

Mitteilung der staatlichen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen**Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen**

Der innenstadtnahe Verkehrsflughafen Bremen ist ein Mobilitätsportal der Metropolregion und ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Bremen und Umgebung. Zugleich ist er aber auch ein Ort, von dem Lärm und Schadstoffemissionen ausgehen. Insbesondere der Fluglärm in Nachtzeiten ist Gegenstand von Beschwerden und Diskussionen. Die Reduzierung von nächtlichem Fluglärm steht im Fokus der Auseinandersetzungen. Im Bürgerchaftsbeschluss vom 15. Dezember 2011 wurden aktive Maßnahmen zur Reduzierung nächtlichen Fluglärms, finanzielle Steuerungsanreize durch zeitlich gestaffelte, lärm- und schadstoffabhängige Flughafenentgelte und die Schaffung größtmöglicher Transparenz erbeten (Drucksache 18/116).

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stellt basierend auf vielen Gesprächen mit der Luftfahrtbehörde, der Flughafen Bremen GmbH, Fluglärmbeauftragten und Anwohnerinitiativen anliegendes Konzept zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vor. Die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat das Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am 26. September 2012 beraten und zur Kenntnis genommen. Dazu bittet die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen um einen Folgebericht im ersten Quartal 2015 auf Basis der bis Ende 2014 gesammelten Erfahrungen.

In gleicher Sitzung hat die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen über den Antrag der Fraktion DIE LINKE vom 19. Juni 2012 „Anwohnerinnen-gesundheit/Anwohnergeseundheit schützen, Wohnqualität steigern – konsequentes Nachtflugverbot für Bremen einführen“ beraten.

Die Bürgerschaft (Landtag) wird um Kenntnisnahme gebeten.

Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen**I. Der Flughafen Bremen als Mobilitätsportal und Wirtschaftsfaktor**

Der Verkehrsflughafen Bremen ist eine Einrichtung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur der Freien Hansestadt Bremen und dient den öffentlichen Verkehrsinteressen der gesamten Metropolregion. Die stadtnahe Lage des City Airport Bremens ist ein wichtiger Wettbewerbsvorteil gegenüber Konkurrenzflughäfen und zudem ein image-trächtiger Vorteil bei der Anbindung der touristischen Ströme für die Freie Hansestadt Bremen. Der City Airport Bremen bedient die Interessen an einer funktionierenden Anbindung der bremischen Bürger und Unternehmen an die europäischen Luftdrehkreuze, Wirtschaftsregionen und Urlaubsgebiete und erfüllt damit die Mobilitätsbedarfe der hier tätigen Unternehmen und Privatpersonen.

Der Flughafen Bremen stellt einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor für Bremen dar, der im Gutachten „Regionalökonomische Bedeutung des Verkehrsflughafens Bremen“ im Jahr 2011 ausführlich untersucht worden ist. Die weiteren Daten sind diesem Gutachten entnommen. Auf dem Gelände des Verkehrsflughafens waren 2010 rund 80 Unternehmen angesiedelt, die über 6 500 direkte Arbeitsplätze bereitstellen. Der City Airport Bremen bildet das Zentrum der Airport-Stadt, in der 500 Firmen und Forschungseinrichtungen mit rund 16 000 Beschäftigten ihren Sitz haben. Darüber hinaus sind weitere 18 000 Arbeitsplätze, insbesondere im Tourismussektor, indirekt vom Flughafen und seinem Verkehrsaufkommen abhängig.

Die direkten, indirekten und induzierten über 25 000 Arbeitsplätze bewirken einen Produktionswert von etwa 1,7 Mrd. € und etwa 830 Mio. € an Löhnen und Gehältern.

Auch vor dem Hintergrund der besonderen Haushaltslage der Freien Hansestadt Bremen als alleinige Gesellschafterin ist es zentrale Aufgabe der Geschäftsführung, einen zuschussfreien Betrieb sicherzustellen. Dies gilt auch hinsichtlich aller Infrastruktur- und Betriebsinvestitionen und -ausgaben der Gesellschaft. Angesichts der Größe des Flughafens und der auch konjunkturell bedingten Schwankungen ist dies nur mit erheblichen Anstrengungen dauerhaft zu erreichen.

II. Anwohnerschutz für Gesundheit und Lebensqualität

Für die weitere Entwicklung des City Airport Bremen ist die dauerhafte Akzeptanz in der Bevölkerung ein wichtiger Faktor. So stehen den positiven Wirkungen des Flughafen Bremen als Mobilitätsportal und Beschäftigungsmotor auch Beeinträchtigungen seiner direkten Anwohnerschaft durch Fluglärm entgegen.

Der Schutz der Gesundheit des Einzelnen und die sich daraus ergebenden Rechte haben in diesem Kontext einen sehr hohen Stellenwert. Aufgabe aller Beteiligten muss es deshalb sein, den Schutz der Gesundheit der Menschen zu gewährleisten und darüber hinaus vermeidbare Belästigungen durch den Luftverkehr zu vermeiden.

In einem medizinischen Sachverständigenutachten über Auswirkungen des Fluglärms auf die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafen Bremen ging Prof. Dr. Jansen schon 1980 davon aus, dass (Flug)lärm allgemein – abhängig von Intensität, Dauer, Häufigkeit und persönlicher Konstitution –, medizinische und psychologische Wirkungen in Form von Belästigungen, Kommunikationsbehinderungen und Leistungsstörungen hervorrufen kann. Nächtliche Lärmereignisse ab einem Innenschallpegel von 55 dB(A), die mehr als sechsmal pro Nacht auftreten, d. h., kein „seltenes Ereignis“ mehr darstellen, können zu unzumutbaren Aufwachreaktionen und Schlafstörungen führen.

In der Synopse, der im Jahr 2001 im Auftrag der Fraport AG Frankfurt erarbeiteten Vorschläge zur Bewertungen von Fluglärm/Flugwirkungen, legen die Autoren Prof. Dr. Griefahn, Prof. Dr. Jansen, Prof. Dr. Scheuch und Prof. Dr. Spreng für das Schutzziel Schlaf entsprechende Werte zugrunde.

Weitere Literaturangaben zum Thema Fluglärm und Gesundheit können dem Link des Amts für Gesundheit der Stadt Frankfurt am Main entnommen werden: http://www.dfld.de/Downloads/Ffm_0812xx_FlugaermUndGesundheit%28Literatur%29.pdf.

Unabhängig von den Möglichkeiten zur Schallisolierung der Häuser haben viele Anwohner den Wunsch, Ruhe und Erholung im Garten zu finden bzw. bei offenem Fenster schlafen zu können.

