

Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Beirates Hemelingen

Sitzungstag: 15.06.2017 Sitzungsbeginn: 19:00 Uhr Sitzungsende: 22:05 Uhr Sitzungsort: Bürgerhaus Hemelingen
Großer Saal

Anwesend:

Vom Ortsamt

Herr Jörn Hermening
Frau Silke Lüerssen

Vom Beirat

Herr Robert Bauer
Herr Ralf Bohr
Herr Heinz Hoffhenke
Herr Hans-Peter Hölscher
Frau Christa Komar
Herr Alfred Kothe
Frau Birgit Löhmann
Frau Christa Nalazek
Herr Ferhat Özel
Herr Johann Oppermann
Frau Waltraut Otten
Herr Norbert Schepers
Herr Gerhard-Wilhelm Scherer
Frau Hannelore Senstake
Herr Ingo Tebje

Referent*innen

Herr Senator Ulrich Mäurer (Senator für Inneres, Sfl)
Herr Rainer Zottmann, Herr Dieter Oehlschläger (Polizei Bremen)
Frau Sarah Hasberg (Ankommen im Quartier – Beratung)
Frau Dr. Angela Streibel (Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, SWAH)

TOP 1: Genehmigung der Niederschrift vom 04.05.2017 und Rückmeldungen

TOP 2: Fragen, Wünsche, Anregungen in Stadtteilangelegenheiten

TOP 3: Polizeireform 2.600

TOP 4: Ankommen im Quartier

TOP 5: Fluglärm

TOP 6: Beiratsverschiedenes

Herr Hermening begrüßt die Anwesenden und teilt mit, dass Herr Albrecht Syga (sachkundiger Bürger im Fachausschuss „Stadtteilentwicklung“) verstorben ist. Er bittet die Anwesenden um eine Schweigeminute.

Sodann lässt er über den mit der Einladung versandten Vorschlag zur Tagesordnung abstimmen. Dieser wird einstimmig als Tagesordnung genehmigt.

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift vom 04.05.2017 und Rückmeldungen

Die Niederschrift der Sitzung vom 04.05.2017 wird genehmigt.

Rückmeldungen auf Beschlüsse des Beirates

Herr Hermening gibt folgende behördliche Rückmeldungen auf Beiratsbeschlüsse bekannt:

Antworten des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) zu Beschlüssen vom 04.05.2017 zum Verkehrsentwicklungsplan

- „Sanierung Zeppelinintunnel Sebaldsbrücker Heerstraße“

Die Maßnahme „Sanierung des Zeppelinstunnels“ wurde am 11.11.2014 in einer Machbarkeitsstudie und mit einer daraus abgeleiteten Vorzugsvariante dem Beirat Hemelingen vorgestellt. Der Beirat stimmte seiner Zeit auch der vorgeschlagenen Vorzugsvariante zu. Diese Zustimmung des Beirates wurde der Deputation für Umwelt, Bau und Verkehr mit einem entsprechenden Bericht der Verwaltung zur Kenntnis gegeben.

In der Beiratssitzung von 2014 wurde auch bereits der mögliche Beginn der Realisierung mit den Jahren 2019/2020 benannt. Dies ist nach wie vor das Ziel. Zurzeit werden von der Deutschen Bahn die weiter zur Realisierung des Vorhabens erforderlichen Planunterlagen (Genehmigungsplanung für das Planfeststellungsverfahren) erstellt. Die Einleitung dieses Verfahrens ist für 2017/2018 vorgesehen. Nach Rücksprache mit dem für dieses Projekt zuständige Amt für Straßen und Verkehr ist man gerne bereit, den aktuellen Planungsstand dem Beirat vorzustellen.

- „Haltepunkt Föhrenstraße“ und „Haltepunkt Föhrenstraße, Verbindung mit straßengebundenem ÖPNV“

Die Maßnahme „Haltepunkt Föhrenstraße“ ist in engem Zusammenhang mit der Maßnahme

„Sanierung Zeppelinintunnel“ zu sehen. Zwischen beiden Maßnahmen besteht ein physikalischer Zusammenhang.

Die Vorentwurfsplanungen für die neuen Stationen „Föhrenstraße (oben)“ und „Föhrenstraße (unten)“ sowie für den Neubau der Station Hemelingen befinden sich aktuell in Bearbeitung. Ein Abschluss ist für den Spätsommer 2017 geplant. Anschließend soll zeitnahe die Entwurfs- und Genehmigungsplanung eingeleitet werden. Vor Beginn der Entwurfsplanung wird der aktuelle Planungsstand für die drei Stationen dem Beirat durch DB Station&Service und SUBV vorgestellt.

Der Sachstand zur VEP-Maßnahme BS 23 „Haltepunkt Föhrenstraße, Verbindung mit straßengebundenem ÖPNV“ stellt sich wie folgt dar:

Zur Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle „Föhrenstraße“ um etwa 150 m stadtauswärts, in den Bereich zwischen den beiden künftigen Teilstationen der Regio-S-Bahn

„Föhrenstraße (oben)“ und Föhrenstraße (unten)“, ist im Jahr 2009 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt worden. Neben der Anlagenplanung für den neuen Zeppelintunnel ist die Anlage der Straßenbahnhaltstelle östlich der Eisenbahnbrücke „Hastedter Heerstraße“ weiterhin beabsichtigt.

Die von Ihnen weiterhin angesprochenen Maßnahme „Großer Ring“ ist die Maßnahme D 19b des VEP 2015. Diese Maßnahme ist im mittleren Finanzierungspfad mit Priorität II-III eingestellt, d. h. Planungsaufnahme frühestens ab 2019, wenn dann die entsprechenden Mittel zur Verfügung stehen.

- „Premiumroute Großer Ring“ und „Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (A1)“

Ein zentrales Teilprojekt der Maßnahme D.19b Premiumroute Großer Ring ist sicherlich die im Beschluss ebenfalls benannte Maßnahme D.23 Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Weser (A1). Ziel ist es, hier eine durchgehende und attraktive Verbindung für Radfahrer und Radfahrerinnen zu schaffen und damit den Umweltverbund zu stärken.

Für die Maßnahme D.23 liegt eine Machbarkeitsstudie vor, die anteilig auch veröffentlicht wurde in der Broschüre „Nachhaltige Mobilität.“¹ Diese Machbarkeitsstudie soll nach der Sommerpause der Deputation im Rahmen eines Berichtes gemeinsam mit der Studie zu den Weserbrücken im Bereich der Wallanlagen vorgestellt werden. Gern kann ich Ihnen ebenfalls den Bericht der Verwaltung zukommen lassen, falls gewünscht, kann ich auch die Machbarkeitsstudie im Beirat vorstellen und Rückmeldungen für die weitere Planung aufnehmen. Die weitere Ausplanung der Maßnahmen und Umsetzung ist von der Haushaltslage und den personellen Ressourcen abhängig. Die Maßnahme D. 19b – Premiumroute – ist im VEP 2015 im oberen und mittlerem Finanzierungspfad eingestuft, im oberen für die Phasen I-II (bis 2014), im mittleren für die Phasen II-III (2010 bis 2029). Der obere Finanzierungspfad ist aktuell für Radverkehrsmaßnahmen nicht erreichbar. Eine Planung ab 2020 wird jedoch weiter angestrebt.

Die o.g. Machbarkeitsstudie ist bereits ein Vorgriff auf die Premiumroute, die zunächst auf dieser Ebene weiter untersucht werden muss. Der Streckenverlauf ist im VEP achsial dargestellt. Der genaue Verlauf der Route liegt – außer im Bereich der Brücke – noch nicht fest. Somit wäre zum gegebenen Zeitpunkt eine entsprechende Machbarkeitsstudie, wie bereits erwähnt, vorzuschalten. Gern komme ich zu diesem Zeitpunkt wieder auf Sie zu.

Der Beirat nimmt von den behördlichen Rückmeldungen Kenntnis.

Rückmeldungen auf Bürgeranfragen

Herr Hermening gibt folgende behördliche Rückmeldungen auf Bürgeranfragen bekannt:

- Die Anfrage hinsichtlich des Sachstands zum seit ca. 15 Jahren leerstehenden Gebäude (ehem. Jugendfreizeitheim) in der Westerholzstraße 4 sei von der Baubehörde an die Eigentümer weiter gegeben worden. Herr Hermening geht

1 Die Broschüre kann von der Homepage des SUBV heruntergeladen werden unter http://www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/nachhaltige_mobilitaet_fuer_menschen_und_queter-53233

davon aus, dass es in den nächsten Wochen zu einer Verbesserung des Zustandes kommen werde.

Der Beirat nimmt von den behördlichen Rückmeldungen Kenntnis.

TOP 2 Fragen, Wünsche, Anregungen in Stadtteilangelegenheiten

Herr Taake (Bürger) teilt mit, dass er sich bemühe, „kleine Kulturzellen von Mahndorf bis Bremerhaven einzurichten.“

Frau Schürer (Martinsclub Bremen) teilt mit, dass es einem Bedarf an Veranstaltungen „langsameres Lernen für Frauen ab 50 plus“ gebe und sie einen diesbzgl. WiN-Antrag im WiN-Forum stellen werde.

Eine Bürgerin teilt mit, dass sie sich über das Verhalten eines Mitarbeiters des Polizeireviere Hemelingen beschweren möchte und schildert den Vorgang. Herr Zottmann antwortet, dass er diesen Vorfall aufklären werde.

Eine Studentin der Hochschule Osnabrück stellt sich vor und teilt mit, dass sie ihre Masterarbeit über das Könecke- und Coca-Cola-Gelände schreiben möchte und um Grundlagenmaterial bittet. Herr Hermening teilt Kontaktdaten mit.

Frau Böker (Bürgerin) teilt mit, dass der Durchgang zur Eitzestraße/ Höhe Wilhelm-Olbers-Schule zugewachsen sei. Herr Hermening teilt mit, dass er sich den Zustand Vorort ansehen und an den Umweltbetrieb weitermelden werde.

TOP 3 Polizeireform 2.600

Herr Senator Mäurer teilt einleitend mit, dass dies nicht der erste Abend im Kreise der Beiräte für ihn sei. Das Fazit, welches er ziehe laute: 2/3 aller Beiräte hätten ihre Zustimmung erteilt. Die großen in den Beiräten vertretenden Parteien hätten signalisiert: „Wir sind dabei“.

