

***Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29. April 2004******Flughafen Bremen***

Aufgrund der innerstädtischen Lage des Flughafens Bremen sind die Belastungen für die Anwohner/-innen nach wie vor groß. Aus Gründen des Gesundheits- und Umweltschutzes ist es zwingend geboten, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die Belastungen durch Lärm und Schadstoffe weitestgehend zu minimieren. Dazu gehören nicht nur die Einhaltung rechtlicher Vorschriften, sondern auch freiwillige Vereinbarungen z. B. mit der Bundeswehr.

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele militärische Übungsflüge mit Unterschreitung der Mindestflughöhe von 50 Metern gab es im Jahr 2003 am Flughafen Bremen (bitte aufgeschlüsselt nach Gesamtzahl der Flüge im Mittagsbereich und differenziert für jeden Monat, montags bis freitags von 13 bis 15 Uhr)?
2. Wird das mehrmalige militärische Überfliegen als ein Flug bewertet, und falls ja, wie oft überfliegen Militärflugzeuge die Stadt durchschnittlich pro „Einzelflug“?
3. Wie wird sich die Zahl der militärischen Flüge nach Einschätzung des Senats in diesem Jahr entwickeln?
4. Welche Initiativen hat der Senat ergriffen bzw. wird der Senat ergreifen, um insbesondere die mittäglichen militärischen Überflüge zu dezimieren, aber auch insgesamt die Belastung der Anwohner/-innen durch diese Flüge zu senken? Wie beurteilt der Senat in diesem Zusammenhang die Regelungen des Flughafens in Hamburg?
5. In welcher Form werden diese Übungsflüge in der Lärmbilanz des Flughafens berücksichtigt?
6. Wie viele Landungen von Personenflugzeugen waren trotz nächtlichen Landeverbots im Jahr 2003 auf verspätete Starts am Flughafen München zurückzuführen? Wie viele durften als „Home-Carrier“ später landen?
7. Hält der Senat daran fest, dass die Home-Carrier-Flugzeuge weiterhin später landen dürfen, und hält der Senat die entsprechende Regelung in der Flughafengenehmigung für überarbeitungsbedürftig?
8. Sind im Jahr 2003 die in der Genehmigung festgesetzten Rahmenbedingungen für die Sonderstartbahn eingehalten worden
  - a) bei der Art der Luftfracht,
  - b) bei der Einschränkung auf bestimmte Flugzeugtypen,
  - c) bei der Anzahl der zugelassenen Starts über Tag und Nachts,

- d) bei der Genehmigungspflicht, die von der Behörde bei zeitlichen Abweichungen bei der Nutzung der Bahn eingeholt werden muss?  
(Bitte bei a) bis d) die Vorgänge außerhalb der Genehmigung beschreiben/aufzählen.)
9. Wird der Senat sicherstellen, dass nach der Entscheidung des OVG vom 23. März 2004 keine Außenstarts mehr über die Sonderstartbahn stattfinden werden?
  10. Wie beurteilt die Gemeinde Stuhr die Außenstarts in Bezug auf den „Stuhr-Vertrag“? Wird nach der Entscheidung des OVG eine neue Vereinbarung mit der Gemeinde Stuhr angestrebt, und wenn ja, welche?
  11. Welche äquivalenten Dauerschallpegel wurden seit 1996 pro Jahr erreicht? Wer wurde über die erreichten Werte informiert? Warum ist die Weitergabe dieser Daten nicht an die Fluglärmkommission erfolgt?
  12. Wie gestaltete sich die Lärmentwicklung an den beiden Startbahnen des Bremer Flughafens seit der letzten Untersuchung durch das Umweltbundesamt 1996 (Ausführung wenn möglich auch in Zahlen)?
  13. Hält der Senat den Standort der Messstation 2 zur Ermittlung des Fluglärms am Flughafen Bremen für angemessen, obwohl sie unter Bäumen steht?
  14. Wie beurteilt der Senat die Lärmentwicklung insgesamt auf der Ostseite des Flughafens?
  15. Gab es auf der Ostseite des Flughafens seit 1997 (der Abschaltung der Messstation 4) eine Lärmzunahme?  
Wie sind die aktuellen Messwerte der Messstation 4, und lassen diese Rückschlüsse auf die allgemeine Lärmentwicklung zu?
  16. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, eine Lärminderung zu erreichen, indem die Flugrouten optimal eingehalten werden? Welche Mittel gibt es zur Überprüfung der Einhaltung der vorgegebenen Flugrouten?
  17. Welche Informationen über den aktuellen und zukünftigen Flugverkehr über Osterholz werden den Bürger/-innen zur Verfügung gestellt, die sich für das Wohnen in der Osterholzer Feldmark interessieren?
  18. Welche Ergebnisse des neuen Gutachtens von Professor Mensen liegen im Senat vor bzw. wann werden sie wem vorgelegt?
  19. In welcher Form wird der Senat eine Lärminderungsplanung für den Gesamtbereich des Flughafens vorlegen, wie es das Bundesimmissionsschutzgesetz in § 47 a vorschreibt?
  20. Wie viele Billigfliegergesellschaften sind zugelassen worden, und werden noch zugelassen und mit welchen Kapazitäten? Gibt es Zugeständnisse für „Billigflieger“ am Flughafen Bremen wie z. B. Minderung der Start- und Landegebühr?

