

Hintergrundinformation zur aktuellen Diskussion der Wiedereinführung Wesertalroute

Für Abflüge vom Flughafen Bremen in Richtung Osten mit Ziel in südlicher Richtung bestehen verschiedene Flugrouten. Die zurzeit gültige Route verläuft über das Funkfeuer in Hemelingen, so dass ein Abdrehen Richtung Süden über den Wohnbereichen von Hemelingen und Osterholz erfolgt („Hemelingenroute“).

Die zweite mögliche Route führt bereits bei Erreichen der Weser nach Süden („Wesertalroute“), diese Route ist momentan nicht gültig.

Unabhängig von der Routenführung für Flüge mit südlichem Ziel, werden Flüge mit Ziel in östlicher oder nördlicher Richtung über das Funkfeuer Hemelingen geführt, ebenso erfolgen Landungen über Hemelingen.

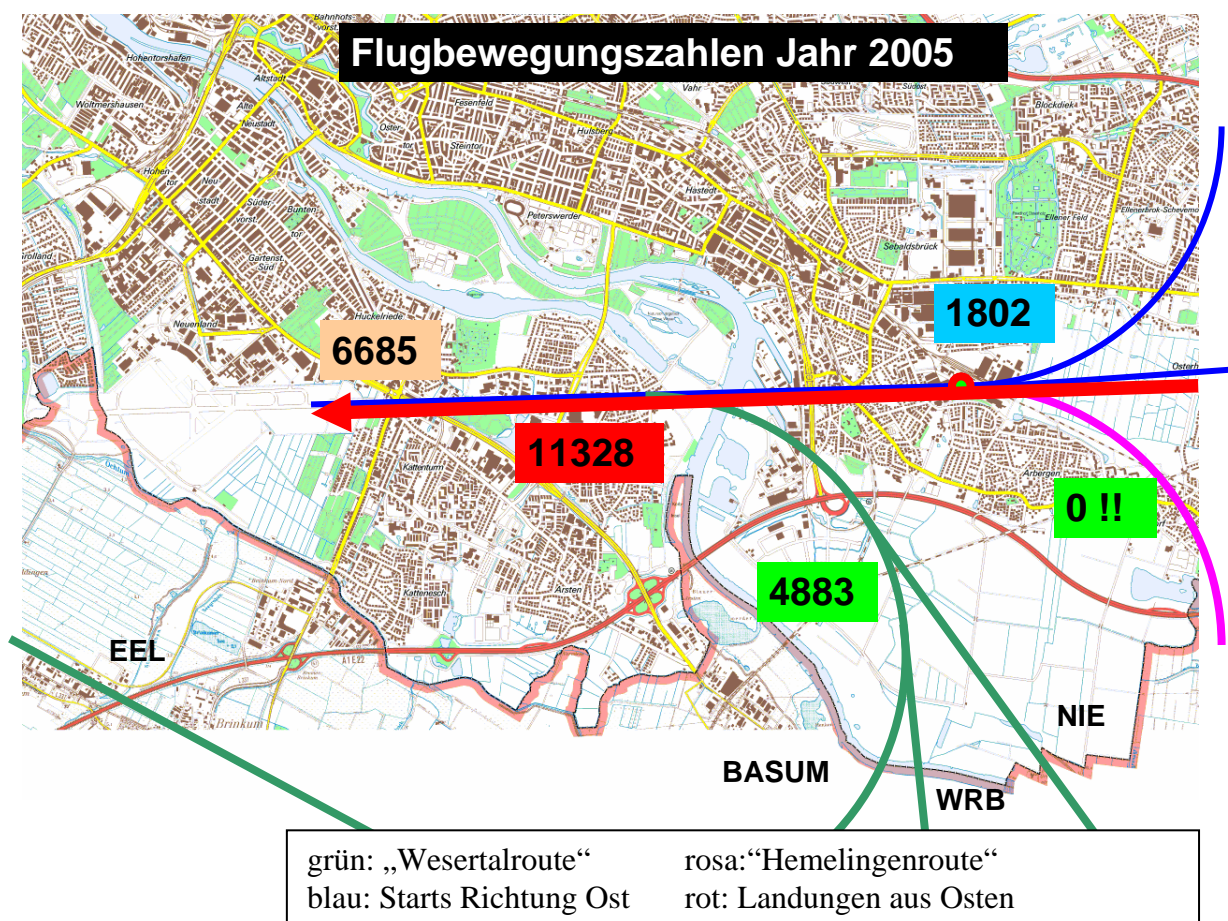


Abb. 1: östliche Abflugrouten

Für jede Flugroute wird von der Deutschen Flugsicherung (DFS) ein Flugerwartungsgebiet definiert. Die Mittellinie innerhalb eines Flugerwartungsgebiets stellt die (rechnerische) „Idealfugroute“ dar. Solange ein Flug innerhalb des Flugerwartungsgebiets erfolgt, gilt er als korrekt durchgeführt.