Herr Senator Mäurer verweist auf das Konzeptpapier² und ergänzt, dass dieses Jahr 140 Beamt*innen ihre Ausbildung beginnen werden. So sei es verlässlich, dass in 2019 2.600 Polizeikräfte zur Verfügung stehen. Die Polizeireform 2.600 sei keine Reform „für heute“ sondern wird erst leben können, wenn die 2.600 Polizist*innen vorhanden sind. Er hebt hervor, dass es auch wichtig sei, dass am Ende des Prozesses, 100 KOPs wieder zur Verfügung stehen - das bewährte Modell der KOPs bleibe unangetastet. Bis dahin sei man jedoch noch in einer Phase des Übergangs, in der kaum nachgesteuert werden könne. Die Polizei Bremen habe derzeit ca. 100 Kräfte zu wenig. Dies sei auch eine Folge des ca. zehn Jahre alten politischen Beschlusses Personal abzubauen.

Herr Senator Mäurer erklärt, dass viele Menschen nicht nur von der globalen Entwicklung erschüttert seien, sondern auch im persönlichen Umfeld betroffen seien – etwa durch Wohnungseinbrüche. Vor diesem Hintergrund sei es ihm wichtig, keine Debatte über Standorte zu führen, da man Rücksicht auf die Sicherheitsbedürfnisse der gesamten Bevölkerung nehme. Es werde keine Schließung von Revierstandorten geben.

² Siehe unter <https://www.google.de/#q=Polizeireform+bremen+konzept&spf=1498459158856>

Die Polizeireform 2.600 sei ein umfassendes Projekt (siehe Anlage 1), in dem u.a. die Kriminalpolizei reformiert werde - der Streifendienst werde anders organisiert und an sechs Standorten zusammengefasst sowie künftig über GPS gesteuert. Der Kern der Reform sei: schneller, zuverlässiger und überlegener zu werden.

Die Anzeigenaufnahme am Revier sei hingegen eine Servicefunktion. Zudem würden 75 % aller Anzeigen von den Streifenwagenbesatzungen aufgenommen. Parallel dazu komme die Online-Wache. Wer einen Fahrraddiebstahl melden wolle, könne dies auch per Internet erledigen. Da die Online-Wache jedoch kein Modell für alle Menschen - insbesondere nicht für bei Bürger*innen mit Mobilitätseinschränkungen oder ältere Menschen sei - sollen die KOPs erhalten werden, so dass es immer auch die Möglichkeit gibt, im Stadtteil eine Anzeige aufzugeben. Insofern könne hinter alle Forderungen des Beirates „ein Haken gemacht werden.“

Herr Zottmann teilt mit, dass er sich für die Unterstützung der Beiräte danke, die sich für die Erhaltung der KOPs eingesetzt haben. Derzeit fehlten bremenweit etwa 22 KOPs – 2 davon in Hemelingen. Ab 2018 können die KOP-Stellen generell wieder besetzt werden. Die KOPs seien das „Ohr und Auge“ des Stadtteils. Zum Streifendienst legt Herr Zottmann dar, dass der Streifendienst Osterholz und Hemelingen zusammengelegt wird. Durch Schaffung von größeren Gruppen können die Streifenwagen besser besetzt werden. Der Revierbereich werde dem Ortsamtsbereich Hemelingen angeglichen.

Herr Hoffhenke verweist auf die bisherigen Polizeireformen, die im Ergebnis alle eine Verschlechterung für Hemelingen mit sich gebracht hätten. So sei das Polizeirevier Hemelingen früher ein echter 24-Stunden-Standort gewesen. Er fordert, dass es „keine Revierschließung durch die Hintertür gebe.“

Herr Schepers würdigt die Polizeireform 2.600, verweist aber darauf, dass damit zu spät begonnen wurde. Auch bestehe ein Zielkonflikt, wenn etwa der 110er-Prozess zu Lasten der regionalen Polizeiarbeit im Stadtteil gestärkt werde.

Herr Kothe verweist auf die Wichtigkeit einer Anzeigenaufnahme im Stadtteil. Er ergänzt, dass auch die Überwachung der Geschwindigkeiten ein wesentlicher Punkt sei.

Herr Lübke (MdBB) kritisiert, dass eine Anzeigenaufnahme im Stadtteil durch die KOPs kaum möglich sei, da diese nur etwa zwei Stunden am Tag für Sprechzeiten zur Verfügung stünden. Dies sei eine Verschlechterung für die Bürger*innen im Stadtteil. Herr Bohr merkt in diesem Zusammenhang an, dass auch die Einrichtung von „Bürgersprechstunden“ ein wichtiges Element der regionalen Arbeit sei.

Herr Tebje erklärt, dass Hemelingen ein wachsender Stadtteil sei. Er führt dazu insbesondere die Planungen für das Coca-Cola-, das Könecke- sowie das Rennbahn-Gelände an. Daher sei ein Polizeistandort in Hemelingen besonders wichtig. Ebenso müsse auf hinreichende Ortskenntnisse der Polizeikräfte geachtet werden.

Herr Zottmann verweist darauf, dass die Polizeikräfte aus Hemelingen und Osterholz bereits heute einen intensiven Wissenstransfer betreiben. Herr Oehlschläger erklärt, dass es aus seiner Sicht einer Personalaufstockung - über 2.600 Kräfte - hinaus bedürfe.

Herr Dennhardt (Bürger) verweist mit Blick auf die veränderte Sicherheitslage im Stadtteil darauf hin, dass es nicht zu einem Nachtwächterstaat kommen dürfe. Das Sicherheitsgefühl der Bürger*innen dürfe nicht leiden.

Herr Scherer betont, dass gerade die Arbeit der KOPs für den Stadtteil unverzichtbar sei – KOPs seien das Bindeglied zur Bevölkerung.

Herr Senator Mäurer legt dar, dass es sich um 2.600 Stellen handele – dies können wegen Teilzeitkräften, durchaus mehr Menschen sein. Um verlässlich vorgehen zu können, sei die Unterstützung aus den Beiräten wichtig. Eine Ablehnung – etwa weil die Zahl von 2.600 als zu gering erachtet werde – sei insofern nicht hilfreich.

Herr Hölscher stellt den folgenden überparteilich erarbeiteten Antrag (einschließlich Begründung) vor:

Der Beirat dankt den Beamtinnen und Beamten im Polizeirevier Hemelingen und der Polizeistation Arbergen / Mahndorf für ihre Arbeit für die Sicherheit im Stadtteil Hemelingen und lehnt die geplante Polizeireform in der vorgelegten Fassung ab.

Der Beirat fordert den Senator für Inneres auf,

- a. alle KOP-Stellen zu erhalten und momentan freie Stellen zeitnah zu besetzen.*
- b. alle derzeitigen Standorte in Hemelingen aufrecht zu erhalten.*
- c. sicher zu stellen, dass auch weiterhin zumindest zu bestimmten Zeitfenstern, die Anzeigenaufgabe vor Ort möglich ist und die Angebote der Online Wache ausgebaut werden.*
- d. den Beiräten und den Vereinen und Einrichtungen in Person des Revierleiters einen kompetenten Ansprechpartner für die Innere Sicherheit im Stadtteil zur Verfügung zu stellen.*
- e. dem Revier einen eigenen Streifenwagen für Reviertätigkeiten mit personeller Ausstattung zur Verfügung zu stellen.*
- f. sicher zu stellen, dass die Abdeckung mit Fahrzeugen im 110-Prozess mindestens genauso gut ist wie zurzeit und die Fahrzeugbesatzungen über gute Hemelinger Ortskenntnis verfügen.“*
- g. die für die Reform notwendige personelle Ausstattung von über 2.600 Beamtinnen und Beamten (Vollzeit) vor Inkrafttreten der Reform sicherzustellen, sowie die Mittel für baulichen Veränderungen an den Revieren in den Haushalten 2018/2019 abzusichern.*

Begründung:

Am 2. März 2017 hat der Innensenator in der Deputation für Inneres die Pläne für die geplante Polizeireform erläutert. Das Konzept zur Polizeireform sieht unter anderem vor, die Polizeiarbeit zukünftig vorwiegend auf sechs Kommissariate zu zentralisieren. Ausschließlich hier wird es dann möglich sein Anzeigen zu erstatten. Die Polizeireviere in den Stadtteilen reduzieren dafür entsprechend ihr Dienstleistungsangebot (u.a. verkürzte Öffnungszeiten) und Personal. Das Papier geht bei den Planungen von 2.600 Beamtinnen und Beamten aus. Diese Zielzahl ist nach eigenen Angaben des Innensensors bei der Vorstellung des Konzeptes jedoch frühestens 2019/2020 realistisch.

Das Konzept ist zum jetzigen Zeitpunkt weder mit dem notwendigen Personal hinterlegt noch ist die Finanzierung abgesichert. Durch die Konzentration auf sechs Kommissariate gehen die Orts- und Milieukenntnisse der stadtteilteilkundigen Beamtinnen und Beamten verloren und führen zwangsläufig zu einem Kompetenzverlust.

Herr Hermening lässt über diesen Antrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen (12 Ja-Stimmen, 0-Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen).

TOP 4 Ankommen im Quartier

Frau Hasberg stellt das Projekt „Ankommen im Quartier“ anhand einer PowerPointPräsentation (Anlage 2) vor. Sie bittet den Beirat um Unterstützung. Herr Hermening dazu stellt folgenden parteiübergreifend vorbereiteten Antrag vor.

Fortsetzung des Projektes „Ankommen im Quartier“

Der Beirat Hemelingen fordert die Senatorin für Soziales, Jugend, Frauen, Integration und Sport auf, die erforderlichen Mittel für die Fortsetzung des Projektes „Ankommen im Quartier“ über den 31.12.2017 hinaus zur Verfügung zu stellen.

Herr Hermening lässt über diesen Antrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen (15 Ja-Stimmen, 0-Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen).

TOP 5 Fluglärm

Herr Hermening teilt einleitend mit, dass sich der Beirat Hemelingen in den letzten Wahlperioden immer wieder mit dem Thema Fluglärm beschäftigt und eine Verbesserung der Lage sowie eine Reduzierung des Fluglärms gefordert hat.

Frau Dr. Streibel stellt anhand einer PowerPointPräsentation (Anlage 3) die Entwicklung des Luftverkehrs und des Fluglärms sowie die Ansprüche auf baulichen Schallschutz vor. Sie verteilt zudem als Handout die „Bekanntmachung der Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen“ (Anlage 4) sowie die Ergebnisse der Fluglärmstellen beim Werder Karree und Angeln (Anlage 5) und erläutert diese.

Herr Dennhardt verweist auf einen Anstieg von Flugbewegungen der sog. Home-Carrier. Herr Otten (Bürger) verweist auf den Anstieg Ausnahmegenehmigungen während der Zeiten des sog. Nachtflugverbotes.

Herr Bohr stellt folgenden Antrag vor:

„Fluglärmenschutz für Hemelingen verbessern“

Der Beirat Hemelingen hat sich in den letzten Legislaturperioden immer wieder mit dem Thema Fluglärm beschäftigt und eine Verbesserung der Lage sowie eine Reduzierung des Fluglärms gefordert.

