

---

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

---

Bremen, 18.04.2007

## PROTOKOLL

über die 40. Sitzung des Ausschusses  
Lärmmindernde Maßnahmen und Bau  
am 18. April 2007  
im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH

### **Tagesordnung**

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Beschlussprotokolls der 39. Ausschusssitzung
3. Festlegung der Prioritäten der Arbeitsaufträge
4. Schreiben OA Hemelingen zu Drehpunkt Wesertalroute
5. Behandlung der Ziffern 2, 5, 6, 10, 15 der vorgeschlagenen Prioritätenliste
6. Verschiedenes

**Beginn der Sitzung** : 13:30 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder des Ausschusses sowie zwei Vertreter von der Genehmigungsbehörde. Die Vertreterin von SWAH stellt einen Gast(Praktikant) vor.

### **TOP 1:**

Die Tagesordnung wie vorgeschlagen beschlossen.

### **TOP 2:**

Das Protokoll der 39. Ausschusssitzung wird genehmigt. Der Vertreter der FBG weist darauf hin, dass die im Protokoll der 39. Sitzung unter „Verschiedenes“ angesprochene Flugverbindung der OLT mittlerweile eingestellt wurde und die Problematik der dauerhaften Verspätungen daher nicht mehr relevant ist.

### **TOP 3:**

Anhand der vorab verteilten Liste der Arbeitsaufträge der FLK soll eine Priorität für die Behandlung der Themen festgesetzt werden. Der Vertreter des Beirats Hemelingen beantragt eine Behandlung der Nachtflugthematik bereits in dieser Sitzung, da es ein Kernthema sei und die Bevölkerung dieses auch fordern würde.

Verschiedene weitere Teilnehmer halten eine Behandlung in der 41. Ausschusssitzung mit entsprechender fachlicher Vorbereitung für sinnvoller.

Der Antrag vom Vertreter des Beirats Hemelingen wird mit 2 ja, 5 nein, keine Enthaltung abgelehnt.

Im folgenden wird die Prioritätenliste wie folgt geändert bzw. kommentiert:

Ziff. 1: Es erfolgt eine inhaltliche Behandlung in der 41. Ausschusssitzung.

Ziff. 2: keine Änderung

Ziff. 3: Es wird vorgeschlagen, die OLT einzuladen und über die Notwendigkeit und Umfang der Triebwerksstandläufe zu berichten. Eine Terminfestlegung dazu soll in der 41. Ausschusssitzung erfolgen. Eine Ortsbesichtigung in der Schwäbisch-Hall-Siedlung erscheint aufgrund der nur

schwierig vorhersagbaren Witterungsbedingungen (Windrichtung) und der Zeitpunkte von Triebwerksprobeläufen nur schwer koordinierbar. Nach einiger Diskussion besteht Einigkeit, dass sich der Antrag von einer Vertreterin der BVF zum Bodenschall auf die Triebwerksstandläufe bezieht. Die Anregung von einer Vertreterin der VSF nach einem Ortstermin richtete sich eher auf den Standplatz der Flugzeuge kurz vor dem Start. Der Vertreter der Gemeinde Stuhr berichtete über einen Termin von einer Vertreterin der VSF und anderen Einwohnern beim Stuhrer Bürgermeister und einem daraus resultierenden Brief der Gemeinde an den Senator. Er stimmte einer Zurverfügungstellung an die FLK zu, erwartet aber in jedem Fall eine direkte Antwort der Luftverkehrsbehörde.

Ziffer 5 – 7 b): unverändert

Ziffer 8: Behandlung in der 42. Sitzung. Die Vertreterin von WUH regt an, Pressemitteilungen über den Pressedienst der Senatskanzlei zu verteilen.

Ziffer 9: keine Änderung

Ziffer 10: Streichung der Forderung einer weiteren Auflistung, da von der Luftverkehrsbehörde bereits umfangreichere Auswertungen zur Verfügung gestellt werden. Eine inhaltliche Behandlung erfolgt mit unter Ziffer 14 in der 41. Ausschusssitzung.

Ziffer 11: Behandlung in der 41. Ausschusssitzung, die Vertreterin von SAFGJS wird dazu eingeladen. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde weist darauf hin, dass sich die Definition der Begriffe „wesentlich, erheblich...“ mit dem neuen Fluglärmschutzgesetz ändern könnten.

Ziffer 12: Bericht der Luftverkehrsbehörde in der 122. FLK zu den Veränderungen der Verspätungssituation der Abendverbindung der LH und Easyjet im Winterhalbjahr 2006.

Ziffer 13: Der Vertreter der Genehmigungsbehörde wird seine Position (Ablehnung einer Dokumentation der Ablehnungen) nochmals schriftlich zur 41. Ausschusssitzung einreichen.

Ziffer 14: Behandlung in der 41. Ausschusssitzung. Der Vertreter des Beirats Hemelingen wünscht eine Einbeziehung der Forderungen der Beiräte zur Reduzierung der Nachtflüge. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde wünscht eine schriftliche Aufforderung durch die FLK, wenn eine schriftliche Antwort von ihm ergehen soll. Die Fluglärmschutzbeauftragte und der Vertreter der Genehmigungsbehörde werden sich bilateral über ein Verfahren einigen.

Ziffer 15 und 16: keine Änderung

Ziffer 17: Der Vertreter der DFS teilt mit, dass die Wesertalroute zum 7. Juni 2007 in Kraft gesetzt wird

Ziffer 18: Behandlung in 122. FLK. Der Vertreter der FBG bietet an, über Ryanair zu berichten und eine Besichtigung der Halle vorzunehmen. Der Vertreter der Gemeinde Stuhr wünscht primär eine Behandlung der lärmrelevanten Themen dazu, die Vertreterin von WUH unterstützt, dass die Lautstärke der Motoren interessant wäre. Der Vertreter der FBG teilt auf Nachfrage mit, dass Ryanair ebenso wie HapagLloyd/TUIflight und Condor als Homecarrier anerkannt ist, in der Genehmigung aber nach wie vor eine Beschränkung auf 2 Flüge besteht.

Mit den aufgeführten Änderungen wird die Prioritätenliste einstimmig beschlossen.

#### **TOP 4:**

Der Vertreter vom Beirat Hemelingen erläutert das Schreiben des Ortsamtes Hemelingen und bekräftigt die Forderung, einen weiter Richtung Flughafen gelegenen Drehpunkt zu berechnen. Mit dem jetzt festgelegten Drehpunkt bei 2,8 DME wäre nur der Zustand von 2004 erreicht, der wieder außer Kraft gesetzt wurde. Der Vertreter der DFS teilt mit, dass die Flugroute wie beantragt mit Drehpunkt bei 2,8 DME festgelegt werde. Er teilt mit, dass bereits zum jetzigen Zeitpunkt Beschwerden gegen die Flugroute eingehen, obwohl sie noch nicht geflogen werde. Es wird erläutert, dass

- das NIROS-Gutachten als frühestmöglichen Drehpunkt den 2,8 DME gesetzt hat (westlich Habenhauser Deich) und von dort eine Optimierung in Richtung Osten erfolgt ist;
- dieser ist identisch mit dem häufig als 2-Meilen-Punkt bezeichneten Drehpunkt, die unterschiedliche Bezeichnung liegt in dem zugrundegelegten Bezugspunkt (Bahnende oder VOR ca. in der Mitte der Start/Landebahn);

- ein weiter in Richtung Flughafen gelegener Drehpunkt, wie der früher geflogene, kann von NIROS nicht mehr so einfach berechnet werden, da erst die Verfahrensplanung berechnen und ermitteln müsste, ob ein Drehpunkt vor dem 2,8 DME technisch fliegbar wäre. Unter Umständen könnten neue Bauten, Antennen o.ä. den alten Kurs nicht mehr ermöglichen.
- Ein früherer Drehpunkt für die NIROS-Berechnung aufgrund der massiven Beschwerdelage aus Habenhausen/Arsten und die beobachteten nördlichen Abweichungen in der FLK nicht zur Debatte gestanden habe.

