
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 02. August 2013

Protokoll Abgestimmte Fassung

über die Sitzung des Ausschusses am 17. Juni 2013 15:00 Uhr
in der Upper-Deck-Lounge der Flughafen Bremen GmbH

Teilnehmer: s. Anwesenheitsliste (Anlage1)

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der 45. Sitzung
3. Antrag der VSF zu den Kleinfliegern
4. Anträge auf weitere Messstellen
5. Kriterien für die Evaluierung der Wirkungen des erhöhten Verspätungsentgelts
6. Umsetzung des Anspruchs auf Schallschutz in Lärmschutzzonen
7. Überprüfung der Flugrouten Richtung West
8. Verschiedenes
 - ggf. Terminfestlegung

Beginn der Sitzung: 15:07 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. Vier Einladungen wurden postalisch übermittelt.

Top 1. Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird genehmigt.

TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 45. Ausschusssitzung vom 10. Oktober 2011

Das Protokoll zur 45. Ausschusssitzung wird genehmigt.

TOP 3. Antrag der VSF zu den Kleinfliegern

Der Vertreter der VSF führt kurz in die Thematik ein und betont hierbei die Zunahme der Beschwerden gegen Flugbewegungen durch Flugzeuge der Atlas Air Service und der Lufthansa Flight Training (LFT). Mittels Stanley-Track hat er die Flugbewegungen und Platzrunden über Stadtgebiete Bremens in der Übersicht „Überflüge/Platzrunden der LHFT und Kleinflieger“ zusammengestellt.

Der Vorsitzende ergänzt, dass die Anzahl der Schulflüge im Vergleich zu den Vorjahren zugenommen hätte und dass eine hohe Anzahl an Privatflügen am Flughafen Bremen zu verzeichnen sei: so wurden in 2011 14.000 Starts und Landungen registriert. Hinzu kämen ca. 4.000 – 5.000 Überflüge, sodass ca. 20.000 Flugbewegungen von Kleinfliegern zu verzeichnen seien.

Sodann wird die vom Vertreter der FBG zur Verfügung gestellte Übersicht zu den Flugbewegungen erörtert. Die einzelnen Positionen in der Tabelle werden erläutert. In der Tabelle bleiben Rundflüge und Überflüge ohne Bodenkontakt unberücksichtigt. Diese Überflüge seien jedoch nach Aussage des Vertreters der Genehmigungsbehörde vordergründig Gegenstand von Beschwerden.

Der Vertreter der VSF fügt hinzu, dass er bei einem Besuch bei der Vorfeldkontrolle am Flughafen Bremen erfahren habe, dass auch die Überflüge ohne Bodenkontakt erfasst würden und dementsprechend Daten von der FBG vorgelegt werden könnten.

Der Vertreter der FBG gibt zu Bedenken, dass der Flughafen Bremen nicht nur eine Betriebsgenehmigung habe, sondern auch eine Betriebspflicht. Die Landungen der Kleinflieger seien zwar betriebswirtschaftlich für den Flughafen zu vernachlässigen – für die Region sei jedoch die LFT als Flugschule oder die Möglichkeit, dass Geschäftsreisende mit einem Kleinflieger von und nach Bremen fliegen können, von Bedeutung. In den 90er Jahren wurde der Erhalt der Verkehrsfliegerschule staatlich gefördert und könne jetzt nicht wieder zunichte gemacht werden.

Der Vertreter der DFS erklärt zu den Überflügen, dass in der Pilotenausbildung bestimmte Verfahren durchgeführt werden müssten, die teilweise auch in Bremen erfolgen müssten. Dass sinnlose Überflüge über Bremen stattfänden, halte er für ausgeschlossen.

Der Vertreter der VSF erläutert, dass nach Aussage der LFT diese versuchen würden so viele Flüge wie möglich außerhalb Bremens durchzuführen. Bestimmte Umstände wie Wetterfaktoren oder Änderungen der Regularien der Flughäfen oder der DFS

könnten aber unter Umständen Übungsflüge, die auf zwei Stunden beschränkt seien, außerhalb Bremens unmöglich machen.

