
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 03. Dezember 2015

Protokoll

über die 148. Sitzung der Fluglärmkommission am 16. November 2015 um 13:30 Uhr

im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der 147. FLK-Sitzung
3. Tonaufzeichnungen der FLK-Sitzungen
Geschäftsführerin, Vorsitzender
4. Auswertung von Messergebnissen
a. Messungen Osterholz/Tenever – Gegenüberstellung Messergebnisse 2001 und 2015
FLSB
5. Bericht zur Auswertung der April-Plots / Gespräche mit Airlines
DFS, FLSB
6. Jahresbericht 2014 der Fluglärmschutzbeauftragten
FLSB
7. Nutzung der Startbahnverlängerung für Start-/Landeberechnungen
VSF
8. Rücknahme der Flugbetriebsregelung zu militärischen Überflügen
Vorsitzender
9. Aktueller Sachstand zur Umsetzung der „Visualisierung und Darstellung von Fluglärmessdaten“
Flughafen Bremen GmbH
10. Bericht von der ADF-Tagung am 13./14. November 2014 in Stuttgart sowie am 23./24. April 2015 in Bremen
FLSB, Geschäftsführerin, Vorsitzender
11. Erstellung von Presseerklärungen, Presseöffentlichkeit der FLK-Sitzungen
Geschäftsführerin, Vorsitzender
12. Verschiedenes
 - Terminfestlegung der nächsten Sitzung

Beginn der Sitzung: 13:30 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden.

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

Im Vorfeld der Sitzung wurde den Mitgliedern, Stellvertretern und Gästen der Hinweis gegeben, dass bei Anwesenheit eines Mitglieds der Stellvertreter weder abstimmungsberechtigt, noch redeberechtigt ist. Stellvertreter sind daher lediglich als Zuhörer neben einem Mitglied zugelassen.

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

Auf Wunsch des Vorsitzenden wird TOP 3 vor TOP 2 vorgezogen. TOP 12 soll nach TOP 2 gehalten werden.

Im Übrigen wird die Tagesordnung genehmigt.

TOP 3. Tonaufzeichnungen der FLK-Sitzungen

Die Geschäftsführerin der FLK wirft die Frage auf, ob die Aufzeichnung der Sitzungen weiterhin erforderlich ist. Zweck der Aufzeichnungen war bislang die Erleichterung der Protokollerstellung. Dies war in der Vergangenheit nicht mehr erforderlich, da die Protokolle mithilfe schriftlicher Notizen der Geschäftsführerin, die derzeit für die Protokollerstellung zuständig ist, erstellt werden konnten. Einzelne Nachfragen können nach Ansicht der Geschäftsführerin anderweitig geklärt werden. Demnach sei ein legitimer Zweck im Sinne des Bundesdatenschutzgesetzes nicht mehr gegeben.

Der Vorsitzende plädiert dafür, die Sitzungen weiterhin aufzuzeichnen. Sofern unterschiedliche Auffassungen in der Sitzung geäußert wurden, die nicht hinreichend im Protokoll berücksichtigt wurden, sind die Aufzeichnungen sehr wertvoll, um diesen Konflikt zu lösen. Der Vertreter der FBG gibt den Hinweis, dass die Speicherdauer an dem Zweck orientiert sein muss. Die Aufzeichnungen sind unmittelbar nach Genehmigung des Protokolls zu löschen.

Ein Vertreter des Beirates Obervieland ist demgegenüber der Ansicht, dass ein Beschlussprotokoll anzufertigen sei und die Aufzeichnungen überflüssig seien. Dennoch beschließt die FLK, dass die Aufzeichnungen weiter erfolgen sollen. Ab diesem Zeitpunkt wird die Tonaufzeichnung gestartet.

Ein Verzeichnisse der erforderlichen Mindestangaben gemäß BDSG enthalten sind, wird im Nachgang zur Sitzung erstellt und den Mitgliedern, Stellvertretern und Gästen der FLK zur Verfügung gestellt. Von allen Mitgliedern soll sodann eine Einwilligungserklärung für die Tonaufzeichnungen eingeholt werden. Die anwesenden Mitglieder, Stellvertreter und Gäste unterschreiben die Erklärung sogleich.

TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 147. FLK-Sitzung

Die Vertreterin der BVF und ein Vertreter der VSF haben bereits im Vorfeld Änderungswünsche zum Protokoll per E-Mail mitgeteilt. Die Anregungen wurden besprochen und teilweise im Protokoll ergänzt. Im Übrigen wurde das Protokoll angenommen.

TOP 12 – Verschiedenes

Als nächster Sitzungstermin wird der 15. Februar 2016 bestimmt. Da einige Neumitglieder aufgrund diverser beruflicher Verpflichtungen den Sitzungen ab 13:30 Uhr nicht beiwohnen können, wird mit 7 Ja-Stimmen, 6-Nein-Stimmen und einer Enthaltung der Beschluss gefasst, dass die Sitzungen zukünftig von 15 bis 18 Uhr stattfinden sollen.

TOP 4 – Auswertung der Messergebnisse Osterholz/Tenever – Gegenüberstellung Messergebnisse 2001 und 2015

Die FLSB berichtet anhand der als **Anlage 1** beigefügten Datei die Ergebnisse der Messungen in Osterholz/Tenever aus März und April 2015. Im März erfolgten Messungen an 15 zusammenhängenden Tagen in der St.-Gotthard-Straße sowie in März und April Messungen an 25 Tagen an der St.-Antonius-Grundschule im Oewerweg. Die Messpunkte lagen an der bisherigen Flugroute, die in der Karte blau dargestellt ist. Seit dem 10. Oktober 2015 ist die Flugroute entsprechend der in der Karte grün dargestellten Linie verlegt worden. Eine Vergleichsmessung an beiden Messpunkten solle nun nach der Verlegung der Flugroute erfolgen.

Am Messpunkt 1 gab es 50 Abflüge, die hauptsächlich von der Fluggesellschaft Ryanair durchgeführt wurden. An Messpunkt 2 gab es 26 Abflüge, die von Ryanair und einer Piaggio stammen. Die Messergebnisse ergeben sich aus der Anlage 1. Ein Vergleich zu den Messungen aus 2001 könne die FLSB nicht ziehen, da damals keine Unterscheidung nach An- und Abflügen bzw. Flugrouten erfolgte.

Im Anschluss an den Bericht erklärt der Vertreter der FBG, dass der Lärm nur verteilt werde. Die Vertreterin der BVF erklärt, dass eine Vermeidung nicht möglich sei. Die Verlegung der Route beruhe auf einer Prognose der DFS. Ein Vertreter des Beirates Obervieland ergänzt hierzu, dass eine Flugroutenverlegung nicht danach entschieden werden darf, wo weniger Menschen wohnen. Die Diskussion endet mit dem Hinweis, dass die Messergebnisse der Vergleichsmessung abgewartet werden sollen.

TOP 5 – Bericht zur Auswertung der April-Plots / Gespräche mit Airlines

Die FLSB berichtet zum Sachstand. Die DFS habe viele Plots erstellt, die als Grundlage für die Gespräche mit den Airlines genommen wurden. Die Plots stammen aus September 2014 und aus den Monaten April bis Juli 2015. In 2015 wurden mehrere Monate zusammengefasst, um in etwa die gleiche Anzahl an Flugbewegungen wie im September 2015 betrachten zu können.

