

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 2. März 2009**Reduzierung von Fluglärm in Bremen**

Zur Verkehrsinfrastruktur des Landes Bremen gehört als integraler Bestandteil der Flughafen, der ein nicht unwesentlicher Faktor für die Wirtschaftskraft ist. Unter diesem Aspekt ist eine hohe Auslastung wünschens- und erstrebenswert. Gleichwohl bedeutet ein so stadtnah gelegener Flughafen wie in Bremen eine hohe Lärmbelastung für eine Vielzahl von Menschen, die vom Lärm der startenden und landenden Flugzeuge betroffen sind. Daher sind die berechtigten Anliegen der Bürgerinnen und Bürger des Landes Bremen zu berücksichtigen, einen ausreichenden Schutz vor Fluglärm zu gewährleisten. Hier stellt die allgemeine Nachtflugbeschränkung des Flughafens Bremen eine wichtige Maßnahme dar.

Wir fragen den Senat:

1. Inwiefern überlegt der Senat, dem Beispiel des Flughafens Tegel zu folgen, Gebühren entsprechend den Lärmemissionen der Flugzeuge zu erheben?
2. Wie gedenkt der Senat sicherzustellen, dass die nächtliche Flugbeschränkung eingehalten wird, um die städtische Lärmbelastung zu senken?
3. Wie bewertet der Senat die Vorschläge zur teilöffentlichen Tagung der Fluglärmkommission, und welche Möglichkeiten sieht er, die angemessene Besetzung der Kommission nach betroffenen Stadtteilen sicherzustellen?

Dr. Maike Schaefer,
Dr. Matthias Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 24. März 2009

1. Inwiefern überlegt der Senat, dem Beispiel des Flughafens Tegel zu folgen, Gebühren entsprechend den Lärmemissionen der Flugzeuge zu erheben?

Der Senat erwartet von der im öffentlichen Eigentum stehenden Betreibergesellschaft Flughafen Bremen GmbH Anstrengungen für Umwelt- und Anwohnerschutz. Flughafennutzungsentgelte mit Bezug zur Emissionswirkung der Flughafenutzer sind hierfür aus Sicht des Senates ein geeignetes Mittel.

Eine eindeutige Vorzugwürdigkeit des in Berlin-Tegel angewandten Entgeltsystems –welche eine konkrete Anweisung an die Flughafen Bremen GmbH rechtfertigen würde – erkennt der Senat nicht.

Am Flughafen Berlin-Tegel setzen sich Start- und Landeentgelte zusammen aus einem auf die Startmasse des Luftfahrzeuges bezogenen Entgeltteil sowie einem Lärmzuschlag, der sich nach der „Lärmklasse“ des Luftfahrzeuges bemisst.

Die Einteilung der Luftfahrzeuge in sieben Lärmklassen beruht dabei auf eigenen, am Flughafen Tegel vorgenommenen Lärmmessungen mit Bezug zu bestimmten Flugzeugtypen. Die Lärmzuschläge liegen zwischen 70 € für Lärmklasse 1 und 1680 € für Lärmklasse 7.

Die Lärmzuschläge erhöhen sich für Starts und Landungen zwischen 22 und 23 Uhr um 20 %, zwischen 23 und 24 Uhr um 100 % und nach 24 Uhr und 6 Uhr um 250 %.

Der Verkehrsflughafen Bremen unterscheidet sich von den meisten anderen deutschen Flughäfen u. a. dadurch, dass er eine sehr stadtnahe Lage aufweist. Aus diesem Grund wurde eine Entgeltordnung bewirkt, die besondere Lärmschutzanreize für die dort tätigen Luftverkehrsunternehmen enthält. Deutlich wird dies u. a. durch die in der Entgeltordnung enthaltene Bonusliste für besonders lärmarme Luftfahrzeuge.

Ausgangspunkt der Entgeltberechnung ist wie in Berlin-Tegel die Startmasse des Luftfahrzeuges. Für jede angefangenen 1000 kg wird eine Gebühreneinheit fällig. Für Strahltriebwerke wird zwischen 22 und 6 Uhr eine um 50 % erhöhte Gebühr berechnet. Soweit diese Luftfahrzeuge nicht auf der sogenannten „Bonusliste“ – eine Auflistung vergleichsweise lärmarmen Luftfahrzeugtypen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) – geführt sind, erhöht sich die Gebühr in diesem Zeitraum um mehr als 300 %.

