
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 14. Juni 2017

Protokoll

über die 48. Sitzung des Ausschusses am 29. Mai 2017 um 16:00 Uhr
in der Upper-Deck-Lounge der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Optimierung des Lärmschutzringes am Flughafen Bremen, Antrag BVF und VSF
3. Konzept und Zukunftsplan „leiser Flughafen“ – Schlussfolgerungen für Bremen
4. Verschiedenes

Beginn der Sitzung: 16:00 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden. Insbesondere wird die Vertreterin der BVF begrüßt.

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird genehmigt.

Eine Genehmigung des Protokolls der 47. Sitzung erfolgt nicht, da dies bereits in einer der ordentlichen Sitzungen der FLK erfolgt sei.

TOP 2. Optimierung des Lärmschutzringes am Flughafen Bremen, Antrag BVF und VSF

Der Vorsitzende der FLK führt basierend auf den bisherigen Diskussionen in den FLK-Sitzungen in das Thema ein. Das Thema wurde aufgrund eines Antrages der VSF und der BVF eingebracht. Die Vertreter der VSF, der BVF und des Beirates Huchting führen zu dem Thema weiter aus. Die Vertreterin der BVF erläutert zur Historie der Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle. Sie beruft sich dabei auf die Planfeststellungsbeschlüsse zur Ochtumverlegung, zur Startbahnverlängerung und zur Rollbahn Ost.

Der Vorsitzende fragt, ob die seinerzeit zugesicherten Maßnahmen tatsächlich umgesetzt wurden. Für den Bereich der Wolfskuhlensiedlung erklärte die Vertreterin der BVF, dass Lärmschutzwand und Lärmschutzwall wie gefordert errichtet wurden. Beides sei jedoch marode. Im Bereich der Neustadt fehle der im Schreiben von Senator Kunick an Herrn Adamietz vom 20. November 1990 auf Seite 17 angekündigte Schallschutz im Bereich des MBB Werks (heute: Airbus Werk). Die Vertreter klären, dass im Schreiben von Senator Kunick an Herrn Adamietz vom 20. November 1990 lediglich geäußert wurde, dass Schallschutzmaßnahmen im Bereich des MBB Werkes „zu prüfen“ seien. Im Planfeststellungsbeschluss wurde dies nachträglich nicht berücksichtigt. Das Ergebnis der Prüfung sei nicht bekannt. Sodann wird erörtert, ob zur Prüfung des seinerzeitigen errichteten Zustandes Akteneinsicht in die Bauanträge zu stellen sei. Die Vertreterin der BVF reicht hierzu eine Karte ein (Anlage 1), in der bestimmte Höhenangaben eingezeichnet sind. Sie erklärt hierzu, dass sich es sich hierbei um eine Anlage zum Stuhvertrag handle. Hieraus ergebe sich, dass die geforderten Höhen Höhen über Normal Null (NN) seien. Im Übrigen wurde der Schallschutz umgesetzt bzw. auf Wunsch der Eigentümer der jeweils angrenzenden Grundstücke modifiziert: Im Westen wurden sowohl Lärmschutzwälle als auch Lärmschutzwände errichtet wurden. Im Nordosten des Flughafengeländes wurde eine Lärmschutzwand errichtet, die nach Aussage des Eigentümers des dahinter liegenden Grundstückes regelmäßig gewartet wird. Zum angrenzenden Airbus-Werk wurde ebenfalls ein Wall errichtet. Die Vertreterin der BVF ist darüber hinaus der Ansicht, dass ebenfalls der Bereich der Neustadt geschützt werden müsse. Diese Aussage konnte die Vertreterin schriftlich nicht untermauern.

Im Ergebnis kommen die Mitglieder zu dem Ergebnis, dass die vertraglichen Regelungen eingehalten wurden. Zu klären sei nunmehr die Frage, ob und von wem die Wartung, Instandhaltung und Erneuerung zu übernehmen sei. Die Vertreterin der BVF ist der Ansicht, dass der Flughafen verantwortlich für die Instandhaltung und Ersetzung von Lärmschutzwällen und -wänden sei und hierfür auch die Kosten tragen müsse. Der Flughafen sei schließlich der Verursacher des Lärms. Einzelne Vertreter meinen, dass seinerzeit die Stadtgemeinde verpflichtet wurde, die Lärmschutzwände und -wälle zu errichten, so dass sie hierin eine Verpflichtung der Stadtgemeinde Bremen zur Instandhaltung der Wände und Wälle erkennen. Eine schriftliche Aussage zu den Instandhaltungsverpflichtungen und zur Tragung der Kosten konnte kein Vertreter vorlegen.

