
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 19. Dezember 2013

Protokoll

über die 47. Sitzung des Ausschusses am 01. August 2013 um 15:00 Uhr
in der Upper-Deck-Lounge der Flughafen Bremen GmbH

Teilnehmer: s. Anwesenheitsliste (Anlage 1)

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der 46. Sitzung
3. Antrag der VSF zu den Kleinfliegern, Gast: Herr Dresbach (LFT)
4. Ergebnisse der Umfrage zu „Kriterien für die Evaluierung der Wirkungen des erhöhten Verspätungsentgelts“
5. Umsetzung des Anspruchs auf Schallschutz in Lärmschutzzonen
6. Überprüfung der Flugrouten
7. Verschiedenes
 - ggf. Terminfestlegung

Beginn der Sitzung: 15:00 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden. Insbesondere wird der Vertreter der LFT begrüßt. Wie in der Vergangenheit läuft für die Erstellung des Protokolls eine Tonaufzeichnung mit. Die Anwesenden sind hiermit einverstanden.

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird genehmigt.

TOP 2. Genehmigung Protokoll der 46. Ausschusssitzung vom 17. Juni 2013

Die Vertreter der DFS und der FBG haben wenige Änderungswünsche, die von den Mitgliedern des Ausschusses angenommen werden. Das Protokoll zur 46. Ausschusssitzung wird im Übrigen genehmigt.

TOP 3. Antrag der VSF zu den Kleinfliegern, Gast: Vertreter der LFT

Hinweis: Im Folgenden soll der Begriff „Platzrunde/VFR-Pattern“ Flüge nach Sichtflugregeln (meistens südlich von Bremen mit 1,5 km Abstand zur Start- und Landebahn) bedeuten; der Begriff „IFR-Pattern“ umschreibt das Heranführen an Instrumentenanflug (nördlich oder südlich von Bremen).

Der Vertreter der VSF führt kurz in das Thema ein. Ergänzend zu dem bisherigen Sachstand berichtet er von Flugbewegungen, die vertikal betrachtet in „Wellenlinien“ fliegen. Dies führe er auf Aufzeichnungen des DFLD e.V. zurück. Zudem habe er mehrfach beobachtet, dass dieselbe Maschine 6-7mal in der Stunde über dieselben Stadtgebiete fliege. Diese Beobachtungen bestätigt auch der Vorsitzende. Man müsse nun mit der LFT ins Gespräch kommen, um über die Möglichkeit der Reduzierung der Flugbewegungen durch Kleinflieger zu diskutieren.

Von den beschriebenen Vorgängen haben der Vertreter der LFT, der DFS oder der Genehmigungsbehörde keine Kenntnis. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass grundsätzlich auf einem 3°-Gleitwinkel geflogen werde, von dem im lärmsensiblen Bereich nicht abgewichen werde. Der Vertreter der DFS erklärt, dass solche Abweichungen gemeldet würden. Er sagt zu, dies für einen konkreten Einzelfall mittels FANOMOS zu prüfen.

Der Vertreter der LFT beruft sich im Hinblick auf den Vorwurf zu den mehrfachen Überflügen auf sein Informationsschreiben aus März 2013, in dem aufgrund der bereits in der Vergangenheit gestellten Fragen Vorhaben zur Lärmreduzierung erläutert habe. Darin wurde zugesagt, dass maximal zwei Platzrunden stattfinden sollen. Man müsse den Fluglehrern jedoch eine gewisse Flexibilität bewahren. Auf Nachfrage erläutert der Vertreter der LFT, dass die Anzahl der Flugbewegungen und Überflüge nicht festgelegt sei, sondern abhängig von dem Ausbildungsstand des Piloten sowie dem Ablauf der Trainingsflüge seien. Auch seien bestimmte Uhrzeiten, Wochentage und insbesondere das Wochenende nicht betroffen.

Der Vertreter der LFT erklärt, dass IFR-Pattern variabel seien und auch außerhalb Bremens geflogen werden könnten. Hier habe man die besten Einflussmöglichkeiten, um das Stadtgebiet zu verschonen. VFR-Pattern dagegen seien über Referenzpunkte (Höhe, Kurs) beschrieben.

Der Vertreter der DFS ergänzt, dass teilweise auch aus Gründen des Verkehrs und des Wetters in Bremen geflogen werden müsse. Der Vertreter von SWAH regt an, zu prüfen, ob es Ausreißer gebe, die mehr als 5-mal Platzrunden mit der gleichen Maschine geflogen sind und diese zu begutachten. Es solle darauf hingewirkt werden, dass auch Sichtplatzrunden außerhalb Bremens stattfänden. Der Vertreter der FBG möchte die LFT eher sensibilisieren statt bestimmte Maßnahmen aufzudrängen.

