

**Vorlage Nr. 19/303-L/S**  
**für die Sitzungen der Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen**  
**am 01.03.2017**

**Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen**  
**-Zweiter Evaluierungsbericht-**

**A. Problem**

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat basierend auf vielen Gesprächen mit der Luftfahrtbehörde, der Flughafen Bremen GmbH, der Fluglärmenschutzbeauftragten und Anwohnerinitiativen ein Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen erstellt, das am 26.09.2012 von den Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Vorlage Nr. 18/236-L/S), am 06.12.2012 von den Deputationen für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (BdV L/S) und am 23.01.2013 von der Bremischen Bürgerschaft (Drucksache 18/618) zur Kenntnis genommen worden ist.

Die Umsetzung des Konzepts zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen ist nach zwei Jahren evaluiert worden. Ein entsprechender Bericht wurde am 13.11.2014 von den Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Kenntnis genommen (Vorlage Nr. 18/638-L/S).

In der Sitzung der Bremischen Bürgerschaft am 22.09.2016 hat der Staatsrat für Wirtschaft, Arbeit und Häfen einen aktuellen Sachstandsbericht über die Einführung schadstoffabhängiger Entgelte in der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen im ersten Quartal 2017 angekündigt.

**B. Lösung**

Da die Reform der Entgeltordnung des Verkehrsflughafens Bremen einen wesentlichen Bestandteil des Konzepts zur Reduzierung von Fluglärm am

Flughafen Bremen darstellt, und seit dem ersten Evaluierungsbericht vor zwei Jahren wesentliche weitere Umsetzungsschritte erfolgt sind, soll hier die Gelegenheit für einen zweiten Evaluierungsbericht genutzt werden, in dem auch der erbetene Sachstand bezüglich der Einführung schadstoffabhängiger Entgelte dargestellt wird.

Der zweite Evaluierungsbericht fällt positiv aus. Wesentliche finanzielle Steuerungsmittel wie die Einführung behördlicher Nachtfluggebühren sowie von Verspätungszuschlägen und lärmabhängigen Entgelten in die Entgeltordnung der Flughafen Bremen GmbH wurden implementiert; die Einführung schadstoffabhängiger Entgelte soll voraussichtlich zum dritten Quartal 2017 erfolgen. Die statistischen Zahlen bilden eine Steigerung der durchschnittlich pro Flugbewegung beförderten Passagiere -und damit eine effektivere Nutzung der Luftfahrzeuge- ab. Die Anzahl der Nachtflüge zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr liegt seit fünf Jahren bei deutlich unter 2.000 Flügen im Jahr. In den letzten zwei Jahren ist tendenziell eine zeitliche Vorverlagerung der Nachtflüge erfolgt. Die geltend gemachten Ansprüche zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach dem Bundesgesetz zum Schutz gegen den Fluglärm werden bearbeitet.

### **C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung**

Der zweite Evaluierungsbericht des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wird keine finanziellen und personalwirtschaftlichen Auswirkungen haben.

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung von Fluglärm und von Schadstoffemissionen kommt Männern wie Frauen gleichermaßen zugute. Für die Beurteilung der Frage, ob einige Bevölkerungsgruppen hiervon besonders profitieren könnten, etwa weil sie aufgrund ihrer körperlichen Konstitution sensibler auf Fluglärm und Schadstoffemissionen reagieren als andere und daher ein besonderes Interesse an der Realisierung der Maßnahmen haben, fehlen belastbare Zahlen.

### **D. Negative Mittelstandsbetroffenheit**

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

## **E. Beschluss**

Die Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nehmen den zweiten Evaluierungsbericht über die Umsetzung des Konzepts zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen zur Kenntnis.

## **Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen -Zweiter Evaluierungsbericht-**

### **1 Das Konzept**

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen tritt aktiv gegen vermeidbaren Fluglärm ein. Er hat daher basierend auf vielen Gesprächen mit der Luftfahrtbehörde, der Flughafen Bremen GmbH, der Fluglärmschutzbeauftragten und Anwohnerinitiativen ein Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen erstellt.

Das Konzept stellt die innenstadtnahe Lage des planfestgestellten und genehmigten Verkehrsflughafens Bremen in den Mittelpunkt und ist auf die Annäherung von Wirtschafts- und Mobilitätsinteressen einerseits sowie von Lärm- und Umweltschutzinteressen andererseits gerichtet.

Es ist am 26.09.2012 von der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, am 06.12.2012 von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie und am 23.01.2013 von der Bremischen Bürgerschaft (Landtag) zur Kenntnis genommen worden. Am 13.11.2014 hat die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen einen ersten Evaluierungsbericht über die Umsetzung des Konzepts zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen zur Kenntnis genommen.

### **2 Handlungsschwerpunkte**

Die Bedeutung des Flughafens Bremen als Zubringer im deutschen Streckennetz einerseits und die besondere Bedeutung des Schutzes der Nachtruhe von Anwohnerinnen und Anwohnern andererseits bedingen, dass ein besonderer Handlungsschwerpunkt auf den Luftverkehr im Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr gelegt wird, der von dem Bundesgesetz zum Schutz gegen den Fluglärm als Nacht bezeichnet wird.

Weitere Schwerpunkte liegen auf aktivem und passivem Schallschutz sowie auf der Reduzierung von Schadstoffemissionen durch Luftfahrzeuge.

Das Konzept soll dazu beitragen, stattfindende Nachtflüge soweit wie möglich nach vorne zu verlagern. Im Verbund mit anderen Flughäfen sollen finanzielle Anreize für die Beschaffung und den Einsatz lärm- und schadstoffarmer Luftfahrzeuge gesetzt werden.

### **3 Rechtliche Rahmenbedingungen**

Das Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen steht in Einklang mit den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen.

#### **3.1 Gesetzliche Vorschriften**

Hier sind zunächst die gesetzlichen Vorschriften aus dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) einschließlich Durchführungsverordnungen zu nennen. Bezüglich der Thematik „Fluglärm“ enthält § 29 b LuftVG folgende „allgemeine“ Vorschrift:

##### **§ 29 b LuftVG**

- (1) Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.
- (2) Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

#### **3.2 Bestandskräftige Betriebsgenehmigung**

Des Weiteren ist zu beachten, dass die Flughafen Bremen GmbH über eine bestandskräftige Betriebsgenehmigung verfügt, welche den Flugbetrieb u.a. nach Maßgabe der unten stehenden, im nachfolgenden Kontext relevanten Bestimmungen zulässt:

## **E. Betriebszeiten und Flugbeschränkungszeiten**

- E.1 Betriebszeit  
Die Betriebszeit beträgt täglich 24 Stunden mit Ausnahme von Samstag 23.30 h bis Sonntag 6.00 h Ortszeit und von Sonntag 23.30 h bis Montag 6.00 Ortszeit.
- E.2 Zeitliche Flugbeschränkungen bei Starts und Ladungen
  - E.2.1 Luftfahrzeuge dürfen in der Zeit von 22.00 h bis 7.00 h nicht starten und landen. Von dieser Bestimmung sind ausgenommen:
    - E.2.1.2 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kap. 3 erfüllen, bis **22.30 Uhr**.
    - E.2.1.3 Zwei Landungen bis 23.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16, Kap. 3 erfüllen, deren Halter Luftfahrtunternehmer sind, die am Flughafen Bremen einen Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebs unterhalten und von der Genehmigungsbehörde als „**Home-Carrier**“ anerkannt sind.
    - E.2.1.4 Verspätete Ladungen bis 24.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die unter E.2.1.3 genannt sind.
    - E.2.1.5 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kap. 3 erfüllen, von **6.00 h** bis 7.00 h Ortszeit.
    - E.2.1.6 Die Landung und der Start eines Flugzeuges im Nachtluftpostdienst der Deutschen Post AG.
    - E.2.1.7 Die Benutzung des Flughafens als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen.
    - E.2.1.8 Die Benutzung des Flughafens im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz.
    - E.2.1.9 Vermessungsflüge der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH.
  - E.2.2 Abweichend von diesen Regelungen 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.

## **4 Konzeptionelle Rahmenbedingungen**

Zur Erreichung der konzeptionellen Ziele einer möglichen Vorverlagerung nächtlicher Flüge und einer weiteren Reduzierung der Belastung durch Fluglärm und Schadstoffemissionen kommen finanzielle Steuerungsmaßnahmen im Wege der Ausgestaltung von behördlichen Gebühren und Flughafenentgelten in Betracht. Die Steuerungsmittel können indes nicht unbegrenzt angewandt werden: Sowohl behördliche Gebühren als auch Flughafenentgelte unterliegen rechtlichen

Vorgaben, die ein verhältnismäßiges, nicht diskriminierendes und transparentes Vorgehen erfordern.

