrsträger als Lärmquellen. Als einen Beitrag zur Transparenz kündigt er an, dass zukünftig alle Lärmmessdaten direkt online im Internet verfügbar sein sollen, ähnlich wie das STANLY-Modul der DFS. Eine Balance zwischen Anrainern und Nutzern des Flughafens soll gewahrt und gewährleistet sein.

Der Vorsitzende bedankt sich bei dem Geschäftsführer des Flughafens für die Ausführungen und Klarstellungen, auch zu den Presseberichten, der anschließend die Sitzung verlässt.

Der Vorsitzende teilt mit, dass die Lärmschutzbeauftragte die Geschäftsführung zum 31.03.2010 abgibt und zukünftig in der FLK in Ihrer Funktion als Lärmschutzbeauftragte wirken wird. Er bedauert dies und begrüßt, dass die Lärmschutzbeauftragte der FLK in Ihrer fachlichen Funktion erhalten bleibt. Die Nachfolge der Geschäftsführung ist noch nicht geregelt. Die Lärmschutzbeauftragte bedankt sich und erläutert, dass mit diesem Schritt die fachliche Arbeit in der FLK gestärkt werden soll. Dies sei im Sinne der FLK.

TOP 1 – Genehmigung der Tagesordnung

Der Wunsch eines Mitglieds, TOP 8 mit in TOP 5 zu integrieren wird mehrheitlich abgelehnt. Die Tagesordnung wird wie vorgeschlagen angenommen.

TOP 2- Genehmigung des Protokolls der 129. FLK-Sitzung

Die Vertreterin des BVF gibt zu Protokoll, dass nach Ihrer Auffassung das Protokoll der 128. Sitzung hinsichtlich der Darstellung des Fazits des Wölfel-Gutachters falsch sei. Diese bereits in vorangegangenen Sitzungen abschließend diskutierte Einlassung wurde seitens des Gremiums nicht erneut thematisiert.

Das Protokoll der 129. Sitzung wird mit Änderungen genehmigt, die korrigierte Fassung wird versandt.

TOP 3 – Drehpunkt Wesertalroute

a) Abstimmung der schriftlichen Begründung Drehpunkt 2,8 DME

Zum Entwurf der Begründung waren wenige Änderungswünsche eingegangen. Diese wurden im Einzelnen besprochen.

Die Vertreterin des BVF teilt mit, dass sie sich zur Begründung nicht eingebracht habe, da eine konstruktive Zusammenarbeit aus ihrer Sicht nicht möglich sei und ihre Vorschläge stets abgewiesen würden. In der Synopse fehlten sowohl die Stellungnahme der VSF als auch die Beiträge aus der öffentlichen Informationsveranstaltung. Der Vorsitzende und der Vertreter des Beirats Obervieland äußern ihr Unverständnis gegen den Vorwurf, da jederman die Gelegenheit zur Stellungnahme hatte und intensiv diskutiert worden sei.

Die Fluglärmschutzbeauftragte erläutert, dass die Beiträge aus der öffentlichen Informationsveranstaltung im Protokoll der 129. Sitzung aufgenommen und in die Diskussion einbezogen wurden. Die Stellungnahme der VSF wird in der Synopse aufgenommen.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen teilt mit, dass der Beirat Hemelingen die Begründung ablehne, da sie einseitig sei, die vielfältige Diskussion nicht widerspiegele und dies nicht akzeptabel sei.

Dem Entwurf der Begründung wurde anschließend mit großer Mehrheit bei 4 Gegenstimmen zugestimmt.

b) Vorstellung der Routenführung WARBURG, NIENBURG und Drehpunktentscheidung

Die DFS erläutert die Entscheidung für den Drehpunkt 2,5 DME und die veränderte Routenführung sowie das weitere Verfahren. Die Vortragsunterlagen sind als Anlage angefügt.

