
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 19.02.2009

Protokoll- abgestimmte Fassung

über die 128. Sitzung der Kommission am 26. Oktober 2009 im Bürgerhausgemeinschaftszentrum Obervieland

Tagesordnung:

Beginn der Sitzung : 13.30 Uhr

TOP	Inhalt
1.	Genehmigung der Tagesordnung
2.	Genehmigung des Protokolls der 127. FLK-Sitzung
3	Drehpunkt Wesertalroute a) NIROS-Gutachten 2009 b) Wölfel-Gutachten 2009 c) Messdatenauswertung Sondermessprogramm d) Weiteres Verfahren
4.	Vorstellung der neuen Schallschutzzonen gem. FluglärmG 2007
5.	Verschiedenes a) Bericht zum Stand der Änderung der Geschäftsordnung b) Terminfestlegung

Bereits im Vorfeld der Sitzung wurden versandt:

- Protokollentwurf der 127. FLK-Sitzung
- NIROS-Gutachten 2009
- Wölfel-Gutachten 2009
- Auswertung Sondermessprogramm 2009
- Auswertung des NIROS-Gutachtens 2009 durch einen Bürger Hemelingens, eingebracht vom Vertreter Hemelingens
- Antrag des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zur öffentlichen Vorstellung der Gutachten
- Schreiben der ADF zur Öffentlichkeit von FLK-Sitzungen
- Vorschlag für das Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit
- Übersicht der Nachtflüge.

Der Vorsitzende begrüßt die Gäste, Mitglieder und die Genehmigungsbehörde. Wie in der Vergangenheit läuft für die Erstellung des Protokolls ein Tonband mit. Die Anwesenden sind hiermit einverstanden. Von 23 stimmberechtigten Mitgliedern sind 22 anwesend, das Gremium ist damit beschlussfähig.

Der Vorsitzende bemängelt, dass offenbar aus dem Kreis der FLK-Teilnehmer das zunächst als vertraulich eingestufte NIROS-Gutachten weitergegeben wurde. Die Vertreterin des BVF weist darauf hin, dass aus Ihren Reihen keine Weitergabe erfolgt sei, sie es aber für notwendig halte, dass die Bürger die Unterlagen frühzeitig erhalten. Dies wird vom Vertreter des Beirats Hemelingen unterstützt. Die Vertreter/-in des Gesundheitsressorts und der Gemeinde Weyhe regen eine Klarstellung der unsäglichen Anwürfe in der Presse gegen den Vorsitzenden und die Geschäftsführung an. Diese Meinung wird mehrheitlich geteilt,.

Die Vertreterin des BVF wünscht in einer zukünftigen Sitzung eine Klärung des Umgangs miteinander.

TOP 1 – Genehmigung der Tagesordnung

TOP 3 c) und TOP 3b) werden gegeneinander ausgetauscht, die Tagesordnung wird im übrigen wie vorgeschlagen angenommen.

TOP 2- Genehmigung des Protokolls der 127. FLK-Sitzung

Das Protokoll wird mit einer kleinen Änderung genehmigt, die korrigierte Fassung wird versandt.

TOP 3 – Drehpunkt Wesertalroute

a) NIROS-Gutachten 2009

Ein Vertreter der DFS stellt zunächst die Berechnungsmethode NIROS und die Ergebnisse der Berechnung vor. Die Drehpunkte links der Weser verursachen geringere Lärmauswirkungen als die Drehpunkte rechts der Weser. Tendenziell ist der Drehpunkt 2,5 DME zu favorisieren, allerdings ergibt sich aufgrund der statistischen Ungenauigkeiten keine klare Präferenz bei den Drehpunkten 2,0 bis 2,8 DME.

