
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 30. April 2013

Protokoll

über die 138. Sitzung der Kommission am 22. April 2013 13:30 Uhr
im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung der Protokolle der 131. und 137. FLK-Sitzung sowie der Sondersitzung vom 14. März 2013
3. Stellungnahme der Genehmigungsbehörde zur Empfehlung der FLK „Verbesserung der Auswertung von Daten der Lärmmessstationen des Flughafens Bremen durch den DFLD“
4. Einführung gestaffelter Flughafengebühren (Deputationsvorlage 18/236) - Stellungnahme der Genehmigungsbehörde zur Empfehlung der FLK, eine Evaluierung der Erprobungsphase bzgl. der Verringerung der Nachtflüge durch erhöhte Entgelte
5. Auswertung der Sondersitzung und Infoveranstaltung zum Sondermessprogramm „Weser-Nienburg-Route“ – Antrag VSF
6. Umsetzung des Anspruchs auf Schallschutz bei Gebäuden in Lärmschutzzonen
7. Internetauftritt der Fluglärmkommission
8. Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten
9. Militärische Übungsflüge – Antrag VSF
10. Überweisung in den Fachausschuss Lärmindernde Maßnahmen und Bau
 - Antrag der VSF (Kleinflieger)
 - Anträge auf weitere Messstellen
11. Bericht von der Tagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)
12. Verschiedenes
 - Benennung eines Vertreters der Lufthansa zur Erläuterung der Ausnahmegenehmigungen aufgrund von Umlaufproblemen
 - Terminfestlegung der nächsten FLK-Sitzung und der Fachausschusssitzung

Beginn der Sitzung: 13:30 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden.

Wie in der Vergangenheit läuft für die Erstellung des Protokolls eine Tonaufzeichnung mit. Die Anwesenden sind hiermit einverstanden.

Der Großteil der Einladungen wurde per E-Mail versandt. Vier Einladungen wurden postalisch übermittelt.

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

Auf Vorschlag des Vertreters des Beirats Huchting wird nach TOP 3 ein Tagesordnungspunkt zum Home Carrier-Antrag der DLH ergänzt. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt, dass zu TOP 3 aufgrund diverser Umstände derzeit noch keine Stellungnahme abgegeben werden könne, sodass der Tagesordnungspunkt leider entfallen müsse. Aufgrund der entschuldigenden Abwesenheit der Fluglärm-schutzbeauftragten muss zudem TOP 8 entfallen. Weitere Einwände werden nicht erhoben. Die geänderte Tagesordnung wird genehmigt.

TOP 2. Genehmigung der Protokolle der 131. und 137. FLK-Sitzung sowie des Protokolls zur Sondersitzung am 14. März 2013

Die Protokolle zur 131. und 137. Sitzung werden genehmigt.

Der Vertreter der DFS bittet darum, im Protokoll zur Sondersitzung die Aussage auf Seite 4 des Protokolls dahingehend zu berichtigen ist, dass nicht Toleranzen per se toleriert werden, sondern die Toleranzen lediglich in der Darstellung berücksichtigt werden müssten. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die Aussage wie in dem Protokoll dargestellt so in der Sitzung geäußert wurde. Eine Richtigstellung wäre nur in der Sondersitzung möglich gewesen. Im Laufe der Sitzung äußert der Vertreter der DFS zudem, dass er im Protokoll zur Sondersitzung mehrfach namentlich genannt werde. Dies solle vor Veröffentlichung geändert werden. Ebenso weist der Vertreter der Gemeinde Weyhe daraufhin, dass die Gemeinde Dreye mehrfach falsch geschrieben wurde und auch dies zu ändern sei. Im Übrigen wurde das Protokoll genehmigt.

TOP 3. (geändert) Antrag der Deutschen Lufthansa (DLH) zur Erlangung eines Home-Carrier-Status

Der Vorsitzende führt kurz in die Thematik ein. Nach seiner Ansicht ergebe sich aus den abgegebenen Stellungnahmen die Befürchtung, dass das Kontingent der Home-Carrier-Regelung durch einen weiteren Home Carrier ausgeschöpft werde. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen beabsichtige dennoch aufgrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes, dem Antrag stattzugeben.