Peter Lehman, Karoline Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

### ***Antwort des Senats vom 15. Juni 2004***

1. Wie viele militärische Übungsflüge mit Unterschreitung der Mindestflughöhe von 50 Metern gab es im Jahr 2003 am Flughafen Bremen (bitte aufgeschlüsselt nach Gesamtzahl der Flüge im Mittagsbereich und differenziert für jeden Monat, montags bis freitags von 13 bis 15 Uhr)?  
Nach Angaben der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und des Luftwaffenamts fanden am Bremer Flughafen insgesamt 359 militärische Übungsanflüge statt. Sie verteilten sich auf die Monate wie folgt:

Januar	27	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	8
Februar	19	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	4
März	55	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	18
April	31	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	10
Mai	31	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	6
Juni	33	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	6
Juli	44	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	16
August	27	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	13
September	32	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	17
Oktober	27	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	4
November	24	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	3
Dezember	9	davon Mo. bis Fr. 13.00 bis 15.00 Uhr	1

Ob bei diesen Flügen die Höhe von 50 m unterschritten wurde, lässt sich heute nicht mehr feststellen. Da die Flugzeuge bei militärischen Übungsanflügen in der Regel nicht auf der Landebahn aufsetzen, sondern ohne Bodenberührung durchstarten, ist die Wahrscheinlichkeit, dass eine Mindesthöhe von 50 m unterschritten wurde, äußerst gering.

2. Wird das mehrmalige militärische Überfliegen als ein Flug bewertet, und falls ja, wie oft überfliegen Militärflugzeuge die Stadt durchschnittlich pro „Einzelflug“?

Nach Auskunft des Luftwaffenamtes wird jeder einzelne Anflug auf den Flughafen erfasst, auch wenn während des Fluges mehrere Anflüge stattfinden.

Zur Veranschaulichung hier ein Beispiel: Eine C-160 Transall auf dem Flug von Wunstorf nach Köln macht fünf Übungsanflüge in Bremen. Dieser Flug geht mit fünf Anflügen in die unter Antwort auf Frage 1 angeführte Tabelle ein.

Das Stadtgebiet von Bremen wird nur in Ausnahmefällen für bestimmte An- und Abflugverfahren bei Instrumentenanflügen überflogen. Statistisch wird jedoch nur die Gesamtzahl der Anflüge nach Instrumentenanflügen, nicht jedoch Angaben zum Verfahren oder über die Startrichtung erfasst. Eine präzise Aussage dazu, wie häufig das Stadtgebiet überflogen wurde, ist deshalb nicht möglich.

3. Wie wird sich die Zahl der militärischen Flüge nach Einschätzung des Senats in diesem Jahr entwickeln?

Nach Angaben des Luftwaffenamtes wird sich das Ausbildungsaufkommen der Transportflugzeugbesatzungen in etwa auf dem gleichen Niveau wie in 2003 bewegen, so dass mit keiner gravierenden Änderung der Anzahl der Abflüge zu rechnen ist. Insgesamt geht das militärische Flugaufkommen in der Bundesrepublik Deutschland mit allen Flugzeugmustern in den letzten Jahren kontinuierlich zurück. Im Ergebnis ist deshalb mit einer leichten Reduzierung zu rechnen.

