

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19. Januar 2007**Nachtflüge auf dem Flughafen Bremen**

Im Erhebungszeitraum Januar bis September 2006 gab es am Flughafen Bremen erheblich mehr Nachtflüge als im Vorjahreszeitraum. In fast allen Kategorien wurden deutlich mehr Flugbewegungen registriert. Besonders auffällig ist eine Vervierfachung der Ausnahmeerlaubnisse für verspätete Nachtflüge. Doch auch die Anzahl zusätzlicher Nachtflüge ohne Angabe von Gründen oder angeblich im öffentlichen Interesse steigerte sich von 35 in den ersten neun Monaten in 2005 auf 101 im vergleichbaren Zeitraum 2006.

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Nachtflüge zwischen 22 und 6 Uhr haben im Jahr 2005 und 2006 jeweils stattgefunden?
2. Wie beurteilt der Senat die drastische Steigerung der Nachtflüge?
3. Wie viele Anträge für Ausnahmeerlaubnisse hat es in den Jahren 2005 und 2006 jeweils gegeben? Welche Kriterien werden für die Entscheidungsfindung für jeden Antrag angewendet? Wie viele von diesen Anträgen wurden jeweils in diesen beiden Jahren abgelehnt? Welche Ablehnungsgründe überwiegen?
4. Hat Ryanair den Status als Home-Carrier beantragt, und falls ja, auf welcher Grundlage und mit welchem Ergebnis? Falls nein: Warum wird bereits jetzt für bestimmte Flüge eine Landezeit nach 22.30 Uhr angegeben?
5. Wer ist am Genehmigungsvorgang für die Anerkennung als Home-Carrier beteiligt, wer entscheidet, und wer wird über das Ergebnis wie informiert? Welche Unternehmen haben zurzeit die Anerkennung als Home-Carrier?

Peter Lehmann, Dr. Karin Mathes, Anja Stahmann,
Karoline Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 13. Februar 2007

1. Wie viele Nachtflüge zwischen 22 und 6 Uhr haben im Jahr 2005 und 2006 jeweils stattgefunden?

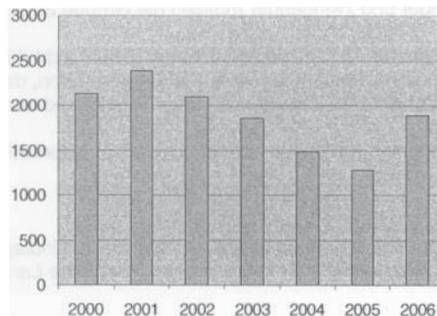


Abb. 1: Nachtflüge am Flughafen Bremen in den Jahren 2000 bis 2006

Abbildung 1 zeigt die Anzahl der jährlichen Flüge im Zeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr („Nachtflüge“) der Jahre 2000 bis 2006. Im Jahre 2005 wurden 1.275 und im Jahre 2006 1.888 Nachtflüge verzeichnet. Auf den Zeitraum ab dem Jahre 2000 bezogen, entspricht der Wert von 1.888 im Jahre 2006 in etwa dem Durchschnittswert von 1.875 Nachtflügen.

2. Wie beurteilt der Senat die drastische Steigerung der Nachtflüge?

Eine drastische Steigerung der Nachtflüge kann nicht bestätigt werden.

Der Verkehrsflughafen Bremen ist eine außerordentlich wichtige Infrastruktureinrichtung für die Stadt Bremen und die Region. Bedingt durch die geographische Lage kommt dem Flughafen Bremen eine Zubringerfunktion im Luftverkehrsnetz zu. Damit kausal verbunden ist die Nutzung der Tagesrandzeiten morgens und abends. Die überwiegende Anzahl von Nachtflügen findet im Zeitraum von 22 Uhr bis 23 Uhr statt.

Die Anzahl der jährlichen Nachtflüge ist damit zugleich ein Maß für die Einbindung Bremens in die Streckennetze der Luftfahrtgesellschaften und damit für die Anbindung Bremens an den weltweiten Luftverkehr. Der Senat befürwortet ausdrücklich die Funktion des Flughafens Bremen und hält die Schwankungen bei den jährlichen Nachtflügen für vertretbar. Er wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, dass die mit dem nächtlichen Flugbetrieb einhergehenden Lärmimmissionen ein erträgliches Maß nicht überschreiten.

3. Wie viele Anträge für Ausnahmeerlaubnisse hat es in den Jahren 2005 und 2006 jeweils gegeben? Welche Kriterien werden für die Entscheidungsfindung für jeden Antrag angewendet? Wie viele von diesen Anträgen wurden jeweils in diesen beiden Jahren abgelehnt? Welche Ablehnungsgründe überwiegen?

Die Frage bezieht sich auf die Nachtflüge, die nach der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen nicht ohnehin bereits im Nachtzeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr stattfinden dürfen, und für die jeweils im Einzelfall eine Ausnahme genehmigung erteilt werden muss.

Die Gesamtanzahl der gestellten Anträge ist nicht bekannt, weil diese nicht alle aktenmäßig erfasst werden. Die überwiegende Anzahl von Anfragen laufen außerhalb der Bürozeiten auf und können daher von den Mitarbeitern der Genehmigungsbehörde nur telefonisch bearbeitet werden.

Die Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen führt aus, dass der Senator für Wirtschaft und Häfen in begründeten Fällen Ausnahmegenehmigungen von den Flugbeschränkungen erteilen kann. Die überwiegende Anzahl von Ausnahmegenehmigungen wird zur Vermeidung von erheblichen Störungen im Luftverkehr für aus den unterschiedlichsten Gründen verspätete Linien- und Charterflüge erteilt. Je später in der Nacht dabei die jeweilige Flugbewegung stattfinden soll, desto gewichtiger und zwingender müssen die Gründe dafür sein.

Aufzeichnungen über die Anzahl abgelehnter Anträge liegen nicht vor. Die Anzahl dürfte sich jedoch auf nur ca. 10 % der erteilten Ausnahmegenehmigungen belaufen, da die Genehmigungspraxis Bremens in der Luftfahrtbranche bekannt ist und überwiegend nur genehmigungsfähige Anträge gestellt werden.

Überwiegende Ablehnungsgründe sind Unbegründetheit oder gleichwertige, alternative Verfahrensweisen.

4. Hat Ryanair den Status als Home-Carrier beantragt, und falls ja, auf welcher Grundlage und mit welchem Ergebnis? Falls nein: Warum wird bereits jetzt für bestimmte Flüge eine Landezeit nach 22.30 Uhr angegeben?

Die Firma Ryanair Ltd. wurde antragsgemäß als Home-Carrier auf Basis der Ziffer E.2.1.3 der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen anerkannt. Voraussetzungen dafür waren der Nachweis eines linienähnlichen Betriebs, eines siebzehnstündigen Umlaufs und eines Wartungsschwerpunkts am Verkehrsflughafen Bremen.

5. Wer ist am Genehmigungsvorgang für die Anerkennung als Home-Carrier beteiligt, wer entscheidet, und wer wird über das Ergebnis wie informiert? Welche Unternehmen haben zurzeit die Anerkennung als Home-Carrier?

Die Anerkennung des Home-Carrier-Status erfolgt durch den Senator für Wirtschaft und Häfen. Im Anerkennungsverfahren beteiligt sind das Antrag stellende

Luftfahrtunternehmen und die Flughafen Bremen GmbH. Über die Anerkennung werden die beiden Beteiligten sowie der Flugplankoordinator¹⁾ der Bundesrepublik Deutschland informiert.

Derzeit verfügen die Luftfahrtunternehmen Hapagfly, Condor und Ryanair über eine Anerkennung als Home-Carrier.

Unbeschadet der Anzahl der als Home-Carrier anerkannten Firmen ist die Anzahl der abendlichen Home-Carrier-Landungen durch die Flughafengenehmigung auf zwei begrenzt. Der Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland stellt sicher, dass pro Tag maximal zwei Home-Carrier-Landungen koordiniert werden.

1) Der Flughafenkoordinator untersteht dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und ist verantwortlich für die Koordinierung und verbindliche Slotzuteilung von Start-/Landezeiten sämtlicher Flüge nach Instrumentenflugregeln („IFR-Flights“) an zurzeit 17 deutschen Verkehrsflughäfen.