

Mitteilung des Senats vom 5. März 2024

Wie zukunftsfest ist der Flughafen Bremen aufgestellt?

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/105 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Themenblöcke des im August 2020 vom Aufsichtsrat der Flughafen Bremen GmbH beschlossenen Sanierungsprogramms sind aktuell
 - a) vollständig umgesetzt,
 - b) teilweise umgesetzt,
 - c) nicht umgesetzt (bitte Gründe nennen)?

Im November 2020 hatte die Senatorin für Wissenschaft und Häfen (SWH) mit Vorlage für die Sitzung des Senats am 24. November 2020 unter anderem über das im August 2020 vom Aufsichtsrat der Flughafen Bremen GmbH (FBG) beschlossene Sanierungsprogramm und den zwischenzeitlichen Fortschritt der FBG berichtet. Die darin angeführten Sanierungsmaßnahmen wurden wie folgt abgeschlossen:

1. Kosteneinsparungen auf Ebene der Gesellschaft
 - Das Ziel, die Personalkapazität mittelfristig von 440 Full-time equivalents (FTE = Vollzeitäquivalente) im Jahr 2020 auf 340 FTE im Jahr 2025 (die ursprünglich anvisierten 330 FTE wurden im Laufe des Jahres 2020 um zehn FTE korrigiert) zu senken, wurde erreicht. Im Rahmen eines Freiwilligenprogramms hatte die Geschäftsführung bis Mitte 2022 in dem erforderlichen Umfang Mitarbeitende sozialverträglich abbauen oder bis dahin vertragliche Vereinbarungen über deren späteres Ausscheiden in die Altersteilzeit schließen können. Die Maßnahme wurde vollständig umgesetzt.

- Im Rahmen der Anpassung der Leitungsstruktur wurde eine Geschäftsführungsstelle durch Zusammenlegung bei den Tochterunternehmen eingespart sowie Leitungsfunktionen innerhalb der FBG reduziert und somit konnte eine vollständige Umsetzung der Maßnahme erreicht werden.
 - Im März 2021 wurde ein bis Ende 2023 befristeter Notlagentarifvertrag abgeschlossen, der eine erhebliche Verschiebung von TVöD-Tarifsteigerungen, eine Reduzierung der Arbeitszeit um bis zu 6 Prozent ohne Lohnausgleich und Entlastungen der Unternehmen bei der Alterszusatzversorgung vorsah. Der Notlagentarif konnte zwischenzeitlich beendet und die Maßnahme umgesetzt werden.
2. Übernahme von Kosten der FBG durch die FHB für die Erbringung nicht wirtschaftlicher Leistungen
- Im Ergebnis der Überprüfung, wieviel Zeitanteile die Airport Duty Officer der FBG tatsächlich als Beliehene der Landesluftfahrtbehörde (Beauftragte der Luftaufsicht) leisten, konnte die Erstattung der Personalkosten dieser Funktion mit acht FTE von 30 auf 50 Prozent angehoben und die Maßnahme vollständig umgesetzt werden.
 - Eine Übernahme von Kosten für die hoheitliche Aufgabe „Bewachung/Bestreifung von öffentlichen Bereichen“ konnte aus beihilferechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden.
3. Instandhaltung und Reinigung sowie Winterdienst für Straßen, die dem allgemeinen Verkehr dienen.

Nach umfangreicher Prüfung erwies sich die Durchführung der Maßnahme als nicht wirtschaftlich, sodass von einer Umsetzung Abstand genommen wurde.

4. Umstrukturierung der Gesellschaft durch Trennung von Infrastruktur und Betrieb.

Über die umfangreiche Prüfung und dessen Ergebnis wurde am 1. November 2022 und 21. Februar 2023 in den Gremien der FHB berichtet. Statt der ursprünglich verfolgten werden die sogenannten betriebsnotwendigen Flughafengrundstücke, die insbesondere die operativen Bereiche (Flugfeld, Terminal) umfassen, an die FHB verkauft und von dieser auf Basis eines Erbpachtvertrages der Flughafengesellschaft zur Verfügung gestellt (siehe Punkt 4 dieses Berichtes). Diese Maßnahme befindet sich in Umsetzung.

Im weiteren Verlauf der Umsetzung des Sanierungsprogramms aus 2020 rückte ganz wesentlich das Projekt Pooled Services noch mit

in den Fokus. Durch Pooling/Bündelung der Aktivitäten der beiden Tochterunternehmen Bremen Airport Handling (BAH) und Bremen Airport Service (BAS) wurden unter anderem durch die Etablierung einer einheitlichen Leitung und der teilweisen Zusammenführung von Funktionsgruppen erhebliche Synergiepotenziale gehoben sowie ermöglicht, dass seither Neueinstellungen für die Bereiche Flugzeugabfertigung und Frachthandling zum Haustarif der BAS erfolgen. Das Projekt wurde vollständig umgesetzt.

Ein weiterer Punkt des beschlossenen Sanierungsprogramms betrifft die Steigerung der Umsatzerlöse durch Steigerung der Passagieranzahl.

Eine Überarbeitung der Entgeltordnung befindet sich derzeit in Entwicklung und wird voraussichtlich ab dem 1. November 2024 in Kraft treten. Diese Aktualisierung zielt darauf ab, die Entgelte zu erhöhen, um eine Steigerung der Umsatzerlöse zu erzielen. Darüber hinaus werden Anreize für Fluggesellschaften geschaffen, um den Standort Bremen als attraktive Destination zu positionieren, was zu einem Wachstum der Passagierzahlen führen soll. Die Maßnahme befindet sich aktuell in der Umsetzung.

Bereits 2020 wurde im Sanierungsprogramm das Thema Klimaneutralität des Flughafenbetriebs berücksichtigt.

Die Flughafen Bremen GmbH hat die von ihr direkt beeinflussbaren Treibhausgasemissionen bezogen auf das CO₂-Äquivalent im Zeitraum 2010 bis 2022 um 39 Prozent gesenkt. Nicht berücksichtigt ist bei dieser Bewertung, dass ausschließlich Öko-Strom mit Herkunftsnachweis bezogen wird. Rechnerisch könnten diese (Scope2-) Emissionen auf null gesetzt werden. Die CO₂-Emissionen würden sich dadurch um weitere 32 Prozent reduzieren. Um das Ziel der Treibhausgasneutralität zu erreichen, wird derzeit ein Transformationskonzept erstellt. Die Fertigstellung des Transformationskonzeptes ist für den Herbst 2024 geplant. Weitere zusätzliche Anreize zur Erreichung der Klimaneutralität werden in der neuen Entgeltordnung entwickelt, um die Fluggesellschaften zur Reduzierung ihrer CO₂- und NO_x-Emissionen zu motivieren. Die Maßnahmen befinden sich in laufender Umsetzung.

2. Wie stellt sich aktuell der Gesamtbedarf an Investitionen und Instandhaltungsaufwendungen („Investitionsrückstand“) gemäß Wirtschaftsplan der Flughafen Bremen GmbH dar? Welche „Themenblöcke“ haben daran welchen Anteil (bitte zu geeigneten Kategorien zusammenfassen)?
 - a) Welcher Teil des in der Wirtschaftsplanung 2019 bis 2023 ausgewiesenen „Investitionsrückstands“ in Höhe von 82 Millionen

Euro wurde beziehungsweise wird seitdem abgebaut (bitte insgesamt sowie getrennt nach beauftragten, laufenden und abgeschlossenen Investitionsmaßnahmen ausweisen)?

- b) In welcher Höhe bezuschusst die Stadtgemeinde Bremen diese Investitionsmaßnahmen beziehungsweise hat sie bezuschusst?

Die Mittelfristplanung sieht für die Jahre 2024 bis 2028 folgende Investitionen vor:

Investitionen in TEUR	PLAN 2024	PLAN 2025	PLAN 2026	PLAN 2027	PLAN 2028	Summe 2024-2028
A-A-1 Betriebsnotwendige Investitionen	4.174	12.164	14.939	14.619	3.559	49.455
A-A-1-1 Räumfahrzeuge	0	0	0	0	0	0
A-A-1-2 Abfertigung (Fahrzeuge und Geräte)	92	272	92	172	12	640
A-A-1-3 Feuerwehr (Geräte und Fahrzeuge)	190	345	30	80	30	675
A-A-1-4 Flugbetriebsflächen (Beton, Abwasser)	1.792	4.357	6.937	8.717	3.467	25.270
A-A-1-5 Energieversorgung	1.250	4.550	5.550	5.550	50	16.950
A-A-1-6 Sonstige betriebsnotw. Investitionen	850	2.640	2.330	100	0	5.920
A-B-1 Investitionen gesetzl. u. behördl. Vorgaben	1.843	1.298	568	568	568	4.845
A-B-1-1 Projekte mit gesetzl./behördl. Vorgaben	1.825	1.280	550	550	550	4.755
A-B-1-2 Sonstiges mit gesetzl./behördl. Vorgaben	18	18	18	18	18	90
A-C-1 Werterhaltung Gebäude u. Abstellflächen	1.279	2.755	103	110	800	5.047
A-D-1 Investitionen zur Erlösgenerierung	823	273	243	233	225	1.797
A-E-2 Betriebs- und Geschäftsausstattung	82	34	34	34	34	218
A-F-1 IT-Bedarf	951	1.319	1.242	442	282	4.236
A-G-1 Sonstiges Inventar / Werkzeuge	84	99	122	189	84	578
A-H-1 Sonderbudget unvorherseh. Investitionen	250	250	250	250	250	1.250
A-I-1 Investitionen Abfertigung	1.236	1.103	1.480	1.220	807	5.846
Investitionssumme	10.722	19.295	18.981	17.665	6.609	73.272

Instandhaltungsmaßnahmen	8.240	8.080	8.220	8.360	8.500	41.400
---------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------

Antwort zu 2 a):

Investitionen in TEUR	PLAN Summe 2019-2023	Abgeschlossen / laufenden 2019-2023	Beauftragt
A-A-1 Betriebsnotwendige Investitionen	37.144	15.458	742
A-A-1-1 Räumfahrzeuge	750	2.171	0
A-A-1-2 Abfertigung (Fahrzeuge und Geräte)	1.810	2.036	0
A-A-1-3 Feuerwehr (Geräte und Fahrzeuge)	1.115	800	0
A-A-1-4 Flugbetriebsflächen (Beton, Abwasser)	32.070	8.072	495
A-A-1-5 Energieversorgung	0	0	0
A-A-1-6 Sonstige betriebsnotw. Investitionen	1.399	2.379	247
A-B-1 Investitionen gesetzl. u. behördl. Vorgaben	5.639	14.305	3.286
A-B-1-1 Projekte mit gesetzl./behördl. Vorgaben	4.737	11.990	3.143
A-B-1-2 Sonstiges mit gesetzl./behördl. Vorgaben	902	2.315	143
A-C-1 Werterhaltung Gebäude u. Abstellflächen	2.931	1.077	185
A-D-1 Investitionen zur Erlösgenerierung	9.940	2.631	427
A-E-2 Betriebs- und Geschäftsausstattung	243	93	0
A-F-1 IT-Bedarf	2.523	1.750	272
A-G-1 Sonstiges Inventar / Werkzeuge	523	167	0
A-H-1 Sonderbudget unvorherseh. Investitionen	1.250	556	31
A-I-1 Investitionen Abfertigung			
Investitionssumme	60.193	36.037	4.943

Instandhaltungsmaßnahmen	22.000	17.098	0
---------------------------------	---------------	---------------	----------

In den Planzahlen „Flugbetriebsflächen“ ist das Projekt „Code-E-Fähigkeit (Ertüchtigung des Zurollbahnsystems am Verkehrsflughafen Bremen dergestalt, dass alle Flugzeuge, die nach Genehmigung dort

betrieben werden dürfen, auch die Zurollbahnen nutzen können) mit einem Volumen von 11,0 Millionen Euro geplant, welches noch nicht umgesetzt ist. Ferner ist ein Volumen für weitere, aufgeschobene Baumaßnahmen (nach europäischem Recht dürfen die Flughäfen die Behebung erkannter Abweichungen von den Zertifizierungsbestimmungen unter bestimmten Bedingungen in die Zukunft verschieben) von 17,8 Millionen Euro geplant gewesen, davon wurden bisher 5,1 Millionen Euro umgesetzt.

