
**KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM
UND LUFTVERUNREINIGUNGEN
FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN**

Bremen, 21.12.2021

Protokoll

der 167. Sitzung der Fluglärmkommission am 11.10.2021 um 15:00 Uhr

Bürgerhaus Gemeinschaftszentrum Obervieland

Alfred - Faust - Str. 4

28279 Bremen

Tagesordnungspunkte

TOP 1.	Genehmigung der Tagesordnung	2
TOP 2.	Genehmigung des Protokoll der 166. FLK-Sitzung	2
TOP 3.	Wahl einer Vorsitzenden bzw. eines Vorsitzenden der FLK	2
TOP 4.	Wahl von zwei stellvertretenden Vorsitzend*innen der FLK	2
TOP 5.	Rückmeldungen aus der letzten Sitzung	2
TOP 6.	Aktuelles	3
TOP 7.	Abflugverfahren NADP 1 – Vorschlag zur Eintragung im Luftfahrthandbuch (AIP) <i>Genehmigungsbehörde</i>	3
TOP 8.	Entzug des Home Carrier Status für Ryanair <i>Genehmigungsbehörde</i>	4
TOP 9.	Inkrafttreten neuer Lärmschutzbereich <i>Genehmigungsbehörde</i>	5
TOP 10.	Honig-Monitoring am Flughafen Bremen <i>Flughafen Bremen GmbH</i>	5
TOP 11.	Anträge der BVF/VSF	5
a.	Nachfragen Lärmentgelte	6
b.	Ausnahmegenehmigungen für Transportflugzeuge <i>BVF/VSF</i>	6
c.	neu	6
TOP 12.	Bericht von der ADF-Tagung <i>Frau Gätjen (FLSB), Herr Bohr (Vorsitzender)</i>	6
TOP 13.	Verschiedenes - Terminfestlegung der nächsten Sitzung	6
	Abkürzungsverzeichnis	7

Beginn der Sitzung: 15 Uhr

Ende der Sitzung: ca. 18:00 Uhr

Der Vorsitzende fragt die Anwesenden, ob sie mit der Aufzeichnung der Sitzung einverstanden sind. Es gibt keine Einwände.

Die Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) fragt nach dem zukünftigen Umgang mit den ADF-Tagungen. In den vergangenen FLK Sitzungen seien die entsprechenden Tagesordnungspunkte (TOP) entfallen. Die FLK beschließt, dass weiter über die ADF-Tagungen berichtet werden soll.

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

Die Genehmigungsbehörde bittet um keine Protokollierung des Tops 11a. Dieser Antrag wird mit einfacher Mehrheit angenommen.

TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 166. FLK-Sitzung

Wer?	Macht was?	Bis wann?
Geschäftsführung	Veröffentlichung des Protokolls	Kommende Sitzung

Das Protokoll wird mit Änderungen angenommen.

TOP 3. Wahl einer Vorsitzenden bzw. eines Vorsitzenden der FLK

Der amtierende Vorsitzende wird mit 11 Zustimmungen, 2 Enthaltungen und 2 Gegenstimmen als Vorsitzender **bestätigt**.

TOP 4. Wahl von zwei stellvertretenden Vorsitzenden der FLK

Die amtierenden stellvertretenden Vorsitzenden werden mit jeweils 11 Zustimmungen, 1 Enthaltung und 3 Gegenstimmen als stellvertretende Vorsitzende **bestätigt**.

TOP 5. Rückmeldungen aus der letzten Sitzung

Wer?	Macht was?	Bis wann?
VSF	Tagesordnungspunkt	Kommende Sitzung

Die DFS wird als Beratungsadressat weiterhin an den Sitzungen teilnehmen.

Das Gutachten aus der 166. Sitzung wurde erweitert.

