
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 26. Januar 2011

Protokoll

über die 132. Sitzung der Kommission am 22. November 2010
im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

TOP	Inhalt
1.	Genehmigung der Tagesordnung
2.	Genehmigung des Protokolls der 131. FLK-Sitzung
3.	Schulungsflüge KLM, Antrag Umweltsenator (Antrag aus 131.Sitzung)
4.	Berichterstattung der DFS zur Einführung der Wesertalroute mit dem Drehpunkt 2,5 DME
5.	Anstieg Nachtflugbewegungen/Ausnahmegenehmigungen
	5.1 aktuelle Entwicklung der Nachtflugbewegungen (WUH)
	5.2 Bericht der Luftfahrtbehörde zur Umsetzung des Beschlusses der FLK vom 15.10.2007 (WUH)
	5.3 Entwicklung der Beschwerdelage von 2007 – 2010 (LSB)
	5.4 Rechtliche Würdigung der Nachtflugregelung
	5.5 Diskussion und Bewertung, Anträge, weiteres Verfahren
6.	Verschiedenes
	a) Pressemitteilung
	b) Terminfestlegung (Vorschlag: 28. März 2010)

Zur Sitzung wurden folgende Unterlagen versandt:

- Stellungnahme der DFS zur Entscheidung Drehpunkt „Wesertalroute“ (TOP 4) mit den Anlagen NIROS-Simulation und zwei Karten (EEL 1Q und EEL 2Q)
- Aufstellung der Nachtflüge Jan. bis Okt. 2010 (TOP 5.1),
- Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten März bis Sept. 2010 (TOP 5.3),
- Beschluss des Beirats Obervieland vom 9.11.2010 „Ausnahmegenehmigungen am Verkehrsflughafen Bremen“

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. Von 23 stimmberechtigten Mitgliedern sind 21 anwesend und ein Mitglied lässt sich vertreten. Das Gremium ist damit beschlussfähig.

Wegen einer Erkrankung von des bisherigen Protokollführers übernimmt der Vertreter vom Senator für Wirtschaft und Häfen vertretungsweise die Protokollführung. Hiergegen erhebt sich kein Widerspruch.

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Gegen die vorgeschlagene Tagesordnung werden keine Einwände erhoben.

TOP 2: Genehmigung des Protokolls der 131. FLK-Sitzung

Das Protokoll der 131. Sitzung ebenso wie die in der 131. Sitzung abschließend abgestimmte Geschäftsordnung liegen wegen der Erkrankung des bisherigen Protokollführers nicht vor und werden auf die nächste Sitzung vertagt.

TOP 3: Schulungsflüge KLM, Antrag Umweltsenator

Aus der 131. Sitzung liegt ein Antrag des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, sich mit dem Thema Übungsflüge der KLM am Flughafen Bremen zu beschäftigen, vor.

Die Fluglärmschutzbeauftragte berichtet, dass im März bis Anfang April Übungsflüge der KLM, bei denen Platzrunden geflogen und ILS-An- und Abflüge geübt wurden, Anlass für zahlreiche Beschwerden von Anwohnern waren. Die Lärmschutzbeauftragte hat auf Basis eines Arbeitspapiers der DFS mit Unterstützung des Flughafens eine Platzrunde ausgearbeitet, bei der insbesondere Hauptverkehrsstraßen und Gewerbegebiete überflogen werden. Dieser Vorschlag sowie zeitliche Beschränkungen wurden dann von der Luftfahrtbehörde gegenüber der KLM empfohlen. Diese Maßnahme hat zu einer deutlichen Erleichterung für die betroffenen Anwohner geführt.

Im Sommer wurden Gespräche mit den hier ansässigen Flugschulen geführt und die Platzrunde für Übungsflüge ebenfalls empfohlen.

Der Antrag des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa hat das Ziel, diese Regelung als Empfehlung der FLK allgemein einzuführen.

