

# Aufstellung Zuschriften zur beabsichtigten Änderung des Mitbenutzungsvertrages zw. Stadt Bielefeld und Flughafen Bielefeld GmbH

Verwaltungsvorlage 4065/2009-2014, Sitzung der BV Senne v. 26.04.2012

| Klassifizierung | Fragen/Argumente   | Stellungnahme   | Zusammenhang mit Antrag |      |
|-----------------|--|---|-------------------------|------|
|                 |  |   | Ja                      | Nein |
| Politik         | Vergleich der Flugzeugtypen<br>Emissionen: Tankinhalt u. Verbrauch/h   | Citation Jet 2+: 1.796 kg/339 kg /h<br>Citation Jet 4: 2.644 kg/479 kg/h<br>CO2 Emissionen pro Stunde proportional zum Verbrauch  | X                       |      |
| Politik         | Ist die Start- und Landebahnlänge ausreichend?   | Die in Bielefeld verfügbaren Start- und Landestrecken sind nach den der BR Münster vorliegenden Auszügen aus dem Flug- und Betriebshandbuch für einen sicheren Betrieb der im Vergleich aufgeführten Flugzeugmuster ausreichend.  | X                       |      |
| Politik         | Hat die Luftaufsicht in Münster eine Begrenzung der Flugbewegungen für Strahlflugzeuge festgelegt?                 | Es gibt keine explizite Begrenzung des Betriebes von Strahlflugzeugen, allerdings ist im Widerspruchsbescheid im Zusammenhang mit der Gestattung zur Aufnahme des Betriebes folgende Regelung getroffen:<br>1. Der Genehmigungsbescheid vom 30.05.2005 wird unter II Nebenbestimmungen, 2. Auflage, Buchstabe a, letzter Absatz um folgenden Satz ergänzt:<br>Sollten etwaige Flugbewegungen mit strahlgetriebenen Flugzeugen in den 6 verkehrsreichsten Monaten des Jahres die Anzahl von 120 überschreiten, so besteht ein Anspruch evtl. betroffener Dritter auf Fortschreibung des schalltechnischen Gutachtens und ggfs. aktiven oder passiven Schallschutz. | X                       |      |
| Politik         | Entspricht das von der Flughafen Bielefeld GmbH vorgelegte Lärmgutachten dem im Mitbenutzungsvertrag geforderten?  | Das vorliegende Gutachten kann nach Auffassung der BR Münster als Erfüllung der vorgenannten Regelung angesehen werden. Es gibt den durchschnittlichen Flugbetriebsumfang des letzten Jahres wieder. Wesentliche Steigerungen sind nach allen realistischen Annahmen nicht zu erwarten.   | X                       |      |
| Politik         | Gibt es in NRW vergleichbare Flugplätze in ähnlicher Lage (Wohnbebauung) auf dem Strahlflugzeuge stationiert sind? | In NRW selbst gibt es keinen unmittelbar vergleichbaren Flugplatz, allerdings bestehen europaweit einige Standorte mit ähnlicher Lagebeziehung zu Wohnbereichen, auf denen Strahlflugzeuge betrieben werden.  | X                       |      |

# Aufstellung Zuschriften zur beabsichtigten Änderung des Mitbenutzungsvertrages zw. Stadt Bielefeld und Flughafen Bielefeld GmbH