In der Kategorie „Projekte mit gesetzlichen/behördlichen Vorgaben“ ist das laufende Projekt „Zentrale Ankunft“ mit einem Volumen von 10,5 Millionen Euro enthalten.

Antwort zu 2 b):

Die Stadtgemeinde Bremen hat der FBG im Zeitraum von 2019 bis 2023 Investitionszuschüsse in Höhe von 9,2 Millionen Euro gewährt. Noch nicht abgerufen sind Investitionszuschüsse in Höhe von voraussichtlich 3,1 Millionen Euro.

3. Wie ist aktuell der Planungsstand für Errichtung und Betrieb einer Ladeinfrastruktur (einschließlich Energieerzeugung, Speicher und sonstiger Infrastruktur) für elektrisch beziehungsweise mit Wasserstoff betriebene Flugzeuge?

Für eine luftseitige Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge und Geräte wurde eine Bedarfsanalyse durchgeführt. Die Kosten für die Errichtung dieser Ladeinfrastruktur werden derzeit ermittelt. Für Luftfahrzeuge besteht eine Stromversorgung durch stationäre oder mobile Ground Power Units. Die Anforderungen an eine Infrastruktur für die Aufladung von Elektroflugzeugen beziehungsweise die Betankung von Wasserstoffbetriebenen Flugzeugen wird derzeit in einem Fachausschuss der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) gemeinsam mit den teilnehmenden Flughafengesellschaften untersucht. Darüber hinaus gibt es keine konkreten Planungen.

4. Wie ist aktuell der Sachstand bei der Umsetzung des im Frühjahr 2023 beschlossenen Erbbaurechtsmodells am Flughafen Bremen?
 - a) Inwiefern ist die steuerrechtliche Prüfung des Erbbaurechtsmodells inzwischen abgeschlossen und welche wesentlichen Ergebnisse ergab die Prüfung?
 - b) Inwiefern wurde der Kaufvertrag inzwischen abgeschlossen beziehungsweise wann ist der Abschluss geplant?
 - c) Inwiefern wurde der Erbbaurechtsvertrag inzwischen abgeschlossen beziehungsweise wann ist der Abschluss geplant?

- d) Inwiefern muss für die Umsetzung des Erbbaurechtsmodells das Ortsgesetz zur Errichtung eines sonstigen Sondervermögens Hafen geändert werden? Wann soll das gegebenenfalls notwendige Gesetzgebungsverfahren eingeleitet werden?
- e) Inwiefern wurde die FBG inzwischen in das reguläre Cash Management der FHB aufgenommen?

Das Erbbaurechtsmodell sieht vor, dass die für den Flugbetrieb erforderlichen Flächen an die FHB (Stadtgemeinde) verkauft werden, nachdem sich die FBG zuvor ein Erbbaurecht bestellt hat. Die FBG wird als Erbbauberechtigte weiterhin den Betrieb des Flughafens sicherstellen und die Flughafeninfrastruktur bewirtschaften.

Für die Durchführung des Erbbaurechtsmodells ist die genaue Benennung der zu berücksichtigenden Flurstücke erforderlich. Teilweise überragen diese Flurstücke die für das Erbbaurechtsmodell vorgesehene Flächenabgrenzung, teilweise soll der außerhalb liegende Teil dieser Flurstücke bei der FBG verbleiben. Zwischenzeitlich hat GeoInformation im Auftrag der FBG die hiervon betroffenen Flurstücke geteilt und neu vermessen sowie amtlich eintragen lassen.

Antwort zu 4 a):

Im Ergebnis einer von der FBG beantragten verbindlichen Auskunft hat das Finanzamt Bremen in Aussicht gestellt, dass die Übertragung des Kaufgrundstücks sowie die Verpachtung an die FBG umsatzsteuerfrei erfolgen kann.

Das Erbbaurechtsmodell führt dazu, dass gegebenenfalls neben dem bestehenden Betrieb gewerblicher Art (BgA) Hafen ein zusätzlicher BgA (im Sondervermögen Hafen der Stadtgemeinde Bremen) anzunehmen ist. Ein BgA muss nicht formal gegründet werden, sondern entsteht automatisch, falls bestimmte Rahmenbedingungen vorliegen. Ein BgA kann hier aus mehreren Gründen vorliegen (Annahme eines Verpachtungs-BgA, Annahme eines Betriebsaufspaltungs-BgA, Annahme eines BgA Hafenbetrieb).

Im Rahmen der Umsetzung des Erbbaurechtsmodells wurden gemeinsam mit einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und der Abteilung Q des Senators für Finanzen mögliche ertragssteuerrechtlichen Auswirkungen geprüft.

Die Prüfung ergab, dass durch die Überlassung der betriebsnotwendigen Grundstücke der Flughafen Bremen GmbH der BgA Hafen nicht beeinflusst wird, sondern aufgrund der Betriebsaufspaltung ein BgA Flughafen im SV begründet wird. Die betriebsnotwendigen Grundstücke, die Anteile am Flughafen sowie Darlehen sind dem Betriebsvermögen des BgA Flughafen zuzuordnen, sodass potenzielle

Ausschüttungen der FBG der Besteuerung im BgA Flughafen unterliegen. Die Gewinne des BgA Flughafen unterliegen grundsätzlich einer Gesamtsteuerbelastung. Auf Basis der aktuellen Planungen würde eine Steuerbelastung frühestens ab 2028 entstehen. Eine Gestaltungsmöglichkeit zur Minimierung der Steuerlast im BgA Flughafen wäre die Umwandlung der FBG in eine GmbH & Co. KG im Jahr 2028 rückwirkend zum 1. Januar 2028.

Antwort zu 4 b):

Der erforderliche Grundstückskaufvertrag ist im Entwurf fertiggestellt. Der Abschluss kann erst nach Anpassung des Ortsgesetzes zum Sondervermögen Hafen erfolgen.

Antwort zu 4 c):

Der erforderliche Erbbaurechtsvertrag ist ebenfalls im Entwurf fertiggestellt. Der Abschluss kann erst nach Anpassung des Ortsgesetzes zum Sondervermögen Hafen erfolgen.

Antwort zu 4 d):

Die im Rahmen des Erbbaurechtsmodells durch das Sondervermögen von der Flughafen Bremen GmbH zu erwerbenden Grundstücke sind bisher nicht Teil der im Gesetzestext ausgewiesenen Flächen. Auch ist die Bewirtschaftung, Entwicklung und Sicherung der Flughafenflächen nicht von dem Gesetzeszweck erfasst.

Für die Durchführung des beschlossenen Erbbaurechtsmodells ist daher eine Änderung des Gesetzes erforderlich.

Das Verfahren zur Gesetzesänderung soll nach Vorliegen der Grundstückskarten erfolgen.

Antwort zu 4 e):

Die FBG und deren Tochtergesellschaften wurden im Dezember 2023 in das reguläre Cash Management der FHB aufgenommen.

5. Wie hat sich das jährliche Passagieraufkommen (Gesamtaufkommen) am Flughafen Bremen seit der Jahrtausendwende im Vergleich zu der „Peer Group“ an Wettbewerbsflughäfen (Dortmund, Dresden, Hamburg, Hannover, Leipzig/Halle, Münster/Osnabrück und Nürnberg) in absoluten Zahlen sowie prozentual entwickelt (bitte für Gesamtzeitraum – auch graphisch – darstellen sowie getrennt nach den Intervallen 2000 bis 2019 und 2022 bis 2023)?
 - a) Wie beurteilt der Senat das Abschneiden des Bremer Flughafens beim Vergleich – insbesondere zu seinen direkten Mitbewerbern im 200-km-Umkreis Hamburg, Hannover und Münster/Osnabrück?

Worin sieht er die Ursachen für gegebenenfalls unterschiedliche Entwicklungen?

- b) Wie stellen sich relevante Wettbewerbsfaktoren (Betriebszeiten, nutzbare Startbahnlänge, Anzahl der HUB-Verbindungen sowie – sofern öffentlich verfügbar – aktuelle Umsatzerlöse und Jahresergebnisse) an den einzelnen Flughäfen dar und wie beurteilt der Senat diese Zahlen?
- c) Wann wird der Flughafen nach den Prognosen des Senats wieder eine Passagierzahl (Gesamtaufkommen) von mindestens zwei Millionen pro Jahr erreichen? Welche Passagierzahl strebt der Senat langfristig an?
- d) Wie wird sich nach den Prognosen des Senats die von der Bundesregierung beschlossene Anhebung der Luftverkehrsabgabe auf die zukünftige Passagierentwicklung sowie die Erlössituation des Flughafens Bremen auswirken?

Das Passagieraufkommen hat sich wie folgt entwickelt:

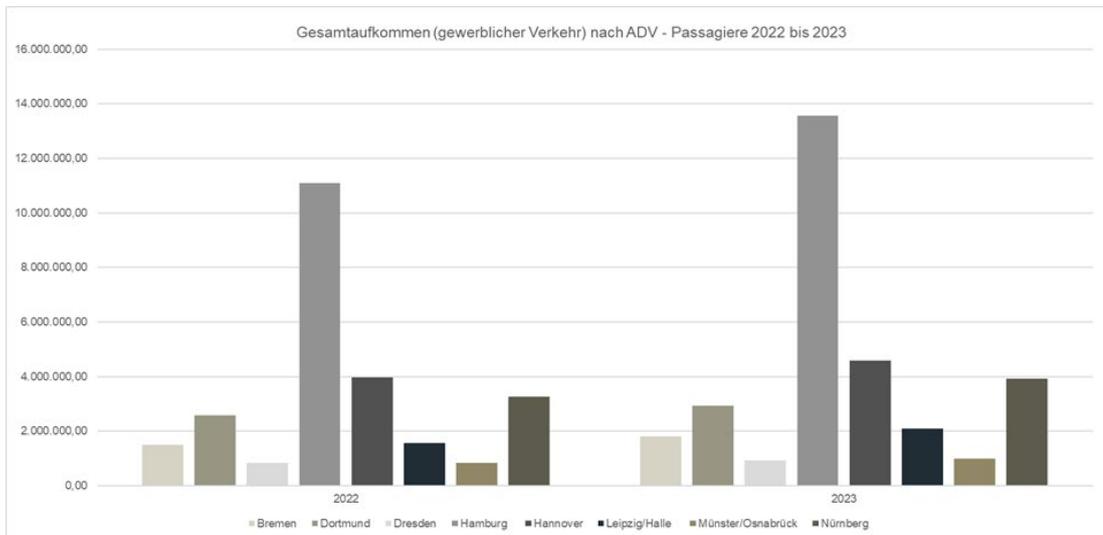
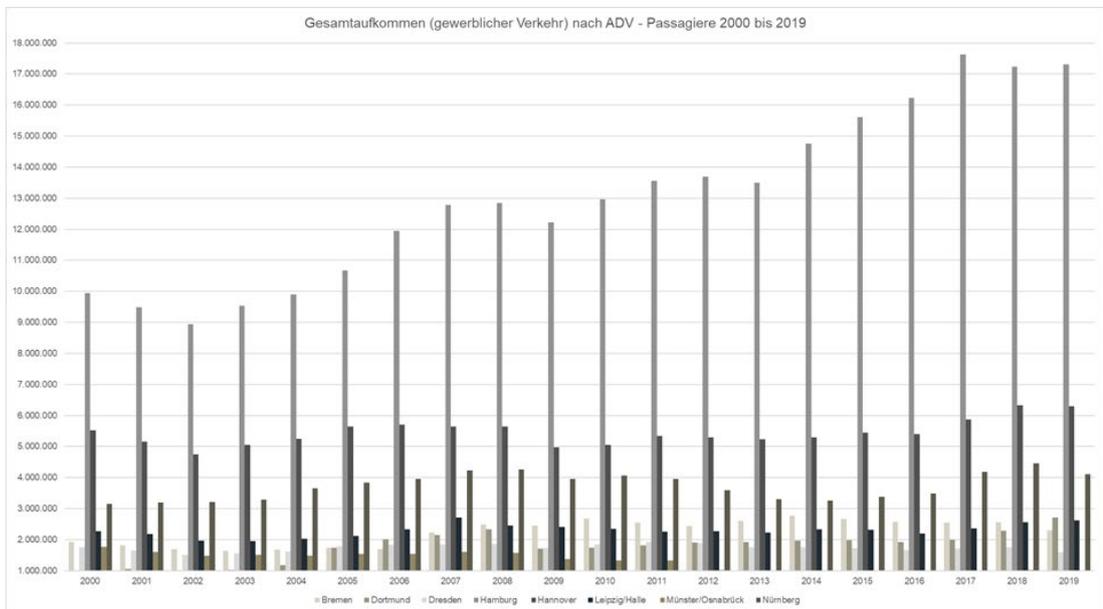
Flughafen	jährliche Passagieraufkommen										
	2000	2001	%	2002	%	2003	%	2004	%	2005	%
Bremen	1.918.064	1.819.831	-5,1%	1.693.015	-7,0%	1.639.834	-3,1%	1.674.987	2,1%	1.739.797	3,9%
Dortmund	0	1.064.149		994.478	-6,5%	1.023.329	2,9%	1.179.028	15,2%	1.742.911	47,8%
Dresden	1.759.638	1.642.736	-6,6%	1.518.784	-7,5%	1.553.774	2,3%	1.620.781	4,3%	1.782.901	10,0%
Hamburg	9.949.269	9.490.432	-4,6%	8.946.505	-5,7%	9.529.924	6,5%	9.893.700	3,8%	10.676.016	7,9%
Hannover	5.530.284	5.157.558	-6,7%	4.751.921	-7,9%	5.044.870	6,2%	5.249.169	4,0%	5.637.385	7,4%
Leipzig/Halle	2.276.840	2.174.031	-4,5%	1.968.429	-9,5%	1.951.121	-0,9%	2.026.550	3,9%	2.122.233	4,7%
Münster/Osnabrück	1.764.885	1.607.437	-8,9%	1.476.734	-8,1%	1.512.786	2,4%	1.488.661	-1,6%	1.540.656	3,5%
Nürnberg	3.149.881	3.195.818	1,5%	3.208.287	0,4%	3.290.299	2,6%	3.648.580	10,9%	3.843.710	5,3%

Flughafen	jährliche Passagieraufkommen									
	2006	%	2007	%	2008	%	2009	%	2010	%
Bremen	1.697.883	-2,4%	2.232.018	31,5%	2.486.337	11,4%	2.448.851	-1,5%	2.676.297	9,3%
Dortmund	2.019.651	15,9%	2.155.057	6,7%	2.329.440	8,1%	1.716.516	-26,3%	1.747.731	1,8%
Dresden	1.836.068	3,0%	1.849.836	0,7%	1.856.390	0,4%	1.718.923	-7,4%	1.843.113	7,2%
Hamburg	11.954.117	12,0%	12.780.631	6,9%	12.838.350	0,5%	12.229.319	-4,7%	12.962.429	6,0%
Hannover	5.699.299	1,1%	5.644.582	-1,0%	5.637.517	-0,1%	4.969.799	-11,8%	5.059.800	1,8%
Leipzig/Halle	2.339.989	10,3%	2.719.256	16,2%	2.457.077	-9,6%	2.410.812	-1,9%	2.348.597	-2,6%
Münster/Osnabrück	1.551.173	0,7%	1.606.425	3,6%	1.570.506	-2,2%	1.382.069	-12,0%	1.332.456	-3,6%
Nürnberg	3.961.458	3,1%	4.238.275	7,0%	4.269.606	0,7%	3.965.743	-7,1%	4.068.799	2,6%

Flughafen	jährliche Passagieraufkommen									
	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%
Bremen	2.552.157	-4,6%	2.447.007	-4,1%	2.605.692	6,5%	2.773.129	6,4%	2.660.754	-4,1%
Dortmund	1.822.066	4,3%	1.902.133	4,4%	1.924.386	1,2%	1.965.723	2,1%	1.985.379	1,0%
Dresden	1.917.915	4,1%	1.886.425	-1,6%	1.754.139	-7,0%	1.756.459	0,1%	1.722.863	-1,9%
Hamburg	13.558.261	4,6%	13.697.402	1,0%	13.502.553	-1,4%	14.760.280	9,3%	15.610.072	5,8%
Hannover	5.340.264	5,5%	5.287.831	-1,0%	5.234.909	-1,0%	5.291.882	1,1%	5.452.669	3,0%
Leipzig/Halle	2.263.668	-3,6%	2.279.221	0,7%	2.234.231	-2,0%	2.328.341	4,2%	2.317.255	-0,5%
Münster/Osnabrück	1.323.689	-0,7%	1.020.917	-22,9%	853.904	-16,4%	894.390	4,7%	817.049	-8,6%
Nürnberg	3.962.617	-2,6%	3.597.136	-9,2%	3.309.629	-8,0%	3.257.348	-1,6%	3.381.681	3,8%

Flughafen	jährliche Passagieraufkommen									
	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%		
Bremen	2.573.502	-3,3%	2.540.084	-1,3%	2.561.535	0,8%	2.305.794	-10,0%		
Dortmund	1.918.845	-3,4%	2.000.695	4,3%	2.284.176	14,2%	2.719.566	19,1%		
Dresden	1.664.676	-3,4%	1.706.563	2,5%	1.758.913	3,1%	1.595.675	-9,3%		
Hamburg	16.224.154	3,9%	17.622.997	8,6%	17.234.229	-2,2%	17.308.773	0,4%		
Hannover	5.408.814	-0,8%	5.870.104	8,5%	6.324.634	7,7%	6.301.366	-0,4%		
Leipzig/Halle	2.189.804	-5,5%	2.361.534	7,8%	2.567.783	8,7%	2.615.801	1,9%		
Münster/Osnabrück	781.753	-4,3%	962.348	23,1%	1.020.302	6,0%	986.260	-3,3%		
Nürnberg	3.484.825	3,1%	4.186.961	20,1%	4.466.864	6,7%	4.111.689	-8,0%		

Passagiere	jährliche Passagieraufkommen		
	2022	2023	%
Bremen	1.493.007	1.814.892	21,6%
Dortmund	2.586.238	2.934.316	13,5%
Dresden	838.387	929.928	10,9%
Hamburg	11.096.296	13.559.912	22,2%
Hannover	3.961.983	4.599.823	16,1%
Leipzig/Halle	1.558.602	2.101.425	34,8%
Münster/Osnabrück	830.772	991.031	19,3%
Nürnberg	3.272.138	3.923.254	19,9%



Antwort zu 5 a):

Legt man die Zahlen des Verbandes ADV zugrunde ergibt sich folgendes Bild wie sich die Entwicklung im Vergleich zur Vor-Corona Zeit darstellt.

Der Betrachtungszeitraum (Recovery Rate) 2019 mit 2023 ergibt folgendes Bild:

Bremen:	78,7 Prozent
Hamburg:	78,3 Prozent
Hannover:	73,0 Prozent
Münster/Osnabrück:	100,5 Prozent

Im Vergleich zu Hamburg und Hannover ist der Flughafen Bremen gut aufgestellt, die Erholung verläuft gleich gut, beziehungsweise leicht besser. Bei Münster/Osnabrück ist zu berücksichtigen, dass Münster/Osnabrück 2019 durch die Germania-Insolvenz stärker betroffen war als Bremen, daher war solch ein guter Recovery Rate möglich. Ferner spiegelt sich bei Münster/Osnabrück die besonders starke Erholung des touristischen Sektors wider, innerdeutsche Verkehre fielen nicht ins Gewicht, wie in Bremen und den beiden anderen Wettbewerbern.

Antwort zu 5 b):

Betriebszeiten: Durch den 24/7-Betrieb in Hannover und Münster/Osnabrück entsteht für diese beiden Airports ein großer Vorteil. Ein Großteil der Abflüge findet an beiden Airports, vor allem im touristischen Verkehr in den Nachtzeiten zwischen 22:30 und 6:00 Uhr statt (über 50 Prozent, Quelle: Flugpläne Sommer 2023). Auch Hamburg hat durch eine uneingeschränkte Nutzung zwischen 6:00 und 23:00 Uhr möglicherweise einen kleinen Wettbewerbsvorteil gegenüber Bremen (6:00 bis 22:30 Uhr).

HUB-Verbindungen: Bis auf Paris konnten in Bremen alle HUB-Verbindungen, die 2019 bestanden, wiederhergestellt werden. Neu hinzu kommt in 2024 der HUB Wien. Münster/Osnabrück besaß lediglich die HUB-Verbindungen der Lufthansa nach Frankfurt und München, beide sind wiederhergestellt. Hannover und vor allem Hamburg besaßen in der Vergangenheit traditionell mehr HUB-Verbindungen. In Hamburg sind alle 2019 existierenden HUB-Verbindungen wiederhergestellt, in Hannover fehlen zum Beispiel noch Warschau und Helsinki.

Startbahnlänge: Die zur allgemeinen Nutzung verfügbare Startbahnlänge von lediglich 2 040 m stellt eine wichtige Einschränkung am Flughafen Bremen dar. Alle Mitbewerber verfügen hier über bessere, teilweise sehr viel bessere Bedingungen. Strecken nach Hurghada oder Teneriffa können zum Beispiel teilweise nicht mit voller Beladung ab Bremen geflogen werden. Die ägyptische Airline Air Cairo hat nach eigenen Angaben aus diesem Grund Bremen bisher nicht in das Netzwerk aufgenommen. Auch mit dem immer häufiger im touristischen Segment genutzten Flugzeugtypen (Airbus A319, A320 und Boeing B737-800 Winglets) können bestimmte Strecken nicht

vollbeladen geflogen werden. Die teilweise oder ganze Mitnutzung der Sonderstartbahnen könnte diesen Umstand aus rein flugbetrieblicher Sicht abmildern.

