
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 17. Januar 2018

Protokoll

über die 156. Sitzung der Fluglärmkommission am 08. Januar 2018 um 15:00 Uhr
im Besprechungsraum des Verwaltungsgebäudes der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung der Protokolle der 155. FLK-Sitzung und 49. Ausschusssitzung
3. Stellungnahmen und Informationen zu Empfehlungen der FLK:
 - a. Beratungen in der Gemeinde Stuhr sowie in Huchting (TOP 3 aus der 155. FLK)
Vertreter des Gemeinderats Stuhr und des Beirats Huchting
 - b. Überprüfung der Höhe der Lärmschutzwände (TOP 4 a aus der 155. FLK)
Genehmigungsbehörde
 - c. Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens (TOP 4 a aus der 155. FLK)
Genehmigungsbehörde
 - d. Alternative Lärmschutzmaßnahmen, Beschaffenheit und Standort der Lärmschutzwände (TOP 4 a aus der 155. FLK)
Genehmigungsbehörde
 - e. Cutback Verfahren, Ergebnisse am Flughafen Hamburg (TOP 4 b aus der 155. FLK)
DFS
 - f. Landegleitwinkel 3,0 Grad auf 3,2 Grad, Ergebnisse am Flughafen Frankfurt (TOP 4 b aus der 155. FLK)
DFS
 - g. Beantwortung des Antrags der BVF/VSF (TOP 5 aus der 155. FLK)
Genehmigungsbehörde
 - h. Kleinflugzeuge Nutzung der Nebenstartbahn 23 mit einem 30°-Kurvenwinkel (TOP 8 aus der 155. FLK)
DFS
4. Genehmigungspraxis bezüglich der Beluga-Flüge von Airbus, Antrag der BVF/VSF BVF und VSF
5. Aktueller Sachstand zur Umsetzung der „Visualisierung und Darstellung von Fluglärm-messdaten“
Flughafen Bremen GmbH
6. Information der Öffentlichkeit über Schallschutzmaßnahmen und Schallschutzprogramm
Herr Bohr (Beirat Hemelingen)

7. Bericht zur Stellungnahme zum Antrag auf Änderung der Entgeltordnung
Vorsitzender
8. Bericht von der ADF-Tagung am 16./17. November 2017 am Flughafen Weeze
FLSB
9. Verschiedenes

Beginn der Sitzung: 15: 00 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden, insbesondere den Vertreter der DFS aus Langen sowie die Gäste der Genehmigungsbehörde.

Der Großteil der Einladungen wurde per E-Mail versandt. Fünf Einladungen wurden postalisch übermittelt.

Im Vorfeld der Sitzung wurde den Mitgliedern, Stellvertretern und Gästen der Hinweis gegeben, dass bei Anwesenheit eines Mitglieds der Stellvertreter weder abstimmungsberechtigt, noch redeberechtigt ist. Stellvertreter sind daher lediglich als Zuhörer neben einem Mitglied zugelassen.

Der Vorsitzende fragt die Anwesenden, ob sie mit der Tonbandaufzeichnung der Sitzung einverstanden sind. Es gibt keine Gegenstimmen. Der Vorsitzende bittet um Abgabe der Einwilligungserklärungen, sofern diese noch nicht abgegeben wurden.

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird genehmigt.

TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 154. FLK-Sitzung

Das Protokoll zur 49. Sitzung des Ausschusses Lärmindernde Maßnahmen und Bau wird mit kleineren Änderungen des Vertreters der DFS und des Vorsitzenden genehmigt.

Das Protokoll zur 155. Sitzung wird mit Änderungen der FLSB, der Vertreterin der BVF, des Vertreters des BVL und des Vorsitzenden genehmigt.

TOP 3. Stellungnahmen und Informationen zu Empfehlungen der FLK:

a. Beratungen in der Gemeinde Stuhr sowie in Huchting (TOP 3 aus der 155. FLK)

Der Vorsitzende führt in das Thema ein. Der Vertreter der Gemeinde Stuhr erklärt, dass dies im Stadtteil diskutiert wurde. Ergebnisse stehen noch aus. Der Vertreter aus Huchting erklärt, dass, solange es keine Verschlechterung für Huchting gebe, keine Ablehnung seitens Huchting erfolgen werde.

Der Vertreter der VSF berichtet von kontroversen Diskussionen. Er erklärt anhand der Grafik auf Seite 4 der als Anlage beigefügten Präsentation (**Anlage 1**) die im Jahre 1993 diskutierten Flugverfahren in Abflugrichtung West. Seinerzeit sei die Kurve unproblematisch gewe-

sen, über die nun diskutiert werde. Anhand weiterer Grafiken verdeutlicht der Vertreter der VSF die derzeit geflogenen Flugverfahren. Die Diskussion zu diesem Thema entfacht erneut. Der Gast der DFS erklärt, dass in diesem Bereich kaum Spielraum aufgrund der internationalen Vorgaben der ICAO bestehe. Der Drehpunkt sei bereits so nah am Bahnende, dass eine Beschreibung zur Optimierung der Flugverfahren aus technischen Gründen nicht möglich sei. Der Vertreter der DFS warnt davor, die Kurve zu eng zu beschreiben, da anderenfalls die Kurve von diversen Piloten nicht geflogen würde.

Die FLK beabsichtigt, dass die Kurve länger geflogen werde. Der Kurvenradius und der Drehpunkt sollen dagegen nicht verändert werden. Der Vertreter der VSF möchte dieses Thema unter Beteiligung eines Vertreters der DFS aus Langen in einer der kommenden Ausschusssitzungen besprechen. Er erklärt, dass er zu wenig Unterstützung seitens der DFS habe.

Der Vertreter der VSF bittet um Vorlage der ICAO-Regelung, die zu einer Verlagerung des Drehpunktes in Richtung Huchting geführt hat. Der Vertreter der VSF bezweifelt die Stichhaltigkeit der Argumente der DFS zu diesem Thema.

Der Gast der DFS legt die Regelungen vor. Er bittet darum, die Ergebnisse aus den Gemeinde- und Beiratssitzungen aus Stuhr und Huchting abzuwarten. Der Gast der DFS erklärt, dass er bis 2022 ohnehin keine Kapazitäten habe.

