

## **Fluglärmkommission Augsburg**

### **Ergebnisprotokoll**

über die 28. Sitzung der Fluglärmkommission Augsburg

Tag der Sitzung: Mittwoch, 13. Oktober 2004  
Ort: Flughafen Augsburg  
Dauer: 09.40 Uhr – 12.20 Uhr

Teilnehmer: siehe anliegende Teilnehmerliste

Herr Bürgermeister Ehrl begrüßt die Teilnehmer, darunter auch Herrn Markus Petz, Firma Accon, der als Sachverständiger zur heutigen Sitzung bzw. dem damit verbundenen Ortstermin eingeladen wurde. Augsburg Airways ist wegen Aufgabe des Standortes nicht mehr in der Kommission tätig; Herr Tischer vertritt die Firma Beechcraft. Der Vorsitzende erläutert, dass die offizielle Einladung zur Sitzung aus mehreren Gründen nicht mehr fristgerecht erfolgen konnte, die Terminierung und die Tagesordnungspunkte aber bereits im Rahmen der letzten Sitzung einvernehmlich festgelegt worden waren. Einwände hierzu werden nicht erhoben.

Die für den Ortstermin geplanten Demonstrationsflüge bzw. deren Beobachtung im Bereich der Platzrunde sowie des Affinger Neubaugebietes können wegen der Nebelage nicht durchgeführt werden. Dies soll im Rahmen der nächsten Sitzung nachgeholt werden. Triebwerksprobeläufe sind allerdings möglich und sollen vom Standort der Firma Bauer (Campingplatz) verfolgt werden.

In Bezug auf die vorgetragene Protokollbeschwerde verweist Herr Bürgermeister Ehrl darauf, dass die Aufzeichnungen kein Wortprotokoll darstellen und sich damit nicht jeder Redebeitrag darin wiederfindet. Soweit Herr Fissel in der Teilnehmerliste nicht erwähnt wurde, stellt dies selbstverständlich einen Fehler dar; im Protokoll unerwähnt blieb darüber hinaus auch, dass als Stand- bzw. Beobachtungsort für den heutigen Ortstermin auch Aulzhausen ins Auge gefasst war.

### **Tagesordnungspunkt 1: Präsentation der bisherigen Platzrunde und einer veränderten Platzrunde**

Herr Stöber erläutert die bislang festgelegte und regelmäßig beflogene "Platzrunde". Er präsentiert dabei auch eine neue Aufmachung der den Piloten zur Einhaltung dieser Route an die Hand gegebenen Karte, in die eine sehr anschauliche Darstellung der maßgeblichen und markanten Orientierungspunkte in der Landschaft eingearbeitet

wurde. Die Piloten können sich damit wesentlich besser zurechtfinden, so dass eine Einhaltung der Route leichter möglich sein sollte. Herr Stöber stellt dann die im Rahmen der letzten Sitzung angeregte Änderung der Platzrunde vor, die sich vor allem im nordwestlichen Bereich auswirken würde. Diese Variante beinhaltet allerdings zwei gravierende Nachteile: zum einen entstünde nicht unerhebliches Gefahrenpotential dadurch, dass die Piloten einen Kurvenflug im Bereich des Modellflugplatzes absolvieren müssten und bei der dabei eintretenden Querlage ihres Flugzeuges keinen Sichtkontakt zu derartigen Flugobjekten hätten. Darüber hinaus wären mit einer Nordverlegung der Platzrunde zwar bestimmte Ortsbereiche (Mühlhausen) *entlastet*, andere (Anwalting) dafür neu *belastet* (Floriansprinzip). Herr Stöber plädiert insofern für die Beibehaltung der bisherigen Runde.

