

Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Umsetzung des Stuhr-Vertrags-Flughafen Bremen in der Verantwortung

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen
vom 26. April 2017**

„Umsetzung des Stuhr-Vertrags- Flughafen Bremen in der Verantwortung“

Die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Lärm kann die Gesundheit von Menschen erheblich beeinträchtigen. Eine zentrale Bedeutung kommt deshalb dem Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern vor Fluglärm zu. Der sogenannte Stuhr-Vertrag aus dem Jahr 1989 zwischen der Stadtgemeinde Bremen, dem Flughafen Bremen und der Gemeinde Stuhr regelt u.a. Lärm- und Schallschutzmaßnahmen für die an den Flughafen angrenzenden Wohngebiete. Im sogenannten Brief zum Flughafenvergleich von Senator Konrad Kunick an Rechtsanwalt Axel Adamietz vom 27.11.1990 verpflichten sich verschiedene Kläger gegen das Planfeststellungsverfahren zur Startbahnverlängerung, ihre Klagen zurückzunehmen, um die zügige Umsetzung der Startbahnverlängerung zu gewährleisten. Im Gegenzug werden verschiedene Schutzmaßnahmen vom Senat gewährleistet.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Maßnahmen ergeben sich aus dem Stuhr-Vertrag und dem sog. Brief zum Flughafenvergleich?
2. Wurden weitere Zusagen durch den Senat oder einzelne Senatoren im Zusammenhang mit den zu errichtenden Lärm- und Schallschutzmaßnahmen gegeben? Wenn ja, welche?
3. Welche der sich aus dem Stuhr-Vertrag, dem sog. Brief zum Flughafenvergleich und ggf. Zusagen durch den Senat oder einzelne Senatoren ergebenden Maßnahmen wurden umgesetzt und welche Maßnahmen wurden nicht umgesetzt? Falls Maßnahmen nicht umgesetzt wurden, bitte begründen.
4. Wer kontrolliert die Umsetzung der sich aus dem Stuhr-Vertrag und dem sogenannten Brief zum Flughafenvergleich ergebenden passiven Lärm- und Schallschutzmaßnahmen?
5. Wurden alle sich aus dem Stuhr-Vertrag und dem sog. Brief zum Flughafenvergleich ergebenden passiven Lärm- und Schallschutzmaßnahmen umgesetzt?
6. Welche passiven Lärm- und Schallschutzbauten bestehen derzeit auf dem Areal des Flughafens (bitte aufschlüsseln nach Kategorie Schallschutzwand, Schallschutzwall etc.) und an welcher Stelle?

7. In welchem Zustand befinden sich die passiven Lärm- und Schallschutzbauten auf dem Areal des Flughafens?
8. Wer ist für die Unterhaltung und Sanierung des passiven Lärm- und Schallschutzes auf dem Areal des Flughafens zuständig?
9. Welche Schlussfolgerungen werden aus den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und den fachlichen Einschätzungen des Umweltbundesamtes gezogen und inwieweit wird der Lärmschutz am Flughafen Bremen dem gerecht?
10. Wie bewertet der Senat, dass die Landegebühren von Nachtflügen und lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte zum Unterhalt und Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen verwendet werden sollen?
11. Wann werden die schadstoffabhängigen Entgelte in Bremen eingeführt?

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

I. Vorbemerkungen:

Die Kleine Anfrage thematisiert Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes sowie die Einführung emissionsabhängiger Entgelte am Verkehrsflughafen Bremen. Als maßgebliche Überprüfungsmaßstäbe werden der Stuhr-Vertrag vom 25.05.1989 und der sogenannte „Brief zum Flughafenvergleich“ vom 27.11.1990 herangezogen, die in Zusammenhang mit den damaligen Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens um zwei Sonderstartbahnen (zur dauerhaften Sicherstellung des Abtransports von in Bremen ausgerüsteten Airbusflügeln sowie der hiermit verbundenen Arbeitsplätze) standen.

Entgegen dem einleitenden Text der Fragestellenden beinhaltet der sogenannte Brief zum Flughafenvergleich vom 27.11.1990 keine Verpflichtungen verschiedener Kläger zur Rücknahme ihrer Klagen gegen das Planfeststellungsverfahren zur Startbahnverlängerung.

Eine rechtliche Verpflichtung zur Rücknahme von verwaltungsgerichtlichen Klagen gegen die ursprünglichen Fassungen der bremischen und niedersächsischen Planfeststellungsbeschlüsse zur Anlegung der Sonderstartbahnen ist vielmehr in § 3 des Flughafenvergleichs vom 22.11.1990 begründet worden.

In dem nachfolgenden Brief zum Flughafenvergleich bestätigt der damalige Senator für Häfen, Wirtschaft, und Verkehr, Konrad Kunick, dass die im außergerichtlichen Vergleich aufgestellten Forderungen der Klägerseite erfüllt werden, so dass nunmehr die inhaltlichen Voraussetzungen für die Klagerücknahmen vorliegen.

II. Zu den Fragen im Einzelnen:

1. Welche Maßnahmen ergeben sich aus dem Stuhr-Vertrag und dem sog. Brief zum Flughafenvergleich?

Der **Stuhr-Vertrag** ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zugunsten Dritter, der zwischen dem Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr als luftrechtlicher Genehmigungsbehörde der Freien Hansestadt Bremen, der Stadtgemeinde Bremen und der Flughafen Bremen GmbH auf der einen Seite sowie der Gemeinde Stuhr auf der anderen Seite abgeschlossen wurde:

- § 1 des Stuhr-Vertrags sieht die bauliche Verlängerung der Hauptstart- und -landebahn um zwei Sonderstartbahnen mit jeweils 300 m Länge nach Osten und nach Westen vor. Aufgrund der Zielsetzung, durch den Bau der Sonderstartbahnen den Abtransport der Airbusflügelausrüstung zugleich dauerhaft sowie so lärmschonend wie möglich sicherzustellen, werden zahlreiche Betriebsbeschränkungen (zur Art der Verkehre, der Beschaffenheit der Luftfahrzeuge, dem Inhalt der Fracht und der zahlenmäßigen Kontingentierung) normiert.¹

Der Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr verpflichtet sich, den Betrieb der Sonderstartbahnen mit den vorgenannten Betriebsbeschränkungen zu genehmigen und von dieser Beschränkung auch zukünftig nicht abzuweichen. Die Stadtgemeinde Bremen als (damalige) Eigentümerin des Flughafengeländes stimmt der vorgesehenen Beschränkung in der Genehmigung sowie entsprechenden Regelungen in den Planfeststellungsbeschlüssen zu und verpflichtet sich, eine weitergehende Nutzung auch zukünftig nicht vorzunehmen. Die Flughafen Bremen GmbH wird verpflichtet, zukünftig eine über die vorgenannten Betriebsbeschränkungen hinausgehende Nutzung der

¹ § 1 Ziffer 1.1.5 des Stuhr-Vertrags hat folgenden Wortlaut:

„Zusätzliche Sonderstartbahnteile

Zusätzlich 300 m Sonderstartbahn in Verlängerung der Hauptstart- und Hauptlandebahn ab Schwelle 09 in Richtung Westen sowie zusätzlich 300 m Sonderstartbahn in Verlängerung der Hauptstart- und Hauptlandebahn ab Schwelle 27 in Richtung Osten.

Diese dürfen nur betrieben werden von durchschnittlich drei Startverkehren in der Kalenderwoche und von durchschnittlich zwei Startverkehren außerhalb der Betriebszeit (Nachtstarts) im Kalenderjahr mit Flugzeugen des Typs Aero Spacelines 377 Guppy/Super-Guppy, mit Nichtstrahlflugzeugen eines Musters, dessen Triebwerksgeräuschpegel denjenigen des vorgenannten Musters nicht übersteigt, oder mit Strahlflugzeugen mit Lärmzertifizierung nach ICAO Annex 16, Kapitel 3, und zwar ausschließlich zur Beförderung von Luftfracht bestehend aus in der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie ausgerüsteten Flügeln der Airbusversionen A 330 und A 340 und nach Wegfall der A 330/A340-Flügelausrüstung bestehend aus in der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie hergestellten sonstigen Gütern, soweit zu deren ganzjährig sicheren Transport ab Bremen Startverkehre auf den Sonderstartbahnteilen nötig sind.“

Sonderstartbahnen im Wege des Genehmigungsänderungs- und Planfeststellungsverfahrens nicht zu beantragen.

Die Freie Hansestadt Bremen, die Stadtgemeinde Bremen und die Flughafen Bremen GmbH verpflichten sich, gegen von den Betriebsbeschränkungen abweichende Weisungen des Bundes, Planfeststellungsbeschlüsse und Rechtsmittel Dritter alle verfügbaren Rechtsmittel zu ergreifen .