Die FLK wird die Ergebnisse der Sitzungen aus Stuhr und Huchting abwarten. In einer Ausschusssitzung soll das Thema besprochen werden.

b. Überprüfung der Höhe der Lärmschutzwände (TOP 4 a aus der 155. FLK)

und

c. Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens (TOP 4 a aus der 155. FLK)

und

d. Alternative Lärmschutzmaßnahmen, Beschaffenheit und Standort der Lärmschutzwände (TOP 4 a aus der 155. FLK)

Der Vorsitzende erläutert die Historie der Tagesordnungspunkte und den Sachstand der Diskussionen. Er erklärt anhand diverser Karten, dass die Lärmschutzwand keine 7 m mehr erreiche.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erklärt, dass ihm nicht bekannt sei, aufgrund welchen Höhenniveaus seinerzeit die Höhe des Lärmschutzwalles festgelegt wurde. Anhand der vom Vorsitzenden vorgelegten Karten wird die Höhe nicht mehr erreicht. Ob dies jedoch als Maßstab heran gezogen werden kann, ist ungewiss. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde möchte, dass ein Schutzziel definiert und geprüft wird, wie dieses Schutzziel erreicht werden kann. Hierzu sei die Einholung eines schalltechnischen Gutachtens erforderlich. Dies könne im Rahmen der Überprüfung der Schallschutzbereiche im Jahre 2019 erreicht werden. Hierzu bittet der Vertreter der Genehmigungsbehörde die FLK, ggf. im Rahmen einer Ausschusssitzung entsprechende Fragen für einen potentiellen Sachverständigen zu erarbeiten.

Die Vertreterin der BVF äußert ihr Unverständnis darüber, warum die Bauunterlagen nicht zur Verfügung gestellt werden können. Im Übrigen begrüßt sie den Vorschlag des Vertreters der Genehmigungsbehörde.

Der Vertreter des Beirates Neustadt meint, dass die Abweichung zwischen Soll- und Ist-Zustand des Lärmschutzwalles im Durchschnitt 75 cm betrage. Der Lärmschutzwall sei daher an jeder Stelle zu niedrig.

Der Vertreter des Beirates Obervieland merkt an, dass die Höhe allein nicht ausschlaggebend sei. Man solle sich daher nicht ausschließlich hierauf fokussieren. Er erklärt, dass das Lärmgutachten zur A 281 herangezogen werden könne, sobald dieses veröffentlicht wurde. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erklärt hierzu, dass dieses von dem hier diskutierten Thema unabhängig zu betrachten sei.

Der Vertreter der Gemeinde Stuhr ist verwundert darüber, dass dem Land Bremen die Unzulänglichkeit der Wälle und Wände bekannt sind, aber keine Anpassung erfolge. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erklärt, dass etwaige Unzulänglichkeiten durch das schalltechnische Gutachten zu bestimmen sei.

Der Vorsitzende erklärt, dass das Land Bremen eine vertragliche Verpflichtung zur Errichtung eines Walles habe und diese einzuhalten sei.

Der Vertreter der VSF berichtet, dass der Akustiker, der in einer Ausschusssitzung zu diesem Thema eingeladen wurde, erklärt habe, dass die Fragen nicht ohne weiteres beantwortet werden können. Man solle sich auf das Flächenmaß und die Höhe konzentrieren wie vom Akustiker vorgeschlagen.

Ein Vertreter des Beirates Obervieland bittet darum, die Unterlagen beim seinerzeit zuständigen Hafenbauamt abzufragen. Zunächst müsse vor Neuerrichtung einer Wand geprüft werden, welche Art von Lärm abgehalten werden soll, d.h. sollen vordergründig helle Töne oder eher tiefe Töne abgehalten werden. Zudem sei zu klären, welcher Bereich geschützt werden soll. Anhand dieser und anderer Parameter müsse die Beschaffenheit der Wälle und Wände bestimmt werden.

Der Vorsitzende bittet um schriftliche Erklärung, warum die Empfehlungen der FLK durch die Genehmigungsbehörde nicht aufgenommen werden. Zudem bittet er, wie von der Genehmigungsbehörde vorgeschlagen, ein schalltechnisches Gutachten zu erstellen. Bis zu diesem Zeitpunkt solle jedoch der „Status quo“ der Wälle und Wände hergestellt werden. Zudem bittet er um Klärung, wie dies finanziert werden kann.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erklärt, dass hinsichtlich der Höhen keine Aussagen mehr getroffen werden seitens der Genehmigungsbehörde. Das Gutachten kann im Jahre 2019 erstellt werden. Hierzu soll die FLK eine Arbeitsanweisung an den Sachverständigen liefern. Finanzielle Mittel zur Umsetzung erforderlicher Schallschutzmaßnahmen stehen der Genehmigungsbehörde nicht zur Verfügung. Die Reparaturbedürftigkeit der Wälle sei bekannt. Ob die akustische Wirksamkeit hierdurch beeinträchtigt wird, ist unklar. Dem Flughafen werden daher keine Maßnahmen auferlegt ohne dessen Wirksamkeit zu kennen.

Die FLK wird das Thema in einer Ausschusssitzung besprechen. Die Genehmigungsbehörde wird gebeten, das vorgeschlagene Gutachten in 2019 zu erstellen.

e. Cutback Verfahren, Ergebnisse am Flughafen Hamburg (TOP 4 b aus der 155. FLK)

In Hamburg wurde die Empfehlung ins Handbuch des Flughafens aufgenommen, dass das Cutbackverfahren, bei dem bis auf 1.500 ft gestiegen wird, geflogen werden solle. Dies variiert je nach Flugzeugtyp und Beladung. Die Verfahren können von der DFS nicht vorgegeben werden, sodass es nur eine Empfehlung des Flughafen Hamburg gab. Unterhalb der Abfluglinie sei es hierdurch zu Lärmreduzierungen gekommen. Seitliche Messungen seien nicht erfolgt, sodass hierzu keine Aussage getroffen werden kann. Der Vertreter der DFS verweist hierzu auf das Protokoll der FLK in Hamburg. Der Vertreter der VSF verweist zudem auf die Veröffentlichungen des Umwelthauses in Frankfurt. Der Vertreter der DFS erklärt, dass für Frankfurt keine Aussagen zu Lärmänderungen getroffen werden können.

Auf Nachfrage erklärt der Vertreter der DFS, dass nach Aussagen der Deutsche Lufthansa AG Kerosin eingespart werden können. Ob dies generell so gelte, kann er nicht beantworten.