Bei der Flughafen Bremen GmbH handelt es sich um einen Marktteilnehmer, der den Mechanismen des Wettbewerbs unterliegt und seine Aufgaben ohne Zuwendungen der öffentlichen Hand durchführen muss.

Der Verkehrsflughafen Bremen dient u.a. im deutschen Mobilitätsnetz als Zubringer für die großen Drehkreuze in und um Europa. Er steht 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, Frankfurt, Paris und Amsterdam nach ankommenden Interkontinentalflügen- sowie die Einsatzplanungen in den Charterverkehren machen es erforderlich, dass Fluggäste auch in der Zeit von 22:00 Uhr bis 22:30 Uhr den Flughafen Bremen erreichen können, und die zusätzliche Möglichkeit von maximal zwei zulässigen Home Carrier Landungen pro Abend bis 23:00 Uhr, verspätet bis 24:00 Uhr, besteht.

Die bestehenden Mobilitätsbedarfe und ökonomischen Interessen auf der einen Seite und die Interessen der von Lärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner auf Ruhe und Erholung, Lärm- und Umweltschutz auf der anderen Seite sind gerade in den Tagesrandzeiten so weit wie möglich in Einklang zu bringen.

Das Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen sieht daher vor, dass Nachtfluggebühren und Verspätungszuschläge für verspätete und zusätzliche Flüge nach 22:30 Uhr erhoben werden. Pünktlich ankommende Flüge, die nach Ziffer E.2.1.2 der Flughafengenehmigung regulär bis 22:30 Uhr starten und landen dürfen, sowie von Ziffer E.2.1.3 der Flughafengenehmigung abgedeckte maximal zwei Home Carrier Landungen pro Abend werden nicht sanktioniert.

Bezüglich der Erhebung lärm- und schadstoffabhängiger Entgelte ist anzumerken, dass die Flughafen Bremen GmbH über einen begrenzten Flottenmix nach europäischem Standard verfügt: Hier starten und landen fast durchgängig Luftfahrzeuge mit nur einem Mittelgang und mit zwei Triebwerken, die den Lärmzulassungsvorschriften des Annex 16 Kapitel 3 der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO entsprechen.

Das verbleibende Potential bezüglich des Einsatzes noch lärm- und schadstoffärmerer Luftfahrzeuge, das unmittelbar über Entgeltänderungen der Flughafen Bremen GmbH erzielt werden kann, ist daher begrenzt.

Darüber hinaus würde ein isoliertes Vorgehen des Flughafens Bremen die Gefahr bergen, zur Abwanderung hier verkehrender Airlines zum Schaden Bremens zu führen. Langfristige Wirkungen sollten deshalb nach hier vertretener Auffassung durch ein gemeinsames Vorgehen möglichst vieler deutscher Flughäfen erzielt werden (vgl. Ziffer 5.2.4).

## **5 Steuerungsmaßnahmen**

Auf Grundlage der vorgenannten Rahmenbedingungen wurden bislang folgende Maßnahmen des Konzepts zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen umgesetzt:

### **5.1 Gebühren für Ausnahmeerlaubnisse**

Starts und Landungen, die während der Betriebsbeschränkungszeiten eines Flugplatzes erfolgen, sind gemäß § 25 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 LuftVG nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde zulässig.

Am Verkehrsflughafen Bremen werden die „faktischen Flugbeschränkungszeiten“ durch Ziffer E.2.1.2 und Ziffer E.2.1.5 der Flughafengenehmigung bestimmt. Sie reichen von 22:31 Uhr bis 05:59 Uhr.

Über die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen von den Nachtflugbeschränkungen nach Ziffer E.2.2 der Flughafengenehmigung wird von der bremischen Luftfahrtbehörde nach billigem Ermessen entschieden. Die hierbei angewendeten Kriterien können der Anlage 1 entnommen werden.

Mit Wirkung ab dem 01.01.2012 hat die bremische Luftfahrtbehörde für die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen Gebühren eingeführt.

Die bis zum 31.12.2016 gültigen Gebühren sahen zeitlich gestaffelte, nutzungsunabhängige Gebührensätze von 100 €, 300 € und 500 € vor.

Die Gebühren für die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen sind nunmehr reformiert worden.

Rechtlicher Maßstab für die Gebührenbemessung ist § 2 Abs. 1 i.V.m. der Anlage V Nr. 17 a LuftKostV.

§ 1 Abs. 2 LuftKostV i.V.m. § 3 Abs. 1 VerwaltungskostenG a.F. bestimmt, dass Gebühren so zu bemessen sind, 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.

Angesichts der innenstadtnahen Lage des Verkehrsflughafens Bremen soll im Interesse des Anwohnerschutzes ein verstärkter Anreiz an die Luftfahrtgesellschaften gesetzt werden, sich auch bei bereits erteilten Ausnahmeerlaubnissen für nächtliche Starts und Landungen noch zu beeilen. Die inhaltliche Bedeutung und damit auch die Gebühr einer Ausnahmeerlaubnis sollen daher umso höher bemessen werden, je später die Flugbewegung am Verkehrsflughafen Bremen erfolgt.

Durch die betragsmäßige Aufgliederung zwischen den Kosten für die Bearbeitung von Anträgen auf Ausnahmeerlaubnis einerseits und dem steuernden Anteil der Flughafengebühren andererseits soll ein kostentransparentes und zugleich praktisch handhabbares Verfahren gewählt werden.

Die bremische Luftfahrtbehörde erhebt daher seit dem 01.01.2017 Gebühren für beantragte Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen am Verkehrsflughafen Bremen, die sich aus einer nutzungsunabhängigen fixen Bearbeitungsgebühr von 30 Euro und einem variablen nutzungsabhängigen Gebührensatz von 8 €/Minute Verspätung über die nach der Genehmigung prinzipiell zulässige Start- und Landezeit zusammensetzt.

Weitere Einzelheiten über die Reform der Nachtfluggebühren können der Anlage 2 entnommen werden.

## **5.2 Reform der Entgeltordnung des Flughafens**

Das Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen sieht zudem eine mehrstufige Reform der Entgeltordnung des Flughafens vor, die sich in die Zwischenziele zeitlich gestaffelte Flughafenentgelte, lärmabhängige Flughafenentgelte und schadstoffabhängige Flughafenentgelte unterteilt.

Anders als Hafengebühren werden Flughafenentgelte nicht vom Senat festgesetzt, sondern von der Flughafen Bremen GmbH nach Konsultation der Fluggesell-

schaften beschlossen und von der Luftfahrtbehörde beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nach Prüfung des § 19 b LuftVG in einer gebundenen Entscheidung genehmigt.

### 5.2.1 Zeitabhängige Entgelte

Mit Wirkung zum 01.09.2013 hat die Flughafen Bremen GmbH zeitlich gestaffelte Entgeltzuschläge für verspätete und zusätzliche Landungen nach 22:30 Uhr in ihre Entgeltordnung aufgenommen. Mit Wirkung zum 01.11.2015 wurden die zeitlich gestaffelten Zuschläge auch auf verspätete und zusätzliche Starts nach 22:30 Uhr erstreckt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die zeitlich gestaffelten Entgeltzuschläge, die jeweils auf das masseabhängige Start- und Landeentgelt aufgeschlagen werden:

Zeitraum	Zuschläge für verspätete Starts <u>und</u> Landungen nach 22:30 Uhr allgemein (außer HC)	Zuschläge für täglich max. 2 Landungen von Fluggesellschaften mit Home Carrier Status (HC)
von 22:31 -23:00 Uhr	40%	---
von 23:01 -24:00 Uhr	200%	100%
Von 00:01- 05:59 Uhr	800%	800%

Tabelle1: Zeitlich gestaffelte Entgeltzuschläge in Prozent

Die Auswirkungen zeitlich gestaffelter Entgeltzuschläge belaufen sich am Beispiel der verspäteten Landung einer Boeing 737-800 wie folgt:

73 H (Boeing 737-800) MTOM 67 t., Sitzplätze 189

A/C 73 H	Zeitraum	MTOM in t	Masseabhängiges Entgelt je Start u. Landung	Verspätungszuschlag in €	Summe
	06:00-22:30 Uhr alle	67 t	254,60 €	0,00 €	254,60 €
	22:31-23:00 Uhr nur HC	67 t	254,60 €	0,00 €	254,60 €
	22:31-23:00 Uhr alle außer HC	67 t	254,60 €	101,84 €	356,44 €
	23:01-24:00 Uhr nur HC	67 t	254,60 €	254,60 €	509,20 €
	23:01-24:00 Uhr alle außer HC	67 t	254,60 €	509,20 €	763,80 €
	00.01-05:59 Uhr alle	67 t	254,60 €	2.036,80 €	2.291,40 €

Tabelle 2: Beispielrechnung zeitlich gestaffelte Verspätungszuschläge

## 5.2.2 Lärmabhängige Entgelte

Ebenfalls mit Wirkung zum 01.11.2015 wurde für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 9.000 kg ein lärmabhängiges Start- und Landeentgelt eingeführt, das auf dem arithmetischen Mittelwert der drei zertifizierten Lärmwerte (Take-off, Sideline bzw. Fly-over, Approach) des Lärmzeugnisses beruht. Eine Übersicht der lärmabhängigen Entgelte ist der unten stehenden Tabelle zu entnehmen.

	von gemittelter Minimalwert	bis gemittelter Maximalwert	Euro
<b>Kategorie 1</b>		79,0 dB	-15,00 €
<b>Kategorie 2</b>	79,1 dB	83,0 dB	-10,00 €
<b>Kategorie 3</b>	83,1 dB	88,9 dB	-5,00 €
<b>Kategorie 4</b>	89,0 dB	91,9 dB	0,00 €
<b>Kategorie 5</b>	92,0 dB	94,5 dB	15,00 €
<b>Kategorie 6</b>	94,6 dB	99,0 dB	60,00 €
<b>Kategorie 7</b>	99,1 dB		120,00 €
<b>Ohne Lärmzeugnis nach ICAO</b>			
<b>Kategorie 8</b>	Pro t (Zweistrom-Turbinen-Luftstrahltriebwerke/turbofan)		15,00 €
<b>Kategorie 9</b>	Pro t (andere)		20,00 €

**Tabelle 3: Lärmabhängige Entgelte**

## 5.2.3 Erhöhte Entgelte für Kleinflieger

Die masseabhängigen Entgelte für Kleinflieger wurden ebenfalls angepasst. Insbesondere wurden die Entgelte für Kleinflieger mit einer Höchstabflugmasse bis 1.200 kg erhöht, die nach der außer Kraft getretenen Entgeltordnung vom 01.09.2013 mit Lärmzeugnis 10,00 € (ohne Lärmzeugnis 12,35 €) pro Landung entrichten mussten und nach der aktuellen Entgeltordnung vom 01.11.2015 nunmehr mit Lärmzeugnis 9,00 € (ohne Lärmzeugnis 18 €) pro Start und Landung bezahlen müssen. Zugleich wurde eine 50%ige Rabattierungsmöglichkeit für Starts von der aus Lärmschutzgründen errichteten Nebenstartbahn 23 eingeführt, die für Starts von Kleinfliegern mit einer Höchstabflugmasse bis maximal 5,7 t genutzt werden kann.

## 5.2.4 Schadstoffabhängige Entgelte

Die Einführung schadstoffbezogener Entgelte wird intensiv vorbereitet und soll im Rahmen der nächsten Entgeltordnung erfolgen. Es ist geplant, noch im ersten Quartal 2017 mit den Beratungen zu den schadstoffabhängigen Entgelten zu beginnen. Die Einführung könnte im dritten Quartal 2017 erfolgen.

Die Flughafen Bremen GmbH hat sich bereits die erforderlichen Datensätze zu schadstoffbezogenen Themen beschafft und Basisinformationen bezüglich entsprechender Entgeltregelungen und -höhen bei anderen Flughäfen eingeholt.

Die schadstoffbezogenen Daten wurden IT-technisch integriert, und es wurde für jedes Luftfahrzeug der Schadstoffwert in Abhängigkeit von der jeweiligen Triebwerksleistung und dem Einbauzeitraum berechnet. Die Flughafen Bremen GmbH hat zudem die möglichen Auswirkungen in einer Simulation analysiert und hierauf basierend einen ersten Entwurf für eine neue Entgeltordnung erarbeitet. Im Anschluss hieran werden das oben beschriebene Konsultationsverfahren mit den Fluggesellschaften und das nachfolgende Prüf- und Genehmigungsverfahren durch den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stattfinden.

## **6 Sonstige relevante Faktoren**

Für die Entwicklung der Flugbewegungs- und der Nachtflugzahlen könnten zudem folgende sonstige Faktoren relevant sein:

- Die politische Situation in Teilen Südosteuropas und Nordafrikas wird von vielen Menschen als unsicher empfunden, mit der Folge, dass die Anfragen für entsprechende Urlaubsflüge zurückgehen.
- Durch den Streik bei Lufthansa ist es im Jahr 2016 zu zahlreichen Ausfällen und Verschiebungen im deutschen Streckennetz gekommen.
- Die Fluggesellschaft Ryanair hat einen Teil ihrer Flugverbindungen von Bremen nach Hamburg verlagert.
- Am Verkehrsflughafen Bremen ist die Zahl der als Home Carrier zugelassenen Fluggesellschaften gestiegen: Bis zum Jahr 2012 waren die Fluggesellschaften Ryanair und Germania als Home Carrier anerkannt. Mit Wirkung zum 08.04.2013 wurde die Deutsche Lufthansa AG als Home Carrier zugelassen. Am 21.04.2016 hat die Firma Small Planet Airlines GmbH einen Antrag auf Zulassung als Home Carrier gestellt, den die bremische Luftfahrtbehörde am 13.06.2016 nach rechtlicher Prüfung bewilligt hat. Durch die Maßnahme wurden zusätzliche Verbindungen von Bremen nach Heraklion und Kos geschaffen.

Die Anerkennung der Small Planet GmbH als viertem Home Carrier hat zur Folge, dass die in Abschnitt E.2.1.3 f. der Flughafengenehmigung genannten Rechte, also die maximal zwei zulässigen Home Carrier Landungen pro Abend, nunmehr im Rahmen der Flugplanung zwischen vier Fluggesellschaften aufgeteilt werden müssen. Im Jahr 2016 waren 329 Home Carrier

Landungen zu verzeichnen,<sup>1</sup> sodass das Kontingent von 730 (=2 x 365) möglichen Home Carrier Landungen pro Abend bislang nicht ausgeschöpft wird.

## 7 Statistische Entwicklung

Mit den folgenden Datenangaben soll evaluiert werden, ob die bisherigen Steuerungsmaßnahmen zu einer Reduzierung der nächtlichen Fluglärmproblematik beigetragen haben.<sup>2</sup>

Wichtige Steuerungsmaßnahmen in diesem Zusammenhang könnten sein:

- die Einführung von Gebühren für behördliche Ausnahmeerlaubnisse mit Wirkung zum 01.01.2012,
- die Einführung zeitlich gestaffelter Entgeltzuschläge für verspätete und zusätzliche Landungen mit Wirkung zum 01.09.2013,
- die Einführung zeitlich gestaffelter Entgeltzuschläge für verspätete und zusätzliche Starts mit Wirkung zum 01.11.2015,
- die Einführung lärmabhängiger Entgelte mit Wirkung zum 01.11.2015,
- die deutliche Entgelterhöhung für Kleinflieger mit einer Höchstabflugmasse unter 1.200 kg bei gleichzeitiger Schaffung einer 50%igen Rabattierungsmöglichkeit für Starts von Kleinfliegern mit einer Höchstabflugmasse von 5,7 t von der Nebenstartbahn 23 ab dem 01.11.2015.

Das Geschehen wird zudem von folgenden sonstigen Faktoren beeinflusst:

- die politische Lage in Teilen Südosteuropas und Nordafrikas,
- sonstige externe Ereignisse (Streiks, Großwetterlagen)
- die teilweise Verlagerung von Ryanair-Verbindungen nach Hamburg,

---

<sup>1</sup> Von den angegebenen 329 Home Carrier Landungen waren 326 Home Carrier Landungen von Ziffer E. 2.1.3. f. der Flughafengenehmigung abgedeckt. 3 Landungen erfolgten nach 24:00 Uhr mit Ausnahmeerlaubnis.

<sup>2</sup> Die nachfolgend ausgewerteten statistischen Daten stammen, soweit keine andere Quellenangabe erfolgt, von der Flughafen Bremen GmbH.

- die saisonale Flugplangestaltung am Verkehrsflughafen Bremen (abhängig vom Kundenaufkommen),
- die Ausnutzung der Home Carrier-Regelung (zwei Home Carrier bis 2012, Zulassung weiterer Home Carrier im April 2013 und im Juni 2016).

## 7.1 Verkehrsentwicklung insgesamt

Die unten stehende Tabelle 4 gibt einen Überblick über die gewerblichen Passagierzahlen am Verkehrsflughafen Bremen. Diese sind in den letzten zwei Jahren leicht rückläufig gewesen.

Zeitraum	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Passagiere</b>	2.676.297	2.560.023	2.447.001	2.612.622	2.773.127	2.660.712	2.573.501
<b>Relation zum Vorjahr</b>		95,66%	95,59%	106,77%	106,14%	95,95%	96,72%

**Tabelle 4: Gewerbliche Passagierzahlen am Verkehrsflughafen Bremen**

Tabelle 5 verdeutlicht, dass die Anzahl der Flugbewegungen ebenfalls abgenommen hat.

Zeitraum	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Flugbewegungen</b>	46.412	45.412	44.737	44.264	45.987	42.262	40.687
<b>Relation zum Vorjahr</b>		97,85%	98,51%	98,94%	103,89%	91,90%	96,27%

**Tabelle 5: Flugbewegungen am Verkehrsflughafen Bremen**

Tabelle 6 setzt die Zahlenwerte der Tabellen 1 und 2 ins Verhältnis und zeigt auf, dass die durchschnittliche Anzahl der pro Flugbewegung beförderten Passagiere seit vier Jahren kontinuierlich zunimmt, was auf den Einsatz tendenziell größerer Luftfahrzeuge bzw. auf eine bessere Auslastung derselben hinweist.

Zeitraum	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Passagiere</b>	2.676.297	2.560.023	2.447.001	2.612.622	2.773.127	2.660.712	2.573.501
<b>Flugbewegungen</b>	46.412	45.412	44.737	44.264	45.987	42.262	40.687
<b>Quotient</b>	58	56	55	59	60	63	63

**Tabelle 6: Verhältnis Passagiere/ Flugbewegungen**

## 7.2 Entwicklung der Flugbewegungen von Kleinfliegern

Tabelle 7 zeigt auf, dass die Anzahl der Flugbewegungen von Kleinfliegern unter 5,7 t (inklusive Militär) in den Jahren 2010 bis 2013 angestiegen ist, seit dem Jahr 2014 aber rückläufig ist. Der Anzahl von Kleinfliegern unter 1,2 t ist dagegen vergleichsweise konstant geblieben.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Kleinflieger unter 5,7 t</b>	12.913	14.896	15.396	16.316	16.183	14.292	13.218
<b>Relation zum Vorjahr</b>		115,36%	103,36%	105,98%	99,18%	88,31%	92,49%
<b>davon Kleinflieger unter 1,2 t</b>	3.097	3.407	3.062	3.032	3.400	3.215	3.365
<b>Relation zum Vorjahr</b>		110,01%	89,87%	99,02%	112,14%	94,56%	104,67%

**Tabelle 7: Entwicklung der Kleinflieger**

### 7.3 Nutzung der Nebenstartbahn

Tabelle 8 zeigt auf, dass Starts von der Nebenstartbahn 23, die von Kleinfliegern bis 5,7 t genutzt werden kann, im letzten Jahr um 195 % zugenommen haben. In absoluten Zahlen wird die Startbahn gleichwohl vergleichsweise selten genutzt.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Nutzung Nebenstartbahn 23</b>	61	96	80	88	79	83	162
<b>Relation zum Vorjahr</b>		157,38%	83,33%	110,00%	89,77%	105,66%	195,18%

**Tabelle 8: Nutzung der Nebenstartbahn 23**

### 7.4 Entwicklung der Nachtflugzahlen

Tabelle 9 verdeutlicht die Entwicklung der Nachtflugzahlen im Sinne des Fluglärmggesetzes (= Flüge von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) in den Jahren 2010 bis 2016. In den Jahren 2010 bis 2012 ist die Anzahl der Nachtflüge von über 2.500 auf unter 1.800 Flügen pro Jahr zurückgegangen. In den letzten zwei Jahren ist die Anzahl zwar wieder leicht angestiegen, sie liegt aber seit dem Jahr 2012 bei deutlich unter 2.000 Flügen pro Jahr.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Nachtflüge</b>	2.559	2.043	1.767	1.799	1.727	1.730 <sup>3</sup>	1.821
<b>Relation Vorjahr</b>		79,84%	86,49%	101,81%	96,00%	100,17%	105,26%

**Tabelle 9: Entwicklung der Nachtflugzahlen**

---

<sup>3</sup> Im Jahr 2015 erfolgten zudem rd. 15 bundesrechtlich legitimierte Nachtflüge durch Polizei und Militär auf Basis des § 30 LuftVG. Die Flughafen Bremen GmbH hat deshalb eine Softwareumstellung veranlasst, um entsprechende Polizei- und Militärflüge auf ihrer Website zukünftig in einer gesonderten Nachtflugkategorie abbilden zu können.

## 7.5 Zeitliche Verteilung der Nachtflüge

Tabelle 10 stellt die zeitliche Verteilung der Nachtflüge dar. In den letzten zwei Jahren hat eine tendenzielle Verlagerung von Nachtflügen nach vorne stattgefunden. Im Jahr 2016 fanden über zwei Drittel der Nachtflüge in den „regulären Flugbetriebszeiten“ bis 22:30 Uhr statt und waren von Ziffer 2.1.2 der Flughafengenehmigung abgedeckt. Die inhaltliche Verteilung der Nachtflüge in den „faktischen Flugbeschränkungszeiten“ von 22:31 Uhr bis 05:59 Uhr wird nachfolgend noch genauer betrachtet werden. An dieser Stelle kann aber bereits angemerkt werden, dass die Anzahl der Nachtflüge nach 24:00 Uhr in den Jahren 2010 bis 2013 stark zurückgegangen ist und sich, nach einem zwischenzeitlichen Anstieg im Jahr 2014, in den letzten zwei Jahren auf niedrigem Niveau befindet. .

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Nachtflüge</b>	2.559	2.043	1.767	1.799	1.727	1.730	1.821
<b>Flüge von 22:00-22:30 Uhr</b>	1.729	1.596	1.408	1.443	1.047	1.071	1.239
<b>Anteil an Nachtflügen</b>	67,57%	78,12%	79,68%	80,21%	60,63%	61,91%	68,04%
<b>Flüge von 22:31-24:00 Uhr</b>	763	409	329	340	637	650	564
<b>Anteil an Nachtflügen</b>	29,82%	20,02%	18,62%	18,90%	36,88%	37,57%	30,97%
<b>Flüge von 00:01-05:59 Uhr</b>	67	38	30	16	43	9	18
<b>Anteil an Nachtflügen</b>	2,61%	1,86%	1,70%	0,89%	2,49%	0,52%	0,99%

**Tabelle 10: Zeitliche Verteilung der Nachtflüge**

## 7.6 Inhaltliche Verteilung in den „faktischen Flugbeschränkungszeiten“

Tabelle 11 stellt die inhaltliche Aufgliederung der Nachtflüge während der „faktischen Flugbeschränkungszeiten“ von 22:31 Uhr bis 05:59 Uhr dar. Diese setzen sich aus den Hauptgruppen Home Carrier Landungen, Flüge mit Ausnahmeerlaubnissen und sonstigen Nachtflügen (wie z.B. Ambulanz- und Ausweichflügen) zusammen. Bezüglich der Anzahl der Home Carrier Landungen ist festzustellen, dass diese im Jahr 2016 -trotz der zwischenzeitlichen Zulassung eines vierten Home Carriers- hinter dem Stand der Jahre 2014 und 2015 zurückbleibt. Die Anzahl der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen bewegt sich im durchschnittlichen Bereich der letzten 5 Jahre. Die Anzahl der sonstigen Nachtflüge hat sich, mit geringfügigen Ausreißern in den Jahren 2011 und 2014, auf niedrigem Niveau eingependelt.

Zeitraum	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Nachtflüge 22:31-05:59 Uhr</b>	829	447	359	356	680	659	582
<b>HC-Landungen<sup>4</sup></b>	275	129	58	137	369	464	326
<b>Nachtflüge mit AE<sup>5</sup></b>	529	285	280	211	277	190 <sup>6</sup>	245
<b>sonstige Nachtflüge (u.a. Ambulanz, Ausweichflüge)</b>	25 <sup>7</sup>	33	21	8	34	5	11

**Tabelle 11: inhaltliche Verteilung der Nachtflüge von 22:31 bis 05:59 Uhr**

## 7.7 Entwicklung der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen

Tabelle 12 stellt die zahlenmäßige Entwicklung der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnis dar. Diese sind in den Jahren 2010 bis 2013 kontinuierlich zurückgegangen, in den Jahren 2014 und 2016 aber wieder etwas angestiegen. Seit dem Jahr 2011 liegt die Zahl der erteilten Ausnahmeerlaubnisse jedoch konstant unter 300.

Zeitraum	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Flüge mit AE</b>	529	285	280	211	277	190	245
<b>Relation Vorjahr</b>		54%	98%	75%	131%	69%	129%

**Tabelle 12: Entwicklung der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnis**

## 7.8 Zeitliche Verteilung der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen

Tabelle 13 bildet die zeitliche Verteilung der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen ab.<sup>8</sup> Etwa die Hälfte aller Nachtflugbewegungen mit Ausnahmeerlaubnis erfolgt zwischen 22:31 Uhr und 22:45 Uhr, circa 20 weitere Prozent finden zwischen 22:46 Uhr und 23:00 Uhr statt, circa 20% weitere bis 24:00 Uhr. Der

<sup>4</sup> HC-Landungen= Home Carrier Landungen im Sinne von Ziff. E.2.1.3 f. der Flughafengenehmigung.