Die DFS erläutert, dass durch die neue Routenführung unter Nutzung der NIENBURG-VOR für auch für die WARBURG und EELDE-Route im Anfangsbereich der Kurve eine bessere Einhaltung der Idealroute erfolge. Es erfolge zunächst ein Geradeausflug auf die NIENBURG-VOR, die alle Flugzeuge nutzen müssten. Daher könne mit dem Drehpunkt 2,5 DME das „Wesertal“ besser genutzt werden und in Hemelingen eine Entlastung erfolgen, ohne in Obervieland eine zusätzliche Belastung hervorzurufen. Darüber hinaus könne durch die enge Setzung der neuen Fly-over- und Fly-by-Punkte eine stärkere Bündelung der Flüge im Bereich Weyhe erfolgen und die anschließende Führung der Flüge auf das Funkfeuer BW (DELMENHORST) – und damit erneutes Überfliegen von Bremen - vermieden werden. Zur Nutzung der Fly-over und Fly-by-Punkte benötigen die Flugzeuge eine spezielle technische Ausrüstung. Der Drehpunkt 2,5 DME helfe bei einer besseren Führung auf die NIENBURG-VOR. Ein westlicherer Drehpunkt käme für die DFS wegen der zu erwartenden Mehrbelastungen und geringeren Flughöhe nicht in Betracht. Eine Einführung der neuen Routenführung soll zum Herbst 2010 erfolgen.

Mehrere Mitglieder der FLK begrüßen die Lösung der DFS. Sie kritisieren aber scharf, dass die DFS die Möglichkeiten einer besseren Codierung der Routenführung und damit effektiven Verringerung der Streuung der FLK zu keinem Zeitpunkt mitgeteilt hat. Bisher sei stets die Aussage der DFS gewesen, die Streuung könne innerhalb des Toleranzbereichs nicht weiter eingeschränkt werden. Dieses war in der jahrelangen Diskussion und auch in der endgültigen Empfehlung des Drehpunkts 2,8 DME stets ein sehr entscheidender Punkt. Hier wäre die DFS in der Pflicht gewesen, vor einer Entscheidung alle Informationen an die FLK zu geben. Es sei nicht auszuschließen, dass die FLK mit diesem Hintergrundwissen zu einer anderen Empfehlung gekommen wäre. Die DFS verdrehe die Reihenfolge der Befassung und sie habe nach § 29 LuftVG einen eigenen Auftrag zur Entwicklung lärmoptimierter Verfahren. Die FLK hatte in der 128. Sitzung nochmals um Prüfung von Möglichkeiten zur Verringerung der Streuung und veränderten Routenführung gebeten, dazu jedoch keine Antwort erhalten. Die DFS erläutert, dass die Drehpunktentscheidung und neue Routenführung ein Ergebnis der intensiven Diskussionen und der Empfehlung der FLK sei. Der FLK seien daher keine Informationen vorenthalten worden. Die sehr enge Setzung der Fly-by-Punkte werde in Deutschland erstmals so eingeführt. Der Erfolg der Maßnahme wird im Nachgang mit der FLK besprochen werden.

Mehrere FLK-Mitglieder und die Fluglärmschutzbeauftragte hinterfragen, inwieweit die stärkere Bündelung tatsächlich erfolgen werde. Dies sei insbesondere auch bei der südlichen Führung um Weyhe zu betrachten. Nur unter der Voraussetzung der stärkeren Bündelung sei auch mit den Entlastungswirkungen ohne stärkere Belastungen in anderen Bereichen zu rechnen. In der weiteren Diskussion erläutert die DFS, dass für die Nutzung der Fly-by- und Fly-over-Punkte eine spezifische Navigationseinrichtung in den Flugzeugen benötigt wird. Der Anteil der Flugzeuge, die bereits über diese technische Ausrüstung verfügen sei bisher nicht bekannt. Die DFS geht aber davon aus, dass eine Nachrüstung der Flugzeuge aufgrund der hohen Kosten nicht erfolgen werde. Es könne daher etliche Jahre dauern, bis alle Flugzeuge über die entsprechende Technik verfügen. Am Flughafen Nürnberg seien Fly-by- und Fly-over-Punkte jedoch bereits erfolgreich getestet worden. Die DFS wird auf Bitten der FLK recherchieren, welcher Anteil der in Bremen üblichen Flugzeuge bereits über die notwendige technische Ausrüstung verfügt. Weiterhin sagt sie eine intensive Überprüfung der Einhaltung der Routenführung zu und wird dies in der FLK entsprechend vorstellen. Die Vertreterin des BVF schlägt vor, zur Begleitung der Streuungen von der Idealroute einen Runden Tisch mit den Fluggesellschaften, der DFS und der FLK einzurichten, um weitere Optimierungen auszuloten. Die DFS erläutert, dass die FLK bereits die Funktion des Runden Tisches erfülle, da alle benannten Stellen darin vertreten sind.

