

**Niederschrift über die 55. Sitzung der Kommission nach § 32 b
LuftVG für den Verkehrsflughafen Dortmund vom 08.11.2023 am
Flughafen Dortmund**

Tagesordnung

TOP 1	Formalia
	1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit 1.2 Genehmigung der Tagesordnung 1.3 Festlegung nicht öffentlicher Tagesordnungspunkte
TOP 2	Erlledigung der Kommissionbeschlüsse <i>Bericht: Bezirksregierung Münster</i>
TOP 3	Wahl des Vorsitzenden
TOP 4	Exkurs zur Lärmaktionsplanung <i>Bericht: uNB der Stadt Dortmund</i>
TOP 5	Ergebnisse der Fluglärmessanlage <i>Bericht: Flughafen Dortmund GmbH</i>
TOP 6	Sachstand der laufenden Verfahren 6.1 Änderungsgenehmigung im zweiten erg. Verfahren 6.2 Verlegung der Landeschwelle 24 <i>Bericht: Bezirksregierung Münster</i>
TOP 7	Relevante Angelegenheit der Flugsicherung <i>Bericht: Deutsche Flugsicherung Aviation Services GmbH</i>
TOP 8	Aktuelle Fluglärmbeschwerden <i>Bericht: Bezirksregierung Münster</i>
TOP 9	Termin der nächsten Sitzung der Kommission <i>Vorschlag: 14.05.2023</i>

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 10:04 Uhr und begrüßt zunächst die Anwesenden. Anschließend leitet der Vorsitzende zum ersten Punkt der Tagesordnung über:

TOP 1: Formalia

1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

Es sind acht von 14 stimmberechtigten Mitgliedern anwesend. Die Beschlussfähigkeit ist damit gegeben.

1.2 Genehmigung der Tagesordnung

Von Seiten der Bezirksregierung Münster (BR MS) wird ausgeführt, dass in der heutigen Sitzung neben der Wahl des Vorsitzenden der Fluglärmenschutzkommission auch die Abstimmung über den stellvertretenden Vorsitzenden ansteht. Die Tagesordnung wird daher unter TOP 3 um Punkt 3.1 „Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden“ erweitert. Es bestehen keine Einwände.

1.3 Festlegung nicht öffentlicher Tagesordnungspunkte

Die Kommission ist sich einig, für die heutige Sitzung alle Tagesordnungspunkte zu veröffentlichen.

TOP 2: Erledigung der Kommissionsbeschlüsse

Die BR MS berichtet, dass auch im Nachgang zur letzten Kommissionssitzung keine weiteren Einwände gegen die finale Fassung der Geschäftsordnung erhoben wurden, sodass diese nunmehr in Kraft getreten ist.

Seitens der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) wird nachgefragt, ob die Geschäftsordnung veröffentlicht wird. Dies wird vom Vorsitzenden und der BR MS verneint. Es bestehen keine Einwände.

TOP 3: Wahl des Vorsitzenden

Ein Vertreter der BR MS erklärt sich bereit, die Rolle des Wahlleiters zu übernehmen. Die stimmberechtigten Teilnehmer erklären sich mit einer offenen Wahl per Handzeichen einverstanden. Der bisherige Vorsitzende wird als einziger Kandidat für die Wahl vorgeschlagen. Es gibt sechs

Pro-Stimmen bei zwei Gegenstimmen. Auf Nachfrage des Wahlleiters erklärt sich der Gewählte damit einverstanden den Vorsitz weiterhin auszuüben.

3.1 Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden

Als stellvertretender Vorsitzender wird der Vertreter der Kreisstand Unna vorgeschlagen, dieser wird mit einer Gegenstimme gewählt. Auf Nachfrage wird das Wahlergebnis ebenfalls angenommen.

TOP 4: Exkurs zur Lärmaktionsplanung

Der Vertreter des Umweltamtes der Stadt Dortmund führt einleitend aus, dass sich ein Großteil der in Deutschland lebenden Menschen durch diverse Lärmquellen wie z.B. Schienenverkehrs-, Flugverkehrs-, Industrie-/ Gewerbe-, Nachbarschafts- und Straßenverkehrslärm belästigt fühlt. Im Anschluss verweist er auf die sog. „Dosis-Wirkungs-Beziehung“, die den Zusammenhang zwischen Geräuschimmission und Gesundheitsschäden beschreibt. In diesem Zusammenhang wird ausgeführt, dass dauerhafter Lärm nachhaltig die Gesundheit beeinträchtigen kann. Während die WHO den Begriff der „Gesundheit“ als einen „Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlergehens und nicht nur das Fehlen von Krankheit oder Gebrechen“ definiert, ist der Schutzweck des Fluglärmenschutzgesetzes die „körperliche Unversehrtheit“.

Im Hinblick auf den rechtlichen Hintergrund verweist das Umweltamt auf die wesentlichen europäischen und nationalen Regelwerke, die zum Ziel haben, schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm präventiv zu begegnen oder reaktiv zu verringern. Zur vorgenannten Zielerreichung wird ein dreistufiger Ansatz verfolgt, indem zunächst Belastungen durch Umgebungslärm ermittelt und in Lärmkarten dargestellt, anschließend die Öffentlichkeit über die Ergebnisse informiert und sog. Lärmaktionspläne zur Lärmminde rung in lauten Bereichen und zum Schutz ruhiger Gebiete ausgearbeitet werden.

