



Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW - 40190 Düsseldorf

Vorsitzender des Ausschusses für  
Kommunalpolitik des Landtags Nordrhein-Westfalen  
Herr Christian Dahm MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf



Johannes Remmel

28.11.2012

Seite 1 von 1

Aktenzeichen 8800.4.2  
bei Antwort bitte angeben  
Frau Möllerherm  
Telefon 0211 4566-579  
Telefax 0211 4566-388  
poststelle@mkulnv.nrw.de

60-fach

„Entwurf einer Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutz-  
bereichs für den Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt“  
zur Vorlage 16/413

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

hiermit übersende ich Ihnen einen Bericht der Landesregierung zum  
Entwurf einer Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbe-  
reichs für den Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt nebst Anlagen  
(Stellungnahmen der betroffenen Kommunen und der Fluglärmkom-  
mission) mit der Bitte um Weiterleitung an die Ausschussmitglieder.

Mit freundlichen Grüßen

Johannes Remmel

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Schwannstr. 3  
40476 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
Infoservice 0211 4566-666  
poststelle@mkulnv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
Haltestelle Kennedydamm oder  
Buslinie 721 (Flughafen) und 722  
(Messe) Haltestelle Frankenplatz



## **Bericht der Landesregierung an den Ausschuss für Kommunalpolitik – Ergänzende Erläuterungen zum Entwurf einer Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Flughafen Paderborn/Lippstadt**

Am 7. Juni 2007 ist das novellierte Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen (FluglSchG) vom 1. Juni 2007 (BGBl. I S. 986) in Kraft getreten. Es ändert das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. I. S. 282). Zweck dieses Gesetzes ist im Wesentlichen, in der Umgebung von Flugplätzen den Schutz der Nachbarschaft vor Fluglärm durch bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz sicher zu stellen.

Hierzu müssen gem. § 4 Abs. 2 FluglSchG an den großen zivilen und militärischen Flugplätzen Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnung der Landesregierung festgelegt werden. Diese Lärmschutzbereiche, die jeweils zwei Tagschutzzonen und eine Nachtschutzzone umfassen, müssen zunächst berechnet und in Karten dargestellt werden. In Nordrhein-Westfalen fallen die Flugplätze Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Dortmund, Paderborn-Lippstadt, Niederrhein (Weeze) als zivile und Nörvenich und Geilenkirchen als militärische Flugplätze unter den Anwendungsbereich des Fluglärmgesetzes. Die Verordnungen zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche für die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück und Dortmund sind bereits in Kraft getreten. Bezüglich dieser vier Verordnungen lagen dem für die kommunale Selbstverwaltung zuständigen Ausschuss erläuternde Berichte der Landesregierung vor (siehe Vorlagen 15/767, 15/951, 15/1292 und 16/31).

Die beiden Durchführungsverordnungen des Bundes zur Umsetzung des Fluglärmggesetzes (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen - 1. FlugLSV; Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV) regeln die Datenerfassung und die Berechnungsmethodik für die Ermittlung der Lärmschutzzonen sowie Einzelheiten zur Umsetzung und Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen.

Die zur Berechnung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Paderborn/Lippstadt notwendigen Daten wurden - wie in der ersten Durchführungsverordnung des Bundes vorgesehen - in Form eines Datenerfassungssystems (DES) vom Flughafen vorgelegt und durch das für Luftverkehr zuständige MWEBWV (jetzt: MBWSV) auf Plausibilität geprüft und zur Berechnung freigegeben. Das DES enthält alle zur Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Auskünfte über den voraussehbaren Flugbetrieb. Dies sind die Starts und Abflüge vom Flugplatz, die Anflüge und Landungen am Flugplatz, die Platzrundenflüge, die Überflüge über eine Start- und Landebahn in niedriger Höhe ohne Bodenkontakt, die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung sowie der Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge. Diese Daten über den Flugbetrieb beschreiben die Flugbewegungen in einem Prognosejahr, das in der Regel zehn Jahre nach dem in der Anforderung genannten Bezugsjahr liegt. Da das MKULNV die Prognosedaten bereits im Jahr 2008 mit dem Bezugsjahr 2007 vom Flughafen angefordert hatte, wurde als Prognosejahr das Jahr 2017 festgesetzt. Die Prognose bezieht sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres, die aber keinen zusammenhängenden Zeitraum bilden müssen.

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat einen Abgleich ihrer Daten bezüglich der Flugverfahren und Flugstrecken mit dem DES vorgenommen.

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) hat nach positivem Abschluss aller Prüfungen die Berechnung und Darstellung der Lärmschutzzonen in der Umgebung des Flughafens Paderborn/Lippstadt vorgenommen. Auch den Mitgliedern der Fluglärmkommission am Flughafen Paderborn/Lippstadt wurde das Datenerfassungssystem zur Kenntnis gegeben; in einer Sondersitzung am 03.09.2009 befasste sich die Kommission ausführlich mit der Prognose und den Berechnungen der neuen Schutzzonen. Wie aus dem beiliegenden Protokoll der Sitzung ersichtlich ist, sind neben den betroffenen Kommunen auch die Interessengemeinschaft der Anwohner („Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V.“) und der Flughafenbetreiber Mitglieder der Kommission. Die Mitglieder haben nach ausführlicher Erörterung aller Anliegen das DES zur Kenntnis genommen. Die „Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V.“ gab über ihre Ausführungen in der Fluglärmkommission hinaus keine weitere Stellungnahme ab.

Bei der ersten Berechnung des LANUV ist bedingt durch einen händischen Konfigurationsfehler eine falsche Berechnung der Nachtschutzzone erfolgt. Dieser Fehler fiel jedoch erst auf, als die betroffenen Kommunen Borcheln, Büren und Salzkotten bereits angehört wurden. Das LANUV führte umgehend eine Neuberechnung mit korrekten Parametern durch und es erfolgte eine erneute Anhörung der Kommunen durch das Dezernat 26 der Bezirksregierung Münster. Die Fluglärmkommission und der Flughafen wurden ebenfalls informiert.

Im Rahmen dieser Anhörung hatten die o.g. Gemeinden die Möglichkeit, auf Basis des vorgelegten DES Stellung zu nehmen.

Das Fluglärmgesetz selbst sieht keine Prüfung und Bewertung der Planungsbelange in Bezug auf die Festlegung der Lärmschutzzonen vor. Die Lärmschutzzonenfestlegung ergibt sich als strikte Folge aus den übermittelten Flugbetriebsprognosen, die wiederum von der Betriebsgenehmigung abgedeckt sind. Daher können lediglich formelle Fehler

bei der Umsetzung des Fluglärmgesetzes sowie der Prognose Berücksichtigung finden. Einwände gegen den Inhalt der Prognose können nur hinsichtlich ihrer Plausibilität, also evidenter Fehler, berücksichtigt werden. Die Stellungnahmen der Gemeinden wurden in allen Belangen geprüft und bewertet. Die Gemeinden Borcheln und Büren äußerten keine Bedenken gegen die Festsetzung der Lärmschutzzonen. Die Stadt Salzkotten trug ihre Zweifel an der 10-Jahres-Prognose sowie der korrekten Berücksichtigung der Platzrundenflüge im Datenerfassungssystem vor. Diese Kritikpunkte konnten jedoch nach erneuter Prüfung durch die Bezirksregierung Münster als Luftaufsichtsbehörde sowie dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr ausgeräumt werden. Es ergab sich keine Veranlassung einer Korrektur der Daten bzw. der errechneten Lärmschutzzonen.

Da die Stadt Salzkotten jedoch zusätzlichen Informationsbedarf bezüglich der Prognose- und Verkehrsdaten sowie der Berechnungsmethodik geltend gemacht hatte, hat sowohl das MKULNV als auch das LANUV und die Bezirksregierung Münster als obere Luftverkehrsbehörde in einer Sitzung des Bauausschusses der Stadt Salzkotten am 29.10.2012 den Ratsmitgliedern weitergehende Fragen beantwortet.

Das Fluglärmgesetz sieht vor, dass zunächst diejenigen Grundstückseigentümer, deren Grundstücke einem äquivalenten Dauerschallpegel von 60 dB(A) zur Nacht bzw. 70 dB(A) am Tag ausgesetzt sind, einen Anspruch auf passiven Schallschutz haben, der mit Inkrafttreten der Verordnung entsteht. Eigentümern von weniger stark betroffenen, aber im Lärmschutzbereich liegenden Grundstücken, steht der Anspruch im sechsten Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung (§ 9 Absatz 1 und 2 Fluglärmgesetz) zu.

Die vorliegende „Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Paderborn/Lippstadt“ bedarf auf Grundlage

des § 3 Abs. 3 Gemeindeordnung NW der Zustimmung des für die kommunale Selbstverwaltung zuständigen Ausschusses des Landtags. Die Beteiligung weiterer Ausschüsse ist gesetzlich nicht vorgesehen.



## Niederschrift

über die 32. Sitzung nach § 32b LuftVG für den Flughafen Paderborn/  
Lippstadt am 03.09.2009 auf dem Flughafen Paderborn/ Lippstadt

### Anwesende:

#### A) Kommissionsmitglieder:

Stadt Büren

[REDACTED]

Stadt Salzkotten

[REDACTED]

Gemeinde Borcheln

[REDACTED]

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

[REDACTED]  
[REDACTED]

Fluggesellschaften /Air Berlin

[REDACTED]

Luftsportvereine/ Flugschulen

[REDACTED]

The Tower Company GmbH

Flughafen Paderborn /Lippstadt GmbH

Geschäftsführer

[REDACTED]

Ministerium für Umwelt und  
Naturschutz, Landwirtschaft  
und Verbraucherschutz NRW (MUNLV)

[REDACTED]

Ministerium für Wirtschaft,  
Wissenschaft und Energie NRW

[REDACTED]

**B) Weitere Teilnehmer:**

Ministerium für Bauen und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen

[REDACTED]  
[REDACTED]

Ministerium für Umwelt und  
Naturschutz, Landwirtschaft  
und Verbraucherschutz NRW (MUNLV)

[REDACTED]  
[REDACTED]

Bezirksregierung Detmold

[REDACTED]

Flughafen Paderborn/ Lippstadt GmbH

[REDACTED]

Bezirksregierung Münster

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

**Tagesordnung**

Vorstellung und Erörterung des Datenerfassungssystems des Flughafens Paderborn-Lippstadt zur Festsetzung der Lärmschutzzonen nach dem neuen Fluglärmggesetz

**Der Vorsitzende**, [REDACTED], eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden. Ferner stellt er die Beschlussfähigkeit der Kommission fest.

Bevor er den einzigen Tagesordnungspunkt aufruft, geht er auf die von [REDACTED] (Bezirksregierung Münster) angesprochenen arbeitsintensiven, umfangreichen Niederschriften und deren Erforderlichkeit ein. An anderen Flughäfen werde auch eine Niederschrift erstellt, allerdings enthalte diese nur die Inhalte nebst Anlagen, die Gegenstand eines Beschlusses geworden seien. Nach der Geschäftsordnung der Kommission gemäß § 32 b LuftVG für den Flughafen Paderborn-Lippstadt solle die Niederschrift die behandelten Gegenstände, die gestellten Anträge, die gefassten Beschlüsse, die Abstimmungsergebnisse, wichtige Auskünfte und Mitteilungen, sowie den wesentlichen Gang der Verhandlung enthalten. **Der Vorsitzende** vertritt die Auffassung, dass für eine Änderung der Inhalte der Niederschrift zunächst eine Änderung der Geschäftsordnung erfolgen müsse. Da dieses Thema heute kein Tagesordnungspunkt sei, schlägt er vor, es als Tagesordnungspunkt für die nächste Sitzung aufzunehmen und dann erneut zu erörtern, sowie gegebenenfalls einen entsprechenden Beschluss zu fassen.

Im Anschluss an die Ausführungen **des Vorsitzenden** möchte [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) wissen, warum die offenen Punkte aus der letzten Sitzung heute nicht erörtert werden. Hierzu erklärt [REDACTED] (Vorsitzender), dass die heutige Sitzung eine außerordentliche Sitzung sei, in der ausschließlich das erstellte Datenerfassungssystem für den Flughafen Paderborn-Lippstadt vorgestellt und erörtert werden soll. Die offenen, noch zu klärenden Punkte aus der letzten Sitzung werden in der nächsten regulären Sitzung der Kommission erörtert.

[REDACTED] (Bezirksregierung Münster) ergänzt, dass sie die offenen Punkte aus der letzten Sitzung vom 15.04.2009 einen Tag nach der Sitzung mit [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) telefonisch erörtert habe. Sie habe [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) damals gefragt, ob ihm die telefonische Erläuterung ausreiche oder ob er eine schriftliche Erläuterung benötige. [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) habe die telefonische Erläuterung als ausreichend erachtet.

[REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) bemerkt, dass diese Erläuterungen auch für alle anderen Kommissionsmitglieder interessant gewesen wären.

Nach kurzer Diskussion wird vereinbart, die offenen Punkte aus der Sitzung der Lärmschutzkommission vom 15.04.2009 in der nächsten regulären Sitzung zu erläutern.

Anschließend ruft der **Vorsitzende** den Tagesordnungspunkt

Vorstellung und Erörterung des Datenerfassungssystems des Flughafens Paderborn/ Lippstadt zur Festsetzung der Lärmschutzzonen nach dem neuen Fluglärmgesetz – auf.

Er bittet die heute anwesenden Personen, die nicht Mitglied in der Kommission sind, aber mit dem neuen Datenerfassungssystem intensiv beschäftigt sind, sich kurz vorzustellen.

[REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass er das Datenerfassungssystem für den Flughafen Paderborn-Lippstadt erstellt habe und dieses gleich vorstellen werde.

[REDACTED] (Bezirksregierung Münster) erläutert, dass er mit der Prüfung der Prognosedaten und des Datenerfassungssystems für die Flughäfen Dortmund und Paderborn-Lippstadt betraut sei.

[REDACTED] (Bezirksregierung Münster) nimmt als Sachbearbeiter für Genehmigungsverfahren von Flugplätzen teil.

[REDACTED] (MUNLV) erklärt, dass er Referatsleiter im Umweltministerium für den Bereich Immissionsschutz und physikalische Einwirkungen ist. Das Umweltministerium hat im Land Nordrhein-Westfalen die Federführung bei der Umsetzung des Fluglärmsgesetzes. Ferner berechnet das Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz (LANUV) aufgrund der eingegangenen Datenbasis die Lärmkonturen. Diese werden dann auf dem Verordnungswege festgesetzt.