Es wird sodann diskutiert, ob und wie Belastungen reduziert werden können. Der Vertreter der VSF meint, dass man ausschließlich bei den Überflügen der LFT ansetzen könne. Insofern müsse die FLK mit der LFT ins Gespräch kommen, um für mehr Verständnis zu werben. Der Vorsitzende hält eine Reduzierung der Flugbewegungen von Kleinfliegern allein auf die LFT bezogen für nicht ausreichend.

Sodann wird diskutiert, ob die Landeentgelte für Kleinflieger am Flughafen Bremen eine steuernde Wirkung haben können. Die Landeentgelte ausgewählter deutscher Flugplätze werden sodann anhand der von dem Vertreter der FBG zur Verfügung gestellten Tabelle erörtert. Stuttgart fordert für Flugzeuge des Typs Citation CJ 1+ die höchsten Entgelte, während die FBG die geringsten Entgelte erhebt. Der Vertreter der FBG gibt zu Bedenken, dass dieser Unterschied erst bei Flugzeugen dieses Typs auftrete – darunter liege die FBG im Durchschnitt.

Der Vertreter des Beirats Obervieland meint, dass die Entgelte eine steuernde Wirkung herbeiführen könne – sei es über Start-/Landeentgelte oder über Abstellentgelte. Nach Information des Vertreters der FBG können die Abstellentgelte nicht berücksichtigt werden, da ein Großteil der Kleinflieger auf Positionen außerhalb des Sicherheitsbereichs abgestellt werde und somit die Abstellentgelte hierfür ohnehin nicht anfallen.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde wendet ein, dass am 1. April 2012 die letzte Erhöhung erfolgte. Zudem müssen Entgelte stets transparent, kostenbezogen und nichtdiskriminierend sein. Dementsprechend müssten die Kleinflieger besondere Kosten verursachen, damit die Kosten erhöht werden können – mit der Reduzierung von Lärm könne dies nicht begründet werden. Auch sehe er eine Diskriminierung der Kleinflieger, da diese über die Entgeltordnung durch den Versuch der Vermeidung benachteiligt werden sollen.

Der Vertreter der FBG sowie der DFS erläutern, dass durch die DFS bei landenden Flugzeugen keine Gebühren erhoben werden können. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erklärt, dass pro Abflug 15 € für die Nutzung der Towerdienste an die DFS gezahlt werden müssen – gleichgültig, wie viele Überflüge erfolgen. Es ist zudem für die Inanspruchnahme des Flight Information Service eine pauschale Gebühr an die DFS zu entrichten.

Im Ergebnis wolle man zunächst zur Klärung des Sachverhalts mit der LFT ins Gespräch kommen. Eine Kostenerhöhung könne erst in einem späteren Schritt erfolgen.

Zur nächsten Ausschusssitzung, die noch vor der regulären FLK-Sitzung am 12. August 2013 stattfinden soll, sollen Vertreter der LFT eingeladen werden. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde bittet den Vertreter der VSF zur nächsten Sitzung die sog. Platzrunden evtl. mittels Stanley-Track grafisch darzustellen.

Der Vorsitzende wird versuchen, heraus zu finden, aus welchen Gründen bzw. wie andere Flughäfen zu den hohen Entgelten gelangt sind.

TOP 4. Anträge auf weitere Messstellen

Der Vorsitzende führt in das Thema unter Bezugnahme auf die Anträge der VSF und des Beirats Hemelingen aus dem Jahre 2008 ein. Die bisherigen Ergebnisse zu Sondermessungen in diesen Bereichen (z.B. Klaus-Groth-Straße) wurden in vergangenen FLK-Sitzungen besprochen. Der Vertreter der VSF erläutert, dass eine Messung

erst dann Sinn mache, wenn die Werte 15 dB über dem Umgebungslärm liegen – nach einer DIN-Vorschrift könne erst ab diesem Wert von „Lärm“ gesprochen werden. Der Vertreter der FBG erläutert zum Messverfahren, dass die Fluglärmmessungen von Umgebungslärm beeinflusst seien. Es müsse daher ein Standort gefunden werden, der nicht zu hohem Umgebungslärm ausgesetzt sei.