Verwaltungsvorlage 4065/2009-2014, Sitzung der BV Senne v. 26.04.2012

|         |  |  |   |   |
|---------|--|--|---|---|
| Politik | Wie sind die erhöhten lateralen Werte einzuschätzen? Was entspricht dieser Erhöhung?   | Die seitliche Lärmabstrahlung liegt höher, die Überflugwerte geringer, es müsste letztlich auf die Frage ankommen, welche andersartigen Betroffenheiten Dritter sich aus diesem Umstand ableiten lassen würden (Hinweis: für das Firmenflugzeug der Fa. Oetker gibt es nur einen Wert, da es als Propellerflugzeug anderen Messverfahren unterliegt; der zugrunde gelegte Wert entspricht in etwa dem Start-Überflugpegel eines Strahlflugzeugs). Die Bewertung der db-Werte wird im evtl. Genehmigungsverfahren durchgeführt. | X |   |
| Gegner  | Ist es üblich und gängige Praxis, dass Verträge, die über einen Zeitraum von 50 Jahren geschlossen werden, einfach geändert werden, wie es jemandem so gerade passt?                                     | Der Mitbenutzungsvertrag kann auf Antrag und mit politischer Beschlussfassung in seinen Teilen geändert werden. Die vertraglich geregelten Statuten diesbezüglich sind umfassend zu beachten.  | X |   |
| Gegner  | Hat die Verwaltung versucht, in der Vergangenheit den Mitbenutzungsvertrag einseitig zu korrigieren bzw. aus anderen Gründen nachzubessern und wie hat sich zu dem Ansinnen die Flughafen GmbH gestellt? | Nein   |   | X |
| Gegner  | Wer schützt die Anwohner davor, dass die Verwaltung weitere Begehren der Flughafen GmbH in nicht öffentlicher Sitzung oder gar ohne politische Beratung beschließt?                                      | Anträge werden entsprechend der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Bielefeld behandelt. Vertragliche Angelegenheiten sind nichtöffentlich zu beraten, wenn wesentliche Teile des Vertrages aus Datenschutzgründen nichtöffentlich zu behandeln sind.   |   | X |
| Gegner  | Ist das der Beschlussvorlage beiliegende, 23 Seiten umfassende Lärmgutachten der Fa. Accon das vollständige Lärmgutachten?   | Ja   | X |   |

**Aufstellung Zuschriften zur beabsichtigten Änderung des Mitbenutzungsvertrages zw. Stadt Bielefeld und Flughafen Bielefeld GmbH**

Verwaltungsvorlage 4065/2009-2014, Sitzung der BV Senne v. 26.04.2012

|        |  |   |   |   |
|--------|--|---|---|---|
| Gegner | Das Lärmgutachten bezieht sich auf ein 2007 erstelltes Datenerfassungssystem DES-VBUF. Was leistet dieses System? Wie wird es eingesetzt?  | Die Untersuchung verwendet die Flugroutengeometrie aus dem DES-BVUF 2007. Die Fa. Accon hat das für das Jahr 2007 erstellte DES in Anlehnung an die Berechnungsvorschrift AzB-08 um die Rollwege und Hoverstrecken auf dem Flugplatzgelände ergänzt und mit den Flugbewegungszahlen des Jahres 2011 bzw. einer Bewegungsprognose des Flugplatzbetreibers für das Jahr 2021 belegt.<br>Das Datenerfassungssystem DES eines Flugplatzes stellt eine wesentliche Grundlage für die Berechnung der Fluglärmbelastung in der Umgebung von Flugplätzen dar und beschreibt u.a.:<br>-die geometrische Lage der Start- und Landebahnen<br>-Lage und Profil der veröffentlichten IFR-Flugrouten<br>-Lage und Profil der VFR -Routen<br>-Korridorbreiten, die die örtliche Abweichung der Luftfahrzeuge von der Flugstrecke aufzeigt<br>-fluggruppenspezifische Flugbewegungsangaben für jede Flugroute |   |   |
| Gegner | Sind die ausgewiesenen Flugrouten identisch mit den Flugrouten in dem Genehmigungsverfahren von 2005 (Erweiterung der Landebahn)?  | Ja, nach Aussage des Flugplatzbetreibers sind die Flugrouten bzw. An- und Abflugverfahren unverändert.  | X |   |
| Gegner | Sind die zu den Bahngeometrien unter Punkt 3.2 genannten Längen identisch mit der Genehmigung?   | Ja, es wurde die vorhandene, genehmigte Start-/Landebahn und damit der tatsächliche Betrieb zugrunde gelegt.  |   | X |
| Gegner | War die Ermittlung der Lärmbelastung auf die Auswirkungen des Betriebes eines weiteren strahlgetriebenen Flugzeuges beschränkt? Können Angaben über die Auftragsbeschreibung gemacht werden? | Das Gutachten untersucht zunächst den gesamten Flug- und Bodenlärm am Flugplatz Bielefeld gemäß dem aktuellen Stand der Flugbewegungen aus 2011. Im Rahmen einer Prognosebetrachtung wurde darüber hinaus unterstellt, dass im Verlauf der kommenden zehn Jahre (also bis 2021) ein älteres stationiertes Propellerflugzeug durch einen modernen Jet ersetzt und ein zusätzlicher Business Jet am Flugplatz Bielefeld stationiert wird. Für den restlichen Flugbetrieb werden keine Veränderungen erwartet. Der Gutachter hat dabei insbesondere die Frage betrachtet, zu welchen Auswirkungen ein dem technischen Fortschritt entsprechender vermehrter Einsatz von Strahlflugzeugen führt.  | X |   |