[REDACTED] (MUNLV) ist Sachbearbeiterin im Umweltministerium und ebenfalls mit der Umsetzung des Fluglärmsgesetzes beschäftigt.

Nach diesen entsprechenden Vorstellungen erläutert [REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) das von ihm erstellte Datenerfassungssystem für den Flughafen Paderborn-Lippstadt anhand einer Power Point Präsentation.

*Die Präsentation ist als Anlage Nr. 1 zur Niederschrift der 32. Sitzung der Kommission nach § 32 b LuftVG für den Flughafen Paderborn/ Lippstadt am 04.09.2009 beigefügt.*

[REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) geht zunächst noch einmal auf die Novellierung des Fluglärmsgesetzes und die ergänzenden Verordnungen ein. Anschließend erläutert er die Schutzzonen und die heraus resultierenden Bauverbote und Erstattungsansprüche. Für die mit dem neuen Fluglärmsgesetz eingeführte Nachtschutzzone wird nicht nur ein Dauerschallkriterium, sondern auch ein Häufigkeitskriterium eingeführt. Dieses beträgt 6 x 72 db außen. Das bisherige Fluglärmsgesetz kannte dieses Häufigkeitskriterium nicht. Die lärmmedizinische Forschung habe aber ergeben, dass für die Gewährung des Nachschlafes nicht ausschließlich die Mittelungspegel, sondern auch die Häufigkeit der Aufweckreaktionen maßgeblich seien. Es sei festgestellt worden, dass ab einer bestimmten Anzahl von Aufweckreaktionen eine Gesundheitsgefährdung vorliege. Sechs Ereignisse pro Nacht seien zulässig. Bei mehr als sechs Ereignissen seien entsprechende Schutzvorkehrungen zu treffen. Deshalb sei das Häufigkeitskriterium 6 x 72 db außen (6x 57 db innen) für bestehende Flughäfen festgelegt worden.

**Der Vorsitzende** möchte in diesem Zusammenhang wissen, ob es sich hier um täglich sechs Ereignisse pro Nacht handelt. [REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass es sich hierbei um einen Mittelwert der sechs verkehrsreichsten Monate handelt. [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) stellt fest, dass nach dieser Berechnungsmethode also die Möglichkeit

bestehe, dass es in einer Nacht zu zwölf Lärmereignissen komme und in einer anderen Nacht gar kein Lärmereignis statfinde. [REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erwidert, dass theoretisch ein solcher Fall eintreten könnte, wenn die Fluggesellschaft Air Berlin nur jeden zweiten Tag oder jede zweite Nacht Flugbewegungen am Flughafen Paderborn-Lippstadt durchführen würde. Da die Fluggesellschaften aber für eine ausreichende Auslastung ihrer Luftfahrzeuge sorgen müssten und daher an regelmäßigen täglichen Verbindungen interessiert seien, hält er das von [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) erwähnte Beispiel für sehr konstruiert. Der Statistik der Nachtflugbewegungen des Flughafens Paderborn-Lippstadt sei ebenfalls zu entnehmen, dass grundsätzlich jede Nacht und nicht nur jede zweite Nacht Flugverkehr statfinde. [REDACTED] (MUNLV) ergänzt, dass für das Datenerfassungssystem zukünftige Prognosezahlen zugrunde gelegt worden seien. Man könne letztendlich nicht voraussehen wie viel Ereignisse tatsächlich in Zukunft in der Nacht auftreten. Deshalb wurde eine mittlere Anzahl zugrunde gelegt. [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) betont, dass in diesem Zusammenhang auch die Einstufung des Flughafens als Bestandsflughafen oder als neuer bzw. baulich erweiterter Flughafen entscheidend sei.

Anschließend geht [REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) auf die Konsequenzen ein, die sich ergeben, wenn ein Gebäude/ Grundstück in den neu berechneten Schutzzonen liegt. Hier ist zu unterscheiden zwischen den beiden Tag-Schutzzonen und der Nacht-Schutzzone. Für alle drei Zonen gilt gleichermaßen, dass schutzbedürftige Einrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime und Erholungsheime in denen auch übernachtet wird, nicht errichtet werden dürfen. Bei der Errichtung von Wohnungen ergibt sich ein Unterschied zwischen der Tag-Schutzzone 1 und der Tag-Schutzzone 2. In der Tag-Schutzzone 2 dürfen noch Wohnungen ausgewiesen werden. In der Tag-Schutzzone 1 gilt dies nicht. Es sind allerdings Ausnahmen möglich, wenn der Bauherr selbst für den erforderlichen Schallschutz sorgt. Bei einer Innenbereichsbebauung oder bei unbebauten Grundstücken in ausgewiesenen Baugebieten ist ein Neubau möglich, wenn die Anforderungen der Schallschutzverordnung erfüllt werden. Maßgeblich ist hier auch, dass die Anforderungen an den Nachtschutz gewährleistet sind. Auf eine Nachfrage des **Vorsitzenden** bestätigt [REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher), dass dies auch für Betriebsleiterwohnungen gilt. § 8 des Fluglärmgesetzes enthält Entschädigungsregelungen für Bauverbote in Bereichen für die es zurzeit eine rechtskräftige Baugenehmigung gibt, die aufgrund der neuen Lärmschutzzonen aufgehoben werden muss. Die aufgrund dieser Bauverbote entstehenden Entschädigungsansprüche werden in der 3. Verordnung zum Fluglärmgesetz geregelt.

Anschließend geht [REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) auf die in § 9 des Fluglärmgesetzes geregelten Erstattungen von baulichen Schallschutzmaßnahmen und den Zeitpunkt der Entstehung des Anspruchs ein. Am Flughafen Paderborn-Lippstadt ist noch zu klären auf welcher Basis die Lärmschutzbereiche festgelegt werden. Entweder geht man von einem bestehenden Flughafen mit der Verkehrsprognose ohne die im Planfeststellungsverfahren enthaltenen Maßnahmen aus oder man berücksichtigt die Maßnahmen des zurzeit noch strittigen Planfeststellungsverfahrens.

██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass mit dem neuen Fluglärmsgesetz ein Novum in der Lärmschutzgesetzgebung eingeführt wurde. Erstmals werde bei einem Verkehrsträger eine wiederkehrende Prüfung der Lärmschutzbereiche realisiert. Durch das Fluglärmsgesetz werde zukünftig alle zehn Jahre wiederkehrend die Verkehrsentwicklung und damit auch die tatsächlichen Lärmbelastungen der Betroffenen im Umfeld des Flughafens auf den Prüfstand gestellt und neu prognostiziert. Man habe jetzt eine vorsorgeorientierte Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen installiert. ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) möchte wissen, ob ein Anspruch auf bauliche Schallschutzmaßnahmen auch entsteht, wenn das Häufigkeitskriterium  $6 \times 72$  db überschritten wurde. ██████████

██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass das Häufigkeitskriterium eins von zwei Kriterien sei; welches für die Ausweisung der Nachtschutzzonen herangezogen werde. Als erste Lärmschutzkontur gebe es die ISO-Linie des Mittelungspegels. Die zweite Kontur sei die ISO-Linie aufgrund des Häufigkeitskriteriums. Ein Gebäude, welches zwar von der ISO-Linie des Häufigkeitskriteriums erfasst werde, aber nicht von der Kontur des Mittelungspegels, werde auf jeden Fall als in der Nachtschutzzone liegend angesehen. Umgekehrt sei dies bei einem Gebäude welches vor der ISO-Linie der Mittelungspegels erfasst werde, aber nicht von der ISO-Linie des Häufigkeitskriteriums. ██████████

(Ingenieurbüro Dr. Dröscher) informiert, dass als bauliche Schallschutzmaßnahmen die Kosten für bauliche Ertüchtigungen und Lüftungseinrichtungen erstattet werden. Die Entschädigungen für den Außenwohnbereich werden in der 3. Verordnung zum Fluglärmsgesetz geregelt, die zurzeit noch nicht beschlossen ist.

Anschließend erläutert ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) die Schallschutzmaßnahmen nach der 2. Verordnung zum Fluglärmsgesetz in den Tag-Schutzzonen und in der Nacht-Schutzzone. Festzustellen bleibt hier, dass für den Nachtschutz ein höheres Maß an Schallschutz gefordert wird, als für den Tagschutz. Liegt ein Gebäude in der neuen Schutzzone, muss geprüft werden, ob die erforderlichen Schalldämmmaße bereits erfüllt sind. Sofern die erforderlichen Schalldämmmaße nicht erfüllt seien, müsse die bauliche Hülle auf Kosten des Flughafenbetreibers soweit ertüchtigt werden, bis die erforderlichen Schalldämmmaße eingehalten würden.

Dann geht ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) auf die Berechnungsgrundlagen ein. Nach dem neuen Fluglärmsgesetz unterscheidet man zwischen dem Tagschutz und dem Nachtschutz. Ferner wird jetzt eine Überschreitungshäufigkeit der Maximalpegelschwelle (Häufigkeitskriterium) berücksichtigt. Der Bezugszeitraum sind die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres. Als Prognosehorizont nimmt man das Bezugsjahr und addiert zehn Jahre.

██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) betont, dass die Erstellung einer Prognose des Bezugsjahres erforderlich sei. Es reiche nicht aus anhand der Bestandszahlen die Lärmschutzzonen zu berechnen. Bei der Ermittlung der Lärmschutzzonen müsse eine absehbare Entwicklung der Flugbewegungszahlen zugrunde gelegt werden. ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) möchte wissen, welches Bezugsjahr zugrunde gelegt wurde. ██████████

(MUNLV) erklärt, dass das Bezugsjahr 2007 vom Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz festgelegt worden sei. Eigentlich wäre das Jahr zugrunde gelegt worden, in dem die Verordnungen zum Datenerfassung erlassen worden wären. Leider seien die entsprechenden Verordnungen zum Fluglärmsgesetz erst sehr spät erlassen worden. Zudem hätten

die erforderlichen Dateien sehr spät vorgelegen. Da man den Zeitrahmen zur Erstellung der Lärmschutzzonen bis Ende 2009 einhalten wolle, hätte man die Flughäfen sehr früh angeschrieben und dann im Jahr 2008 auf das Jahr 2007 zurückgegriffen, weil für dieses Jahr die entsprechenden Daten vorgelegen hätten. Zum Jahr 2007 habe man zehn Jahre hinzuaddiert, so dass sich das Prognosejahr 2017 ergeben hätte. Dies habe jetzt für die Anwohner des Flughafens den Vorteil, dass die Lärmschutzzonen nicht nach zehn Jahren, sondern bereits nach acht Jahren überprüft würden.

Anschließend geht [REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) auf die Änderungen der AZB 2008 ein. Er erläutert, dass man bei dem Berechnungsverfahren der AZB 2008 Verbesserungen vorgenommen habe, die dem neuesten Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse in der Fluglärmforschung Rechnung tragen. Bei der alten AZB 99 habe man durch ein Rechenverfahren geprüft, wie laut das Luftfahrzeug ist, wenn es den dichtesten Abstand zum Immissionsort hat. Im Rahmen des aktuellen Verfahrens der AZB 2008 unterteilt man die Flugstrecke in einzelne Teilabschnitte. Die Flugstrecke wird in Punktquellen aufgeteilt. Anschließend würden die entsprechenden Beiträge der kurzzeitigen Lärmereignisse, wenn das Luftfahrzeug einen entsprechenden Streckenabschnitt durchfliegt, bei den Mittelungspegeln berücksichtigt. Das habe besondere Vorteile bei der Berechnung der Fluglärmpegel in Kurvenbereichen. Ein anderer Vorteil der AZB 2008 sei, dass der Bodenlärm berücksichtigt werde. Die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge nach dem Landen zur Abstellposition und die Rollbewegungen im Rahmen der Startphase vor der Abstellposition zur Startbahn fließen in die AZB 2008 mit ein. Ferner wird der Betrieb der Hilfsgasturbinen (APU Betrieb) berücksichtigt. Bezüglich der Betriebsbesichtungsverteilung sei die 3-Sigma Regelung eingeführt worden und die Hubschrauber seien anstatt lediglich in 2 Klassen, in 5 Klassen unterteilt worden. Zusätzlich werde bei den Berechnungen ein Höhenprofil des Geländes berücksichtigt.

[REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) geht auf die Berechnungsmethode im Planfeststellungsverfahren ein. Im Planfeststellungsverfahren sei die Orographie und die Windrichtung nicht berücksichtigt worden. Er möchte nunmehr wissen, ob die Windrichtung bei der Schallausbreitung auch nicht berücksichtigt werde. [REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erwidert, dass die Geländeform entsprechend den Vorgaben der AZB 99 bei den Berechnungen im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt wurde. Man habe das Gelände unterstellt. Allerdings seien bei den Berechnungen Einflüsse der Mitwind- und Gegenwindsituationen einbezogen worden. Es gebe Regelwerke zur Berechnung von Schallimmissionen, Punktquellen und Industrieanlagen. Nach diesen Regelwerken sei die Mitwindsituation zu berücksichtigen. Es gebe aber Minderungsfaktoren, die zu berücksichtigen seien, wenn ein Ort quer zur Hauptwindrichtung läge, d. h., wenn selten eine Windverfrachtung des Lärms entstehe. Das neue Berechnungsverfahren habe diese meteorologischen Einflüsse weiterhin außen vorgelassen.

[REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) erkundigt sich bei [REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher), ob die Windrichtung bei der Ausbreitung von Lärm unerheblich sei. [REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass die Windrichtung im Fall der Flughäfen nicht von Bedeutung sei, da ein Mittelungspegel über einen Zeitraum von sechs Monaten berücksichtigt werde. [REDACTED]

██████████ (MUNLV) erklärt, dass bei Industrieanlagen die Bodendämpfung berücksichtigt werde. Bei den Windkraftanlagen habe man zum Beispiel heute das Problem der Ruhequellen. Hier würden zurzeit Untersuchungen des Landesamtes durchgeführt. Es gäbe Wetterphänomene, die durchaus nur so zu erklären seien, dass der Schall im Gegenwind sogar stärker sei. Zum Teil wisse man heute noch sehr wenig. Da in der AZB 2008 aber Mittelwerte berücksichtigt wurden und die Windrichtung im Laufe der Zeit mit der Startrichtung korreliere, sei es in diesem Bereich nicht so kritisch, wie bei den Industrie- und Windkraftanlagen. ██████████

██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) ergänzt, dass es bei einem Gebäude, welches sich stetig in der Hauptwindrichtung befände, die Mitwindsituation erheblich größer sei als bei einem Luftfahrzeug. Bei einem Luftfahrzeug, welches ständig andere Aufenthaltsorte habe, ergäbe sich mal eine Mitwindsituation und mal eine Gegenwindsituation. Hierdurch würden beide Einflüsse entsprechend kompensiert.

