
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 10. November 2016

Protokoll

über die 151. Sitzung der Fluglärmkommission am 26. September 2016 um 15:00 Uhr
im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der 150. FLK-Sitzung
3. Anpassung der konventionellen Streckenbeschreibung im Anfangsbereich der Abflugstrecke West, *DFS*
4. Anpassung der behördlichen Gebühren für Ausnahmeerlaubnisse für nächtliche Starts und Landungen, *Luftfahrtbehörde*
5. Aktueller Sachstand zur Umsetzung der „Visualisierung und Darstellung von Fluglärmessdaten“, *Flughafen Bremen GmbH*
6. Stellungnahmen und Informationen zu Empfehlungen der FLK:
 - a.) Stellungnahme zur Empfehlung der 148. FLK (TOP 8) und 150. FLK (TOP 9 b), Handlungsspielräume (§ 22 LuftVO) zur Durchsetzung der Beschränkung wiederholter Landeanflüge überprüfen, *DFS, Genehmigungsbehörde*
 - b.) Stellungnahme zur Empfehlung der 150. FLK (TOP 6) – Home Carrier-Status „Small Planet“, *Genehmigungsbehörde*
7. Optimierung des Lärmschutzringes am Flughafen Bremen – Antrag VSF/BVF
VSF/BVF
8. Messergebnisse zur Verlegung der Flugroute WSR 2M über Osterholz (150. FLK, TOP 8), *FLSB*
9. Verschiedenes
 - Terminfestlegung der nächsten Sitzung
 - Online-Befragung zur Evaluation des Fluglärmenschutzgesetzes

Beginn der Sitzung: 15:00 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden. Insbesondere wird der Gast der DFS aus Langen begrüßt, der stellvertretend für den lokalen Vertreter an der Sitzung teilnimmt.

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.

Der Vorsitzende fragt die Anwesenden, ob sie mit der Tonbandaufzeichnung der Sitzung einverstanden sind. Es gibt keine Gegenstimmen. Der Vorsitzende bittet um Abgabe der Einwilligungserklärungen, sofern diese noch nicht abgegeben wurden.

Der Vorsitzende bedankt sich bei dem Vertreter der FBG, der für die Mitglieder der Fluglärmkommission eine Flughafenführung ermöglicht hat. An der Führung nahmen 10 Personen teil.

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird genehmigt.

TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 150. FLK-Sitzung

Die FLSB hat Änderungswünsche zum Protokoll vor der Sitzung an die Geschäftsführerin gesandt. Die Änderungen sowie das übrige Protokoll werden genehmigt.

TOP 3. Anpassung der konventionellen Streckenbeschreibung im Anfangsbereich der Abflugstrecke West

Im Vorfeld der Sitzung teilte die DFS mit, dass es bei kurzen Abflugstrecken der Betriebsrichtung 27, die vor Huchting nach links abdrehen, eine Anpassung der konventionellen Streckenbeschreibung im Anfangsbereich gab. Hierzu wurde den Mitgliedern die Änderung der Streckenbeschreibung vor der Sitzung zugesandt (**Anlage 1**). Der Vorsitzende fragt, warum seitens der DFS keine Beratung der FLK erfolgte.

Der Vertreter der DFS teilte mit, dass eine Beratung der FLK nicht erforderlich sei. Hier wurde lediglich eine ICAO-Vorgabe umgesetzt. Aus diesem Grunde musste der Geradeaussteigflug von 400 ft auf 500 ft festgesetzt werden. Auf Nachfrage verschiedener Vertreter erklärt der Vertreter der DFS hierzu, dass die Heraufsetzung auf den nächsten „100er“-Schritt übliche Praxis sei. Kleinere Angaben würden kaum bemerkbar sein. Er prüft jedoch, ob das BAF kleine Abschnitte zulassen könne. Der Vertreter der DFS sagt zu, dass bei einer nachfolgenden Änderung die FLK informiert werde. Der Vertreter der DFS sagte ebenfalls zu, einen Flugspurenverlauf der FLK zur Verfügung stellen, um die Auswirkungen auf Bremsen beurteilen zu können. Er riet zudem dazu, Kontakt mit den Luftverkehrsgesellschaften

aufzunehmen, um die Änderungen bei den Flugverläufen zu erfragen. Der Vertreter der FBG bot an, dies zu übernehmen.

Der Vertreter der DFS erklärt weiter, dass keine weiteren Änderungen vorgenommen wurden. Die Änderung des Kurses von 199° auf 198° ist eine Anpassung des mechanischen Kurses, der von der magnetischen Ausrichtung der Erde abhängt und von der DFS nicht beeinflusst werden könne.

Der Vertreter der DFS erklärt auf Nachfrage, dass es bei einer noch engeren Linkskurve Probleme mit Überschießungen gebe. Wenn ein Luftfahrzeug zu weit von der Idealroute abweicht, wird die Rückführung auf die Idealroute zu einer weiteren Kurve führen. Hierdurch gebe es zusätzliche Abweichungen. Er erklärt ferner, dass seitens der DFS verschiedene Kurven geprüft wurden. Eine engere Kurve könne jedoch nicht geflogen werden. Zudem erklärt er, dass bei einer Flugroutenverschiebung nur eine sehr geringe Besserung zu erwarten sei. Gegebenenfalls könne man mittels GPS-Abflugverfahren andere Kurven fliegen. Auch hierzu sagte er zu, dass die DFS dies untersuchen werde. Er schränkte dies jedoch mit dem Hinweis ein, dass nicht alle Luftfahrzeuge in Bremen das GPS nutzen könnten.

Der Vertreter der VSF ergänzt, dass einer Änderung der Steighöhe eine Abweichung von 170 m in Richtung Huchting bedeute, bevor die Kurve eingeleitet werden kann. Hierzu zeigt er Karten mit eingezeichneten Flugspuren der DFS und des DFLD (**Anlage 2**). Der Vertreter der VSF schränkt hierzu ein, dass er der Ansicht sei, dass diese Kurven weiter westlich liegen. Die Vermutung hege er aus eigenen Beobachtungen und aufgrund der Tatsache, dass die Antennen der DFS seit drei Jahren defekt seien.

Der Vertreter der VSF gibt eine Empfehlung für die westliche Route ab. Diese Streckenführung wurde schon 2014 von der DFS auf Antrag des VSF beschrieben (Anlage 3). Damals wurde der Antrag vom VSF zurückgezogen, da befürchtet wurde, dass die ICAO die Route aus Sicherheitsgründen nicht mehr genehmigen werde. Eine genehmigungsfähige Route wäre nachteiliger für viele Betroffene gewesen. Die hier diskutierte Änderung der Route durch die ICAO entkräftet diese Befürchtung, weshalb der Antrag erneut gestellt wird. Hierzu zeigt der Vertreter des VSF die alten bereits vom DFS erstellten Karten, die 3 Alternativrouten zeigen. Er bevorzugt die gelbe Linie mit 179°. Die Routenänderung würde zu einer Entlastung der Siedlungsgebiete von Seckenhausen, Neukrug und Altstuh führen¹. Das Gewerbegebiet Stuhrbaum würde stärker belastet.

Der Vertreter der DFS sagt zu, dass er diese Alternative prüfen werde. Ggf. müsse die Kurve auch auf 1,5 Meilen verlegt werden. Auch dies wolle er prüfen. Dann könnte die gelbe Linie eventuell geflogen werden. Der Vertreter der DFS schränkt hierzu ein, dass Änderungen der Flugrouten vom BAF bzw. vom UBA genehmigt werden müssten. Bereits jetzt erwartet er eine Auslastung seines Teams bis 2019, so dass vorher mit keiner Änderung zu rechnen sei. Der Vertreter der DFS weist darauf hin, dass bei einem so genannten Intersection-take-off² die Route nicht geflogen werden könne. Der Vertreter des BvL schränkt hierzu ein, dass ein Intersection-take-off von größeren Flugzeugen in Bremen nicht geflogen werde.

¹ Der Vertreter der VSF erklärte in der 153. Sitzung, dass er nicht die Stadtteile Seckenhausen, Neukrug und Altstuh gemeint habe. Eine Entlastung trete nach seiner Ansicht in den Stadtteilen Moordeich und Neukrug ein.

² Mit Intersection Take-Off sind Starts gemeint, die nicht am Ende einer Startbahn, sondern ab Rollbahneinmündung erfolgen.

Der Vertreter der DFS erklärt auf Nachfrage, dass ein Neigungswinkel von 30° grundsätzlich möglich sei, die DFS allerdings aufgrund internationaler Vorgaben gehalten sei, maximal 25° anzusetzen. In Bremen dürfen ohnehin nur 15° angesetzt werden, um ICAO-konform zu bleiben.

Der Vorsitzende fasst diesen Tagesordnungspunkt wie folgt zusammen: Der Vertreter der DFS sagte zu, dass dieser prüfe, ob eine engere Flugkurve mittels GPS geflogen werden könne (1.), dass die Machbarkeit der gelben Linie (179°) geprüft werde (2.), dass Aussagen zum Intersection-take-off getroffen würden (3.), dass einer Heraufsetzung von 1,3 auf 1,5 Meilen der Kurve geprüft werde (4.), dass geprüft werde, ob eine Heraufsetzung auch um z.B. 50 ft statt 100 ft durch das BAF genehmigt werden könne (5.) und, dass Aussagen zum derzeitigen Steigwinkel getroffen würden (6.). Zu letzterem Punkt sagte der Vertreter der BvL, dass grundsätzlich ein maximaler Steigwinkel ausgenutzt werden müsse. Dies sei abhängig von der Beladung und dem gesamten Gewicht des Luftfahrzeuges. Im Übrigen werden die Empfehlungen von der Fluglärmkommission an die DFS ohne formalen Beschluss gegeben.

TOP 4. Anpassung der behördlichen Gebühren für Ausnahmeerlaubnisse für nächtliche Starts und Landungen

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde berichtet zur bisherigen Gebührenhöhe für Ausnahmeerlaubnisse sowie zu den Diskussionen in der vergangenen Sitzung. In der vergangenen Sitzung wurde der 1. Entwurf zur Gebührenanpassung beschlossen. Hierbei kamen die Mitglieder der FLK überein, dass die Gebührenanpassung ausreichend sei. Die Mitglieder der FLK haben jedoch der Genehmigungsbehörde weitere Anregungen mitgegeben. Diese Anregungen betrafen insbesondere die Lenkungswirkung, die Kostendifferenzierung und die Unterscheidung zwischen Home-Carrier und anderen Flugzeugen.

Diese Anregungen hat die Genehmigungsbehörde aufgenommen und einen 2. Entwurf (Modell 2) vorgelegt. Die Genehmigungsbehörde hat die Anpassung sowie die Begründung in ihrem Vermerk zusammengefasst, der den Mitgliedern mit weiteren Dateien im Vorfeld der Sitzung zur Verfügung gestellt wurde (**Anlagen 4, 5 und 6**). Der neue Entwurf sieht vor, dass grundsätzlich eine Bearbeitungsgebühr von 30 € pro Antrag/Anruf anfällt. Um die Lenkungswirkung zu erhalten, ist für jede (tatsächlich) verspätete Minute ein Aufschlag von 8 € zu entrichten. Hierdurch würde gegenüber den Luftverkehrsgesellschaften der Anreiz geschaffen, schneller am Flughafen Bremen zu landen. Die Genehmigungsbehörde hat die Gebührenänderung für den gesamten Nachtzeitraum in ihrem Vermerk dargestellt.

Auf Nachfrage erklärt die Vertreterin der Genehmigungsbehörde ihre Tabelle auf Seite 6 zu den Home Carrier wie folgt: In der Zeile „23:01 Uhr bis 24 Uhr“ sind die Beträge für die bisherige Gebühr sowie im 1. Reformmodell missverständlich eingetragen. Auch hier waren bislang sowie im derzeitigen Reformmodell keine Gebühren zu zahlen, wenn die Home Carrier innerhalb des Zeitraumes bis 24 Uhr landeten. Die Angabe der Beträge bezieht sich auf (beantragte) Landungen nach 24:00 Uhr. Home Carrier müssen bislang für beantragte Ausnahmeerlaubnisse nach 24 Uhr, die sie nicht nutzen – sei es, weil sie gar nicht landen oder weil sie vor 24 Uhr landen – 300 € bzw. nach dem 1. Reformmodell 500 € nutzungsunabhängig zahlen. Nach dem neuen Reformmodell wird dies aufgehoben. Die Home Carrier zahlen in dem Fall der nutzlos beantragten Ausnahmegenehmigung nur die Gebühr von 30 €.

Der Vertreter des Flughafens sieht einen deutlicheren Kostenbezug und erkennt eine Lenkungswirkung. Auch ein Vertreter des Beirats Oberrhein ist dieser Ansicht. Der Vorsitzende sowie Vertreter der VSF sehen die Lenkungswirkung des 2. Reformmodells nicht. Sie fordern eine Annäherung an den 1. Entwurf, da im 2. Entwurf die Steuerungswirkung für gering erachtet wird. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt hierzu, dass sie an Rechtsgrundlagen gebunden sei. Insbesondere müsse sie die Verhältnismäßigkeit wahren. Aus diesem Grunde wird für spätere Landungen mehr gezahlt, da hier der Grundrechtseingriffe in die Rechte der Anwohner höher sei.

Der Vorsitzende fragt nach, worin die Steuerungswirkung für Home Carrier liegen solle. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde sagt, dass die Home Carrier durch die Genehmigung für den Verkehrsflughafen geschützt seien. Die Differenzierung sei daher gerechtfertigt. Für Home Carrier gebe es einen deutlichen Gebührensprung zwischen Landungen bis 24 Uhr und Landungen nach 24 Uhr um 750 €.

Über den neuen Reformvorschlag wird abgestimmt. Mit 13 Ja-Stimmen, einer Nein Stimme und keiner Enthaltung wird der 2. Reformvorschlag angenommen

TOP 5. Aktueller Sachstand zur Umsetzung der „Visualisierung und Darstellung von Fluglärmmessdaten“

Der Vorsitzende bittet den Vertreter der FBG um Mitteilung des Sachstandes zur Umsetzung der Visualisierung und Darstellung von Fluglärmmessdaten. Eine Umsetzung sei bis Ende 2016 zugesagt worden.

Der Vertreter der FBG erklärt, dass hierzu bereits diverse Angebote eingeholt wurden. Er bittet zu berücksichtigen, dass hier Lernprozesse stattfinden. Man arbeite mit einem Unternehmen zusammen, um die Umsetzung zu realisieren. Die FBG plane die Erneuerung der gesamten Anlage inklusive der Visualisierung. Hierzu müssten diverse Themen abgearbeitet werden. Erschwerend kommt hinzu, dass die FBG als Unternehmen mit einem öffentlich-rechtlichen Gesellschafter andere Vorgaben einzuhalten habe wie z.B. ein Verein. Dies betreffe z.B. Themen des Datenschutzes oder der Verwendung von Google-Daten. Man sei bestrebt, Industriestandards einzusetzen. Ferner seien diverse Schnittstellen zu anderen Programmen erforderlich.

Die FBG beabsichtige, die Umsetzung bis zum Ende des 2. Quartals 2017 abzuschließen. Er weist jedoch darauf hin, dass die Fertigstellung von der Zusammenarbeit mit Dritten abhängig ist, sodass er nicht jeden Schritt beeinflussen könne.