Mehrere Mitglieder bezweifeln das Vorliegen der Voraussetzung des „Schwerpunktes der Wartungsarbeiten“ und bitten die Vertreterin der Genehmigungsbehörde, zu erläutern, wie dies zu definieren sei. Eine Wartung werde ohnehin an jedem Flughafen durchgeführt, sodass allein die Tatsache, dass eine Wartung durchgeführt werde, die Voraussetzung nicht erfüllen könne. Der Vertreter der VSF könne zudem die Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes nicht erkennen. Dadurch, dass die DLH im Linienbetrieb nach 22:30 Uhr fliege, würden die beiden zuvor anerkannten Home Carrier benachteiligt. Werde dem Antrag der DLH stattgegeben, müsse einem der anderen Home Carrier der Status aberkannt werden. Der Vertreter des Beirats Huchting meint, dass durch Anerkennung des Status als Home Carrier die Betriebszeiten der DLH auf 17 Stunden plus Verspätungen ausgedehnt werden.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erläutert hierzu, dass sie selbst nicht federführend in dem Verfahren sei und sie daher keine verbindlichen Auskünfte abge-

ben könne. Jedenfalls werde die Genehmigung nicht ausgehöhlt, da lediglich zwei Home Carrier-Flüge pro Nacht durch die Genehmigung zugelassen seien. Die Home Carrier am Flughafen Bremen müssten sich daher gemeinsam abstimmen, d.h., dass auch die DLH keine feste Sicherheit habe, im Linienbetrieb verspätet zu landen. Solange jedenfalls keine sachlichen Gründe für eine Ungleichbehandlung gegeben seien, müsse der Status anerkannt werden. Die übrigen Home Carrier haben keine Vorrechte.

Der Vorsitzende gibt weiter zu bedenken, dass die Regelung zu den erhöhten Entgelten für Verspätungen ausgehebelt werde, wenn nunmehr nur noch 50 % gezahlt werden müssten. Er halte die Entscheidung für falsch.

Der Vertreter der FBG ergänzt, dass es in Bremen auch Zeiten gab, in denen 5 Airlines diesen Status innehatten. Die Probleme entstünden jedoch erst zwischen den Home Carriern. Die Verwaltung sei allgemein gem. Art. 20 GG an Recht und Gesetz gebunden und könne Ihre Entscheidung nicht aufgrund politischer Interessen treffen. Die Genehmigung des Flughafens sei nicht nur eine Genehmigung, sondern eine Betriebspflicht, an dessen Rahmen die Behörde gebunden sei. Zum Schwerpunkt der Wartung erläutert der Vertreter der FBG, dass dieser dort liege, wo eine spezielle Wartung an den Luftfahrzeugen durchgeführt werde für die eigenes oder fremdes Personal vorgehalten werde. So würden in Bremen zum Beispiel A-Checks durchgeführt, die nur nachts gemacht werden könnten. Es gebe zudem ein Unternehmen am Flughafen Bremen, das sich ausschließlich um die Wartung der hier stationierten Flugzeuge kümmere, sofern die Fluggesellschaften kein eigenes Personal vorhalte.

Der Vertreter der VSF meint zudem, dass in der Liste des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung die DLH in Bremen kein Wartungsschwerpunkt aufgeführt sei. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erläutert hierzu, dass die DLH in Bremen aufgrund der Genehmigung des LBA Bremen zertifizierter Dienstleister sei.

Der Vertreter der VSF regt zudem an, dass die FLK in Zukunft verstärkt die drei Home Carrier beobachtet, um zu kontrollieren, ob durch das Hinzutreten eines weiteren Home Carriers die Verspätungen zunehmen.

Der Vorsitzende fasst das Ergebnis der Diskussion dahingehend zusammen, dass 1. die Genehmigungsbehörde die Voraussetzung „Schwerpunkt des Wartungsbetriebes“ definieren, 2. die Genehmigungsbehörde in der Entscheidung klar stellen solle, dass die zwei Flüge pro Nacht nicht überschritten werden und 3. aufgrund des Beschlusses der FLK eine Empfehlung an die Behörde wie folgt ausgesprochen werden solle:

Die FLK spricht sich gegen die Genehmigung eines weiteren Home Carriers aus und fordert zum Schutz der Bevölkerung und im Rahmen des Gesundheitsschutzes, die Nachtruhe zu beachten.

12 Ja-Stimmen

3 Nein-Stimmen

3 Enthaltungen

Der Vertreter der FBG gibt zu Bedenken, dass die FLK hierdurch ihre gesetzlichen Befugnisse überschreite.