- § 2 des Stuhr-Vertrags verpflichtet die Flughafen Bremen GmbH zur Errichtung eines 7 m hohen Lärmschutzwalls entlang des in der Anlage zum Stuhr-Vertrag eingezeichneten westlichen Rollwegs, um die Auswirkungen des Bodenverkehrslärms weiter zu verringern.
Darüber hinaus werden Maßgaben für Flughafeninfrastrukturen und sonstige Lärmschutzmaßnahmen getroffen (Integration des Run-up-Platzes für Kleinflieger unter 5,7 t in die Verwallung, Verlegung der Wendeplatte der westlichen Sonderstartbahn auf deren Südseite, Realisierung eines Zurollwegs im Osten, Zulassung von nicht regelmäßigen Triebwerkswechseln nur bei Lärmschutzvorkehrungen und Beantragung der Anwendung der Landeplatzverordnung²).
- § 3 des Stuhr-Vertrags verpflichtet die Stadtgemeinde Bremen zur Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen für in der damaligen Schallschutzzone 2 gelegene Wohngebäude.³ Für die Erstattung wurden zwei Verfahren mit unterschiedlichen Anspruchsvoraussetzungen und Erstattungshöchstbeträgen vorgesehen, die jeweils unter Verweis auf den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover vom 30.09.1988 abzuwickeln waren: ein „reguläres“ Verfahren mit einem maximalen Erstattungsbetrag von 130 DM/m² Wohnfläche für seit dem 07.02.1985 durchgeführte Schallschutzmaßnahmen in vor dem 02.06.1974 baugenehmigten Wohngebäuden sowie ein alternatives vereinfachtes Verfahren mit einem maximalen Erstattungsbetrag von 50 DM/m² Wohnfläche für nach dem 09.12.1988 durchgeführte Schallschutzmaßnahmen.
- § 4 des Stuhr-Vertrags verpflichtet die Gemeinde Stuhr zur Rücknahme ihrer gegen den niedersächsischen Planfeststellungsbeschluss vom 30.09.1988 erhobenen Klage und sieht zudem einen Rechtsmittelverzicht in Bezug auf Verfahrensbeschlüsse zu nach § 1 Abs. 1-4 des Stuhr-Vertrags getroffenen Flughafenmaßnahmen vor. Die Gemeinde Stuhr wird verpflichtet, allen

² Mit dem Begriff „Landeplatzverordnung“ ist die Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16.08.1976 gemeint.

³ Die im Stuhr-Vertrag vorgesehene Erstattungsregelung ging über den räumlichen Anspruchsbereich des damaligen Fluglärmschutzgesetzes hinaus, welches Erstattungsansprüche nur für Wohngebäude in der damaligen Schallschutzzone 1 vorsah.

Flughafenanwohnern eine Rücknahme bereits eingereichter Klagen bzw. einen Rechtsmittelverzicht zu empfehlen.

- § 5 Abs. 1 des Stuhr-Vertrags enthält wechselseitige Informations- und Unterstützungspflichten der Vertragsparteien und regelt gegebenenfalls erforderliche Vertragsanpassungen bei wesentlichen Änderungen. In § 5 Abs. 2 des Stuhr-Vertrags ist eine Anpassungsklausel für den Fall von so wesentlichen Änderungen enthalten, dass einer Vertragspartei das Festhalten am Vertragsinhalt nicht mehr zugemutet werden kann.
- § 6 des Stuhr-Vertrags begründet zugunsten der Anwohner der Lärmschutzzone 2 einen eigenen Rechtsanspruch auf Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe von § 3 des Stuhr-Vertrags gegen die Stadtgemeinde Bremen.
Die Flughafenanwohner in dem von der Kurve l_{eq} 62 dB (A) der Lärmschutzzone 1974 umschlossenen Bereich erwerben gegenüber Bremen und der Flughafen Bremen GmbH einen eigenen Anspruch auf Einhaltung der in § 1 des Stuhr-Vertrags genannten Betriebsbeschränkungen für die Sonderstartbahnen.
- § 7 Abs. 1 des Stuhr-Vertrags enthält eine salvatorische Klausel für den Fall der (Teil)nichtigkeit des Vertrags. Gemäß § 7 Abs. 2 des Stuhr-Vertrags werden die Kosten des Vertrags einschließlich der anwaltlichen Vertretung der Gemeinde Stuhr von der Stadtgemeinde Bremen getragen.

Der **Brief zum Flughafenvergleich** vom 27.11.1990 ist ein Schreiben, das in zeitlichem und sachlichem Zusammenhang mit dem außergerichtlichen Vergleich vom 22.11.1990 steht. Der Brief zum Flughafenvergleich ist vom damaligen Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr an den rechtlichen Vertreter mehrerer Kläger gegen die ursprünglichen Fassungen der niedersächsischen und bremischen Planfeststellungsbeschlüsse zur Anlegung der Sonderstartbahnen gerichtet worden. Er behandelt mehrere Themen, die zum Teil aus anderen Rechtsgrundlagen resultieren, und enthält folgende Maßnahmen:

S. 1 f.: Sachstand außergerichtlicher Vergleich:

- Unterrichtung über den Senatsbeschluss vom 22.11.1990, hierin:
 - Zustimmung zum außergerichtlichen Vergleich.
 - Zustimmung über eine dem Vergleichsinhalt entsprechende Abänderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.11.1989.
 - Beschluss für die Stadtgemeinde als Alleingesellschafter, dass der Geschäftsführer der Flughafen Bremen GmbH den außergerichtlichen Vergleich unterzeichnet.
- Unterrichtung über Unterzeichnung des außergerichtlichen Vergleichs durch die Bezirksregierung Hannover.
- Unterrichtung, dass der Bundesminister für Verkehr keine grundsätzlichen

Einwendungen gegen den beantragten Vergleich erhoben hat (nur Beschränkung der beantragten Anwendung der Landeplatzverordnung auf Sichtflugverkehre).

S. 2 Bitte um Klagerücknahme und Abgabe nachfolgender Erklärungen:

Der Klägervertreter wird um die Klagerücknahme nach Erhalt des unterschriebenen außergerichtlichen Vergleichs und der Abänderung der Planfeststellungsbeschlüsse gebeten. Im Zusammenhang mit dem außergerichtlichen Vergleich und weiteren Gesprächen gibt Herr Senator Kunick für den Senat nachfolgende Erklärungen ab:

S. 2 ff.: Betriebsbeschränkungen Sonderstartbahnen:

- Mit den Klagerücknahmen werden die Planfeststellungsbeschlüsse vom 08.11.1989 und vom 31.01.1990 bestandskräftig, so dass die dort verfüigten zeitlichen und sachlichen Betriebsbeschränkungen für die Sonderstartbahnen insgesamt unanfechtbar werden.⁴
- Ergänztender Verweis auf die weitergehenden Betriebsbeschränkungen in § 1 des Stühr-Vertrags (im Dokument als „Flughafenvertrag“ bezeichnet)⁵.
Verweis auf § 6 des Stühr-Vertrags, der allen Flughafenanrainern einen zeitlich unbeschränkten, eigenen Rechtsanspruch auf die Einhaltung der Betriebsbeschränkungen nach § 1 des Stühr-Vertrags verleiht.
Darüber hinaus gehende Zusage, dass die luftrechtliche Genehmigungsbehörde von den Betriebsbeschränkungen auf Startverkehre im MBB-Werksflugverkehr⁶ mit besonders leisen Luftfahrzeugen auch im Wege von Außenstart- und Außenlandeurlaubnissen nicht abweichen wird.
- Verweis auf S.151 des Planfeststellungsbeschluss vom 08.11.1989, wonach eine militärische Nutzung der Sonderstartbahnen ausgeschlossen wird, sowie auf S. 64 des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.11.1989, wonach der sonstige Start- und Landeverkehr die Sonderstartbahnen nur im Notfall (bei irregulären Flugverläufen) benutzen darf.

⁴ Die Ziffern A.I.3 der vorgenannten Planfeststellungsbeschlüsse sehen u.a. folgende Betriebsbeschränkungen vor:

Beschränkungen auf Starts zur Beförderung von in der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie ausgerüsteten Airbus A 330/ A340- Flügeln sowie von ausgerüsteten Flügeln der Folgeversionen dieser Airbusmuster mit der Maßgabe, dass nur leises Fluggerät eingesetzt werden darf, die Zahl der Starts mit Nutzung der Sonderstartbahnen auf 5 in der Kalenderwoche und auf 152 im Kalenderjahr begrenzt ist, und nicht mehr als zwei Nachtstarts (von 22:30 Uhr bis 06:30 Uhr) im Kalenderjahr stattfinden dürfen.