Der Vorsitzende regt an, die Lärmwerte für Bremen zu vergleichen. Der Vertreter der DFS erklärt, dass die Auswertungen sehr umfangreich sind. Die FLSB ergänzt, dass am Flughafen Bremen diese komplexe Materie in Bremen personell nicht ausgewertet werden kann.

Der Vertreter der VSF ergänzt, dass das Verfahren z.B. für Stuhl keine Besserung bringe. Es gehe ohnehin nur um kleinere Verbesserungen.

Der Vorsitzende möchte den Piloten dieses Verfahren in einer Testphase nahelegen und die Lärmwerte vergleichen. Die Vertreterin der BVF ergänzt, dass es bereits Unternehmen gebe, die das Flachstartverfahren nutzen. Die FLSB könne diese herausfiltern und die Lärmwerte gegenüber stellen. Der Vertreter der DFS erklärt, dass nicht erkennbar sei, welches Verfahren tatsächlich geflogen werde. Die FLSB ergänzt, dass hier weitere Kriterien berücksichtigt werden müssen wie z.B. Wetterdaten, Beladung etc.

Ein Vertreter des Beirates Neustadt fasst zusammen, dass es bislang keine klare Aussage dazu gebe, dass dieses Verfahren Lärmverbesserungen bringe. Stattdessen sollen die Ergebnisse anderer Flughäfen abgewartet und die Diskussion ggf. neu entfacht werden.

Auf Anregung des Vertreters der DFS wird die FLK die Ergebnisse aus Frankfurt abwarten. Anschließend wird die FLK neu beraten, ggf. unter Beteiligung eines Experten aus Frankfurt.

f. Landegleitwinkel 3,0 Grad auf 3,2 Grad, Ergebnisse am Flughafen Frankfurt (TOP 4 b aus der 155. FLK)

Der Vorsitzende führt in das Thema ein. Der Gast der DFS erklärt, dass es bislang unterschiedliche Aussagen zu den Ergebnissen gebe. Die Auswirkungen werden jedoch einheitlich als marginal eingeschätzt. Zudem muss das bisherige Verfahren des 3,0° Gleitwinkels beibehalten bleiben. Ob daher die umfangreiche Installation eines neuen Instrumentenlandesystems verhältnismäßig ist, ist derzeit ungewiss. Die DFS wird informieren, sobald weitere Erkenntnisse vorliegen.

g. Beantwortung des Antrags der BVF/VSF (TOP 5 aus der 155. FLK)

Die schriftliche Stellungnahme liegt vor.

Die Vertreterin der BVF nimmt hierzu Stellung. Die BVF fordert, dass eine fachneutrale Institution (z.B. durch einen Verwaltungsjuristen aus dem Umweltressort, dem Gesundheitsressort oder aus der juristischen Fakultät) bewerten solle, ob die Genehmigungspraxis den gel-

tenden Voraussetzungen entspricht. Der Vorsitzende bittet um Erklärung, wie dies umgesetzt werden soll. Der Vorsitzende regt an, dass Unterstützung beim Senator für Justiz gesucht werden könne, um die Auslegungspraxis zu überprüfen.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erklärt, dass schlussendlich das Verwaltungsgericht entscheiden müsse. Die Diskussion führt an dieser Stelle nicht zur Vermeidung von Fluglärm.

Die FLK beschließt sodann über den Antrag der BVF, dass eine fachneutrale Stelle eingebunden werden soll. Der Antrag wird mit sechs Ja-Stimmen, sechs Nein-Stimmen und zwei Enthaltungen abgelehnt.

h. Kleinflugzeuge Nutzung der Nebenstartbahn 23 mit einem 30°-Kurvenwinkel (TOP 8 aus der 155. FLK)

Der Vorsitzende führt in das Thema ein. Hierzu erklärt er anhand der in der letzten Sitzung vorgestellten Grafik wie der Flugverlauf bei der Änderung des Kurvenwinkels aussehe.

Der Vertreter der DFS erklärt, dass die Empfehlung noch nicht offiziell bei der DFS eingegangen sei, da das Sitzungsprotokoll noch nicht genehmigt war. Es werde jedoch geprüft. Die DFS könne jedoch nur beschränkte Vorgaben an die Piloten machen, da der Pilot jeweils selbst entscheiden müsse, welches Flugverfahren sicher sei. Die Umsetzbarkeit des vorgeschlagenen Flugverfahrens hänge von diversen Parametern wie z.B. den Wetterbedingungen ab.

Der Vertreter der BVL ergänzt, dass kein Kurvenwinkel vorgegeben werden solle, sondern eher ein Flugverlauf, der festlege, dass der Verlauf nahe Grolland geführt werde.

Der Vertreter der DFS wird die Abflüge von der Nebenstartbahn 23 zum Pflichtmeldepunkt November entsprechend der Empfehlung der FLK beschreiben und dies in der FLK vorstellen. Das Verfahren über die Startbahn 27 gelte weiterhin.

Die Arbeitsgruppe bestehend aus FLSB, Vertreter der DFS und des BVL wird weiterhin berichten, sobald es neue Ergebnisse gibt.

TOP 4. Genehmigungspraxis bezüglich der Beluga-Flüge von Airbus, Antrag der BVF/VSF BVF und VSF

Die Vertreterin der BVF erläutert den Antrag. Sie bittet um Vorlage der entsprechenden Zahlen zur Nutzung der Sonderstartbahn.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert die Zahlen (siehe **Anlage 2**). Die Daten liegen den Mitgliedern vor. Die Nutzung liege unterhalb der genehmigten 152 Flugbewegungen pro Jahr und der fünf Flugbewegungen pro Kalenderwoche. Die weiteren Fragen erübrigen sich dadurch. Die BVF erkennt die Beantwortung an.

TOP 5. Aktueller Sachstand zur Umsetzung der „Visualisierung und Darstellung von Fluglärmessdaten“

Der Vorsitzende der FLK führt in das Thema ein. Da der Flughafen nicht vertreten ist, kann dieser Tagesordnungspunkt nicht besprochen werden. Der Vertreter der VSF erklärt, dass die FLK seit vier Jahren auf die Umsetzung warte und bislang keine Ergebnisse vorliegen.

