

---

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

---

Bremen, 27. Feb. 2012

## Protokoll

über die 134. Sitzung der Kommission am 14. November 2011  
im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

### Tagesordnung

TOP	Inhalt
1.	Genehmigung der Tagesordnung
2.	Genehmigung des Protokolls der 133. FLK-Sitzung
3.	Bericht aus der Sitzung des Ausschusses Lärmindernde Maßnahmen und Bau vom 10.10.2011 - Entwicklung eines Kriterienkatalogs
4.	Bericht aus der Sitzung des Ausschusses Lärmindernde Maßnahmen und Bau vom 10.10.2011 - Erweiterung Messstellen im Bereich Sielhof und Hemelingen
5.	Auswertung der Messergebnisse (2011) zur Weser-Nienburg-Route (Antrag des Vertreters des Beirats Hemelingen)
6.	Zunahme des Flugbetriebs (Kleinflugzeuge, Transall, Nachtflüge) a) Antrag der Vertreterin der BVF b) gemeinsamer Antrag s. Anlage
7.	Verschiedenes a) Pressemitteilung b) Terminfestlegung

Zur Sitzung wurden folgende Unterlagen versandt:

- Abgestimmte Fassung des Protokolls zur 133. Sitzung
- Gemeinsamer Antrag zur Beschlussfassung in der 134. FLK –Sitzung am 14. 11. 2011
- EDDW Nachtflüge 2011 Jan/Aug

### Beginn der Sitzung: 13:35 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und besonders die neuen Mitglieder der FLK. Von 23 stimmberechtigten Mitgliedern sind 16 anwesend und 2 Mitglieder lassen sich vertreten. Das Gremium ist damit beschlussfähig.

Wie in der vorherigen Sitzung übernimmt der Vertreter vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wieder vertretungsweise die Protokollführung. Hiergegen erhebt sich kein Widerspruch. Die Anwesenden sind mit der Tonaufzeichnung der Sitzung einverstanden.

### TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird genehmigt, wobei Pkt. 6 vorgezogen werden soll.

### TOP 2: Genehmigung des Protokolls der 133. FLK-Sitzung

Das Protokoll der 133. Sitzung wird in der zur Sitzung versandten Fassung ohne Änderungen beschlossen.

### **TOP 3: Bericht aus der Sitzung des Ausschusses Lärmindernde Maßnahmen und Bau vom 10.10.2011**

#### **- Entwicklung eines Kriterienkatalogs**

Der Vorsitzende der FLK bezieht sich bei seiner Einleitung in das Thema auf den Wunsch vieler Betroffener und auch der Mitglieder der FLK, die Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot restriktiver anzuwenden. Der Vertreter der Luftaufsichtsbehörde hatte in der letzten Sitzung darauf hin erklärt, er müsse nach klaren Kriterien einheitlich vorgehen und dazu wären Vorschläge der FLK hilfreich. Nur bei einem nachprüfbar einheitlichen Vorgehen wären die Entscheidungen über Ausnahmegenehmigungen auch rechtssicher. Die Mitglieder der FLK hätten u.a. daraufhin in der letzten Sitzung den Ausschuss „Lärmindernde Maßnahmen“ zum 10. Oktober 2011 einberufen.

Die Kriterienproblematik sei im Ausschuss ausführlich diskutiert worden. Der Ausschuss habe beschlossen, dass bis zur nächsten Sitzung der Fluglärmkommission von allen Interessierten Kriterien entwickelt bzw. gesammelt werden sollten, nach denen Ausnahmegenehmigungen erteilt worden sind bzw. für die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen in Zukunft zugrunde gelegt werden sollten. Auf dieser Basis sollte ein Kriterienkatalog als Entscheidungsgrundlage erstellt werden. Abschließend bittet der Vorsitzende der FLK die Mitglieder jetzt entsprechende Kriterien vorzuschlagen.