Auf Nachfragen von verschiedenen Seiten erläutert die DFS, dass:

- der Dauerschallpegel in die Lautheit (Sone) umgerechnet und mit der Bevölkerungsanzahl (bezogen auf die Gesamtbevölkerung im Untersuchungsgebiet) multipliziert wird. Die Summe der resultierenden Werte ergeben den Gütewert;
- die Gewichtung der höheren Dauerschallpegel über die Lautheit erfolgt; eine weitere Gewichtung höherer Schallpegelbereiche erfolgt nicht;
- die Nachkommastellen der Gütewerte aufgrund des Berechnungsrasters mit 100m x 100m mit Unsicherheiten behaftet sind;
- die Berechnungsbasis die Streuung (Gauß-Verteilung mit Sigma=800m) von Flugpfaden um eine Ideallinie ist;
- die Annahme einer Gaußverteilung nicht die tatsächlichen Routenführungen widerspiegelt;
- eine Gewichtung der Einzelgütewerte und zusammenfassen zu einem Gesamtgütewert aus methodischen Gründen nicht möglich ist;
- die Anzahl der Flüge über den Dauerschallpegel einfließen;
- die Festlegung von Flugrouten erfolgt u.a. mit Hilfe technischer Werkzeuge zur Streckenplanung, Karten, NIROS und die Beratung der FLK sind ein Baustein in der Abwägung; auch das Wölfel-Gutachten wird in der Entscheidungsfindung einbezogen werden;
- die Flugrouten auf Vorschlag der DFS vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung per Verordnung festgesetzt werden;
- die Abwägung der DFS frei von Willkür auf Grundlage von Fakten erfolgt, es sich um keinen politischen Entscheidungsprozeß handelt; die Nähe der Wirkungen der Drehpunkte lässt kleine Spielräume der Abwägung zu, es geht darum, den bestmöglichen Kompromiss zu finden. Dabei können auch betriebliche oder historische Aspekte zu berücksichtigen sein; die Präferenzen werden für jeden Einzelfall gesetzt;
- die DFS die Beratung durch die FLK als wichtig einschätzt und auch aus der öffentlichen

Veranstaltung sachliche Argumente aufnehmen würde, die bisher nicht vorgetragen worden sind

Die Vertreterin der BVF fragt die DFS, ob es nicht möglich sei, für die Routen BASUM, WRB und NIE den Drehpunkt 2.0 DME zu wählen, da dafür von NIROS die besten Güterwerte ermittelt wurden, für die EEL den Drehpunkt 2.5, da hier der beste Güterwert ermittelt wurde. Ziel Lärminderungspotentiale ausschöpfen! Ein Vertreter der DFS erläutert, dass es aus betrieblichen Gründen nicht zweckmäßig sei, verschiedene Drehpunkte festzulegen, sondern ein Drehpunkt für alle Varianten festgesetzt wird. Es wurde von der BVF-Vertreterin festgehalten, dass bereits 1998 von der DFS nach einer NIROS-Untersuchung aller Abflugrouten in Bremen die Wiedereinführung des Drehpunktes 2.5 DME für das Wesertal empfohlen wurde. Alle übrigen Routen am Bremer Flughafen wurden als lärmoptimiert eingeschätzt. Dieser Empfehlung ist die FLK Bremen leider nicht gefolgt.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen stellt fest, dass für die Warburgroute in den höheren Pegelbereichen kaum Unterschiede, bei den niedrigen Pegelbereichen aber deutliche Unterschiede bestehen. Die niedrigeren Pegel mit bis zu 20.000 entlasteten Personen müsste entsprechend stark einbezogen werden. Daher ist 2,0 DME der beste Drehpunkt. Im Grunde müsse eine Gesamtbetrachtung aller Routenvarianten erfolgen. Ein Vertreter der DFS erläutert, dass NIROS jeweils Einzelrouten vergleicht, aber kein gesamtes Abflugscenario abbildet. Die Fluglärmenschutzbeauftragte ergänzt, dass die Gesamtbetrachtung aller Abflugrouten mit dem Wölfel-Gutachten erfolgt.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen erkundigt sich, inwieweit die DFS die Entscheidung der Bremer Bürgerschaft in die Festlegung der Flugroute einbezieht. Ein Vertreter der DFS erläutert, dass die Beratung durch die FLK auf Grundlage des §32b LuftVG erfolgt. Unabhängig von der Beratung durch die FLK werden von der DFS teilweise auch Diskussionen mit den Landes- bzw. Bundespetitionsausschüssen geführt. Neu ist allerdings, dass in Bremen der Petitionsausschuss in die Beratungen der Fluglärmkommission einbezogen werden solle.

b) Messdatenauswertung Sondermessprogramm

Der Vertreter der Wölfel GmbH stellt die Auswertung des Sondermessprogramms 2006 – 2009 vor. Demnach hat sich mit der Verlegung des Drehpunkts von 4,6 DME auf 2,8 DME der mittlere Maximalpegel (Median) am Messpunkt Hemelingen leicht verringert, an den Messpunkten in Arsten und Weyhe leicht erhöht, verändert hat sich aber die Streuung der Messwerte. In der Maximalpegelhäufigkeit hat sich in am Messpunkt Hemelingen eine Entlastung bei den hohen Lärmpegeln ergeben, an den Messpunkten in Arsten und Weyhe hat sich dagegen eine erhebliche Erhöhung ergeben. Dies gilt sowohl bei der Betrachtung von nur Starts als auch bei Starts und Landungen, dann allerdings in unterschiedlichen Wertebereichen. Im Dauerschallpegel ergibt sich eine kleine Absenkung, an den Messpunkten in Arsten und Weyhe einen sprunghaften Anstieg. Die Streuung am Messpunkt in Hemelingen bleibt weitgehend unverändert, an den Messpunkten in Arsten und Weyhe erhöht sich die Streuung. Hintergrund ist eine systematische Abweichung der tatsächlichen Flugverläufe von der theoretischen Ideallinie in Richtung Westen. Die größten Abweichungen finden bei Nutzung der Eelde-Route statt. Die Auswirkungen der Windverdriftung des Lärms ist deutlich geringer als die Schwankung bei den Betriebsszenarien.

Der Vertreter aus Hemelingen gibt zu Bedenken, dass die Anzahl der Überflüge ebenfalls zu betrachten seien und diese in Arsten bzw. Weyhe sehr viel geringer seien als in Hemelingen. Der Gutachter weist darauf hin, dass gerade in niedrigen Lärmpegeln auch wenige Ereignisse sehr störend wirken können.

Im Vergleich zu den Berechnungen ergibt sich eine gute Übereinstimmung der mittleren Dauerschallpegel, am Messpunkt in Arsten ergibt sich nach der Messung in einigen Monaten jedoch eine deutliche Erhöhung des Dauerschallpegels.

Der Vertreter aus Hemelingen erkundigt sich, inwieweit die Messdaten belastbar sind, da die Messzeiträume zum Teil sehr kurz seien. Die Fluglärmenschutzbeauftragte erläutert, dass das Messprogramm in Abstimmung mit der FLK aufgelegt wurde und der Flughafen zusätzliche Technik und Personalkapazitäten für diese Parallelmessungen bereitgestellt hat. Es wurde an den verschiedenen Messstandorten jeweils der gleiche Messzeitraum zu Grunde gelegt. Aufgrund des über mehrere Jahre durchgeführten Messprogramms werden unterschiedliche

Betriebsrichtungen für Starts und Landungen aufgefangen. Die Messdaten sind daher insoweit als belastbar anzusehen. Der Gutachter ergänzt, dass die Ergebnisse bei den Messzeiträumen der mobilen Messeinrichtungen gegenüber denen einer dauerhaft betriebenen, stationären Messstelle eine gewisse Einschränkung hätten, allerdings geben sie dennoch Hinweise auf die Veränderungen. Der Vertreter von Hemelingen kritisiert, dass die Messdaten von den verschiedenen Standorten nicht vergleichbar seien, da die Messungen in unterschiedlichen Monaten stattfanden.

Ein Vertreter aus Obervieland stellt fest, dass nicht die Qualität der Institute sowie der beiden Gutachten angegriffen werden dürfe und das dauernde kritisieren nicht hilfreich sei.