Die Luftwaffe führt diese Anflüge auch an weiteren zivilen Flughäfen im Bundesgebiet durch, und versucht die Zahl gleichmäßig zu verteilen. Durch Wetter und die jeweiligen Ausbildungserfordernisse sind diesen Bestrebungen allerdings Grenzen gesetzt. Notwendig sind diese Anflüge im Rahmen der Vorbereitung auf internationale Einsätze, in deren Verlauf die Besatzungen häufig auf zivilen Flugplätzen landen müssen.

4. Welche Initiativen hat der Senat ergriffen bzw. wird der Senat ergreifen, um insbesondere die mittäglichen militärischen Überflüge zu dezimieren, aber auch insgesamt die Belastung der Anwohner/-innen durch diese Flüge zu sen-

ken? Wie beurteilt der Senat in diesem Zusammenhang die Regelungen des Flughafens in Hamburg?

Der Senat wird sich unabhängig von der geringen Anzahl der Beschwerdeführer (im Jahre 2003 waren es zwei) auch in Zukunft bei der Bundeswehr dafür einsetzen, dass die Zahl der mittäglichen Übungsanflüge so gering wie möglich bleibt, und sich nach Möglichkeit noch verringert.

Eine diesbezügliche Regelung für den Flughafen Hamburg ist den einschlägigen Luftfahrt-Veröffentlichungen nicht zu entnehmen. Den Vertretern der Genehmigungsbehörde für den Verkehrsflughafen Hamburg sind derartige Regelungen für ihren Zuständigkeitsbereich auch nicht bekannt.

5. In welcher Form werden diese Übungsflüge in der Lärmbilanz des Flughafens berücksichtigt?

Sofern die Pegel der Überflüge über den Schwellenwerten der einzelnen Messstationen liegen, werden die Überflüge erfasst. Alle erfassten und korrelierten Lärmereignisse gehen auch in die weitere Berechnung und Auswertung mit ein.

6. Wie viele Landungen von Personenflugzeugen waren trotz nächtlichen Landeverbots im Jahr 2003 auf verspätete Starts am Flughafen München zurückzuführen? Wie viele durften als „Home-Carrier“ später landen?

Die Genehmigung des Flughafens Bremen sieht ein „nächtliches Landeverbot“ nicht vor, sondern Flugbeschränkungszeiten. Diese Flugbeschränkungszeiten beginnen für die lautereren Jet-Flugzeuge um 22.00 Uhr und enden um 7.00 Uhr. Die Flugbeschränkungszeit für die leiseren Kapitel-III-Flugzeuge beginnt um 22.30 Uhr und endet um 6.00 Uhr. Ausgenommen von den Flugbeschränkungen sind ferner täglich zwei Landungen mit Flugzeugen, die unter die so genannten Home-Carrier-Regelung fallen, bis 23.00 Uhr bzw. verspätet bis 24.00 Uhr.

Im Jahr 2003 kamen 78 Flüge aus München (die nicht unter die Home-Carrier-Regelung fallen) später als 22.30 Uhr an. Im Jahr 2003 fanden 62 Home-Carrier-Landungen im Zeitraum zwischen 23.00 und 24.00 Uhr statt. Zusätzlich wurden für solche Flüge in sechs Fällen Ausnahmegenehmigungen für eine Landung nach 24.00 Uhr erteilt.

7. Hält der Senat daran fest, dass die Home-Carrier-Flugzeuge weiterhin später landen dürfen, und hält der Senat die entsprechende Regelung in der Flughafengenehmigung für überarbeitungsbedürftig?

Der Senat sieht keine Veranlassung, die Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen zu ändern.

8. Sind im Jahr 2003 die in der Genehmigung festgesetzten Rahmenbedingungen für die Sonderstartbahn eingehalten worden

- a) bei der Art der Luftfracht,
- b) bei der Einschränkung auf bestimmte Flugzeugtypen,
- c) bei der Anzahl der zugelassenen Starts über Tag und Nachts,
- d) bei der Genehmigungspflicht, die von der Behörde bei zeitlichen Abweichungen bei der Nutzung der Bahn eingeholt werden muss?

(Bitte bei a) bis d) die Vorgänge außerhalb der Genehmigung beschreiben/aufzählen.)

Auch im Jahr 2003 wurden die in der Genehmigung festgesetzten Bedingungen für die Sonderstartbahnen eingehalten. Dem Senat ist kein diesbezüglicher genehmigungsbedürftiger Vorfall bekannt geworden.

9. Wird der Senat sicherstellen, dass nach der Entscheidung des OVG vom 23. März 2004 keine Außenstarts mehr über die Sonderstartbahn stattfinden werden?

Der Senat wird keine Außenstartgenehmigung gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 1 Luftverkehrsgesetz für Teile der östlichen Sonderstartbahn erteilen.

10. Wie beurteilt die Gemeinde Stuhr die Außenstarts in Bezug auf den „Stuhr-Vertrag“? Wird nach der Entscheidung des OVG eine neue Vereinbarung mit der Gemeinde Stuhr angestrebt, und wenn ja, welche?

Es ist dem Senat nicht bekannt, wie die Gemeinde Stuhr die Außenstarts in Bezug auf den „Stuhr-Vertrag“ beurteilt.

Der Senat strebt derzeit keine neue Vereinbarung mit der Gemeinde Stuhr an.

11. Welche äquivalenten Dauerschallpegel wurden seit 1996 pro Jahr erreicht? Wer wurde über die erreichten Werte informiert? Warum ist die Weitergabe dieser Daten nicht an die Fluglärmkommission erfolgt?

Folgende Dauerschallpegel wurden (wegen der Vergleichbarkeit der Werte der alten und der neuen Messanlage alle als  $L_{eq}[4]$  dargestellt) ermittelt:

$L_{eq}(4)$ alte Messanlage dB(A)					$L_{eq}(4)$ neue Messanlage dB(A)						
	1995	1996	1997	1998		1998	1999	2000	2001	2002	2003
MS1	53,0	50,9	50,6	49,6	MS1	48,9	48,4	47,4	47,8	48,5	48,0
MS2	54,5	52,5	53,5	54,5	MS2	51,5	51,5	49,0	49,4	49,5	49,1
MS3	45,0	43,4	45,5	46,4	MS3	53,0	51,3	49,9	49,6	49,1	48,5
MS4	22,4	30,6			MS4						
MS5	45,3	41,8	42,9	43,4	MS5	59,2	55,2	54,1	53,6	52,6	52,6
MS6	54,0	50,0	50,8	50,5	MS6	53,4	49,1	50,4	48,4	47,1	47,3
MS7	53,0	47,4	49,1	50,2	MS7	51,4	51,5	50,9	50,8	50,7	49,6
MS8	48,9	46,4	47,3	78,1	MS8	52,2	56,0	50,3	49,7	55,1	54,6
MS9	51,6	49,4	50,7	50,2	MS9	44,9	51,2	49,5	49,4	49,9	49,3
MS10	41,8	36,3	41,7	43,3	MS10	67,8	44,7	43,3	44,4	42,2	41,7

Quelle: Lärmschutz-Beauftragter Flughafen Bremen

Eine Weitergabe der genannten Daten an die Fluglärmkommission erübrigt sich, weil diese einen eigenen Zugriff auf diese Daten hat. Die Fluglärmkommission hat einen Rechtsanspruch auf den Erhalt der Daten nach § 19 a Luftverkehrsgesetz. In Bremen wird die Fluglärmmessanlage vom Geschäftsführer der Fluglärmkommission betreut, so dass die Fluglärmkommission im Ergebnis einen unmittelbaren und eigenen Zugriff auf die Daten hat. Nach Auskunft des Geschäftsführers der FLK ist die Verwendung und Verteilung der Daten innerhalb der Kommission geregelt. Welche Daten im Einzelfall in welcher Form verteilt wurden, ist der Genehmigungsbehörde nicht bekannt.

12. Wie gestaltete sich die Lärmentwicklung an den beiden Startbahnen des Bremer Flughafens seit der letzten Untersuchung durch das Umweltbundesamt 1996 (Ausführung wenn möglich auch in Zahlen)?

Eine „Untersuchung“ des UBA aus dem Jahre 1996 ist hier nicht bekannt.