<sup>5</sup> AE= Ausnahmeerlaubnisse im Sinne von 2.2 der Flughafengenehmigung.

<sup>6</sup> Der angegebene Wert von 190 Nachtflügen mit AE im Jahr 2015 ist der Statistik der Flughafen Bremen GmbH entnommen. Die Zahl weicht von den Angaben der Genehmigungsbehörde geringfügig ab, weil unterschiedliche Interpretationen über das Erfordernis von Ausnahmeerlaubnissen bei Flugbewegungen um 22:30 Uhr zugrundegelegt wurden. Auf der Website des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wird von 187 Nachtflügen mit AE ausgegangen. Die Interpretationen wurden ab dem 01.01.2016 vereinheitlicht.

<sup>7</sup> In der Angabe ist ein ungenehmigter Flug (UF) enthalten.

<sup>8</sup> Die nachfolgenden Daten über die zeitliche Verteilung von Nachtflügen mit AE sind der Website des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen entnommen.

verbleibende Rest der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnis erfolgt zwischen 00:01 Uhr und 05:59 Uhr. Im Jahr 2016 kam dies insgesamt 11 mal vor.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Flüge mit AE gesamt</b>	529	285	280	211	277	187 <sup>9</sup>	245
<b>Flüge mit AE 22:31-22:45 Uhr</b>	249	145	148	112	136	119	123
<b>Anteil</b>	47,07%	50,88%	52,86%	53,08%	49,09%	63,64%	50,20%
<b>Flüge mit AE 22:46-23:00 Uhr</b>	98	64	59	46	61	34	58
<b>Anteil</b>	18,53%	22,46%	21,07%	21,80%	22,02%	18,18%	23,67%
<b>Flüge mit AE 23:01- 24:00 Uhr</b>	133	61	50	44	64	27	53
<b>Anteil</b>	25,14%	21,40%	17,86%	20,85%	23,10%	14,44%	21,63%
<b>Flüge mit AE 00:01-00:59 Uhr</b>	49	15	18	9	16	7	11
<b>Anteil</b>	9,26%	5,26%	6,43%	4,27%	5,78%	3,74%	4,49%

**Tabelle 13: Zeitliche Verteilung von Nachtflügen mit Ausnahmeerlaubnis**

## 7.9 Auswertung

Angesichts der Vielzahl der maßgeblichen Faktoren sind valide Aussagen über Ursachen-Wirkungsbeziehungen zwischen den vorliegenden statistischen Daten und den angewendeten Steuerungsmitteln nur begrenzt möglich.

## 7.10 Verkehrsentwicklung insgesamt

Die Anzahl der beförderten Passagiere hat in den letzten zwei Jahren leicht abgenommen, die Anzahl der Flugbewegungen ist in einem etwas stärkeren Ausmaß zurückgegangen. Ein negativer Einfluss der angewandten Steuerungsmittel kann indes nicht belegt werden.

Positiv anzumerken ist, dass die Zahl der durchschnittlich beförderten Passagiere pro Flugbewegung zunimmt, was auf eine effektivere Nutzung durch größere Luftfahrzeuge bzw. durch stärkere Auslastung derselben hinweist.

---

<sup>9</sup> Zu der Differenz bei der Anzahl der Nachtflüge mit AE vgl. Fn. 6. Bei Annahme des Erfordernis einer Ausnahmeerlaubnis wären die drei hier nicht aufgeführten Nachtflüge dem frühesten Zeitfeld zuzuordnen.

Ob die rückläufige Verkehrsentwicklung auch aus der restriktiveren Handhabung von Ausnahmeerlaubnissen und den erhobenen Verspätungsgebühren und – entgelten der Luftfahrtbehörde Bremens und der Flughafen Bremen GmbH zurückzuführen ist, war einer Evaluierung nicht zugänglich.

### **7.11 Kleinflieger**

Die Anzahl der Kleinflieger unter 5,7 t Höchstabflugmasse (inklusive Militär) am Verkehrsflughafen Bremen ist seit 2103 rückläufig. Die Anzahl der Kleinflieger unter 1,2 t Höchstabflugmasse ist dagegen, trotz deutlicher Entgelterhöhung im November 2015, weitgehend konstant geblieben.

Eine deutliche, positive Auswirkung der neuen Entgeltordnung ist bezüglich der Nutzung der aus Lärmschutzgründen errichteten Nebenstartbahn 23 zu erkennen. Die Anzahl der Starts von der Nebenstartbahn 23, die von abfliegenden Kleinfliegern unter 5,7 t mit einem 50%igen Preisnachlass auf das Startentgelt genutzt werden kann, hat im letzten Jahr um 195% zugenommen. Die absoluten Zahlen verdeutlichen allerdings, dass es sich immernoch um eine vergleichsweise schwache Ausnutzung handelt, was eventuell an fehlenden Kenntnissen über die Ersparnismöglichkeit liegen könnte.

### **7.12 Nachtflüge**

Die Anzahl der Nachtflüge zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr liegt seit fünf Jahren bei deutlich unter 2.000 Flügen im Jahr, hat in den letzten zwei Jahren aber leicht zugenommen. Ursache hierfür ist eine Zunahme der Flüge zwischen 22:00 Uhr und 22:30 Uhr, die den Lärmschutzvorschriften von ICAO-Anhang 16 Kapitel 3 entsprechen und von Ziffer E.2.1.2 der Flughafengenehmigung abgedeckt sind. Die Anzahl der Nachtflüge in den „faktischen Flugbeschränkungszeiten“ von 22:31 Uhr bis 05:59 Uhr, die sich aus von der Flughafengenehmigung abgedeckten Home Carrier Landungen, Nachtflügen mit Ausnahmeerlaubnis und sonstigen Nachtflügen (u.a. Ambulanz und Ausweichflüge) zusammensetzt, ist in den letzten drei Jahren zurückgegangen. Positiv ist anmerken, dass in den letzten zwei Jahren tendenziell eine zeitliche Vorverlagerung der Nachtflüge erfolgt ist. Darüber hinaus fällt auf, dass die Anzahl der Home Carrier Landungen, trotz der Zulassung eines vierten Home Carriers im Juni 2016, im letzten Jahr deutlich zurückgegangen ist.

### **7.13 Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen**

Die Anzahl der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen ist in den Jahren 2010 bis 2013 kontinuierlich zurückgegangen, in den Jahren 2014 und 2016 aber wieder etwas angestiegen. Seit dem Jahr 2011 liegt sie konstant bei unter 300 Flügen im Jahr.

Für die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen für Starts und Landungen nach 22:30 Uhr werden seitens der bremischen Luftfahrtbehörde seit dem 01.01.2012 Nachtfluggebühren erhoben. Parallel hierzu sieht die Entgeltordnung der Flughafen Bremen GmbH seit September 2013 zeitlich gestaffelte Zuschläge für verspätete und zusätzliche Landungen nach 22:30 Uhr vor. Seit November 2015 werden auch für verspätete und zusätzliche Starts nach 22:30 Uhr Zuschläge berechnet.

Die Entwicklung der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen scheint nahezulegen, dass hier nicht nur finanzielle Steuerungsinstrumente maßgebliche Faktoren sind, sondern dass insbesondere auch externe Faktoren (wie Streiks oder Wetterlagen) eine wesentliche Rolle spielen. Darüber hinaus sind diese Flüge schon weitgehend durchnormiert, so dass mit zusätzlichen Maßnahmen eventuell nur begrenzt weitere Effekte realisiert werden können. Die bremische Luftfahrtbehörde will mit der Reform der Nachtfluggebühren ab dem 01.01.2017 gleichwohl einen Anreiz an die Fluggesellschaften setzen, sich auch nach bereits erteilter Ausnahmeerlaubnis noch zu beeilen. Es wird erhofft, dass die bisherige zeitliche Verteilung der Flüge mit Ausnahmeerlaubnis, von denen im Jahr 2016 über die Hälfte bis 22:45 Uhr und ungefähr weitere 20% bis 23:00 Uhr erfolgt ist, hierdurch weiter günstig beeinflusst wird.

### **7.14 Zwischenergebnis**

Die Auswertung der statistischen Zahlen fällt insgesamt positiv aus. Das Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen soll seiner Bestimmung nach keine Beeinträchtigung von Flugbewegungs- und Passagierzahlen bewirken, sondern Anreize an die Fluggesellschaften setzen, den Verkehrsflughafen Bremen innerhalb des zeitlich gewünschten Korridors mit möglichst gut ausgelasteten Luftfahrzeugen anzusteuern. Eine effektivere Nutzung der Flugbewegungen ist hier erfolgt: Im Jahr 2016 wurden pro

Flugbewegung im Durchschnitt 63 Passagiere befördert, fünf Passagiere mehr als dies noch im Jahr 2010 der Fall war.