Die Vertreterin der BVF fragt nach, weshalb als Platzrunde nicht die Wesertalroute sondern stattdessen der Verlauf des BAB-Zubringers empfohlen worden ist. Die Fluglärmschutzbeauftragte weist darauf hin, dass es Ziel bei Übungsflügen sein müsse, möglichst schnell die Hauptflugrouten frei zu bekommen. Außerdem entspricht diese Routeführung der gültigen Abflugroute für VFR-Flüge in Richtung Süden. Deshalb sei diese Lösung gewählt worden. Auf Nachfrage erklärt sie, dass sie hinsichtlich der Schulungsflüge der KLM von einem einmaligen Ereignis ausgehe. Für die Kleinflieger würde die Empfehlung aber weiter gelten und eine Entlastung für die Anwohner bedeuten.

Vom Vertreter des Beirats Hemelingen wird nachgefragt, ob Kleinflieger in der Statistik erscheinen. Der Vertreter des Flughafens bestätigt, dass die Flüge der Kleinflieger überwiegend als nicht gewerblicher Flugverkehr ebenfalls erfasst werden.

Die Vertreterin der BVF stellt die Frage, ob für solche unvorhersehbar auftretenden Störvorkommnisse nicht ein Krisenmanagement eingeführt werden müsste, um frühzeitig reagieren zu können, möglichst noch bevor Anwohner sich beschwerten.

Der Vertreter des Flughafens weist darauf hin, dass das Problem bereits frühzeitig, noch vor den Anwohnerprotesten erkannt worden sei und an einer Lösung gearbeitet worden wäre, die aber eine gewisse Zeit erfordert habe. Ein organisiertes Krisenmanagement biete angesichts der kurzen Wege am Flughafen Bremen keinen Zeitvorteil gegenüber dieser spontanen Lösungssuche, da die zu Beteiligten schnell zusammengerufen werden könnten.

Der Vertreter der VSF fragt nach, ob Übungsanflüge, bei der die Maschine nicht gelandet wird, ebenfalls als Flugbewegungen im Lärmschutzkataster erfasst werden. Der Vertreter des Flughafens sagt zu, diese Frage zu prüfen.

Die FLK spricht sich einstimmig dafür aus, die ausgearbeitete Flugroute für die Platzrunden auch an die Kleinflieger als allgemeine Empfehlung am Flughafen Bremen auszugeben.

TOP 4: Berichterstattung der DFS zur Einführung der Wesertalroute mit dem Drehpunkt 2,5 DME

Der Vertreter der DFS erläutert die Auswirkungen der Einführung der Wesertalroute mit dem Drehpunkt 3,2 DME (alte Bezeichnung: 2,5 DME) anhand einer Auswertung von rund 200 Flügen vor und nach Einführung der neuen Routenföhrung. Im Ergebnis ist eindeutig zu erkennen, dass nach der Änderung der Routenföhrung eine Bündelung der einzelnen geflogenen Routen mit einer leichten Verschiebung nach Westen eingetreten ist.

Auf Nachfrage des Vertreters des Beirats Hemelingen stellt der Vertreter der DFS fest, dass die Flugroutenauswertung keine Aussage der Verlagerung der Route nach Westen in Metern zulässt. Deutlich erkennbar ist aber, dass durch die Verlagerung und stärkere Bündelung der Flugrouten Hemelingen entlastet worden ist.

Die Vertreterin der BVF stellt ergänzend fest, dass eine Analyse der Flugspuren für einen Tag vor und einen Tag nach Einführung der neuen Wesertalroute ergeben hat, dass die Flugspuren nach Einführung der neuen Route deutlich konzentrierter durch das Wesertal verlaufen und gut um Weyhe herumgeführt werden. In Bezug auf Hemelingen wird i.d.R. westlich des Autobahnzubringers Arsten geflogen, wodurch die Wohnbebauung in Hemelingen nicht überflogen wird.

