
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 13. Oktober 2014

Protokoll

über die 143. Sitzung der Fluglärmkommission am 07. Juli 2014 13:30 Uhr

im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der 142. FLK-Sitzung
3. Stellungnahmen und Information zu Empfehlungen der FLK:
 - a.) Stellungnahme der DFS zur Empfehlung der FLK, die fly-over/fly-by Punkte DW091, DW092 und DW093 weiter westlich zu verlagern (Weser-Nienburg-Route) sowie Überprüfung der DW098 und DW099 (Osterholz)
 - b.) Stellungnahme der DFS zur Empfehlung der FLK, die Abflugroute Richtung West zu optimieren
 - c.) Stellungnahme der Genehmigungsbehörde zur Empfehlung zum Thema „Kleinflugbetrieb“ (TOP 4 in der 141. FLK)
 - d.) Information der Genehmigungsbehörde über die Nutzungshäufigkeit der Sonderstartbahnen (TOP 5 in der 141. FLK)
4. Aktueller Bericht aus der Arbeitsgruppe „Visualisierung und Fluglärmessdaten/Datenauswertung“ von der Sitzung am 03.07.14
5. Umsetzung des Schallschutzes in Lärmschutzzonen, dazu Fragen der VSF zum Schallschutzprogramm und „calmar“
6. Anträge:
 - a.) Jährliche Auswertung der Messstellen, Antrag VSF
 - b.) Vollkoordinierung des Flughafen Bremen, Antrag VSF
 - c.) Einführung lärmabhängiger Landeentgelte, Antrag VSF
 - d.) Automatisches Erkennungssystem für Landungen mit Umkehrschub, Antrag Scherbaum und Übernahme durch den Vorsitzenden
7. Optimierungsmöglichkeiten bei Anflug- und Startverfahren, Vorstellung des Ist-Stands und Erläuterung des 10-Punkte-Papier aus Frankfurt durch die DFS

8. Öffentlichkeit der FLK-Sitzungen, Information der Öffentlichkeit, Beteiligung der Bürger/-innen
9. Verschiedenes
 - Terminfestlegung der nächsten 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.

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

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

Eine Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt, dass abweichend von der Formulierung des TOP 3d) die FBG die Informationen zur Verfügung stellen soll anstatt der Genehmigungsbehörde.

Die Vertreterin der DFS beantragt, dass Erklärungen zum TOP 7 erst in einer der nächsten FLK erfolgen könne.

Gegen die Änderungen bestehen seitens der Anwesenden keine Bedenken. Die Tagesordnung wird im Übrigen genehmigt.

TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 142. FLK-Sitzung

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde und die FLSB haben Änderungswünsche, gegen die keine Bedenken seitens der Anwesenden erhoben werden.

Der Vertreter der FBG erklärt seinen Vorbehalt gegen die Ausführungen unter TOP 8 des Protokolls der 142. FLK. Er sehe keinen Grund, warum eine Kommunikation über Punkte, die sämtliche Mitglieder der FLK betreffen, ausschließlich über den Vorsitzenden erfolgen solle. Er werde auch zukünftig die Kommunikation an alle Mitglieder vorziehen. Der Vorsitzende erklärt hierzu, dass die Kommunikation an alle Mitglieder für Verwirrung Sorge und er als Vorsitzender die FLK leite.

Im Übrigen wird das Protokoll genehmigt.

TOP 3 Stellungnahmen und Information zu Empfehlungen der FLK

a.) Stellungnahme der DFS zur Empfehlung der FLK, die fly-over/fly-by Punkte DW091, DW092 und DW093 weiter westlich zu verlagern (Weser-Nienburg-Route) sowie Überprüfung der DW098 und DW099 (Osterholz)

und

b.) Stellungnahme der DFS zur Empfehlung der FLK, die Abflugroute Richtung West zu optimieren

Der Vorsitzende führt in die beiden Punkte ein. Die Vertreterin der DFS erklärt, dass aufgrund der derzeit noch andauernden Gespräche zu FABEC weder eine Stellungnahme, noch ein abschließendes Ergebnis erfolgen könne. Hinter den geforderten Stellungnahmen müssen viele Arbeiten im Hintergrund erledigt werden. Sie bittet um Verständnis, dass die internen Prozesse nicht offen gelegt werden könnten.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde ergänzt, dass bei dem Verfahren komplexe europäische Vorgaben, die stets angepasst werden, berücksichtigt werden müssten.

Die Vertreterin der BVF weist darauf hin, dass der erste Antrag zu diesem Thema bereits vom 19. November 2010 datiert. Der Vorsitzende erklärt in seiner Eigenschaft als Vertreter des Beirats Hemelingen, dass die Bevölkerung verärgert sei und er daher eine parallele Prüfung der aufgeworfenen Punkte neben FABEC erwarte. Der Vertreter der VSF schließt sich diesem an. Der Vertreter der FBG regt daher an, dass die anwesenden Mitglieder der DFS die Diskussionen hausintern kommunizieren sollten.

