
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 18.07.2006

PROTOKOLL (korrigiert)

über die 39. Sitzung des Ausschusses
Lärmmindernde Maßnahmen und Bau
am 04. Juli 2006
im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Beschlussprotokolls der 38. Ausschusssitzung
3. Genehmigungsvoraussetzung des Flughafens: hier: Definition verschiedener Begriffe aus der 117. FLK
4. Verschiedenes

Beginn der Sitzung : 13:30 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder des Ausschusses sowie zwei Vertreter von der Genehmigungsbehörde.

TOP 1:

Die Tagesordnung wird mit dem neuen „TOP 4: Stand der Internetpräsentation“ ergänzt, im übrigen wie vorgeschlagen beschlossen.

TOP 2:

Das Protokoll der 38. Ausschusssitzung wird genehmigt. Die schriftlich eingereichten Anmerkungen vom Vertreter des Beirats Hemelingen werden dem Protokoll als Anlage beigelegt.

TOP 3:

Zum Einstieg in die Diskussion verteilt die Fluglärmenschutzbeauftragte einen Entwurf einer Zusammenstellung der Erkenntnisse zu der Genehmigung des Flughafens, wie sie in den vergangenen FLK-Sitzung besprochen wurden. Die Zusammenstellung enthält die in der Sitzung näher zu definierenden Begriffe. Weiterhin wurde eine Zusammenstellung der derzeit diskutierten Lärmbeurteilungswerte von Jansen und der DLR-Studie verteilt.

Die Vertreterin von SAFGJS weist drauf hin, dass bei der Begriffsdefinition zu unterscheiden ist zwischen den Pegelkriterien und der Anzahl der Nachtflüge.

Der Vertreter der FBG gibt zu bedenken, dass die überwiegende Anzahl der Begriffe unbestimmte Rechtsbegriffe sind. Eine Ausfüllung dieser Begriffe kann und darf die Genehmigungsbehörde nicht binden und den Ermessensspielraum einengen.

Die Vertreterin von SAFGJS und andere erläutern, dass es eher darum geht innerhalb der FLK eine Einigkeit über die inhaltliche Bedeutung der Begriffe zu erzielen. Eine entsprechende Position könnte auch an den Vertreter der Genehmigungsbehörde übergeben werden, ohne seinen Ermessensspielraum einzuengen.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde bezweifelt, dass eine detaillierte Füllung der unbestimmten Rechtsbegriffe in der Sache weiterhilft. Ziel müsste sein, innerhalb der FLK einen Konsens herbeizuführen, wie die Begriffe aktuell zu füllen sind. Er empfiehlt der FLK, sich mit den Daten zu den Nachtflügen zu befassen.

Der Vertreter der VSF wirft ein, dass in verschiedenen Gerichtsurteilen jeweils auf den „verständigen Durchschnittsmenschen“ abgestellt werde. Dies könne nach seiner Ansicht nur jemand sein, der auch von Fluglärm betroffen ist. Nicht-Betroffene könnten die Situation nicht richtig beurteilen. Der Vertreter der FBG erläutert dazu, dass die Gerichte den Begriff des „verständigen Durchschnittsmenschen“ bereits definiert hätten. Es geht dabei um das zu Grunde legen normalen Hörens, der Abwägung, ob Kinder mit einbezogen werden etc.. Der Vertreter der DFS und der Vertreter vom Beirat Neustadt/Woltershausen halten eine Beurteilung der Fluglärmsituation auch durch Nicht-Betroffene für möglich, zumal die Störwirkung von Lärm individuell auch unter Betroffenen sehr unterschiedlich eingeschätzt wird.

