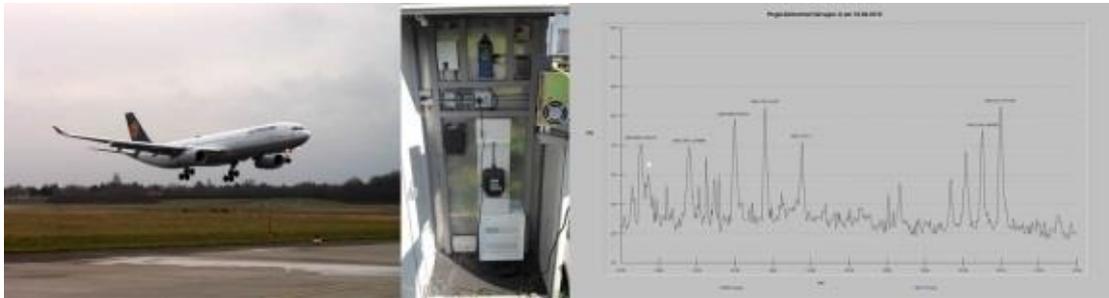


Jahresbericht 2014

der Fluglärmschutzbeauftragten 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 2014	2
2.1 Nachtflüge	6
2.2 Abweichungen von der Flugroute	6
2.3 Überflüge von Kleinfliegern	6
3. Veröffentlichung der FLK-Protokolle mit Anlagen	7
4. AG Fluglärm-Messanlage/Visualisierung	7

Jahresbericht 2014 der Fluglärmschutzbeauftragten

1. Verkehrszahlen

Im Kalenderjahr 2014 fanden am Verkehrsflughafen Bremen insgesamt 45.987 Flugbewegungen statt. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der Flüge um 3,75 Prozent (oder 1.723 Flugbewegungen). Der Betriebsrichtungsanteil in Richtung Westen (sog. 27-Betrieb) lag in 2014 bei ca. 63 Prozent; der Betriebsrichtungsanteil in Richtung Osten (sog. 09-Betrieb) lag bei rund 37 Prozent.

2. Beschwerdesituation 2014

Im Berichtszeitraum gingen 407 Fluglärmbeschwerden von 66 Beschwerdeführenden ein. Abbildung 1 zeigt den Anstieg der monatlichen Beschwerden während der Sommermonate. Im Juli sind 70 Beschwerden von 21 Beschwerdeführenden eingegangen. Im Oktober lagen 77 Beschwerden von 9 Beschwerdeführenden vor. Für die Monate Oktober und November ist anzumerken, dass 54 bzw. 65 % der vorgebrachten Beschwerden auf zwei Beschwerdeführende aus dem Stadtteil Hemelingen zurückgingen.