Politik, Verwaltung und Flughafenmanagement haben daher das Ziel, einen nachhaltigen Interessenausgleich zwischen den widerstreitenden Belangen von Wirtschaft und Mobilität einerseits, Lärm- und Umweltschutz andererseits sicherzustellen.

III. Möglichkeiten einer Interessenannäherung

Für den Verkehrsflughafen Bremen sind zum Ausgleich der widerstreitenden Interessen mehrere Planfeststellungsverfahren und -beschlüsse mit nachfolgenden Genehmigungen ergangen, die jeweils gerichtlich überprüft wurden. In allen Verfahren wurden die Möglichkeiten des Interessenausgleichs ausgenutzt und in der Genehmigung verankert.

Die aktuelle, rechtskräftige Betriebsgenehmigung vom 21. August 2000 enthält deshalb aus Lärmschutzgründen unter anderem viele Regelungen über die Betriebszeiten, Flugbeschränkungen, Beschränkungen der Schubumkehr sowie eine Fluglärmkonturenfestschreibung (vergleiche Amtsblatt vom 28. August 2000, Seite 441 ff.).

Die Fluglärmkonturenfestschreibung, auch Lärmdeckelung genannt, begrenzt die Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen Bremen insofern, als eine festgelegte Fluglärmkontur von 67dB(A) nicht um mehr als 1 dB(A) überschritten werden darf. Die Flughafen Bremen GmbH hat deshalb eine stets nach gleichen Methoden vorzunehmende Berechnung durchführen lassen, um diesen Vergleich herzustellen und der Genehmigungsbehörde vorzulegen.

Mit der Berechnung der Fluglärmkontur wurde Herr Prof. Dr. Mensen beauftragt. Die von ihm nach den vorgegebenen Parametern durchgeführte vergleichende Be-

rechnung kommt im Ergebnis zum Schluss, dass es bei tendenziell leicht abnehmenden Flugbewegungen (siehe Anlage 1) insgesamt leiser geworden ist am Flughafen Bremen und die raummäßige Verbreitung des Dauerschallpegels von 67 dB(A) deutlich abgenommen hat. Auch der Vergleich mit der Luftverkehrsprognose für 2020 (im Durchschnitt etwas mehr als 2 % Zunahme der Flugbewegungen jährlich) ändert nichts an dieser Aussage (siehe Grafiken in der Anlage 2).

Der Aussagewert des Vergleichs der Fluglärmkonturen ist allerdings insofern begrenzt, als er ausschließlich auf Dauerschallpegel, also auf gemittelte Werte und nicht Einzelschallpegel abstellt. So können einzelne laute Ereignisse am Flughafen noch immer für gesundheitliche Beeinträchtigungen bei den Anwohnern sorgen. Darüber hinaus sagen diese Fluglärmkonturen nichts über die nächtlichen Beeinträchtigungen der Flughafenanrainer aus.

Die Beeinträchtigungen der Flughafenanrainer in den Tagesrandzeiten stehen allerdings insofern immer wieder im Fokus der unterschiedlichen Interessen, als das der City Airport Bremen im deutschen Mobilitätsnetz als Zubringer für die großen Drehkreuze dient. Er steht dabei am Anfang und am Ende der Mobilitätskette mit dem daraus folgenden Druck auf die Tagesrandzeiten. Sowohl die Tagesreisen von Geschäftsleuten als auch der regelmäßige Wunsch zur Vermeidung von Übernachtungen, insbesondere in München und Frankfurt, nach ankommenden Interkontinentalflügen machen es erforderlich, dass Fluggäste auch in der Zeit von 22.00 und 22.30 Uhr den Flughafen Bremen erreichen können.

Die bestehenden Mobilitätsbedarfe und ökonomische Interessen auf der einen Seite mit den Interessen der vom Lärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner auf der anderen Seite sind gerade in den Tagesrandzeiten soweit wie möglich in Einklang zu bringen.

1. Rahmendaten am Flughafen

Um die Wirkweisen einzelner Handlungsoptionen besser bewerten und beurteilen zu können, empfiehlt es sich, zunächst einzelne Rahmendaten vorzustellen.

a) Betriebspflichten und besondere Zeiträume am Flughafen Bremen

Als Nacht gemäß Bundesfluglärmgesetz gilt im Luftverkehr der Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr. Dabei ist zwischen den Nachtrandzeiten (5.00 bis 6.00 Uhr und 22.00 bis 24.00 Uhr) und der Kernnacht (0.00 bis 5.00 Uhr) zu unterscheiden. Auch die erste Nachtrandstunde von 22.00 bis 23.00 Uhr ist schutzwürdig und darf nicht als bloße Verlängerung des Tagflugbetriebs angesehen werden. Diese auch nach neuester Rechtsprechung¹⁾ anerkannten Vorgaben werden in Bremen durch folgende Einschränkungen im Betrieb eingehalten.

Der Flughafen Bremen unterliegt an den Wochentagen (Montag bis Freitag) einer 24-stündigen Betriebspflicht, wobei jedoch zahlreiche gestaffelte Flugbeschränkungen bestehen. An den Wochenenden (Sonnabend, Sonntag) besteht diese Betriebspflicht nicht zwischen 23.30 und 6.00 Uhr. Im Kern nimmt das Fluggeschehen am Verkehrsflughafen Bremen mit vorrückender Tageszeit ab.

Flugbetrieb ab 21.00 Uhr

Für Übungs- und Überprüfungs-zwecke durchgeführte wiederholte An- und Abflüge dürfen ab 21.00 Uhr nicht durchgeführt werden, am Wochenende gilt diese Beschränkung bereits ab 13.00 Uhr. Diese Regelung ist insbesondere vor dem Hintergrund der am Flughafen angesiedelten Lufthansa Flight Training Schule sowie der in Groningen beheimateten KLM Training Schule eine wirksame Beschränkung zum Schutz der Bevölkerung.

Flugbetrieb ab 22.00 Uhr

Zwischen 22.00 Uhr und 7.00 Uhr bestehen grundsätzliche Flugbeschränkungszeiten für laute Jets. Nur Flugzeuge, die nach ICAO²⁾ 16 Kapitel 3 als leise eingestuft werden, dürfen in dem Zeitraum bis 22.30 Uhr abends und ab 6.00 Uhr morgens starten und landen.

Da in Bremen mit wenigen Ausnahmen nur Flugzeuge, die unter ICAO 16 Kapitel 3 fallen starten und landen, wirken sich die Flugbeschränkungszeiten faktisch nur auf den Zeitraum von 22.30 Uhr bis 6.00 Uhr aus. Hinzu kommt, dass zwei Landungen

¹⁾ Bundesverwaltungsgericht vom 4. April 2012.

