

**Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar – Schwerpunktlandeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr**

**Anpassung der Start- und Landebahn an die geänderten Bestimmungen gemäß JAR-OPS 1 \*)**

**1. Warum die Start- und Landebahn verlängern? - Was bedeutet JAR-OPS 1?**

Die Europäische Luftfahrtbehörde JAA hat die unterschiedlichen nationalen Flugbetriebsregelungen harmonisiert. In diesem Zusammenhang wurde die Regelung JAR-OPS 1 für den Einsatz von Propellerflugzeugen

- bis 5,7 t maximaler Startmasse
- mit maximal 9 Fluggastsitzen
- im gewerblichen Verkehr

europaweit eingeführt.

Inzwischen sind die Vorschriften auch deutsches Recht geworden und bewirken, dass ab 1.1.2005 die genannten Flugzeuge eine um 25 % längere Startrollstrecke und eine um 43 % längere Landestrecke berücksichtigen müssen.

Verfügt ein Flugplatz nicht über diese Start- und Landebahnlängen dürfen diese Flugzeuge den Platz nicht mehr benutzen.

D.h., seit dem 1.1.2005 ist die Start- und Landebahn in Hangelar für bestimmte Maschinen, die bisher den Platz nutzen konnten, um etwa 50 % zu kurz.

Zur Erhaltung des Status Quo – d.h. der Maschinen, die heute (bisher) schon in Hangelar starten und landen dürfen – ist die Verlängerung der Bahn erforderlich. Für diese Verlängerung muss ein Verfahren bei der Bezirksregierung beantragt werden (s. Ziff. 4 dieses Papiers). Den Antrag stellt die Flugplatzgesellschaft. D. h. die Flugplatzgesellschaft muss zunächst einmal wissen, ob sie die Anpassung/Bahnverlängerung will.

Hierzu wurden die Gesellschafter befragt:

Die Stadt Bonn votierte in der Bezirksregierung für die Verlängerung, ebenso im Planungsausschuss; der Hauptausschuss stimmte dagegen.

Der Rhein-Sieg-Kreis sprach sich einstimmig dafür aus (Verlängerung zur Erhaltung des Status Quo).

Die Fliegergemeinschaft signalisierte Zustimmung.

Die Stadt Sankt Augustin hat zugestimmt.

Die Stadt Bonn bekräftigte auch im 2. Anlauf ihre ablehnende Haltung.

\*) JAR-OPS 1 – Joint Aviation Rules  
Inhalt der Vorschrift siehe 6.1.8  
Zitat aus NRW-Luftverkehrskonzept 2010

## 2. Was will die Flugplatzgesellschaft?

Die Flugplatzgesellschaft beabsichtigt den Status Quo des Platzes zu erhalten, d.h., den derzeitigen Betrieb im Rahmen der bestehenden Genehmigung auf Dauer zu ermöglichen:

Es sollen keine Flugbewegungen verlagert werden (Satelliten-Funktion),  
 es sollen keine schwereren/größeren Flugzeuge verkehren können (max. 5,7 t MTOW),  
 die Betriebszeiten sollen nicht erweitert werden,  
 es sollen die Maschinen starten und landen können, die es auch heute dürfen.

Zur Erhaltung des Status Quo muss die Bahn an die geänderten Sicherheitsstandards gemäß JAR-OPS 1 angepasst, d.h. um rund 400 m verlängert werden.

## 3. Welche Bedeutung hat der Flugplatz Bonn-Hangelar für den Luftverkehr im Lande NRW

### NRW-Luftverkehrskonzept 2010:

Im NRW-Luftverkehrskonzept 2010 heißt es im Kapitel

#### 6.1.8 Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseluftverkehr

Von Bedeutung für die Luftfahrtinfrastruktur in NRW sind auch zehn Verkehrslandeplätze, die neben ihrer Funktion als Station für die Allgemeine Luftfahrt auch regionale Schwerpunkte für den Geschäftsreiseluftverkehr sind. Im Einzelnen handelt es sich um die Verkehrslandeplätze

Aachen-Merzbrück	
Arnsberg	
Bielefeld-Windelsbleiche	
Bonn-Hangelar	
	Dinslaken-Schwarze Heide
Marl-Loemühle	
Meschede-Schüren	
Münster-Telgte	
Porta Westfalica	
Stadtlohn-Wenningfeld	

Diese Landeplätze haben Start- und Landebahnen mit einer nutzbaren Länge zwischen rd. 600 m und rd. 1000 m; sie sind nur für den Flugbetrieb mit kleineren Propeller- und z.T. Strahlflugzeugen (teils bis zu 2,0 t Höchstgewicht, teils bis zu 5,7 t, teils auch über 5,7 t Höchstgewicht) nach Sichtflugregeln am Tage genehmigt.