Bezüglich der Kleinflieger unter 5,7 t (bzw. unter 1,2 t) ist das Konzept ebenfalls nicht zwingend auf die Reduktion von Flugbewegungen, sondern auf die angemessene Einbeziehung von Kleinfliegern in die Entgeltstrukturen der Flughafen Bremen GmbH und auf Anreize zu möglichst belastungsarmen Flugverfahren, etwa durch Abflüge von der Nebenstartbahn 23, gerichtet. Die Anpassung der Start- und Landeentgelte für Kleinflieger ist mit Inkrafttreten der aktuellen Entgeltordnung am 01.11.2015 erfolgt. Durch die neu geschaffene Rabattierungsmöglichkeit für Abflüge von der Nebenstartbahn 23 hat sich die Ausnutzung derselben im Jahr 2016 nahezu verdoppelt. Für die weitere Zukunft könnte diese Abflugmöglichkeit eventuell noch besser bekanntgemacht werden. Darüber hinaus könnte die Attraktivität der Nebenstartbahn durch die Einführung einer zusätzlichen Abflugstrecke von der Nebenstartbahn 23 in Richtung Norden gesteigert werden. Die Fluglärmschutzbeauftragte wird diesbezüglich Gespräche mit der Deutschen Flugsicherung GmbH DFS aufnehmen.

Hinsichtlich der Nachtflüge soll das Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen eine zeitliche Vorverlagerung von den „faktischen Flugbeschränkungszeiten“ von 22:31 Uhr bis 05:59 Uhr bewirken, ohne die Zubringerfunktion des Flughafens während der „regulären Flugbetriebszeiten“ von 06:00 Uhr bis 22:30 Uhr zu beeinträchtigen. Eine entsprechende zeitliche Vorverlagerung ist in den letzten zwei Jahren tendenziell erfolgt. Im Jahr 2016 fanden über zwei Drittel aller Nachtflüge bis 22:30 Uhr statt.

Bezüglich der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen nach 22:30 Uhr zielt das Konzept zur Reduzierung von Fluglärm auf eine inhaltliche Beschränkung auf „wirkliche Ausnahmefälle“ und eine weitmögliche zeitliche Vorverlagerung ab. Die Statistiken ergeben hier, dass die Anzahl der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnissen zwar in besonderem Maße von externen Faktoren (wie Streiks oder Wetterlagen) abhängig zu sein scheinen. Seit dem Jahr 2011 liegt die Anzahl der Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnisse aber konstant bei unter 300 Flügen im Jahr. Durch die Reform der Gebührensätze für Ausnahmeerlaubnisse mit Wirkung zum

01.01.2017 soll ein zusätzlicher Anreiz an die Fluggesellschaften gesetzt werden, sich auch nach erteilter Ausnahmeerlaubnis noch zu beeilen.

## **8 Passiver Lärmschutz**

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Umsetzung des Konzepts zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen ist der passive Schallschutz. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und die Flughafen Bremen GmbH arbeiten Hand in Hand, um eine schnelle und vorzeitige Umsetzung zu ermöglichen.

Das Bundesgesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) beinhaltet unter anderem Ansprüche von Grundstückseigentümern auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, sofern sich das Grundstück in der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereichs eines Flugplatzes befindet, und die darauf befindliche Immobilie nicht hinreichend schallisoliert ist.

Mit der Rechtsverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Bremen vom 08.12.2009 hat die Freie Hansestadt Bremen die erforderliche konkretisierende Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs erlassen, in der die einzelnen Lärmschutzzonen ausgewiesen wurden. Bremische Grundstückseigentümer in der Nacht-Schutzzone und der Tag-Schutzzone 1 mit nicht hinreichend schallisolierten Immobilien können somit die Erstattung von Aufwendungen für einen den Regelungen entsprechenden baulichen Schallschutz beanspruchen, der in der Nacht-Schutzzone auf baulichen Schallschutz in Schlafräumen und in der Tag-Schutzzone 1 auf baulichen Schallschutz in Wohn- und Schlafräumen gerichtet ist. Die Ansprüche richten sich gegen die Flughafen Bremen GmbH und sind ab dem 24.12.2014 entstanden.

### **8.1 Behördliches Erstattungsverfahren**

Das gesetzlich vorgesehene Verwaltungsverfahren zur Erstattung von Schallschutzmaßnahmen führt der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, bei dem die Anträge zu stellen sind. Dieser prüft die Anspruchsvoraussetzungen, insbesondere die Grundstückslage und die vorzulegenden Schallisierungsgutachten, und beteiligt die Flughafen Bremen GmbH als zahlungspflichtigen Dritten im Rahmen einer Anhörung. Anfragen zu Schallschutzfragen können unter der E-Mailadresse [laermschutzbereich@wah.bremen.de](mailto:laermschutzbereich@wah.bremen.de) gestellt werden.

Aufgrund von anfänglichen Schätzungen anhand der bestehenden Gebäudesituation ist ursprünglich von etwa 2.500 anspruchsberechtigten Haushalten ausgegangen worden. Beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wurden 204 Voranfragen gestellt, von denen 74 Grundstücke in der Nacht-Schutzzone betrafen, eine Anfrage zugleich ein Grundstück in der Tag-Schutzzone 1 betraf, und 130 Anfragen auf Grundstücke außerhalb der anspruchsauslösenden Schutzzonen bezogen waren. Im weiteren Verfahrensverlauf haben 32 Bürgerinnen und Bürger bei der Behörde einen Antrag auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen gestellt. Nach Einreichung der erforderlichen Unterlagen (Grundbuchauszug, Schallschutzgutachten etc.) haben sechs Bürgerinnen und Bürger einen Vorbescheid zur Festsetzung des Anspruchsinhalts und des maximalen Erstattungshöchstbetrages erhalten. Drei Anträge wurden positiv beschieden und endgültig abgewickelt, wobei zweimal Aufwendungen für Fenster und Lüfter und einmal Aufwendungen für Lüfter erstattet wurden. Ein Antrag wurde zurückgezogen. Antragsablehnungen hat es bisher noch nicht gegeben.

## **8.2 Flughafenschallschutzprogramm Calmar**

Parallel zum behördlichen Verfahren zur Umsetzung des Fluglärmgesetzes hat die Flughafen Bremen GmbH im November 2013 das freiwillige Schallschutzprogramm Calmar umgesetzt, das auf eine zeitlich vorgezogene und unbürokratische Anspruchsabwicklung durch privatrechtliche Vereinbarung gerichtet ist und u.a. Vorleistungen des Flughafens vorsieht.

Das freiwillige Schallschutzprogramm Calmar ist in der Bundestagsdrucksache mit der Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen zur Umsetzung des Gesetzes zum Schutz gegen den Fluglärm als beispielhaft erwähnt worden (vgl. BT-Drucksache 18/2401 S. 8).

Anfragen zu Calmar können unter der E-Mailadresse [calmar@airport-bremen.de](mailto:calmar@airport-bremen.de) gestellt werden.

Zur Abwicklung des Schallschutzprogramms Calmar liegen folgende Daten vor (wobei zum Teil zahlenmäßige Überschneidungen mit den behördlichen Angaben bestehen):

Es wurden insgesamt 347 Anfragen an den Flughafen gerichtet, von denen 135 auf Grundstücke in der Nacht-Schutzzone bezogen waren, 6 Anfragen zugleich Grundstücke in der Tag-Schutzzone 1 betrafen, und die restlichen angefragten Grundstücke außerhalb der beiden Schutzzonen lagen. Im Rahmen der weiteren

Bearbeitung wurden 20 Verfahren durch Vertrag abgeschlossen, wobei die Auszahlung zum Teil mangels Rechnung noch aussteht. In 11 Verfahren wurden Fenster erstattet, in vier Verfahren Lüfter und in einem Verfahren Fenster und Lüfter. Der Abschluss eines weiteren Verfahrens steht unmittelbar bevor. Antragsablehnungen hat es bisher noch nicht gegeben.

### **8.3 Zwischenergebnis**

Bezüglich der Verfahren zur Erstattung von Aufwendungen nach dem FluLärmG fällt auf, dass die Anzahl der geltend gemachten Ansprüche hinter den ursprünglichen Schätzungen zurückbleibt.

Wenn die Inanspruchnahme trotz breiter Öffentlichkeitsarbeit in Form von mehreren Pressekonferenzen, Beteiligung der Beiräte und Informationen auf der Website vergleichsweise gering ist, könnte dies eventuell folgende Ursachen haben:

- Erforderliche Mitwirkungshandlungen der Betroffenen, (wie die Kontaktaufnahme mit der Behörde oder dem Flughafen, Antragsstellung, Einreichung von Nachweisen und Belegen) bleiben aus.
- Einige Bürgerinnen und Bürger äußern sich enttäuscht über den bundesgesetzlichen Erstattungsumfang (z.B. wenn das Grundstück „nur“ in der Nachtschutzzone liegt, und daher die Erstattung von Aufwendungen auf bauliche Schallschutzmaßnahmen in Schlafräumen begrenzt ist, wenn statt der erhofften neuen Fenster nur Belüftungseinrichtungen bezahlt werden können, etc.).
- Viele Anwohnerinnen und Anwohner verfügen bereits über hinreichenden Schallschutz im Sinne des FluLärmG (z.B. aufgrund vorangegangener Schallschutzprogramme, eigener Anschaffungen etc.).