In der Folge werden Modelle der Einrichtung eines Korridors (zwischen bestehender und evtl. neuer Runde) sowie die Möglichkeit der Schließung des Modellflugplatzes diskutiert. Herr Dr. Szymanski verweist in diesem Zusammenhang auf das generelle Problem der Durchsetzbarkeit einer solchen Platzrunde (die es rechtlich gar nicht gibt), auf die flugtechnischen Gegebenheiten (geflogen wird immer in Korridoren, nie auf einer vorgegebenen Linie) und auf die Tatsache, dass eine Schließung des Modellflugplatzes aus den hier diskutierten Erwägungen heraus nicht zur Debatte stünde. Herr Stöber sieht das Hauptproblem darin, dass die Flugsicherung (Tower) viel zu wenig von den gegebenen Möglichkeiten Gebrauch macht, Verstöße von Piloten, die sich nicht an die Regularien halten, zu ahnden. Das Überfliegen bewohnter Gebiete ist grundsätzlich nicht zulässig; wer von der Platzrunde abweicht und dabei vermeidbare Beeinträchtigungen der Anwohner produziert, könnte sehr wohl zur Rechenschaft gezogen werden. Herr Thiel verweist hierzu darauf, dass man im Tower natürlich darauf bedacht ist, auf offensichtliche Verstöße zu reagieren; für eine effiziente Überwachung fehlen allerdings teilweise schon die technischen Möglichkeiten. Hier sei es weitestgehend im Verantwortungsbereich der Piloten, geltende Regeln auch einzuhalten. Beschwerden der Bevölkerung werden selbstverständlich (über die Verkehrsleitung) entgegengenommen und ggfs. an den Tower weitergeleitet.

Herr Bürgermeister Ehrl fasst zusammen, dass es wohl unter Berücksichtigung aller ausgetauschten Argumente und insbesondere aus Sicherheitsgründen bei der bisher festgelegten Platzrunde verbleiben muss. Die vorgenommene Präzisierung (Markierungen in den Plänen) sei aber höchst wertvoll und begrüßenswert.

## **Tagesordnungspunkt 2: Durchführung von Triebwerksprobeläufen innerhalb der Lärmschutzeinrichtung und außerhalb der Lärmschutzeinrichtung als Kompensationsläufe**

Im Rahmen eines Ortstermins verschaffen sich die Kommissionsteilnehmer einen Eindruck von den Lärmbelastungen, die von Flugzeugen einmal bei Betrieb im Triebwerks-Probelaufstand und anschließend außerhalb dieser Einrichtung im Rahmen von Kompensationsläufen ausgehen. Beobachtungspunkte sind zunächst der Bereich unmittelbar auf dem Gelände der Firma Bauer und anschließend das Campingplatz-Gelände. Herr Petz führt hierzu Schallmessungen durch.

Die spätere Diskussion der mitgenommenen Eindrücke ergibt, dass die Lärmkulisse der Mühlhauser Straße den Flugzeuglärm weitestgehend übertönt. Wahrnehmbar ist letzterer aber durchaus. Die Lärmentwicklung bei Kompensationsläufen außerhalb

des Probelaufstandes ist allerdings sehr gering. Frau Bauer hat im Rahmen des Termins auch bestätigt, dass die Beeinträchtigungen stark abgenommen haben.

Herr Hengster moniert, dass man sich keinen Eindruck zum Lärm verschafft hat, der von Flugzeugen unter Vollastbetrieb oder bei Schubumkehr auf der Startbahn ausgeht. Der Vorsitzende verweist insoweit darauf, dass dies auch nicht Gegenstand der vorangegangenen Diskussionen und des daraufhin angesetzten Ortstermins war. Die heute nicht möglichen Rundflüge sollen im Rahmen der nächsten Sitzung nachgeholt werden.

### **Tagesordnungspunkt 3: Bericht über freiwillige Beschränkungen**

Herr Müller schickt zu diesem Themenkreis eine kurze Schilderung der wirtschaftlich äußerst schwierigen Situation bei der AFG voraus. Man habe jetzt ein Sanierungskonzept aufgelegt, das einerseits Personalreduzierungen, andererseits eine Erhöhung der Entgelte am Platz beinhaltet. Mit der Gemeinde Affing scheint es allerdings grundsätzlich möglich, ein Arrangement in Sachen Reduzierung bei den Platzrundenflügen unter gleichzeitiger "Duldung" des Planfeststellungsverfahrens zur vollen Nutzung der Bahn zu erzielen. Seine Verhandlungen mit Herrn Bürgermeister Fuchs zielen auf eine Einschränkung von Platzrundenflügen an Samstagen und Sonntagen, die ggfs. über eine Festschreibung in der Betriebsordnung gesichert würde. Die Thematik wird parallel mit dem Luftamt Südbayern erörtert.