*Aus dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sind die Bundesländer verpflichtet worden, auf Basis von Luftverkehrsprognosen für das Jahr 2020, Schallschutzzonen für die von Fluglärm betroffenen Anwohner zu definieren. Auch ein Teil von Hemelingen ist in diese Schallschutzzone aufgenommen worden und Bürger*innen können einen Antrag auf Schallschutzmaßnahmen stellen. Entweder über ein behördliches Verfahren mit*

Antragstellung beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen oder über das Schallschutzprogramm Calmar mit Antragstellung bei der Flughafen Bremen GmbH.

Die Lärmwirkungsforschung zum Fluglärm, insbesondere zum nächtlichen Fluglärm, hat ergeben, dass Fluglärm gesundheitsschädlich ist. Die fachliche Einschätzung des Umweltbundesamts (UBA) zur jüngsten Studie (NORAH) am Flughafen Frankfurt kam zu folgenden Ergebnissen:

„Um eine ausreichend lange und ungestörte Nachtruhe zu gewährleisten, empfiehlt das Umweltbundesamt ein generelles Ruhen des regulären Flugbetriebs an Flughäfen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr. Darüber hinaus sollte durch betriebliche Reglementierung einer steigenden Lärmbelastung entgegen gewirkt werden, die sich aufgrund der Konzentration der Flugbewegungen in den morgendlichen Randstunden ergibt. Der Schutz der frühen Morgenstunden ist auch deswegen von hoher Relevanz, weil zum Ende der Nacht der Schlafdruck geringer ist und es daher leichter zu Aufwachreaktionen kommen kann.“

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.*

Herr Hermening lässt über diesen Antrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen (3 Ja-Stimmen, 0-Nein-Stimmen, 12 Enthaltungen).

TOP 6 Beiratsverschiedenes

„III. Planungskonferenz Kita 2017“

Herr Hermening dazu stellt folgenden parteiübergreifend vorbereiteten Antrag vor:

Vor dem Hintergrund, dass noch Kinder aus dem Stadtteil Hemelingen unversorgt sind und der Frage, ob ausreichend Fachkräfte für die Betreuung vorhanden sind bzw. sein werden, beschließt der Beirat heute die III. Planungskonferenz Kita, die zeitnah stattfinden soll.

Herr Hermening lässt über diesen Antrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen (15 Ja-Stimmen, 0-Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen).

„Hinweisschild zur Öffnung von Kinderspielplätzen“

Herr Hermening dazu stellt folgenden parteiübergreifend vorbereiteten Antrag vor:

Der Beirat Hemelingen fordert die Senatorin für Kinder und Bildung auf, alle Einrichtungen im Stadtteil Hemelingen, die in ihre Zuständigkeit fallen (wie Kitas, Schulen etc.) und über eine öffentlich nutzbare Spielfläche verfügen, mit einem Schild auszustatten. Dieses soll dem Schild der Kita Hohentor im Sinn entsprechen.



Herr Hermening lässt über diesen Antrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen (15 Ja-Stimmen, 0-Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen).

„Übertragung Stadtteilbudget“

Herr Hermening dazu stellt folgenden parteiübergreifend vorbereiteten Antrag vor:

Der Beirat entscheidet gem. § 10 (3) Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter (OBG) über die Verwendung von stadtteilbezogenen Mitteln in den Einzelplänen der Ressorts gemäß § 32 (4) nach Maßgabe des Haushaltsplans (Stadtteilbudgets). Im Verkehrsbudget entfallen für das Haushaltsjahr 2016 und 2017 jeweils Euro 73.414,00 auf den Beiratsbereich Hemelingen. Der Beirat Hemelingen beantragt die Übertragung der nicht verausgabten Mittel 2016/2017 auf das Haushaltsjahr 2018.

Herr Hermening lässt über diesen Antrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen (15 Ja-Stimmen, 0-Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen).

Nächste Sitzung des Beirates

Herr Hermening teilt mit, dass die nächste Sitzung des Beirates am Donnerstag, den 10.08.2017 um 19:00 Uhr im Bürgerhaus Hemelingen, Großer Saal (Anbau), Godehardstraße 4, 28309 Bremen stattfinden soll.

gez. Hermening
Sitzungsleitung

gez. Hoffhenke
stellvertr. Sprecher

gez. Lüerssen
Protokoll



Überprüfung und Anpassung der Organisationsstrukturen der Polizei Bremen

Beiratssitzung Hemelingen

- 15. Juni 2017-



Ausgangslage

Veränderte / gestiegene Anforderungen u. a. durch

- eine sich verändernde Sicherheitslage durch den islamistischen Terrorismus
- eine anhaltend hohe Kriminalitätslage, insbesondere in den Bereichen Eigentums- und Gewaltdelikte
- unterschiedliche Aspekte von Straßen- und Strukturkriminalität wie z. B. „Antanzdelikte“, Straßendeal, Rocker sowie Auseinandersetzungen ethnischer Gruppierungen und Clankriminalität und
- steigende Notrufzahlen
- [...]

2600 Vollzeitstellen sind nicht ausreichend, um alte und neue Aufgaben zu erfüllen



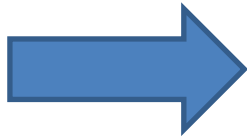
Leitgedanken

Schnell – überlegen - verlässlich
Flexibilität durch Konzentration

- Bündeln der Kräfte in der Region für zentrale Prozesse
 - Priorisierung Schutz und Hilfeleistung für die Bevölkerung im Notruf- und Soforteinsatz (110-Prozess)
 - Absicherung der Handlungsfähigkeit für Schwerpunktmaßnahmen zur Kriminalitätskontrolle und Verkehrssicherheitsarbeit in der Region.
- Kleinräumige, bürgernahe Polizeiarbeit durch
 - Erhalt aller Standorte in den Stadtteilen
 - erfolgreiches KOP-Konzept
 - Prävention und Netzwerkarbeit



Aufgabenfelder



**Notruf und Soforteinsatz
(110-Prozess)**



Schwerpunktmaßnahmen



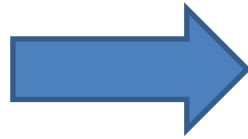
KOP-Aufgaben



Anzeigenaufnahme



Aufgabenfelder

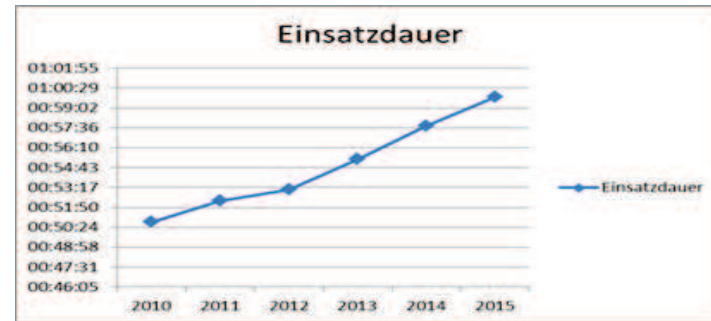
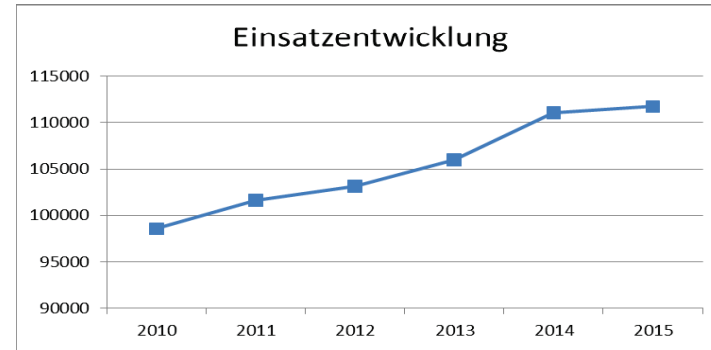


Notruf und Soforteinsatz (110-Prozess)

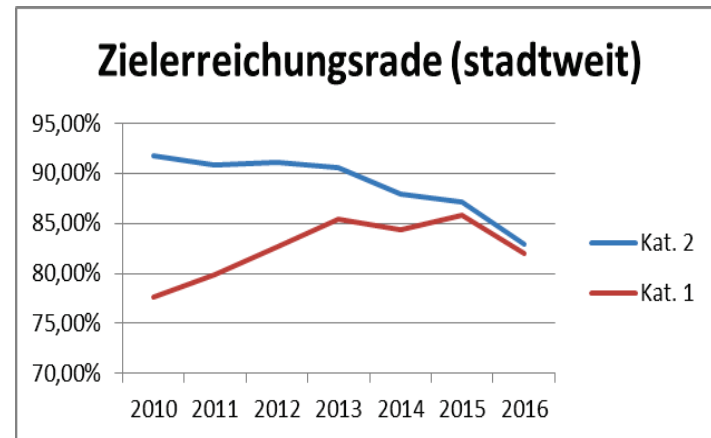
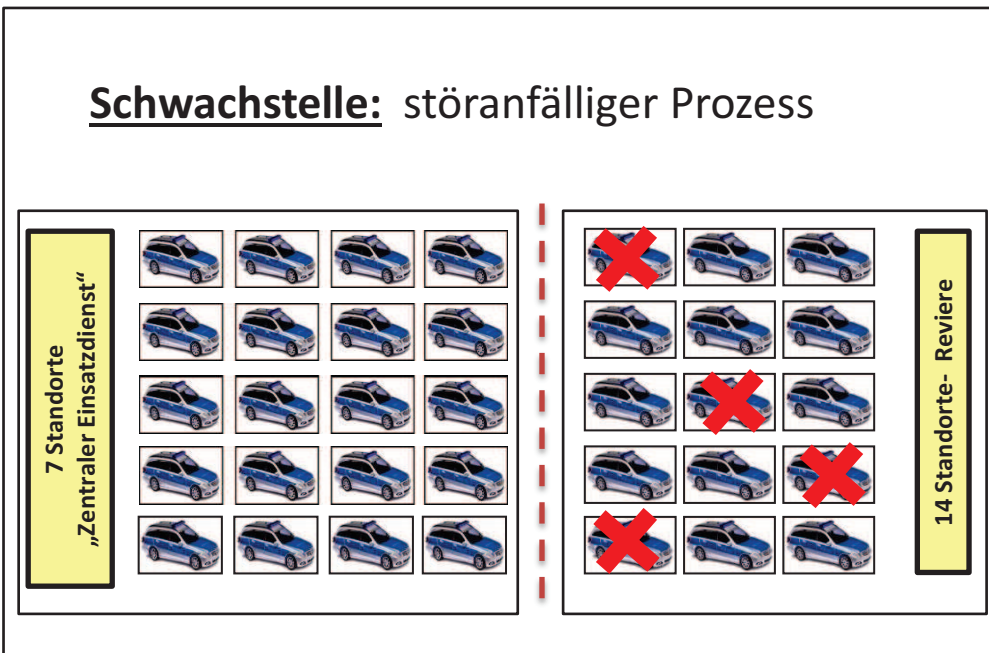