Die Begriffe „wesentlich, zumutbar, geringfügig, erheblich“ müssen jeweils für den Einzelfall definiert werden. Eine allgemeingültige Definition ist hier nicht leistbar. Der Begriff „öffentliches Interesse“ spielt bei den Ausnahmegenehmigungen eine sehr geringe Rolle, so dass es nach Ansicht von dem Vertreter der Genehmigungsbehörde keiner näheren Definition bedarf. Ein verspäteter Flug hat dagegen immer erhebliche Auswirkungen auf den Flugbetrieb und erhält daher im Normalfall eine Ausnahmegenehmigung. In diesem Zusammenhang fordern der Vertreter vom Beirat Hemelingen und die Vertreterin von SAFGJS, dass eine Grenze für regelmäßige Verspätungen definiert werden müsse. Ebenso wäre die Diskussion zu führen, ab welcher Erhöhung der Nachtflugbewegungen von einer „erheblichen Änderung“ auszugehen sei. Hintergrund ist die Beobachtung einer 50%igen Steigerung der Nachtflugbewegungen für 2006 gegenüber dem gleichen Zeitraum in 2005. Das Handeln der Genehmigungsbehörde müsse in diesem Bereich transparenter und nachvollziehbarer werden. Es müsse auch deutlich werden, welches Maß die Genehmigungsbehörde für Nachtflüge ansetze und wo für die Genehmigungsbehörde die Grenze für Ausnahmegenehmigungen zu ziehen ist. Die Vertreterin von SAFGJS weist auf den Begriff des „aktiv regulierenden Eingreifens“ der Behörde und die schriftliche Antwort (Seite 8) der Genehmigungsbehörde hin. Ein Einschreiten erst bei gesundheitsgefährdenden Zuständen könne seitens des Gesundheitsressorts nicht mitgetragen werden. Der Vertreter der FBG weist auf das öffentliche Interesse einer funktionierenden Flughafen-Infrastruktur hin. Dies begründe den Unterschied zwischen der Bewertung von Lärmeinwirkungen durch private Unternehmen und der durch den Flughafen. Es wird weiterhin diskutiert, ob es bei der Beurteilung der Nachflüge um die Anzahl der Flugbewegungen oder um den dabei entstehenden Lärm geht. Die Fluglärmschutzbeauftragte erläutert, dass jede Flugbewegung mit Lärmeinwirkung einhergeht. Selbst eine als relativ leise anzusehende Landung mit 75 dB(A) erzeugt bei dem Betroffenen bei gekipptem Fenster am Ohr noch 60 dB(A) und ist daher geeignet, ein Aufwachen hervorzurufen.

Trotz intensiver Diskussion gelingt es nicht, eine abschließende Definition der fraglichen Begriffe zu erreichen. Die Vertreterin von SAFGJS sieht darin wiederum das große Problem des Lärmempfindens und dessen Beurteilung bestätigt. Sie weist aber darauf hin, dass auch außerhalb der Frage der Belästigung Lärmeinwirkungen z.B. im physiologischen Bereich stattfinden.

Der Vorsitzende weist nochmals darauf hin, dass unterschiedliche Auffassungen der Begriffsdefinitionen aus Sicht der Genehmigungsbehörde und aus Sicht der FLK zulässig sind. Er bittet die Vertreter von SAFGJS und der Genehmigungsbehörde, die jeweiligen Positionen schriftlich einzureichen. Dem wird allgemein zugestimmt, der Vertreter der FBG bietet dazu eine Zuarbeit an.

TOP 4:

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde stellt den derzeitigen Stand der Internetpräsentation vor. Problematisch ist derzeit dass die umsetzende Firma in Insolvenz gegangen ist und nun das weitere Vorgehen geklärt werden muss. Weiterhin sind die Verwendungsrechte der Orthophotos mit Geoinformation noch in Klärung. Der momentane Stand kann unter der [Homepage VSF/BVF](#) eingesehen werden. Es handelt sich aber noch um eine Rohfassung, die Internetadresse soll daher noch nicht verbreitet werden.

Der Vertreter der DFS weist auf die Internetseite des Flughafens Hamburg hin, die als Beispiel dienen könnte.

Der Vertreter der VSF hinterfragt die Aktualität der eingestellten Messdaten. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass wie mit der FLK abgesprochen jeweils die Leq(3)-Werte des vergangenen Monats eingestellt werden. Für Nachfragen zu Einzelereignissen steht er bzw. die Fluglärmschutzbeauftragte zur Verfügung.

Die Fluglärmschutzbeauftragte bietet weitere textliche Zuarbeit für die Präsentation an, der Vertreter der Genehmigungsbehörde kommt zu gegebenem Zeitpunkt darauf zurück.

TOP 5: Verschiedenes

Der Vertreter des Beirats Neustadt/Woltmershausen hinterfragt die Einschätzung der FLK zu dem Antrag der OLT auf „Dauerausnahmegenehmigung“ für den abendlichen Flug aus London. Es wird erläutert, dass sich die FLK mit einer Festlegung zurückhalte, um keine Präjudizierung für die Befassung der verschiedenen Gremien herbeizuführen. Die Situation könne aber nur bis zum Ende des Sommerflugplans mitgetragen werden.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde berichtet dazu, dass ihm noch nicht alle Stellungnahmen vorliegen. Die bisher eingegangenen Stellungnahmen sind durchweg positiv.