Der Vertreter der Gemeinde Weyhe erklärt, dass die letzte Drehpunktverlegung zu einer Verbesserung in der Gemeinde Weyhe führte, sodass er die Beibehaltung der bestehenden Punkte begrüßt.

Der Vertreter der DFS erklärt zum Thema FABEC, dass die Auswirkungen für Bremen durch die Anpassung der Lufträume gering seien. Die FLK werde in jedem Fall beteiligt. Man müsse hierfür jedoch die Entscheidung abwarten, um ein ganzheitliches Konzept erstellen zu können. Die Vertreterin der DFS erwarte in naher Zukunft eine Entscheidung und werde dem Vorsitzenden Rückmeldung geben, was in der kommenden Sitzung (im Oktober 2014) präsentiert werden könne.

c.) Stellungnahme der Genehmigungsbehörde zur Empfehlung zum Thema „Kleinflugbetrieb“ (TOP 4 in der 141. FLK)

Der Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt, dass es mehrere Gespräche zwischen DFS, FBG und LFT gegeben habe. Sobald das Datenmaterial eingehe, könnten die Daten ausgewertet und bewertet sowie ggf. Konsequenzen hieraus gezogen werden. Die Vertreterin der BVF regt an, eine Stellungnahme der „Hauptverursacher“ zur Reduzierung von Fluglärm durch Kleinflieger einzuholen.

Der Vertreter der FBG regt an, dieses Thema weiter im Ausschuss „Bau / Lärm mindernde Maßnahmen“ zu behandeln. Der TOP wird zunächst auf die kommende Sitzung der FLK vertagt.

d.) Information der FBG über die Nutzungshäufigkeit der Sonderstartbahnen (TOP 5 in der 141. FLK) – geänderter TOP

Der Vertreter der FBG erläutert ihm vorliegende Listen zu den Flugbewegungen, die unter Nutzung der Sonderstartbahnen stattfanden. Die Listen werden dem Protokoll als **Anlage 1** beigelegt. Die Nutzung bewege sich im Rahmen der Genehmigung. Der Vertreter der FBG erklärt, dass die Sonderstartbahnen (d.h. die jeweils verlängerte Startbahn um 300 m, auf der ein Backtrack gemacht wird) für die Transportflüge der Beluga genutzt würden. Die Beluga nutze die Sonderstartbahn jedoch nicht bei jedem Start. Die Nutzung sei abhängig vom Wetter und der Beladung (bzw. dessen Gewicht) der Beluga. Weiter erläutert er, dass die Daten von der Vorfeldkontrolle erfasst würden. Zuvor müsste sich der Pilot die Freigabe von der DFS einholen. Auf Nachfrage erklärt der Vertreter der FBG weiter, dass die Beschränkung der Nutzung der Sonderstartbahn nicht aus Lärmschutzgründen in die Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen aufgenommen wurde, sondern aufgrund privatrechtlicher Vereinbarungen.¹

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde ergänzt, dass unter Punkt H der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen die Nutzung der Sonderstartbahn nur für Starts von Transportflügen zugelassen ist. Hierbei ist nur die Beförderung von Flügeln bestimmter Flugzeugtypen zugelassen. Pro Kalenderjahr dürfen maximal 152 Starts, davon maximal 5 Starts pro Kalenderwoche und maximal 2 Nachtstarts pro Jahr erfolgen.

Der Vorsitzende stellt fest, dass sich die Anzahl der Flugbewegungen der Beluga erhöht habe. Er bittet um Erklärung, worauf der Anstieg zurück zu führen sei und welche Folgen und Lärmwerte hieraus resultieren. Der Vertreter der FBG führt den Anstieg auf die Wirtschaftslage bei Airbus zurück. Eine Interpretation der Lärmwerte für das Kalenderjahr 2013 solle folgen. Die FLSB erklärt, dass ihr keine Auffälligkeiten bei den Lärmwerten der Beluga bekannt seien.

TOP 4 Aktueller Bericht aus der Arbeitsgruppe „Visualisierung und Fluglärmessdaten/Datenauswertung“ von der Sitzung am 03.07.14

Der Vorsitzende berichtet aus der Arbeitsgemeinschaft „Visualisierung und Fluglärmessdaten/Datenauswertung“. In der letzten Sitzung stellten Vertreter der Fa. OTSD die Möglichkeiten der von Ihnen entwickelten Soft- und Hardware vor. Zudem wurden die vom Vertreter der VSF zusammengefassten Spezifikationen, die die neue Fluglärmessanlage erfüllen können sollte, mit den Vertretern der Fa. OTSD besprochen.

