

---

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

---

Bremen, 28.04.2009

## Protokoll – abgestimmte Fassung

### über die 125. Sitzung der Kommission am 16. Februar 2009 im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH

#### Tagesordnung:

Beginn der Sitzung : 13.30 Uhr

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der 124. FLK-Sitzung
3. Änderung der Geschäftsordnung
4. Anstieg Nachtflugbewegungen/Ausnahmegenehmigungen
5. „Wesertalroute“, Beschluss der Bürgerschaft, Antrag auf weitere NIROS-Berechnungen und schnellstmögliche Drehpunktverlegung
6. Berechnung Schallschutzzonen nach FluglärmG 2007
7. Aktionsplan zur Lärminderung nach Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG
8. Rollhalt West
9. Bericht LSB
10. Anträge:
  - a) Erweiterung Messstellen im Bereich Sielhof und Hemelingen (letzte Behandlung 122. FLK)
  - b) Nachweis der Wartungsschwerpunkte für Home Carrier
11. Verschiedenes
  - a) neues Fluggerät bei LFT
  - b) 100-Jahrfeier Flugbetrieb in Bremen
  - c) Terminfestlegung

Bereits im Vorfeld der Sitzung wurden versandt:

- Protokollentwurf der 124. FLK-Sitzung
- Anträge zur Drehpunktverlegung und zur 100-Jahrfeier des Flughafens
- die Übersicht der Nachtflüge und Lärmwerte für das Jahr 2008
- NIROS-Berechnung 2,5 DME sowie Beschlüsse der Bürgerschaft und des Petitionsausschusses zum Drehpunkt 2,5 DME
- Änderungsvorschlag für die Geschäftsordnung
- Entwurf der Dokumentation Wesertalroute 2007

Die Mitglieder und die Genehmigungsbehörde werden begrüßt, es wird erklärt, dass wie in der Vergangenheit für die Erstellung des Protokolls ein Tonband mitläuft. Die Anwesenden sind hiermit einverstanden.

## **TOP 1 – Genehmigung der Tagesordnung**

Die Tagesordnung wird ergänzt um TOP 10 c) Internetauftritt Flughafen, im übrigen wie vorgeschlagen angenommen.

## **TOP 2- Genehmigung des Protokolls der 124. FLK-Sitzung**

Das Protokoll wird mit folgenden Änderungen angenommen:

TOP 3.2a): Zweck der FLK **sei** eine Mediation....

TOP 4: Die neue Beschränkung für Visual Approaches gilt für Lfz <23t und nicht <25t. Bitte zweimal ändern

TOP 6: neuen ersten Punkt hinzufügen: Es gibt keine einheitliche, internationale Definition für CDA;

3. Strichaufzählung: CDA ist ein kontinuierlicher Anflug aus großen Höhen möglichst ohne Zwischenstufen **zum (ILS)-Endanflug**, bei dem Klappen und Fahrwerk frühzeitig ausgefahren werden **können**.

## **TOP 3 – Änderung der Geschäftsordnung**

Der Änderung der §§ 2 bis 12(1) – (5), (7), 13 und 14 der Geschäftsordnung entsprechend Anlage 1 wird mit 19 Ja, kein Nein und 3 Enthaltungen zugestimmt.  
§ 12(6) wird mit 17 Ja, 3 Nein, 2 Enthaltungen zugestimmt.

Es besteht weiterer Diskussionsbedarf zu § 5 Abs. 1 Satz 2. Aufgrund von Zeitmangel wird jedoch mit 10 Ja, 7 nein, 5 Enthaltungen eine weitere Befassung ausgesetzt.

Zu § 9 besteht überwiegend die Auffassung, dass nur das genehmigte Protokoll, ggfs. mit Schwärzungen von vertraulichen Inhalten, veröffentlicht werden soll.

Zu § 10 wird erläutert, dass der Ausschuss seine Arbeitsaufträge aus der FLK erhält.

Zu § 12 wird klargestellt, dass Anträge vor und während der Sitzung gestellt werden können. Anträge außerhalb der Tagesordnung werden unter dem TOP „Anträge“ behandelt.