Die Beobachtung der Anflüge über die Gemeinde Weyhe aufgrund der geänderten Luftraumstruktur hat ergeben, dass es zu einzelnen Überflügen über Weyhe kommt und dies bisher kein Gegenstand einer Fluglärmbeschwerde an die FLSB war. Eine Vertretung aus Weyhe ergänzt, dass neue Beschwerdeführende aufgetaucht seien. Die Änderungen scheinen Aus-

wirkungen im Sinne neuer Betroffenheit zu schaffen. Die DFS ist in Gesprächen, um die ursprünglichen Flugrouten wiederherzustellen. Dies sei aber nur mit dem Bundesverkehrsministerium und einigen Bundesbehörden möglich. Die Entwicklungen sollen beobachtet werden.

Eine Vertretung der VSF weist auf einen Punkt im letzten Protokoll hin. Darin wurde der Punkt aufgegriffen, dass Kompensierflächen für Run-Ups benutzt werden würden. Die Zulässigkeit dieses Umstandes sei nach Ansicht des VSF fraglich. Dies soll in der kommenden FLK Sitzung besprochen werden. Hierfür soll die VSF schriftlich einen Tagesordnungspunkt anmelden. Die Vertretung der LAT merkt an, dass Run-Ups der LAT auf der Startbahn stattfinden würden und nicht auf den Kompensierflächen.

TOP 6. Aktuelles

Die DFS kündigt an, dass in Folge einer Veränderung an einer Luftstraße einige Abflugrouten angepasst und mit neuen Namen versehen werden. Diese Anpassung erfolgt zum Mai 2022. Sie hat keine Auswirkungen auf die Lärmbetroffenheit in Bremen und Umgebung.

TOP 7. Abflugverfahren NADP 1 – Vorschlag zur Eintragung im Luftfahrthandbuch (AIP) Genehmigungsbehörde

Wer?	Macht was?	Bis wann?
Genehmigungsbehörde	Veranlasst nach Beschluss der 165. FLK die vorgeschlagene Eintragung im Luftfahrthandbuch (AIP)	

Die Genehmigungsbehörde führt zum Thema ein. Der entsprechende Text ist dem Luftfahrthandbuch des Flughafens Bremens entlehnt (siehe Anhang). Die Genehmigungsbehörde bittet um Bestätigung des Textes.

Der Vorsitzende weist auf eine Empfehlung einer vergangen FLK Sitzung hin. Diese lautet vor und nach der Eintragung Messungen zu machen. Der Erfahrungswert aus Hamburg sei, dass 50% der Airlines sich an die Empfehlung des AIPs halten würden.

Die Genehmigungsbehörde weist darauf hin, dass der Flughafen Bremen nur über eine mobile Messstelle verfüge und ansonsten stationär messen würde. Derzeit sei für weitere Messungen zu berücksichtigen, dass die personelle Ressource des Flughafens nur sehr eingeschränkt verfügbar sei. Des Weiteren sei für einen Vergleich die derzeitige geringe Anzahl an Flugbewegungen kaum repräsentativ. Dies möge bei der Empfehlung berücksichtigt werden.

Eine Vertretung aus Obervieland fragt nach den zu erwartenden Verzögerungen. Die Vertretung der Genehmigungsbehörde antwortet, dass dies unbekannt sei. Sie weist zusätzlich darauf hin, dass weitere Messungen realisiert und ausgewertet werden müssten. Die Messstellen 4 und 10 könnten jetzt auch schon genutzt werden.

Eine Vertretung aus Stuhr prognostiziert, dass das Warten auf die Messungen, eine Empfehlung um Jahre verzögern würde.

Die FLSB weist auf einen aufwendigen Messabgleich mit Steigprofilen hin. Für eine aussagekräftige Vergleichbarkeit sind Daten der Abflüge (Abflughöhe über Messstelle, Windgeschwindigkeit, Windrichtung und auch die Beladung erforderlich. Nur den Maximalpegel der Messstelle zu betrachten genügt nicht.