## Aufstellung Zuschriften zur beabsichtigten Änderung des Mitbenutzungsvertrages zw. Stadt Bielefeld und Flughafen Bielefeld GmbH

Verwaltungsvorlage 4065/2009-2014, Sitzung der BV Senne v. 26.04.2012

|        |   |   |   |   |
|--------|---|---|---|---|
| Gegner | In welcher Weise wurde die Streuung der Nutzungsanteile der verschiedenen Betriebsrichtungen entsprechend der Sigma-Regelung über die letzten 10 Jahre berücksichtigt und wie wurden die Prognosedaten dazu ermittelt? Liegt eine vollständige Datenlage vor? | Eine Streuung der Nutzungsanteile der verschiedenen Betriebsrichtungen über die letzten 10 Jahre wurde nicht vorgenommen, weil die Sigma-Regelung lediglich bei der Festsetzung von Lärmschutzbereichen auf Grundlage einer 10-Jahresprognose Anwendung findet. (Hinweis: Lärmschutzbereiche sind nach § 4 FlugLärmGesetz nur für zivile Flughäfen und zivile Verkehrslandeplätze festzusetzen, die dem Linien- und Charterverkehr angeschlossen sind). Im Übrigen wäre ein Vergleich mit Lärmbelastungen aus früheren Untersuchungen nicht möglich.  |   | X |
| Gegner | Wie wird der Rückschub in der Lärmberechnung berücksichtigt?  | Das vom Gutachter angewandte Berechnungsverfahren in Verbindung mit der hier zu betrachtenden Luftfahrzeugklasse S5.1-L (Landung von Jets bis 50 to Abfluggewicht) berücksichtigt grundsätzlich den Einsatz von Umkehrschub, auch wenn wie hier vorliegend tatsächlich lediglich kleinere Flugzeuge aus der Flugzeuggruppe S5.1 (z.B. Citation) zum Einsatz kommen, die keinen Umkehrschub verwenden und benötigen. Insofern werden hier bei der Landung im Gutachten höhere Lärmemissionen unterstellt, als diese tatsächlich auftreten.   | X |   |
| Gegner | Mit welcher Messanordnung und welchem Verfahren werden die Lärmwerte für Anflug, Überflug und lateral ermittelt?  | Für die Zulassung von Flugzeugmustern sind Lärmmessungen und eine Lärmzertifizierung erforderlich. Das Lärmmessverfahren ist von der internationalen Zivilluftfahrtorganisation normiert und in Annex 16 beschrieben. Für die Untersuchungen verwendet der Gutachter jedoch nicht Emissionsdaten eines bestimmten Flugzeugmusters, sondern die vom Umweltbundesamt herausgegebenen Emissionsdaten einer Flugzeuggruppe (letzmalig aktualisiert im Rahmen der Novellierung der AzB) Dieses Verfahren ist akzeptiert, weil nicht bekannt ist, welches Flugzeugmuster in Zukunft zum Einsatz kommen wird und diese Vorgehensweise eine Überschätzung der Lärmsituation erwarten lässt. | X |   |

# Aufstellung Zuschriften zur beabsichtigten Änderung des Mitbenutzungsvertrages zw. Stadt Bielefeld und Flughafen Bielefeld GmbH