Für andere als Strahltriebwerke gilt ganzjährig eine deutliche Besserstellung für Luftfahrzeuge mit Lärmzeugnis, die immer erheblicher ausfällt, je schwerer das Luftfahrzeug ist.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) hat zwei Flughäfen (Frankfurt und München) für ein Pilotprojekt zur Erprobung emissionsabhängiger Landeentgelte ausgewählt.

Das Konzept sieht vor, dass zur Verbesserung der lokalen Luftqualität an Flughäfen über die Landeentgelte aufkommensneutral eine Bonus-Malus-Komponente eingeführt wird. Damit soll der Einsatz von umweltfreundlichen, sauberen Flugzeugen belohnt werden. Stärker emittierende Flugzeuge werden demgegenüber einen höheren Beitrag zu leisten haben. Mit ersten Ergebnissen ist im Laufe des Jahres 2009 zu rechnen. Sofern sich bei dem Pilotprojekt herausstellt, dass eine an den Schadstoffemissionen orientierte Regelung in Einklang mit den bisherigen, auf den Lärmemissionen basierenden Regelungen zur Entgeltgestaltung gebracht werden kann, wird das auch für den Verkehrsflughafen Bremen eine zu prüfende Maßnahme zur weiteren Reduzierung von Umweltauswirkungen sein.

2. Wie gedenkt der Senat sicherzustellen, dass die nächtliche Flugbeschränkung eingehalten wird, um die städtische Lärmbelastung zu senken?

Am Verkehrsflughafen Bremen sind entsprechend der Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen vom 21. August 2000 (Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen vom 28. August 2000, Seite 441) zwischen 22 Uhr und 7 Uhr Starts und Landungen beschränkt zulässig: Sogenannte „Kapitel-3-Flugzeuge“ – das sind Luftfahrzeuge, die einem internationalen Standard für Lärmreduziertheit entsprechen – dürfen bis 22.30 Uhr starten und landen. Bis 23 Uhr dürfen zwei Landungen von „Kapitel-3“-Luftfahrzeugen erfolgen, deren Halter in Bremen von der Genehmigungsbehörde als „Home-Carrier“¹⁾ anerkannt sind. Verspätet dürfen diese beiden Home-Carrier-Flüge auch bis 24 Uhr landen. Zwischen 6 und 7 Uhr dürfen wiederum nur „Kapitel-3-Flugzeuge“ starten und landen.

Jederzeit zulässig sind Not- und Ausweichlandungen, Katastrophenhilfe, Rettungsflüge und Vermessungsflüge. Außerdem kann der Senator für Wirtschaft und Häfen in begründeten Fällen, insbesondere zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses, Ausnahmegenehmigungen erteilen.

Die Genehmigungsbehörde legt an die Gewährung von Ausnahmen strenge Maßstäbe an, insbesondere Kriterien wie Sicherheit oder Rettungseinsatz sind hierbei bedeutsam. Anträge auf Gewährung von Starts und Landungen im „öffentlichen Interesse“ werden in jedem Einzelfall sorgsam mit dem Ruhebedürfnis der Anwohner abgewogen, um insgesamt die Akzeptanz des Flughafens nicht zu beeinträchtigen.

Im Jahre 2008 wurden insgesamt 2363 Flugbewegungen zur Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) am Flughafen Bremen dokumentiert. Dies entspricht einer Steigerung

¹⁾ Unternehmen mit linienähnlichem Betrieb, 17-stündigem Umlauf sowie Wartungsschwerpunkt am Verkehrsflughafen Bremen.

von 4,1 % gegenüber dem Jahr 2007 (hier insgesamt 2271 Nachflüge) und korrespondiert von der Größenordnung her mit der Zunahme der Gesamtflugbewegungen von 45 215 in 2007 auf 46 876 im Jahr 2008. Diese leichte Steigerung erklärt sich daraus, dass die Ansiedlung von Ryanair im April 2007 erfolgte und im Jahr 2008 erstmals ein komplettes Jahr mit Ryanairflugbetrieb Eingang in die Statistik fand.