Der Vorsitzende schlägt vor, mobil in Hemelingen zu messen. Dies hänge von der Nutzbarkeit der alten Messdaten ab.

Die VSF regt an, den Cutback auf 1000ft zu legen, Die FLSB entgegnet, dass Hamburg damit schlechte Erfahrungen gemacht habe. Deshalb sei der Cutback auf 1500ft erhöht worden. Die Genehmigungsbehörde schlägt vor bei 1500ft zu bleiben.

Eine Vertretung aus Stuhr fragt, ob die Diskussion nicht bereits geführt worden sei.

FLSB verweist darauf, dass eine Umsetzung des TOP ohne Messungen möglich wäre.

Eine Vertretung aus Stuhr erklärt, dass die Diskussion sich im Kreis drehe. Dies käme einer Untätigkeit gleich.

Die Vertretung der LAT unterstützt die Einführung des Vorschlags. Kaum noch Flugzeuge würden unter Vollast starten. Auf Nachfrage erklärt die Vertretung der LAT, dass grundsätzlich NADP 2 empfohlen sei, wenn nicht eine Flugplatzspezifische Empfehlung bestünde. [38]

Der Vorsitzende bestärkt seinen Wunsch nach Messungen in Hemelingen. Die FLSB sieht die bereits beschriebene Schwierigkeit der Auswertung und verweist auf den Vortrag eines Vertreters des Hamburg Airport und dessen Aussage, dass genug Grundlagenforschung betrieben worden sei und daher ausreichend Mess-Grundlagen vorliegen.

Eine Vertretung aus Stuhr sieht die Entscheidung darin, ob die vorhandenen Messwerte ausreichen oder nicht. Eine derzeitige Messung sei sinnfrei.

Die LAT erklärt, dass das Luftfahrthandbuch eine Empfehlung sei. Abweichung aufgrund von Sicherheitsthemen sei weiterhin zulässig. Die Eintragung im Luftfahrthandbuch sei im Sinne der Kommission.

Eine Vertretung aus Weyhe möchte den Vorschlag annehmen. In einem zweiten Gang wäre das Thema der Messung zu behandeln.

Der Vorschlag wird angenommen: 3 Enthaltungen, 12 Zustimmungen. Keine Gegenstimme

TOP 8. Entzug des Home Carrier Status für Ryanair *Genehmigungsbehörde*

Wer?	Macht was?	Bis wann?

Die Genehmigungsbehörde berichtet folgendes: Ryanair hat keinen Wartungsschwerpunkt mehr am Flughafen Bremen. Daher ergebe sich keine Notwendigkeit für Ryanair außerhalb der regulären Flugbeschränkungszeiten zu fliegen.

Es verbleiben zwei Home Carrier. Diese sind Sundair und Lufthansa. Auf Nachfrage der BVF sei FlyToSky als Subunternehmer von Sundair aktiv. Die Genehmigungsbehörde erklärt,

dass es dem Home Carrier Status nicht widerspricht, wenn Sundair Flugzeuge von Dritten warten lässt, bzw. im Bedarfsfall gemietete Maschinen Dritter nutzt.

Auf Nachfrage erklärt die Genehmigungsbehörde, dass für den Status keine tägliche Ausübung der mit dem Home Carrier Status verbundenen Privilegien nötig sei.

TOP 9. Inkrafttreten neuer Lärmschutzbereich *Genehmigungsbehörde*

Wer?	Macht was?	Bis wann?

Die Genehmigungsbehörde berichtet: Der neue Lärmschutzbereich des Verkehrsflughafen Bremen wurde festgelegt. Die entsprechenden Kartenmaterialien und Ausführungen sind auf der Webseite der Behörde veröffentlicht.

Auf Nachfrage bezüglich möglicher neuer Ansprüche erklärt die Genehmigungsbehörde, dass der Lärmschutzbereich zwei Aspekte hat, zum einen wäre das die siedlungspolitische Komponente mit Beschränkungen beim Bau von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen (wie zum Beispiel von KiTas, Krankenhäusern und Seniorenheimen etc.) innerhalb des Lärmschutzbereichs. Dieses gelte sofort.