Beim Vergleich der Plots stellte sich heraus, dass die Fluggesellschaft Germania ihre Flugverfahren verbessert habe. Bei Flügen der LFT, der KLM (Fokker 70), den Flugzeugen des Typs Jetstream 32 sowie bei Transportflügen für Airbus mit der Beluga gäbe es weiterhin geringe Abweichungen von der Nominallinie. Bemerkenswert sei, dass Ryanair besonders genau fliege.

Die Plots sollen den Mitgliedern im Nachgang zur Sitzung zur Verfügung gestellt werden.

Der Vertreter der FBG erklärt auf Nachfrage, dass die Piloten bei größeren Airlines kaum erreichbar seien, sodass es deshalb ggf. keine Rückmeldung gebe. Die Vertreter der Luftverkehrsgesellschaften, insbesondere solche, die eine Basis am Flughafen Bremen haben,

seien sehr gesprächsbereit. Die Ergebnisse der Bemühungen sollen nicht besonders publiziert werden, um nicht andere Luftverkehrsgesellschaften, die von der Idealroute abweichen, zu stigmatisieren. Im Übrigen bewegen sich alle Abweichungen stets innerhalb der Toleranz.

Nach kontroverser Diskussion über die Darstellung der Ergebnisse in der Öffentlichkeit stimmen die Mitglieder der FLK ab, dass der bisherige Weg, dass FLSB, FBG und DFS mit den Luftverkehrsgesellschaften von Zeit zu Zeit ins Gespräch kommen, beibehalten bleiben soll. Die FLK soll daneben nicht gesondert an die Luftverkehrsgesellschaften herantreten. Ebenso wenig soll eine gesonderte Information an die Öffentlichkeit erfolgen. Die Entscheidung erfolgt mit 12 Ja-Stimmen bei einer Nein-Stimme und keinen Enthaltungen.

Im Frühjahr/Sommer 2016 sollen erneut Plots erstellt werden und überprüft werden, ob es noch Abweichungen der Flugroute (Weser-Nienburg-Route) gibt.

TOP 6 – Jahresbericht 2014 der Fluglärmschutzbeauftragten

Die FLSB berichtet über das Jahr 2014. Der Jahresbericht ist dem Protokoll als **Anlage 2** beigelegt. In 2014 gab es ca. 45.000 Flugbewegungen. Hierzu gab es 407 Beschwerden von 66 Beschwerdeführern. Die Beschwerden waren in den Sommermonaten erwartungsgemäß höher. Zudem gab es vermehrt Beschwerden im Oktober und November aufgrund von Beschwerden aus Hemelingen bzgl. vermuteter östlicher Flugroutenabweichungen.

Die Beschwerden kommen hauptsächlich aus Obervieland und Hemelingen, wenige aus der Neustadt. Nur 13 % der Beschwerden kommen von Beschwerdeführern westlich des Flughafens. Warum diese Beschwerden aus dem östlichen Bereich Bremens so hoch sind, kann nicht aufgeklärt werden. Die FLSB weist jedoch daraufhin, dass die Beschwerden dahingehend unterschieden werden sollten, ob sie berechtigt sind. So seien z.B. viele Beschwerden aus Hemelingen bzgl. der Abweichung der Flugrouten unberechtigt. Detaillierte Daten zu den einzelnen Beschwerdeführern, z.B. hinsichtlich des Alters könne die FLSB nicht liefern. Die Vertreterin der BVF gibt insofern zu bedenken, dass ggf. viele ältere Leute die Beschwerden einreichen. Hieraus könne jedoch kein Schluss daraus gezogen werden, dass ältere Menschen empfindlicher seien als jüngere. Junge Menschen seien oftmals derart beschäftigt, dass sie froh seien, dass die Beschwerden von älteren Personen eingereicht werden.

Die Beschwerden beruhen zu 44 % auf Störungen der Nachtruhe, 24 % auf Abweichungen der Flugroute, 13 % auf Flugbewegungen mit Kleinfliegern und zu 12 % auf allgemeinem Fluglärm. In 2014 gab es mit 278 Ausnahmeerlaubnissen 64 mehr als in 2013. Die Anzahl der Home-Carrier-Flüge ist im Vergleich zu 2013 von 137 auf 369 Flugbewegungen gestiegen. Den Anstieg der Home Carrier-Flugbewegungen führen der Vorsitzende und die Vertreterin der BVF auf die Zulassung der Lufthansa als Home-Carrier zurück. Die Anerkennung des Home-Carrier-Status der Lufthansa solle bis zur kommenden FLK-Sitzung überprüft werden. Die Vermehrung der Home-Carrier-Flüge in der Nachtzeit entspreche nicht dem politischen Willen, die Nachtruhe mehr zu schützen. Zudem wirft die Vertreterin der BVF die Frage auf, ob die hohe Zahl der Ausnahmegenehmigungen aufgrund von Umlaufproblemen so hinzunehmen seien. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde betont, dass die Anzahl der Home-Carrier-Flugbewegungen nur zur Hälfte unter der maximal zulässigen Anzahl liege. Der Vorsitzende empfiehlt, die Nachtflüge unter Berücksichtigung der NORAH-Studie in der kommenden Sitzung zu diskutieren.

In diesem Zusammenhang stellt der Vorsitzende in Frage, ob mit den Beschwerden richtig umgegangen werde. Er führt hierzu ein Beispiel einer Beschwerde an, die seines Erachtens nicht zufriedenstellend beantwortet wurde, da der Abwägungsprozess nicht hinreichend erläutert und das Anliegen nicht berücksichtigt wurde. Differenzierte Antworten seien für die Akzeptanz des Online-Beschwerdeportals essentiell. FLSB und Vertreter der Genehmigungsbehörde können die Zielrichtung der Kritik nicht erkennen. Beide Institutionen betonen, dass die Zusammenarbeit sehr gut sei und dass mit den Beschwerden sensibel umgegangen werde. Mehr Text führe nach Ansicht des Vertreters der Genehmigungsbehörde nicht zu mehr Transparenz. Die Vertreterin der BVF erklärt zudem, dass die FLSB stets genau arbeite. Der Vertreter der FBG ergänzt hierzu, dass er die Stimmung in der Nachbarschaft – anders als der Vorsitzende – nicht so negativ gegenüber dem Flughafen und den hiermit beteiligten Institutionen empfindet.

TOP 7 – Nutzung der Startbahnverlängerung für Start-/Landeberechnungen

Die Vertreterin der BVF hat in dem als Anlage 3 beigefügten Schreiben das Anliegen bereits vorgetragen. Sie erläutert, dass nicht die physische Nutzung der Bahn gemeint sei, sondern die Einberechnung der Startbahnverlängerung für Start- und Landeverfahren. Namen von Luftverkehrsgesellschaften und/oder Piloten könnten nicht genannt werden. Jedoch komme auch häufig aus der Bevölkerung der Hinweis, dass die Luftfahrzeuge sehr spät abheben und die Lärmwerte hierdurch steigen. Die Vertreterin mahnt in diesem Zusammenhang die Einhaltung des „Stuhrvertrages“ an und betont, dass die Startbahnverlängerungen nur für die in der Genehmigung genannten Sonderfälle zu nutzen seien.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erklärt, dass dies kein Thema der FLK sei. Im Übrigen könne er keine Aussage dazu treffen, da derzeit eine Vorprüfung für ein eventuell einzuleitendes Verfahren nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten statfinde.