Die verteilte Liste der Fluglärmschutzbeauftragten zur Sondermessstelle Klaus-Groth-Straße wird erläutert. Im Ergebnis hebt die Fluglärmschutzbeauftragte hervor, dass es kaum Abweichungen zu den Messstellen MP 02 und 04 gebe. Auch die Anzahl der korrelierten Flugbewegungen sei vergleichbar (Klaus-Groth-Straße: 652 Bewegungen und MP 04: 650 Bewegungen). Der LAeq betrage an der Messstelle Klaus-Groth-Straße 55,05 dB und an der Vergleichsmessstelle MP 04 LAeq 54,15 dB. Schwankungen seien hier kaum zu verzeichnen. Der Vertreter der VSF ergänzt, dass Messungen zudem stets von Wetterlagen beeinflusst würden. Der Vertreter des Beirats Huchting befürwortet neue Messstellen in Hemelingen, in Sielhof existieren jedoch bereits geeignete Messstellen MS 01 und MS 02 sowie auf dem Werder-Carre.

Der Vorsitzende hält fest, dass eine neue Messstelle in Sielhof daher nicht erfolgreich sei, sodass eine Empfehlung an die FLK nicht ausgesprochen werden solle. Auf die Einwendung des Vertreters des Beirats Huchting, dass dies politisch nicht begründbar sei, antwortet der Vorsitzende, dass der Antrag durch die VSF erfolgt sei und nicht durch den Beirat Obervieland. Eine Begründung solle aufgrund der Ergebnisse, die der Fluglärmschutzbeauftragten vorliegen, erfolgen.

Die Teilnehmer diskutieren im Folgenden über den Erkenntnisgewinn einer neuen Messstelle. Der Vertreter der FBG meint, dass der Erkenntnisgewinn neuer Messstellen gering ausfalle. Maximal für Ausreißer sei der Messpunkt erforderlich. Messwerte könnten darüber hinaus auch berechnet werden. Im Übrigen sei eine konstante Aufzeichnung erforderlich, um Werte vergleichen zu können. Im Übrigen könne der Messwagen jederzeit und überall eingesetzt werden. Der Vorsitzende begründet den Sinn der Messstellen z.B. mit dem Vergleich der Lärmwerte, d.h. ob diese leiser oder lauter geworden sind, wie sich die Flugbewegungen entwickelt haben oder wie sich der Maximalpegel verändert hat. Der Vorsitzende betont, dass Sinn der neuen Messstellen zudem sei, die Bürger über den jeweiligen Fluglärm im eigenen Stadtteil zu informieren.

An die FLK soll sodann die Empfehlung ausgesprochen werden, in Hemelingen eine neue Lärmmessstelle einzurichten. Die FLK muss sodann abstimmen, ob dies umgesetzt werden soll.

4 Ja-Stimmen

2 Nein-Stimmen

Der Vertreter der DFS verweist auf die generelle Enthaltung der DFS in Abstimmungen der FLK und der Ausschüsse.

Ein Mitglied ist nicht anwesend.

TOP 5. Kriterien für die Evaluierung der Wirkungen des erhöhten Verspätungsentgelts

In der FLK wurde beschlossen, dass die erhöhten Lärmentgelte für Nachtflüge ein Jahr nach Inkrafttreten der neuen Entgeltordnung evaluiert werden sollen. Die entsprechenden Kriterien für die Evaluierung sind durch den Ausschuss zu bestimmen.

Der Vertreter der FBG schlägt vor, dass die Listen der erteilten Ausnahmegenehmigungen miteinander verglichen werden sollen. Der Vertreter der FBG gibt zu bedenken, dass es Flüge gibt, die nicht vermeidbar sind – gleichgültig, wie hoch die Entgelte sind. Zudem seien 2013 bislang so wenige Nachtflüge genehmigt worden, dass es eine Reduzierung in 2014 gar nicht geben könne.