Die Vertreterin der BVF erklärt sich damit nicht einverstanden. Die FLK sei ein beratendes Gremium. Zunächst müsse die Luftaufsichtsbehörde ihre Kriterien offenlegen, nach denen Ausnahmegenehmigungen erteilt würden. Diese könnten dann von der FLK geprüft, ergänzt oder verändert werden.

Der Vorsitzende erinnert die Vertreterin der BVF daran, dass ihre Forderung wieder einen Schritt zurück hinter die im Ausschuss in ihrem Beisein gefasste Entscheidung bedeute.

Auch der Vertreter der Flughafen GmbH kritisiert diese Forderung massiv. Damit habe man einen Schritt zurück auf Null getan. Es sei aber jetzt an der Zeit, dass die FLK ihre Vorstellungen konkretisiere und Vorschläge für klare rechtsbeständige Kriterien vorlege.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen bedauert, dass das Protokoll der letzten Ausschusssitzung noch nicht vorliegt und deswegen die übrigen Mitglieder nicht darauf vorbereitet wären, Kriterien zu benennen (Anmerk.: Protokoll war noch nicht genehmigt). Seiner Meinung nach müsse für eine Beratung die bisherige Praxis herangezogen werden. Deswegen sei zu fragen, welche Ausnahmen im Zeitraum Juni bis August mit welcher Begründung von der Luftaufsichtsbehörde erteilt worden seien. Ambulanzflüge und Flüge für die innere Sicherheit seien dabei ausgenommen. Aber bei den übrigen Ausnahmen schienen ihm viele nicht mit den Regeln vereinbar zu sein. Dazu habe es in der 122. Sitzung, am 15. Oktober 2007 bereits einen Beschluss der FLK gegeben, in dem die Ermessensspielräume bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Ausnahmen festgestellt worden wären. (Auszug in der Anlage zum Protokoll)

Die Vertreterin der BVF wiederholt ihre Kritik, dass die FLK hier ohne Kenntnis der Genehmigungspraxis beraten solle. Wenn z.B. der Flug LH 376 60 Mal verspätet gewesen sei, müsse so etwas untersucht und begründet werden. Eine verwertbare Antwort der Genehmigungsbehörde stehe hier noch aus.

Der Vertreter der Luftaufsichtsbehörde weist darauf hin, dass das Papier der Gesundheitsbehörde bereits in der letzten Sitzung diskutiert worden wäre. Er könne zu dem genannten

Beispiel der Vertreterin der BVF nur wiederholen, dass diese Fälle – im Einzelnen hätte es sich um Verspätungen von 5 bis 10 Minuten gehandelt - auch von der Luftaufsicht erkannt worden wären und zu Konsequenzen geführt hätten. Diese Fälle hätten sich damit erledigt. Das zeige, dass die Aufsicht funktioniere.

Die Genehmigungspraxis sei ein Ausfluss der im Luftverkehrsgesetz und in der Flughafen-genehmigung festgelegten Regeln. In der Betriebsgenehmigung für den Flughafen sei, neben der generellen Genehmigung des Flugbetriebs während der Betriebszeiten festgelegt, dass die Benutzung des Flughafens als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen und sonstigen Sicherheitsgründen auch außerhalb der Betriebszeiten uneingeschränkt erlaubt ist. Weiter wird der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen anderer Stelle ermächtigt, in begründeten Fällen, insbesondere zur Vermeidung erheblicher Störungen des Luftverkehrs, Ausnahmegenehmigungen zu erteilen. Dieses sei in jedem Einzelfall eine Ermessensentscheidung, die eine individuelle Bewertung der Umstände erfordere. Gleichzeitig wäre bei der Entscheidung aber zu beachten, dass die Fluggesellschaften einen Anspruch auf gleiche Behandlung hätten. Typische Begründungen seien streikbedingte oder wetterbedingte Verspätungen.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen vertritt die Ansicht, wenn bei 90 Prozent der Anträge die Genehmigung erteilt würde, werde der Antrag zur Regel. Würden 50 Prozent der Anträge abgelehnt, könne man dagegen von einem Abwägungsprozess sprechen. Der Vertreter der Flughafen GmbH erwidert, dass die Fluggesellschaften selbst einschätzen könnten, welche Anträge vernünftig begründet werden könnten und daher in den meisten Fällen auch nur solche Anträge stellten.