TOP 6. Information der Öffentlichkeit über Schallschutzmaßnahmen und Schallschutzprogramm

Der Vorsitzende berichtet zu diesem Tagesordnungspunkt und erklärt grob den Verfahrensablauf bei Luftfahrtbehörde und Flughafen Bremen GmbH. Er berichtet hierzu aus dem Beirat Hemelingen. Der Beirat Hemelingen vertritt die Auffassung, dass das Verfahren unzureichend umgesetzt wurde, da dies ggf. bei den Betroffenen nicht bekannt sei. Dementsprechend wurde eine schriftliche Information in Kooperation mit der Luftfahrtbehörde erstellt, die an die Haushalte versandt werden sollte.

Die Empfehlungen des Beirates Hemelingen an die Luftfahrtbehörde beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen werden vorgestellt (siehe **Anlage 3**).

Der Vorsitzende schlägt vor, dass sich die FLK die Empfehlungen des Beirates Hemelingen zu Eigen macht. Hierdurch soll versucht werden, weitere Betroffene zu informieren und zum Schallschutz zu verhelfen.

Die Punkte 1 und 2 der Empfehlung macht sich die FLK aufgrund von 14 Ja-Stimmen, keiner Nein-Stimme und keiner Enthaltung zu Eigen.

TOP 7. Bericht zur Stellungnahme zum Antrag auf Änderung der Entgeltordnung

Es besteht kein Aussprachebedarf. Es wird auf die **Anlage 4** verwiesen.

TOP 8. Bericht von der ADF-Tagung am 16./17. November 2017 am Flughafen Weeze

Der Tagesordnungspunkt wird vertagt. Die Unterlagen zu der Sitzung gehen den Mitgliedern zeitnah zu.

TOP 9. Verschiedenes

Der Vorschlag des Vorsitzenden auf Verlängerung der Sitzungszeit bis 18:30 Uhr wird abgelehnt.

Die nächste Sitzung der FLK findet am 09. April 2018 statt.

Die FLSB bittet um zeitnahe Versendung des Protokollentwurfs nach Fertigstellung sowie um zeitnahe Genehmigung. Hierdurch könnten die Beschlüsse schneller umgesetzt werden. Der schnelleren Versendung des Protokolls wird zugestimmt, im Übrigen wird der Vorschlag abgelehnt.

Vorsitzender

Geschäftsführerin

Anlagen:

Anlage 1 – Präsentation VSF zur Optimierung der Flugroute über Stuhr

Anlage 2 – Daten zur Nutzung der Sonderstartbahn durch Beluga

Anlage 3 – Empfehlungen des Beirates Hemelingen an SWAH vom 14. Juni 2017

Anlage 4 – Stellungnahme des Vorsitzenden zur Änderung der Entgeltordnung der Flughafen Bremen GmbH

TOP 10. Abkürzungsverzeichnis

AAS	Atlas Air Service
ADF	Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen
ADV	Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
AzB	Allgemeinen Berechnungsvorschrift zur Erfassung von Fluglärm
AzD	Anleitung zur Datenerfassung
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BGH	Bundesgerichtshof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
BVL	Bremer Verein für Luftfahrt e.V.
DES	Datenerfassungssystem
DFLD	Deutscher Fluglärmdienst e.V.
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLH	Deutsche Lufthansa
FBG	Flughafen Bremen GmbH
FLK	Fluglärmkommission
FLSB	Fluglärmschutzbeauftragte
GO	Geschäftsordnung (der Fluglärmkommission Bremen)
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumenten-Landesystem
LFT	Lufthansa Flight Training GmbH
LH	Lufthansa
LMP	Lärminderungsplan
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MP/MS	Messstelle
OA	Ortsamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAF	Probleme an anderen Flughäfen
PIB	Probleme am Bremer Flughafen
SUBV	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

SWAH	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
SWGv	Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz
UBA	Umweltbundesamt
UIG	Umweltinformationsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
VSF	Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. Bremen
WES	Wesertalroute
WNR	Weser-Nienburg-Route