Der Vorsitzende möchte die Verspätungen in Relation zum jeweiligen Flugplan vergleichen. Dadurch sollen saisonale Schwankungen in den Nachtflugbewegungen herausgefiltert werden. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde gibt zu bedenken, dass die Flugpläne keine statischen Listen seien, sondern im Laufe der Saison verändert werden. Zahlen seien jederzeit angreifbar, da stets besondere Umstände wie z.B. Streiks vorliegen können. Zudem könnten die Flugbewegungen in Zukunft insgesamt abnehmen – die Reduzierung der Nachtflüge sei dann jedoch kein Erfolg, sondern Folge der Abnahme der Flugbewegungen insgesamt. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde plädiert daher für einen tatsächlichen Vergleich. Der Vorsitzende bemängelt, dass hierdurch die Schwankungen in den saisonalen Flugplänen nicht aufgenommen werden können. Es sollten daher die Ist-Zahlen verglichen werden, d.h. diejenigen Zahlen, die Aussage dazu geben, wie viel Nachtflüge geplant waren und wie viele dann verspätet gelandet sind.

Der Vorsitzende regt an, sich bei anderen Flughäfen zu informieren, nach welchen Kriterien die Evaluierung nach der Einführung einer neuen Entgeltordnung erfolgte.

TOP 6. Umsetzung des Anspruchs auf Schallschutz in Lärmschutzzonen

Der Vertreter der FBG erläutert das Verwaltungsverfahren um die Erstattungen von Aufwendungen in Schallschutzbereichen. In Bremen würden größtenteils Ansprüche auf Lüfter bestehen.

Der zuständigen Behörde, dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen liegen derzeit 59 Anfragen und 19 konkrete .Anträge. 2500 anspruchsberechtigte Wohneinheiten wurden in Bremen insgesamt geschätzt.

Zur Abkürzung des Verfahrens werde der Abschluss einer privatrechtlichen Vereinbarung angestrebt, bei dem die Interessen der Anwohner besser berücksichtigt würden. Dies erläutert der Vertreter an einem konkreten Beispiel, das belegt, dass der Anwohner seine Interessen verfolgen kann, während die Behörde gleichzeitig Zeit spart. Einsparpotenzial sehe er zudem bei den Gutachterkosten. Zugleich werde hierdurch Rechtsfrieden geschaffen.

Die Freigabe sei unternehmensintern im Frühherbst zu erwarten. Für alle Interessierten solle eine Dauerausstellung am Flughafen Bremen stattfinden. Der Vertreter der FBG ergänzt, dass Gespräche außerhalb des Verwaltungsverfahrens auch derzeit schon zulässig seien. Die Anwohner dürfen sich daher gerne an den Flughafen wenden, bevor sie in das Verwaltungsverfahren einsteigen.

Der Vertreter der FBG sagt zu, dass er die FLK bzw. den Ausschuss über den Fortgang des Verfahrens informiert halten wird.

TOP 7. Überprüfung der Flugrouten Richtung West

Der Vertreter der VSF erläutert bestehende und vermeintlich zukünftige Flugrouten in Richtung West anhand von Karten. Durch die Flugroutenoptimierung solle einerseits Stuhr entlastet (Variante 1), zum zweiten solle der „Bogen“ in Huchting vergrößert (Variante 2) und zum dritten der Anflug über das Roland-Center in Huchting angestrebt (Variante 3) werden.

Der Vertreter der DFS kann sich nicht mehr erinnern, wann die Routen das letzte Mal überprüft wurden. Er meint, dass dies ca. 10-12 Jahre her ist.

Der Vertreter der DFS ergänzt, dass Piloten erst bei einer erreichten Flughöhe von 400 ft abdrehen dürfen. Wenn die Flugzeuge eine bestimmte Höhe nicht erreicht haben, müssen sie geradeaus fliegen.

Variante 1:

Bei dieser Variante solle der Bereich des Gewerbegebiets zwischen Stuhr und Stuhraum genutzt werden. Durch diese Verlagerung sollen weniger Menschen betroffen sein als durch die derzeitige Route. Der Vertreter der VSF meint, dass, wenn die Piloten bereits die vorgelagerte Kurve fliegen konnten, müsste diese Verlängerung der Kurve auch geflogen werden können.