Auf eine Frage **des Vorsitzenden** erläutert er anschließend, dass die Festsetzung der Lärmschutzbereiche auf einem Prognoseverfahren beruhe. Es sei eine Prognose der Flugbewegungszahlen erstellt worden und aufgrund dieser Zahlen sei eine Berechnung der für diesen Flugverkehr zu erwartenden Schallimmissionen vorgenommen worden. Daneben gäbe es das Kontrollinstrument der Lärmmessstationen. Diese Ergebnisse würden aber nicht für die Berechnung der Lärmschutzzonen herangezogen. Sollte die Luftfahrtbehörde gegebenenfalls feststellen, dass diese divergieren, wäre dies Anlass für eine Prüfung, ob nachträgliche Anordnungen erforderlich seien. Es bleibe aber grundsätzlich festzustellen, dass die Lärmmessstellen ein unabhängiges Kontrollinstrument seien, deren Werte auf die Berechnung der Lärmschutzzonen keinen Einfluß hätten.

██████████ (MUNLV) bestätigt die Aussage von ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher). Die Errichtung der Lärmschutzzonen seien isoliert zu betrachten. Anschließend geht ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) auf das erstellte Datenerfassungssystem für den Flughafen Paderborn-Lippstadt im Einzelnen ein. Das Datenerfassungssystem für den Flughafen Paderborn-Lippstadt umfasst einen Formblattsatz von 208 Seiten. Es enthält Angaben zu den Bezugsquellen, Eigenschaft der Start- und Landebahn, Beschreibungen der Rollwege, Flugbewegungszahlen je Abstellposition, APU Betrieb, Beschreibungen der Flugroute und Flugbewegungszahlen, sowie eine Auswertung der bahnbezogenen Betriebsrichtungen.

Bei der Formblätterstellung seien zunächst die technischen und flugbetrieblichen Daten zusammengestellt worden. Von der Deutschen Flugsicherung GmbH seien dann die Daten bezüglich der aktuellen Flugrouten angefordert worden. Anschließend sei eine Prognose von Herrn Prof. Desel bezüglich der zu erwartenden Flugbewegungen im Jahr 2017 erstellt worden. Nach der Anleitung zur Berechnung des Datenerfassungssystems dürfen nur die betrieblichen und sonstigen Veränderungen, die bereits rechtskräftig sind, berücksichtigt werden. Dies bedeutet für den Flughafen Paderborn-Lippstadt, dass die Maßnahmen aus dem Planfeststellungsverfahren bei der Berechnung des Flugbetriebs nicht berücksichtigt wurden, da der Planfeststellungsbeschluss noch nicht rechtskräftig ist. Die Optimierungen, die sich durch die Verlegung der Start- und Landeswellen Richtung Osten ergeben würden und zu einer gewissen Entlastung der Lärmsituation in der Ortschaft Niederitdorf führen würden, sind somit bei der Berechnung des Datenerfassungssystems nicht berücksichtigt worden.

██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) geht auf die Entlastung der Gemeinde Niederntudorf durch die Verlegung der Startbahnen Richtung Steinhausen ein. Laut Zeitungsmeldungen betrage diese Entlastung 0,3 – 0,4 db. Er möchte wissen, wieso man von einer Entlastung spreche, wenn man diese nur messen, aber nicht tatsächlich wahrnehmen könne. ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass eine Minderung von 0,3 – 0,4 db eine tendenzielle, objektive und feststellbare Minderung sei, die subjektiv nicht wahrnehmbar sei. Es handelt sich somit um eine tendenzielle Minderung. Er ergänzt, dass die betroffenen Anwohner in Niederntudorf sicherlich damit einverstanden seien, wenn man den ungünstigeren Fall bei der Berechnung der Lärmschutzzonen berücksichtige.

Der Unterschied von 0,3 db sei mit dem neuen Berechnungsverfahren noch einmal überprüft worden. Er beträgt dann etwa 0,4 db. Diese Differenz ergibt sich bei gleichen Flugbewegungsprofilen und Flugbewegungsprognosezahlen aber veränderter Bahngeometrie, welche mit dem Planfeststellungsbeschluss zugelassen worden sei. Die möglichen baulichen Veränderungen aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses führen zu einer tendenziell höheren Überflughöhe und damit zu einer leicht geringeren Fluglärmbelastung. Dies äußert sich vor allem in den Mittelungspegeln. Die Maximalpegel bleiben davon unberührt.

██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) bittet um Aufnahme in die Niederschrift, dass die Verbesserung von 0,3 db nur objektiv, aber nicht subjektiv feststellbar sei. ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass es sich um keine spürbare, sondern eine tendenzielle Minderung handelt.

██████████ (MUNLV) gibt zu Bedenken, dass das subjektive Befinden sehr unterschiedlich sei und die subjektive Empfindung eines Mittelwertes nicht möglich sei. Die Äußerung, dass es subjektiv leiser werde, könne nicht erwartet werden. Er gibt zu bedenken, dass viele kleine Verbesserungen letztendlich auch zu einer großen Verbesserung führen können. ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt noch einmal, dass die baulichen Maßnahmen der Planfeststellungsbeschluss zu einer Verringerung der Überflughäufigkeit des Ortes Niederntudorf führen werden. Dies sei ein Vorteil der Maßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss. Eine Änderung von 0,4 db sei natürlich eine relativ kleine Verbesserung, die sich aber rechnerisch ergibt und tatsächlich natürlich auch eine Verbesserung darstellt. Inwieweit diese dann zu einer gefühlten Entlastung führe, könne niemand tatsächlich sagen. Die Überflughöhe präge aber auch das subjektive Empfinden, so dass der hohe Überflug einer Ortschaft auch als subjektive Entlastung wahrgenommen werden könne.

██████████ (Flughafen Paderborn-Lippstadt GmbH) bemerkt, dass man bei den objektiven Messwerten und Fakten bleiben sollte. Letztendlich sei beabsichtigt, am Flughafen Paderborn-Lippstadt eine bauliche Maßnahme durchzuführen, die die Anflugverfahren optimiere und somit zu weniger Fluglärm führe. Dies sollte dann auch als Fakten zur Kenntnis genommen werden. Nach längeren Diskussionen stellt **der Vorsitzende** fest, dass es nicht Aufgabe der Kommission sei, eine Feststellung darüber zu treffen, ob 0,3 db oder 0,4 db akustisch wahrnehmbar seien. Es könne lediglich festgestellt werden, dass es bei der Berechnung der Dauerschallpegel auch eine Ziffer hinter dem Komma entscheidend sein kann.

██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) bemerkt, dass dies verständlich sei. Er sei aber das immer in der Öffentlichkeit behauptet worden, dass es leiser werde und diese Aussagen seien nach seiner Auffassung unrichtig gewesen. **Der Vorsitzende** bemerkt abschließend, dass es heute nicht Sinn der Kommissionssitzung sei, einen Beschluss zu fassen, ob 0,3 db oder 0,4 db für das menschliche Ohr akustisch wahrnehmbar sei. Er möchte daher auf das Thema Vorstellung und Erörterung des Datenerfassungssystems für den Flughafen Paderborn-Lippstadt zurückkommen.

██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erläutert anschließend die Inhalte der DES-Formblätter. Zunächst geht er auf die Flugrouten nach Instrumentenflugregeln (IFR) ein. Für das Datenerfassungssystem sind die IFR-Flugrouten in einem Umkreis von 25 km zu beschreiben. Für die VFR-Flugrouten ist ein Umkreis von 15 km erforderlich.

*Die entsprechenden Darstellungen der IFR- und VFR-Flugrouten sind den Seiten 8 und 9 der beigefügten Anlage 1 zur Niederschrift der 32. Sitzung der Kommission nach § 32 b LuftVG für den Flughafen Paderborn-Lippstadt am 04.09.2009 zu entnehmen.*

██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) möchte wissen, was die Flugroute WRB7X bedeutet. ██████████ (Flughafen Paderborn-Lippstadt) erläutert, dass es sich hierbei um die Flugroute bei der man, ausgehend von der Startbahn 06 über Warburg Richtung Süden fliegt, handelt. ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) erklärt, dass er sich die Mühe gemacht habe, die Flugroute aus dem DES mit der Flugroute im Planfeststellungsverfahren zu vergleichen. In den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens sei eine Route WRB3V aufgeführt, allerdings nicht die Route WRB7X. Daher möchte er wissen, ob sich Flugrouten seit dem Planfeststellungsverfahren verändert haben bzw. ob neue Flugrouten hinzugekommen sind. ██████████ (Fluggesellschaft Air Berlin) erläutert, dass es sich hierbei ledig um eine Änderung der Bezeichnung/ Frequenz handelt. Neue Routen seien nicht hinzugekommen.

██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) geht auf den Bau von Windkraftanlagen in Alfen bzw. im Bürener Land ein. Diese seien mit 178 m die höchsten, die es in Deutschland gebe. In diesem Fall habe der Flughafen Paderborn-Lippstadt auch Bedenken angemeldet. ██████████ (Flughafen Paderborn-Lippstadt GmbH) erwidert, dass der Bau der Windkraftanlagen für die IFR-Flugrouten irrelevant sei, weil die Luftfahrzeuge eine andere Route fliegen und schon wesentlich höher fliegen. Bei den VFR-Routen sei dies anders. Die Windkraftanlagen befinden sich im Gebiet des Pflichtmeldepunktes Sierra, welchen die Luftfahrzeuge beim Sichtanflug in die Kontrollzone nutzen.

**Der Vorsitzende** bemerkt, dass bezüglich der Errichtung dieser Windkraftanlagen sowohl die Bezirksregierung Münster als auch die Deutsche Flugsicherung GmbH als Vertretung öffentliche Belange gehört wurden. Ferner sei die Angelegenheit sogar vor dem Oberverwaltungsgericht anhängig gewesen. Es seien keine Bedenken geltend gemacht worden, so dass die Stadt Büren als Kommune keine Veranlassung gesehen habe, die Anlagen niedriger zu planen.

Anschließend erläutert ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) die kartographische Darstellung der Sichtflugrouten. Aus der Darstellung sei zu entnehmen, dass der Flughafen Paderborn-Lippstadt über eine Nordplatz- und eine

Südplatzrunde verfügt. Die VFR-Flugrouten fliegen über die Pflichtmeldepunkte November und Sierra in die Platzrunde ein. Bezüglich der Lärmimmissionen zur Festlegung der Lärmschutzzonen sei das Sichtflugverfahren im Verhältnis zum Instrumentenflugverfahren von lediglich geringer Bedeutung. Die Flugbewegungen des Sichtflugverfahrens werden aber berücksichtigt.

██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) möchte wissen, welche Angaben im Datenerfassungssystem berücksichtigt werden, wenn ein Flugzeug vom Hangar zur Startposition rollt um Platzrunden zu fliegen. ██████████

(Ingenieurbüro Dr. Dröscher) bestätigt, dass sämtliche Abrollwege berücksichtigt werden und der Start auch als Flugbewegung berücksichtigt wird. ██████████

(Bundesvereinigung gegen Fluglärm) möchte außerdem wissen, welche Angabe bezüglich der Platzrunden in das Datenerfassungssystem einfließen. ██████████

██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass Überflüge über die Start- und Landebahn nicht im DES berücksichtigt werden. Im üblichen Schulbetrieb werden die Platzrunden zum Übungsflugbetrieb genutzt. Bei der Durchführung der An- und Abflüge komme es dann üblicherweise zu einem Touch Down und dieser werde im DES erfasst. ██████████

(Bundesvereinigung gegen Fluglärm) möchte wissen, wie die Platzrunden genau im DES erfasst werden. Zunächst käme die Rollbewegung, der Start und dann die Bewegung in der Luft. Hier möchte er wissen, wie diese Bewegung in der Luft registriert werde. ██████████

(Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass die Platzrunde als eine Bewegung gezählt werde. Ferner entspreche es nicht der betrieblichen Praxis, die Start- und Landebahn ohne ein Touch Down zu überfliegen. **Der Vorsitzende** bemerkt in diesem Zusammenhang, dass die genaue Anzahl der Platzrunden und die Art der Durchführung, insbesondere mit welchem Flugzeugmuster, erfasst werde. Dann werde für diese Platzrunden je nach Flugzeugmuster das jeweilige Lärmprofil errechnet. ██████████

(Bundesvereinigung gegen Fluglärm) fragt noch einmal explizit nach, ob für jede Platzrunde die Rollbewegung zum Start, der Start, die Flugbewegung in der Luft, die Landung und die Rollbewegung zum Hangar berücksichtigt werde, weil dies aus dem Datenerfassungssystem für den Flughafen Paderborn-Lippstadt so nicht zu entnehmen sei. Es seien lediglich die Anzahl der Platzrunden vermerkt, allerdings nicht die einzelnen Kriterien. So habe er den Vorgang des Touch and Go auch nicht gefunden.

██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) weist darauf hin, dass die Angaben des DES von ██████████ (Bezirksregierung Münster) geprüft wurden und die erforderlichen Berechnungen enthalten seien. ██████████

(Bezirksregierung Münster) bemerkt, dass ihm bei der Prüfung der Zahlenangaben zunächst 4748 Flüge in der Gesamtsumme fehlten. Bei genauerer Prüfung habe er dann festgestellt, dass bei den Platzrundflügen tatsächlich nur der Start und nicht die jeweilige Landung erfasst und berechnet wurde. ██████████

(Bundesvereinigung gegen Fluglärm) möchte anschließend wissen, wie mit den Platzrundflügen ohne Bodenkontakt verfahren wurde. ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erwidert, dass der Flughafen Paderborn-Lippstadt sicher dafür sorgen würde, dass Touch and Go als Flugbewegung und damit auch gebührenmäßig erfasst würde.