**Problem:** Unzureichende Start- und Landebahnlängen

„Im Zuge der Harmonisierung bislang unterschiedlicher nationaler flugbetrieblicher Regelungen sind auf Empfehlung des Joint Aviation Authorities Committee (JAA) neue Vorschriften für den Einsatz von Propellerflugzeugen bis 5,7 t höchstzulässiger Startmasse und mit nicht mehr als 9 Fluggastsitzen im gewerblichen Verkehr europaweit eingeführt worden (JAR-OPS 1). Diese inzwischen auch in das Deutsche Luftrecht übernommenen Vorschriften haben zur Folge, dass ab dem 01.01.2005 zusätzliche Sicherheitsfaktoren von 1,25 für die Startrollstrecke und von 1,43 für die Landestrecke von Propellerflugzeugen berücksichtigt werden müssen; für Strahlflugzeuge gelten diese Sicherheitsfaktoren schon heute. Dieses bedeutet, dass die NRW-Landeplätze über Start- und Landebahnen mit einer Gesamtlänge zwischen 1.200 und 1.400 m verfügen müssten, wenn sie von allen im Geschäftsreiseluftverkehr eingesetzten Propeller- und Düsenflugzeugen angefliegen werden wollen. Von den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen verfügt bisher jedoch keiner über eine solche Bahnlänge. Um ein Absinken ihres Verkehrswertes für den Geschäftsreiseluftverkehr zu vermeiden und zugleich ihren Sicherheitsstandard auf das bereits in den meisten EU-Mitgliedsstaaten vorhandene höhere Sicherheitsniveau anzuheben, müssten ihre Start- und Lan-

debahnen, wo baulich und rechtlich möglich, entsprechend verlängert werden. Andernfalls sind bestimmte Flugzeugmuster künftig ausgeschlossen.“

**Handlungsoption 20n: Erhöhung des Sicherheitsstandards und Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Verkehrslandeplätze**

**Aachen-Merzbrück  
Arnsberg  
Bielefeld-Windelsbleiche  
Bonn-Handgelar  
Dinslaken-Schwarze Heide  
Marl-Loemühle  
Meschede-Schüren  
Münster-Telgte  
Porta Westfalica  
Stadtlohn-Wenningfeld**

**durch Verlängerung ihrer Start- und Landebahnen entsprechend den JAR-OPS 1, soweit dieses flugplatztechnisch möglich und luftrechtlich genehmigungsfähig ist.**

**Ob die vorstehende Einordnung als Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr beibehalten wird, ist davon abhängig, ob ein entsprechender Ausbau in Zukunft rechtlich möglich ist und realisiert werden soll.**

Umsetzung:

- Beschluss des Flugplatzunternehmens zur Verlängerung der Start- und Landebahn;
- Bauanzeige bei der jeweils zuständigen Bezirksregierung;
- Durchführung eines luftrechtlichen Prüfverfahrens (Negativattest) Genehmigungsverfahren, Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren;
- im Einzelfall durch Durchführung von GEP- und/oder LEP-Änderungsverfahren

### **DLR-Ranking-Gutachten: (<http://www.edkb.de>)**

Das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) mit der Prüfung beauftragt, welche Schwerpunktverkehrslandeplätze für einen Ausbau in Frage kommen. Das Gutachten „Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze in NRW – Eine Untersuchung zum Funktionserhalt der Flugplätze für den Geschäftsreiseluftverkehr auf Grund der Sicherheitsanforderungen nach JAR-OPS1 –“ untersucht die flugplatztechnischen Möglichkeiten an den einzelnen Verkehrslandeplätzen und deren Wertigkeit für die NRW-Luftverkehrsinfrastruktur nach den Kriterien

- o Struktur des Einzugsgebietes (Bevölkerungsdichte, Erwerbstätige, Großunternehmen)
- o Verkehrsaufkommen
- o Erreichung der JAR-OPS1-Kriterien mit den technisch möglichen Baumaßnahmen.