Im Weiteren wird diskutiert, inwieweit eine Einschränkung der Streuung auf der Eelde-Route möglich ist. Die DFS erläutert, dass auch die Streuungen innerhalb des Flugerwartungsgebiets liegen und daher regelkonform durchgeführt seien. Zunächst sei zu klären, ob die Nutzung der Satellitennavigation verpflichtend angeordnet wurde. Auch bei Satellitennavigation besteht im Kurvenflug auch eine Streuung um mehrere hundert Meter. Je enger die Kurve konstruiert ist, umso größer werden die Streuungen. Bei der Auswertung von FANOMOS-Spuren ist zu beachten, dass auch FANOMOS eine eigene Ungenauigkeit aufweist. Nach Festlegung einer Flugroute werden stets anhand der FANOMOS-Aufzeichnungen überprüft, ob die Flüge erwartungsgemäß erfolgen. Andernfalls erfolgt eine Korrektur der Routenführung.

c) Wölfel-Gutachten 2009

Der Gutachter stellt das Gutachten vor. In die Berechnung gingen sowohl Starts als auch Landungen aller Flugrouten ein. Die angesetzten Flugkorridore entsprechen denen der Umgebungslärmkartierung. Diese wurden anhand einer Auswertung von FANOMOS-Daten festgelegt. Es wird bei der Streuung von einer Gaußschen Normalverteilung um die Ideallinie ausgegangen.

Auf Nachfrage wird erläutert, dass die NIROS-Berechnung mit Datenbasis 2008 und die Wölfel-Berechnung mit Datenbasis 2005 insoweit vergleichbar sind, als jeweils nur ein relativer Vergleich erfolgt. Sofern keine deutlichen Siedlungsunterschiede in der Zwischenzeit erfolgten, sind die beiden Gutachten vergleichbar.

Im Ergebnis führen die Drehpunkte östlich der Weser insgesamt zu höheren Belastungen als die Drehpunkte westlich der Weser. Nach den Lärm-Einwohner-Gleichwerten ist der kleinste Wert bei 2,2 DME. Der Gutachter erläutert, dass die Streuung der tatsächlichen Flugverläufe aber größer ist, als der Unterschied zwischen den Drehpunkten 2,0 DME – 2,8 DME. Daher wird für keinen der Drehpunkte 2,0 DME - 2,8 DME und damit auch nicht für den Drehpunkt 2,2 DME eine besondere Empfehlung ausgesprochen. Nach Festsetzung eines Drehpunkts ist eine akustische Überprüfung der Auswirkungen notwendig.

Im Weiteren wird erörtert, ob neben dem Lärmwert auch Aspekte wie unterschiedliche Störwirkungen verschiedener Frequenzen und die Gesamtlärmbelastung zu berücksichtigen sind. Die Vertreterin des Gesundheitsressorts stellt fest, dass vor allem in den hohen Pegelbereichen, oberhalb von 55 dB(A), Entlastungen geschaffen werden müssen. Dies gilt zunächst unabhängig von der Vor- oder Mehrfachbelastung.

Auf Nachfrage stellt der Gutachter fest, dass der Lärm-Einwohner-Gleichwert der Drehpunktvariante 4,6 DME zu Gleichwerten östlich davon liegender Drehpunktvarianten nicht einfach interpoliert werden könne, da die Bevölkerungsverteilung nicht gleichmäßig ist. Er erläutert weiterhin, dass in die Berechnung keine Ergebnisse der NIROS-Berechnung eingegangen sind, die Flugspuren wurden aus den FANOMOS-Daten entnommen. In die Berechnung selbst ist aber die Idealroute mit der Streuung nach Gaußscher Verteilung eingeflossen.

Es wird erläutert, dass in Anhang 37 alle Flugbewegungen dargestellt sind, es sind daher auch Kleinflugzeuge erfasst, die andere Flugrouten befliegen. Außerhalb des Toleranzbereiches liegende Flugspuren sind anderen Flugrouten zuzuordnen. Die Flugspuren der südlichen Routenverläufe befinden sich allesamt innerhalb des Flugerwartungsgebiets der DFS.

