
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 11.11.2008

PROTOKOLL

**über die 43. Sitzung des Ausschusses
Lärmindernde Maßnahmen und Bau
am 06. Oktober 2008
im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH**

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Beschlussprotokolls der 42. Ausschusssitzung
3. Verlegung Rollhalt auf Rollbahn A bei Starts Richtung Osten
4. Antrag der OLT für visual approach für Flugzeuge >5,7t
5. DLR-Projekt „Leiser Flugverkehr II“
6. Verschiedenes
 - a) Stand der Recherchen „Öffentlichkeit FLK“
 - b) Terminfestlegung

Beginn der Sitzung: 13:30 Uhr

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden. Der Vertreter des Flughafens teilt mit, dass der bisherige Geschäftsführer der FBG freigestellt sei, die Geschäfte werden durch eine Interimsgeschäftsführung übernommen.

TOP 1:

Die Tagesordnung wird wie vorgeschlagen beschlossen.

TOP 2:

Das Protokoll der 42. Ausschusssitzung wird mit der Änderung auf Seite 2, 1. Satz „Dichtläufe“ anstelle „Standläufe“ genehmigt.

TOP 3: Verlegung Rollhalt auf Rollbahn A bei Starts Richtung Osten

Die Vertreter der Genehmigungsbehörde und des Gemeinderats Stuhr führen in die Thematik ein. In dem Antrag geht es um die Verlegung des Rollhalts auf der Rollbahn A in Richtung Vorfeld, entsprechend der Darstellung im Stuhr-Vertrag. Weiterhin war die an die Gemeinde Stuhr herangetragen worden, dass der Lärmschutzwall im Bereich Stuhr-Kuhlen löchrig sei.

Es wird eine Vor-Ort-Besichtigung des Walls und des Rollhalts vorgenommen. Der Wall weist augenscheinlich keine Löcher auf.

Zur Verlegung des Rollhalts wurde diskutiert, dass die Lärmentwicklung beim Rollhalt relativ gering ist, der hauptsächliche Lärm tritt beim Startvorgang auf. Der aus Lärmgründen auf der Ostseite weit vorgezogene Rollhalt führt nach Aussage der DFS häufig zu Problemen, er habe sich letztlich nicht bewährt.

Es wird vereinbart, auf dem Vorfeld und in der Schwäbisch-Hall-Siedlung Messungen zu den Lärmemissionen und –immissionen durch die Standläufe durchzuführen. Die Messpunkte werden mit der Gemeinde Stuhr und der DFS abgestimmt. Es werden zunächst Vorab-Messungen mit dem Messwagen zum jetzigen Rollhalt durchgeführt. Messpunkte müssten in der Kleingartensiedlung sowie Gebiet Bochumer Straße und der Schwäbisch-Hall-Siedlung liegen. Anschließend soll eine Abstimmung zwischen Flughafen, Fluggesellschaften, LSB, DFS und Luftfahrtbehörde zu einem möglichen Probebetrieb eines vorgezogenen Rollhalts zum Zwecke der Lärmmessung erfolgen.

TOP 4: Antrag der OLT für visual approach für Flugzeuge >5,7t

Der Vertreter der DFS berichtet, dass mit Stand 30.09.2008 insgesamt 423 Flüge den visual approach genutzt hätten. In der Diskussion ergibt sich, dass westlich des Flughafens keine Beschwerden direkt auf die visual approaches zurückzuführen sind, östlich des Flughafens gab es einige wenige Beschwerden aus dem Bereich südliches Obervieland, der Anflug stets oberhalb des ILS-Gleitpfads erfolgt, z.Z. nur geschulte Piloten das Verfahren einsetzen, dass eine Gewichtsbegrenzung notwendig ist, um große Flugzeugmuster auszuschließen (Lärmschutz), insgesamt aber eine mögliche Lärminderung durch Verkürzung der Flugstrecken und Nutzung weniger besiedelter Anflugbereiche gesehen wird.

Der Ausschuss empfiehlt der FLK:

- Fortführung der visual approaches mit dem Versuch einer weiteren Optimierung
- Keine weitere Einzeldokumentation der Flüge bei der DFS
- Begrenzung des visual approach auf Luftfahrzeuge bis max. 25 t
- Aufnahme im Luftfahrthandbuch, dass dieses Flugverfahren nur durch eingewiesenes Personal genutzt werden darf
- Die Lärmwerte zu den Flügen sollen stichprobenartig ausgewertet werden
- Die DFS bereitet einen Entwurf zur Veröffentlichung des Flugverfahrens vor.