⁵ § 1 Abs. 1 Ziffer 1.1.5 des Stühr-Vertrags sieht u.a. folgende weitergehende Betriebsbeschränkungen vor:

Nach einem Wegfall der A 330/ A 340-Flügelaustrüstung sind nur Startverkehre zur Beförderung von in der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie hergestellten sonstigen Gütern zulässig, soweit zu deren ganzjährig sicherem Transport ab Bremen Startverkehre auf den Sonderstartbahnteilen erforderlich sind und leises Fluggerät eingesetzt wird. Darüber hinaus sind nicht mehr als drei Starts wöchentlich und zwei Starts außerhalb der Betriebszeit (Nachtstarts) jährlich (jeweils im Kalenderjahresdurchschnitt) auf den Sonderstartbahnen zulässig.

⁶ MBB= Messerschmidt-Bölkow-Blohm, heute Airbus Gruppe.

- Die bestehende Grunddienstbarkeit eines privaten Anliegers bleibt trotz rechtlicher Zweifel bestehen und wird nach dem außergerichtlichen Vergleich vom 22.11.1990 nur insoweit abgeändert, als die 140 m lange Startbahn auf dem Grundstück gebaut werden darf. Der Grunddienstberechtigte erhält das Recht, andere Starts als die in den Planfeststellungsbeschlüssen zugelassenen zu verbieten. Der Senator nimmt zur Kenntnis, dass der Grunddienstberechtigte die Einräumung der Grunddienstbarkeit zur ausdrücklichen Bedingung für die Eigentumsübertragung an dem Grundstück gemacht hatte, u.a. um so den Bau der damals geplanten Rollbahn Ost auf dem Grundstück verhindern zu können. In Übereinstimmung mit den vorliegenden Planungen soll die Rollbahn Ost daher zur Schwelle 27 und nicht an den Wendehammer der östlichen Sonderstartbahn führen.

S. 7 f.: Abweichungen von Flugrouten und Platzrunden, Dokumentation und Ahndung

Die Nichteinhaltung festgelegter An- und Abflugwegen ist von der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) in der Vergangenheit aufgrund von technischen Problemen bei der Nachweisbarkeit nicht durchgängig als Ordnungswidrigkeit geahndet worden. Nach der Inbetriebnahme einer Nahbereichsradaranlage (Fanomos-Daten) liegen nun verbesserte Dokumentationsmöglichkeiten vor. Der Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr hat die Absicht, durch schriftliche, gegebenenfalls kontinuierliche Anmahnungen bei der BFS-Zentralstelle auf eine ausreichende Dokumentation und gegebenenfalls striktere Ahndung von Verstößen als Ordnungswidrigkeit hinzuwirken.

S. 8 f. Querwindbahn

Für Sichtflugverkehr, der nicht so genau navigiert werden kann wie Instrumentenflugverkehr, sollen Probleme bei der Abweichung von vorgeschriebenen Flugrouten dadurch gelöst werden, dass Flugwege weitab von bewohnten Gebieten festgelegt werden. Es wird auf § 2 des außergerichtlichen Vergleichs vom 22.11.1990 („Flughafenvergleich“) verwiesen, der die Flughafen Bremen GmbH zum Bau einer Querwindbahn für Kleinflieger unter 5,7 t für Abflüge nach Süd-Westen verpflichtet. Mit der Inbetriebnahme der Querwindbahn sollen die Startverkehre von Kleinfliegern auf der Hauptstartbahn in Richtung Westen durch die Flughafengenehmigung generell ausgeschlossen werden, und nur im Einzelfall durch Ausnahmeerlaubnisse (wie Wetterverhältnissen, die die Nutzung der Querwindbahn unmöglich machen) zugelassen werden. Es folgt eine Absichtserklärung des Senators, sich bei der BFS für die Aufhebung der nördlichen Abflugstrecken auszusprechen, so dass Kleinflieger beim Start von der Querwindbahn aus zunächst die Kontrollpunkte im Südwesten des Flughafens anfliegen müssen.

S. 9 ff. Fluglärmkonturenfestschreibung

Nach Maßgabe des außergerichtlichen Vergleichs vom 22.11.1990 wird die bisher vorgesehene Fluglärmkonturenfestschreibung verschärft. Es erfolgt eine in äquivalenten Dauerschallpegeln festgelegte Lärmobergrenze. Der Fluglärm wird damit, bis auf eine nach dem Fluglärmgesetz unwesentliche Überschreitungsmöglichkeit von 1 dB(A), auf den Stand festgeschrieben, der in dem Planfeststellungsbeschluss vom 08.11.1989 als gesundheitlich unbedenklich und zumutbar eingestuft worden ist. Mehr Flugbewegungen als prognostiziert wären damit

nur möglich, wenn sie weniger Lärm verursachen würden. Schulflüge, sonstige Kleinfliegerverkehre und Verkehre mit Ausnahmeerlaubnissen nach 22:30 Uhr werden in die Lärmberechnungen miteinbezogen. Die Flughafen Bremen GmbH wird zur jährlichen Vorlage einer aktuellen Lärmprognose verpflichtet.

S. 11: Landeplatzverordnung

Durch die Änderung der bisherigen Planfeststellungsbeschlüsse wird entsprechend dem außergerichtlichen Vergleich vom 22.11.1990 eine Anwendung der Landeplatzverordnung auf Leichtflugzeuge und Motorsegler unter 2 t im Sichtflugbetrieb erfolgen. Hiermit verbunden sind strengere zeitliche Flugverbote, insbesondere werktags in der Mittagsruhezeit und sonn- und feiertags nachmittags, sofern es sich nicht um besonders leise Luftfahrzeuge handelt.

S. 11 ff. Beschleunigter Einsatz von Kapitel 3 Flugzeugen

- Absichtserklärung, darauf hinzuwirken, dass der Flughafen in der Entgeltordnung verstärkt zwischen leisen (= mit Lärmzertifikat nach ICAO 16 Kapitel 3), vergleichsweise lauten (= mit Lärmzertifikat ICAO 16 Kapitel 2) und sehr lauten (=keine Lärmzertifizierung nach ICAO 16) Luftfahrzeugen differenziert, um bei den Luftfahrtgesellschaften einen größeren Anreiz zum Austausch lauter gegen leise Luftfahrzeuge zu setzen.
- Absichtserklärung, mit Beginn des Sommerflugplans 1991 Ausnahmeerlaubnisse für verspätete Landungen nach 22:30 Uhr auf Flugzeuge, die ICAO 16 Kapitel 3 entsprechen, zu begrenzen und dies mit der Überfüllung des Luftraums zu begründen.

S. 13: Triebwerkswechsel

Verweis, dass nach § 2 Abs. 4 des Stühr-Vertrags ein regelmäßiger Triebwerkswechsel auf dem Flughafengelände nicht vorgesehen ist, und ein solcher nur bei entsprechenden Lärmvorkehrungen zugelassen werden darf.

S. 13: Schubumkehr

In den Änderungen zu den Planfeststellungsbeschlüssen wird entsprechend dem außergerichtlichen Vergleich planfestgestellt, dass Schubumkehr bei Landungen nur in dem aus Sicherheitsgründen unvermeidbarem Umfang angewendet werden darf. Die Stellung „Leerlauf-Schubumkehr“ wird hiervon nicht berührt.

S. 14 Run-up-Punkt

In den Änderungen der Planfeststellungsbeschlüsse entsprechend dem außergerichtlichen Vergleich vom 22.11.1990 wird festgehalten, dass der sogenannte Run-up-Punkt (für Starttestläufe) für Flugzeuge unter 5,7 t unter Berücksichtigung geringstmöglicher Lärmauswirkung auf die Wohnbevölkerung anzulegen ist. Bereits in § 2 Abs. 1 Satz 2 des Stühr-Vertrags wird vorgesehen, den Run-up-Platz in die Lärmverwaltung entlang des westlichen Rollwegs zu integrieren. Das Hafenamt Bremen hat zugesagt, den Run-up-Platz so dicht an den Wall wie möglich zu verlegen.

