

---

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

---

Bremen, 05.12.2022

**Protokoll**

der 170. Sitzung der Fluglärmkommission am 05.12.2022 um 15:00 Uhr

online

**Inhalt**

TOP 1.	Genehmigung der Tagesordnung .....	1
TOP 2.	Genehmigung des Protokolls der 169. FLK-Sitzung.....	1
TOP 3.	Aktuelles .....	2
TOP 4.	Stellungnahme zur Untersuchung zur schalltechnischen Wirksamkeit der Lärmschutzwälle und –wände am Verkehrsflughafen Bremen Vorstand der FLK.....	2
TOP 5.	Stellungnahme zur Zunahme verspäteter Nachtflüge (verspätete Home Carrier und Ausnahmegenehmigungen) <i>Vorsitzender</i> .....	2
TOP 6.	Evaluation der lärmabhängigen Entgelte (siehe TOP 3a aus der 168. FLK) <i>BVF/VSF</i> 4	
TOP 7.	Bericht von der 90. ADF-Tagung .....	5
TOP 8.	Verschiedenes - Terminfestlegung der nächsten Sitzung .....	6
	Abkürzungsverzeichnis.....	7

Beginn der Sitzung: 15 Uhr

Ende der Sitzung: ca. 18:00 Uhr

Der Vorsitzende fragt die Anwesenden, ob sie mit der Aufzeichnung der Sitzung einverstanden sind. Es gibt keine Einwände. Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt.

**TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung**

Die Genehmigungsbehörde begrüßt die Vertretung der Flugschule CAE. Diese wird sich in der Sitzung vorstellen.

**TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 169. FLK-Sitzung**

Protokoll wird genehmigt.

### **TOP 3. Aktuelles**

1. Die Vertretung der CAE stellt sich und die Flugschule vor.

Der Vorsitzende fragt nach Störung durch Platzrundenflüge während der Ausbildung. Die Vertretung der CAE erklärt, sie werden Noise Sensitive Routen nutzen. Zudem will die CAE vermehrt auf Flugplätze im niedersächsischen Raum zurückgreifen. Die Citation der früher in Bremen praktizierenden Flugschule Lufthansa Aviation Training (LAT) war nicht in der Lage viele dieser Flugplätze zu nutzen.

Eine Vertretung der VSF fragt nach den Lärmwerten der Flugzeuge der CAE. Die ursprüngliche Aussage der CAE war in dB(A) erfolgt. Die Vertretung der CAE erklärt, dass der dB(A) Wert besser verständlich wäre als die Einstufung nach ICAO und EASA.

[00:22:00]

Eine Vertretung des BVF fragt nach Platzrundenanzahl und Flugzeugen. Es werden jeweils 29 Flugstunden für die 44 Flugschüler:innen angesetzt. Diese verteilen sich auf vier Flugzeuge. Pro Flug könnten es ein bis zwei Platzrunden werden, sollten die Ausbildungen an den kleineren Flugplätzen in der Umgebung nicht wie geplant genutzt werden können.

[00:23:30]

2. Die Geschäftsführung wird sukzessive die Daten der FLK Mitglieder aktualisieren.

### **TOP 4. Stellungnahme zur Untersuchung zur schalltechnischen Wirksamkeit der Lärmschutzwälle und -wände am Verkehrsflughafen Bremen Vorstand der FLK**

Das Gutachten liegt noch nicht vor. Das Thema wird vertagt.

### **TOP 5. Stellungnahme zur Zunahme verspäteter Nachtflüge (verspätete Home Carrier und Ausnahmegenehmigungen) Vorsitzender**

Der Vorsitzende führt in das Thema ein. Er stellt seinen Vorschlag vor. Dieser lautet wie folgt:

„Ausnahmegenehmigungen im Sinne der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen (E 2.2) sind restriktiver zu handhaben und nur für seltene Ausnahmesituationen zu erteilen. Hierbei sind insbesondere die Interessen der von Fluglärm Betroffenen deutlich höhere zu bewerten und bei der Abwägung eines Antrags auf eine Ausnahmegenehmigung, wesentlich stärker zu berücksichtigen. Ausnahmegenehmigungen für Nachtflüge sollen auch für verspätete Flüge noch weiter eingeschränkt werden, indem die spätestmögliche reguläre Ankunftszeit nach vorne verlegt wird.“

In den genehmigten Flugzeiten sollen Flüge ab 21.00 Uhr und in der Zeit zwischen 06.00 und 07.00 Uhr auf besonders leise Luftfahrzeuge beschränkt werden. Diese müssen den höchsten technischen Anforderungen in Bezug auf Lärmreduzierung genügen und nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 4 und 14 zugelassen sein.