Die Fluglärmschutzbeauftragte bittet die Mitglieder der FLK, nicht die Diskussion, die sich seit Jahren um die gleichen Themen drehe, erneut zu führen. Wichtig sei es, die Spielräume, die in der auslegungsfähigen Rechtslage steckten, zu erkennen und mit Kriterien zu konkretisieren. Sie empfiehlt, diese Chance mit dem vom Ausschuss vorgeschlagenen Brainstorming jetzt zu ergreifen.

Zur Frage, ob sich die Verspätungen bestimmten Regionen zuordnen lassen, antwortet der Vertreter der Luftaufsichtsbehörde, dass die Mehrheit der Verspätungen dem spanischen oder griechischen Luftraum zuzuschreiben seien.

Die Vertreterin des Gesundheitsamtes fragt nach, ob denn im Rahmen der Ermessensausübung eine Möglichkeit bestünde, Landungen nicht zu genehmigen, bei denen beim Start bereits abzusehen wäre, dass diese Flüge Bremen mit erheblicher Verspätung erreichen würden. Der Vertreter der Luftaufsichtsbehörde erklärt dazu, dass in solchen Fällen die Gesellschaften durchaus anfragten, ob der Flug in Bremen trotz der absehbaren Verspätung landen könne. Hier läge es im Ermessen, eine Begrenzung dieser zeitlichen Überschreitung festzulegen. So seien im Sommer 2010 in jeweiligen Einzelfallentscheidungen verschiedene Ryanair-Flüge, bei denen beim Start absehbar war, dass sie erheblich verspätet in Bremen gelandet wären, abgelehnt worden und diese Flüge seien dann auf andere Flugplätze ausgewichen.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen schlägt vor, bei der Ausnahmegenehmigung auch zu berücksichtigen, ob sich die Verspätung im Laufe des Tages aufgebaut habe oder lediglich den letzten Start betreffe. Im ersten Fall sei es Aufgabe der Fluggesellschaft, Maßnahmen zu ergreifen, um die Verspätung auszugleichen.

Dies hält Vertreter der DFS es für extrem schwierig. Es sei praktisch unmöglich im Moment der Erteilung der Ausnahmegenehmigung, die Ursachen einer Verspätung, sei es der Umlauf, das Wetter oder andere Ursachen für einen Flug aus der Position der Aufsicht ohne ausführliche Berichte Tagesverlauf spontan zu identifizieren. Diese Ursachen ließen sich nur bei einer wiederkehrenden Verspätung eines bestimmten Fluges ausreichend analysieren und dann könne darauf auch eine Lösung aufgesetzt werden.

Der Vertreter der Flughafen GmbH weist darauf hin, dass bei der Ablehnung eines verspäteten Fluges auch die weiteren Folgen gesehen werden müssten, dass z.B. Urlauber auch mit

kleinen Kindern im Ausland auf einem Flughafen ohne Unterkunft festsäßen oder wenn die Maschine dann für einen frühen Flug nicht zur Verfügung stünde, der Zeitplan auch für die Reisenden am nächsten Tag mit ungeahnten Folgen durcheinander gerate.

Die Vertreterin der BVF schlägt vor, zukünftig frühzeitiger Maßnahmen bei wiederholten Abweichungen vom Flugplan mit den Gesellschaften zu besprechen. Als Grenze schlägt sie Abweichungen vom Flugplan zwischen 5 % und maximal 10 % der Flüge vor. Außerdem müsse die Luftaufsichtsbehörde auch die Flugpläne im Vorfeld prüfen, ob sie eine realistische Möglichkeit der Einhaltung der Zeiten böten.