Das zweite sind Ansprüche für lärm mindernde Maßnahmen für vorhandene Wohnbebauung in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereichs. Aufgrund unklarer bundesgesetzlicher Rechtslage sei noch nicht geklärt, ob Eigentümer*innen von nicht hinreichend schallisolierten Immobilien in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone, die bereits während des bisherigen Lärmschutzbereichs anspruchsberechtigt gewesen wären, ihren Anspruch aber nicht in der ursprünglichen gesetzlichen Anspruchsfrist geltend gemacht haben, nach der erfolgten Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs auch dann neue Aufwendungsersatzansprüche erhalten, wenn sich an der Lärmbelastung ihres Grundstücks keine wesentlichen Änderungen ergeben haben.

Möglicherweise können bestehende Ansprüche erst fünf Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches geltend gemacht werden. Bis dahin sei zu klären, wer überhaupt anspruchsberechtigt sein wird.

Auf Nachfrage einer Vertretung aus Stuhr nach der eigenen Betroffenheit, erklärt die Genehmigungsbehörde, dass Stuhr nicht betroffen sei, da es weder in der Tag-Schutzzone 1 noch in der Nacht-Schutzzone Wohnbebauung habe. Es gäbe generell keine anspruchsberechtigte Wohnbebauung in Niedersachsen, da auf niedersächsischem Gebiet in keiner der beiden Zonen Wohnbebauung vorhanden sei. Die niedersächsischen Behörden hätten den ursprünglichen Lärmschutzbereich gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde überprüft und seien an der Neufestlegung durch bremische Rechtsverordnung beteiligt worden.

TOP 10. Honig-Monitoring am Flughafen Bremen *Flughafen Bremen GmbH*

Vertagt

TOP 11. Anträge der BVF/VSF

a. Nachfragen Lärmentgelte

Thema wurde nicht protokolliert.

b. Ausnahmegenehmigungen für Transportflugzeuge *BVF/VSF*

Vertagt

c. neu

Vertagt.

TOP 12. Bericht von der ADF-Tagung *Frau Gätjen (FLSB), Herr Bohr (Vorsitzender)*

Vertagt

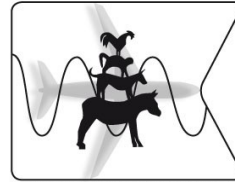
TOP 13. Verschiedenes - Terminfestlegung der nächsten Sitzung

Die kommende Sitzung findet wahrscheinlich am 14.02.2022 statt.

Abkürzungsverzeichnis

AAL	Augmented Approaches to Land
AAS	Atlas Air Service
ADF	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
AIP	Aeronautical Information Publication / Luftfahrthandbuch
AzB	Allgemeinen Berechnungsvorschrift zur Erfassung von Fluglärm
AzD	Anleitung zur Datenerfassung
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BGH	Bundesgerichtshof
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
BVL	Bremer Verein für Luftfahrt e.V.
CDO	Constant Descend Operation
DES	Datenerfassungssystem
DFLD	Deutscher Fluglärmdienst e.V.
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLH	Deutsche Lufthansa
FBG	Flughafen Bremen GmbH
FLK	Fluglärmkommission
FLSB	Fluglärmschutzbeauftragte
GBAS	Ground Based Augmentation System
GLS	GBAS Landing System
GO	Geschäftsordnung (der Fluglärmkommission Bremen)
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumenten-Landesystem
LAT	Lufthansa Aviation Training GmbH
LH	Lufthansa
LMP	Lärminderungsplan
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MP/MS	Messstelle

OA	Ortsamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAF	Probleme an anderen Flughäfen
PAPI	Precision Approach Path Indicator
PIB	Probleme am Bremer Flughafen
RF	Constant Radius arc to a Fix
RNP	Required Navigation Performance
SKUMS	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
SWAE	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Europa
SWH	Senatorin für Wissenschaft und Häfen
SGFV	Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz
UBA	Umweltbundesamt
UIG	Umweltinformationsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
VSF	Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. Bremen
WES	Wesertalroute
WNR	Weser-Nienburg-Route



VSF
Vereinigung zum Schutz
Flugverkehrsgeschädigter e.V.