Der Vertreter der VSF erklärt hierzu, dass es bereits Systeme gebe, die heute schon funktionieren würden. Insbesondere habe er der FBG bereits vor 4 Jahren die Zusammenarbeit mit dem DFLD angeboten. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde weist darauf hin, dass sie vor einigen Jahren eine Abfrage bei verschiedenen Bundesländern zum DFLD gemacht habe. Die Verwendung von Materialien und Daten des DFLD wurde mehrheitlich abgelehnt.

TOP 6. Stellungnahmen und Informationen zu Empfehlungen der FLK

a.) Stellungnahme zur Empfehlung der 148. FLK (TOP 8) und 150. FLK (TOP 9 b),

Handlungsspielräume (§ 22 LuftVO) zur Durchsetzung der Beschränkung wiederholter Landeanflüge überprüfen

Der Vorsitzende sowie die Vertreterin der Genehmigungsbehörde führen in das Thema ein. Im Kern geht es um die Frage der Klärung der Zuständigkeiten zwischen der DFS und der Genehmigungsbehörde. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde schlägt vor, dass seitens der FLK gegenüber der DFS erklärt werden müsse, welche Flüge ausgewertet werden sollen. Sie schlägt hierzu vor, darüber nachzudenken, zu welcher Uhrzeit die Flüge stattfanden, ob wiederholte oder nur einmalige Anflüge zu berücksichtigen seien, und ob zivile und militärische Flüge ausgewertet werden müssten. Die Vertreterin wies darauf hin, dass hier eine manuelle Auswertung stattfinden werde, die einen erheblichen Zeitaufwand bedeute. Sie rät dazu, dass nur die Flüge ab August 2014 ausgewertet werden. Erst nachdem diese Auswertungen gefahren wurden, solle über einer Erforderlichkeit der Neuregelung diskutiert werden. Erst im Anschluss könne man sich auch über die Zuständigkeiten unterhalten. Im Ergebnis hält sie es für sinnvoll, das BMVI zu fragen, ob DFS oder SWAH zuständig seien.

Der Vertreter der DFS sagt zu, die Zahlen zu liefern.

b.) Stellungnahme zur Empfehlung der 150. FLK (TOP 6) – Home Carrier-Status „Small Planet“

Der Vorsitzende führt in das Thema ein. Bereits in der vergangenen Sitzung wurde über dieses Thema diskutiert. Vor der Sitzung wurden den Mitgliedern diverse Unterlagen zu diesem TOP zur Verfügung gestellt (**Anlagen 7 und 8**).

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt, dass sie den Antrag der Airline Small Planet geprüft habe. Hierbei habe sie die Voraussetzung für die Anerkennung herangezogen und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass Small Planet einen Anspruch auf Anerkennung habe. Sie erläutert hierzu ihre Prüfungen. Insbesondere habe sie bei Small Planet Rückfrage zum Wartungsschwerpunkt gehalten. Sie habe sich auch vor Ort mehrfach davon überzeugt.

Der Vertreter des Beirates Huchting sieht ein Problem in der Definition der Home Carrier und des Wartungsschwerpunktes. Er möchte wissen, ob eine Wartung in Bremen stattfände oder ob nur Notreparaturen möglich seien. Zudem bittet er um Mitteilung der Widerspruchsmöglichkeit gegen diesen Verwaltungsakt. Die Vertreterin der BVF ergänzt hierzu, dass die ursprüngliche Regelung für Hapag-Lloyd geschaffen wurde. Hier gab es den Hintergrund, dass Arbeitskräfte am Standort Bremen gebunden werden, sodass die Home Carrier-Regelung auch fiskalische Auswirkungen auf Bremen gehabt hätte. Dies sehe sie in dem vorliegenden Fall nicht. Sie bittet um externe rechtliche Begutachtung dieses Vorganges.

Der Vertreter der FBG gibt zu bedenken, dass die FLK ein Beratungsgremium sei und dass keine Kontrolle der Genehmigungsbehörde ausgeübt werden könne. Ein Vertreter des Beirates Obervielands gibt zu erkennen, dass eine erneute Diskussion nicht zielführend sei. Es bleiben weiterhin maximal 2 Flüge pro Nacht.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde antwortet auf die Anfragen der Mitglieder. Sie lege die gleiche Definition für den Wartungsschwerpunkt für alle Airlines zugrunde. Ein Wartungsschwerpunkt liege hier vor, dabei habe sie insbesondere die Verfügbarkeit von Personal, Material und Infrastruktur geprüft. Die Arbeiten werden durch die German Aircraft Maintenance (GAM) übernommen. Im Übrigen könne man die Begründung im Vermerk vom 13.

Juni 2016 nachvollziehen. Sie erläutert weiterhin, dass die Genehmigungsunterlagen von 1993, die im Nachgang zur letzten Sitzung versandt wurden, nicht in der Genehmigung Niederschlag gefunden hätten und im Übrigen nur dann anwendbar seien, wenn eine Regelungslücke bestehe. Eine Klagemöglichkeit gegen diesen Verwaltungsakt solle seitens des Justizsenators geprüft werden.

TOP 7. Optimierung des Lärmschutzringes am Flughafen Bremen – Antrag VSF/BVF

Der Vertreter der VSF führt in den Antrag ein (**Anlage 9**). Er bittet um Erneuerung der Lärmschutzwälle und -wände und um entsprechende Mitteilung an die FLK. Bei der Flughafenführung hat eine Inaugenscheinnahme der Lärmschutzwälle und -wände stattgefunden.

Ein Vertreter des Beirats Obervieland erklärt, dass er es für sinnvoller erachtet, eine Lärm-messung vor Ort vorzunehmen. Nach seiner Ansicht bestehe ein Schutz durch die Lärmschutzwälle und -wände nur für die unmittelbare Bebauung dahinter, für die nachfolgende Bebauung gehe der Schutz verloren.

Die Vertreterin der BVF berichtet zu den Lärmschutzwällen und -wänden am Flughafen Amsterdam Schipol. Hier seien Wälle in verschiedenen Winkeln angebracht, die eine Lärmausbreitung verhinderten. Der Vertreter der FBG erklärt, dass Lärmschutzwände nur vor Bodenlärm schützen. Für Fluglärm können diese gegebenenfalls sogar nachteilig sein. Im Übrigen gibt er zu bedenken, dass es seitens der FBG keine Verpflichtung für die Errichtung und Erhaltung von Lärmschutzwällen und -wänden gebe. Auch seien die von den Mitgliedern angesprochenen Lärmschutzwände ohne Bepflanzung nicht schöner für die dahinter liegende Wohnbebauung. Er erklärt sich jedoch bereit, in naher Zukunft die Möglichkeit der Überprüfung von Bodenlärmausbreitungsmodellen nachzudenken.

Der Vertreter der VSF stellt sodann den Antrag wie im letzten Absatz in dem Antrag vom 28. August 2016 dargestellt. Mit 10 Ja-Stimmen, keiner Nein Stimme und 4 Enthaltungen wird der Antrag angenommen. Der Vertreter der FBG prüft seine Möglichkeiten. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde weist darauf hin, dass sie eine Rechtsaufsicht habe, aber keine Fachaufsicht. Ein Einwirken auf die FBG sei daher ihrerseits nicht möglich.

TOP 8. Messergebnisse zur Verlegung der Flugroute WSR 2M über Osterholz (150. FLK, TOP 8)

Die FLSB führt in das Thema ein. In der Vergangenheit kam es zu einer Flugroutenverschiebung im Bereich Osterholz in Bremen. Hierzu gab es Vergleichsmessungen in der St.-Gothard-Straße im März 2015 und 2016 sowie im Oewerweg im März/April 2015 und 2016. Die Ergebnisse der Messung stellt die Fluglärmschutzbeauftragte in ihrer Präsentation den Mitgliedern vor (**Anlage 10**). In ihrer Präsentation sind diverse Parameter aufgeführt unter anderem stellt die Fluglärmschutzbeauftragte die Nominallinie und das Flugerwartungsgebiet dar. Sodann erklärt sie die Maximalschallpegel. Im Ergebnis waren 2015 höhere Maximalschallpegel. Die Flugroutenverschiebung habe daher zu einer Verringerung des Maximalschallpegels geführt.

TOP 9. Verschiedenes

Die nächste Sitzung findet am 24. Oktober 2016 statt. Dies ist eine außerordentliche Sitzung. Die nächste reguläre Sitzung findet am 5. Dezember 2016 statt.

Der Vorsitzende der FLK berichtet zur Umfrage des Ökoinstituts, die im Auftrag des UBA durchgeführt wurde. Der Vorsitzende habe zusammen mit den beiden Stellvertretern die Umfrage beantwortet. Hierbei habe man nur teilweise die Fragen beantwortet, da nicht alle Antworten von dem Vorsitzenden und den Stellvertretern gegeben werden konnten. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde bittet um Zusendung der Antworten des Vorsitzenden und seiner Stellvertreter. Der Vertreter der FBG erklärt, dass seitens des Flughafens keine Antwort abgegeben wurde. Dies wird mit den Unzulänglichkeiten der Abfrage begründet. Er erklärt, dass er sich eine Abstimmung innerhalb der FLK gewünscht hätte. Die Vertreter des Beirats Oberrhein sind überrascht über die Vorgehensweise und bitten um Mitteilung der Antworten.

Sodann spricht die FLSB zum Pilotenassistenzsystem des DLR wie es in einer der vorangegangenen Sitzungen von einem Vertreter des DLR vorgestellt wurde. Sie erklärt hierzu, dass derzeit eine Erprobung in Frankfurt laufe. Sie berichte der FLK zu gegebener Zeit.

Vorsitzender

Geschäftsführerin

Anlagen:

- Anlage 1 - Anpassung der konventionellen Streckenbeschreibung im Anfangsbereich der Abflugstrecke West – DFS – TOP 3
- Anlage 2 - Darstellung der Abflugrouten West DFS/DFLD – TOP 3
- Anlage 3 - Empfehlung VSF zur Abflugroute West / Darstellung der Abflugrouten – TOP 3
- Anlage 4 - Vermerk SWAH zur Gebührenanpassung, 02.09.2016 – TOP 4
- Anlage 5 - Vermerk SWAH zur Gebührenanpassung, 30.03.2016 – TOP 4
- Anlage 6 - Musterschreiben SWAH zur Gebührenanpassung – TOP 4
- Anlage 7 - Vermerk SWAH zum Home Carrier-Status Small Planet, 13.06.2016 – TOP 6 b)
- Anlage 8 - Schreiben SWAH an FLK zum Home Carrier-Status Small Planet, 13.06.2016 – TOP 6 b)
- Anlage 9 - Antrag der VSF zur Optimierung des Lärmschutzringes, 28.08.2016 – TOP 7
- Anlage 10 - Vergleichende Messergebnisse zur Verlegung der Flugroute WSR 2M über Osterholz – TOP 8

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
SWGv	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

Zu TOP 3:

Anpassung der konventionellen Streckenbeschreibung im Anfangsbereich der Abflugstrecke West

Mitteilung der DFS:

Bei den kurzen Abflugstrecken der Betriebsrichtung 27, die vor Huchting nach links abdrehen, gab es im letzten Oktober eine Anpassung der konventionellen Streckenbeschreibung im Anfangsbereich. Die GPS/FMS Beschreibung der Abflugerfahren blieb unverändert. Beispielhaft hier der Text der ERLAD-SID:

bisher:

**ERLAD ONE ZULU DEPARTURE
(ERLAD 1Z)**

Geradeaussteigflug auf 400 ft; Linkskurve (innerhalb von 1,3 DME BND vollenden), auf Kurs 199° bis 2,8 DME BMN (3,1 DME BND); Linkskurve, auf R 312 NIE R 162 BMN erfliegen; auf R 162 BMN bis ERLAD (Δ).

GPS/FMS RNAV: DW270 [A500+; L] - DW276 [L] - DW279 [R] - ERLAD

ab 15.10.15:

**ERLAD TWO ZULU DEPARTURE
(ERLAD 2Z)**

Geradeaussteigflug auf 500; Linkskurve (innerhalb von 1,3 DME BND durchführen), auf Kurs 198° bis 2,8 DME BMN (3,1 DME BND); Linkskurve, auf R 311 NIE bis zum Erfliegen von R 161 BMN; auf R 161 BMN bis ERLAD (Δ).

GPS/FMS RNAV: DW270 [A500+; L] - DW276 [L] - DW279 [R] - ERLAD

Verfügbare Flüge
 Von 21. Mai 2013 00:00:00
 Bis 4. Juni 2013 00:00:00

Beginn (Ortszeit)
 Tag: 1, Monat: 6, Jahr: 2013
 Uhrzeit: 12 : 55

Ende (Ortszeit)
 Tag: 3, Monat: 6, Jahr: 2013
 Uhrzeit: 13 : 55

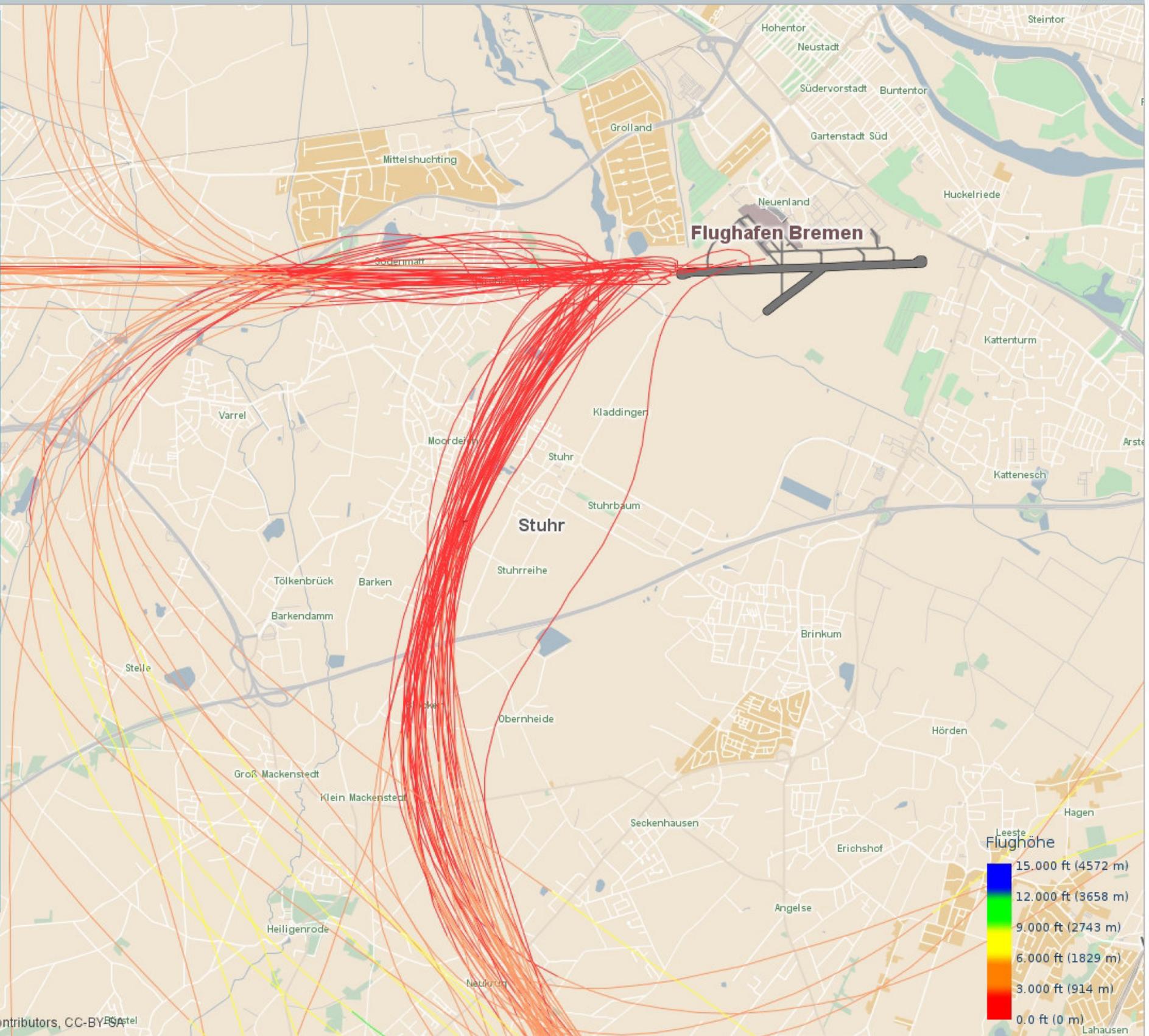
Flugtyp
 Abflüge Anflüge
Flugspuren abrufen