TOP 4. Einführung gestaffelter Flughafengebühren (Deputationsvorlage 18/236) - Stellungnahme der Genehmigungsbehörde zur Empfehlung der FLK, eine Evaluierung der Erprobungsphase bzgl. der Verringerung der Nachtflüge durch erhöhte Entgelte

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erläutert, dass aufgrund der Verzögerungen in der Bürgerschaft mit einem endgültigen Ergebnis erst im Herbst 2013 zu rechnen sei. Die FBG arbeite derzeit an einer Entgeltordnung, aufgrund derer ein Antrag bei der Behörde eingereicht werden könne. Sodann müsse dies mit den Airlines abgestimmt werden. Die FLK solle Kriterien für die Evaluierung der Auswirkungen der neuen Entgelte erarbeiten, z.B. ob die Evaluierung anhand eines Kalenderjahres erfolgen solle. Dies wird im Folgenden diskutiert. Auf Vorschlag des Vorsitzenden werden die Kriterien im Ausschuss Lärmindernde Maßnahmen und Bau erarbeitet und in der nächsten FLK-Sitzung vorgestellt.. Im Ergebnis müssen vergleichbare Zeiträume angesetzt werden.

Der Vertreter der FBG gibt zu bedenken, dass die Nachtflugbewegungen in den letzten zwei Jahren erheblich gesunken seien und er deshalb keine Veränderungen mehr erwarte.

TOP 5. Auswertung der Sondersitzung und Infoveranstaltung zum Sondermessprogramm „Weser-Nienburg-Route“ – Antrag VSF

Der Vorsitzende weist bei der Zusammenfassung der Sondersitzung besonders darauf hin, dass das Gremium nicht beschlussfähig war, obwohl die Einladungen fristgerecht versandt wurden.

Der Vertreter der DFS ergänzt, dass die Abweichungen in den dargestellten Flugrouten darauf zurück zu führen seien, dass zu Beginn des Jahres die Technik der FANOMOS-Aufzeichnung umgestellt wurde. Die Antenne in Bremen liefere die Daten hierfür nicht, sodass eine Antenne genutzt werde, die weit entfernt stehe. Demzufolge weisen die derzeitigen Darstellungen erhebliche Ungenauigkeiten auf. Der Vertreter der VSF ergänzt, dass es beim DFLD bereits Abstimmungen gebe, die Flugrouten per GPS zu ermitteln.

Aus der Sondersitzung greift der Vorsitzende den Punkt „Optimierung der fly-by/fly-over-Punkte“ heraus. Es solle seitens der DFS überprüft werden, ob die bestehenden Punkte derart geändert werden können, dass die dadurch geänderten Flugrouten die Bevölkerung weniger belasten, die Flugrouten aber fliegerisch möglich seien. Zudem sollen die „Überschießungen“ der Flugrouten verringert werden.

Der Vertreter der Gemeinde Weyhe äußert, dass eine Verlegung der Punkte nach Westen eine stärkere Belastung für die Gemeinde Weyhe bedeuten würde. Die derzeitige Route werde seinerseits akzeptiert.

Der Vertreter der DFS erläutert sodann die Flugverfahren und fly-by/fly-over-Punkte. Den Piloten könnten keine verpflichtenden Routen vorgegeben werden, da die Route oft von vielen Einzelaspekten wie z.B. technische Gegebenheiten oder Beladung abhängen. Knappere Kurven können nicht von jedem Luftfahrzeug geflogen werden. Dementsprechend wurden die bestehenden Punkte gewählt, da diese durch jedes Luftfahrzeug geflogen werden können. Die bestehenden fly-by/fly-over-Punkte wurden so gewählt, dass eher Abweichungen nach Westen auftreten sollen. Eine Verengung der Kurven bedeute zudem mehr Schwierigkeiten für den Auftrieb, sodass hierdurch weiterer Lärm produziert werde. Zudem habe er den Eindruck, dass die dargestellten Abweichungen von den tatsächlichen Flugbewegungen abweichen. Der Vertreter der FBG plädiert daher dafür, den Sachverhalt zunächst sauber aufzuarbeiten bevor eine Verlegung der Punkte geprüft werde.

