
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 25.10.2011

Protokoll

über die 45. Sitzung des Ausschusses
Lärmindernde Maßnahmen und Bau
am 10. Oktober 2011
in der Upper Deck Lounge der Flughafen Bremen GmbH

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Beschlussprotokolls der 44. Ausschusssitzung
3. Einrichtung weiterer Messstellen
4. Nachtflüge: Weitere Möglichkeiten der Einschränkung der Nachtflüge auf Basis der bestehenden Rechtslage
5. Terminfestlegung

Beginn der Sitzung : 13:30 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden.

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Der vorgeschlagenen Tagesordnung wird zugestimmt. Gegen die elektronische Aufzeichnung der Sitzung gibt es keine Einwände.

TOP 2: Genehmigung des Beschlussprotokolls der 44. Ausschusssitzung

Das Protokoll der 44. Ausschusssitzung wird ohne Änderungen genehmigt.

TOP 3: Einrichtung weiterer Messstellen

Der Vertreter des Beirats Hemelingen begründet den Antrag des Beirats, in Hemelingen weitere Lärmmessstellen einzurichten. Es bestehe ein Ungleichgewicht zwischen den sechs Messstellen in westlicher Abflugrichtung und den drei Messstellen in östlicher

Abflugrichtung, das durch Veränderung der Anteile der Starts in die beiden Richtungen nicht mehr gerechtfertigt sei. Dabei sei es nicht das Ziel eine oder mehrere Lärmmessstellen zu verlagern, sondern es ginge dem Beirat um die Einrichtung einer zusätzlichen Messstelle in Hemelingen.

Die Vertreterin der BVF unterstützt den Antrag des Beirats Hemelingen. Auch ihrer Beobachtung nach haben sich die Starts, die früher hauptsächlich nach Westen erfolgten, inzwischen nach Osten verlagert. Die deswegen überwiegend westlich gelegenen Messstationen erfassten heute weniger Lärmereignisse als früher. Das sei ihrer Ansicht auch darauf zurückzuführen, dass sich die Lärmabstrahlung der Flugzeuge verändert hätte und heute mehr zentral unterhalb der Flugzeuge erfolge. An diese Entwicklungen müssten die Messstationen angepasst werden.

Ihrer Ansicht nach sei es möglicherweise sinnvoll, die zwischenzeitlich eingestellten Messungen am Habenhauser Deich wieder aufzunehmen. Für diese Station existierten aus der früheren Periode auch noch Messreihen, so dass ein Vergleich mit der aktuellen Situation möglich wäre.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte weist darauf hin, dass Messstationen nur im langfristigen Einsatz aussagekräftige Messdaten liefern. Nur der Vergleich der gemessenen Werte über einen längeren Zeitraum, könne Entwicklungen aufzeigen. Sie spricht sich daher gegen Veränderungen bei den bestehenden Messstationen aus, weil damit Datengrundlagen verloren gingen. Bei der Auswahl der Messpunkte komme es auch auf die Rahmenbedingungen an. Hierzu zähle insbesondere der Verkehrslärm, der eine Reihe von Standorten so beeinträchtige, dass sie für Fluglärmmessungen ungeeignet wären. Feste Messstellen seien nur dort sinnvoll, wo die Messungen auch verwertbare Ergebnisse erwarten ließen.

Der Vertreter der Flughafen GmbH wendet sich gegen die Einrichtung neuer Messstellen, die nicht durch ein Konzept abgesichert sind. Voraussetzung für neue Messstellen sei ein Kriterienkatalog, den die Messstellen erfüllen müssten. Aus diesen Kriterien könne sich die Notwendigkeit ergeben, neue Standorte einzurichten und die nicht unerheblichen Kosten dafür aufzuwenden. Der Nachteil neuer Stationen läge in den fehlenden Vergleichsdaten aus der Vergangenheit. Somit benötigten neue Stationen immer einen langen Vorlauf, bevor sie Erkenntnisse liefern könnten.

Aufgrund veränderter DIN-Normen sei es aber ohnehin erforderlich, dass Messsystem in den nächsten Jahren zu überprüfen. Daher sei es nicht sinnvoll, dem vorzugreifen und ad hoc eine neue Messstation aus Gründen des Proporz einzurichten. Der Vertreter der Flughafen GmbH sagt zu, durch mobile Messungen alternative Standorte für Lärmmessungen auf ihre Eignung zu prüfen. Diese Prüfungen müssten dann auf der Basis des zu erstellenden Kriterienkatalogs ausgewertet werden.

Ergebnis:

Der Vertreter der Flughafen GmbH wird durch den Einsatz mobiler Messstellen neue

Standorte überprüfen, die nach einem einheitlichen Kriterienkatalog unter Einbeziehung der bestehenden Standorte verglichen werden sollen. Er wird ergänzend das Verfahren anderer Flughäfen abfragen, nach dem dort Standorte für Messstellen festgelegt werden. Das Thema soll in einer Sitzung der Fluglärmkommission wieder aufgegriffen werden. Dabei soll aufgrund der Ergebnisse des Vergleichs ggf. auch über neue Standorte entschieden werden.

