
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 27. September 2013

Protokoll

über die 139. Sitzung der Kommission am 12. August 2013 13:30 Uhr

im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung der Protokolle der 130. und der 138. FLK-Sitzung
3. Internetauftritt der FLK
4. Verdeutlichung der „Umlaufprobleme“ – Gast: Flugplankoordinator DLH
5. Stellungnahme zu Empfehlungen der FLK:
 - a. Stellungnahme des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Empfehlung der FLK „Verbesserung der Auswertung von Daten der Lärmmessstationen des Flughafens Bremen“
 - b. Einführung gestaffelter Flughafengebühren – Stellungnahme des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Empfehlung der FLK, eine Evaluierung nach der Erprobungsphase bzgl. der Verringerung der Nachtflüge durch erhöhte Entgelte durchzuführen
 - c. 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
6. Berichterstattung und Empfehlungen aus dem Ausschuss „Lärmindernde Maßnahmen und Bau“
 - Kleinflieger
 - Messstellen
 - Evaluierung der Wirkung der Nachtaufschläge
 - Überprüfung der Flugrouten Richtung West
7. Vorstellung der Initiative des Vertreters der Flughafen Bremen GmbH zur Darstellung der Flugspuren in Verknüpfung mit den Lärmmessdaten – Gast: Mitarbeiter von OTSD Wölfel
8. Optimierungsmöglichkeiten bei Anflug- und Startverfahren (Flughöhe, Start- und Landeverfahren)
9. Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten
10. Umsetzung des Anspruchs auf Schallschutz bei Gebäuden in Lärmschutzzonen
11. Lärmaktionsplanung

12. Verschiedenes

- Terminfestlegung der nächsten FLK-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. Vier Einladungen wurden postalisch übermittelt.

Top 1. Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird bis auf die Änderung vom Vertreter des Beirats Oberrhein zum Thema Home Carrier-Status der Lufthansa (eingefügt als Punkt 5 d) genehmigt.

TOP 2. Genehmigung der Protokolle der 130. und 138. FLK-Sitzung

Das Protokoll zur 138. Sitzung wird genehmigt. In der 131. Sitzung wurden Änderungswünsche zum Protokoll zur 130. Sitzung besprochen, die aufgrund der schlechten Tonaufzeichnung nicht verständlich sind. Das Protokoll zur 130. Sitzung wird daher von den anwesenden Vertretern in der bestehenden Entwurfsfassung genehmigt.

TOP 3. Internetauftritt der FLK

Für den Internetauftritt der FLK fehlen noch einzelne Einwilligungserklärungen der Mitglieder und Stellvertreter bzgl. der Veröffentlichung der Daten auf der Internetseite der FLK/des SWAH.

Die Überarbeitung der alten Protokolle dauert noch an. Die Vertreterin der BVF regt an, dass am Ende eines jeden Protokolls ein Abkürzungsverzeichnis angefügt wird. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde weist daraufhin, dass die Protokolle „barrierefrei“ zur Verfügung gestellt werden müssen.

TOP 4. Verdeutlichung der „Umlaufprobleme“ – Gast: Flugplankoordinator DLH

Der Vorsitzende begrüßt zwei Mitarbeiter der DLH und führt kurz in das Thema ein.

Sodann erläutert ein Mitarbeiter der DLH, der mit der Netzplanung am Flughafen Frankfurt betraut ist, zum Thema wie folgt (Hinweis: Die verwendete PowerPoint Präsentation ist dem Protokoll als Anlage beigefügt):

Zunächst stellt der Mitarbeiter der DLH die verschiedenen Produktionsstrukturen vor. Hierbei geht er auf Point-to-Point-Verbindungen sowie auf Hub-and-Spoke-Verbindungen ein und erläutert sodann das Multi-Hub-System. Demnach sei Frankfurt einer von mehreren Hubs der DLH, zu dem Passagiere gebracht werden, um zu verschiedenen Reisezielen weiter geleitet zu werden. Hierdurch können die Flüge besser gefüllt und den Kunden ein breiteres Angebot eröffnet werden (vgl. hierzu Folie 6 der DLH-Präsentation).