Zur Betroffenheit von Schulen erläutert der Gutachter, dass jeweils die Anzahl der

Schulgebäude ausgewiesen sind, ohne Schüleranzahlen. Eine Schule besteht häufig aus mehreren Gebäuden.

Die Gewichtung der Nachtflüge im Lärm-Einwohner-Gleichwert erfolgt über die stärkere Gewichtung des Abend- und Nachtzeitraums im L_{DEN} .

Im Fazit stellt der Gutachter fest, dass die Berechnung Tendenzen und Hinweise geben, mit den Einschränkungen der tatsächlichen Routenführung. Anknüpfend an die Schlussbemerkung des Wölfel-Gutachten-Referenten, wonach die gesamte Fluglärm-Bewertung von der strikten Einhaltung der Idealflyglinie abhängig ist, was weder gegeben noch zu erwarten sei, weist der Vertreter der VSF darauf hin, dass das Gutachten demgemäß mit recht erheblichen Vorbehalten betrachtet werden müsse.

d) Weiteres Verfahren

Der Vertreter des Beirats Hemelingen bemängelt, dass der Beschluss des Senats nicht ausreichend umgesetzt werde und eine Beteiligung des Petitionsausschusses erfolgen müsse.

Ein Vertreter der DFS teilt mit, dass am Flughafen Bremen die Navigationseinrichtung VOR erneuert und räumlich versetzt wurde. Dies macht eine Neufestlegung aller Flugstrecken für Bremen notwendig. Da es sich um ein sehr aufwändiges Verfahren handelt, soll auch die Festlegung der „Wesertalroute“ einbezogen werden. Dazu benötigt die DFS das Votum der FLK zum Drehpunkt bis Ende Dezember 2009.

Vor diesem Hintergrund verständigt sich die FLK mehrheitlich auf folgendes weiteres Verfahren:

1. Bekanntgabe auf der öffentlichen Informationsveranstaltung, dass bis zum 16.11.2009 Anregungen und Stellungnahmen der Bevölkerung und des Petitionsausschusses schriftlich eingereicht werden können. Eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit und des Petitionsausschusses erfolgt nicht.
2. Am 30.11.2009: 129. FLK-Sitzung mit Diskussion und Empfehlung eines Drehpunkts auf fachlicher Basis.
3. Anschließend: Ausarbeitung der Empfehlung der FLK mit Gründen und Bekanntmachung für die Öffentlichkeit (Internet).

Die DFS stellt fest, dass die Gutachten der Öffentlichkeit über das Internet bereits zur Verfügung gestellt wurden. Ebenso wurde auf die öffentliche Informationsveranstaltung hingewiesen. Es dürfe keine Erwartungshaltung der Bevölkerung geweckt werden, die nicht erfüllt werden könne.

Weiterhin wird kontrovers diskutiert, ob die Beratungsleistung der FLK auch in Form einer Darstellung der verschiedenen Argumente an die DFS erfolgen könne, ohne über einen Drehpunkt abzustimmen.

Die Beteiligung des Petitionsausschusses erfolgt mit der öffentlichen Informationsveranstaltung am 26.10.2009, zu dem der Petitionsausschuss am 15. Oktober 2009 schriftlich eingeladen wurde, und über die anschließende Möglichkeit zur schriftlichen Äußerung bis zum 16.11.2009. Der Antrag vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa vom 5.10.2009 hat sich damit ebenfalls erledigt.

TOP 4 – Vorstellung der neuen Schallschutzzonen gem. FluglärmG 2007

Die Genehmigungsbehörde stellt die neuen Schallschutzzonen und die Auswirkungen dieser vor. Die Schallschutzzonen werden mit einer Rechtsverordnung festgesetzt. Die Rechtsverordnung wird am 11.11.2009 in der Wirtschaftsdeputation vorgestellt, eine Festsetzung durch den Senat wird für Dezember 2009 angestrebt. Parallel erfolgt in Niedersachsen die Festsetzung der Schallschutzzonen über eine eigene Verordnung.