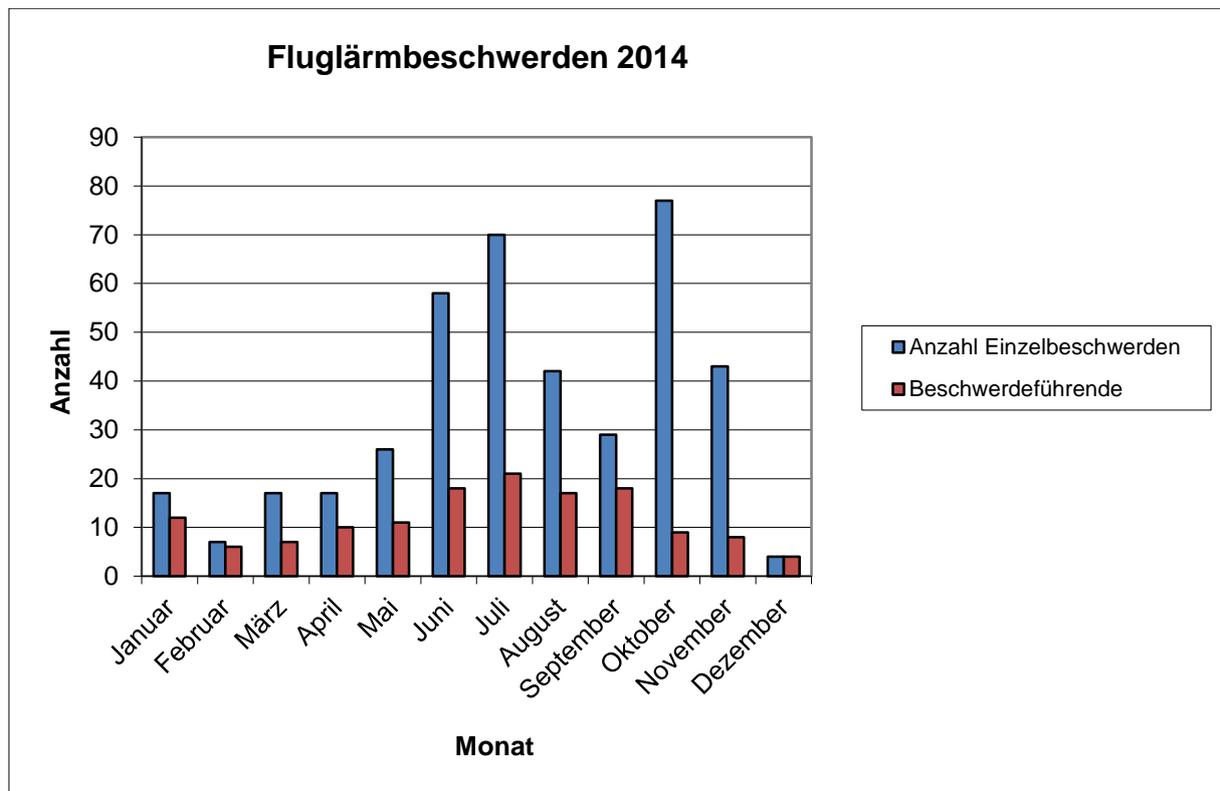


Abbildung 1: Monatliche Anzahl der Beschwerden und der Beschwerdeführenden

Der Vergleich der monatlichen Anzahl der Beschwerden mit den Jahren 2012 und 2013 zeigt die jährliche tendenzielle Zunahme im Juni, Juli und August (s. Abbildung 2). Die Entwicklung im Oktober und November 2014 wurde wie bereits oben erwähnt von zwei Beschwerdeführenden mit jeweils mehr als der Hälfte der monatlichen Beschwerdeanzahlen geprägt.

