
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 01. Februar 2013

Protokoll

über die 137. Sitzung der Kommission am 14. Januar 2013
im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der 136. FLK-Sitzung
3. Vorstellung der neuen Fluglärmenschutzbeauftragten (Vertreterin von SUBV)
4. Berufung der Geschäftsführung
5. Verbesserung der Auswertung von Daten der Lärmmessstationen des Flughafens Bremen. Eingeladen: Vertreter des DFLD Deutscher Fluglärmdienst e.V. (www.dfld.de)
6. Terminierung der öffentlichen Informationsveranstaltung zum Sondermessprogramm Wesertalroute
7. Einführung gestaffelter Flughafengebühren (Deputationsvorlage 18/236)
8. Erteilte Ausnahmegenehmigungen für Nachtflüge im Jahr 2012
9. Umsetzung des Anspruchs auf Schallschutz bei Gebäuden in Lärmschutzzonen
10. Internetauftritt der Fluglärmkommission
11. Bericht von der Tagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)
12. Verschiedenes
 - Terminfestlegung der nächsten FLK-Sitzung

Beginn der Sitzung: 13:30 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden.

Wie in der Vergangenheit läuft für die Erstellung des Protokolls eine Tonaufzeichnung mit. Die Anwesenden sind hiermit einverstanden.

Das Ortsamt Woltmershausen – Neustadt wird nunmehr von einer neuen Vertreterin vertreten. Wie in der letzten Sitzung angekündigt, ist ein Vertreter vom DFLD anwesend. Zudem stellt der Vorsitzende der FLK die neue Fluglärmschutzbeauftragte vor. Eine Mitarbeiterin von der Flughafen Bremen GmbH steht für die Berufung zur Geschäftsführerin der FLK bereit.

Der Großteil der Einladungen wurde per E-Mail versandt. Vier Einladungen wurden postalisch übermittelt.

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird genehmigt.

TOP 2: Genehmigung des Protokolls der 136. FLK-Sitzung

Die Vertreterin der BVF begehrt, zu TOP 4.2. auf Seite 4 des Protokolls im ersten Absatz die Worte „und mit deren Messstellen zu koppeln“ gegen „und auszuwerten“ zu ersetzen.

Der Vertreter der DFS bittet unter TOP 3.5. klarzustellen, dass sich die DFS solange nicht an Abstimmungen in der FLK beteiligen wird, bis die Genehmigungsbehörde über den Status der DFS in der FLK entschieden hat. Dem liegt die Änderung des LuftVG im August 2008 zugrunde, aufgrund dessen bundesweit die Berufung der DFS-Vertreter als Mitglieder der FLKs widerrufen wurde. Die einzige Ausnahme bildet die FLK Bremen, bei der die Genehmigungsbehörde bislang von einem Widerruf abgesehen hat.

Gegen die vorgenannten Änderungswünsche werden keine Bedenken erhoben.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde weist darauf hin, dass das Protokoll der 135. Sitzung nebst Anhang in der Endfassung fehlt. Bislang liegt lediglich ein Entwurf vor.

TOP 3: Vorstellung der neuen Fluglärmschutzbeauftragten (Vertreterin von SUBV)

Nach einer kurzen Vorstellung Ihrer Person sagte die neue Fluglärmschutzbeauftragte zu, den Jahresbericht zur nächsten FLK-Sitzung im April vorzulegen. Sie werde nicht wie die bisherige Fluglärmschutzbeauftragte einen Halbjahresbericht erstellen, sondern sich auf einen Jahresbericht beschränken.

TOP 4: Berufung der Geschäftsführung der FLK

Die Mitarbeiterin der FBG wird zur neuen Geschäftsführerin berufen. Die Genehmigungsbehörde stimmt der Berufung mündlich zu.

In diesem Zusammenhang weist der Vorsitzende darauf hin, dass die Tatsache, dass die Geschäftsführung von einer Arbeitnehmerin der FBG und nicht von der Wirtschaftsbehörde ausgeführt wird, misslich ist. Dennoch vertraue man darauf, dass die Aufgaben fair und im Sinne der FLK wahrgenommen werden. Grundvoraussetzung sei weiter, dass die FBG keinen Einfluss auf die Geschäftsführerin und ihre Aufgaben nimmt. Von allen Beteiligten sei überdies bei der Ausführung dieser Tätigkeit zu beachten, dass die Loyalität zum Arbeitgeber von der neuen Geschäftsführerin respektiert werden müsse.

