

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Betrieb des Flughafens auf Umwelt- und Gesundheitsbelange für die Bevölkerung ausrichten

Die derzeitige Betriebsgenehmigung des Flughafens beinhaltet diverse Bestimmungen, mit denen nach wie vor in erheblichem Ausmaß Fluglärm – auch in der Nacht – entsteht. Es ist unabdingbar, dass alle möglichen Anstrengungen unternommen werden, um die Bevölkerung insbesondere vor nächtlichem Lärm und vor Schadstoffen, die von Luftverkehrsfahrzeugen verursacht werden, zu schützen. Auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 26.04.2017 hat der Senat auf die Frage nach dem im Brief zum Flughafenvergleich zugesagten Schadstoffmessungen im Osten und Westen des Flughafens mitgeteilt, dass diese Messungen nicht stattgefunden haben. Diese regelmäßigen Schadstoffmessungen sind längst überfällig, da damit überprüft werden kann, ob Grenzwerte eingehalten werden.

Wir fragen den Senat:

1. Ist die Berücksichtigung der von der ICAO im Chicagoer Abkommen festgeschriebenen Lärmschutzanforderungen (Annex 16, Kapitel 3-14) Voraussetzung zur Erteilung einer Betriebsgenehmigung des Flughafens durch die Luftfahrtbehörde?
2. Finden die neuesten Lärmschutzanforderungen (gemäß Kapitel 14 Chicagoer Abkommen) Anwendung in der Betriebsgenehmigung; wenn nein, wann wird die Genehmigung überarbeitet und das zurzeit lauteste erlaubte Lärmkapitel 3 im Zeitraum von 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr durch die leiseren Lärmkapitel 4 und 14 in der Betriebsgenehmigung des Flughafens ersetzt?
3. Wäre mit Einschränkungen im derzeitigen Flugbetrieb zu rechnen, wenn nur Kapitel 4- und Kapitel 14-Luftfahrzeuge ab 22:00 Uhr und zwischen 06:00 und 07:00 Uhr starten bzw. landen dürften?
4. Wie viele Flugzeuge der verschiedenen Lärmkapitel sind zu welchen Uhrzeiten im Jahr 2018 am Bremer Flughafen gelandet bzw. vom Bremer Flughafen gestartet? (Bitte ausweisen nach Flugzeugtyp, Lärmkapitel, Fluggesellschaft, Uhrzeit.)
5. Genügen die Schallschutzeinrichtungen den aktuell gültigen Vorgaben und wenn nein, wann beabsichtigt der Senat die Schallschutzeinrichtungen entsprechend der gültigen Vorgaben anzupassen?
6. Wie bewertet der Senat die aktuellen Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zu neuen Richtwerten für den Flugverkehr und plant der Senat ggf., diesen Empfehlungen zu folgen?
7. Falls der Senat plant, den Empfehlungen der WHO zu folgen, wie sollen die Grenzwerte von weniger als 45 dB (Lden) bzw. weniger als 40 dB (Lnight) eingehalten werden?

8. Wann wird der fachlichen Einschätzung und Empfehlung des Umweltbundesamtes, ein generelles Ruhen des regulären Flugbetriebs an Flughäfen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr einzuführen und einer Konzentration der Flugbewegungen in den morgendlichen Randstunden entgegenzuwirken, gefolgt?
9. Wie viel Geld steht dem Flughafen Bremen für das Programm CALMAR zur Verfügung?
10. Wie viel Geld aus dem CALMAR-Programm wurde von betroffenen AnwohnerInnen bereits abgerufen?
11. Was geschieht mit ggf. überschüssigen Mitteln nach Ablauf des CALMAR-Programms?
12. Ist auf die Flughafen GmbH eingewirkt worden mit dem Ziel, Messstellen im Umfeld des Flughafens zu errichten, damit die im sogenannten Brief zum Flughafenvergleich zugesagten Messungen von Luftverunreinigungen durchgeführt werden? Falls nein, warum nicht? Falls ja, wann sollen diese errichtet werden und welche Schadstoffe sollen erfasst werden?

Dr. Maike Schaefer und Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN