



Niederschrift

**über die 70. Sitzung des Lärmschutzbeirates
des Verkehrslandeplatzes Bonn/Hangelar**

am Dienstag, dem 07.06.2022

Sitzungsort: Technisches Rathaus der Stadt Sankt Augustin

Beginn: 18:00 Uhr

Ende: 19:50 Uhr

Anwesend waren:

Stadt Sankt Augustin:	Wolfgang Köhler (Vorsitzender)
Stadt Bonn:	Florian Schaper
Rhein-Sieg-Kreis:	Frank Uhland
Bundesvereinigung g.d. Fluglärm e.V.:	Detmar Jobst (bis TOP 5)
	Reinhold Nitka
Fliegergemeinschaft Hangelar e.V.	Dirk Wittkamp
Gewerbliche Luftfahrtunternehmen	Manfred Schmickler
Bezirksregierung Düsseldorf:	Ulf Klinger
	Herbert Kader
	Manuela Lichtenfels
Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH:	Rainer Gleß (Geschäftsführer)
	Michael Rudersdorf (Geschäftsführer)

Protokollführerin

Anita Holtkemper, Stadt Sankt Augustin

Außerdem anwesend:

Max Leitterstorf, Bürgermeister der Stadt Sankt Augustin (bis TOP 5)

Herr Büschel, Bundespolizei-Fliegergruppe (bis TOP 5)

Es fehlten:

Bezirksregierung Köln

Lothar Rödder

Die Anwesenheitsliste ist als Anlage dieser Niederschrift 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 69. Sitzung vom 18.11.2021
3. Vorstellung und Begrüßung der Gäste
 - Bürgermeister Dr. Max Leitterstorf, Sankt Augustin
 - Polizeioberrat Büschel, Bundespolizei-Fliegergruppe
4. Hubschrauber-Sonderlandeplatz der Bundespolizei EDKX (Beiträge dazu von Vertreterinnen/Vertretern der Bezirksregierung Düsseldorf und von den Polizeioberräten Paulsen und Büschel)
 - a) Stand des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens
 - b) nächtliche Helikopter-Lärmimmissionen
(Aufftreffbereich: Menden, Meindorfer Straße)
5. Aktuelle Beschwerden und Anregungen zum Fluglärm
(Stichworte: a) sehr laute Tragflächenflugzeuge
b) Änderung der Platzrunde
c) Helicopter-Lärm)
6. Standardisierung des Beschwerde-Managements
(vgl. Besprechung in der 69. Sitzung des Lärmschutzbeirates)
7. Beschlussfassung über die Änderung der Geschäftsordnung des Lärmschutzbeirates
8. Berichte aus dem Aufsichtsrat / der Gesellschafterversammlung der Flugplatzgesellschaft zum Thema Lärmschutzbeirat
9. Mitteilung der Genehmigungsbehörde
10. Wahl eines stellvertretenden Vorsitzenden
11. Verschiedenes / Vorschläge zur Behandlung in der 71. Sitzung des Lärmschutzbeirates

Vor Eintritt in die Tagesordnung erklärte der Vorsitzende, dass die Sitzung zur Vereinfachung der Protokollierung aufgezeichnet werde. Es ergaben sich keine Einwände.

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

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

Anträge zur Tagesordnung lagen nicht vor.

TOP 2	Genehmigung der Niederschrift der 69. Sitzung vom 18.11.2021
--------------	---

Die Niederschrift der 69. Sitzung vom 18.11.2021 wurde genehmigt.

TOP 3	Vorstellung und Begrüßung der Gäste - Bürgermeister Dr. Leitterstorf, Sankt Augustin - Polizeioberrat Büschel von der Bundespolizei-Fliegergruppe
--------------	--

Der Vorsitzende begrüßte den Bürgermeister, Herrn Dr. Leitterstorf, sowie Herrn Polizeioberrat Büschel von der Bundespolizei-Fliegergruppe. Er ergänzte, dass sowohl der Landrat Herr Schuster als auch Herr Polizeioberrat Paulsen von der Bundespolizei-Fliegergruppe aus terminlichen Gründen ihre Teilnahmen absagen mussten.

Weiterhin begrüßte der Vorsitzenden ein neues Mitglied im Lärmschutzbeirat. Als Nachfolger von Herrn Ostenrath wurde Herr Florian Schaper in den Beirat berufen. Er wies Herrn Schaper darauf hin, dass im Lärmschutzbeirat genau wie in Rats- und Ausschusssitzungen über manche Dinge Verschwiegenheit zu bewahren sei, wenn sie für vertraulich erklärt worden seien.

TOP 4	Hubschrauber-Sonderlandeplatz der Bundespolizei EDKX (Beiträge dazu von Vertreterinnen/Vertretern der Bezirksregierung Düsseldorf und von den Polizeioberräten Paulsen und Büschel) a) Stand des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens b) nächtliche Helikopter-Lärmimmissionen (Auftrittsbereich: Menden, Meindorfer Straße)
--------------	---

Herr Klinger erklärte, dass es im Vergleich zur letzten Sitzung keinen neuen Sachstand gebe. Das Scoping-Verfahren sei abgeschlossen. Die Stellungnahmen seien eingegangen. Es liege jetzt an der Bundespolizei, die nötigen Aufgaben zu erledigen, wie z.B. die Erstellung von Gutachten. Danach starte das Beteiligungsverfahren mit den Antragsunterlagen. Die Bezirksregierung Düsseldorf werde sich inhaltlich nicht äußern können, weil

sie eine neutrale Genehmigungsbehörde sei. Fragen seien im Rahmen der Beteiligung an die Antragstellerin zu richten. Die Antworten erhalte die Bezirksregierung zur Kenntnis. Diese würde dann im Genehmigungsverfahren berücksichtigt. Ein offizieller Antrag der Bundespolizei liege bisher noch nicht vor.

Herr Büschel stellte sich kurz vor. Er sei der Leiter des Flugbetriebs und somit zuständig für den operativen Teil der Hubschrauberbewegungen, die am Platz in Sankt Augustin stattfinden würden. Zum Genehmigungsverfahren erklärte er, dass einige Gutachten derzeit erstellt würden. Sobald diese vollumfänglich vorliegen würden, werde der Antrag auf Genehmigung bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt. Zu den nächtlichen Helikopter-Lärmimmissionen in Menden, Meindorfer Straße, erklärte Herr Büschel, dass er den genauen Zeitpunkt wissen müsse, um dazu Stellung nehmen zu können. Somit könne er sich nur zu dem allgemeinen nächtlichen Hubschrauberverkehr, der von der Bundespolizei ausgehe, äußern. Der größte Teil des Hubschrauberlärms würde von der Bundespolizei ausgehen. Nachts würden im Regelfall durch die Bundespolizei nur Einsatzflüge stattfinden. Als Ausnahme erklärte Herr Büschel, könne bis 22.00 Uhr auch eine Fortbildungsmaßnahme dahinter stehen. Nächtliche Aus- und Fortbildungsmaßnahmen würden wegen der früh eintretenden Dunkelheit nur in den Wintermonaten durchgeführt. So wolle man die Bevölkerung schonen, um nicht in den Sommermonaten bis Mitternacht fliegen zu müssen. Bei nächtlichen Einsatzflügen bedaure er die Belastung für die Bevölkerung, aber hier sei der Fluglärm nicht zu vermeiden.

Herr Jobst bat um eine kurze Darstellung des Scoping-Verfahrens, um den neuen Beiratsmitgliedern einen Eindruck zu verschaffen. Zudem fragte er nach dem Hintergrund der routinemäßigen Kontrollflüge der Bundespolizei über weitestgehend bewohntem Gebiet in Beuel-Nord, die er fast täglich beobachten würde. Des Weiteren fragte Herr Jobst, ob es Luftfahrtstraßen gebe. Im Scoping-Verfahren sei eine Ost-West-Straße ausgewiesen, die er nicht kennen würde. Er selbst wohne unter einer Nord-Süd-Straße und die würde das Scoping-Verfahren nicht kennen.