Daneben geht der Mitarbeiter der DLH auf die verschiedenen Aspekte für die Flugplanerstellung ein. Neben Markt- und Nachfragethemen seien auch Punkte wie die Flotte, Verkehrsrechte, Bodenzeiten, Wartungsintervalle und Slots zu berücksichtigen. Bei der Flugplankoordination müssen diese und weitere Punkte berücksichtigt werden und dürfen nicht zu knapp bemessen sein, um die Planungen einhalten zu können.

Am Beispiel des Flugplans für den Hub Frankfurt erläutert der Mitarbeiter der DLH die „Wellen“, d.h. Knotenpunkte, der An- und Abflüge und wie diese miteinander verknüpft sind (vgl. hierzu Folie 9 der DLH-Präsentation). Die Flugpläne werden so geplant, dass die Flugzeuge rechtzeitig am Ankunftsflughafen ankommen.

Zu den Umlaufproblemen in den Abendstunden erläutert er im Speziellen, dass Abflüge so spät erfolgen, um möglichst viele Zubringerflüge bedienen zu können und um den Kunden attraktive Umsteigezeiten zu geben. Ein Luftfahrzeug, das abends wieder abgeht, kommt erst kurz zuvor z.B. in Frankfurt an. Hierbei müsse man 45 Minuten Bodenzeit einberechnen. Eine konkrete Regel, bis wann auf einen (verspäteten) Zubringerflug gewartet werde, gebe es nicht. Dies werde pro Einzelfall entschieden. Im Übrigen könne z.B. ein Gewitter nicht in dem Flugplan vorgesehen werden. Zum Ausgleich von Verspätungen gebe es OPS-Reserven, die über den ganzen Tag verteilt liegen und Rotationsprobleme auffangen sollen. Das System könne nicht auf „Minimum“ gefahren werden.

Darüber hinaus gebe es operationelle und Stabilitätsreserven. So werden Crew und Flugzeuge bereit gehalten, um an den diversen Standpunkten auf Verspätungen reagieren zu können. Bei einigen Flughäfen werden besondere Puffer eingebaut. Dies gelte z.B. für London, wo vermehrt Verspätungen auftreten. Rotationen werden ggf. auch getauscht, um Verspätungen aufzufangen. Diese Puffer sind bei den Airlines unterschiedlich aufgeteilt: während RyanAir mittags eine „Firewall“ bilde, verteilt die DLH über den ganzen Tag verteilt diese Reserven.

Auf den Hinweis der Vertreterin der BVF, dass in Bremen ca. 70 % der Verspätungen auf Umlaufprobleme zurück zu führen seien, antwortet der Mitarbeiter der DLH, dass Verspätungen Geld kosten und die Flüge stets beobachtet werden. Bei häufigen Verspätungen werden Konsequenzen gezogen, die jedoch erst in der nächsten Flugplanperiode erfolgen können. Innerhalb der Periode könne hierauf nicht reagiert werden. Ebenso überprüfe auch der Bundeskoordinator die Verspätungen und weist die Airlines im ersten Schritt hierauf hin. Später können ggf. Sanktionen folgen.

Einen Vergleich zu anderen Fluggesellschaften könne er nicht ziehen. Unter den großen europäischen Flughäfen stehen Frankfurt oder München sehr weit oben in der Liste. Dies sei zum einen von der Flughafeninfrastruktur, aber auch von den Planungen der Airlines abhängig.

Nach Abschluss dieses TOP verabschiedet der Vorsitzende die beiden Gästen von der DLH, die sodann den Sitzungssaal verlassen.

TOP 5. Stellungnahme zu Empfehlungen der FLK:

a. Stellungnahme des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Empfehlung der FLK „Verbesserung der Auswertung von Daten der Lärmmessstationen des Flughafens Bremen“

Der Vorsitzende leitet in das Thema ein.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde hat das Interesse der FLK verstanden, warum die Daten an den DFLD e.V. versandt werden sollen. Er ist der Ansicht, dass die Internetseite der FBG suboptimal ist. Der § 19a LuftVG müsse jedoch anders verstanden werden als die FLK diesen offenbar versteht. SWAH müsse eine Verfügung erlassen, die wiederum finanzielle Aufwendungen bei der FBG auslöse. Da sich der Flughafen jedoch einer Optimierung der Darstellung der Lärmmesswerte nicht verweigere, solle eine Verfügung nicht ergehen.