## **TOP 4: Anstieg Nachtflugbewegungen/Ausnahmegenehmigungen**

Der Antragsteller beantragt eine Vertagung des TOPs auf die kommende Sitzung und Behandlung in einer öffentlichen Sitzung, u.a. zur Prüfung, ob die Empfehlungen der FLK umgesetzt werden.

Der Vertagung wird mit 21 Ja, 1 Enthaltung zugestimmt.

Es besteht Einigkeit, dass das Thema Nachtflüge ein wichtiges Thema in der FLK und auch für die Bevölkerung ist. Die FLK ist jedoch keine Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit, ebenso besteht keine Rechtfertigungspflicht der Behörde über ihr Tun. Die Anzahlen und Lärmwerte der Nachtflüge sind im Internet bereitgestellt. Mehrheitlich wird eine öffentliche Befassung in den Beiräten als sinnvoller erachtet, da dort Redebeiträge der Öffentlichkeit und eine regionale Nähe und Bezug möglich sind. Einige Mitglieder halten eine öffentliche FLK-Sitzung für sinnvoll. Eine Befassung der FLK mit Nachtflügen in öffentlicher Sitzung wird mit 5 Ja, 15 Nein, 2 Enthaltungen abgelehnt.

## **TOP 5: „Wesertalroute“, Beschluss der Bürgerschaft, Antrag auf weitere NIROS-Berechnungen und schnellstmögliche Drehpunktverlegung**

Es wird von der Empfehlung des Petitionsausschusses und dem Beschluss der Bürgerschaft berichtet, die eine sofortige Einführung des Drehpunkts 2,5 DME sowie die Prüfung noch weiter westlich gelegener Drehpunkte fordern. Ein Mitglied teilt mit, dass ihm/ihr erst jetzt offenbar wurde, dass in der NIROS-Optimierung von 2006 erst ab dem Drehpunkt 2,8 DME berechnet wurde und dieser Punkt identisch ist zum 2-Meilen-Punkt. Das Mitglied fühlt sich in diesem Punkt getäuscht, da er/sie davon ausging, dass auch der 2,5 DME bereits mit einbezogen

worden wäre. Dies schon deshalb, weil ein Drehpunkt (2,8 DME), der am Beginn der NIROS - Berechnung ab 2,8 DME liegt, nicht als „optimiert“ gelten kann, wenn nicht ausgeschlossen ist, dass außerhalb der Berechnung kein Optimierungspotential mehr besteht. Andere Mitglieder äußern ihr Unverständnis darüber, da die fraglichen Drehpunkte mehrfach vorgestellt und in Grafiken dargestellt wurden.

Die wesentlichen Ergebnisse der NIROS-Studie 2008 werden vorgestellt. Die Berechnung vergleicht die Drehpunkte 2,5 DME und 2,8 DME. Die Güterwerte für beide Drehpunkte liegen sehr eng beieinander und lassen laut DFS keine eindeutige Präferenz einer der beiden Drehpunkte erkennen. Weiterhin wurde vom Petitionsausschuss gefordert, auch weitere Drehpunkte zu untersuchen. Vor diesem Hintergrund lehnt die DFS eine Verlegung des Drehpunkts auf 2,5 DME zu jetzigen Zeitpunkt ab.

Ein Mitglied sieht eine deutliche Verschiebung und Verbesserung der Güterwerte und eine Verbesserung im gesundheitlich relevanten Bereich bei Drehpunkt 2,5 DME. Die Fanomosaufzeichnungen zeigen aus seiner Sicht, dass noch Optimierung möglich sei, da mit dem 2,8 NM DME Drehpunkt der Wesertalroute, weiterhin der Ortsteil Hemelingen überflogen werde und die erhoffte deutliche Lärminderung durch den 2,8 NM DME Drehpunkt nicht eingetreten sei.

Das Mitglied verwies weiterhin auf die Bevölkerungsstatistik des Niros-Gutachtens und stellte fest, dass es bei den hohen Lärmwerten (70-55 db) zu keinen wesentlichen Änderungen zwischen den beiden Drehpunkten komme, aber im mittleren Lärmbereich (55-45 db) 3000-4000 Einwohner entlastet würden und deshalb der 2,5 NM DME Drehpunkt der lärmoptimiertere Drehpunkt sei.