Ergebnisse:

- o Bei den strukturellen Kriterien (Bevölkerung, Erwerbstätigkeit, Großunternehmen) belegt Handgelar gemeinsam mit Dinslaken und Marl die ersten Plätze, wobei anzumerken ist, dass sich die Wirkbereiche von Dinslaken und Marl überschneiden.
- o Im Jahr 2002 hatte Handgelar von allen 10 SPVLP das größte Verkehrsaufkommen im gewerblichen und nichtgewerblichen Verkehr. Bei den nichtgewerblichen Starts mit Abstand der erste Platz (fast 25.000), vor Aachen (10.400) und Bielefeld (10.100). Bei den gewerblichen Starts der dritte Platz (6.700), nach Aachen (10.700) und Stadt-

lohn (8.100). Bei Taxi- und Werkverkehr hat Hangelar das höchste Verkehrsaufkommen von allen 10 Plätzen, gefolgt von Marl und Aachen.

- Alle Plätze mit Ausnahme Aachen-Merzbrück sind nach Ausbau für die Beech-King-Air 200 „JAR-OPS-tauglich“.
- Nur acht der zehn Landeplätze streben den Funktionserhalt durch Ausbau der Bahn an.

D.h.: Nach Einschätzung des Landes NRW gehört Bonn-Hangelar zu den vier Flugplätzen im Lande, bei denen sich die Investitionen für die JAR-OPS-Anpassung (Bahnverlängerung) am ehesten „lohnen“ würden:

- Aachen-Merzbrück
- Bielefeld
- Bonn-Hangelar
- Marl-Loemühle

Auch bei einer zweiten Gruppe wird Ausbaunotwendigkeit gesehen:

- Arnsberg-Menden
- Dinslaken-Schwarzeheide
- Porta Westfalica
- Stadtlohn-Vreden

#### 4. Welche Auswirkungen hat die geplante Bahnverlängerung auf den Verkehrslandeplatz Hangelar

##### **Wirtschaftsergebnisse der Flugplatzgesellschaft:**

Im Jahr 2004 starteten am Platz rd. 29.000 Motorflugzeuge, davon rd. 5.500 im gewerblichen Verkehr.

Rd. 140 Starts erfolgten mit Maschinen, die von den erweiterten Sicherheitsbestimmungen betroffen werden, allerdings sowohl im gewerblichen als auch im nichtgewerblichen Verkehr.

Allein diese Zahlen machen deutlich, dass der Anteil der Maschinen, die von den geänderten Sicherheitsstandards betroffen werden, gering ist. Das gilt auch für die Auswirkungen auf die Ertragslage der Gesellschaft. Allerdings ist anzumerken, dass der Anteil dieser Maschinen ständig zunimmt, wie dies im so genannten Ranking-Gutachten prognostiziert worden ist.

Selbst die Erweiterung der gesteigerten Sicherheitsbestimmungen auf den nichtgewerblichen Verkehr (JAR-OPS 2) – die Einführung ist unbestritten, lediglich der exakte Zeitpunkt noch unbekannt – würde diesen Zustand nicht entscheidend verändern.

Allerdings werden von den geänderten Sicherheitsvorschriften nicht nur Flugzeuge der – in Hangelar relativ seltenen – I-Klasse<sup>1)</sup> betroffen, sondern auch Muster der G-Klasse und unter bestimmten meteorologischen Bedingungen auch der E-Klasse – Flugzeuge:

Die EXTRA400 (einmot. unter 2 t = E-Klasse) braucht unter Werkverkehrs-Bedingungen zwischen 600 und 800 m, unter JAR-OPS gewerblichen Bedingungen zwischen 1000 und 1300 m für den Start! Ähnliches gilt für die Piper Seneca und die Piper Malibu. Seneca und EXTRA400<sup>2)</sup> sind am Platz heimisch und werden für Geschäftsreisen im Werkverkehr eingesetzt. ATC<sup>3)</sup> schult gewerblich auf Seneca, erreicht dann aber wegen der geringen Beladung (Schüler/Lehrer) keine kritische Grenze.