Die Fluglärmschutzbeauftragte berichtet dagegen, dass es weiterhin Beschwerden aus Hastedt und auch Hemelingen gäbe, dass die neue Route nicht eingehalten würde. Der Vertreter der DFS bestätigt, dass es solche Meldungen gibt, hält dies aber für subjektive Eindrücke. Der Vertreter des Beirats Hemelingen bestätigt, dass der Lärmeindruck sich subjektiv tatsächlich durch die neue Flugroute nur gering vermindert habe. Dies sei in seinem Bereich ebenfalls zu beobachten, ergänzt der Vertreter des Beirats Obervieland.

Der Vertreter der DFS weist darauf hin, dass die Piloten durch ihre Flugsysteme automatisch die neue Flugroute fliegen würden, weil die alte Flugroute nicht mehr in der Programmierung enthalten wäre.

Die Vertreterin der BVF regt an, den Beschwerdeföhrern eine Kopie der Flugroutenauswertung mit eingeblendetem Straßennetz zuzusenden, um sie zu überzeugen, dass tatsächlich etwas zu ihren Gunsten verändert worden wäre.

Der Vertreter der DFS setzt seinen Beitrag fort und zeigt die Positionen der neuen Funkfeuer und beschreibt die damit verbundenen Änderungen der Routen.

Die Vertreterin der BVF bestätigt die nach ihrer Beobachtung deutliche Verbesserung.

Der Vertreter der Gemeinde Stuhr bemerkt, dass nach seiner Ansicht tatsächlich nur marginale Effekte erzielt würden, der Flugverkehr als Störfaktor aber bliebe.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen fordert, die Erfahrungen mit den neuen Routen auszuwerten, um mögliche weitere Verbesserungen zu erkennen.

Die Fluglärmschutzbeauftragte schlägt vor, die geänderte Route zu Verdeutlichung nicht nur mit einer Versionsnummer zu unterscheiden, sondern auch neu zu benennen, um Verwechslungen zu vermeiden. Als Namen schlägt sie „Weser-Nienburg-Route“ vor.

Dieser Vorschlag findet allgemeine Zustimmung.

Die Vertreterin der BVF berichtet, dass bei Betrachtung der Abflugrouten immer wieder aufgefallen sei, dass es nah am Flughafen oft nördliche Abweichungen der Flugrouten gäbe. Dies läge u.a. an einem ungerichteten Funkfeuer in Hemelingen, das eine Flugroute mit zunächst östlicher und dann nördlicher Route nicht zulässt. Um zukünftig den Gewerbe- und Grünflächenbereich in Habenhausen genauer treffen zu können, stellt Sie den Antrag, die DFS zu beauftragen, die Abflugroute nach Osten und weiter in Richtung Norden dahingehend zu überprüfen, ob nicht durch Einführung von Flächennavigation mit genauen Wegpunkten die Route genauer eingehalten werden kann (Anlage 2).

Der Vertreter der DFS erläutert auf Bitte der Vertreterin der BVF, dass in dieser Abflugrichtung die Flugroute konventionell beschrieben werde. Es bestünde dazu die Möglichkeit, diese Route anhand von Wegpunkten näher zu bestimmen. Flugzeuge, die die erforderliche Technik hätten, nach Wegpunkten zu fliegen, könnten dann diese Route besser einhalten mit dem Effekt einer genaueren Bündelung der Flugrouten. Er erklärt sich bereit, diesen Vorschlag, falls gewünscht, zu prüfen.

Der Vertreter der Flughafen Bremen GmbH gibt zu bedenken, dass die stärkere Bündelung andererseits für die unter dieser Route ansässigen Anwohner eine höhere Belastung bedeuten könnte.

Der Vertreter der Flughafen GmbH regt an, die Bitte dahingehend zu erweitern, dass die DFS für alle Flugrouten die Einführung dieser Technologie prüfen möge mit dem Ziel, die Routen noch stärker über unbewohnten Flächen zu bündeln.

Der Vertreter der DFS wird untersuchen, welche Möglichkeiten bestehen, durch Wegpunkte Flugrouten stärker zu bündeln und welche Auswirkungen dies haben könnte.