Es wird dargelegt, dass die FLK fachlich kompetent besetzt ist, sich intensiv mit der Frage des Drehpunkts auseinandergesetzt hat und neben den reinen Berechnungsergebnissen auch andere Gesichtspunkte in der Entscheidung zugrundegelegt wurden. Der Drehpunkt 2,5 DME sei nicht erneut in Erwägung gezogen worden, da die Beschwerdelage und die Wirkung der in niedriger Höhe drehenden Flugzeuge diesen Drehpunkt als nicht durchsetzbar erwiesen.

Es wird erläutert, dass der westlichste fliegerisch mögliche Drehpunkt erst ermittelt werden müsste. Bei westlichen Abflügen liegt der Drehpunkt bereits sehr früh, wird aber nur mit Zustimmung des Piloten geflogen und ist nicht verpflichtend.

Ein Mitglied erläutert, dass die NIROS-Berechnung keine optimale Grundlage für eine neue Entscheidung bildet, da nur die Idealroute betrachtet wird, die Bevölkerungszahlen veraltet sind und neue Betroffenheiten entstehen könnten, ohne insgesamt eine abgesicherte Entlastungswirkung nachweisen zu können. Auf dieser Datengrundlage sollte von dem mühsam gefundene Kompromiss nicht abgewichen werden. Bei weiteren Erkenntnissen wäre die Diskussion dann ggfs. erneut zu führen.

Ein Mitglied trägt vor, dass zum einen die Datenbasis für die NIROS-Berechnungen unverändert ist. Letztlich entscheide das Luftfahrtbundesamt über die Flugrouten. Die FLK und die DFS müssten einen intensiv beratenen Drehpunkt auch durchhalten, da niemals jeder einzelne Bürger hinter der Entscheidung stehen würde.

Die DFS teilt mit, dass sie sich nicht einem Votum der FLK entgegenstellen würde. Es müsse aber auch ein Ende der Diskussionen möglich sein, da eine ständige Veränderung des Drehpunkts nicht möglich ist. Bisher lägen der DFS keine neuen Erkenntnisse vor, die eine Veränderung des jetzigen Drehpunkts 2,8 DME rechtfertigen würden. Verschiedene Mitglieder kritisieren, dass die DFS keine klare Linie zeige und die Beratungsleistung der FLK im Grunde bereits erbracht wurde.

Ein Mitglied wünscht die Vorstellung der NIROS-Studie durch den Fachgutachter.

Es wird erläutert, dass der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa bereits ein weiteres Wölfel-Gutachten beauftragt hat. Dabei werden der Drehpunkt 2,5 DME und 2,8 DME verglichen. Fragestellung ist dabei, wo und um welchen Betrag die Änderungen erfolgen. Das Gutachten wird der FLK zur Kenntnis gegeben werden. Weiterhin wird die DFS gebeten, eine

weitere Optimierungsrechnung zwischen dem westlichsten, fliegerisch möglichen Drehpunkt und 2,5 DME durchzuführen. Sollte dabei ein besserer Gütewert als bei den bekannten Drehpunkten ermittelt werden, würde auch dieser Drehpunkt in das Wölfel-Gutachten einbezogen. Dies wird von der FLK unterstützt.

Der Antragsteller beantragt eine Vertagung des TOPs. Es erfolgt eine Vertagung bis zum Vorliegen des Wölfel-Gutachtens.

Ein Mitglied fragt, ob auch alle anderen Abflugrouten nochmals mit Berechnungen optimiert werden müssten und ob es auch andere Berechnungsprogramme als NIROS gibt. Es wird erläutert, dass es auch andere Berechnungsprogramme gibt, die an anderen Flughäfen auch eingesetzt werden.

Dokumentation „Wesertalroute 2007“: Es wird erläutert, dass in dem Entwurf die Entscheidungsfindung zur Wiedereinführung der „Wesertalroute“ mit Drehpunkt 2,8 DME dokumentiert wird. Basis sind im Wesentlichen die Protokolle der FLK sowie die beiden Gutachten. Es ist eine Dokumentation der FLK für die FLK. Die Dokumentation soll zur Information z.B. von neuen FLK-Mitgliedern aber auch für die Öffentlichkeit dienen. Eine Veröffentlichung im Internet ist vorgesehen.