In Bezug auf die Berechnungsergebnisse wird erläutert, dass bei der Erstellung von Lärmkarten überwiegend Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen einbezogen werden. Da der Flughafen Dortmund jedoch weniger als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr aufweist, gehört der Airport nicht in die Kategorie „Großflughafen“. Er wird dennoch berücksichtigt, da es sich bei dem Stadtgebiet Dortmund um einen Ballungsraum handelt. Mit Verweis auf die Ergebnisse wird erläutert, dass der Straßenverkehrslärm die deutlich höchste Anzahl von Fällen starker Belästigung in Dortmund im Vergleich zu anderen Umgebungslärmquellen wie dem Schienen- oder Flugverkehrslärm aufweist.

Ferner stellt der Vertreter des Umweltamtes die Ergebnisse einer Öffentlichkeitsbeteiligung in Kooperation mit der Hochschule für Gesundheit Bochum vor. Dabei zeigen die Eingaben, dass die größte Lärmbelästigung bei Tage und in der Nacht durch den Straßenverkehr

ausgelöst wird. Bezugnehmend auf die in Verbindung mit dem Flughafen Dortmund stehenden Geräuschemissionen gaben knapp 50% der Lärm betroffenen an, dass sich die Situation in den letzten drei Jahren erheblich verschlechtert habe. Die Eingaben und damit verbundene Maßnahmenvorschläge näher betrachtend, wird herausgestellt, dass ca. 35% der Eingaben auf eine Reduzierung des Flugverkehrs im Allgemeinen abstellen und etwa 25% der Eingaben die Einhaltung bzw. Ausweitung des Nachflugverbotes befürworten.

Nach dem Vergleich der Lärmschutzmaßnahmen an Flughäfen und anderen Anlagen (z.B. Windenergieanlagen), erläutert die BR MS den Unterschied der Schutzvorschriften. Sowohl die „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (TA Lärm) als auch das „Bundes-Immissionsschutzgesetz“ (BImSchG) weisen einen Anlagenbezug auf und definieren Grenzwerte für bestimmte Gebiete. Hiernach werden Anlagen abgeschaltet, wenn die Grenzwerte nicht eingehalten werden können. Sobald jedoch die Grenzwerte des Fluglärm schutz gesetzes überschritten werden, hat der Bürger einen Anspruch auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen zu Lasten der Flughafenbetreiberin. Es besteht also eine andere Zielrichtung der Regelwerke.

TOP 5: Ergebnisse der Fluglärm messanlage

Die Präsentation der Flughafen Dortmund GmbH wurde im Vorfeld an die Kommissionsmitglieder übersandt und wird nunmehr in der Sitzung vorgestellt.

Es wird betont, dass die Verkehrsentwicklung im aktuellen Jahr 2023 weiterhin aus Sicht der Flughafenbetreiberin positiv zu bewerten ist. Ferner wird auf die Statistik zu Nachtflugbewegungen verwiesen und zu den Lärm messergebnissen an den Messstationen Unna-Massen, Dortmund-Wickede und Dortmund-Aplerbeck ausgeführt.

Auf die Nachfrage, warum in äußerst seltenen Einzelfällen bei Flugbewegungen am Tage ein Maximalpegel von 90 bis 94 db(A) erfasst wurde, wird entgegnet, dass die Schallausbreitung von verschiedenen topographischen und atmosphärischen Parametern abhängt. Weitere Nachfragen werden nicht gestellt.

TOP 6: Sachstand der laufenden Verfahren

6.1 Änderungsgenehmigung im zweiten erg. Verfahren

Der Vertreter der Bezirksregierung Münster führt bezüglich des Verfahrens zur Erweiterung der Betriebszeiten aus, dass die zweite Ergänzungsgenehmigung beklagt wurde. Unter Zugrundlegung der bereits vorliegenden Klagebegründung wird derzeit eine entsprechende Klageerwiderung erstellt.

6.2 Verlegung der Landeschwelle 24

Hinsichtlich des Verfahrens zur Verlegung der Landeschwelle 24 um 300 m an das östliche Bahnende wird auf noch ausstehende Unterlagen, die von der Flughafenbetreiberin einzureichen sind, verwiesen. Auf die Nachfrage aus den Reihen der Kreisstadt Unna, wann mit einer Entscheidung voraussichtlich zu rechnen ist, wird erwidert, dass kein bestimmter Zeitraum angegeben werden kann und mit einer Entscheidung im Jahr 2023 nicht mehr zu rechnen ist.

TOP 7: Relevante Angelegenheit der Flugsicherung

Der Vertreter der DFS AS hatte sich im Vorfeld der Sitzung entschuldigt und eine kurze Zusammenfassung derzeit relevanter Themen übersendet, den Vortrag übernimmt an dieser Stelle ein Vertreter der Bezirksregierung Münster und führt aus, dass der Flughafen Dortmund die Außerbetriebnahme des NDB (non-directional beacon, dt. ungerichtetes Funkfeuer) beantragt hat. Darüber hinaus hat es drei Presseanfragen bezüglich tieffliegender Hubschrauber gegebenen. Diesbezüglich wurde auf die Hubschrauberflüge der Polizeifliegerstaffel NRW und Rettungshubschraubereinsätze verwiesen.

TOP 8: Aktuelle Fluglärmbeschwerden

Eine Übersicht der seit der letzten Sitzung erhobenen Lärmbeschwerden wurde den Kommissionsmitgliedern im Vorfeld der Sitzung zugänglich gemacht. Hierzu gibt es keine Ergänzungen und keine Rückfragen.

TOP 9: Termin der nächsten Sitzung der Kommission

Es wurde vereinbart, dass sich der Geschäftsführer im Nachgang zur Kommissionssitzung mit einem Terminvorschlag an die Kommissionsmitglieder wenden wird.

Anm. des Verfassers: Als Termin wird **Mittwoch, der 15. Mai 2024** vorgeschlagen.

Der Vorsitzende beendet die Sitzung um 11:45 Uhr.