TOP 5: Anstieg Nachtflugbewegungen/Ausnahmegenehmigungen

1. Aktuelle Entwicklung der Nachtflugbewegungen / Bericht der Luftfahrtbehörde zu Umsetzung

Der Vertreter der Luftaufsichtsbehörde erläutert die auf den Seiten des Senators für Wirtschaft und Häfen ([Homepage des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen](#)) aktuell gehaltene Statistik der Nachtflugbewegungen. Nach seiner Ansicht zeigt die Statistik, dass die Zahl der Nachtflüge mit den Empfehlungen zu schützenswerten Zeiträumen in der Nacht in Einklang stehen, insbesondere, wenn man die absolute Zahl der Flüge zugrunde legt.

Dabei sei zu berücksichtigen, dass das Jahr 2010 bis jetzt u.a. durch relativ lange Zeiträume mit Störungen durch Schnee, Sturm und Streik gekennzeichnet sei, die zahlreiche Ausnahmegenehmigungen notwendig gemacht hätten.

Die Vertreterin der BVF weist auf die Bedeutung der Nachtruhe hin, die zusammenhängend 7 Stunden umfassen sollte. Die Auswertung der Einzeldaten habe aber ergeben, dass dies nur bei der Hälfte der erfassten Tage gegeben war. Sehr viele Nächte hätten dagegen nur 4 bis 5 Stunden ungestörte Nachtruhe ermöglicht. Sie stellt die Frage an die Vertreterin des Gesundheitsamtes, ob die Auflistung der Luftaufsichtsbehörde sinnvoll sei oder ob nicht vielmehr die Anzahl der gestörten Nächte gelistet werden sollte.

Die Vertreterin des Gesundheitsamtes sieht sich außer Stande, ad hoc eine gesundheitliche Bewertung der Störungen durch Verspätungen abzugeben. Die Problematik sei sehr komplex und die wissenschaftliche Diskussion uneinheitlich im Hinblick auf Bewertungen. Je herangezogener Studie würden Dauerschallpegel und/oder Maximalpegel bewertet. Sie sagt aber eine Prüfung bis zur kommenden Sitzung zu.

Der Vertreter der Luftaufsichtsbehörde weist darauf hin, dass die Statistik in Einklang mit den Vorschriften des Fluglärmgesetzes und den Empfehlungen der FLK stehe.

Der Vertreter der VSF kritisiert die Verknüpfung der steigenden Zahlen der Nachtflüge mit dem Argument des insgesamt anwachsenden Luftverkehrsaufkommens in Bremen. Im Vergleich dazu hätte der Flugverkehr am Flughafen Hamburg ein etwa vierfaches Volumen, die Zahl der Ausnahmegenehmigungen läge aber im Rahmen Bremens.

Der Vertreter der Flughafen GmbH hält den Vergleich mit Hamburg nicht für zulässig, weil Hamburg stärkeren Quellverkehr zu verzeichnen habe, Bremen jedoch ein typischer Zubringerflughafen sei. Außerdem beginne der Zeitraum für die Ausnahmegenehmigungen in Hamburg erst um 0.00 Uhr. Die in jüngerer Zeit zu beobachtende Zunahme der Nachtflüge gleiche im Übrigen nur einen zwischenzeitlichen Einbruch im Luftverkehr aus. Bremen habe jetzt im Luftverkehr den Stand von 2000/01 wieder erreicht.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen weist ebenfalls auf den stärkeren Anstieg des Flugverkehrs zwischen 22:00 und 6:00 Uhr hin. Allein 58 Ausnahmegenehmigungen seien im Juli ausgesprochen worden. Dies sei erheblich. Besonders im Sommer sei ein Schlaf mit frischer Luft oft nicht ungestört möglich.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte macht auf den Fluglärmreport aus Hamburg aufmerksam, in dem die Hamburger Daten seit 1992 bis 2009 zusammengefasst sind. Daraus ergibt sich für 2009 die Zahl von 4.935 Landungen und 736 Starts, die im Zeitraum ab 22:00 stattgefunden haben. 2009 wurden 23 Einzelausnahmegenehmigungen ohne Ambulanzflüge oder ähnliches nach 24:00 Uhr erteilt.

