

Große Anfrage der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen**Lärmentwicklung und Schadstoffemissionen am Flughafen Bremen**

Der Flughafen Bremen ist der einzige internationale Flughafen der Metropolregion Bremen/Oldenburg und somit ein bedeutender Faktor für Bremen als Wirtschafts- und Tourismusstandort. Rund 1700 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind hier direkt beschäftigt, schätzungsweise ebenso viele Arbeitsplätze hängen indirekt mit dem Flughafen zusammen.

Die Ansiedlung von Ryanair hat zu einer Vermehrung der Flugbewegungen und einer Erhöhung des Passagieraufkommens, der Zahl der Tagesbesuche und Übernachtungen und damit zur Stärkung des touristischen Sektors in Bremen beigetragen. Diese Steigerungen sind sowohl ein wichtiger Erfolg für die Stärkung des Tourismusstandorts Bremens als auch ein wesentlicher Beitrag zum wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens. Einhergehend mit dem erhöhten Flugaufkommen wuchs gleichzeitig die Lärmbelastung in den An- und Abflugkorridoren. Nach wie vor gilt es, die wirtschaftliche Entwicklung des Touristikstandorts Bremen und des Flughafens Bremen mit einer möglichst geringen Belastung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger durch Fluglärm und die Schadstoffe des Flugverkehrs zu verbinden.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Erkenntnisse liegen dem Senat zu den Gesundheitsgefährdungen durch Fluglärm vor? Auf welche Gutachten bezieht sich der Senat dabei, und welchen Stand haben diese Gutachten?
2. Inwieweit werden in Bremen neben durchschnittlichen Lärmwerten auch punktuelle Lärmhöchstwerte des Flugverkehrs erfasst und beim Schutz vor Fluglärm, insbesondere auch in den Flugbeschränkungszeiten, berücksichtigt?
3. An welchen Stellen und in welchen Abständen werden derzeit die Lärmemissionen gemessen, und wie bewertet der Senat die Einrichtung einer weiteren festen Lärmmessstelle im Bremer Osten (z. B. in Hemelingen)?
4. Was haben die Lärmmessungen an den unter Frage 3 angegebenen Orten in den letzten zehn Jahren ergeben (bitte unterteilt in den Tages- und den Nachtbetrieb)?
5. Wie alt ist die aktuell am Bremer Flughafen gebräuchliche Lärmklassifizierung der Flugzeugtypen, und welchen Aktualisierungsrhythmus gibt es?
6. Welche Rolle spielt die Verwendung lärmarmen Flugzeuge bei der Erhebung der Flughafengebühren? Stellt die aktuelle Gebührenerhebung am Flughafen sicher, dass der Einsatz modernster und leisester Flugzeugtypen belohnt wird?
7. Welche Möglichkeiten sieht der Senat zur Lenkung bzw. Beeinflussung der Flugrouten (An- und Abflüge) am Flughafen Bremen?
8. Wie wird die Einhaltung der festgelegten Flugrouten überprüft bzw. sichergestellt?

9. Welche Zahlen liegen dem Senat hinsichtlich der Verletzungen der Flugkorridore vor?
10. Welche Maßnahmen sind ergriffen worden bzw. werden ergriffen, damit ein möglichst hoher Anteil der Flüge innerhalb der festgelegten Korridore auf die hinsichtlich des Schutzes der Wohnbevölkerung vor Lärm- und Schadstoffemissionen optimalen Routen entfällt?
11. Wie beurteilt der Senat die Möglichkeiten des neuen auf GPS basierenden Anflugverfahrens (Ground Based Augmentation System, GBAS) am Flughafen Bremen für die Optimierung der Flugrouten (An- und Abflüge)?
12. Ist die aktuell verwendete Abflugroute (Starts in Richtung Osten mit Drehpunkt für Südkurve) identisch mit der früher gebräuchlichen sogenannten Wesertalroute?
13. Wurde die heute dort verwendete Abflugroute auf der Grundlage eines methodisch einheitlichen Vergleichs aller Alternativen, einschließlich der früheren „Wesertalroute“, ausgewählt? Falls nein, auf welcher Grundlage dann?
14. Welche Erkenntnisse liegen dem Senat hinsichtlich der Schadstoffemissionen des Flugverkehrs in Bremen vor? Falls keine, warum?
15. Wie bewertet der Senat eine Erweiterung der Gebührentabelle des Bremer Flughafens um das Kriterium der Schadstoffemissionen bei Flugzeugen analog der Regelungen in Frankfurt und München?
16. Wie hat sich die Anzahl der Starts und Landungen in den letzten zehn Jahren – unter Einbeziehung der für 2007 vorliegenden Zahlen – entwickelt (bitte die Anzahl der Flüge zwischen 22 Uhr und 7 Uhr und zwischen 24 Uhr und 6 Uhr gesondert ausweisen)?
17. In wie vielen Nächten gab es bisher im Jahr 2007 Flugbewegungen zwischen 24 und 6 Uhr, und welche Ausnahmegenehmigungen lagen dem zugrunde? Wie viele Nächte waren bisher in 2007 zwischen 24 und 6 Uhr von Fluglärm betroffen, wenn der sogenannte Bodenlärm einbezogen wird?
18. Wie viele beantragte Ausnahmegenehmigungen für Nachtflüge wurden im Jahr 2006 verwehrt? Falls dies nicht erhoben wurde, wird der Senat dafür Sorge tragen, dass ab dem Jahr 2008 auch Ablehnungen dokumentiert werden?
19. Welche Maßnahmen hat der Senat bereits ergriffen oder ist er bereit zu ergreifen, um eine wirksame Einhaltung der Nachtflugbeschränkung zu erreichen?

Jens Dennhardt, Karin Garling, Max Liess, Winfried Brumma,
Dr. Carsten Sieling und Fraktion der SPD

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