²⁾ ICAO= International Civil Aviation Organisation.

von Home Carrier³⁾ bis 23.00 Uhr bzw. im Verspätungsfall bis 24.00 Uhr ohne weitere Genehmigung erfolgen können. Erst wenn ein Flug noch später kommen sollte, ist eine besondere Ausnahmegenehmigung erforderlich.

Damit wird sichergestellt, dass es sich ab 22.00 Uhr nicht um eine bloße Verlängerung des Tagflugbetriebs handelt.

b) Anzahl der Nachtflüge

Wie die untenstehende Tabelle verdeutlicht, weist die Anzahl der Nachtflüge im Sinne des Fluglärngesetzes (Flüge zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr) in den letzten vier Jahren eine leicht abfallende Tendenz auf. Eine Ausnahme bildet hierbei lediglich das Jahr 2010, wo es aufgrund einer unüblichen Häufung von außergewöhnlichen Ereignissen (Schneesturm, Vulkanasche über Island und langer Fluglotsenstreik in Spanien) im öffentlichen Interesse lag, durch die gesteigerte Ausnutzung der Nachtstunden wieder zu einem geregelten Flugbetrieb übergehen zu können.

Flugbewegungen und Nachtflüge in Bremen

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012 (bis Juni)
Flugbewegungen	46 876	43 650	46 412	45 412	22 179
Nachtflüge	2 363	2 179	2 559	2 043	849
Nachtflüge/ Flugbewegungen	5,0 %	5,0 %	5,5 %	4,5 %	3,8 %
Nachtflüge mit Ausnahme- erlaubnis (AE)	310	308	529	285	135
Nachtflüge mit AE/Nacht- flüge insgesamt	13,1 %	14,1 %	20,6 %	14,0 %	15,9 %

In der zweiten Tabelle wird die zeitliche Verteilung der Nachtflüge dargestellt. Es wird deutlich, dass es in den letzten Jahren gelungen ist, die stattfindenden Nachtflüge tendenziell zeitlich nach vorne zu verlagern.

Zeitliche Verteilung der Nachtflüge in Bremen

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012 (bis Juni)
Nachtflüge gesamt	2 363	2 179	2 559	2 043	849
22.00 Uhr bis 22.30 Uhr	1 582	1 460	1 730	1 596	689
Anteil an Nachtflügen	67,0 %	67,0 %	67,6 %	78,1 %	81,2 %
22.30 Uhr bis 24.00 Uhr	739	669	763	409	147
Anteil an Nachtflügen	31,3 %	30,7 %	29,8 %	20,0 %	17,3 %
24.00 Uhr bis 6.00 Uhr	42	50	66	38	13
Anteil an Nachtflügen	1,7 %	2,3 %	2,6 %	1,9 %	1,5 %

Die dritte Tabelle verdeutlicht, dass zwischen 35,8 % und 50 % aller Nachtflüge mit Ausnahmegenehmigungen den Flughafen Bremen bis 22.45 Uhr erreicht oder verlassen haben.

³⁾ Die Anerkennung als Home Carrier erfordert u. a., dass die Fluglinie einen Wartungsschwerpunkt in Bremen unterhält und einen 17-stündigen Umlauf im Linienflugbetrieb benötigt.

Zeitliche Verteilung der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012 (bis Juni)
Nachtflüge mit AE	310	308	529	285	135
Nachtflüge mit AE 22.30 bis 22.45 Uhr	111	152	201	133	68
Anteil an Nachtflügen mit AE	35,8 %	49,4 %	38,0 %	46,7 %	50,3 %
Nachtflüge mit AE 22.45 bis 24.00 Uhr	171	140	281	137	58
Anteil an Nachtflügen mit AE	55,2 %	45,4 %	53,1 %	48,1 %	43,0 %
Nachtflüge mit AE ab 24.00 Uhr	28	16	47	15	9
Anteil an Nachtflügen mit AE	9,0 %	5,2 %	8,9 %	5,2 %	6,7 %

2. Handlungsfelder zur Reduzierung des nächtlichen Fluglärms

Basierend auf den oben genannten Daten und Fakten ergeben sich folgende Handlungsfelder, um den nächtlichen Fluglärm weiter zu reduzieren und die Akzeptanz des Flughafens zu festigen.

a) Flughafenentgelte

Anders als die Hafengebühren werden Flughafenentgelte nicht vom Senat festgesetzt, sondern von der Flughafen Bremen GmbH nach Konsultation der Fluggesellschaften beschlossen und von der Luftfahrtbehörde beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen in einer gebundenen Entscheidung genehmigt. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nutzt dabei seine Einflussmöglichkeiten, um die oben genannten Ziele zu erreichen. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei dem Flughafen um einen Marktteilnehmer handelt, der den Mechanismen des Wettbewerbs unterliegt und weiterhin seine Aufgaben ohne Zuwendungen der öffentlichen Hand durchführen muss. Die Flughafen Bremen GmbH strebt bei der Neustaffelung der Entgelte eine gleichzeitige Entlastung der Fluglinien an, die innerhalb des gewünschten zeitlichen Korridors und/oder mit besonders lärm- und/oder schadstoffarmen Flugzeugen den City Airport Bremen ansteuern. Die Entgelte sollen somit nicht vorrangig zur ökonomischen Last der Airlines werden, sondern Anreiz zur Umsteuerung beim Fluglinienbetreiber geben.

aa) Zeitlich gestaffelte Flughafenentgelte

Die Flughafen Bremen GmbH hat mitgeteilt, dass sie beabsichtigt, in den vorgeschriebenen Konsultationsgesprächen mit den Luftverkehrsgesellschaften erheblich weitergehende Sanktionierungen für verspätete nächtliche Flugbewegungen in der Entgeltordnung einzuführen. Das Ergebnis dieser Konsultationen könnte noch 2012 beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Genehmigung vorgelegt werden. Es wird vonseiten der Flughafen Bremen GmbH und dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als Genehmigungsbehörde angestrebt, die unten stehende Entgeltstruktur zum 1. April 2013 einzuführen.

Mögliche Grundstruktur in Zeit- und Aufschlagscluster

Bereits nach der jetzigen Entgeltordnung wird für Flugzeuge, die zwar der Lärmklassifizierung von ICAO 16 Chapter 3 entsprechen, nicht aber auf der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) für besonders leise Flugzeuge gelistet sind, ab 22.00 Uhr eine erhöhte Gebühr von 11,45 € statt 7,60 € pro angefangene 1 000 kg Startgewicht genommen.