██████████ (MUNLV) stellt fest, dass ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) die Flugbewegungen anspreche, bei denen gar kein Bodenkontakt, also kein Touch and Go stattfinde. In den Fällen würden keine Gebühren erhoben. Somit sei dies ein wichtiger Hinweis. ██████████ (Flughafen Paderborn-Lippstadt)

erklärt, dass auch diese Anflüge als Landungen erfasst und hierfür Gebühren berechnet werden. Die Anflüge seien in der Gesamtstatistik erfasst. [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) erklärt, dass er die Anflüge aber nicht konkret im Datenerfassungssystem gefunden habe. [REDACTED] (MUNLV) geht noch einmal darauf ein, dass die Mitglieder der Kommission nicht Beteiligte in diesem Verfahren seien, gleichwohl seien die Kenntnisse der Mitglieder der örtlichen Kommissionen für sein Ministerium sehr wichtig. Für das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz seien die Hinweise, die seitens der Mitglieder der Kommissionen gegeben würden, wichtig, um Fehler oder Ungereimtheiten im Datenerfassungssystem aufzudecken. Die Bezirksregierung Münster könne dann anhand solcher Hinweise das DES noch einmal prüfen. Es gehe schließlich darum alle Aspekte zu berücksichtigen und es sei ferner vorher genau zu prüfen, um spätere Probleme zu vermeiden.

[REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) stellt fest, dass die Kommission nur unterrichtet und nicht beteiligt wird. [REDACTED] (MUNLV) erläutert, dass diese eine rechtliche Frage sei. Sofern man an einem Verfahren beteiligt sei, könne man durch Anträge Einfluss auf das Verfahren nehmen. Diese Möglichkeit besteht für die Mitglieder der Lärmschutzkommission, welche nur beratende Funktion habe, nicht. Gleichwohl seien die Hinweise, die von den Mitgliedern der Kommission vorgetragen würden, wertvoll.

[REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass er noch einmal prüfen wird, inwieweit die von [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) angesprochenen Daten im DES enthalten sind. [REDACTED] (MUNLV) bittet [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) seine Hinweise schriftlich an die Bezirksregierung Münster zu richten.

[REDACTED] (Bezirksregierung Münster) erklärt, dass sie die Anmerkungen von [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) zur Kenntnis genommen habe und das DES diesbezüglich überprüfen werde. [REDACTED]

[REDACTED] (Flughafen Paderborn-Lippstadt) erklärt, dass die von [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) angesprochenen Flugbewegungen in der Gesamtzahl der Bewegungen der Flugzeuggruppe P 1.3 enthalten sei. [REDACTED]

[REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) greift den Einwand von [REDACTED] (Flughafen Paderborn-Lippstadt) auf und geht noch einmal auf die Tabelle der Flugbewegungen im Jahr 2017 ein. Für die Flugzeuggruppe P 1.3 wurden die Flugbewegungszahlen nach den unterschiedlichen Flugrouten, Start und Landungen sowie unterschiedlichen Platzrundenflügen unterschieden. Zunächst geht er auf die Nordplatzrunde mit Betriebsrichtung 06 ein. Hier wurden für das Prognosejahr 2017 2440 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten berücksichtigt. [REDACTED]

[REDACTED] (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass er bezüglich des Hinweises von [REDACTED] (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) nachprüfen werde, ob auch die Bewegungen ohne Bodenkontakt berücksichtigt worden seien.

Die Südplatzrunde mit gleicher Betriebsrichtung werde weniger genutzt. Hierfür seien 277 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten angesetzt worden. Wegen des häufigen Westwindes seien für die Nordplatzrunde mit der Betriebsrichtung 24 5840 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten berücksichtigt worden. Bezüglich der Südplatzrunde mit der Betriebsrichtung 24 seien 650 Bewegungen berücksichtigt worden. Insgesamt ergeben sich

Platzrundenflüge in einer Größenordnung von 9202 Bewegungen in der Flugzeuggruppe P. 1. 3 in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahres 2017.

██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erläutert noch einmal die Tabelle der Flugbewegungen für das Jahr 2017. In den letzten vier Zeilen sind sämtliche Platzrundenflüge aufgelistet. Platzrundenflüge haben stattgefunden in der Flugzeuggruppe P 1.1, P 1.3, P 1.4 und P 2.1. Bei der Flugzeuggruppe P 2.1 handelt es sich um Luftfahrzeuge über 5,7 t. In dieser Flugzeuggruppe finden wesentlich weniger Platzrundenflüge statt, so dass für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2017 eine Gesamtzahl von 142 Bewegungen berücksichtigt wurde.

Für die Strahlflugzeuge 5.5.1 wurden keine Platzrundenflüge berücksichtigt. Platzrunden von Hubschrauberrundflügen wurden hingegen in Höhe von 248 Bewegungen angesetzt. ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) möchte wissen, warum keine Platzrunden bei Strahlflugzeugen für das Prognosejahr 2017 berücksichtigt wurden. Letztendlich seien doch im Jahr 2007 solche Platzrundenflüge durchgeführt worden. ██████████ ergänzt, dass definitiv Platzrundenflüge mit Strahlflugzeugen im Jahr 2007 stattgefunden haben. Daher vertritt er auch die Auffassung, dass diese Zahlen in Bezug auf das Jahr 2017 hochgerechnet werden müssten. ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erklärt, dass er den Sachverhalt noch mal prüfen wird.

Anschließend geht er auf die Tabelle der Betriebsrichtungsverteilung ein. Es wurde eine Zeitachse von 1999 – 2008 zugrunde gelegt. Ferner wurde unterteilt nach Tag und Nacht. In den letzten 10 Jahren ist am Tag eine Streuung der Betriebsrichtungen von 24 % bis 30 % festzustellen. Bei Nacht beträgt die Streuung 22,7 % bis 32,5 %. Diese Zahlen wurden für die Berechnung der Sigma-Parameter berücksichtigt. Zum Stand der Bearbeitung erläutert er, dass die DES-Formblätter beim Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz eingereicht werden. Die Prüfung der flugbetrieblichen Aspekte der DES-Formblätter erfolgen zurzeit durch die Bezirksregierung Münster im Auftrag des Verkehrsministeriums. Die Plausibilitätsprüfung stehe dort kurz vor dem Abschluss. Es müssten dort lediglich noch letzte Fragen geklärt werden.

Die beiden von ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) angesprochenen Punkte

- a) Sind „Touch and Go“- Bewegungen und Überflüge ohne Bodenkontakt im DES enthalten?
- b) Ist es richtig, dass für das Prognosejahr 2017 keine Platzrunden für Strahlflugzeuge berücksichtigt wurden?

wird er in enger Abstimmung mit der Bezirksregierung Münster klären.

Wegen des weiteren Zeitplans verweist ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) an ██████████ (MUNLV). ██████████ (MUNLV) bestätigt, dass die Unterlagen des DES zurzeit geprüft werden. Parallel sei aber auch schon das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Verbraucherschutz kontaktiert worden, da dieses die eigentlichen Berechnungen für alle Flughäfen in NRW durchführen werde. Als nächster Schritt würden jetzt die Berechnungen durchgeführt und die

Anhörungen der betroffenen Gemeinden vorgenommen. Nach Eingang der Rückmeldungen der Gemeinden wird dann die entsprechende Verordnung, die die Festlegung der Lärmschutzzonen beinhaltet, erlassen. Es sei zurzeit aber fraglich, ob der anvisierte Termin für den Erlass der Verordnung Ende Dezember 2009 eingehalten werden könne.

██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) erkundigt sich bei ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher), ob der Lärm durch den Umkehrschub im Datenerfassungssystem für den Flughafen Paderborn-Lippstadt erfasst ist. ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erwidert, dass Angaben zur Nutzung des Umkehrschubs nicht enthalten sind. Anschließend möchte ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) wissen, ob die Triebwerksprobeläufe in der Wartungshalle durch ein Negativattest genehmigt wurden. Das bestätigt ██████████ (Flughafen Paderborn-Lippstadt).

██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) greift den Hinweis von ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) auf um zu verdeutlichen, dass es eine unterschiedliche Vorgehensweise bei der Zusammenstellung des Datenerfassungssystems für den Flughafen Paderborn-Lippstadt und bei der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gibt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens seien über die laut AZD und AZB zu erfassenden Angaben hinaus weitere lärmverursachende Vorgänge wie z. B. weitere Bodenlärmquellen und auch Triebwerksprobeläufe berücksichtigt worden. ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) stellt aufgrund der Ausführungen von ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) fest, dass der Umkehrschub und die Triebwerksprobeläufe zwar im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt wurden, aber nicht im Datenerfassungssystem für den Flughafen Paderborn-Lippstadt. ██████████ (MUNLV) bemerkt, dass er sich wegen der Berücksichtigung des Umkehrschubs im Datenerfassungssystem noch einmal erkundigen möchte und anschließend die Kommissionsmitglieder in Kenntnis setzen werde. ██████████ (Flughafen Paderborn-Lippstadt) stellt in diesem Zusammenhang fest, dass Probeläufe mit Strahltriebwerken gar nicht mehr stattfinden, weil solche Vollastläufe gar nicht mehr erforderlich seien.

Anschließend erkundigt sich ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) bei ██████████ (MUNLV), ob es sich bei dem Flughafen Paderborn-Lippstadt um einen bestehenden oder einen wesentlich veränderten Flughafen handelt. Der **Vorsitzende** erklärt, dass der Flughafen Paderborn-Lippstadt als bestehender Flughafen eingestuft worden sei und die entsprechenden Werte für bestehende Flughäfen bei der Erstellung des Datenerfassungssystems zugrunde gelegt wurden. ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) erläutert, dass der Flughafen Paderborn-Lippstadt in der heutigen Form bereits existierte, deshalb seien für die Ausweisung der Schutzzonen die Werte für einen bestehenden Flughafen zugrunde gelegt worden. Nach dem der im März 2009 ergangene Planfeststellungsbeschluss Rechtskraft erlangt habe, müsse man dann prüfen, ob die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Änderungen eine Anpassung der Lärmschutzzonen erforderlich machen.

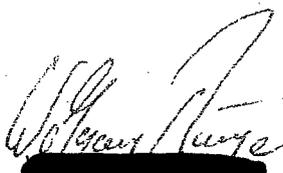
██████████ (Bezirksregierung Münster) stellt fest, dass es bei der Frage von ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) darum gehe, ob die Werte für einen neuen bzw. wesentlich geänderten oder für einen bestehenden

Flughafen zugrunde gelegt würden. Bereits bei der letzten Sitzung der Lärmschutzkommission sei erörtert worden, ob die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen baulichen Maßnahmen eine wesentliche Änderung im Sinne des Fluglärmsgesetzes bedingen. Eine sonstige bauliche Erweiterung eines Flughafens sei wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung der Lärmwerte um 2 db führe. Nach den bei der Bezirksregierung Münster vorliegenden Unterlagen wird ein Wert von 2 db nicht erreicht, so dass der Planfeststellungsbeschluss von März 2009 keine wesentliche Änderung bedingt. Deshalb würden auch nach Abschluss des Klageverfahrens und Eintritt der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses weiterhin die Werte für einen bestehenden Flughafen zugrunde gelegt.

██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) möchte wissen, welche Werte bei der Berechnung zugrunde gelegt wurden. ██████████ (Bezirksregierung Münster) erläutert, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einmal der Ist-Zustand und dann der Zustand nach Änderung des Flughafens berücksichtigt wurden. Diese beiden Werte seien dann verglichen worden. ██████████ (Ingenieurbüro Dr. Dröscher) ergänzt, dass der Bezug der Prognose-Nullfall, ohne die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen, gewesen sei. Dieser Prognose-Nullfall, d. h. die unveränderten baulichen Einrichtungen des Flughafens, mit dem im Jahr 2023 zu erwartenden Flugbetrieb, sei dann für die Beurteilung, ob sich durch die baulichen Maßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses Änderungen der Lärmwerte von 2 db ergeben, zugrunde gelegt worden. Eine solche Änderung sei nicht festgestellt worden. Deshalb seien die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen baulichen Maßnahmen nicht als wesentliche bauliche Änderung im Sinne des Fluglärmsgesetzes eingestuft worden.

██████████ (MBV) stellt fest, dass für den Fall einer nachträglichen Feststellung von erhöhten Lärmwerten, der Planfeststellungsbeschluss gemäß § 75 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz ergänzt werden könne, um diese Lärmproblematik zu lösen. Voraussetzung hierfür sei allerdings, dass die Lärmproblematik zum Zeitpunkt des Eintritts der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses nicht erkennbar und vorhersehbar gewesen sei.

Nachdem zu diesem Thema keine weiteren Wortbeiträge mehr eingehen, schließt **der Vorsitzende** die Sitzung und bedankt sich bei allen Anwesenden für die Teilnahme. Ein besonderer Dank geht an ██████████ (Bundesvereinigung gegen Fluglärm), der sich sehr intensiv mit dem Datenerfassungssystem für den Flughafen Paderborn-Lippstadt auseinandergesetzt habe und sehr wichtige Hinweise gegeben habe.

  
██████████  
(Vorsitzender)

  
██████████  
(Geschäftsführung)



Anlage Nr. 1 zur Niederschrift der 32. Sitzung der  
Kommission nach § 32 b LuftVG für den Flughafen  
Paderborn/Lippstadt am 03.09.2009

**DR.-ING. [REDACTED]**  
**TECHNISCHER UMWELTSCHUTZ**

**FLUGHAFEN  
PADERBORN/LIPPSTADT**

**Fluglärm-Gesetz 2007:**

**Festsetzung der  
Lärmschutzbereiche für den  
Flughafen Paderborn/Lippstadt**

**- Erstellung des Datenerfassungssystems -**

**DR.-ING. [REDACTED]**  
**TECHNISCHER UMWELTSCHUTZ**

**FLUGHAFEN  
PADERBORN/LIPPSTADT**

**Gliederung**

- 1 Novellierung des Fluglärmgesetzes 2007**
- 2 Berechnung des Fluglärms nach AzB 2008**
- 3 Erstellung der DES-Formblätter nach AzD 2008**
- 4 DES des Flughafens Paderborn/Lippstadt**

Seite 2



## 1 Novellierung FluglärmG 2007

### Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (2007)

→ Novellierung des im Jahr 1971 erlassenen Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

#### Ergänzende Verordnungen:

- 1. FlugLSV (2008): Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen; detaillierte Festlegungen in:
  - AzD (2008): Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb
  - AzB (2008): Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen
- 2. FlugLSV (2009): Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung; Anforderungen an die Qualität des baulichen Schallschutzes
- 3. FlugLSV (derzeit in Vorbereitung): Fluglärmschutzverordnung zur Außenwohnbereichsentschädigung



## 1 Novellierung FluglärmG 2007

### § 4 FluglärmG: Festsetzung von Lärmschutzbereichen

(1) Ein Lärmschutzbereich ist für folgende Flugplätze festzusetzen:

1. Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr,
2. Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr und mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr; [...]