TOP 5: Verbesserung der Auswertung von Daten der Lärmmessstationen des Flughafens Bremen. Eingeladen: Vertreter des Deutscher Fluglärmdienst e.V. ([Homepage des DFLD e.V.](#))

Der Vertreter vom DFLD trägt vor:

Die Verarbeitung der Daten aufgrund Messwertübernahme durch den DFLD sei auf zweierlei Weise möglich: zum einen können die Daten der Messstationen des Flughafens bereits „interpretiert“ zugesandt werden, die sodann von dem DFLD unbearbeitet veröffentlicht werden. Hierunter sind solche Datensammlungen zu verstehen, bei denen fehlerhafte Daten, die durch Umgebungslärm entstanden sind, bereits (durch den Flughafen) herausgefiltert wurden. Andererseits können nicht interpretierte Daten zugesandt werden, die dann vom DFLD bzw. nachträglich vom Flughafen entsprechend der DIN-Normen ausgewertet werden. Die Daten würden im letzten Fall zunächst veröffentlicht und als „nicht validiert“ gekennzeichnet. Wenn die Daten ausgewertet wurden, werden diese im System als „validiert“ kenntlich gemacht.

Die Kosten für die Datenverarbeitung durch den DFLD betragen für Vereine 100 € und für Kommunen, zu denen der Vertreter des DFLD auch einen Flughafen zählen würde, 250 € pro Station und pro Jahr. Für Privatpersonen werden diese Dienste kostenlos erbracht. Der Vertreter vom DFLD weist darauf hin, dass er dieses Thema spannend findet, sodass die Preise nicht als starre Größen sondern als Kostenobergrenze verstanden werden müssten.

Weiter erläutert der Vertreter des DFLD, dass der DFLD drei eigene Messstellen des Bundeslandes Rheinland-Pfalz neben den Messstellen der Flughäfen, die aufgrund § 19a LuftVG errichtet werden, unterhalte. Kooperationen zu anderen Flughäfen würden bislang nicht existieren. Die Verbindung zum Flughafen Saarbrücken bestehe zwar. Dies sei jedoch keine Kooperation zur Kontrolle der Messdaten aufgrund Fluglärms.

Auf Nachfrage erklärte der Vertreter des DFLD, dass er nicht nachweisen könne, dass keine Manipulationen an den Daten durch den DFLD vorgenommen werden und somit die Datenqualität gewährleistet werde. Da jedoch die Daten bis auf die Sekundenmesswerte dargestellt würden, könne man stets kontrollieren, ob und wie die übersandten Daten manipuliert wurden. Technisch sei das System jedoch sicher, da die übertragenen Daten durch Zugriffsberechtigungen auf dem Server des DFLD gesichert seien.

Die Vertreterin des BVF regt an, dass Erfahrungswerte bei der ADF bzgl. der Übernahme der Messdatenauswertung durch den DFLD bei anderen FLKs, abgefragt werden. Sie weist auch darauf hin, dass durch die zeitnahe Bearbeitung der Daten Verbesserungsmöglichkeiten schneller erkannt und so den Betroffenen schneller geholfen werden könnte.

Der Vertreter der FBG erklärt, dass er gemäß LuftVG lediglich an die Genehmigungsbehörde liefern müsse. Solange keine widersprechende Weisung von der Genehmigungsbehörde erfolgt, werde von dieser Verfahrensweise nicht abgewichen. Zudem gibt der Vertreter der FBG zu Bedenken, dass der Flughafen Bremen den Weisungen und der Aufsicht der Genehmigungsbehörde mit allen Eingriffsmöglichkeiten der Behörde unterliege. Dies sei bei dem DFLD nicht gegeben.

Weiter führt der Vertreter der FBG aus, dass die Datenverarbeitung der Messstationen des Flughafens Bremens vor Ort von einem Mitarbeiter der FBG erfolge und nicht durch eine externe Firma. Dabei würden die nicht ausgewerteten Messdaten, die direkt von den Messstationen gesendet werden, mit dem SKY-System der FBG, das alle Flugdaten erfasst, korreliert. Als Ergebnis werden dann die Lärmereignisse mit den gekoppelten Flugereignissen ausgegeben. Lediglich bei Unstimmigkeiten werden die auffälligen Messdaten per Kopfhörer von einem Mitarbeiter der FBG abgehört. Dieser entscheide sodann, ob der erhöhte Lärmpegel durch einen Überflug oder durch Umgebungslärm ausgelöst wurde. Der Vertreter der FBG lädt dazu ein, sich das beste-

hende System der Messdatenauswertung am Flughafen anzuschauen. Dabei würde erkennbar werden, dass Ziele und Ergebnisse des DFLD mit denen der FBG vergleichbar seien.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte weist darauf hin, dass uneingeschränkter Zugang zu den Fluglärmmessdaten habe und die jeweiligen Daten auch jeder Beschwerde im Online-System für Beschwerden beifüge.