S. 14 ff. Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwälle und –wände)

- Verweis auf § 2 Abs. 1 Satz 1 des Stuhr-Vertrags, wonach entlang dem westlichen Rollweg ein 7 m hoher Lärmschutzwall errichtet werden soll. Der vorgenannte Lärmschutzwall ergänzt den im Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover vom 30.09.1988 vorgesehenen und bereits errichteten Lärmschutzwall südlich der Schwäbisch-Hall-Siedlung in Stuhr-Kuhlen.
Auszug: Ziffer 1.2 des Planfeststellungsbeschluss vom 30.09.1988 S. 9:
 „Die im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 13.3.1 verzeichnete Verwallung zur Abschirmung der Schwäbisch-Hall-Siedlung ist zusätzlich mit einer natürlichen Lärmschutzwand (Weidengeflecht) mit ca. 2,5 m Höhe zu versehen. Die nördliche Böschung ist mit einer flachen Neigung bis an den Entwässerungsgraben auszubilden und mit nicht beerenträgendem Buschwerk zu bepflanzen.“
 Die Flughafen Bremen GmbH und das Hafenamt wurden gebeten zu prüfen, wie sicherzustellen ist, dass zwischen den beiden Lärmschutzwällen keine Lärmschneise entsteht, insbesondere, ob eine Glaswand über dem Ochtumlauf bei Stuhr-Kuhlen hierfür geeignet ist.
 Die Flughafen Bremen GmbH wurde auf ihre Informationspflichten gegenüber der Gemeinde Stuhr aus § 5 des Stuhr-Vertrags hingewiesen.
- Zur Gleichbehandlung der Flughafenanwohner im Ostbereich mit denen im Westen wurde dem Vorsitzenden des Landesverbandes der Gartenfreunde die Errichtung einer Lärmschutzanlage mit 6,50 m Höhe und einer Wallbasisbreite von 20,5 m zum Schutz der Kleingärtner im Bereich Krimpelweg/ Bürgermeister-Mohr-Weg durch Schreiben des Senators Kunick vom 11.04.1989 zugesagt. Die Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr hat am 10.09.1990 nach Vorliegen eines radartechnischen und funktechnischen Fachgutachtens dem Bau einer 2,50 m hohen Lärmschutzwand auf einem 3,50 m hohen Lärmschutzwall zugestimmt.
- Darüber hinaus wurde einem privaten Anwohner im Osten im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses die Errichtung einer 7 m hohen Lärmschutzwand entlang dem Flughafenzaun von der Schießsportanlage an der Neuenlander Straße bis zum Grundstück Neuenlander Straße 115 zugesagt.
 Eine Verlängerung dieser Schallschutzwand bis zum MBB-Gelände sollte im Zusammenhang mit der Anlegung der Rollbahn Ost geprüft werden.
 Schließlich wurde beschlossen, dem privaten Anwohner über die bislang vorgesehene Entschädigung für die Anpassung seiner Grunddienstbarkeit hinaus eine weitere finanzielle Entschädigungsleistung für zusätzlichen Fluglärm an dessen Wohnhaus zu leisten. Ein gesondertes Schreiben hierzu wird angekündigt.

S. 18 f. Lärmsanierung- Aufwendungsersatz für passive Schallschutzanlagen

Der außergerichtliche Vergleich vom 22.11.1990 hat auf die Ansprüche der Flughafenanwohner gemäß §§ 6, 3 des Stuhr-Vertrags keine Auswirkungen. Insbesondere bleibt es dabei, dass Aufwendungsersatz für Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe des § 3 Stuhr-Vertrags in der bestehenden Lärmschutzzone 2 von 1974 zu leisten ist.

Auch die sich aus den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses der

Bezirksregierung Hannover vom 30.09.1988 zur Festlegung eines Lärmsanierungsgebiets ergebenden Rechtsansprüche bleiben unberührt. Es folgt der Hinweis, dass sowohl die Aufwendungsersatzansprüche aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 30.09.1988 als auch die Ansprüche aus § 3 des Stuhr-Vertrags, (der insoweit auf den Planfeststellungsbeschluss verweist), wegen Ziffer 1.1.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses innerhalb von vier Jahren nach Ablauf des Jahres erlöschen, in dem der Planfeststellungsbeschluss Bestandskraft erlangt. Dies ist mit der Rücknahme der Klagen der Fall, so dass die Ansprüche am 31.12.1994 erlöschen.

S. 19 f.: Verbesserung Lärmmessungen und Messungen von Luftverunreinigungen

- Zusage, gegenüber der Flughafen Bremen GmbH darauf hinzuwirken, dass die von Prof. Dr. Charles im Jahr 1988 für die Planfeststellungsverfahren zur Startbahnverlängerung durchgeführten Untersuchungen zur Luftverschmutzung durch konkrete Schadstoffe infolge des Flugverkehrs aufgrund von 5-jährlichen Messungen im Osten und im Westen des Flughafens aktualisiert werden.
- Absichtserklärung, mit der Fluglärmkommission zu prüfen, ob und wie nach Zahl und Qualität verbesserte Lärmmessstationen entsprechend der Kurve $l_{eq} = 67 \text{ dB(A)}$ von 1988 nach der Mensen-Lärmprognose für 1995 eingerichtet werden können.

S. 20 f.: Übernahme von Anwaltskosten der Kläger

Entsprechend § 7 Abs. 2 des Stuhr-Vertrags wird eine Übernahme von Anwaltskosten der Kläger in angemessener Höhe zugesagt.

2. Wurden weitere Zusagen durch den Senat oder einzelne Senatoren im Zusammenhang mit den zu errichtenden Lärm- und Schallschutzmaßnahmen gegeben? Wenn ja, welche?

Dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen liegen keine weiteren Zusagen des Senats oder einzelner Senatoren vor, die Zusagen von Lärm- und Schallschutzmaßnahmen über die oben dargestellten inhaltlichen Maßgaben hinaus enthalten würden.

Der Gemeinde Stuhr sind ebenfalls keine weiteren an sie gerichteten Zusagen im Zusammenhang mit den zu errichtenden Lärmschutzmaßnahmen durch den Senat oder durch einzelne Senatoren bekannt.

3. Welche der sich aus dem Stuhr-Vertrag, dem sog. Brief zum Flughafenvergleich und ggf. Zusagen durch den Senat oder einzelne Senatoren ergebenden Maßnahmen wurden umgesetzt und welche Maßnahmen wurden nicht umgesetzt? Falls Maßnahmen nicht umgesetzt wurden, bitte begründen.

Die Vorgaben des **Stuhr-Vertrags** wurden vollständig erfüllt:

- Die in § 1 Abs. 1 des Stuhr-Vertrags vorgesehenen Betriebsbeschränkungen

für die Sonderstartbahnen wurden mit enger gefasster Zweckbindung in Abschnitt H der Flughafengenehmigung vom 20.08.2000 übernommen.⁷

- Die in § 2 Abs. 1 Satz 1 des Stuhr-Vertrags vorgesehene Lärmschutzwand entlang des westlichen Rollwegs wurde errichtet. Ein Run-up-Platz für Kleinflieger, der gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 ff. des Stuhr-Vertrags in die Verwaltung hätte integriert werden müssen, ist heute so nicht existent.⁸ Die in § 2 Abs. 2 und 3 des Stuhr-Vertrags dargestellten Maßnahmen (zur Verlegung der Wendeplatte auf die Südseite und zur Realisierung eines Zurollwegs im Osten) wurden umgesetzt. Die von § 2 Abs. 4 des Stuhr-Vertrags vorgeschriebenen Lärmschutzmaßnahmen bei Triebwerkswechseln wurden in Teil II Ziffer 2.7.1 der Flughafen-Benutzungsordnung integriert. Die in § 2 Abs. 5 des Stuhr-Vertrags vorgesehene Beantragung der Anwendung der Landeplatzverordnung ist erfolgt (vgl. Ziff. E.4. der Flughafengenehmigung vom 20.08.2000).
- Die in § 3 des Stuhr-Vertrages vorgesehenen Verfahren zur Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen wurden vom damaligen Amt für Wohnung und Städteförderung der Freien Hansestadt Bremen durchgeführt.

Die Maßnahmen aus dem **Brief zum Flughafenvergleich** wurden ebenfalls weitestgehend umgesetzt:

- Die auf S. 2 ff. des Brief zum Flughafenvergleich dargestellten Betriebsbeschränkungen für die Sonderstartbahnen wurden in Abschnitt H der Flughafengenehmigung übernommen. Hiervon abweichende Außenstart- und Außenlandeurlaubnisse werden grundsätzlich nicht erteilt. Eine militärische Nutzung findet nicht statt. Sonstiger Start- und Landeverkehr darf die Sonderstartbahn nur im Notfall benutzen. Die Grunddienstbarkeit des privaten Anliegers besteht weiter. Die Einmündung der Rollbahn Ost (heute Rollbahn „F“) wurde an die Schwelle 27 gebaut.

⁷ Nach § 1 Abs. 1 Ziff. 1.1.5 Satz 2 des Stuhr-Vertrags dürfen die Sonderstartbahnen dem folgenden Zweck dienen: „zur Beförderung von Luftfracht bestehend aus in der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie ausgerüsteten Flügel der Airbusversionen A 330 und A 340 und nach Wegfall der A 330/A340 –Flügelausrüstung bestehend aus in der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie hergestellten sonstigen Güter, soweit zu deren ganzjährig sicheren Transport ab Bremen Startverkehre auf den Sonderstartbahnen nötig sind.“

In Ziffer H. 1 der Flughafengenehmigung vom 20.08.2000 ist die Zweckbindung auf die Beförderung von „Luftfracht bestehend aus in der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie ausgerüsteten Flügeln der Airbusmuster A 330 und A 340 sowie von Folgeversionen dieser Airbusmuster“ begrenzt.