(2) Die Festsetzung des Lärmschutzbereichs erfolgt durch Rechtsverordnung der Landesregierung. [...]

(4) Der Lärmschutzbereich für einen bestehenden Flugplatz [...] ist [...] spätestens bis zum Ende des Jahres 2009 neu festzusetzen oder erstmalig festzusetzen, wenn bislang noch keine Festsetzung erfolgt ist.

## 1 Novellierung FluglärmG 2007

### Definition der Schutzzonen

| Schutzzone<br>(Tag: 6:00 - 22:00 Uhr;<br>Nacht: 22:00 - 6:00 Uhr) | Werte für neue oder<br>wesentlich baulich<br>erweiterte zivile<br>Flugplätze im Sinne des<br>§ 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2: | Werte für bestehende zivile<br>Flugplätze im Sinne des § 4<br>Abs. 1 Nr. 1 und 2: |
|---|--|---|
| <b>Tag-Schutzzone 1:</b>  | $L_{Aeq}$ Tag = 60 dB(A)   | $L_{Aeq}$ Tag = 65 dB(A)  |
| <b>Tag-Schutzzone 2:</b>  | $L_{Aeq}$ Tag = 55 dB(A)   | $L_{Aeq}$ Tag = 60 dB(A)  |
| <b>Nacht-Schutzzone:</b><br>a) bis zum 31. Dez. 2010              | $L_{Aeq}$ Nacht = 53 dB(A)<br>$L_{Amax}$ = 6 mal 72 dB(A)  | $L_{Aeq}$ Nacht = 55 dB(A)<br>$L_{Amax}$ = 6 mal 72 dB(A)                         |
| <b>Nacht-Schutzzone:</b><br>b) ab dem 1. Jan. 2011:               | $L_{Aeq}$ Nacht = 50 dB(A)<br>$L_{Amax}$ = 6 mal 68 dB(A)  | $L_{Aeq}$ Nacht = 55 dB(A)<br>$L_{Amax}$ = 6 mal 72 dB(A)                         |

Seite 5

## 1 Novellierung FluglärmG 2007

### § 5 FluglärmG: Bauverbote

|   | Tag-Schutzzone 1 | Tag-Schutzzone 2 | Nacht-Schutzzone |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Krankenhäuser,<br>Altenheime,<br>Erholungsheime und<br>sonstige ähnliche<br>schutzbedürftige<br>Einrichtungen | Bauverbot        | Bauverbot        | Bauverbot        |
| Schulen, Kindergärten<br>und sonstige ähnliche<br>schutzbedürftige<br>Einrichtungen                           | Bauverbot        | Bauverbot        | (zulässig)       |
| Neuerrichtung<br>Wohnungen*   | Bauverbot        | zulässig         | Bauverbot        |

\* div. Ausnahmen i.V. mit Schallschutzanforderungen

Seite 6

## 1 Novellierung FluglärmG 2007

### § 8 FluglärmG: Entschädigung bei Bauverböten

- Entschädigungsanspruch, die eine seither zulässige bauliche Nutzung aufheben
- Regelung vermutlich in der 3. FlugLSV zur Außenwohnbereichsentschädigung bei neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen (derzeit in Vorbereitung)

## 1 Novellierung FluglärmG 2007

### § 9 FluglärmG: Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen, Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs

| Bestehende Wohnung liegt in... | Tag-Schutzzone 1   | Nacht-Schutzzone  |
|--------------------------------|--|---|
| Art des Anspruches             | Erstattungsanspruch auf Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen  | Erstattungsanspruch auf Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen für Räume, die (...) zum Schlafen benutzt werden einschließlich Lüftungseinrichtungen |
| Zeitpunkt des Anspruches       | Wenn $L_{Aeq}$ Tag > 70 dB(A):<br>sofort mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs,<br>ansonsten mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung. | Wenn $L_{Aeq}$ Nacht > 60 dB(A):<br>sofort mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs,<br>ansonsten mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung.                |

## 1 Novellierung FluglärmG 2007

### § 9 FluglärmG: Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen, Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs

- Entschädigungsanspruch für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (Tag-Schutzzone 1) bei neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen:  
Regelung vermutlich in der 3. FlugLSV (derzeit in Vorbereitung)
- Anforderungen an die Qualität des baulichen Schallschutzes:  
2. FlugLSV (am 27. Mai 2009 vom Bundeskabinett beschlossen)

## 1 Novellierung FluglärmG 2007

### Schallschutzmaßnahmen nach der 2. FlugLSV

Bewertetes Schalldämmmaß  $R'_w$  der Umfassungsbauteile von Aufenthaltsräumen:

#### Tagschutzzone 1 und 2

| bei einem äquivalenten Dauerschallpegel für den Tag ( $L_{Aeq,Tag}$ ) von | $R'_w$ für Aufenthaltsräume |
|---|-----------------------------|
| weniger als 60 dB(A)  | 30 dB                       |
| 60 bis weniger als 65 dB(A)   | 35 dB                       |
| 65 bis weniger als 70 dB(A)   | 40 dB                       |
| ...   |                             |

#### Nachtschutzzone

| bei einem äquivalenten Dauerschallpegel für die Nacht ( $L_{Aeq,Nacht}$ ) von | $R'_w$ für Schlafräume |
|---|------------------------|
| weniger als 50 dB(A)  | 30 dB                  |
| 50 bis weniger als 55 dB(A)   | 35 dB                  |
| 55 bis weniger als 60 dB(A)   | 40 dB                  |
| ...   |                        |

## 2 Berechnung des Fluglärms nach AzB 2008

### Berechnungsgrundlagen

- getrennte Berechnung des Dauerschallpegels  
 $L_{Aeq\ Tag}$  (06:00 - 22:00 Uhr) und  $L_{Aeq\ Nacht}$  (22:00 Uhr - 06:00 Uhr)
- Berechnung der Überschreitungshäufigkeit der Maximalpegelschwellen nachts  $L_{Amax}$
- Bezugszeitraum: 6 verkehrsreichste Monate eines Jahres
- Prognosehorizont: Bezugsjahr + i. d. R. 10 Jahre
- Bewertung der Fluglärmimmissionen nach FluglärmG sowie Festlegung von Lärmschutzbereichen (vgl. Seite 5)

## 2 Berechnung des Fluglärms nach AzB 2008

### Änderungen der AzB 2008 im Vergleich zur AzB 1999

- Berechnung: Segmentierungsverfahren (statt bisher Lotverfahren)
- Berücksichtigung der Rollbewegungen und des Betriebs der Hilfsgasturbinen (APU - Auxillary Power Unit) bei der Berechnung des Fluglärms
- Zuschlag zur Berücksichtigung der zeitlich variierenden Nutzung der einzelnen Betriebsrichtungen (3-Sigma), basierend - wenn möglich - auf der Betriebsrichtungsverteilung der letzten 10 Jahre
- Gliederung der Hubschrauber in 5 Gruppen (statt bisher 2 Gruppen)
- Beachtung des Höhenprofils des Geländes (Topografie)



### 3 Erstellung der DES-Formblätter nach AzD 2008

#### Gliederung der DES-Formblätter

- 5.1 Allgemeines (z. B. Datum der DES-Erstellung, Prognosejahr)
- 5.2 Flugplatzdaten (z. B. Bezugspunkte, Eigenschaften der Start- und Landebahn)
- 5.3 Flugbewegungsangaben (tags und nachts)
- 5.4 Rollverkehr (Beschreibung der Rollwege und Flugbewegungszahlen je Abstellposition; APU-Betrieb)
- 5.5 Flugbetrieb in der Luft (Beschreibung der Flugrouten und Flugbewegungszahlen je Route)
- 6 Matrix zur Auswertung der bahnbezogenen Betriebsrichtungen (tags und nachts)



### 3 Erstellung der DES-Formblätter nach AzD 2008

#### Ablauf der DES-Formblätterstellung

- Zusammenstellung der anlagentechnischen und flugbetrieblichen Daten des Flughafens nach den Anforderungen der AzD
- Abstimmung der Flugrouten mit der Flugsicherung
- Erstellung einer Prognose der Flugbewegungen für das Prognosejahr zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche unter Berücksichtigung der vorhersehbaren anlagentechnischen und betrieblichen Änderungen
- Erstellung eines Datenerfassungssystems (DES) nach den einschlägigen Anforderungen
- Aufbau und Umfang des DES sind in der AzD als Blankoformblätter vorgegeben

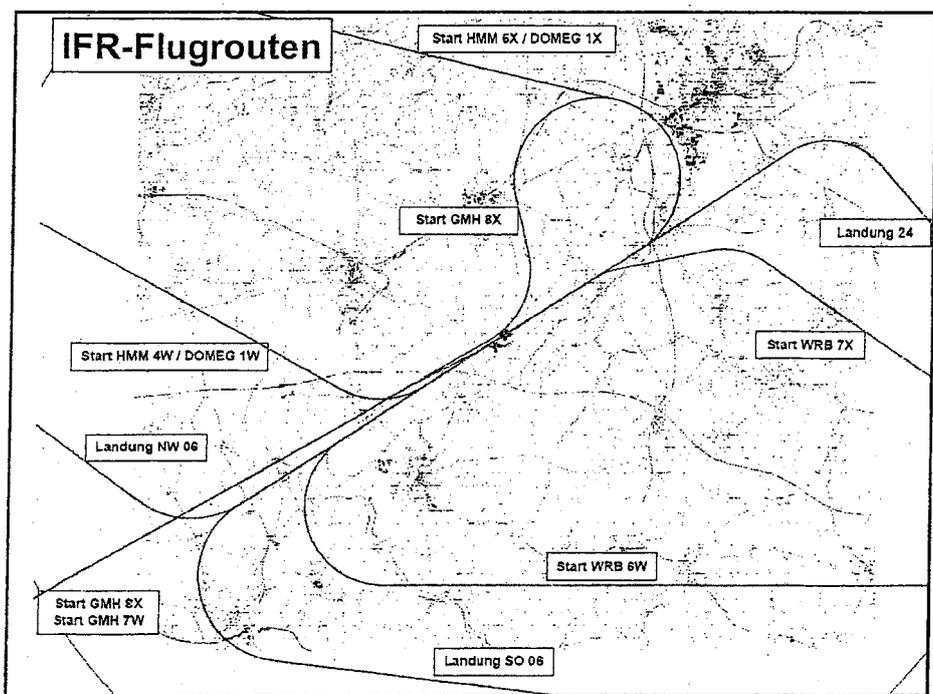


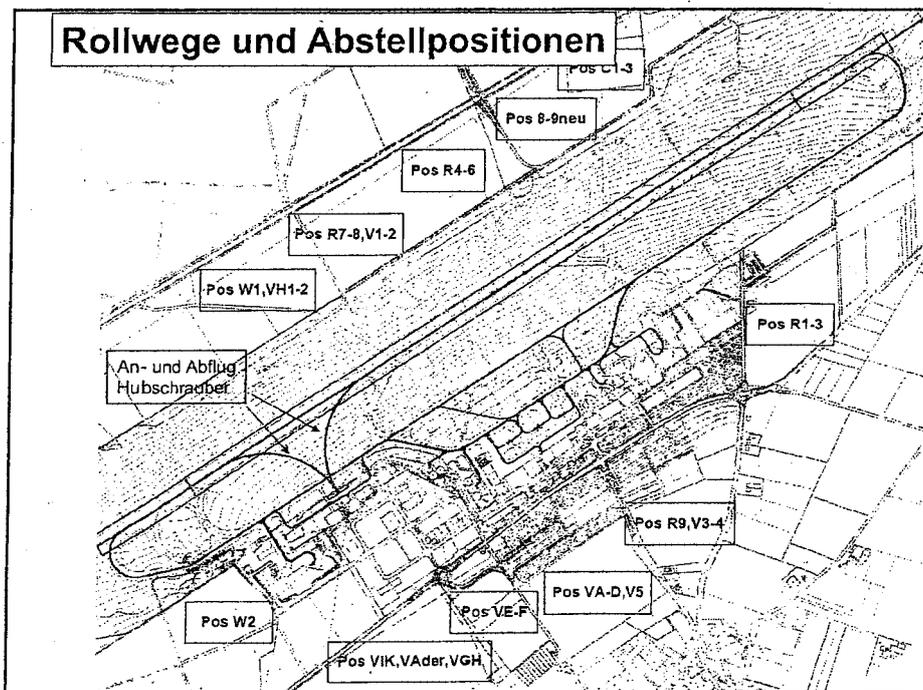
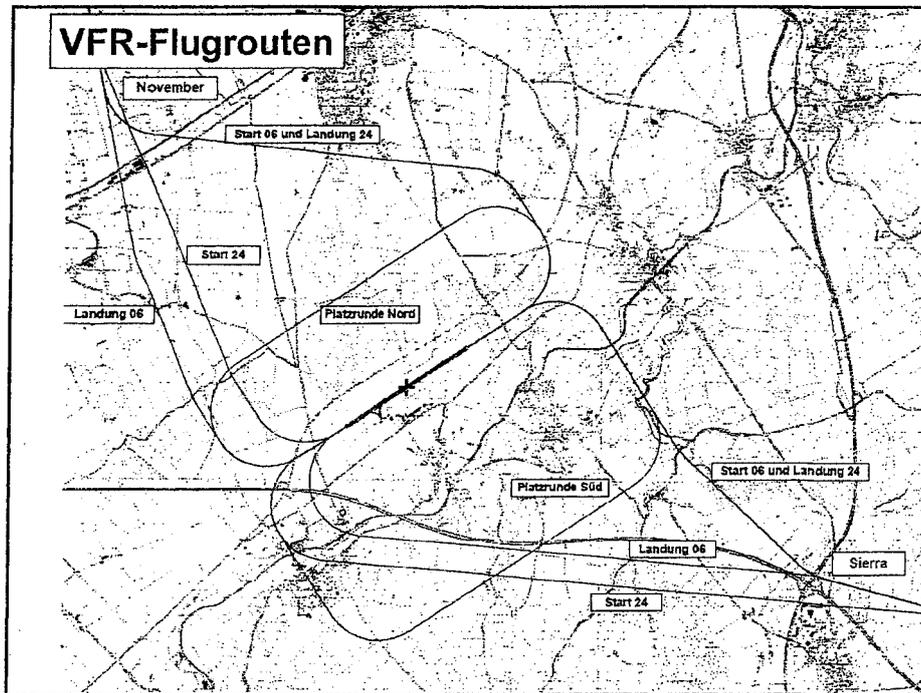