Der Vertreter der FBG ergänzt, dass an die Fa. OTSD ein Auftrag zur Beratung für die Erstellung der Berichte durch die bestehende Fluglärmessanlage erteilt wurde. Hierbei solle geprüft werden, ob die durch die FLK bestimmten Berichtspflichten durch die derzeitige Messanlage erfüllt werden könne bzw. welche Anforderungen an eine neue Fluglärmessanlage zu stellen sind, um diese Berichtspflichten erfüllen zu können. Im nächsten Schritt werden die Anforderungen an eine neue Messstelle durch die Arbeitsgemeinschaft definiert. Hierbei sollen die gesetzlichen Vorgaben das Minimum, der Stand der Technik das Optimum darstellen.

Der Vorsitzende bittet um Nennung eines Zeitrahmens innerhalb dessen mit einer Erneuerung der Fluglärmessanlage zu rechnen sei. Die Diskussion laufe bereits 1,5 Jahre. Der Vertreter der FBG erklärt, dass er einen Zeitrahmen nicht nennen könne und dies ohnehin in

¹ Die Vertreterin der BVF gab zu dieser Aussage eine Stellungnahme ab, die in dem Protokoll zur 144. Sitzung der FLK vermerkt ist.

der Arbeitsgemeinschaft zu diskutieren sei. Er erwarte vielmehr eine fachliche Zusammenarbeit mit der FLK. Die FLK solle ihre Erwartungen an eine neue Fluglärmmessanlage vortragen. Da die FBG an bestimmte vergaberechtliche Vorgaben gebunden sei, müssten mithilfe der FLK bzw. der Arbeitsgemeinschaft die Ausschreibungsunterlagen für die neue Fluglärmmessanlage erarbeitet werden. Die Kosten für eine neue Fluglärmmessanlage seien in den Budgetplanungen für 2015 berücksichtigt. Der Beschluss über das Budget für 2015 obliege jedoch nicht dem Vertreter der FBG.

Die Vertreterin der BVF meint, dass es nicht um Konsens gehe, sondern um eine transparente Darstellung der Lärmereignisse für die flughafennahen Anwohner.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde sowie der Vertreter der VSF äußern sich positiv über die Arbeitsgemeinschaft. Man habe viel über Lärmmessung und –darstellung gelernt, sich mit der DIN 45643 vertraut gemacht und Vergleiche mit anderen Flughäfen angestellt. Der Weg bis zu einer neuen Fluglärmmessanlage dauere seine Zeit. Der Vertreter der VSF moniert jedoch, dass der Gesetzgeber hinter den Bedürfnissen der Betroffenen hinterherhänge. So sei z.B. die Angabe des LAeq wenig aussagekräftig.

TOP 5 Umsetzung des Schallschutzes in Lärmschutzzonen, dazu Fragen der VSF zum Schallschutzprogramm und „calmar“

Der Vertreter der FBG erläutert das Schallschutzprogramm Calmar. Dabei geht der Vertreter der FBG zunächst auf die gesetzlichen Vorgaben ein und erläutert das Zustandekommen der Schutzzonen aufgrund der Luftverkehrsprognose 2020 mit den erwarteten Fluggeräten und der Häufigkeit der Flugbewegungen jedes Fluggerätes gemäß Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm nebst Erster Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Bei der Berechnung wurde eine Steigerung der Flugbewegungen pro Jahr in Höhe von ca. 2 % p.a. angenommen. Dies sei eine sehr günstige Prognose aus Sicht der Anwohner. Sodann erläutert er die unterschiedlichen Auswirkungen der Tagschutzzone 1 und 2 sowie der Nachtschutzzone für die darin befindlichen Wohneinheiten. In der Tagschutzzone 1 können Ansprüche für Schallschutzmaßnahmen in Aufenthaltsräumen bestehen; in der Nachtschutzzone können Ansprüche für Schallschutzmaßnahmen in Schlafräumen geltend gemacht werden. In der Tagschutzzone 2 bestehen bestimmte Baubeschränkungen; Ansprüche der Anwohner können hier nicht bestehen.

Der weite Ausschlag der Nachtschutzzone Richtung Osten beruhe auf der divergierenden Berechnung im Gegensatz zu den Tagschutzzonen. Bei der Nachtschutzzone werde entweder der äquivalente Dauerschallpegel LAeq als Außenpegel oder der Maximalpegel LAmax als Pegel für den Innenraum herangezogen.

Er betont, dass das Schallschutzprogramm Calmar parallel neben dem verwaltungsrechtlichen Verfahren beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen laufe. Das Schallschutzprogramm Calmar ende mit einer privatrechtlichen Vereinbarung, in der u.a. erklärt werde, dass mit Abschluss der Vereinbarung alle Ansprüche aus diesem Programm abgegolten seien. Zudem werde festgelegt, welche Maßnahmen in welcher Höhe von dem Schallschutzprogramm Calmar gefördert werden. Es sei den Anwohnern überlassen, ob Sie direkt mit dem Flughafen in Kontakt treten oder das Verwaltungsverfahren betreiben.