Der Vertreter der FBG plädiert dafür, die Einführung der Flugroute zunächst abzuwarten und dann sorgfältig zu beobachten. Der Vorsitzende und der Vertreter des Beirats Neustadt/Woltmershausen bedanken sich für die Erläuterungen. Der Vertreter der DFS teilt mit, dass ca. ab Juni eine Verfolgung der Flugspuren im Internet möglich sei. Mittels STANLY-Track können dann die Flugbewegungen auf den Internetseiten der DFS eingesehen werden.

Eine weitere Behandlung des Schreibens erfolgt in der 122. FLK-Sitzung.

#### **TOP 5:**

Zu Ziffer 2:

Der Vertreter des Beirats Hemelingen wünscht eine Diskussion über Nachtflugbeschwerden und wie diesen abgeholfen werden konnte. Der Vertreter der FBG betont, dass die Arbeit der Fluglärmenschutzbeauftragten nicht Gegenstand der Arbeit der FLK und die FLK keine Beschwerdestelle sei. Die Fluglärmenschutzbeauftragte erläutert, dass jeder Beschwerdeführer eine Antwort auf seine Beschwerde erhalte und daher der Umgang damit transparent sei, eine Überprüfung ihrer Arbeit durch die FLK lehne sie ab. Der Vertreter der VSF fragt, wer für welche Beschwerden zuständig sei. Die Fluglärmenschutzbeauftragte erläutert, dass z.B. Nachtflugbeschwerden von ihr nur insoweit beantwortet werden könnten, als der Ausnahmegrund bei der Genehmigungsbehörde erfragt werde. Weitergehende Nachfragen zu den Genehmigungsgründen seien zuständigkeitshalber an die Genehmigungsbehörde zu richten. Der Vertreter der DFS ergänzt, dass dies ein normales Vorgehen sei, auch in seinem Bereich. Ziffer 2 ist damit abschließend behandelt, Nachtflüge werden unter weiteren TOPs weiter thematisiert.

Zu Ziffer 5:

Von verschiedenen Seiten wird darauf hingewiesen, dass eine Darstellung der Lärmwerte der letzten 10 Jahre auch die Flugbewegungszahlen berücksichtigen müsste. Der Vertreter der FBG berichtet, dass in 1996 aufgrund der deutlich sinkenden Flugbewegungszahlen die Schallschutzzonen hätten verkleinert werden müssen, dies sei aber im Einvernehmen mit VSF, BVF, Genehmigungsbehörde und Flughafen nicht erfolgt. Dies weise darauf hin, dass die Flugbewegungszahlen deutlich abgesunken seien und gleiches müssten die Lärmwerte zeigen. Der Vertreter der DFS erläutert, dass bei dem Planfeststellungsbeschluss 120.000 Flugbewegungen/Jahr als Obergrenze zugrundegelegt worden seien, in 2006 lagen die Flugbewegungen bei ca. 42.000. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde weist darauf hin, dass definiert werden müsse, welche Lärmwerte geliefert werden sollten, z.B. Jahres-Leq? Er verweigert eine Aufarbeitung der Leq-Werte der vergangenen Jahre.

Der Vorsitzende schlägt vor, der FLK zu empfehlen, den Antrag zur Lärmentwicklung der letzten 10 Jahre abzulehnen.

Dem Antrag wird mit 3 ja, 1 nein, 3 Enthaltungen zugestimmt. Ziffer 5 ist damit abschließend behandelt.