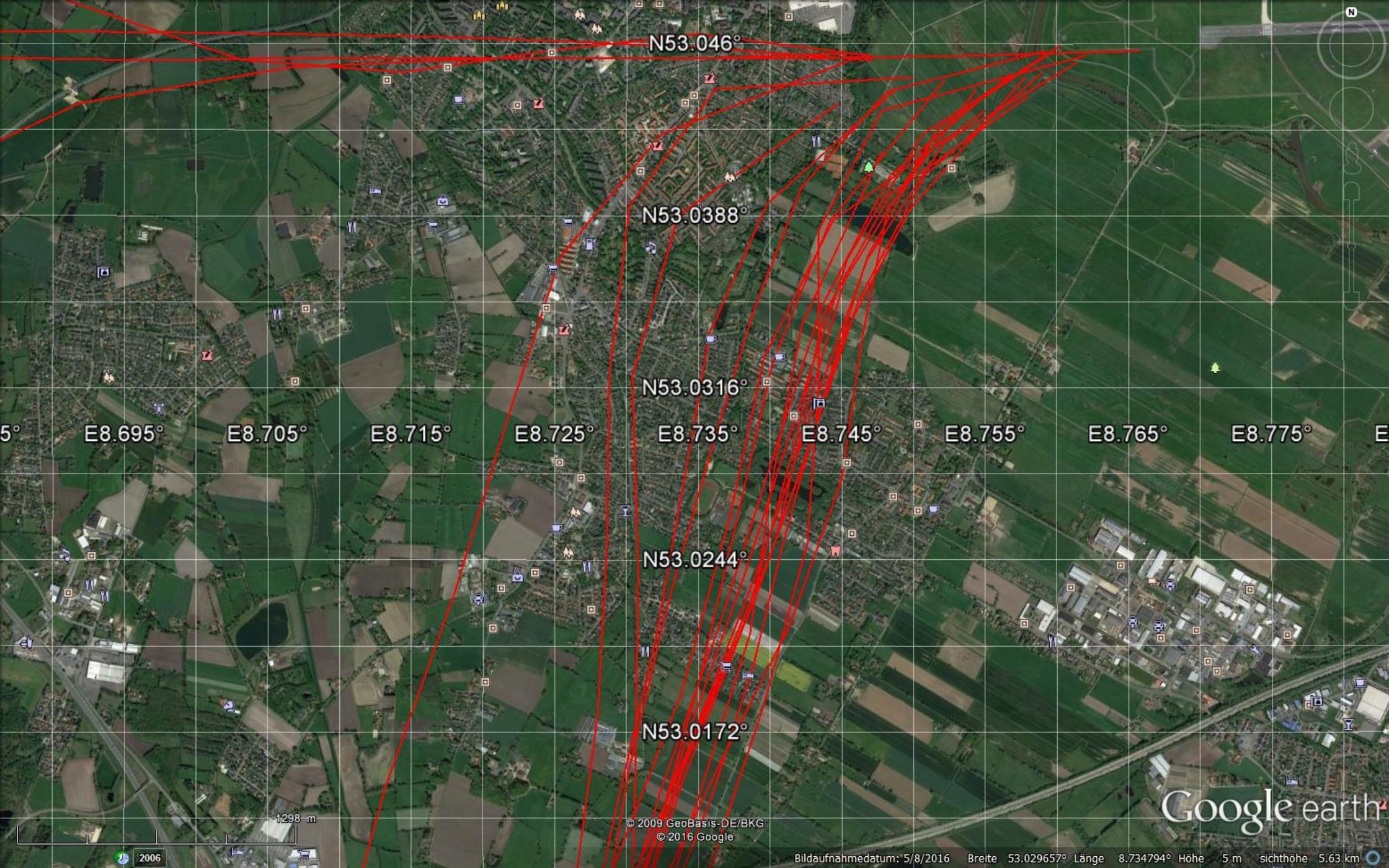
Flughöhen
 1. Zeitraum festlegen
 2. Flugspuren abrufen
 3. Zählfenster festlegen (Linie mit gedrückter rechter Maustaste möglichst quer zur Verkehrsflussrichtung ziehen)

Gesamt (Lfz.): 0

Ausgewählter Flug
 ...
 ...

Kennung ICAO: ...
 Kennung IATA: ...
 Flugzeugtyp: ...
 Startzeit: ...





N53.046°

N53.0388°

N53.0316°

N53.0244°

N53.0172°

E8.695°

E8.705°

E8.715°

E8.725°

E8.735°

E8.745°

E8.755°

E8.765°

E8.775°

1298 m

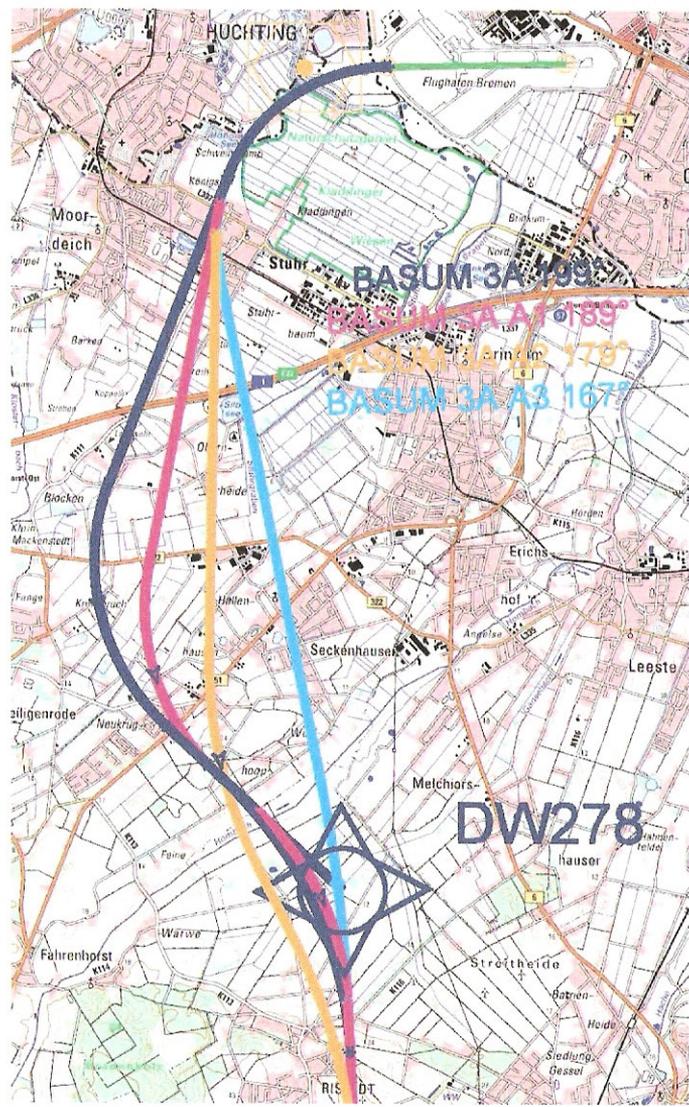
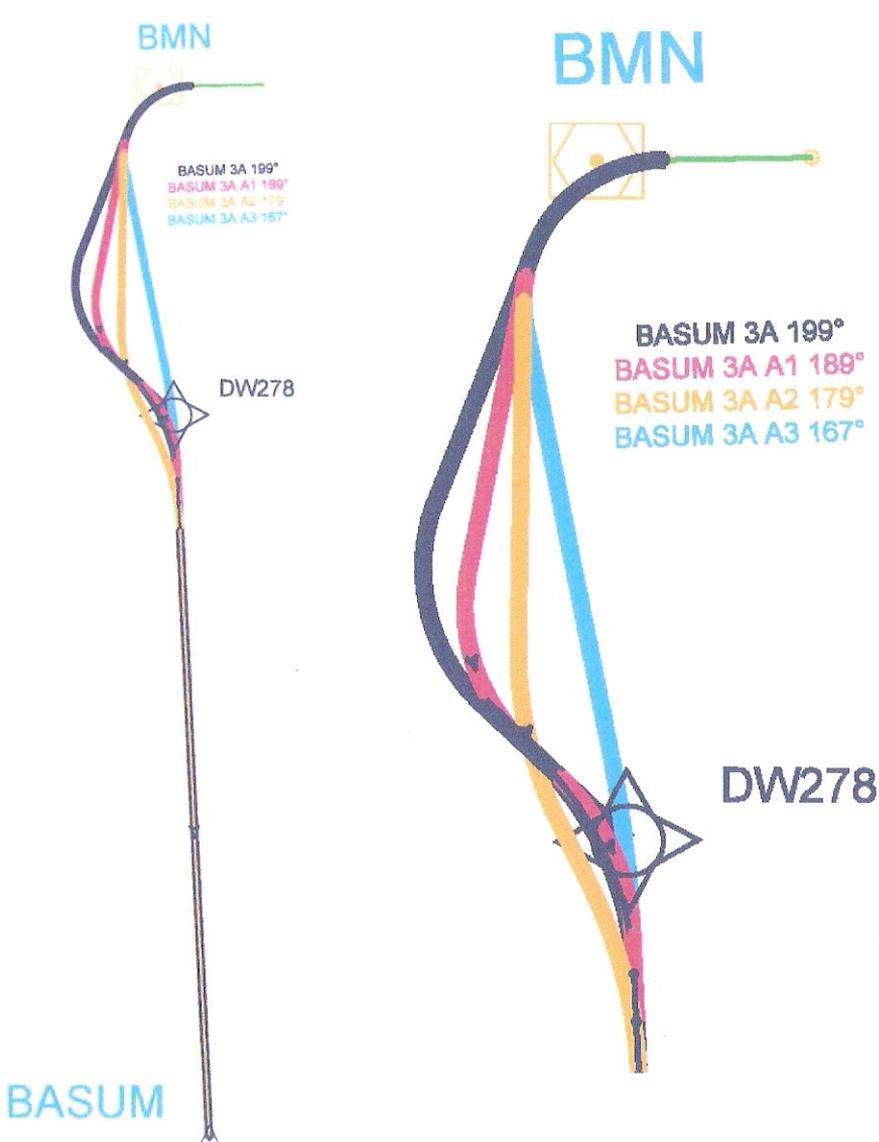
© 2009 GeoBasis-DE/BKG
© 2016 Google

Google earth

Bildaufnahmedatum: 5/8/2016 Breite 53.029657° Länge 8.734794° Höhe 5 m sichthöhe 5.63 km

2006

Empfehlung der FLK zur Änderung der Westabflugstrecken



Vermerk

Anpassung der Nachtfluggebühren am Verkehrsflughafen Bremen II

A. Problem

Die Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen vom 28.08.2000 enthält bezüglich der Zulässigkeit nächtlicher Starts und Landungen folgende Bestimmungen:

E.2 Zeitliche Flugbeschränkungen bei Starts und Landungen

- E.2.1 Luftfahrzeuge dürfen in der Zeit von 22.00 h bis 7.00 h Ortszeit nicht starten und landen. Von dieser Bestimmung sind ausgenommen:
 - E.2.1.2 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kapitel 3 erfüllen, bis 22.30 Uhr.
 - E.2.1.3 Zwei Landungen bis 23.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16, Kapitel 3 erfüllen, deren Halter Luftfahrtunternehmer sind, die am Flughafen Bremen einen Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebs unterhalten und von der Genehmigungsbehörde als „Home-Carrier“ anerkannt sind.
 - E.2.1.4 Verspätete Landungen bis 24.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die unter E.2.1.3 genannt sind.
 - E.2.1.5 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kapitel 3 erfüllen, von 6.00 h bis 7.00 h Ortszeit.
- E.4.2.2 Der Senator für Wirtschaft und Häfen kann von den zeitlichen Einschränkungen in begründeten Fällen insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

Für die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen (AE) für nächtliche Starts und Landungen werden seitens SWAH, Referat 33, als zuständiger Luftfahrtbehörde Gebühren erhoben. Die Gebührensätze wurden zuletzt mit Wirkung zum 01.01.2012 angepasst. Ihre derzeitige Höhe beläuft sich wie folgt:

Landungen von Fluggesellschaften, die nicht als Home-Carrier anerkannt wurden, und Starts:

- a) nach 22:30 Uhr bis 23:00 Uhr Ortszeit: 100,- €
- b) nach 23:00 Uhr bis 24:00 Uhr Ortszeit: 300,- €
- c) nach 24:00 Uhr: 500,- €

Landungen nach Ziffer E.2.1.3 der Flughafengenehmigung von Fluggesellschaften, die als Home-Carrier (HC) anerkannt wurden:

- d) nach 24:00 Uhr bis 00:30 Uhr Ortszeit: 300,- €
- e) nach 00:30 Uhr: 500,- €

Für die Ablehnung eines entsprechenden Antrags wird eine Gebühr in Höhe von 50% des jeweiligen Betrags erhoben.

Im Jahr 2015 wurden bei SWAH, Referat 33, 227 Anträge auf AE gestellt. 220 Anträge wurden bewilligt, von denen 188 AE auch tatsächlich genutzt wurden. Die Starts und Landungen mit tatsächlich genutzten AE lassen sich zeitlich wie folgt unterteilen:

Zeit	Flüge mit AE gesamt	22:30:31 -22:45:30	22:45:31 -23:00:30	23:00:31 -23:30:30	23:30:31 -24:00:30	24:00:31 -00:30:30	davon HC	nach 00:30:31	davon HC
Anzahl	188	115	37	20	8	4	2	4	2

Die Unterzeichnende hat im März 2016 einen ersten Vorschlag zur Anpassung der behördlichen Gebühren für Ausnahmeerlaubnisse für verspätete nächtliche Starts und Landungen am Verkehrsflughafen Bremen unterbreitet (vgl. Anlage 1). Hierin wurde das Ziel verfolgt, die Gebührensätze für Ausnahmeerlaubnisse feiner auszudifferenzieren und insgesamt anzuheben, um so stärkere Anreize an die Fluggesellschaften für pünktliche, flugplangemäße Starts und Landungen zu setzen.

Im Anschluss hieran wurde dieser Vorschlag mit der Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr abgestimmt und der Flughafen Bremen GmbH und der Fluglärmkommission am Verkehrsflughafen Bremen zur Stellungnahme vorgelegt.

