

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.

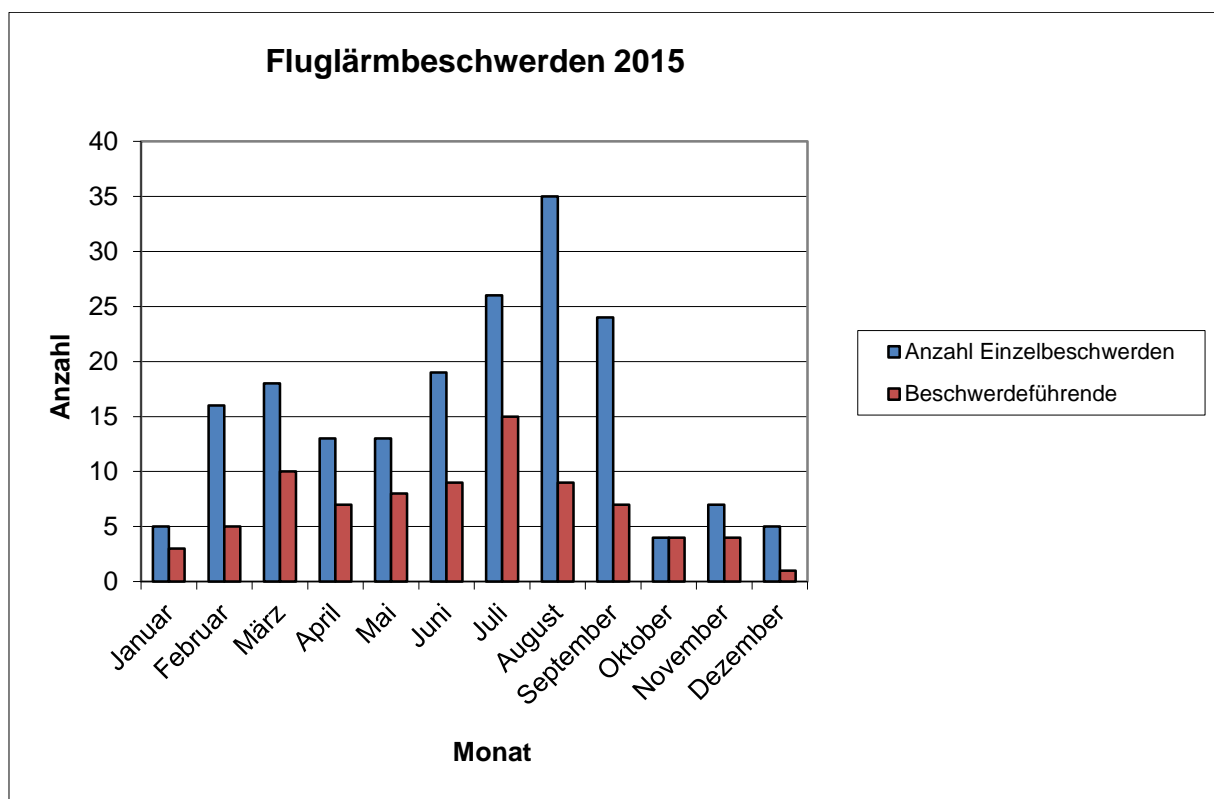


Abbildung 1: Monatliche Anzahl der Beschwerden und der Beschwerdeführenden

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.