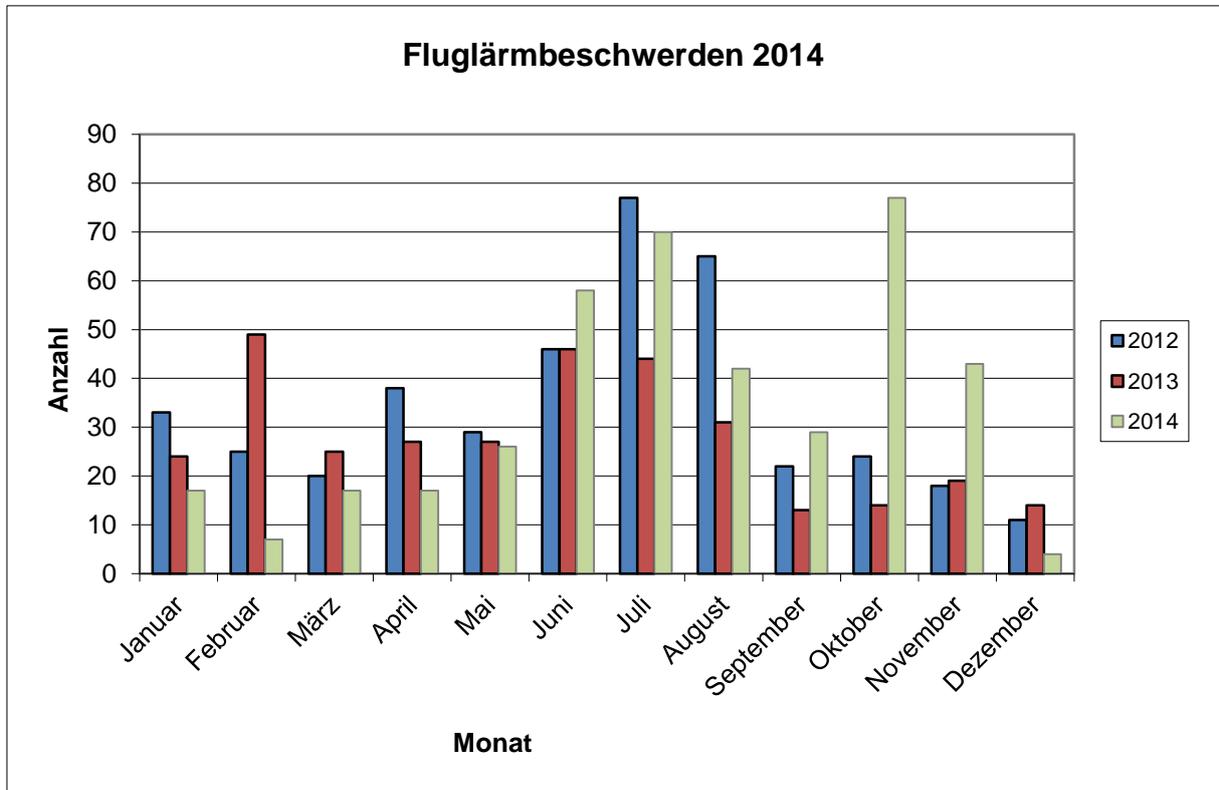


Abbildung 2: Vergleich der monatlichen Beschwerden von 2012 bis 2014

Der nachfolgenden Darstellung ist der prozentuale Anteil der Herkunft der Beschwerden im Verhältnis zur Lage des Flughafens zu entnehmen.