Die Schallschutzzonen, Datenerfassungssystem und Erläuterungsbericht werden im Internet bereitgestellt unter:

<http://www.wirtschaft.bremen.de/>
-Info&Service
--Informations-Material
---Lärmschutzbereich Flughafen Bremen

TOP 5: Verschiedenes

Bericht zum Stand der Änderung der Geschäftsordnung

Die Genehmigungsbehörde berichtet, dass die Antwort des BMVBS vorliege. Es besteht aus seiner Sicht Bedarf, sich auf einer der folgenden Sitzung nochmals mit der Geschäftsordnung zu befassen und einen geänderten Entwurf vorzulegen.

Terminfestlegung

Die nächste Sitzung der FLK ist am 30. November 2009 um 13.30 Uhr.

Die Sitzung endet ca. um 17:00 Uhr.

(Unterschrift Protokollführerin) (Unterschrift Vorsitzender)

Anlage 1: Nachtrag zu Wölfel-Gutachten

Anlage 2: Protokollerklärung des Hemelinger Vertreters

Anlage 3: Anmerkung des Vorsitzenden zur Protokollerklärung in Anlage 2

Anlage 1: Nachtrag zu Wölfel-Gutachten

03-NOV-2009(D1) 15:03

SENATOR FUER SBUV

(FAX)49 421 3616013

S. 001/001



Meßsysteme · Software

Wölfel Meßsysteme · Software GmbH + Co. KG, Röm. Berlin
Postfach 1264 * D-87201 Hörsberg

Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa
Stadt Bremen
Senator für Bau, Umwelt und Verkehrsv. 2009
Fluglärmbeauftragte
Frau Britta Giebelhausen
Wegesende 23
28195 Bremen

Bearbeiter : Dipl.-Geophys. S. Ibbeken
Durchwahl : (030) 39031850
E-Mail : ibbeken@woelfel.de

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum

SITP00053-Kr/Tb

29. Oktober 2009

Vergleichende Untersuchung der Lärmbelastung aus den Drehpunktbetrieben DME 2.0, 2.2, 2.5, 2.8, 4.6, 5.6 und 7.1 am Flughafen Bremen

Sehr geehrte Frau Giebelhausen,

wegen einiger Nachfragen von Mitgliedern der Fluglärmkommission geben wir zu unserem Bericht SITP00053 vom 07.10.09 und den Präsentationen am 26.10.09 folgende Erläuterung ab:

Die Aussagen des Berichtes SITP00053 vom 07.10.09 gelten unverändert. Der Hinweis im Fazit der Präsentation vor der Fluglärmkommission auf die rechnerisch etwas geringere Lärmbelastung einer der Drehpunktvarianten war eingegliedert in die nachdrücklich und umfangreich hergeleitete Erklärung, dass daraus auf Grund der Eigenschaften des Berechnungsmodells und der breiten Streuung von realen Flugspuren keine belastbare Rangfolge der kurzen Varianten abzuleiten ist.

Zur Vermeidung von Fehl- und Überinterpretationen der Berechnungsergebnisse wurde das Fazit der Präsentation vor der Öffentlichkeit – entsprechend den Ergebnissen und Aussagen des Berichtes – leicht überarbeitet.

Mit freundlichen Grüßen

i. V. 
Sebastian Ibbeken
Dipl.-Geophys.