Neu eingeführt werden sollen nun weitere Aufschläge für verspätet ankommende Flüge am Flughafen Bremen. Aufgrund der schon beschriebenen Zubringerfunktion des City Airports Bremen (vergleiche Seite 3) gelten diese weiteren Aufschläge für lärmarme Flüge nach ICAO 16 Chapter 3 in Verbindung mit der Bonusliste des BMVBS erst ab 22.30 Uhr.

Zeit	LVG	Aufschlag pro Vorgang
06.00 bis 22.30 Uhr	Alle	./.
22.31 bis 23.00 Uhr	Alle Verspätungen *)	+ 20 %
23.01 bis 00.00 Uhr	Alle Verspätungen *)	+ 100 %
00.01 bis 05.59 Uhr	Alle Verspätungen	+ 400 %

*) Nicht Home Carrier.

Mögliche Auswirkungen in der Entgelthöhe
(Muster: Boeing 737-800, 73H MTOM: 67 t, 189 Sitzplätze)

Zeit	LVG	Bisher	Neu	Differenz
06.00 bis 22.30 Uhr	Alle	509,20 €	509,20 €	./.
22.31 bis 23.00 Uhr	Alle *)	509,20 €	611,04 €	+ 101,84 €
23.01 bis 00.00 Uhr	Alle *)	509,20 €	1 018,40 €	+ 509,20 €
00.01 bis 05.59 Uhr	Alle	509,20 €	2 546,00 €	+ 2 036,80 €

*) Nicht Home Carrier.

Sonderregelung für Home Carrier (maximal zwei pro Nacht)

Zeit	LVG	Aufschlag pro Vorgang
22.31 bis 23.00 Uhr	Maximal zwei Home Carrier	./.
23.01 bis 00.00 Uhr	Maximal zwei Home Carrier	+ 50 %
00.01 bis 05.59 Uhr	Wie die anderen Verspätungen	+ 400 %

Mögliche Auswirkung in der Entgelthöhe
(Muster: Boeing 737-800, 73H MTOM: 67 t, 189 Sitzplätze)

Zeit	LVG	Bisher	Neu	Differenz
22.31 bis 23.00 Uhr	Home Carrier	509,20 €	509,20 €	./.
23.01 bis 00.00 Uhr	Home Carrier	509,20 €	763,80 €	+ 254,60 €
00.01 bis 05.59 Uhr	Wie alle	509,20 €	2 546,00 €	+ 2 036,80 €

bb) Lärmabhängige Flughafenentgelte

Die Entgeltordnung für die Flughafen Bremen GmbH sieht auch derzeit nach Lärmgesichtspunkten gestaffelte Entgelte vor. Dabei werden besonders laute Flugzeuge mit erheblichen Aufschlägen belegt. Für Düsenflugzeuge der heutigen Generationen beträgt der Grundpreis am Tag 7,60 € pro angefangene 1 000 kg MTOM (Maximum Take Off Mass). Ab 22.00 Uhr steigt dieser Preis auf 11,45 €, wenn das Flugzeug nicht auf der „Bonusliste für besonders lärmarme Flugzeuge“ des Bundesverkehrsministeriums aufgeführt ist. Für lautere Düsenflugzeuge liegt der Preis bereits bei 23,85 €.

Für Flugzeuge über 2 t MTOM ist zusätzlich zu den Aufschlägen für nächtliche Verspätungen die Einführung eines lärmabhängigen Landeentgelts zum 1. April 2014 vorgesehen. Diese Aufschläge sollen einen zusätzlichen Anreiz für den Einsatz möglichst leiser Flugzeuge bieten.

Der Einführung der Entgelte in 2014 liegt dabei eine Liste zugrunde, die die verschiedenen Flugzeugtypen mit den regelmäßig verwendeten Triebwerken auflistet und den verschiedenen Lärmklassifizierungen zuweist. Anhand der Zuordnung zu einer bestimmten Lärmklasse werden für die in Bremen landenden Flugzeuge Landeentgelte in differenzierter Höhe erhoben.

Zu einem späteren Zeitpunkt ist derzeit beabsichtigt, alternativ oder neben der Lärmklassifizierung ein Landeentgeltsystem einzuführen, das die tatsächlich im Einzelfall gemessenen Lärmemissionen sanktioniert. Dieses System kann einen Anreiz liefern, möglichst leise An- bzw. Abflugverfahren zu wählen und einzuhalten.

Derzeit werden an den Flughäfen Frankfurt, München, Düsseldorf und Hamburg im Wege von Modellversuchen derartige auf Messwerten basierende lärmabhängige Landeentgelte erprobt. Die Flughafen Bremen beabsichtigt die Einführung von lärmabhängigen Landeentgelten auf Basis gemessener Lärmemissionen nach erfolgreichem Abschluss der Modellversuche und Prüfung der hier vorhandenen technischen Möglichkeiten.

Die Einführung eines derartigen Entgeltsystems wird nach Vorliegen gesicherter Erkenntnisse aus den genannten Modellversuchen zügig umgesetzt. Nach vorsichtiger Einschätzung sollte die Umsetzung zusammen mit der Einführung schadstoffabhängiger Entgelte erfolgen.

cc) schadstoffabhängige Flughafenentgelte

In die Diskussion um die unter Lärmgesichtspunkten geführten Debatte um die notwendige Veränderung der Entgeltordnung am Flughafen Bremen wird zumeist auch die Forderung nach einer Entgeltklassifizierung anhand der tatsächlichen durch die Flugbewegungen am Flughafen Bremen anfallenden Schadstoffbelastungen für die Umwelt aufgestellt.

An den Flughäfen Frankfurt und München wird seit dem 1. Januar 2008 – neben der bestehenden Bemessung der Entgelthöhen anhand von an Messstellen registrierten Lärmimmissionen – eine Entgeltausrichtung auf Grundlage von zertifizierten Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen erprobt. Dabei spielt auch die jeweilige anteilige Gewichtung zwischen den Interessen zur Vermeidung von Lärm einerseits und dem Schadstoffausstoß andererseits eine entsprechende Rolle. Aktuelle Anfragen beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie bei den Flughäfen Frankfurt und München haben ergeben, dass der Erprobungszeitraum für die emissionsabhängigen Entgelte zur Ermöglichung einer exakten Auswirkungsanalyse bis zum 31. Januar 2014 verlängert worden ist. Nach bisheriger Einschätzung wird der Versuch als Erfolg gewertet; die emissionsabhängigen Entgelte sollen beibehalten werden.

Der Flughafen Hamburg hat sich dem oben genannten Modellversuch angeschlossen und Schadstoffemissionen aufkommensneutral in der Entgeltordnung berücksichtigt; an den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf sind die emissionsabhängigen Entgelte ebenfalls eingeführt worden; in Berlin Brandenburg International soll die Einführung mit der Flughafeneröffnung erfolgen.