Die Vorteile von Calmar seien die offene Kommunikation mit den Anwohnern sowie das flexiblere Verfahren, bei dem die Anwohner nicht in Vorleistung treten müssten. Das Bestehen des Schallschutzprogramms wurde nach Auskunft des Vertreters der FBG im Internet, im Fernsehen und im Radio sowie durch Broschüren kommuniziert. Zudem gäbe es im Terminal 2 des Flughafens eine Dauerausstellung, in der Interessierte in sieben Stationen über Flughafen und Fluglärm informiert würden.

Bislang wurde das Verfahren von den Anwohnern sehr positiv aufgenommen. Die Gespräche mit den Anwohnern verlaufen freundschaftlich. In den Gesprächen wird darüber hinaus nicht nur über das Schallschutzprogramm, sondern über darüber hinaus gehende Fragen zum Flughafen und Fluglärm gesprochen. Deutschlandweit ist dieses Verfahren einzigartig. Die EU-Kommission erklärte, dass das Verfahren nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm genau so ablaufen sollte. Man solle ein gegenseitiges Verständnis für die Interessen des anderen entwickeln.

Sodann werden die von der Vertreterin der VSF im Vorfeld der FLK-Sitzung versandten Fragen – soweit möglich – erörtert (**Anlage 2**). Der Vertreter der FBG erklärt, dass ca. 2.500 Wohneinheiten einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen hätten. Dies seien jedoch lediglich Schätzungen. Bislang seien bei der FBG 235 Anfragen eingegangen, von denen 90 Anfragen von Anwohnern aus einer der Schutzzonen erfolgten. Bei SWAH seien nach Auskunft der Vertreterin der Genehmigungsbehörde 200 Anfragen eingegangen, von denen 70 anspruchsberechtigt seien. Die Kosten, die pro Haushalt aufgewendet werden, hängen von der Quadratmeterzahl der förderfähigen Wohnfläche ab. Es könne kein Gesamtbetrag der Erstattungssummen genannt werden.

Auf Nachfrage erklärt der Vertreter der FBG; dass der Gutachter derzeit die Anwohner besuche und die Wohnraumsituation beurteile. Er beurteile neben der Beschaffenheit der Fenster auch die Wärmedämmung an dem Gebäude und messe Raumhöhe und –tiefe. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt auf Nachfrage, dass abhängig von dem Ergebnis des Gutachtens die jeweils erforderlichen Schallschutzmaßnahmen festgelegt werden. Der Vertreter der FBG erklärt, dass die Kosten für den Gutachter nicht so hoch sein werden, dass keine Mittel mehr für die Schallschutzmaßnahmen übrig bleiben.

Der Vertreter der FBG kann verstehen, dass es Kritik an dem Bundesrecht gebe. Es werde auch in Zukunft Schallschutzprogramme geben. Ein Beispiel sei z.B. die Lärmaktionsplanung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, welches jedoch subsidiär zu dem Verfahren nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sei.

Die Frage nach der Beschränkung des Nachtflugbetriebes sei nach Auskunft des Vertreters der FBG nicht von dem Schallschutzprogramm erfasst. Dies sei eher eine Frage der Genehmigung.

Die Vertreterin der BVF begrüßt, dass der Flughafen für die Kosten der Erstellung der schalltechnischen Begutachtung aufkomme. Somit müssten die Anwohner nicht in Vorleistung für die Gutachterkosten treten.

Sodann wird Kritik an der Ausstellung im Terminal 2 des Flughafens Bremen geäußert. Die Vertreterin der BVF moniert die nach Ihrer Ansicht falsche Darstellung z.B. der Nachtflüge in der Ausstellung sowie, dass die Informationen nicht objektiv seien. Letzteres rührt nach Auskunft der Vertreterin der BVF daher, dass hier der Lärm von Haushaltsgeräten, wie z.B. der Fön, mit dem Lärm eines Flugzeuges verglichen werde. Während bei der Verwendung eines Haushaltsgerätes nur die Familienangehörigen gestört würden, wären durch den Lärm des Flugzeuges hunderte Personen betroffen.

Der Vertreter der FBG sowie die Vertreterin der Genehmigungsbehörde betonen, dass Anregungen zur Ausstellung und zum Verfahren jederzeit willkommen seien.