An die Kommission zur Abwehr von
Fluglärm und Luftverunreinigungen am
Verkehrsflughafen Bremen
Herrn Ralf Bohr

Nachfragen Lärmrentgelte

Die Antwort des Senates auf die kleine Anfrage der Grünen vom 26.5.2020 (Drucksache 20/174 S) wirft einige Fragen auf, die wir in der FLK gerne zur Klärung führen würden.

1. Wir bitten darum, dass uns eine Zuordnung der Flugzeugtypen zu den einzelnen in der Entgeltordnung aufgelisteten Lärmkategorien zur Verfügung gestellt wird. Welchen Kategorien werden Props und Helikopter zugeteilt?
2. Wenn die Lärmrentgelte pro Start und Landung zu zahlen sind, muss festgestellt werden, dass nur 21 % der Flugbewegungen zu Zahlungen (+ /-) herangezogen wurden.

Die Fluglärmbeauftragte listet in ihrem Jahresbericht für 2019 folgende Flugbewegungen auf:

Jets	28.810
Props	5.925
Helikopter	1.710
insgesamt	36.445

für Zahlungen wurden erfasst:	7.692
davon zahlten	2.395
davon bekamen einen Bonus für verursachten Lärm:	5.297

Lediglich **6,5 % (2.395)** mussten für Lärm auch zahlen.

Das wiederum führt zu der Frage, wieso die Luftfahrtbehörde zu der Schlussfolgerung kommt, dass die lärmbezogenen Entgelte **exakt** zu der bezweckten Steuerwirkung führten. Um eine fundierte Bewertung abgeben zu können, müssten die Zahlen von 2017 und 2018 zum Vergleich herangezogen werden.

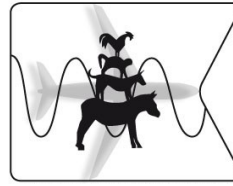
3. Des Weiteren stellt sich uns die Frage, ob in der Tabelle S.7 tatsächlich alle Flugbewegungen erfasst sind. Teilt man die gezahlten Beträge durch die Pauschalen, sollte man die Anzahl der Flugbewegungen erhalten. Für die B 737-800 gibt es zwei Einträge, die –wenn man sie aufsummiert – zu einer Bewegungszahl von 1010 führt. Ryanair verursachte im Jahr 2019 täglich mindestens 6 Flugbewegungen (3 Starts, 3 Landungen). Das allein sind schon 2190 Flugbewegungen. Wir bitten um Erläuterung.

Bremen, den 6.5.2021

Christine Jäckel

Volker Reinhold

Dieter Blanke



VSF
Vereinigung zum Schutz
Flugverkehrsgeschädigter e.V.

An die Kommission zur Abwehr von
Fluglärm und Luftverunreinigungen am
Verkehrsflughafen Bremen
Herrn Ralf Bohr

Ausnahmegenehmigungen für Transportflugzeuge

I. Sachverhalt

Zwischen dem 15.10.2020 und dem 18.12.2020 fanden mehrere Transportflüge der Firma Express Air Service mit einer 30 Jahre alten B733 zwischen Tunis und Bremen bzw. Paris und Bremen statt. Es handelte sich um ca. 130 Starts und 130 Landungen täglich bis zu 6 Flugbewegungen. Dabei kam es auch zu Flugbewegungen außerhalb der für den Flughafen Bremen genehmigten Betriebszeiten. Es wurden Landungen und auch Starts zu Zeiten ausnahmsweise eröffnet, in denen in Bremen in der Regel keinerlei Flugbewegungen zulässig sind.

II. Rechtlicher Rahmen

Bei Betrieb des Flughafens Bremen gelten zum Schutz der Anlieger gegen Fluglärm zwischen 22 Uhr und 7 Uhr Nachtflugbeschränkungen.

Zudem dürfen bis 22:30 Uhr sowie zwischen 6 und 7 Uhr nur Luftfahrzeuge bestimmter Kategorien landen. Dazu zählen Flugzeuge, die besonders leise sind und ein Lärmschutzzertifikat vorweisen können (Luftfahrzeuge, die mindestens die Kategorie Chapter 3 erfüllen; ICAO-Anhang 16).

In Ausnahmefällen kann von den Nachtflugbeschränkungen unter Berücksichtigung der Anwohnerinteressen abgewichen werden. Die Ausnahmeerlaubnis wird von der zuständigen Luftfahrtbehörde beim Senator für Wissenschaft und Häfen (SWH) erteilt.

Ausnahmen können sich aus einer Schlechtwetterlage, der Notwendigkeit medizinischer Hilfsflüge, Notfälle sowie hoheitlicher Flüge wie beispielsweise Staatsflüge. Konkret sind solche Ausnahmen funktional beschränkt auf

- Flüge eines Home Carriers,
- den Notfall bei meteorologischen oder Sicherheitsgründen,
- medizinische Hilfsleistungen oder
- DFS Vermessungsflüge.

Abweichend von diesen Regelungen kann die Luftfahrtbehörde in **begründeten** Fällen

- zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr
- im besonderen öffentlichen Interesse

Ausnahmegenehmigungen erteilen.

III. Beratungsbedarf

Aufgrund eines Schreibens der Senatorin für Wirtschaft und Häfen vom 11.1.2021, stellt die Fluglärmkommission fest, dass keiner der aufgeführten Gründe die Ausnahmegenehmigungen trägt. Vielmehr ist die Genehmigungsbehörde der Ansicht, dass sie diese Genehmigung nach ihrem „billigem Ermessen“ erteilen kann.

IV. Antrag

Die Fluglärmkommission beantragt, zum Schutz der Nachtruhe der Anlieger derartige Flugbewegungen zwischen 22:00 und 7:00 Uhr nur dann ausnahmsweise zu erlauben, wenn

(1) der Flugplan hinreichend planerischen Puffer bot, um übliche Verzögerungen bei Be- und Entladung aufzufangen,

(2) der Auftraggeber solcher Flüge den Bedarf begründet nachgewiesen hat, die Regel der zeitlichen Begrenzung von Frachtflugverkehr innerhalb der Zeit zwischen 7.00 Uhr und 22.00 Uhr nicht einzuhalten;

(3) der vorgesehene Regel-Flugplan zuvor mit der Genehmigungsbehörde abgestimmt wurde;

(4) nachgewiesen wurde, dass Verzögerungen im zeitlichen Ablauf eines Pendelluftverkehrs nicht durch einen Verzicht auf einen letzten Abflug nach Bremen aufgefangen werden können.

Ausdrücklich sollen hier auch Transporte aus anderen Zeitzonen einbezogen werden.

Bremen, den 6.5.2021

Christine Jäckel

Volker Reinhold

Dieter Blanke

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Katharinenstr.37, 28195 Bremen
An die Kommission zur Abwehr von Fluglärm
und Luftverunreinigungen
für den Verkehrsflughafen Bremen

Auskunft erteilt
Frau Dr. Streibel
Zimmer 4301
T: +49(0)421 361 97587
F: +49(0)421 496 97587

E-Mail:
angela.streibel@swh.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
330/733-11-61

Bremen, 22. April 2021

**Abflugverfahren NAPD 1
- Beschluss der 165. FLK zu TOP 6 b) -**

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei der 165. Sitzung der FLK am 09.11.20202 haben Sie unter TOP 6 b empfohlen, dass die Genehmigungsbehörde des Verkehrsflughafens Bremen nach dem Vorbild Hamburgs eine Eintragung in das Luftfahrthandbuch AIP veranlasst, in der für den Verkehrsflughafen Bremen eine Empfehlung für das Abflugverfahren NAPD1 ausgesprochen wird.