Seit 1985 bis 09/2004 wurde die Wesertalroute auf Wunsch der Fluglärmkommission (FLK) mehrfach eingeführt und wieder gestrichen. Hintergründe waren unterschiedliche Beurteilungen der Lärmauswirkungen des frühen, in relativ niedriger Höhe erfolgenden Kurvenflugs und die in der Kurve größere Streuung der Flüge von der Idealfugroute. Es bestand die Befürchtung, dass sich bei der Wesertalroute im von Fluglärm hoch belasteten Habenhausen und Arsten weitere Erhöhungen der Fluglärmbelastung ergeben und die erwarteten Entlastungen in Hemelingen nicht im gewünschten Maß erfolgen würden.

Die letzte Einführung der Wesertalroute erfolgte in 6/2001. Durch neuartige Navigationseinrichtungen (Präzisions-GPS) bestand die Erwartung, dass die Streuung der Flüge verringert werden könne. Aufgrund der verstärkten Beschwerden aus dem Bereich Habenhausen und Arsten wurde die Wesertalroute in 09/2004 von der Deutschen Flugsicherung (DFS) auf Wunsch der FLK wieder gestrichen.

Wegen zahlreicher Beschwerden sowie einer Petition aus Hemelingen wurde in der FLK im April 2005 eine erneute Verlegung der östlichen Abflugroute für Flugzeuge mit Flugziel in südlicher Richtung diskutiert.

Eine im Frühjahr 2006 von der FLK bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Auftrag gegebene Studie (NIROS-Berechnung) gibt Auskunft über die Anzahl der betroffenen Bevölkerung in bestimmten Lärmpegelklassen. Dabei wurde ausschließlich die Auswirkung einer Wiedereinführung der Wesertalroute im Vergleich zur Hemelingenroute untersucht. Die Berechnung beruht auf der theoretischen Idealfugroute ohne Berücksichtigung der Streuung der Flüge. Nach dieser Berechnung sind bei der Wesertalroute weniger Personen von Fluglärm betroffen als bei der Hemelingenroute.

Zeitgleich zu der NIROS-Berechnung wurde vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr die Berechnung des Fluglärms nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie beauftragt. Mit dieser Berechnung erfolgt eine Betrachtung des Gesamt-Fluglärms in Bremen. Die Berechnung bezieht die tatsächlichen Flugbewegungen und Flugzeugtypen aus 2005, das gesamte Stadtgebiet von Bremen sowie alle gültigen Flugrouten für Starts und Landungen einschließlich der Streuung der Flüge ein. Vor dem Hintergrund der Fragestellung in der FLK wurde diese Berechnung auch auf die mögliche Einführung der Wesertalroute abgestellt.

Die Fluglärmschutzbeauftragte empfahl der FLK daher in der Sitzung im Juni 2006 vor einer Entscheidung über die Wesertalroute die weiteren Ergebnisse der Lärmkartierung abzuwarten. Dieser Empfehlung ist die FLK gefolgt.

Die Ergebnisse der Kartierung des Fluglärms im Rahmen der Umgebungslärmkartierung bei SBUV liegen nunmehr vor und wurden am 21.11.2006 in der Fluglärmkommission vorgestellt (Abb. 2). Auch diese Kartierung kommt zu dem Ergebnis einer geringfügigen Entlastung in den Bereichen nördliches Hemelingen und Osterholz bei Nutzung der Wesertalroute:

Belastetenstatistik
Veränderung bei Verlegung
„Hemelingen“ auf „Wesertal“



Pegelbereich in dB(A)	DEN, Hemelinge n Region	DEN, Wesertal Region	Differenz Weser-Hemel.	
> ... - 35	386.892	386.885	-7	0,0%
> 35 - 40	82.981	87.658	4.677	5,6%
> 40 - 45	54.274	56.171	1.897	3,5%
> 45 - 50	42.601	37.888	-4.713	-11,1%
> 50 - 55	29.288	27.721	-1.568	-5,4%
> 55 - 60	13.079	12.787	-292	-2,2%
> 60 - 65	1.250	1.256	7	0,5%
> 65 - 70	22	22	0	
> 70 - 75	0	0	0	
> 75 - ...	0	0	0	

