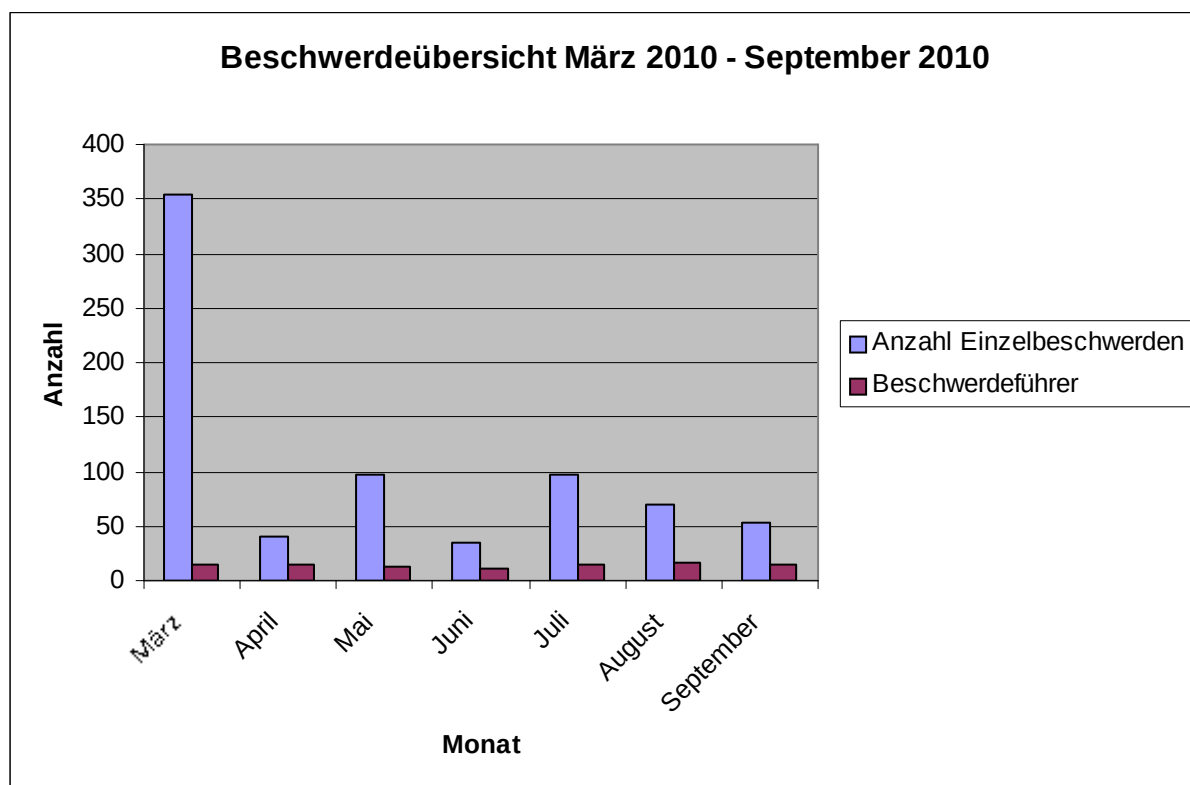


Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten März 2010 bis September 2010