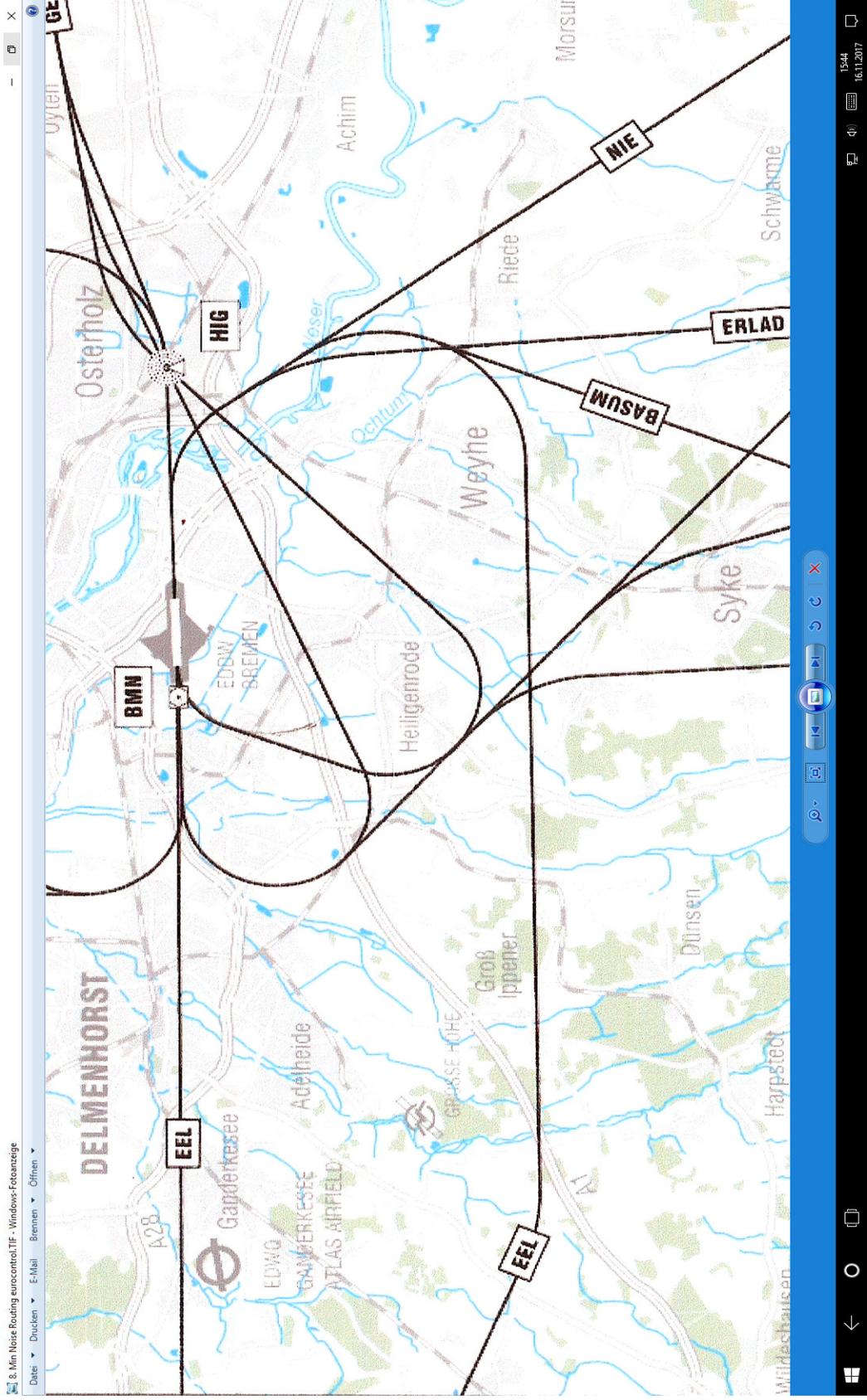
Stuhr im Januar 2018

Antrag auf Optimierung der Flugroute über Stuhr

Starts in Richtung Westen, mit Zielen
im Süden

Volker Reinhold
Stellvertretender Vorsitzender der FLK
Beisitzer im VSF

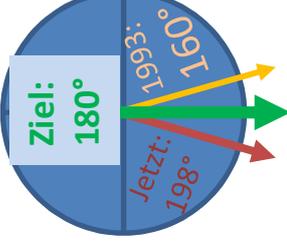
Abflugrouten EDDW (Bremen)



Antrag von Herrn Eibich

Vorsitzender der FLK

zur Änderung der Flugroute über Stuhr



Antrag vom 22.9. 1993

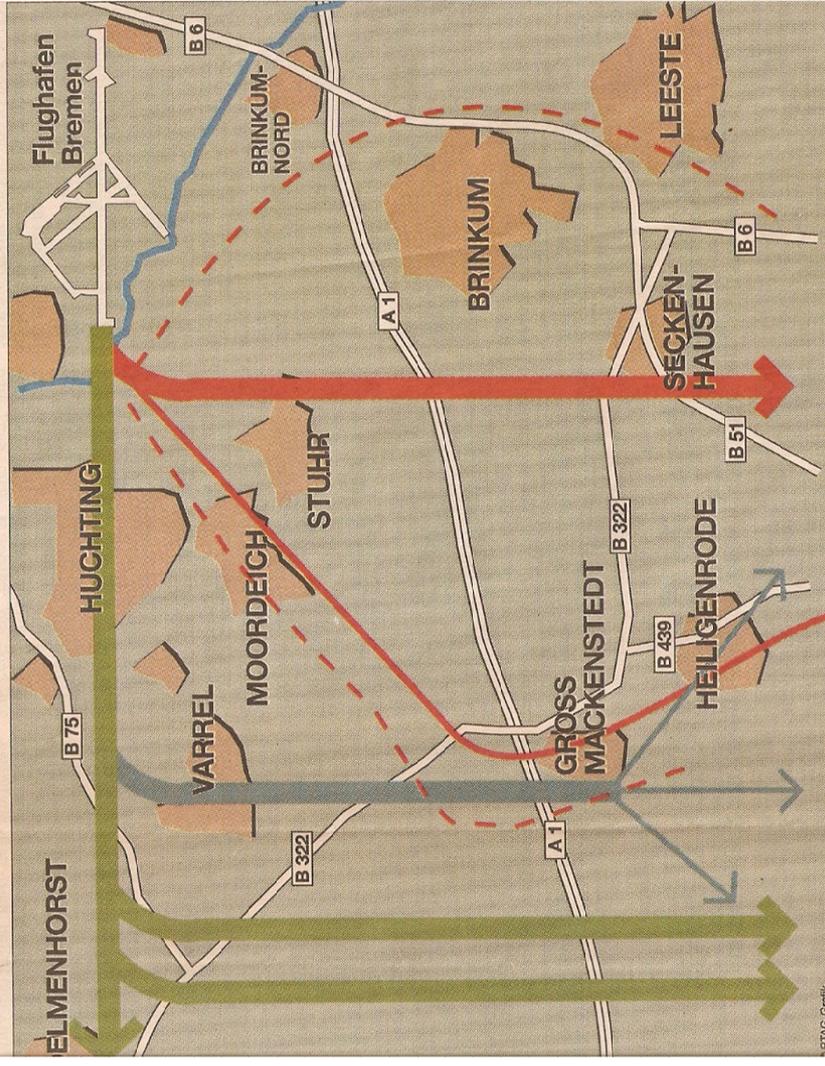
- ... on **track 160°** to intercept R168 BMN
- “sollen **gewährleisten**, daß Flugzeuge die **dichtbesiedelten Wohngebiete** im Süden des Ortsteiles Bremen-Huchting und **in Alt-Stuhr** und auch Stuhr-Brinkum **nicht überfliegen**, sondern **nur das Gewerbegebiet in Stuhrbaum** und die wenig bzw unbesiedelten Gebiete nördlich und südlich Stuhrrbaums.“
- “ ...haben ein so **grosses Steigvermögen**, daß sie wohl **alle noch vor der Ochtum (0,5 Nautisch Meilen DME) nach Süden abdrehen können** und nicht über Huchting fliegen müssen. Wenn die Streckenführung so im Luftfahrthandbuch für Bremen festgeschrieben ist, entfällt die Störung über Stuhr und Brinkum.“

FLUGLÄRMKONTROLLE E RUNDSCHAU

FÜR STUHR · WEYHE · BASSUM
ORTSCHAFTEN IM LANDKREIS DIEPHOLZ

sonnabend, 18. November 1995

Ausgabe Nr. 271



mit Variationen: Die grünen Linien zeigen die nach Ansicht von Stuhrs Fluglärmgegnern ideale Route. Der ausfächernde blaue Strich markiert die amtliche „späte Kurve“, die für neuen Ärger sorgt. Dick rot gezeichnet ist die amtliche Hauptroute mit dazugehörigem Toleranzbereich (rote Strichelung). Eine dünne rote Strich markiert den Kurs, den viele Piloten zum Ärger der Heiligenroder und Groß Mackenstedter nehmen.