Die Fluglärmschutzbeauftragte erklärt, dass auch bei ihr Beschwerden zu Lärmschutzwällen und -wänden eingingen. Auftretende Instandhaltungsmaßnahmen wurden jeweils durch die Flughafen Bremen GmbH beseitigt. Sie erklärt zudem, dass der Begriff „Lärmschutzring“ der falsche Begriff sei. Es gebe nur punktuellen Lärmschutz. Der Ausschuss solle sich bei der Diskussion darauf konzentrieren, was gewollt sei.

Der Vorsitzende erklärt, dass er einen vollumfänglichen Lärmschutz um das Flughafengelände anstrebe. Die Vertreterin der BVF erklärt hierzu, dass es bereits im Jahre 2005 einen

Antrag der BVF gegeben habe, in dem das Thema erörtert wurde. Als Antwort habe sie von der zuständigen Behörde erhalten, dass der Bodenlärm als nicht signifikant zu beurteilen sei. Die sehr hohen Lärmwerte des Bodenlärms, die an den Lärmmessstationen der VSF gemessen werden, belegen einen anderen Sachverhalt. Die Vertreterin der BVF wird die Beantwortung der Anfrage aus 2005 an die Mitglieder des Ausschusses versenden.

Ein Vertreter des Beirats Huchting erklärt, dass vielmehr zu prüfen sei, ob der bestehende Lärmschutz auf dem Flughafenhafengelände dem heutigen Stand der Technik entspreche. Gegebenenfalls gebe es schallmindernde und schallschluckende Maßnahmen.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erklärt, dass seitens der FLK eine Empfehlung an die Genehmigungsbehörde ausgesprochen werden könne. Die Genehmigungsbehörde werde prüfen, wenn belastbare Daten vorgelegt werden. Im Übrigen werde das Thema in der kleinen Anfrage der Grünen behandelt. Die Vertreter sollen das Ergebnis hierzu abwarten. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde bevorzugt, dass man den Stand der Technik prüfe und sich nicht in der Vergangenheitsbewältigung verliere. Zum Thema Instandhaltung erklärt der Vertreter der Genehmigungsbehörde, dass nicht die Optik wichtig sei, sondern dass der Schallschutz ausreichend sein müsse. Derzeit bestehen keine Anhaltspunkte, dass der Lärmschutz durch die bestehenden Lärmschutzwände und -wälle beeinträchtigt sei. Er sehe zudem keine Notwendigkeit, eine Lärmschutzwand im Bereich des MBB Werks (heute: Airbus-Werk) zu errichten, da dies nur das Airbus-Werk schütze, aber keine Wohnbebauung. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erklärt weiter, dass aus seiner Sicht bis auf eine Maßnahme alle verpflichtenden Schallschutzmaßnahmen umgesetzt wurden. Der seinerzeit zugesicherte Run-up-Punkt, der in die Lärmschutzverwaltung im Bereich Grolland/Ochtum/Deutsche Post zu errichten war, wurde nicht umgesetzt, da dies aus technischen Gründen nicht möglich sei.

Auf Nachfrage des Vorsitzenden erklärt der Vertreter der Genehmigungsbehörde, dass das seinerzeit in der FLK angesprochene Schreiben der Genehmigungsbehörde an die Flughafen Bremen GmbH zu diesem Thema gestoppt wurde, da das Ergebnis der Diskussion abzuwarten war.

Der Vertreter der DFS erklärt, dass eine Vertretung der FBG erforderlich sei für die weitere Diskussion. Er gibt zudem zu bedenken, dass, wenn Lärmschutzwände und -wälle geändert werden sollen, diese Änderungen zuvor der DFS sowie der Genehmigungsbehörde anzuzeigen und durch diese zu prüfen seien.

Ein Vertreter des Beirates Huchting erklärt, dass der Bau der A 281 bei den weiteren Diskussionen zu berücksichtigen sei.

