



Niederschrift

**über die 65. Sitzung des Lärmschutzbeirates
des Verkehrslandeplatzes Bonn/Hangelar**

am Donnerstag, dem 23.05.2019

**Sitzungsort: Rathaus der Stadt Sankt Augustin,
Markt 1, 53757 Sankt Augustin, Eschenzimmer**

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 18:20 Uhr

Anwesend waren:

Rhein-Sieg-Kreis:	Helmut Weber (Vorsitzender)
Stadt Bonn:	Krischan Ostenrath
Stadt Sankt Augustin:	Wolfgang Köhler
Bundesvereinigung g.d. Fluglärm e.V.:	Prof. Dr. Detmar Jobst
	Reinhold Nitka
Bezirksregierung Köln:	Lothar Rödder
Bezirksregierung Düsseldorf:	Wolfgang Rotter
	Kerstin Schriever
Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH:	Rainer Gleß (Geschäftsführer)
	Walter Wiehlpütz (Geschäftsführer)

Protokollführerin:

Anita Holtkemper, Stadt Sankt Augustin

Abwesend:

Fliegergemeinschaft Hangelar e.V.:	Herr Wittkamp
Vertreter der Gewerbetreibenden:	Herr Schmickler

Außerdem anwesend:

Herr Jürgen Unterberg, Betriebsleiter des Verkehrslandeplatzes Bonn/Hangelar

Die Anwesenheitsliste ist dieser Niederschrift als Anlage beigefügt.

Es wurden folgende Tagesordnungspunkte behandelt:

1. Feststellung der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder, der Beschlussfähigkeit sowie Anträge zur Tagesordnung
2. Genehmigung der Niederschrift der 64. Sitzung vom 08.10.2018
3. Fragen von Herrn Palm zur Anzahl von Platzrunden und Flugbewegungen
4. Frage von Herrn Palm zu Gyrokopterflügen
5. Eingaben aus der Bürgerschaft
6. Fragen von Herrn Dr. Jobst und Herrn Nitka zur Platzrunde, Flughöhe, Hubschraubern und Lärminderungsmaßnahmen
7. Berichte aus dem Aufsichtsrat/Gesellschafterversammlung der Flugplatzgesellschaft zum Thema Lärmschutzbeirat
8. Mitteilung der Genehmigungsbehörde
9. Terminierung der nächsten Sitzung
10. Verschiedenes

TOP 1	Feststellung der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder, der Beschlussfähigkeit sowie Anträge zur Tagesordnung
--------------	--

Der Vorsitzende Herr Weber stellte die frist- und formgerechte Einladung, die fehlenden Mitglieder sowie die Beschlussfähigkeit fest.

Herr Nitka habe unter dem TOP „Verschiedenes“ ein persönliches Anliegen anzumerken. *(Protokollnotiz: Dieses Anliegen wurde unter TOP 6.3 diskutiert.)*

Weitere Anträge zur Tagesordnung lagen nicht vor.

TOP 2	Genehmigung der Niederschrift der 64. Sitzung vom 08.10.2018
--------------	---

Die Niederschrift der 64. Sitzung vom 08.10.2018 wurde genehmigt.

TOP 3	Fragen von Herrn Palm: Wie viele Platzrunden wurden 2018 durch Hubschrauber geflogen, wie viele Bewegungen gab es durch die Hubschrauber innerhalb der Platzrunde über den Wohngebieten?
--------------	---

Herr Prof. Dr. Jobst berichtete von Flügen innerhalb der Platzrunde, die er beobachtet habe. Er frage sich, ob hier ein Sicherheitsrisiko vorliege.

Herr Unterberg erklärte, dass die Aufzeichnungen aus dem Internet oder über Radar24 sehr ungenau seien. Was die Software biete seien Flugbewegungen auf der Nordseite des Verkehrslandeplatzes. In der Praxis seien diese Flüge nicht zu beobachten. Hubschrauber würden normalerweise nicht in der Platzrunde fliegen. Auch seien grundsätzlich Flüge innerhalb der Platzrunde relativ selten, würden jedoch nicht gesondert erfasst. Schulungsflüge würden in der Platzrunde stattfinden. Ab einem bestimmten Schulungsstand würden An- und Abflüge über die Siegauen erfolgen.

