
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 19. März 2013

Protokoll

über die Sondersitzung der Kommission am 14. März 2013, 15:30 Uhr,
im Bürgerhaus Hemelingen, Godehardstraße 4, Bremen

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Vorbesprechung der öffentlichen Informationsveranstaltung am 14.03.2013 um 18:00 Uhr
zum Sondermessprogramm Wesertalroute/
Erörterung durch einen Vertreter der Fa. Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG,
Bremen
3. Verschiedenes

Beginn der Sitzung: 16:00 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden.

Aufgrund der geringen Teilnahme der FLK-Mitglieder bzw. ihrer Stellvertreter wurde der Beginn der Sitzung bis 16:00 Uhr abgewartet.

Wie in der Vergangenheit läuft für die Erstellung des Protokolls eine Tonbandaufzeichnung mit. Die Anwesenden sind hiermit einverstanden.

Die Einladungen wurden per E-Mail versandt. Vier Einladungen wurden zudem postalisch übermittelt. Die Einladungen wurden jeweils fristgerecht versandt.

Der Vorsitzende stellt Vertreter der Fa. Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG vor, der wesentlich an der Erarbeitung des vorliegenden Gutachtens beteiligt war.

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

- a) Die Tagesordnung wird genehmigt.
- b) Der Vorsitzende stellt fest, dass lediglich 11 Mitglieder der FLK anwesend sind. Da für eine Beschlussfähigkeit der FLK mindestens die Hälfte der Mitglieder (12 Mitglieder) anwesend sein müssen, ist in der heutigen Sitzung die Beschlussfähigkeit nicht gegeben. Es können demzufolge keine Empfehlungen an die Genehmigungsbehörde ausgesprochen werden, eine Beratung und Erörterung des Gutachtens soll gleichwohl erfolgen.

TOP 2. Vorbereitende Besprechung der öffentlichen Informationsveranstaltung am 14.03.2013 um 18:00 Uhr zum Sondermessprogramm Wesertalroute/ Erörterung durch einen Vertreter der Fa. Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, Bremen

Der Vorsitzende führt kurz in das Thema ein. Die Fluglärmschutzbeauftragte ergänzt, dass in dem Gutachten nicht die Flugrouten zu begutachten, sondern dass ausschließlich die Fluglärmbelastungen zu bewerten waren. In diesem Zusammenhang erwähnt er, dass am 1. März 2013 ein Treffen bei der DFS sowie diversen anderen FLK-Mitgliedern in den Räumen der DFS statt fand, die historischen Drehpunktverlegungen und Flugrouten anschaulich dargestellt wurden. Ggf. solle die DFS diese Erkenntnisse in einer der nächsten FLK-Sitzungen auf Empfehlung der FLK darstellen.

Anhand der vom Vertreter der Fa. Wölfel erstellten PowerPointPräsentation¹ erläutert dieser die Aufgabenstellung des Gutachtens und stellt diverse Grundvoraussetzungen wie den Verlauf der alten und neuen Route (vgl. Lageplan, Anhang A1 des Gutachtens), die Auswertungsmaßstäbe (vgl. Punkt 2 des Gutachtens), die Standpunkte der Messstationen und des Referenzmesspunktes (vgl. Lageplan, Anhang A1 des Gutachtens) dar sowie den Zeitraum der Messungen an den jeweiligen Messstationen (vgl. Messplan, Anhang A2 des Gutachtens) vor. Zudem erläutert der Vertreter der Fa. Wölfel grafisch die Flugspurenaufzeichnung vor und nach der Flugroutenverlegung (vgl. Flugspurenaufzeichnung September 2010 und 2011, Anhang A9 und A10 des Gutachtens), die eine Bündelung der Flugspuren nach der Verlegung offenlege.

