
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 22. Juli 2016

Protokoll

über die 150. Sitzung der Fluglärmkommission am 09. Mai 2016 um 15:00 Uhr
im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der 149. FLK-Sitzung
3. Wahl der/des Vorsitzenden
4. Wahl von zwei stellvertretenden Vorsitzenden
5. Anpassung der Nachtfluggebühren am Verkehrsflughafen Bremen
Genehmigungsbehörde
6. Antrag Small Planet auf Home Carrier-Status
Genehmigungsbehörde
7. Überprüfung der Anerkennung der Lufthansa als Home Carrier
VSF
8. Jahresbericht 2015 der Fluglärmschutzbeauftragten
FLSB
9. Stellungnahmen und Informationen zu Empfehlungen der FLK:
 - a.) Stellungnahme zur Empfehlung der 147. FLK (TOP 3), Flugassistenzsystemen zur Vermeidung des Einsatzes von Störklappen
Genehmigungsbehörde
 - b.) Stellungnahme zur Empfehlung der 148. FLK (TOP 8), Handlungsspielräume (§ 22 LuftVO) zur Durchsetzung der Beschränkung wiederholter Landeanflüge überprüfen
DFS
10. Bericht von der ADF-Tagung am 28./29. April in Hamburg
Geschäftsführerin, Vorsitzender

11. Verschiedenes

- Terminfestlegung der nächsten Sitzung

Beginn der Sitzung: 15:00 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden. Insbesondere begrüßt Herr Bohr das neue Mitglied des Beirats Neustadt.

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 keinen Gegenstimmen. Der Vorsitzende bittet um Abgabe der Einwilligungserklärungen, die in Vorbereitung auf die Sitzung versandt wurden, sofern diese noch nicht abgegeben wurden.

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird genehmigt.

TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 149. FLK-Sitzung

Einzelne Mitglieder haben Änderungswünsche vor der Sitzung an die Geschäftsführerin gesandt. Die Änderungen sowie das übrige Protokoll werden bei einer Enthaltung genehmigt.

TOP 3. Wahl der/des Vorsitzenden

Als neuer Vorsitzender wird ausschließlich der bisherige Vorsitzende als Kandidat vorgeschlagen. Über die Wahl des Vorsitzenden wird einvernehmlich geheim abgestimmt. Die von der Geschäftsführerin vorbereiteten Stimmzettel werden verteilt und in einer Wahlurne eingesammelt. Der bisherige Vorsitzende wird mit 10 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen zum neuen Vorsitzenden gewählt. Der neu gewählte Vorsitzende nimmt die Wahl an; die Genehmigungsbehörde genehmigt die Wahl.

TOP 4. Wahl von zwei stellvertretenden Vorsitzenden

Als Kandidaten werden die bisherigen Stellvertreter, d.h. ein Vertreter des Beirates Huchting und ein Vertreter der VSF benannt. Auch über diese Wahl wird geheim abgestimmt. Die von der Geschäftsführerin vorbereiteten Stimmzettel werden verteilt und in einer Wahlurne eingesammelt. Die beiden Kandidaten werden einstimmig als Stellvertreter gewählt. Eine Rangfolge zwischen den Stellvertretern soll es wie bisher nicht geben. Die neu gewählten Stellver-

treter nehmen die Wahl an. Die Genehmigungsbehörde genehmigt die Wahl beider Stellvertreter.

Der Vertreter des VSF in seiner Funktion als Stellvertreter ergänzt, dass seit der letzten Wahl das Ziel der Flugspurenvisualisierung nicht erreicht wurde.

Der Vertreter des Beirates Osterholz wünscht sich für die Zukunft, dass der Fokus mehr auf die Schadstoffausstöße gerichtet werde. Der Vorsitzende fordert in diesem Zusammenhang die Einführung einer Entgeltordnung für den Schadstoffausstoß.

TOP 5. Anpassung der Nachtfluggebühren am Verkehrsflughafen Bremen

Die Genehmigungsbehörde beabsichtigt, die Gebühren für die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen zu erhöhen.

Die Genehmigungsbehörde plant, die Gebühren für die Erteilung der Ausnahmeerlaubnisse anzupassen. Die Gebühren für die Erteilung der Ausnahmeerlaubnisse sind von der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft zu bezahlen, die einen entsprechenden Antrag bei der Genehmigungsbehörde gestellt hat. Ob die Ausnahmeerlaubnis genutzt werde oder nicht, werde bei der Erhebung der Gebühren derzeit nicht berücksichtigt. Die Genehmigungsbehörde stellt von montags bis freitags jeweils abends Personal für die Rufbereitschaft, um die Ausnahmeerlaubnisse auch außerhalb der Bürozeiten erteilen zu können. An Wochenenden beginnt die Rufbereitschaft bereits nachmittags. Die letzte Gebührenanpassung gab es im Jahre 2012. Die Gebühr wird unabhängig von den Entgelten aus der Entgeltordnung des Flughafens Bremen erhoben.

In Vorbereitung auf die Sitzung wurden den Mitgliedern die Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen (**Anlage 1**), ein Musteranschreiben an die Luftverkehrsgesellschaften zur Gebührenerhöhung per 1.1.2012 (**Anlage 2**) als auch ein Vermerk zur Darstellung der geplanten Erhöhung (**Anlage 3**) zugesandt. Geplant ist, die Gebühren insgesamt zu erhöhen. Dabei soll jedoch stärker differenziert werden als bisher und die ausbleibende Nutzung der Ausnahmeerlaubnis berücksichtigt werden. Im Wesentlichen geht es dabei darum, eine stärkere Anreizfunktion für die Luftverkehrsgesellschaften zu schaffen, um rechtzeitig bzw. früher zu landen. Die Genehmigungsbehörde bittet die FLK um Stellungnahme.

Der Vertreter des Beirates Huchting meint, dass die Gebührenerhöhung noch höher sein müsse. In Hamburg müssten die Luftverkehrsgesellschaften beispielsweise € 1.300,00 zahlen. Es sollten eher die Luftverkehrsgesellschaften entlastet werden, die früher landen. Wenn die Luftverkehrsgesellschaften nicht in Bremen landen können, wäre der Schaden viel höher.

Ein Vertreter des Beirates Obervieland meint, dass der Vergleich mit den Gebühren, die in Hamburg zu zahlen seien, hinke. Der Flughafen solle für die Luftverkehrsgesellschaften weiterhin wirtschaftlich sein. Die Luftverkehrsgesellschaften sollen finanziell nicht überfordert werden. Er fordert zudem, dass die Wirkungen der Gebührenanpassung innerhalb eines angemessenen Zeitraumes evaluiert werden.

Der Vertreter des Beirates Osterholz kann die Begünstigung der Home-Carrier-Flugbewegungen nicht begrüßen. Diejenigen Luftverkehrsgesellschaften, die diesen Status nutzen, sollen bei einer Verspätung die gleiche Gebühr wie übrige Gesellschaften zahlen. Auch er meint, dass die Gebühren angemessen, aber auch spürbar sein sollen.

Die Vertreterin der BVF fordert eine Gleichbehandlung der Luftverkehrsgesellschaften. Zudem fordert auch sie eine deutlichere Anhebung der Gebühren und eine Evaluierung nach angemessener Zeit. Um eine Abschätzung geben zu können, benötigt sie u.a. die Informationen, in welcher Relation die Gebühren zu den übrigen Kosten stehen und wie die Auswirkungen auf den Flughafen sind. Insbesondere möchte sie zu Letzterem wissen, ob Personal am Flughafen vorgehalten werde.

Ein Vertreter des Beirates Obervieland begrüßt das ausgewogene Verhältnis der Neuerungen. Nach seiner Ansicht sei eine ausbleibende Nutzung der Ausnahmeerlaubnis für die Gebührenerhebung irrelevant, da der Verwaltungsaufwand gleichermaßen entstehe.