Am Bremer Flughafen soll eine Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr eingehalten werden und dieser Zeitraum soll, mit der Ausnahme von Ambulanzflügen, frei von Flugbewegungen sein.“

Die Vertretung der Genehmigungsbehörde erklärt die derzeitige Flughafengenehmigung und die weiteren rechtlichen Regelungen sowie das Verfahren der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen. Die Gründe der Verspätungen werden dargestellt.

Der Vorsitzende erklärt, dass das Kapitel 4 schon seit ca. 16 Jahren existierte. Er schlägt vor, dass die Genehmigungsbehörde die Änderungsvorschläge aus dem Antrag an den Flughafen trägt. Zudem sieht er die Genehmigungsbehörde in der Pflicht, die Beschränkungszeiten stärker bei der Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen zu berücksichtigen.

Ein Beirat der Neustadt sieht den Spagat der Interessensabwägung durch die Genehmigungsbehörde sachlich erfüllt und bittet um mehr Vertrauen gegenüber deren Ausführung des pflichtgemäßen Ermessens.

Die Genehmigungsbehörde erklärt, dass sie sich der Lärmproblematik bewusst sei. Die Statistik wird beispielsweise ausgewertet und bei besonderem Bedarf im Einzelfall wird entsprechend reagiert. Die rechtlichen Genehmigungen sollen der Planungssicherung für die Luftfahrtunternehmen dienen.

Die Betrachtung der Lärmkapitel ist u.a. vom Jahr der Erstellung abhängig. Durch Einstufung nach moderneren Kapitel sind die Flugzeuge nicht automatisch leiser.

Die Genehmigungsbehörde ist keine politische Entscheidungsinstanz. Das Initialisieren einer Änderung der Flughafengenehmigung des Flughafens liegt nicht der Hand der Genehmigungsbehörde.

Die Vertretung des VSF erklärt, dass die Lärmzertifikate nach technischen Änderungen angepasst werden können und bereits zugelassene Flugzeuge so neuen Kapiteln zugeordnet werden müssen.

Die Vertretung der BVF sieht in den Ausführungen der Genehmigungsbehörde einen Grund auf gemessene Werte zurückzugreifen, nicht auf die im Zertifikat eingetragenen Werte.

[01:05:00]

Der Bürgermeister von Stuhr sieht die Aufgabe der Fluglärmkommission zu schauen, ob der Stand der Technik im billigen Ermessen der Ausnahmegenehmigungen berücksichtigt wird und ob es überhaupt noch Ausnahmeerlaubnisse sind, wenn diese häufig erteilt werden.

Der Vorsitzende sieht die Möglichkeit der Änderung der Kapitel in der Flughafengenehmigung von Kapitel 3 auf 4 und 14 gegeben. Zudem solle die FLK Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vorschlagen, was sie mit diesem Vorschlag täte.

[01:12:00] Die Genehmigungsbehörde führt aus, dass die Nachtflüge ihrer Ansicht nach über einen Referenzzeitraum und nicht lediglich als isoliertes Lärmereignis betrachtet werden sollten.

Sie erläutert weiter, dass die Fluggesellschaften Planungssicherheit benötigen und aus der Flughafengenehmigung ersehen können müssen, ob und unter welchen Bedingungen ihr Luftfahrzeug starten und landen kann. Eine Bezugnahme auf den unbestimmten Rechtsbegriff des „aktuellen Stands der Technik“ in den Flugbeschränkungsregelungen der Flughafengenehmigung wäre hierfür nicht geeignet.

Sie erläutert zudem, dass die ICAO Kapitel Auskunft über den Zertifizierungszeitpunkt und das damals anzuwendende Lärmzertifizierungsverfahren geben. Ein höheres Alter des

Lärmzertifikats bedeutet aber nicht zwangsläufig, dass ein Flugzeug mehr Lärm verursacht. Die Emissionswerte eines Luftfahrzeuges hängen vielmehr in starkem Maße von Größe und Masse des Luftfahrzeuges ab.

Die Vertretung der FBG sieht ausschließlich in der Statistik die Grundlage für einen Änderungswunsch. Es sollte nicht den höchste Ausschlag sondern den Durchschnitt als zu betrachtendes Element an. Die Genehmigung hat eine Bestandskraft für den Flughafen und die Fluggesellschaften.

Die Vertretung der VSF bekräftigt, dass im Flugzeugzertifikat absolute Messwerte und keine berechneten Werte verzeichnet wären.