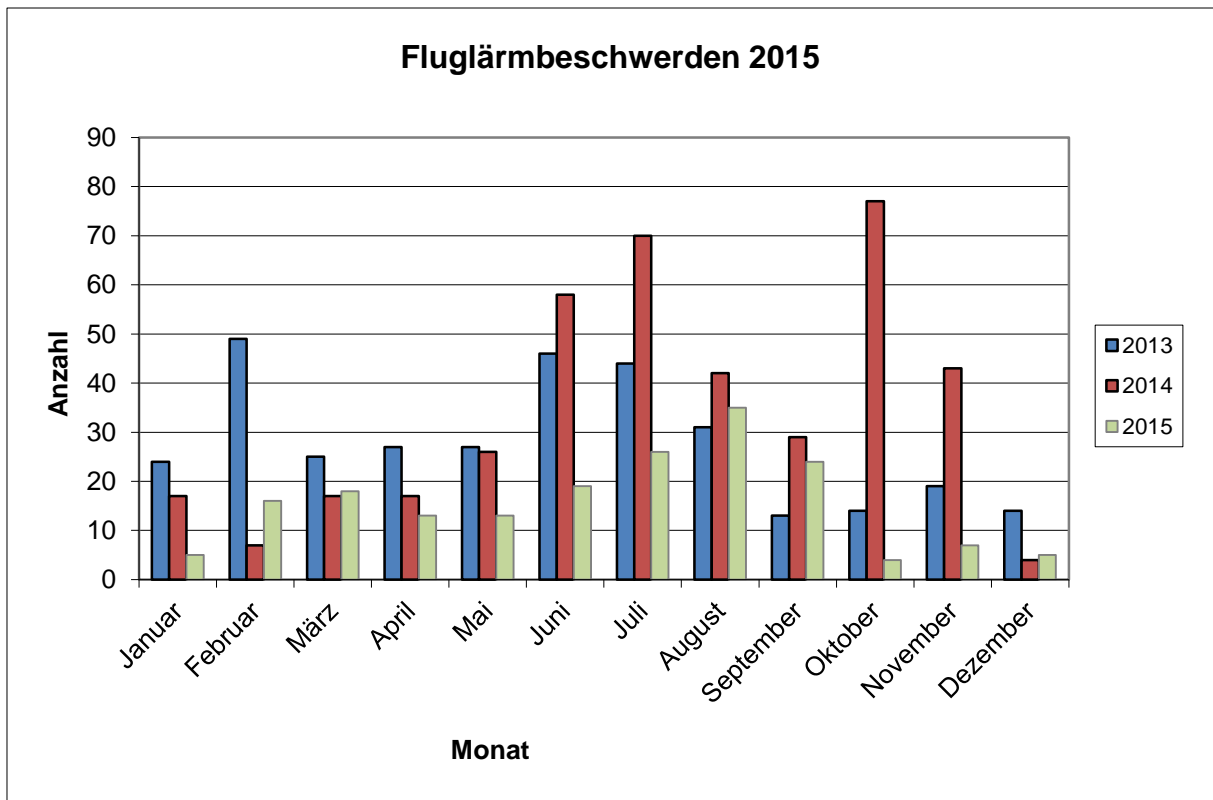


Abbildung 2: Vergleich der monatlichen Beschwerden von 2013 bis 2015

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).