TOP 5: DLR-Projekt „Leiser Flugverkehr II“

Der Vertreter des Beirats Hemelingen teilt mit, dass bei Berücksichtigung der neuen Forschungsergebnisse des DLR Möglichkeiten zur Lärmoptimierung durch andere Flugverfahren bestehen könnten. Der Vertreter der DFS erläutert zum Anflugverkehrsmanagement, dass dieses zur Lärminderung unter Beibehaltung der Flughafenkapazität beitragen soll. Mit Hilfe des Instruments AMAN sollen Flugzeuge optimal in die Anflugreihenfolge gestaffelt und die Routen möglichst lärmgemindert werden. Bisher gibt es aber noch kein System, um diese Anflugverfahren durchzuführen.

Für das CDA-Anflugverfahren gibt es keine einheitliche Definition. Die Landungen erfolgen dabei kontinuierlich ohne Zwischenhöhen und ohne zusätzlichen Schub. In Bremen wird bereits ein kontinuierlicher Landeanflug geflogen. Problematisch daran ist, dass Flughöhe und Geschwindigkeit sehr genau aufeinander abgestimmt werden müssen. Gelingt dies nicht, muss der Pilot durchstarten. Fahrwerk und Klappen werden bereits in größerer Höhe ausgefahren und dann mit gleichmäßigem bzw. ohne zusätzlichen Schub geflogen. Die Lärmvermeidung findet aber eher in großen Höhen (35.000 -15.000 ft) und weiter Entfernung (50 Meilen vom Ziel) vom Flughafen statt. Das Verfahren dient aber der Treibstoffeinsparung.

Low drag, low power ist das Standardverfahren, d.h. das Fahrwerk und die Klappen werden erst sehr spät ausgefahren.

Im Ergebnis sind die Anflugverfahren in Bremen bereits lärmoptimiert, eine weitere Optimierung würde sich im Nahbereich des Flughafens nicht mehr auswirken, sondern lediglich in großen Höhen und weiterer Entfernung.

TOP 6: Verschiedenes

a) Stand der Recherchen „Öffentlichkeit FLK“

Der Vorsitzende führt in die Thematik ein und berichtet, dass die Anfrage an die ADF gestellt worden sei und Ergebnisse auf der kommenden ADF-Tagung vorgestellt werden.

Der Vertreter der Luftfahrtbehörde erläutert, dass eine generelle Öffnung der FLK-Sitzungen für die Öffentlichkeit nicht genehmigungsfähig sei. Bei den Beratungen handele es sich um einen quasi-innerbehördlichen Vorgang, es werden keine Entscheidungen getroffen, sondern lediglich Empfehlungen gegeben. Es wird die Gefahr einer „Scheinpublizität“ und einer verringerten Beratungsqualität gesehen. Hier wird auch kein Ermessensspielraum gesehen. Dies wird auch vom zuständigen Bundesministerium BMVBS so gesehen.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen kann dieses nicht nachvollziehen, da verschiedene Beiräte für die Öffnung der FLK gestimmt hätten. Die FLK sei analog den Deputationen ebenso für die Öffentlichkeit zu öffnen. Der Vertreter der Luftfahrtbehörde erläutert, dass die Deputation ein politisches Gremium ist und Beschlüsse fasst. Die FLK dagegen hat eine beratende Funktion und ist Teil der behördlichen Meinungsfindung. Der Vertreter des Flughafens gibt zu bedenken, dass nicht alle Mitglieder der Kommission im Auftrag der Öffentlichkeit in dem Gremium sind. Weiterhin unterliege die Luftfahrtbehörde der Kontrolle des BMVBS.

Auf Nachfrage erläutert der Vertreter der Luftfahrtbehörde, dass Einzelfallentscheidungen zur Öffentlichkeit von Sitzungen eventuell möglich seien. Dies entspricht auch der bisherigen Handhabung, z.B. die Zulassung des Petitionsausschusses.

Die schriftliche Stellungnahme der Luftfahrtbehörde wird mit der Einladung zur FLK an die Mitglieder verteilt.

b) Lärmaktionsplan

Die Lärmkartierung ist aufgrund der Lage innerhalb des Ballungsraum kartiert worden. Für die Lärmaktionsplanung sind von der EU keine konkreten Vorgaben gemacht worden. In Bremen wurde beschlossen, einen Lärmaktionsplan zunächst für die am stärksten lärmbeeinträchtigten Bereiche aufzustellen mit Lärmwerten von 70 dB(A) tags (Lden) bzw. 60 dB(A) nachts. Bei Fluglärm sind in diesen Pegelbereichen keine Betroffenen, daher ist der Fluglärm im Lärmaktionsplan nur am Rande behandelt worden.

c) Drehpunktberechnung 2,5 DME „Wesertalroute“: Der Vertreter der DFS erläutert, dass die vom Petitionsausschuss erbetene NIROS-Berechnung noch nicht abgeschlossen ist.

d) Terminfestlegung

Die 44.Ausschusssitzung ist am 15.12. um 13:30 Uhr.

Die Sitzung endet um 16:30 Uhr.

(Unterschrift Vorsitzender)

(Unterschrift Protokollführung)

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