Der Vertreter der Luftaufsichtsbehörde gibt zu bedenken, dass bei dreißig Flügen in einer Saison 5 % rechnerisch 1,5 Flüge ausmachen. Hier befände man sich aber noch im Bereich des Zufalls. Untergrenze müssten mindestens 3 oder 4 Flüge sein.

Zum Vorschlag, auf Flugpläne frühzeitig Einfluss zu nehmen stellt er fest, dass es Praxis sei, dass die Flugpläne bereits lange im Voraus auch vom Flughafen geprüft würden und entstände hier der Eindruck, dass der Plan nicht realistisch sei, setze sich der Flugplaner der Flughafens frühzeitig mit den Airlines und ggf. auch mit dem Flugplankoordinator in Verbindung.

Der Vertreter der Gemeinde Weyhe fasst die Diskussion von Kriterien dahingehend zusammen, dass Kriterien nicht den Ermessenspielraum der Luftaufsichtsbehörde unzulässig einschränken dürften, sondern es sollten Kriterien gefunden werden, die ein besonderes Verfahren, also z.B. die Ansprache der betroffenen Fluggesellschaft auslösen, mit dem Ziel die Abweichungen vom Flugplan möglichst schnell im Dialog abzustellen.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen betont, dass die Bezeichnung „Kommission zur Abwehr von Fluglärm“ dieser Kommission nicht die Aufgabe stelle, den Flugverkehr zu gewährleisten, sondern die Interessen von Tausenden von lärmgeschädigten Bürgern zu vertreten.

Der Vertreter des Beirats Huchting regt an, die Landegebühren ab 22:30, 23:00 und ab 24:00 drastisch zu erhöhen.

Der Vertreter der Flughafen GmbH stellt dazu fest, dass es Ziel der Flughafen GmbH auch sei, Geld zu verdienen. Im Vergleich sei der Flughafen Bremen aber nur ein kleiner mittelständischer Betrieb gegenüber den weltweit operierenden Airlines mit sehr begrenzten Verhandlungsmargen. Viele Beschäftigte des Flughafens fürchteten um ihre berufliche Zukunft, wenn der Flugverkehr über Bremen weiter durch verschärfte Regeln oder hohe Gebühren eingeschränkt wird. Zu diesem Thema habe am gleichen Tag eine Betriebsversammlung stattgefunden, die diese Angst zum Thema hatte. Eine Teuerung stünde den Fluggesellschaften mit der Einführung eines Fluglärmzuges ab 2014 ins Haus. Hierzu sei in nächster Zeit auch eine Anhörung mit den Fluggesellschaften geplant.

Auf den Einwand des Vertreters der VSF, dass Hamburg bereits gestaffelte Landeentgelte für Nachtflüge habe, entgegnet der Vertreter der Flughafen GmbH, dass dieser Staffelung aber auch eine engere Definition des Nachtflugzeitraums zugrunde liege.

Der Vertreter der Gemeinde Stuhr schließt sich der Idee einer Staffelung der Landeentgelte an.

Auf Vorschlag des Vorsitzenden der FLK entwickelt die FLK folgende Empfehlungen:

- 1) Die FLK empfiehlt dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, keine Ausnahmegenehmigungen für Starts und Landungen nach 24.00 Uhr zu erteilen. (15 J – 1 N – 0 E)
- 2) Die FLK empfiehlt eine gestaffelte, deutliche Erhöhung der Landeentgelte ab 22.00 Uhr. (13 J – 2 N – 1 E)
- 3) Die FLK bittet um eine Überprüfung der von den Airlines vorgebrachten Begründungen für die Ausnahmegenehmigungen (z.B. technische Gründe).
- 4) Die FLK fordert eine Überprüfung der geplanten Flüge vor den Flugplanperioden, um absehbare Verspätungssituationen zu vermeiden.