Die Umsatzerlöse und Jahresergebnisse für 2023 sind noch nicht veröffentlicht. Die „aktuellen“ Vorjahre sind aufgrund der weltweiten verschiedenen Krisen (Corona-Pandemie und Krieg in Osteuropa) nicht repräsentativ.

Antwort zu 5 c):

In 2025 erwartet der Senat ein Passagieraufkommen von rund zwei Millionen.

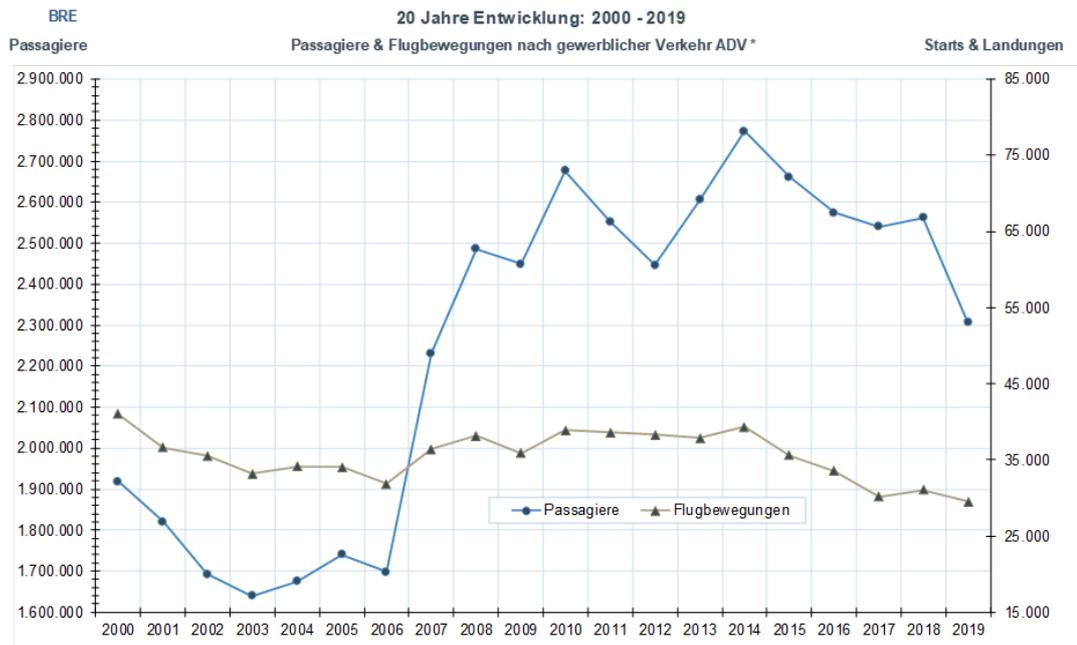
Eine Erholung des Passagieraufkommens auf das Vorkrisenniveau von 2,3 Millionen bis 2,5 Millionen Passagiere ist mittelfristig zu erwarten. Jedoch steht diese sowohl in Abhängigkeit von nicht nur weltweiten Einflussfaktoren, als auch nationalen Einflussfaktoren wie Sicherheitsgebühren, Flugverkehrssteuer und Luftsicherheitsgebühren sowie Fachkraftmangel und Flugzeugknappheit.

Antwort zu 5 d):

Die Fluggesellschaft Ryanair hat bereits in 2024 mit einem reduzierten Programm auf die geplante Erhöhung der Luftsicherheitsgebühr reagiert. Es werden nur noch fünf anstelle der zunächst geplanten zehn Destinationen ab Bremen angeboten. Die Erhöhung der Luftverkehrsabgabe wird dazu führen, dass vor allem Low-Cost-Carrier kaum Wachstum planen oder sogar weitere Strecken und/oder Frequenzen reduzieren.

6. Wie haben sich das jährliche Passagieraufkommen (Gesamtaufkommen) und die jährlichen Flugbewegungen am Flughafen Bremen von der Jahrtausendwende bis vor Beginn der Coronapandemie entwickelt (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
 - a) Wie hat sich dementsprechend die durchschnittliche Passagieranzahl pro Flug sowie die durchschnittliche Sitzplatzauslastung pro Flug in diesem Zeitraum entwickelt?
 - b) Wie interpretiert der Senat diese Entwicklungen?

Darstellung des jährlichen Passagieraufkommens und der Flugbewegen ab dem Jahr 2000:



Bemerkungen

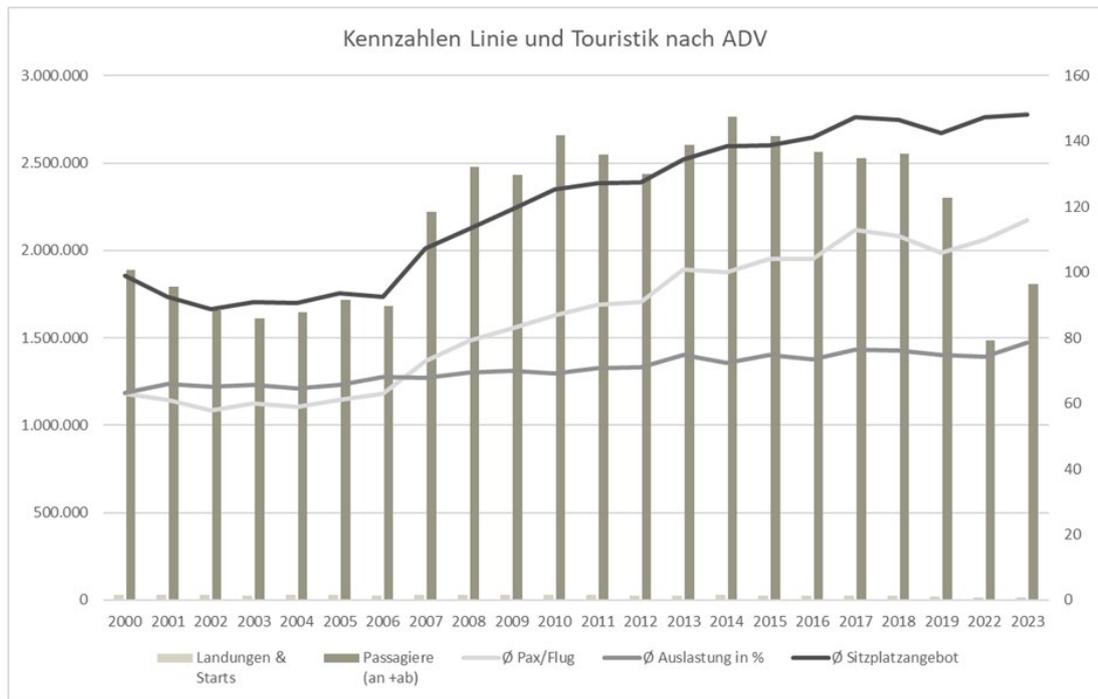
* nicht gewerbliche Flüge wie z.B. Beluga Flüge etc nicht enthalten

Antwort zu 6 a):

Darstellung der durchschnittlichen Passagieranzahl pro Flug sowie die durchschnittliche Sitzplatzauslastung pro Flug seit dem Jahr 2000:

Kennzahlen für Linie und Touristik nach ADV

Jahr	Landungen & Starts	Passagiere (an +ab)	Ø Pax/Flug	Ø Auslastung in %	Ø Sitzplatzangebot
2000	30.137	1.889.563	63	63,3	99,1
2001	29.405	1.795.454	61	65,9	92,7
2002	28.707	1.658.958	58	65,1	88,8
2003	26.895	1.609.406	60	65,8	90,9
2004	28.069	1.646.562	59	64,6	90,8
2005	27.919	1.716.328	61	65,7	93,6
2006	26.737	1.682.203	63	68,0	92,6
2007	30.505	2.221.979	73	67,8	107,4
2008	31.521	2.478.190	79	69,4	113,3
2009	29.199	2.434.951	83	70,1	119,0
2010	30.677	2.660.274	87	69,1	125,4
2011	28.318	2.548.001	90	70,7	127,3
2012	26.909	2.437.956	91	71,1	127,5
2013	25.866	2.601.922	101	74,8	134,5
2014	27.500	2.763.698	100	72,5	138,6
2015	25.525	2.653.221	104	74,9	138,8
2016	24.709	2.564.743	104	73,6	141,1
2017	22.484	2.531.217	113	76,5	147,2
2018	22.929	2.553.784	111	76,1	146,4
2019	21.640	2.302.580	106	74,7	142,4
2022	13.565	1.487.578	110	74,4	147,5
2023	15.573	1.809.621	116	78,5	148,1



Antwort zu 6 b):

Es ist eine beständige Zunahme der Kennwerte „Passagieranzahl pro Flug“ und „Sitzplatzauslastung“ über den Verlauf der vergangenen Jahre zu verzeichnen. Das führt tendenziell auch zu geringerem passagierspezifischen Kerosinverbrauch durch den Luftverkehr am Verkehrsflughafen Bremen (vergleiche dazu auch Antwort zu Frage 7). Der Senat begrüßt diese Entwicklung.

7. Wie hat sich der durchschnittliche Kerosinverbrauch pro Passagier und 100 km am Flughafen Bremen seit der Jahrtausendwende entwickelt (hilfswise anderen geeigneten Bezugspunkt beziehungsweise anderes geeignetes Startjahr wählen; bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?

a) Wie interpretiert der Senat diese Entwicklungen?

Im Jahr 2023 lag der durchschnittliche Kerosinverbrauch der deutschen Luftverkehrswirtschaft bei circa 3,6 Litern pro Passagier und 100 km. Im Jahr 1990 wurden in der deutschen Passagierluftfahrt noch circa 6,3 Liter Kerosin pro Passagier und 100 km verbraucht, seitdem wurde der Wert um 43 Prozent reduziert. Er stagniert allerdings seit dem Jahr 2017, dieses ist auf die derzeit zur Verfügung stehende Luftfahrzeugtechnologie, den Flottenmix der Luftverkehrsgesellschaften und die Flugstreckenprofile zurückzuführen.

Im Jahr 2019 vor der COVID-19 Pandemie flog die deutsche Luftverkehrswirtschaft insgesamt 333 463 431 670 Passagierkilometer. Der absolute Kerosinverbrauch dafür lag bei 11 879 401 738 Liter. Daraus ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 3,56 Liter Kerosin

pro 100 Passagierkilometer. Die etwas höheren Werte in den Jahren während und nach der COVID-19-Pandemie sind auf die geringeren Passagierkilometer zurückzuführen. Die Luftverkehrswirtschaft erholt sich weiterhin nur langsam von den Auswirkungen der Pandemie und muss mit weiteren Erschwernissen wie der Luftverkehrsabgabe und Erhöhung der Luftsicherheitsgebühren umgehen.

Eine ausschließlich auf den Verkehrsflughafen Bremen bezogene Statistik existiert nicht, da hierzu mangels Zurechenbarkeit zu einem konkreten Flughafen keine Datenbasis beziehungsweise Erhebungen vorliegen.