Zur umfassenden Beurteilung der durch die FLK ausgesprochenen Empfehlung habe SWAH das BMVBS sowie andere Behörden konsultiert und hierbei in Erfahrung bringen können, dass kein anderer Flughafen die Daten an den DFLD e.V. sendet. Dies

beruhe wohl auf der Tatsache, dass es gravierende Unterschiede zwischen den veröffentlichten Daten und den versandten Daten gäbe. Der DFLD e.V. habe stets höhere Messwerte veröffentlicht. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde weist auf TOP 7 hin, der ggf. weitere Erkenntnisse bringen wird. Den Versand der Daten an den DFLD e.V. sieht er derzeit nicht als Alternative zum bisherigen Verfahren. Er erwartet von der FBG eine Reaktion zur optimaleren Auswertung und Darstellung der Fluglärmesswerte.

Der Vertreter der FBG erachtet die bisherige Darstellung der Messwerte ebenfalls als nicht ausreichend. Aus diesem Grunde stehe er bereits seit einem Jahr mit der Firma OTSD im Gespräch. Hierzu werde seit Längerem eine parallele Messstelle durch die Firma OTSD betrieben. Der Vertreter der FBG regt an, dass der von der FBG bereits eingeschlagene Weg zur optimaleren Darstellung der Messwerte gemeinsam mit der FLK gegangen werde, um wieder einen Konsens herzustellen. Da den Darstellungen der Fluglärmesswerte sehr komplexe Datenverarbeitungsprozesse im Hintergrund vorausgehen, schlägt der Vertreter der FBG vor, einen Vertreter aus der FLK zu den Gesprächen zwischen FBG und OTSD zu entsenden.

Der Vertreter des VSF tritt den neuen Vorschlägen offen gegenüber und sieht nicht zwingend den DFLD e.V. als Partner zur Veröffentlichung der Daten. Die Vertreterin der BVF sieht bei dem DFLD e.V. eine Vorreiterrolle.

Die Stellungnahme der Genehmigungsbehörde ist dem Protokoll als Anlage 3 beigelegt.

b. Einführung gestaffelter Flughafengebühren – Stellungnahme des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Empfehlung der FLK, eine Evaluierung nach der Erprobungsphase bzgl. der Verringerung der Nachtflüge durch erhöhte Entgelte durchzuführen

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde verdeutlicht, dass die Evaluierung der gestaffelten Flughafengebühren kein Arbeitsauftrag der FLK an SWAH sein könne. Der Bericht, den SWAH im ersten Quartal 2015 den politischen Gremien vorlegen müsse, könne lediglich in Zusammenarbeit von SWAH und FLK erfolgen, eine Berichterstattung seitens SWAH gegenüber der FLK werde nicht erfolgen. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde weiß derzeit nicht, wie durch die Evaluierung ein realistisches Ergebnis herbeigeführt werden solle, da die Nachtflugbewegungen seit zwei Jahren rückläufig seien.

Die Vertreterin der BVF fügt an, dass bereits 1993 zu den Nachtflügen evaluiert wurde. Dies solle man als Anhaltspunkt nehmen.

Der Vertreter der FBG sieht den Auftrag weiterhin im Ausschuss.

c. 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

Aufgrund der Erkrankung des Vertreters der DFS müsse der TOP vertagt werden. Die Stellvertreterin könne hierzu keine Stellung abgeben.

d. (neu) Stellungnahme zum Home-Carrier-Status der Lufthansa

Sodann wird über die Empfehlung der FLK diskutiert, dass der DLH der Home-Carrier-Status nicht anerkannt werden solle. Der Vorsitzende wiederholt, dass durch einen weiteren Home Carrier die Home Carrier-Flüge eher ausgenutzt würden.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert hierzu, dass die FLK im Vorfeld der Erteilung beteiligt wurde. Dies sei Teil des Verfahrens. Eine nachträgliche Ablehnung könne nicht erfolgen, da der Home Carrier-Status bereits anerkannt wurde. Die FLK sei nur ein Gremium von vielen. Zudem hätten sich die Bedenken der FLK, dass die Home Carrier-Regelung mehr ausgeschöpft werde, nicht bestätigt. Seit

Genehmigung des Home Carrier- Status habe die DLH von diesem Status noch keinen Gebrauch gemacht.