Ein Mitglied möchte die Entscheidungsfindungen der vergangenen Drehpunktänderungen ebenfalls dargestellt haben. Ein anderes Mitglied äußert, dass dafür kein Bedarf bestünde. Ein anderes Mitglied sieht z.T. sprachlichen Überarbeitungsbedarf. Bedenken inhaltlicher Art werden zu dem Entwurf nicht geäußert.

Dem vorgelegten Entwurf der Dokumentation wird mit 15 Ja, 3 Nein, 3 Enthaltungen zugestimmt.

#### **TOP 6: Berechnung Schallschutzzonen nach FluglärmG 2007**

Gemäß dem Fluglärmgesetz 2007 ist eine Neuberechnung der Schallschutzzonen notwendig. Die FLK soll an dem für die Berechnung notwendigen Datenerfassungssystem (DES) beteiligt werden. Das DES soll in der Ausschusssitzung am 23.3.2009 vorgestellt werden, Anregungen der FLK können bis zum 20.04.2009 eingereicht werden. Am 29.4.2009 soll das DES abgeschlossen sein und bis Juli 2009 die neuen Schallschutzzonen berechnet werden. Nach Beteiligung der verschiedenen Gremien soll die entsprechende Verordnung bis November 2009 in Kraft gesetzt werden. Die FLK kritisiert, dass der Zeitplan lediglich eine Befassung im Ausschuss ermöglicht, die FLK als gesamtes Gremium jedoch nicht beteiligt werden kann. Weiterhin regt die FLK an, ebenfalls eine Beteiligung der Beiräte vorzusehen. Auf Nachfrage wird erläutert, dass die Einflussmöglichkeiten auf das DES nur sehr gering sind.

#### **TOP 7 – 10: vertagt.**

#### **TOP 11: Verschiedenes**

##### **a) neues Fluggerät bei LFT**

Die Lufthansa Flight Training GmbH stellt für die Schulungsflüge der Piloten auf ein neues Flugzeugmuster um. Zukünftig werde auf Jets CJ1+ geschult. Das erste Flugzeug ist bereits am Flughafen Bremen, ein Einsatz im Schulungsbetrieb erfolgt ab Juni 2009. Gegenüber dem bisherigen Flugzeugmuster Piper PA 42 (Propeller) besteht eine bessere Steigleistung und damit ein kleinerer Lärmteppich. Weiterhin werden noise abatement Verfahren (lärmmindernde Verfahren) für Anflüge festgelegt.

##### **b) 100-Jahrfeier Flugbetrieb in Bremen**

Am 10. Mai 2009 findet am Flughafen die 100-Jahrfeier des Flugbetriebs in Bremen statt. Ein Antrag gemäß § 24 LuftVG wurde bei der Genehmigungsbehörde gestellt. Es ist ausschließlich ziviler Luftverkehr vorgesehen. Kunstflüge sind mit 1 – 2 Motorkunstflugzeugen beantragt. Für Spornradflieger wird eine Grasbahn für Starts und Landungen benötigt. Es wird versucht, den A380 zu präsentieren. Der übliche Flugbetrieb läuft während der Veranstaltung unverändert weiter.

**Terminfestlegung**

Die nächste Sitzung der FLK ist am 20. April 2009 um 13.30 Uhr.

Die nächste Sitzung des Ausschusses ist am 23. März 2009 um 13:30 Uhr.

Die Sitzung endet um 17:02 Uhr.

(Unterschrift Protokollführerin)

(Unterschrift Vorsitzender)

## Anlage 1: Änderung der Geschäftsordnung

### **Beschlussvorschlag entsprechend Ergebnissen der 125. FLK-Sitzung:**

*Die Fluglärmkommission ändert Ihre Geschäftsordnung nach folgender Maßgabe:*

Nach § 2 Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Der oder die Fluglärmbeauftragte des Landes Bremen nimmt an den Sitzungen der Kommission ohne Ausübung eines Stimmrechtes teil.“

§ 5 Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:

Er (Sie) muss die Kommission binnen 4 Wochen einberufen, wenn dies von wenigstens einem Drittel der Mitglieder der Kommission beantragt wird. **Es besteht weiterer Diskussionsbedarf, jedoch in einer späteren Sitzung**

In § 5 Absatz 2 wird das Wort „schriftlich“ durch die Worte „in Textform“ ersetzt.