TOP 6 Anträge

a.) Jährliche Auswertung der Messstellen, Antrag VSF

Die Vertreterin der BVF erläutert den Antrag zur Auswertung der Messstellen vom (**Anlage 3**). Sie erwarte, dass die dargestellten Messwerte zur besseren Verständlichkeit erläutert werden. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt, dass die gesetzlichen Anforderungen, dass die Mess- und Auswertungsergebnisse mitzuteilen sind, erfüllt werde. Die dargestellten Ergebnisse sind bereits aufbereitet. Die Rohdaten sind deutlich umfassender. Darüber hinaus folgen in Zukunft auch die Berichte nach der ISO-Norm. Sofern man eine Änderung in der Darstellung wünsche, solle die FLK Vorschläge unterbreiten. Die derzeitige Darstellung im Internet sei seinerzeit von der FLK beschlossen worden. Sofern Änderungsbedarf bestehe, müsse ein neuer Beschluss gefasst werden.

Das Thema soll in der Arbeitsgemeinschaft „Visualisierung und Fluglärmmessdaten/Datenauswertung“ thematisiert werden.

b.) Vollkoordinierung des Flughafens Bremen, Antrag VSF

Die Vertreterin der BVF erklärt, dass es vermehrt Beschwerden aufgrund von Nachtflügen gäbe. Hintergrund seien die wiederholten Verspätungen der Ryanair mit dem Ziel Stansted. Aus diesem Grund sei der Antrag der BVF und VSF zur Vollkoordinierung des Flughafens vom 03. Juni 2014 gestellt worden (**Anlage 4**). Auch wenn die Verspätungen des vorgenannten Fluges nach Stansted aufgrund der Vorverlegung der Flugzeit zurückgegangen seien, solle für die Zukunft die Einhaltung der Betriebszeiten gewährleistet werden.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt, dass in einer alten Verordnung zur Koordinierung von Flughäfen aus 1993 eine Unterscheidung zwischen vollkoordinierten und koordinierten Flughäfen gemacht wurde. In der novellierten Verordnung aus dem Jahre 2004 wurde diese Unterscheidung aufgegeben.

Der Antrag wird nicht weiter verfolgt.

c.) Einführung lärmabhängiger Landeentgelte, Antrag VSF

Die Vertreterin der BVF fordert entsprechend dem Antrag der BVF und VSF vom 07. Juni 2014 (**Anlage 5**) die Einführung lärmabhängiger Entgelte gestaffelt nach Lärmklassen.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt, dass in der Deputation im September 2012 die Neuordnung der Entgeltordnung der FBG erörtert wurde. In einem ersten Schritt wurde am 1. April 2014 die erste Phase umgesetzt. In einem zweiten Schritt sollen nach dem sogenannten „Nürnberger Modell“ lärmabhängige Entgelte anhand der Lärmklassifizierung, bei der u.a. die Triebwerke berücksichtigt würden, eingeführt werden. Die Verhandlungen der FBG hierzu dauern noch an. Zu einem späteren Zeitpunkt solle dann entsprechend dem „Frankfurter Modell“ eine Entgeltordnung anhand vor Ort gemessener Werte eingeführt werden. Man solle die Entwicklungen in der nahen Zukunft abwarten. Im ersten Quartal 2015 erfolge ein Bericht in der Deputation über die Entgeltordnung, durch die die gestaffelten Entgelte für Verspätungen zur Nachtzeit eingeführt wurden.

Der Antrag wird zunächst nicht weiter verfolgt. Ein Sachstandsbericht solle in der nächsten Sitzung der FLK erfolgen.

d.) Automatisches Erkennungssystem für Landungen mit Umkehrschub, Antrag und Übernahme durch den Vorsitzenden

Der Vorsitzende führt in das Thema ein. Umkehrschub sei am Flughafen Bremen laut Genehmigung nur im Notfall anzuwenden. Dem TOP liegt insbesondere die Eingabe eines Beschwerdeführers vom 7. Juni 2014 (**Anlage 6**) zugrunde. Die Vertreterin der BVF meint, dass der Einsatz von Umkehrschub derzeit am Flughafen Bremen nicht kontrolliert werde, da es hierzu keine Messungen gäbe.

Die FLSB meint, dass Umkehrschub nicht messbar sei. Anhand der Messwerte sei die Nutzung von Umkehrschub nicht erkennbar. Zur Beurteilung benötige man die Aussage des Piloten, wie die Landung erfolgte. In Frankfurt beginne im Herbst 2014 ein Pilotprojekt, welches zunächst für ein Jahr angesetzt sei.

Der Vertreter der FBG bestätigt die Aussagen der FLSB zur Messbarkeit des Einsatzes von Umkehrschub. Hierzu habe es bereits Messreihen am Flughafen Bremen gegeben. Umkehrschub würde nach Ansicht des Vertreters der FBG aus Sicherheitsgründen eingesetzt. In der Regel geben die Betriebshandbücher der Airlines bestimmte Sicherheitsvorschriften für Piloten. Ggf. könne der Vertreter der TuiFly hierzu in der nächsten FLK Auskunft geben.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde plädiert dafür, dass die Ergebnisse aus Frankfurt abgewartet werden. Der Vertreter der FBG merkt an, dass die vor der Auswertung von Ergebnissen aus Frankfurt Fachwissen eingeholt werde, z.B. durch den Vertreter der TuiFly. Bei der Nutzung von Umkehrschub seien viele Faktoren zu berücksichtigen. Eine Auswertung von Zahlen aus Frankfurt sei daher nicht zielführend.