Der Vertreter der LFT erklärt weiter, dass maximal ca. 20 % der Übungsflüge über bremschen Stadtgebiet durchgeführt würden, wobei maximal 10 % - gemessen an der Flugzeit – nach Sichtflugregeln geflogen werden. Die genaue Zahl werde er noch prüfen. Im Übrigen fliege die LFT einen der 50 anderen zur Verfügung stehenden Flugplätze in Deutschland, Dänemark, Schweden und in geringem Maße in England an (sog. Lärmexport). Dies geschehe bereits aus dem Grunde, da Landungen allein in Bremen nicht zielführend seien. Ganz verhindern könne man den Fluglärm in Bremen jedoch nicht. Es dürfe bei der Diskussion nicht aus dem Auge gelassen werden, dass auch andere Flughäfen Anwohner haben, deren Beschwerden genauso viel wiegen. Es mache für ihn keinen Unterschied, ob 50 oder 50.000 Anwohner betroffen seien. Fluglärm werde dadurch nicht vermieden, sondern verlagert. Zudem hätten auch andere Flughäfen Beschränkungen hinsichtlich der Übungsflüge. Im Übrigen seien nicht alle Flughäfen für die Trainingsflüge geeignet, da die Voraussetzungen für den Landeanflug (z.B. Länge der Landebahn) nicht gegeben seien. Den Vorschlag, die nahegelegenen Militärflugplätze anzufliegen, lehnte er mit der Begründung, dass diese Flugplätze für die Ausbildung grundsätzlich nicht interessant seien, ab. Im Übrigen sei die Nutzung der Flugplätze eine politische Entscheidung, die nicht allein von der LFT beeinflusst werden könne.

Der Vertreter der VSF wendet ein, dass sich auch nach dem Schreiben aus März 2013 nichts geändert habe. Mittels der Transponder-Daten können die Überflüge genau beobachtet und zugeordnet werden.

Auf Nachfrage berichtet der Vertreter der LFT, dass Anfängerübungen generell außerhalb Bremens in Phoenix (USA) stattfänden. Dort werde jedoch nur nach Sichtflugregeln geflogen. Zudem werden in Bremen keine Starts und Landungen durchgeführt, um die erforderliche Anzahl zu erreichen, da diese bereits durch die Ausbildung erreicht werde. Das Trainingsverfahren laufe so ab, dass eine Maschine in Bremen startet und nach 5 Stunden zurück in Bremen ist. Hierbei fliegt ein Fluglehrer in einer Maschine mit zwei Flugschülern, die nach ca. 2 Flugstunden wechseln. Teilweise übernachten die Insassen an anderen Flughäfen und kommen am nächsten Tag zurück. Konkrete Zahlen zu den Übungsflügen um und in Bremen werden bereits geprüft und durch den Vertreter der LFT zur Verfügung gestellt.

Der Fluglärmschutzbeauftragten liegen Beschwerden eines Ehepaares aus Obervieland vor, die im Juni an einem Tag 21 Platzrunden über ihrem Anwesen beobachtet haben wollen, von denen 10mal von einem Flugzeug ausgingen. Den Beschwerdeführern fehle das Verständnis, woher diese häufigen Überflüge rühren. Der Vertreter der LFT bestreitet, dass an einem Tag mit demselben Flugzeug 10 IFR-Pattern geflogen worden seien. Es könne sein, dass mehrere Crews nacheinander das Flugzeug genutzt haben. Dies könne man anhand der Transponderdaten nicht bestimmen. Im Übrigen könne er nicht alle firmeninternen Details offenbaren. Der Vertreter der FBG ergänzt, dass die Pattern von den Anwohnern nicht beobachtet werden können. Dies könne daher nicht den Schwerpunkt der Beschwerden bilden.

Der Vorsitzende betont, dass es in Obervieland und Huchting jeweils 30.000 Einwohner gebe, sodass dort die Beschwerdelage besonders hoch sei.