Die Vertreterin der BVF moniert, dass z.B. in Dreye kein Messpunkt stationiert und somit die Lärminderung für diese Gemeinde nicht ausreichend dokumentiert wurde. Der Vertreter der Gemeinde Weyhe unterstützt diese Ansicht. Seiner Einschätzung nach sind die Beschwerden in der Gemeinde Weyhe bzgl. Fluglärmbelastungen zurückgegangen, da nunmehr Ahausen stärker betroffen, dagegen ein Großteil der Be-

¹ Die Darstellungen in der PowerPointPräsentation sind sämtlich im Gutachten und dessen Anhang enthalten.

völkerung entlastet werde. Dies könne zwar anhand der Karten nachvollzogen werden, wäre jedoch mangels konkreter Zahlen politisch nicht darstellbar. In Zukunft sollte dies entsprechend dokumentiert werden. Die Fluglärmschutzbeauftragte gibt den Hinweis, dass die Messpunkte im Vorfeld durch die FLK vorgeschlagen und mit den betroffenen Ortsämtern und Gemeinden abgestimmt worden seien. Warum genau diese Punkte gewählt wurden, lasse sich nach Aussage des Vorsitzenden nicht nachträglich rekonstruieren. Die Punkte seien jedoch mit dem Hintergrund ausgewählt worden, dass dort Veränderungen gemessen werden könnten. Es sei zudem erforderlich gewesen, die 4 Messstationen „gerecht“ zu verteilen. Der Vertreter der Fa. Wölfel ergänzt, dass es zudem schwierig sei, etwas zu messen, was nicht vorhanden sei. Dies bedeutet, dass im Norden der Gemeinde Weyhe zu wenige Flugbewegungen stattfänden, sodass dieser Lärmpegel messtechnisch kaum darstellbar sei.

Der Vertreter der VSF gibt ein Zwischenergebnis zu den Vorteilen der Flugroutenverlegung: die Belastung in Obervieland und Dreye sei verringert. Zudem werde die Gemeinde Weyhe deshalb weniger belastet, weil die Kurve unterhalb Weyhe verlaufe und somit der Lärm der Außenkurve nach unten abgestrahlt werde, d.h. in einen Bereich der kaum bebaut ist.

Im Folgenden geht der Vertreter der Fa. Wölfel auf die Abbildungen und Tabellen in dem Gutachten ein. Er weist vorab darauf hin, dass die Daten ausschließlich auf die Messpunkte bezogen seien. In den Ortsteilen könnten viel erheblichere Abweichungen zu verzeichnen sein. Die Vertreterin der BVF stimmt zu und erläutert, dass z.B. der Messpunkt Arsten an der Weser liege an dem keine Bebauung vorhanden sei (die Bebauung beginne erst weiter westlich).

Anhand der Tabelle 3.1 könne erkannt werden, dass der Dauerschallpegel in Ahausen um 3,5 dB zugenommen, hingegen in Angeln um 1,8 dB sowie in Arsten um 0,5 dB abgenommen habe. Der Wert von 0,3 dB (Tabelle 3.1) sei der Korrekturfaktor, der sich aus dem Vergleich mit der Messstelle 4 – wie in Abbildung 3.1 dargestellt – ergibt. Aufgrund der Bündelung liegen die gemessenen Werte nach der Verlegung deutlich näher beieinander. Die „Streuung“ der Werte bei der Wesertalroute wie in der Abbildung 3.1 dargestellt, falle daher geringer aus.

Die Minderungen seien nach Ansicht vom Vertreter der Fa. Wölfel zu gering, um dies mit dem menschlichen Ohr wahrnehmen zu können. Gerade aufgrund der „Pausen“ zwischen den einzelnen Flügen sei ein Vergleich kaum möglich. Auch seien Messdauer und Anzahl der Messpunkte zu gering, um ein „sauberes“ Ergebnis darstellen zu können. Aus den Ergebnissen können daher nur Tendenzen abgeleitet werden. Der Vertreter des Beirats Obervieland bemängelt, dass eine Abweichung von 0,5 dB nicht aussagekräftig sei, da diese Abweichung bereits aufgrund der Windrichtung und der verschiedenen Flughäufigkeiten auftreten könne.