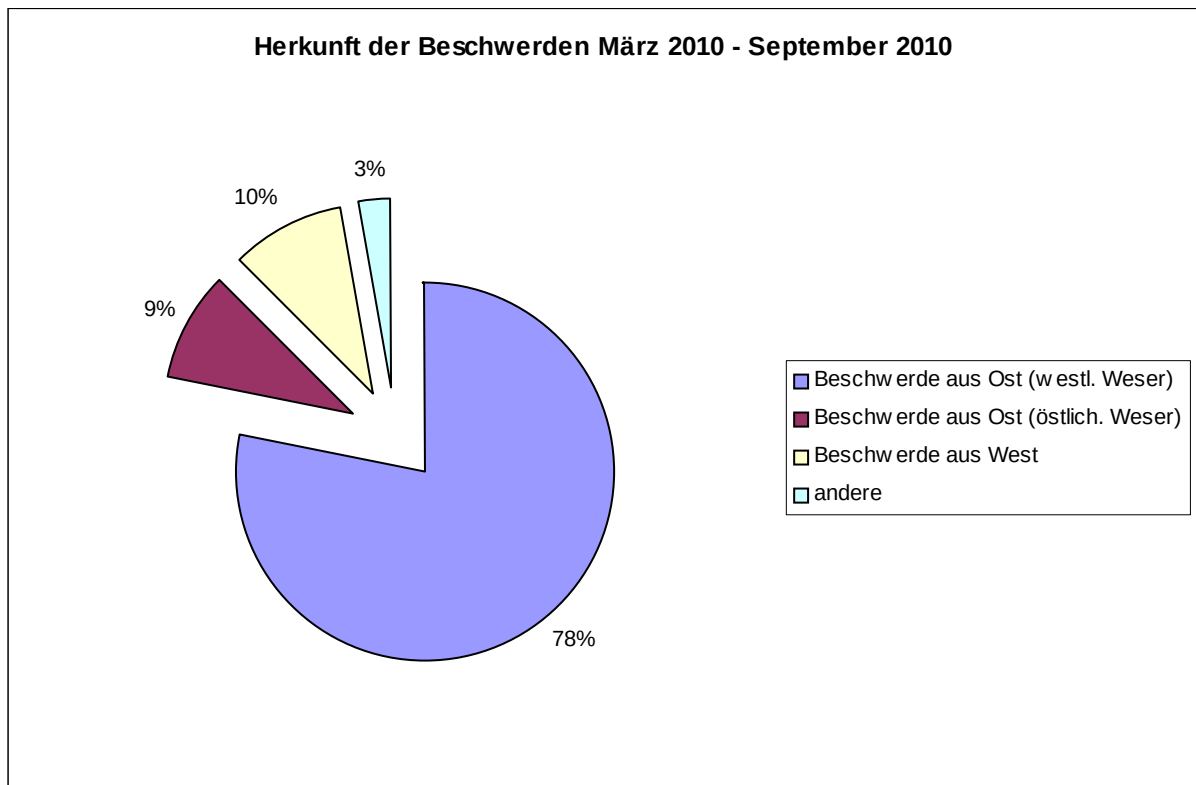
Von März 2010 – August 2010 fanden 25.064 Flüge am Flughafen Bremen statt. Die Flugbewegungen steigen damit gegenüber März 2009 – August 2009 (23.058 Flugbewegungen) um ca. 9 % und nähern sich wieder den Flugbewegungen von April bis September 2008 (25.880).

Im Berichtszeitraum vom 1. März 2010 bis 30. September 2010 gingen 748 Beschwerden von 63 Beschwerdeführern ein. Die folgende Abbildung zeigt die Aufteilung der Beschwerdeanzahlen und Beschwerdeführer über die Monate:

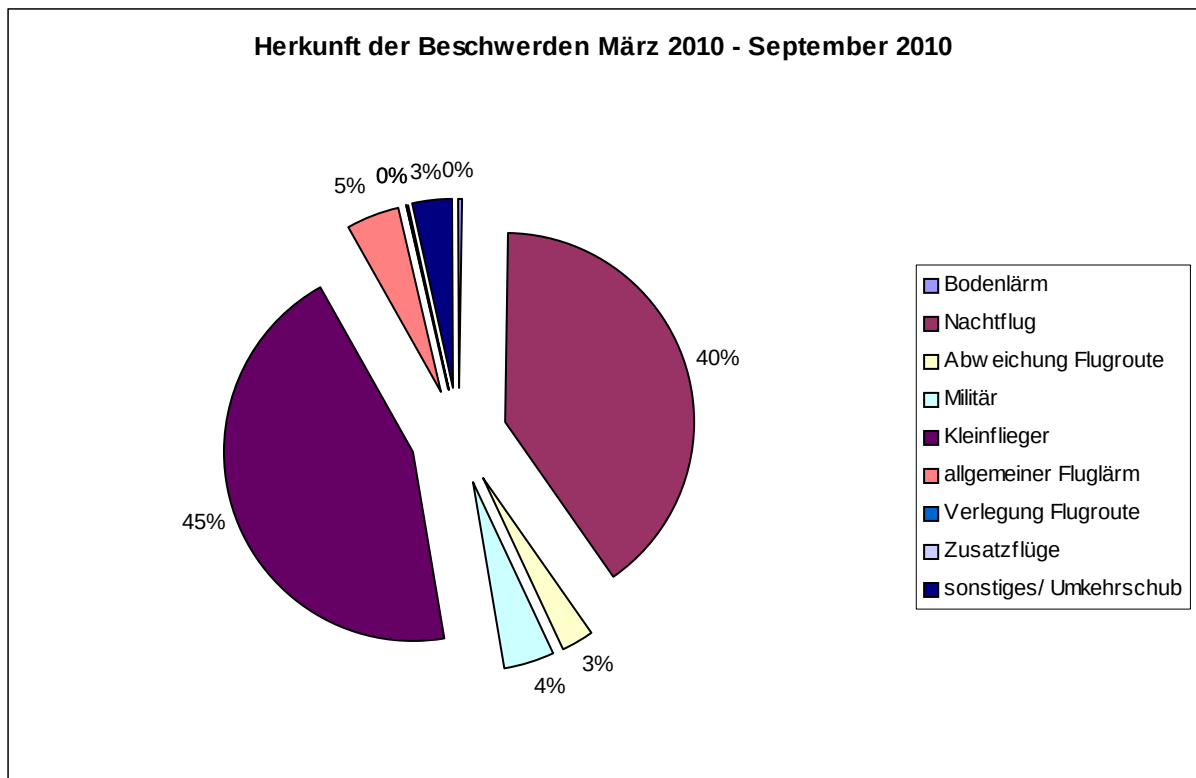


Insgesamt gingen dabei 9% der Beschwerden aus dem Bereich östlich der Weser, 78% aus dem Bereich Obervieland/Huckelriede, 10% westlich des Flughafens und 3% aus anderen Bereichen ein.

Die Herkunft der Beschwerden im Verhältnis zum Flughafen ist wie folgt aufgeteilt:



Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung der Beschwerdegründe:



Kleinflieger

Hauptbeschwerdethemen sind Flugbewegungen nach 22.30 Uhr und in den frühen Morgenstunden zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr und Kleinflieger. Die Beschwerden über Kleinflieger gehen nahezu vollständig zurück auf Übungsanflüge der holländischen Flugschule KLM. Vom 12.3.2010 bis 1.4.2010 trainierte die holländische Flugschule KLM Flight Academy An- und Abflüge sowie Platzrunden am Flughafen Bremen. Geflogen wurde mit 2-3 Kleinflugzeugen (Beech 58 bzw. 55) mit Lärmzeugnis. Trotzdem waren die Überflüge vergleichsweise laut und unangenehm. Es erfolgen bis zu 80 Flugbewegungen/Tag, z.T. in einem Abstand von < 5 Minuten über den gesamten Tag. Üblicherweise trainiert die Flugschule in Holland. Dort war das Lärmkontingent für den Flughafen ausgeschöpft und die Flüge mussten verlagert werden. Ab 1.4. beginnt in Groningen das neue Jahr für das Lärmkontingent und die Flüge konnten wieder dort erfolgen. Um die Situation zu entschärfen wurde gemeinsam mit der Flugsicherung eine Platzrunde für die Übungsflüge definiert und den Piloten zur Anwendung empfohlen. Damit wurde die Wohnbebauung so weit wie möglich von Überflügen freigehalten. Mehrere Gespräche mit der Flugschule sowie Ausbildungsleitern führten zu einer teilweisen Verlagerung der Flüge an andere Flughäfen.

Hinsichtlich weiterer Beschwerden über Kleinflieger wurde ein Gespräch mit Vertretern der ansässigen Luftsportvereine geführt, um nochmals für lärmgeduzierende Flugverfahren zu sensibilisieren und die Multiplikatorfunktion der Vereine zu nutzen.

Nachtflüge

Während der Nachtflugbeschränkung von 22 Uhr bis 6 Uhr wurden von März 2010 – Juli 2010 1.160 Flugbewegungen registriert. 938 dieser Flugbewegungen unterliegen der Ausnahmeregelung der geltenden Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen vom 28. August 2000 für Home-Carrier und Luftfahrzeuge, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kap. 3 erfüllen, und keiner Ausnahmegenehmigung durch die Luftfahrtbehörde bedurften. Für diese Flüge besteht eine generelle Erlaubnis bis 22:30 Uhr, für Home Carrier verspätet bis 24:00 Uhr.

Von März 2010 – Juli 2010 wurden für 164 verspätete Flüge und 57 zusätzliche Flüge Ausnahmegenehmigungen erteilt (einschließlich Ambulanzflügen). Gründe waren überwiegend Umlauf- und Technikprobleme sowie Schwierigkeiten mit der Witterung. Hinzu kamen zeitweilig Streiks der Fluglotsen in Frankreich, Spanien und Griechenland.

Flüge im Nachtzeitraum sind nach wie vor der häufigste Beschwerdegund. Insbesondere bei Umlaufproblemen sollte intensiv geprüft werden, ob eine Systematik erkennbar ist, die sich mit geänderten Umläufen lösen ließe.

Homecarrier

Für Homecarrier gilt in Bremen eine pauschale Verspätungsregelung, nach der verspätete Flüge bis 24:00 Uhr landen dürfen. Bei der Fluggesellschaft GXL zeigten sich jedoch regelmäßige Verspätungen. Eine Auswertung für den Zeitraum Mai 2010 – Juli 2010 ergab bei 51% der Flüge Verspätungen. Die Fluggesellschaft wurde daraufhin angeschrieben und gebeten, die Pünktlichkeit zu verbessern. Ebenso wurde der Genehmigungsbehörde empfohlen, entsprechend auf die Fluggesellschaft einzuwirken.