Antwort zu 7 a):

Bremen unterstützt die weiteren Entwicklungen in der Luftfahrt im Rahmen der Initiative „Green Aviation“. Insbesondere die Reduzierung der Verbräuche steht dabei im Mittelpunkt. Neben den weiteren Entwicklungen in den Bereichen Moveables und neue Materialien werden auch die Entwicklungen im Bereich neuer Antriebskonzepte (Stichwort Wasserstoff und/oder elektrisches Fliegen) und optimierter Flugrouten im neuen Luft- und Raumfahrtforschungsprogramm unterstützt.

8. Wie haben sich die Lärmwerte in den verschiedenen Lärmschutzzonen um den Flughafen Bremen (Tag-Schutzzone 1, Tag-Schutzzone 2, Nachtschutzzone-L) im langjährigen Vergleich und Durchschnitt entwickelt (bitte hierfür geeignete Parameter, wie Energieäquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel, Tag-Abend-Nacht-Lärmindex gemäß 34. BImSchV und Einzelschallpegel in Dezibel verwenden)?

a) Wie interpretiert der Senat diese Entwicklung?

Die Darstellung der Lärmschutzzonen erfolgt aufgrund berechneter Werte auf Basis des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Im Jahre 2021 wurde ein neuer Lärmschutzbereich basierend auf einer Prognose der Flugbewegungen nach AzB (Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen) für das Jahr 2030 erlassen. Bei der Überprüfung des bisherigen Lärmschutzbereichs wurde an einem Punkt der Tag-Schutzzone 1 auf dem Airbus-Gelände eine Änderung um 2 dB festgestellt. Ansonsten ist der neu festgesetzte Lärmschutzbereich einschließlich seiner Schutzzonen bis auf marginale Änderungen mit dem vorherigen Lärmschutzbereich vergleichbar.

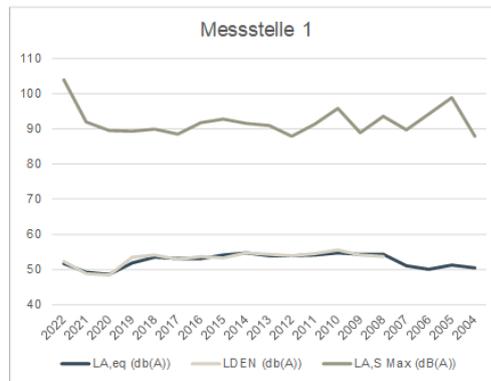
Die angefragten Werte zielen auf gemessene Werte ab, die in den Jahren 2004 bis 2022 teilweise zur Verfügung stehen. Die Messwerte, die auf der Internetseite

<https://www.bremen-airport.com/umwelt/fluglaerm/umwelt-archiv>

der FBG in der Umweltdatenbank enthalten sind, wurden für diese Anfrage ausgewertet und visuell aufbereitet in der untenstehenden Tabelle. Dabei stellt der „LA, eq“ den angefragten Energie-äquivalenten Dauerschallpegel, der „LDEN“ den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex und „LA, S Max“ den Einzelschallpegel dar:

Messstelle 1 - Karl-Grunert-Straße

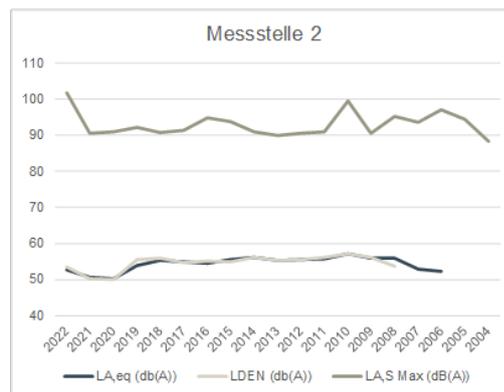
Jahr	LA,eq (dB(A))	LDEN (dB(A))	LA,S Max (dB(A))
2022	51,7	52,3	104,1
2021	49,3	48,8	92,1
2020	48,7	48,4	89,6
2019	51,8	53,4	89,3
2018	53,5	54,1	90
2017	53,1	52,8	88,6
2016	53,1	53,6	91,9
2015	54,1	53,2	92,8
2014	54,7	54,8	91,6
2013	54	54,4	91
2012	54	53,9	87,9
2011	54,2	54,5	91,4
2010	54,8	55,5	95,9
2009	54,3	54,2	89
2008	54,3	53,7	93,6
2007	51,1		89,7
2006	50		94,2
2005	51,2		98,9
2004	50,4		88



Der LA,eq ist jeweils für die sechs verkehrsreichsten Monate angegeben. Diese variieren in den dargestellten Jahren. Die Daten für die angefragten Werte LDEN und LA, S Max basieren auf Jahreswerten. Für die Jahre 2004 - 2007 konnte aufgrund der Kürze der Zeit kein LDEN bestimmt werden.

Messstelle 2 - Friedhof Huckelriede

Jahr	LA,eq (dB(A))	LDEN (dB(A))	LA,S Max (dB(A))
2022	52,7	53,4	101,7
2021	50,7	50,3	90,5
2020	50,2	50	91
2019	53,9	55,5	92,2
2018	55,3	55,9	90,7
2017	54,9	54,7	91,4
2016	54,5	55,1	94,8
2015	55,5	55	93,8
2014	56,1	56,2	90,9
2013	55,3	55,4	89,9
2012	55,5	55,6	90,5
2011	55,8	56,2	91
2010	57,1	57,2	99,5
2009	56	56,1	90,5
2008	56	53,7	95,2
2007	52,9		93,6
2006	52,2		97
2005			94,4
2004	51,2		88,3

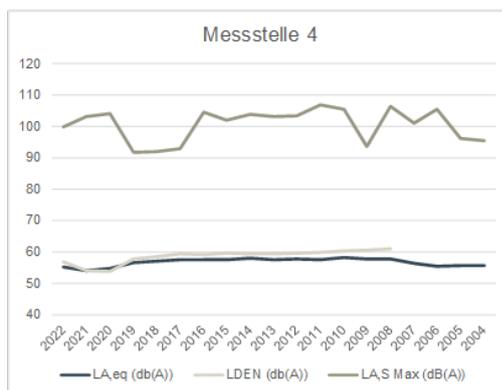


Der LA,eq ist jeweils für die sechs verkehrsreichsten Monate angegeben. Diese variieren in den dargestellten Jahren. Die Daten für die angefragten Werte LDEN und LA,S Max basieren auf Jahreswerten. Für die Jahre 2004 - 2007 konnte aufgrund der Kürze der Zeit kein LDEN bestimmt werden.

Die Messstelle 2 war im Jahr 2004 und 2005 für mehrere Monate aufgrund von Bauarbeiten abgeschaltet. Aus diesem Grunde liegen teilweise nur unzureichende Daten vor.

Messstelle 4 - Werder Karree

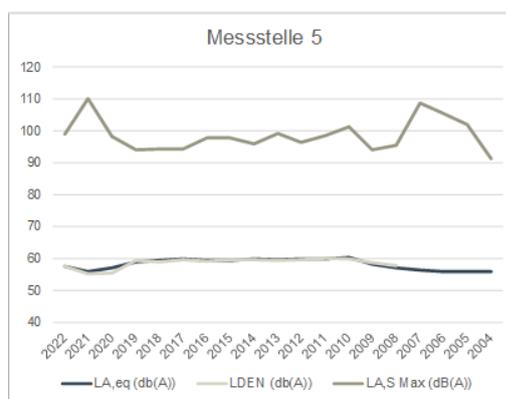
Jahr	LA _{eq} (dB(A))	LDEN (dB(A))	LA _S Max (dB(A))
2022	55,3	56,8	99,9
2021	54	54	103,2
2020	54,7	53,9	104,1
2019	56,7	57,8	91,8
2018	57	58,5	92,1
2017	57,6	59,4	93
2016	57,5	59,1	104,5
2015	57,5	59,7	101,9
2014	57,9	59,4	103,8
2013	57,6	59,3	103,1
2012	57,7	59,7	103,3
2011	57,6	59,9	106,8
2010	58,3	60,2	105,5
2009	57,8	60,5	93,6
2008	57,8	60,9	106,4
2007	56,3		101
2006	55,5		105,6
2005	55,7		96,1
2004	55,7		95,4



Der LA_{eq} ist jeweils für die sechs verkehrsreichsten Monate angegeben. Diese variieren in den dargestellten Jahren.
Die Daten für die angefragten Werte LDEN und LA_S Max basieren auf Jahreswerten.
Für die Jahre 2004 - 2007 konnte aufgrund der Kürze der Zeit kein LDEN bestimmt werden.

Messstelle 5 - Villingen Weg

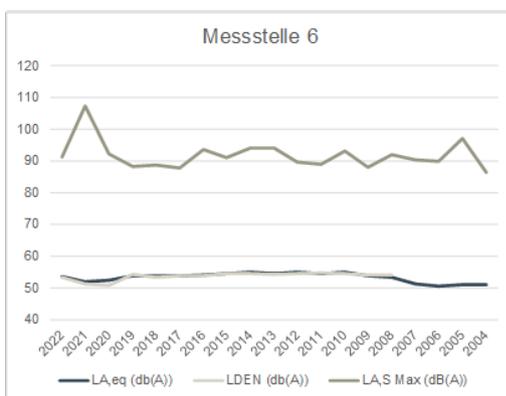
Jahr	LA _{eq} (dB(A))	LDEN (dB(A))	LA _S Max (dB(A))
2022	57,5	57,5	98,9
2021	56	55,2	110,2
2020	57,1	55,4	98,2
2019	58,9	59,4	94,1
2018	59,3	58,9	94,4
2017	59,9	59,7	94,2
2016	59,3	59,2	97,7
2015	59,4	59,5	97,9
2014	59,8	59,5	96
2013	59,5	59,3	99,2
2012	59,9	59,7	96,5
2011	59,8	60	98,5
2010	60,2	59,9	101,2
2009	58,2	58,7	94,1
2008	57	57,8	95,4
2007	56,3		108,8
2006	55,8		105,6
2005	55,9		102,1
2004	55,9		91,3



Der LA_{eq} ist jeweils für die sechs verkehrsreichsten Monate angegeben. Diese variieren in den dargestellten Jahren.
Die Daten für die angefragten Werte LDEN und LA_S Max basieren auf Jahreswerten.
Für die Jahre 2004 - 2007 konnte aufgrund der Kürze der Zeit kein LDEN bestimmt werden.