Der Vorsitzende gibt im Rahmen des Vergleichs der aktuell gewonnenen Messdaten mit den Messdaten aus der Verlegung Hemelingenroute auf Wesertalroute 2007 zu bedenken, dass der Wert in Arsten von 39,8 dB mit diesen Drehpunkten nicht mehr erreicht werden könne und daher als Vergleichsmaßstab nur bedingt heranziehbar sei.

In Tabelle 3.2 stellt der Vertreter der Fa. Wölfel die Ermittlung anhand des Medians dar. Der Median ist kein arithmetisches Mittel. Er gibt den Punkt der gemessenen Pegel wieder, über und unter dem 50 % der Messwerte liegen. Als Ergebnis lasse sich damit festhalten, dass der Pegelwert in Ahausen gestiegen und in Hemelingen/Angeln sowie Arsten gesunken sei.

Der Vertreter der VSF moniert, dass in die Messungen die Änderungen der genutzten Flugmaschinen sowie Verringerungen der Flugbewegungen bei Zunahme der Passagierzahlen nicht berücksichtigt wurden. Nach Ansicht des Vorsitzenden seien auch aus der zeitlichen Verschiebung der Messungen Einflüsse wie Abweichungen im Sommer- und Winterflugplan sowie unterschiedliche Wetterbedingungen nicht hinreichend berücksichtigt.

Auf Nachfrage erläutert der technische Berater der Flughafen Bremen GmbH, dass die Messstationen A-bewertet und entsprechend der DIN 45643 ausgestattet seien.

Zu den Tabellen in Anhang A4 bis A7 des Gutachtens erläutert der Vertreter der Fa. Wölfel, dass hierdurch die Häufigkeit der einzelnen Maximalpegel dargestellt werde. Aus der Tabelle 3.3 ergebe sich daher, dass z.B. bei 16 % aller Registrierungen der Maximalpegel größer (gleich) 70 dB ist (Beispiel Ahausen/WES). Genaue Zahlen anhand derer festgestellt werden kann, wie viele Flüge die Prozentzahlen ausdrücken, konnte der Vertreter der Fa. Wölfel nicht nennen. Im Ergebnis habe die Häufigkeit der Maximalpegel in Ahausen zugenommen, in Hemelingen/Angeln und in Arsten abgenommen.

Der Vorsitzende wendet ein, dass aufgrund der erheblichen Abweichungen der Messwerte in Hemelingen und Arsten davon auszugehen sei, dass der damit optimale Weg zwischen den beiden Messpunkten noch nicht gefunden wurde. Nach Ansicht der Vertreterin der BVF sei dies nicht das Ziel gewesen und könne nur durch eine Verlegung des Drehpunktes näher zum Flughafen erreicht werden. Dies würde zu weiteren Betroffenen führen. Der Vertreter der VSF gibt zu bedenken, dass eine engere Kurve mit mehr Energiebedarf für die Flugzeuge einhergehe, was wiederum auslöse, dass die Flugzeuge länger in einer geringeren Höhe fliegen. Dies bedeutet wiederum eine höhere Lärmbelastung für die Außenkurve, d.h. für Hemelingen. Sofern über bewohntes Gebiet geflogen werde, müsste daher die Streuung vergrößert werden, um die Lärmkonzentration zu verringern. Zudem müssten die Messpunkte neu ausgerichtet werden, um die Messwerte in Arsten und Hemelingen miteinander vergleichen zu können.

Der Vertreter des Beirats Obervieland schlägt vor, die Einzelergebnisse bzw. die „Ausreißer“ näher zu begutachten, um die Probleme besser erkennen zu können.