⁸ Die Umsetzung der Maßnahme war aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich, da die Mindestabstände von Luftfahrzeugen zu Hindernissen nicht eingehalten werden konnten.

- Nachweisbare Verstöße gegen vorgeschriebene Flugverfahren werden vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherheit (BAF) als Ordnungswidrigkeiten verfolgt.
- Die Querwindbahn (= heutige Nebenstartbahn 23) wurde errichtet und in der Flughafengenehmigung zur Benutzung durch Luftfahrzeuge unter 5,7 t ausgewiesen (vgl. Abschnitt I der Flughafengenehmigung vom 20.08.2000).
- Die auf Seite 9 ff. des Briefs zum Flughafenvergleich vorgesehene Fluglärmkonturenfestschreibung wurde in Abschnitt G der Flughafengenehmigung übernommen. Die Flughafen Bremen GmbH hat die Einhaltung der Fluglärmkontur nachgewiesen.
- Die Betriebsbeschränkungen für Leichtflugzeuge und Motorsegler unter 2 t nach der Landeplatzverordnung sind in Abschnitt E.4 der Flughafengenehmigung übernommen worden.
- Der Flughafen Bremen wird fast ausschließlich von Luftfahrzeugen angefliegen, die dem Lärmschutzstandard von ICAO Anhang 16, Kapitel 3 oder sogar Kapitel 4 entsprechen.
- Die auf S. 13 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen bei Triebwerkswechseln wurden in Teil II Ziffer 2.7.1 der Flughafen-Benutzungsordnung integriert.
- Die Vorgaben zur Beschränkung der Schubumkehr sind in Teil II Ziffer 2.7.2 der Flughafen-Benutzungsordnung sowie in Abschnitt F der Flughafengenehmigung vom 20.08.2000 enthalten.
- Ein Run-up-Platz für Kleinflieger, der gemäß Seite 14 des Briefs zum Flughafenvergleich in die Verwallung entlang des westlichen Rollwegs hätte integriert werden müssen, ist heute so nicht existent.⁹
- Entsprechend Seite 14 ff. des Briefs zum Flughafenvergleich wurden im Westen des Flughafenareals entlang des Rollwegs A ein Lärmschutzwall mit Ständerwerk mit einer Höhe von insgesamt 7 m und in Höhe der Schwäbisch-Hall-Siedlung in Stuhr-Kuhlen ein weiterer Lärmschutzwall mit einem hierauf wachsenden Weidengeflecht errichtet. Der Übergang zwischen den beiden Lärmschutzwällen, der durch die Grollander Ochtum führt, wurde durch eine Glaswand gestaltet.
Im Osten des Flughafens wurde in Höhe Krimpelweg/ Bürgermeister-Mohr-Weg ein Lärmschutzwall teilweise mit aufgestellter Lärmschutzwand, und vor dem privaten Anwesen eines Flughafenanwohners in Höhe Märchenlandweg

⁹ Die Umsetzung der Maßnahme war aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich, da die Mindestabstände von Luftfahrzeugen zu Hindernissen nicht eingehalten werden konnten.

bis zum Baumarkt Hornbach eine Lärmschutzwand mit 7 m Höhe errichtet.

- Die Ansprüche der Anwohner der damaligen Lärmschutzzone 2 auf Aufwendungsersatz für bauliche Schallschutzmaßnahmen gemäß § 3 des Stuhr-Vertrags und die Ansprüche der Anwohner des Lärmsanierungsgebiets aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 30.09.1988 wurden erfüllt.
- Die Flughafen Bremen GmbH betreibt neun feste und eine mobile Fluglärmmessstellen, deren Standorte in Rücksprache mit der Fluglärmkommission festgelegt wurden. Die Messergebnisse der stationären Fluglärmmessstellen werden regelmäßig ausgewertet und im Internet veröffentlicht.

Nicht umgesetzt wurden folgenden Vorhaben:

- Entgegen der Absichtserklärung von S. 8 f. des Briefs zum Flughafenvergleichs sieht die geltende Flughafengenehmigung keinen grundsätzlichen Ausschluss für Startverkehre von Kleinfliegern von der Hauptstartbahn in Richtung Westen vor, um diese zur Benutzung der aus Lärmschutzgründen errichteten Nebenstartbahn 23 zu zwingen.
Ein entsprechender Ausschluss würde eine unzulässige Diskriminierung darstellen, da allen Flughafennutzern ein gleicher Weise Zugang zu den Dienstleistungen und Infrastrukturen des Flughafens zu gewähren ist (vgl. § 19 b Abs. 1 Satz 4 Nr. 3 LuftVG).
Den Kleinfliegern wird aber ein finanzieller Anreiz zur Benutzung der Nebenstartbahn 23 geboten, da die Startentgelte hier, verglichen mit den Starts von der Hauptstartbahn, um 50% günstiger sind.
- Auf S. 14 ff. des Briefs zum Flughafenvergleichs wurde angekündigt zu prüfen, ob die Schallschutzwand, die im Osten des Flughafens von der Schießsportanlage an der Neuenlander Straße bis zum Grundstück Neuenlander Straße 115 errichtet werden sollte, im Rahmen der Anlegung des Rollwegs Ost bis zum Airbusgelände verlängert werden sollte.
Eine Verlängerung der Lärmschutzwand bis zum Airbusgelände ist indes nicht erfolgt. Eine entsprechende Verlängerung erscheint nicht sachdienlich, da das Airbusgelände rein gewerblich genutzt wird. Die bestehende Lärmschutzwand in Höhe Märchenlandweg bis hin zum Baumarkt Hornbach soll im Rahmen des Bauvorhabens zur A 281 abgerissen und an anderer Stelle wieder errichtet werden.
- Entgegen der Zusage auf S. 19 f. des Briefs zum Flughafenvergleich finden keine 5-jährlichen Aktualisierungen der von Prof. Dr. Charles vorgenommenen Untersuchungen über Luftverschmutzungen durch Flugverkehr im Osten und im Westen des Flughafens statt. Zwar ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Anlegung der Rollbahn Ost noch eine weitere Schadstoffuntersuchung von Prof. Dr. Charles enthalten (vgl. Planfeststellungsbeschluss zur Rollbahn Ost vom 09.12.1996, S. 76 ff.). Über

spätere entsprechende Untersuchungen ist nichts bekannt.

Die Flughafen Bremen GmbH unterhält auf ihrem Areal aber Bienenstöcke. Der hier produzierte Honig wird von einem unabhängigen Labor regelmäßig auf Schadstoffrückstände untersucht. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass die Abgase weder die Luft noch die Bienen am Airport beeinträchtigen; der Flughafenhonig liegt mit seinen Werten weit unter den von der EU vorgegebenen Richtwerten für Lebensmittel.

Seit dem Jahr 2014 hat der Flughafen zudem im Rahmen des Biomonitoring im Nordosten und im Südwesten des Flughafenareals Spinat und später Grünkohl angepflanzt. Diese werden in Labors auf ihre Schwermetallbelastung untersucht, um hieraus Schlüsse auf die Luftqualität in unmittelbarer Flughafennähe zu ziehen. Nach Angaben der Flughafen Bremen GmbH schneiden die am Flughafen Bremen entnommenen Laborproben hierbei sogar besser ab als die Vergleichsproben von Gut Varel.

4. Wer kontrolliert die Umsetzung der sich aus dem Stuhr-Vertrag und dem sogenannten Brief zum Flughafenvergleich ergebenden passiven Lärm- und Schallschutzmaßnahmen?

Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem **Stuhr-Vertrag** wird durch mehrfache Kontrollmechanismen gewährleistet:

In der Gemeinde Stuhr liegt der Lärmschutz hinsichtlich des Flugverkehrs des Flughafens Bremen im Zuständigkeitsbereich des Fachbereichs Bau, Recht und Ordnung. Eine regelmäßige Kontrolle der Umsetzung der passiven Lärm- und Schallschutzmaßnahmen wird seitens der Gemeinde Stuhr nicht durchgeführt. Gleichwohl setzt sich die Gemeinde Stuhr als selbstständiges Mitglied der Fluglärmkommission für den Lärmschutz ihrer Bürger ein und geht diesbezüglichen Beschwerden ihrer Bürger nach.