Im Jahre 1996 hat das UBA lediglich routinemäßig eine Neuberechnung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Bremen vorgenommen. Diese Neuberechnung basierte auf einer Verkehrsprognose, die für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2006 ein Aufkommen von ca. 43.000 Flugbewegungen angenommen hatte. Dies hätte im Falle der Neufestsetzung zu einer erheblichen Verkleinerung des Lärmschutzbereiches geführt.

Die aktuellen Zahlen der sechs verkehrsreichsten Monate der Jahre 2001 bis 2003 belaufen sich auf:

2001	25.448
2002	23.489
2003	22.402

Die Lärmentwicklung am Flughafen Bremen gestaltet sich entsprechend der in Beantwortung der Frage 11 aufgeführten Dauerschallpegel. Diese stehen im Einklang mit den hier aufgezeigten Flugbewegungszahlen.

13. Hält der Senat den Standort der Messstation 2 zur Ermittlung des Fluglärms am Flughafen Bremen für angemessen, obwohl sie unter Bäumen steht?

Die Standorte der Messstellen wurden im Einvernehmen mit der Fluglärmkommission gewählt. Dies gilt auch für die Messstelle 2, deren Standort der Senat für angemessen hält. Die Messstelle 2 steht im Übrigen nicht unter Bäumen.

14. Wie beurteilt der Senat die Lärmentwicklung insgesamt auf der Ostseite des Flughafens?

Die in Beantwortung der Frage 11 aufgezeigten Dauerschallpegel lassen insbesondere im Ostbereich des Flughafens Bremen keine signifikanten Veränderungen der Lärmwerte erkennen.

Sämtliche Dauerschallpegel überschreiten nicht den Wert von 55 dB. Sie liegen im Wesentlichen erheblich darunter.

Der Senat beurteilt die Lärmentwicklung auf der Ostseite des Flughafens Bremen insgesamt als unkritisch.

15. Gab es auf der Ostseite des Flughafens seit 1997 (der Abschaltung der Messstation 4) eine Lärmzunahme?

Wie sind die aktuellen Messwerte der Messstation 4, und lassen diese Rückschlüsse auf die allgemeine Lärmentwicklung zu?

Eine Lärmzunahme auf der Ostseite des Flughafens Bremen ist nicht festzustellen.

Auf die Darstellung sämtlicher Messwerte der Messstelle 4 wird hier des Umfangs wegen verzichtet. Die bisherigen monatlichen Dauerschallpegel stellen sich wie folgt dar:

MS 4	Nov'03	Dez'03	Jan'04	Feb'04	Mar'04	Apr'04
$L_{eq}(4)$	50,9	50,2	51,0	52,3	50,8	52,5
$L_{eq}(3)$	53,8	53,9	54,0	55,0	54,6	54,7

Die Schwankungen der Pegel sind auf die jahreszeitlich bedingten Verkehrsmengen und die windbedingten Nutzungen der unterschiedlichen Bahnrichtungen zurückzuführen.

16. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, eine Lärminderung zu erreichen, indem die Flugrouten optimal eingehalten werden? Welche Mittel gibt es zur Überprüfung der Einhaltung der vorgegebenen Flugrouten?

Der Senat sieht keine Möglichkeiten, Lärminderung durch optimale Einhaltung der Flugrouten zu erreichen. Die Festlegung von Flugrouten bewirkt lediglich eine Lärmverteilung. Die exakte Einhaltung von Flugrouten kann für einzelne Bürger auch eine Lärmzunahme bewirken, weil die exakte Einhaltung von Flugrouten auch eine Streuung des Lärms verhindert.

Die Überwachung der Einhaltung der vorgegebenen Flugrouten ist Aufgabe der unter Bundesaufsicht stehenden DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Dort wird die Einhaltung der Flugrouten per Radar verfolgt.

17. Welche Informationen über den aktuellen und zukünftigen Flugverkehr über Osterholz werden den Bürger/-innen zur Verfügung gestellt, die sich für das Wohnen in der Osterholzer Feldmark interessieren?