<sup>1)</sup> E-Klasse gem. LuftVZO : 1-motorig, unter 2 t  
 G-Klasse : 2-motorig, unter 2 t  
 I-Klasse : 2-motorig, über 2 t, unter 5,7 t

- 2) EXTRA 400 : Flugzeug des Herstellers Extra, .....
- 3) ATC – Hangelarer Flugschule Aviation, Training Center

Allerdings sind bei den Mieteinnahmen Einbußen nicht auszuschließen: Die in 2004 errichtete ALTO-Halle ist mit relativ schweren Geschäftsreiseflugzeugen besetzt, was die Bilanz der Flugplatzgesellschaft positiv beeinflusst. Sollte die Planungssicherheit dieser Kunden durch unsichere Öffnungszeiten des Landeplatzes (in Folge von Personalkosten-Einsparungen nach Aufhebung der Betriebspflicht/Abzug des Landesluftaufsichtspersonals) weiter reduziert werden, ließe sich auch die gesamte Mieteinnahmensituation voraussichtlich nicht halten.

#### **Drohender Verlust an Verkehrswert:**

Der drohende Verlust von Verkehrswert für den Geschäftsreiseluftverkehr begründet die Anpassung der Start- und Landebahn an JAR-OPS 1. Im NRW-Luftverkehrskonzept 2010 heißt es dazu: „Ob die Einordnung als Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr beibehalten wird, ist davon abhängig, ob ein entsprechender Ausbau realisiert werden soll.“

Es ist zu befürchten, dass ein reiner „Sportflugplatz“ auf Dauer nicht dem nach wie vor großen Siedlungsdruck und anderen Nutzungsansprüchen in der Ballungsrandzone widerstehen kann.

#### **Drohender Verlust an Fördermitteln:**

Das Land gewährt Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen. Sie richten sich nach der Verkehrsbedeutung des Platzes. Die Nichtanpassung an JAR-OPS 1 bedingt den Verlust der Einordnung als Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr. Damit verbunden ist der Abstieg in eine niedrigere Fördergruppe. Im Mittel handelt es sich dabei um eine Kürzung von 10 %.

#### **Drohender Verlust an Standortqualität:**

Eine gute Luftverkehrsanbindung gehört zu den wichtigsten Standortfaktoren für die Wirtschaft; dies gilt sowohl in Bezug auf die in einer Region ansässigen Betriebe, als auch im Hinblick auf die Attraktivität einer Region für Neuansiedlung.

Empirische Untersuchungen (u.a. Prof. Dr. Breuer: 'Gutachterliche Bewertung neuer Gewerbeflächen im Rhein-Sieg-Kreis'; Prof. Dr. Albach: 'Probleme des Strukturwandels in der Wirtschaft') belegen die Standortbedeutung von Regionalflughäfen wie dem Verkehrslandeplatz Bonn-Handlar gerade für solche Betriebe, auf die es zur Bewältigung des Strukturwandels und Lösung von Arbeitsmarktproblemen besonders ankommt. Hierbei handelt es sich insbesondere um Betriebe mit hoher Wertschöpfung je Produkteinheit, wie sie für den Bereich der Hochtechnologie typisch sind, um Betriebe mit überregionalen Absatzbeziehungen und um beschäftigungsexpansive sowie investitionsintensive Firmen.

Hinzu kommt die unmittelbare arbeitsmarkt- und strukturpolitische Wirksamkeit von Regionalflughäfen durch Ansiedlung von luftverkehrsorientierten Technologie- und Servicebetrieben auf und unmittelbar an den Flugplätzen.

Auf dem Verkehrslandeplatz Bonn-Handlar sind diese Charakteristika in ausgeprägter Weise anzutreffen:

„Für bestimmte, meist hoch qualifizierte und spezialisierte Dienstleistungs- und Produktionsbetriebe ist die Nachbarschaft zu dem mit Privatmaschinen unbürokratisch nutzba-

ren Flugplatz eine kaum zu überschätzende Standortqualität. Solche Betriebe passen andererseits sehr gut in die technologisch hochrangige Wirtschaftsstruktur der Region und sind ein Beitrag zur optimalen Abrundung der Wirtschaftsstruktur der Region; insbesondere als eine der Antworten auf den Verlust des Kernbereiches der Bundesregierung.“ (Prof. Dr. Breuer, Seite 68).

### **Bundespolizei – Standort Sankt Augustin:**

Der BPol-Standort Sankt Augustin ist mit seinen rd. 2000 Beschäftigten der größte aller BPol-Standorte. Er beheimatet die GSG 9, die über 700 Mitarbeiter starke BPol-Abteilung Sankt Augustin, die BPol-Fliegergruppe, die BPol-Fliegerstaffel, weitere Dienststellen.

