



NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

48. Jahrgang

Offenbach a.M., 5. Oktober 2000

Bekanntmachung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen

A. AMTLICHE BEZEICHNUNG DES FLUGHAFENS

Der Flughafen ist unter der amtlichen Bezeichnung "Verkehrsflughafen Bremen" zu führen.

B. ALLGEMEINE ANGABEN ZUM FLUGHAFEN

B.1. LAGE UND AUSDEHNUNG

Die Lage und Ausdehnung des Flughafens, der Start- und Landebahnen, der Rollbahnen und der Vorfelder sind im Lageplan i.M. 1:5000 vom 23.06.00 dargestellt. Dieser Plan ist Bestandteil der Genehmigung und dieser beigefügt.

B.2. KLASSIFIZIERUNG

Der Verkehrsflughafen Bremen hat den Flugplatzbezugscode 4 E nach ICAO-Anhang 14.

B.3. START- UND LANDEBAHNEN

B.3.1 Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27

- Richtung in bezug auf Gitter-Nord:	88° 00' 46" / 268° 00' 46"
- Länge:	2.040 m
- Breite:	45 m
- Höhe:	im Mittel +4,00 m ü. Normal Null (NN)
- Belag:	befestigt.

B.3.2 Sonderstartbahnen

Zusätzliche 294 m Sonderstartbahn in Verlängerung der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 vor der Schwelle 09 in Richtung Westen sowie zusätzliche 300 m Sonderstartbahn in Verlängerung der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 vor der Schwelle 27 in Richtung Osten.

- Breite:	45 m
- Höhe:	im Mittel +4,15 m ü. Normal Null (NN)
- Belag:	befestigt.

B.3.3 Nebenstartbahn 23

- Richtung in bezug auf Gitter-Nord:	231° 41' 00"
- Länge:	700 m
- Breite:	23 m
- Höhe:	im Mittel +3,20 m ü. Normal Null (NN)
- Belag:	befestigt.
- Startbahnbezugspunkt: im WGS84	53° 02' 40,4" Nord 008° 47' 17,9" Ost
- Höhe	+3,20 m ü. Normal Null (NN).

C. ZUGELASSENE LUFTFAHRZEUGE

C.1. Flugzeuge und Drehflügler.

C.2. Andere Luftfahrzeuge nach vorher erforderlicher Genehmigung durch die Flughafen Bremen GmbH (PPR).

D. BAUSCHUTZBEREICH

D.1. START- UND LANDEFLÄCHEN

D.1.1 Die Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 zuzüglich der zwei Sonderstartbahnen bilden mit dem sie umgebenden Schutzstreifen die Start- und Landefläche.

D.1.2 Schutzstreifen

Der Schutzstreifen umgibt die Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 einschließlich der zwei Sonderstartbahnen und bildet mit dieser ein Rechteck mit einer Breite von 150 m beiderseits der Bahnachse und der Länge der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 zuzüglich 360 m östlich der Schwelle 27 und 444 m westlich der Schwelle 09.

D.2. SICHERHEITSFLÄCHE

Die Sicherheitsfläche umgibt die Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 einschließlich der zwei Sonderstartbahnen und bildet mit dieser ein Rechteck mit der Breite von jeweils 500 m beiderseits der Bahnachse und der Länge der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 zuzüglich 1060 m Länge östlich der Schwelle 27 und 1060 m Länge westlich der Schwelle 09.

D.3. LAGE DES FLUGHAFENBEZUGSPUNKTES (FBP)

- Geographische Koordinaten: im DHDN	53° 02' 56" Nord 008° 47' 16" Ost
im WGS84	53° 02' 51" Nord 008° 47' 12" Ost
- Höhe:	+3,20 m ü. Normal Null (NN).

D.4. LAGE DES STARTBAHNBEZUGSPUNKTES DER HAUPTSTART- UND HAUPTLANDEBAHN 09/27 (SBP 09/27)

- Geographische Koordinaten: im DHDN	53° 02' 54" Nord 008° 47' 27" Ost
im WGS84	53° 02' 48,9" Nord 008° 47' 22,9" Ost
- Höhe:	+3,20 m ü. Normal Null (NN).