Ebenfalls wurde die Ausdehnung der zukünftigen Toleranzbereiche hinterfragt. Die DFS konnte dies zunächst nicht beantworten und sagte zu, diese Frage noch einmal näher zu untersuchen.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen begrüßt die Entscheidung der DFS, bedankt sich für die differenzierte Betrachtung, die in der FLK nicht möglich gewesen sei, und bittet um zügige Einführung der Strecken. Auch zukünftig würden Korridore bestehen bleiben. Mehrere Vertreter der VSF und BVF erläutern, dass die Entscheidung die Vorschläge der Vereine zur Nutzung des Drehpunkts 2,5 DME und Führung südlich um Weyhe herum widerspiegeln, die in der FLK jedoch nicht angenommen worden seien. Mehrere Mitglieder weisen die Unterstellungen zurück, die FLK hätte bewusst Informationen nicht einbezogen, da die wesentliche Information der DFS zur Verringerung der Streuung nicht bekannt gewesen sei. Die jetzt vorgestellte Lösung der DFS stelle eine vollständig andere Routenführung dar, als in der FLK bis dato diskutiert worden war. Die DFS stellt fest, dass die Entscheidung nicht aus politischen oder ortsteilpolitischen Gründen getroffen wurde, sondern anhand der Faktenlage und technischen Änderungen am Flughafen entschieden wurde.

Die Fluglärmschutzbeauftragte hinterfragt, wie breit der Korridor vor dem Hintergrund des unterschiedlichen Kurvenverhaltens von Flugzeugen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten sein werde, auch im Hinblick auf ein Umfliegen von Weyhe. Die DFS erläutert, dass die Streckenführung auf Basis der für Bremen höchsten (d.h. schnellsten) Flugzeugkategorie erfolgt sei. Bei langsameren Maschinen sei mit einer größeren Streuung zu rechnen. Weiterhin erkundigt sich die Fluglärmschutzbeauftragte, inwieweit die mit dem Sondermessprogramm

ermittelten deutlichen Mehrbelastungen im Bereich Arsten in die Entscheidung einbezogen worden seien. Die DFS erläutert, dass sie aufgrund der mehrfachen Wegpunkte davon ausgehe, dass die erhöhte Belastung in Arsten mit der neuen Routenführung und besseren Bündelung wieder zurückgehen werde. Die Fluglärmschutzbeauftragte schlägt daraufhin eine Fortführung des Sondermessprogramms und eine Abstimmung des Messkonzepts mit der FLK vor. Einige Mitglieder bitten um Vereinbarung der Messpunkte mit der FLK, den Gemeinden und Beiräten.

TOP 4: Änderung der Geschäftsordnung

Da noch Diskussionsbedarf zum Entwurf der Geschäftsordnung besteht, wird der TOP aus Zeitgründen auf die kommende Sitzung vertagt. Insbesondere soll der Punkt Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit noch genauer besprochen werden.

TOP 5: Nachtflugbewegungen/Ausnahmegenehmigungen (WUH, vertagt aus 123. FLK TOP 9c, 10a)

Der TOP und alle weiteren TOPs werden aus Zeitgründen auf die kommende Sitzung vertagt.