TOP 4: Nachtflüge: Weitere Möglichkeiten der Einschränkung der Nachtflüge auf Basis der bestehenden Rechtslage

Die Vertreterin der BVF bewertet den in der letzten Sitzung der FLK vorgelegten Diskussionsbeitrag des Gesundheitsamtes vom 10.03.2011 als positiv. In diesem Beitrag habe das Gesundheitsamt einzelne Verspätungen untersucht und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass zumindest eine Gesellschaft eine Vielzahl von Verspätungen aufzuweisen hatte, die eine systembedingte Abweichung vermuten ließen und dadurch Anlass für eine Überprüfung und Änderung des Ablaufs war.

Vor diesem Hintergrund sollten die Möglichkeiten, auf Fluggesellschaften hinsichtlich der Flugpläne einzuwirken und der Abwägungsprozess in der Genehmigungspraxis der Aufsichtsbehörde diskutiert werden. Ziel müsse es sein, Ausnahmen vom Nachtflugverbot restriktiver zu handhaben. Möglicherweise sei auch ein Gespräch mit dem Flughafenkoordinator sinnvoll.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen ergänzt, dass schon 2008 das Ressort aufgefordert worden wäre, Ausnahmegenehmigungen nicht quasi automatisch zu erteilen. Dies habe aber keine Wirkungen gezeigt. So sei z.B. Ryanair eine Ausnahmegenehmigung für eine verspätete Landung erteilt worden, die durch einen Vogelschlag zur Mittagszeit verursacht worden sei. Hier habe seiner Meinung nach z.B. eine Ersatzmaschine eingesetzt werden müssen, um eine Beeinträchtigung der Nachtruhe der Anwohner zu vermeiden. Ausnahmegenehmigungen dürften nicht ohne Bewertung der Ursachen erteilt werden.

Der Vertreter der Flughafen GmbH verweist darauf, dass der Flughafen eine Betriebserlaubnis habe, die von der Genehmigungsbehörde lediglich umzusetzen wäre. Die Genehmigung von „Nachtflügen“ würde in den meisten Fällen von den Fluggesellschaften im geltenden Rechtsrahmen beantragt und könnte daher auch i.d.R. nicht versagt werden. Nur bei gezielter Ausnutzung von Spielräumen liege ein Missbrauch vor, der als Versagungsgrund herangezogen werden könne. Solche systematischen Abweichungen gelte es zu identifizieren.

Im Übrigen würden die Flugpläne vom Luftfahrtkoordinator im Rahmen der geregelten Betriebszeiten der Flughäfen genehmigt. Der Flughafen habe dabei keine Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich der Einschränkung später Flüge im Rahmen der Betriebszeit. Lediglich bei der häufigen Überschreitung der Flugzeiten könne mit den Fluggesellschaften in einzelnen konkreten Fällen eine Veränderung des Flugplans herbeigeführt werden.

Auch die Vermutung, dass die Zeiten für die Abfertigung zu knapp bemessen seien, träfe besonders auf Ryanair in Bremen nicht zu. Ryanair habe statt der vorgeschriebenen 25 Minuten zwischen den Blöcken im Laufe des Tages einen Zeitpuffer bis zu einer Stunde eingeplant, um so Verspätungen abzufedern und sei der pünktlichste Flieger in Bremen.

Die Fluglärmschutzbeauftragte erläutert, dass die Flüge bis 22:30 Uhr keinen Entscheidungsspielraum böten. So sei es sinnvoll, sich bei der Diskussion auf die späteren Flüge zu konzentrieren und hier Kriterien für die Genehmigung zu entwickeln. Sie könne sich vorstellen, nur eine bestimmte Anzahl von Ausnahmen zuzulassen oder auch die Ausnahmen pro Nacht zu begrenzen. Auch könnte der Zeitpunkt des auslösenden Ereignisses eine Rolle bei der Entscheidung über eine Ausnahmegenehmigung spielen. Aus bestimmten Interessenlagen erteilte Ausnahmegenehmigungen sollten zugunsten der Nachtruhe eingeschränkt werden.

Erst danach halte Sie ein Gespräch mit dem Flughafenkoordinator für sinnvoll.

Ergebnis:

Auf Vorschlag des Vorsitzenden sollen bis zur nächsten Sitzung der Fluglärmkommission von allen Interessierten Kriterien entwickelt bzw. gesammelt werden, nach denen Ausnahmegenehmigungen erteilt worden sind bzw. für die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen in Zukunft zugrunde gelegt werden sollten. Auf dieser Basis soll ein Kriterienkatalog als Entscheidungsgrundlage erstellt werden.

Die Sitzung endet um 15:50 Uhr.

Unterschrift Protokollführer

Unterschrift Vorsitzender