D.5. ANFLUGSEKTOREN

Es gelten die Bestimmungen für Hauptstart- und Hauptlandeflächen gemäß § 12 Abs. 1 Ziffer 5 Luftverkehrsgesetz.

D.6. BAUSCHUTZBEREICHSPLAN

Die Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 und die Sonderstartbahnen einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen, die Sicherheitsfläche, der Flughafen- und der Startbahnbezugspunkt 09/27 und die Anflugsektoren sind in den Übersichtszeichnungen i.M. 1:5000 vom 23.06.00 und i.M. 1:25000 vom 23.06.00 eingetragen. Diese Pläne sind Bestandteil der Genehmigung und dieser beigefügt.

E. **BETRIEBSZEIT UND FLUGBESCHRÄNKUNGEN**

E.1. BETRIEBSZEIT

Die Betriebszeit beträgt täglich 24 Stunden mit Ausnahme von Samstag 23.30 h bis Sonntag 6.00 h Ortszeit und von Sonntag 23.30 h bis Montag 6.00 h Ortszeit.

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 Kap. 3 erfüllen, bis 22.30 Uhr.

E.2.1.3 Zwei Landungen bis 23.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16, Kap. 3 erfüllen, deren Halter Luftfahrtunternehmer sind, die am Flughafen Bremen einen Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebes 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 Kap. 3 erfüllen, von 6.00 h bis 7.00 h Ortszeit.

E.2.1.6 Die Landung und der Start eines Flugzeuges im Nachtluftpostdienst der Deutschen Post AG.

E.2.1.7 Die Benutzung des Flughafens als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen.

E.2.1.8 Die Benutzung des Flughafens im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz.

E.2.1.9 Vermessungsflüge der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH.

E.2.2 Abweichend von diesen Regelungen kann der Senator für Wirtschaft und Häfen in begründeten Fällen, insbesondere zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses, Ausnahmegenehmigungen erteilen.

E.3. ZEITLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN FÜR ÜBERPRÜFUNGS- UND ÜBUNGSFLÜGE

Zusätzlich gilt für Übungsflüge und Überprüfungsflüge folgendes:

E.3.1 Übungsflüge und Überprüfungsflüge sind in der Zeit von 22.30 h bis 6.30 h Ortszeit nicht zulässig.

E.3.2 Die unter Ziffer E.3.1 genannten Flüge dürfen von Hubschraubern ferner auch in der Zeit von 18.00 h bis 22.30 h Ortszeit nicht durchgeführt werden. Ausnahmen hiervon können in begründeten Einzelfällen vom Senator für Wirtschaft und Häfen zugelassen werden.

E.3.3 Zu Übungs- und Überprüfungsflügen unmittelbar aufeinanderfolgende wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeuges sind außerdem zu folgenden Zeiten nicht zulässig:

- Montag bis Freitag 21.00 h bis 22.30 h Ortszeit,
- Samstag 13.00 h bis Montag 6.30 h Ortszeit.

Ausnahmen können in begründeten Einzelfällen vom Senator für Wirtschaft und Häfen zugelassen werden.

E.3.4 Vermessungsflüge der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH sind von den Beschränkungen der Ziffern E.3.1 bis E.3.3 ausgenommen.

E.4. ZEITLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN FÜR LEICHT-FLUGZEUGE UND MOTORSEGLER

Zusätzlich gilt für Leichtflugzeuge und Motorsegler folgendes:

E.4.1 Zeitliche Einschränkung

E.4.1.1 Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm wird der nichtgewerbliche zivile Flugbetrieb mit Flugzeugen bis zu 2000 Kilogramm Höchstgewicht (Leichtflugzeuge) und Motorseglern wie folgt zeitlich eingeschränkt: Unzulässig sind werktags vor 7.00 Uhr, zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr und nach Sonnenuntergang, sowie Sonn- und Feiertags vor 9.00 Uhr und nach 13.00 Uhr mitteleuropäischer Zeit

1. Flüge, die einer Platzrunde entsprechen,
2. Schulflüge, mit Ausnahme von Überlandschulflügen und anderen Schulflügen, die über die Umgebung des Verkehrsflughafens Bremen hinausgehen und länger als eine Stunde dauern,
3. Rund- und Besichtigungsflüge, auch soweit sie gegen Entgelt durchgeführt werden,
4. erlaubnispflichtige Reklameflüge und
5. Flugzeugschleppstarts.