Die Vertreterin des BVF verteilt ein Schreiben eines Sachverständigen für Verwaltungsrecht zur Anzahl der zulässigen Nachtflüge und stellt den Antrag, den Sachverständigen für die kommende Sitzung hinzuziehen. Dieses sei vor dem Hintergrund des angekündigten Sommerflugplans sehr zeitnah notwendig, da in dem Sommerflugplan an mehreren Tagen mehr als 6 Nachtflüge enthalten seien. Die Genehmigungsbehörde teilt mit, dass keine Anhaltspunkte für einen Verstoß des Sommerflugplans gegen die Genehmigung vorliegen. Nach kurzer Diskussion kommt die FLK mehrheitlich zu der Auffassung, zunächst das Thema Nachtflüge vorzubereiten, gfs. die Genehmigungsbehörde um Stellungnahme zu dem Schreiben des Sachverständigen zu bitten und dann über die Einladung eines externen Sachverständigen zu entscheiden.

TOP 6: Verschiedenes

Die FLK erarbeitet gemeinsam eine Pressemitteilung, die einstimmig bei einer Enthaltung angenommen wird.

Terminfestlegung

Die nächste Sitzung der FLK ist vorgesehen am 07. Juni 2010 um 13.30 Uhr statt. Schwerpunktthemen sollen die Geschäftsordnung und Nachtflüge sein.

Die Sitzung endet um 18:05 Uhr.

(Unterschrift Protokollführerin) (Unterschrift Vorsitzender)

Anlage: Vortragsunterlagen der DFS vom 15.03.2010

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



DFS Deutsche Flugsicherung

Wesertalroute

- Rechtliche Grundlagen
- Abwägung
- Fazit

- § 32b (3) Luftverkehrsgesetz

Die Kommission ist berechtigt, der Genehmigungsbehörde, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie der Flugsicherungsorganisation Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm vorzuschlagen.

Halten die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung oder die Flugsicherungsorganisation die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder für nicht durchführbar, so teilen sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit.

Rechtliche Grundlagen

- Flugverfahren werden von der DFS geplant und gem. § 27a (2) LuftVO durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt.
- Dies erfolgt in der Regel nach Vorstellung und Beratung der entsprechenden Abflugroute in der zuständigen Fluglärmschutzkommission.

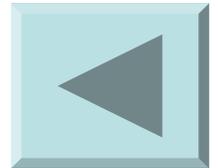
Abwägung

Abwägungsentscheidung

- Jede Abwägungsentscheidung folgt einem standardisierten Prozess.
- Sie unterliegt rechtsstaatlichen Grundsätzen.
- Ziel: gerichtsfeste Entscheidung der DFS.

Abwägungsaspekte der DFS

- Die NIROS-Gütewerte sind in dem Bereich 2.0 bis 2.8 DME BMN sehr ähnlich. Eine nötige Abgrenzungsschärfe ist nicht gegeben.
- Die NIROS-Werte sind ein Teil der Abwägung und nicht das einzige Entscheidungskriterium.
- Topographische Karten werden in die Abwägung mit einbezogen.
- Abweichungen von Ideallinie durch „Überschießen“ oder „Abkürzen“ ist auch in den FANOMOS-Auswertungen erkennbar.