Auf Nachfrage erklärte der Vertreter der Genehmigungsbehörde, dass er die Definition zum Wartungsschwerpunkt nachliefern werde (beigefügt als Anlage 3). Die Ergänzungen der FLK habe er angenommen. Im Übrigen wird erneut hierüber diskutiert. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert nochmals die Gründe, die der Entscheidung zugrunde liegen. Mehrere Vertreter können die Begründung nicht nachvollziehen.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde betont, dass er Aufträge nicht annehmen könne. Sämtliche Erörterungen zu diesem Thema befassen sich nicht mit der Verminderung von Fluglärm. Der Vertreter der FBG stimmt hierin ein und betont, dass es eine Genehmigung für den Flughafen Bremen gebe, die Fluglärm innerhalb bestimmter Zeiträume zulasse. Sofern die Voraussetzungen für die Erteilung des Home Carrier-Status vorlägen, müsse der Status erteilt werden. Zudem würden Qualifikationen und Arbeitsplätze in Bremen gesichert und eine Bindung zu den positionierten Airlines gefestigt. Es werde eigenes Personal und Werkstätten vorgehalten mittels derer nachts die Wartungsarbeiten (sog. A-Checks) durchgeführt würden.

Die Vertreterin der BVF ist der Ansicht, dass die FLK nicht beteiligt wurde. Darüber hinaus habe sie Fragen an den Vertreter der Genehmigungsbehörde. Der Vorsitzende weist wiederholt auf die eng bemessene Zeit in dieser Sitzung hin und bittet die Vertreterin, die Fragen in einer schriftlichen Stellungnahme zusammen zu fassen. Das Thema solle dann in einer der nächsten FLK-Sitzungen erneut aufgegriffen werden.

TOP 6. Berichterstattung und Empfehlungen aus dem Ausschuss „Lärmindernde Maßnahmen und Bau“

a) Kleinflieger

Nach der kurzen Berichterstattung des Vorsitzenden wirft der Vertreter des Beirats Huchting die Frage der Sinnhaftigkeit der Diskussion in den Raum. Der Vorsitzende möchte jedoch den Datenbestand von DFS und FBG sowie das Ergebnis der Umfrage bei anderen Fluglärmkommissionen abwarten. Die Vertreterin der BVF sieht ggf. eine Möglichkeit bei der neuen Messtechnik, die Gesamtbelastung besser feststellen zu können.

Der Vertreter der FBG bringt nochmals den Vorschlag, dass man sich weiterhin mit der LFT austausche und die Piloten bzw. Fluglehrer sensibilisiere. Diesem Vorschlag wird grundsätzlich zugestimmt.

In diesem Zusammenhang regt die Vertreterin der BVF an, dass man zukünftig das Thema der Schadstoffe besprechen solle. Die Daten hierzu könnten vom DFLD geliefert werden. Ggf. ist dies auch anderen Gesellschaften wie der OTSD möglich.

b) Messstelle Hemelingen und Sielhof/ Empfehlung des Ausschusses

In der Nähe der beantragten Messstelle in Sielhof gab es bereits eine Messreihe, die jedoch keine neuen Erkenntnisse zu den bestehenden Messstellen gebracht hat. Der Ausschuss hat daher keine Empfehlung hierfür ausgesprochen.

Die Messstelle in Hemelingen werde jedoch befürwortet.

Der Sinn der Messstellen wird sodann diskutiert. Insbesondere wurde die Frage aufgeworfen, ob aus den bestehenden Messstellen Erkenntnisse für die Umgebung gewonnen werden können. Der Vertreter des Beirats Obervieland möchte zunächst das neue System der Messdatenerfassung abwarten, bevor man über neue Messstellen entscheidet. Ggf. können auch bestehende Messstellen entfallen. Die Vertreterin der BVF sowie der Vertreter des VSF wollen andererseits ggf. alte Messstellen aufleben lassen.

Im Ergebnis zieht die Vertreterin der BVF den Antrag der BVF/VSF über eine neue Messstelle „Sielhof“ zurück. Im Übrigen wird sodann die Empfehlung ausgesprochen, die Messstelle in Hemelingen zu errichten.