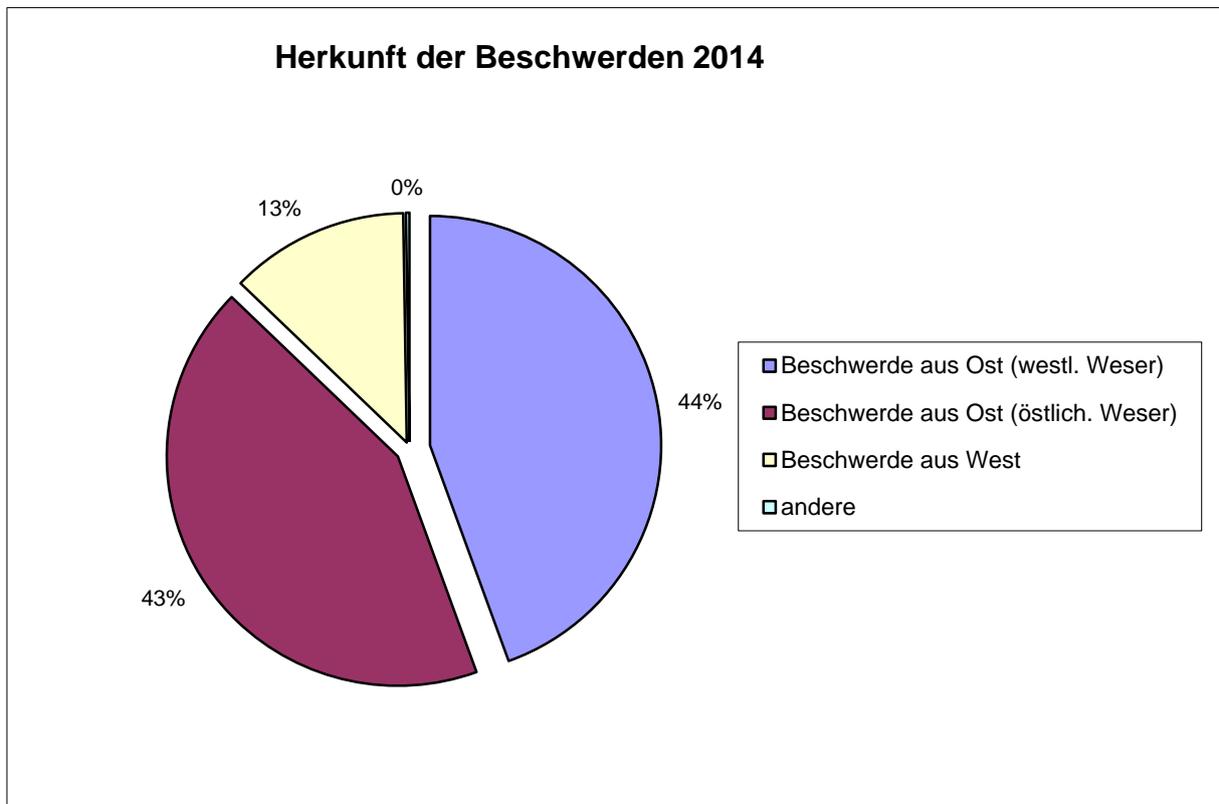


Abbildung 3: Herkunft der Beschwerden im Verhältnis zur Lage des Flughafens

In Abbildung 3 wird deutlich, dass 44 % aller Fluglärmbeschwerden aus dem Bereich Ost (westlich der Weser) eingingen. Fast ausschließlich kamen die Beschwerden aus dem Stadtteil Obervieland und nur wenige aus der Neustadt.

Aus dem Bereich Ost (östlich der Weser) gingen 43 % der Beschwerden ein, vorwiegend aus Hemelingen und aus Osterholz.

Weitere 13 % kamen aus dem Bereich West, hauptsächlich aus dem Stadtteil Huchting sowie aus der Gemeinde Stuhr.

Die Beschwerdestatistik unterscheidet folgende Kategorien, welche von den Beschwerdeführenden bei Ihrer Eingabe im Online-Service Fluglärm gewählt werden: Abweichung einer Flugroute, Allgemeiner Fluglärm, Bodenlärm, Kleinflieger, Militär, Nachtflug, Sonstiges/Umkehrschub, Verlegung einer Flugroute und Zusatzflug.

2014 sind die Hauptbeschwerdegründe Störungen der Nachtruhe nach 22:30 Uhr gefolgt von Abweichungen der Flugroute, Überflüge von Kleinfliegern sowie Allgemeiner Fluglärm gewesen (siehe Abbildung 4).