Sie weist weiter darauf hin, dass die Empfehlung der FLK aus 2007 den Zeitraum zwischen 22:30 und 6:00 Uhr als schützenswert eingestuft hat. Die von den Vorrednern erwähnten Zahlen bezögen sich jetzt aber auf den Gesamtnachtflugverkehr im Zeitraum ab 22:00 Uhr. In diesem Bereich habe es tatsächlich eine erhebliche Zunahme gegeben. Für die Diskussion sollte klar differenziert werden, über welche Zeiten gesprochen wird, zumal nur für den besonderen Genehmigungszeitraum nach 22:30

Uhr eine Einflussmöglichkeit bestehe. Die benannten Flugbewegungszahlen stünden daher nicht im Widerspruch zu den zuvor genannten Zahlen.

Der Vertreter der Flughafen Bremen GmbH ergänzt, dass auch der Wegfall der Nachtpostmaschinen nicht honoriert würde, obwohl auch dadurch sich die Nachtruhe deutlich verbessert hätte. Für die Diskussion müsse man sich auf die Vorkommnisse beschränken, auf die die Luftaufsichtsbehörde hinsichtlich ihrer Regelungsbefugnisse überhaupt Einfluss nehmen könne.

Der Vertreter des Beirats Obervieland stützt diese Argumentation, indem er auffordert, die Betriebserlaubnis als Fakt hinzunehmen, der nicht geändert werden könne. Die Diskussion müsse sich auf die Ausnahmen in der Nacht beziehen.

Die Vertreterin der BVF verteidigt ihre Position, dass die Nachtruhe von 22.00 Uhr bis 6:00 Uhr dauere und dass die FLK die Aufgabe hätte, die gesundheitlichen Folgen des Flugverkehrs und insbesondere der Nachtflüge für die Bevölkerung prüfen zu lassen. Hierzu sei auch eine Einschätzung des Gesundheitsamtes erforderlich. Nicht Gegenstand der Diskussion seien dagegen die Folgen für den Betreiber.

Auf ihre Frage zur Kennzeichnung der Ausnahmetatbestände erläutert der Vertreter der Luftaufsichtsbehörde die Bedeutung der verwendeten Abkürzungen. Die mit G1, 2 oder 3 gekennzeichneten Flüge sind Flüge, die im Rahmen der Genehmigung stattfinden. Nur bei den anderen Kategorien ist ein Verspätungsgrund anzugeben. Die mit ZS gekennzeichneten Flüge waren Flüge, die erst verspätet stattfinden konnten (überwiegend Stansted) und deshalb genehmigt wurden. Seit August sind diese Flüge nicht mehr angefallen.

Auf Nachfrage ergänzt er, dass verspätete Flüge von Homecarriern auf unvorhersehbare Ereignisse wie z.B. Streiks oder Luftverkehrsprobleme zurückzuführen seien und keine Fehler in der Flugplanung seien. Der Vertreter des Beirats Hemelingen vermutet dennoch als Ursache der Verspätungen vor allem eine zu enge Planung der Fluggesellschaften, die sich dann in der Praxis oft nicht einhalten ließe. Die FLK solle deshalb fordern, dass diese Ausnahmen weiter verringert werden sollten.

Auch die Fluglärmenschutzbeauftragte äußert die Vermutung, dass die Homecarrier ihren besonderen Status oftmals unbegründet ausnutzen. Hier sollte man eingreifen und jeweils eine Begründung fordern. Außerdem solle gegebenenfalls eine Änderung der Flugpläne gefordert werden.

Der Vorsitzende der FLK bittet die Fluglärmenschutzbeauftragte jetzt ihren Bericht zu erläutern.

2. Entwicklung der Beschwerdelage

Die Fluglärmenschutzbeauftragte zitiert aus dem schriftlich vorliegenden Bericht und fasst zusammen, dass Flüge im Nachtzeitraum nach wie vor der häufigste Beschwerdegrund seien.