Die Genehmigungsbehörde schlägt vor, dass sie die folgende Eintragung im AIP veranlasst:

EDDW AD 2.21 Noise abatement procedures

<p>Startverfahren Aus Lärmschutzgründen wird für alle Abflüge mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen das Startverfahren NAPD 1 empfohlen. Steigen mit maximalen Gradienten bis zur Höhe von 3000 ft: -Luftfahrzeug für hohen Auftrieb konfigurieren -Zurücknahme des Startschubes zum Steigschub in Höhe 1500 ft.</p>	<p>Department procedures The use of the noise abatement take-off and climb procedure NAPD1 is recommended for all jet aircraft departures from Bremen Airport. Climb with MAX climb gradient to altitude 3000 ft: - Use the high lift devices TKOF configuration - TKOF PWR reduction to climb PWR at altitude 1500 ft.</p>
--	--

Ich bitte Sie um die Bestätigung, dass die o.g. Formulierung im Sinne der Empfehlung des FLK-Beschlusses ist und nunmehr in das AIP übernommen werden soll.

Dienstgebäude
Katharinenstraße 37
28195 Bremen

Postanschrift
Katharinenstraße 37
28195 Bremen



Schlüsselkorb
Tram Linien 4, 6, 8
Bus Linien 24, 25

Bankverbindungen
Deutsche Bundesbank Filiale Hannover
IBAN: DE16 2500 0000 0025 0015 30 BIC: MARKDEF1250

Eingang
Katharinenklosterhof 3 

Sparkasse Bremen
IBAN: DE73 2905 0101 0001 0906 53 BIC: SBREDE22

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

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

Ich bedanke mich für Ihre Mühe.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A handwritten signature in blue ink that reads "Streibel". The letters are cursive and fluid.

Dr. Streibel

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Katharinenstr.37, 28195 Bremen
Fluglärmkommission
für den Verkehrsflughafen Bremen
Herrn Vorsitzenden Ralf Bohr
Hahnenstr. 37
28309 Bremen

Auskunft erteilt
Frau Dr. Streibel
Zimmer 524
T: +49(0)421 361 8472
F: +49(0)421 496 8472

E-Mail:
angela.streibel@swh.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
330/733-11-34

Bremen, 9. Februar 2021

**Verkehrsflughafen Bremen-
Widerruf der Anerkennung der Ryanair Ltd. als Home Carrier**

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 09.02.2021 wurde die Anerkennung der Ryanair Ltd. als Home Carrier am Verkehrsflughafen Bremen mit Wirkung zum Sommerflugplan 2021 widerrufen. Das Unternehmen fällt dann nicht mehr in den Anwendungsbereich der entsprechenden Regelung in Ziffer E.2.1.3 f. der Flughafengenehmigung.

Für Rückfragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Dr. Streibel

Dienstgebäude
Katharinenstraße 37
28195 Bremen

Postanschrift
Katharinenstraße 37
28195 Bremen



Schüsselkorb
Tram Linien 4, 6, 8
Bus Linien 24, 25

Bankverbindungen
Deutsche Bundesbank Filiale Hannover
IBAN: DE16 2500 0000 0025 0015 30 BIC: MARKDEF1250

Sparkasse Bremen
IBAN: DE73 2905 0101 0001 0906 53 BIC: SBREDE22

Dienstleistungen und Informationen der Verwaltung unter Tel. (0421) 361-0
www.transparenz.bremen.de, www.service.bremen.de