aber für die normalen Starts verbindlich. Und dabei hätten alle Beteiligten das gleiche Ziel: Reibungslose Abwicklung des Verkehrs. „Wenn es jetzt heißt, 80 Prozent der Sprecher

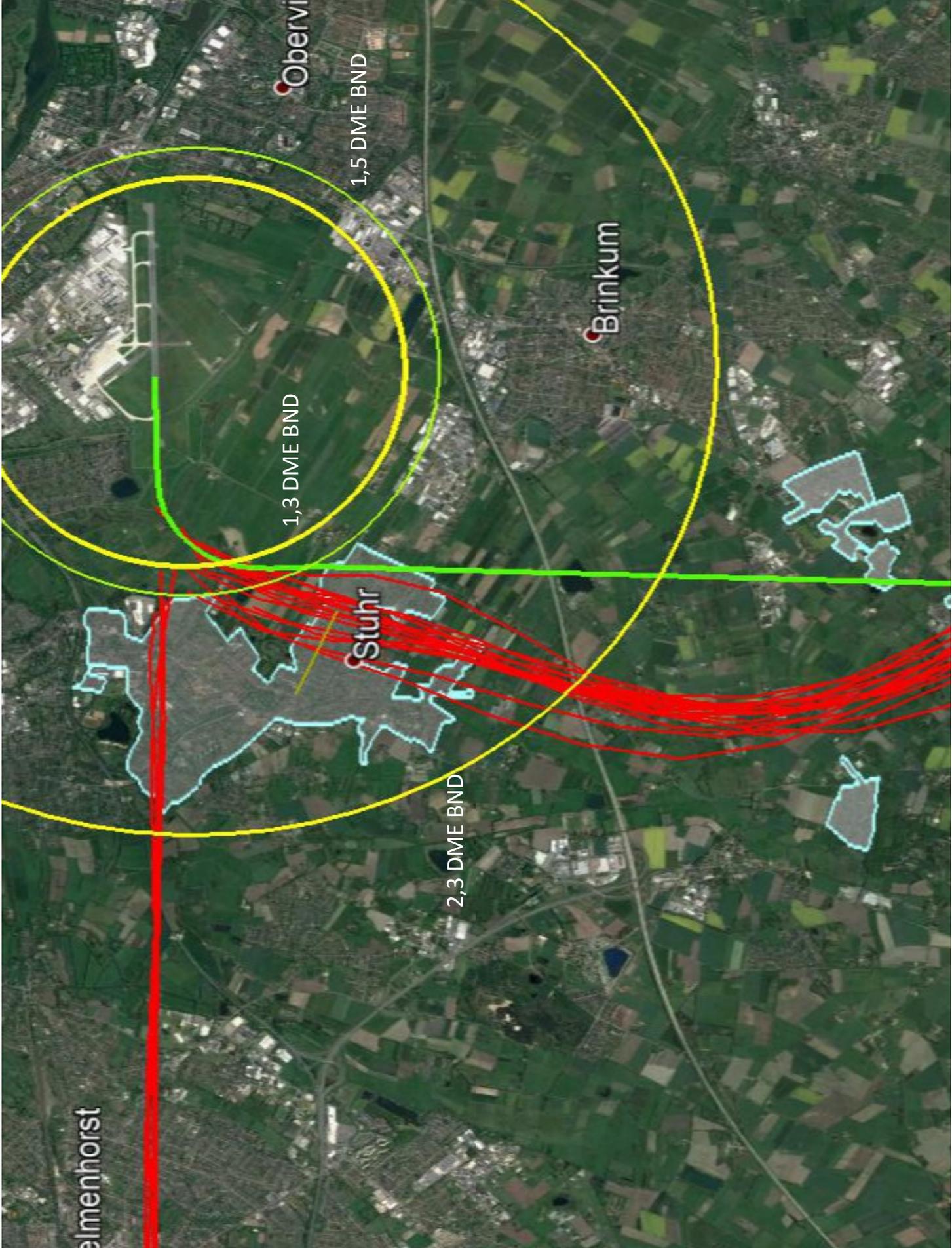
Im Weserkurier 18. November 1995 ([Utext links](#))

“Dick rot gezeichnet ist die amtliche Hauptroute.....“

wenige Tage später wird bereits bestätigt, dass die Route zu 80% geflogen wird

83. Sitzung der Fluglärmkommission 13. Dezember 1995

“Nach der FANAMOS- Aufzeichnung ist zu erkennen, dass zu ca. 80% die enge Abflugstrecke geflogen wird.“