Nachdem der Vertreter der Fa. Wölfel das Fazit wie in dem Gutachten dargestellt, erläutert hat, äußert die Vertreterin der BVF, dass die Messungen lediglich ein Hilfsmittel seien, um die Auswirkungen zu bewerten. Die Daten zur Flugspurenmessung von FANOMOS seien aussagekräftiger. Angeregt wird zudem, die Flugspuren über GPS zu sammeln, um so eine höhere Trefferquote und mehr Genauigkeit zu erlangen. Jedenfalls seien die „Überschießungen“, d.h. Abweichungen von der Idealfugroute, rückläufig. Der Vertreter der VSF erläutert, dass bei der DFS² „Überschießungen“ von +/-200m bei Geradeausflug und +/-400m bei Kurvenflug toleriert würden. Wölfel setzt dabei lediglich eine Toleranz von +/-100m/200m an.

Zudem ist auch zu bedenken, dass die Luftverkehrsgesellschaften unterschiedlich genau fliegen. Dies könne nach Ansicht des Vorsitzenden darauf zurück zu führen sein, dass die Einschaltung des Autopiloten bei den Luftverkehrsgesellschaften unterschiedlichen Kriterien unterliege. Der Vertreter des Beirats Obervieland ist demgegenüber der persönlichen Ansicht, dass die Piloten nach der Windrichtung fliegen.

Die Vertreterin der BVF regt an, eine Empfehlung an die DFS abzugeben, dass diese sich zeitnah um Lösungsvorschläge bemühen. Der Vorsitzende weist den Vorschlag mit der fehlenden Beschlussfähigkeit zurück.

² Ein Vertreter der DFS ist zu der Versammlung nicht erschienen.

Schlussendlich stellt der Vorsitzende die Erkenntnisse zu den Fly-by- und fly-over-Punkten entlang der neuen Route anhand einer Karte aus dem Luftfahrthandbuch, einer google-earth-Aufnahme und der Darstellungen von Messungen eines Anwohners mittels Stanly-Track vor. Dabei ergaben die Erkenntnisse des Anwohners, dass von der Idealfugroute zwischen 80 und 95 % abgewichen werde. Auch wird ange-regt, die bisherige Position der fly-by- und fly-over-Punkte zu überdenken. Ggf. sind die Punkte Richtung Westen zu verlegen, um Abweichungen von der Idealfugroute ins östlichere Stadtgebiet zu verringern. Ab 5000 ft. seien die fly-by- und fly-over-Punkte ausschließlich Orientierungspunkte und damit nicht mehr uneingeschränkt verbindlich sind.

Die Vertreterin der Genehmigungsbehörde schlägt vor, die am heutigen Tage ge-wonnenen Erkenntnisse in der nächsten FLK-Sitzung der DFS vorzustellen sind. Der Vorsitzende meint, dass die DFS sich der Kritikpunkte bereits bewusst sei, sagt den-noch zu, dass in der nächsten FLK-Sitzung über die Erkenntnisse aus dieser Sonder-sitzung sowie dem Termin vom 1. März 2013 bei der DFS berichtet werden solle.

TOP 3. Verschiedenes

- Entfällt -

Die Sondersitzung wird gegen 17:30 Uhr beendet.

Geschäftsführerin

Vorsitzender

Anlagen: Bericht über die sich anschließende öffentliche Informationsveranstaltung

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	Lärmminderungsplan
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

KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 20. März 2013

Bericht

**über die öffentliche Informationsveranstaltung der Fluglärmkommission am
14. März 2013, 18:00 Uhr,
im Bürgerhaus Hemelingen, Godehardstraße 4, Bremen**

Beginn der Informationsveranstaltung: 18:00 Uhr

Zur öffentlichen Informationsveranstaltung haben sich ca. 30 Interessierte und Pressevertreter eingefunden. Neben dem Vorsitzenden, der Geschäftsführerin, der Fluglärmschutzbeauftragten, eines Vertreters der Flughafen Bremen GmbH und der Genehmigungsbehörde nehmen auch einzelne Mitglieder der FLK an der Veranstaltung teil. Zudem ist ein Vertreter des Unternehmens Wölfel Beratende Ingenieure anwesend, der das Gutachten der Öffentlichkeit präsentieren und Fragen beantworten wird.