Bei den anschließenden Gesprächen ist das Bedürfnis zur Anpassung der Nachtfluggebühren von den Beteiligten prinzipiell nachvollzogen worden. Gleichwohl wurden ergänzende Anregungen zur Optimierung des Reformvorschlags getätigt:

- (1) Insbesondere wurde eine weitere Verstärkung der steuernden Wirkung der Nachtfluggebühren gefordert, die in Gestalt eines gesteigerten Kostenanreizes an die Fluggesellschaften, sich -auch bei bereits erteilter Ausnahmeerlaubnissen- noch zu beilegen, erfolgen sollte.
- (2) Weiter wurde eine größere Kostentransparenz durch eine Differenzierung zwischen den Kosten der Erteilung und dem steuernden Anteil der Gebühren empfohlen.

- (3) Schließlich wurden die gebührenmäßige Differenzierung zwischen Ausnahmeerlaubnissen für verspätete Home Carrier Landungen und Ausnahmeerlaubnissen für verspätete sonstige nächtliche Flugbewegungen am Verkehrsflughafen Bremen kritisiert.

Die Unterzeichnende hält die Kritikpunkte zu (1) und zu (2) für berechtigt.

Bezüglich des Kritikpunkts zu (3) ist auszuführen, dass die formelle gebührenrechtliche Differenzierung bei Ausnahmeerlaubnissen für verspätete Home Carrier Landungen und sonstigen verspäteten nächtlichen Starts und Landungen ihre Ursache in den unterschiedlichen Regelungen über die zeitlichen Flugbeschränkungen aus der Flughafengenehmigung hat und daher auch in Zukunft grundsätzlich beibehalten werden muss.

B. Lösung

Die Unterzeichnende legt, basierend auf den Gesprächen über den ersten Vorschlag zur Anpassung der Nachtfluggebühren, den nachfolgenden zweiten Entwurf vor, bei dem die jeweilige Gebührenhöhe nicht mehr anhand von starren Gebührensätzen bestimmt ist, sondern als Summe aus einer fixen Bearbeitungsgebühr und eines weiteren einheitlichen Gebührensatzes pro verspäteter Minute gebildet wird. Die formelle gebührenrechtliche Unterscheidung zwischen Ausnahmeerlaubnissen für verspätete Home Carrier Landungen einerseits und Ausnahmeerlaubnissen für sonstige verspätete nächtliche Flugbewegungen andererseits anhand der Bestimmungen der Flughafengenehmigung wird beibehalten.

Der Entwurf basiert auf § 1 Abs. 2 LuftKostV i.V.m. § 3 Abs. 1 VerwaltungskostenG a.F., wonach Gebühren so zu bemessen sind, dass zwischen der den Verwaltungsaufwand berücksichtigenden Höhe der Gebühr einerseits und der Bedeutung, dem wirtschaftlichen Wert oder der sonstigen Nutzung der Amtshandlung andererseits ein angemessenes Verhältnis besteht.

Mit dem Entwurf könnte eine betragsmäßige Angleichung an die Nachtfluggebühren am Flughafen Hamburg erreicht werden. In Hamburg findet von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr regulärer Flugbetrieb statt. Verspätete Linienmaschinen und verspätete Maschinen im regelmäßigen Pauschalreiseverkehr dürfen bis 24:00 Uhr ohne Einzelausnahmegenehmigung starten und landen. Für nächtliche Starts und Landungen nach Mitternacht ist eine behördliche Einzelausnahmegenehmigung erforderlich. Diese beträgt in Hamburg derzeit 1.300 Euro. Gesellschaften, die eine Ausnahmeerlaubnis beantragen, dann aber doch vor Mitternacht starten oder landen können, müssen dort 650 Euro bezahlen.

Der vorliegende Entwurf fügt sich zudem in strukturell gestufte Gebührenmodelle ein, wie sie unter anderem an den Flughäfen Frankfurt und Stuttgart verfolgt werden: In Frankfurt wird bei der Gebührenberechnung für Ausnahmeerlaubnisse für verspätete nächtliche Starts und Landungen die Summe aus einer aufwandsabhängigen Entscheidungsgebühr und einem weiteren Gebührensatz pro Passagier bzw. pro beförderter Tonne Fracht gebildet.

Für die Nachtfluggebühren am Verkehrsflughafen Stuttgart wird zum einen auf die Anzahl der im Luftfahrzeug enthaltenen maximal zulässigen Passagiersitze, zum anderen auf die zeitliche Tiefe des Eingriffs in die Nachtflugbeschränkung abgestellt (vgl. Übersicht über die Gebührenstrukturen und –höhen an Flughäfen mit Nachtflugbeschränkungen in Anlage 2).

In Bremen soll -angesichts der innenstadtnahen Lage des Verkehrsflughafens- nicht bei einer reinen Gewinnabschöpfung stehen geblieben werden, sondern im Interesse des Anwohnerschutzes ein maximaler Anreiz gesetzt werden, damit sich auch Fluggesellschaften mit bereits erteilter Ausnahmeerlaubnis noch beeilen. Die inhaltliche Bedeutung und damit auch die Gebühr einer Ausnahmeerlaubnis sollen umso höher bemessen werden, je später das Flugzeug eintrifft.

Durch eine solche Gebührenanpassung kann zudem die Lenkungswirkung der zeitlich gestaffelten Start- und Landeentgelte der Flughafen Bremen GmbH unterstützt werden (so dass damit auch die auf S. 32 des Koalitionsvertrags bezüglich der „Start- und Landegebühren“ geäußerte Zielrichtung gefördert würde).

Schließlich soll für die Gebührenberechnung ein transparentes und praktisch handhabbares Verfahren gewählt werden.

Auf den nachfolgenden Seiten wird eine tabellarische Darstellung des neu geplanten Gebührenmodells vorgenommen.

Überarbeiteter Vorschlag für die Gebührenbemessung:

Alle Airlines

Zeitraum	Verspätung über die reguläre Flugbetriebszeit hinaus	Bislang: Gebühr abhängig vom Zeitraum der erteilten AE und nutzungs-unabhängig	1. Reformmodell: Gebühr abhängig vom Zeitraum der erteilten AE, bei nicht vollständiger Nutzung reduzierter Satz	2. Reformmodell: feste Bearbeitungsgebühr	2. Reformmodell: Gebührensatz pro tatsächlich genutzter Minute	2. Reformmodell: Endbetrag
≤ 22.30 Uhr	0 Minuten; <u>Gebühr nur, wenn AE beantragt, aber nicht genutzt.</u>	100 €	62,50	30 €	0 €	30 €
22:31-22:45 Uhr	1 Minute bis 15 Minuten	100 €	125 €	30 €	8 € / Minute	38 €- 120 €
22:46-23:00 Uhr	16 bis 30 Minuten	100 €	250 €	30 €	8 € / Minute	128 €- 270 €
23:01-23:30 Uhr	31 bis 60 Minuten	300 €	500 €	30 €	8 € / Minute	278 €- 510 €
23:31-24:00 Uhr	61 bis 90 Minuten	300 €	750 €	30 €	8 € / Minute	518 €- 750 €
00:01-00:30 Uhr	91 bis 120 Minuten	500 €	1.000 €	30 €	8 € / Minute	758 €- 990 €
00:31 Uhr	121 Minuten	500 €	1.000 €	30 €	8 €/Minute	998 €
00:32-05:59 Uhr	122 Minuten und mehr	500 €	1.000 €	DECKELUNG	DECKELUNG	1.000 €

Die einheitliche Bearbeitungsgebühr von 30 Euro fällt immer an, wenn um eine Ausnahmeerlaubnis ersucht wird.

Die Bearbeitungsgebühr ist von der tatsächlichen Nutzung der Ausnahmeerlaubnis unabhängig, d.h. sie wird auch dann erhoben, wenn eine Ausnahmeerlaubnis beantragt wird, der Start oder die Landung dann aber doch vor 22:30 Uhr erfolgen.

Eine Bearbeitungsgebühr von 30 Euro fällt zudem an, wenn ein Antrag auf eine Ausnahmeerlaubnis abgelehnt wird.

Im Falle einer erteilten Ausnahmeerlaubnis wird zusätzlich zu der festen Bearbeitungsgebühr ein variabler, nutzungsabhängiger Gebührensatz von 8,00 Euro pro Minute berechnet.

Bei der Berechnung der angefangenen Minuten gilt die Rundungsmethode, d.h. eine angefangene Minute wird gezählt, wenn mindestens 31 Sekunden von ihr verstrichen sind.

Für die Gebühr der Ausnahmeerlaubnisse für alle Airlines gilt die Berechnungsformel:

Für Starts und Landungen bis einschließlich 22:30 Uhr:

Wenn AE beantragt, aber nicht genutzt: 30 Euro Bearbeitungsgebühr.

Für Starts und Landungen ≥ 22:31 Uhr:

$30 \text{ €} + (\text{faktische Start-/ Landezeit} - 22:30 \text{ in Minuten}) \times 8 \text{ €/Minute} = \text{Nachtfluggebühr.}$

Maximalwert: 1.000 Euro.

Home Carrier

Zeitraum	Verspätung über die reguläre Flugzeit hinaus	Bislang: Gebühr abhängig vom Zeitraum der erteilten AE und nutzungs-unabhängig	1. Reformmodell: Gebühr abhängig vom Zeitraum der erteilten AE, bei nicht vollständiger Nutzung reduzierter Satz	2. Reformmodell: feste Bearbeitungsgebühr	2. Reformmodell: Gebührensatz pro tatsächlich genutzter Minute	2. Reformmodell: Endbetrag
22:31 - 23:00 Uhr	Reguläre Landungszeit für max. 2 HC/Abend	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
23:01 - 24:00 Uhr	Einstündige Verspätung von Flughafengenehmigung abgedeckt, AE nicht erforderlich. <u>Gebühr nur, wenn AE beantragt, aber nicht genutzt.</u>	300 €	500 €	30 €	0 €	30 €
00:01 - 00:30 Uhr	61 bis 90 Minuten	300 €	750 €	30 €	8 €/Minute	518 € - 750 €
00:31 - 01:00 Uhr	91 bis 120 Minuten	500 €	1.000 €	30 €	8 €/Minute	758 € - 990 €
01:01 Uhr	121 Minuten	500 €	1.000 €	30 €	8 €/Minute	998 €
01:02 - 05:59 Uhr	122 Minuten und mehr	500 €	1.000 €	DECKELUNG	DECKELUNG	1.000 €

Ausgehend von dem Prinzip der materiellen Gleichheit (= Gleichbehandlung im Ergebnis) soll für die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen für verspätete Home Carrier Landungen der inhaltlich gleiche Gebührenmaßstab angewandt werden wie dies bei Ausnahmeerlaubnissen für entsprechend verspäteten sonstigen Starts und Landungen der Fall ist.

Das bedeutet, dass Home Carrier Landungen bei über 60 bzw. 90 minütigen Verspätungen über die für sie gültige reguläre Landungszeit von Ziffer 2.1.3 der Flughafengenehmigung hinaus (= 23:00 Uhr) gebührenmäßig gleichgestellt werden mit verspäteten sonstigen Starts und Landungen, die über 60 bzw. über 90 Minuten nach dem in Ziffer E.2.1.2 der Flughafengenehmigung genannten regulären Zeitraum hinaus (= 22:30 Uhr) erfolgen.

Für die Gebühr der Ausnahmeerlaubnisse für Home Carrier Landungen gilt die Berechnungsformel:

Für Landungen bis einschließlich 24:00 Uhr:

Wenn AE für nach 00:00 Uhr beantragt, aber nicht genutzt: 30 Euro Bearbeitungsgebühr.

Für Landezeiten \geq 00:01 Uhr:

$30 \text{ €} + (\text{faktische Landezeit} - 23:00 \text{ Uhr in Minuten}) \times 8 \text{ €/Minute} = \text{Nachtfluggebühr.}$

Maximalwert: 1.000 Euro.

Anlagen:

Vermerk vom 30.03.2016

Exemplarische Gebührenübersicht: Ausnahmeerlaubnisse an Flughäfen mit
Nachtflugbeschränkungen

Dr. Streibel

Anpassung der Nachtfluggebühren am Verkehrsflughafen Bremen

A. Problem

Die Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen vom 28.08.2000 enthält bezüglich der Zulässigkeit nächtlicher Starts und Landungen folgende Bestimmungen:

E.2 Zeitliche Flugbeschränkungen bei Starts und Landungen

- E.2.1 Luftfahrzeuge dürfen in der Zeit von 22.00 h bis 7.00 h Ortszeit nicht starten und landen. Von dieser Bestimmung sind ausgenommen:
- E.2.1.2 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kapitel 3 erfüllen, bis 22.30 Uhr.
- E.2.1.3 Zwei Landungen bis 23.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16, Kapitel 3 erfüllen, deren Halter Luftfahrtunternehmer sind, die am Flughafen Bremen einen Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebs unterhalten und von der Genehmigungsbehörde als „Home-Carrier“ anerkannt sind.
- E.2.1.4 Verspätete Landungen bis 24.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die unter E.2.1.3 genannt sind.
- E.2.1.5 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kapitel 3 erfüllen, von 6.00 h bis 7.00 h Ortszeit.
- E.4.2.2 Der Senator für Wirtschaft und Häfen kann von den zeitlichen Einschränkungen in begründeten Fällen insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

Für die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen (AE) für nächtliche Starts und Landungen werden seitens SWAH, Referat 33, als zuständiger Luftfahrtbehörde Gebühren erhoben. Die Gebührensätze wurden zuletzt mit Wirkung zum 01.01.2012 angepasst. Ihre derzeitige Höhe beläuft sich wie folgt:

Landungen von Fluggesellschaften, die nicht als Home-Carrier anerkannt wurden, und Starts:

- a) nach 22:30 Uhr bis 23:00 Uhr Ortszeit: 100,- €
- b) nach 23:00 Uhr bis 24:00 Uhr Ortszeit: 300,- €
- c) nach 24:00 Uhr 500,- €

Landungen nach Ziffer E.2.1.3 der Flughafengenehmigung von Fluggesellschaften, die als Home-Carrier (HC) anerkannt wurden:

- d) nach 24:00 Uhr bis 00:30 Uhr Ortszeit 300,- €
- e) nach 00:30 Uhr 500,- €

Für die Ablehnung eines entsprechenden Antrags wird eine Gebühr in Höhe von 50% des jeweiligen Betrags erhoben.

Im Jahr 2015 wurden bei SWAH, Referat 33, 227 Anträge auf AE gestellt. 220 Anträge wurden bewilligt, von denen 188 AE auch tatsächlich genutzt wurden. Die Starts und Landungen mit tatsächlich genutzten AE lassen sich zeitlich wie folgt unterteilen:

Zeit	Flüge mit AE gesamt	22:30:31 -22:45:30	22:45:31 -23:00:30	23:00:31 -23:30:30	23:30:31 -24:00:30	24:00:31 -00:30:30	davon HC	nach 00:30:31	davon HC
Anzahl	188	115	37	20	8	4	2	4	2

Die Gebührensätze für Ausnahmeerlaubnisse sollen nun feiner ausdifferenziert und insgesamt angehoben werden. Hierdurch werden stärkere Anreize an die Fluggesellschaften für pünktliche, flugplangemäÙe Starts und Landungen erwartet.