Elmendorst

Oberwitz

1,5 DME BND

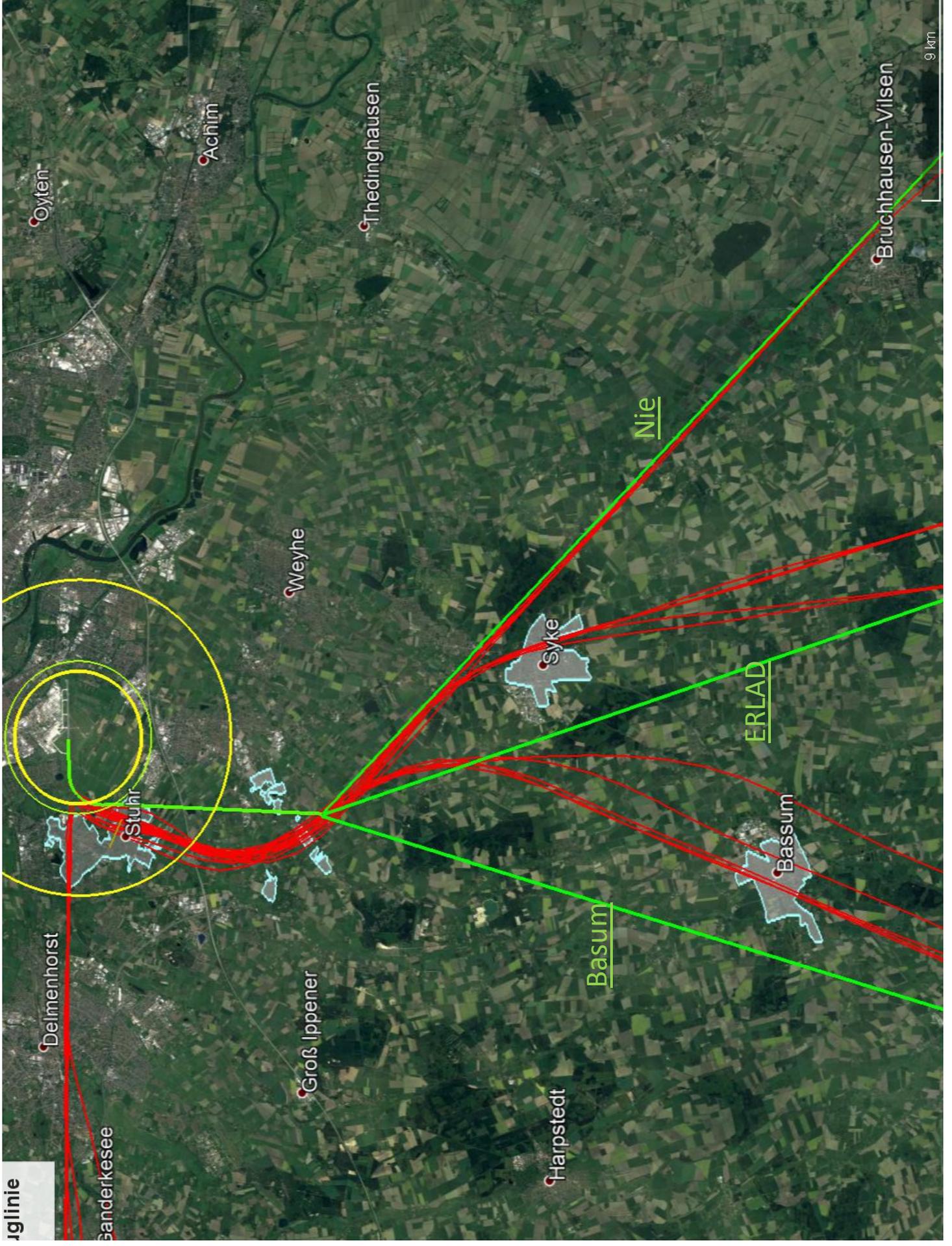
1,3 DME BND

Brinkum

Stuhr

2,3 DME BND

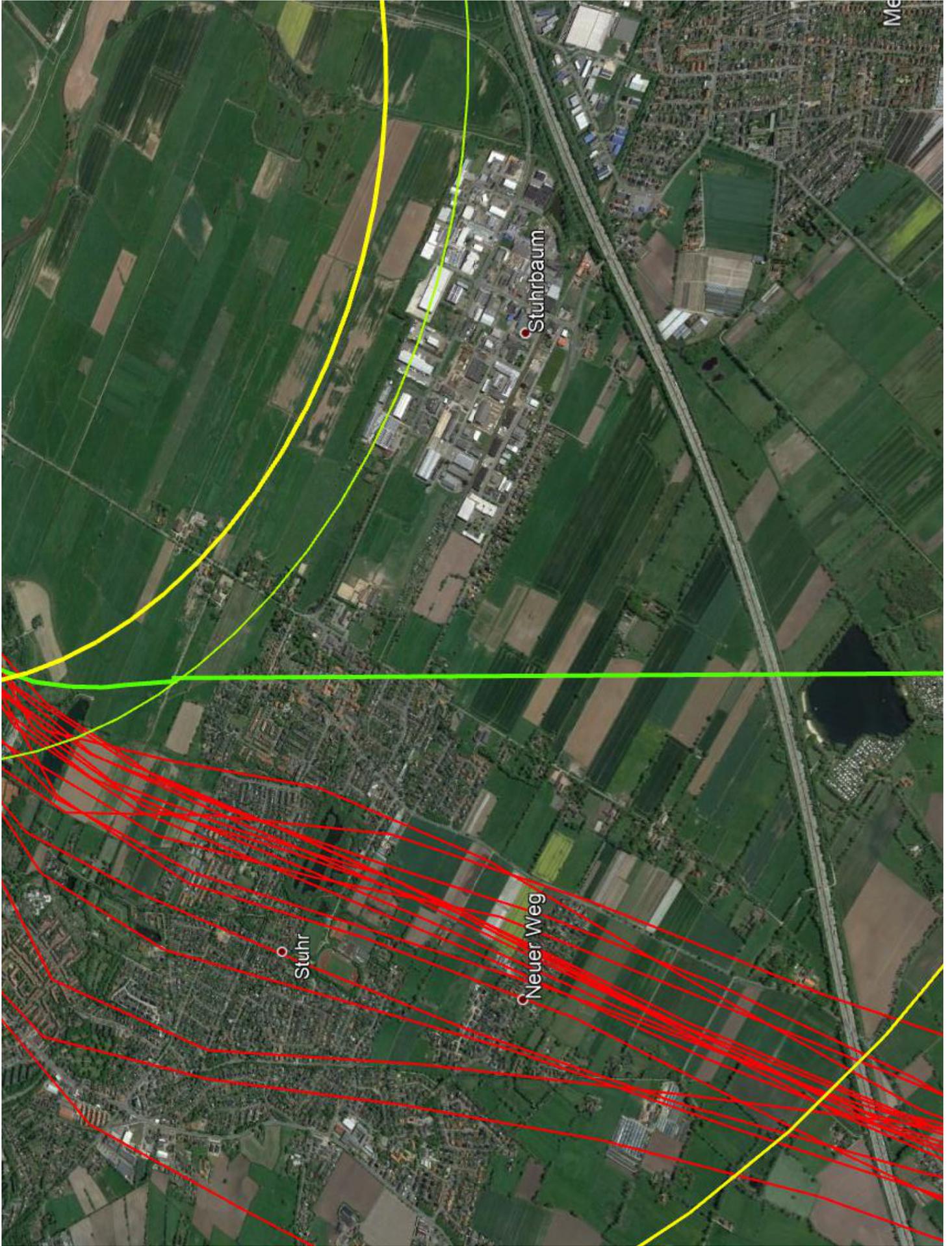
uglinie



9 km

Vorschlag für einen Antrag

- Die DFS möge die Flugroute in Richtung Westen mit Zielen im Süden positiv überprüfen:
- Ersetzt werden sollte:
“Geradeaussteigflug auf 500; Linkskurve (innerhalb von 1,3 DME BND), auf Kurs 198° .. “
- Durch:
Geradeaussteigflug auf 450; Linkskurve (innerhalb von 1,5 DME BND), auf Kurs 180° ...