Messstelle 6 - Schwäbisch-Hall-Straße

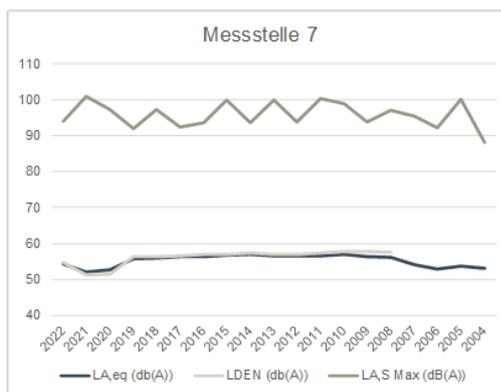
Jahr	LA _{eq} (dB(A))	LDEN (dB(A))	LA _S Max (dB(A))
2022	53,5	53,4	91,4
2021	52	51,3	107,3
2020	52,4	50,8	92,2
2019	53,7	54,2	88,2
2018	53,8	53,3	88,8
2017	53,8	53,8	87,8
2016	54	53,8	93,6
2015	54,5	54,6	91
2014	54,9	54,4	94
2013	54,6	54,2	94,1
2012	54,9	54,6	89,6
2011	54,6	54,7	89
2010	55	54,5	93,2
2009	53,8	54,1	88,1
2008	53,4	54	91,9
2007	51,3		90,3
2006	50,5		90
2005	51,1		97,1
2004	51		86,3



Der LA_{eq} ist jeweils für die sechs verkehrsreichsten Monate angegeben. Diese variieren in den dargestellten Jahren.
Die Daten für die angefragten Werte LDEN und LA_S Max basieren auf Jahreswerten.
Für die Jahre 2004 - 2007 konnte aufgrund der Kürze der Zeit kein LDEN bestimmt werden.

Messstelle 7 - Roland Center

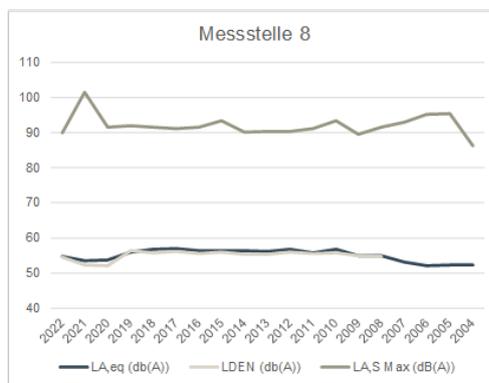
Jahr	LA _{eq} (dB(A))	LDEN (dB(A))	LA _S Max (dB(A))
2022	54,3	54,8	94,1
2021	52,1	51,3	101
2020	52,7	51,5	97,3
2019	55,7	56,4	92
2018	56	56,4	97,3
2017	56,3	56,5	92,4
2016	56,3	57	93,6
2015	56,8	57	100
2014	57	57,3	93,6
2013	56,5	56,9	100
2012	56,6	56,9	93,9
2011	56,5	57,4	100,4
2010	57	57,8	99
2009	56,4	57,7	93,9
2008	56,2	57,6	97
2007	54,2		95,4
2006	52,9		92,2
2005	53,6		100,2
2004	53,1		88,1



Der LA_{eq} ist jeweils für die sechs verkehrsreichsten Monate angegeben. Diese variieren in den dargestellten Jahren.
Die Daten für die angefragten Werte LDEN und LA_S Max basieren auf Jahreswerten.
Für die Jahre 2004 - 2007 konnte aufgrund der Kürze der Zeit kein LDEN bestimmt werden.

Messstelle 8 - Hohenhorster Weg

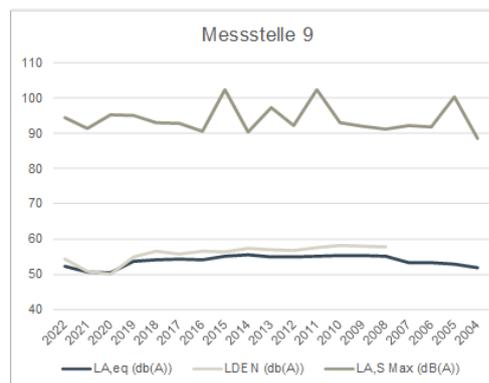
Jahr	LA _{eq} (dB(A))	LDEN (dB(A))	LA _S Max (dB(A))
2022	54,8	54,6	90
2021	53,5	52,3	101,5
2020	53,7	52	91,5
2019	56	56,4	92,1
2018	56,8	55,7	91,5
2017	57	56,1	91,1
2016	56,4	55,6	91,6
2015	56,4	55,9	93,5
2014	56,4	55,4	90,2
2013	56,2	55,3	90,4
2012	56,7	55,9	90,4
2011	55,8	55,5	91,1
2010	56,7	55,8	93,4
2009	54,9	55	89,5
2008	55	54,8	91,5
2007	53,1		93
2006	52,1		95,2
2005	52,3		95,5
2004	52,2		86,2



Der LA_{eq} ist jeweils für die sechs verkehrsreichsten Monate angegeben. Diese variieren in den dargestellten Jahren.
Die Daten für die angefragten Werte LDEN und LA_S Max basieren auf Jahreswerten.
Für die Jahre 2004 - 2007 konnte aufgrund der Kürze der Zeit kein LDEN bestimmt werden.

Messstelle 9 - Hengeloer Straße

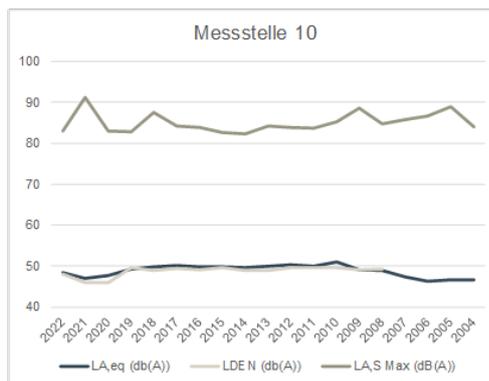
Jahr	LA _{eq} (dB(A))	LDEN (dB(A))	LA _S Max (dB(A))
2022	52,3	54,3	94,5
2021	50,7	50,9	91,3
2020	50,5	50,1	95,2
2019	53,6	54,9	95
2018	54,2	56,6	93
2017	54,3	55,8	92,9
2016	54,2	56,5	90,6
2015	55,1	56,4	102,5
2014	55,5	57,4	90,3
2013	54,9	56,9	97,3
2012	55	56,7	92,3
2011	55,2	57,5	102,4
2010	55,4	58,1	93
2009	55,4	58	92,1
2008	55,2	57,8	91,2
2007	53,3		92,2
2006	53,2		91,8
2005	52,8		100,3
2004	51,9		88,6



Der LA_{eq} ist jeweils für die sechs verkehrsreichsten Monate angegeben. Diese variieren in den dargestellten Jahren.
Die Daten für die angefragten Werte LDEN und LA_S Max basieren auf Jahreswerten.
Für die Jahre 2004 - 2007 konnte aufgrund der Kürze der Zeit kein LDEN bestimmt werden.

Messstelle 10 - Rathaus Stuhr

Jahr	LA _{eq} (dB(A))	L _{DEN} (dB(A))	LA _S Max (dB(A))
2022	48,4	48	83
2021	47	45,9	91,2
2020	47,8	45,9	83
2019	49,3	49,6	82,9
2018	49,8	49	87,5
2017	50,1	49,4	84,3
2016	49,9	49,1	83,8
2015	49,9	49,6	82,7
2014	49,7	48,9	82,3
2013	50	49	84,3
2012	50,4	49,6	83,9
2011	50	49,6	83,7
2010	51	49,7	85,3
2009	49,1	49,2	88,6
2008	48,9	49,3	84,8
2007	47,3		85,8
2006	46,3		86,6
2005	46,6		89
2004	46,6		84,1



Der LA_{eq} ist jeweils für die sechs verkehrsreichsten Monate angegeben. Diese variieren in den dargestellten Jahren. Die Daten für die angefragten Werte L_{DEN} und LA_S Max basieren auf Jahreswerten. Für die Jahre 2004 - 2007 konnte aufgrund der Kürze der Zeit kein L_{DEN} bestimmt werden.

Insgesamt lässt sich die Tendenz erkennen, dass der Dauerschallpegel gesunken ist. Insbesondere an den Messstellen 1 (Karl-Grunert-Straße), 7 (Roland-Center) und 9 (Hengeloer Straße) konnten Lärmreduzierungen im Bereich von circa 3 dB(A) festgestellt werden. Gemäß wissenschaftlichen Erkenntnissen ist eine Abnahme des Dauerschallpegels unter Laborbedingungen bei 1 dB (A) für das menschliche Gehör spürbar. Im normalen Alltagsgeschehen wird von einer Wahrnehmbarkeit ab 3 dB (A) gesprochen. Insofern geht der Senat davon aus, dass die oben genannten Änderungen für die den Flughafen Bremen umgebende Nachbarschaft spürbar sind.

Der LAS Max wurde in den Auswertungen wie gewünscht aufgenommen. Dieser besitzt jedoch eine geringe Aussagekraft, da hiermit einzelne Werte in den dargestellten Jahren wiedergegeben werden. Einzelne gemessene Werte können keine Aussage zur tatsächlichen Lärmbelastung wiedergeben, da diese stark von Faktoren wie Windrichtung, Luftdruck und Gewicht der Luftfahrzeuge abhängen.

Die Auswertungen der gemessenen Lärmwerte können nicht mit den errechneten Werten für den Lärmschutzbereich verglichen werden, sodass die Frage nur modifiziert beantwortet werden kann.

Antwort zu 8 a):

Die durch Messung ermittelten Dauerschallpegel der vergangenen Jahre bleiben deutlich hinter den der Berechnung des Lärmschutzbereichs zugrundeliegenden Prognosewerte zurück.

Dies bestätigt einerseits, dass mit der Einrichtung des Lärmschutzbereichs nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ein wirksames Schutzinstrument eingerichtet wurde und andererseits, dass der vom Flughafen Bremen ausgehende Fluglärm jeweils im rechtlichen Sinne keine unzumutbare Beeinträchtigung darstellt.

9. Welche Flugzeugtypen von welchen Herstellern, mit welcher maximalen Sitzplatzkapazität, welcher maximalen Reichweite, welchem maximalem Startgewicht und welchen zertifizierten Lärmwerten kommen derzeit am Flughafen Bremen überwiegend zum Einsatz und in welchem Umfang geschieht dies (bitte nach Bedarf geeignete Kategorien bilden)?

- a) Welche Flugzeugtypen (bitte nach den in der Hauptfrage verwendeten Parametern kategorisieren), die die Flughäfen der in Frage Nummer 5 genannten „Peer Group“ derzeit regelmäßig anfliegen, fliegen den Flughafen Bremen derzeit nicht an?
- b) Für welche dieser Flugzeugtypen stellen die in der Antwort auf Fragen Nummern 11 und 12 erwähnten Nutzungseinschränkungen für die Sonderstartbahnen ein rechtliches oder faktisches Hindernis dar (zum Beispiel, weil sie nicht voll beladen starten und dadurch nicht wirtschaftlich betrieben werden können)? Worin bestehen ansonsten die Hindernisse?