## 4 DES des Flughafens Paderborn/Lippstadt

Darstellung der Inhalte der DES-Formblätter

- IFR-Flugrouten (Instrumentenflugregeln - instrument flight rules)
- VFR-Flugrouten (Sichtflugregeln - visual flight rules)
- Rollwege und Abstellpositionen
- Flugbewegungen im Prognosejahr 2017
- Betriebsrichtungsverteilung 1999 - 2008

Seite 15





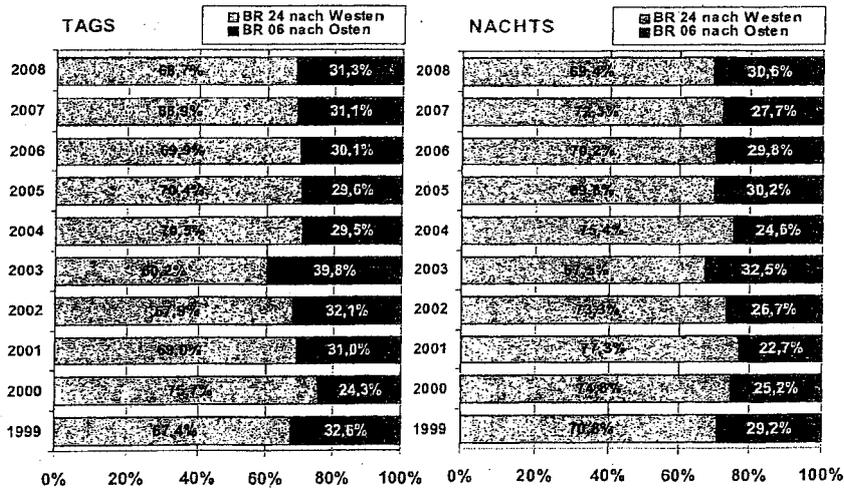
### Flugbewegungen im Prognosejahr 2017

| Flugroute         | Betrieb    | Tag        | Nacht    | Tag          | Nacht     | Tag         | Nacht     | Tag         | Nacht      | Tag         | Nacht      | Tag         | Nacht      | Tag        | Nacht    | Tag        | Nacht    |
|-------------------|------------|------------|----------|--------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|------------|----------|------------|----------|
|                   |            | P1.1       | P1.3     | P1.4         | P2.1      | SS.1        | SS.2      | SS.6.1      | H1.0       |             |            |             |            |            |          |            |          |
| WRB 7X            | Start      | 0          | 0        | 71           | 2         | 60          | 2         | 80          | 12         | 235         | 19         | 357         | 53         | 5          | 0        | 0          | 0        |
| HMM 6X/DOMEG 1X   | Start      | 0          | 0        | 89           | 1         | 24          | 1         | 14          | 5          | 145         | 5          | 16          | 2          | 0          | 0        | 1          | 0        |
| GMH 8X            | Start      | 0          | 0        | 25           | 1         | 18          | 1         | 7           | 4          | 60          | 5          | 189         | 17         | 8          | 0        | 0          | 0        |
| WRB 6W            | Start      | 1          | 0        | 280          | 2         | 135         | 2         | 211         | 13         | 465         | 14         | 1024        | 130        | 29         | 3        | 1          | 0        |
| HMM 4W/DOMEG 1W   | Start      | 0          | 0        | 255          | 2         | 128         | 1         | 172         | 9          | 567         | 24         | 695         | 100        | 12         | 0        | 1          | 0        |
| GMH 7W            | Start      | 0          | 0        | 108          | 3         | 157         | 2         | 43          | 17         | 188         | 9          | 357         | 60         | 6          | 0        | 1          | 0        |
| November 06 S     | Start      | 30         | 0        | 775          | 0         | 99          | 0         | 157         | 0          | 197         | 14         | 97          | 2          | 6          | 0        | 19         | 0        |
| Sierra 06 S       | Start      | 22         | 0        | 396          | 0         | 55          | 0         | 84          | 0          | 111         | 0          | 53          | 0          | 4          | 4        | 9          | 0        |
| November 24 S     | Start      | 43         | 0        | 1429         | 1         | 166         | 1         | 306         | 5          | 424         | 9          | 118         | 6          | 4          | 0        | 54         | 0        |
| Sierra 24 S       | Start      | 36         | 0        | 700          | 0         | 96          | 0         | 165         | 2          | 295         | 0          | 63          | 3          | 2          | 0        | 29         | 0        |
| November 06 L     | Landung    | 34         | 0        | 814          | 10        | 113         | 8         | 132         | 59         | 183         | 9          | 97          | 2          | 6          | 0        | 18         | 0        |
| Sierra 06 L       | Landung    | 22         | 0        | 400          | 6         | 54          | 5         | 71          | 32         | 98          | 5          | 53          | 1          | 4          | 0        | 10         | 0        |
| November 24 L     | Landung    | 52         | 0        | 1329         | 8         | 174         | 7         | 268         | 47         | 429         | 19         | 116         | 6          | 0          | 0        | 52         | 0        |
| Sierra 24 L       | Landung    | 36         | 0        | 760          | 4         | 118         | 4         | 155         | 25         | 244         | 9          | 63          | 3          | 0          | 0        | 31         | 0        |
| IFR-Landung NW 06 | Landung    | 0          | 0        | 93           | 7         | 74          | 6         | 108         | 42         | 187         | 83         | 422         | 82         | 10         | 1        | 1          | 0        |
| IFR-Landung SO 06 | Landung    | 0          | 0        | 93           | 7         | 74          | 6         | 108         | 42         | 187         | 83         | 422         | 82         | 10         | 1        | 1          | 0        |
| IFR-Landung 24    | Landung    | 1          | 0        | 513          | 17        | 447         | 14        | 558         | 98         | 1009        | 76         | 2016        | 242        | 44         | 0        | 3          | 0        |
| Nordplatzrunde 06 | Platzrunde | 24         | 0        | 2440         | 0         | 24          | 0         | 39          | 0          | 0           | 0          | 0           | 0          | 0          | 0        | 4          | 0        |
| Südplatzrunde 06  | Platzrunde | 3          | 0        | 272          | 0         | 3           | 0         | 5           | 0          | 0           | 0          | 0           | 0          | 0          | 0        | 0          | 0        |
| Nordplatzrunde 24 | Platzrunde | 12         | 0        | 5840         | 0         | 75          | 0         | 87          | 0          | 0           | 0          | 0           | 0          | 0          | 0        | 13         | 0        |
| Südplatzrunde 24  | Platzrunde | 2          | 0        | 650          | 0         | 9           | 0         | 11          | 0          | 0           | 0          | 0           | 0          | 0          | 0        | 2          | 0        |
| <b>Summe</b>      |            | <b>318</b> | <b>0</b> | <b>17330</b> | <b>72</b> | <b>2113</b> | <b>58</b> | <b>2800</b> | <b>411</b> | <b>5025</b> | <b>382</b> | <b>6161</b> | <b>790</b> | <b>150</b> | <b>9</b> | <b>248</b> | <b>0</b> |

Summe Tag: 33.897  
Summe Nacht: 1.723

Quellen:  
- Verkehrsprognose für das Jahr 2017 (Desel-Consulting, März 2009)  
- Verteilung auf Flugrouten: isu - Techn. Lärmgutachten, Dez. 2005

### Betriebsrichtungsverteilung 1999 - 2008



Quelle: Flughafen Paderborn/Lippstadt

#### 4 DES des Flughafens Paderborn/Lippstadt

##### Stand der Bearbeitung der DES-Formblätter

- Abgabe der Formblätter inkl. Datenträger mit Daten gemäß AzB-QSI-Schnittstelle am 03.06.2009 beim Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, NRW
- derzeit Prüfung der Unterlagen durch die Bezirksregierung Münster





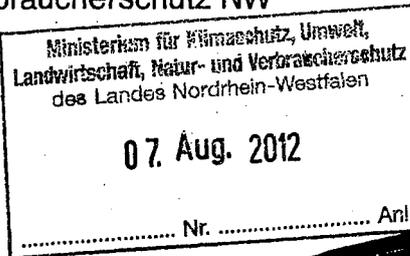
Bezirksregierung Münster • 48128 Münster

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt,

Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NW

V-5-8800.4.2

████████████████████  
40190 Düsseldorf



25. Juli 2012  
Seite 1 von 2

Aktenzeichen:  
26

Auskunft erteilt:  
████████████████████

Durchwahl:  
████████████████████

Telefax: ██████████

Raum: ██████████

E-Mail:  
████████████████████

@brms.nrw.de

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:

Domplatz 1-3  
48143 Münster  
Telefon: 0251 411-0  
Telefax: 0251 411-2525  
Poststelle@brms.nrw.de  
www.brms.nrw.de

ÖPNV - Haltestellen:

Domplatz: Linien 1, 2, 10, 11,  
12, 13, 14, 22  
Bezirksregierung II:  
(Albrecht-Thaer-Str. 9)  
Linie 17

Bürgertelefon:  
0251 411 - 4444

Schultelefon:  
0251 411 - 4113

Grünes Umweltschutztelefon:  
0251 411 - 3300

Konto der Landeskasse:  
WestLB AG

BLZ: 300 500 00  
Konto: 61 820  
IBAN : DE24 3005 0000 0000  
0618 20  
BIC : WELADED

**Umsetzung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm:**

**Festsetzung des Lärmschutzbereichs am Flughafen Paderborn/Lippstadt durch Rechtsverordnung der Landesregierung**

Erlass vom 11.06.2012 - Az. w. o.

Mein Bericht vom 30.03.2012

Sehr geehrte ██████████ sehr geehrte Damen und Herren,

die von mir angeforderten Stellungnahmen liegen mir vor. Die Stadt Büren und die Gemeinde Borchlen erheben keine Bedenken mangels Betroffenheit.

Die Stadt Salzkotten, ebenfalls nicht von den Lärmschutzzonen betroffen, hat zu diesem Thema eine zusätzliche Ratssitzung in den Sommerferien einberufen. In der endgültigen Stellungnahme nimmt die Stadt die Änderung der Lärmschutzbereiche zur Kenntnis und regt eine nochmalige Überprüfung der Prognosewerten des Flughafens Paderborn/ Lippstadt an, da Zweifel an den Eingangsdaten geäußert werden. Auch hinsichtlich der tatsächlich aufgeführten Platzrundenflügen bestand





Überprüfungsbedarf, insofern verweise ich auf meinen in dieser Sache ergangenen Bericht vom 30.03.2012.

Seite 2 von 2

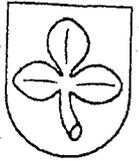
Die Stellungnahmen der Kommunen liegen anbei.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[Redacted signature block]

# STADT SALZKOTTEN DER BÜRGERMEISTER



Stadt Salzkotten · Postfach 15 62 · 33146 Salzkotten

Bezirksregierung Münster  
Dezernat 26 - Luftverkehr -  
Domplatz 1-3  
48143 Münster  
über den Landrat des Kreis Paderborn  
Postfach 1940, 33049 Paderborn  
über die Bezirksregierung Detmold, Dez. 25  
Leopoldstraße 15, 32756 Detmold

#### Unsere Servicezeiten:

08.00 - 12.00 Uhr montags bis freitags  
14.00 - 16.00 Uhr montags und dienstags  
14.00 - 18.00 Uhr donnerstags  
und nach Vereinbarung

#### Ihr Ansprechpartner:

Fachbereich Stadtentwicklung  
Bauordnung, Fördermittel, Denkmalschutz

Marktstraße 8  
33154 Salzkotten

www.salzkotten.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens  
21.06.2012

Mein Zeichen

Datum  
18.07.2012

## Umsetzung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm; Festsetzung des Lärmschutzbereichs am Flughafen Paderborn/Lippstadt durch Rechtsverordnung der Landesregierung

### - Stellungnahme der Stadt Salzkotten im Anhörungsverfahren

Sehr geehrte  
sehr geehrte Damen und Herren,

die mit Ihrem Anhörungsschreiben vom 21.06.2012 übersandte Darstellung der Lärmschutz-bereiche am Flughafen Paderborn/Lippstadt – in der vom LANUV neu überarbeiteten Fassung mit den neu berechneten Konturen der jeweiligen Lärmschutzbereiche (Tag-Schutzzone 1, Tag-Schutzzone 2 und Nacht-Schutzzone) - war Gegenstand der Beratungen in der gestrigen Sitzung des Rates der Stadt Salzkotten.

Der Rat hat dabei folgenden Beschluss gefasst:

„Der Rat der Stadt Salzkotten nimmt die Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche am Flughafen Paderborn/ Lippstadt, wie sie in der mit Anhörungsschreiben der Bezirksregierung Münster vom 21.06.2012 übersandten Abgrenzung der Stadt vorgelegt, wurde zur Kenntnis.

Es sollte eine nochmalige Überprüfung der Prognosewerte der Flughafen Paderborn/ Lippstadt GmbH (Flugbetriebsaufkommen für die nächsten 10 Jahre von 2007-2017) durch die hierfür zuständigen Behörden (Bezirksregierung Münster und MKULNV NRW- Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW) vorgenommen werden, da Zweifel an den Eingangsdaten (Berechnungsgrundlage) geäußert werden.“

Auch sollte eine Überprüfung dahingehend noch erfolgen, inwieweit die tatsächlich ausgeführten Platzrundenflüge dem Grunde nach und der Höhe nach in die Berechnung eingestellt wurden oder noch - evtl. in korrigierter Höhe - einzustellen sind.