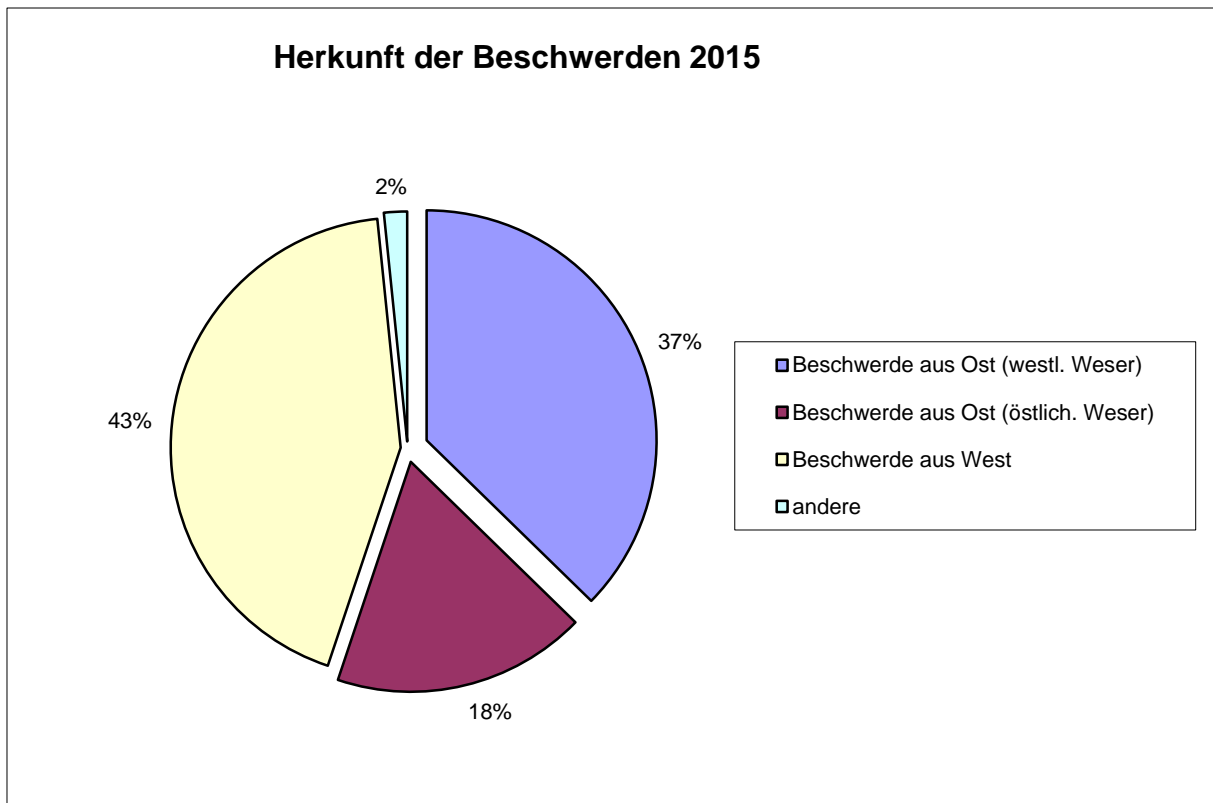


Abbildung 3: Prozentualer Anteil der Herkunft der Beschwerden im Verhältnis zur Lage des Flughafens

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.

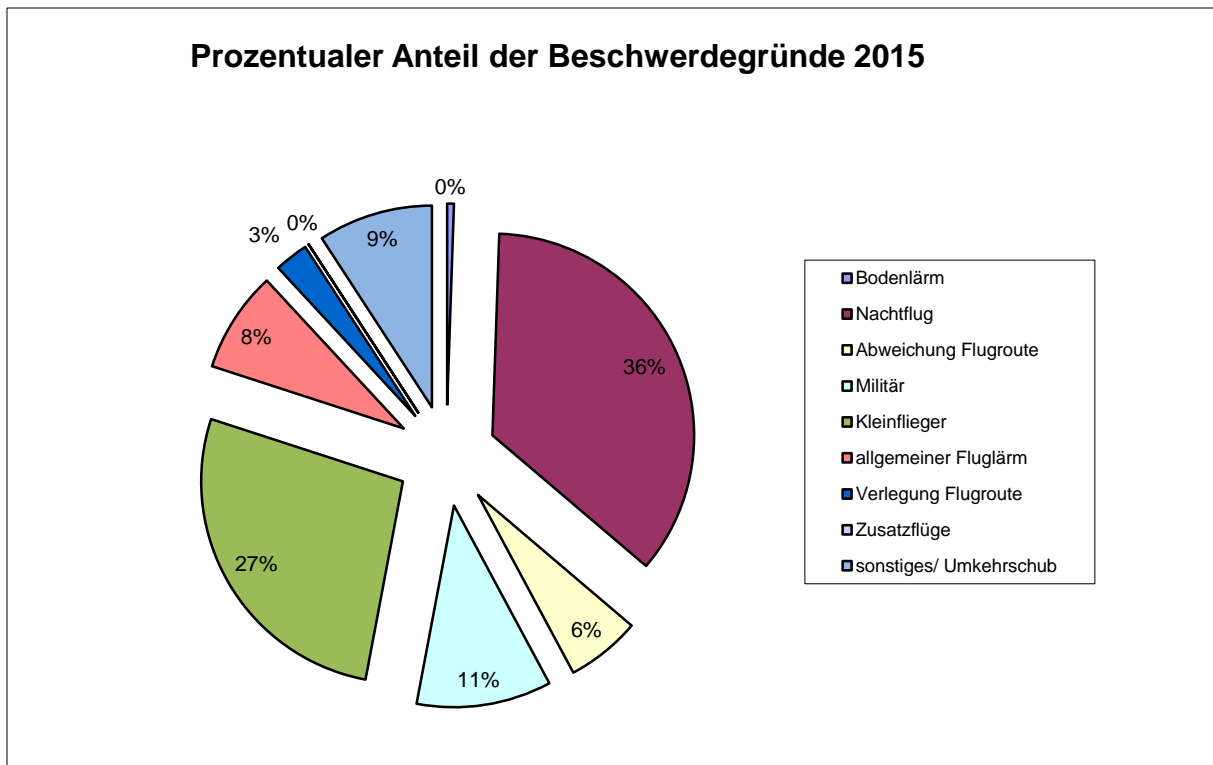


Abbildung 4: Verteilung der Beschwerdegründe

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 Fluglärm-schutzbeauftragte 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 Fluglärm-schutz 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.