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Nachtflugbewegungen seit dem Jahre 2000:

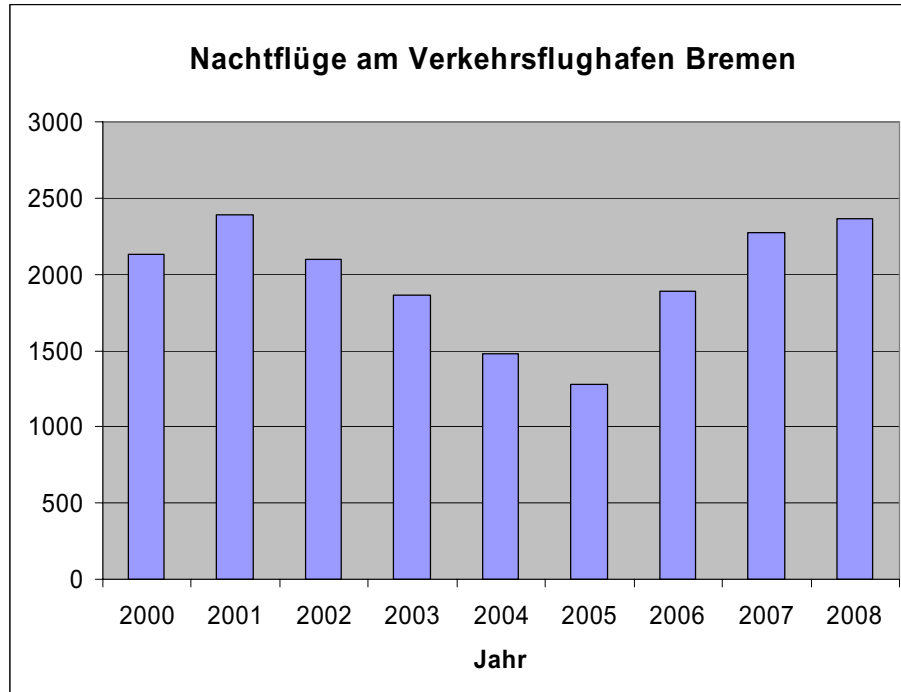


Abb. 1: Nachtflüge am Flughafen Bremen 2000 bis 2008

Die Nachtflugbewegungen erfolgten im Jahr 2008

- zu 67 % (insgesamt 1582) in der Zeitspanne zwischen 22.00 und 22.30 Uhr
 - diese Flüge sind alle aufgrund der bestehenden Betriebsgenehmigung ohne weitere Ausnahmegenehmigung zulässig –,
- zu 31 % (insgesamt 739) zwischen 22.30 und 24.00 Uhr
 - von diesen 739 Flügen entfielen 448 auf die oben geschilderten Home-Carrier-Landungen, sowie 160 auf verspätete Landungen sonstiger Flüge bis 23.00 Uhr –,
- zu 2 % (insgesamt 42) nach 24 Uhr.

Abbildung 2 verdeutlicht, dass zwei Drittel aller Nachtflüge in der halben Stunde zwischen 22.00 und 22.30 Uhr stattfanden.

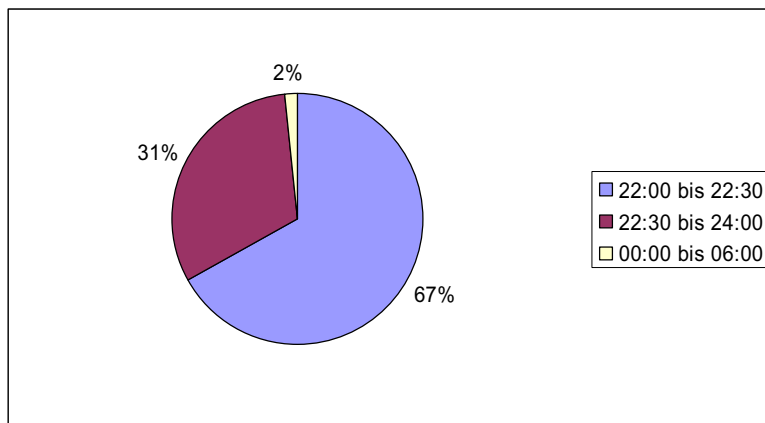


Abb. 2: Verteilung der Nachtflüge auf die Nachtstunden

Im Jahr 2008 sind insgesamt 310 Ausnahmeerlaubnisse für Nachtflüge ergangen (Vergleich 2007: 317). Die übrigen 2053 Nachtflüge sind durch die Betriebsgenehmigung des Flughafens Bremen abgedeckt und bedürfen keiner gesonderten Ausnahmeerlaubnis.