Die Frage von Herrn Ostenrath, ob dies quantifizieren werden könne, verneinte Herr Unterberg. Die Gesetze würden vorgeben, was genau im Flugbuch zu speichern sei und wer diese einsehen dürfe. Ein Flug von Hangelar nach Hangelar sei laut Definition ein Platzrundenflug unabhängig von der Flugdauer. Ein Flug von Hangelar z.B. nach Kassel sei ein Streckenflug. Im Lärmschutzbeirat würde üblicherweise von der südlichen Platzrunde, die für Motorflugzeuge vorgesehen sei, gesprochen, die über die Rote Schule, den Niederberg oder auch an Geislar verlaufen würde. Im Norden des Platzes sei eine deutlich kleinere Platzrunde für den Segelflug festgelegt. Diese Platzrunde werde in verkleinertem Umfang auch von Hubschraubern bei Übungen und in der Ausbildung genutzt. Die Umgrenzung liegt über der Hangelarer Heide, wobei kein besiedeltes Gebiet überflogen werde.

Weiter erläuterte Herr Unterberg, dass im Jahr 2018 insgesamt 4.048 Starts mit Helikoptern registriert worden seien. Das entspreche einem Rückgang der Flugbewegungen um 17%. Im Vorjahr seien es 4.890 Starts gewesen. Der absolute Großteil von An-/Abflügen mit Hubschraubern erfolge unabhängig von der Startrichtung für Flächenflugzeuge und der festgelegten Platzrunde über die westliche Route (Whiskey-Route).

TOP 4	<p>Frage von Herrn Palm: Die Gyrokopter sollten politisch motiviert vor Jahren aus Lärmschutzgründen nicht mehr am EDKB starten dürfen. Im Lärmschutzbeirat hatte die Flugplatzgesellschaft erläutert, dass diese Absprache mit einem Kompromiss geklärt werden konnte. Dieser sah vor, dass die Gyrokopter ab diesem Zeitpunkt nicht mehr den Platzrundenkorridor nutzen, sondern lediglich die An- und Abflüge über unbewohntem Gebiet. Diese Absprache ist nun seit längerer Zeit brüchig. Wäre dann nicht die notwendige Konsequenz, die Gyrokopterflüge einzustellen?</p>
--------------	---

Herr Nitka berichtete von einem Gyrokopterflug, den er am vergangenen Tag persönlich gesehen habe.

Herr Unterberg erklärte, dass im Jahr 2012 der Bestand stationierter Tragschrauber auf 8 Stück eingefroren worden sei. Seitdem seien einige Tragschrauber vom Platz abgezogen und nicht ersetzt worden. Die Zahl sei nun auf nur noch 5 Stationierte reduziert. Ferner sei schon damals der Betrieb von Tragschraubern dahingehend eingeschränkt worden (siehe Niederschrift 57. Sitzung LSB), dass keine lokalen Flüge (Hangelar/Hangelar) durchgeführt werden dürften. Ausnahme seien die beheimateten schon damals existierenden Gewerbe und Halter, die am Platz stationiert seien. Für deren lokale Flüge würden gleiche Einschränkungen gelten wie für Flugzeuge, die nicht den erhöhten Schallschutz erfüllen würden. Nur Piloten mit gesonderter Einweisung auf An- und Abflugstrecken dürften am Platz lokale Flüge durchführen. Außerdem seien nur Modelle mit nachgerüstetem Schalldämpfer zur Stationierung erlaubt (61,8 dB(A)). Bei Tragschraubern liege die Zulassungsgrenze bei 68 dB(A). Fremde Tragschrauber dürften den Verkehrslandeplatz im Rahmen der Gleichbehandlung zwar nutzen, jedoch keine lokalen Flüge durchführen. Dies sei so mit der Bezirksregierung abgestimmt worden.

Herr Rotter erklärte, dass bei An- und Abflügen die Platzrunde natürlich benutzt werden müsse. Es gäbe eine Empfehlung an die Piloten, über die Siegauen oder das Siebengebirge die Platzrunde zügig zu verlassen. Dies sei aber Auslegung des Piloten.

Herr Prof. Dr. Jobst plädierte dafür, diese Empfehlung zu verschärfen und auch andere Piloten zum zügigen Verlassen der Platzrunde aufzufordern.

Herr Rotter gab zu bedenken, dass man zwischen den Fliegern, die zum Verkehrslandeplatz Hangelar kommen würden und denen, die in der Platzrunde fliegen würden, unterscheiden müsse. Er halte dies nicht für denkbar. Der Verkehrslandeplatz Hangelar habe eine Betriebspflicht, in der die Landeplatzlärmschutzverordnung zu berücksichtigen sei. Der Flugplatz habe bisher umfangreich in Lärmschutzmaßnahmen investiert.

Auf die Anmerkung von Herrn Prof. Dr. Jobst, dass manche Flieger mehrfach in der Platzrunde fliegen würden, erklärte Herr Unterberg, dass es sich hier höchstwahrscheinlich um Schulungsflüge handeln würde. Das Starten und Landen gehöre zum Grundhandwerk dazu. Deshalb sei während einer Schulung das Fliegen in der Platzrunde unverzichtbar. Sobald die Flugschüler dies beherrschen würden, würden sie die Platzrunde verlassen. Zudem würden in Hangelar auch Flugschüler anderer Flugplätze landen. Er betonte, dass Flugschulen das leiseste Fluggerät, das möglich sei, fliegen würden. Ansonsten hätten sie Flugbetriebsbeschränkungen zu beachten. Als Verkehrslandeplatz müsse man diesen Flugverkehr ermöglichen.

TOP 5	Eingaben aus der Bürgerschaft
--------------	--------------------------------------

Herr Weber berichtete von 4 schriftlichen Beschwerden aus der Bevölkerung, die über die Stadt Bonn eingegangen seien. Von der Stadt Bonn hätten die Beschwerdeführer eine Eingangsbestätigung erhalten mit dem Hinweis, dass deren Eingaben an die Bezirksregierung weitergeleitet worden seien.

Herr Prof. Dr. Jobst berichtete von den Diskussionen im Lärmschutzbeirat in der Vergangenheit über derartige Eingaben. Heute würde darüber in diesem Gremium nicht mehr diskutiert. Er bemängelte, dass das Lärmproblem so nicht öffentlich würde. Wenn diese Lärmbeschwerden hier nicht diskutiert würden, hätte dieses Gremium keinen Sinn. Zudem plädiere er dafür, dass Beschwerdeführer, die ihre Eingaben an die Stadt Sankt Augustin senden würden, auch von dort eine Eingangsbestätigung erhalten müssten.

Herr Gleß ergänzte, dass eingehende Beschwerden in seinem Vorzimmer als Geschäftsstelle des Lärmschutzbeirates eingehen würden. Er schlug vor, künftig eingehende Beschwerden entsprechend zu schwärzen und mit der Einladung zum nächsten Lärmschutzbeirat zu versenden. Parallel dazu würden diese Beschwerden an die Bezirksregierung Düsseldorf als Aufsichtsbehörde weitergeleitet. Auf die dortige Antwort habe man keinen Einfluss. Seitens der Stadt Sankt Augustin würde keine Eingangsbestätigung erteilt, da die Geschäftsstelle des Lärmschutzbeirates nicht hoheitlich agieren könne.

Die Anwesenden erklärten sich mit dieser Vorgehensweise einverstanden.

TOP 6	Fragen von Herrn Prof. Dr. Jobst und Herrn Nitka
--------------	---

TOP 6.1	Platzrunde Ausweislich der EDKB-Statistiken kam es 2017 zu einer Verdreifachung der Platzrundenflüge gegenüber den Vorjahren. Wie ist diese Steigerung zu erklären? Wie beurteilt die FHG die Belastungszunahme für die Anwohner unter der Platzrunde?
----------------	---

Herr Prof. Dr. Jobst und Herr Nitka erläuterten ihre gestellten Fragen.

Herr Unterberg erklärte, dass durch Einsatz einer für viele Verkehrslandeplätze genutzten EDV die Statistiken am Ende des Jahres zur Veröffentlichung an DeStatis aufgearbeitet (Statistisches Bundesamt) würden. Nach § 70 1.6. seien diese Daten geschützt. Die Flugplatzgesellschaft dürfe die Daten zum Zwecke der statistischen Ausarbeitung z.B. an DeStatis weitergeben. Dabei sei lediglich eine Unterscheidung zwischen lokalen Flügen und Flügen zu anderen Landeplätzen vorgesehen. Seit Einführung dieser EDV werde nicht mehr zwischen lokalen Flügen kleiner gleich 8 Minuten und anderen Flügen unterschieden. Daher die Verlagerung (nicht Steigerung) der Startzahlen in diesem Bereich.

TOP 6.2	<p>Platzrunde Wie ist bei PLZ-Rundflügen das Abschneiden der PLZ-Runde zu beurteilen, so dass mehrere Kreise im Innenraum geflogen werden? Wie wird der Sicherheits- und Aufsichtsaspekt bei solchen Regelübertretungen von der FHG gesehen?</p>
----------------	---

Herr Prof. Dr. Jobst und Herr Nitka erläuterten ihre gestellten Fragen.

Herr Unterberg erklärte, dass das beschriebene Verfahren in Schulungsflügen bei Ziel-landungen (simulierter Motorausfall) angewendet würde. Der Fluglehrer reduziere hierbei in einer Höhe von etwa 700m Höhe die Motorleistung auf Leerlauf. In der Ausbildung sei dieses Verfahren als Notlandeübung vorgeschrieben. Es handele sich nicht um Regel-übertretungen und diene gerade der Sicherheit im Flugbetrieb. Am Boden sei dieser Flug nicht zu hören.

Herr Wiehlpütz ergänzte, dass die Flugplatzgesellschaft aufgrund der Betriebspflicht keinen Einfluss auf den Flugschulbetrieb habe.

Herr Rotter führte aus, dass auch das Ausbildungshandbuch einer Flugschule diese Ziel-landungen vorgeben würde. Die zuständige Behörde, an dessen Sitz sich der Flugplatz befinde, sei für die Genehmigung zuständig. Im Ausbildungshandbuch seien Kriterien beschrieben und erläutert, die für die Ausbildung nötig seien.

TOP 6.3	<p>Flughöhe Festgestellt im Luftverkehrsgesetz ist eine Mindestflughöhe von 300m über Siedlungsgebieten. Da die Platzrundenvorgaben von den meisten Fliegern incl. Flugschulen üblicherweise und in großem Umfang nicht präzise eingehalten werden, ergibt sich an der Grenze des Platzrundenkorridors eine kontinuierliche Unterschreitung der 300m-Regel. Wie beurteilt die FHG diese Regelverstöße?</p>
----------------	---

Herr Nitka berichtete einleitend von einem Flieger, der am heutigen Tag um 10.46 Uhr in einer Höhe von ca. 250 m sein Grundstück mit Vollgas überflogen habe. Sein Grundstück liege ca. 500 m außerhalb der Platzrunde. Er würde diesen Flieger anzeigen. Herr Nitka argumentierte, dass die Bezirksregierung Düsseldorf für die Aufsicht verantwortlich sei und dieses Vergehen ahnden müsse.

Herr Rotter erklärte, dass es innerhalb der veröffentlichten Platzrunde keine vorgeschriebene Flughöhe von 300m gäbe. Dies sei eine festgelegte Flughöhe für den Einflug in die Platzrunde. Der Pilot müsse sich seinen Landeanflug so einteilen, dass er sicher auf der Landeschwelle aufsetzen könne. Die Sicherheitsmindesthöhe dürfe zum Zweck von Start und Landung unterschritten werden. In der Platzrunde finde dies notwendigerweise statt. Nach Beobachtungen der Flugleiter werde die Platzrunde in aller Regel sehr präzise eingehalten. Er empfahl Herrn Nitka, seine Anzeige schriftlich an die Bezirksregierung Düsseldorf zu richten. Von dort erfolge eine Anhörung.

Herr Nitka betonte, dass er schon mehrfach Anzeigen erhoben habe, von dessen Verlauf er nie wieder etwas gehört habe. Er stelle sich die Frage, was mit solchen Anzeigen geschehen würde.