In § 7 Abs. 1 wird die Ziffer „3“ durch das Wort „vier“ ersetzt.

§ 9 wird wie folgt geändert:

„Veröffentlichung der Niederschrift

- (1) Über die Sitzungen der Kommission werden Beschlussprotokolle in erweiterter Form und sachlicher Darstellung in weitgehend nicht personifizierbarer Form gefertigt. Die wesentlichen Punkte sowie unterschiedliche Auffassungen sollen dargestellt werden.
- (2) Die Genehmigungsbehörde veranlasst die Veröffentlichung des vom Vorsitzenden der FLK übersandten Protokolls der Sitzung auf den Internet-Seiten der Fluglärmkommission. „

Der bisherige Absatz 2 wird zum neuen Absatz 3, der bisherige Absatz 3 wird zum neuen Absatz 4.

§ 10 wird wie folgt geändert:

Nach Absatz 1 Satz 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Die Ausschüsse sollen nicht aus mehr als einem Drittel der Mitglieder der Kommission gebildet werden.“

Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„Für Ausschüsse gelten die Bestimmungen der Geschäftsordnung entsprechend mit der Maßgabe, dass die Ausschüsse nicht öffentlich tagen.“

§ 12 erhält folgende Fassung:

„Öffentlichkeit

- (1) Die Fluglärmkommission tagt grundsätzlich in nicht öffentlicher Sitzung. Einzelne Tagesordnungspunkte oder Teile von Tagesordnungspunkten können in öffentlicher Sitzung behandelt werden. Beschlüsse werden nicht öffentlich gefasst.
- (2) Der Vorsitzende soll die Öffentlichkeit über die Tätigkeit der Kommission regelmäßig unterrichten. Dies kann auch durch Veröffentlichung im Internet geschehen.
- (3) Über die Zulassung der Öffentlichkeit entscheidet jeweils für die kommende Sitzung die Genehmigungsbehörde bzw. die für die Flugsicherung zuständige Stelle (zur Zeit:Deutsche Flugsicherung GmbH) nach Vorlage eines Entwurfes für die Tagesordnung durch die Vorsitzende oder den Vorsitzenden. Sollten Genehmigungsbehörde und die für die Flugsicherung zuständige Stelle (zur Zeit:Deutsche Flugsicherung GmbH) angesprochen sein, können sie die Zulassung der Öffentlichkeit nur einvernehmlich beschließen. Der oder die Vorsitzende veranlasst eine entsprechende Kennzeichnung in der Tagesordnung und eine geeignete Bekanntmachung der öffentlich zu verhandelnden Tagesordnungspunkte unter Angabe von Tagungsort und –zeit. Eilanträge werden nicht öffentlich behandelt.
- (4) Die Genehmigungsbehörde und die für die Flugsicherung zuständige Stelle (zur Zeit:Deutsche Flugsicherung GmbH) müssen die öffentliche Sitzung ablehnen, wenn sie die Beratungsleistung der Kommission hierdurch für gefährdet halten.
- (5) Die zur Entscheidung über die Öffentlichkeit der Sitzung nach Abs. 3 berufene Stelle kann die Öffentlichkeit auch während der Sitzung ausschließen, wenn die Voraussetzung von Abs. 4 vorliegt. Der oder die Vorsitzende darf die Öffentlichkeit oder auch einzelne Personen von der weiteren Sitzung ausschließen, wenn dies zum geordneten Fortgang der Sitzung erforderlich ist.
- (6) Die mit der Einladung oder als Tischvorlage verteilten Unterlagen der Kommission sind von den Mitgliedern auch dann vertraulich zu behandeln, wenn sie zu einem öffentlich behandelten Tagesordnungspunkt Bezug haben.
- (7) Auch im Falle der Zulassung der Öffentlichkeit können Nicht-Mitglieder der Kommission während der Sitzung kein Rederecht beanspruchen.“

§ 13 wird wie folgt geändert:

Das Wort „vertritt“ wird durch die Worte „und der oder die Fluglärmbeauftragte des Landes Bremen vertreten“ ersetzt.

In der Überschrift von § 14 wird das Wort „Reiskosten“ durch das Wort „Reisekosten“ ersetzt.

## Abkürzungsverzeichnis

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