Auf Antrag der VSF wird sodann die Verlegung der fly-by/fly-over Punkte DW 099 und DW 098 (östliche/nordöstliche Richtung) diskutiert. Auch in diesem Zusammenhang erläutert der Vertreter der DFS, aus welchem Grunde die bestehenden Punkte seinerzeit festgelegt wurden. Die Vertreterin der VSF erläutert, dass über die bestehenden Punkte weitere Punkte etabliert werden sollen, damit die Verfahren präziser geflogen werden. Der Vertreter der VSF gibt zu bedenken, dass der Punkt DW 099 zu einer erhöhten Betroffenheit von Osterholz führe, während der Punkt DW 098 Oyten schütze. Die Vertreterin des Beirats Osterholz ergänzt, dass wenn länger geradeaus geflogen werde, die Flugzeuge mehr Höhe gewinnen und dadurch der Lärm reduziert sei. Dies vorausgesetzt, solle die DFS eine Optimierung der Routen prüfen.

Nach Aussage des Vertreters der DFS würden auch sog. Directs vergeben, durch die jedoch der Charakter der Flugroute verloren gehe. Es müsse den Piloten stets ein gewisses Maß an Freiheit zugestanden werden, damit der Flugverkehr nicht behindert werde. Aus Lärmgründen dürfen die Piloten von Jets ohnehin erst ab 1500 m Höhe abdrehen, bei Propellermaschinen bei 900 m Höhe. Die Piloten sollen so länger auf der Abflugstrecke fliegen.

Im Ergebnis ergehen folgende Empfehlungen an die DFS:

Die DFS soll prüfen, ob die Punkte DW091 und DW092 weiter westlich verlagert werden können, um die bisherigen Überschießungen zu vermeiden.

13 Ja-Stimmen

1 Nein-Stimme

4 Enthaltungen

Die DFS solle weiter prüfen, ob neben den fly-by/fly-over-Punkten DW 099 und DW 098 weitere/andere Punkte zur Lärmoptimierung der Flugrouten vorgesehen werden können.

16 Ja-Stimmen

0 Nein-Stimmen

0 Enthaltungen

Der Vertreter der FBG gibt abschließend den Hinweis, dass die DFS immer lärmoptimierte Routen zu prüfen habe.

TOP 6. Umsetzung des Anspruchs auf Schallschutz bei Gebäuden in Lärmschutzzonen

Der Vertreter der FBG erklärt, dass das Verfahren zur Umsetzung des passiven Schallschutzes in Zusammenarbeit mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen abgestimmt werde. Er betont dabei, dass auch er eine bürgernahe Umsetzung sehr begrüße. Die Umsetzung des Verfahrens müsse jedoch noch im Einzelnen abgestimmt und durch den Aufsichtsrat bestätigt werden. Die FBG stimme sich dabei auch mit anderen Flughäfen ab. Erkenntnisse aus freiwilligen Schallschutzprogrammen können aufgrund der rechtlichen Vorgaben nicht gezogen werden, sodass Einzelpunkte wie z.B. Gewährleistungsfragen juristisch individuelle auf das derzeitige Verfahren geprüft werden müssen. Im Einzelnen wolle die FBG zukünftig versuchen, Gutachten teilweise ganz auszuschließen bzw. durch entsprechende Rahmenvereinbarungen die Gutachterkosten möglichst gering zu halten. Insbesondere seien auch persönliche Gespräche mit den Anwohnern gewünscht. Das Entgelt für die Umsetzung des Schallschutzes werde durch die Fluggesellschaften bereits entrichtet.

Der Vorsitzende würde es begrüßen, wenn die FLK in die Erarbeitung eines vereinfachten Verfahrens einbezogen wird.

TOP 7. Internetauftritt der Fluglärmkommission

Der Vorsitzende stellt die Internetseite der FLK vor, die demnächst online gestellt werden soll. Den Mitgliedern wurden im Vorfeld der Sitzung die Zugangsdaten zugesandt, sodass sie sich bereits vorab einen Überblick verschaffen konnten.

Es wird diskutiert, ob auf der Internetseite Name und Kontaktmöglichkeit der Mitglieder veröffentlicht werden sollen. Der Vertreter des Beirats Obervielend begrüßt diesen Vorschlag, während mehrere Mitglieder ausschließlich für die Angabe der Kontaktdaten plädiert. So könne jedes Mitglied selbst entscheiden, inwieweit der Zugang zur Person ermöglicht werden solle. Die Vertreterin des Ortsamts Neustadt/Woltmershausen ergänzt, dass so eine Neubesetzung der Mitgliederposition einfacher vollzogen werden könne. Dementsprechend soll eine Liste erstellt werden, in die die Mitglieder eintragen können, welche Daten veröffentlicht werden sollen.

Zudem soll eine Rubrik ergänzt werden, in der abgearbeitete Themen abgelegt werden sollen, eine Suchfunktion soll ermöglicht werden und das Online-Beschwerdesystem müsse verlinkt werden.