Die Fluglärmschutzbeauftragte berichtet, dass der Schallpegel in den betroffenen Gebieten bei jeweils 70 dB/A, max. 76 dB/A liege. Der Vertreter von SWAH merkt an, dass die am Flughafen Bremen verkehrenden Kleinflieger der Chapter-4-Kategorie zuzuordnen seien. Es müsse daher die Relation zur Unzumutbarkeit gezogen werden. Je leiser das Flugzeug sei, desto weniger sei der Fluglärm unzumutbar. Der Vertreter der VSF meint, dass die Kleinflieger andere Schallwerte verursachen, die besonders nervend seien. Es komme daher nicht allein auf die Messwerte an, sondern auch darauf, was die Anwohner fühlen.

Der Vertreter der FBG schlägt dem Vertreter der LFT vor, dass die Fluglärmreduzierung bereits in die Schulungsverfahren eingebunden werden sollten, um die Piloten dahingehend zu sensibilisieren. Der Vertreter der LFT nimmt diesen Vorschlag an, betont dabei jedoch, dass das Bewusstsein über Fluglärm bei den Piloten vorhanden sei.

Der Vertreter der FBG legt eine Liste von Überflügen aus der Vorfeldkontrolle aus dem Jahre 2012 vor. Er betont, dass diese Datensammlung lediglich auf Beobachtungen der Vorfeld-

kontrolle beruhe, sodass diverse Überflüge, z.B. solche, die entfernt vom Flughafen stattfinden, nicht berücksichtigt seien. In 2012 seien zu keiner Zeit 6-7mal mit dem gleichen Flugzeug über dem Flughafen Bremen kreisende Flüge beobachtet worden. Eine unverbindliche Liste mit den ausgewerteten Daten wird er zu einer der nächsten Sitzungen vorlegen. Ebenso wird der Vertreter der DFS die Flüge in der Kontrollzone prüfen und ggf. entsprechende Zahlen liefern. Eine Differenzierung nach VFR- und IFR-Pattern halte er für unwahrscheinlich. Der Vorsitzende wolle die Zahlen für eine Evaluierung der Entwicklung in den Flugbewegungen durch Kleinflieger verwenden.

Der Vertreter der LFT wird nach der Prüfung der konkreten Zahlen eine kurze Stellungnahme an die Fluglärmenschutzbeauftragte zu dem heutigen Thema senden, die jedoch nicht ins Beschwerdeportal gestellt werden soll, sondern an die einzelnen Beschwerdeführer direkt zu versenden ist.

Der Vertreter der VSF dankt dem Vertreter der LFT, der um 16:25 Uhr die Sitzung verlässt. Ebenso verlässt der Vertreter von SWAH die Sitzung aufgrund einer Terminkollision.

TOP 4. Ergebnisse der Umfrage zu „Entgelte für Kleinflieger und Kriterien für die Evaluierung der Wirkungen des erhöhten Verspätungsentgelts“

Die Fluglärmenschutzbeauftragte und die Geschäftsführerin der Fluglärmkommission berichten zum Ergebnis der Umfrage über die ADF. Bislang sind wenige Ergebnisse eingegangen. Da es zudem an den meisten Flughäfen kaum Probleme mit Kleinfliegerei gebe, sind die wenigen Ergebnisse kaum aussagekräftig für den Flughafen Bremen. Die Fluglärmenschutzbeauftragte will sich daher direkt an die Fluglärmenschutzbeauftragten anderer Flughäfen wenden, während die Geschäftsführerin direkt an die Behörden herantreten wird.

Der Vertreter der FBG ergänzt, dass die Voraussetzungen an anderen Flughäfen andere seien. Ganderkesee sei z.B. nicht vergleichbar, da der Flughafen Atlas Air Service gehöre, sodass hier die Landeentgelte dementsprechend auf die Kleinflieger ausgerichtet seien. An größeren Flughäfen gebe es vordergründig VIP-Fliegerei, bei denen die Piloten nahezu jedes Entgelt zahlen werden. Zudem stelle die LFT eine Wirtschaftsförderung dar, die nicht nur Arbeitsplätze schaffe, sondern z.B. auch Vorstände von bremischen Unternehmen direkt anbinde. Teilweise wollen andere Flughäfen auch die Kleinflieger und insbesondere die LFT an sich binden. Betriebswirtschaftlich fallen die Kleinflieger am Flughafen Bremen nicht ins Gewicht – allerdings von ihrer Funktion für die Region.

Der Vertreter der DFS meint, dass kleine Flughäfen nicht mit großen Flughäfen vergleichbar seien.