Die Vertreterin der BVF ergänzt, dass viele Anwohner inzwischen aber frustriert seien und es aufgegeben hätten, sich zu beschweren. Tatsächlich habe sich die Situation für die Anwohner hinsichtlich der Nachtflüge nicht verbessert.

Der Vorsitzende der FLK bittet die Mitglieder, nicht die Basis von 2007 zu verlassen und neue, darüber hinausgehende Forderungen insbesondere hinsichtlich einer Ausweitung der Nachtruhe aufzustellen.

3. Rechtliche Würdigung der Nachtflugregelung

Der Vertreter der Luftaufsichtsbehörde stellt für seinen Bereich fest, dass die anwaltliche Äußerung für die Luftaufsichtsbehörde keine rechtliche Bedeutung habe.

Die Vertreterin der BVF erläutert ihren Antrag, Prof. Dr. Ganten Gelegenheit zu geben, seine Rechtsauffassung zu einer Kontingentierung der Nachtflüge der FLK zu erläutern.

Der Vertreter der Flughafen GmbH sieht keinen Bedarf, sich das Thema der Nachtflüge von Prof. Dr. Ganten erläutern zu lassen. Die Einschätzung des Ressorts sei bekannt und die Regelungen zu Nachtflügen seien festgelegt.

Die Vertreterin der BVF verzichtet auf eine weitere Diskussion über ihren Antrag.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen weist darauf hin, dass man die Forderungen aus den Stadtteilen zu einer Verringerung der Zahl der Nachtflüge nicht ständig ignorieren könne. Die FLK müsse sich zu diesem Thema klar positionieren und Beschlüsse fassen.

Der Vertreter des Beirats Obervieland erinnert daran, dass der Beirat Obervieland auf seinen Beschluss noch keine Antwort erhalten habe und fordert den Vertreter der Luftaufsichtsbehörde auf,

diese Antwort zu erteilen. Es reiche nicht aus, wenn die Forderung nach einer Nachtruhe ab 22.00 Uhr aus der Bevölkerung erhoben würde, lediglich auf die Betriebsgenehmigung zu verweisen.

Die Vertreterin des Gemeindrats Stuhr fragt nach den Möglichkeiten, die Nachtflüge auf Basis des bestehenden Rechts weiter einzuschränken.

Der Vertreter der Luftaufsichtsbehörde stellt fest, dass er keine Einflussmöglichkeiten auf die Gesamtzahl der Nachtflüge habe, solange sich die Fluggesellschaften an den Rahmen hielten. Theoretisch könnten im Rahmen der bestehenden Regelungen nachts zwei Homecarrier und unbegrenzt viele Flugzeuge in der Zeit von 22:00 Uhr bis 22:30 Uhr landen. Nur bei den Ausnahmegenehmigungen gäbe es einen Ermessensspielraum. Allerdings würde eine Ablehnung durch die Regelungen des Fluglärmgesetzes eingeschränkt.

Der Vertreter der VSF weist darauf hin, dass das Fluglärmgesetz lediglich dazu dient, Lärmschutzzonen für passiven Lärmschutz festzulegen, nicht etwa um Lärm zu reduzieren.

Dem Hinweis, dass die gesetzlichen Bedingungen einzuhalten sind, ist zuzustimmen. Ruhezeiten und Nachtflugfenster werden aber durch die Betriebsgenehmigung des Flughafens geregelt.

Der Vorsitzende der FLK erinnert daran, dass es Ziel der FLK sei, Möglichkeiten zu finden, den Fluglärm zu reduzieren und die Zahl der nächtlichen Störungen zu verringern. Daher wäre auch die Prüfung, ob die Bewertung der Ausnahmetatbestände stärker auf das Ziel der Reduzierung der Nachtflüge abgestellt werden könnte, durchaus gerechtfertigt.

Die Vertreterin der BVF erhält Gelegenheit, eine eigene Analyse der Nachtflüge nach verschiedenen Grenzkriterien der sechs verkehrsreichsten Monate von Mai bis Oktober vorzustellen, um dem Vorwurf zu begegnen, ihre Aussagen zu wenig konkretisiert zu haben.