Der Vorsitzende kann die steuernde Wirkung nicht erkennen. Die Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Bremen sehe eine viel höhere Staffelung vor. Dies könne in der Gebührenordnung gleichermaßen berücksichtigt werden. Auch er zieht den Vergleich zu Hamburg und kann eine sinnvolle Unterscheidung zwischen Flugbewegungen als Home-Carrier und übrigen Flugbewegungen nicht erkennen. Ferner fordert er eine Erhöhung der Entgeltordnung.

Auch der Vertreter der VSF begrüßt die Anwendung der Gebühren in Hamburg. Zudem meint auch er, dass Home Carrier nicht durch die Gebühren begünstigt werden sollen. Durch eine weitere Begünstigung würde der Status noch mehr ausgenutzt werden.

Von mehreren Vertretern wird gefordert, die Staffeln im 30-Minuten-Takt zusammenzufassen.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde betont, dass ein Vergleich zu Hamburg nicht gezogen werden könne, da die Systematik innerhalb der Gebühren- und Entgeltordnungen eine andere sei. Eine Differenzierung der Gebühren für die Nutzung und die ausbleibende Nutzung ergebe sich daher, dass bei einem ausbleibenden Nachtflug keine Beschwerden erhoben werden können, die nachträglich zu bearbeiten seien. Insofern sei der Verwaltungsaufwand ggf. geringer. Eine Evaluierung habe nach Ansicht der Vertreterin der Genehmigungsbehörde wenig Aussagekraft, da die Kausalität hierin nicht belegt werden könne. Hinsichtlich der Home-Carrier-Begünstigung erklärt die Vertreterin der Genehmigungsbehörde, dass eine Luftverkehrsgesellschaft, die den Home Carrier-Status habe, aufgrund des Wartungsschwerpunktes Arbeitsplätze am Standort Bremen binde. Im Übrigen erläutert die Vertreterin erneut die Bedeutung des Home Carrier-Status. Dies rechtfertige eine Begünstigung. Eine Erhöhung der Entgeltordnung solle an dieser Stelle nicht thematisiert werden.

Die Fluglärmschutzbeauftragte ergänzt, dass ca. 61 % der Ausnahmeerlaubnisse für die Zeit zwischen 22:30 Uhr und 22:45 Uhr erteilt würden.

Der Vorsitzende meint, dass die Gebührenerhöhung nicht ausreichend sei. Er bittet hierüber abzustimmen. Bei 7 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und einer Enthaltung gilt der Antrag als abgelehnt.¹ Im Ergebnis erachtet die FLK die Gebührenerhöhung daher als ausreichend.

¹ Gemäß § 8 Abs. 2 der Geschäftsordnung der FLK gilt ein Antrag bei Stimmgleichheit als abgelehnt.

TOP 6. Antrag Small Planet auf Home Carrier-Status

Die Luftverkehrsgesellschaft Small Planet hat einen Antrag zur Gewährung des Home Carrier-Status bei der Genehmigungsbehörde beantragt (**Anlage 4**). Da die Voraussetzung für die Genehmigung des Home Carrier-Status vorliegen, beabsichtigt die Genehmigungsbehörde, im Rahmen des Grundsatzes der Selbstbindung der Verwaltung den Antrag zu bewilligen. Den Vermerk hierzu hat die Genehmigungsbehörde den Teilnehmern der FLK vor der Sitzung zukommen lassen (**Anlage 5**). Die Voraussetzung laut Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen, E.2.1.3, lägen vor: Die Luftverkehrsgesellschaft hat einen Antrag gestellt (1), die Lärmvoraussetzung des Chapter 3 (sogar Chapter 4) werden erfüllt (2), die Luftverkehrsgesellschaft habe in Bremen ihren Wartungsschwerpunkt, der über Drittanbieter betreut werde (3), die Luftverkehrsgesellschaft plant einen Umlauf von mindestens 17 Stunden (4) und der Flugbetrieb sei fluglinienähnlich (5). Die FLK wird um Stellungnahme zu der geplanten Bewilligung des Antrages gebeten.

Die Vertreterin der BVF meint, dass der Home Carrier-Status stark genutzt werde. Die beabsichtigte Entscheidung der Genehmigungsbehörde stehe nicht im Einklang mit dem Genehmigungsbegehren. Die Vertreterin zitiert hierzu aus einer Unterlage zum Genehmigungsänderungsverfahren aus dem Jahre 1993². Die Voraussetzungen, die seinerzeit für die Zulassung als Home Carrier herangezogen wurden, lägen in diesem Fall nicht vor. Insbesondere bezweifelt die Vertreterin der BVF, dass ebenso viele Arbeitsplätze geschaffen würden. Zudem sei nicht ein Ganzjahresflugbetrieb und kein Flugbetrieb über 12 Monate hinaus durch Small Planet geplant. Ein Wartungsschwerpunkt bedinge, dass ein Wartungsbetrieb mit eigenem Personal vorgehalten werde. Dies wiederum setze vor allem einen Hallenplatz am Flughafen Bremen voraus. Sie regt zudem an, ein Schallgutachten wie im Jahre 1993 zu den Auswirkungen des Nachtflugbetriebes einzuholen. Im Übrigen regt sie an, der geplanten Entscheidung der Genehmigungsbehörde nicht zuzustimmen.

Mehrere Vertreter bezweifeln den am Standort Bremen eingerichteten Wartungsschwerpunkt der Luftverkehrsgesellschaft Small Planet. Die Beauftragung einer Drittfirma, die zudem in Paderborn ihren Hauptsitz habe, könne nicht für die Anerkennung eines Wartungsschwerpunktes berücksichtigt werden, meint der Vertreter der VSF. Er stellt sich zudem die Frage, warum der Umlauf nicht so geplant werden könne, sodass die Nachtlandungen in Paderborn, am Hauptsitz der Wartungsfirma, stattfänden. Der Vertreter des BVL meint, dass ggf. andere Zeiten, die vor 22:30 Uhr liegen, angeboten werden könnten. Der Vertreter der DFS ergänzt, dass die ersten Flüge am 13. Mai 2016 erfolgen sollen. Wie dies binnen so kurzer Zeit realisierbar sein soll, kann er nicht nachvollziehen. Ein Vertreter des Beirates Huchting bezweifelt, dass aufgrund von drei geplanten Flugtagen 30 Arbeitsplätze geschaffen werden können. Der Vorsitzende bittet die Genehmigungsbehörde um Erläuterung, wie ein Wartungsschwerpunkt zu definieren ist. Zudem gibt er zu bedenken, dass die Beschwerdezahlen aufgrund der Home Carrier gestiegen seien.

² Die Unterlage wurde auf Wunsch des Vorsitzenden im Nachgang zur Sitzung an die Mitglieder versandt. Während der Sitzung lag das Dokument den Teilnehmern nicht vor.

Die Zulassung der Home Carrier müsse gedeckelt werden, um die Nutzung nicht ins Unermessliche zu ziehen, sagt ein Vertreter des Beirates Obervieland. Der weitere Vertreter des Beirates Obervieland gibt zu Bedenken, dass hier die Voraussetzungen aus der Genehmigung zu prüfen seien und nicht die Begehren aus einem Antrag aus dem Jahre 1993. Auch das Erfordernis, dass für einen Wartungsschwerpunkt der Wartungsschwerpunkt durch die gleiche Gesellschaft erbracht werde, sehe er nicht. Dies sei heutzutage sehr unüblich.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde erklärt die Rechtsgrundlagen, die zu der geplanten Entscheidung der Bewilligung führen werden. Bei der Prüfung seien § 25 LuftVG und die Flughafengenehmigung sowie der Gleichbehandlungsgrundsatz und die Selbstbindung der Verwaltung zu berücksichtigen. Die Genehmigungsänderung aus dem Jahre 1993 sei irrelevant, da diese durch eine neuere Genehmigung überholt sei. Sie könne nur ergänzend zur Auslegung heran gezogen werden. Auch andere Luftverkehrsgesellschaften haben Tochtergesellschaften, die die Wartungsarbeiten übernehmen. Die Flugzeiten seien zudem unterschiedlich und von den Windverhältnissen und den Vorschriften für die Landung abhängig. Der Home Carrier-Status gelte erst ab Erteilung eines Bescheides gegenüber der Luftverkehrsgesellschaft.