Beluga - Flugbewegungen 2017

Benutzung der Sonderstartbahn

JAHR 2017	Anzahl Landungen	Anzahl Starts	Ldg. & Starts Gesamt	davon Starts mit Benutzung der Sonderstartbahn		SSB-Benutzung Gesamt
				Ost (27)	West (09)	
Jan 17	25	25	50	4	2	6
Feb 17	28	28	56	1	2	3
Mrz 17	29	29	58	2	4	6
Apr 17	24	24	48	2	2	4
Mai 17	28	28	56	2	4	6
Jun 17	29	29	58	3	2	5
Jul 17	23	23	46	2	2	4
Aug 17	15	15	30	3	1	4
Sep 17	28	28	56	4	0	4
Okt 17	28	28	56	4	1	5
Nov 17	28	28	56	6	0	6
Dez 17	23	23	46	3	2	5
Gesamt	308	308	616	36	22	58

In den ersten 30 Wochen des Jahres 2017 wurden folgende Beluga-Flugbewegungen festgehalten:

Beluga	Anzahl Landungen	Anzahl Starts	Ldg. & Starts Gesamt	davon Starts mit Benutzung der Sonderstartbahn		SSB-Benutzung Gesamt
				Ost (27)	West (09)	
Gesamt	186	186	372	16	18	34

Bremen, den 16.06.2017

Beschluss
des Beirates Hemelingen vom 15.06.2017
„Fluglärmenschutz für Hemelingen verbessern“

Der Beirat Hemelingen fordert vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen:

1. Eine schriftliche Information der in der Schallzone befindlichen Haushalte und Eigentümer. Die Haushalte und Eigentümer sollen über das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und die sich daraus ergebenden Rechte in einer leicht verständlichen Weise und Sprache informiert werden.
2. Die betroffenen Haushalte und Eigentümer sind intensiv über die beiden möglichen Antragsverfahren zu beraten. Sie sind dabei über die Unterschiede der Antragsverfahren und deren Vor- und Nachteile zu informieren und ihnen ist ggf. bei der Antragstellung behilflich zu sein. Für Bürger*innen mit Sprach- oder Verständnisdefiziten sind geeignete Kommunikationskanäle zu finden, z. B. über Beratungseinrichtungen, Vereine oder Communities.
3. Es wird ein generelles Ruhen des regulären Flugbetriebs am Flughafen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr und eine weitere Begrenzung an den Tagesrandzeiten gefordert.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Mit freundlichen Grüßen



Jörn Hermening

Godehardstraße 19
2. Etage
28309 Bremen
Internet:
<http://www.ortsamt-hemelingen.de>

Dienstleistungen und Informationen der
Verwaltung unter Tel.: (0421) 361-0.

www.transparenz.bremen.de
www.service.bremen.de

Haltestellen

Hemelinger Bahnhofstraße
(Buslinie 40 / 41)

Bahnhof Sebaldsbrück
Bahnhof Hemelingen

 Das Ortsamt ist
barrierefrei zu erreichen

KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 14. Juli 2017

Sehr geehrte Frau Dr. Streibel,

zur Änderung der Entgeltordnung, die am 01.08.2017 in Kraft treten soll, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

1. Eine Absenkung des passagierabhängigen Entgeltes zur Finanzierung des passiven Schallschutzes wird abgelehnt.

Die in den Schallschutzzonen wohnenden Bürger*innen können seit 2013 Anträge auf Schallschutzmaßnahmen stellen. Die FLK wurde darüber informiert, dass sich ca. 1000 Haushalte im Bereich der Schallschutzzonen befinden sollen. Trotz PR-Arbeit mit Veröffentlichung in den Medien, blieb der Kreis der positiv beschiedenen Antragsteller*innen klein. Das lässt die Schlussfolgerung zu, dass viele Antragsberechtigte nicht erreicht wurden oder sich nicht in der Lage sahen Anträge zu stellen und das Verfahren durchzustehen.

Statt nun das Schallschutzentgelt auf 0,01 € abzusenken, sollten die Antragsberechtigten aktiv informiert und beraten werden. Durch persönliches Anschreiben an die Eigentümer und Bewohner der Immobilien, durch Informationsveranstaltungen in den betroffenen Ortsteilen und Unterstützung bei der Antragstellung. Dabei sollte über das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, das Schallschutzprogramm und die sich daraus ergebenden Rechte in einer leicht verständlichen Weise und Sprache informiert werden. Für Bürger*innen mit Sprach- oder Verständnisdefiziten sind geeignete Kommunikationskanäle zu finden, z. B. über Beratungseinrichtungen, Vereine oder Communities.

Der Beirat Hemelingen hat in seiner Sitzung am 15.06.17 genau das gefordert, um wieder etwas Bewegung in die Angelegenheit zu bringen und das Schallschutzentgelt den Bürger*innen in Form von passivem Schallschutz zugute kommen zu lassen.

2. Die Einführung eines schadstoffabhängigen Entgeltes wird grundsätzlich begrüßt. Damit wird nach der Einführung von zeitlich gestaffelten Zuschlägen für Starts und Landungen nach 22:30 Uhr und lärmabhängigen Lande- und Startentgelten, nun auch ein ökologisches Steuerungsinstrument eingeführt. Welche Steuerungswirkung das schadstoffabhängige Entgelt entfaltet, sollte nach einer Einführungsphase evaluiert werden.

Kommission zur Abwehr von Fluglärm und Luftverunreinigungen für den Verkehrsflughafen Bremen
Vorsitzender: Ralf Bohr, Hahnenstraße 37, 28309 Bremen, 0178-1369929, 0421-459274, ralf.bohr@gmx.net
Stellv.Vors.: Dieter Blanke, Krumhörnweg 40, 28259 Bremen, 0421-513233, dieter.blanke@bremen.de
Volker Reinhold, Pillauer Str. 65, 28816 Stuhr, 0421-5659411, v.reinhold@online.de
Geschäftsführung: Andrea Schmelzer, Flughafenallee 20, 28199 Bremen, 0421 – 5595206,
andrea.schmelzer@airport-bremen.de

3. Die geplante Anpassung des flughafeneigenen Sicherheitsentgeltes wird zur Kenntnis genommen.

4. Die geplante Anpassung des PRM-Entgeltes wird zur Kenntnis genommen.

Mit freundlichen Grüßen



Vorsitzender