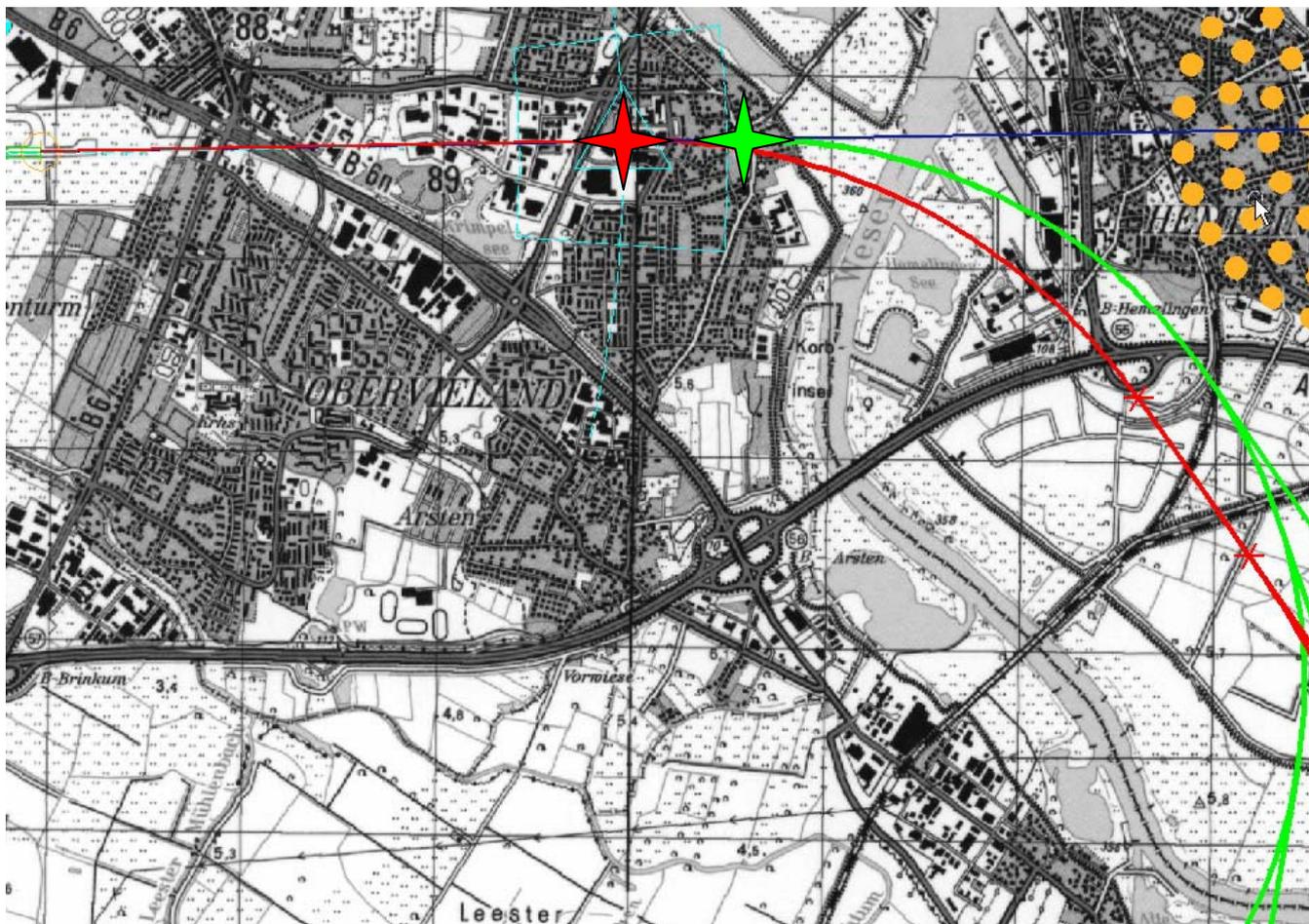
Abwägungsaspekte der DFS

- Durch verstärkte Nutzung des Wesertals für Abflüge Entlastung Hemelingens
- Dies kann erreicht werden mit Drehpunkt 2.5 DME
- Gleichzeitig wird durch eine stärkere Bündelung Obervieland nur unwesentlich belastet.