Darüber hinaus soll eine Angleichung an die Nachtfluggebühren am Flughafen Hamburg herbeigeführt werden. In Hamburg findet von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr regulärer Flugbetrieb statt. Verspätete Linienmaschinen und verspätete Maschinen im regelmäßigen Pauschalreiseverkehr dürfen bis 24:00 Uhr ohne Einzelausnahmegenehmigung starten und landen. Für nächtliche Starts und Landungen nach Mitternacht ist eine behördliche Einzelausnahmegenehmigung erforderlich. Diese beträgt in Hamburg derzeit 1300 Euro. Gesellschaften, die eine Ausnahmeerlaubnis beantragen, dann aber doch vor Mitternacht starten oder landen können, müssen dort 650 Euro bezahlen.

Durch eine Anhebung der Gebühren für behördliche Ausnahmeerlaubnisse für nächtliche Starts und Landungen würde schließlich die Lenkungswirkung der zeitlich gestaffelten Start- und Landeentgelte der Flughafen Bremen GmbH unterstützt werden (so dass damit auch die auf S. 32 des Koalitionsvertrags bezüglich der „Start- und Landegebühren“ geäußerte Zielrichtung gefördert würde).

B. Lösung

Die Gebühren für Ausnahmeerlaubnisse für nächtliche Starts und Landungen am Verkehrsflughafen Bremen werden mit Wirkung zum 01.07.2016 wie folgt angepasst:

Allgemeine Nachtfluggebühren:

Erteilter Zeitraum	bislang, nutzungs- unabhängig	zukünftig	wenn erteilt, aber nicht (vollständig) genutzt	Quotient Spalte 4/ Spalte 3
22:30:31 -22:45:30	100 €	125 €	62,50 €	0,5
22:45:31 - 23:00:30	100 €	250 €	125 €	0,5
23:00:31 -23:30:30	300 €	500 €	250 €	0,5
23:30:31 -24:00:30	300 €	750 €	500 €	0,66
00:00:31 -00:30:30	500 €	1000 €	750 €	0,75
00:30:31 -05:59:59	500 €	1000 €	750 €	0,75

Sonderregelung Nachtfluggebühren für maximal 2 HC-Landungen pro Nacht:

Erteilter Zeitraum	bislang	zukünftig	wenn erteilt, aber nicht genutzt	Quotient Spalte 4 / Spalte 3
22:30:31-00:00:30 HC	0 € (AE nicht erforderlich)	0 € (AE nicht erforderlich)	0 € (AE nicht erforderlich)	--
00:00:31-00:30:30 HC	300 €	750 €	500 €	0,66
00:30:31- 05:59 HC	500 €	1000 €	750 €	0,75

Für abgelehnte Anträge auf Sondererlaubnisse sollen, wie bisher, 50% des jeweiligen Gebührensatzes (aus Spalte 3 „zukünftig“) veranschlagt werden.

Die vorgeschlagene Gebührenanpassung begründet sich im Einzelnen wie folgt:

Es besteht der Grundsatz, dass die Gebühr umso höher ausfallen soll, je später der erteilte Zeitraum für die Ausnahmeerlaubnis liegt, und je stärker damit die schutzwürdigen Belange der Flughafenbewohner auf Nachtruhe betroffen werden, die bei der Einzelfallentscheidung über die Erteilung einer Ausnahmeerlaubnis mitabgewogen werden müssen.

Ausgehend vom Prinzip der materiellen Gleichbehandlung (= Gleichbehandlung im Ergebnis) sollen für Home Carrier-Landungen bei über 60- bzw. über 90-minütigen Verspätungen über den in E. 2.1.3 der Flughafengenehmigung genannten zulässigen Zeitraum hinaus die

gleichen Gebührensätze gelten wie dies bei sonstigen Starts und Landungen bei entsprechenden Verspätungen über den in E.2.1.2 der Flughafengenehmigung genannten Zeitraum hinaus der Fall ist.

Für erteilte, aber nicht (vollständig) genutzte Ausnahmeerlaubnisse soll ein reduzierter Gebührensatz gelten, da hier zwar einerseits bereits eine behördliche Abwägungsentscheidung getroffen werden musste, andererseits jedoch ein Anreiz gesetzt bleiben soll, sich zu beeilen, auch wenn bereits eine Ausnahmeerlaubnis erteilt worden ist.

Dr. Streibel

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Postfach 101529, 28015 Bremen

«Firma»

z.H. «Anrede» «Name»

«Adresse_1» «Straße»

«PLZ» «Stadt»

«Land»

Auskunft erteilt

Andreas Krüger

Zimmer 512

T: +49(0)421 361 8446

F: +49(0)421 496 8446

E-Mail:

andreas.krueger@wuh.bremen.de

Datum und Zeichen

Ihres Schreibens

Mein Zeichen

(bitte bei Antwort angeben)

33/733-01-01/0002-0009

Bremen, 29.12.2011

Verkehrsflughafen Bremen

Anträge auf Erteilung von Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen

Erhebung von Verwaltungsgebühren nach der LuftKostV ab 01.01.2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Erteilung einer Erlaubnis zum Starten und Landen innerhalb der Betriebsbeschränkungszeiten (§ 25 Abs. 1 Nr. 3 LuftVG) ist nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) grundsätzlich gebührenpflichtig. Gemäß § 2 Abs. 1 i.V.m. der Anlage V Nr. 17 a) LuftKostV ist für eine Erlaubnis ein Gebührenrahmen von 50 € bis 3.000 € vorgesehen. Für die Ablehnung eines Antrags kann gem. Ziffer 34 der Anlage VII zur LuftKostV eine Gebühr in Höhe von bis zu 8/10 der für die Amtshandlung vorgesehenen Gebühr erhoben werden.

Die Luftfahrtbehörde Bremen wird mit Wirkung vom 01.01.2012 Gebühren für die Erteilung entsprechender Anträge auf Ausnahme von den Nachtflugbeschränkungen wie folgt erheben:

Landungen von Fluggesellschaften, die nicht als Home-Carrier anerkannt wurden, und Starts:

a) nach 22:30 Uhr bis 23:00 Uhr Ortszeit:	100,- €
b) nach 23:00 Uhr bis 24:00 Uhr Ortszeit:	300,- €
c) nach 24:00 Uhr	500,- €

Landungen nach Ziffer E.2.1.3 der Flughafengenehmigung von Fluggesellschaften, die als Home-Carrier anerkannt wurden:

d) nach 24:00 Uhr bis 00:30 Uhr Ortszeit	300,- €
e) nach 00:30 Uhr	500,- €

Für die Ablehnung eines entsprechenden Antrags wird eine Gebühr in Höhe von 50% des jeweiligen Betrags erhoben.



Eingang
Martinstraße 28
28195 Bremen

Dienstgebäude
Zweite
Schlachtpforte 3
28195 Bremen



Bus Linie 25
Martinstraße

Bankverbindungen
Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00) Kto. 1070115000
Bundesbank (BLZ 290 000 00) Kto. 29001565
Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01) Kto. 1090653

Sie werden jeweils nach Ablauf eines Monats einen Kostenbescheid für diesen Monat erhalten.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Krüger

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Frau Dr. Streibel
Tel. 361-8472
13.06.2016

Antrag der Small Planet Airlines GmbH auf Zulassung als Home Carrier am Verkehrsflughafen Bremen

-Vermerk-

Ausgangssituation

§ 25 Abs. 1 Satz 3 Nr. 3 LuftVG regelt, dass Luftfahrzeuge innerhalb der Betriebsbeschränkungszeiten eines Flugplatzes nur starten und landen dürfen, wenn der Flugplatzunternehmer zugestimmt und die Genehmigungsbehörde eine entsprechende Erlaubnis erteilt hat.

Die Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen enthält umfangreiche Betriebsbeschränkungen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 07.00 Uhr lokaler Zeit. Als eine von mehreren Ausnahmemöglichkeiten werden unter Abschnitt E 2.1.3 zwei abendliche planmäßige Landungen bis 23.00 Uhr von Luftfahrzeugen gestattet, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kapitel 3 erfüllen, deren Halter Luftfahrtunternehmen sind, die am Flughafen Bremen einen Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebs unterhalten und von der Genehmigungsbehörde als „Home Carrier“ anerkannt sind. Im Falle der Verspätung dürfen diese Flugzeuge gemäß Abschnitt E.2.1.4 der Flughafengenehmigung ohne Erteilung von Einzelerlaubnissen bis 24.00 Uhr landen.

Mit dem Schreiben vom 01.04.2016 hat die Small Planet Airlines GmbH einen Antrag auf Anerkennung als Home Base Carrier für den Verkehrsflughafen Bremen gestellt. In dem Antrag wird ausgeführt, dass die Small Planet Airlines GmbH ab dem 13.05.2016 vornehmlich im Auftrag der TUI Deutschland GmbH touristische Flüge ab dem Flughafen Bremen durchführen und dafür ein Flugzeug vom Typ Airbus A 320, 180 y am Standort Bremen stationieren wird. Am Standort Bremen würden ca. 30 Arbeitsplätze für Piloten- und Kabinenbesatzung aufgebaut, hinzukämen weitere Arbeitsplätze im technischen Wartungsbetrieb über den Wartungspartner. Für die Durchführung des geplanten Flugplanes an den Verkehrstagen Freitag (zeitweise), Samstag (den Sommer durchgängig) und Sonntag (zeitweise) werde ein Status als Home Carrier benötigt. Die Wartung des Flugzeuges am Standort Bremen werde die German Aircraft Maintenance GmbH übernehmen, die beauftragt sei, für die Small Planet Airlines GmbH Räumlichkeiten und Ersatzteile am Verkehrsflughafen Bremen vorzuhalten. Durch den 17stündigen Umlauf würden zusätzliche Verbindungen von Bremen nach Heraklion und KOS geschaffen, die sonst so nicht bestünden. Der beantragte Home Carrier Status solle sofort nach Erhalt, d.h. mit Wirkung für den Sommerflugplan 2016, genutzt werden.

Bislang haben am Flughafen Bremen die Fluggesellschaften Ryanair, Germania und Lufthansa einen Status als Home Carrier inne. Eine Anerkennung der Small Planet Airlines GmbH als viertem Home Carrier hätte zur Folge, dass die in Abschnitt E.2.1.3 f. der Flughafengenehmigung genannten Rechte, also die zwei Landungen pro Abend als Home Carrier, nunmehr im Rahmen der Flugplanung zwischen vier Fluggesellschaften aufgeteilt werden müssten. Im Jahr 2015 waren 464 Homecarrierlandungen zu verzeichnen, sodass das Kontingent von 730 (= 2 x 365) möglichen Home Carrier Landungen/Jahr bislang nicht ausgeschöpft wird.

Nach umfassender Prüfung der Sach- und Rechtslage geht die Unterzeichnende davon aus, dass die Small Planet Airlines GmbH die Zulassungsvoraussetzungen als Home Carrier erfüllt. Mit Datum vom 13.06.2016 hat sie daher die Small Planet Airlines GmbH als Home Carrier am Verkehrsflughafen Bremen anerkannt.

Zulassungsvoraussetzungen

Zu den Zulassungsvoraussetzungen im Einzelnen:

Die erforderlichen Lärmzulassungsvorschriften aus der Flughafengenehmigung, die für Luftfahrzeuge von Home Carriern einen Lärmschutzstandard von zumindest ICAO Annex 16 Volume I Chapter 3 vorschreiben, werden eingehalten. Ausweislich des Antrags der Small Planet Airlines GmbH soll für die geplanten Flüge ab Bremen ein Luftfahrzeug des Typs Airbus A 320, 180 y eingesetzt werden. Aus dem übersandten Lärmschutzzeugnis des Luftfahrt-Bundesamtes vom 17.08.2012 geht hervor, dass das Luftfahrzeug dem Lärmschutzstandard von ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 4, und damit der technischen Fortschreibung der Lärmschutzstandards von ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3, entspricht.

Die Small Planet Airlines GmbH unterhält einen Wartungsschwerpunkt in Bremen. Ein Wartungsschwerpunkt besteht, wo ein Flugzeug regelmäßig seinen Tagesumlauf beginnt und beendet und Personal, Material und Infrastruktur bereitgehalten wird, um regelmäßig wiederkehrende Wartungsarbeiten sowie kleine und mittlere Instandhaltungsarbeiten durchzuführen. Die Wartung und Instandhaltung von Flugzeugen richtet sich nach Art. 5 Abs. 2 d, Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Verbindung mit der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, insbesondere Anhang I, „Teil M“ und Anhang II „Teil- 145“.

Dabei kann es nach Auffassung der Luftfahrtbehörde nicht darauf ankommen, ob die Wartung durch eigenes oder durch fremdes Personal ausgeführt wird, zumal bei größeren Firmen heute Ausgliederungen durch Tochtergesellschaften üblich sind und insoweit kein relevanter Unterschied zu der Wartung durch Fremdfirmen besteht. Maßgeblich ist vielmehr, dass das Flugzeug am Verkehrsflughafen Bremen stationiert ist und dort die maßgeblichen Wartungsarbeiten durchgeführt werden, so dass am Standort Bremen Verkehrsoptionen und Arbeitsplätze gesichert werden.

Die Small Planet Airlines GmbH hat einen Flugplan vorgelegt, ausweislich dessen ein Flugzeug des Typs A 320 seinen Tagesumlauf in Bremen beginnen und beenden soll. Mit der German Aircraft Maintenance GmbH wurde am 31.03.2016 ein Vertrag geschlossen, der am 12.05.2016 in Kraft tritt. Aus Ziffer 1.3 in Verbindung mit Appendix 2 dieses Vertrages geht hervor, dass die German Aircraft Maintenance GmbH für ein in Bremen stationiertes Flugzeug des Typs A 320 alle routinemäßigen Wartungsarbeiten nach Maßgabe des Wartungsplans übernehmen soll. Hiervon umfasst sind täglich anstehende Überprüfungen,

transit checks zwischen den einzelnen Flügen, service checks zum Überprüfen technischer Funktionen des Luftfahrzeugs, wöchentlich anstehende Überprüfungen, zweiwöchig anstehende Überprüfungen, a-checks zur allgemeinen Kontrolle im Flugzeuginnern und an der Flugzeughülle einschließlich weiterer service checks sowie Triebwerks- und Funktionskontrollen, single running tasks als kleineren Wartungsarbeitspaketen, geplante ndts (= zerstörungsfreie Materialprüfungstests), und Boreskop-Untersuchungen der Gasturbinen. Im Übrigen wird der Einsatz der erforderlichen Bodenausrüstung und der Werkzeuge der German Aircraft Maintenance GmbH nach Maßgabe der Verfügbarkeit geregelt. Ein nachstehender Satz in der Vereinbarung verdeutlicht schließlich, dass die vorgenannten a-checks mal in Bremen, mal in Paderborn durchgeführt werden sollen. Die German Aircraft Maintenance GmbH hat eine vom Luftfahrtbundesamt ausgestellte Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb entsprechend Abschnitt A von Anhang II (Teil-145) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 sowie ihr Handbuch als Wartungsorganisation vorgelegt, in der auch der Wartungsstandort Bremen verzeichnet ist. Eintragungen auf der Datenbank des Luftfahrtbundesamtes bestätigen, dass die German Aircraft Maintenance GmbH berechtigt ist, am Standort Heinrich-Focke-Straße 9a, 28199 Bremen Wartungsarbeiten für Luftfahrzeuge über 5700 kg, wie den Airbus A 320, vorzunehmen.

Ein Ortstermin bei der German Aircraft Maintenance GmbH am 12.05.2016 ergab folgende Erkenntnisse: Die German Aircraft Maintenance GmbH ist ein Wartungsunternehmen für Luftfahrzeuge mit einer Hauptniederlassung in Paderborn. Weitere Niederlassungen befinden sich in Friedrichshafen und seit einem halben Jahr auch in Bremen. Die German Aircraft Maintenance GmbH beschäftigt derzeit ca. 50 Mitarbeiter, will aber noch weiter expandieren.