Die Vertreterin der BVF wirft in diesem Zusammenhang die Frage auf, wie die Nutzung der Startbahnverlängerungen kontrolliert werde. Der Vertreter der FBG erklärt, dass die Daten für die physische Nutzung der Startbahnverlängerungen vorliegen und kontrolliert werden. Im Übrigen geben die Handbücher der Airlines das Berechnungsverfahren für die Flugverfahren vor. Daten einzelner Luftverkehrsgesellschaften zur Berechnung der Flugverfahren können nicht vorgelegt werden, da die Luftverkehrsgesellschaften diese Berechnungen bei keiner der in der FLK beteiligten Institutionen vorgelegt werden müssten. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde ergänzt, dass bei Luftverkehrsgesellschaften, die den Flughafen Bremen selten anfliegen, genauer hingeschaut werde. Im Übrigen würde ein Beispiel einer Startberechnung, ggf. auch anonymisiert, zur Klärung des Sachverhaltes beitragen. Die BVF wird um Unterstützung hierzu gebeten.

Die Mitglieder der FLK schließen daraufhin den einstimmigen Beschluss, dass die Nutzung der Sonderstartbahn und deren Einbeziehung in die Berechnung überprüft und sichergestellt werden solle, dass der Stuhrvertrag und die Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen eingehalten werden.

Ein Vertreter des Beirates Obervieland regt an, überprüfen zu lassen, ob die physische Nutzung der Startbahnverlängerungen nicht sogar zu einer Lärmreduzierung führen könne.

TOP 8 – Rücknahme der Flugbetriebsregelung zu militärischen Überflügen

Der Sachverhalt, der aufgrund eines Beschwerdeführers eingebracht wurde, ist in **Anlage 4** dargestellt. Da die Genehmigungsbehörde seinerzeit für den Erlass der Regelung nicht zuständig war, musste diese Regelung mangels Rechtswirkung zurückgenommen werden.

Die Vertreterin der BVF erwartet, dass die betroffenen Anwohner nun auf den „good will“ des Militärs angewiesen sind. Unter Bezugnahme auf § 32 a LuftVG könne die Genehmigungsbehörde auch ein Sachverständigengutachten erstellen lassen, wenn Auswirkungen auf die Gesundheit erwartet werden. Der Vorsitzende schlägt vor, dass erneut ein Vertreter der Bundeswehr eingeladen wird und sensibilisiert werden solle. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde schlägt dagegen vor, dass eine Prüfung durch BAF und/oder DFS erfolgen solle, da die Flugsicherungsorganisationen die zuständige Stelle hierfür seien. Dementsprechend wird der einstimmige Beschluss gefasst, dass die DFS dringend die Handlungsspielräume (§ 22 LuftVO) zur Durchsetzung der Beschränkung wiederholter Landeanflüge überprüft, um der bisherigen notwendigen und akzeptablen Regelung wieder Geltung verleihen zu können.

TOP 9 - Aktueller Sachstand zur Umsetzung der „Visualisierung und Darstellung von Fluglärmessdaten“

Der Vertreter der FBG berichtet zum Sachstand der Umsetzung. Seit der letzten Sitzung seien technische Probleme gelöst worden. Die Erstellung eines Pflichtenheftes wurde beauftragt. Erste sichtbare Erfolge sieht er im zweiten Quartal 2016. Problematisch sei, dass die komplette Fluglärmessanlage erneuert werden müsse, um die Lärmessdaten und Flugbewegungen DIN-konform darstellen zu können.

TOP 10 - Bericht von der ADF-Tagung am 13./14. November 2014 in Stuttgart sowie am 23./24. April 2015 in Bremen

Der Vorsitzende berichtet von der letzten ADF-Tagung in Paderborn, auf der die NORAH-Studie dargestellt wurde. Die Auswertung durch das UBA hierzu folge. Zudem weist der Vorsitzende auf die geplante Änderung des § 29 b LuftVG hin.

Der Vertreter der FBG weist auf ein Thema in der 76. ADF-Tagung in Bremen hin. Hier wurde das Thema des gekurvten Anflugs aufgrund von GBAS-Anlagen dargestellt. Da GBAS auch in Bremen installiert sei, solle dieses Thema durch die FLK begleitet und Ergebnisse durch die DFS vorgestellt werden.

Der Vertreter der FBG regt daneben an, dass man sich zudem mit der Greiser-Studie auseinandersetzen könne, die in 2015 veröffentlicht wurde. Der Vertreter könne die Studie den Mitgliedern zur Verfügung stellen.

TOP 11 - Erstellung von Presseerklärungen, Presseöffentlichkeit der FLK-Sitzungen

Auf Anregung der Geschäftsführerin soll die Erstellung von Pressemitteilungen seitens der FLK geklärt werden. In der Vergangenheit gab es den Beschluss, dass hierzu eine interne Abstimmung mit Mitgliedern, dem Vorstand und der Geschäftsführerin der FLK erfolgt. Dies wurde bei den vergangenen Pressemitteilungen nicht berücksichtigt. Der Vorschlag, dass die Pressemitteilungen durch den Vorstand erstellt und unter Beteiligung der Mitglieder zeitnah abgestimmt werden, findet bei dem Vorsitzenden keine Zustimmung. Stattdessen schlägt der

Vorsitzende vor, dass die Pressemitteilungen wie gehabt von ihm, ggf. unter Beteiligung des übrigen Vorstandes, erstellt und anschließend zeitgleich an Mitglieder und Presse versandt werden. Hierbei beruft er sich auf § 12 Absatz 2 der Geschäftsordnung der FLK, die vorsieht, dass der Vorsitzende die Öffentlichkeit informiert. Seitens einzelner Mitglieder wird der Vorwurf der fehlenden Transparenz gegenüber dem Vorsitzenden erhoben. Nach einer kontroversen Diskussion wird hierzu mit 10 Ja-Stimmen, keiner Nein-Stimme und zwei Enthaltungen beschlossen, dass die Pressemitteilungen zukünftig vom Vorstand und von der Geschäftsführung erstellt und anschließend den Mitgliedern, Stellvertretern und Gästen zur Verfügung gestellt werde.

Das Thema der Presseöffentlichkeit der Sitzungen wird erneut vom Vorsitzenden eingebracht. Dies findet erneut keine Zustimmung bei den Mitgliedern.