Sobald zu den emissionsabhängigen Entgelten abschließende Ergebnisse vorliegen, wird auch die Flughafen Bremen GmbH eine entsprechende Anpassung vornehmen.

b) Ausnahmegenehmigungen von den nächtlichen Flugbeschränkungen

Die Flughafengenehmigung sieht vor, dass die Luftfahrtbehörde abweichend von den grundsätzlichen Flugbeschränkungszeiten „in begründeten Fällen, insbesondere zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses, Ausnahmegenehmigungen erteilen“ kann. Hierzu hat der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen seit Anfang dieses Jahres die dazu in jedem Einzelfall in der Luftfahrtbehörde getätigten Abwägungen im Internet veröffentlicht. Somit ist für jeden Bürger und jede Bürgerin nachvollziehbar, was die entscheidungserheblichen Gründe zur Erteilung oder Ablehnung einer Genehmigung im Einzelnen sind (siehe hierzu auch Anlage 3).

Wenn die Luftfahrtbehörde über Ausnahmeerlaubnisse für Nachtflüge entscheidet, werden hierfür Gebühren berechnet. Bei der Gebührenbemessung gilt das Äquivalenzprinzip; d. h. die Gebühren sind so zu bemessen, dass zwischen der den Verwaltungsaufwand berücksichtigenden Höhe der Gebühr einerseits und der Bedeutung, dem wirtschaftlichen Wert oder dem sonstigen Nutzen der Amtshandlung andererseits ein angemessenes Verhältnis besteht.

Folgende Gebühren werden seit dem 1. Januar 2012 erhoben:

Landungen von Fluggesellschaften, die nicht als Home Carrier anerkannt wurden und Starts aller Fluggesellschaften:

- 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 von maximal zwei Maschinen,
die als Home Carrier anerkannt wurden:

- d) nach 24.00 Uhr und bis 00.30 Uhr Ortszeit 300 €,
- e) nach 00.30 Uhr 500 €.

Für die Ablehnung eines entsprechenden Antrags wird eine Gebühr von 50 % des jeweiligen Betrags erhoben.

Diese Gebühren sind zusätzlich zu den zeitlichen Entgeltzuschlägen der Flughafen Bremen GmbH von den betroffenen Fluggesellschaften an die Genehmigungsbehörde zu entrichten

c) Fluglärmzonen

Das Bundesfluglärmgesetz in Verbindung mit den Schallschutzverordnungen des Bundes sieht Ansprüche von Grundstückseigentümern auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen gegen Flughäfen vor, sofern sich das fragliche Grundstück in der Tagschutzzone 1 oder der Nachtschutzzone des Lärmschutzbereichs des Flughafens befindet.

Die Freie Hansestadt Bremen hat in 2009 als erstes Bundesland überhaupt für ihren Verkehrsflughafen die erforderliche konkretisierende Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs erlassen, in der die einzelnen Lärmschutzonen ausgewiesen wurden (vergleiche Anlage 4).

Die Ausweisung ist nach einem bundesrechtlich vorgeschriebenen Verfahren erfolgt: Nach § 3 Fluglärmgesetz in Verbindung mit § 2 Absatz 2 der ersten Schallschutzverordnung des Bundes werden die Daten der sechs verkehrsreichsten Monate eines Prognosejahres zugrundegelegt, das in der Regel zehn Jahre nach dem Jahr der Datenanforderung bei dem Flughafen liegen soll. In Bremen handelt es sich um Prognosedaten für das Jahr 2020, die nach heutigen Erkenntnissen hoch angesetzt sind und zu einer großzügigen Bemessung der einzurichtenden Lärmschutzonen kommen.

Durch die Mechanismen des Fluglärmgesetzes in Verbindung mit der bremischen Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs ist gewährleistet, dass die Anwohner einen den Regelungen entsprechenden, in der Regel auf Kosten der Flughafen Bremen GmbH, verbesserten baulichen Schallschutz haben werden. Ansprüche entstehen ab 2014, also erheblich früher als nach der Prognose die entsprechende Verkehrsmenge für das Jahr 2020 eintreten würde.

Die Flughafen Bremen GmbH rechnet derzeit auf Basis anhaltender Steigerungen der Flugbewegungszahlen von jährlich etwas über 2 % mit Schallschutzersatzaufwendungen von etwa 4,8 Mio. €, die sie bis 2020 an die berechtigten Anwohner auszahlen hat.

Das dem Antragsverfahren zugrunde liegende weitere Verfahren wird derzeit noch in Abstimmung mit der Flughafen Bremen GmbH in Verbindung mit den Erfahrungen aus anderen Bundesländern weiter bürgerfreundlich optimiert.

d) Transparenz und Dokumentation

Auf der Website des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (www.wirtschaft.bremen.de) sind unter der Rubrik „Info und Service“ für den Bereich Luftverkehr und Flughäfen Informationen zu den Themen „Umweltinformationen Luftverkehr“, „Bauschutzbereich Verkehrsflughafen Bremen“ und „Lärmschutzbereich Flughafen Bremen“ dargestellt. Unter der Rubrik Umweltinformationen Luftverkehr sind detaillierte Informationen zu den Flugbetriebszeiten (aufgeschlüsselte Daten zu Nachtflügen seit 2004), den Lärmwerten an den einzelnen Messstationen und den Ausnahmeerlaubnissen für Nachtflüge (mit Angabe von Zeiten und Grund) dargestellt. Seit dem 1. Januar 2012 werden zudem die Zahlen der abgelehnten Anträge für Nachtflüge veröffentlicht.

e) Fluglärmkommission

Die Fluglärmkommission wurde aufgrund des Luftverkehrsgesetzes eingerichtet. Sie bietet eine Plattform für den Austausch aller am Luftverkehr Beteiligten und Betrof-

fenen im offenen Dialog mit dem Ziel, die Genehmigungsbehörde beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und die Deutsche Flugsicherung GmbH fachlich zu beraten.