- 5) Bei abendlichen Verspätungen, die mit Flugbetriebsstörungen am frühen Tag begründet werden, sollten keine Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.

**TOP 6: Zunahme des Flugbetriebs (Kleinflugzeuge, Transall, Nachtflüge)**

Zu dem Punkt liegt ergänzend der Bericht des Petitionsausschusses Nr. 32 der Bremischen Bürgerschaft vom 9. März 2010 vor.

Die Vertreterin der BVF weist in ihrer Einleitung zu diesem Thema darauf hin, dass neben dem Linienverkehr zusätzlich auch Fluglärm durch andere Starts und Landungen verursacht würden. So waren im letzten Jahr u.a. Schulungsflüge der KLM als eine Ursache für zusätzlichen Fluglärm identifiziert worden. In Bezug auf diese Kleinflieger sei es nicht möglich, Flüge über Wohngebiete zu verhindern. Bei den sogenannten Kleinflugzeugen käme hinzu, dass diese Flüge sich den Linienflügen unterordnen müssten und die Lücken zwischen deren Starts und Landungen nutzten. Dadurch käme es zu zusätzlichen Warteschleifen. Aus dieser Situation sei der Antrag entstanden, diesen zusätzlichen Verkehr durch eine Erhöhung der Gebühren einzuschränken.

Der Vertreter der Flughafen GmbH weist darauf hin, dass der Begriff Kleinflugzeuge diesen Teil des Flugbetriebs nicht richtig beschreibe. Vielmehr handele es sich zum größten Teil um unregelmäßig, gewerbsmäßig verkehrende Flugzeuge oder gewerbsmäßiges Flugtraining sowie mit einem kleinen Anteil um nicht gewerbsmäßige Hobbyflieger. Aufgabe der Flughafen GmbH sei es auftragsgemäß einen geordneten Flugverkehr innerhalb der genehmigten Betriebszeiten zu ermöglichen. Die sogenannte „Kleinfliegerei“ fände während der normalen Betriebszeiten statt und ende mit Ausnahme der Ambulanzflüge um 22:30 Uhr.

Die Vertreterin der BVF bittet, die Fragen aus ihrem ebenfalls vorliegenden Nachtrag vom 3.11.2011 zum Antrag abzuarbeiten.

Der Vorsitzende der FLK bittet zunächst die Fluglärmschutzbeauftragte mitzuteilen, wie die Beschwerdelage zu diesem Teil des Flugbetriebs ist.

Die Fluglärmschutzbeauftragte berichtet aus dem Zeitraum von April bis Oktober 2011 von insgesamt neun Beschwerden. Im Vergleich dazu gab es 111 Beschwerden zu Nachtfliegerereignissen, 24 Beschwerden zu Abweichungen von der Flugroute, 18 zu Militärflügen, allgemeiner Fluglärm 30 Beschwerden und weitere 12 Beschwerden zu Bodenlärm, Verlegung der Flugroute, Zusatzflüge, Umkehrschub und Sonstiges. Die Beschwerden kamen in den vergangenen Jahren überwiegend aus dem Bereich Grolland sowie Habenhausen/Huckelriede und den Warteräumen.

Die Nachfrage des Vertreters des Beirats Hemelingen nach der Zahl der Flugbewegungen pro Jahr und der Aufteilung auf gewerbliche Flieger und Hobbyflieger kann der Vertreter der Flughafen GmbH nicht spontan beantworten. Er kündigt aber an, die Statistiken des Flughafens darauf zu prüfen, in wieweit hier zusätzliche Flughafen bezogene Daten zum gewerblichen und nicht gewerblichen Flugverkehr zu Verfügung gestellt werden können, um dann darauf aufbauend die Möglichkeiten einer Steuerung zu diskutieren.