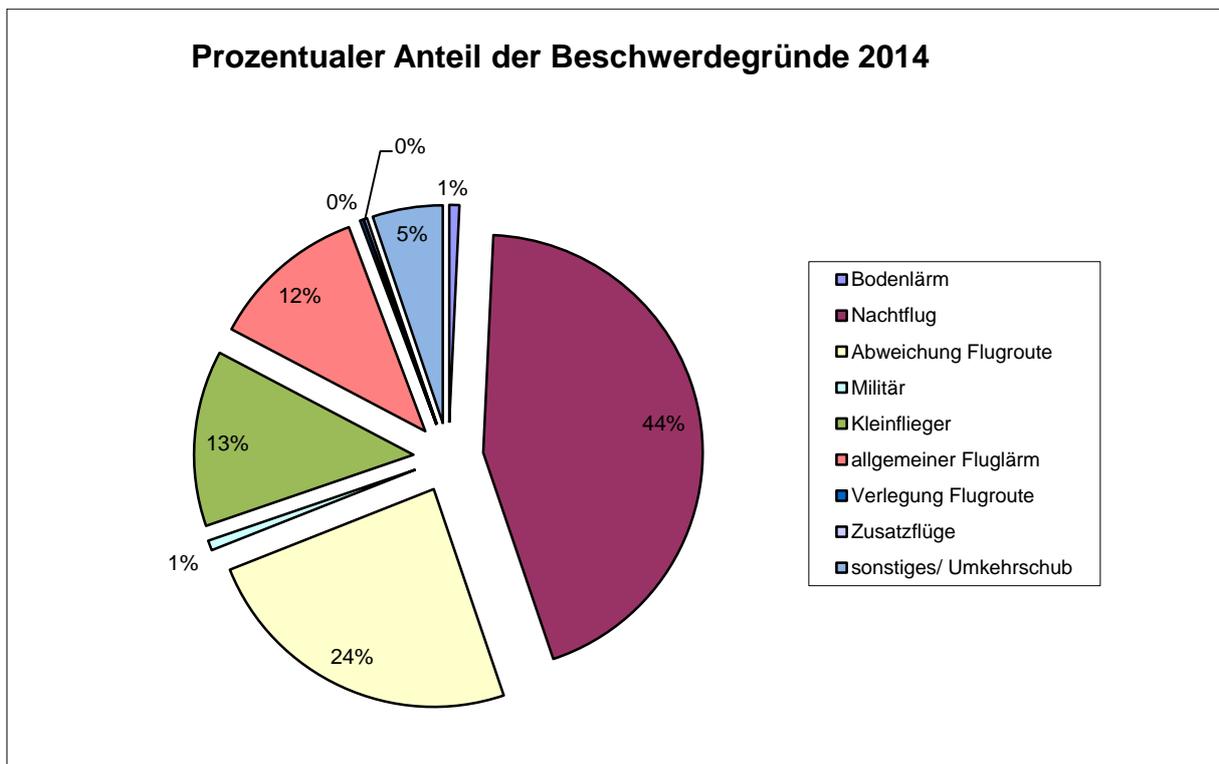


Abbildung 4: Verteilung der Beschwerdegründe

2.1 Nachtflüge

Während der Nachtflugbeschränkung von 22 Uhr bis 6 Uhr erfolgten insgesamt 1.727 Flugbewegungen (3,75 % der Gesamtflüge in 2014). In 2013 waren es 1.799 Flüge und entsprechend 4 Prozent der Gesamtflugbewegungen.

In der Zeit von 22 bis 22:30 Uhr gab es 1.047 Flüge, weitere 330 Home-Carrier-Flüge bis 23:00 Uhr sowie 39 verspätete Home-Carrier bis 24:00 Uhr, 6 Ausweichflüge und 28 Ambulanzflüge, womit 1.450 Flüge durch die Genehmigung abgedeckt waren.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Anzahl der Landungen von Fluggesellschaften mit Home-Carrier-Status von 137 auf 369 erhöht. Gemäß der Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen sind jährlich 730 Home-Carrier-Flugbewegungen zulässig. Für geplante Landungen zwischen 22:00 und 22:30 wurden bei Verspätungen bis 22:45 Uhr 118 Ausnahmeerlaubnisse erteilt, 56 bis 23:00 Uhr, 58 bis 24:00 Uhr und 5 nach 24:00 Uhr. Zudem erfolgte eine Home-Carrier-Landung nach 24:00 Uhr. Weitere 40 Ausnahmeerlaubnisse wurden für zusätzliche Nachtflüge erteilt. Die Gründe für die Erteilung der 278 Ausnahmeerlaubnisse waren hauptsächlich Umlaufprobleme (78), Technische Probleme (48), Flugsicherung/Zeitnischenvergabe (47) und wetterbedingte Verzögerungen (39).

In 2014 ist im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg der erteilten Erlaubnisse von den Nachtflugbeschränkungen von 64 (oder 24 Prozent) festzustellen.