Bei einer Abstimmung darüber, ob dem Antrag der Luftverkehrsgesellschaft Small Planet als Home Carrier zugestimmt werden könne, stimmten 2 Mitglieder mit „Ja“ und 11 Mitglieder mit „Nein“ bei 2 Enthaltungen.

TOP 7. Überprüfung der Anerkennung der Lufthansa als Home Carrier

Die Vertreterin der BVF knüpft an den vorherigen Tagesordnungspunkt an und bezieht sich auf das Genehmigungsänderungsverfahren aus 1993. Linienverkehr sei seinerzeit nicht von der Home Carrier-Regelung erfasst, sondern ausschließlich linienähnlicher Verkehr. Die Entscheidung zur Anerkennung der Lufthansa als Home Carrier sei daher fehlerhaft ergangen und nicht von der Genehmigung gedeckt. Das Mensen-Gutachten sei neben einem neu zu erstellenden Schallgutachten heranzuziehen.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde bezieht sich auf § 25 LuftVG und die Flughafengenehmigung. Die Voraussetzungen für den genehmigten Home Carrier-Status werden regelmäßig überprüft. Zuletzt erfolgte eine Überprüfung in 2015, die insbesondere die Voraussetzung des Wartungsschwerpunktes in den Fokus nimmt. Eine Differenzierung zwischen „Charterverkehren“ und „Linienverkehren“ gebe die jetzige Genehmigung nicht her. Auf Nachfrage des Vorsitzenden erklärt die Vertreterin der Genehmigungsbehörde, dass bei einer dauerhaften Nichtnutzung des Home Carrier-Status die Genehmigung hierzu entzogen werden könne. Diese Voraussetzung läge bei der Lufthansa nicht vor.

Das Mensen-Gutachten könne nach Ansicht der Vertreterin der Genehmigungsbehörde nicht herangezogen werden, da sich dieses auf eine Fluglärmkonturenfestschreibung im Abschnitt G der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen bezieht. Auch diese Einhaltung wird regelmäßig überprüft.

TOP 8. Jahresbericht 2015 der Fluglärmschutzbeauftragten

Die Fluglärmschutzbeauftragte erläutert ihren Jahresbericht (**Anlage 6**). Im Jahre 2015 gab es 42.493 Flugbewegungen. Dies sei ein Rückgang von 8 % gegenüber 2014.

Im Berichtszeitraum gab es 185 Beschwerden von 41 Beschwerdeführern. Dies bedeutet einen Rückgang der Beschwerden um 55 %. Die meisten Beschwerden erfolgten im Juli (26) und August (35). Die Beschwerden kommen zu 43 % aus dem Bremer Westen, vorwiegend aus Huchting, zu 37 % aus Obervieland und zu 18 % aus Osterholz und Hemelingen. Die Beschwerdezahlen aus Osterholz und Hemelingen sind im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Die Beschwerdegründe basieren zu 36 % auf der gestörten Nachtruhe, zu 27 % auf dem Flugbetrieb von Kleinfliegern und zu 11 % auf militärischen Flugbewegungen.

Im Jahr 2015 gab es insgesamt 1745 Nachtflugbewegungen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr. 1073 Nachtflugbewegungen fanden im Zeitraum von 22:00 Uhr bis 22:30 Uhr statt. Der Home Carrier-Status wurde bei 464 Nachtflugbewegungen genutzt. In 2014 waren es 369.

Im Jahr 2015 wurden 188 Ausnahmeerlaubnisse von den Fluggesellschaften genutzt. Hier-von fanden 115 Flüge mit Ausnahmeerlaubnis im Zeitraum von 22:30 Uhr bis 22:45 Uhr statt.

Zu den Flugbewegungen von Kleinfliegern gab es im Jahr 2015 50 Beschwerden. Hierzu wurden seitens der Fluglärmschutzbeauftragten Gespräche mit der Lufthansa Flight Training und den Eigentümern der Piaggio geführt. Beim BVL und beim AeroClub hat die Fluglärm-schutzbeauftragte einen Vortrag gehalten.

Im Jahr 2015 gab es 20 Beschwerden aufgrund von militärischen Flugbewegungen, von de-nen drei aufgrund eines AWACS-Übungsanflugs mit einem Maximalpegel von 102,5 dB(A) beruhten. Die Fluglärmschutzbeauftragte halte hierzu Kontakt zum Bundesministerium der Verteidigung.

Zur Verlegung der Flugroute WSR 2M über Osterholz erfolgten Messungen im März und April 2015 sowie im Frühjahr 2016. Die Ergebnisse hierzu werden in der kommenden FLK dargestellt.

Die Vertreterin der BVF schlussfolgert aus den Zahlen, dass der Rückgang der Flugbewe-gungen auch zum Rückgang der Beschwerdezahlen führe.

TOP 9. Stellungnahmen und Informationen zu Empfehlungen der FLK

a.) Stellungnahme zur Empfehlung der 147. FLK (TOP 3), Flugassistenzsystemen zur Vermeidung des Einsatzes von Störklappen

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde begrüßt die wissenschaftliche Forschung. Als Genehmigungsbehörde für den Flughafen Bremen könne sie jedoch keine Vorgaben für Flugverfahren machen. Sie schlägt vor, dass die Fluglärmschutzbeauftragte die Kommunika-tion übernimmt. Der Vorsitzende meint, dass sich das Umweltressort und das Wirtschafts-ressort hierfür einsetzen sollten. Dies solle weiter verfolgt werden.

b.) Stellungnahme zur Empfehlung der 148. FLK (TOP 8), Handlungsspielräume (§ 22 LuftVO) zur Durchsetzung der Beschränkung wiederholter Landeanflüge überprüfen

Der Vertreter der DFS benötigt für die weitere Bearbeitung die Information, was gewollt sei, d.h. ob alle Hubschrauberanflüge zu berücksichtigen seien oder nur diejenigen mit militärischem Bezug. Seiner Ansicht nach seien zeitliche Beschränkungen jedoch nicht von der DFS zu regeln. Vielmehr sei eine Regelung in die Genehmigung für den Flughafen Bremen aufzunehmen.

Ein Vertreter des Beirats Huchting meint, dass der Aufwand für eine neue Regelung verhältnismäßig sein müsse. Hierzu müsse man die Beschwerdezahlen berücksichtigen.

Die Vertreterin der BVF meint, dass die Fluglärmschutzbeauftragte den Kontakt zur Bundeswehr aufnehmen müsse. Der Vorsitzende bittet DFS und SWAH um Vorschläge. Im Übrigen wird der Tagesordnungspunkt vertagt.

TOP 10. Bericht von der ADF-Tagung am 28./29. April in Hamburg

Der Vorsitzende berichtet zur ADF-Tagung in Hamburg. Die Präsentationen sollen an die Mitglieder der FLK versandt werden.

TOP 11. Verschiedenes

- Die nächste Sitzung findet am 26. September 2016 von 15 bis 18 Uhr statt.

Vorsitzender

Geschäftsführerin

Anlagen:

- Anlage 1 – Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen
- Anlage 2 – Musterschreiben an Luftverkehrsgesellschaften zur Gebührenerhöhung per 1.1.2012
- Anlage 3 – Vermerk SWAH zur Darstellung der geplanten Erhöhung
- Anlage 4 – Antrag Small Planet zur Gewährung des Home Carrier-Status
- Anlage 5 – Vermerk SWAH zur Gewährung des Home Carrier-Status für Small Planet
- Anlage 6 – Jahresbericht der Fluglärmschutzbeauftragten für 2015

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

Anlage 1 – Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen vom 28. August 2000

H 1270
441

**AMTSBLATT
DER
FREIEN HANSESTADT BREMEN**

2000	Ausgegeben am 28. August 2000	Nr. 60
------	-------------------------------	--------

Inhalt

Bekanntmachung der Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen S. 441

Bekanntmachung der Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen Vom 21. August 2000

Aufgrund von § 6 Abs. 4 Satz 1 Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 25. Aug. 1998 (BGBl. I S. 2432, 3127), sowie gemäß § 42 Luftverkehrszulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S.308) zuletzt geändert durch VO vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610) gibt der Senator für Wirtschaft und Häfen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr nachstehend den verfügbaren Teil der Entscheidung vom 21. August 2000 zur Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen und weitere Hinweise bekannt.