Herr Klinger erläuterte, dass der Hubschrauberlandeplatz der Bundespolizei bisher im Luftverkehrsgesetz dadurch legitimiert worden sei, dass das Gesetz für diesen Landeplatz eine zivilrechtliche Genehmigung nicht vorgesehen habe. Im Zuge des Einigungsverfahrens sei diese gesetzliche Vorschrift geändert worden. Bei dieser Gesetzesänderung habe man aber leider vergessen, dass einige solcher Plätze in Deutschland von der NATO, der Bundespolizei etc. betrieben worden seien, so dass formal der Hubschrauberlandeplatz der Bundespolizei auf einmal nicht mehr rechtlich gesetzlich genehmigt sei. Die Bundespolizei habe deshalb jetzt nach und nach die Genehmigungsverfahren für ihre Hubschrauberlandeplätze eingeleitet, so auch für den in Hangelar. Die Bundespolizei habe sich deshalb mit der Bezirksregierung Düsseldorf in Verbindung gesetzt. Das Genehmigungsverfahren beginne mit einem Scoping-Verfahren mit Blick auf die Umwelt, in dem Behörden und die Bevölkerung beteiligt würden. Die eingehenden Anregungen und Bedenken müsse die Bundespolizei bei der Erstellung ihrer Gutachten berücksichtigen. Wenn die Gutachten vorliegen würden und stimmig seien, beginne das eigentliche Genehmigungsverfahren.

Weiter erklärte Herr Klinger, dass die Bundespolizei zwar die Möglichkeit habe, weiter nach Instrumentenflug zu fliegen, aber in Hangelar fänden gerade Einsatzflüge nach Sichtflug statt. Er betonte, dass es keine Luftstraßen gebe. In den Gutachten, die zu erstellen seien, würden übliche Flugwege angenommen. Auch die Bundespolizei habe be-

stimmte Flugverfahren, um den Platz zu verlassen und wieder anzufliegen. Diese Luftwege seien keine Luftstraßen oder Platzrunden, sondern Leitlinien, nach denen die Piloten fliegen würden.

Herr Büschel erklärte, dass der Eindruck von Patrouillenflügen im Bereich Bonn-Nord evtl. dadurch entstehen könne, dass dieser Bereich bei Starts und Landungen häufiger überflogen worden sei als sonst. Gründe könnten das Wetter oder auch Ausbildungsflüge seien. Die Ausbildungsinhalte würden großräumig auf die Umgebung verteilt, so dass nicht nur punktuell die Bevölkerung durch den Fluglärm belastet würde. Zudem würde die Bundespolizei auch andere Plätze außerhalb von Hangelar nutzen. Sie sei sehr stark bemüht, so den hiesigen Fluglärm zu reduzieren. Der Fluglärm bei Starts und Landungen sei leider nicht zu vermeiden, da diese Flugbewegungen nun mal hier in Hangelar stattfinden würden.

TOP 5	Aktuelle Beschwerden und Anregungen zum Fluglärm (Stichworte: a) sehr laute Tragflächenflugzeuge b) Änderung der Platzrunde c) Helicopter-Lärm)
--------------	---

Der Vorsitzende erklärte, dass er die seit der letzten Sitzung eingegangenen Beschwerden strukturiert hätte. Er betonte, dass es bestimmte inhaltliche und räumliche Konzentrationspunkte geben würde. Hauptargumente seien, dass der Fluglärm bzw. die Zahl der Starts und Landungen zugenommen hätten. Dazu gehöre auch die Aussage, dass neue Lärmbelästigungen auftreten würden durch wahrscheinlich ältere besonders laute kleine Flugzeuge. Weiter würde angeführt, dass außerhalb der zulässigen Flugzeiten geflogen würde. Zudem seien die Helicopter sehr kritisiert worden wegen langanhaltender Schwebeflüge und Flüge unter Missachtung der Platzrunde, die nachts und frühmorgens stattfinden würden. Weiter würde die Häufigkeit der Start- und Landeübungen der Flugschulen kritisiert. Ein weiterer häufiger Beschwerdepunkt sei die Missachtung der Platzrunde. Es werde gefordert, die Platzrunde neu festzulegen.