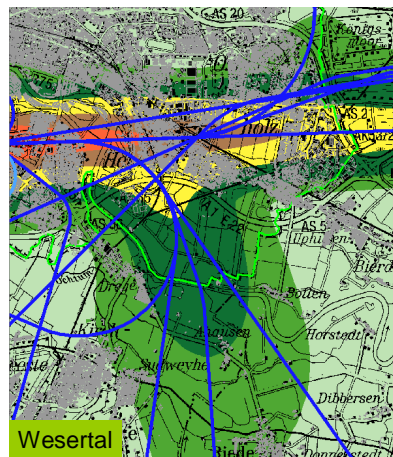
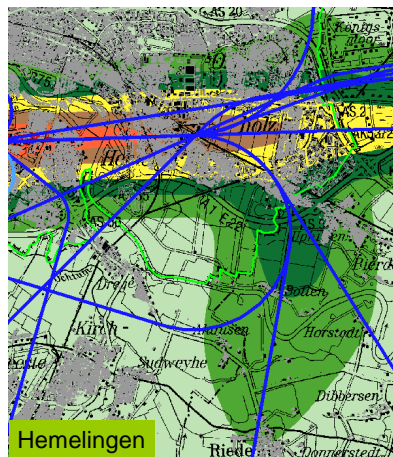


Abb. 2: Lärmpegel (hier: gewichteter Dauerschallpegel L_{DEN} (Tag, Abend, Nacht)) und Betroffenzahlen

hellgrün: 35 – 40 dB(A), grün: 40-45 dB(A); gelb: 45- 50 dB(A), braun: 50 – 55 dB(A), rötlich: 55 -60 dB(A), orange: 60 -65 dB(A).

Im gewichteten Dauerschallpegel für den Tages-, Abend- und Nachtzeitraum L_{DEN} ergibt in der generellen Betrachtung

- in den Pegelbereichen L_{DEN} 45 – 50 dB(A) eine Minderung der Betroffenen um 11,1%
- in den Pegelbereichen L_{DEN} 50 – 55 dB(A) eine Minderung der Betroffenen um 5,4%.
- in den Pegelbereichen L_{DEN} 35 - 40 dB(A) eine Erhöhung der Betroffenen um 5,6%
- in den Pegelbereichen L_{DEN} 40 – 45 dB(A) eine Erhöhung der Betroffenen um 3,5%.

In absoluten Zahlen entspricht dies einer Entlastung von 4.713 bzw. 1.568 Betroffenen in den mittleren Pegelbereichen (45 – 50 dB(A) und 50 – 55 dB(A)) und einer Erhöhung der Betroffenzahlen um 4.072 bzw. 1.557 in den niedrigen Pegelbereichen (35 – 40 dB(A) und 40 – 45 dB(A)). Insgesamt erfolgt daher mit der Wesertalroute eine Verschiebung der Belastung in die niedrigeren Pegelbereiche. In den höheren und hohen Pegelbereichen erfolgt keine bzw. nur eine sehr geringfügige Veränderung.

Für die Beurteilung, in welchen Stadtteilen bzw. Orten eine Be- bzw. eine Entlastung erfolgt, wurde die Differenz des L_{DEN} für die Hemelinge nroute und die Wesertalroute gebildet. Diese ergibt folgendes Bild (Abb. 3):

Isophonen-Bänder: L den
 Berechnungsvariante: Differenz „Wesertal, - „Hemelingen“