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und führt zusammen mit der Fluglärmschutzbeauftragten in den Sachverhalt ein.

Sodann stellt der Vertreter des Unternehmens Wölfel Beratende Ingenieure das Gutachten mit den gefundenen Ergebnissen aus dem Gutachten vor.

Fragen/Anregungen der Öffentlichkeit

Die nachfolgenden Punkte sind thematisch zusammen gefasst. Sie geben daher den Verlauf der Veranstaltung nicht chronologisch wieder.

- **Messstationen/Messmethode**

Diskutiert wurde, aufgrund welcher Kriterien die Messpunkte ausgewählt wurden und ob die Messstationen die erforderliche Qualität aufweisen, um ein realistisches Abbild des Fluglärms darstellen zu können. Durch den Vorsitzenden der FLK und der Fluglärmschutzbeauftragten wurde hierzu erläutert, dass die Auswahl der Messpunkte in der FLK diskutiert und mit den betroffenen Stadtteilen und Gemeinden abgestimmt wurde. Der Vertreter des Unternehmens Wölfel Beratende Ingenieure ergänzte hierzu, dass der Messpunkt 4 die Qualität der Messungen als konstanter Bezugspunkt gewährleiste. Im Übrigen sei dieser Punkt nicht relevant für Bewertung der Flugroutenverlegung. Hinsichtlich der Messmethode wurde seitens eines Vertreters der Flughafen Bremen GmbH ergänzt, dass sämtliche Messstationen der DIN 45643 entsprechen.

In diesem Zusammenhang wurde seitens der Öffentlichkeit angesprochen, dass der Stadtteil Hemelingen bereits vor zwei Jahren einen Antrag mit dem Ziel gestellt habe, neue Messstationen in Hemelingen zu errichten. Hierüber sei immer noch nicht entschieden worden. Der Vorsitzende der FLK bestätigt, dass ihm dieses Thema bekannt sei. Die Anträge würden zeitnah durch einen unabhängigen Gutachter geprüft. Bislang sehe sich die FLK nicht in der Lage allgemeingültige Kriterien zu benennen, anhand derer die Punkte für neue Messstationen festgelegt werden.

Eine Vertreterin der BVF erklärt hierzu, dass die BVF eigene Messstellen betreibe, die genutzt werden könnten.

- Messzeiten

Kritisiert wurde, dass die Messungen der vier Messstationen an verschiedenen Monaten stattfanden. Hieraus würden sich Qualitätsunterschiede in den Messungen ergeben, die die Aussagekraft des Ergebnisses schmälern. Auch der Vertreter des Unternehmens Wölfel Beratende Ingenieure bestätigt, dass die Messungen im gleichen Zeitraum hätten stattfinden sollen, um ein realistisches Abbild wiedergeben zu können. Mangels Verfügbarkeit von Messprogrammen der Flughafen Bremen GmbH sei dies jedoch nicht anders realisierbar gewesen.

Zudem sei der Vergleichszeitraum viel zu kurz und hätte früher angesetzt werden müssen.

- Betroffenheit der Bürger

Hervorgehoben wurde, dass die Messung lediglich „nackte“ Zahlen liefere, ohne auf die konkrete Betroffenheit der Anwohner einzugehen. Ins Verhältnis gesetzt wurde zudem nicht, dass z.B. in Hemelingen mehr Anwohner betroffen seien als in Ahausen. Die Veränderung der Gesamtbelastung für die betroffenen Bürger werde in keinem der Stadtteile durch das Gutachten dargestellt.

Andererseits werden Stimmen laut, dass durch die Flugroutenverlegung die Lärmbelastung lediglich von einem in den anderen Stadtteil verlagert werde. Der Fluglärm bleibe dennoch bestehen. So sei es auch nicht nachvollziehbar, warum jetzt gerade Ahausen so stark betroffen sein soll.