Die Vertreterin von SWAH weist auf § 19b LuftVG hin. Demnach müssen die Entgelte kostenbezogen und diskriminierungsfrei sein. Entgelte für Überflüge können nicht erhoben werden, da hierbei zwar die Dienste der Fluglotsen der DFS genutzt würden, allerdings keine Dienstleistungen der FBG. Die Abweichungen in den Landeentgelten ergeben sich nach ihrer Einschätzung aus den Gegebenheiten an den diversen Flughäfen, sodass der Kostenbezug anders ermittelt wird.

Der Vertreter der FBG erläutert, dass die Landeentgelte jährlich überprüft und ggf. angepasst werden. Dies war grundsätzlich der 1. April eines Jahres. Dieses Jahr werden die Gebühren aufgrund der Anpassung der Entgeltordnung zu den gestaffelten Nachtentgelten zum 1. September 2013 angepasst. Das Verfahren sei nicht mit anderen Flughäfen wie Frankfurt vergleichbar, da in Bremen mit den Marktteilnehmern über die Entgelte verhandelt werde. Die Entgeltordnung könne daher anders (höher) beantragt werden als in Bremen. Große „Sprünge“ in den Landeentgelten könne man nicht erwarten.

Sodann werden die Kriterien zur Evaluierung der erhöhten Nachtentgelte diskutiert. Der Vertreter der DFS bezweifelt, dass durch erhöhte Entgelte die Nachtflugbewegungen gesteuert werden können.

Die Vertreterin von SWAH erläutert die Unterscheidung zwischen den Gebühren, die von der Behörde für Verspätungsanträge gestellt werden und den Entgelten, die an den Flughäfen für die verspäteten Landungen abgeführt werden müssen. Zuschläge für späte Starts gebe es nicht, da diese ungewöhnlich seien und hierfür harte Voraussetzungen gelten. Bremen sei ein Zubringerflughafen, sodass es eher Probleme mit verspäteten Landungen als mit verspäteten Starts gebe.

TOP 5. Umsetzung des Anspruchs auf Schallschutz in Lärmschutzzonen

Mit einer verbindlicheren Aussage könne im Frühherbst 2013 gerechnet werden.

TOP 6. Überprüfung der Flugrouten

Der Vorsitzende berichtet von dem neuen Anflugverfahren in Hannover und dem Startverfahren in Frankfurt. Er möchte darüber diskutieren, ob entsprechende Verfahren auch in Bremen umsetzbar sind.

Der Vertreter der DFS berichtet von dem in Frankfurt getesteten Startverfahren. Durch dieses Verfahren könne Kerosin gespart werden, ob auch Lärm reduziert würde, hält er für fraglich. Im Übrigen können die Airlines die Flugverfahren selbst bestimmen, solange sie die I-CAO-Minimum-Vorgaben einhalten.

Der Vertreter der DFS erläutert zudem das Landeverfahren, bei dem der Landeanfluggleitwinkel steiler sei und bei dem bei 6 NM erneut „Gas gegeben“ werden müsse. Hierdurch werde seiner Ansicht nach eine neue Lärmquelle geschaffen. Das Verfahren in Hannover könne nur von geschulten Piloten geflogen werden. Die Übertragbarkeit des Verfahrens auf andere Flughäfen werde derzeit geprüft. Der Vertreter der DFS wird berichten.

Der Vorsitzende möchte die Messergebnisse der verschiedenen Landeverfahren vergleichen. Der Vertreter der DFS gibt hierbei zu bedenken, dass diverse Faktoren bei den Messergebnissen berücksichtigt werden müssen. So könne das Gewicht aufgrund von Beladung und Kerosinmenge zu einer Veränderung der Lärmereignisse führen.

Sodann entsteht eine Diskussion über die abweichenden Flughöhen der verschiedenen Airlines. Der Vertreter der DFS erklärt, dass die DFS nicht über die abweichenden Flughöhen informiert werde. Die DFS könne diese im Einzelfall prüfen. Die DFS habe ein Interesse daran, dass die Flugzeuge lange oben bleiben, sodass ein Steillandesystem begrüßt werde.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Flugroutenverlegung West erklärt der Vertreter der DFS, dass die Fluglärnkommision ein Votum abgeben müsse.

TOP 7. Verschiedenes

Terminfestlegung

Ein Termin zur nächsten Ausschusssitzung soll in einer der kommenden FLK-Sitzungen bestimmt werden.

Die Sitzung wird um ca. 17:30 Uhr beendet.

Andrea Schmelzer
Geschäftsführerin

Ralf Bohr
Vorsitzender

Anlagen: Anwesenheitsliste

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
MP/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