Ja-Stimmen: 12

Nein-Stimmen: 0

Enthaltungen: 1

Hinweis: Während der Abstimmung war der Vertreter der FBG nicht anwesend.

c) Umfrage

Die Geschäftsführerin erklärt, dass bislang wenige Rückmeldungen durch die Umfrage über die ADF erfolgt seien. Zusammen mit der Fluglärmschutzbeauftragten wird eine neue Umfragerunde erfolgen.

d) Flugroute West

Der Vorsitzende und der Vertreter der VSF erläutern anhand einer Karte die von dem Vertreter der VSF in der 46. Ausschusssitzung vorgestellte Optimierungsmöglichkeit in Abflugrichtung West, über die der Ausschuss der FLK empfiehlt, abzustimmen. Der Vertreter der FBG weist darauf hin, dass die Flugspuren teilweise ungenau seien. Der Vertreter des Beirats Huchting möchte eine Verlagerung des Fluglärms nach Huchting vermieden wissen. Andererseits müssen die Routen geflogen werden können.

Sodann wird die Empfehlung an die DFS abgegeben, die vorgeschlagenen Flugrouten in Startrichtung West mithilfe von NIROS überprüfen zu lassen.

Ja-Stimmen: 14

Nein-Stimmen: 0

Enthaltungen: 0

Des Weiteren wird über die Optimierungsmöglichkeit bei der Startrichtung West mit Zielrichtung Ost diskutiert. Der Vertreter der VSF führt kurz in das Thema ein. Die Problematik besteht darin, dass, wenn das Luftfahrzeug eine bestimmte Höhe noch nicht erreicht hat, das Funkfeuer in Osterholz überflogen werden müsse, da sog. Directs noch nicht gegeben wurden. Hierzu könne man einen anderen Überflugpunkt finden und einen großen Bogen um Weyhe zu fliegen. Ein entsprechender Prüfauftrag wird an die DFS nach Abstimmung der FLK vergeben.

Ja-Stimmen: 14

Nein-Stimmen: 0

Enthaltungen: 0

TOP 7. Vorstellung der Initiative des Vertreters der Flughafen Bremen GmbH zur Darstellung der Flugspuren in Verknüpfung mit den Lärmessdaten – Gast: Mitarbeiter von OTSD Wölfel

Der Vorsitzende begrüßt zwei Mitarbeiter des Firmenverbandes OTSD Wölfel. Der Vertreter der FBG führt kurz in die bisherigen Bemühungen der FBG mit dem Firmenverband zur Verbesserung der Messdatendarstellung ein.

Der Mitarbeiter der Firma OTSD ergänzt, dass der Firmenverband bereits einige Erfahrungen mit der Fluglärmdatenerfassung, Schallschutzverfahren oder der Flugroutenmodellierung vorweisen kann. Sodann stellt er das „AirTracs Noise Monitoring System“ vor. In diesem System werden diverse Daten wie z.B. Meta-Informationen (z.B. Wetter), Sommer-/Winterflugplan, IATA-/ICAO-Daten, Live-/Onlinedaten (z.B. Flugspurdaten) oder korrelierte Verkehrsdaten eingepflegt und mit den Messstationen kombiniert. Unterstützt wird dies durch

die Software „IMMI“ und „Noisy“. Durch die Bündelung der Daten kann automatisiert zwischen Fluglärm und sonstigem Lärm unterschieden werden. Zudem bewirkt die Bündelung der Daten eine viel genauere Darstellung als es der DFLD e.V. könne.

Zudem können durch das System Statistiken und Berichte für öffentliche Stellen erstellt werden. Es besteht die Möglichkeit, das System mit einem Internetauftritt bzw. mit dem Onlinebeschwerdeportal BUISY zu verknüpfen. Die Einordnung der Luftfahrzeuge nach ICAO kann mithilfe der Transponderdaten verknüpft werden. Ebenso können Kleinflieger über das Mikrophon herauskristallisiert werden.

Auf Nachfrage erklärt der Mitarbeiter der Firma Wölfel, dass auch Empfehlungen zur Bewertung von Flugrouten und Verbesserungen zur Lärminderung gegeben werden können.

Die Veröffentlichung der Daten ist dann abhängig von den verschiedenen Datenquellen. Eine Live-Verfolgung wäre aber möglich. Der Vertreter der FBG fügt hierzu ein, dass die Live-Veröffentlichung von Fluglärmmessdaten jedoch nur mit dem „Disclaimer“ erfolgen könne, dass die Daten bislang nicht validiert sind. Ein „Kopfhörer-Aufsetzen“ wird sich nicht gänzlich vermeiden lassen.