Vorsitzender

Geschäftsführerin

Anlagen:

Anlage 1 – TOP 4 a / Messungen östliche Abflugroute WSR2M in Osterholz Tenever
März/April 2015

Anlage 2 – TOP 6 / Jahresbericht der Fluglärmschutzbeauftragten für das Jahr 2014

Anlage 3 – TOP 7 / Schreiben der VSF vom 31. Oktober 2015 zu Nutzung der Startbahnverlängerung für Start-/Lande-berechnungen – Verstoß gegen „Stuhrvertrag“

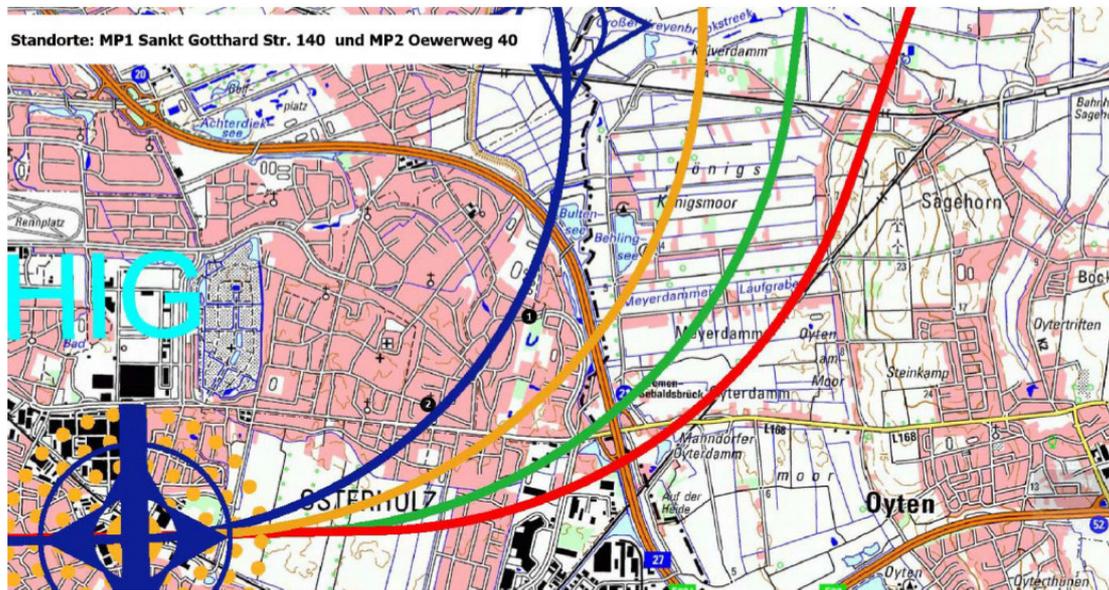
Anlage 4 – TOP 8 / Erläuterungen zur Rücknahme der Flugbetriebsregelung zu militärischen Überflügen

Abkürzungsverzeichnis

AAS	Atlas Air Service
ADF	Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen
ADV	Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
AzB	Allgemeinen Berechnungsvorschrift zur Erfassung von Fluglärm
AzD	Anleitung zur Datenerfassung
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BGH	Bundesgerichtshof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
BVL	Bremer Verein für Luftfahrt e.V.
DES	Datenerfassungssystem
DFLD	Deutscher Fluglärmdienst e.V.
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLH	Deutsche Lufthansa
FBG	Flughafen Bremen GmbH
FLK	Fluglärmkommission
FLSB	Fluglärmschutzbeauftragte
GO	Geschäftsordnung (der Fluglärmkommission Bremen)
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumenten-Landesystem
LFT	Lufthansa Flight Training GmbH
LH	Lufthansa
LMP	Lärminderungsplan
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MP/MS	Messstelle
OA	Ortsamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAF	Probleme an anderen Flughäfen
PIB	Probleme am Bremer Flughafen
SUBV	Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
SWAH	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
SWG	Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verkehr
UBA	Umweltbundesamt
UIG	Umweltinformationsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
VSF	Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. Bremen
WES	Wesertalroute
WNR	Weser-Nienburg-Route

**Anlage 1 – TOP 4 a / Messungen östliche Abflugroute WSR2M in Osterholz Tenever
März/April 2015**

148. FLK-Sitzung TOP 4a Messungen östliche Abflugroute WSR2M in Osterholz Tenever März/April 2015



Seite 1 von 3

148. FLK-Sitzung TOP 4a Messungen östliche Abflugroute WSR2M in Osterholz Tenever März/April 2015

Messergebnisse MP1 St.-Gotthard-Straße 140

5.- 19. März 2015 (15 Tage)

und Überprüfung der Abflüge WSR2M

Datum	Uhrzeit	Airline u.a.	Typ	Destination	L _{AS,max} dB(A)
09.03.15	15:56	Ryanair	B 737-800	Stockholm	70,0
12.03.15	10:32	Ryanair	B 737-800	Tampere	68,0
14.03.15	10:32	Ryanair	B 737-800	Tampere	70,0
17.03.15	09:35	Marine	P-3 Orion	Karup, DK	74,7
17.03.15	11:03	Ryanair	B 737-800	Göteborg	67,2
18.03.15	14:12	Ryanair	B 737-800	Riga	67,9
19.03.15	11:15	Helikopter	Agusta	Esbjerg, DK	67,9

Im Untersuchungszeitraum erfolgten 50 WSR2M Abflüge, von denen 7 Abflüge korrelierte Lärmereignisse an der Messtation in Tenever verursachten. Die maximalen Einzelschallpegel liegen bei 67,2 bis 74,7 dB(A)

Die 50 Abflüge erfolgten vorwiegend von Ryanair, SAS Scandinavian Airlines und Kleinfliegern.

Seite 2 von 3

148. FLK-Sitzung TOP 4a Messungen östliche Abflugroute WSR2M in Osterholz Tenever März/April 2015

Messergebnisse MP2 St. Antonius Grundschule, Oewerweg 40a

28. März.- 21. April 2015 (25 Tage)

und Überprüfung der Abflüge WSR2M

Datum	Uhrzeit	Airline u.a.	Typ	Destination	L _{AS, max} dB(A)
04.04.15	11:01	Piaggio	P180	Sylt	73,9
04.04.15	11:09	Ryanair	B 737-800	Stockholm	71,8
06.04.15	11:13	Ryanair	B 737-800	Riga	71,5
06.04.15	16:01	Ryanair	B 737-800	Talinn	69,1
09.04.15	11:04	Ryanair	B 737-800	Stockholm	71,7
10.04.15	10:50	Ryanair	B 737-800	Riga	71,3
10.04.15	15:55	Ryanair	B 737-800	Talinn	71,8
18.04.15	11:12	Ryanair	B 737-800	Stockholm	72,5
19.04.15	16:43	Ryanair	B 737-800	Tampere	72,8

Im Untersuchungszeitraum erfolgten 26 WSR2M Abflüge, von denen 9 Abflüge korrelierte Lärmereignisse an der Messstation in Osterholz verursachten. Die maximalen Schalldruckpegel liegen bei 69,1 bis 73,9 dB(A)

Die 26 Abflüge erfolgten vorwiegend von Ryanair, Kleinfliegern und Scandinavian Airlines.