- Flugrouten

Hauptaugenmerk der Diskussion waren die bestehenden und vermeintlichen zukünftigen Flugrouten.

Dabei wird zum einen bestritten, dass die derzeitige Route mit dem Drehpunkt 2,5 nautische Meilen vom Verkehrsflughafen Bremen bedeutende Effekte für die betroffenen Anwohner bringe. Nicht verständlich sei daher, warum nicht das Wesertal oder nahe gelegene Gewerbegebiete überflogen werden. Im Ergebnis solle entsprechend der NIROS-Studie ein Drehpunkt von 2,0 bzw. 2,2 nautischen Meilen angestrebt werden. Im Anschluss an diese Verlegung solle sodann eine neue Begutachtung erfolgen. Vorgeschlagen wird zudem, einen einzigen Testflug durchzuführen, der verschiedene Routen abfliegen sollte. Anhand der hierdurch gewonnenen Messergebnisse solle die optimalste Flugroute bestimmt werden.

Dem wird entgegen gehalten, dass unklar sei, ob die Flugzeuge eine solche knappe Drehung fliegen könnten. Zudem bedeutet eine engere Kurve auch, dass die Flugzeuge mehr Kraft aufbringen müssen. Dies führe wiederum zu mehr Lärm, sodass die Belastung für die Bevölkerung an der Außenkurve der Flugroute ansteige. Darüber hinaus bedeutet mehr Energieeinsatz der Flugzeuge, dass diese längere Zeit in niedriger Flughöhe verbleiben.

Die Fluglärmschutzbeauftragte gibt zu bedenken, dass es in Obervieland und Habenhausen ebenfalls Bevölkerung gebe, sodass die Flugrouten nicht beliebig im Interesse Hemelings verschoben werden könnten. Deshalb wird angeregt, dass sich die betroffenen Stadtteile auf einen Drehpunkt einigen, der den Interessen insgesamt gerecht wird.

Weiter wird bezweifelt, dass die Flugrouten nach der Verlegung besser eingehalten werden als vor der Verlegung. Die in dem Gutachten dargestellte Flugroutenbündelung wurde vehement bezweifelt. In der Wirklichkeit seien viel erheblichere Abweichungen von der Idealfugroute erkennbar, die insbesondere Hemelingen betreffen.

Seitens der FLK wird hierzu erklärt, dass es auch in Zukunft sogenannte Überschießungen geben werde. Die DFS, die letztendlich die Flugrouten festlegt, werde durch die FLK auch zukünftig angehalten, die Flugrouten weiter zu optimieren und Überschießungen entgegen zu wirken. Letztendlich dürfe jedoch nicht missachtet werden, dass die Flugroutenverlegung eine politische Frage sei. Darüber hinaus könne jede Überschießung im Beschwerdeverfahren angezeigt werden. In diesem Zusammenhang erläutert eine Vertreterin der BVF das Beschwerdeverfahren.

Im Hinblick auf die Überschießungen erläuterte die FLK, dass im Gutachten Landungen von Flugzeugen unbeachtet blieben, da die Einhaltung der Flugrouten vom Verkehrsflughafen Bremen und deren Belastungen zu begutachten waren. Die Landungen waren insofern nicht relevant. Aus diesem Grunde könne es daher tatsächlich zu Abweichungen von der hier dargestellten Routenbeschreibung durch Landungen gekommen sein.

Andererseits wurde kritisiert, dass bestimmte Häuserreihen durch die Bündelung der Flugrouten besonders betroffen seien. Bei einer Streuung der Überflüge wäre die Belastung für einzelne Betroffene geringer.

Im Übrigen würden die Flugzeuge auch zu niedrig fliegen.