Die Mitarbeiter des Firmenverbundes stellen sodann die Oberfläche anhand der Messergebnisse dar, die im August und September 2012 in Habenhausen und seit 28. Mai 2013 in Huckelriede an der MS 02 festgehalten wurden. Zum einen können die Messwerte tabellarisch dargestellt werden. Hierbei werden u.a. Ankunftszeit, Flugzeugtyp, Messwert oder Startrichtung wiedergegeben. Zum anderen können die Flugereignisse auf einer Karte dargestellt werden. Hierbei wird deutlich, dass die Positionsdaten teilweise erheblich abweichen. Dies variiert von Flugzeugtyp und Airline. Als Karte möchte man auf die Verwendung von google-maps aus diversen Gründen verzichten. Es werden Karten von Geo-Information bevorzugt. Darüber hinaus ist es möglich, den Pegel darzustellen ebenso wie das Flughöhenprofil, den Maximalwert, den Pegelverlauf sowie den Durchschnittswert. Dies alles werde erst durch die jahrelang aufgebaute Datenbasis möglich, die der DFLD e.V. wahrscheinlich nicht habe.

Eine Umstellung des Systems zum Jahresbeginn sei möglich. Ebenso könnten alte Ergebnisse gesichert werden.

Der Vertreter der FBG schlägt vor, dass sich eine kleinere Runde aus der FLK zusammensetzt, ggf. nur ein Vertreter entsandt wird, um die weitere Vorgehensweise zu begleiten. Zudem könne in kleinerer Runde demonstriert werden, wie das System richtig funktioniert.

Die übrigen Tagesordnungspunkte wurden auf die kommende Sitzung vertagt.

TOP 12: Verschiedenes

- Terminfestlegung

Die nächste Sitzung findet am 25. November 2013 um 13:30 im Medienraum der FBG statt. Bei diesem Termin wird ein Vertreter der Bundeswehr anwesend sein.

Unterschrift
Geschäftsführerin

Unterschrift
Vorsitzender

Anlagen:

1. PowerPoint Präsentation DLH
2. Stellungnahme des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur 139. FLK-Sitzung vom 12. August 2013 – Schreiben vom 22. August 2013

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
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 1 darf aus urheberrechtlichen Gründen nicht veröffentlicht werden.

Anlage 2: Stellungnahme des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 22. August 2013

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen



Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Postfach 101529, 28015 Bremen
Herrn
Ralf Bohr
Fluglärmmmission für den Verkehrsflughafen Bremen

Auskunft erteilt
Andreas Krüger
Zimmer 512
T: +49(0)421 361 8446
F: +49(0)421 496 8446

Per E-Mail

E-Mail:
andreas.krueger@wuh.bremen.de
Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

cc: Frau Schmelzer, FLK-Geschäftsführung

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
33/733-04-03/0001-139
Bremen, 22.08.2013

Verkehrsflughafen Bremen – Fluglärmmmission
139. Sitzung am 12.08.2013 – Stellungnahmen der Genehmigungsbehörde

Sehr geehrter Herr Bohr,

wunschgemäß übersende ich Ihnen die Stellungnahme der Genehmigungsbehörde zu den TOPen 5.a), 5.b) und 5.c):

zu TOP 5a):

Diesem TOP lag die Empfehlung der FLK aus TOP 5 der 137. Sitzung zu Grunde, „als Maßnahme zur zügigen und zusätzlichen Darstellung von Fluglärmmdaten am Flughafen Bremen die Darstellung und Auswertung durch den DFLD probeweise für ein Jahr“ zu veranlassen.

Die Genehmigungsbehörde anerkennt das Grundbedürfnis nach einer verbesserten Darstellung von Fluglärmm-Messdaten und Flugspuren. Die Internet-Darstellung der Flughafen Bremen GmbH kann diesbezüglich als suboptimal angesehen werden.

Davon ausgehend, dass die Flughafen Bremen GmbH die Daten nicht freiwillig an den DFLD herausgeben würde, müsste die Flughafen Bremen GmbH mittels Verfügung zur Datenübermittlung angewiesen werden. Dies wäre nicht nur vor dem Hintergrund des anderslautenden § 19a LuftVG problematisch, sondern auch wegen der mit der Schaffung bzw. Freischaltung der dazu erforderlichen Schnittstelle verbundenen Kosten.