Anlage 2 – TOP 6 / Jahresbericht der Fluglärmschutzbeauftragten für das Jahr 2014

- Aus technischen Gründen hinter Anlage 4 eingefügt –

Anlage 3 – TOP 7 / Schreiben der VSF vom 31. Oktober 2015 zu Nutzung der Startbahnverlängerung für Start-/Landeberechnungen – Verstoß gegen „Stuhrvertrag“



VSF
Vereinigung zum Schutz
Flugverkehrsgeschädigter e.V.

Postanschrift: VSF e.V. c/o Monika Morschel
Schlehenweg 21
28279 Bremen

Tel.: 0421- 834048
Fax: 0421- 84108904
Email: bremen1@fluglaerm.de
Web: www.fluglaerm.de/bremen

Mitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)

Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. • Schlehenweg 21 • 28279 Bremen

Senator für Wirtschaft und Häfen
Luftfahrtbehörde
z. Hd. Herrn Andreas Krüger
Zweite Schlachtpforte 3

28195 Bremen

Bremen, den 31.10.2015

**Nutzung der Startbahnverlängerung für Start-/Landeberechnungen
Verstoß gegen „Stuhrvertrag“**

Sehr geehrter Herr Krüger,

wir bitten um Klärung, ob und wie zur Start- oder Landeberechnung Piloten, die am Bremer Airport starten oder landen, die Startbahnverlängerung in Ihre Berechnung mit einbeziehen. Welche Möglichkeiten nutzen Sie, um zu garantieren, dass der Stuhrvertrag eingehalten wird?

Begründung:

Wie Sie wissen, ist die Nutzung der Startbahnverlängerungen aus Lärmschutzgründen beschränkt. Dies wird im „Stuhrvertrag“ der betroffenen Bevölkerung garantiert.

In Gesprächen mit Lufthansapiloten wurde die Nutzung der Sonderstartbahn als gegeben erklärt. Auch der WK-Artikel vom 02.09.2015 „Gute Noten für Bremer Airport“ berichtet „VC-Vorstandsmitglied Uwe Harter lobte den City Airport Bremen für die Verlängerung seiner Start- und Landebahn um 300 Meter in beide Richtungen. Die zu kurze Landebahn war im Vorjahr noch kritisiert worden.“

Mit der Bitte um baldige Klärung
verbleibt mit freundlichen Grüßen
Ihre

Monika Morschel

Verteiler:
FLK Bremen, z. Hd. Herrn Bohr, verbunden mit der Bitte, dies Thema in der nächsten FLK zur Klärung aufzurufen

Anlage 4 – TOP 8 / Erläuterungen zur Rücknahme der Flugbetriebsregelung zu militärischen Überflügen

**KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM
UND LUFTVERUNREINIGUNGEN
FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN**

Bremen, 05. November 2015

TOP 8 zur 148. FLK-Sitzung - Rücknahme der Flugbetriebsregelung zu militärischen Überflügen

Die Flugbetriebsregelung für den Verkehrsflughafen Bremen vom 04.09.1996, Aktenzeichen 800-322-90/3, NfL I 230/96 wurde zurück genommen. Diese regelte, dass

- „Übungsanflüge durch Helikopter ... täglich in den Zeiten von 18:00 Uhr bis 8:00 Uhr und von 13:00 Uhr bis 15:00 Uhr untersagt“ sind und
- „Verstöße gegen diese Regelung ... nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG i. V. m. § 22 Abs. 1 und § 43, Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 als Straftat verfolgt werden“ können.

Es ist in der Vergangenheit wiederholt gegen diese Regelung verstoßen worden. Da die Landesluftfahrtbehörde hierin Ordnungswidrigkeiten nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG i. V. m. § 22 Abs. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO gesehen hat, hat sie solche Fälle, bei denen militärische Luftfahrzeuge involviert waren, zuständigkeithalber gemäß § 63 Nr. 4 LuftVG an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung abgegeben.

Dieses hat mit Schreiben vom 22.11.2013 mitgeteilt: „Verdacht einer Ordnungswidrigkeit oder Straftat besteht nicht. Die dem Verfahren zugrunde liegende Anzeige der Landesluftfahrtbehörde Bremen fußt auf einer Regelung des Flugplatzverkehrs, für die eine Rechtsgrundlage nicht ersichtlich ist. Nach § 21 a Abs. 1 Satz 1 LuftVO ist im vorliegenden Fall die Flugsicherungsorganisation für solche Regelungen zuständig, da es sich im Falle des Flugplatzes Bremen (EDDW) um einen Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle handelt. Weil im vorliegenden Fall eine nach dem Gesetz unzuständige Stelle (die Landesluftfahrtbehörde von Bremen) die Regelung geschaffen hat, kann diese keine Geltung entfalten und die Zuwiderhandlung kann nicht als Verstoß gegen § 22 Abs. 1 LuftVO angesehen werden. Folglich müssen die eingeleiteten Bußgeldverfahren eingestellt werden.“

Kommission zur Abwehr von Fluglärm und Luftverunreinigungen für den Verkehrsflughafen Bremen
Vorsitzender: Ralf Bohr, Hahnenstraße 37, 28309 Bremen, 0178-1369929, 0421-459274, ralf.bohr@gmx.net
Stellv.Vors.: Dieter Blanke, Krumhörnweg 40, 28259 Bremen, 0421-513233, dieter.blanke@bremen.de
Volker Reinhold, Pillauer Str. 65, 28816 Stuhr, 0421-5659411, v.reinhold@online.de
Geschäftsführung: Andrea Schmelzer, Flughafenallee 20, 28199 Bremen, 0421 – 5595206,
andrea.schmelzer@airport-bremen.de

Jahresbericht 2014

der Fluglärmenschutzbeauftragten für den Verkehrsflughafen Bremen



Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Freie
Hansestadt
Bremen

Abteilung Umweltwirtschaft,
Klima- und Ressourcenschutz
Referat 22 - Immissionsschutz

Inhalt

1. Verkehrszahlen	2
2. Beschwerdesituation 2014	2
2.1 Nachtflüge	6
2.2 Abweichungen von der Flugroute	6
2.3 Überflüge von Kleinfliegern	6
3. Veröffentlichung der FLK-Protokolle mit Anlagen	7
4. AG Fluglärm-Messanlage/Visualisierung	7

Jahresbericht 2014 der Fluglärmenschutzbeauftragten

1. Verkehrszahlen

Im Kalenderjahr 2014 fanden am Verkehrsflughafen Bremen insgesamt 45.987 Flugbewegungen statt. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der Flüge um 3,75 Prozent (oder 1.723 Flugbewegungen). Der Betriebsrichtungsanteil in Richtung Westen (sog. 27-Betrieb) lag in 2014 bei ca. 63 Prozent; der Betriebsrichtungsanteil in Richtung Osten (sog. 09-Betrieb) lag bei rund 37 Prozent.

2. Beschwerdesituation 2014

Im Berichtszeitraum gingen 407 Fluglärmbeschwerden von 66 Beschwerdeführenden ein. Abbildung 1 zeigt den Anstieg der monatlichen Beschwerden während der Sommermonate. Im Juli sind 70 Beschwerden von 21 Beschwerdeführenden eingegangen. Im Oktober lagen 77 Beschwerden von 9 Beschwerdeführenden vor. Für die Monate Oktober und November ist anzumerken, dass 54 bzw. 65 % der vorgebrachten Beschwerden auf zwei Beschwerdeführende aus dem Stadtteil Hemelingen zurückgingen.