Bremen, den 21. August 2000

Der Senator für
Wirtschaft und Häfen

1.1 Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen

Änderung der Genehmigung vom 21. August 2000

Entscheidung:

Änderung und Neufassung der Genehmigung

Die der Flughafen Bremen GmbH erteilte Genehmigung für die Anlegung und den Betrieb des Verkehrsflughafens Bremen in der Fassung vom 07. Februar 1985, zuletzt geändert durch die Genehmigungsänderung vom 25. August 1997, wird als Folge des Planfeststellungsbeschlusses des Senators für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel für die teilweise Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Start- und Landebahn 06/24 als Nebenstartbahn für Luftfahrzeuge bis 5,7 t Höchstabflugmasse auf dem Verkehrsflughafen Bremen vom 17. Aug. 1998 gem. § 6 Abs. 4 Satz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fas-

sung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 25. Aug. 1998 (BGBl. I S. 2432, 3127) sowie gem. § 42 Luftverkehrszulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308), zuletzt geändert durch VO vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610) geändert.

Diese Änderung umfasst:

- Die Anlegung und den Betrieb einer Nebenstartbahn im südlichen Bereich des Flughafens Bremen querab von der Bahnmitte der Hauptstart- und -landebahn 09/27.

Unter Einbeziehung aller Änderungen wird die Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen wie folgt gefasst:

Genehmigung

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 (Anlage 1) dargestellt. Dieser Plan ist Bestandteil der Genehmigung und dieser beigelegt.

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

<p>- Höhe: im Mittel + 4,00 m ü. Normal Null (NN)</p> <p>- Belag: befestigt</p> <p>B.3.2 Sonderstartbahnen</p> <p>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.</p> <p>- Breite: 45 m</p> <p>- Höhe: im Mittel + 4,15 m ü. Normal Null (NN)</p> <p>- Belag: befestigt</p> <p>B.3.3 Nebenstartbahn 23</p> <p>- Richtung in bezug auf Gitter-Nord: 231° 41' 00"</p> <p>- Länge: 700 m</p> <p>- Breite: 23 m</p> <p>- Höhe: im Mittel + 3,20 m ü. Normal Null (NN)</p> <p>- Belag: befestigt</p> <p>- Startbahnbezugspunkt im WGS84: 53° 02' 40,4" Nord 008° 47' 17,9" Ost</p> <p>- Höhe + 3,20 m ü. Normal Null (NN).</p> <p>C. Zugelassene Luftfahrzeuge</p> <p>C.1. Flugzeuge und Drehflügler.</p> <p>C.2. Andere Luftfahrzeuge nach vorher erforderlicher Genehmigung durch die Flughafen Bremen GmbH (PPR).</p> <p>D. Bauschutzbereich</p> <p>D.1. Start- und Landeflächen</p> <p>D.1.1 Die Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 zuzüglich der zwei Sonderstartbahnen bilden mit dem sie umgebenden Schutzstreifen die Start- und Landefläche.</p> <p>D.1.2 Schutzstreifen</p> <p>Der Schutzstreifen umgibt die Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 einschließlich der zwei Sonderstartbahnen und bildet ein Rechteck mit der 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.</p> <p>D.2. Sicherheitsfläche</p> <p>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.</p>	<p>D.3. Lage des Flughafenbezugspunktes (FBP)</p> <p>- Geographische Koordinaten:</p> <p>im DHDN 53° 02' 56" Nord 008° 47' 16" Ost</p> <p>im WGS84 53° 02' 51" Nord 008° 47' 12" Ost</p> <p>- Höhe: + 3,20 m ü. Normal Null (NN).</p> <p>D.4. Lage des Startbahnbezugspunktes der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 (SBP 09/27)</p> <p>- Geographische Koordinaten:</p> <p>im DHDN 53° 02' 54" Nord 008° 47' 27" Ost</p> <p>im WGS84 53° 02' 48,9" Nord 008° 47' 22,9" Ost</p> <p>- Höhe: + 3,20 m ü. Normal Null (NN).</p> <p>D.5. Anflugsektoren</p> <p>Es gelten die Bestimmungen für Hauptstart- und Hauptlandeflächen gemäß § 12 Abs. 1 Ziffer 5 Luftverkehrsgesetz.</p> <p>D.6. Bauschutzbereichsplan</p> <p>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. 1:25000 vom 23.06.00 (Anlage 2) und i.M. 1:5000 vom 23.06.00 (Anlage 3) eingetragen. Diese Pläne sind Bestandteil der Genehmigung und dieser beigelegt.</p> <p>E. Betriebszeit und Flugbeschränkungen</p> <p>E.1. Betriebszeit</p> <p>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.</p> <p>E.2. Zeitliche Flugbeschränkungen bei Starts und Landungen</p> <p>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:</p> <p>E.2.1.2 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kap. 3 erfüllen, bis 22.30 Uhr.</p> <p>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.</p> <p>E.2.1.4 Verspätete Landungen bis 24.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die unter E.2.1.3 genannt sind.</p> <p>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.</p>
--	--

- E.2.1.6 Die Landung und der Start eines Flugzeuges im Nachflughafendienst 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 Überprüfungs Zwecken 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 Leichtflugzeuge 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 Hauptstart- 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 Sonderstartbahnen

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 Modells, 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 Nebenstartbahn 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.

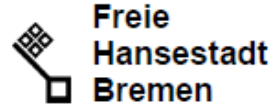
J.2. Run-up-Punkt

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); (geändert am 11.8.99 mit NfL. I 270/99).
 - 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. November 1998 (NfL. I 1/99);
 - Richtlinien über Zeichen und Wegweiser für den Rollverkehr auf Verkehrsflughäfen gemäß Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18. Dezember 1995 LR11 / 62.10.07/81A95;
 - Richtlinien für die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 22.12.99 (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.
- Sofortige Vollziehung**
Die sofortige Vollziehung des Genehmigungsänderungsbescheides gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO wird angeordnet.
- Rechtsbehelfsbelehrung**
Gegen diesen Genehmigungsänderungsbescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben beim
Senator für Wirtschaft und Häfen
Kirchenstrasse 4-5a
28195 Bremen
- Hinweis:**
Der verfügende Teil des Genehmigungsänderungsbescheides wird in der Zeit vom 4. September 2000 bis einschließlich 18. September 2000 in den Ortsämtern Obervieland, Huchting, Neustadt-Woltmershausen, im Rathaus der Gemeinde Stuhr sowie im Hansestadt Bremischen Hafenamts -Bezirk Bremen- in der Hafensstraße 63 ausgelegt.
- Der Senator für
Wirtschaft und Häfen

Anlage 2 – Musterschreiben an Luftverkehrsgesellschaften zur Gebührenerhöhung per 1.1.2002

**Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Luftfahrtbehörde**



Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Postfach 101529, 28015 Bremen
«Firma»
z.H. «Anrede» «Name»
«Adresse_1» «Straße»
«PLZ» «Stadt»
«Land»

Auskunft erteilt

E-Mail:

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)

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
Martinistraße 28
28195 Bremen

Dienstgebäude
Zweite
Schlachtpforte 3
28195 Bremen

 Bus Linie 25
Martinistraße

Bankverbindungen
Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00) Kto. 1070115000
Bundesbank (BLZ 290 000 00) Kto. 29001665
Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01) Kto. 1090653

- 2 -

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

Anlage 3 – Vermerk SWAH zur Darstellung der geplanten Erhöhung

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Tel. 361-
30.03.2016

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, flugplangemäße 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 Flughafenanwohner 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.