Sodann wird diskutiert, ob die Protokolle auch eingestellt werden dürfen. Im Ergebnis dürfen die Protokolle aufgrund § 12 Absatz 4 der Geschäftsordnung der FLK veröffentlicht werden, diese müssen jedoch stark entpersonalisiert sein. Auf Anregung des Vertreters des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr sagt die Vertreterin der Genehmigungsbehörde zu, dass sie § 12 Abs. 4 der Geschäftsordnung rechtlich prüfen werde.

Im Einzelfall müsse das Protokoll ggf. in einen öffentlichen und nicht-öffentlichen Teil gesplittet werden, um insbesondere Personen zu schützen, die im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses an den Sitzungen teilnehmen. Deren Freiheit, nicht öffentlich in Erscheinung zu treten, müsse besonders berücksichtigt werden. Die Vertreterin des Beirats Neustadt/Woltmershausen ergänzt, dass die Genehmigung des Protokolls von den einzelnen Personen abhängen, sodass diese auf die Änderung des Protokolls hinwirken können.

TOP 8. Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten

Tagesordnungspunkt wird auf die nächste Sitzung verschoben.

TOP 9. Militärische Übungsflüge – Antrag VSF

Die Vertreterin der BVF führt in das Thema anhand des gestellten Antrags ein. Bislang sei jegliche Kontaktaufnahme mit der Bundeswehr zur Reduzierung der Flüge erfolglos geblieben, sodass nunmehr eine verbindliche Vereinbarung geschaffen werden müsse.

Der Vertreter der FBG erläutert, dass die Bundeswehr einen Verteidigungsauftrag habe, in den niemand eingreifen könne. Jedenfalls könne die FBG lediglich an die Bundeswehr appellieren, die Flüge einzuschränken – ein Erfolg sei jedoch ungewiss. Der Vertreter der DFS erklärt, dass auch seitens der DFS kein Eingriff erfolgen könne. Zwischen den anfliegenden Flugzeugen werde kein Unterschied gemacht. Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde sehe auch bei sich keine Zuständigkeit. Insbesondere begründe § 21 a LuftVO eine solche nicht. Der Vertreter der VSF meint, dass die Fluglärmenschutzbeauftragte das Gespräch suchen solle. Ggf. könne ein Vertreter der Bundeswehr zu einer der nächsten Sitzungen eingeladen werden, um zu klären, wie die Ausbildungen und Anflüge organisiert werden und um eigene Anliegen äußern zu können. Der Antrag seitens der BVF wird zunächst zurück genommen.

TOP 10. Überweisung in den Fachausschuss Lärmindernde Maßnahmen und Bau

In den Fachausschuss solle der Antrag der VSF zu den Kleinfliegern sowie der Antrag auf weitere Messstellen überwiesen werden. Zudem sollen die Kriterien für die Evaluierung der Auswirkungen des erhöhten Verspätungsentgelts erarbeitet sowie das Thema Schallschutz/Lärmschutzzonen behandelt werden. Auf Anregung des Vertreters der VSF soll weiter die Überprüfung der Abflugroute West vorbesprochen werden. Der Vertreter der DFS wird hierzu gebeten, eine aktuelle Karte zu den fly-by- und fly-over-Punkten zu übermitteln.

TOP 11. Bericht von der Tagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)

Der Vorsitzende gibt einen kurzen Überblick über die ADF-Tagung und hebt hierbei insbesondere die Erarbeitung des 10-Punkte-Papieres sowie die Diskussion zu den Mindestabdröhöhhen hervor. Im Folgenden werden Rechtfertigung und Bindungswirkung von Beschlüssen der ADF diskutiert.

TOP 12. Verschiedenes

- Benennung eines Vertreters der Lufthansa zur Erläuterung der Ausnahmegenehmigungen aufgrund von Umlaufproblemen

Der Vorsitzende und die Geschäftsführerin werden sich bemühen, zur nächsten Sitzung einen Flugplankoordinator einzuladen.

- Terminfestlegung

Die nächste Sitzung findet am 12. August 2013 um 13:30 im Medienraum der FBG statt. Der Fachausschuss Lärmindernde Maßnahmen und Bau setzt sich am 17. Juni 2013 um 15 Uhr in der Upperdeck-Lounge am Flughafen Bremen zusammen.

(Unterschrift Geschäftsführerin)

(Unterschrift Vorsitzender)

Abkürzungsverzeichnis

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