TOP 9 Verschiedenes

Terminfestlegung:

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

Unterschrift
Vorsitzender

Unterschrift
Geschäftsführerin

Anlagen:

1. Liste zu Flugbewegungen unter Nutzung der Sonderstartbahnen
2. Fragen zum Schallschutzprogramm und „calmar“ der VSF vom 03. Juni 2014
3. Antrag BVF und VSF zur jährlichen Auswertung der Messstellen vom 7. Juli 2014
4. Antrag BVF und VSF auf Vollkoordinierung vom 03. Juni 2014
5. Antrag BVF und VSF zur Einführung lärmabhängiger Landeentgelte vom 07. Juni 2014
6. Eingabe 19431 in BUISY zu Umkehrschub

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 2



**VEREINIGUNG ZUM SCHUTZ
FLUGVERKEHRSGESCHÄDIGTER E.V.**
Parteilunabhängige Schutzgemeinschaft
von Bürgern für Bürger
Mitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)



Fragen zum Schallschutzprogramm und „calmar“

Bremen, den 03.06.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Bitten der FLK formuliere ich im Vorwege zur **FLK-Sitzung am 07.07.2014** Fragen zum o.g. Thema:

1. Wenn es richtig ist, dass 2400 Haushalte vom Schallschutzprogramm erfasst werden, wie vielen Haushalten wurde bisher ein Antrag bewilligt, wie viele haben einen Antrag gestellt?
2. Wie hoch schätzen Sie die Erstattungssumme, die der Flughafen ausgeben wird?
3. Wie hoch wird davon der Anteil für Gutachterkosten sein, wie hoch die Summe in etwa für Maßnahmen pro Haushalt?
4. In wie vielen Haushalten wurden mehr als Lüftermotoren erstattet, z. B. Für neue Fenster?
5. Wie hoch war die vom Flughafen geschätzte Erstattungssumme, die im Zwischenbericht des Ökoinstituts im Auftrag der Bundesregierung angegeben wurde?
6. Wieso sind danach die Grenzwerte verdoppelt worden?
7. Wie ist es zu bewerten, dass Tausende Fluglärm Betroffene ohne Schallschutzerstattungen den wachsenden Fluglärm bis 2020 ertragen müssen?
8. Wie wird die Erstattung bei Betroffenen bewertet?
9. Wie wirkt sich die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie auf die Schallschutzmaßnahmen aus?
10. Aktiver Schallschutz für Straße und Schiene werden hier berücksichtigt. Warum gibt es keinen aktiven Schallschutz für Fluglärm Betroffene?
11. Beschränkung des Nachtflugbetriebes etwa mit „5 – 6 Flügen nach 22.00 Uhr im Flugplan“ wäre eine 1. sinnvolle Maßnahme. Warum wird das nicht umgesetzt oder eine andere Maßnahme in der Richtung?

Mit freundlichen Grüßen

Monika Marschel

Vorsitzende: Monika Marschel, Schlehenweg 21, 28279 Bremen, Tel. 0421 - 83 40 49
Fax: 0421 - 84 108 904 • e-mail: bremen1@fluglaerm.de
Konto der VSF: 1068 7929 Sparkasse in Bremen, BLZ 290 501 01
IBAN: DE03 2905 0101 0010 6879 29

Anlage 3



An die FLK-Bremen
z. Hd. Herrn Vorsitzenden Ralf Bohr

Jährliche Auswertung der Messstellen

Sehr geehrte Damen und Herren,

In § 19 a LuftVG wird der Umgang mit den Fluglärmmessstationen geregelt. Dazu heißt es im „Frankfurter Kommentar“ unter IV. „Mitteilungspflicht“, dass ... „die Messergebnisse und die daraus gewonnenen Auswertungsergebnisse regelmäßig und ohne besondere Aufforderung ... der Fluglärmmmission nach § 32 b LuftVG mitzuteilen“... sind.

Sie müssen so aufbereitet werden, dass ...“ die Fluglärmmmission als beratendes Organ...ihrer Aufgabe gerecht werden kann. Insbesondere § 32 b, Abs. 3, Satz 1 LuftVG.“

Für die Genehmigungsbehörde heißt es weiter, das ... „die Genehmigungsbehörde die Ergebnisse benötigt, „um ggfs. im Rahmen der Luftaufsicht... Maßnahmen wie Änderungen der An- und Abflugwege, wie Einführung lärmindernder Start- und Landeverfahren oder Nachtstart- oder Landeverbote zu treffen.“

Wir stellen deshalb den Antrag,

1. die Auswertungsergebnisse nachträglich vorzulegen und zu erläutern und bitten um Aufklärung, wieso die Umsetzung in der vorgeschriebenen Form bisher nicht erfolgte.
2. Außerdem bitten wir um Mitteilung, wieso z.B. bei der Neufestlegung der Wesertalroute keine Erkenntnisse dazu von der Genehmigungsbehörde im Rahmen der Neufindung in der FLK vorgelegt wurden.
3. Welche Erkenntnisse hat die Genehmigungsbehörde zu dem weiteren im Kommentar angeführten Punkte?