Am Flughafen Bremen kommen folgende Flugzeugtypen zum Einsatz:

Flugzeugtypen Linie und Touristik 2018, 2019, 2022 und 2023								
Flugzeugtyp *	Bezeichnung Flugzeugtyp	Hersteller	max. MTOW	max. Seats	Starts 2018	Starts 2019	Starts 2022	Starts 2023
319	A319-100	Airbus	75.500	156	2.647	1.523	1.607	1.941
73H	B737-800 Winglets	Boeing	79.000	189	2.624	2.401	1.328	1.251
320	A320-200	Airbus	77.000	180	1.089	1.359	1.026	845
CR9	Regional Jet RJ-900	Canadair	37.995	90	574	1.126	557	709
E7L	ERJ-175 Long Wing	Embraer	36.500	88	0	273	518	664
32A	A320-200 Sharklets	Airbus	73.500	180	443	735	382	605
E90	ERJ-190	Embraer	51.000	112	946	704	670	575
7M8	B737 MAX 8	Boeing	82.200	197	3	5	330	520
32N	A320neo	Airbus	77.000	186	117	175	103	175
321	A321-100	Airbus	89.000	230	953	448	59	107
32B	A321-200 Sharklets	Airbus	89.000	236	0	37	25	105
73J	B737-900 Winglets	Boeing	86.000	151	4	26	37	99
32Q	A321neo	Airbus	97.000	239	0	20	15	25
738	B737-800	Boeing	79.000	189	70	96	7	21
7M9	B737 MAX 9	Boeing	88.314	204	0	0	9	20
CS3	A220-300	Airbus	67.585	145	9	86	12	17
E95	ERJ-195	Embraer	51.000	120	124	49	30	13
CS1	A220-100	Airbus	58.000	125	4	73	0	10
734	B737-400	Boeing	65.090	168	1	19	19	6
295	ERJ-195-E2	Embraer	61.500	146	0	0	0	6
290	ERJ-190-E2	Embraer	56.400	106	0	39	0	1
332	A330-200	Airbus	89.000	220	0	7	1	0
E7S	ERJ-175 Short Wing	Embraer	38.790	88	769	519	0	0
E70	ERJ-170	Embraer	33.990	76	532	490	0	0
DH4	Dash-8-Q400	Bombardier	29.257	78	427	374	0	0
FRJ	DO-328JET	Dornier	15.660	32	0	93	0	0
739	B737-900	Boeing	85.139	151	28	22	0	0
AR8	RJ-85 Avroliner	Avro	46.039	112	7	20	0	0
100	Fokker-100	Fokker	45.810	100	7	10	0	0
M82	MD-82	McDonnell Douglas	67.812	172	1	6	0	0
318	A318-100	Airbus	68.000	131	3	1	0	0
73G	B737-700	Boeing	77.564	148	6	0	0	0
73W	B737-700 Winglets	Boeing	70.080	149	1	0	0	0
ER3	EMB-135	Embraer	24.300	13	1	0	0	0

* Reichweite und zertifizierte Lärmwerte nicht vorhanden

Antwort zu 9 a):

Zur Beantwortung dieser Frage liegen keine Daten vor.

Antwort zu 9 b):

Für alle am Verkehrsflughafen Bremen betriebenen Flugzeugtypen stellen die in der Antwort auf Fragen Nummern 11 und 12 dargelegten Nutzungseinschränkungen für die Sonderstartbahn ein rechtliches Hindernis dar. Die in der Tabelle aufgeführten regelmäßig verkehrenden Luftfahrzeuge der Linie und Touristik dürfen die Sonderstartbahn nicht nutzen, auch die Nutzung durch die für den Werksflugverkehr eingesetzten Flugzeugtypen (derzeit regelmäßig die Beluga ST, A300-600ST und Beluga XL, A330-700) für den Transport von Erzeugnissen der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie ist stark beschränkt (vergleiche Antworten auf Fragen Nummern 11 und 12).

Je nach Flugwetterbedingungen (insbesondere Temperatur und Luftdruck), Flugstrecke (mitzuführender Flugkraftstoff) und Nutzlast (Passagiere, Passagiergepäck und Fracht) kann die durch laut Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen für die allgemeine Nutzung genehmigte Startstrecke zu Reichweiten- oder Nutzlastbeschränkungen führen.

10. Welche Anreize bietet die derzeitige Entgeltordnung für den Flughafen Bremen für den Einsatz besonders kraftstoffsparender und leiser Flugzeuge der neusten Generation (zum Beispiel der NEO-Reihe von Airbus und der MAX-Reihe von Boeing)?

- a) Inwiefern hält der Senat diese Anreize für ausreichend?
- b) Inwiefern planen FBG und Senat in naher Zukunft eine Novelle der Entgeltordnung? Falls ja, wann soll diese erfolgen und welche Ziele werden damit verfolgt?

In der aktuellen Entgeltordnung werden unter § 2.1 emissions- und lärmbezogene Start- und Landeentgelte dargestellt. Der Anreiz für die Airlines besteht darin, dass je emissionsärmere und leisere Fluggeräte eingesetzt werden, desto geringere Start- und Landeentgelte werden erhoben.

Antwort zu 10 a):

Der Senat hält die derzeitigen Anreize zur Nutzung kraftstoffsparender und leiser Flugzeuge für ausreichend. Zwar könnte man bei oberflächlicher und isolierter Betrachtung der Entgeltordnung des Flughafens Bremen zu dem Schluss kommen, dass die Anreize, zumal nur Bestandteil der Gesamtentgelte, nicht wirkungsvoll sein könnten. Betrachtet man aber die entsprechenden Möglichkeiten der Fluggesellschaft im Gesamtkontext aller Entgeltordnungen mit entsprechenden Anreizen auf solcherlei Kostenherausforderungen zu reagieren, ergibt sich eine wirksame Gesamtmaßnahme.

Gleichwohl unterstützt der Senat das Bestreben der Flughafen Bremen GmbH in zukünftigen Entgeltordnungen die entsprechenden Anreize zu schärfen und gegebenenfalls den technischen Möglichkeiten der Luftfahrtindustrie anzupassen.

Antwort zu 10 b):

Eine neue Entgeltordnung ist in der Entwicklung, diese soll möglichst zum 1. November 2024 gültig sein. In dieser Entgeltordnung soll es weitere Anreize zum Einsatz von kraftstoffsparenden und leiseren Flugzeugen durch reduzierte Entgeltanteile geben.

Neben der „Incentivierung“ von nachhaltigen Flugzeugen, soll die Auslastung der Flugzeuge gefördert werden. Damit wird vermieden, dass Flugzeuge ohne hinreichende Auslastung fliegen.

11. Worin unterscheiden sich die Regelungen in den Planfeststellungsbeschlüssen vom 8. November 1989 und 31. Januar 1990 für die Anlegung und Nutzbarkeit der Sonderstartbahnen vor den Schwellen 09 und 27 mit 294 m beziehungsweise 300 m Länge auf dem Verkehrsflughafen Bremen von den Regelungen für die Sonderstartbahnen unter Buchstabe H. der Betriebsgenehmigung vom 11. September 2000?
- a) Was ist der Grund für mögliche inhaltliche Abweichungen zwischen den beiden Rechtsquellen?
 - b) Welche rechtliche und faktische Bindewirkung entfalten die Regelungen in den oben genannten Rechtsquellen im Einzelnen?

Vorbemerkung zu den Antworten 11 ff:

Mit dem öffentlich-rechtlichen Vertrag vom 25. Mai 1989 zwischen der „Freien Hansestadt Bremen“ (Land), der Stadtgemeinde Bremen, der Flughafen Bremen GmbH und der Gemeinde Stuhr verpflichtete sich die Flughafen Bremen GmbH unter § 1 Absatz 3 „zukünftig eine über den (...) festgelegten Wortlaut der luftrechtlichen Genehmigung hinausgehenden flugbetriebliche Nutzung der beiden Sonderstartbahnteile im Wege eines luftrechtlichen Genehmigungsänderungs- oder Planfeststellungsverfahrens nicht zu beantragen.“

Antwort:

Der Planfeststellungsbeschluss aus November 1989 (PFB 1989) wurde durch den Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Bremen, erlassen und regelt die Auswirkungen auf dem bremischen Gebiet, wobei die Änderungen auf niedersächsischem Gebiet mitgedacht werden. Die Regelungen des Abschnittes H. der Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen vom 21. August 2000 sind im PFB 1989 identisch in

der Ziffer 3.1 bis 3.6 im Rahmen des „flugbetrieblichen Gegenstandes der Planfeststellung“ enthalten. Die Regelungen des Abschnittes H. der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen vom 21. August 2000 werden in dem Planfeststellungsbeschluss vom 31. Januar 1990 (PFB 1990) durch die Bezirksregierung Hannover inhaltlich vergleichbar zum PFB 1989 geregelt.

Insofern ist zwischen den Ziffern 3.1 bis 3.6 der beiden Planfeststellungsbeschlüsse und den Ziffern H.1. bis H.6. der Flughafengenehmigung inhaltlich keinerlei Diskrepanz zu erkennen.

In Ziffer 3.7 des PFB 1989 und PFB 1990 ist eine weitergehende Bedingung aufgenommen, für den Fall, dass eine für vollstreckbar erklärte gerichtliche Entscheidung durch den aus der Grunddienstbarkeit berechtigten Eigentümer erwirkt wurde. Dieser Fall ist nach unserem Kenntnisstand in dieser Form nicht erwirkt worden, sodass die Regelungen der Ziffer 3.7 nicht relevant sind.

Wortlaut der Ziffer 3.7 des PFB 1989: „Erwirkt der aus der Grunddienstbarkeit, die im Grundbuch von Bremen, Bezirk VL 37 Blatt 35 eingetragen ist, berechnete jeweilige Eigentümer des Grundstücks Bremen, Neuenlander Straße 121, eine für vollstreckbar erklärte gerichtliche Entscheidung, durch die die Stadtgemeinde Bremen verpflichtet wird, die Startbahn in Verlängerung der Bahnachse ab Schwelle 27 nicht über 161,50 m hinaus nach Osten zu verlängern oder eine Nutzung einer nach Osten ab Schwelle 27 über 161,50 m hinaus verlängerten Startbahn mit dem nach Ziffern 3.1 bis 3.4 und 3.6 festgelegtem Inhalt zu unterlassen, dürfen von den nach Ziffer 3.4 insgesamt höchstens zulässigen 152 Starts im Kalenderjahr bis zu 16 Nachtstarts der in Ziffer 3.1 und 3.2 zugelassenen Verkehren im Kalenderjahr auf der Gesamtstartbahn – ohne vorherige Ausnahmezulassung durch die Genehmigungsbehörde im Einzelfall – betrieben werden.

Nachtstarts über diese Maximalzahl hinaus sind nur in dringenden Fällen zulässig und bedürfen in jedem Einzelfall der vorherigen Ausnahmezulassung durch die Genehmigungsbehörde.

Die Zulassung von gegenüber Ziffern 3.4 und 3.5 jährlich bis zu 14 zusätzlichen Nachtstarts wird unwirksam, wenn die gerichtliche Entscheidung oder ihre Vollstreckbarkeit aufgehoben ist und die volle 300-m-Sonderstartbahn vor Schwelle 27 betrieben wird.“

Antwort zu 11 a) und b):

In der Flughafengenehmigung fehlt die oben angegebenen Ziffer 3.7 f aus den Planfeststellungsbeschlüssen. Da die dort erwähnte „vollstreckbar erklärte gerichtliche Entscheidung“ nicht erwirkt wurde,

war die Passage obsolet und musste nicht in die Flughafengenehmigung übernommen werden.

Die besonderen Regelungen für die Sonderstartbahnen aus den Ziffern 3.1 bis 3.6 der beiden Planfeststellungsbeschlüsse und den Ziffern H.1. bis H.6. der Flughafengenehmigung sind für den Betrieb am Verkehrsflughafen Bremen gleichermaßen bindend. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Frage zu Ziffer 12 a) verwiesen.