Verwaltungsvorlage 4065/2009-2014, Sitzung der BV Senne v. 26.04.2012

|             |   |   |   |   |
|-------------|---|---|---|---|
| Gegner      | Verschiedene Flugplätze praktizieren eine Lärminderungsmaßnahme dadurch, dass sie lärmabhängige Landegebühren erheben. Wie wird diese Maßnahme auf dem Landeplatz genutzt, welche Gebühren werden, auch in Abhängigkeit von den Flugzeuggruppen, erhoben?       | Die Höhe der Landeentgelte hängt am Flugplatz Bielefeld ebenso wie an den meisten anderen Flugplätzen einerseits vom maximalen Abfluggewicht des Luftfahrzeugs und andererseits von dessen Lärmkategorie ab. Ein Flugzeug, das die Bedingungen für den erhöhten Schallschutz erfüllt, erhält einen Nachlass von 33 % auf die Landegebühren.   |   | X |
| Gegner      | Welchen Nutzungs- und Hinderniseinschränkungen unterliegen die Strahlflugzeuge Citation CJ2+ und CJ4 am Landeplatz Windelsbleiche bei der Einhaltung der Sicherheitslängen im Verhältnis zu den Nutzungsmöglichkeiten am Regionalflughafen Paderborn/Lippstadt? | Gemäß der vorliegenden Untersuchung der deutschen Vertretung des Flugzeugherstellers Cessna bestehen keine betrieblichen Einschränkungen bei der Nutzung des Flugplatzes Bielefeld. Die Untersuchung kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass aus flugbetrieblicher Sicht nichts gegen einen Einsatz am Flugplatz Bielefeld spricht. Die Bezirksregierung Münster wird im Weiteren im Genehmigungsverfahren mit der Fragestellung befasst sein.   | X |   |
| Gegner      | Welche Betriebseinschränkungen ergeben sich dadurch, dass der Landeplatz nur für Sichtflugbetrieb zugelassen ist im Vergleich zu dem Flughafen Paderborn/Lippstadt, der für Instrumentenanflug zugelassen ist?  | Der wesentliche Unterschied besteht in den einzuhaltenden Flugwetterminima. Im Luftraum der Klasse "G", wie er am Standort Bielefeld besteht, betragen die Mindestwerte für die Sichtflugregeln 1,5 km Flugsicht bzw. frei von Wolken zu bleiben. An einem Flugplatz mit Instrumentenflugbetrieb liegen die Mindestwerte darunter, abhängig vom jeweils angewendeten Flugverfahren bzw. von der Zulassung und Ausrüstung des Luftfahrzeuges. Etwaige Betriebseinschränkungen würden sich demnach in jedem Einzelfall aus den aktuell bestehenden Wetterbedingungen ergeben. | X |   |
| Befürworter | Abnahme von Starts und Landungen seit 1993  | Diese Einschätzung entspricht der tatsächlichen Entwicklung der Flugbewegungen in den letzten Jahren im Werksverkehr sowie Motorflügen.   | X |   |
| Befürworter | Lärmverringerung durch Einsatz anderer Flugzeuge  | Die fortschreitende technische Entwicklung der Flugzeuge (modernere Antriebe, Propeller, Schalldämpfer) hat zu einer Verringerung der Emissionen geführt.   | X |   |

## Aufstellung Zuschriften zur beabsichtigten Änderung des Mitbenutzungsvertrages zw. Stadt Bielefeld und Flughafen Bielefeld GmbH