Bei der BPol-Fliegergruppe finden zentral für den gesamten BPol-Bereich und die Polizeien der Länder Piloten- und Bordwartausbildungen statt. Diese erfordern rd. 4000 Starts und Landungen pro Jahr.

Daneben wird bei der BPol-Fliegergruppe die zentrale Instandsetzung für die gesamte BPol durchgeführt. Allein im Instandsetzungsbereich sind pro Jahr im Schnitt 2000 Check- und Prüfflüge erforderlich.

Ferner hat die GSG 9 mit ihrer Fallschirmeinheit ständigen Übungsbedarf. Allein die GSG 9 übt an 80 Ausbildungstagen im Jahr das Fallschirmspringen über diesem Standort.

Dazu kommt der einsatzmäßige Flugbetrieb zu jeder Tages- und Nachtzeit mit je ca. 2000 Starts und Landungen.

Die Bundespolizei in Sankt Augustin ist mithin zwingend auf die Existenz des Flugplatzes angewiesen. Sie benutzt die Landebahn zwar nur mit den schweren Hubschraubern vom Typ Puma.

Sie könnte aber ohne die großen Freiflächen, vor allem auf der Nordseite des Platzes in Hangelar weder die genannten Ausbildungen noch die erforderlichen Instandsetzungen durchführen.

### **Firmen am Platz:**

Mehrere am Platz ansässige Firmen haben Grundstücke erworben und darauf Betriebsgebäude errichtet oder beabsichtigen dies zu tun. Sie sind auf die Existenz des Flugplatzes zwingend angewiesen.

- |                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| - Air-Lloyd Flugbetrieb      | 35 MA                            |
| - ADAC-Luftfahrt-Technik     | 87 MA                            |
| - WMT Motorentchnik          | 9 MA                             |
| - LBG Luftfahrtbetriebs GmbH | 16 MA                            |
| - Möller Flugzeugwerft       | 17 MA                            |
| - ATC Theorieschule          | 10 MA                            |
| - Flugplatzgesellschaft      | <u>11 MA</u> plus 3 Luftaufsicht |
| 188 MA                       |                                  |
| - HEMS-Akademie im Bau       |                                  |

\*) Helicopter Emergency Medical Service

### Vereine am Platz:

- Albatros Air eV
  - Kölner Club für Luftsport e.V.
  - LSV Vorgebirge e.V.
  - LSV Wesseling e.V.
  - LSV Bonn e.V.
  - LSV Beuel e.V.
  - Segelfluggruppe Troisdorf e.V.
  - IG Motorflieger e.V.
  - Bundeswehrrsportfliegergemeinschaft e.V.
  - Fluggemeinschaft Heinrich Hertz e.V.
  - Luftsportgemeinschaft Siebengebirge e.V.
  - Akaflieg Bonn e.V.
  - Hanseatischer Fliegerclub e.V.
  - Deutscher Aero Club Landesverband UL e.V.
  - Bergischer Luftsportverein e.V.
  - \_\_\_ Fliegergruppe in der DLR
- 16 Vereine mit rd. 1.000 Mitgliedern

### Verbesserung des Lärmschutzes:

Wenn die Start- und Landebahn verlängert wäre, könnten die Flugzeuge in Richtung 11 (nach Osten, in Richtung Niederberg) um 270 m früher starten. D. h. sie überfliegen die Bebauung in größerer Höhe.

Die Geschäftsführung hat die „Änderung der Fluglärmimmissionen durch die geplante Verlängerung der S/L-Bahn“ ermitteln lassen. Die Berechnungen erfolgten für den Aufpunkt Danziger Straße 51. Für diesen Punkt liegen entsprechende Messwerte vor.

**Ergebnis:** Die Berechnung der zu erwartenden Fluglärmimmissionen beim betrachteten Aufpunkt Danziger Straße 51 durch die wegen der geplanten Verlängerung der S/L-Bahn zu erwartende Zunahme der Start-/Überflughöhe beim Start Richtung 11 ergab, dass sich im Mittel der Fluglärm – Maximalpegel - um rd. 2 dB(A) und der Mittelungspegel bzw. der Dauerschallpegel um rd. 1 dB(A) reduzieren wird.

Anzumerken ist, dass die Danziger Straße die Wohnbebauung mit dem geringsten Abstand zum Flugplatz ist. Bebauung im größeren Abstand wird in größerer Höhe, mit entsprechend reduziertem Pegel überflogen.