Seitens des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und der Flughafen Bremen GmbH werden die bundesgesetzlichen Regelungen zur Erstattung von Aufwendungen nach dem FluLärmG gleichwohl positiv bewertet, da sie eine Chance bieten, in direkte Kommunikation mit den von Fluglärm betroffenen Menschen zu treten.

## 9 Transparenz und Dokumentation

Auf der Website des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen werden unter der Überschrift „Verkehrsflughafen Bremen – Umweltinformationen zum Luftverkehr“ Zahlen, Daten und Hintergründe zu Nachtflügen mit Ausnahmeerlaubnissen, Archivdaten zu Flugbewegungen, Flugbetriebszeiten und Lärmwerten bis zum Jahr 2014 sowie weiterführende Links dargestellt (vergleiche:

[http://www.wirtschaft.bremen.de/info\\_und\\_service/luftverkehr\\_und\\_flughafen/verkehrsflughafen\\_bremen/umweltinformationen\\_luftverkehr-2108](http://www.wirtschaft.bremen.de/info_und_service/luftverkehr_und_flughafen/verkehrsflughafen_bremen/umweltinformationen_luftverkehr-2108)).

Unter der Überschrift „Verkehrsflughafen Bremen – Lärmschutzbereich“ sind Informationen über die Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen nach dem Bundesgesetz zum Schutz gegen den Fluglärm eingestellt (vergleiche:

[http://www.wirtschaft.bremen.de/info\\_und\\_service/luftverkehr\\_und\\_flughafen/verkehrsflughafen\\_bremen/laermschutzbereich\\_flughafen\\_bremen-5084](http://www.wirtschaft.bremen.de/info_und_service/luftverkehr_und_flughafen/verkehrsflughafen_bremen/laermschutzbereich_flughafen_bremen-5084)).

Weitere Daten zu Flugbewegungen, Nachtflügen und Lärmmessungen, zum Schallschutzprogramm Calmar und zum Schallschutz am Flughafen Bremen können der Umweltwebsite der Flughafen Bremen GmbH entnommen werden (vergleiche: <http://www.bremen-airport.com/umwelt/umweltmanagement>).

Seit Anfang 2014 tagt eine Arbeitsgruppe, die aus Vertretern des Flughafens, der Luftfahrtbehörde und der Fluglärmkommission zusammengesetzt ist und eine Optimierung der Fluglärmmessdatendarstellung zum Ziel hat.

Hierbei soll es zum einen um aussagekräftigere Auswertungen der gemäß § 19 a LuftVG in der Flughafenumgebung errichteten Fluglärmmessanlagen entsprechend der DIN 45643 gehen. Zum anderen soll eine zeitnahe Veröffentlichung von Flugspuren und Einzellärmereignissen erfolgen.

Die Aufgabe der Arbeitsgruppe wird abgeschlossen sein, wenn ein inhaltlicher Konsens über die optimierte Lärmessdatendarstellung erreicht ist. Die Umsetzung soll im Jahr 2017 im Rahmen der vollständigen Erneuerung der Fluglärmmessanlage und dem dazu gehörigen Auswertungsverfahren und Berichtswesen erfolgen.

## **10 Fluglärmkommission**

Am Verkehrsflughafen Bremen ist gemäß § 32 b LuftVG eine Fluglärmkommission (FLK) eingerichtet, welche die Luftfahrtbehörde des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die Deutsche Flugsicherung GmbH über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und zum Schutz vor Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge berät.

Dabei soll die Fluglärmkommission der Mediation aller Beteiligten über Grundsatzangelegenheiten der Fluglärmproblematik in geschützter Atmosphäre dienen. Die Sitzungen der Fluglärmkommission finden zum Schutz des Beratungs- und Abstimmungsvorgangs nicht öffentlich statt.

Um hier gleichwohl eine größtmögliche Transparenz und Information der Öffentlichkeit zu gewährleisten, werden die Protokolle über die Beratungen der Fluglärmkommission anonymisiert und barrierefrei im Internet veröffentlicht (vgl: [http://www.wirtschaft.bremen.de/info\\_und\\_service/fluglaermkommission-13002](http://www.wirtschaft.bremen.de/info_und_service/fluglaermkommission-13002)).

## **11 Weiterer Austausch und Diskussion**

Der Koalitionsvertrag für die 19. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft für die Jahre 2015-2019 sieht auf Seite 32 hinsichtlich des Verkehrsflughafens Bremen folgenden Passus vor:

„Überlegungen wie sie am Frankfurter Flughafen zu einem Konzept „leiser Flughafen“ bestehen, werden wir aufgreifen und auf ihre Übertragbarkeit auf Bremen hin prüfen. Ziel ist es, unter Wahrung der Sicherheits- und Kapazitätsanforderungen zu Entlastungen zu kommen.“

Vor diesem Hintergrund hat am 24.10.2016 eine Sondersitzung der FLK stattgefunden, an welcher der Staatsrat für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als Gast teilgenommen hat. Als Referent ist Herr Günter Lanz als Geschäftsführer der hessischen Umwelthaus GmbH aufgetreten, der einen Vortrag zu dem Thema „Leiser Flughafen Frankfurt'- Geschichte, Entwicklung, Zukunft“ gehalten hat, in dem die Frankfurter Aktivitäten zum aktiven und passiven Schallschutz dargestellt wurden. Die FLK wird voraussichtlich im Rahmen der Sitzung am 03.04.2017 abschließend über das Thema beraten und Beschlüsse für Empfehlungen an den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als Genehmigungsbehörde des

Verkehrsflughafens Bremen und an die Deutsche Flugsicherung GmbH DFS richten.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wird auch in Zukunft den regelmäßigen Austausch zum Thema Schallschutz mit anderen Luftfahrtbehörden, Flugsicherungsorganisationen, Flughäfen und Fluglärm betroffenen suchen. Zu diesem Zweck wird unter anderem ein jährlicher Besuch der internationalen Schallschutzkonferenz ICANA erfolgen.

## **12 Gesamtergebnis**

Das Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Flughafen Bremen wurde umgesetzt.

Die bremische Luftfahrtbehörde hat für Ausnahmeerlaubnisse für nächtliche Starts und Landungen mit Wirkung zum 01.01.2012 Gebühren eingeführt, deren Bemessung mit Wirkung zum 01.01.2017 reformiert wurde.

In die Entgeltordnung der Flughafen Bremen GmbH wurden zeitlich gestaffelte Zuschläge für verspätete und zusätzliche Starts und Landungen nach 22:30 Uhr, lärmabhängige Entgelte sowie eine Anpassung der Start- und Landeentgelte für Kleinflieger aufgenommen. Die Einführung schadstoffabhängiger Entgelte steht unmittelbar bevor.

Die vollständige Abwicklung der Ansprüche nach dem Fluglärmgesetz durch das rechtlich vorgeschriebene, behördliche Verfahren und das freiwillige Schallschutzprogramm des Flughafens, Calmar, sowie die Optimierung der Fluglärmmessdatendarstellung werden aktiv bearbeitet.

Durch wechselseitigen Austausch und den jährlichen Besuch der internationalen Schallschutzkonferenz ICANA wird sichergestellt, dass Bremen über die aktuellen Entwicklungen beim aktiven und passiven Schallschutz informiert ist.

Die dargestellten Maßnahmen zur Reduzierung von Fluglärm stellen einen angemessenen und richtigen Weg dar und sollten daher weiterverfolgt werden.

## 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 der 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.

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Vollzug des Fluglärmschutzgesetzes des Bundes ist hierbei zu beachten, dass der bisherige Umfang des Nachtflugbetriebs noch unter den für die Einrichtung der Lärmschutzzonen im Fluglärmschutzgesetz 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 Fluglärmschutzgesetz 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

- 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 06:00 Uhr eine gravierende Verzögerung im Laufe des Tages ergeben würde.

**Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen**



**Erteilung von Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen am Verkehrsflughafen Bremen  
Verwaltungsgebühren nach der LuftKostV ab dem 01.01.2017**

Die Luftfahrtbehörde der Freien Hansestadt Bremen erhebt für die Erteilung von Erlaubnissen zum Starten und Landen innerhalb der Betriebsbeschränkungszeiten des Verkehrsflughafens Bremen Verwaltungsgebühren nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 i.V.m. der Anlage V Nr. 17 a LuftKostV.