Außerdem wurden diverse Anfragen an das Bundesministerium für Verkehr sowie die Genehmigungsbehörden anderer Bundesländer gerichtet. Das Feedback ergab eine große Skepsis, da sich wohl beim Vergleich von DFLD-Daten mit Fluglärmmessdaten anderer Flughäfen deutliche Diskrepanzen gezeigt hätten. Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird „eine Weitergabe der Fluglärmmessdaten an den DFLD e.V. nicht befürwortet.“

Angesichts des rechtlichen Eingriffs einerseits und des entsprechenden Feedbacks aus der Bund/Länder-Umfrage andererseits wird die Genehmigungsbehörde eine Weitergabe von Fluglärmmessdaten von der Flughafen Bremen GmbH an den DFLD e.V. nicht anordnen.

 Eingang
Martinistraße 28
28195 Bremen

Dienstgebäude
Zweite
Schlachtpforte 3
28195 Bremen

 Bus Linie 25
Martinistraße

Bankverbindungen
Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00) Kto. 1070115000
Bundesbank (BLZ 290 000 00) Kto. 29001565
Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01) Kto. 1090663

- 2 -

Die Genehmigungsbehörde erwartet jedoch von der Flughafen Bremen GmbH, dass dem Wunsch nach einer verbesserten Darstellung von Fluglärm-Messdaten und Flugspuren durch entsprechende Aktivitäten, Rechnung getragen wird.

Hierbei sollte vor allem das Bedürfnis der Bürger nach einer zeitnahen und anschaulicheren Darstellung der Fluglärmereignisse berücksichtigt werden.

zu TOP 5b:

Mit TOP 7 der 137. Sitzung empfahl die FLK, „dass die Erprobungsphase bzgl. der Verringerung der Nachtflüge durch erhöhte Entgelte bereits nach einem Jahr in der FLK evaluiert“ werden möge.

Die Nachtzuschläge in der Entgeltordnung werden mit Wirkung vom 01.09.2013 in Kraft treten. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wird den politischen Gremien im 1. Quartal 2015 berichten, ob und inwiefern sich die zusätzlichen Nachtzuschläge auf die Anzahl der Nachtflüge ausgewirkt haben werden. Aus Sicht der Genehmigungsbehörde bestehen keine Bedenken, wenn sich die FLK nach einem Jahr, also ab 01.09.2014 an einer Evaluierung beteiligt. Die Herausforderung wird darin bestehen (vgl. TOP 4 der 138. Sitzung), geeignete Messgrößen zu definieren.

zu TOP 5d:

Im Zusammenhang mit dem Verwaltungsverfahren zur Anerkennung der Lufthansa als dritten Home-Carrier sprach sich die FLK mit TOP 3 der 138. Sitzung gegen die „Genehmigung eines weiteren Home Carriers aus“.

Wie bereits der Diskussion zu o. a. TOP zu entnehmen ist, sind für die Genehmigungsbehörde neben den im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingeholten Stellungnahmen vor allem die gängigen Rechts- und Verfahrensgrundsätze maßgeblich. Insofern ist die schlichte Ablehnung eines Antrags ohne das Vorbringen sachdienlicher Argumente wenig hilfreich. Eine Ablehnung eines Antrags einer die Voraussetzungen eines Home-Carriers erfüllenden Luftverkehrsgesellschaft ohne sachlichen Grund würde der Bindung der Verwaltung an die Verwaltungspraxis in Verbindung mit dem verfassungsrechtlichen Gleichheitsgrundsatz widersprechen, an den die Verwaltung gebunden ist.

Zum Thema „Wartungsschwerpunkt“ wird hier wunschgemäß die von der Genehmigungsbehörde bereits mündlich vorgetragene Definition nachgeliefert:

Ein Wartungsschwerpunkt besteht, wo ein Flugzeug regelmäßig seinen Tagesumlauf beginnt und beendet und Personal, Material und Infrastruktur bereit gehalten wird, um regelmäßig wiederkehrende Wartungsarbeiten sowie kleinere bis mittlere Instandhaltungsarbeiten durchzuführen.

Die Wartung und Instandhaltung von Flugzeugen richtet sich nach der Verordnung (EG) 2042/2003, insbesondere Anhang I „Teil-M“ und Anhang II „Teil-145“.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Krüger