Anlage 4- Antrag Small Planet zur Gewährung des Home Carrier-Status

Small Planet Airlines GmbH - Hauptstraße 20 - 10827 Berlin, Deutschland

Freie und Hansestadt Bremen
Der Senator für Wirtschaft und Arbeit

Zweite Schlachtenpforte 3

28195 Bremen

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen	
Eing.: 25. April 2016	
Exempl.	Anl.
33	330

W 2514

21.04.2016

Antrag auf Erteilung des Homebase Carrier Status für Small Planet Airlines GmbH

Sehr geehrter Herr ,

Ich möchte noch einmal auf unser angenehmes Gespräch Ende letzten Jahres zurück kommen.

Wie bereits erläutert, wird die Small Planet Airlines GmbH unter der deutschen Registrierung ab 13.05.2016 vornehmlich im Auftrag der TUI Deutschland GmbH touristische Flüge ab dem Flughafen Bremen durchführen und dafür dauerhaft ein Flugzeug vom Typ Airbus A320, 180y am Standort Bremen stationieren.

Wie Sie den lokalen Medien und Stellenanzeigen entnehmen können, bauen wir dafür am Standort Bremen ca. 30 Arbeitsplätze für Piloten und Kabinenbesatzung auf, sowie über unseren Flugzeugwartungspartner auch Arbeitsplätze im technischen Wartungsbetrieb.

Für die Durchführung unseres geplanten Flugplanes an den Verkehrstagen Freitag (zeitweise), Samstag (den Sommer durchgängig) und Sonntag (zeitweise) benötigen wir die Erweiterung der Nachtlandegenehmigung auf den Homebase Carrier Status. Der Flugplan für den betroffenen Zeitraum ist diesem Schreiben angehängt.

Die Wartung unseres Flugzeuges am Standort Bremen wird die German Aviation Maintenance GmbH übernehmen, die wir dafür bereits beauftragt haben, in unserem Namen Räumlichkeiten und Ersatzteile am Flughafen Bremen vorzuhalten, um diesem Wartungsschwerpunkt vor Ort nachzukommen. Entsprechende Unterlagen haben wir diesem Schreiben als Nachweis angehängt.

Ich möchte Sie höflichst bitten, unserem Anliegen auf Erweiterung der Nachtlandegenehmigung im Rahmen der benötigten Frequenzen, wie im Anhang ersichtlich, nachzukommen und Small Planet Airlines GmbH den Status Homebase Carrier kurzfristig zu erteilen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern unter 0160 903 893 03 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Oliver Pawel

Geschäftsführer

Small Planet Airlines GmbH



small planet
AIRLINES
Small Planet Airlines GmbH
Hauptstrasse 20
10827 Berlin / Germany



small planet
AIRLINES

Small Planet Airlines GmbH
Hauptstraße 20
10827 Berlin, Deutschland

Managing Directors:
Andreas Wobig (CEO)
Oliver Pawel (CCO)

Amtsgericht Charlottenburg
HRB 167252 B
USt-ID Nr. DE 300 030 172
Steuernummer 29/536/33118

Mobil: +49 160 903 893 03
Fax: +49 30 23919403
E-Mail: o.pawel@smallplanet.aero
Internet: www.smallplanet.aero

Small Planet Airlines Schedule für Nachtflugerweiterung Sommer 2016 - Bremen City Airport

Alle Zeiten in UTC (Lokale Zeit BRE = +2h)

1)

Verkehrstag 5 - Freitag
13MAY2016-27MAY2016

Flugnummer	Von	Zeit	Nach	Zeit
LLX 5851	BRE	0400	HER	0720
LLX 5854	HER	0840	PAD	1215
LLX 5853	PAD	1300	HER	1615
LLX 5852	HER	1710	BRE	2055

2)

Verkehrstag 6 - Samstag
11JUN2016-24SEP2016

Flugnummer	Von	Zeit	Nach	Zeit
LLX 5861	BRE	0400	KGS	0725
LLX 5864	KGS	0845	PAD	1215
LLX 5863	PAD	1305	KGS	1620
LLX 5862	KGS	1710	BRE	2055

3)

Verkehrstag 7 - Sonntag
13JUN2016-26JUN2016, 25JUL2016-21AUG2016,
29AUG2016-18SEP2016 und 26SEP2016-16OCT2016

Flugnummer	Von	Zeit	Nach	Zeit
LLX 5871	BRE	0400	RHO	0725
LLX 5874	RHO	0835	PAD	1220
LLX 5873	PAD	1305	RHO	1625
LLX 5872	RHO	1710	BRE	2055



German Aircraft Maintenance GmbH Flughafenstr. 33 33142 Büren

Small Planet Airlines GmbH
z. Hd. Herrn
Hauptstraße 20
10827 Berlin

Flughafenstr. 33
33142 Büren
Ansprechpartner:
Tel: +49 2955 748588

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

30.03.2016

Line Maintenance

Sehr geehrter Herr

dieses Schreiben bestätigt, dass die German Aircraft Maintenance GmbH – ein EASA Part-145 zertifiziertes, vom Luftfahrt Bundesamt in Braunschweig auditiertes MRO-Unternehmen – Line Maintenance für die Small Planet Airlines GmbH für den Flugzeugtyp Airbus 320 am Standort City Airport Bremen durchführt.

Die German Aircraft Maintenance GmbH mietet Büroräume und Lagerflächen an diesem Standort an und hat diese mit einem IT-Zugang und allen Notwendigkeiten voll ausgestattet, um die Line Maintenance/den Support und Lagermöglichkeiten für Small Planet Airlines GmbH vor Ort sicherzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Managing Director
German Aircraft Maintenance GmbH

Büren, 30.03.2016
Ort, Datum

Unterschrift

German Aircraft
Maintenance GmbH
Betriebsstätte
Flughafen Paderborn / Lippstadt
Flughafenstr. 33
D-33142 Büren

Firmenstempel

German Aircraft Maintenance GmbH
Flughafenstr. 33
33142 Büren

Geschäftsführer: Jörg Maron, Mark Durber
Sparkasse Lemgo IBAN DE88482501100005107578
BIC WELADED1LEM

HRB 9788, AG Paderborn
ST ID.Nr.: DE269990

Anlage 5 – Vermerk SWAH zur Gewährung des Home Carrier-Status für Small Planet

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Tel. 361-
04.05.2016

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

-Vermerk-

§ 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 GmbH einen Antrag auf Anerkennung als Home Base Carrier für den Verkehrsflughafen Bremen gestellt.

Bislang haben am Flughafen Bremen die Fluggesellschaften Ryanair, Germania und Lufthansa einen Status als Home Carrier inne. Eine Anerkennung der Firma Small Planet 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 bisheriger Prüfung der Sach- und Rechtslage geht die Unterzeichnende davon aus, dass die Small Planet GmbH die Zulassungsvoraussetzungen als Home Carrier erfüllt.

Zu den Zulassungsvoraussetzungen im Einzelnen:

Die erforderlichen Lärmzulassungsvorschriften werden eingehalten. Aus dem Antrag von Small Planet geht hervor, dass für die geplanten Flüge ab Bremen ein Flugzeug vom Typ Airbus A 320, 180 y eingesetzt werden soll. Dieses ist nach der ICAO Noise Data Base den Lärmzulassungsvorschriften von ICAO 16 Anhang I, Chapter 4 zuzuordnen.

Die Firma Small Planet 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“.

Small Planet 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 wurde am 31.03.2016 ein Vertrag geschlossen, der am 12. Mai 2016 in Kraft tritt. In Ziffer 1.3 in Verbindung mit Appendix 2 dieses Vertrages sind Regelungen über zu erbringende Wartungsarbeiten zu entnehmen (Standard- Line Maintenance). Aus Appendix 2 geht hervor, dass die Firma German Aircraft Maintenance für ein in Bremen stationiertes Flugzeug des Typs A 320 alle routinemäßigen Wartungsaufgaben erbringen soll. Weiter führende Recherchen auf der Datenbank des Luftfahrtbundesamtes haben bestätigt, dass es sich bei der Firma German Aviation Maintenance um ein nach EASA Part 145 zertifiziertes Unternehmen handelt, das berechtigt ist, am Standort Heinrich-Focke-Straße 9a, 28199 Bremen Wartungsarbeiten für Luftfahrzeuge über 5700 kg, wie den Airbus A 320, vorzunehmen.