Ziel der FLK soll es nun sein, eine externe Begutachtung durch ein Ingenieurbüro zu erhalten. Ein Vertreter des Beirats Huchting könne einen allgemeinen Überblick geben, gegebenenfalls könne ein Kontakt über Immobilien Bremen hergestellt werden. Die Fluglärmschutzbeauftragte wird gebeten, Vorschläge für Vertreter aus ihrem Hause zu machen. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erklärt, dass zunächst ein Schutzziel zu definieren sei, bevor ein Auftrag an ein Ingenieurbüro gerichtet werde. Es sei derzeit unklar, welche akustische Qualität erreicht werden solle. Hierzu gebe es keine Angaben in den Planfeststellungsbeschlüssen.

Im Ergebnis wird die Empfehlung seitens des Ausschusses an die FLK gegeben, dass die Genehmigungsbehörde eine Bestandsüberprüfung vorlege.

In der nächsten Sitzung sollen Schutzziele bestimmt werden. Parallel soll bereits jetzt durch die Fluglärmenschutzbeauftragte ein externer Berater für die kommende Sitzung bestimmt werden.

- Die Vertreterin der BVF verlässt sodann die Sitzung. -

TOP 3. Konzept und Zukunftsplan „leiser Flughafen“ – Schlussfolgerungen für Bremen

Der Vorsitzende führt in das Thema ein, indem er auf den Vortrag aus einer vergangenen Sitzung der FLK des Gastes des Umwelt- und Nachbarschaftshauses Frankfurt verweist. Auf Seite 16ff. sind einige Maßnahmen aufgelistet, die hier diskutiert werden sollen. Zudem erklärt er, dass bei der letzten ADF-Tagung in Köln das Cutback-Verfahren von den Vertretern aus Hamburg und Berlin vorgestellt wurde. Zur Beurteilung der Lärmbe- oder -entlastung wurden Messungen durchgeführt. Im Ergebnis gab es Unterschiede bei den Luftverkehrsgesellschaften. Die Lärmbelastung variiere zwischen den Luftverkehrsgesellschaften.

- Der Vertreter der Genehmigungsbehörde verlässt die Sitzung -

Zum Point-Merge-Verfahren verweist der Vorsitzende auf die Seiten 18 und 19 des zuvor benannten Vortrages. Bei dem Verfahren gehe es um die Bündelung der Flugbewegungen. Der Vertreter der DFS erklärt weiter, dass bei dem Point-Merge-Verfahren ein Luftfahrzeug bis zu einem bestimmten Punkt fliege und ab diesem Punkt nur noch geradeaus fliege. Dies könne man auf Seite 6 der Präsentation gut erkennen. Hierdurch entstehe eine teilweise Auffächerung der Flugbewegungen statt der Bündelung. Spürbare Effekte seien in einer Entfernung von ca. 25-50 km erkennbar. Der Vertreter der DFS erklärt weiter, dass es hierbei gegebenenfalls zu einer Verlängerung der Flugwege kommen könne.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte erklärt, dass Lärmprobleme vor allem im Nahbereich des Flughafens Bremen entstehen.

Der Vertreter des Beirates Huchting fragt, in welcher Höhe die Luftfahrzeuge sich an welchen Punkten befänden, welche Lärmauswirkungen das Verfahren habe und welche CO₂-Emissionen gemessen werden können. Zudem möchte er wissen, ob durch die Bündelung mehr Lärm entstehe. Der Vertreter der DFS erklärt, dass das Verfahren in Hannover wieder zurückgezogen wurde, da der Nutzungsgrad gering sei. Zudem wollen die Piloten den Umweg nicht fliegen. Der Vertreter der DFS erklärt, dass vielmehr empfohlen wird, die Prüfung der Umsetzbarkeit des Verfahrens "Radius Fixed Turns" in Bremen wieder aufzunehmen. . Zum Nutzen des Point-Merge-Verfahrens in Bremen erklärt die Fluglärmenschutzbeauftragte, dass sie diesen in Bremen nicht sehen können. Dieses Verfahren führe zu mehr Kerosinverbrauch und Lärm. Der Nahbereich werde nicht entlastet.

Der Ausschuss kommt zu dem Ergebnis, dass das Verfahren Point-Merge nicht weiterverfolgt werden soll.