Im Ergebnis stellt sie fest, dass alle genannten Grenzkriterien überschritten werden und bittet die Vertreterin des Gesundheitsamtes erneut unter Bezug auf die bereits geführte Diskussion einen Zeithorizont zu nennen, bis wann eine Stellungnahme des Gesundheitsamtes vorliegen könnte, mit der die faktischen Verkürzungen der Nachtruhe aus gesundheitlicher Sicht bewertet würden.

Die Vertreterin des Gesundheitsamtes bittet, ihr die Auswertung zur Verfügung zu stellen. Sie sagt die Prüfung zu, ob und in welcher Art aus fachlicher Sicht eine Stellungnahme zu dieser Frage möglich ist.

Der Vertreter der Luftaufsichtsbehörde weist darauf hin, dass bereits der reguläre Flugplan mehr als sechs Nachtflüge vorsehe. Dementsprechend werde der Lärmpegel zwangsläufig zu diesen Zeiten überschritten. Maßgeblich für die Luftaufsichtsbehörde sei das Fluglärmgesetz. Solange die klaren Kriterien dieses Gesetzes eingehalten würden, gäbe es für die Luftaufsichtsbehörde wenig Handlungsspielraum.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen formuliert folgenden Antrag:

„Die FLK sieht die Zunahme von Flugbewegungen in der Nacht mit Sorge und empfiehlt der Genehmigungsbehörde, geeignete Maßnahmen zu ergreifen um die Anzahl von Flugbewegungen in der Nacht deutlich zu reduzieren.“

Die Vertreterin der BVF bittet zunächst einmal festzustellen, ob die Beiratsbereiche mit den Nachtflügen überhaupt ein Problem haben.

Hierzu erklärt der Vertreter des Beirats Huchting, dass sie den Beschluss des Beirats Obervieland zur Kenntnis bekommen hätten und sich damit Anfang des nächsten Jahres auseinandersetzen würden. Hinsichtlich der Beschwerdelage konzentrierten sich die Klagen überwiegend auf Tagesereignisse.

Die Vertreter der Beiräte Neustadt, Stuhr und Weyhe teilen mit, dass für Ihre Bereiche keine Beschwerden zu Nachtflügen zu verzeichnen gewesen sind.

Die Empfehlung wird mit 9 gegen 8 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen.

TOP 6: Verschiedenes

Die Vertreterin der BVF sieht es als sinnvoll an, wenn die jeweiligen Vertreter an den Sitzungen ohne Rede- und Stimmrecht als Gast teilnehmen könnten, um sich sachkundig zu machen.

Der Vertreter des Beirats Obervieland hält dies nicht für notwendig, da die Vertreter alle Unterlagen und das Protokoll parallel bekommen.

Der Antrag wird mit Mehrheit (1 Ja-Stimme, 4 Enthaltungen) abgelehnt.

Die Vertreterin der BVF regt an, das Thema Nachtflüge, das noch nicht abgeschlossen sei, in einer öffentlichen Veranstaltung zu diskutieren. Der Vertreter des Beirats Oberrhein stellt dazu fest, dass die Thematik in den Beiräten besprochen worden wäre oder noch besprochen würde und damit die Öffentlichkeit hergestellt sei.

Die nachfolgenden Wortmeldungen sprechen sich dafür aus, zunächst einmal die ausstehenden Reaktionen auf die heutige Diskussion und den Antrag der FLK abzuwarten.

Pressemitteilung

Die Pressemitteilung über die heutige Sitzung wird auf Basis eines vorbereiteten Grobentwurfs kurz diskutiert und von einem verkleinerten Kreis abschließend redigiert.

nächste Sitzung

Die nächste Sitzung der Fluglärmkommission findet am 28. März 2011 um 13:30 Uhr statt.

Die Sitzung endet um 16:55 Uhr.

(Unterschrift Protokollführer)

(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