Darüber hinaus sind in § 6 Abs. 1 des Stuhr-Vertrags eigene Rechtsansprüche der Anwohner der Lärmschutzzzone 2 auf Schallschutzmaßnahmen nach § 3 des Stuhr-Vertrags begründet worden. Gemäß § 6 Satz 2 des Stuhr-Vertrags stehen den Eigentümer von Wohngrundstücken und den Bewohnern in dem von der Kurve Leq 62 dB (A) der Lärmschutzzzone von 1974 umschlossenen Bereich zudem eigene Ansprüche auf Einhaltung der in § 1 des Stuhr-Vertrags benannten Betriebsbeschränkungen für die Sonderstartbahnen zu, so dass sie deren Erfüllung individuell geltend machen und einklagen können.

Schließlich wird eine „offizielle“ Kontrolle durch folgende Stellen wahrgenommen:

- Die in § 1 Abs. 1 des Stuhr-Vertrags vorgesehenen Betriebsbeschränkungen für die Sonderstartbahnen, die zugleich Teil der Flughafengenehmigung geworden sind, werden vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als Genehmigungsbehörde überwacht.
- Gegebenenfalls erforderliche Ausbesserungsarbeiten am Lärmschutzwall nach

§ 2 Abs. 1 Satz 1 des Stuhr-Vertrags werden von der Anlagenunterhaltung der Flughafen Bremen GmbH festgestellt und vorgenommen. Die Instandhaltung wird durch Fachunternehmen, die von der Flughafen Bremen GmbH beauftragt wurden, durchgeführt. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat insoweit eine Aufsichtsfunktion inne, als der Flughafen in betriebssicherem Zustand gehalten werden muss (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO). Darüber hinaus gehende Aufsichtsmaßnahmen müssten von der Stadtgemeinde Bremen als Alleingesellschafterin durchgesetzt werden.¹⁰

Entsprechendes gilt für die nach § 2 Abs. 2 f. des Stuhr-Vertrags angelegten Infrastruktureinrichtungen.

Die in § 2 Abs. 4 des Stuhr-Vertrags vorgesehenen Maßgaben über Lärmschutzmaßnahmen bei Triebwerkswechseln werden von der Vorfeldaufsicht der Flughafen Bremen GmbH beaufsichtigt (vgl. Teil II Ziffer 2.7.1 der Flughafen-Benutzungsordnung), ihre Einhaltung wird vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen im Rahmen der Rechtsaufsicht kontrolliert. Die in § 2 Abs. 5 des Stuhr-Vertrags vorgesehene Anwendung der sogenannten Landeplatzverordnung auf den Verkehrsflughafen Bremen, die in Ziffer E.4 der Flughafengenehmigung integriert wurde, wird vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als Genehmigungsbehörde kontrolliert.

- Die in § 3 des Stuhr-Vertrags vorgesehenen Verfahren zur Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen wurden vom damaligen Amt für Wohnung und Städtebauförderung der Freien Hansestadt Bremen durchgeführt und von dessen übergeordneter Aufsichtsbehörde, dem damaligen Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung, kontrolliert. Die Frist für die Verfahren nach § 3 des Stuhr-Vertrags ist mittlerweile abgelaufen¹¹. Das Amt für Wohnung und Städtebau wurde aufgelöst, die damaligen Akten wurden wegen Ablaufs der Aufbewahrungsfrist vernichtet. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und die Gemeinde Stuhr gehen

¹⁰ Die Luftfahrtbehörde des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat bezüglich der Unterhaltung dieses Lärmschutzwalls keine umfassende Kontrollbefugnis gegenüber der Flughafen Bremen GmbH. Selbst unter der Prämisse, dass die in § 2 Abs. 1 Satz 1 des Stuhr-Vertrags enthaltene Verpflichtung der Flughafen Bremen GmbH zur Errichtung eines Lärmschutzwalls entlang dem westlichen Rollweg auch dessen spätere Unterhaltung umfasst, ist der Stuhr-Vertrag zwischen gleichberechtigten Vertragsparteien geschlossen worden. Etwas anderes folgt auch nicht daraus, dass der Bau des Lärmschutzwalls entlang des westlichen Rollwegs unter der Überschrift „Hinweise auf außerhalb der Planfeststellung getroffene Regelungen“ auf S. 23 des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.11.1989 aufgeführt wird, da es sich hierbei nicht um eine selbständig durchsetzbare rechtliche Nebenbestimmung handelt.

¹¹ Das Ablaufen der Antragsfrist ergibt aus S. 8 Ziffer 1.1.3.2 des Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover vom 30.09.1988 auf den § 3 Abs. 1 und 2 des Stuhr-Vertrages verweisen. Das Stellen von Anträgen auf passive Schallschutzmaßnahmen ist hiernach bis zum Ablauf von vier Jahren nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses möglich.

davon aus, dass bis zum Ende der Anspruchsfrist sämtliche Anlieger von der Möglichkeit, passive Schallschutzmaßnahmen zu beantragen, Gebrauch gemacht haben. Weitergehende Beschwerden oder Anfragen sind nicht bekannt.

Hinsichtlich der Umsetzung der im **Brief zum Flughafenvergleich** vorgesehenen Maßnahmen gibt es ebenfalls mehrere Kontrollmechanismen:

Zunächst haben die Adressaten dieses Briefs, die damaligen Kläger in den verwaltungsgerichtlichen Verfahren gegen die Anlegung der Sonderstartbahnen, die Möglichkeit, eventuelle Nichterfüllungen der im Brief zum Flughafenvergleich vorgesehenen Maßnahmen vorzutragen.

Darüber hinaus wird eine „offizielle“ Kontrolle durch folgende Stellen vorgenommen:

- Die auf S. 2 ff. des Briefs zum Flughafenvergleichs vorgesehenen Betriebsbeschränkungen der Sonderstartbahnen, die zugleich Bestandteil von Abschnitt H der Flughafengenehmigung geworden sind, werden vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als Genehmigungsbehörde im Rahmen der Rechtsaufsicht kontrolliert.
- Rechtswidrige Verstöße gegen vorgeschriebene Regel-Flugrouten, wie auf Seite 7 f. des Briefs zum Flughafenvergleich beschrieben, werden vom Bundesamt für Flugsicherheit (BAF) als Ordnungswidrigkeit geahndet. Als Aufsichtsbehörde wird insoweit das Bundesverkehrsministerium tätig.
- Für die Anlagenunterhaltung der Nebenstartbahn 23 ist die Flughafen Bremen GmbH zuständig. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat insofern eine Aufsichtspflicht inne, als der Flughafen in betriebssicherem Zustand gehalten werden muss (§ 45 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO). Die Einhaltung der betrieblichen Beschränkungen, die in Abschnitt I der Flughafengenehmigung enthalten sind, wird vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als Genehmigungsbehörde überwacht.
- Die auf S. 9 ff. des Briefs zum Flughafenvergleich vorgesehene Fluglärmkonturenfestschreibung ist in Abschnitt G der Flughafengenehmigung verankert worden und wird vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als Genehmigungsbehörde überwacht.
- Die auf S. 11 des Briefs zum Flughafenvergleich beschriebene Anwendung der Landeplatzverordnung ist in Abschnitt E.4 der Flughafengenehmigung geregelt und wird vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als Genehmigungsbehörde überwacht.
- Der Einsatz von Luftfahrzeugen mit Lärmzertifizierung nach ICAO 16 Kapitel 3 ist in Folge der technischen Entwicklung zum Standard geworden. Zahlreiche Flugzeuge genügen heute bereits den strengeren

Anforderungen des Kapitels 4.

- Die auf Seite 13 des Briefs zum Flughafenvergleich vorgesehenen Maßgaben über Lärmschutzmaßnahmen bei Triebwerkswechseln werden von der Vorfeldaufsicht der Flughafen Bremen GmbH überwacht (vgl. Ziffer 2.7.1 der Flughafen-Benutzungsordnung). Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat die Aufsicht inne.
- Die auf derselben Seite dargestellte Beschränkung der Schubumkehr ist in Teil II Ziffer 2.7.2 der Flughafenbenutzungsordnung sowie in Abschnitt F der Flughafengenehmigung übernommen worden und wird vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als Genehmigungsbehörde überwacht.
- Gegebenenfalls erforderliche Ausbesserungsarbeiten an den auf den Seiten 14 ff. des Briefs zum Flughafenvergleichs dargestellten Lärmschutzwällen und –wänden werden von der Anlagenunterhaltung der Flughafen Bremen GmbH vorgenommen.
 Bezüglich der Umsetzungskontrolle gelten verschiedene Maßgaben:
 Die Errichtung des Lärmschutzwalls zur Abschirmung der Schwäbisch-Hall-Siedlung in Stuhr-Kuhlen wird nicht nur im Brief zum Flughafenvergleich beschrieben, sondern auch unter Ziffer 1.2 des Planfeststellungsbeschlusses der Bezirksregierung Hannover vom 30.09.1988 als Nebenbestimmung benannt. Unter der Prämisse, dass von der Verpflichtung zur Errichtung dieses Lärmschutzwalls auch die anschließende Unterhaltung mitumfasst sein sollte, kommt dem Land Niedersachsen insoweit eine Kontrollfunktion zu (§§ 1 Abs. 1 Satz 1 NdsVwVfG, 75 Abs. 1 Satz VwVfG).¹²
 Im Übrigen hat der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Freien Hansestadt Bremen insoweit eine Aufsichtspflicht inne, als der Flughafen in betriebssicherem Zustand gehalten werden muss (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO). Darüber hinaus gehende Aufsichtsmaßnahmen müssten von der Stadtgemeinde Bremen als Alleingesellschafterin durchgesetzt werden¹³.