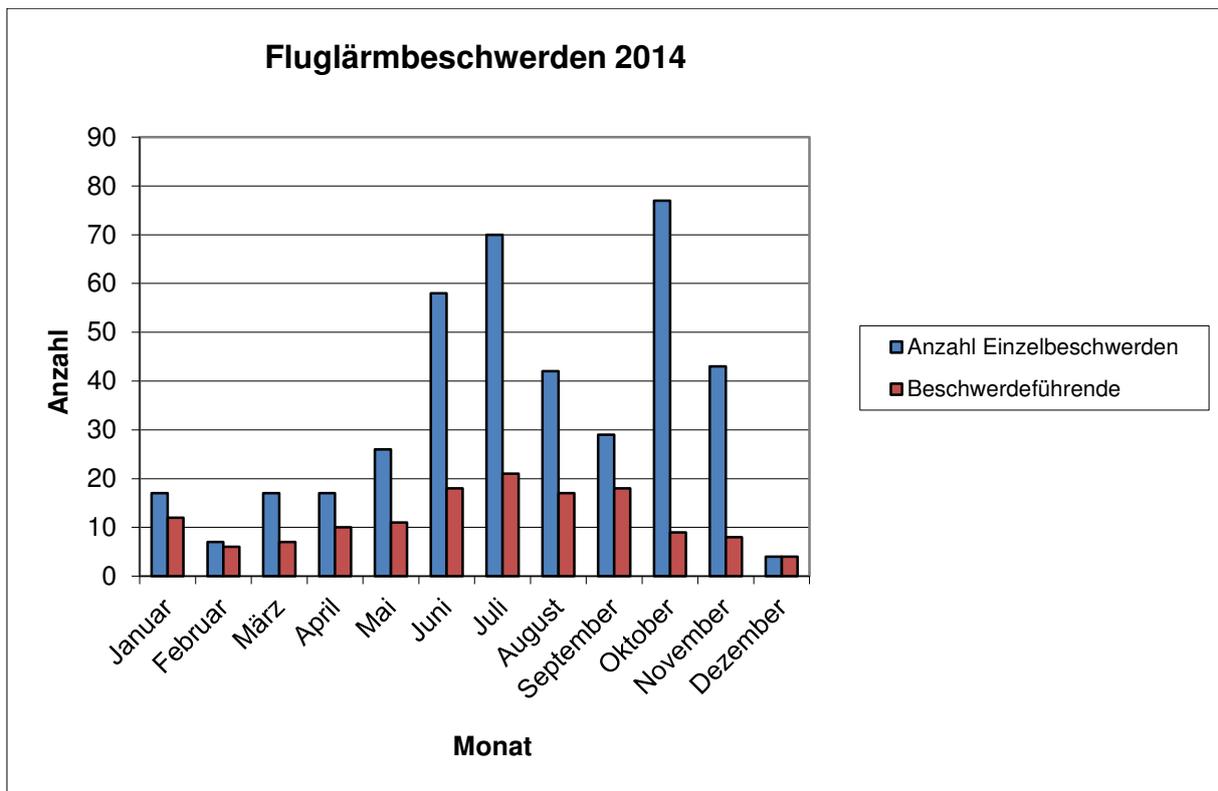


Abbildung 1: Monatliche Anzahl der Beschwerden und der Beschwerdeführenden

Der Vergleich der monatlichen Anzahl der Beschwerden mit den Jahren 2012 und 2013 zeigt die jährliche tendenzielle Zunahme im Juni, Juli und August (s. Abbildung 2). Die Entwicklung im Oktober und November 2014 wurde wie bereits oben erwähnt von zwei Beschwerdeführenden mit jeweils mehr als der Hälfte der monatlichen Beschwerdeanzahlen geprägt.

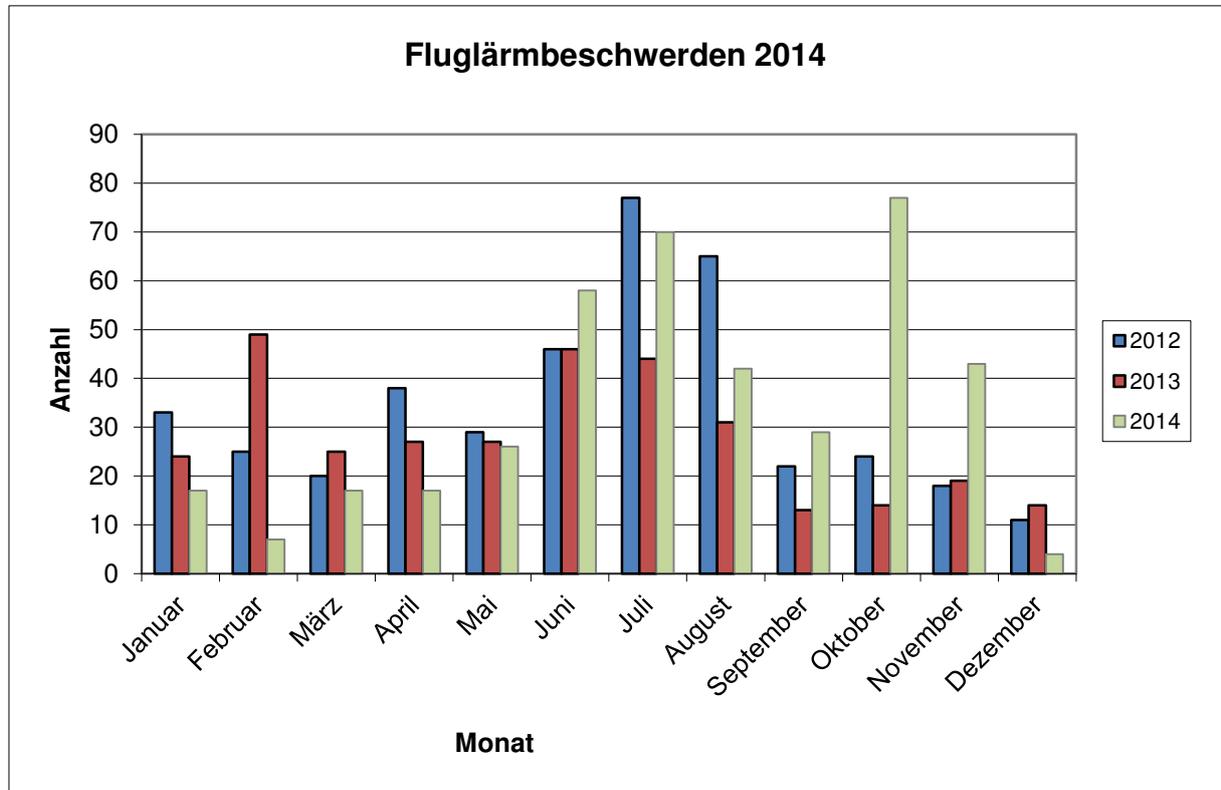


Abbildung 2: Vergleich der monatlichen Beschwerden von 2012 bis 2014

Der nachfolgenden Darstellung ist der prozentuale Anteil der Herkunft der Beschwerden im Verhältnis zur Lage des Flughafens zu entnehmen.