Der Vertreter der VSF erläutert sodann die Streuung des Lärms eines Flugzeugs. Nach seiner Darstellung liegt der lauteste Punkt 450 m neben der Flugroute. Der Vertreter der FBG ergänzt, dass diese Darstellung der Klassifizierung der Flugzeuge nach ICAO diene.

Auf Empfehlung des Vertreters der FBG sagt der Vertreter der DFS zu, die mögliche Route nach NIROS zu berechnen. Die Berechnung nach NIROS berücksichtige u.a. Bevölkerungsdichte des überflogenen Gebietes und Flugzeugtypen, die den Flughafen Bremen verlassen und gibt einen sog. Gütewert aus, anhand dessen eine Beurteilung zur Verbesserung der neuen Route erreicht werden könne. Der Vertreter der DFS ergänzt, dass die Flugrouten realistisch dargestellt werden müssen, damit die Flugzeuge diese Route tatsächlich fliegen können.

Der Vorsitzende ergänzt, dass, wenn man sich zukünftig für diese Route entscheidet, diese verbindlich sein müsse.

Variante 2:

Mit dieser vorgeschlagenen Route solle durch Flugzeuge in Startrichtung West und mit Zielrichtung Ost, ein größerer Bogen um Weyhe geflogen werden, sodass weniger Wohnbebauung überflogen werde. Bislang sei der Bogen zu klein, da die Flugzeuge das Funkfeuer Hemelingen überfliegen müssen.

Der Vertreter der DFS entgegnet dem, dass die Flugzeuge ab 5.000 ft bzw. 1.500 m zu 99,5% nach directs und nicht nach Flugrouten fliegen, sodass Flugrouten nicht zu Ende geflogen werden. Daher rühre auch die große Fächerung der dargestellten Routen. Der Vorsitzende schlägt vor, dass das Funkfeuer Hemelingen nicht mehr überflogen werden soll, sondern andere Punkte definiert werden.

Variante 3:

Durch diese Variante solle der Abflug über das Roland-Center gelenkt werden. Der Vertreter des Beirats Huchting betont jedoch, dass in Huchting für eine Flugroutenverlegung kein Raum sei. Man müsse auch den Verlauf der B75 beachten. Die nahe liegenden Anwohner könnten nun nicht noch durch Fluglärm belastet werden.

Der Vertreter der DFS ergänzt, dass eine Berechnung nach NIROS in diesem Falle versagen würde, da die Bebauung zu dicht sei und Schulen z.B. nicht berücksichtigt würden. Die Fluglärmschutzbeauftragte ergänzt, dass in diesem Bereich nur ein Beschwerdeführer wohne.

Aufgrund mehrfach hervorgebrachten Zweifels an den von der VSF zur Verfügung gestellten Karten mit den entsprechenden Flugrouten wird der Vertreter der DFS die Flugspuren anhand der Daten der DFS grafisch darstellen.

Im Ergebnis solle der FLK vorgeschlagen werden, dass die Varianten 1 und 2 geprüft werden sollten, Variante 3 solle nicht weiter verfolgt werden.

TOP 8. Verschiedenes

- Anregung des Vertreters der FBG zu einem Tagesordnungspunkt nächste FLK-Sitzung

Der Vertreter der FBG begehrt, zur nächsten Sitzung einen Vertreter des Firmenverbands OTSD/Wölfel einzuladen, um die Bestrebungen der FBG, in Sachen Kombination von Flugrouten mit Lärmesswerten, aufzuzeigen. FLK und Genehmigungsbehörde sollen in das Verfahren eingebunden werden, um möglichst alle Interessen einbringen zu können.

- Terminfestlegung

Die nächste Ausschusssitzung soll noch vor der nächsten FLK-Sitzung am 12. August 2013 stattfinden. Der genaue Termin wird mittels doodle abgestimmt.

Die Sitzung wird um ca. 18:15 Uhr beendet.

Unterschrift
Geschäftsführerin

Unterschrift
Vorsitzender