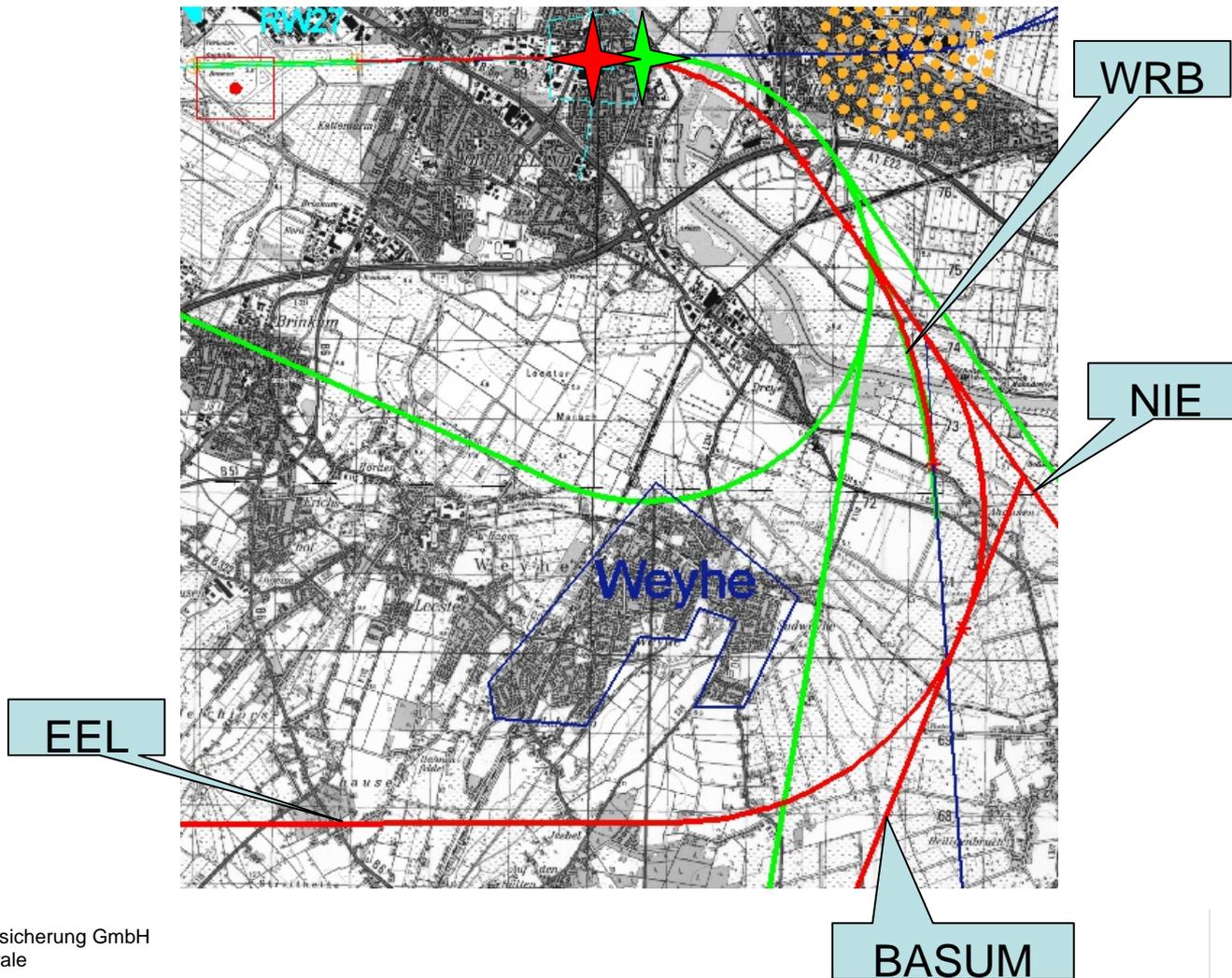
Wesertalroute

- Weniger als 2.5 DME BMN würde Habenhausen aufgrund der niedrigen Höhe gestarteter Luftfahrzeuge stark belasten.
- Gemeinden im Umfeld (insbesondere Weyhe mit Ortsteil Dreye) werden durch Umfliegen bei einem Drehpunkt bei 2.5 DME entlastet.
- Aufgrund einer geänderten Konstruktion der Abflugstrecken mit zusätzlichen Wegpunkten (Scheitelpunkt in Kurve, mehr Fly-Over als Fly-By-Wegpunkte) kann eine größere Spurtreue erreicht werden.