2.2 Abweichungen von der Flugroute

Im Berichtszeitraum gingen 24 % aller Beschwerden auf Vermutungen einer Routenabweichung zurück. Die meisten Angaben bezogen sich auf Abflugstrecken mit Startrichtung Ost und Drehpunkt 2,5 DME, ausgehend von zwei Beschwerdeführenden aus Hemelingen. Bemängelt wurde ein Überschießen in Hemelinger/Arberger Wohngebiete hinein.

Von 83 von der DFS überprüften Abflügen konnten 15 meist geringe östliche Abweichungen von der Nominallinie im Bereich der Südkurve der „Weser-Nienburg-Route“ (davon eine Pilotenanweisung) festgestellt werden. Die Abflugstrecken mit Startrichtung Ost und Drehpunkt 2,5 DME wurden überwiegend sehr genau eingehalten. Leicht westliche Abweichungen von der Nominallinie wurden bei 16 Flügen festgestellt.

Die tatsächlich geflogenen Abflugrouten wurden nach Flugzeugtypen und Airlines analysiert. Nach Sichtung befanden sich alle innerhalb des Flugerwartungsgebietes und haben die vorgeschriebenen Verfahren eingehalten. Bei wiederholten östlichen Abweichungen von der Nominallinie wurden Airlines gemeinsam von je einem Vertreter der Deutschen Flugsicherung, der Flughafen Bremen GmbH sowie der Fluglärmschutzbeauftragten angeschrieben, um im Interesse der Vermeidung von Wiederholungen auf Optimierungsmöglichkeiten hinzuweisen.

2.3 Überflüge von Kleinfliegern

Gegenstand der Beschwerden sind hauptsächlich Überflüge der fünf Ausbildungsflugzeuge Cessna Citation CJ 1+ der Lufthansa Flight Training GmbH (LFT). Die Informationen aus den Bürgerbeschwerden wurden an die LFT weitergeleitet und der

Flugbetrieb teils um Stellungnahmen gebeten. Zum Thema der IFR- und VFR-Pattern der Ausbildungsflüge gab es mit der Verkehrsfliegerschule einen Informationsaustausch über die Trainingsabläufe. Da sich der Sitz der Verkehrsfliegerschule direkt am Verkehrsflughafen Bremen befindet, wird von dort aus gestartet und gelandet sowie ca. 25 Prozent der erforderlichen Übungsabläufe zur Ausbildung der Piloten in Bremen geplant. Dementsprechend finden ca. 75 Prozent der Übungsanflüge außerhalb von Bremen an anderen Flughäfen statt. 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 und 9 Uhr und kehren nach ca. 5 Stunden nach Bremen zurück. In 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.

3. Veröffentlichung der FLK-Protokolle mit Anlagen

Anfang Dezember 2014 wurde die Internetseite der Fluglärmkommission Bremen mit der vollständigen Bezeichnung „Kommission zur Abwehr von Fluglärm und Luftverunreinigungen für den Verkehrsflughafen Bremen“ (www.wirtschaft.bremen.de/flk) freigeschaltet, um über Aufgaben, Zusammensetzung der Kommission und aktuelle Themen zu informieren. Veröffentlicht werden die Protokolle aller Sitzungen beginnend ab 2005.

4. AG Fluglärm-Messanlage/Visualisierung

In 2014 gab es drei Sitzungen der Arbeitsgemeinschaft „Fluglärm-Messanlage/Visualisierung“, bestehend aus Vertreterinnen der Fluglärmkommission. Die AG prüfte und definierte Anforderungen an eine neue Fluglärm-Überwachungsanlage zur Herstellung der Kompatibilität mit der DIN 45643 in der Fassung 2011. Im Konsens mit der Fluglärmkommission wurden Berichtspflichten unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und dem Stand der Technik erarbeitet. Es folgte eine in Auftrag gegebene Anforderungsanalyse zur Realisierung eines software-gestützten Berichtswesens für die Fluglärm-Überwachungsanlage.