Damit dieser Entlastungseffekt nicht durch die infolge der Bahnverlängerung niedrigere Überflughöhe bei der Landung kompensiert wird, ist mit der Genehmigungsbehörde nach Wegen zu suchen, den Flugbetrieb mit sogenannten „versetzten Schwellen“ durchzuführen. D.h. die „neue“ Schwelle im Osten wird nur von den JAR-OPS betroffenen Maschinen genutzt, ansonsten erfolgen die Landungen aus Richtung Osten auf die vorhandene Schwelle.

Darüber hinaus wurden die Möglichkeiten zur Optimierung der Platzrunde gutachterlich untersucht: In diesem Gutachten wird nachgewiesen, dass die seit langem von der Öffentlichkeit im Raum Bonn-Geislar und Villich-Müldorf gewünschte Verlagerung der Platzrunde in Richtung Westen, in den Bereich der Siegniederung dann möglich wird, wenn die Bahn verlängert ist. Ansonsten scheitert diese Verlagerung nach Aussage des Regierungspräsidenten Düsseldorf an den zu groß werdenden Abständen zur S/L-Bahn.

Der Gutachter stellt außerdem fest, dass selbst bei den ungünstigsten Annahmen, wie sie für die Ermittlung von Fluglärm vorgeschrieben sind,

- an keiner Stelle in der Umgebung des Platzes Dauerschallpegel von 55 dB(A) überschritten werden: 55 dB(A) sind nach TA-Lärm in allgemeinen Wohngebieten zulässig,
- die Veränderung der Platzrunde bei verlängerter S/L-Bahn zu neuer Betroffenheit an den bisher vom Platzrundenverlauf abgewandten Ortsrändern von Geislar und Villich-Müldorf führt, die Pegel allerdings 53 dB(A) nicht überschreiten. Der Gutachter sieht diese Verschiebung als unkritisch an, da hier von einem ständigen Fernlärm (A 565, L 16) auszugehen sei. Der Hintergrundpegel überdeckt die Fluggeräusche, so dass subjektiv von einer geringeren Lästigkeit auszugehen ist.

### **Sorge, nach Bahnverlängerung wird der Platz durch schwerere und größere Flugzeuge genutzt**

Diese Befürchtung ist unbegründet, da die bestehende luftrechtliche Betriebsgenehmigung keine schwereren Maschinen als 5,7 t zulässt. Eine Änderung wäre nur nach entsprechender Genehmigung möglich. Sie ist nicht beabsichtigt.

Auch der damalige Landesverkehrsminister Dr. Axel Horstmann hat in seiner Rede zur Einbringung des Haushalts 2004/05 vor dem Verkehrsausschuss des Landtages Nordrhein-Westfalen ausdrücklich darauf hingewiesen: „Die Verlängerung der Start- und Landebahnen dient nicht der Ausweitung der Flugbewegungen, sondern ausschließlich der Erhöhung der Sicherheit!“

Im Übrigen gleichen diese Sorgen denjenigen, die im Zusammenhang mit der Bahnbefestigung im Jahre 1968/69 vorgebracht wurden – Nachtflugbetrieb, Düsenflugzeuge, schwereres Fluggerät. Damals wie heute gilt – für derartige Nutzungsänderungen sind Navigations- und Schlechtwetteranlagen notwendig. Außerdem müsste der Luftraum im Nahbereich des Flughafens Köln/Bonn – Konrad Adenauer umstrukturiert werden. Ohne ausdrückliche Willenserklärung der Betreibergesellschaft – also der einzelnen Gesellschafter, damit auch der Stadt Sankt Augustin, ohne anschließendes öffentliches Änderungsverfahren mit entsprechender Genehmigung, kann es keinen Ausbau zum regionalen Verkehrsflughafen geben. Die erklärte Absicht der Flugplatzgesellschaft lautet – Erhaltung des Status Quo.

## **5. Möglichkeiten für die bauliche Anpassung der Start- und Landebahn**

Die Ingenieurgesellschaft Renta, Recklinghausen, hat die Möglichkeiten der Bahnanpassung an die geänderten Standards bei Einhaltung der sicherheitstechnischen Anforderungen unter besonderer Berücksichtigung der Hindernisfreiheit untersucht. Das Ergebnis wurde am 11.12.2001 dem Aufsichtsrat und in der Gesellschafterversammlung vorgestellt:

Bemessungsflugzeug Beech-King-Air 200  
Notwendige Bahnlänge 1.200 m.