Räumlich gesehen würden die Beschwerden aus Sankt Augustin-Ort, Hangelar, Menden (vor allem aus der Meindorfer Straße), Geislar, Heidebergen und Neu-Niederberg kommen. Da ein klar definiertes Beschwerdemanagement bisher noch nicht zustande gekommen sei, sei den Beschwerdeführern bisher mit dem Hinweis geantwortet worden, dass die Bezirksregierung Düsseldorf zuständig sei und ihre Beschwerde entsprechend weitergeleitet würden. Auch wurden die Adressaten gebeten, eine Antwort der Bezirksregierung an den Vorsitzenden des Lärmschutzbeirates weiterzuleiten zwecks Diskussion in diesem Gremium. So würde ein Kreislauf entstehen, ohne den Datenschutz zu verletzen.

Der Vorsitzende betonte, dass sich jetzt die Frage stelle, ob so weiter mit Beschwerden verfahren werden solle. Er werde das Thema in der nächsten Sitzung erneut auf die Tagesordnung setzen, um allen Beiratsmitgliedern die Möglichkeit zu geben, sich bis dahin Gedanken darüber zu machen.

Auf die Frage von Herrn Nitka nach der Anzahl der eingegangenen Beschwerden erklärte der Vorsitzende, dass es sich um ca. 10 Beschwerden handeln würde. Die genaue

Zahl müsse er recherchieren. Er schlug vor, die Zahl der Beschwerden mit deren Ortsangabe dem Protokoll beizufügen.

Herr Jobst betonte, wie wichtig diese Daten für den Lärmschutzbeirat seien, denn ansonsten wäre eine Beratung der Bezirksregierung Düsseldorf nicht möglich. Dieses Gremium sei genau die richtige Adresse für Lärmbeschwerden.

Der Vorsitzende sagte daraufhin zu, dem Protokoll die kompletten Beschwerdetexte anonymisiert, aber mit Ortsangaben beizufügen.

Herr Klinger ergänzte, dass im Schnitt ca. 20 Beschwerden im Jahr bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingehen würden. Die Beschwerdegründe hätten sich auch seit Jahren nicht verändert. Der Hauptbeschwerdegrund sei das willkürliche Verlassen der Platzrunde, was er so nicht bestätigen könne und was auch regelmäßig mit der überörtlichen Luftaufsicht kontrolliert würde. Der zweite Grund sei, dass außerhalb der Sperrzeiten geflogen würde. In Hangelar gelte die Landeplatzlärmschutzverordnung und die sehe bestimmte Betriebszeitbeschränkungen für besonders lärmintensive Luftfahrzeuge vor. Diese dürften in den Zeiten weder starten noch landen, aber z.B. über Land fliegen. Der größte Teil der in Hangelar stationierten Luftfahrzeuge und Tragflächenflugzeuge habe das Lärmzertifikat, also den erhöhten Lärmschutz, so dass diese von diesen Betriebszeitbeschränkungen gar nicht betroffen seien. Die Landeplatzlärmschutzverordnung sperre letztendlich die besonders lauten Luftfahrzeuge aus, die ein entsprechendes Luftfahrzeugzeugnis nicht vorweisen können, und das seien in Hangelar relativ wenige Luftfahrzeuge. Er betonte, dass die Einsatzflüge der Bundespolizei überhaupt keinen Betriebszeiten unterliegen würden. Die dürften und müssten rund um die Uhr stattfinden. Außerdem betonte er, dass nicht jedes Flugzeug, über das sich auch in der weiteren Umgebung beschwert würde, aus Hangelar komme. Diese Annahme habe sich leider in der Bevölkerung sehr verfestigt. Der Luftraum in Deutschland sei frei und könne Tag und Nacht genutzt werden. Das sehe der Gesetzgeber so vor.