Mit freundlichen Grüßen

Monika Morschel

Hanne Bösch

Volker Reinhold

Anlage 4



An die Kommission zur Abwehr von Fluglärm
und Luftverunreinigung für den Verkehrsflughafen Bremen
z.H. Herrn Ralf Bohr

Bremen, den 03.06.2014

Antrag auf Vollkoordinierung des Flughafens Bremen

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Vergangenheit haben sich immer wieder Fluglärm-betroffene über verspätete Starts- und Landungen in der Nachtzeit beschwert.

Hintergrund ist, dass Flugzeughalter den im Flugplan vorgegebenen Start- oder Landetermin in großem Stil nicht eingehalten haben von Amts wegen keine regulierenden Maßnahmen getroffen wurden.

Im aktuellen Fall handelt es sich um den planmäßigen Start der Ryanair-Maschine nach Stansted um 22.10 Uhr.

Unsere Aufzeichnungen haben ergeben, dass diese Maschine im April in 54 % der Fälle 10 bis 40 Minuten zu spät startete, wobei nahezu die Hälfte der Starts nach 22.30 Uhr stattfand. Im Mai waren es bereits 65 % der Starts, von denen nicht ganz die Hälfte nach 22.30 Uhr stattfand.

Antrag:

Die FLK Bremen sieht den Zeitraum ab 22.00 Uhr als sensibel an. Starts sind nach 22.00 Uhr besonders störend wegen der Lärmentwicklung. Eine zum Problem zeitnahe Lösung war in allen Fällen in der Vergangenheit nicht erkennbar, daher bitten wir die FLK zu beschließen:

dass der Flughafen Bremen vom „koordinierten“ zum „voll koordinierten“ Flughafen (§ 27 a LuftVG) erklärt wird, damit zukünftig ab 22.00 Uhr Flüge im Flugplan so gestaltet werden, dass diese Termine auch zeitnah eingehalten werden können. Das heißt zum Beispiel, dass Landungen so konzipiert werden, dass der darauf folgende Start nach 22.00 Uhr auch planmäßig durchgeführt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Monika Morschel

Hanne Bösch

Volker Reinhold

Anlage 5



An die Kommission zur Abwehr von Fluglärm
und Luftverunreinigungen für den Verkehrsflughafen Bremen

z. H. Herrn Ralf Bohr

07.06.2014

**Antrag
auf Einführung lärmabhängiger Landeentgelte**

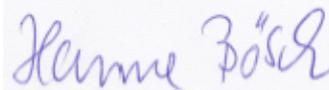
um den Fluggesellschaften eine Anreiz zu bieten, in Bremen aufgrund der innerstädtischen Lage leiseres Fluggerät einzusetzen, bitten wir die FLK zu beschließen, dass der Flughafen die Einführung lärmabhängiger Landeentgelte nach dem Vorbild des Frankfurter Flughafens prüft und ggfs einführt.

Zum Hintergrund:

In Frankfurt wurde im Jahr 2013 der lärmabhängige Anteil der Landeentgelte massiv erhöht. Die Flugzeugtypen wurden auf Grundlage des noise rating index in 16 Lärmklassen eingeteilt. Dabei wurde eine verbesserte Differenzierung auf der Basis von 1 db(A)-Schritten vorgenommen. Außerdem wurden die tatsächlich gemessenen Typenpegel bei Starts und bei Landungen zugrunde gelegt. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass dadurch der Anreiz zum Einsatz technologisch modernerer –und leiserer. Maschinen intensiviert wurde.