Verwaltungsvorlage 4065/2009-2014, Sitzung der BV Senne v. 26.04.2012

|        |   |   |   |  |
|--------|---|---|---|--|
| Gegner | Aussage von Hr. Geertz vor dem Ausbau lautete, dass niemals Düsenflugzeuge für den Landeplatz geplant seien.                            | Die Flughafen Bielefeld GmbH als Flugplatzbetreiber steuert nicht die Entscheidungen der Flugplatznutzer und hat keinen Einfluss auf technische Entwicklungen. Vorliegende Lärmgutachten zeigen, dass der Ersatz älterer Propellerflugzeuge durch moderne Jets keine nachteiligen Lärmauswirkungen haben.   | X |  |
| Gegner | Die neue Maschine wird von 86,1 dB auf 92,8 dB, also um 6,7 dB lauter sein und einen noch größeren Kerosin-Ausstoß produzieren.         | Die Lärmwerte bei Start und Landung werden im Anflug, im Überflug und lateral gemessen. Das neue Flugzeug hat etwas günstigere Werte im An- und Überflug und höhere laterale Lärmwerte als bei dem alten. Der in der Einwendung genannte Messwert bezieht sich auf ein Startverfahren, das im praktischen Flugbetrieb üblicherweise nicht verwendet wird. Die höhere Leistung bedingt einen höheren Kerosinausstoß. | X |  |
| Gegner | Bisher schon hohe Belastung durch gesundheitsschädlichen Lärm und Kerosingestank  | Nach den vorliegenden Flugbewegungsstatistiken und Lärmgutachten hat die Belastung abgenommen. In den Genehmigungsverfahren wurde festgestellt, dass es keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch den Flugbetrieb gibt.   | X |  |
| Gegner | Der Betrieb von größeren Flugzeugen wurde beim Ausbau der Landebahn von den Bürgern befürchtet und von den Verantwortlichen dementiert. | Die Diskussion um die Verlängerung der Start-/Landebahn fand von 2002 bis 2005 statt. Seit dem ist dies das erste größere Flugzeug, das vom Mitbenutzungsvertrag sowie der flugrechtlichen Genehmigung abweicht.  | X |  |
| Gegner | Die neue Maschine wird 35 % mehr Emissionen verursachen.  | Die Lärmwerte bei Start und Landung sind bei dem neuen Flugzeug zum Teil günstiger als bei dem alten. Die Erhöhung der Emissionen steht im Verhältnis zu dem Verbrauch/H und unterliegt physikalischen Bedingungen.   | X |  |
| Gegner | Das Lärmgutachten ist nicht aussagekräftig, weil es einen Mittelwert aus 24 Stunden bildet.   | Das Lärmgutachten untersucht neben den Mittelungspegel auch den Maximalpegel. Dies entspricht den geltenden Anforderungen an Fluglärmgutachten.   | X |  |
| Gegner | Fa. Tönnies kann den Flughafen Paderborn nutzen. Alternativ könnte der brachliegende Flughafen Gütersloh aktiviert werden.              | Der Flugplatz Bielefeld ist nach dem GEP für den Regierungsbezirk Detmold der Schwerpunktflygplatz für den Geschäftsreiseverkehr in Ostwestfalen. Der Flughafen in Gütersloh steht vorauss. für eine zivile Nutzung nicht mehr zur Verfügung. (Ratsbeschluss der Stadt Gütersloh vom 07.05.12)  | X |  |

## Aufstellung Zuschriften zur beabsichtigten Änderung des Mitbenutzungsvertrages zw. Stadt Bielefeld und Flughafen Bielefeld GmbH

Verwaltungsvorlage 4065/2009-2014, Sitzung der BV Senne v. 26.04.2012

|             |  |   |   |  |
|-------------|--|---|---|--|
| Gegner      | Der Betrieb von größeren Flugzeugen wurde beim Ausbau der Landebahn von den Bürgern befürchtet und von den Verantwortlichen dementiert.  | Die Diskussion um die Verlängerung der Start-/Landebahn fand von 2002 bis 2005 statt. Seit dem ist dies das erste größere Flugzeug.   | X |  |
| Gegner      | Fa. Tönnies kann wie alle anderen den Flughafen Paderborn nutzen.  | siehe oben  | X |  |
| Befürworter | Die bisherige Cessna Citation war für mich schon sehr leise im Vergleich zu anderen Flugzeugen. Wir fühlten uns bisher nicht vom Flughafen gestört.  |   | X |  |
| Befürworter | Wir schätzen den Flugplatz auch als Naherholungsgebiet und würden es sehr bedauern, wenn diesem Flugplatz die wirtschaftl. Grundlage entzogen würde.   |   | X |  |
| Befürworter | Die BV Senne soll sich den Argumenten von Herrn Geertz nicht verschließen und im Sinne der Verwaltungsvorlage entscheiden.   |   | X |  |
| Gegner      | Die 2-motorigen Flugzeuge sowie die Düsenjets sind eine unerträgliche Zumutung. Es ist ein erschreckendes und bedrohliches Schockereignis, wenn der laute Lärm und die bedrohliche Nähe der Flugzeuge so unvermittelt durch den Überflug auf mich einwirken. |   | X |  |
| Gegner      | Fa. Tönnies kann den Flughafen Paderborn nutzen.   | siehe oben  | X |  |
| Gegner      | Tönnies ist keine Bielefelder Firma. Wo ist der Nutzen für die Stadt Bielefeld, der die Beeinträchtigungen der Bürger rechtfertigt?  | Der Flugplatz Bielefeld ist der Schwerpunktflugplatz für den Geschäftsreiseverkehr in Ostwestfalen. Er wird seit Jahrzehnten von Unternehmen aus ganz Ostwestfalen genutzt. | X |  |
| Gegner      | Herr Tönnies kann sich ja einen Flugplatz in Gütersloh bauen.  | siehe oben  | X |  |
| Gegner      | Der status quo, der als Anwohnerschutz zugesagt wurde, soll eingehalten werden.  | Nach den vorliegenden Flugbewegungsstatistiken und Lärmgutachten ist keine Mehrbelastung eingetreten.   | X |  |
| Gegner      | Bisher schon hohe Belastungen durch Lärm und Abgase.   | Nach den vorliegenden Flugbewegungsstatistiken und Lärmgutachten hat die Belastung abgenommen.  | X |  |
| Gegner      | Befürchtung, weitere größere Flugzeuge werden zugelassen.  | Der vorliegende Antrag bezieht sich konkret auf das einzelne Flugzeug. Weitere Planungen bestehen derzeit nicht, würden zudem eines neuen Genehmigungsverfahrens bedürfen.  | X |  |

## Aufstellung Zuschriften zur beabsichtigten Änderung des Mitbenutzungsvertrages zw. Stadt Bielefeld und Flughafen Bielefeld GmbH

Verwaltungsvorlage 4065/2009-2014, Sitzung der BV Senne v. 26.04.2012

|        |  |  |   |   |
|--------|--|--|---|---|
| Gegner | "Der Flugplatz Paderborn benötigt dringend Kunden wie Fa. Tönnies zumal Kassel-Calden kommt. Eine 15minütige Autofahrt mit Chaffeur kann Herrn Tönnies zugemutet werden. Oder er baut sich eine Landebahn direkt in Firmennähe."   |  | X |   |
| Gegner | Düsenjets fliegen seit 12/2006 und jetzt noch Strahlflugzeuge über 5,7 t? Erst einer, dann... (das Lärmgutachten enthält schon 3 Jets)...  | Die Flughafen Bielefeld GmbH als Flugplatzbetreiber steuert nicht die Entscheidungen der Flugplatznutzer und kann insbesondere technische Entwicklungen nicht verhindern. Vorliegende Lärmgutachten zeigen, dass der Ersatz älterer Propellerflugzeuge durch moderne Jets keine nachteiligen Lärmauswirkungen hat. | X |   |
| Gegner | Es ist jedesmal ein Schreckmoment, wenn die 2-motorigen Flugzeuge besonders aber die Düsenjets 20 m über dem Haus entlang fliegen. Lautstärke, bedrohliche Wirkung und Verschattung sowie das unvermittelte knallartige Lärmereignis sind bei Strahlflugzeugen unerträglich. | Moderne Jets fliegen mit niedriger Leistung an. Knallende Geräusche kann es bei diesen Triebwerken nicht geben. Bei entsprechendem Sonnenstand ist ein kurzzeitiger Schatten nicht zu vermeiden.   | X |   |
| Gegner | Die einzelnen Lärmereignisse werden auf 14 Stunden gemittelt, lärmstarke Einzelereignisse bleiben unberücksichtigt.  | Das Lärmgutachten untersucht nicht nur Mittelungspegel, sondern auch Maximalpegel. Dies entspricht den geltenden rechtlichen Anforderungen an Fluglärmgutachten.   | X |   |
| Gegner | Welchen finanziellen Nutzen hätte die Stadt Bielefeld von der Stationierung dieses Jets in Windelsbleiche?   | Öffentliche Verkehrsinfrastruktur, in diesem Fall für den individuellen Luftverkehr, dient der Daseinsvorsorge. Der Flugplatz Bielefeld und seine Nutzung u. a. für den Geschäftsreiseverkehr steht daher im öffentlichen Interesse.   | X |   |
| Gegner | Die Flughafen GmbH möchte einen höheren Gewinn generieren und sieht diese Möglichkeit mit Strahlflugzeugen. (...) Warum sollte den Nutzern und Lärmverursachern nicht einen höhere Start-/Landegebühr abverlangt werden, um die Ertragssituation zu verbessern?              | Die Flughafen Bielefeld GmbH zielt in ihrer Geschäftstätigkeit nicht auf eine Gewinnmaximierung ab. Aufgabe des Unternehmens ist es im Wesentlichen die entsprechende Infrastruktur für die Erfüllung der Aufgabe als Schwerpunktflugplatz für den Geschäftsreiseverkehr bereit zu stellen.                        |   | X |
| Gegner | Die Flughafen GmbH äußert sich, dass während der täglichen Mittagszeit keine Schulfüge stattfinden. Beruht diese Regelung auf freiwilliger Basis oder ergibt sich diese Regelung zwingend aus der LandeplatzLärmschutzverordnung?  | Die zeitlichen Einschränkungen der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung u. a. während der Mittagszeit gelten nicht für Flugzeuge, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen.  |   | X |