Das von der Deutsche Lufthansa AG geänderte Cutback-Verfahren wird anhand des Beispiels Hamburg erläutert (siehe Präsentation des Vorsitzenden FLSK Hamburg). Insbesondere wird hier auf die Seiten 2 ff. verwiesen. Auf Seite 4 sind Lärmmesswerte enthalten, die teilweise eine Verbesserung, teilweise eine Verschlechterung ausweisen. Die Messpunkte, die weiter entfernt vom Flughafengelände in Hamburg liegen, wurden mehr entlastet als na-

he gelegene Messpunkte. Der Vertreter der DFS erklärt, dass es in Hamburg nach der Bekanntgabe dieses Verfahrens zu einem erhöhten Beschwerdeaufkommen kam. Der Vertreter der DFS erklärt, dass nicht nur die reinen Lärmesswerte zu betrachten seien, sondern eine Auswertung für jeden Luftfahrzeugtyp inklusive der Beladung gefahren werden müsse. Welches Startverfahren der Pilot gewählt habe, sei anhand des Steigprofils nicht erkennbar.

Der Vertreter des Beirats Huchtingen erklärt, dass ein Vergleich der Lärmwerte schwierig sei, da die Übertragung des Schalls von unterschiedlichen Parametern abhängt, so zum Beispiel von Luftdruck, Temperatur, Windrichtung und Windgeschwindigkeit.

Der Vertreter der VFS erklärt weiter, dass die Frequenz der Luftfahrzeuge unterschiedlich sei. Dies kann mit dem Messen des dB(A) nicht abgebildet werden.

Sodann wird auf die Präsentation der Auswertung unterschiedlicher Cutback-Höhen in Berlin verwiesen. Auf Seite 7 sind die Lärmwerte dargestellt. Insgesamt gebe dies eine Verbesserung der Lärmsituation an den ausgewählten Messpunkten wider. Der Vertreter der DFS erklärt, dass die Auswertung noch nicht eindeutig sei. Die Auswertung wäre sehr umfangreich. Er erklärt, dass, wenn der Ausschuss eine Empfehlung abgebe, dass die Auswirkungen in Bremen zu untersuchen seien, vorab zu klären sei, wer dies prüfen solle. Die DFS könne dies nicht. Sie leistet gerne Unterstützung. Die Fluglärmschutzbeauftragte erklärt, dass sie mit den Vertretern aus Berlin und Hamburg Rücksprache halten werde.

Zum Thema Radius-Fixed erklärt die Fluglärmschutzbeauftragte, dass die bereits vorgestellten gekurvten Anflüge weiter verfolgt werden sollen. Hier gebe es jedoch keine Reduzierung der Lärmbelastung im Nahbereich, sondern erst in ca. 20 km Entfernung. Der Vertreter der DFS erklärt, dass jedoch nicht alle Luftfahrzeuge dieses Verfahren fliegen können. Der Ausschuss der FLK gibt die Empfehlung, dass dieses Verfahren weiter verfolgt werden soll.

Die Fluglärmschutzbeauftragte regt an, dass das pilotenunterstützte Flugverfahren, das ein Vertreter der DLR in einer der vergangenen FLK-Sitzungen vorgestellt habe, weiterverfolgt werden solle. Die Luftverkehrsgesellschaft Condor prüfe dieses Verfahren in Frankfurt. Die Fluglärmschutzbeauftragte werde dieses Verfahren ebenfalls weiter beobachten.

TOP 4. Verschiedenes

Terminfestlegung

Der Termin der 49. Ausschusssitzung wird auf den 28. August 2017 festgelegt.

Unterschrift
Geschäftsführerin

Unterschrift
Vorsitzender

Anlagen:

Anlage 1 – Zeichnung Hafenbauamt vom 24. Februar 1989

Abkürzungsverzeichnis

AAS	Atlas Air Service
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
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BGH	Bundesgerichtshof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
BVL	Bremer Verein für Luftfahrt e.V.
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	Lärmminderungsplan
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MP/MS	Messstelle
OA	Ortsamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAF	Probleme an anderen Flughäfen
PIB	Probleme am Bremer Flughafen
SUBV	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

SWAH	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
SWG	Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz
UBA	Umweltbundesamt
UIG	Umweltinformationsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
VSF	Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. Bremen
WES	Wesertalroute
WNR	Weser-Nienburg-Route

Anlage 1 - Zeichnung Hafengebäude vom 24. Februar 1989