Für die in Bremen vorzunehmenden Wartungsarbeiten für Small Planet werden pro Nacht zwei Mitarbeiter der German Aircraft Maintenance GmbH an den Standort Bremen entsendet. Diese beiden Mitarbeiter werden dann ausschließlich für Small Planet tätig, da die German Aircraft Maintenance GmbH in Bremen bislang nur Small Planet als Kunden bedient. Die German Aircraft Maintenance GmbH verfügt am Verkehrsflughafen Bremen über einen Büroraum, eine Wartungshalle (Mitnutzung) mit einem angrenzenden Material- und Werkzeugraum und einen Wartungswagen mit Standardwerkzeugen. In der Wartungshalle sollen später Räder-, Bremsen- und auch Triebwerkswechsel möglich sein. Durch Lieferverzögerungen waren in dem Lagerraum am betreffenden Tag indes noch keine Ersatzräder und Bremsen vorhanden. Die konkret zu erledigenden Wartungsarbeiten werden tagesaktuell von dem Maintenance Control Center von Small Planet in Litauen, einer 24 Std-Service-Organisation, bestimmt.

Bei einem zweiten Ortstermin am 03.06.2016 hat sich die Genehmigungsbehörde von der Anlieferung der Ersatzräder und der Bremse überzeugt.

Die Small Planet Airlines GmbH hat am 21.04.2016 ihre Planungen für einen 17-stündigen Umlauf Bremen-Griechenland für folgende Kalendertage vorgelegt: Freitag: 13.05.2016- 27.05.2016, Samstag 11.06.2016- 24.09.2016, Sonntag: 13.06.2016- 26.06.2016, 25.07.2016- 21.08.2016, 29.08.2016- 18.09.2016 und 26.09.2016- 16.10.2016.

Nach dem vorgelegten Umlaufplan würde ein erster Flug um 06.00 Uhr morgens in Bremen beginnen und gegen Mittag an einem Ziel in Griechenland landen. Von Griechenland aus würde ein Rückflug nach Paderborn und von Paderborn wieder erneut nach Griechenland stattfinden, bis dann der letzte Flug am frühen Abend in Griechenland starten und um 22:55 Uhr lokaler Zeit in Bremen landen würde.

Eine Nachfrage, warum Small Planet nur an den explizit genannten Freitagen und Sonntagen im Sommerflugplan 2016 Home Carrier-Landungen plane, hat ergeben, dass an

den übrigen Freitagen und Sonntagen das Kontingent von zwei zulässigen Home Carrier Landungen pro Nacht am Verkehrsflughafen Bremen bereits ausgeschöpft ist.

Weitere Nachfragen zu den Kalkulationen bei den einzelnen Flugzeiten bzw. Standzeiten brachten folgende Ergebnisse:

Für die Flugstrecke von Deutschland nach Griechenland wird eine vergleichsweise kürzere Flugzeit veranschlagt als für den Rückflug von Griechenland nach Deutschland, da entsprechende Erfahrungen bezüglich der typischen Wetterverhältnisse (durchschnittlich vorherrschende Windrichtung), die vergleichsweise längeren Anflugverfahren in Deutschland sowie die geplanten Roll- und Wartezeiten nach Verlassen der Parkposition des Flugzeuges miteinbezogen wurden.

Unterschiede bei den Standzeiten in Griechenland resultieren aus den Zeitfenstern zum Landen und Starten, welche die griechische Slotkoordinationsbehörde zur Verfügung gestellt hat. Die Abflugzeiten in Heraklion fallen während der Spitzenabfertigungszeit etwas später aus, so dass die Standzeiten mal etwas länger, mal etwas kürzer ausfallen.

Da der oben dargestellte Umlauf nicht in den regulären Flugbetriebszeiten von 06:00 Uhr bis 22:30 Uhr zu bewältigen ist, man ihn aber rechtmäßig im Zeitfenster von 06.00 Uhr bis 23:00 Uhr abwickeln könnte, ist ein berechtigtes Interesse der Small Planet Airlines GmbH an der Zubilligung eines Home Carrier Status gegeben.

Ferner ist auch das ungeschriebene Zulassungskriterium, die Durchführung eines Fluglinienverkehrs oder fluglinienähnlichen Verkehrs, erfüllt. Nach der Legaldefinition des § 20 Abs. 1 LuftVG liegt ein Fluglinienverkehr vor, wenn Luftfahrtunternehmen Personen oder Sachen auf bestimmten Linien öffentlich und regelmäßig befördern. Die Small Planet Airlines GmbH hat einen Flugplan für den Sommer 2016 vorgelegt, in dem für den Freitag (zeitweise), Samstag (dauerhaft) und Sonntag (zeitweise) feste Flugstrecken und –zeiten generell festgelegt sind.

Stellungnahmen

Vor der endgültigen Entscheidung über die Zulassung der Small Planet Airlines GmbH als Home Carrier hat der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen mit E-Mail vom 04. Mai 2016 die Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz und den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr um Abstimmung gebeten. Der Flughafen Bremen GmbH und der Fluglärmkommission wurden Gelegenheiten zur Stellungnahme gegeben. Im Rahmen dieses Beteiligungsverfahrens wurden folgende Stellungnahmen abgegeben:

Stellungnahme der Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz vom 26. Mai 2016:

Schon 2013 wurde eine weitere Luftverkehrsgesellschaft als neuer und somit dritter „Home-Carrier“ am Verkehrsflughafen durch den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zugelassen. Die Anerkennung dieses weiteren „Home-Carriers“ hatte zur Folge, dass das Kontingent von zwei Flügen bis 24:00 Uhr auf drei Home Carrier aufgeteilt werden musste. Das Kontingent wurde nachweislich häufiger genutzt und über das gesamte Jahr gesehen, mehr „Home-Carrier Flugbewegungen“ bis 24:00 Uhr durchgeführt wurden. Daher könnte die Anerkennung der Small Planet Airlines GmbH als vierter „Home-Carrier“ die Nutzung der nach der Flughafengenehmigung erlaubten zwei nächtlichen Landungen bis 24:00 Uhr

weiterhin erhöhen. Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass Fluggesellschaften mit Status „Home-Carrier“ keine pauschale Verspätungsregelung bis 24:00 Uhr in Anspruch nehmen und damit automatisch die Nachtflugfrequenz deutlich erhöhen. Wir fordern zum Schutz der Bevölkerung den sensiblen Nachtzeitraum zu beachten! Die Thematik des Wartungsschwerpunkts in Bremen wurde ausreichend diskutiert. Wir bitten, unsere Anmerkungen im Rahmen der Prüfung einer Genehmigung zu berücksichtigen.

Stellungnahme des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr vom 17. Mai 2016:

Die Anerkennung der Small Planet Airlines GmbH auf Zulassung als vierter Home Carrier könnte die Nutzung der nach der Flughafengenehmigung erlaubten zwei nächtlichen Landungen bis 24 Uhr erhöhen. In 2015 erfolgten 381 Anbindungen von Fluggesellschaften mit Home-Carrier-Status bis 23:00 Uhr sowie weitere 83 entsprechende Landungen bis 24:00 Uhr. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Anzahl der Landungen mit Home-Carrier-Status von 369 auf 464 erhöht. In 2013 waren es nur 137 Landungen. Gemäß der Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen sind jährlich 730 Home-Carrier-Flugbewegungen zulässig. Der von Small Planet Airlines vorgelegte Zeitplan für Sommer 2016 am Verkehrsflughafen Bremen sieht einen 17-stündigen Umlauf vor. Der eingesetzte Airbus A 320, 180y startet (nicht durchgängig) freitags, samstags und sonntags ab 06:00 Uhr und die geplante Ankunftszeit in Bremen ist für 22:55 Uhr vorgesehen. Besonders die für sonntags angegebenen häufigen Flüge könnten aufgrund der langen Umlaufzeit und der späten geplanten Landezeit mit Verspätungen und damit verbundenen Lärmbelastigungen der Anwohner gerechnet werden.

In Bezug auf den Wartungsschwerpunkt in Bremen ist anzumerken, dass die German Aircraft Maintenance GmbH mit Sitz in Paderborn-Lippstadt dort über einen Wartungshangar verfügt. Auch wenn die Zulassungsvoraussetzungen als Home Carrier bezüglich § 25 Abs. 1 Satz 3 Nr. 3 LuftVG, der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen, den Lärmzulassungsvorschriften sowie dies Wartungsschwerpunktes erfüllt sind, stellt sich die Frage, ob der regelmäßige Tagesumlauf vorzugsweise vom Flughafen Paderborn-Lippstadt, einem Flugplatz ohne Nachtflugbeschränkungen, begonnen und beendet werden könnte. Dort befindet sich auch der Sitz der Wartungsfirma, und der Flughafen ist im Vergleich zum Bremer Standort von einer dichten Wohnbebauung umgeben.

Stellungnahme der Fluglärmkommission vom 09. Mai 2016:

In der Fluglärmkommissionssitzung am 09. Mai 2016 wurden bezüglich des Home Carrier Antrags von Small Planet folgende Fragen aufgeworfen:

- Warum soll der von Small Planet vorgelegte Flugplan nur an so wenigen Tagen geflogen werden?
- Was geschieht an den anderen Tagen? Finden da keine Flüge von Small Planet ab Bremen statt oder nur keine mit 17stündigem Umlauf? Wie werden die Luftfahrzeuge ansonsten genutzt?
- Wenn nur an so wenigen Tagen ab Bremen geflogen wird: Wie können dann am Standort Bremen, wie im Antrag beschrieben, 30 Arbeitsplätze aufgebaut werden? Wie wird der Flugverkehr vor der Gewährung des Home Carrier Status abgewickelt? (Die erste beantragte HC-Landung ist schon am 13. Mai)?

- Falls die Verbindung vor der Gewährung des Home Carrier Status ohne 17 stündigen Umlauf (d.h. innerhalb der „regulären Flugbetriebszeiten“ des Verkehrsflughafens Bremen von 06:00 Uhr bis 22:30 Uhr) abgewickelt werden sollte, bedeutet das, dass der 17stündige Umlauf nicht wirklich benötigt wird?
- Werden durch den 17 stündigen Umlauf neue/ zusätzliche Verkehrs- und Anschlussmöglichkeiten geschaffen, die bei einem Umlauf zwischen 06:00 Uhr und 22:30 Uhr so nicht bestehen würden?
- Wird für den Winterflugplan 2016/2017 ebenfalls ein 17 stündiger Umlauf von und nach Bremen benötigt?
- Wäre es nicht auch möglich, dass Small Planet den Umlauf wie folgt organisiert, mit der Folge, dass der HC-Status in Bremen nicht benötigt würde: Start in Paderborn, Landung in Griechenland, Start in Griechenland, Landung in Bremen, Start in Bremen, Landung in Griechenland, Start in Griechenland, Landung in Paderborn?

Im weiteren Verlauf der Sitzung der Fluglärmkommission wurde auf die Hintergründe der heutigen Home Carrier- Regelung im Beschluss zur Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen vom 23.02.1993 hingewiesen:

Die heutige Home Carrier Regelung sei aufgrund eines damaligen Angebots von Hapag Lloyd Flug GmbH zur verstärkten Befriedigung der Marktnachfrage nach Flugverbindungen im Pauschalreiseverkehr von und nach Bremen entstanden und habe der Ausweitung der Charterflugverbindungen von und nach Bremen dienen sollen: Hapag Lloyd habe damals 30 eigene Arbeitsplätze in Bremen schaffen und ein Finanzvolumen von 1,5 Millionen Euro in Wartungskapazitäten investieren wollen.

Die damalige Genehmigungsbehörde sei davon ausgegangen, dass Hapag Lloyd einen Nachweis über die Durchführung linienähnlichen Flugverkehrs zu erbringen habe, d.h. über die Absicht, Flüge über eine Gesamtperiode zu festgelegten, regelmäßig wiederkehrenden Zeiten ab/nach Bremen durchzuführen. Ferner sei der Nachweis verlangt worden, dass dieser Verkehr eine Betriebszeit von 17 Stunden mit anschließender Wartung der Maschine in Bremen erforderlich mache. Das Unternehmen habe einen ganzjährig gesicherten Wartungsbetrieb mit eigenem Personal am Flughafen zu unterhalten. Dies setzte einen Hallenstellplatz zur Unterstellung des Fluggerätes am Flughafen Bremen voraus.

Nach Überzeugung der damaligen Genehmigungsbehörde sei nicht damit zu rechnen gewesen, dass weitere Unternehmen die Tagesrandzeit zur Landung nutzen würden, da am Verkehrsflughafen Bremen damals nur beschränkte Hallenkapazitäten zur Flugzeugwartung bereitstanden und das damalige Urlaubsverkehrsspektrum von Hapag Lloyd abgedeckt worden sei.

Der heutige Antrag von Small Planet sei bezüglich der Kriterien der zu schaffenden Arbeitsplätze, Investitionsvolumina, betriebseigener Wartung und Anzahl der angebotenen Flugverbindungen nicht mit der damaligen Situation von Hapag Lloyd vergleichbar, so dass hier keine Zubilligung des Home Carrier Status zu Lasten der Flughafenbewohner erfolgen dürfe.

Im Nachklang der Sitzung vom 09.05.2016 hat der Vorsitzende der Fluglärmkommission am 19.05.2016 im Namen der Fluglärmkommission eine Presseerklärung veröffentlicht. Hierin wurde ausgeführt, dass die FLK die Zulassung eines vierten Home Carriers neben Lufthansa, Germania und Ryanair abgelehnt hat. Bei dem Zulassungsantrag von Small Planet fehle aus Sicht der FLK an der Voraussetzung eines ganzjährigen und linienähnlichen Flugbetriebs. Der erforderliche Wartungsschwerpunkt und die zugesagten Arbeitsplätze würden infrage gestellt. Schon die Zulassung der Lufthansa als drittem Home Carrier am Verkehrsflughafen

Bremen im Jahr 2013 sei durch die FLK abgelehnt worden. Infolge der Erteilung des Home Carrier Status an die Lufthansa sei es zu der befürchteten Zunahme von Nachtflügen und im Jahr 2014 zu einem erheblichen Anstieg der Nachtflugbeschwerden gekommen. Das Umweltbundesamt (UBA) habe gerade erst vor drei Wochen, auch unter Berücksichtigung der neuen NORAH Studie, in einer fachlichen Einschätzung das Ruhen des Flugbetriebs zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr sowie eine Lärmkontingentierung am Morgen für notwendig erachtet. Die geltende Genehmigung des Flughafens und die zunehmende Ausschöpfung der darin zugestandenen Nachtflüge stehe im Widerspruch zur fachlichen Einschätzung der zentralen Umweltbehörde der Bundesrepublik Deutschland.

Stellungnahme der Flughafen Bremen GmbH:

Die Flughafen Bremen GmbH hat zu diesem Thema keine Stellungnahme vorgetragen.

Die oben genannten Stellungnahmen wurden wie folgt berücksichtigt:

Zur Stellungnahme der Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz

Zu der Stellungnahme der Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz ist Folgendes auszuführen:

Ziffer E 2.1.3 der Flughafengenehmigung sieht vor, dass maximal zwei Home Carrier Landungen pro Abend bis 23:00 Uhr erfolgen dürfen; d.h. der planmäßige Landezeitraum dieser Flüge muss zwischen 22:30 Uhr und 23:00 Uhr liegen. Home Carrier Landungen bis 24:00 Uhr sind nach Ziffer E.2.1.4 der Flughafengenehmigung nur im Verspätungsfall, d.h. bei dem Hinzutreten außerplanmäßiger Umstände, zulässig.

Eine „pauschale Verspätungsregelung“ im Sinne einer Akzeptanz von Umlaufplanungen, wonach Home Carrier Landungen zu den planmäßigen Ankunftszeiten zwischen 22:30 Uhr und 23:00 Uhr faktisch nicht zu schaffen wären und deswegen regelmäßig verspätet zwischen 23:00 und 24:00 Uhr erfolgen würden, dürfte auch nach Auffassung der Luftfahrtbehörde nicht erfolgen und würde insoweit einen Anlass zum Einschreiten gegen die betreffenden Luftfahrtgesellschaften darstellen.

Ein entsprechender Anlass liegt indes weder vor, noch könnte er negative Vorfestlegungen gegen die Small Planet Airlines GmbH, die in Bremen bis dato gar keine Home Carrier Landungen durchführt, rechtfertigen.

Die Anzahl der von der Flughafengenehmigung abgedeckten Home Carrier Landungen betrug im Jahr 2013 137 Landungen, von denen 130 planmäßig bis 23:00 Uhr, 7 verspätet bis 24:00 Uhr erfolgten. Im Jahr 2014 gab es 369 Home Carrier Landungen, von denen 330 planmäßig bis 23:00 Uhr, 39 verspätet bis 24:00 Uhr erfolgten. Im Jahr 2015 gab es 464 Home Carrier Landungen, von denen 381 planmäßig bis 23:00 Uhr erfolgten, 83 verspätet bis 24:00 Uhr. Von Januar bis April 2016 hat es 79 Home Carrier Landungen gegeben, von denen 68 bis 23:00 Uhr, 11 verspätet bis 24:00 Uhr erfolgten. Der Prozentsatz verspäteter Home Carrier Landungen ist zwischen 2013 und 2015 zwar angestiegen, in den ersten vier Monaten des Jahres 2016 aber wieder etwas zurückgegangen. Er liegt konstant unter 20%.

Zur Stellungnahme des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr

Dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr ist insofern beizupflichten, als die Zulassung eines vierten Home Carriers zu einer verstärkten Ausnutzung der Home Carrier-Regelung am Verkehrsflughafen Bremen führen wird.

Indes ist der Gedanke, dass die Anerkennung von Home Carriern die Anzahl von Nachtflügen zwischen 22:30 Uhr und 24:00 Uhr erhöhen wird, bereits in Abschnitt E.2.1.3 f. der Flughafengenehmigung bedacht und berücksichtigt worden. Das Ergebnis des in der Flughafengenehmigung kodifizierten Abstimmungs- und Abwägungsprozesses zwischen Wirtschafts- und Mobilitätsinteressen einerseits und der Bedeutung des Anwohnerschutzes für Gesundheit und Lebensqualität andererseits war, dass am Verkehrsflughafen Bremen zwei Home Carrier Landungen bis 23:00 Uhr, verspätet bis 24:00 Uhr als rechtlich zulässig eingestuft wurden.

Die Flughafengenehmigung gestattet Home Carrier Regelungen also nicht unbeschränkt, sondern sieht eine Kontingentierung von maximal zwei Home Carrier Landungen pro Abend vor. Soweit diese Obergrenze erreicht ist, können an dem betreffenden Tag keine weiteren Home Carrier Landungen stattfinden, weshalb Small Planet ihre 17-stündigen Umlaufplanungen auch auf einige Freitage und Sonntage im Sommer 2016 beschränken musste.

Auf die vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr geäußerte Anregung, die Small Planet Airlines GmbH könne ihren 17 stündigen Umlauf doch am Flugplatz Paderborn beginnen und beenden, ist zu entgegnen, dass dann die mit Home Carrier Regelung verfolgten Zwecke, durch in Bremen stationierte Luftfahrzeuge zusätzliche Mobilitätsoptionen zu eröffnen und hiermit verbundene Arbeitsplätze zu sichern, nicht erreicht würden. Die Entscheidung über die Streckenplanung im Einzelnen obliegt der jeweiligen Fluggesellschaft. Sofern eine Fluggesellschaft die rechtlichen Voraussetzungen für eine Zulassung als Home Carrier erfüllt und kein sachlicher Grund für eine Differenzierung im Vergleich zu bereits zugelassenen Home Carriern besteht, ist ein Anspruch auf Zulassung als Home Carrier aus dem Grundrecht auf Gleichbehandlung aus Art. 3 Abs. 1, 19 Abs. 3 GG in Verbindung mit der Selbstbindung der Verwaltung gegeben.

Zur Stellungnahme der Fluglärmmmission

Die Genehmigungsbehörde hat die in der Sitzung der Fluglärmmmission vom 09.05.2016 aufgeworfenen Fragen mit der Bitte um Stellungnahme an Small Planet weitergeleitet und daraufhin folgende Antworten erhalten:

Der von Small Planet vorgelegte Flugplan könne nur an den angegebenen Tagen ausgeführt werden, weil an den übrigen Freitagen und Sonntagen nach Auskunft der Flughafen Bremen GmbH keine weitere Home Carrier Landung möglich war. Der 17 stündige Umlauf werde benötigt, um den Flugplan, so wie dargestellt, durchführen zu können. Es werde täglich ab Bremen geflogen. Zu diesem Zweck würden fünf Crew-Sets in Bremen stationiert, die aus jeweils 6 Mitarbeitern bestünden. An den Tagen, an denen keine Home Carrier Landungen vorgesehen seien, würden zwar auch Flüge von Small Planet stattfinden, diese würden jedoch mit gekürzten Laufzeiten, bzw. mit geänderten Umläufen erfolgen. Falls am 13. Mai noch kein Home Carrier Status vorliegen sollte, müsse im Risiko off-Slot ab Griechenland

operiert werden, mit der Gefahr, dann zu spät am Abend nach Bremen zurückzukommen. Durch den 17stündigen Umlauf würden zwei neue wöchentliche Verbindungen nach Heraklion und eine nach KOS vom Airport Bremen geschaffen. Für den Winterflugplan 2016/2017 werde ebenfalls ein 17stündiger Umlauf benötigt.

Bezüglich der in der Fluglärmkommission diskutierten maßgeblichen Rechtsgrundlagen sei darauf hingewiesen, dass der Home Carrier Antrag von Small Planet auf Grundlage von § 25 LuftVG in Verbindung mit der Flughafengenehmigung vom 20.08.2000 und der aktuell ausgeübten Verwaltungspraxis zu bewerten ist. Für eine ergänzende Heranziehung der Planungsunterlagen vom 23.02.1993 bliebe nur Raum, wenn im Regelungstext eine ausfüllungsbedürftige Regelungslücke enthalten wäre. Eine solche ist jedoch nicht ersichtlich. Im Übrigen sei angemerkt, dass die angeführten Planungsunterlagen aus dem Jahr 1993 nicht dem aktuellen Stand der Home Carrier Regelung entsprechen: Nach Ziffer 1.3.2.2 der Planungsunterlagen wären Home Carrier Landungen bis 23:00 Uhr, verspätet bis 24:00 Uhr zugelassen. Die zahlenmäßige Kontingentierung auf zwei Home Carrier Landungen pro Abend wurden erst im Zuge späteren Widerspruchsverfahrens eingefügt (vgl. Urteils des OVG Bremen vom 11.06.1996, Az: 1 H 5/94, S. 5).

Der Antrag von Small Planet ist an den heute gültigen Rechtsgrundlagen zu messen und mit der Situation der derzeit am Verkehrsflughafen Bremen zugelassenen Home Carrier zu vergleichen.

Zu den Inhalten der Presseerklärung am 19. Mai 2016 ist vorzutragen, dass die Genehmigungsbehörde –im Gegensatz zur FLK- die Voraussetzungen eines „linienähnlichen Flugbetriebs“ und eines „Wartungsschwerpunkts“ als gegeben ansieht.

Bezüglich des in der Presseerklärung aufgeworfenen Merkmals der „Ganzjährigkeit“ wird angemerkt, dass die Anerkennung als Home Carrier einen auf Dauer angelegten Status verleiht, so dass auch die hierfür erforderlichen Voraussetzungen dauerhaft vorliegen müssen. Nun hat die Small Planet Airlines GmbH ihren Flugbetrieb ab Bremen überhaupt erst ab Mitte Mai 2016 aufgenommen. Die Anforderung einer Ganzjährigkeit in dem Sinne, dass ein Luftfahrtunternehmen erst ein Jahr lang den Flughafen Bremen angefliegen haben müsste, um Home Carrier werden zu können, kann jedoch weder dem Text der Flughafengenehmigung noch der ausgeübten Verwaltungspraxis entnommen werden, und stünde im Übrigen auch nicht mit der Wettbewerbs- und Chancengleichheit für alte und neue Luftfahrtunternehmen im Einklang. Hier ist vielmehr darauf abzustellen, ob die Voraussetzungen für die Anerkennung als Home Carrier für die Gegenwart belegt und für die Zukunft hinreichend glaubhaft gemacht sind. Sollte sich später erweisen, dass die Voraussetzungen für den Home Carrier Status dauerhaft nicht mehr vorliegen, so würde dieser (wie in den Vergangenheit bereits bei anderen Luftfahrtunternehmen geschehen) wieder aufgehoben.

Hinsichtlich der vorgetragenen Zunahme der Nachtflüge und Nachtflugbeschwerden in 2014 ist Folgendes anzumerken:

Die Zahl der Nachtflüge zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr betrug im Jahr 2013 1.799 Flugbewegungen, im Jahr 2014 1.727 Flugbewegungen und im Jahr 2015 1.745 Flugbewegungen und lag damit konstant bei 4% der Gesamtflugbewegungen in Bremen. Die Zahl der Home Carrier Landungen betrug im Jahr 2013 137 Landungen, im Jahr 2014 369 Landungen und im Jahr 2015 464 Landungen. Sie liegt damit immer noch unter dem nach der Genehmigung zulässigen Kontingent von 730 Home Carrier Landungen pro Nacht. Die Anzahl der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen umfasste im Jahr 2013 211 Flüge, im

Jahr 2014 277 Flüge und im Jahr 2015 188 Flüge und ist damit insgesamt rückläufig. Nun kann unterstellt werden, dass die Zahl der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen zum Teil infolge der Anerkennung von Home Carriern abgenommen hat, so dass bis zu zwei Landungen pro Abend, die ansonsten nur mit Ausnahmeerlaubnis nach 22:30 Uhr möglich gewesen wären, nun regulär zwischen 22:30 Uhr und 23:00 Uhr erfolgen. Ein solcher Effekt ist jedoch im Rahmen der Flughafengenehmigung zulässig. Ausnahmeerlaubnisse sollen auf Ausnahmefälle beschränkt werden.

Im Jahr 2013 wurden 333 Fluglärmbeschwerden von 47 Beschwerdeführern erhoben, im Jahr 2014 407 Beschwerden von 66 Beschwerdeführern und im Jahr 2015 185 Beschwerden von 41 Beschwerdeführern. Die Anzahl der Fluglärmbeschwerden ist also im Jahr 2014 angestiegen, hat aber im Jahr 2015 um fast 55% abgenommen.

Bezüglich der verkehrsträgerübergreifenden Lärmwirkungsstudie NORAH wurde in dem Studienmodul 4 „Fluglärm und nächtlicher Schlaf“ die Wirkung der Einführung einer Kernruhezeit (in der Form eines Verbots planmäßiger Flüge zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr) am Flughafen Frankfurt untersucht. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass Personen, die zwischen 22:00 Uhr und 22:30 Uhr ins Bett gehen und zwischen 06:00 Uhr und 06:30 Uhr aufstehen, nach Einführung der Kernruhezeit verringerte lärmassoziierte Aufwachreaktionen aufweisen und damit von der Neuregelung profitieren. Personen, die zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr ins Bett gehen und zwischen 07:00 Uhr und 07:30 Uhr aufstehen, können von der Kernruhezeit weniger profitieren, was auf die längere Überschneidung der Nachtruhe mit morgendlichem Flugbetrieb bei der späteren Bettzeitgruppe sowie die höhere Aufwachhäufigkeit in den frühen Morgenstunden zurückgeführt wurde.

Das Bundesumweltamt hat in einer fachlichen Einschätzung der Lärmwirkungsstudie anlässlich einer Tagung der Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen am 28.04.2016 empfohlen, regulären Flugbetrieb zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr ruhen zu lassen und steigender Flugbelastung am Morgen –z.B. durch Lärmkontingentierung- entgegenzuwirken.

Der Schutz der Kernnacht (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) und der Nachtrandzeiten (05:00 Uhr bis 06:00 Uhr und 22:00 Uhr bis 24:00 Uhr) ist auch in Bremen wichtig und wird in der Genehmigung durch ein mehrstufiges System abgebildet, vgl. Ziffer E der Flughafengenehmigung: Betriebszeit und Flugbeschränkungen. Eine Fluglärmkonturenfestschreibung ist in Ziffer G der Flughafengenehmigung abgebildet.

Der Antrag der Small Planet Airlines GmbH auf Zulassung als Home Carrier bewegt sich innerhalb des rechtlich vorgegebenen Rahmens und ist insoweit nicht zu beanstanden.

Resümee:

Abschließend ist festzuhalten, dass die Small Planet Airlines GmbH die Voraussetzungen der beantragten Zulassung als Home Carrier erfüllt. Eventuelle Bedenken, dass die Anerkennung von Home Carriern zu einer Vermehrung der Nachtflüge zwischen 22:30 Uhr und 24:00 Uhr führen könnten, sind in Abschnitt E.2.1.3 f. der Flughafengenehmigung bedacht und berücksichtigt worden. Da hier kein sachlicher Grund vorliegt, die Small Planet Airlines GmbH anders zu behandeln als die drei anderen Fluggesellschaften, die den Home

Carrier Status beantragt und erhalten haben, ist dem Antrag auch unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gleichbehandlung gemäß Art. 3 Abs.1, 19 Abs. 3 GG in Verbindung mit der Selbstbindung der Verwaltung zu entsprechen.

Dr. Streibel

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Postfach 101529, 28015 Bremen

Fluglärmmmission
für den Verkehrsflughafen Bremen
Herrn Vorsitzenden Ralf Bohr
Hahnenstraße 37
28309 Bremen

Auskunft erteilt
Frau Dr. Streibel
Zimmer 524
T: +49(0)421 361 8472
F: +49(0)421 496 8472

E-Mail:
angela.streibel@wah.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreiben

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
330/733-11-34

Bremen, 13.06.2016

Sehr geehrter Herr Bohr,

hiermit teile ich Ihnen mit, dass die Small Planet Airlines GmbH am heutigen Tag auf Antrag die Anerkennung als Home Carrier erhalten hat.

Damit gibt es derzeit vier als Home Carrier anerkannte Luftfahrtunternehmen, nämlich die Firmen

- Ryanair,
- Germania
- Deutsche Lufthansa
- Small Planet Airlines.

Die weiteren Details bitte ich dem anliegenden Prüfvermerk zu entnehmen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Dr. Streibel

An den Vorsitzenden
Der Kommission zur Abwehr von Fluglärm
Und Luftverunreinigungen für den Verkehrsflughafen Bremen
Herrn Ralf Bohr

Bremen, den 28.08. 2016

**Antrag für die 151. Sitzung
„Optimierung des Lärmschutzringes am Flughafen Bremen“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Unterzeichner haben Grund zur Sorge, dass der Lärmschutz direkt am Flughafen Bremen für die umliegende Wohnbebauung marode und unzureichend ist.