Zu Ziffer 6:

Der Vertreter der VSF erläutert, dass auf den Internetseiten für den Hamburger Flughafen Lärmwerte aller Messstationen ab 1985 sowie die Entwicklung der Flugbewegungen, getrennt nach Tages- und Nachtzeitraum eingestellt seien. Er regt an, dies für Bremen ebenso zu tun. Der Vertreter der

Genehmigungsbehörde teilt mit, dass die Leq-Werte ab 2004 und Flugbewegungszahlen ab 2000 in der Internetdarstellung enthalten seien. Im Rahmen der Diskussionen über die Internetpräsentation sind weiter zurückliegende Lärmwerte nicht für sinnvoll erachtet worden. Ziffer 6 ist damit abschließend abgearbeitet.

Zu Ziffer 7b:

Der TVOR-Anflug erfolgt von Osten kommend um 7° nördlich versetzt zum ILS-Anflug. Der Vertreter der DFS erläutert zu dem Antrag, das TVOR-Landeverfahren zu streichen, dass es 4 mögliche Varianten für eine Lösung gebe:

1. Wie von Obervieland vorgeschlagen, die Aufhebung des Verfahrens. Alternative Anflugverfahren neben dem Hauptverfahren "ILS" sind dann noch das NDB-DME (NDB: ungerichtetes Funkfeuer) und RNAV(GPS) (RNAV: Flächennavigation).
2. Einschränkung der Verfahren TVOR per Betriebsanordnung auf
  - Nutzung jederzeit durch LFT (LH-Flugschule) im Normalbetrieb;
  - keine anderweitigen Trainingsanflüge;
  - ansonsten Nutzung nur bei Ausfall von [...] (muss noch definiert werden, z.B. gleichzeitig ILS und NDB)
3. Generelle Einschränkung auf dem Approach Chart im Luftfahrthandbuch auf Luftfahrzeugkategorie A und B, damit sind automatisch C und D von diesem Verfahren ausgenommen.  
Nachteil ist, dass eine Nutzung im Falle eines Ausfalls des ILS für Großgerät dabei nicht möglich ist. Das ILS wird in diesem Jahr einer weitgehenden Wartung und Austausch unterzogen, so dass es zeitweilig abgeschaltet werden muss, dadurch könnten bei dieser Variante Engpässe entstehen. Eine Nutzung des TVOR durch LFT wäre aber möglich.  
Erläuterung:  
Kategorie A und B: z. B. Piper PA-31, Cessna Citation I, II, III, Swearingen Metro, Saab 340  
Kategorie C: z.B. Transall, Airbus 320, Airbus 340, Boing 737, Fokker 100, Saab 2000  
Kategorie D: z.B. Boing 777, Concorde (d.h. für Bremen nicht relevant)
4. Alles belassen wie bisher.

Nach ausführlicher Diskussion hat sich der Ausschuss einstimmig für die Variante 2 entschieden.

Zu Ziffer 15/16:

Der Vertreter der DFS erläutert, dass die Sonderstartbahn ausschließlich vom Beluga genutzt werde. Sollte die Bahnverlängerung bei einer Landung eines anderen Flugzeugs genutzt werden, handelte es sich um eine Ordnungswidrigkeit, die entsprechend geahndet würde.

Der Vertreter der FBG bietet an, in der 122. FLK eine Auswertung der Strichlisten der Vorfeldkontrolle über die Nutzung der Sonderstartbahn vorzulegen. Der Ausschuss begrüßt dies und bittet um Auswertung des Jahres 2006 und 2007. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde bittet darum, auch den Nachtzeitraum separat auszuwerten.

Zur Streichung der Ziffer H 7 der Flughafengenehmigung erläutert der Vertreter der Genehmigungsbehörde, dass aufgrund der nur sehr geringen Anzahl an Flugbewegungen die Auflage gestrichen wurde.

## **TOP 6: Verschiedenes**

Die nächste Ausschusssitzung findet statt am 13. Juni 2007, 13:30 Uhr.

Die Sitzung endet um 16:30 Uhr.

(Unterschrift Vorsitzender)

## 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	Lärmminderungsplan
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