Die Osterholzer Feldmark liegt in der Einflugschneise des Airport Bremen. Die Flugzeuge überfliegen im Anflug das Gelände in einer Höhe von 600 bis 700 m, im Abflug in einer Höhe von über 1.000 m. Es liegt deutlich außerhalb der Fluglärmbereiche 1 und 2 (Fluglärmgesetz), so dass eine Wohnbauentwick-

lung ohne zusätzliche Maßnahmen möglich ist. Dieser Sachverhalt wird auf Nachfrage mitgeteilt. Darüber hinaus stehen sowohl der Fluglärmbeauftragte als auch die Genehmigungsbehörde für den Verkehrsflughafen Bremen für detailliertere Auskünfte zur Verfügung.

18. Welche Ergebnisse des neuen Gutachtens von Professor Mensen liegen im Senat vor bzw. wann werden sie wem vorgelegt?

Der Senat hat weder ein Gutachten bei Herrn Prof. Dr. Mensen in Auftrag gegeben noch liegen ihm Ergebnisse eines Gutachtens von Herrn Prof. Dr. Mensen vor, die nicht schon im Rahmen von vorangegangenen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren veröffentlicht wurden.

Sofern es sich um Aufträge handelt, die von der Flughafen Bremen GmbH erteilt wurden, liegt die Entscheidung über den weiteren Umgang mit möglicherweise vorhandenen Ergebnissen bei dem Unternehmen.

19. In welcher Form wird der Senat eine Lärminderungsplanung für den Gesamtbereich des Flughafens vorlegen, wie es das Bundesimmissionsschutzgesetz in § 47 a vorschreibt?

Für das zukünftige Handeln des Senats ist die am 18. Juli 2002 erfolgte Veröffentlichung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm von besonderer Bedeutung.

Mit dieser neuen Richtlinie wird EU-weit ein gemeinsames Konzept zur Bekämpfung der Auswirkungen der Belastung durch Umgebungslärm eingeführt.

Die Richtlinie verfolgt das Ziel, schädlichen Umgebungslärm zu vermeiden, ihm vorzubeugen oder ihn zu verringern. Dazu sieht die Richtlinie die Erfassung der Lärmbelastung in den Großstädten u. a. an den Hauptverkehrsstraßen, an den Hauptstrecken der Bahn und im Umland der großen Flughäfen vor. Die Umsetzung durch den Bund in nationales Recht ist wegen des umfangreichen Regelungsbedarfs noch nicht erfolgt. Den Mitgliedstaaten ist dafür eine Frist von zwei Jahren eingeräumt worden.

Die Lärminderungsplanung, so wie sie zurzeit noch in § 47 a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt ist, wird durch die Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie erheblich geändert. Dies betrifft auch den Bereich der Methoden und Indizes zur Erfassung des Lärms.

Vor diesem Hintergrund ist die ursprünglich geplante und mit einem erheblichen Mitteleinsatz verbundene Beauftragung eines Fachinstitutes für die Erfassung des Verkehrslärms nach Maßgabe der Anforderungen des § 47 a BImSchG aus ökonomischen wie Zweckmäßigkeitsgründen nicht mehr weiter verfolgt worden.

Abschließend ist zur Frage des Fluglärms in Bremen darauf hinzuweisen, dass der Senat bereits mit seinem Beschluss vom 4. April 1989 in einem bis 1995 laufenden Programm zum baulichen Schallschutz (so genannte Schallschutzfensterprogramm) den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in Angriff genommen hat.

Für dieses Programm bezüglich bestehender Wohnnutzungen in der Schallschutzzone 2 des Flughafens Bremen wurden knapp 4,5 Mio. Euro aufgewendet. Diese Maßnahmen sind inhaltlich als Bestandteil einer Lärminderungsplanung im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu sehen.

20. Wie viele Billigfliegergesellschaften sind zugelassen worden, und werden noch zugelassen und mit welchen Kapazitäten? Gibt es Zugeständnisse für „Billigflieger“ am Flughafen Bremen wie z. B. Minderung der Start- und Landegebühr?

Der Verkehrsflughafen Bremen unterliegt der Betriebspflicht, so dass keine Luftverkehrsgesellschaft einer Zulassung bedarf, um in Bremen landen oder starten zu dürfen. Alle Fluggesellschaften werden entsprechend den Vorgaben des geltenden Rechts gleich behandelt.