Teils durch Inaugenscheinnahme, teils aus Berichten von besorgten Bürgern gehen wir davon aus, dass die Lärmschutzwände am Flughafen, die seit Jahren offenkundig nicht gepflegt wurden, dringend erneuert werden müssen. Es gibt aber auch Hinweise, dass an einigen Stellen gar kein Lärmschutzwall vorhanden ist, so dass der Lärm sich dort z.B. in die Neustadt hinein ungehindert ausbreiten kann.

Begründung:

Wir gehen davon aus, dass die Lärminderung, die durch Lärmschutzwände erreicht werden kann, gerade für die unmittelbar am Flughafen lebenden Bevölkerung, erheblich ist. Ein nicht funktionierender oder nur in Teilen funktionierender Lärmschutzring stellt aus Betroffenenansicht also eine Beeinträchtigung der Gesundheit dar bzw. mindert die Lebensqualität erheblich.

Wir halten es deshalb für dringend erforderlich, dass zunächst die Grundlagen (rechtliche oder sonstige Vereinbarungen, Errichtung und Pflege der Bauwerke, entsprechende Gutachten, Dokumentation der Pflegemaßnahmen und Verantwortlichkeiten) von der Aufsichtsbehörde dokumentiert werden.

Wir bitten die Mitglieder der FLK, eine Empfehlung dahingehend auszusprechen, dass der Lärmschutzring um den Flughafen herum auf seine Funktion überprüft wird, der Schutz optimiert wird und zukünftig die Funktionstüchtigkeit regelmäßig überprüft und aktualisiert wird. Über diese Maßnahmen sollte die FLK regelmäßig informiert werden.

Mit freundlichen Grüßen



Monika Morschel (BVF)



Hanne Bösch (VSF)



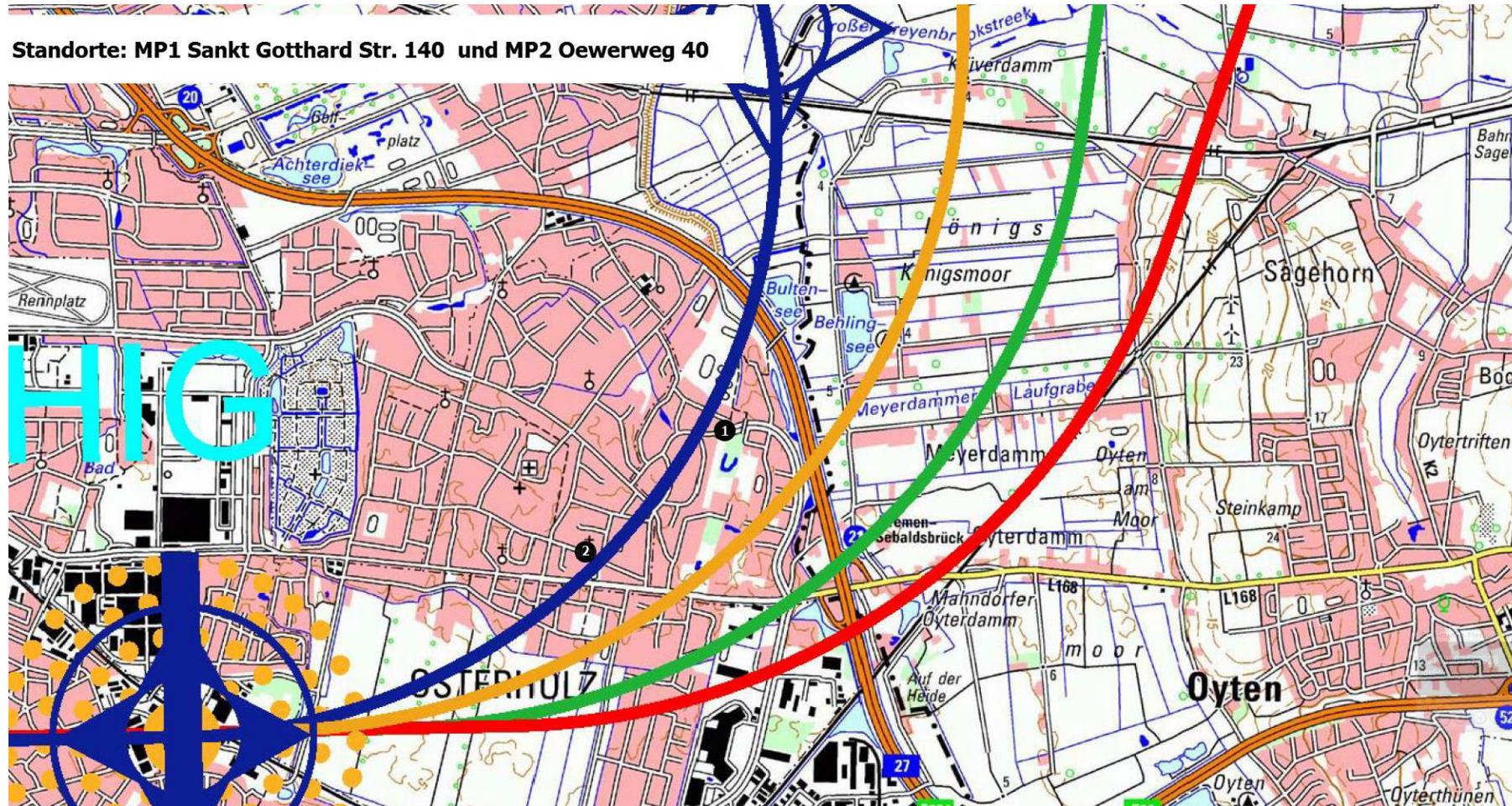
Volker Reinhold (VSF)

151. Sitzung der Fluglärmkommission am 26.09.2016

TOP 8

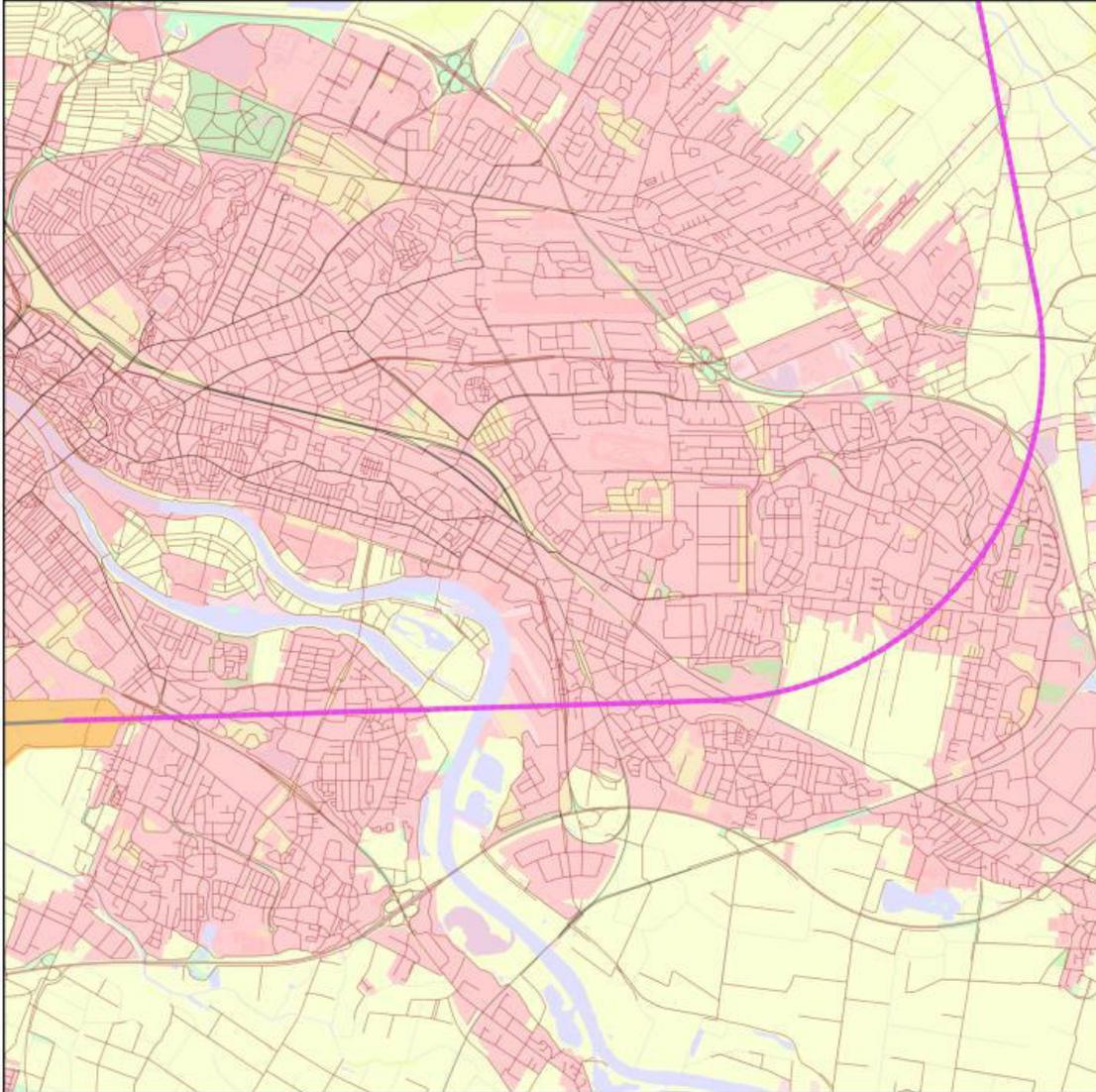
Messergebnisse zur Verlegung der Flugroute WSR 2M über Osterholz

Anlass: Empfehlung der FLK aus 145. Sitzung
Messungen an zwei Standorten in Osterholz vor und nach der Verlegung
WSR2M auf WSN1M am 15.10.2015

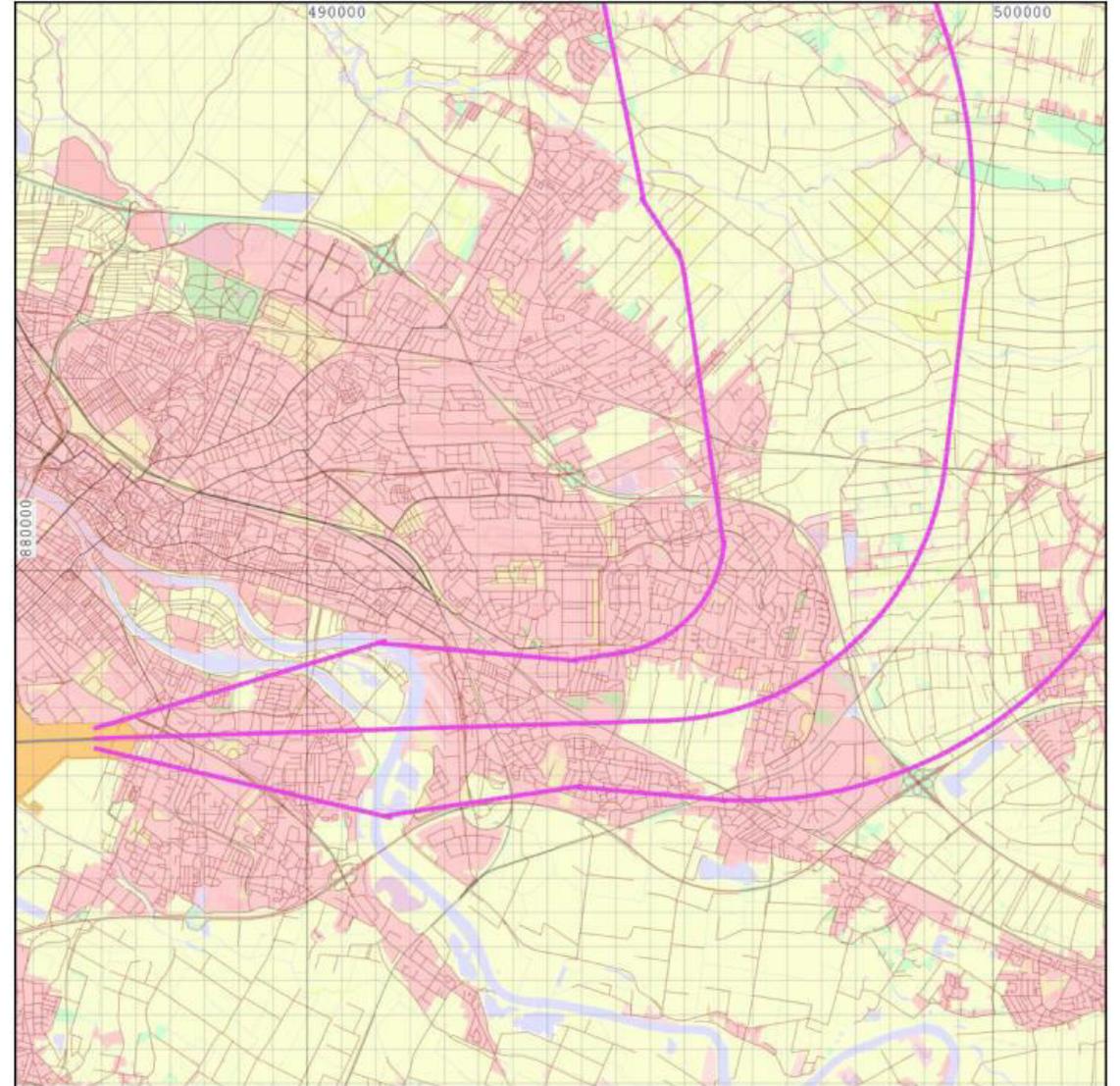


Darstellung beider Nominallinie vor und nach der Verlegung

WSR2M Nominallinie bis 15.10.2015



WSN1M Nominallinie mit FEG ab 15.10.2015



Messergebnisse Frühjahr 2015 und 2016

Standort	MP1 St.- Gotthard-Straße		MP 2 Oewerweg	
Zeitraum	05. - 17.03.2016	05. - 19.03.2015	19.03. – 18.04.2016	28.03. – 21.04.2015
Anzahl Tage	13	15	31	25
Summe aller Starts 09	437	456	293	250
Abflüge WSR2M /WSN1M	43	50	46	26
Anteil der Starts in %	9,8	10,9	15,7	10,4
Anzahl korrelierte Fluglärmereignisse	6	7	18	9
LAS, max in dB(A)	67,7 - 71,3	67,2 - 74,7	67,7 - 71,9	69,1 - 73,9

Fazit

- Die korrelierten Fluglärmereignisse oberhalb der Auslöseschwelle von 67 dB(A) erfolgten vorwiegend von Ryanair, Kleinfliegern und SAS Scandinavian Airlines.
- Die FANOMOS-Plots der Flugsicherung zeigten fast bei allen Abflügen das genaue Einhalten der Nominallinien.
- Die exemplarischen Vergleichsmessungen ergaben im
 - Frühjahr 2015 jeweils maximale Schalldruckpegel von ca. 67 bis 75 bzw. 69 bis 74
 - Frühjahr 2016 jeweils maximale Schalldruckpegel von ca. 68 bis 71 bzw. 68 bis 72
 - und somit eine Verringerung der Maximalpegel nach der Verlegung an beiden Standorten.