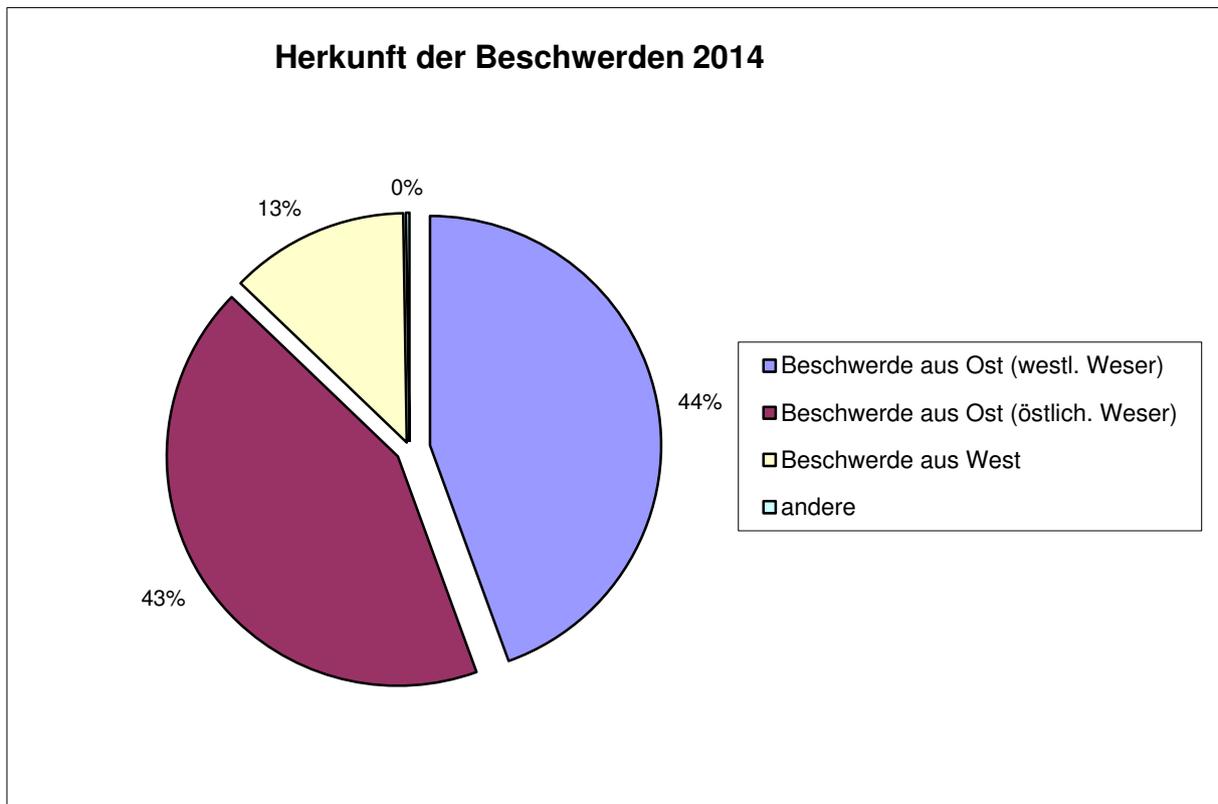


Abbildung 3: Herkunft der Beschwerden im Verhältnis zur Lage des Flughafens

In Abbildung 3 wird deutlich, dass 44 % aller Fluglärmbeschwerden aus dem Bereich Ost (westlich der Weser) eingingen. Fast ausschließlich kamen die Beschwerden aus dem Stadtteil Obervieland und nur wenige aus der Neustadt.

Aus dem Bereich Ost (östlich der Weser) gingen 43 % der Beschwerden ein, vorwiegend aus Hemelingen und aus Osterholz.

Weitere 13 % kamen aus dem Bereich West, hauptsächlich aus dem Stadtteil Huchting sowie aus der Gemeinde Stuhr.

Die Beschwerdestatistik unterscheidet folgende Kategorien, welche von den Beschwerdeführenden bei Ihrer Eingabe im Online-Service Fluglärm gewählt werden: Abweichung einer Flugroute, Allgemeiner Fluglärm, Bodenlärm, Kleinflieger, Militär, Nachtflug, Sonstiges/Umkehrschub, Verlegung einer Flugroute und Zusatzflug.

2014 sind die Hauptbeschwerdegründe Störungen der Nachtruhe nach 22:30 Uhr gefolgt von Abweichungen der Flugroute, Überflüge von Kleinfliegern sowie Allgemeiner Fluglärm gewesen (siehe Abbildung 4).