Die Vertretung von SKUMS erklärt, dass der Veränderung des Stands der Technik nicht automatisch eine Anpassung der Rechtslage folge. Die Vertretung stellt die Frage, ob das Lärmzertifikat als Teil der Ermessensentscheidung diene.

Der Bürgermeister von Stuhr sieht die Betrachtung der maximalen Belastung als sinnige und als dem Umweltrecht entsprechende Grundlage,

Die Genehmigungsbehörde sieht keine unzumutbare Lärmbelastung am und um den Flughafen Bremen. Sie erklärt den Genehmigungsprozess.

Die Genehmigungsbehörde bittet zukünftig die Anträge vor der Sitzung zur Verfügung zu stellen,

Über den Antrag wird abgestimmt.

**Abstimmungsergebnis 5 dafür, 3 nein, 4 Enthaltung. Der Antrag ist damit angenommen. Er geht als Empfehlung an die Genehmigungsbehörde.**

#### **TOP 6. Evaluation der lärmabhängigen Entgelte (siehe TOP 3a aus der 168. FLK) BVF/VSF**

Eine Vertretung der BVF führt in das Thema ein. Das Malus-Bonus-System sei nicht zielführend, dieses soll aber erstmal beibehalten werden. Es wird vorgeschlagen, die Lärmklassen neu zu aufzugliedern und eine Zuschlagspauschale von 20,00€ für verspäte Flüge ab 22:30 Uhr zu erheben.

[01:35:00] Die Genehmigungsbehörde fragt bezüglich des Verständnisses nach, Sie versteht in dem Vorschlag eine Veränderung der derzeitigen 8 auf 9 Kategorien. Es besteht eine Nachfrage bezüglich des Umgangs mit Flugzeugen ohne Lärmzertifikat.

In der Entgeltordnung sei bereits ein Zuschlag enthalten. Sie stellt die Frage, ob dieser im Antrag gemeint sei.

Der zweite Punkt bezieht sich auf den Wunsch das System aus Hamburg ohne Bonussystem einzuführen. Diesbezüglich wäre die Frage, was der Flughafen wirklich an Geld bekäme.

Als letzten Punkt erklärt sie, dass die Genehmigungsbehörde die Entgeltordnung nicht selbst erstellt. Der Flughafen erstellt die Entgeltordnung und die Genehmigungsbehörde prüft und genehmigt gemäß §19b LuftVG. Die Genehmigungsbehörde kann das Beratungsergebnis weiterleiten, aber nicht erzwingen. Die Genehmigungsbehörde erklärt, sie sei die

Rechtsaufsicht, die politische Einwirkung auf die FBG liegt an anderer Stelle und ist rechtlich zu trennen.

Eine Vertretung der BVF antwortet, dass Flugzeuge ohne Lärmzeugnisse nicht betrachtet wurden. Die Nachtzuschläge sollten für alle Flugzeuge gelten. [01:42:00] Zudem wäre ein reines Malus-System angemessener.

Der Bürgermeister von Stuhr sieht den Umgang wie am BER zum Vorbild. Allerdings könne Stuhr dem Vorschlag des BVF zustimmen. Er spricht sich zusätzlich für höhere Nachtfluggebühren aus.

Eine Vertretung des VSF erklärt, dass von der FGB 134.000€ ausgezahlt worden sind. Der hier diskutierte Vorschlag ist unvollständig und kann nicht vollständig sein, da es zu große Unterschiede gäbe zwischen Flugzeugen und den physikalischen Maßeinheiten EPNdB und dB(A), auf die sie zertifiziert sind. Es werden zwei verschiedene Normen verwendet. [1:47:00] Die derzeitige Entgeltordnung erfasse diesen Unterschied nicht. Im Hamburger System werden Unterschiede in den gleichen Flugzeugserien durch die Abstufung der Lärmklassen berücksichtigt, dabei werden kleinere Unterschiede ebenfalls bewertet. Zudem werden Maßnahmen zur Reduzierung von lärm erzeugenden Luftwirbeln rabattiert.

Die Vertretung der Genehmigungsbehörde erklärt, dass der Vorschlag der FBG über die Vertretung der FBG zugeleitet werden könne.