- Spürbarkeit der Lärmverringerungen

Der Vertreter des Unternehmens Wölfel Beratende Ingenieure bestätigt die in der Öffentlichkeit vorherrschende Tendenz, dass eine Verringerung des Fluglärms von wenigen Dezibel zu gering sei, um dies mit dem menschlichen Ohr wahrnehmen zu können. Insbesondere aufgrund der „Pausen“ zwischen den Fluglärmereignissen könne ein Vergleich kaum gezogen werden.

- Ziel des Gutachtens:

Mehrfach wurden im Zusammenhang mit obigen Ausführungen Ziel und Effizienz des Gutachtens in Frage gestellt. So sei das Gutachten zum einen für die betroffene Bevölkerung kaum verständlich. Andererseits werden Kosten aufgewendet, die keine Verbesserung für die betroffene Bevölkerung liefere. Auch sei die Aussagekraft des Gutachtens zu gering, da hier statische Mittelwerte angegeben werden, deren Qualität überdies bezweifelt werde.

Die Fluglärmschutzbeauftragte erklärte, dass die Effizienz der Flugroutenverlegung - wie in den Hypothesen im Gutachten aufgezeigt - begutachtet werden sollte.

- Vorteile Flugroutenverlegung

Die Vorteile der Flugroutenverlegung wurden in der Öffentlichkeit nicht erkannt. Insbesondere sei es fraglich, inwiefern Vorteile für Hemelingen entstanden sein sollen, wenn doch die Flugrouten zusätzlich gebündelt werden.

Der Vorsitzende erläutert hierzu, dass Hemelingen zwar zahlenmäßig weiterhin eine höhere Belastung als Arsten aufweise. Die Centerline der Flugroute liege jedoch weiter entfernt von Hemelingen als ein Blick auf die Flugrouten zunächst erkennen lasse. Zudem sei in beiden Stadtteilen eine Verringerung der Lärmbelastung aufgrund der verstärkten Bündelung der Flugrouten zu verzeichnen. Besonders bemerkbar sei die Flugroutenverlegung in der Gemeinde Weyhe, da die Flugroute nun südlich der Gemeinde verlaufe.

Ergänzend weist eine Vertreterin der BVF darauf hin, dass der geringe Wert, der in Arsten 2007 gemessen wurde, nicht mehr erreicht werden kann. Allenfalls sei dies möglich, wenn die Flugroute wieder über Hemelingen geht. Dies sei jedoch keine Alternative

- fly-over/fly-by-Punkte

Der Vorsitzende der FLK erläutert anhand diverser Karten, wo die fly-by- und fly-over-Punkte in Startrichtung Ost liegen und welche Bedeutung diese haben. Diese Punkte werden durch die DFS, ggf. auf Empfehlung der FLK festgesetzt. In der Öffentlichkeit wird befürwortet, dass die fly-by-Punkte durch fly-over-Punkte ersetzt werden. Auch wird angeregt, die fly-by- bzw. fly-over-Punkte durch die DFS überprüfen zu lassen, um diese ggf. Richtung Westen zu verlegen. Hierdurch soll eine Abweichung von der Idealflygroute in das östliche Stadtgebiet verringert und eine stärkere Bündelung der Flugrouten erreicht werden.

- Messdaten für die Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit fordert, dass die Messdaten live zur Verfügung gestellt werden. Eine entsprechende Empfehlung wurde in der letzten FLK ausgesprochen.

- Neuregelung der EntgeltO

Schlussendlich wird die Diskussion zur Neuregelung der EntgeltO, mit der bereits die Bürgerschaft befasst ist, aufgegriffen. Die steuernde Wirkung der Neuregelung wird in Frage gestellt.

Dem wird entgegen gehalten, dass auch die Wirtschaftskraft der Flughafen Bremen GmbH nicht zu missachten sei und man die Effekte der Neuregelung abwarten solle.

Wegen der fortgeschrittenen Uhrzeit (etwa 21:00 Uhr) wird die Sondersitzung beendet.

Unterschrift Vorsitzender FLK

Unterschrift Geschäftsführerin FLK