Der Vertreter der DFS schlägt vor, als Kleinfliegerei Flugzeuge mit bis zu 5,7 t zu bezeichnen, die nach Sichtflugregeln fliegen. Dabei handele es sich dann um Flieger wie Flugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge usw.. Hinsichtlich der Zahlen habe die Zeit nicht ausgereicht, um die Anzahlen zu ermitteln. Die DFS selbst führe nur eine Statistik über die Flugbewegungen im überwachten Flugraum. Diese Statistik erfasse alle Flugbewegungen einschließlich Vorbeiflieger und Ballone und läge bei ca. 15.000 pro Jahr.

Die Vertreterin des VSF berichtet, dass viele Beschwerden Kleinflieger betreffen, die tagsüber über Habenhausen kreisen. Hierzu sei die offizielle Antwort erteilt worden, diese dürften Flüge dürften durchgeführt werden. Eine rechtliche Handhabe, solche Flüge zu unterbinden, gäbe es nicht. Das habe dazu geführt, dass die Anwohner auf weitere Beschwerden verzichten würden. Das lasse aber nicht den Rückschluss zu, dass die Zahl dieser Flüge abgenommen hätte.

Der Vertreter der DFS kann hierzu nicht konkret Stellung nehmen, da es die verschiedensten Gründe für das Überfliegen von Wohngebieten durch Kleinflugzeuge gibt. Für diese Flüge würden aber zumindest bestimmte Flughöhen gelten, die einzuhalten wären.

Die Vertreterin der BVF weist darauf hin, dass nach ihrer Recherche es praktisch keine rechtliche Grundlage gäbe, um den Kleinflugbetrieb zu reglementieren. Es sei auch schwierig, die Routen der Kleinflugzeuge nachzuvollziehen, weil diese Flugzeuge keine technische Ausrüstung dafür mit sich führen. Dies sei der Grund für ihren gemeinsamen Antrag, über den Weg einer Erhöhung der Flughafengebühren diesen zusätzlichen Flugverkehr weniger attraktiv zu machen.

Der Vertreter des Beirats Huchting merkt an, dass nach seiner Erfahrung viele Kleinflieger schon vor dem Ende der Start- bzw. Landebahn Richtung Stadt abschwanken und fragt nach den diesbezüglichen Regeln für Kleinflieger und zweitens nach dem aktuellen Stand hinsichtlich der Reaktivierung der Querwindbahn.

Der Vertreter der Flughafen GmbH erklärt, dass die Querwindbahn nicht zur Landung benutzt werden darf. Für bestimmte Flugzeugtypen ist die Bahn aber als Startbahn am Tage nutzbar. Eingeschränkt wird die Nutzbarkeit durch die fehlende Beleuchtung und die überwiegend ungünstigen Windverhältnisse.

Der Vertreter der VSF fragt nach dem Verhältnis der Gebühren in Ganderkesee im Vergleich zu Bremen und ob die beiden Landeplätze in Konkurrenz stünden. Der Vertreter der Flughafen GmbH antwortet darauf direkt, dass die Gebühren in Bremen etwa das Dreifache der Gebühren von Ganderkesee ausmachen. Sonderregelungen für historische Maschinen gibt es nicht.

Wegen der fortgeschrittenen Zeit stellt die Vertreterin der BVF den Antrag dieses Thema nach Vorliegen von statistischen Zahlen zum gewerblichen und nicht gewerblichen Flugverkehr in der nächsten Sitzung wieder aufzurufen. Dem Antrag wird nicht widersprochen.