12. Welche Grunddienstbarkeiten seitens eines privaten Anliegers bestehen an der östlichen Sonderstartbahn nach Schwelle 27 aus welchem Grund, seit wann mit welchem Inhalt?
 - a) Welche zusätzlichen rechtlichen und faktischen Beschränkungen für den Flugbetrieb am Flughafen Bremen werden durch diese Grunddienstbarkeiten ausgelöst?
 - b) Wie bewertet der Senat den (rechtlichen) Charakter dieser Grunddienstbarkeiten?
 - c) Welche Möglichkeiten sieht der Senat und inwiefern ist er bestrebt, diese Grunddienstbarkeiten aufzuheben beziehungsweise abzukaufen?

Es besteht eine Grunddienstbarkeit zugunsten des Eigentümers des Grundstückes in der Neuenlander Straße 121. Diese wurde in Folge des PFB 1989 wie folgt geändert:

„Recht des jeweiligen Eigentümers des im Grundbuch von Bremen, Bezirk VL 37 Blatt 35 eingetragenen Grundstückes Bremen, Neuenlander Straße 121, zu verbieten, daß (sic) auf dem Grundstück Flurstück 25/4 der Flur 37 der Gemarkung VL Start-, Lande- oder Zurollbahnen für jeglichen Flugverkehr gebaut werden.

Ausgenommen ist der Bau einer insgesamt 300 m langen Sonderstartbahn in der Verlängerung der Hauptstart- und Hauptlandebahn ab Schwelle 27 in Richtung Osten. Der Eigentümer des berechtigten Grundstückes ist nach dem Bau der Sonderstartbahn berechtigt, für den 138,5 m langen östlichen Sonderstartbahnteil (beginnend ab 161,50 m östlich der Schwelle 27) die Einhaltung der nachfolgend beschriebenen sachlichen und zeitlichen Betriebsbeschränkungen zu verlangen und einen darüber hinausgehenden Betrieb zu verbieten: [Wiederholung der Regelungen wie sie in Abschnitt H. der Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen vom 21. August 2000 beziehungsweise Ziffern 3.1 bis 3.6 des PFB 1989 und PFB 1990 enthalten sind].“

Antwort zu 12 a):

Die Sonderstartbahnen dürfen durch die oben genannten Festlegungen ausschließlich für den Abtransport von A330-/A340-Tragflächen sowie von Tragflächen von deren Folgeversionen genutzt werden. Eine Nutzung durch andere als die in den Festlegungen beschriebenen Luftfahrzeugtypen oder mit einer anderen Beladung ist nicht zulässig. Ohne diese Beschränkungen könnten die Sonderstartbahnen für andere als die in dem PFB 1989, PFB 1990 oder in der Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen vom 21. August 2000 genannten Luftfahrzeugtypen genutzt werden.

Sofern die zulässige summenmäßige Beschränkung erreicht werden sollte, wäre auch eine Nutzung für die bislang zulässigen Frachttransporte ausgeschlossen. Ein solches Szenario ist bislang weder eingetreten noch zu befürchten.

Antwort zu 12 b):

Das rechtliche Umfeld, das die Nutzung der Sonderstartbahnen bestimmt, also öffentlich-rechtlicher Vertrag, Grunddienstbarkeit und Planfeststellungsbeschlüsse, wurde seinerzeit unter hohem zeitlichem Druck geschaffen, um einerseits Hemmnisse für die Entwicklung einer ansässigen Flugzeugherstellerfirma auszuräumen, andererseits aber auch den Schutz der Anwohnenden vor unzumutbarem Fluglärm und das Vertrauen der Bevölkerung und der Nachbargemeinden in die Verlässlichkeit politischen Handels zu sichern.

Die vorgenannten Regelungen, darunter auch die Grunddienstbarkeit, sind für den Senat bindend.

Antwort zu 12 c):

Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation hat im Herbst 2023 erneut Gespräche mit der Grundstückseigentümerin an der Neuenlander Straße 121 aufgenommen. Ziel ist es im Rahmen einer gütlichen Einigung die Interessen der Grundstückseigentümerin auszugleichen und im Gegenzug Möglichkeiten zu eruieren, die Grunddienstbarkeit für eine flexiblere Nutzung des Start- und Rollbahnsystems aufzuheben. Diese Gespräche finden in offener und konstruktiver Atmosphäre statt, jedoch bleibt zum jetzigen Zeitpunkt offen, ob eine Einigung gelingen wird.

13. Was würde sich an den Hindernissen, für die in der Antwort auf Frage Nummer 9 a) genannten Flugzeugtypen ändern, würden die Nutzungseinschränkungen für die Sonderstartbahnen vor den Schwellen 09 und 27 des Verkehrsflughafens Bremen jeweils einzeln oder insgesamt entfallen?

Die in Antwort zu Frage 9 b) genannten Reichweiten- oder Nutzlastbeschränkungen würden abgemildert beziehungsweise je nach Flugzeugtyp gegebenenfalls entfallen.

14. Welche Folgen hätte der teilweise oder komplette Entfall der Nutzungseinschränkungen für die Sonderstartbahnen für
- a) die Ermöglichung weitere Lärmschutzmaßnahmen (zum Beispiel die Festschreibung früherer Abdrehpunkte und flacherer Startwinkel, die keinen vollen Schub notwendig machen),
 - b) die Reduzierung der durchschnittlichen CO₂ und NO_x-Emissionen pro Passagier durch den Einsatz größerer Flugzeuge,
 - c) die Reduzierung der absoluten CO₂ und NO_x-Emissionen durch flachere, treibstoffsparende Startwinkel,
 - d) den möglichen Einsatz von Frachtmaschinen,
 - e) die Attraktivität, Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit des Flughafens Bremen?

Antwort zu 14 a):

Der teilweise oder komplette Entfall der Nutzungsbeschränkungen könnte beim Start von Flugzeugen zu unterschiedlichen Effekten führen:

Bei Flügen, die auch heute keinen Reichweiten- oder Nutzlastbeschränkungen unterliegen, könnte die Nutzung der Sonderstartbahnen zur Minderung des erforderlichen Startschubs führen. Wie sich die damit verbundene Verlagerung der Startpunkte und die flacheren Steigwinkel in der Gesamtlärbetrachtung auswirken würden, wurde noch nicht untersucht.

Bei Flügen, die heute Reichweiten- oder Nutzlastbeschränkungen unterliegen, würde die Nutzung der Sonderstartbahnen einen Flugbetrieb ohne oder mit weniger Reichweiten- oder Nutzlastbeschränkungen ermöglichen, also mit mehr Startmasse und mindestens gleichem Startschub. Wie sich die damit verbundene Verlagerung der Startpunkte in der Gesamtlärbetrachtung auswirken würde, wurde noch nicht untersucht.

Durch die Verfügbarkeit der Sonderstartbahnen könnten aber auch Flugzeuge von Bremen aus betrieben werden, für die der Betrieb bislang noch nicht wirtschaftlich darstellbar ist.

Antwort zu 14 b):

Durch den Einsatz größerer Luftfahrzeuge besteht die Möglichkeit, dass Luftfahrzeuge mehr Passagiere befördern können, sodass der Luftverkehr konzentriert werden kann. Im Ergebnis könnte dies dazu führen, dass mehr Passagiere mit der gleichen Anzahl oder einer geringeren Anzahl an Flugbewegungen transportiert werden können. Auch ohne Schadstoffgutachten kann daher angenommen werden, dass die Emissionen pro Passagier sinken.

Antwort zu 14 c):

Sofern die Startverfahren tatsächlich treibstoffsparend sind, ist es anzunehmen, dass die Emissionen sinken werden. Es gibt jedoch in der wissenschaftlichen Bewertung gegenteilige Aussagen, die behaupten, dass die NO_x-Emissionen bei Flachstartverfahren sinken, während die CO₂-Emissionen steigen. Vor der Einführung ist eine wissenschaftliche Bewertung hierzu einzuholen.

Antwort zu 14 d):

Siehe Antwort zu Frage 14 a).

Antwort zu 14 e):

Die Möglichkeit der Nutzung einer längeren Startbahn ermöglicht den Fluggesellschaften im Bedarfsfall mehr Kerosin aufzunehmen. Der Bedarfsfall kann entstehen, wenn beispielsweise an heißen Sommertagen ohne zusätzliches Kerosin eine Zwischenlandung eingeplant werden müsste (zum Beispiel Flüge auf die Kanaren). Zusätzliches Kerosin bedeutet ein höheres Abfluggewicht und damit eine längere Wegstrecke für den Start. Eine Zwischenlandung bedeutet für die Fluggesellschaft immense Zusatzkosten und hat negative ökologische Auswirkungen. Um eine Zwischenlandung zu verhindern, könnte alternativ die Anzahl der einsteigenden Passagiere reduziert werden. Dies würde jedoch zu massiven Beschwerden der nicht beförderten Passagiere sowie zu hohen finanziellen Kompensationen führen und könnte zur Einstellung der Strecke führen. Die Verfügbarkeit einer längeren Startbahn steigert somit die Attraktivität des Flughafens, da gegebenenfalls Fluggesellschaften im Fall einer erweiterten Nutzung der bestehenden Infrastruktur andere beziehungsweise weitere Flugziele anbieten könnten.

15. Was müsste geschehen, wollte man zu Änderungen an der rechtlichen und faktischen Nutzbarkeit der Sonderstartbahnen erzielen?

a) Welches Verfahren käme dafür in Frage?

- b) Wer wären die wesentlichen Verfahrensbeteiligten in einem solchen Verfahren?
- c) Worin lägen aus Sicht des Senats die größten Hindernisse in einem solchen Verfahren und welche Möglichkeiten sieht er, diese zu überwinden?
- d) Inwiefern gedenkt der Senat, entsprechende Initiativen zu ergreifen und wie begründet er seine Entscheidung?

Antwort zu 15 a):

Wie vorstehend ausgeführt, stünde einem solchen Vorhaben zunächst der öffentlich-rechtliche Vertrag mit der Gemeinde Stuhr und die bestehende Grunddienstbarkeit entgegen.

Ferner würde ein umfangreiches Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich werden.

Im Rahmen des Verfahrens wird auch ein umfangreiches Genehmigungsänderungsverfahren zur Änderung der Flughafengenehmigung vom 21. August 2000 durchzuführen sein.

Antwort zu 15 b):

Als wesentliche Vertragsparteien wären zu nennen:

- die zuständigen Behörden im Lande Bremen sowie in Niedersachsen
- die Gemeinde Stuhr
- der/die Eigentümer:in der Grunddienstbarkeit, die im Grundbuch von Bremen, Bezirk VL 37 Blatt 35 eingetragen ist
- das Land Bremen, die Stadtgemeinde Bremen sowie die Gemeinde Stuhr zur Änderung des Stuhvertrages vom 25. Mai 1989
- Flughafen Bremen GmbH

Antwort zu 15 c):

Siehe Beantwortung zu Frage 15 a).

Es würde Einvernehmen mit der Gemeinde Stuhr und dem Eigentümer des Grundstückes für den die Grunddienstbarkeit, wie oben eingetragen ist, voraussetzen und dies in einem Vertrag zu vereinbaren.

Antwort zu 15 d):

Der Senat hat derzeit keine Bestrebungen am rechtlichen Status Quo der Sonderstartbahn-Nutzung etwas zu ändern.