Der Vertreter des Beirats Neustadt/Woltmershausen erkundigt sich weiterhin, ob im westlichen Abflugbereich eine Änderung der Flugrouten erfolgt sei. Der Vertreter der DFS teilt mit, dass es im westlichen Bereich keine Änderungen gegeben hat.

Der Vertreter des Beirats Neustadt/Woltmershausen hinterfragt, ob irgendwelche Baumaßnahmen am Flughafen geplant seien? Dann wäre der Ausschuss zu beteiligen. Der Vertreter der FBG erläutert, dass die Betriebswerkstatt derzeit leer steht und entkernt wird, über die weitere Nutzung sei noch nicht entschieden. Konkrete Planungen für einen weiteren „Billigflieger“ gibt es derzeit nicht. Es werden allerdings verschiedene Gespräche geführt.

Der Vertreter der DFS erläutert die Anregung der DFS, auch für Flüge mit mehr als 5,7 t einen visual approach durchzuführen. Dabei handelt es sich ebenfalls um einen Instrumentenanflug, der allerdings nach Sicht durchgeführt wird. Nach der Genehmigung sind derartige Anflüge zwar grundsätzlich ausgeschlossen, ein Öffnungsspielraum ist dabei aber gegeben. Aktuell hat die OLT derartige Anflüge beantragt. Nach Einschätzung der DFS könnte der visual approach zu Entlastungen in Hemelingen und Delmenhorst führen. Denkbar wäre ein Anflug im Ostbereich entlang der Weser und im Westbereich in einem Korridor nördlich bzw. südlich von Delmenhorst. Der Anflug würde dabei in größerer Höhe erfolgen als im „normalen“ Anflug. Die Flugrouten würden mit Korridor ebenso festgesetzt und eingehalten, wie im IFR-Anflug. Zunächst sollte eine Erprobung mit der OLT erfolgen, ob auch anderen Fluggesellschaften dies nutzen können sollen, wäre zu diskutieren. Der Vertreter der FBG teilt mit, dass eine Änderung der Flughafengenehmigung für eine derartige Erprobung nicht notwendig ist. Sie müsste allerdings zeitlich begrenzt und mit Auflagen zum Lärmschutz versehen werden. Dabei sei auch eine Einschränkung auf bestimmte Fluggesellschaften oder besonders ausgebildete Piloten möglich.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erkundigt sich, ob bei dem visual approach auch das CDA-Verfahren (continuous descent approach) vorgesehen sei. Dieses führt zu Lärminderung im

Nahbereich, da aus einer größeren Höhe angefliegen wird. Der Vertreter der FBG erläutert, dass dieses Verfahren auch in London verwendet wird und die OLT-Piloten daher damit vertraut sind. Der Vertreter der DFS bietet an, das genaue Verfahren des visual approach in der FLK vorzustellen. Er könne sich vorstellen, das Verfahren mit speziell dafür eingewiesenen Piloten ab dem kommenden Frühjahr zu testen.

Die Vertreterin der SAFGJS hinterfragt, ob die Umgebungslärmkartierung die visual approaches ebenfalls mit abbildet. Dieses könnte die Fragestellung der Wesertalroute/Hemelingenroute ebenfalls beeinflussen. Der Vertreter des Beirats Hemelingen möchte dies getrennt betrachtet sehen, um die Entscheidung zur Flugroutenverlegung nicht weiter zu verzögern. Die Fluglärmschutzbeauftragte und der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutern, dass die Lärmkartierung den Ist-Zustand 2005 darstellt. Eine derartige Erprobung wird daher zunächst nicht erfasst. Es wäre aber eine Möglichkeit, dies später als eine Maßnahme zur Lärminderung in der Aktionsplanung einzubeziehen.

Auf Nachfrage der Fluglärmschutzbeauftragten teilt der Vertreter der DFS mit, dass es um ca. 5 Flüge/ Tag geht und das Verfahren nur bei gutem Wetter durchgeführt werden kann.

Es wird vereinbart, dass der Vertreter der DFS genauere Zahlen und Informationen für die Vorstellung in der FLK zusammenstellen wird und eine weitere Diskussion notwendig ist.

Ein Termin für eine nächste Ausschusssitzung wurde nicht festgelegt.

Die Sitzung endet um 16:20 Uhr.

(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