¹² Im zeitlich nachfolgenden Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover vom 31.01.1990 sind keine weiteren Nebenbestimmungen über Lärmschutzwälle und –wände enthalten.

¹³ Die Luftfahrtbehörde des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat bezüglich der Unterhaltung der auf S. 14 ff. des Briefs zum Flughafenvergleich aufgelisteten Lärmschutzwälle und –wände keine umfassende Kontrollbefugnis über die Flughafen Bremen GmbH inne. Der Brief zum Flughafenvergleich selbst kann eine solche Kontrollbefugnis nicht begründen. Etwas anderes folgt auch nicht daraus, dass die Errichtung der betreffenden Schallschutzvorrichtungen unter den Überschriften „B. Hinweise auf außerhalb der Planfeststellung getroffene Regelungen“ und „D. Begründung- II. Materiellrechtliche Würdigung“ auf den S. 17, 21 ff u. 106 des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.11.1989 benannt werden. Selbst wenn man davon ausgeht, dass mit der „Errichtung“ durch die Flughafen Bremen GmbH auch die nachfolgende „Unterhaltung“ miterfasst sein soll, so liegt hier doch keine selbständig durchsetzbare rechtliche Nebenbestimmung vor. In dem Planfeststellungsbeschluss vom 29.11.1990 finden sich ebenfalls keine entsprechenden Nebenbestimmungen.

- Die auf S. 18 f. des Briefs zum Flughafenvergleich vorgesehenen Verfahren zur Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen wurden vom damaligen Amt für Wohnung und Städtebauförderung der Freien Hansestadt Bremen durchgeführt und von dem damaligen Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung als Aufsichtsbehörde kontrolliert.
- Für die Aufstellung von Fluglärmmessstationen ist die Flughafen Bremen GmbH zuständig. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat im Rahmen von § 19 a LuftVG eine Rechtsaufsicht inne.

Zu Fragen 5-8:

Zu den Fragen 5-8 der Kleinen Anfrage sei angemerkt, dass selbst durch einen geschlossenen baulichen Schutzring rund um den Verkehrsflughafen Bremen kein umfassender Schallschutz erzielt werden kann.

Lärmschutzwälle und –wände können lediglich vor Bodenlärm schützen, wenn sich entweder die Lärmquelle oder das zu schützende Objekt unmittelbar hinter der Schutzvorrichtung befindet; ein Schutz vor Lärm aus der Luft wird indes nicht erreicht.

Nach Auffassung des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen werden die bestehenden Lärmschutzwälle und –wände den geltenden Vorgaben prinzipiell gerecht und werden als inhaltlich ausreichend erachtet. Soweit im Einzelfall Nachbesserungen für erforderlich erachtet werden sollten, wird angeregt, die Maßstäbe hierfür weniger an den vorgenannten Dokumenten als am heutigen Stand von Bauplanung, Lärmwirkungsforschung und Technik zu orientieren.

Die Flughafen Bremen GmbH weist ergänzend auf die allgemeine Problematik hin, dass Wohnbebauungen tendenziell immer näher an Flughäfen heranrücken. Das Bundesgesetz zum Schutz gegen den Fluglärm sieht neben siedlungssteuernden Maßnahmen auch Ansprüche von Flughafenanwohnern auf Aufwendungsersatz für bauliche Schallschutzmaßnahmen vor. Die hierfür zur Verfügung stehenden Mittel werden von der Bevölkerung aber nur begrenzt abgerufen.

5. Wurden alle sich aus dem Stuhr-Vertrag und dem sog. Brief zum Flughafenvergleich ergebenden passiven Lärm- und Schallschutzmaßnahmen umgesetzt?

Frage 5 betrifft einen speziellen Teilbereich von Frage 3. Für die Antwort wird daher auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Welche passiven Lärm- und Schallschutzbauten bestehen derzeit auf dem Areal des Flughafens (bitte aufschlüsseln nach Kategorie Schallschutzwand, Schallschutzwall etc.) und an welcher Stelle?

Im westlichen Bereich des Flughafenareals, (Grolland in Höhe des Geländes der Deutschen Post), befindet sich im Bereich des Rollwegs A ein **Lärmschutzwall**, der

aus einem Erdwall mit ca. 17 m Basisbreite und ca. 5 m Höhe besteht, auf dem sich ein Verbau/-Ständerwerk von mindestens 3 m Höhe mit grünem Bewuchs befindet. Der Verlauf des Erdwalls flacht zum Übergang der Ortschaft Kuhlen (Ortsteil Alt-Stuhr) ab. Über die Grollander Ochtum wird ein Übergang des Lärmschutzwalls in Form einer **Glaswand** geführt.

Der Erdwall ist niedriger als die Glaswand. Auf der östlichen Seite der Glaswand hat der **Basiswall** eine Höhe von ca. 5 m und die Wandelemente von ca. 2,5 m. Auf der westlichen Seite stehen auf dem **Erdwall** noch zwei bis drei Bauelemente, es folgen Büsche (Weiden). Die Höhe des Walls beträgt ca. 4 m, die Höhe des hierauf befindlichen Bewuchses zwischen 2 m und 2,8 m. Dahinter befindet sich die Schwäbisch-Hall-Siedlung. Bei Tor 14 in Höhe des Grollander Sees endet der Wall.

Von außerhalb des Flughafenareals betrachtet blicken die Anwohner der Schwäbisch-Hall-Siedlung im südlichen Bereich des Göppinger Wegs und folgende in der Reihe auf einen flach abfallenden **Erdwall** (ca. 3 m), der östlich des Grollander Sees endet.

Im Süden des Flughafengeländes befindet sich angrenzend an die Kladdinger Wiesen kein Schallschutz, da es hier keine Wohnbebauung gibt, die durch Schallschutzvorrichtungen geschützt werden könnte. Im Südosten des Flughafens liegen hinter einer Baumreihe und dem Krimpelweg Ausläufer des Kleingartengebiets Neuenland e.V. Hinter Tor 10 des Flughafens, kurz nach der Kreuzung Dornröschenweg/ Krimpelweg, beginnt ein **Erdwall** mit einer Höhe von ca. 4 m. Dieser ist an einer Stelle auf einer Länge von ca. 3 m unterbrochen (Harzwasserleitung). Danach befinden sich auf dem Erdwall **Wände** (Gitter mit Gewebeplatten mit Füllung und Efeubewuchs). Der Erdwall hat hier eine Höhe von ca. 4 m und die beschriebene Wand von ca. 2,50 m.

Weiter östlich grenzt an die Kleingartensiedlung eine Wohnsiedlung (Wolfskuhlsiedlung). In Höhe eines direkt am Flughafengelände gelegenen Wohngebäudes (Bürgermeister-Mohr-Weg) befindet sich eine **Glaswand**.

Im weiteren nordöstlichen Verlauf des Flughafenareals folgt ein privates, scheinbar unbewohntes landwirtschaftliches Anwesen, das keine Lärmschutzvorrichtungen aufweist, da diese vom Eigentümer nicht gewollt wurden.

Hinter dem Märchenlandweg liegt ein weiteres landwirtschaftliches Anwesen im Osten des Flughafenareals. Hiervor wurde eine 7 m hohe **Lärmschutzwand** mit Reidt/Plexiglas-Ausführung errichtet. Die Wand verändert sich, indem das obere Sichtfenster vergrößert und der undurchsichtige Bereich schmaler wird. Zudem besteht auf dem privaten Grundstück vor dem Hornbach-Gelände eine quergebaute Lärmschutzwand aus Holz und Stahlträgern.