Wölfel Meßsysteme · Software GmbH + Co. KG * Max-Planck-Str. 15 * D-87201 Hörsberg * Telefon (09 31) 4 97 08 - 5 00 * Telefax (09 31) 4 97 08 - 5 90
E-Mail: wms@woelfel.de * Internet: www.woelfel.de
Beirat: Prof. Dr.-Ing. Hans P. Wölfel * Geschäftsführer: Dr.-Ing. Klaus-Georg Kretz, Jürgen Preißinger (i.H.v.)
Kommanditgesellschaft AG WD HFA 4288 * Pars. haft. Ges.: Wölfel Meßsysteme · Software Verwaltungs GmbH, Hörsberg, AG WD HRB 3887
Sparkasse Nordrhen, Konto-Nr. 44090421, BLZ 790 500 00, SWIFT-Code: BYLADEM13311, IBAN: DE81 7805 0050 0044 3904 21
Dresdner Bank AG Würzburg, Konto-Nr. 03 242 316 00, BLZ 790 000 52, SWIFT-Code: DRESDE33, IBAN: DE74 7908 0052 0024 2310 00,
Castell-Bank Würzburg, Konto-Nr. 9 111, BLZ 790 300 01, Steuer-Nr.: 257/182/51209, Umsatzsteuer-ID Nr.: DE 134 165 921

Anlage 2: Protokollerklärung des Hemelinger Vertreters

TOP 3 c:

Der Hemelinger Vertreter ist der Auffassung, der Gutachter habe sich zum Ende seines Vortrages des Wölfel Gutachtens 2009 auf Nachfragen dahingehend geäußert, dass er den günstigsten Lärm-Einwohner-Gleichwert (LEG) bei dem Drehpunkt 2,2 NM DME sehen würde und daher tendenziell zu diesem Drehpunkt raten würde. Daraufhin habe der Vertreter der Gemeinde Weyhe überrascht nachgefragt, dass es sich bei dieser Äußerung um eine andere Empfehlung handeln würde als im Fazit des Gutachtens. Nach Meinung des Hemelinger Vertreters habe der Vorsitzende der FLK auch seine Verwunderung darüber geäußert, dass der Gutachter jetzt zu einem anderen Fazit komme. Der Gutachter erklärte nach Ansicht des Hemelinger Vertreters daraufhin, dass er nun zum einem anderen Fazit gekommen sei und den Drehpunkt 2,2 NM DME favorisieren würde. Der Hemelinger Vertreter hat den Vorsitzenden der FLK dahingehend verstanden, dass er diese neue Einschätzung des Gutachters nicht gleich in der nachfolgenden Informationsveranstaltung öffentlich machen solle.

Anlage 3: Anmerkung des Vorsitzenden zur Protokollerklärung in Anlage 2

Der Vorsitzende verweist auf den Wortlaut der Tonbandaufzeichnung vom 26.10.2009 (Auszug):

„Vorsitzender:

..... Wir kommen dann zum weiteren Verfahren, ich hätte dann auch gleich eine Bitte Herr insbesondere an Sie gerichtet heute Abend nicht schon irgendwelche Drehpunkte festlegen zu wollen oder eine präjudizierende vorschiebende Meinung ins Publikum werfen, wir sollten uns ganz in Ruhe mit dem Thema befassen und uns heute Abend nicht selbst unter Druck setzen.“

Abkürzungsverzeichnis

ADF	Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen
ADV	Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
AzB	Allgemeinen Berechnungsvorschrift zur Erfassung von Fluglärm
AzD	Anleitung zur Datenerfassung
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BGH	Bundesgerichtshof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
DES	Datenerfassungssystem
DFLD	Deutscher Fluglärmdienst e.V.
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLH	Deutsche Lufthansa
FBG	Flughafen Bremen GmbH
FLK	Fluglärmkommission
GO	Geschäftsordnung (der Fluglärmkommission Bremen)
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumenten-Landesystem
LFT	Lufthansa Flight Training GmbH
LH	Lufthansa
LMP	Lärminderungsplan
LSB	Lärmschutzbeauftragte
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MS	Messstelle
OA	Ortsamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAF	Probleme an anderen Flughäfen
PIB	Probleme am Bremer Flughafen
SAFGJS	Senator für Arbeit, Frauen Gesundheit, Jugend und Soziales
SUBV/SBUV/SUBVE	Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
SWAH	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
UIG	Umweltinformationsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
VSF	Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. Bremen
WES	Wesertalroute
WNR	Weser-Nienburg-Route
WUH	Senator für Wirtschaft und Häfen