### **Tagesordnungspunkt 4: Sonstiges / Anträge / Termine**

Auf Nachfrage von Herrn Hengster führt Herr Petz aus, dass eine Verschiebung der Platzrunde um ca. 200 m (bei einer unterstellten Flughöhe von 300 m) zu kaum merklichen Lärmreduzierungen am Boden führen würde. Eine exakte Quantifizierung in dB sei allerdings aufgrund der vielen Faktoren, die dabei berücksichtigt werden müssten, kaum möglich. Herr Dr. Szymanski ergänzt diesen Vortrag um die Angabe einer logarithmischen Berechnungsformel, die man bei der theoretischen Ermittlung eines solchen Lärmwertes zugrundelegen müsste. Eine dementsprechende Grobberechnung ergäbe danach für das angefragte Szenario einen Wert von ca. 2,3 dB. Er weist aber darauf hin, dass der Maximalpegel eines solchen Einzel-Ereignisses an sich schon nicht den Bereich einer "erheblichen Belästigung" erreicht. Veränderung der Routenführung würden sich beim sog. Dauerschallpegel sogar noch geringer auswirken. Auch er verweist auf das hier grundsätzlich geforderte Verantwortungsbewusstsein der jeweiligen Piloten. So würde es in Bezug auf die Lärmentwicklung beispielsweise wesentlich mehr bringen, wenn Piloten dann, wenn es eben möglich ist, mit reduzierter Triebwerksleistung fliegen würden.

Der Vorsitzende wird nach Erstellung des Protokolls wie üblich die Presse über die wesentlichen Inhalte der Sitzung informieren.

Die nächste Sitzung soll wiederum am Flughafen stattfinden und dann mit einem Ortstermin in Sachen Platzrundenflüge verbunden werden. Als Termin wird

Mittwoch, der **20.04.2005, 09.00 Uhr**, am Flughafen Augsburg

vereinbart.

.....  
Bürgermeister Anton Ehrl

.....  
Wolfgang Färber

Vorsitzender  
der Kommission zum Schutz gegen  
Fluglärm und gegen Luftverunreinigung  
durch Luftfahrzeuge  
- Verkehrslandeplatz Augsburg -

Schriftführer  
der Kommission zum Schutz gegen  
Fluglärm und gegen Luftverunreinigung  
durch Luftfahrzeuge  
- Verkehrslandeplatz Augsburg -

Teilnehmer:

Bürgermeister Anton Ehrl  
Wolfgang Färber  
Karl Josef Spieker  
Bürgermeister Dieter Busch  
Manfred Hengster  
Rolf Fissel  
Hubert Weber  
Dr. Jürgen Szymanski  
Johann Tischer  
Karl Stöber  
Hans Langenwalter  
Roland Thiel  
Josef Rothenaicher  
Bernhard Gattner  
Andreas Edel  
Eberhard Müller

Stadt Friedberg (Vorsitzender)  
Stadt Augsburg (Schriftführer)  
Landkreis Aichach Friedberg  
Gemeinde Affing  
Initiativen gegen Fluglärm e.V.  
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.  
Regierung von Schwaben  
Luftamt Südbayern  
Augusta Air (i.V. für Beechcraft)  
Flugschulen  
IG Allgemeine Luftfahrt  
Augsburger Flughafen GmbH  
Augsburger Flughafen GmbH  
Augsburger Flughafen GmbH  
Augsburger Flughafen GmbH  
Augsburger Flughafen GmbH

entschuldigt:

Dr. Franz-Günther Siebeck  
Dr. Rudolf Hägele  
Ulrich Meier de West  
Max Bauer

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.  
IHK für Augsburg und Schwaben  
Landkreis Augsburg  
Augsburg Airways (Firma ist nicht mehr am Flughafen Augsburg tätig)