Der Vertreter des DFLD erläutert, dass die Flugspuren, die mit den Messdaten gekoppelt werden sollen, mithilfe von Transpondersignalen abgeglichen, gemessen und sodann grafisch dargestellt werden. Der Vertreter der DFS ergänzt hierzu, dass bei dieser Methode nicht alle Flugzeuge erfasst werden könnten, da z.B. Kleinflugzeuge, die nicht den Instrumentenflügen zuzuordnen sind, mangels Sendung von Radardaten nicht angezeigt werden könnten.

Die Vertreterin des BVF bekundet, dass eine Kombination von Flugspuren und Lärmessdaten für die Betroffenen von Vorteil seien, da die Daten objektiver und genauer behandelt werden könnten. Die Betroffenen könnten so schnell Zugang zu den Informationen finden, um ihre Beschwerde untermauern zu können.

Der Vertreter der FBG erläutert, dass auch bei der FBG Absichten bestünden, ein System, bei dem Flugspuren und Messdaten miteinander verknüpft werden, einzurichten. Darüberhinaus ist der Vertreter der FBG der Ansicht, dass der DFLD keine schnellere Verarbeitung der Daten gewährleisten könne als der FBG. Überdies sei die Darstellung der Flugspuren nicht validiert, da nicht alle Luftfahrzeuge Daten senden, sodass keine hundertprozentige Sicherheit bei der Darstellung der Flugspuren erreicht werden könne. Auf keinen Fall werde die FBG nicht validierte Daten zur Weiterverwendung an Dritte übermitteln.

Es wird folgende Empfehlung an die Genehmigungsbehörde ausgesprochen:

„Die FLK empfiehlt als Maßnahme zur zügigen und zusätzlichen Darstellung von Fluglärmdateien am Flughafen Bremen die Darstellung und Auswertung durch den DFLD probeweise für ein Jahr mit anschließender Evaluierung.“

Ja-Stimmen: 14

Nein-Stimmen: 1

Enthaltungen: 3

Eine Entscheidung der Genehmigungsbehörde soll bis zur nächsten FLK-Sitzung vorliegen.

Der Vertreter des DFLD verließ sodann gegen 15:00 Uhr die Sitzung.

TOP 6: Terminierung der öffentlichen Informationsveranstaltung zum Sondermessprogramm Wesertalroute

Der Termin für die öffentliche Veranstaltung zu diesem Thema wird auf Donnerstag, den 14. März 2013, 18 Uhr im Bürgerhaus Hemelingen angesetzt. Zuvor findet eine FLK ab 15:30 Uhr im Bürgerhaus Hemelingen statt, bei der die DFS die Auswertung und ggf. Korrekturen darstellen soll.

Nach einer ca. zehnmütigen Unterbrechung wird die Sitzung wieder fortgesetzt.

TOP 7: Einführung gestaffelter Flughafengebühren (Deputationsvorlage 18/236)

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt, dass die mit SUBV abgestimmte Deputationsvorlage des SWAH der FBG als Grundlage („politische Marschroute“) diene, um mit den Fluggesellschaften die erhöhten Landeentgelte zu verhandeln. Nach diesen Verhandlungen werde sodann ein Antrag der FBG an die Genehmigungsbehörde gestellt, die Landeentgelte entsprechend zu erhöhen.

Der Vertreter der FBG erklärt, dass stets zu berücksichtigen sei, dass die erhobenen Landeentgelte kostenbezogen sein müssen. Ein Ausgleich mit den Landeentgelten am Tage sei schwierig zu kommunizieren, da z.B. AirBerlin oder andere Chartermaschinen den Flughafen Bremen lediglich abends anfliegen würden, sodass ein Ausgleich in diesen Fällen ausgeschlossen sei. Auch sei die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Bremen für ganz Bremen hervorzuheben. Der Flughafen Bremen sei Anfang und Ende der Transportkette, sodass das Ausbleiben von Verspätungsflügen erhebliche Konsequenzen für die bremische Wirtschaft bedeuten könnten.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde weist darauf hin, dass die Flughäfen Deutschlands aufgrund ihrer Lage, der Art der Verkehre und der unternehmenseigenen Philosophien nur bedingt vergleichbar seien. So seien z.B. Ausnahmegenehmigungen in Hamburg und Bremen anders ausgestaltet. In Hamburg müssten Ausnahmegenehmigungen für Verspätungen erst ab 24 Uhr eingeholt werden. Auch betont die Vertreterin der Genehmigungsbehörde, dass Fluggesellschaften bei der Frage der Entgelte sehr empfindlich seien. Dennoch beabsichtige auch die Behörde, die Verspätungsflüge zu verringern, ohne dabei die Mobilitätsinteressen der Passagiere aus den Augen zu verlieren.