E.4.1.2 Die nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal in der jeweils geltenden Fassung vorgeschriebenen Nachtflüge dürfen in der Zeit bis zu dreieinhalb Stunden nach Sonnenuntergang durchgeführt werden.

E.4.2 Ausnahmen

E.4.2.1 Die zeitlichen Flugbetriebseinschränkungen gelten nicht für Motorflugzeuge, die den erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen, die in § 4 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen in der jeweils gültigen Fassung für die Nichtgeltung der zeitlichen Flugbetriebseinschränkungen an Landeplätzen festgelegt sind. Dies gilt nicht für Nachtflüge.

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.

F. **BESCHRÄNKUNG DER SCHUBUMKEHR**

Bei Landungen darf Schubumkehr nur in dem aus Sicherheitsgründen unvermeidbaren Umfang angewendet werden. Die Stellung "Leerlauf-Schubumkehr" wird davon nicht berührt.

G. ZUSÄTZLICHE REGELUNGEN FÜR DIE HAUPT-START- UND HAUPTLANDEBAHN 09/27

Fluglärmkonturenfestschreibung

Der Flughafen darf auf der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 nur in solchem Umfang betrieben werden, daß durch den Flugbetriebslärm die im Gutachten von Prof. Dr. Mensen vom Juni 1988 für das Jahr 1995 ermittelte Kontur des äquivalenten Dauerschallpegels von $Leq = 67 \text{ dB(A)}$ - vgl. die Beschlußanlage 3 zum Planfeststellungsbeschluß der Bezirksregierung Hannover vom 30. September 1988 - nicht um mehr als 1 dB(A) überschritten wird. Die äußerste, in jedem Fall einzuhaltende räumliche Begrenzung für einen $Leq = 67 \text{ dB(A)}$ wird durch die 67 dB(A) Kontur des mit Verordnung des Bundesministers des Inneren vom 28. Mai 1974 (BGBl. I S. 1201) festgelegten Lärmschutzbereiches gebildet.

Die Berechnung der äquivalenten Dauerschallpegel erfolgt jeweils gemittelt für die sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres - nach der "Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971" - AzB-(GMB1. 1975, S. 162), wobei für die Aufteilung der Flugzeugflotte das "Datenerfassungssystem (DES) für die Ermittlung von Lärmschutzbereichen" in der jeweils geltenden Fassung zugrunde zu legen ist.

Die Flughafen Bremen GmbH ist verantwortlich dafür, daß die festgeschriebene Lärmkontur eingehalten wird.

Sie hat jeweils bis eine Woche vor Beginn der IATA-Flugplankonferenz für den Sommerflugplan des folgenden Jahres dem Flugplankoordinator und der Genehmigungsbehörde aus den für den Flughafen Bremen zur Koordination angemeldeten Flugbewegungen des gewerblichen Luftverkehrs eine Lärmprognose für die sechs verkehrsreichsten Monate vorzulegen, welche die Lärmfestschreibung einhält; diese Verpflichtung wird erstmalig in 1995 wirksam.

Die Lärmprognose ist laufend, insbesondere bei Änderungen der ihr zugrundeliegenden Eckdaten, zu überprüfen und entsprechend den sich evtl. verändernden Bedingungen zu aktualisieren.

Die Genehmigungsbehörde kann jederzeit weitere Lärmprognosen von der Flughafen Bremen GmbH anfordern.