Monika Morschel



Hanne Bösch



Volker Reinhold

Anlage 6

Eingabe- Nummer: 19431

SUBV Online-Service

Umkehrschub / Huchting

**Pfingstsonntag 07.06.2014
Ryanair FR 4975 11:28 Uhr aus Tallin**

Man mag den Lärm vom fast immer unnötig „also ohne Notfall“ eingesetzten Umkehrschub nicht mehr hören und die passend gemachten Antworten der dafür verantwortlichen Piloten auch nicht mehr! Ausreden wie, zu hohes Landegewicht, weil Koffer der Urlauber zu schwer, Bahnlänge in Bremen zu kurz (Eingaben 18157 und 18550) zählen nicht mehr! Wir empfehlen den Piloten in der Eingabe 18683 die Aussagen des Lufthansapiloten Jürgen Heermann und entsprechende Vorschriften in der 1.DVO LuftBO (Betriebsordnung für Luftfahrtgerät etc.) in § 46 zu lesen! Wir betroffenen Anwohner kennen die Vorschriften, denn wir sind gut informiert, wann der Einsatz von Umkehrschub (Reverse) wirklich erlaubt ist, nämlich nur in absoluten Ausnahmefällen! Doch nur die wenigsten Piloten halten sich daran! So ist dieses – auch Bremsbeläge und Reifen – schonende Landeverfahren fast Normalität, nicht nur in Bremen, sondern auch in Frankfurt, wie weitere Angaben zeigen.

Ein dreistes Beispiel von Mißbrauch zeigte am Pfingstsonntag, den 7.6.2014, der Ryanairpilot bei der Landung um 11:28 Uhr aus Westen, Flug FR 4975 aus Tallinn. Er spielte nicht nur kurz mit den Reverse-Hebeln wie viele andere Piloten, sondern zog lange, lange, lange an diesen Hebeln und das bei sonnigem Wetter, absolut guter Sicht, trockener Piste und Windstille! Was soll man dazu sagen? Nur unglaublich rücksichtsloses Handeln? Menschliches Versagen die Situation richtig einzuschätzen? Oder sogar ungeeignet bis unfähig die Verantwortung zur Führung einer Passagiermaschine auszuüben?

Wir fordern eine knallharte Rücksprache mit Kapitän und Fluggesellschaft und einen entsprechenden Bericht darüber!

Dazu weitere sachbezogene Angaben/Vorschläge der betroffenen Bürger:

Was können wir Anwohner in Sachen „vermeidbarer Umkehrschublärm“ tun?

Uns weiter hinhalten lassen? Darauf vertrauen, daß doch irgendwann eine Behörde zum Schutz der Anwohner tätig wird und Verstöße hart ahndet und nicht nur auf Beschwerden der Bürger reagiert? Angesprochen sind alle Verantwortlichen, von der Luftfahrtbehörde (Senator für Wirtschaft), der Fluglärmschutzbeauftragten (Senator für Bau- Umwelt und Verkehr), die FLK-Kommission etc. und natürlich die Betreiber des Flughafens mit Geschäftsführer Herrn Bula, aber statt Lärmvermeidung geht es dort nur um Steigerung und Ausweitung des Flugverkehrs mit allen seinen negativen Auswirkungen für die Anwohner!

Fakt ist, die angesprochenen Behörden/Experten/Verantwortlichen haben dem Bürger keine Abhilfe gebracht, es muß also anders mit dem Thema und den verantwortlichen Piloten umgegangen werden, denn freiwillige Zusagen sich an Regeln und Vorschriften zu halten, sind erwiesenermaßen nutzlos geblieben!

Hier sind die Behörden gefordert für bessere, belegbare Kontrollen zu sorgen, damit es den Lärmsündern an den Kragen geht! Wir Bürger fordern die Bremer Behörden deshalb dringend auf, dem Beispiel der hessischen Landesregierung zu folgen, die, auf die anhaltenden Bürgerproteste gegen den vermeidbaren Umkehrschub an der am 21.Oktober 2011 eingeweihten Landebahn Nordwest am Frankfurter Flughafen, inzwischen mit großem Erfolg (!) ein automatisches Erkennungssystem für Landungen mit Umkehrschub (Reverse) an der Landebahn installiert hat! Mittels eines Abgleiches mit den Daten der Flugsicherung können so unschwer die Lärm-Übeltäter ermittelt werden. Seit dieser Zeit ist es spürbar ruhiger bei den Landungen nach dem Aufsetzen geworden. Das für den Bau der Landebahn Nordwest verantwortliche Vorstandsmitglied des Flughafenbetreibers Fraport, Herr Horst Amann, sagt: „Nur in begründeten Situationen, wenn der Pilot ein Sicherheitsrisiko sieht, darf Umkehrschub/Reverse verwendet werden.“

Wir stellen hiermit den Antrag, schnellstmöglich die Installation einer solchen Anlage zur Besserung der Lebensqualität in den Einflugschneisen dieses stadtnahen Airports zu beschließen und erbitten darüber weiter unterrichtet zu werden.

Andere technische Möglichkeiten, den Fluglärm über bewohntem Gebiet zu vermindern, sind nicht erfolgversprechend. Die Erhöhung des Gleitwinkels von 3,0 auf 3,2 Grad beim Anflug, trägt nur in weiterer Entfernung zur Verminderung des Fluglärms bei. Derzeit wird sogar über einen Gleitwinkel bis 4,49 Grad nachgedacht? Aber ganz gleich, wie steil die Maschinen die Landebahn ansteuern: „Es bleibt laut!“

MfG