§ 1 Abs. 2 LuftKostV i.V.m. § 3 Abs. 1 VerwaltungskostenG a.F. bestimmt, dass Gebühren so zu bemessen sind, 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.

Angesichts der innenstadtnahen Lage des Verkehrsflughafens Bremen soll im Interesse des Anwohnerschutzes ein verstärkter Anreiz an die Luftfahrtgesellschaften gesetzt werden, sich auch bei bereits erteilten Ausnahmeerlaubnissen für nächtliche Starts und Landungen noch zu beeilen. Die inhaltliche Bedeutung und damit auch die Gebühr einer Ausnahmeerlaubnis sollen daher umso höher bemessen werden, je später die Flugbewegung am Verkehrsflughafen Bremen erfolgt. Durch die betragsmäßige Aufgliederung zwischen den Kosten für die Bearbeitung von Anträgen auf Ausnahmeerlaubnis einerseits und dem steuernden Anteil der Flughafengebühren andererseits soll ein kostentransparentes und zugleich praktisch handhabbares Verfahren gewählt werden.

Die bremische Luftfahrtbehörde wird daher mit Wirkung zum 01.01.2017 Gebühren für beantragte Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen am Verkehrsflughafen Bremen wie folgt erheben.

**Dienstgebäude**  
Zweite Schlachtpforte 3  
28195 Bremen  
[www.wirtschaft.bremen.de](http://www.wirtschaft.bremen.de)

 **Eingang**  
Martinistraße 28  
28195 Bremen

 **Martinistraße**  
Bus Linie 25

**Bankverbindungen**  
Bremer Landesbank  
IBAN: DE27 2905 0000 1070 1150 00 BIC: BRLADE22XXX  
Sparkasse Bremen  
IBAN: DE73 2905 0101 0001 0906 53 BIC: SBREDE22XXX  
Deutsche Bundesbank, Filiale Hannover  
IBAN: DE16 2500 0000 0025 0015 30 BIC: MARKDEF1250

**Dienstleistungen und Informationen der Verwaltung unter Tel. (0421) 361-0**  
[www.transparenz.bremen.de](http://www.transparenz.bremen.de), [www.service.bremen.de](http://www.service.bremen.de)

**Alle Airlines**

Zeitraum der Landung /des Starts	Verspätung über die reguläre Flugbetriebszeit hinaus	Bislang: Gebühr abhängig vom Zeitraum der erteilten AE und nutzungsunabhängig	Neu ab dem 01.01.2017: Feste Bearbeitungsgebühr	Neu ab dem 01.01.2017: Gebührensatz pro tatsächlich genutzter Minute	Neu ab dem 01.01.2017: Endbetrag
≤ 22:30 Uhr	0 Minuten; Ausnahmeerlaubnis (AE) ist nicht erforderlich	100 € Gebühr nur, wenn AE für nach 22:30 Uhr beantragt, aber nicht genutzt, da vorher oder gar nicht gestartet/gelandet	30 €	0 €	<b>30 €</b> Gebühr nur, wenn AE für nach 22:30 Uhr beantragt, aber nicht genutzt, da vorher oder gar nicht gestartet/gelandet.
22:31-23:00 Uhr	1 Minute bis 30 Minuten	100 €	30 €	8 €/ Minute	<b>38 € 270 €</b>
23:01-24:00 Uhr	31 bis 90 Minuten	300 €	30 €	8 €/ Minute	<b>278 € 750 €</b>
00:01-00:31 Uhr	91 bis 121 Minuten	500 €	30 €	8 €/ Minute	<b>758 € 998 €</b>
00:32-05:59 Uhr	122 Minuten und mehr	500 €	DECKELUNG	DECKELUNG	<b>1.000 €</b>

Die einheitliche Bearbeitungsgebühr von 30 Euro fällt immer an, wenn um eine Ausnahmeerlaubnis ersucht wird.

Die Bearbeitungsgebühr ist von der tatsächlichen Nutzung der Ausnahmeerlaubnis unabhängig, d.h. sie wird auch dann erhoben, wenn eine Ausnahmeerlaubnis beantragt wird, der Start oder die Landung dann aber doch vor 22:30 Uhr erfolgen.

Eine Bearbeitungsgebühr von 30 Euro fällt zudem an, wenn ein Antrag auf eine Ausnahmeerlaubnis abgelehnt wird.

Im Falle einer erteilten Ausnahmeerlaubnis wird zusätzlich zu der festen Bearbeitungsgebühr ein variabler, nutzungsabhängiger Gebührensatz von 8,00 Euro pro Minute berechnet.

Bei der Berechnung der angefangenen Minuten gilt die Rundungsmethode, d.h. eine angefangene Minute wird gezählt, wenn mindestens 31 Sekunden von ihr verstrichen sind.

Für die Gebühr der Ausnahmeerlaubnisse für alle Airlines gilt die Berechnungsformel:

Für Starts und Landungen bis einschließlich 22:30 Uhr:

Grundsätzlich: 0 €

Wenn AE für nach 22:30 Uhr beantragt, aber nicht genutzt, da vor 22:30 Uhr oder gar nicht gestartet/gelandet: 30 Euro Bearbeitungsgebühr.

Für Starts und Landungen ≥ 22:31 Uhr:

$30 \text{ €} + (\text{faktische Start-/ Landezeit} - 22:30 \text{ in Minuten}) \times 8 \text{ €/Minute} = \text{Nachtfluggebühr.}$

Maximalwert: 1.000 Euro.

**Home Carrier**

Zeitraum der Landung	Verspätung über die reguläre Flugzeit hinaus	Bislang: Gebühr abhängig vom Zeitraum der erteilten AE und nutzungsunabhängig	Neu ab dem 01.01.2017: Feste Bearbeitungsgebühr	Neu ab dem 01.01.2017: Gebührensatz pro tatsächlich genutzter Minute	Neu ab dem 01.01.2017 Endbetrag
22:31-23:00 Uhr	Reguläre Landungszeit für max. 2 HC/Abend, Ausnahmeerlaubnis (AE) nicht erforderlich.	300 € Gebühr nur, wenn AE für nach 24 Uhr beantragt, aber nicht genutzt, da vorher oder gar nicht gelandet.	30 €	0 €	<b>30 €</b> <b>Gebühr nur, wenn AE für nach 24 Uhr beantragt, aber nicht genutzt, da vorher oder gar nicht gelandet.</b>
23:01-24:00 Uhr	Einstündige Verspätung von der Flughafengenehmigung abgedeckt, AE nicht erforderlich.	300 € Gebühr nur, wenn AE für nach 24 Uhr beantragt, aber nicht genutzt, da vorher oder gar nicht gelandet.	30 €	0 €	<b>30 €</b> <b>Gebühr nur, wenn AE für nach 24 Uhr beantragt, aber nicht genutzt da vorher oder gar nicht gelandet.</b>
00:01-00:30 Uhr	61 bis 90 Minuten	300 €	30 €	8 €/Minute	<b>518 €- 750 €</b>
00:31-01:01 Uhr	91 bis 121 Minuten	500 €	30 €	8 €/ Minute	<b>758 €- 998 €</b>
01:02-05:59 Uhr	122 Minuten und mehr	500 €	DECKELUNG	DECKELUNG	<b>1.000 €</b>

Ausgehend von dem Prinzip der materiellen Gleichheit (= Gleichbehandlung im Ergebnis) soll für die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen für verspätete Home Carrier Landungen der inhaltlich gleiche Gebührenmaßstab angewandt werden, wie dies bei Ausnahmeerlaubnissen für entsprechend verspätete sonstige Starts und Landungen der Fall ist.

Das bedeutet, dass Home Carrier Landungen bei über 60 bzw. 90 minütigen Verspätungen über die für sie gültige reguläre Landungszeit von Ziffer 2.1.3 der Flughafengenehmigung hinaus (= 23:00 Uhr) gebührenmäßig gleichgestellt werden mit verspäteten sonstigen Starts und Landungen, die über 60 bzw. über 90 Minuten nach dem in Ziffer E.2.1.2 der Flughafengenehmigung genannten regulären Zeitraum hinaus (= 22:30 Uhr) erfolgen.

Für die Gebühr der Ausnahmeerlaubnisse für Home Carrier Landungen gilt die Berechnungsformel:

Für Landungen bis einschließlich 24:00 Uhr

Grundsätzlich: 0 Euro

Wenn AE für nach 24:00 Uhr beantragt, aber nicht genutzt, da vorher oder gar nicht gelandet:

30 Euro Bearbeitungsgebühr.

Für Landezeiten  $\geq$  00:01 Uhr:

$30 \text{ €} + (\text{faktische Landezeit} - 23:00 \text{ Uhr in Minuten}) \times 8 \text{ €/Minute} = \text{Nachtfluggebühr.}$

Maximalwert: 1.000 Euro.