Militärflüge

Beschwerden über Fluglärm von Militärmaschinen richteten sich überwiegend gegen drei Überflüge der E3A AWACS, die Lärmpegel bis zu 105 dB(A) verursachten. Die Unterzeichnerin hat Kontakt zum Luftwaffenamt sowie zur Nato aufgenommen, um Möglichkeiten auszuloten, derartige Flüge in Zukunft zu vermeiden.

Umkehrschub

Nachdem verschiedentlich Beschwerden über die Nutzung von Umkehrschub durch OLT und Ryanair eingingen, wurden Gespräche mit den Fluggesellschaften geführt sowie Messungen an der Landebahn durchgeführt. Die Messungen werden zur Zeit ausgewertet.

Veränderung Flugrouten

Am Flughafen Bremen wurde eine neue Navigationseinrichtung DVOR/ DME BMN am Westende der Start- und Landebahn in Betrieb genommen. In diesem Zuge wurde auch das bisherige TVOR-Landeverfahren, das um 7° nördlich des ILS-Kurses verlief, verändert. Seit dem 23.09.2010 verläuft der Endanflug des TVOR-Landeverfahrens auf dem Kurs des ILS-Endanflugs. Damit wird insbesondere der Bereich des Dichterviertels entlastet, aus dem mehrfach Beschwerden über Anflüge kamen, die auf einen TVOR-Anflug zurückzuführen waren. Gänzlich außer Kraft gesetzt wurde das NDB-Anflugverfahren, da die Navigationseinrichtung NDB BW in Delmenhorst abgebaut wurde.

In Kraft gesetzt wurden die neuen Routenführungen für östliche Starts mit Zielen im Süden und Osten (WESER-NIENBURG-Route). Dabei werden alle Flüge zunächst auf die NIENBURG-Route geführt und erst zu einem späteren Zeitpunkt in die Routen WARBURG, BASUM, NIENBURG und EELDE geteilt. Mit Fly-BY und Fly-Over-Punkten soll eine enge Einhaltung der Routen gewährleistet werden. Der neue Drehpunkt trägt aufgrund der Verschiebung der Navigationseinrichtung DVOR/DME BMN die Bezeichnung 3,2 DME und entspricht dem bisher mit „Drehpunkt 2,5 DME“ bezeichneten Punkt. Die EELDE-Route wird südlich an Weyhe herumgeführt und vermeidet so ein zweifaches Überfliegen der flughafennahen Wohnbebauung. Die Einführung der neuen Routenführung wird mit einem Messprogramm begleitet. Dazu wurden von Juni 2010 – September 2010 im Bereich Hemelingen und Ahausen an neuen Messstandorten Nullmessungen vorgenommen. Ab Frühjahr 2010 werden die Vergleichsmessungen durchgeführt werden.

Landeabbrüche

Einige Beschwerden richteten sich gegen die Lärmeinwirkung durch Abbrüche des Landevorgangs mit anschließendem Durchstarten. Eine Auswertung für Mai und Juli 2010 ergab, dass der Anteil der Durchstartmanöver infolge eines Landeabbruchs ca. 0,1% der Gesamtzahl der Flüge ausmacht. Daher wurde deutlich, dass Abbrüche des Landevorgangs am Flughafen Bremen selten sind und sich insgesamt – trotz des wahrnehmbaren Einzelschallereignisses – nicht relevant auf die Lärmbelastung auswirken. Nach Auskunft der Deutschen Flugsicherung GmbH lässt sich aus den Durchstartmanövern auch nicht auf eine erhöhte Gefährdungslage am Flughafen Bremen schließen.

Sonstiges

Zunehmend gehen Beschwerden zu Lärmereignissen ein, die keinem Flug zugeordnet werden können. Überwiegend sind dies Beschwerden, die über die Internetseite des DFLD (Deutscher Fluglärmdienst e.V.) direkt versendet werden. Über diese Internetseite sind zwei private Lärmmessstellen in Bremen erreichbar. Offenbar erfolgt die Korrelation der Messungen zu tatsächlichen Flugereignissen nur unzureichend. Insbesondere im Frühjahr wurde häufiger Vogelgezwitscher als Fluglärm interpretiert. Derartige Beschwerden verursachen einen hohen Zeitaufwand zur Klärung des Ereignisses ohne mit Fluglärm in Verbindung zu stehen. Weiterhin gehen verstärkt Beschwerden ein, die offenbar lediglich anhand von Flugdaten aus dem Internet erstellt werden, ohne dass eine tatsächliche Beeinträchtigung zu dem Zeitpunkt vorlag. Insgesamt bildet sich die tatsächliche Betroffenheit der Bevölkerung durch derartige Vorgänge nicht mehr in den Beschwerden ab.

Britta Giebelhausen
Fluglärmschutzbeauftragte