Bzgl. der Beschwerde aus Heidebergen ergänzte Herr Klinger, dass ihm diese auch vorliegen würde. Er betonte, dass die aktuelle Platzrunde ein Konsens sei, der hier im Lärmschutzbeirat erarbeitet worden sei. Deshalb sei die Platzrunde so festgeschrieben und veröffentlicht worden. Sollte dieses Gremium jetzt zu einem anderen Entschluss kommen, werde er prüfen, ob dieser unter flugbetrieblichen Gesichtspunkten zu realisieren ist. Sollte das der Fall sein, würde der Änderungswunsch entsprechend umgesetzt.

Der Vorsitzende führte aus, dass dieser Vorschlag noch von keinem Beiratsmitglied vorgebracht worden sei und insofern nicht zur Diskussion stehe.

Herr Schaper erklärte, dass ihn als Stadtverordneter aus Holzlar und Hoholz im Bonner Stadtrat auch Lärmbeschwerden erreichen würden. Die genaue Zahl könne er jetzt nicht benennen. Er schlug vor, die Öffentlichkeit entsprechend zu informieren, dass die Lärmbeschwerden zentral an eine Stelle zu richten seien. Zudem frage er sich, warum, wie von Herrn Klinger ausgeführt seit Jahren die gleichen Beschwerden eingehen würden, diese Umstände, die die Bevölkerung stören würden, nicht geändert würden. Weiter führte er aus, dass in der Platzrunde ein paar Gebiete so ausgewiesen seien, dass sie nicht überflogen werden dürften. Er fragte, warum nicht weitere Gebiete wie z.B. Wohngebiete so ausgewiesen würden, aus denen immer wieder Beschwerden eingehen würden.

Zur Platzrunde führte Herr Klinger aus, dass es sich um eine offizielle Veröffentlichung im Luftfahrthandbuch handeln würde. Diese sei für die Piloten bindend. In dieser Karte gebe es keine Gebiete, die damit markiert worden seien, dass das Gebiet nicht überflogen werden dürfe, weil § 1 des Luftverkehrsgesetzes ganz eindeutig festhalten würde, dass der Luftraum frei sei. Das gelte auch vom Grundsatz her in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Hangelar. In der Karte seien Gebiete eingezeichnet, die besonders lärm sensitiv seien und den Piloten empfohlen werde, diese zu meiden. Es sei aber nicht verboten, sie zu überfliegen. Bzgl. der Lärmbeschwerden betonte Herr Klinger, dass der Verkehrslandeplatz Hangelar eine rechtlich bestandskräftige Regelung habe und somit hier geflogen werden dürfe. Mit Verweis auf seine vorherigen Ausführungen seien die Beschwerden auch nicht immer richtig, wenn behauptet würde, die Piloten dürften dort gar nicht fliegen. Er betonte nochmals, dass das Fliegen dort zulässig sei, weil die Landeplatzlärmschutzverordnung das zulassen würde. Dies würde seitens seiner Behörde stetig kommuniziert. Der Verkehrslandeplatz Hangelar sei eine öffentlich rechtliche Infrastruktureinrichtung, die eine Betriebspflicht hätte ähnlich wie ein Bahnhof oder eine Straßenbahnhaltstelle. Der Verkehrslandeplatz Hangelar müsse deshalb immer geöffnet sein und den Luftverkehr dort zulassen. In NRW gebe es außerdem Schwerpunktlandeplätze, wie z.B. Köln/Bonn, Münster/Osnabrück und Düsseldorf. Dies seien öffentliche Verkehrsinfrastruktureinrichtungen, die Öffnungszeiten hätten, die dem Luftverkehr dienen würden. Es müsse immer wieder der Bevölkerung vermittelt werden, dass diese Unterscheidungen politische Entscheidungen seien, die bedauerlicherweise auch mit Lärm verbunden seien, die der Bürger im Sinne der Allgemeinheit aushalten müsse.