H. ZUSÄTZLICHE REGELUNGEN FÜR DIE SONDER-STARTBAHNEN

- H. 1. Der Betrieb der Sonderstartbahn ist nur für Starts und ausschließlich zur Beförderung von Luftfracht bestehend aus in der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie ausgerüsteten Flügeln der Airbusmuster A 330 und A 340 sowie von Folgeversionen dieser Airbusmuster zulässig.
- H.2. Der Betrieb der Sonderstartbahn ist nur mit Flugzeugen des Typs Aero Spacelines 377 Guppy/Super Guppy oder mit Nichtstrahlflugzeugen eines Musters, dessen Triebwerksgeräuschpegel denjenigen des Spaceliners 377 Guppy/Super Guppy nicht übersteigt, oder mit Strahlflugzeugen mit Lärmzertifizierung nach ICAO-Anhang 16, Kap. 3 zulässig.
- H.3. Von der Gesamtstartbahn (Hauptstartbahn zwischen den Schwellen 09 und 27 nebst Sonderstartbahnen vor den Schwellen 09 und 27 mit 294 m bzw. 300 m) dürfen nur genutzt werden:
- für Starts in Richtung Osten (09) 2.384 m, beginnend am westlichen Bahnende vor Schwelle 09,
 - für Starts in Richtung Westen (27) 2.484 m,

beginnend am östlichen Bahnende vor Schwelle 27.

- H.4. Die Sonderstartbahnen dürfen nur betrieben werden mit bis zu fünf Starts in der Kalenderwoche und insgesamt mit höchstens 152 Starts im Kalenderjahr, davon ausschließlich in Richtung Osten (09) mit bis zu zwei Nachtstarts (Starts in der Zeit von 22.30 h bis 06.30 h Ortszeit) im Kalenderjahr.

Starts über die wöchentliche Maximalzahl hinaus sind nur in dringenden Fällen zulässig und bedürfen in jedem Einzelfall der vorherigen Ausnahmezulassung durch die Genehmigungsbehörde.

- H.5. Die Hauptstartbahn zwischen den Schwellen 09 und 27 darf mit den in Ziff. H.1., H.2. und H.4. maximal zugelassenen Nachtstartverkehren - ohne vorherige Ausnahmezulassung durch die Genehmigungsbehörde im Einzelfall - betrieben werden.

- H.6. Nachtstarts über die in Ziff. H.4. und H.5. festgelegte Maximalzahl für Nachtstarts hinaus sind nur in dringenden Fällen zulässig und bedürfen in jedem Einzelfall der vorherigen Ausnahmezulassung durch die Genehmigungsbehörde.

I. ZUSÄTZLICHE REGELUNGEN FÜR DIE NEBEN-STARTBAHN 23

- I.1. Der Betrieb der Nebenstartbahn 23 ist nur für Starts in Richtung Südwesten für Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt bis maximal 5,7 Tonnen Höchstabflugmasse nach Sichtabflugregeln am Tag zugelassen.

- I.2. Die Nebenstartbahn 23 darf in den Monaten September bis März nur mit durchschnittlich 6 Starts pro Tag bei einem Tagesmaximalwert von 12 Starts und insgesamt mit höchstens 180 Starts im Kalendermonat betrieben werden.

- I.3. In den Monaten April bis August darf die Nebenstartbahn 23 nur mit durchschnittlich 20 Starts pro Tag bei einem Tagesmaximalwert von 40 Starts und insgesamt mit höchstens 600 Starts im Kalendermonat betrieben werden.

J. WEITERE BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

J.1. HAFTPFLICHTVERSICHERUNG

Der Flughafenunternehmer hat eine Haftpflichtversicherung über 180 Mio. DM pauschal für Personenschäden und Sachschäden abzuschließen. Er hat Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V., Stuttgart, für die Haftpflichtversicherung, insbesondere für Erhöhungen der Versicherungssumme, unverzüglich durchzuführen.

J.2. RUN-UP-PUNKT

Der sogenannte "Run-up-Punkt" ist unter Berücksichtigung geringstmöglicher Lärmauswirkung auf die den Flughafen umgebende Wohnbebauung anzulegen.

J.3. ALARMORDNUNG UND FLUGUNFÄLLE

Bei Flugunfällen sind die zuständigen Stellen gemäß Alarmordnung, die vom Flughafenunternehmer aufzustellen ist, zu benachrichtigen. Die Alarmordnung ist dem Senator für Wirtschaft und Häfen einzureichen.