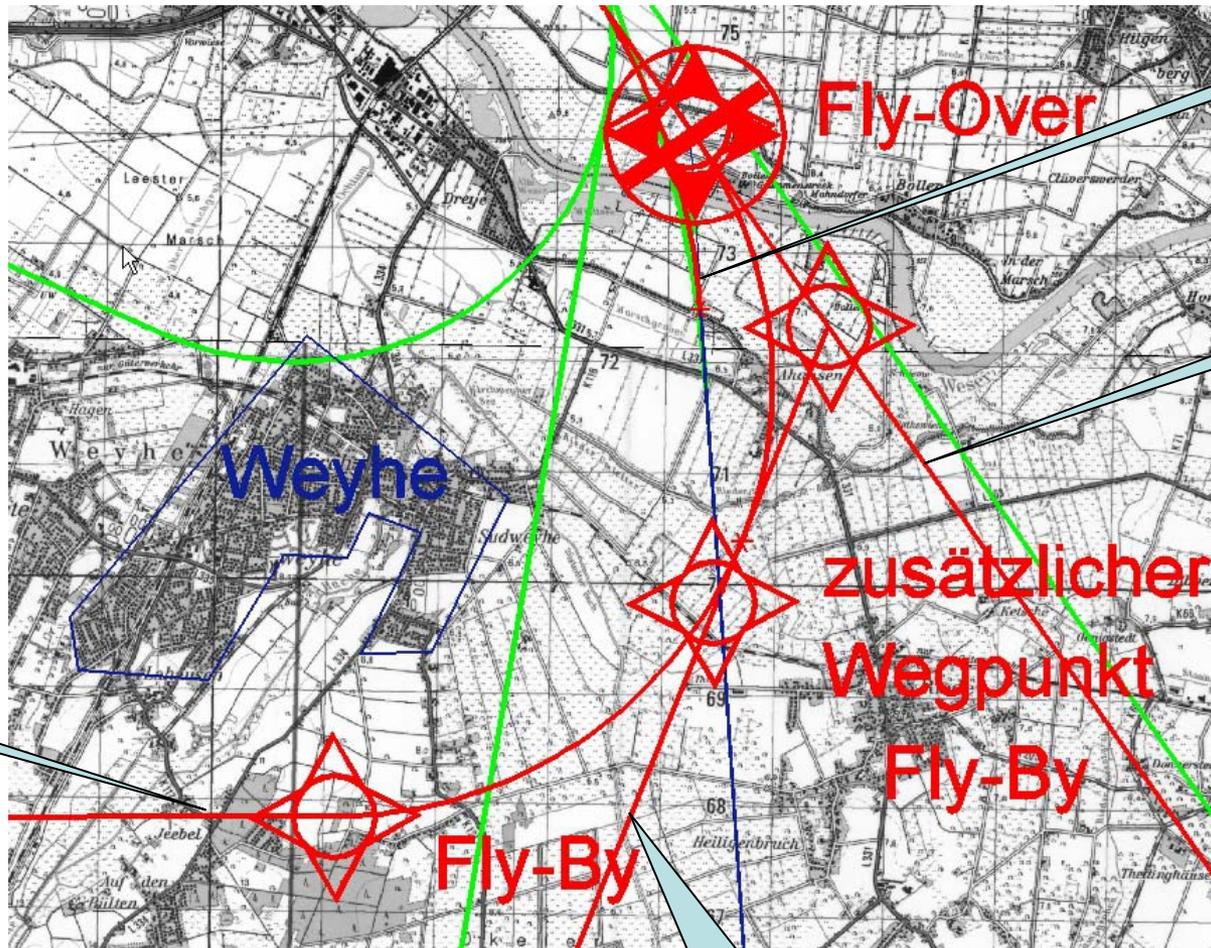
Wesertalroute



Wesertalroute



Wesertalroute



WRB

NIE

EEL

BASUM

Zusammenfassung

- Verschiebung auf 2.5 DME und gleichzeitig genauere, modifizierte Streckenbeschreibung
- Bessere Nutzung des Wesertals
- Zusätzliche Wegpunkte verhindern ein Überschießen in Richtung Hemelingen
- Geänderte Streckenführung und zusätzliche Wegpunkte verhindern ein Abkürzen im Kurvenflug in Richtung Obervieland und Dreye)

Beantragung der Drehpunktverlegung auf 2.5 DME BMN und der Modifikationen der Strecken beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

FANOMOS 5 Tage Sammelplot 2/2010