Unter Berücksichtigung der Anforderung des Lärmschutzes, des Trinkwasserschutzes sowie des Natur- und Landschaftsschutzes wurde eine Verlängerung im Osten um rd. 130 m, im Westen um rd. 270 m empfohlen.

Die reinen Baukosten belaufen sich auf rd. 1,5 Mio. € netto. Darin ist allein für die erforderliche Geländeaufhöhung ein Anteil von 0,7 Mio. enthalten.

## Eingriffs- und Ausgleichsaufwand

Zwischenzeitlich liegt der Entwurf der „Vorabermittlung des möglichen Eingriffsumfangs und der Ausgleichbarkeit“ in Folge der geplanten Landebahnverlängerung durch das Landschaftsbüro Ingrid Rietmann vor. Danach wird der durch die Bahnverlängerung verursachte Eingriff als ausgleichbar bewertet, allerdings nicht innerhalb des Flugplatzzaunes. Das heißt, für die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen müssen zusätzliche Flächen angepachtet bzw. entsprechende vertragliche Regelungen getroffen werden.

## 6. Finanzierung

Das Land Nordrhein-Westfalen gewährt Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen (Runderlass des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr vom 12.02.1993). Die Eingruppierung von Bonn/Hangelar ergibt danach einen Beihilfesatz zwischen 50 und 80 % je nach Art der Maßnahme. Im Mittel kann nach Aussage des Ministeriums mit ca. 65 % gerechnet werden. Das Land hat für die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen für den Geschäftsreiseluftverkehr in seinem Haushalt entsprechende Mittel eingestellt.

Im Benehmen mit den Gutachtern schätzt die Geschäftsführung die Investitionskosten (Bau und Verfahren) auf rd. 3 Mio. €

Bei Landeszuschüssen von rd. 65% verbleiben zur freien Finanzierung durch die Gesellschaft rd. 1 Mio. €

Die jährliche Annuität beträgt somit bei AfA-Dauer 15 Jahre, Zins 4,5%, Tilgung 2%, 131.700 €

Entsprechend der Gesellschaftsanteile entfallen davon im „worst case“ (ohne Gegenrechnung zusätzlicher Einnahmen) jährlich auf die Stadt Bonn rd. 65.800 €, den Rhein-Sieg-Kreis rd. 50.000 €, die Stadt Augustin 13.200 €, die Fliegergemeinschaft rd. 2.700 €

Übernehmen die Gesellschafter die „freie“ Finanzierung der nach Abzug der Landesmittel verbleibenden rd. 1 Mio. €, entfielen auf die Gesellschafter Stadt Bonn rd. 500.000 €, den Rhein-Sieg-Kreis rd. 380.000 €, die Stadt Sankt Augustin rd. 100.000 €, die Fliegergemeinschaft rd. 20.000 €

## 7. Verfahren

Das Verfahren zur Erlangung von Baurecht hat wie folgt abzulaufen: Die Flugplatzgesellschaft fasst den Beschluss, die Start- und Landebahn zu verlängern und beantragt bei der Bezirksregierung Düsseldorf die Durchführung eines luftrechtlichen Prüfverfahrens. Dafür stehen zur Verfügung

- Negativattest
- Genehmigungsverfahren (Änderung der Betriebsgenehmigung)
- Plangenehmigungsverfahren (Beteiligung der unmittelbar Betroffenen)
- Planfeststellungsverfahren.

Nach Auffassung der Bezirksregierung scheiden die beiden erstgenannten Verfahren aus. Von einem Plangenehmigungsverfahren wird abgeraten, weil die Betroffenheit schwierig abzugrenzen und damit das Verfahrensergebnis angreifbar sei. Seitens der Bezirksregierung Düsseldorf wird dringend die Durchführung eines förmlichen Planfeststellungsverfahrens mit vorgeschalteter Umweltverträglichkeitsprüfung angeraten.

## 8. Mietvertrag

Mit Wirkung vom 1.1.1963 wurde der sogenannte Hauptmietvertrag zwischen dem Grundeigentümer Bundesrepublik Deutschland und der Flugplatzgesellschaft Hangelar geschlossen. Darin wird die Vertragsdauer von 50 Jahren (2012), über die nach BGB übliche Dauer von 30 Jahren hinaus, als ausdrücklicher Wunsch des Mieters genannt. Es wurde also bereits zum damaligen Zeitpunkt eine möglichst lange Vertragslaufzeit als Grundlage der notwendigen Investitionen für notwendig erachtet.