Unsere zentralen Kontaktdaten:  
Zentrale Rufnummer: 05258/507-0  
Zentrale Faxnummer: 05258/507-27  
tadivverwaltung@salzkotten.de

Unsere Konten:  
Sparkasse Paderborn-Detmold  
(BLZ 472 501 01) 51 000 461  
IBAN: DE27 4725 0101 0051 0004 61  
SWIFT-BIC: WELADED1PBN

Volksbank Brilon-Büren-Salzkotten  
(BLZ 472 616 03) 10 000 110  
IBAN: DE31 4726 1603 0010 3001 10  
SWIFT-BIC: GENODEM1BUS

Volksbank Paderborn-Höxter-Detmold  
(BLZ 472 601 21) 9 132 102 800  
IBAN: DE68 4726 0121 9132 1028 00  
SWIFT-BIC: DGPBDE3MXXX

Postbank Köln  
(BLZ 370 100 50) 291 00-509  
IBAN: DE43 3701 0050 0029 1005 06  
SWIFT-BIC: PBNKDEFF

Das Ergebnis Ihrer Überprüfung bitte ich mir schriftlich mitzuteilen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]  

---

**Von:**  
**Gesendet:**  
**An:**  
**Cc:**  
**Betreff:**

[REDACTED]  
Donnerstag, 19. Juli 2012 12:07

[REDACTED]  
Lärmschutzbereich am Flughafen Paderborn/Lippstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Ihrem Schreiben vom 21.06.2012 ist bei der Neufestsetzung der Lärmschutzzonen das Gebiet der Gemeinde Borchten nicht betroffen. Insofern werden Bedenken und Anregungen nicht vorgetragen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]  
[REDACTED]  
Gemeinde Borchten  
Unter der Burg 1  
33178 Borchten  
[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]

---

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Mittwoch, 18. Juli 2012 14:51  
**An:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Betreff:** Stellungnahme Lärmschutzbereich  
**Anlagen:** Stellungnahme Lärmschutzbereich.doc

Sehr geehrte [REDACTED]

im Weiteren finden Sie die Stellungnahme der Stadt Büren zu den Lärmschutzbereichen des Flughafens Paderborn/Lippstadt.

Bei Rückfragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Stadt Büren  
Abt. IV - Planen / Bauen / Umwelt

[REDACTED]  
Königstr. 16 / 18  
33142 Büren

[REDACTED]  
[REDACTED]  
E-Mail: [REDACTED]  
Internet: [www.bueren.de](http://www.bueren.de)

---

Diese E-Mail könnte vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen enthalten. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail sind nicht gestattet.



**Stadt Büren**  
Der Bürgermeister



Stadt Büren - Königstraße 16 - 33142 Büren

[Redacted]

**Stadt Büren mit den Ortschaften:**

Ahden, Barkhausen, Brenken, Eickhöff, Harth, Hegensdorf, Siddinghausen, Steinhausen, Weiberg, Weine, Wewelsburg.

Internet: [www.bueren.de](http://www.bueren.de)  
 E-Mail: [Redacted]  
 Verwaltungsgebäude: Königstraße 16  
 Abteilung: Planen/Bauen/Umwelt  
 Sachgebiet:  
 Auskunft erteilt: [Redacted]  
 Zimmer: [Redacted]  
 Vermittlung: [Redacted]

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Mein Zeichen

Durchwahl: [Redacted]

Telefax: [Redacted]

[Redacted]

25.07.2012

Bei Antwort bitte angeben

Datum

**Umsetzung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm: Festsetzung des Lärmschutzbereichs am Flughafen Paderborn/Lippstadt**

Sehr geehrter [Redacted]

die Schutzzonen haben nach der Überarbeitung durch die deutliche Verringerung ihrer Größe nun keine Auswirkungen mehr auf die wohnbaulichen Entwicklungsperspektiven der Stadt Büren und ihre Ortsteile. Deshalb äußere ich keine Bedenken und Anregungen mehr.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[Redacted signature]

C:\Dokumente und

Einstellungen\Temporary Internet Files\OLKA

Anschreiben BR\_Münster\_9 8 2012.doc

Geschrieben am: 15.08.12

Abgesandt am: .....

# ENTWURF

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW - 40190 Düsseldorf

Bezirksregierung Münster

Domplatz 1-3

48143 Münster

15. August 2012

Seite 1 von 1

Aktenzeichen V-5-8800.4.2  
bei Antwort bitte angeben

## Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm

- Anhörung der Gemeinden für den Flughafen Paderborn/Lippstadt; Az.  
26

Zunächst möchte ich mich für Ihren Bericht zum Anhörungsverfahren  
für den Flughafen Paderborn/Lippstadt vom 25. Juli 2012 bedanken.

In diesem führen Sie an, dass die Stadt Salzkotten Zweifel an den Ein-  
gangsdaten geäußert habe. Auch hinsichtlich der Platzrundenflüge be-  
stünde Überprüfungsbedarf.

Ich bitte Sie daher, die von der Stadt Salzkotten vorgetragenen Beden-  
ken zu prüfen und mir Ihren Bericht bis zum 10.09.2012 zukommen zu  
lassen.

Im Auftrag

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Schwannstr. 3  
40476 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
Infoservice 0211 4566-666  
poststelle@mkulnv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
Haltestelle Kennedydamm oder  
Buslinie 721 (Flughafen) und 722  
(Messe) Haltestelle Frankenplatz





erfolgt und wurde durch Ihr Ministerium im Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen angewendet.

Seite 2 von 4

Eine Überprüfung der Prognosewerte würde sich allein durch die tatsächliche, stark rückläufige Entwicklung am Flughafen Paderborn/Lippstadt entgegen der Prognose auf der Basis des Jahres 2007 erübrigen. Die prognostizierten Flugbewegungs- und Passagierzahlen, auf deren Grundlage das DES erstellt wurde, würden deutlich unterschritten. Auf Grund der einwirkenden wirtschaftlichen Einflüsse werden diese Zahlen im Prognosejahr nicht erreichbar sein, da eine entsprechende Erholung der Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen Paderborn/Lippstadt nicht zu erwarten sei.

Zudem ist beginnend mit den Jahren 2013/2014 infolge der zu erwartenden Betriebsaufnahme des neuen Flughafens Kassel-Calden mit Verkehrseinbrüchen von weiteren 20-25% zu rechnen. Die bevorstehende, unmittelbare Konkurrenzsituation sei dort zwar bereits bekannt gewesen, wäre aber in der Prognose 2017 noch nicht berücksichtigt und sind somit auch nicht in die Erstellung des DES eingeflossen, da zu jenem Zeitpunkt der Bau des Flughafens Kassel-Calden noch Gegenstand eines Rechtsstreits war.

Auch sei ein bereits im März diesen Jahres von der Flughafen Paderborn/ Lippstadt GmbH gestellter Antrag mit gleicher Begründung an Sie auf Neuerstellung einer Prognose von Ihnen mit Schreiben vom 25.05.2012 abgelehnt worden, da das Fluglärmsgesetz das Arbeiten mit Prognosen (hier 10 Jahre) zwingend vorgäbe.

In Ihrer damaligen Antwort hieß es, dass, um der Entwicklung des Flugbetriebs gerecht zu werden, das Fluglärmsgesetz (§ 4 Abs. 6 FlugLSchG) eine Überprüfung der Prognose erst spätestens nach Ablauf von 10 Jahren vorsähe. Eine Korrektur des Bezugsjahres während des laufenden Verfahrens hätte eine zeitaufwändige (und kostenträchtige) Neuerstellung des DES zur Folge, was auf Grund des nach § 4 Abs. 4 FlugLSchG festgelegten Termins nicht zu rechtfertigen wäre.



Zur "Platzrundenthematik" gibt die Flughafen GmbH an, dass sich deren Überprüfung aufgrund der Tatsache, dass innerhalb des kontrollierten Luftraumes (Kontrollzone) des Flughafens Paderborn/Lippstadt keine vorgegebenen Platzrunden festgelegt seien, erübrigen würde. Platzrundenflüge werden durch die Flugsicherung (Tower) nach Verkehrslage geführt und gestaffelt.

Die Platzrundenflüge mit kleinen Propellermaschinen (Schulflüge) berühren die Wohngebiete der Stadt Salzkotten nicht. Es liegen zurzeit bei der örtlichen Luftaufsicht (BRMS) in PAD keine Vorgänge oder Beschwerden hinsichtlich solcher Flugbewegungen vor.

Die von der Stadt Salzkotten aufgeführten Platzrundenflüge können diesbezüglich nur die Trainingsflüge mit größerem Fluggerät (Strahlflugzeuge) sein, von denen teilweise Ortschaften im Stadtgebiet überflogen werden.

Solche Trainingsflüge, blockweise ca. 5- 10 Mal im Jahr durchgeführt, seien am Flughafen Paderborn/ Lippstadt vereinzelte Ausnahmefälle und fänden nur bei Tag statt.

Trainingsanflüge mit Strahlflugzeugen würden abhängig von der Art des Anfluges und aufgrund ihrer höheren Anfluggeschwindigkeiten ein mind. 3-5 km langes Endteil (2-3 miles final) erfordern, um für ein sicheres Anflugverfahren die notwendige Landekonfiguration des Luftfahrzeugs herstellen zu können. Die Anflüge gleichen in dem letzten Segment den Standard-IFR-Anflügen auf die RWY 24. Dadurch müssten zwangsläufig die in diesem Entfernungsbereich liegenden Ortschaften überflogen werden, wodurch sich die Geräusche der Luftfahrzeuge über den betroffenen Bereichen nicht vermeiden lassen würden.

Diese Flüge werden im aktuell gültigen DES des Flughafens Paderborn/Lippstadt berücksichtigt und sind als Flugspuren für 'VFR-Platzrunden Strahlflugzeuge' hinterlegt.

Die Flughafen GmbH verweist dabei auf den mit mir geführten Schriftverkehr beginnend im August 2010, wonach die Ausdehnung der Platzrundenflüge von



Strahlflugzeugen nach deren aufgezeichneten Radarspuren auf meine Veranlassung hin im DES angepasst wurde.

Seite 4 von 4

An den von Ihnen im Erlass vom 30.08.2012 genannten Terminen werden am 04.10.2012 [REDACTED] teilnehmen, am 29.10.2012 [REDACTED].

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[REDACTED]

[REDACTED]  

---

**Von:** [REDACTED]

**Gesendet:** Donnerstag, 20. September 2012 20:53

**An:** [REDACTED]

**Betreff:** AW: Anhörung FH Paderborn/Lippstadt - Bericht der BR Münster

Sehr geehrte [REDACTED], ich komme in diesem Zusammenhang auch auf Ihre Email vom 10.08.2012 zurück. Die von der Stadt Salzkotten geäußerten Zweifel an den Eingangsdaten des DES werden nicht ansatzweise erläutert. Sie sind daher nicht substantiiert. Es wird noch nicht einmal klar, ob die Prognosewerte für zu hoch oder zu niedrig gehalten werden. Eine derartige Stellungnahme vermag keinen näheren Überprüfungsbedarf auszulösen. Aus den bekannten Gründen liegt die Prognose tendenziell eher zu hoch. Darauf weist die Bezirksregierung unter Verweis auf eine Stellungnahme der Flughafengeschäftsführung zu Recht hin. Der Bericht der Bezirksregierung ist fachlich nachvollziehbar und überzeugend. Weiterer Prüfbedarf besteht nach diesseitiger Auffassung nicht. Mit freundlichem Gruß [REDACTED]

---

**Von:** [REDACTED]

**Gesendet:** Donnerstag, 20. September 2012 11:18

**An:** [REDACTED]

**Cc:** [REDACTED]

**Betreff:** Anhörung FH Paderborn/Lippstadt - Bericht der BR Münster

Sehr geehrter [REDACTED]

anliegenden Bericht der Bezirksregierung Münster bezüglich der Stellungnahme der Stadt Salzkotten übersende ich Ihnen zur Kenntnis und mit der Bitte um Ihre Bewertung. Zudem möchte ich höflichst um Ihre Antwort auf meine Emails vom 10.08.2012 bitten, in denen ich ebenfalls Ihre Bewertung erbeten hatte.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag  
[REDACTED]

---

**Ministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW**  
Referat V-5  
Schwannstr. 3,  
40476 Düsseldorf  
Telefon: [REDACTED]  
Fax: [REDACTED]  
E-Mail: [REDACTED]

[REDACTED]  

---

**Von:** [REDACTED]

**Gesendet:** Freitag, 10. August 2012 10:37

**An:** [REDACTED]

**Betreff:** Anhörung Paderborn/Lippstadt

**Anlagen:** SKMBT\_3631812080906580.pdf; Anschreiben BR\_Münster\_9.8.2012.doc

---

**Von:** [REDACTED]

**Gesendet:** Freitag, 10. August 2012 10:29

**An:** [REDACTED]

**Cc:** [REDACTED]

**Betreff:** Anhörung Paderborn/Lippstadt

Sehr geehrter [REDACTED]

das MKULNV hat die anliegenden Stellungnahmen der Gemeinden von der Bezirksregierung Münster erhalten.

In den Stellungnahmen der Gemeinden wurden Aspekte Ihres Zuständigkeitsbereichs angeführt.

Ich möchte Sie daher bitten, mir bis zum 31.08.2012 mitzuteilen, ob aufgrund der Stellungnahmen Ihrerseits Bedenken gegen die Festsetzung der Lärmschutzbereiche bestehen.

Darüber hinaus erwäge ich, die Bezirksregierung Münster ebenfalls um Stellungnahme bezüglich der von der Stadt Salzkotten vorgetragenen Bedenken zu bitten. Bitte teilen Sie mir kurzfristig mit, ob Sie damit einverstanden sind (Erlass siehe Anlage).

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

**FBI**  
Salzkotten

03. AUG. 2012

02. AUG. 2012

**Freie Bürger-Initiative**  
Unabhängige Wählergemeinschaft  
Fraktion im Rat der Stadt Salzkotten

FBI-Fraktion Salzkotten 33154 Salzkotten

An das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Landwirtschaft, Natur- u. Verbraucherschutz  
des Landes Nordrhein-Westfalen

40219 Düsseldorf

33154 Salzkotten  
Kleeweg 10  
Telefon: [REDACTED]  
Fax: [REDACTED]

Salzkotten, den 26.07.2012

**Betr.: Neufestsetzung von Fluglärmschutzzonen am Flughafen Paderborn/Lippstadt**  
Aktenzeichen V-5-8800.4.2

Sehr geehrter [REDACTED]

die vom LANUV neu berechnete Nachtschutzzone für Fluglärm am Flughafen Paderborn/Lippstadt kann unseres Erachtens nicht zutreffend sein. Ein Vergleich mit den für den Flughafen Münster/Osnabrück festgelegten Zonen zeigt bei nahezu zahlenmäßig gleichen Flugbewegungszahlen und Flugzeugklassen einen weitaus größeren Schutzbereich. Betrachtet man mal nur die Flugbewegungen lt. Flugplan für die Nächte (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) der letzten Tage, so kann man durchweg von mindestens 5 bis 10 Flugbewegungen (nur Jets) je Nacht am Flughafen PAD (Paderborn/Lippstadt) ausgehen.