#### **TOP 4: Bericht aus der Sitzung des Ausschusses Lärmindernde Maßnahmen und Bau vom 10.10.2011**

##### **- Erweiterung Messstellen im Bereich Sielhof und Hemelingen**

Der Vorsitzende der FLK zitiert das Ergebnis aus der Sitzung des Ausschusses Lärmindernde Maßnahmen und Bau vom 10.10.2011:

Der Vertreter der Flughafen GmbH wird durch den Einsatz mobiler Messstellen neue Standorte überprüfen, die nach einem einheitlichen Kriterienkatalog unter Einbeziehung der bestehenden Standorte verglichen werden sollen. Er wird ergänzend das Verfahren anderer Flughäfen abfragen, nach dem dort Standorte für Messstellen festgelegt werden. Das Thema soll in einer Sitzung der Fluglärmkommission wieder aufgegriffen werden. Dabei soll aufgrund der Ergebnisse des Vergleichs ggf. auch über neue Standorte entschieden werden.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte erinnert daran, dass sich in der Ausschusssitzung auch die Forderung ergeben habe, dass für die Aufstellung von Messstellen Kriterien gelten sollten und bittet die FLK-Mitglieder hierzu zur nächsten Sitzung Vorschläge zu machen.

Der Vertreter der Flughafen GmbH berichtet, dass inzwischen erste Messungen an der Messstelle 3 erfolgt seien. Valide Ergebnisse lägen allerdings noch nicht vor.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen schlägt vor, das Thema nach Vorliegen von Ergebnissen in der nächsten Sitzung abschließend zu bearbeiten. Außerdem erinnert er daran, dass die Fluglärmenschutzbeauftragte die Praxis an anderen Standorten, z.B. Hamburg abfragen wollte.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte berichtet dazu, dass die Abfrage bisher noch keinen Rücklauf erbracht hat.

**TOP 7: Verschiedenes**

Pressemitteilung

Es wird wieder im verkleinerten Kreis eine Pressemitteilung erstellt, die auf Basis des Presseverteilers nach der Sitzung weitergeleitet wird.

nächste Sitzung

Als Termin für die nächste Sitzung der Fluglärmkommission ist

**Montag, 16. April 2012 um 13:30 Uhr**

vorgesehen. In dieser Sitzung müssen u.a. der Vorsitzende und die zwei Stellvertreter neu gewählt werden.

Die Sitzung endet um 16:30 Uhr.

(Unterschrift Protokollführer) (Unterschrift Vorsitzender)

Anlagen:

- Auszug aus dem Protokoll der 122. Sitzung der FLK vom 15. Okt. 2007

Anlage „Auszug aus dem Protokoll der 122. Sitzung der FLK vom 15. Okt. 2007“

TOP 3 d) Nachtflug (10, 11, 12, 13, 14)

[...]

Die Fluglärmkommission schlägt der Genehmigungsbehörde folgende Maßnahme zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm vor:

„Die FLK unterstützt die Festsetzung in der Genehmigung des Flughafens (vom 28. August 2000), in dem der schützenswerte Nachtzeitraum von 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr (lokale Zeit) definiert wird.

Der Ermessensspielraum bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen sollte zum Schutz der Bevölkerung vor nächtlichen Fluglärm restriktiver gehandhabt werden (Verweis auf Beschluss vom 19. September 2006).

1. Der Zeitraum von 24:00 Uhr bis 06:00 ist als äußerst schützenswert einzuschätzen und möglichst frei von Flügen zu halten (unter Bezugnahme auf Umweltgutachten 2002 Sachverständigenrat für Umweltfragen, BT-DRS 14/8792).
2. Der Zeitraum zwischen 22:30 – 24:00 ist als besonders schützenswert einzuschätzen (unter Bezugnahme auf Umweltgutachten 2002 Sachverständigenrat für Umweltfragen, BT-DRS 14/8792).

Es werden Ermessensspielräume bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zur Vermeidung erheblicher Störungen im Flugverkehr aus den folgenden Gründen gesehen:

- Umlauf
- Technik
- Wetter, sofern der Start noch nicht erfolgt ist
- ATC
- Probleme am Bremer Flughafen (PIB)
- Security
- Positionsflüge
- Probleme an anderen Flughäfen (PAF)

Diese Ermessensspielräume werden auch im Falle von Flügen in besonderem öffentlichen Interesse gesehen.“

[...]

## Abkürzungsverzeichnis

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