Auf die schriftliche Anfrage der Geschäftsführung vom 16.04.2003 beim Bundesvermögensamt Bonn zur Verlängerung des Pachtvertrages über den Zeitpunkt 2012 hinaus antwortete das Bundesvermögensamt am 20.07.2004. Danach wird eine Verlängerung der Laufzeit um 25 Jahre angeboten. Allerdings wird damit eine schrittweise Erhöhung des Pachtzinses bis 2012 verknüpft, die nach Auffassung der Flugplatzgesellschaft Hangelar weder berechtigt noch vertretbar ist.

## 9. Kampfmittel-Situation

Die Vorbereitungen für den Abschlussgottesdienstes des Weltjugendtages 2005 wurden u.a. wegen der unklaren Situation infolge von Kampfmittel-„Rückständen“ aus dem 2. Weltkrieg abgebrochen. Kurze Zeit später wurde der Stadt Sankt Augustin auf entsprechende Anfrage mitgeteilt, dass keine akute Gefahr bestehe, keine Einschränkungen bei der Nutzung des Platzes zu veranlassen seien, lediglich vor Durchführung größerer Bau-tätigkeiten entsprechende Kampfmittel-Sondierungen durchzuführen seien.

## 10. Natur- und Landschaftsschutz

Zur Vorbereitung des WJT wurde der Flugplatz auf Veranlassung der Unteren Landschaftsbehörde von der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forstwirtschaft kartiert. Dabei wurden ausgedehnte Flächen mit Vegetationsformen festgestellt, die unter dem Schutz des § 62 Landschaftsgesetz stehen (vergleichbar mit Naturschutz). Seither entstehen vermehrt große Probleme bei beabsichtigten Nutzungsänderungen. Beispiele: Schwierigkeiten, den feststellenden Bodeneingriff durchzuführen, um so die tatsächliche Bedrohungslage durch Kampfmittel zu klären; Baugenehmigungsverfahren der Firma Air Lloyd zum Bau einer Wartungshalle auf der ehemaligen Zuschauerwiese. Allerdings wurde im Vorfeld der geplanten Bahnverlängerung seitens der Naturschutzverbände signalisiert, dass dieser Maßnahme grundsätzlich zugestimmt werden könnte: Der Flugplatz mit seiner extensiven Pflege war die Voraussetzung für das Entstehen und ist der Garant für den Fortbestand dieser Biotopgesellschaften.

## 11. Stimmbindungsvereinbarung der Gesellschafter

In der öffentlichen Diskussion um die Bahnverlängerung wird häufig der Verdacht geäußert, die Maßnahme diene dazu, die Nutzung des Verkehrslandeplatzes zu ändern:

- durch größere/schwerere Maschinen – heute ist eine maximale Startmasse von 5,7 t zulässig
- durch gewerbliche Flüge, die heute den Flughafen Köln/Bonn – Konrad-Adenauer nutzen.

Da derartige Nutzungsänderungen nur bei einer Änderung der Betriebsgenehmigung möglich wären, haben die kommunalen Mitgesellschafter Rhein-Sieg-Kreis und Stadt Sankt Augustin vorgeschlagen und beschlossen, einen öffentlich-rechtlichen Vertrag/Stimmbindungsvereinbarung abzuschließen. Darin versichern sich die Gesellschafter gegenseitig, keine entsprechende Initiative zur Änderung der Betriebsgenehmigung zu ergreifen, sondern im Gegenteil aktiv gegen derartige Vorhaben anzugehen. Die Stadt Sankt Augustin und der Rhein-Sieg-Kreis haben die Vereinbarung unterschrieben. Die Stadt Bonn hat auch diesem Vertrag nicht zugestimmt.

## **12. Zusammenfassung**

Die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn des Flugplatzes Hangelar

- ist zur Erhaltung des Status Quo des Flugplatzes unverzichtbar. Es starten und landen dadurch keine größeren, schwereren Flugzeuge,
- erhöht die Sicherheit des Flugbetriebes,
- verbessert den Lärmschutz durch größere Überflughöhen,
- stützt und fördert den Strukturwandel in der Region Bonn/Rhein-Sieg,
- trägt zum Erhalt von 188 Arbeitsplätzen am Flugplatz bei und sichert den Standort der Bundespolizei in Hangelar mit rd. 2.000 Arbeitsplätzen.