Herr Rotter erklärte, dass das Verfahren aus Datenschutzgründen nicht bekannt gegeben würde. Hierzu habe Herr Klinger bereits im Lärmschutzbeirat berichtet.

Protokollnotiz: Auszug aus der Niederschrift vom 05.11.2015, TOP 4:

„... Herr Klinger betonte, dass für die Lärmbeschwerden, die direkt an die Bezirksregierung gerichtet seien, der Beschwerdeführer eine Antwort erhalten würde. Eine Weitergabe an die Öffentlichkeit sei aus Datenschutzgründen nicht möglich. Allerdings stehe es dem Beschwerdeführer frei, die Antwort öffentlich zu machen ...“.

TOP 6.4	Hubschrauber Wie gehen Sie vom Tower mit dem Starten und Landen durch Hubschrauber um? Unter welchen Umständen geben Sie einen Start frei? Müssen/dürfen Hubschrauber die Platzrunde benutzen? Welche Sonderrechte bestehen für Hubschrauber? Müssen Hubschrauber sich an die Mindestflughöhe von 300m über Siedlungsgebieten halten?
----------------	--

Herr Prof. Dr. Jobst erläuterte einleitend seine persönliche Wahrnehmung des Fluglärms durch Hubschrauber.

Herr Unterberg erklärte, dass es am Verkehrslandeplatz keine Fluglotsen gäbe, sondern Flugleiter. Diese Flugleiter hätten keine Weisungsbefugnis für Luftfahrzeuge jeglicher Art, weder am Boden noch in der Luft. Es gebe weder eine Start- noch eine Landefreigabe noch Vorgaben zur Richtungsänderung. Im Sichtflugbetrieb an unkontrollierten Flugplätzen sei der Pilot alleine für das Führen des Flugzeuges verantwortlich. Dabei sei er ähnlich wie im Straßenverkehr an bestimmte Regeln gebunden. Hierzu gehöre auch, gemäß Landeplatzlärmschutzverordnung zu bestimmten Zeiten erst eine Stunde nach dem Start an den Verkehrslandeplatz Hangelar zurückzukehren, falls das Flugzeug nicht dem „erhöhten Schallschutz“ entspreche. Sollte ein Flug nicht regelgemäß ausgeführt werden, mache der Flugleiter eine Meldung an die Bezirksregierung Düsseldorf. Bestehe allerdings Gefahr im Verzug, wenn z.B. das Fahrwerk nicht ausgefahren sei, erfolge selbstverständlich seitens des Flugleiters eine direkte Meldung an den Piloten. Grundsätzlich könne die Flughöhe z.B. wetterbedingt auf 500 Fuß reduziert werden.

TOP 6.5	Lärmminderung Wie viele Sportflugmaschinen am VLP sind inzwischen lärmgedämpft, wie viele haben einen erhöhten Lärmschutz, wie viele besitzen keinen Lärmschutz? Wie sieht dieses Verhältnis bei den Maschinen der Flugschulen aus?
----------------	--

Herr Prof. Dr. Jobst und Herr Nitka erläuterten ihre Fragen.

Herr Unterberg bemerkte, dass bei den Flugmaschinen, die aktuell ohne Lärmschutz fliegen würden, möglicherweise die Nachrüstung technisch nicht erlaubt sei. Die Maschinen, die in der Mittagszeit Platzrunden fliegen würden, würden alle den erhöhten Lärmschutz erfüllen. Eine Statistik über die Ausstattung der stationierten Flugzeuge nach Lärmklassen existiere nicht. Für jedes vom Flugplatz abfliegende Flugzeug (auch fremde) sei die Lärmklasse erfasst. Am Flugplatz Hangelar sei kein betriebsfähiges Flugzeug ohne Lärmzeugnis (mehr) stationiert. Die Flugschulen würden ihre Schulflugzeuge schon im Eigeninteresse mit dem „erhöhten Lärmschutz“ ausrüsten, soweit dies technisch zugelassen sei und der Hersteller entsprechende Anlagen anbieten könne.

Herr Prof. Dr. Jobst bat darum, die angefragten Zahlen über die Anzahl der Maschinen mit erhöhtem Lärmschutz, mit normalem Lärmschutz und ohne Lärmschutz in Erfahrung zu bringen und diesem Protokoll beizufügen. Dies wurde zugesagt.