Die Firma Small Planet GmbH hat am 21.04.2016 ihre Planungen für einen 17-stündigen Umlauf Bremen-Griechenland für die Wochentage Freitag (zeitweise), den Samstag (durchgängig) und den Sonntag (zeitweise) im Sommerflugplan 2016 vorgelegt. Hiernach würde der erste 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 dann am frühen Abend in Griechenland starten und um 22:55 Uhr lokaler Zeit in Bremen landen würde. Da der oben beschriebene 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 GmbH an der Zubilligung eines Home Carrier Status gegeben.

Schließlich 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 Firma Small Planet 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.

Nach dem Ergebnis der bisherigen Prüfung ist der Firma Small Planet GmbH gemäß Art. 3 Abs.1 GG (Gleichbehandlungsgrundsatz) in Verbindung mit der Selbstbindung der Verwaltung der Status als Home Carrier zuzubilligen.

Anlage 6 – Jahresbericht der Fluglärmenschutzbeauftragten 2015

Jahresbericht 2015

der Fluglärmenschutzbeauftragten für den Verkehrsflughafen
Bremen



Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Freie
Hansestadt
Bremen

Abteilung Umweltwirtschaft,
Klima- und Ressourcenschutz
Referat 22 - Immissionsschutz

Inhalt

1. Verkehrszahlen	2
2. Beschwerdesituation 2015	2
2.1 Nachtflüge	5
2.2 Überflüge von Kleinfliegern	6
2.3 Militärflüge	7
3. Neue Entgeltordnung	7
4. Verlegung der Abflugroute WSR2M	7

Jahresbericht 2015 der Fluglärmschutzbeauftragten

1. Verkehrszahlen

In 2015 fanden am Verkehrsflughafen Bremen insgesamt 42.493 Flugbewegungen statt. Die Anzahl der Flugbewegungen zeigt im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang um 8 Prozent. Unverändert blieben die Betriebsrichtungsanteile mit 63 Prozent der Flüge Richtung Westen und 37 Prozent Richtung Osten.

2. Beschwerdesituation 2015

Im Berichtszeitraum gingen 185 Fluglärmbeschwerden von 41 Beschwerdeführenden ein. Im Vergleich zum Vorjahr zeigt sich ein deutlicher Rückgang der vorgebrachten Beschwerden um fast 55 Prozent.

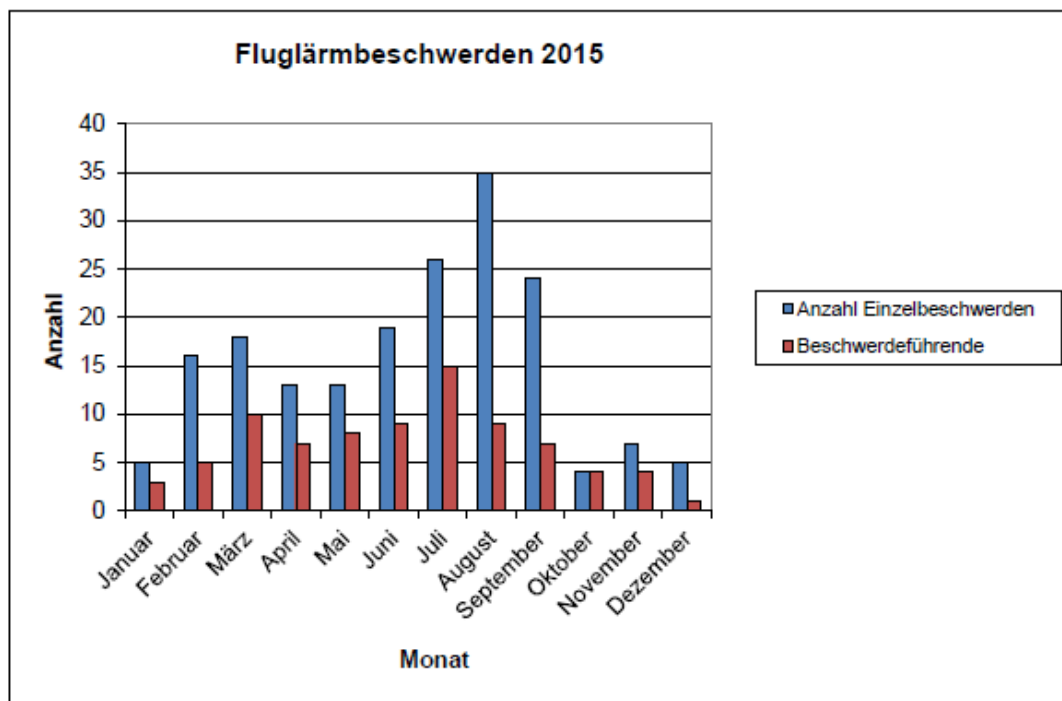


Abbildung 1: Monatliche Anzahl der Beschwerden und der Beschwerdeführenden

Abbildung 1 zeigt den Anstieg der monatlichen Beschwerden während der Sommermonate. Im August lagen 35 Beschwerden von 9 Beschwerdeführenden sowie im Juli 26 Beschwerden von 15 Beschwerdeführenden vor. Im Juli bezogen sich die meisten Beschwerden auf Nachtflüge, während im August häufig Kleinflieger-Überflüge Gegenstand der Beschwerden waren.

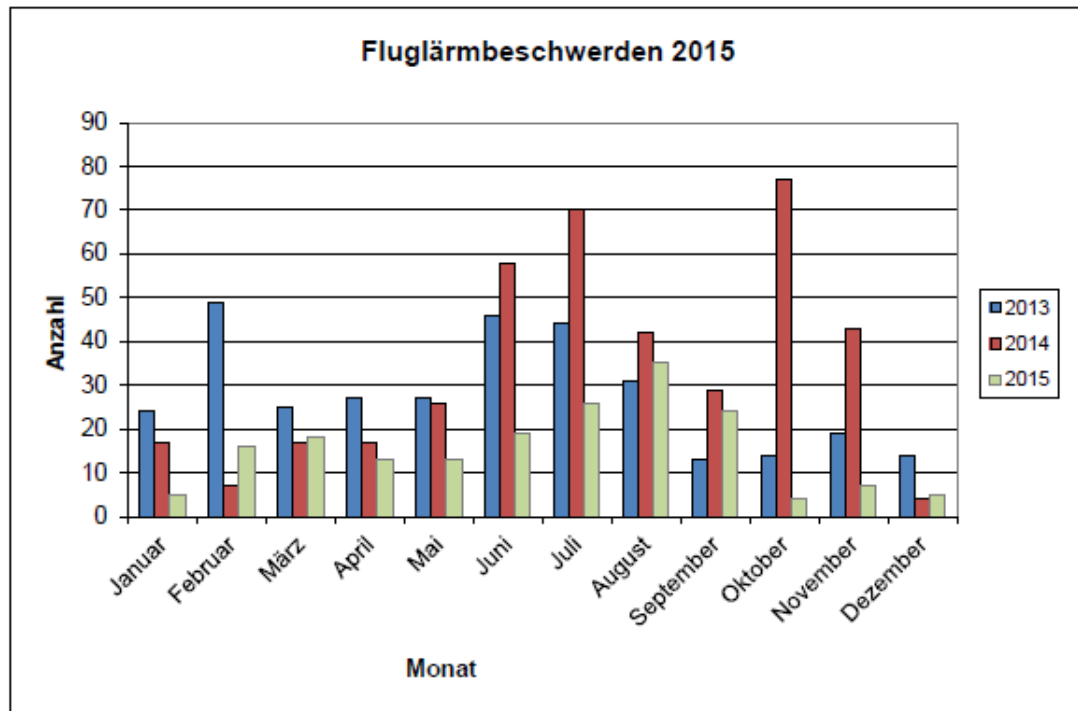


Abbildung 2: Vergleich der monatlichen Beschwerden von 2013 bis 2015

Der Vergleich der monatlichen Anzahl der Beschwerden mit den Jahren 2013 und 2014 zeigt die jährliche tendenzielle Zunahme während der Sommermonate sowie die meist rückläufige Anzahl der monatlichen Beschwerden in 2015 (Abbildung 2).