Der größte Teil der Ausnahmeerlaubnisse ergeht an verspätete Linienflüge. Hauptursache für die Verspätungen waren mit 41 % Umlaufprobleme, mit 19 % technische Schwierigkeiten und mit 17 % Verspätungen wegen schlechter Wetterbedingungen.

Die Nachtflugbeschränkungen des Verkehrsflughafens Bremen stellen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes – also Lärmschutz an der Quelle selbst – dar. Diesem aktiven Lärmschutz wird zu Beginn des Jahres 2010 der passive Lärmschutz (Ersatz von Aufwendungen für baulichen Schallschutz), der im novellierten Fluglärmgesetz für die Bewohner der neuen Nachtschutzzone und Tagschutzzone 1 vorgesehen ist, zur Seite gestellt.

3. Wie bewertet der Senat die Vorschläge zur teilöffentlichen Tagung der Fluglärnkommision, und welche Möglichkeiten sieht er, die angemessene Besetzung der Kommission nach betroffenen Stadtteilen sicherzustellen?

Die Fluglärnkommision (FLK) hat in ihrer Sitzung am 16. Februar 2009 ihre Geschäftsordnung dahingehend verändert, dass in Zukunft einzelne Tagesordnungspunkte auch öffentlich verhandelt werden können. Dies darf allerdings nur dann geschehen, wenn die Gegenwart der Öffentlichkeit keine Beeinträchtigung der fachlichen Beratung der Fluglärnkommision gegenüber dem Senator für Wirtschaft und Häfen sowie der Deutschen Flugsicherung darstellt.

Der Senator für Wirtschaft und Häfen hat angekündigt, dieser neuen Geschäftsordnung seine Zustimmung zu erteilen. Jedoch wird er sie zunächst dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Kenntnis geben, da er den Vollzug des Luftverkehrsgesetzes im Auftrag des BMVBS verwaltet.

Der Senat begrüßt und befürwortet transparentes Verwaltungshandeln. Er befürwortet ebenso, dass die FLK den Versuch macht, mit einer Teilöffnung für die Öffentlichkeit deren Informationsbedürfnis zu genügen und gleichzeitig die hochwertige Beratungsleistung der FLK weiter zu gewährleisten.

Gemäß § 32 b Abs. 4 Luftverkehrsgesetz sollen der Kommission Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden angehören. Betroffen ist eine Gemeinde von Fluglärm, wenn ihr Gebiet vom Lärmschutzbereich eines Flughafens berührt wird. Derzeit sind Vertreterinnen und Vertreter aller Städte, Gemeinden und bremischen Ortsteile in die FLK berufen, deren Gebiet nach menschlichen Ermessen auch nur möglicherweise von den künftigen Lärmschutzonen, die bis Ende 2009 festzulegen sind, berührt sein könnten. Nach deren Festsetzung wird die Berufung von Gemeinde- und Stadtteilvertreterinnen und -vertretern neu zu prüfen sein.

Um Vertreterinnen und Vertreter der vom Fluglärm betroffenen Stadtteile und Umlandgemeinden umfassend zu beteiligen, setzt sich die Kommission derzeit wie folgt zusammen: Neustadt (2), Obervieland (2), Huchting (2), Stuhr (2), Hemelingen, Delmenhorst, Osterholz und Weyhe. Darüber hinaus sind die Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Lufthansa Flight Training, OLT, Flugsicherung Bremen, Flughafen Bremen GmbH, der Senator für Wirtschaft und Häfen, die Senatorin für Finanzen, der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, die Senatorin für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales und die Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e. V. (2) in der Kommission vertreten, insgesamt also 23 Mitglieder.

Die Anzahl der Vertreterinnen und Vertreter aus jeweils einem Stadtteil bzw. einer Gemeinde macht sich derzeit daran fest, wie flughafennah ein Stadtteil gelegen ist. Eine weitere Vergrößerung der Kommission wird vom Senat nicht beabsichtigt, da dies der Arbeitsfähigkeit des Gremiums entgegenstünde.

Nach Auffassung des Senates ist die FLK angemessen mit Vertretern der Stadtteile besetzt.