7. In welchem Zustand befinden sich die passiven Lärm- und Schallschutzbauten auf dem Areal des Flughafens?

- Die Lärmschutzwälle und –wände befinden sich insgesamt in einem guten und gepflegten Zustand, der den normalen Alterungsprozess der Anlagen berücksichtigt.
- Der Weidenbewuchs auf dem Lärmschutzwall vor der Siedlung Stuhr-Kuhlen ist zwischenzeitlich zum Teil lückenhaft gewesen. Aufgrund eines zur Pflanzenpflege erforderlichen saisonalen Rückschnitts variiert seine Höhe zwischen 2 m bis 2,8 m. Durch den Rückschnitt bedingte Lücken sind mittlerweile wieder zugewachsen. Nach Angaben der Flughafen Bremen GmbH wird die Bepflanzung die erforderliche Höhe von einheitlich 2,5 m in diesem Jahr wieder erreichen.
- Die Lärmschutzwand auf dem Wall vor der Kleingartensiedlung Neuenland e.V. ist stellenweise ausbesserungsbedürftig.
- Weitere Beanstandungen wurden nicht festgestellt.

8. Wer ist für die Unterhaltung und Sanierung des passiven Lärm- und Schallschutzes auf dem Areal des Flughafens zuständig?

Die Unterhaltung und Sanierung der rechtlich vorgeschriebenen Schallschutzeinrichtungen auf dem Flughafenareal wird durch die Flughafen Bremen GmbH durchgeführt.

9. Welche Schlussfolgerungen werden aus den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und den fachlichen Einschätzungen des Umweltbundesamtes gezogen und inwieweit wird der Lärmschutz am Flughafen Bremen dem gerecht?

Die Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz fasst die generellen Erkenntnisse aus der **Lärmwirkungsforschung** wie folgt zusammen: Die Lärmwirkungsforschung hat gezeigt, dass Fluglärm tagsüber und insbesondere zu den Ruhezeiten und in der Nacht zu lärmbedingten Stressreaktionen (extra-aurale Wirkungen) bei den Betroffenen führen kann. Bei anhaltender Belastung kann die Schalleinwirkung nicht nur belästigen und damit z.B. kognitive Prozesse beeinträchtigen, sondern es können auch verschiedenste Störungen des Herz-Kreislaufsystems ausgelöst bzw. gefördert werden. Anders als beim Schutz vor sonstigem Verkehrslärm können zum Schutz vor Fluglärm nur bedingt passive

Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) die Lärmbelastung lindern. Neben der Festlegung und periodischen Überprüfung von Lärmschutzbereichen stehen im Vordergrund der Abhilfemaßnahmen – insbesondere gegen nächtlichen Fluglärm - deshalb Anreize für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge- z.B. durch Tageszeit- und lärmabhängige Start- und Landeentgelte -, die Absprache lärmmindernder Flugrouten und die Verringerung der Flugbewegungen bis hin zu nächtlichen Betriebseinschränkungen bzw. –verboten.

Das **Umweltbundesamt (UBA)** hat zu dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung noch keine abschließende Position bezogen. Es liegen aber Einschätzungen zu einzelnen Studien vor, die sich mit der vorgenannten Stellungnahme der Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz im Wesentlichen decken (z.B. zur Greiser-Studie am Frachtflughafen Köln/Bonn aus dem Jahr 2010, zur NORAH-Studie am Großflughafen Frankfurt aus dem Jahr 2015). Im Zusammenhang mit der anstehenden Evaluierung des Bundesgesetzes zum Schutz gegen Fluglärm hat das UBA eine Studie in Auftrag gegeben, mit der der aktuelle Stand der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik untersucht werden sollen. Die Ergebnisse der Forschungsnehmer werden derzeit ausgewertet und es wird ein Bericht an das Bundesministerium für Umwelt vorbereitet, das auf dieser Grundlage seinerseits einen Bericht der Bundesregierung an den Bundestag erstellen wird.

Der Lärmschutz am **Verkehrsflughafen Bremen** wird den maßgeblichen rechtlichen Bestimmungen (aus § 29 b LuftVG und der Flughafengenehmigung) vollumfänglich gerecht. Seit dem Jahr 2012 liegt zudem ein Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Verkehrsflughafen Bremen vor, das vollständig umgesetzt und regelmäßig evaluiert wird. Hiervon erfasst sind zahlreiche Maßnahmen, damit Fluggesellschaften den Verkehrsflughafen Bremen mit möglichst lärmarmen Flugzeugen und innerhalb des durch die Flughafengenehmigung definierten, zeitlich gewünschten Korridors von 06:00 Uhr bis 22:30 Uhr ansteuern:

- Seit dem 01.01.2012 erhebt die Luftfahrtbehörde zeitlich gestaffelte Gebühren für die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen für verspätete Starts und Landungen am Verkehrsflughafen Bremen.
- Mit Wirkung zum 01.04.2012 hat die FBG passagierabhängige Lärmschutzentgelte zur Finanzierung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen nach dem FluLärmG eingeführt.
- Mit Wirkung zum 01.09.2013 wurden zeitlich gestaffelte Entgeltzuschläge für verspätete Landungen nach 22.30 Uhr in die Entgeltordnung der FBG aufgenommen.
- Mit Wirkung zum 01.11.2015 wurde für Luftfahrzeuge mit einem maximalen Startgewicht von über 9.000 kg ein lärmabhängiges Start- und Landeentgelt eingeführt, das auf zertifizierten Lärmwerten aus den Lärmzeugnissen der Luftfahrzeuge beruht.

Für Kleinflieger bis 1.200 kg maximales Startgewicht wurden die masseabhängigen Start- und Landeentgelte erheblich erhöht, wobei zugleich eine 50%ige Rabattierungsmöglichkeit für Starts von der aus Lärmschutzgründen errichteten Nebenstartbahn 23 eingeführt wurde. Für alle Luftfahrzeuge wurden die zeitlich gestaffelten Zuschläge auf verspätete und zusätzliche Starts und Landungen nach 22:30 Uhr ausgeweitet.

- Mit Wirkung zum 01.01.2017 hat die Luftfahrtbehörde die 2012 eingeführten Nachtfluggebühren angepasst. Den Luftfahrtgesellschaften wurde ein maximaler Anreiz gesetzt, sich auch bei erteilter Ausnahmeerlaubnis noch zu beeilen. Die neue Gebühr wird nicht mehr nach zeitlich gestaffelten nutzungsunabhängigen Gebührensätzen bemessen, sondern aus der Summe einer fixen Bearbeitungsgebühr und einem variablen nutzungsabhängigen Gebührensatz zusammengesetzt.

Ergänzend zu den vorgenannten finanziellen Steuerungsmaßnahmen wird das Bundesgesetz zum Schutz gegen den Fluglärm umgesetzt. Dieses begründet unter anderem Ansprüche von Grundstückseigentümern auf die 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.

Alternativ zum gesetzlich vorgesehenen Verfahren bietet die Flughafen Bremen GmbH das freiwillige Schallschutzprogramm Calmar an, 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 hervorgehoben worden (vgl. BT-Drucksache 18/2401 S. 8).

Auf dem Flughafenareal wurden diverse Lärmschutzwälle und –wände errichtet, um die Belastung der angrenzenden Wohnbevölkerung durch Bodenverkehrslärm zu lindern.

10. Wie bewertet der Senat, dass die Landegebühren von Nachtflügen und lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte zum Unterhalt und Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen verwendet werden sollen?

Der Gedanke, die zur Verminderung der Lärmbelastung erhobenen Gebühren und Entgelte auch für entsprechende Maßnahmen einzusetzen, erscheint zunächst ansprechend, kann aber bei näherer Betrachtung leider nicht realisiert werden:

Gebühren sind Geldleistungen, die als Gegenleistung für eine besondere Inanspruchnahme der Verwaltung erhoben werden, mit dem Ziel, die hierdurch verursachten Kosten ganz oder teilweise zu decken. Die Gebühren unterscheiden sich insoweit von der Steuer, die ohne konkrete Gegenleistungen erhoben werden. Durch die Erhebung der Nachtfluggebühren werden keine zusätzlichen Einnahmen generiert, die für den Ausbau und den Unterhalt von Schallschutzmaßnahmen verwendet werden könnten, (zumal ein hinreichender Zusammenhang zwischen Lärmschutzwänden gegen Bodenverkehrslärm und dem Lärm durch abendlich startende und landende Flugzeuge aus der Luft fehlt). Im Übrigen erscheint eine Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen auf dem Flughafenareal durch behördliche Gebühren auch wettbewerbs- und beihilferechtlich bedenklich.

Flughafenentgelte müssen per Gesetz kostenbezogen erhoben werden (vgl. § 19 b Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 LuftVG). Die von der Flughafen Bremen GmbH bereits jetzt schon erhobenen lärmabhängigen Entgelte und die kurz vor der Einführung stehenden emissionsabhängigen Entgelte können daher ebenfalls nicht frei verwendet werden sondern werden zur Deckung der laufenden Ausgaben benötigt.

11. Wann werden die schadstoffabhängigen Entgelte in Bremen eingeführt?

Eine Einführung der schadstoffabhängigen Entgelte in Bremen ist zum 3. Quartal 2017 vorgesehen.