J.4. BRANDSCHUTZ UND RETTUNGSWESEN

- J.4.1 Für den Brandschutz und das Rettungswesen müssen die erforderlichen Einrichtungen und Maßnahmen auf dem Flughafen vorhanden bzw. getroffen sein. Der Mindestumfang der Löschmittelmengen und der Rettungsgeräte richtet sich nach der jeweils gültigen Fassung des Anhangs 14 zum Abkommen über die

Internationale Zivilluftfahrt. Ausgebildetes Personal zur Bedienung der Brandschutz- und Rettungseinrichtungen ist in ausreichender Zahl vorzuhalten.

J.4.2 Für die Erste Hilfe ist in einem geeigneten Sanitätsraum die vom Hauptgesundheitsamt Bremen festgelegte Sanitätsausstattung bereitzuhalten und das notwendige Sanitätspersonal zu beschäftigen.

J.5. HINDERNISMARKIERUNG

Der Flughafenunternehmer hat die Hindernismarkierung des Bauernhauses Neuenlander Str. 131 vorzuhalten und zu betreiben.

J.6. INTERNATIONALE UND NATIONALE RICHTLINIEN

Der Flughafenunternehmer ist verpflichtet, insbesondere folgende internationale und nationale Richtlinien in der jeweils gültigen Fassung oder die zukünftig an deren Stelle tretenden Vorschriften in seinem Verantwortungsbereich anzuwenden:

- Die Richtlinien und Empfehlungen des Anhangs 14 des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt vom 07. Dezember 1944;
- die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen auf Verkehrsflughäfen vom 19. August 1971 (Nachrichten für Luftfahrer NfL. I - 267/71);
- die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr über die Markierung und Befeuern von Flughäfen vom 24. Juni 1993 (NfL. I - 200/93);
- die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr über die Gleitwinkelbefeuern auf Flughäfen (PAPI-Anlage-Richtlinien vom 24. Juni 1993 (NfL. I - 201/93));
- die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über die zeitweiligen Hindernisse in den Hindernisfreiräumen von Instrumentenbahnen auf Flughäfen gem. Schreiben des BMVBW vom 1.06.99;
- die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr vom 13. Februar 1974 (NfL. I - 123/74);
- Richtlinien für den Allwetterflugbetrieb vom 13. Nov. 1998 (NfL. I - 1/99);
- Richtlinien über Zeichen und Wegweiser für den Rollverkehr auf Verkehrsflughäfen gemäß Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18. Dez. 1995 -L 11/62.10.07/81 A95;
- Richtlinien für die Kennzeichnung von Luftfahrt-hindernissen vom 22. Dez. 1999 (NfL. I - 15/00).

Soweit nach den genannten Richtlinien vom Flughafenunternehmer Einrichtungen zu erstellen sind, hat der Flughafenunternehmer diese nach den genannten Richtlinien anzulegen und zu betreiben sowie vor Inbetriebnahme durch die zuständigen Behörden abnehmen zu lassen, sofern dies in den genannten Richtlinien vorgeschrieben ist.

K. VORBEHALT NACHTRÄGLICHER ANORDNUNGEN

Die Anordnung nachträglicher Beschränkungen der Genehmigung sowie weitere Auflagen zum Schutz der Öffentlichen Sicherheit und Ordnung bleibt vorbehalten. Dies gilt insbesondere für Anordnungen und Auflagen, die dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sowie dem Immissionsschutz dienen.

L. ÜBERTRAGUNG DER GENEHMIGUNG

Die Genehmigung ist nicht übertragbar.

M. KOSTEN (GEBÜHREN UND AUSLAGEN)

Der Flughafen Bremen GmbH wird die Zahlung von Gebühren und etwaiger Auslagen für dieses Genehmigungsänderungsverfahren erlassen.

NfL I - 337/97 wird hiermit aufgehoben.

Bremen, den 11.9.2000
430/800-332-19/10

Der Senator für Wirtschaft und Häfen
Im Auftrag

E h l e r s