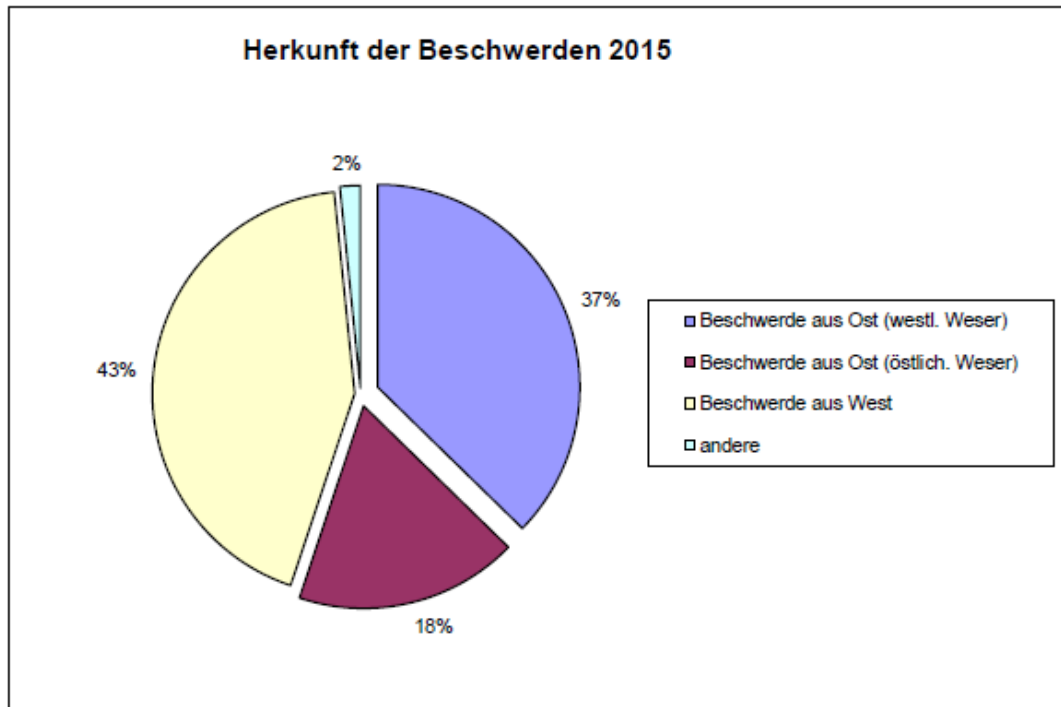


Abbildung 3: Prozentualer Anteil der Herkunft der Beschwerden im Verhältnis zur Lage des Flughafens

In Abbildung 3 wird deutlich, dass 43% aller Fluglärmbeschwerden aus dem westlichen Bereich vom Verkehrsflughafen, vorwiegend aus dem Stadtteil Huchting, eingingen. Weitere 37% kamen aus dem Bereich zwischen Flughafen und Weser, hier fast ausschließlich aus dem Stadtteil Obervieland. Aus dem Bereich östlich der Weser gingen 18% der Beschwerden ein, davon ganz überwiegend aus Osterholz und vereinzelt aus Hemelingen.

Neben der regionalen Herkunft der Beschwerden erfolgt eine Aufteilung nach den jeweiligen Beschwerdegründen. Die vorgegebenen Kategorien werden von den Beschwerdeführenden bei ihrer jeweiligen Eingabe in das entsprechende Formular des Online-Service Fluglärm gewählt. Demnach wird unterschieden zwischen den Kategorien Abweichung einer Flugroute, Allgemeiner Fluglärm, Bodenlärm, Kleinflieger, Militär, Nachtflug, Sonstiges/Umkehrschub, Verlegung einer Flugroute und Zusatzflug.

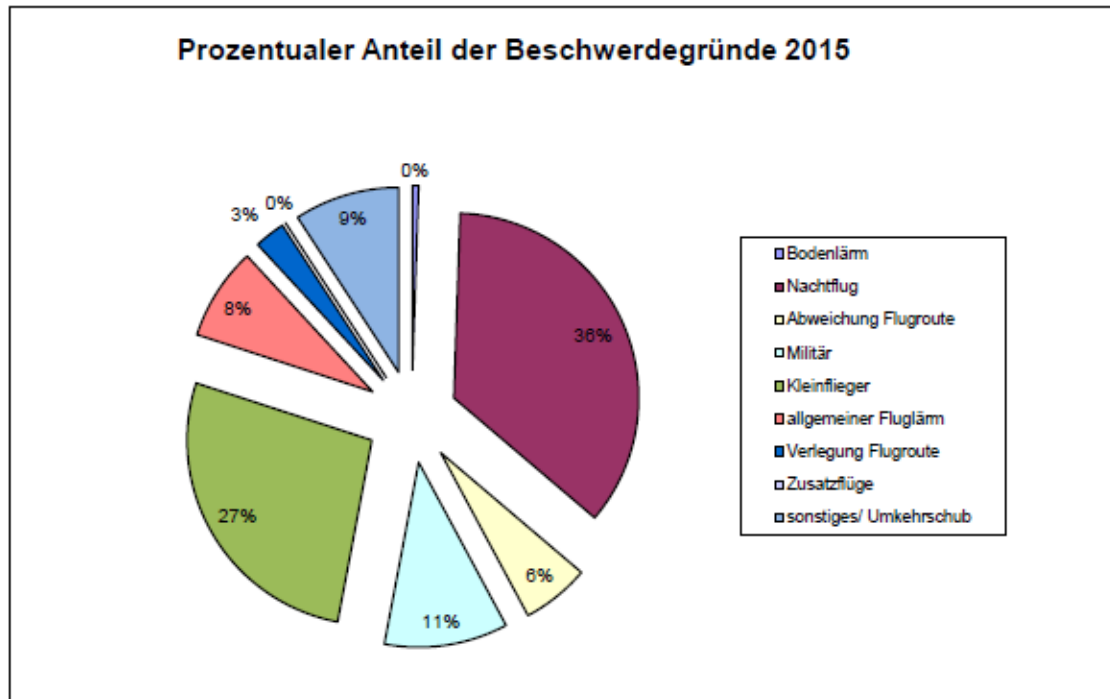


Abbildung 4: Verteilung der Beschwerdegründe

2015 sind die Hauptbeschwerdegründe Störungen der Nachtruhe nach 22:30 Uhr (36%) gefolgt von Kleinflieger-Überflügen (27%). Einen Anteil von 11% machten Beschwerden zu militärischen Übungsanflügen aus (Abbildung 4).

2.1 Nachtflüge

Während der Nachtflugbeschränkung von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr erfolgten insgesamt 1.745 Flugbewegungen (4% der Gesamtflüge in 2015). Im Vergleich zum Vorjahr ist ein geringer Anstieg der Flüge während der Nachtflugbeschränkungszeiten um 1% zu verzeichnen.

In der Zeit von 22:00 bis 22:30 Uhr gab es 1.073 Flüge, weitere 381 Home-Carrier-Flüge bis 23:00 Uhr sowie weitere 83 verspätete Home-Carrier bis 24:00 Uhr, 2 Ausweichflüge und 5 Ambulanzflüge, womit insgesamt 1.544 Flüge durch die Genehmigung abgedeckt waren.

In 2015 erfolgten 381 Landungen 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 von Fluggesellschaften mit Home-Carrier-Status von 369 auf 464 erhöht. Gemäß der Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen sind jährlich 730 Home-Carrier-Flugbewegungen zulässig.

Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 188 Ausnahmeerlaubnisse genutzt, von denen 115 Flüge im Zeitraum von 22:30 bis 22:45 Uhr stattfanden. Die Gründe teilten sich hauptsächlich wie folgt auf: Flugsicherung/Zeitnischenvergabe (59), technisch bedingte Verzögerungen (41), wetterbedingte Verzögerungen (37), Probleme an anderen Flughäfen (20) sowie Umlaufprobleme (16).