Es bestünden große Unterschiede zwischen dem System in Bremen und Hamburg. In Bremen werde ein Bonus-Malus-System genutzt. Alle zertifizierten Lärmwerte werden in einem arithmetischen Mittel zusammengefasst und in den Lärmkategorien zugeordnet. Der Flughafen Hamburg nutzt Messungen über einen Referenzzeitraum. Der Vorteil in Bremen sei eine größere Einzelfallgerechtigkeit bezüglich der im Einzelfall eingesetzten individuellen Luftfahrzeuge. Die Einheit dB(A) sei für das in Bremen genutzte arithmetische Mittel die beste Maßeinheit. Der Flughafen HAM nutze Durchschnittswerte tatsächlich gemessener Werte von Luftfahrzeugtypen.

Die Vertretung von SKUMS äußert Verständnis für die neue Aufteilung gemäß dem Antrag. Die gezeigten finanziellen Darstellungen müssen als Teil der Gesamtentgelte betrachtet werden. Der Vergleich mit anderen Flugplätzen sei daher schwierig. Die dargestellten Summen stellen nicht-eingenommenes Geld dar und kein tatsächlich ausgezahltes Geld. Die Vertretung des BVF bestätigt, dass die gezeigten Geldsummen einen vUmsatzverzicht darstellen. Die Vertretung des VSF kritisiert, dass die Entgeltordnung für lärm mindernde Vorschläge zu undurchsichtig sei und die Wirkung der lärmabhängigen Entgelte nicht nachvollziehbar wäre.

Ein Beirat der Neustadt fragt nach dem Adressaten des Antrags. Die Genehmigungsbehörde könnte gebeten werden, den Antrag an den Flughafen zu übermitteln.

**8 Zustimmung, 4 Enthaltungen. Antrag (im Anhang) angenommen und dem Flughafen zu übermitteln.**

## **TOP 7. Bericht von der 90. ADF-Tagung**

Der Vorsitzender führt zum Thema ein. Besonders wichtig sei, dass durch Lärm die psychische Gesundheit, nach Untersuchung des Umwelt Bundesamt, gefährdet sei. So

sorge die dauerhafte Belastung durch Verkehrslärm für eine Erhöhung des Risikos an psychisches Krankheit zu erkranken, inkl. Depression und Angststörungen. Dies geht aus den Unterlagen des Umwelt B

Zudem seien neue Störgeräusche bei Landung u.A. vom Typ A320 Neo mit einer spezifischen Turbine aufgetreten. Die neuartigen Geräusche ähnelte Hupen. Die physikalische Ursache wäre noch unbekannt. Die Betroffenheit für Bremen sei unbekannt.

Das DLR habe versucht Lärminderungspotenziale zu identifizieren. Es gäbe viele kleinere Änderungen, die von den Herstellern umgesetzt werden könnten.

### **TOP 8. Verschiedenes - Terminfestlegung der nächsten Sitzung**

Die kommende Sitzung findet nach Bereitstellung des Gutachtens statt. Vor Ostern wäre wünschenswert. 6.3. oder 13.3. sollen geblockt werden.

Aufgrund der ansteigenden Corona-Zahlen und den finanziellen Erfordernissen für eine Raummiete wird die Sitzung voraussichtlich virtuell stattfinden.

## **Abkürzungsverzeichnis**

AAL	Augmented Approaches to Land
AAS	Atlas Air Service
ADF	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
AIP	Aeronautical Information Publication / Luftfahrthandbuch
AzB	Allgemeinen Berechnungsvorschrift zur Erfassung von Fluglärm
AzD	Anleitung zur Datenerfassung
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BGH	Bundesgerichtshof
BMDV	Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
BVL	Bremer Verein für Luftfahrt e.V.
CDO	Constant Descend Operation
DES	Datenerfassungssystem
DFLD	Deutscher Fluglärmdienst e.V.
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLH	Deutsche Lufthansa
FBG	Flughafen Bremen GmbH
FLK	Fluglärmkommission
FLSB	Fluglärmschutzbeauftragte
GBAS	Ground Based Augmentation System
GLS	GBAS Landing System
GO	Geschäftsordnung (der Fluglärmkommission Bremen)
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumenten-Landesystem
LAT	Lufthansa Aviation Training GmbH
LH	Lufthansa
LMP	Lärmminderungsplan
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MP/MS	Messstelle

OA	Ortsamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAF	Probleme an anderen Flughäfen
PAPI	Precision Approach Path Indicator
PIB	Probleme am Bremer Flughafen
RF	Constant Radius arc to a Fix
RNP	Required Navigation Performance
SKUMS	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
SWAE	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Europa
SWH	Senatorin für Wissenschaft und Häfen
SGFV	Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz
UBA	Umweltbundesamt
UIG	Umweltinformationsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
VSF	Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. Bremen
WES	Wesertalroute
WNR	Weser-Nienburg-Route