Der Vorsitzende der FLK weist darauf hin, dass die Empfehlung des Umweltbundesamtes dahingehend lautete, dass von 22 Uhr bis 6 Uhr keine Flüge an und von stadtnahen Flughäfen stattfinden sollten, um Gesundheitsschädigungen etc. zu verringern. Zudem müsse bei der Regelung der Entgelte Beachtung finden, dass die erhöhten Entgelte für verspätete Nachtflüge verhindern sollen, dass der Flughafen nachts angefliegen wird. Ob dies durch die derzeit vorgesehene Erhöhung von 20 % möglich sei, müsse bezweifelt werden. Eine steuernde Wirkung sei jedenfalls nicht erkennbar. Im Vergleich zu Hamburg würde Bremen das Ziel nicht erreichen können, den Fluggesellschaften Starts und Landungen in den Nachtstunden unattraktiv erscheinen zu lassen.

Der Vertreter des Beirats Obervieland könne nicht verstehen, warum – wie in den Tabellen der Deputationsvorlage 18/236 auf Seite 11 dargestellt – für Home-Carrier andere Regelungen gelten. Diese würden den gleichen Lärm produzieren wie Nicht-Home-Carrier. Zudem stelle sich ihm die Frage, wie mit verspäteten Starts und den entsprechenden Entgelten umgegangen werden soll.

Nach Ansicht des Vertreters des Flughafens Bremen sei es nicht ausgeschlossen, dass die Fluggesellschaften den Flughafen Bremen vollständig verlassen werden, wenn die Landeentgelte zu hoch angesetzt würden. So habe beispielsweise RyanAir einen anderen Flughafen wegen Landeentgelten, die noch unterhalb der geplanten Erhöhungen in Bremen lagen, verlassen.

Zu Punkt C. „Gender-Prüfung“ der Deputationsvorlage weist die Vertreterin des BVF darauf hin, dass es durchaus belastbare Ergebnisse hinsichtlich der Betroffenheit verschiedener Bevölkerungsgruppen gebe. Die Deputationsunterlage beruhe daher auf veralteten Erkenntnissen. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde stellt klar, dass sie sich lediglich auf das Gutachten von Janssen stützen könne, da dies für Bremen erstellt wurde und vor Gericht anerkannt sei.

Zudem weist die Vertreterin des BVF darauf hin, dass die wirtschaftliche Lage der FBG überhöht dargestellt werde und die gesundheitliche Lage der Anwohner nicht so herausgearbeitet werde, dass sie den Studien der letzten Jahre entspräche.

Auf Nachfrage erläutert die Vertreterin der Genehmigungsbehörde, dass die erhöhten Entgelte aus der Deputationsvorlage auf keiner wissenschaftlichen Basis beruhen, sondern lediglich Erprobungswerte aufgrund des neuen § 19b LuftVG darstellen, die in einem Drei-Stufen-Plan getestet werden sollen. Die folgenden Stufen werden das lärmabhängige sowie das schadstoffabhängige Landeentgelt betreffen. Derzeit könne noch nicht abgesehen werden, welche Auswirkungen die geänderten Entgelte bewirken werden. Die steuernde Wirkung der Erhöhungen werde langfristig erwartet, indem die Fluggesellschaften, die häufig verspätet sind und daher regelmäßig erhöhte Landeentgelte zahlen müssen, ihre Flugplanung überdenken werden.

Es erfolgte folgende Empfehlung an die Genehmigungsbehörde:

„Es wird empfohlen, dass die Erprobungsphase bzgl. der Verringerung der Nachtflüge durch erhöhte Entgelte bereits nach einem Jahr in der FLK evaluiert wird.“

Ja-Stimmen:	11
Nein-Stimmen:	2
Enthaltungen:	3

Es wird sodann diskutiert, ob die FLK eine Empfehlung an die Genehmigungsbehörde abgeben soll, die die Einschätzung der FLK zum Nutzen der einzuführenden Landeentgelte zur Reduzierung von Verspätungen wiedergibt und wie die Interessen besser verfolgt werden können (z.B. durch Orientierung an einem benachbarten Flughafen wie Hamburg). Mehrheitlich wurde gegen eine solche Empfehlung gestimmt.

TOP 8: Erteilte Ausnahmegenehmigungen für Nachtflüge 2012

Der Vorsitzende der FLK führt in das Thema ein, indem er die Forderungen aus vorherigen FLKs wiederholt, dass die Praxis der Ausnahmegenehmigungen restriktiver zu handhaben und Ermessungsspielräume zu nutzen seien. Im vergangenen Jahr seien bei 272 Anträgen lediglich 8 abgelehnt worden. Der Vorsitzende verweist in diesem Zusammenhang auf das Protokoll der 122. Sitzung, in der die Ausnahmegründe festgelegt wurden.

Betont wird von Seiten der BVF vor allem die Zunahme an Umlauf- und technischen Problemen. Man könne im Einzelnen nicht erkennen, worauf diese Probleme begründet seien. Der Vertreter des Beirats Oberrhein gibt insoweit den Hinweis, dass es schwierig sei, von Bremen aus die Dringlichkeit der Probleme zu erkennen. Den Fluggesellschaften müsse bei der Antragstellung geglaubt werden. Zudem sei die Zahl der Ausnahmegenehmigungen im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Auch beträfen die Verspätungen größtenteils einen Zeitraum, der noch akzeptabel sei. Der Vertreter der FBG ergänzt, dass es eine „Minimum Equipment List“ gebe, in der aufgelistet sei, welche Defekte an einem Flugzeug dazu führen, dass vor dem Start eine Reparatur durchzuführen sei. Die Umlaufprobleme könnten im Einzelnen nicht nachverfolgt werden. Die Probleme würden sich über den Tag anhäufen, ohne dass festgestellt werden könne, zu welchem Zeitpunkt und durch wen das Verspätungsproblem ausgelöst wurde. Insbesondere müsse zwischen „Netz-Carriern“ und solchen Fluggesellschaften unterschieden werden, die mit einem Flugzeug pro Tag nur eine Strecke bedienen und auf dieser hin und her fliegen.

Zur Erläuterung der Genehmigungspraxis trägt die Vertreterin der Genehmigungsbehörde vor, dass die einzelnen Genehmigungen genau betrachtet und die Fluggesellschaften bei einer Häufung von Verspätungen angesprochen würden, um die Hintergründe zu erfragen.

Um zu verstehen, wie Umlaufprobleme auftreten können und ob man anhand des Flugplans erkennen kann, ob die Planung zu knapp bemessen ist, wird vorgeschlagen, einen Planersteller einer Airline als Gastredner einzuladen. Der Vertreter der LFT wird versuchen, Kontakt zur Flugplanung der Lufthansa herzustellen, die eine sachkundige Person zur Darstellung in einer der nächsten FLK-Sitzungen entsenden könnte.

Der Vertreter der FBG gibt zu Bedenken, dass die Fluggesellschaften mit der Praxis der Ausnahmegenehmigungen und den Tatbeständen, die zu einer Erteilung der Genehmigungen führen können vertraut seien. Insofern prüfen die Piloten/Fluggesellschaften bereits vorab, ob ein Antrag gestellt wird. Teilweise sind die Flugzeuge trotz erteilter Genehmigung pünktlich und damit nicht verspätet in Bremen gelandet. Gleichwohl tauchen diese Flüge in der Liste der erteilten Genehmigungen auf. In Zukunft sollten diese Flüge in der Liste kenntlich gemacht werden.

Ein Vertreter der VSF weist die Vertreter der Genehmigungsbehörde darauf hin, dass in den Listen teilweise die abgelehnten Anträge nicht im Detail aufgelistet werden. Für die Zukunft soll die Genehmigungsbehörde stets in Erfahrung bringen, worauf die Umlaufprobleme beruhen und wann und durch wen diese verursacht wurden.

Wegen der fortgeschrittenen Uhrzeit (etwa 17:00 Uhr) werden die weiteren Tagesordnungspunkte vertagt.

TOP 12: Verschiedenes

- Terminfestlegung

Die nächste Sitzung findet am **22. April 2013 um 13:30** im Medienraum der FBG statt.

(Unterschrift Geschäftsführerin)

(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