Dabei soll die Fluglärmkommission der Mediation aller Beteiligten über Grundsatzangelegenheiten der Fluglärmproblematik in geschützter Atmosphäre dienen. Die Fluglärmkommission hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, nach der sie nicht öffentlich tagt. Dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen obliegt es, die Geschäftsordnung der Fluglärmkommission zu genehmigen. Anfragen beim Bundesministerium für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung bezüglich der Möglichkeit der öffentlichen Tagung der Fluglärmkommission wurden mit Verweis auf den beratenden Charakter des Gremiums negativ beschieden. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) teilt diese Einschätzung. Zum Ausgleich der fehlenden Öffentlichkeit in den Sitzungen bemüht sich der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen um größtmögliche Transparenz bezüglich der Tagesordnungen und Protokolle der einzelnen Sitzungen. So werden diese Dokumente ebenfalls im Internet veröffentlicht.

f) Militärische Flugbewegungen

Der Verkehrsflughafen Bremen wird auch für Übungsanflüge von Hubschraubern und Transportflugzeugen der Bundeswehr im Rahmen von Pilotenschulungen und -Trainings genutzt. Dabei kommt es in der Regel lediglich auf die Nutzung des Instrumentenlandesystems an, sodass es zwar nicht zu Landungen aber zu wiederholten Anflügen kommt.

Weder bremische Behörden noch die Flughafen Bremen GmbH werden über bevorstehende Flugereignisse dieser Art informiert. Weil eine Bodenberührung auf der Landebahn nicht stattfindet, können auch keine Entgelte erhoben werden.

Derartige Übungsanflüge lösen gelegentlich Fluglärmbeschwerden von Flughafenwohnern aus.

Im Interesse der Verringerung des Fluglärms in Bremen ist deshalb der enge Kontakt zum Amt für Flugsicherung der Bundeswehr in Köln bzw. zum Luftwaffenamt maßgeblich. Ziel der Bemühungen des/der Fluglärmbeauftragten für den Flughafen Bremen beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr ist es, die Lärmbelästigung durch Übungsanflüge über das Stadtgebiet von Bremen zu reduzieren.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wird die in a) bis f) genannten Handlungsfelder weiter zum Schutz der Anwohner am Flughafen intensiv verfolgen und die Lärmentwicklung am Flughafen kritisch begleiten. Die Handlungsfelder machen den Willen zur Reduzierung des nächtlichen Fluglärms am Flughafen deutlich und folgen damit den besorgten Äußerungen der Bürgerinnen und Bürger, ohne grundsätzlich die Wahrnehmung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu gefährden.

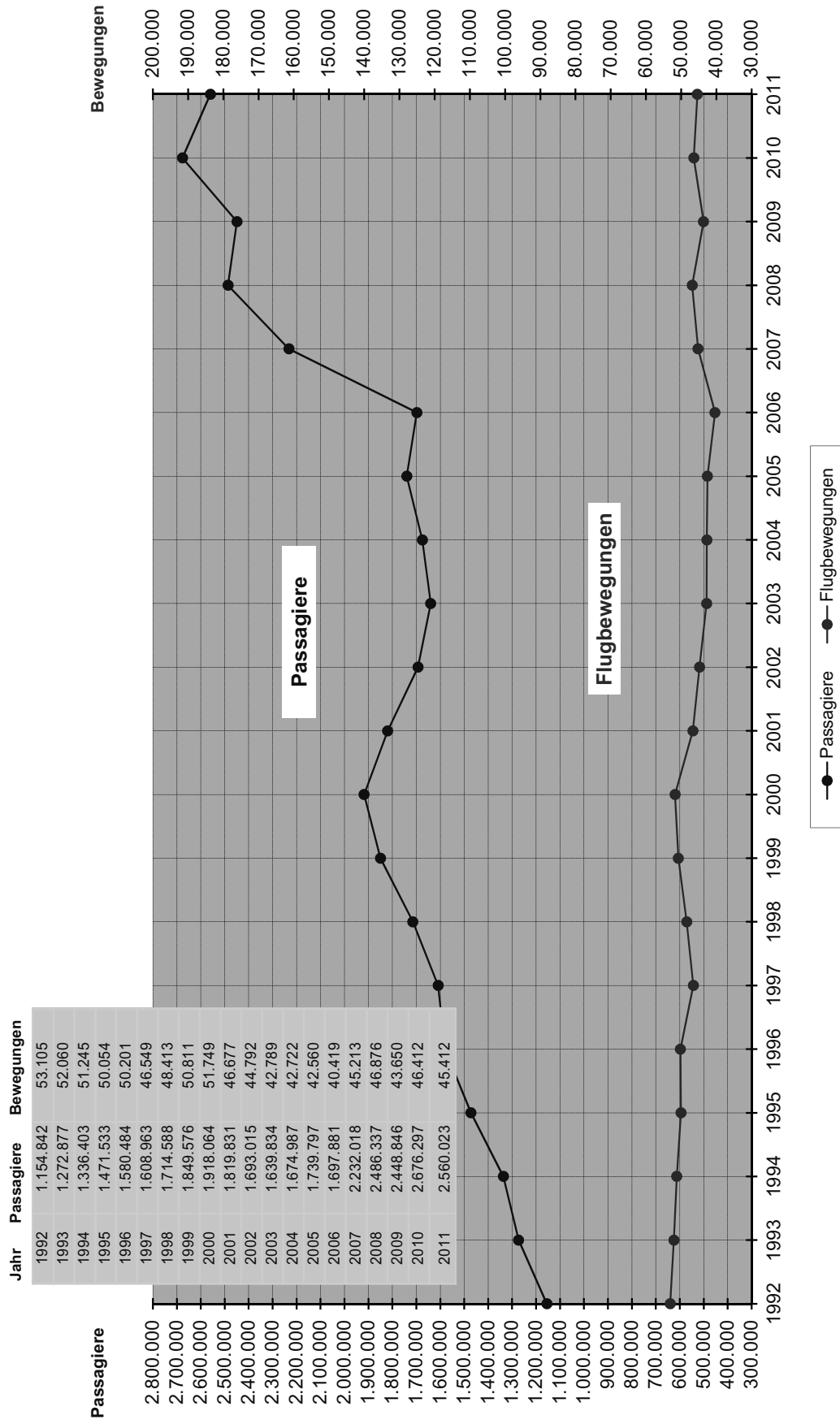
Für die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