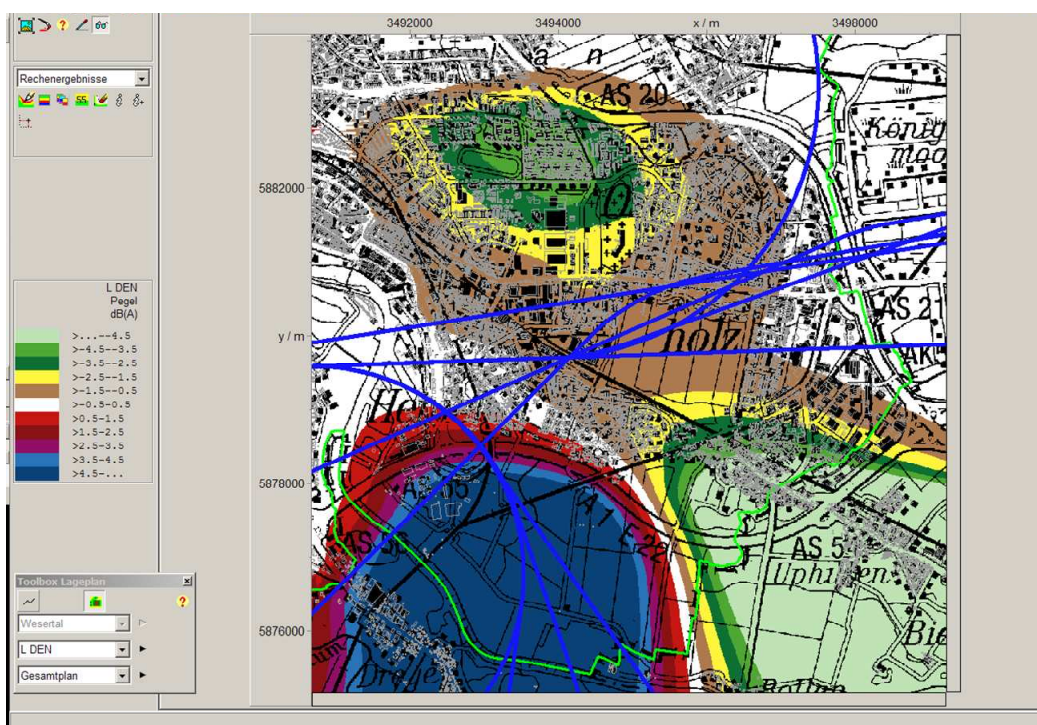


Abb.3: Be- und entlastete Gebiete bei Wesertalroute

Es wird deutlich, dass sich mit der Wesertalroute im Bereich nördliches Hemelingen und Osterholz eine geringfügige Entlastung (1 – 2,5 dB(A), braune und gelbe Markierung) in mittleren Pegelbereichen ergibt, im südlichen Arsten (südlich der Autobahn) und im südlichen Hemelingen ergibt sich dagegen eine leichte Erhöhung des Pegels (1 – 2,5 dB(A), rote und dunkelrote Markierung). In den höheren Pegelbereichen wie in Habenhausen ergibt sich keine Veränderung des Pegels. Die größten Veränderungen erfolgen in den niedrigen bis sehr niedrigen Pegelbändern.

Im Nachtzeitraum ergibt sich bei Nutzung der Wesertalroute keine Veränderung der Lärmbelastung.

Aufgrund der Entlastungen in den Bereichen Osterholz und Hemelingen, die zusätzlich von weiteren Lärmquellen (Autobahn, Eisenbahn, Gewerbe/Industrie) betroffen sind, und einer nicht höheren Belastung von Habenhausen wurde am 21.11.2006 in der Sitzung der FLK von der Fluglärmenschutzbeauftragten die Einführung der „Wesertalroute“ empfohlen. Die Mitglieder der FLK beschlossen aufgrund dieser Empfehlung und der vorliegenden Berechnungen, sich in der Tendenz für die Wesertalroute zu entscheiden. Ein Beschluss dazu erfolgt voraussichtlich in der nächsten Sitzung der FLK am 12.02.2007. Dieses Ergebnis der FLK wurde von dem Vorsitzenden der Fluglärmkommission der Presse mitgeteilt und ging in die Presseartikel vom 30.11.2006 (s. Anlage) ein.

Nach dieser Mitteilung entstand in der Bevölkerung ein Interesse, die Auswirkungen einer Flugroutenverlegung genauer zu erfahren. Daraufhin wurde am 06.12.2006 von SBUV eine Informationsveranstaltung mit der Vorstellung der Berechnungsergebnisse zur Umgebungslärmrichtlinie durchgeführt.

Zum Vergleich der benannten Lärmpegel:

Auf Basis der Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie sind Aktionspläne zur Lärminderung in stärker betroffenen Bereichen aufzustellen. Derzeit wird ein Lärmpegel von 65 – 70 dB(A) als Auslösekriterium für einen Aktionsplan diskutiert. Dieser Wert wird bei Fluglärm unabhängig von der Einführung der Wesertalroute lediglich im direkten Nahbereich des Flughafens erreicht.

gez
Giebelhausen