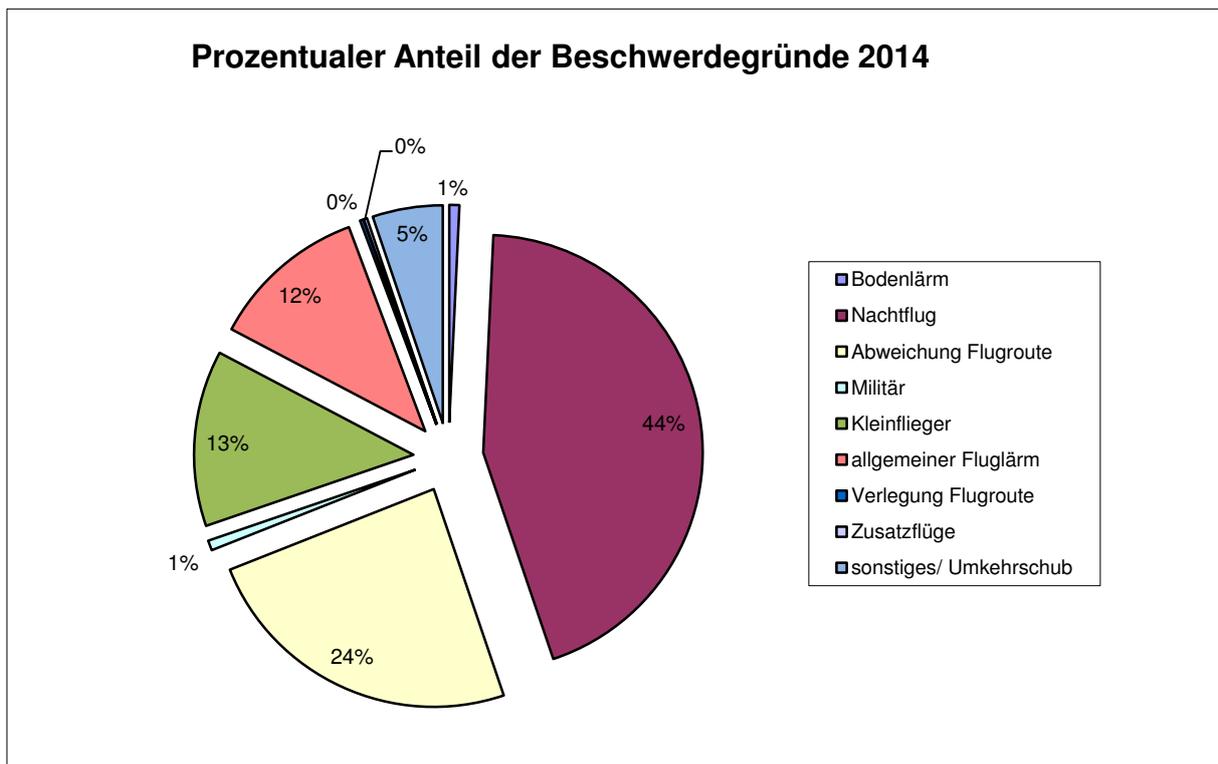


Abbildung 4: Verteilung der Beschwerdegründe

2.1 Nachtflüge

Während der Nachtflugbeschränkung von 22 Uhr bis 6 Uhr erfolgten insgesamt 1.727 Flugbewegungen (3,75 % der Gesamtflüge in 2014). In 2013 waren es 1.799 Flüge und entsprechend 4 Prozent der Gesamtflugbewegungen.

In der Zeit von 22 bis 22:30 Uhr gab es 1.047 Flüge, weitere 330 Home-Carrier-Flüge bis 23:00 Uhr sowie 39 verspätete Home-Carrier bis 24:00 Uhr, 6 Ausweichflüge und 28 Ambulanzflüge, womit 1.450 Flüge durch die Genehmigung abgedeckt waren.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Anzahl der Landungen von Fluggesellschaften mit Home-Carrier-Status von 137 auf 369 erhöht. Gemäß der Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen sind jährlich 730 Home-Carrier-Flugbewegungen zulässig. Für geplante Landungen zwischen 22:00 und 22:30 wurden bei Verspätungen bis 22:45 Uhr 118 Ausnahmeerlaubnisse erteilt, 56 bis 23:00 Uhr, 58 bis 24:00 Uhr und 5 nach 24:00 Uhr. Zudem erfolgte eine Home-Carrier-Landung nach 24:00 Uhr. Weitere 40 Ausnahmeerlaubnisse wurden für zusätzliche Nachtflüge erteilt. Die Gründe für die Erteilung der 278 Ausnahmeerlaubnisse waren hauptsächlich Umlaufprobleme (78), Technische Probleme (48), Flugsicherung/Zeitnischenvergabe (47) und wetterbedingte Verzögerungen (39).

In 2014 ist im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg der erteilten Erlaubnisse von den Nachtflugbeschränkungen von 64 (oder 24 Prozent) festzustellen.

2.2 Abweichungen von der Flugroute

Im Berichtszeitraum gingen 24 % aller Beschwerden auf Vermutungen einer Routenabweichung zurück. Die meisten Angaben bezogen sich auf Abflugstrecken mit Startrichtung Ost und Drehpunkt 2,5 DME, ausgehend von zwei Beschwerdeführenden aus Hemelingen. Bemängelt wurde ein Überschießen in Hemelinger/Arberger Wohngebiete hinein.

Von 83 von der DFS überprüften Abflügen konnten 15 meist geringe östliche Abweichungen von der Nominallinie im Bereich der Südkurve der „Weser-Nienburg-Route“ (davon eine Pilotenanweisung) festgestellt werden. Die Abflugstrecken mit Startrichtung Ost und Drehpunkt 2,5 DME wurden überwiegend sehr genau eingehalten. Leicht westliche Abweichungen von der Nominallinie wurden bei 16 Flügen festgestellt.

Die tatsächlich geflogenen Abflugrouten wurden nach Flugzeugtypen und Airlines analysiert. Nach Sichtung befanden sich alle innerhalb des Flugerwartungsgebietes und haben die vorgeschriebenen Verfahren eingehalten. Bei wiederholten östlichen Abweichungen von der Nominallinie wurden Airlines gemeinsam von je einem Vertreter der Deutschen Flugsicherung, der Flughafen Bremen GmbH sowie der Fluglärmschutzbeauftragten angeschrieben, um im Interesse der Vermeidung von Wiederholungen auf Optimierungsmöglichkeiten hinzuweisen.

2.3 Überflüge von Kleinfliegern

Gegenstand der Beschwerden sind hauptsächlich Überflüge der fünf Ausbildungsflugzeuge Cessna Citation CJ 1+ der Lufthansa Flight Training GmbH (LFT). Die Informationen aus den Bürgerbeschwerden wurden an die LFT weitergeleitet und der

Flugbetrieb teils um Stellungnahmen gebeten. Zum Thema der IFR- und VFR-Pattern der Ausbildungsflüge gab es mit der Verkehrsfliegerschule einen Informationsaustausch über die Trainingsabläufe. Da sich der Sitz der Verkehrsfliegerschule direkt am Verkehrsflughafen Bremen befindet, wird von dort aus gestartet und gelandet sowie ca. 25 Prozent der erforderlichen Übungsabläufe zur Ausbildung der Piloten in Bremen geplant. Dementsprechend finden ca. 75 Prozent der Übungsanflüge außerhalb von Bremen an anderen Flughäfen statt. Im Rahmen der Ausbildung sind für jeden Flugschüler 120 Stunden im Simulator und 15 Stunden im Flugzeug vorgesehen. Die meisten der fünf verfügbaren Cessna C525 starten mit wenigen Ausnahmen morgens zwischen 8 und 9 Uhr und kehren nach ca. 5 Stunden nach Bremen zurück. In der Mittagszeit erfolgen nach dem Crewwechsel weitere Starts der Cessna Citation CJ 1+. Nach den erfolgten Übungen kehren die Ausbildungsflugzeuge am Nachmittag bzw. Abend nach Bremen zurück. Die Schülerinnen werden generell in den verschiedensten Unterrichtseinheiten sowie in der praktischen Ausbildung für den Fluglärm sensibilisiert.

3. Veröffentlichung der FLK-Protokolle mit Anlagen

Anfang Dezember 2014 wurde die Internetseite der Fluglärmkommission Bremen mit der vollständigen Bezeichnung „Kommission zur Abwehr von Fluglärm und Luftverunreinigungen für den Verkehrsflughafen Bremen“ (www.wirtschaft.bremen.de/flk) freigeschaltet, um über Aufgaben, Zusammensetzung der Kommission und aktuelle Themen zu informieren. Veröffentlicht werden die Protokolle aller Sitzungen beginnend ab 2005.

4. AG Fluglärm-Messanlage/Visualisierung

In 2014 gab es drei Sitzungen der Arbeitsgemeinschaft „Fluglärm-Messanlage/Visualisierung“, bestehend aus Vertreterinnen der Fluglärmkommission. Die AG prüfte und definierte Anforderungen an eine neue Fluglärm-Überwachungsanlage zur Herstellung der Kompatibilität mit der DIN 45643 in der Fassung 2011. Im Konsens mit der Fluglärmkommission wurden Berichtspflichten unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und dem Stand der Technik erarbeitet. Es folgte eine in Auftrag gegebene Anforderungsanalyse zur Realisierung eines software-gestützten Berichtswesens für die Fluglärm-Überwachungsanlage.