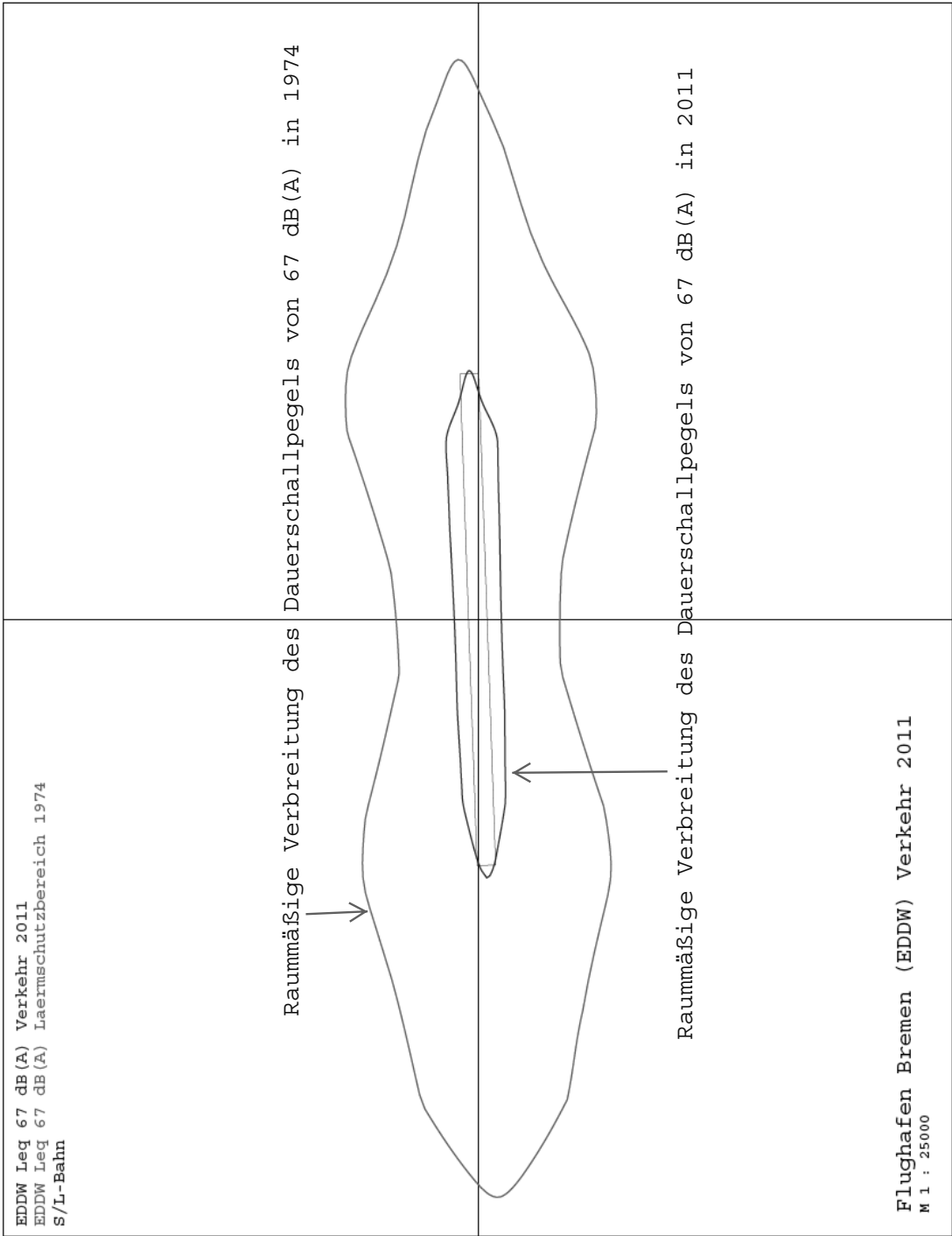
Martin Günthner
(Vorsitzender)

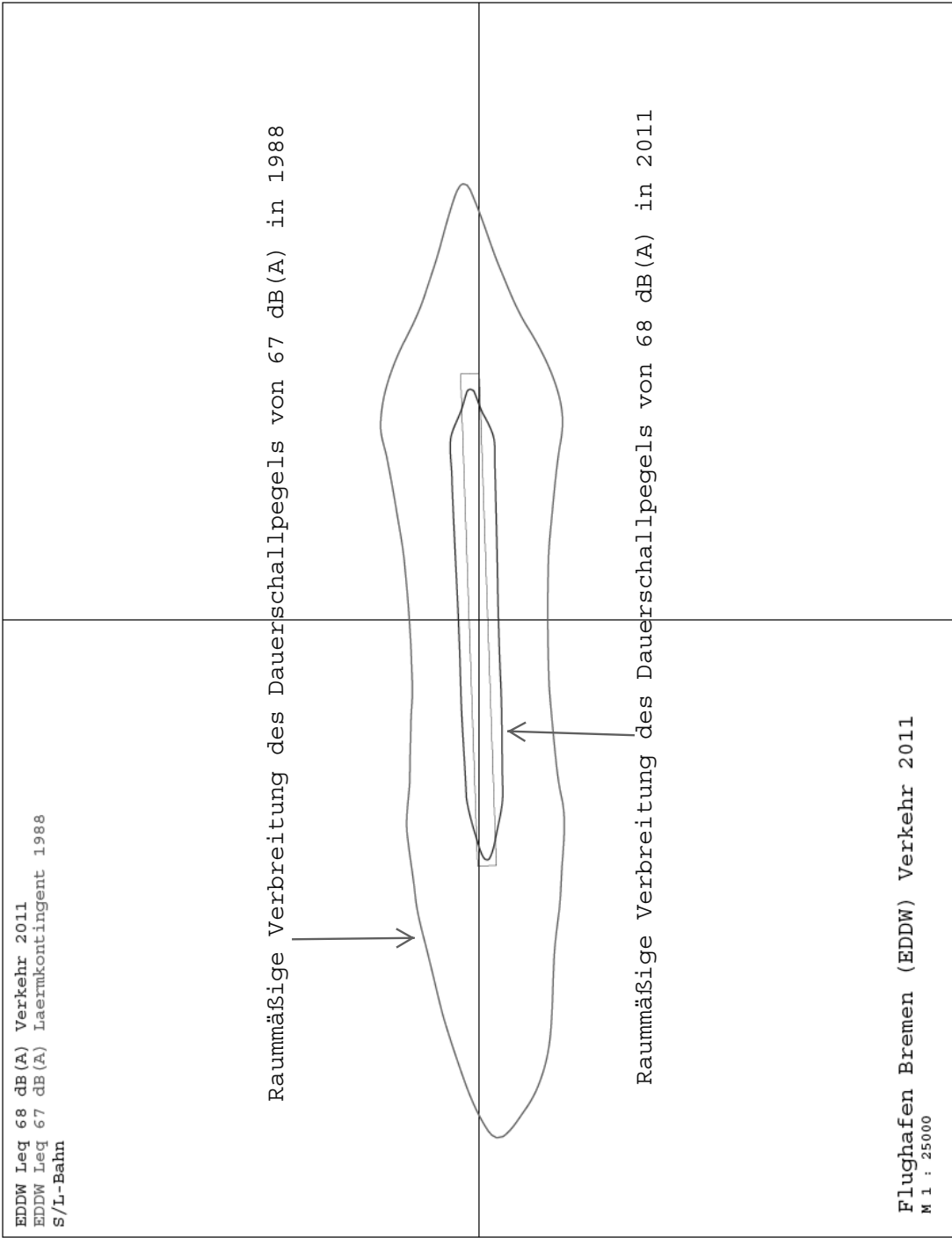
Andreas Kottisch
(Sprecher)