Entwicklung im 110-Prozess

Steigende Anforderungen durch mehr Einsätze, längere durchschnittliche Einsatzdauer und mehr benötigtes Personal am Einsatzort

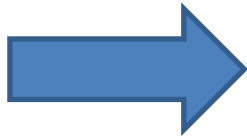


Schwachstelle: störanfälliger Prozess





Aufgabenfelder



**Notruf und Soforteinsatz
(110-Prozess)**

**Stärkung +
Zentralisierung**



Schwerpunktmaßnahmen



Schwerpunktmaßnahmen

Schwachstellen

- keine Verlässlichkeit u. Nachhaltigkeit
 - mangelndes Personal
 - Störungen durch andere Aufgaben
- mangelnde Flexibilität über Reviergrenzen hinaus
- kaum schlagkräftige Bündelung bei spontan auftretenden Brennpunkten





Aufgabenfelder



Schwerpunktmaßnahmen

**Konzentration
im Sicherheitsraum**



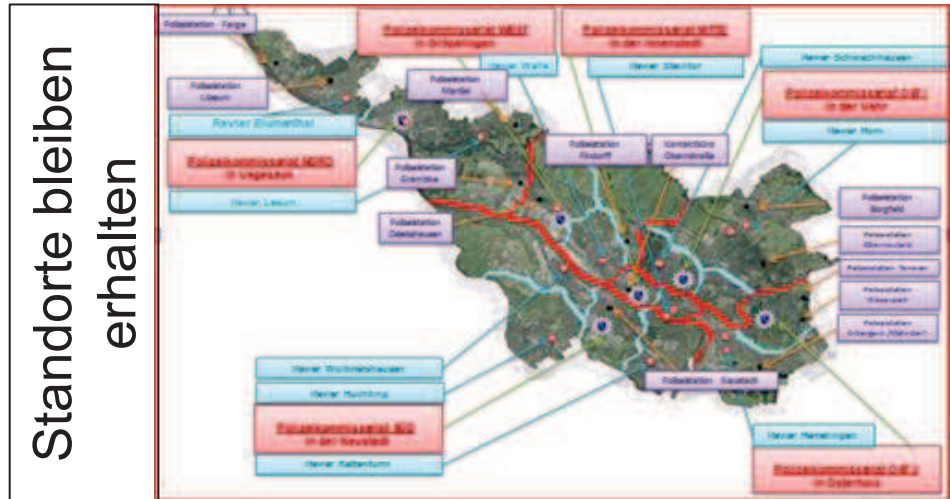
KOP-Aufgaben

**Koordination durch das PK
in Zusammenarbeit mit:**

- Kriminalpolizei
- Ziviler Einsatzdienst
- Verkehrspolizei
- Wasserschutzpolizei
- Bereitschaftspolizei



Aufgabenfelder



KOP-Aufgaben



Anzeigenaufnahme

Revieraufgabe:

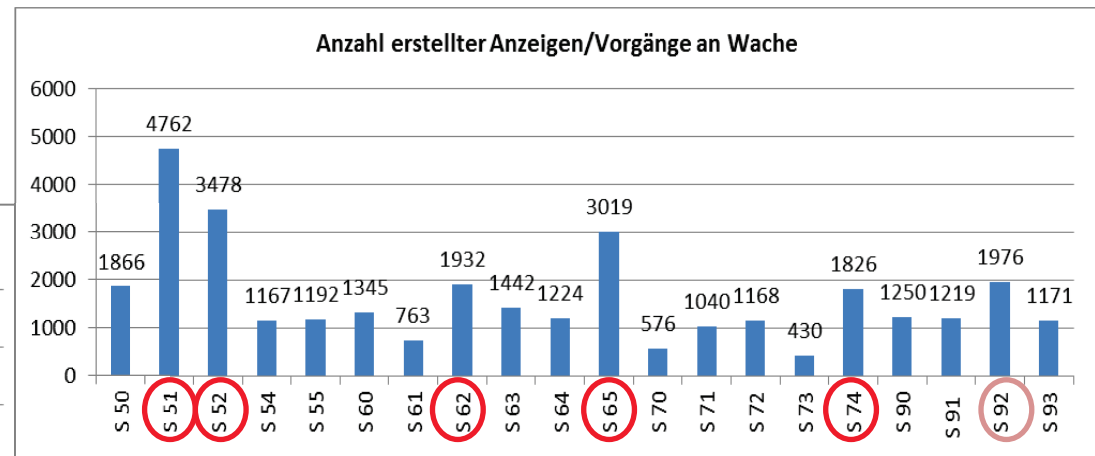
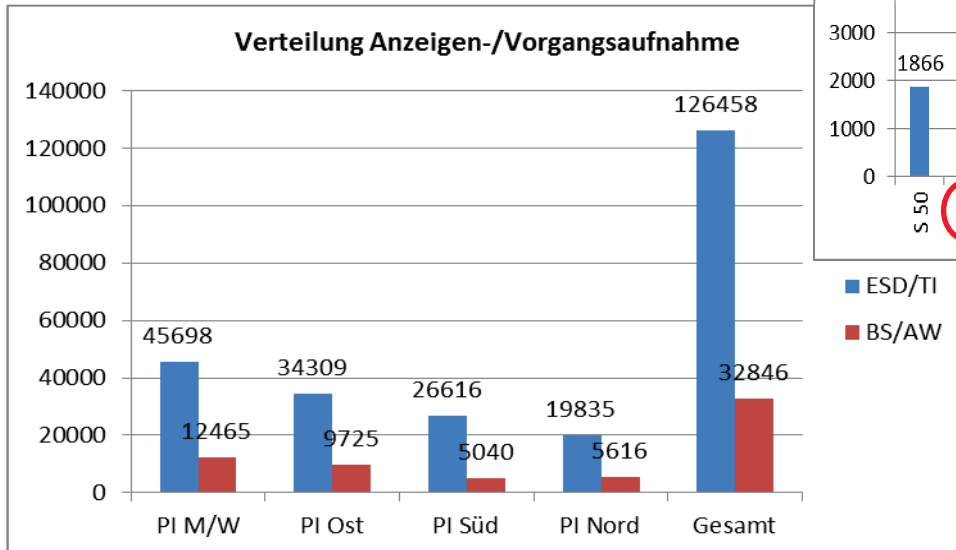
- ✓ Konzentration auf die Stadtteilaufgaben
- ✓ Polizei vor Ort (16 Reviere, 13 Stationen)
- ✓ KOP werden nachbesetzt



Schwachstellen der bisherigen regionalen Polizeiorganisation

Bürgerservice / Anzeigenaufnahme

- unterschiedliche Nachfragezeiten / ortsbezogen zu geringe Auslastung
- Erhöhung der Nachfrage an 24h-Standorten, dadurch zusätzliche Belastung des Einsatzdienstes
- unterschiedliche Öffnungszeiten der Reviere





Aufgabenfelder

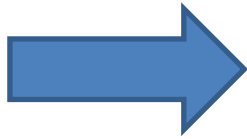


Anzeigenaufnahme

Zentralisierung
+Online-Wache
+Terminvergabe



Aufgabenfelder



Notruf und Service
(110)

Stärkung +
Zentralisierung



Maßnahmen

Konzentration
im Sicherheitsraum



KOP-Aufgaben

gute
Revierarbeit



Anzeigenaufnahme

Zentralisierung
+Online-Wache
+Terminvergabe

**Flexibilität durch Konzentration
schnell – überlegen – verlässlich**

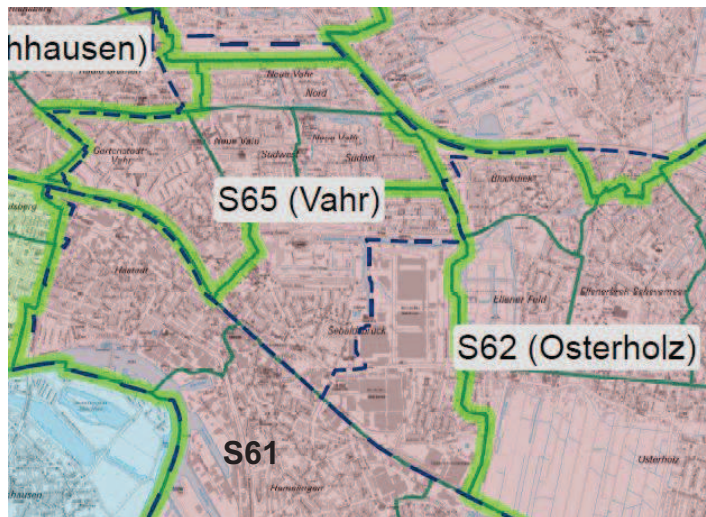




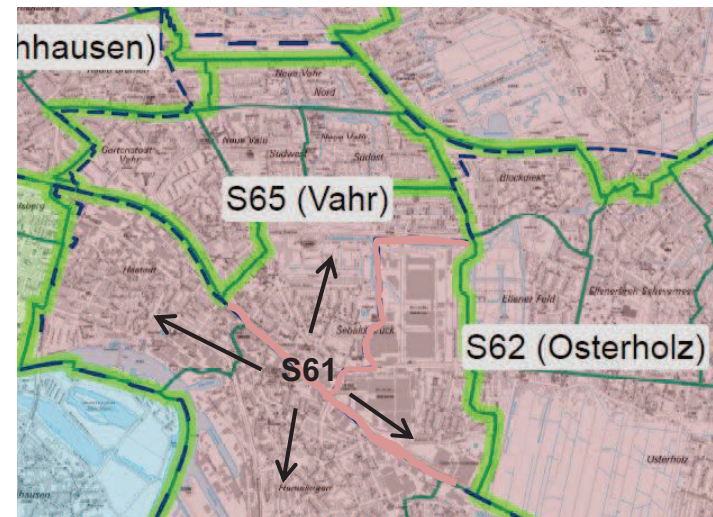
Anpassung der Reviergrenzen Abteilung Ost

Der **Ortsteil Sebaldsbrück** wird mit Schlossparkviertel, Rennbahn, Wilhelm-Busch-Siedlung, „Eisenbahnviertel“ u. Mercedes-Benz-Gelände, innerhalb des Polizeikommissariats Ost II dem **Revierbereich Hemelingen** zugeschlagen. Damit sind Ortsamts- und Reviergrenzen in diesem Bereich deckungsgleich. Für Ortsamt und Beirat besteht ein einheitlicher Ansprechpartner für den Zuständigkeitsbereich.