In 2015 ist im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang der Erlaubnisse von den Nachtflugbeschränkungen um 32% (89 Ausnahmeerlaubnisse) festzustellen.

Im Februar 2015 erfolgte die Veröffentlichung der Daten zu den Nachtflügen, der Gesamtflugbewegungen nach Betriebsrichtung sowie der Mess- und Auswertungsergebnisse der Fluglärm-Überwachungsanlage auf der Homepage des Flughafens www.airport-bremen.de/umwelt/fluglaerm/. Detaillierte Angaben zu den Ausnahmeerlaubnissen von den Nachtflugbeschränkungen sind weiterhin auf der Homepage der Genehmigungsbehörde beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen www.wirtschaft.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen109.c.2108.de zu finden.

2.2 Überflüge von Kleinfliegern

Im Berichtszeitraum gingen 50 Bürgerbeschwerden zu Überflügen von Kleinfliegern ein. Davon bezogen sich 25 Beschwerden auf Fluggeräusche der Piaggio P180 und 20 auf Überflüge der Ausbildungsflugzeuge Cessna Citation CJ1+ der Lufthansa Flight Training GmbH (LFT).

Die Inhalte der Beschwerden über Flüge der Ausbildungsflugzeuge wurden an die LFT weitergeleitet und der Flugbetrieb teils um Stellungnahmen gebeten. Die Informationen aus den Anwohnerbeschwerden werden von der LFT aufgenommen und hausintern besprochen. Ein Gespräch zu den beklagten Überflügen hinsichtlich Ihrer Häufigkeit bzw. den IFR- und VFR-Pattern und den Trainingsabläufen fand in der Verkehrsfliegerschule statt. Als Planziel kann davon ausgegangen werden, dass dreiviertel der Trainingsanflüge außerhalb von Bremen geplant werden. Zu Ausnahmetagen kann es kommen, wenn die Crews aufgrund der Wettersituation lokal vermehrt fliegen müssen, zusätzlich müssen auch Kapazitätsgrenzen für Trainingsflüge von der Flugsicherung eingehalten werden. Trainingsereignisse für Fluglehrer werden in der Regel lokal durchgeführt, deren Anzahl ist allerdings im Vergleich zu den Schülertrainingsflügen deutlich geringer. Im Rahmen der Ausbildung sind für jeden Flugschüler 120 Stunden im Simulator und 15 Stunden im Flugzeug vorgesehen. Die meisten der fünf verfügbaren Cessna C525 starten mit wenigen Ausnahmen morgens zwischen 8:00 und 9:00 Uhr und kehren nach ca. fünf Stunden nach Bremen zurück. Während der Mittagszeit erfolgen nach dem Crewwechsel weitere Starts der Cessna Citation CJ 1+. Nach den erfolgten Übungen kehren die Ausbildungsflugzeuge am Nachmittag bzw. Abend nach Bremen zurück. Die SchülerInnen werden generell in den verschiedensten Unterrichtseinheiten sowie in der praktischen Ausbildung für den Fluglärm sensibilisiert.

Zwei Eigentümer von Piaggio-Maschinen, welche häufiger am Verkehrsflughafen Bremen starten und landen, wurden angeschrieben, um auf die vergleichsweise hohen maximalen Schalldruckpegel bei Landungen und die Beschwerden aus umliegenden Wohngebieten hinzuweisen.

Im Dezember 2015 fand ein Informationsgespräch mit dem Piloten der in Bremen stationierten Piaggio P180 Avanti II über die gemessenen Fluggeräusche sowie die Beschwerdelage statt. Der Flugzeugtyp erzeugt vor allem bei der Landung ein unangenehmes Geräusch, da der Abgasstrom der Triebwerke durch die Klappenstellung verwirbelt wird und in einer bestimmten Weise auf den Propellerkreis trifft. Der Pilot ist darauf bedacht, die vergleichsweise lautereren Anflüge im Rahmen seiner Möglich-

keiten so geräuscharm wie möglich zu gestalten. Je nach Wetter- und Verkehrssituation können die Fluggeräusche durch geringere Propellerdrehzahlen, Klappenstellung und steileren VFR-Anflug reduziert werden. Nach einem exemplarischen Vergleich der Messdaten verringerten sich so die maximalen Schalldruckpegel bei Anflügen um bis zu 3 dB(A).

Auf Einladung des Bremer Vereins für Luftfahrt (BVL) informierte die Fluglärmschutzbeauftragte Mitte Februar die Piloten über das Fluglärm-Überwachungssystem, die Beschwerdelage in 2014 sowie Möglichkeiten der Lärmreduzierung. Mitte November wurde im Rahmen einer Fortbildung vom Deutschen Aero Club Landesverband Bremen e.V. den Fluglehrern zum Thema Fluglärmschutz vorgetragen.

2.3 Militärflüge

Beschwerden über Fluglärm richteten sich überwiegend gegen Überflüge der Luftfahrzeuge Lockheed P-3 Orion, Transall C160 sowie Eurocopter-Hubschrauber. Von insgesamt 20 Beschwerden bezogen sich drei auf einen Übungsanflug einer Boeing E3A - AWACS, welcher entsprechend der veröffentlichten Anflugverfahren auf die Landebahn 09 in Bremen durchgeführt wurde. Mit dem Flug war an der Messstelle 9 der Fluglärm-Überwachungsanlage in Huchting ein maximaler Schalldruckpegel von 102,5 dB(A) verbunden. Im Bereich östlich des Verkehrsflughafens wurden an den Messstellen 4 und 2 maximale Schalldruckpegel von 91,3 und 93,8 dB(A) gemessen. Das Bundesministerium der Verteidigung teilte mit, dafür Sorge zu tragen, dass der militärische Flugbetrieb nur in dem für die sachgerechte Ausbildung der fliegenden Besatzungen erforderlichen Umfang durchgeführt und damit die Belastung für die Bevölkerung so gering wie möglich gehalten wird. Der Verkehrsflughafen Bremen ist kein standardisiert festgelegter Ausweichflugplatz für Luftfahrzeuge vom Typ E3A – AWACS, kann jedoch, zum Beispiel aus Wettergründen, als Ausweichflugplatz für einzelne Flüge genutzt werden.

3. Neue Entgeltordnung

Eine neue Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Bremen (NFL 1-571-15) ist am 1. November 2015 in Kraft getreten. Erstmals wurden lärmabhängige Start- und Landeentgelte mit einem System von Zu- und Abschlägen eingeführt, um Anreize zu schaffen, künftig Luftfahrzeuge mit leiserem Triebwerk einzusetzen. Des Weiteren soll für die Nutzung der Nebenstartbahn 23 ein Rabatt von 50% auf das masseabhängige Entgelt gewährt werden. Durch mögliche Starts von Piste 23 („Whisky“- oder „Sierra“-Abflugstrecke) über zunächst unbewohntes Gebiet könnten AnwohnerInnen im Westbereich des Flughafens entlastet werden. Die Nutzung der Startbahn 23 ist beschränkt auf Luftfahrzeuge bis maximal 5.700 kg MTOM.

4. Verlegung der Abflugroute WSR2M

Am 15. Oktober 2015 wurde die Abflugroute WSR2M in Betriebsrichtung Ost mit nördlichen Zielen nach Empfehlung der Fluglärmkommission und Berechnungen der Deutschen Flugsicherung verlegt. Die vorherige Nominallinie führte im Bereich der nördlichen Kurve über den Stadtteil Osterholz und dessen Großwohnsiedlung im Ortsteil Tenever. Mit dem neuen Abflugverfahren wird die nördliche Kurve etwas weiter östlich eingeleitet, so werden die Osterholzer Heerstraße und unmittelbar danach

die BAB 27 überflogen. Im März und April 2015 erfolgten vor der Verlegung Messreihen an zwei Standorten in Osterholz und Tenever. Die Ergebnisse wurden in der 148. Sitzung der Fluglärmkommission vorgestellt. Vergleichsmessungen sind für März/April 2016 geplant.