Zum Stichtag (Monat Mai 2019) waren auf dem Flugplatz (100%) motorisierte Flugzeuge, Motorsegler, Hubschrauber und Luftsportgeräte in eigenen oder fremden Hallen oder auf der Freifläche ab- oder untergestellt:

davon 64 % einmotorige Flugzeuge (26% davon mit erhöhtem Lärmschutz, 74% normaler Lärmschutz, 14 % technisch nachgerüstet aber ohne erhöhten Lärmschutz nach LLVO)
davon 20 % Luftsportgeräte (UL): alle leiser als „erhöhter Lärmschutz“ nach LLVO
davon 8,7 % Hubschrauber (fallen nicht unter die LLVO)
davon 5 % mehrmotorige mit normalem Lärmschutz nach LLVO
davon 2,7 % Motorsegler, alle mit „erhöhtem Lärmschutz“ nach LLVO.

Die Definition des „erhöhten Lärmschutzes“ nach LLVO gilt nur für propeller betriebene Motorflugzeuge und Motorsegler. Sie findet keine Anwendung auf Hubschrauber oder Ultraleicht-Flugzeuge (Luftsportgeräte).

TOP 6.6	Lärmminderung Wie kann ein Startvorgang über besiedeltem Gebiet leiser ausfallen? Wie stark kann die Drehzahl gedrosselt werden, so dass immer noch ein Steigflug resultiert?
----------------	--

Herr Nitka erinnerte an den Flieger, der heute sein Grundstück überflogen habe.

Herr Unterberg erklärte, dass Flugzeuge nach dem Start aus Sicherheitsgründen so schnell wie möglich an Höhe gewinnen müssten. Nur zu diesen Vorgängen gebe es die Vollgasstellung (max. Leistung) des Triebwerkes. Der Reiseflug nach dem Erreichen der

Sicherheitsmindest- bzw. Reise Flughöhe werde mit deutlich reduzierter Leistung geflogen.

TOP 7	Berichte aus dem Aufsichtsrat / der Gesellschafterversammlung der Flugplatzgesellschaft zum Thema Lärmschutzbeirat
--------------	---

Herr Gleß erklärte, dass er als Geschäftsführer der Flugplatzgesellschaft an den Aufsichtsratssitzungen teilnehme. Aus der letzten Sitzung sei zum einen zu berichten, dass Herr Wolfgang Köhler als Nachfolger der verstorbenen Frau Carmen Schmidt als stellvertretendes Mitglied im Lärmschutzbeirat bestimmt worden sei vorbehaltlich der Zustimmung des Rates der Stadt Sankt Augustin. Der Ratsbeschluss sei am 15.05.2019 gefasst worden. Des Weiteren habe er in der Aufsichtsratssitzung über die Sitzungen des Lärmschutzbeirates berichtet. Abschließend sei aus dem Aufsichtsrat zu berichten, dass zwischenzeitlich der Arbeitskreis Lärmschutzmaßnahmen zweimal getagt habe. Dieser Arbeitskreis setze sich aus Mitgliedern des Lärmschutzbeirates und des Aufsichtsrates zusammen. Den Vorsitz habe Herr Weber übernommen. Er selbst sei ebenfalls in diesem Arbeitskreis vertreten.

TOP 8	Mitteilung der Genehmigungsbehörde
--------------	---

Keine Mitteilungen.

TOP 9	Terminierung der nächsten Sitzung
--------------	--

Die nächste Sitzung findet am Donnerstag, dem 07.11.2019, um 17.00 Uhr im Rathaus der Bezirksvertretung Beuel statt.

TOP 10	Verschiedenes
---------------	----------------------

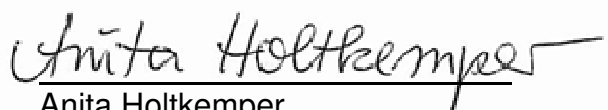
Keine Wortmeldungen.

Der Vorsitzende schloss die Sitzung um 18.20 Uhr.

Sankt Augustin, den 08.07.2019



Helmut Weber
(Vorsitzender)



Anita Holtkemper
(Protokollführerin)