## Aufstellung Zuschriften zur beabsichtigten Änderung des Mitbenutzungsvertrages zw. Stadt Bielefeld und Flughafen Bielefeld GmbH

Verwaltungsvorlage 4065/2009-2014, Sitzung der BV Senne v. 26.04.2012

|             |   |  |   |   |
|-------------|---|--|---|---|
| Gegner      | Als Bewohnerinnen von Sennestadt-Süd sind wir ebenfalls gegen die Zulassung des 7,7-Tonnen-Jets, da wir schon jetzt unter den Sportfliegern leiden.   |  |   | X |
| Gegner      | Bisher ist die Lärmbelastung schon sehr hoch. Auch ist die Vorstellung, noch schwererer Flugzeuge über unseren Köpfen zu wissen, nicht angenehm.  | Die Flugbewegungsstatistiken sowie das vorliegende Lärmgutachten zeigen eine gegenteilige Entwicklung. Hiernach haben die Flugbewegungen und die Emissionen abgenommen.  | X |   |
| Gegner      | Sollte eine Verhinderung nicht möglich sein, bitten wir darum, nur das einzelne Flugzeug zuzulassen und zudem nur 2-3 Starts pro Woche festzuschreiben.   | Der Einsatz des neuen Flugzeugs unterliegt den gleichen zeitlichen Einschränkungen wie der bisher genehmigte Flugbetrieb. Die Nutzung durch das neue Flugzeug wird im evtl. Genehmigungsverfahren durch die BR Münster geregelt. | X |   |
| Gegner      | Der Ortsteil hat im Laufe der Jahre eine ständige Lärm-Mehrbelastung durch Straßen und Luftverkehr hinnehmen müssen.  |  |   | X |
| Gegner      | Vergleich des Fluglärms mit PKW-Lärm - ein PKW würde stillgelegt werden.  |  |   | X |
| Befürworter | Die bisherige Maschine haben wir nie als störend oder laut empfunden. Einige Propeller-Maschinen sind deutlich lauter.  |  | X |   |
| Befürworter | Als Familie mit 2 Kindern gehört der Flugplatz für uns zu den täglichen Ausflugszielen.   |  |   | X |
| Gegner      | Durch Verlängerung der Landebahn sind mehr Flugbewegungen und eine höhere Fluglärmbelastung entstanden.   | Die Flugbewegungsstatistiken sowie das vorliegende Lärmgutachten zeigen eine gegenteilige Entwicklung. Hiernach haben die Flugbewegungen und die Emissionen abgenommen.  |   | X |
| Gegner      | Überhöhte Schallpegel bei manchen Motorflugzeugen führen ebenso zu weiteren Lärmbelastungen. (Vergleich mit PKW)  | Alle am Flugplatz Bielefeld betriebenen Flugzeuge erfüllen die geltenden Lärmforderungen und verfügen über ein Lärmzeugnis.  |   | X |
| Gegner      | Ist Lärm von der B68 und vom Flugplatz ausgesetzt. Gegen noch schwerere Maschinen mit Düsenantrieb.   |  |   | X |
| Gegner      | Mittagsruhezeiten seien lt. Flugzulassung in den Sommermonaten vorgesehen, würden jedoch nicht immer eingehalten. Es wird die Sorge geäußert, dass die Zeiten systematisch aufgeweicht werden und so Gewohnheitsrecht entstehen könnte. | Der Einsatz des neuen Flugzeugs unterliegt den gleichen zeitlichen Einschränkungen wie der genehmigte Flugbetrieb. Die Nutzung durch das neue Flugzeug wird im evtl. Genehmigungsverfahren durch die BR Münster geregelt.        |   | X |

## Aufstellung Zuschriften zur beabsichtigten Änderung des Mitbenutzungsvertrages zw. Stadt Bielefeld und Flughafen Bielefeld GmbH