Flughafen Bremen
Passagiere - Flugbewegungen

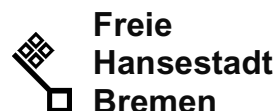
CITY AIRPORT BREMEN







Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen



Verkehrsflughafen Bremen

Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen zu den Nachtflugbeschränkungen

Nachtflüge können eine Belastung für die im Umfeld des Flughafens und im Bereich der Einflugkorridore lebenden Menschen darstellen. Deshalb müssen vor Erteilung einer Ausnahmegenehmigung die jeweiligen Gesichtspunkte abgewogen werden. Neben den berechtigten Interessen der Anwohner ist dabei zu bewerten, ob es zu erheblichen Störungen im Luftverkehr kommt, wenn das betreffende Flugzeug den Verkehrsflughafen Bremen nicht erreichen kann.

Das Erteilen einer Ausnahmeerlaubnis von den Nachtflugbeschränkungen ist in der Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen unter Ziffer E.2.2. geregelt. Hiernach kann der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in begründeten Fällen, insbesondere zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses, Ausnahmegenehmigungen erteilen.

Somit wird zunächst geprüft, ob ein begründeter Fall vorliegt oder nicht. Begründete Fälle sind vor allem erhebliche Störungen im Luftverkehr.

Sodann erfolgt die Ermessensentscheidung darüber, ob eine Ausnahmegenehmigung erteilt wird.

Bei der Entscheidung über die Erteilung einer solchen Ausnahmeerlaubnis von den Nachtflugbeschränkungen ist insbesondere der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren. Das heißt, dass die Erteilung einer Ausnahmeerlaubnis vor allem angemessen sein muss. Daher sind die Interessen der verschiedenen Betroffenen abzuwägen.

So müssen bei der Abwägung, ob in einem begründeten Fall eine Ausnahmeerlaubnis von den Nachtflugbeschränkungen erteilt werden kann, folgende Gesichtspunkte Berücksichtigung finden:

Einerseits ist dem Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm Rechnung zu tragen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass aus gesundheitlichen Gründen nachts ein möglichst langer Zeitraum ohne Flugbewegungen bleiben sollte beziehungsweise die Anzahl der Flüge auf das Mindestmaß zu beschränken sind.

Auf Grund der Erkenntnisse aus dem Vollzug des Fluglärmgesetzes des Bundes ist hierbei zu beachten, dass der bisherige Umfang des Nachtflugbetriebs noch unter den für die Einrichtung der Lärmschutzzonen im Fluglärmgesetz verantwortlichen Prognosezahlen liegt, denn erst der Umfang des Nachtflugbetriebs, wie er im Prognosejahr 2020 erwartet wird, löste die Nachtschutzzone in der aktuellen Größe aus. Die Grundsätze und die Grundabwägung, die der Bundesgesetzgeber schon mit dem Fluglärmgesetz getroffen hat, sind darüber hinaus nicht bei jeder Einzelfallentscheidung erneut durch die Luftfahrtbehörde beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zu überprüfen.


Andererseits ist das Interesse an der Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr zu berücksichtigen.

Für ein Flugzeug, welches nicht am eigentlichen Zielort in Bremen landen darf, bedeutet das, dass

- das Flugzeug entweder am Startflughafen stehen bleiben muss, mit der Konsequenz, dass die Beförderung der Passagiere erst am nächsten Tag erfolgen kann, oder

 Eingang
Martinistraße 28
28195 Bremen

Dienstgebäude
Zweite
Schlachtpforte 3

 Bus Linie 25
Martinistraße

Bankverbindungen
Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00) Kto. 1070115000
Bundesbank (BLZ 290 000 00) Kto. 29001565

- das Flugzeug zu einem Ausweichflughafen (Münster, Hannover, Hahn, etc.) fliegt und alle Passagiere gleich welchen Alters mit mehreren Bussen und entsprechenden zeitlichen Verzögerungen ggf. erst am folgenden Morgen in Bremen ankommen,
- das Flugzeug für den Umlauf am nächsten Tag fehlt,
- die von Bremen am Folgetag abfliegenden Passagiere nicht planmäßig befördert werden können,
- die Besatzungsplanung der Fluggesellschaft (wegen Flugdienst- und Ruhezeitregelungen) durcheinander gerät,
- weitere Folgeverzögerungen und –verspätungen eintreten.

Diese Folgen sind gravierende Einschnitte in die Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs.

Meist handelt es sich bei den Anträgen auf Ausnahmeerlaubnis von den Nachtflugbeschränkungen um gleichgelagerte Fälle. Dabei ist hinsichtlich der verschiedenen Antragsteller der Gleichbehandlungsgrundsatz zu beachten.

Dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird im Einzelfall auch dadurch Rechnung getragen, dass die Luftfahrtbehörde höhere Anforderungen an den Grund der Verspätung stellt, je später die zu erwartende Flugbewegung stattfinden soll.

Die Abwägung der widerstreitenden Interessen ergab in der Vergangenheit, dass im Falle von geplanten Passagierflügen, die abends verspätet eintrafen, aufgrund der weitreichenden Folgen einer Ablehnung die Belange des Luftverkehrs in der Regel überwogen, und eine Erlaubnis erteilt wurde.

Bei regelmäßig wiederkehrenden Verspätungen einzelner Fluggesellschaften werden seitens der Luftfahrtbehörde strengere Maßstäbe hinsichtlich der Glaubwürdigkeit der Begründung angelegt.

Abgelehnt werden außerdem beispielsweise für 05.30 Uhr beantragte Starts oder Landungen, da bei diesen nicht erkennbar ist, dass sich aus der Ablehnung des Antrags auf Ausnahmeerlaubnis und der daraus resultierenden Start- bzw. Landezeit ab 06 Uhr eine gravierende Verzögerung im Laufe des Tages ergeben würde.



Lärmschutzbereich Flughafen Bremen

Übersichtskarte Lärmschutzbereich

Stand: 22.10.2009

Legende:

- Tag-Schutzzone 1 $L_{pAeq} \geq 65$ dB(A)
- Tag-Schutzzone 2 $L_{pAeq} \geq 60$ dB(A)
- Nacht-Schutzzone $L_{pAeq} \geq 55$ dB(A) oder 6 und mehr Fluglärmereignisse mit einem $L_{Amax} \geq 57$ dB(A) innen