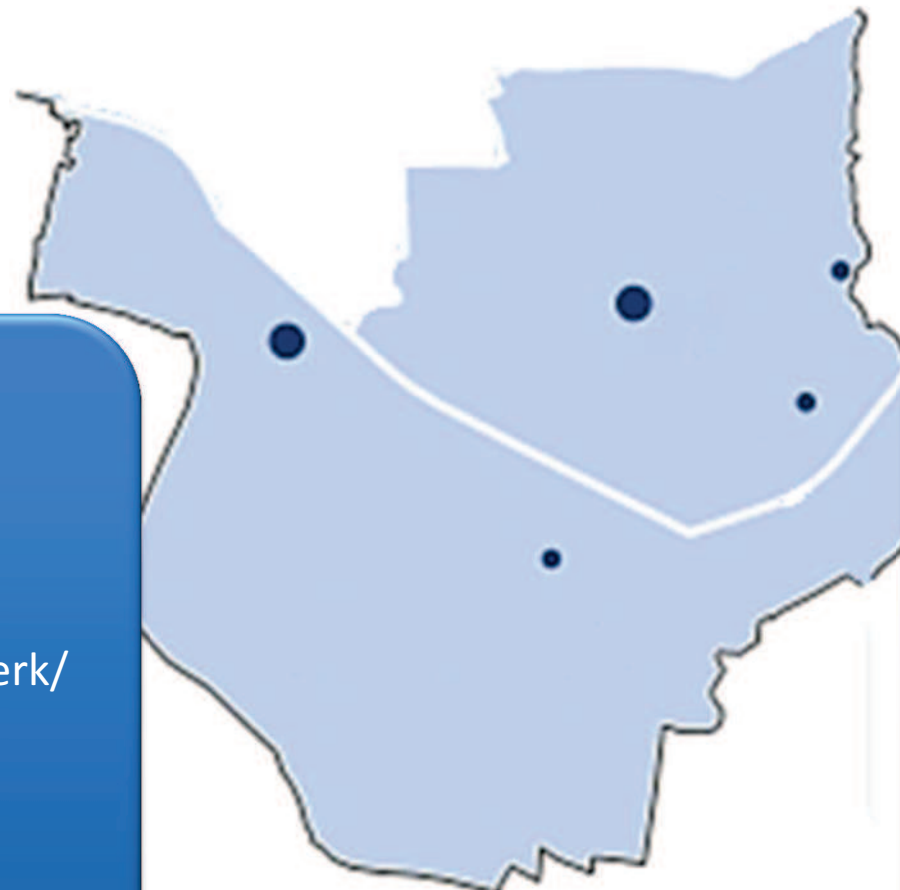
Aktuelle Reviergrenze



Vorschlag neue Reviergrenze



- - - Reviergrenzen 2015
- Ortsteile
- Stadtteile



Revier

Regionale
Polizeiarbeit

Beratung/Netzwerk/
Prävention

- Revierleitung
- Kontaktpolizisten (KOP)
- Verkehrssachbearbeiter (VS)

Polizeikommissariat

Komplettes
polizeiliches
Leistungsangebot im
Sicherheitsraum

- 110-Prozess
- Anzeigenaufnahme 24/7
Schwerpunktmaßnahmen
- Kontaktpolizisten (KOP)
- Verkehrssachbearbeiter (VS)



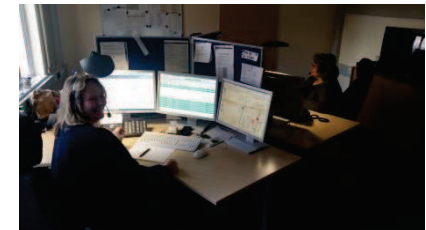
Erreichbarkeit der Polizei

Notruf

Hinweise auf aktuelle Straftaten und Straftäter, Verkehrsunfälle, Gefahren - **Notruf 110**



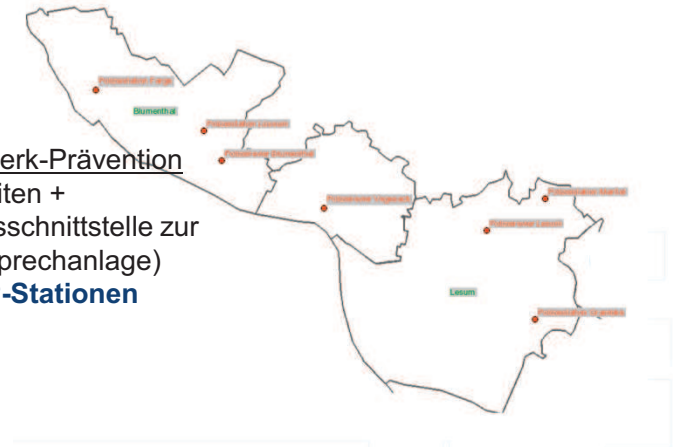
Telefonischer Bürgerservice und Vermittlung - **Zentralruf 362-0**



Anzeigenerstattung jederzeit
Polizeikommissariat



Beratung-Netzwerk-Prävention
Bürgersprechzeiten +
Kommunikationsschnittstelle zur
Polizei (Gegensprechanlage)
Reviere u. KOP-Stationen



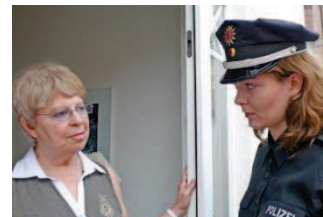
online

Erstattung von Strafanzeigen
Fahrraddiebstahl, Sachbeschädigung –
online

Jeder KoP hat eine eigene Emailadresse
Facebook



Jederzeit auf der Straße
ansprechbar - **KOP**



Wenn der Streifenwagen nicht im
eiligen Einsatz, halten die
Polizisten auf Handzeichen an. -
Streifenwagen





Kernpunkte

**Flexibilität durch Konzentration
schnell – überlegen - verlässlich**

- Die **Gesamtzahl der Kräfte in der Region bleibt erhalten**, sie werden auf Ebene der Polizeikommissariate anders verteilt und revierübergreifend zielgerichtet eingesetzt.
 - Alle **Reviere bleiben erhalten** +
alle **KOP-Stellen werden wieder besetzt** (mehr als 100) und gewährleisten Präsenz und Ansprechbarkeit in der Region.
 - Der 110-Prozess wird zusätzlich **mit ca. 30 VZE** gestärkt!
- Unter den gegebenen Rahmenbedingungen werden mit Zentralisierung
- der Anzeigenaufnahme,
 - des 110-Prozesses und
 - der Schwerpunktkräfte
- die Kräfte regional im Polizeikommissariat konzentriert bzw. gebündelt, um die Handlungsfähigkeit in den Kernbereichen „110-Prozess“ und „regionaler Polizeiarbeit“ zu erhalten bzw. zu erhöhen.



**Gibt es
hierzu
Fragen?**





ANKOMMEN IM QUARTIER

Sarah Hasberg



ÜBERSICHT

- Quartiersanlaufstelle im Familienzentrum
Mobile / Ankommen im Quartier Hemelingen
- Zielgruppe: Geflüchtete, die bereits einen
Wohnsitz in Hemelingen haben, bzw. sich im
Übergang zwischen ÜWH und eigenem
Wohnraum befinden
 - Besonders hoher Unterstützungsbedarf zu diesem
Zeitpunkt
- Sieben weitere Quartiersanlaufstellen in den
WiN-Gebieten: Gröpelingen, Huchting,
Huckelriede, Kattenturm, Lüssum, Schweizer
Viertel und der Vahr



INHALTE DER BERATUNG

- Übergeordnetes Ziel: Unterstützung bei Zugängen zu Gesundheit, Bildung, materieller Existenzsicherung, Arbeit und gesellschaftliche Teilhabe
- Hilfestellung bei der allgemeinen Orientierung im neuen Quartier
- Ggf. Weiterleitung in spezialisierte Angebote (z.B. Migrationsberatung, Anerkennungsberatung)



DIE BERATUNG IN HEMELINGEN

- Zwischen 8 und 18 Beratungen pro Woche in und außerhalb der Sprechzeiten
- Beratungszeiten zw. 15 Minuten und 3,5 Stunden
- Herkunftsländer der Besucher*innen: Syrien, Iran, Irak, Eritrea, Nigeria, Serbien



NETZWERKE UND KOOPERATIONSPARTNER

- AK-Jugend, AK-Kinder, Runder Tisch Flüchtlinge, WiN-Forum Hemelingen, Integrationsteam Ost, ...
- Quartiersübergreifende Kooperation mit der AWO-Wohnraumvermittlung, Zuflucht e.V.
- Familienzentrum Mobile
- ÜWH Grünes Dorf Arbergen
- Wilhelm-Olbers-Schule
- Ein Haus für unsere Freundschaft
- Jugendhaus
- IBS insbesondere die Integrationsbegleiterinnen
- ...



WEITERE PLANUNGEN

- Aushänge bei Supermärkten und Ärzten
- Projektdurchführung eines Willkommenscafés für Frauen, geleitet von den Integrationsbegleiterinnen des IBS
- Übernahme von Patenschaften durch die Integrationsbegleiterinnen
- ...



Counseling | مشاوره | الاستشارات | консультация | keshillim | konsultacije

Ankommen im Quartier – Beratung | counseling –

Ich bin Ansprechpartnerinnen für geflüchtete Menschen, die neu in Bremen-Hemelingen sind.

Beratungszeiten | *consultation hours:*

Montag 10:00 bis 12:00 | *Monday 10-12 a.m.*

Mittwoch 10:00 bis 12:00 | *Wednesday 10-12 a.m.*

und nach Vereinbarung | *and on appointment:*



Sarah Hasberg

☎ 0421 - 361 960 24

✉ sarah.hasberg@afsd.bremen.de

Familienzentrum Mobile
Hinter den Eilern 1a
28309 Bremen
Freie Hansestadt Bremen
Amt für Soziale Dienste



Beratung zu:

- Deutschkursen
- Arbeit und Ausbildung
- Sport- und Freizeitangeboten
- Angeboten für Kinder
- Orientierung im Stadtteil

Information concerning:

- German language courses
- Job and education
- sports and activities
- facilities for children
- orientation in the district

تعليم المعلومات

- دورات اللغة الألمانية والتدريب المهني و
- الأنشطة الرياضية والترفيهية للأطفال
- التوجيه في المنطقة

- ليرش ها در مورد کورس زبان آلمانی
- دوره کارآموزی شغل و ورزش و امکانات تفریح
- یتسکن ها برای اطفال و کودکان





Luftverkehr, Fluglärm, Schallschutzmaßnahmen

Sitzung des Beirats Hemelingen am 15.06.2017

Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen



Freie
Hansestadt
Bremen

Rechtsgrundlagen

- **Gesetze, insbesondere § 29 b LuftVG**
 - Vermeidbare und unvermeidbare Geräusche
 - Nachtruhe
 - Unzumutbarer Fluglärm

- **Flughafengenehmigung (Hand-out)**
 - Betriebszeiten
 - Flugbeschränkungszeiten
 - Home-Carrier-Regelung
 - Nachtflüge mit Ausnahmeerlaubnis
 - Sonstige Nachtflüge

Flughafen in Zahlen

Passagiere und Flugbewegungen

Zeitraum	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passagiere	2.676.297	2.560.023	2.447.001	2.612.622	2.773.127	2.660.712	2.573.501
Flugbewegungen	46.412	45.412	44.737	44.264	45.987	42.262	40.687
Quotient	58	56	55	59	60	63	63

Flughafen in Zahlen:

Nachtflüge und deren zeitliche Verteilung

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nachtflüge	2.559	2.043	1.767	1.799	1.727	1.730	1.822
Flüge von 22:00-22:30 Uhr	1.729	1.596	1.408	1.443	1.047	1.071	1.239
Anteil an Nachtflügen	67,57%	78,12%	79,68%	80,21%	60,63%	61,91%	68,00%
Flüge von 22:31-24:00 Uhr	763	409	329	340	637	650	564
Anteil an Nachtflügen	29,82%	20,02%	18,62%	18,90%	36,88%	37,57%	30,95%
Flüge von 00:01-05:59 Uhr	67	38	30	16	43	9	19
Anteil an Nachtflügen	2,61%	1,86%	1,70%	0,89%	2,49%	0,52%	1,04%

Flughafen in Zahlen: Qualitative Verteilung der Flüge in den „faktischen Flugbeschränkungszeiten“

Zeitraum	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nachtflüge 22:31-05:59 Uhr	830	447	359	356	680	659	583
HC-Landungen	275	129	58	137	369	464	326
Nachtflüge mit AE	529	285	280	211	277	190	245
sonstige Nachtflüge (u.a. Ambulanz, Ausweichflüge)	26	33	21	8	34	5	12

Flughafen in Zahlen:

Betriebsrichtungen

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Durchschnitt
Starts 09	9.191	7.938	7.219	8.335	9.377	6.239	7.177	18,52%
Starts 27	13.389	14.074	14.377	12.940	12.702	14.027	12.142	31,26%
Landungen 09	9.224	8.089	7.376	8.519	9.705	6.352	7.490	18,95%
Landungen 27	13.423	14.011	14.309	12.831	12.459	13.990	11.996	31,05%
Starts 23	61	96	80	88	79	83	162	0,22%

Start 09: Start in Richtung Osten

Start 27: Start in Richtung Westen

Start 23: Starts von der Nebenstartbahn in Richtung Südwest

Landung 09: Landung aus Westen

Landung 27: Landung aus Osten

Stadtteil Hemelingen Lärmsituation (Hand-Out)

- **Mobile Lärmmessstelle in Hemelingen/ Angeln, seit Mitte 2014**
- **Kurzdarstellung Auswertungsergebnisse**
- **Abgleich Messergebnisse mit Messstelle 4 (Werder Karree)**
- **Verhältnis Fluglärm/ sonstiger Umgebungslärm**
- **Verhältnis Überflüge Messstelle/ Flugverkehr gesamt**

Stadtteil Hemelingen: Beschwerdesituation

Anzahl der Beschwerdezahlen, Beschwerdeführenden und der Gründe für 2013 bis einschließlich Mai 2017 aus Hemelingen

	Anz Bw	Anz Bf	Nacht flug	bis 22:35	bis 22:45	bis 23:00	bis 24:00	bis 00:15	bis 00:45	bis 03:00 Amb.	mehr. Zeiten	Abw. Flugroute	Militär (AWACS)	Allg. Flugl.
2017														
(1-5)	20	15	20	4	1	4	9	1			1			
2016	15	5	4	1	1		1	1				6	4	1
2015	5	5	2				1		1			1		1
									2 x					
2014	68	5	21		4	6	7		Amb.	2		43		4
2013	5	4	2		1			1				1	1	1

Stadtteil Hemelingen:

z.T. in der Nachtschutzzone des Lärmschutzbereichs

- Grds. Bauverbote nach § 5 FluLärmG
- Aufwendungsersatz für bauliche Schallschutzmaßnahmen in Schlafräumen, § 9 FluLärmG.



Stadtteil Hemelingen: **Ansprüche auf baulichen Schallschutz**

Anspruchsberechtigte:

Eigentümer von Wohnungen in der Nacht-Schutzzone.

Anspruchsinhalt:

Kostenerstattung für max. 150 € pro qm Wohnfläche für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich Belüftungsanlagen in Schlafräumen sowie Gutachterkosten.

Nachweise:

Anschrift, Grundbuchauszug, Pläne, schalltechnisches Gutachten, Kostenvoranschläge, Kostennachweise.

Stadtteil Hemelingen: **Ansprüche auf baulichen Schallschutz**

Bitte beachten Sie:

- Nur erforderliche Kosten sind erstattungsfähig.
- Nur tatsächlich getätigte und belegte Kosten sind erstattungsfähig.
- Kosten für die Unterhaltung und Erneuerung der Schallschutzmaßnahmen können nicht erstattet werden.
- Ausgaben bitte erst nach Rücksprache tätigen!

Stadtteil Hemelingen: **Ansprüche auf baulichen Schallschutz**

Alternative Wege zum Schallschutz:

- Behördliches Erstattungsverfahren:
E-Mail: laermschutzbereich@wah.bremen.de
- Flughafenschallschutzprogramm Calmar:
E-Mail: calmar@airport-bremen.de

Haben Sie hierzu noch Fragen?

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

AMTSBLATT DER FREIEN HANSESTADT BREMEN

2000

Ausgegeben am 28. August 2000

Nr. 60

Inhalt

Bekanntmachung der Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen S. 441

Bekanntmachung der Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen Vom 21. August 2000

Aufgrund von § 6 Abs. 4 Satz 1 Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 25. Aug. 1998 (BGBl. I S. 2432, 3127), sowie gemäß § 42 Luftverkehrszulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S.308) zuletzt geändert durch VO vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610) gibt der Senator für Wirtschaft und Häfen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr nachstehend den verfügbaren Teil der Entscheidung vom 21. August 2000 zur Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen und weitere Hinweise bekannt.

Bremen, den 21. August 2000

Der Senator für
Wirtschaft und Häfen

1.1 Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen

Änderung der Genehmigung vom
21. August 2000

Entscheidung:

Änderung und Neufassung der Genehmigung

Die der Flughafen Bremen GmbH erteilte Genehmigung für die Anlegung und den Betrieb des Verkehrsflughafens Bremen in der Fassung vom 07. Februar 1985, zuletzt geändert durch die Genehmigungsänderung vom 25. August 1997, wird als Folge des Planfeststellungsbeschlusses des Senators für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel für die teilweise Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Start- und Landebahn 06/24 als Nebenstartbahn für Luftfahrzeuge bis 5,7 t Höchstabflugmasse auf dem Verkehrsflughafen Bremen vom 17. Aug. 1998 gem. § 6 Abs. 4 Satz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fas-

sung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 25. Aug. 1998 (BGBl. I S. 2432, 3127) sowie gem. § 42 Luftverkehrszulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308), zuletzt geändert durch VO vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610) geändert.

Diese Änderung umfasst:

– Die Anlegung und den Betrieb einer Nebenstartbahn im südlichen Bereich des Flughafens Bremen querab von der Bahnmitte der Hauptstart- und -landebahn 09/27.

Unter Einbeziehung aller Änderungen wird die Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen wie folgt gefasst:

Genehmigung

A. Amtliche Bezeichnung des Flughafens

Der Flughafen ist unter der amtlichen Bezeichnung „Verkehrsflughafen Bremen“ zu führen.

B. Allgemeine Angaben zum Flughafen

B.1. Lage und Ausdehnung

Die Lage und Ausdehnung des Flughafens, der Start- und Landebahnen, der Rollbahnen und der Vorfelder sind im Lageplan i.M. 1:5000 vom 23.06.00 (Anlage 1) dargestellt. Dieser Plan ist Bestandteil der Genehmigung und dieser beigefügt.

B.2. Klassifizierung

Der Verkehrsflughafen Bremen hat den Flugplatzbezugscode 4 E nach ICAO-Anhang 14.

B.3. Start- und Landebahnen

B.3.1 Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27

– Richtung in bezug auf
Gitter-Nord: 88° 00' 46"/268° 00' 46"
– Länge: 2.040 m
– Breite: 45 m

- Höhe: im Mittel + 4,00 m ü. Normal Null (NN)
 – Belag: befestigt.
- B.3.2 Sonderstartbahnen**
 Zusätzliche 294 m Sonderstartbahn in Verlängerung der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 vor der Schwelle 09 in Richtung Westen sowie zusätzliche 300 m Sonderstartbahn in Verlängerung der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 vor der Schwelle 27 in Richtung Osten.
 – Breite: 45 m
 – Höhe: im Mittel + 4,15 m ü. Normal Null (NN)
 – Belag: befestigt.
- B.3.3 Nebenstartbahn 23**
 – Richtung in bezug auf Gitter-Nord: 231° 41' 00"
 – Länge: 700 m
 – Breite: 23 m
 – Höhe: im Mittel + 3,20 m ü. Normal Null (NN)
 – Belag: befestigt.
 – Startbahnbezugspunkt im WGS84: 53° 02' 40,4" Nord
 008° 47' 17,9" Ost
 – Höhe + 3,20 m ü. Normal Null (NN).
- C. Zugelassene Luftfahrzeuge**
- C.1. Flugzeuge und Drehflügler.**
- C.2. Andere Luftfahrzeuge nach vorher erforderlicher Genehmigung durch die Flughafen Bremen GmbH (PPR).**
- D. Bauschutzbereich**
- D.1. Start- und Landeflächen**
- D.1.1 Die Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 zuzüglich der zwei Sonderstartbahnen bilden mit dem sie umgebenden Schutzstreifen die Start- und Landefläche.**
- D.1.2 Schutzstreifen**
 Der Schutzstreifen umgibt die Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 einschließlich der zwei Sonderstartbahnen und bildet ein Rechteck mit der Breite von 150 m beiderseits der Bahnachse und der Länge der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 zuzüglich 360 m östlich der Schwelle 27 und 444 m westlich der Schwelle 09.
- D.2. Sicherheitsfläche**
 Die Sicherheitsfläche umgibt die Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 einschließlich der zwei Sonderstartbahnen und bildet mit dieser ein Rechteck mit der Breite von jeweils 500 m beiderseits der Bahnachse und der Länge der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 zuzüglich 1060 m Länge östlich der Schwelle 27 und 1060 m Länge westlich der Schwelle 09.
- D.3. Lage des Flughafenbezugspunktes (FBP)**
 – Geographische Koordinaten:
 im DHDN 53° 02' 56" Nord
 008° 47' 16" Ost
 im WGS84 53° 02' 51" Nord
 008° 47' 12" Ost
 – Höhe: + 3,20 m ü. Normal Null (NN).
- D.4. Lage des Startbahnbezugspunktes der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 (SBP 09/27)**
 – Geographische Koordinaten:
 im DHDN 53° 02' 54" Nord
 008° 47' 27" Ost
 im WGS84 53° 02' 48,9" Nord
 008° 47' 22,9" Ost
 – Höhe: + 3,20 m ü. Normal Null (NN).
- D.5. Anflugsektoren**
 Es gelten die Bestimmungen für Hauptstart- und Hauptlandeflächen gemäß § 12 Abs. 1 Ziffer 5 Luftverkehrsgesetz.
- D.6. Bauschutzbereichsplan**
 Die Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 und die Sonderstartbahnen einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen, die Sicherheitsfläche, der Flughafen- und der Startbahnbezugspunkt 09/27 und die Anflugsektoren sind in den Übersichtszeichnungen i.M. 1:25000 vom 23.06.00 (Anlage 2) und i.M. 1:5000 vom 23.06.00 (Anlage 3) eingetragen. Diese Pläne sind Bestandteil der Genehmigung und dieser beigelegt.
- E. Betriebszeit und Flugbeschränkungen**
- E.1. Betriebszeit**
 Die Betriebszeit beträgt täglich 24 Stunden mit Ausnahme von Samstag 23.30 h bis Sonntag 6.00 h Ortszeit und von Sonntag 23.30 h bis Montag 6.00 h Ortszeit.
- E.2. Zeitliche Flugbeschränkungen bei Starts und Landungen**
- E.2.1 Luftfahrzeuge dürfen in der Zeit von 22.00 h bis 7.00 h Ortszeit nicht starten und landen. Von dieser Bestimmung sind ausgenommen:**
- E.2.1.2 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kap. 3 erfüllen, bis 22.30 Uhr.**
- E.2.1.3 Zwei Landungen bis 23.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16, Kap. 3 erfüllen, deren Halter Luftfahrtunternehmer sind, die am Flughafen Bremen einen Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebes unterhalten und von der Genehmigungsbehörde als „Home-Carrier“ anerkannt sind.**
- E.2.1.4 Verspätete Landungen bis 24.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die unter E.2.1.3 genannt sind.**
- E.2.1.5 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kap. 3 erfüllen, von 6.00 h bis 7.00 h Ortszeit.**

- E.2.1.6 Die Landung und der Start eines Flugzeuges im Nachtluftpostdienst der Deutschen Post AG.
- E.2.1.7 Die Benutzung des Flughafens als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen.
- E.2.1.8 Die Benutzung des Flughafens im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz.
- E.2.1.9 Vermessungsflüge der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH.
- E.2.2 Abweichend von diesen Regelungen kann der Senator für Wirtschaft und Häfen in begründeten Fällen, insbesondere zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses, Ausnahmegenehmigungen erteilen.
- E.3. Zeitliche Flugbeschränkungen für Überprüfungs- und Übungsflüge.
Zusätzlich gilt für Übungsflüge und Überprüfungsflüge folgendes:
- E.3.1 Übungsflüge und Überprüfungsflüge sind in der Zeit von 22.30 h bis 6.30 h Ortszeit nicht zulässig.
- E.3.2 Die unter Ziffer E.3.1 genannten Flüge dürfen von Hubschraubern ferner auch in der Zeit von 18.00 h bis 22.30 h Ortszeit nicht durchgeführt werden.
Ausnahmen hiervon können in begründeten Einzelfällen vom Senator für Wirtschaft und Häfen zugelassen werden.
- E.3.3 Zu Übungs- und Überprüfungszielen unmittelbar aufeinanderfolgende wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeuges sind außerdem zu folgenden Zeiten nicht zulässig:
– Montag bis Freitag 21.00 h bis 22.30 h Ortszeit,
– Samstag 13.00 h bis Montag 6.30 h Ortszeit.
Ausnahmen können in begründeten Einzelfällen vom Senator für Wirtschaft und Häfen zugelassen werden.
- E.3.4 Vermessungsflüge der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH sind von den Beschränkungen der Ziffern E.3.1 bis E.3.3 ausgenommen.
- E.4. Zeitliche Flugbeschränkungen für Leichtflugzeuge und Motorsegler
Zusätzlich gilt für Leichtflugzeuge und Motorsegler folgendes:
- E.4.1 Zeitliche Einschränkung
- E.4.1.1 Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm wird der nichtgewerbliche zivile Flugbetrieb mit Flugzeugen bis zu 2000 Kilogramm Höchstgewicht (Leichtflugzeuge) und Motorseglern wie folgt zeitlich eingeschränkt:
Unzulässig sind werktags vor 7.00 Uhr, zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr und nach Sonnenuntergang, sowie Sonn- und Feiertags vor 9.00 Uhr und nach 13.00 Uhr mitteleuropäischer Zeit
1. Flüge, die einer Platzrunde entsprechen,
 2. Schulflüge, mit Ausnahme von Überlandschulflügen und anderen Schulflügen, die über die Umgebung des Verkehrsflughafens Bremen hinausgehen und länger als eine Stunde dauern,
 3. Rund- und Besichtigungsflüge, auch soweit sie gegen Entgelt durchgeführt werden,
 4. erlaubnispflichtige Reklameflüge und
 5. Flugzeugschleppstarts.
- E.4.1.2 Die nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal in der jeweils geltenden Fassung vorgeschriebenen Nachtflüge dürfen in der Zeit bis zu dreieinhalb Stunden nach Sonnenuntergang durchgeführt werden.
- E.4.2 Ausnahmen
- E.4.2.1 Die zeitlichen Flugbetriebseinschränkungen gelten nicht für Motorflugzeuge, die den erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen, die in § 4 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen in der jeweils gültigen Fassung für die Nichtgeltung der zeitlichen Flugbetriebseinschränkungen an Landeplätzen festgelegt sind. Dies gilt nicht für Nachtflüge.
- E.4.2.2 Der Senator für Wirtschaft und Häfen kann von den zeitlichen Einschränkungen in begründeten Fällen insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.
- F. Beschränkung der Schubumkehr**
Bei Landungen darf Schubumkehr nur in dem aus Sicherheitsgründen unvermeidbaren Umfang angewendet werden. Die Stellung „Leerlauf-Schubumkehr“ wird davon nicht berührt.
- G. Zusätzliche Regelungen für die Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27**
Fluglärmkonturenfestschreibung
Der Flughafen darf auf der Hauptstart- und Hauptlandebahn 09/27 nur in solchem Umfang betrieben werden, dass durch den Flugbetriebslärm die im Gutachten von Prof. Dr. Mensen vom Juni 1988 für das Jahr 1995 ermittelte Kontur des äquivalenten Dauerschallpegels von $L_{eq} = 67 \text{ dB(A)}$ - vgl. die Beschlussanlage 3 zum Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover vom 30. September 1988 - nicht um mehr als 1 dB(A) überschritten wird. Die äußerste, in jedem Fall einzuhaltende räumliche Begrenzung für einen $L_{eq} = 67 \text{ dB(A)}$ wird durch die 67 dB(A) Kontur des mit Verordnung des Bundesministers des Inneren vom 28. Mai 1974 (BGBl. I S. 1201) festgelegten Lärmschutzbereiches gebildet.

Die Berechnung der äquivalenten Dauerschallpegel jeweils gemittelt für die sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres – nach der „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971“ – AzB – (GMB1. 1975, S. 162), wobei für die Aufteilung der Flugzeugflotte das „Datenerfassungssystem (DES) für die Ermittlung von Lärmschutzbereichen“ in der jeweils geltenden Fassung zugrunde zu legen ist.

Die Flughafen Bremen GmbH ist verantwortlich dafür, dass die festgeschriebene Lärmkontur eingehalten wird.

Sie hat jeweils bis eine Woche vor Beginn der IATA-Flugplankonferenz für den Sommerflugplan des folgenden Jahres dem Flugplankoordinator und der Genehmigungsbehörde aus den für den Flughafen Bremen zur Koordination angemeldeten Flugbewegungen des gewerblichen Luftverkehrs eine Lärmprognose für die sechs verkehrsreichsten Monate vorzulegen, welche die Lärmfestschreibung einhält; diese Verpflichtung wird erstmalig in 1995 wirksam.

Die Lärmprognose ist laufend, insbesondere bei Änderungen der ihr zugrundeliegenden Eckdaten, zu überprüfen und entsprechend den sich evtl. verändernden Bedingungen zu aktualisieren.

Die Genehmigungsbehörde kann jederzeit weitere Lärmprognosen von der Flughafen Bremen GmbH anfordern.

H. Zusätzliche Regelungen für die Sonderstartbahnen

H.1. Der Betrieb der Sonderstartbahn ist nur für Starts und ausschließlich zur Beförderung von Luftfracht bestehend aus in der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie ausgerüsteten Flügeln der Airbusmuster A 330 und A 340 sowie von Folgeversionen dieser Airbusmuster zulässig.

H.2. Der Betrieb der Sonderstartbahn ist nur mit Flugzeugen des Typs Aero Spacelines 377 Guppy/Super Guppy oder mit Nichtstrahlflugzeugen eines Modells, dessen Triebwerksgeräuschpegel denjenigen des Spaceliners 377 Guppy/Super Guppy nicht übersteigt, oder mit Strahlflugzeugen mit Lärmzertifizierung nach ICAO-Anhang 16, Kap. 3 zulässig.

H.3. Von der Gesamtstartbahn (Hauptstartbahn zwischen den Schwellen 09 und 27 nebst Sonderstartbahnen vor den Schwellen 09 und 27 mit 294 m bzw. 300 m) dürfen nur genutzt werden:

- für Starts in Richtung Osten (09) 2.384 m, beginnend am westlichen Bahnende vor Schwelle 09,
- für Starts in Richtung Westen (27) 2.484 m, beginnend am östlichen Bahnende vor Schwelle 27.

H.4. Die Sonderstartbahnen dürfen nur betrieben werden mit bis zu fünf Starts in der Kalenderwoche und insgesamt mit höchstens 152 Starts im Kalenderjahr, davon ausschließlich in Richtung Osten (09) mit bis zu zwei Nachtstarts (Starts in der Zeit von 22.30 h bis 06.30 h Ortszeit) im Kalenderjahr.

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

H.5. Die Hauptstartbahn zwischen den Schwellen 09 und 27 darf mit den in Ziff. H.1., H.2. und H.4. maximal zugelassenen Nachtstartverkehren – ohne vorherige Ausnahmezulassung durch die Genehmigungsbehörde im Einzelfall – betrieben werden.

H.6. Nachtstarts über die in Ziff. H.4. und H.5. festgelegte Maximalzahl für Nachtstarts hinaus sind nur in dringenden Fällen zulässig und bedürfen in jedem Einzelfall der vorherigen Ausnahmezulassung durch die Genehmigungsbehörde.

I. Zusätzliche Regelungen für die Nebenstartbahn 23

I.1. Der Betrieb der Nebenstartbahn 23 ist nur für Starts in Richtung Südwesten für Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt bis maximal 5,7 Tonnen Höchstabflugmasse nach Sichtabflugregeln am Tag zugelassen.

I.2. Die Nebenstartbahn 23 darf in den Monaten September bis März nur mit durchschnittlich 6 Starts pro Tag bei einem Tagesmaximalwert von 12 Starts und insgesamt mit höchstens 180 Starts im Kalendermonat betrieben werden.

I.3. In den Monaten April bis August darf die Nebenstartbahn 23 nur mit durchschnittlich 20 Starts pro Tag bei einem Tagesmaximalwert von 40 Starts und insgesamt mit höchstens 600 Starts im Kalendermonat betrieben werden.

J. Weitere Bedingungen und Auflagen

J.1. Haftpflichtversicherung

Der Flughafenunternehmer hat eine Haftpflichtversicherung über 180 Mio. DM pauschal für Personenschäden und Sachschäden abzuschließen. Er hat Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V., Stuttgart, für die Haftpflichtversicherung, insbesondere für Erhöhungen der Versicherungssumme, unverzüglich durchzuführen.

J.2. Run-up-Punkt

Der sogenannte „Run-up-Punkt“ ist unter Berücksichtigung geringstmöglicher Lärmauswirkung auf die den Flughafen umgebende Wohnbebauung anzulegen.

- J.3. Alarmordnung und Flugunfälle
Bei Flugunfällen sind die zuständigen Stellen gemäß Alarmordnung, die vom Flughafenunternehmer aufzustellen ist, zu benachrichtigen. Die Alarmordnung ist dem Senator für Wirtschaft und Häfen einzureichen.
- J.4. Brandschutz und Rettungswesen
- J.4.1 Für den Brandschutz und das Rettungswesen müssen die erforderlichen Einrichtungen und Maßnahmen auf dem Flughafen vorhanden bzw. getroffen sein. Der Mindestumfang der Löschmittelmengen und der Rettungsgeräte richtet sich nach der jeweils gültigen Fassung des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt. Ausgebildetes Personal zur Bedienung der Brandschutz- und Rettungseinrichtungen ist in ausreichender Zahl vorzuhalten.
- J.4.2 Für die Erste Hilfe ist in einem geeigneten Sanitätsraum die vom Hauptgesundheitsamt Bremen festgelegte Sanitätsausstattung bereitzuhalten und das notwendige Sanitätspersonal zu beschäftigen.
- J.5. Hindernismarkierung
Der Flughafenunternehmer hat die Hindernismarkierung des Bauernhauses Neuenlander Str. 131 vorzuhalten und zu betreiben.
- J.6. Internationale und nationale Richtlinien
Der Flughafenunternehmer ist verpflichtet, insbesondere folgende internationale und nationale Richtlinien in der jeweils gültigen Fassung oder die zukünftig an deren Stelle tretenden Vorschriften in seinem Verantwortungsbereich anzuwenden:
- die Richtlinien und Empfehlungen des Anhangs 14 des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt vom 07. Dezember 1944;
 - die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen auf Verkehrsflughäfen vom 19. August 1971 (Nachrichten für Luftfahrer NfL. I 267/71);
 - die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr über die Markierung und Befeuern von Flughäfen vom 24. Juni 1993 (NfL. I 200/93); (geändert am 11.8.99 mit NfL I 270/99).
 - die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr über die Gleitwinkelbefeuern auf Flughäfen (PAPI-Anlage-Richtlinien vom 24. Juni 1993 (NfL. I 201/93));
 - die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über die zeitweiligen Hindernisse in den Hindernisfreiräumen von Instrumentenbahnen auf Flughäfen gem. Schreiben des BMVBW vom 1.06.99.
 - die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr vom 13. Februar 1974 (NfL. I 123/74);

- Richtlinien für den Allwetterflugbetrieb vom 13. November 1998 (NfL. I 1/99);
- Richtlinien über Zeichen und Wegweiser für den Rollverkehr auf Verkehrsflughäfen gemäß Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18. Dezember 1995 LR11 / 62.10.07/81A95;
- Richtlinien für die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 22.12.99 (NfL. I 15/00).

Soweit nach den genannten Richtlinien vom Flughafenunternehmer Einrichtungen zu erstellen sind, hat der Flughafenunternehmer diese nach den genannten Richtlinien anzulegen und zu betreiben sowie vor Inbetriebnahme durch die zuständigen Behörden abnehmen zu lassen, sofern dies in den genannten Richtlinien vorgeschrieben ist.

K. Vorbehalt nachträglicher Anordnungen

Die Anordnung nachträglicher Beschränkungen der Genehmigung sowie weitere Auflagen zum Schutz der Öffentlichen Sicherheit und Ordnung bleibt vorbehalten. Dies gilt insbesondere für Anordnungen und Auflagen, die dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sowie dem Immissionsschutz dienen.

L. Übertragung der Genehmigung

Die Genehmigung ist nicht übertragbar.

M. Kosten (Gebühren und Auslagen)

Der Flughafen Bremen GmbH wird die Zahlung von Gebühren und etwaiger Auslagen für dieses Genehmigungsänderungsverfahren erlassen.

Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung des Genehmigungsänderungsbescheides gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO wird angeordnet.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Genehmigungsänderungsbescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben beim

Senator für Wirtschaft und Häfen
Kirchenstrasse 4-5a
28195 Bremen

Hinweis:

Der verfügende Teil des Genehmigungsänderungsbescheides wird in der Zeit vom 4. September 2000 bis einschließlich 18. September 2000 in den Ortsämtern Obervieland, Huchting, Neustadt-Woltmershausen, im Rathaus der Gemeinde Stuhr sowie im Hansestadt Bremischen Hafenamts -Bezirk Bremen- in der Hafensstraße 63 ausgelegt.

Der Senator für
Wirtschaft und Häfen

Fluglärmmessstelle 4 – Werder Karree – Jahr 2016

Monat	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
L _{A,eq} (Tag) [dB(A)]	56	56,4	56,4	57,2	56,7	57,5	58,7	57,5	57,2	56,9	56	55,6
L _{A,eq} (Nacht) [dB(A)]	48,5	49,3	49,2	47,9	48,3	50,9	51,2	51,7	50,3	48,4	46,9	48,2
Ø NAT (72 dB(A))	2	2,4	2,6	1,9	2,2	4,2	4,3	4	3,5	2,2	1,6	2,3
L _{DEN} [dB(A)]	58	58,7	58,6	58,9	58,5	60	60,7	60,3	59,6	58,7	57,6	57,7
L _N [dB(A)]	48,5	49,3	49,2	47,9	48,3	50,9	51,2	51,7	50,3	48,4	46,9	48,2
Ges. L _{A,eq} (Tag) [dB(A)]	59,1	59,5	59	60,9	60,4	61,6	61,7	61,5	61,5	59	58,7	58,7
Ges. L _{A,eq} (Nacht) [dB(A)]	58,1	53,8	52,5	52,1	53	55,5	55	54,9	54,4	51,5	51,9	53,8
N _{kor.}	1005	983	1295	1480	1430	1589	1587	1473	1489	1469	1155	971
N _{kor.} /N _{gesamt} [%]	37,2	35	38,9	38	34,4	39,9	38,6	37,1	35,2	38,6	39,5	38,5
Höchster L _{A,s} [dB(A)]	88	88,9	89,7	88,4	91,9	88,4	104,5	91,2	89,9	89,2	91	88,2

Fluglärmmessstelle 12 - Hemelingen, Angeln 25 A – Jahr 2016

Monat	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
L _{A,eq} (Tag) [dB(A)]	49,6	49,2	48,9	49,3	49,7	48,5	45,6	47,7	49,4	51	49,4	48,2
L _{A,eq} (Nacht) [dB(A)]	39,5	38,8	38,5	36,3	32,5	35,3	35,4	37,7	36,3	37,6	37	38,3
Ø NAT (72 dB(A))	0,3	0	0	0,1	0	0,2	0,2	0,2	0,1	0,3	0,3	0,1
L _{DEN} [dB(A)]	50,6	50,3	49,8	49,7	49,5	48,9	46,7	48,9	49,8	51,5	49,9	49,3
L _N [dB(A)]	39,5	38,8	38,5	36,3	32,5	35,3	35,4	37,7	36,3	37,6	37	38,3
Gesamt L _{A,eq} (Tag) [dB(A)]	59,8	59,8	58,7	59,9	57	57,5	56,8	57,2	57,3	57	59,6	60,1
Gesamt L _{A,eq} (Nacht) [dB(A)]	60,8	56,5	55,7	56,4	54,2	55,1	54,7	54,7	54,7	53,6	56,3	57,5
N _{kor.}	592	529	614	613	744	593	377	567	637	910	572	515
N _{kor.} /N _{gesamt} [%]	21,9	18,8	18,4	15,6	17,9	14,9	9,2	14,3	15,1	23,9	19,6	20,4
Höchster L _{A,s} [dB(A)]	85,7	78,8	79,8	83,2	81,4	81,9	83,4	80,1	82,4	79,8	80,9	79,9

Legende:

LA,eq(Tag) – Energieäquivalenter Dauerschallpegel für den Tagzeitraum 06 Uhr bis 22 Uhr in Dezibel (dB(A))

LA,eq(Nacht) – Energieäquivalenter Dauerschallpegel für den Nachtzeitraum 22 Uhr bis 06 Uhr in Dezibel (dB(A))

Ø NAT (72 dB(A)) – durchschnittliche Anzahl pro Nacht (22 Uhr bis 06 Uhr) der Fluglärmereignisse mit Pegeln von mehr als 72 dB(A)

LDEN – Tag-Abend-Nacht-Lärmindex gem. 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung)

LN – Nacht-Lärmindex gem. 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung)

Gesamt LA,eq(Tag) – Das Gesamtgeräusch berechnet mit allen 1 Sekunden LAS(t) Werten für den Tagzeitraum 06 Uhr bis 22 Uhr (dB(A))

Gesamt LA,eq(Nacht) – Das Gesamtgeräusch berechnet mit allen 1 Sekunden LAS(t) Werten für den Tagzeitraum 06 Uhr bis 22 Uhr (dB(A))

Nkorr. – Anzahl der von der Messanlage registrierten Fluglärmereignisse

Ngesamt – Gesamtzahl der Flugbewegungen (N4)

LA,S – Einzelschallpegel (A-bewertet, S=Slow)) in Dezibel (dB(A))