Verwaltungsvorlage 4065/2009-2014, Sitzung der BV Senne v. 26.04.2012

|                          |   |  |  |   |
|--------------------------|---|--|--|---|
| Gegner                   | Aktuelle Lärmbelastung durch Starts/ Landungen von Flugschülern im 30-Sekunden-Takt bereits immens (keine Erholung im Garten zw. 17 und 19 Uhr möglich, Lärm auch im Haus störend)  | Die geltenden Beschränkungen des Flugbetriebs schränken insbesondere Trainingsflüge zu sensiblen Zeiten ein. Der Flugbetrieb ist in der Genehmigung durch die BR Münster geregelt.                                     |  | X |
| Gegner                   | Es ist nicht einzusehen, dass viele leiden müssen für den Luxus oder den Spass anderer.   |  |  | X |
| Gegner                   | Bisherige Entwicklung wird als stetige Verschlimmerung gewertet.  | Die Flugbewegungsstatistiken sowie das vorliegende Lärmgutachten zeigen eine gegenteilige Entwicklung. Hiernach haben die Flugbewegungen und die Emissionen abgenommen.  |  | X |
| Gegner/<br>Befürworter ? | Gegen den Motorsport und das Segelfliegen habe ich nichts einzuwenden. Es ist schon immer ein Landeplatz gewesen und es sind auch nur ein paar Tage im Jahr, an denen sehr viel Flugbewegungen stattfinden und zudem sind es auch meist Zeiten, die durchaus zu vertreten sind. Der Flugplatz prägt ja auch durchaus unser Umfeld, nicht nur zum Negativen. |  |  | X |
| Gegner                   | Zum Ausdruck kommt ein sehr ohnmächtiges Gefühl gegenüber der Fa. Tönnies mit ihren "Milliardengewinnen".   |  |  | X |
| Gegner                   | Angst vor Flugzeugabsturz. "Es ist ein Unding, einen Flugplatz zu genehmigen, der rundum von Wohnbebauung umgeben ist."   | Diese Fragen wurden bereits im Genehmigungsverfahren des Flugplatzes Bielefeld abgewogen.  |  | X |
| Gegner                   | Bisherige Entwicklung wird als stetige Verschlimmerung gewertet.  | Nach den vorliegenden Flugbewegungsstatistiken und Lärmgutachten hat die Belastung abgenommen.   |  | X |
| Gegner                   | Die Flugplatzbeleuchtung dient vorrangig nicht der "Sicherheit" sondern der Verlängerung der Flugzeiten bis in die Dunkelheit.  | Die vorhandene Befeuerung ist Standard für einen Schwerpunktflugplatz für den Geschäftsreiseverkehr wie Bielefeld. Es gibt keine Planungen diese zu ändern, insbesondere nicht im Zusammenhang mit dem neuen Flugzeug. |  | X |
| Gegner                   | Nachtflüge sind möglich und haben wir erlebt.   | Der Flugplatz Bielefeld ist für Nachtflüge zwischen 22 und 6 Uhr nicht zugelassen. Daher können diese nicht stattfinden. Eine Ausnahme bilden Flüge der Polizei und Rettungsflüge.                                     |  | X |
| Gegner                   | Sieht die Stadt einen Imagegewinn, wenn der Jet des nicht unumstrittenen Herrn Tönnies, der den lupenreinen Demokraten Putin zu seinen Freunden zählt, hier stationiert wird und wenn ja in welcher Weise und Wirkung?  |  |  | X |

# Aufstellung Zuschriften zur beabsichtigten Änderung des Mitbenutzungsvertrages zw. Stadt Bielefeld und Flughafen Bielefeld GmbH

Verwaltungsvorlage 4065/2009-2014, Sitzung der BV Senne v. 26.04.2012

|        |   |   |  |   |
|--------|---|---|--|---|
| Gegner | Trifft es zu, dass der Stadt keinerlei finanzielle Verluste entstehen, sollte die Flughafen GmbH rote Zahlen schreiben? | Die Stadt Bielefeld ist einer von insgesamt 19 Gesellschaftern der Flughafen Bielefeld GmbH. Alle Gesellschafter haben das Interesse, dass der Flugplatz Bielefeld kostendeckend arbeitet. Dies ist seit einigen Jahren der Fall. Keiner der Gesellschafter einer GmbH ist automatisch verpflichtet entstehende Verluste auszugleichen. |  | X |
|--------|---|---|--|---|