Berücksichtigt man noch die Nachtflugbewegungen nach den dem Planfeststellungsunterlagen nachträglich beigefügten Prognosezahlen (17? Pro Nacht), müsste eine noch größere Nachtschutzzone festgelegt werden.

Die seitens des Flughafens Paderborn/Lippstadt so gern angeführte freiwillige Selbstbeschränkung wird fast jede Nacht nicht eingehalten. (Siehe Flugplan auf WDR Videotext Seite 566/567 u. a.)

Zum tatsächlichen Lärm der den Ortsteil Salzkotten-Niedertudorf überfliegenden Flugzeuge verweisen wir auf das den Protokollen der Fluglärmkommission beigefügten Gutachten des [REDACTED] vom 30.07.1992. Danach werden durchweg Lärmwerte von 80 dB(A) und mehr erreicht.

Wir bitten u.a. unter Berücksichtigung des Vergleiches FMO (Münster/Osnabrück) und PAD (Paderborn/Lippstadt) und des tatsächlichen Flugbetriebes die Schutzzonen zu überprüfen.

Betrachtet man den realen Flugbetrieb der vergangenen 10 Jahre, so wurde der Betrieb schwerpunktmäßig in Richtung Osten bei Starts und auch bei Landungen verlegt. Dieses betrifft die Tages- und auch die Nachtstunden. Dieses wurde auch regelmäßig in der Fluglärmkommission behandelt und begründet. In den Protokollen wird auch ersichtlich, dass diesen Darstellungen nicht widersprochen wurde.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]  

---

**Von:** [REDACTED]

**Gesendet:** Donnerstag, 20. September 2012 21:28

**An:** [REDACTED]

**Betreff:** AW: Anschreiben der Freien Bürgerinitiative Salzkotten zum FH Paderborn/Lippstadt

Sehr geehrte [REDACTED] ich komme zurück auf Ihre E-Mail. Die Bedenken der Bürgerinitiative können nicht überzeugen. Die angesprochen Planfeststellungsunterlagen mit dort prognostisch angesetzten Nachtflugbewegungen spielen im vorliegenden Fall keine Rolle, da der Flughafen bei der Prognose 2017 in seinem Bestand abgebildet wird. Der angeführte Vergleich mit dem planmäßigen Nachtflugbetrieb am FMO geht fehl, da diese beiden Flughäfen über die sechs verkehrsreichsten Monate betrachtet keine vergleichbaren Nachtflugbewegungen aufweisen. Welchen Vergleichszeitraum die Bürgerinitiative bei ihrer Betrachtung heranzieht, wird nicht mitgeteilt. Der Hinweis auf die Nachtflugbewegungen "der letzte Tage" und daraus gezogene Schlüsse helfen hier nicht weiter. Weiterer Prüfbedarf besteht nach diesseitiger Auffassung nicht.

Mit freundlichem Gruß [REDACTED]  

---

**Von:** [REDACTED]

**Gesendet:** Freitag, 10. August 2012 10:31

**An:** [REDACTED]

**Cc:** [REDACTED]

**Betreff:** Anschreiben der Freien Bürgerinitiative Salzkotten zum FH Paderborn/Lippstadt

Sehr geehrte [REDACTED]

die Freie Bürgerinitiative Salzkotten hat mit Schreiben vom 26.07.2012 (siehe Anlage) ihre Bedenken zum DES Paderborn/ Lippstadt mitgeteilt. Da hier Aspekte Ihres Zuständigkeitsbereichs angesprochen werden, möchte ich Sie bitten, zu den vorgetragenen Punkten Stellung zu beziehen.

Mi freundlichen Grüßen  
Im Auftrag



Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW - 40190 Düsseldorf

An den  
Bürgermeister der  
Stadt Salzkotten  
[REDACTED] Marktstraße 8  
33154 Salzkotten

Oktober 2012  
Seite 1 von 4

Aktenzeichen V-5-8800.4.2  
bei Antwort bitte angeben

Telefon: [REDACTED]  
Telefax: [REDACTED]

### Über die Bezirksregierung Münster

#### **Umsetzung des Fluglärmsgesetzes - Anhörungsverfahren für den Flughafen Paderborn/Lippstadt** Ihr Schreiben vom 18.07.2012

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

mit Schreiben vom 18.07.2012 haben Sie der Bezirksregierung Münster Ihre Stellungnahme zum zweiten Anhörungsverfahren bezüglich der Festsetzung der Lärmschutzzonen am Flughafen Paderborn/Lippstadt übersandt. Eine abschließende Bewertung der Anhörungsunterlagen erfolgt durch das MKULNV als Ordnungsgeber. Ihre Anregungen und Bedenken habe ich geprüft und kann Ihnen hierzu folgendes mitteilen:

#### 1. Überprüfung der Prognosewerte / Zweifel an den Eingangsdaten:

Die Eingangsdaten zur Berechnung der Lärmschutzzonen werden in Form eines Datenerfassungssystems vom Flughafenbetreiber vorgelegt. Dies sind die Starts und Abflüge vom Flugplatz, die Anflüge und Landungen am Flugplatz, die Platzrundenflüge, die Überflüge über eine Start- und Landebahn in niedriger Höhe ohne Bodenkontakt, die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung sowie der Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge. Diese Daten über den Flugbetrieb beschreiben die Flugbewegungen in einem Prog-

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Schwannstr. 3  
40476 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
Infoservice 0211 4566-666  
poststelle@mkulnv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
Haltestelle Kennedydamm oder  
Buslinie 721 (Flughafen) und 722  
(Messe) Haltestelle Frankenplatz



nosejahr, das in der Regel zehn Jahre nach dem in der Anforderung genannten Bezugsjahr liegt. Da das MKULNV die Prognosedaten bereits im Jahr 2008 mit dem Bezugsjahr 2007 vom Flughafen angefordert hatte, wurde als Prognosejahr das Jahr 2017 festgesetzt. Die Prognose bezieht sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres, die aber keinen zusammenhängenden Zeitraum bilden müssen.

Die o.g. Eingangsdaten wurden durch die Bezirksregierung Münster und das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW abschließend auf Plausibilität geprüft. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat ebenfalls einen Abgleich ihrer Daten bezüglich der Flugverfahren und Flugstrecken mit dem Datenerfassungssystem vorgenommen.

Das Fluglärmgesetz sieht in § 4 Absatz 6 eine Überprüfung der Daten spätestens 10 Jahre nach Festsetzung eines Lärmschutzbereichs vor. Die Festlegung des Prognosejahres 2017 hat zur Folge, dass hier bereits eine zeitnahe Prüfung der Verkehrsdaten stattfinden wird. Sollten sich vor Ablauf des Prognosejahres Änderungen im Flugbetrieb ergeben, ist zu prüfen, ob nach § 4 Abs. 5 Fluglärmgesetz eine wesentliche Veränderung der Lärmbelastung vorliegt. Ist dies der Fall, sind die Lärmschutzzonen neu zu berechnen und festzusetzen.

Die zunächst falsche Darstellung der Nachtschutzzone basierte nicht auf einer falschen Berechnungsgrundlage. Bei der Konfiguration der Berechnungssoftware ist ein Eingabefehler unterlaufen, der eine Vervielfachung der Verkehrsmengen zur Folge hatte.

## 2. Korrekte Erfassung der Platzrundenflüge:

Innerhalb des kontrollierten Luftraumes (Kontrollzone) des Flughafens Paderborn/Lippstadt sind keine vorgegebenen Platzrunden festgelegt.



Platzrundenflüge werden durch die Flugsicherung (Tower) nach Verkehrslage geführt und gestaffelt.

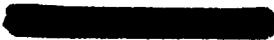
Seite 3 von 4

Die Platzrundenflüge mit kleinen Propellermaschinen (Schulflüge) berühren die Wohngebiete Ihres Stadtgebietes nicht. Trainingsflüge mit größerem Fluggerät (Strahlflugzeuge) überfliegen jedoch teilweise Ortschaften Ihres Stadtgebietes. Solche Trainingsflüge werden blockweise ca. 5- 10 Mal im Jahr durchgeführt und sind am Flughafen Paderborn/Lippstadt vereinzelte Ausnahmefälle. Sie finden nur bei Tag statt. Trainingsanflüge mit Strahlflugzeugen erfordern abhängig von der Art des Anfluges und aufgrund ihrer höheren Anfluggeschwindigkeiten ein mind. 3-5 km langes Endteil, um für ein sicheres Anflugverfahren die notwendige Landekonfiguration des Luftfahrzeugs herstellen zu können. Die Anflüge gleichen in dem letzten Segment den Standard-IFR-Anflügen auf die Route RWY 24. Dadurch müssen zwangsläufig die in diesem Entfernungsbereich liegenden Ortschaften überflogen werden, wodurch sich die Geräusche der Luftfahrzeuge über den betroffenen Bereichen nicht vermeiden lassen.

Diese Flüge werden im Datenerfassungssystem des Flughafens Paderborn/Lippstadt berücksichtigt und sind als Flugspuren für 'VFR-Platzrunden Strahlflugzeuge' hinterlegt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW - 40190 Düsseldorf

An die

Freie Bürgerinitiative Salzkotten  
[REDACTED]

Kleeweg 10  
33154 Salzkotten

Oktober 2012  
Seite 1 von 3

Aktenzeichen V-5-8800.4. [REDACTED]  
bei Antwort bitte angeben

Telefon [REDACTED]  
Telefax [REDACTED]  
[REDACTED]

### Umsetzung des Fluglärmsgesetzes – Festsetzung von Lärmschutz- zonen am Flughafen Paderborn/Lippstadt

Ihr Schreiben vom 26.07.2012

Sehr geehrte [REDACTED]

zunächst möchte ich mich für Ihr Schreiben vom 26.07.2012 bedanken.

Ich habe Ihre Anregungen und Bedenken bezüglich der Neufestsetzung der Lärmschutzzonen am Flughafen Paderborn/Lippstadt überprüft und kann Ihnen hierzu folgendes mitteilen:

#### 1. Vergleich des Lärmschutzbereichs Paderborn/Lippstadt mit dem Lärmschutzbereich Münster/Osnabrück:

Für die Berechnung eines Lärmschutzbereichs nach dem Fluglärmsgesetz werden als Eingangsdaten die Starts und Abflüge vom Flugplatz, die Anflüge und Landungen am Flugplatz, die Platzrundenflüge, die Überflüge über eine Start- und Landebahn in niedriger Höhe ohne Bodenkontakt, die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung sowie der Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge erfasst. Diese Daten über den Flugbetrieb beschreiben die Flugbewegungen in einem Prognosejahr, das in der Regel zehn Jahre nach dem in der Anforderung genannten Bezugsjahr liegt.

Die Flughäfen Paderborn/Lippstadt und Münster/Osnabrück weisen neben unterschiedlichen Betriebsgenehmigungen über die sechs ver-

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Schwannstr. 3  
40476 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
Infoservice 0211 4566-666  
poststelle@mkulnv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
Haltestelle Kennedydamm oder  
Buslinie 721 (Flughafen) und 722  
(Messe) Haltestelle Frankenplatz



kehrreichsten Monate des Prognosejahres 2017 keine vergleichbaren Nachtflugbewegungen auf.

Seite 2 von 3

Ein Vergleich beider Lärmschutzbereiche ist daher aufgrund der unterschiedlichen Verkehrszahlen nicht möglich.

### 2. Überprüfung des tatsächlichen Flugbetriebs:

Die o.g. Eingangsdaten wurden durch die Bezirksregierung Münster und das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW abschließend auf Plausibilität geprüft. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat ebenfalls einen Abgleich ihrer Daten bezüglich der Flugverfahren und Flugstrecken mit dem Datenerfassungssystem vorgenommen.

Darüber hinaus sieht das Fluglärmgesetz in § 4 Absatz 6 eine Überprüfung der Daten spätestens 10 Jahre nach Festsetzung eines Lärmschutzbereichs vor. Die Festlegung des Prognosejahres 2017 hat zur Folge, dass hier bereits eine zeitnahe Prüfung der Verkehrsdaten stattfinden wird. Sollten sich vor Ablauf des Prognosejahres Änderungen im Flugbetrieb ergeben, ist zu prüfen, ob nach § 4 Abs. 5 Fluglärmgesetz eine wesentliche Veränderung der Lärmbelastung vorliegt. Ist dies der Fall, sind die Lärmschutzzonen neu zu berechnen und festzusetzen.

### 3. Vergleich der Eingangsdaten nach Fluglärmgesetz mit den Prognosezahlen des Verkehrsgutachtens zum Planfeststellungsbeschluss von 2009:

Das Planfeststellungsverfahren mit zurzeit noch beklagtem Beschluss aus dem Jahr 2009 ist ein eigenständiges luftrechtliches Genehmigungsverfahren, dessen Ergebnis offen und in Kürze nicht zu erwarten ist. Daher finden die diesem Verfahren zugrunde liegenden Verkehrsdaten keine Berücksichtigung bei der Festsetzung der Lärmschutzzonen nach dem Fluglärmgesetz. Die Verkehrsprognose für die Festset-



zung der Lärmschutzzonen bildet den Flughafen in seinem Bestand für  
das Jahr 2017 ab. Seite 3 von 3

Sollte der Planfeststellungsbeschluss bis dahin rechtskräftig und umgesetzt werden, ist in den Folgejahren zu prüfen, ob damit nach § 4 Abs. 5 Fluglärmschutzgesetz eine wesentliche Veränderung der Lärmbelastung vorliegt.

#### 4. Neuberechnung der Nachtschutzzone:

Die zunächst fehlerhafte Darstellung der Nachtschutzzone basierte nicht auf einer falschen Berechnungsgrundlage oder falschen Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2017. Bei der Konfiguration der Berechnungssoftware ist ein Eingabefehler unterlaufen, der eine Vervielfachung der Verkehrsmengen zur Folge hatte und im weiteren Verfahren korrigiert wurde.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag