
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 17. Juni 2014

Protokoll

über die 142. Sitzung der Fluglärmkommission am 26. Mai 2014 13:30 Uhr

im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

- TOP 1 Genehmigung der Tagesordnung
- TOP 2 Genehmigung des Protokolls der 141. FLK-Sitzung
- TOP 3 Aktuelles, u.a. Internetseite der FLK (Veröffentlichung der Protokolle)
- TOP 4 Bericht aus der Arbeitsgruppe „Visualisierung und Fluglärmessdaten/Datenauswertung“
- TOP 5 Umsetzung des Schallschutzes in Lärmschutzzonen – Schallschutzprogramm „Calmar“
- TOP 6 Optimierungsmöglichkeiten bei Anflug- und Startverfahren (Flughöhe, Start- und Landeverfahren)
- TOP 7 Bericht von der ADF-Tagung, ADF-Tagung in Bremen 2015
- TOP 8 Verschiedenes

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.

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

Top 1. Genehmigung der Tagesordnung

Es wird diskutiert, ob die Änderung der Tagesordnung wenige Tage vor der Sitzung mit der Geschäftsordnung vereinbar ist. Im Vorfeld der Sitzung gab es bereits Hinweise seitens der Vertreter der Genehmigungsbehörde und des Flughafens, dass eine Vorbereitung in der Kürze der Zeit nicht möglich sei. Dies insbesondere, da das stellvertretende Mitglied der FBG an der Sitzung teilnehmen werde, der sich bislang nicht vertieft in die Thematik einarbeiten konnte. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde ergänzt, dass Unterlagen teilweise erst eine Stunde vor der Sitzung versandt wurden. Sie erwarte daher Qualitätseinbußen bei der Abhandlung der Tagesordnungspunkte. Der Vorsitzende erklärt, dass lediglich alte Punkte aufgegriffen wurden. Eine Einarbeitung in neue Themen sei daher nicht erforderlich gewesen. Sodann wird § 5 Absatz 1 Satz 1 der Geschäftsordnung der FLK diskutiert. Es wird im Anschluss über die Genehmigung der Tagesordnung abgestimmt. Bei zwei Enthaltungen wird die Tagesordnung im Übrigen genehmigt.

TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 141. FLK-Sitzung

In Vorbereitung auf die Sitzung haben die Vertreterin der BVF und der DFS Änderungswünsche eingelegt. Die Änderungswünsche wurden angenommen.

TOP 3 Aktuelles, u.a. Internetseite der FLK (Veröffentlichung der Protokolle)

a) FABEC

Das zunächst geplante Sonderthema zur Änderung des militärischen Luftraums (FABEC) ist aufgrund der fehlenden Zustimmung der Niederlande zu diesen Planungen entfallen. Das Schreiben der DFS ist als **Anlage 2** beigelegt. Ggf. solle das Thema in der kommenden FLK-Sitzung diskutiert werden, wenn die DFS mit den Kooperationspartnern des FABEC Einigkeit erzielen könne.

Seitens der VSF wird nunmehr gefordert, die im Herbst 2013 vorgeschlagenen Flugroutenänderungen umzusetzen.

b) Internetseite FLK

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt, dass die Dateien für die Internetseite nun umfassend zusammengestellt und für die Internetseite vorbereitet seien. Sie bittet darum, einen abschließenden Beschluss darüber zu fassen, dass alte Protokolle nebst Anlagen (ab der 115. FLK-Sitzung bzw. 35. Ausschusssitzung) sowie die Namen der Vertreter mit den freigegebenen Daten veröffentlicht werden können. Dies wird einstimmig beschlossen.

TOP 4 Bericht aus der Arbeitsgruppe „Visualisierung und Fluglärmessdaten/ Datenauswertung“

Der Vorsitzende erklärt, dass es bislang vier Treffen der Arbeitsgemeinschaft gegeben habe. Die Treffen wurden teilweise von Gästen wie dem Mitverfasser der DIN 45643 sowie von Vertretern von Unternehmen mit denen die FBG in Vertragsverhandlungen steht, um die Fluglärmessanlage anzupassen, begleitet. In der AG wurden zehn Berichtspflichten anhand der DIN 45643 herausgearbeitet (vgl. **Anlage 3**).

Die Vertreterin der BVF meint, dass man die gefundenen Ergebnisse auswerten solle. Zudem müsse die Aussagekräftigkeit der Werte überprüft werden. Insbesondere wird von diversen Vertretern die Relevanz des L(Aeq) bezweifelt, da für die Betroffenen nur der Spitzenwert relevant sei. Der Vorsitzende erklärt, dass eine Erläuterung der Berichte erfolgen solle.

Der Vertreter der VSF ergänzt, dass die FBG zum einen Berater beauftragt habe, die die Voraussetzungen zur Einrichtung eines FBG-eigenen Empfängers definieren sollen. Hier-

durch könne die FBG unabhängig von anderen Anbietern 60-70 Prozent der Transponderdaten der Flugzeuge empfangen und für die Flugspurendarstellung verwenden. Die Ergebnisse wurden in der Arbeitsgruppe vorgestellt.

In der Arbeitsgemeinschaft wurde vorgeschlagen, sich bei der Umsetzung der Visualisierung der Flugspuren und deren Verknüpfung mit den Lärmwerten an den Beispielen der Flughäfen München, Frankfurt oder Hannover zu orientieren. Ggf. könnten ebenfalls Emissionsdaten eingebunden werden.

Der Vertreter der VSF erläutert ebenfalls, dass eine sogenannte „virtuelle“ Messstelle errichtet werden könne, z.B. in Hemelingen. Durch AZB-Daten könne dadurch mittels neuer Technologie für jeden Punkt im Umkreis des Flughafens der Pegelwert errechnet werden. Er achtet diese Variante nicht ausreichend, um den Interessen der Betroffenen in Hemelingen gerecht zu werden. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde ergänzt, dass die berechneten Werte durch mobile Messungen überprüft werden könnten. Die Fluglärmschutzbeauftragte erklärt, dass nach Auskunft des Mitverfassers der DIN 45643 es zwischen den gemessenen Werten und den errechneten Werten eine Abweichung von 1-2 dB gäbe.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass es den Beschluss der FLK gäbe, eine Messstelle in Hemelingen zu errichten. Hierzu sei kein Gegenbeschluss gefasst worden. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt, dass seit dem 28. März 2014 in Hemelingen an der Adresse Angeln 25 mittels einer mobilen Messstelle gemessen werde. Rechtlich habe die Genehmigungsbehörde keine Handhabe, eine weitere Messstelle zu fordern. Die Fachaufsicht obliege der Genehmigungsbehörde nicht. Die Frage solle jedoch auf der Beiratssitzung des Beirats Hemelingen am 5. Juni 2014 diskutiert werden.

Die Vertreterin der BVF wirft die Frage auf, ob die einzelnen Messstationen dem Stand der Technik entsprechen und ob die Standorte überprüft werden sollten. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt, dass man für die Vergleichbarkeit der Messungen die bestehenden Messstellen beibehalten müsse.

Im Ergebnis wird einstimmig beschlossen, dass die zehn Berichtspflichten wie von der Arbeitsgemeinschaft vorgeschlagen in Zukunft veröffentlicht werden sollen.

TOP 5 Umsetzung des Schallschutzes in Lärmschutzzonen – Schallschutzprogramm „Calmar“

Der Vorsitzende führt in das Thema ein.

Seitens der FBG könne in der heutigen Sitzung keine Aussage zu dem Verfahren gemacht werden, da das Mitglied in der Sitzung nicht anwesend sei und dem stellvertretenden Mitglied aufgrund der kurzfristigen Änderung der Tagesordnung keine ausreichend Vorbereitung möglich war.

Es entsteht eine Diskussion über die festgelegten Schutzzonen und dem Nutzen des Schallschutzprogramms für die Anwohner. Ein Vertreter des Beirats Obervieland moniert, dass die festgelegten Schutzzonen die Abweichungen der Luftfahrzeuge von den Flugrouten nicht darstellen. Die Vertreterin der BVF meint, dass in der Nachtschutzzone wohl nur Belüftungseinrichtungen erstattet würden. Zudem seien die Grenzwerte zu hoch. Hiervon würden nur die Flughäfen profitieren. Weiter beanstandet sie die nach Ihrer Ansicht nicht ausreichende Kommunikation des Verfahrens gegenüber den Anwohnern. Die Vertreterin der BVF hat einige Fragen, die Sie gerne von der Genehmigungsbehörde oder dem Flughafen beantwortet wissen würde. Diese Fragen wird Sie bis zur nächsten Sitzung schriftlich verfassen und versenden. Ggf. werde auch eine Stellungnahme der FLK zu dem Schallschutzprogramm folgen. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde betont wiederholt, dass die Aufgabe der FLK

nicht darin liege, politische Stellungnahmen abzugeben, sondern u.a. die Genehmigungsbehörde zu beraten.

Der Vertreter des Beirats Huchting beanstandet, dass in Huchting nur wenige Wohnobjekte in den Schutzzonen erfasst seien. Ein Vertreter des Beirats Obervieland ist der Ansicht, dass Fenster allein den Anwohnern keinen ausreichenden Schallschutz bieten würden.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erläutert die rechtlichen Grundlagen, auf denen das Schallschutzprogramm Calmar sowie auch das behördliche Verfahren basieren. Die Vertreterin erklärt, dass der Flughafen und SWAH als zuständige Behörde das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, welches ein Bundesgesetz ist, ausführen. Diese rechtlichen Vorgaben müssten eingehalten werden. Die Höhe des Anspruchs hänge u.a. von der Belegenheit des Wohnobjektes in einer der Schutzzonen und von den vorhandenen Schallschutzmaßnahmen ab. Die Vertreterin ist gerne bereit weitere Auskünfte zu erteilen. Sie ergänzt, dass das Schallschutzprogramm medial groß aufgearbeitet wurde in den Printmedien, im Fernsehen sowie auf Beiratssitzungen. Zudem stellen die Genehmigungsbehörde und der Flughafen auf den Internetseiten umfangreiche Informationen zur Verfügung.

Sodann wird Kritik an der Ausstellung zum Schallschutzprogramm Calmar im Terminal 2 des Flughafens Bremen geübt. Die Darstellungen seien nach Ansicht des Vorsitzenden der FLK sowie der Vertreterin der BVF verzerrend.

Am Rande wird erneut über die Darstellung der Flugspuren durch die DFS diskutiert. Es wird wiederholt gefordert, dass eine neue Antenne installiert werden solle. Der Vertreter der DFS erklärt, dass Mode-S-Daten von der Antenne in Bremen nicht empfangen werden könnten. Eine Lösung des Problems sei jedoch anvisiert. Der Beirat Obervieland ergänzt in diesem Zusammenhang, dass die Genehmigungsbehörde Rückschlüsse aus dem Schallschutzprogramm und der Diskussion in der FLK ziehen solle. Insbesondere solle die Genehmigungsbehörde auf die Einhaltung der Flugspuren hinwirken.

TOP 6 Optimierungsmöglichkeiten bei Anflug- und Startverfahren (Flughöhe, Start- und Landeverfahren)

Der Vertreter der TuiFly erklärt, dass es in der Vergangenheit viele Erprobungen zur Optimierung von Flugverfahren gegeben habe. Das Interesse der Luftverkehrsgesellschaften sei groß, Sprit zu sparen, wodurch wiederum Emission verringert werden könnten. Die Verfahren an den einzelnen Flughäfen könnten jedoch nicht ohne Weiteres verglichen werden. So benötigen Flugzeuge z.B. in Köln weniger Schub beim Start, da die Start- und Landebahn länger als z.B. die in Bremen sei. Zu bedenken sei auch, dass bei der Wahrnehmung von Lärm psychologische Komponenten zu beachten seien. Würden die Flugzeuge z.B. mit weniger Schub starten, gewinnen sie nur langsam an Höhe. Der Lärm wird dadurch weniger. Durch die Nähe zum Boden und damit zu den Anwohnern werde der Lärm häufig als lauter empfunden. Es müsse daher vor der Einführung neuer Flugverfahren geklärt werden, was das Bedürfnis der Anwohner sei.

Der Vertreter der TuiFly erklärt zudem, dass am Flughafen Hannover ebenfalls Testphasen laufen. Die Daten werden derzeit gesammelt. Die Anregung, dass das Flugzeug bei der Landung im Leerlauf zum Flughafen „schweben“ könne, sei aus Sicherheitsgründen nicht zu realisieren. Ein Flugzeug benötige für die Umstellung von Leerlauf auf Vollgas 7-8 Sekunden.

Auf Nachfrage der Vertreterin der BVF erklärt der Vertreter der TuiFly, dass der Anflug in Bremen historisch gewachsen sei. Ab 18,52 km vor dem Flughafen befänden sich die Flugzeuge in einem geraden Anflug. Die Toleranz beim ILS-Landeanflug läge bei 200 m am Anfang. Umso näher das Flugzeug dem Flughafen komme, umso geringer werde diese Toleranz. Es sei auch ein seitlicher Anflug möglich, wenn dadurch die Anwohner geschützt werden können. Die Abflugverfahren seien flexibler. In Bremen gäbe es derzeit zwei Abfluggruppen nach Süden, die abhängig von der Beladung der Flugzeuge genutzt werden.

Der Vertreter der TuiFly erklärt ebenso, dass die Anflugverfahren lärm- und kraftstoffoptimiert seien. Das Fahrwerk und die Landeklappen werden erst ab ca. 8 km bzw. 5 nautische Meilen vor dem Flughafen ausgefahren, um weniger Schub nutzen zu müssen. Auch die Ausrüstung der Flugzeuge mit Winglets wirke sich lärmreduzierend aus.

Der Vorsitzende schlägt vor, dass man in der FLK zunächst den Ist-Stand erörtern solle, um sich im zweiten Schritt Gedanken über den Soll-Stand machen zu können. Das Umweltbundesamt empfehle ohnehin, die Flugverfahren alle zehn Jahre zu überprüfen. Der Vertreter der TuiFly sowie der DFS werden hierbei gerne kooperieren. Der Vertreter der DFS wolle z.B. das 10-Punkte-Papier aus Frankfurt darstellen und ggf. Erkenntnisse hieraus für Bremen ziehen. Er erwarte jedoch, dass die Umsetzung viel Unruhe wie in Frankfurt auslösen werde, da der Lärm nur verlagert werde.

TOP 7 Bericht von der ADF-Tagung, ADF-Tagung in Bremen 2015

a) Bericht von der ADF-Tagung

Der Vorsitzende berichtet von der vergangenen ADF-Tagung in Düsseldorf am 22. und 23. Mai 2014. Er hebt hervor, dass es ein SRU-Sondergutachten zur Reduzierung von Fluglärm gäbe. Die Fluglärmschutzbeauftragte ergänzt, dass das Sondergutachten darstelle, dass aktiver Lärmschutz dem passiven Lärmschutz vorgehe. Die Nacht sei laut Gutachten besonders schützenswert. Da das SRU-Gutachten politisch diskutiert werde, erwarte sie Beratung seitens der Vertreter in der FLK

Auf der ADF-Tagung wurde nach Auskunft des Vorsitzenden zudem das Thema „Öffentlichkeit der FLK-Sitzungen“ diskutiert. In Hamburg gäbe es z.B. ab einer Stunde vor der regulären Sitzung eine öffentliche Sitzung für Interessierte. In München seien die Sitzungen der FLK presseöffentlich.

Die Fluglärmschutzbeauftragte ergänzt, dass das nationale Verkehrslärmschutzpaket II erörtert wurde. Bis 2020 solle demnach der Fluglärm um 20 Prozent verringert werden. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde sagt zu, das Thema referatsintern zu besprechen.

b) ADF-Tagung in Bremen 2015

Am 23. und 24. April 2015 findet in Bremen eine ADF-Tagung statt. Die Kosten und Planungen laufen über die Genehmigungsbehörde und den Flughafen.

TOP 8 Verschiedenes

Der Vorsitzende bittet darum, Emails nicht an alle Mitglieder im CC zu versenden. Die Anliegen sollten ausschließlich an den Vorsitzenden und die Vertreter versandt werden.

Terminfestlegung:

Die nächste Sitzung findet am 7. Juli 2014 um 13:30 Uhr im Medienraum statt.

Unterschrift
Geschäftsführerin

Unterschrift
Vorsitzender

Anlagen:

1. Stellungnahme der DFS zu FABEC vom 19. Mai 2014
2. Zehn Berichtspflichten gemäß DIN 45643

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
FLSB	Fluglärmschutzbeauftragte
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
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

Anlage 1 – Stellungnahme der DFS zu FABEC vom 19. Mai 2014



DFS Deutsche Flugsicherung GmbH - Postfach 286141 - 28361 Bremen

Fluglärmkommission Bremen
Vorsitzender
Geschäftsführung
Flughafenallee 20
28199 Bremen per E-Mail

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum
Ihr Ansprechpartner	Telefon	CC/F-N	19.05.2014
Uwe Hummert	0421 5372 153	Telefax	E-Mail:
		0421 5372 109	uwe.hummert@dfs.de

142. Sitzung der Fluglärmkommission Bremen am 26.Mai.2014

Sehr geehrter Herr Bohr,

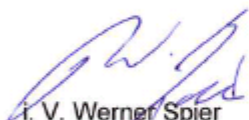
der im Rahmen von EU-Verordnungen gegründete funktionale Luftraumblock FABEC mit den beteiligten Staaten Frankreich, Schweiz, Belgien, Luxemburg, Niederlande und Deutschland sieht verschiedene Maßnahmen zur Reorganisation des Luftverkehrs vor. Eine Maßnahme ist ein gemeinsamer deutsch-niederländischer militärischer Übungsluftraum Cross Border Area (CBA), der insbesondere den grenzüberschreitenden Verkehrsfluss verbessert. Kurzfristig haben nun unsere niederländischen Kollegen mitgeteilt, dass sie den verabredeten Zeitplan nicht mehr unterstützen können und alternative Termine zur Umsetzung des Vorhabens gesucht werden.


Vor diesem Hintergrund macht eine Vorstellung der Umsetzungsplanung auf der kommenden Sitzung der FLK unseres Erachtens keinen Sinn.

Sofern bis Mitte Juni kein neuer Zeitplan für die Implementierung der CBA vorliegt, wird die DFS die Beratung zu den Empfehlungen der FLK von den Arbeiten der CBA abkoppeln und auf der nächsten Sitzung der FLK am 7. Juli darüber berichten.

Mit freundlichen Grüßen

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH


i. V. Werner Spier
Leiter Center
Niederlassung Bremen


i. A. Uwe Hummert
Fluglärm / Umwelt
Niederlassung Bremen

Ihre Daten werden ausschließlich zum Zwecke einer ordnungsgemäßen DFS-internen Bearbeitung elektronisch gespeichert.

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Niederlassung Bremen
Flughafendamm 45
28199 Bremen

Telefon 0421/5372-0
Telefax 0421/5372-509

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Unternehmenszentrale
Am DFS Campus
63225 Langen

Telefon 06103 707-0
Telefax 06103 707-1395

Sitz der Gesellschaft: Langen/Hessen
Amtsgericht Offenbach/Main, HRB 34977

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Michael Odenwald

Geschäftsführer:
Prof. Klaus-Dieter Scheurle (Vors.),
Dr. Michael Hann
Robert Schickling

Internet: www.dfs.de

Commerzbank Offenbach
BLZ 505 400 28 Konto 421 5737 00
IBAN DE 24 5054 0028 0421 5737 00
BIC (SWIFT) COBADEFF

Deutsche Bank Frankfurt
BLZ 500 700 10 Konto 091 6734 00
IBAN DE 66 5007 0010 0091 6734 00
BIC (SWIFT) DEUTDEFF

Anlage 2 – Zehn Berichtspflichten gemäß DIN 45643

Die in der dritten AG Sitzung am 3.2.2014 abgestimmten Berichtspflichten nach 7.2.2 DIN 45643 auf der Grundlage der Vorschläge nach Herrn Dr. Vogelsang, niedersächsisches Umweltministerium

- 1) Tabelle der Schallpegel $L_{p,A,eq,Tag}$, $L_{p,A,eq,Nacht}$ und L_{den} für das Gesamtgeräusch und $L_{p,A,eq,Fl,Tag}$, $L_{p,A,eq,Fl,Nacht}$ und $L_{Fl,den}$ für das Fluggeräusch;
- 2) Tabellen des $L_{p,A,eq,Fl,Tag}$ und des $L_{p,A,eq,Fl,Nacht}$ für das Fluggeräusch innerhalb der vergangenen 12 Monate oder innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate des letzten Jahres;
- 3) grafische und tabellarische Darstellung der Tageswerte (bei Monatsberichten) bzw. der Monatswerte (bei Mehrmonatsberichten) des $L_{p,A,eq,FL,Tag}$ und des $L_{p,A,eq,FL,Nacht}$;
- 4) grafische und tabellarische Darstellung der Häufigkeitsverteilungen der Maximalpegel $L_{p,AS,max}$ der Fluggeräusche in einer Pegelklassenbreite von 1 dB (differenziert nach Tag und Nacht sowie ggf. Abendstunden 18:00 bis 22:00 Uhr); (z.B. S.6 Berlin Brandenburg)

- (5) grafische und tabellarische Darstellungen der Summenhäufigkeitsverteilungen der Maximalpegel $L_{p,AS,max}$ der Fluggeräusche sowie der Überschreitungspiegel $L_{p,AS,1}$ und $L_{p,AS,95}$ der Fluggeräusche
- (6) Anzahl $N1$ der durch Identifizierung ermittelten Einzelschallereignisse
- (7) Anzahl $N2$ der Luftfahrzeugbewegungen, die entsprechend der Aufgabenstellung der Messstelle relevant zur Schallimmission am Messort beitragen
- (8) Ausfallzeiten der Messstelle mit kurzer Begründung; (siehe S.7 Berlin Brandenburg)
- (9) Bewegungszahlen getrennt nach An- und Abflügen sowie nach Tageszeiten;
- (10) Bahnnutzung getrennt nach Tages- und Nachtbewegungen sowie ggf. Bewegungen während der Abendstunden von 18:00 bis 22:00 Uhr.

Tagesstundengang (Pegel)