Bzgl. des Beschwerdemanagements ergänzte der Vorsitzende, dass nach seiner Auffassung der Sinn eines Beschwerdemanagements darin liegen würde, dass eine klare Struktur erarbeitet werde, wie man mit Beschwerden umgehe. Sonst könne es passieren, dass die Beschwerdeführer von verschiedenen Personen, die Adressat ihrer Beschwerde seien, verschiedene Antworten bekommen würden. Anschließend bat er Herrn Wittkamp und Herrn Schmickler um ihren angekündigten Vortrag zu den Flugspurportalen.

Herr Jobst bat darum, die Beschwerde aus Heidebergen mit den umfangreichen konkreten Messungen zu diskutieren. Der Beschwerdeführer habe im Januar 2372 Flüge sowie im Februar 2976 Flüge aufgezeichnet. Er erinnerte sich daran, dass nach dem Luftfahrtgesetz über bewohntem Gebiet in einer gewissen Umgebung 1000 Fuß zzgl. der höchsten Erhebung nicht unterschritten werden dürfen. Für Heidebergen würde das bedeuten, dass die Piloten dort zu tief fliegen würden. In der Beschwerde werde aufgeführt, dass im Januar 54 % der Flüge 800 Fuß unterschritten hätten. Diese konkreten Messungen sollten für die Bezirksregierung Anlass sein, diesem Hinweis nachzugehen.

Herr Klinger erklärte, dass ihm die Beschwerde bekannt sei und die Messungen über Flighrader stattgefunden hätten. Dazu würde jetzt der Vortrag ausführen. Die angesprochenen 1000 Fuß über bewohntem Gebiet würde den sogenannten Überlandflug und nicht logischerweise das Start- und Landeverfahren betreffen.

Herr Jobst bestätigte, dass Flighrader bzgl. der Auslesbarkeit anzuzweifeln sei, aber nicht bzgl. der Generalisierung der Beobachtungen.

Der Vorsitzende forderte Herrn Jobst auf, seine Ausführungen zu beenden, weil er schon den Herren Schmickler und Wittkamp das Wort erteilt habe, um ihren angekündigten Vor-

trag (Powerpoint-Präsentation) zur Frage der Aussagekraft kostenfreier Flugspur-Aufzeichnungsverfahren wie Flight Radar zu halten.

Nach einem kurzen Wortwechsel zwischen dem Vorsitzenden und Herrn Jobst verließ Herr Jobst die Sitzung.

Herr Wittkamp und Herr Schmickler erklärten aus Sicht der Fliegergemeinschaft anhand einer Power-Point-Präsentation die Flugspurportale. Sie führten in ihrer Präsentation aus, warum Flighrader24 kein zuverlässiges Messportal sei. Die Präsentation ist als Anlage diesem Protokoll beigefügt.

Nach Beendigung des Vortrags und mit Hinweis auf den vorherigen Wortwechsel zwischen dem Vorsitzenden und Herrn Jobst stellte Herr Schaper nach der Geschäftsordnung den Antrag, die Sitzung abzubrechen und die noch folgenden Tagesordnungspunkte sollten auf die nächste Sitzung zu verschieben.

Der Vorsitzende erklärte die Hintergründe für seinen Wortwechsel mit Herrn Jobst. Zudem machte er darauf aufmerksam, dass am Ende der Tagesordnung die Wahl eines stellvertretenden Vorsitzenden stehen würde. Er machte deutlich, wie wichtig die Wahl des Stellvertreters in dieser Sitzung sei. Der Wahlvorgang sei ans Ende der Tagesordnung gesetzt worden, um den externen Gästen nach der Diskussion über die Bundespolizei die Möglichkeit zu geben, die Sitzung zu verlassen. Er schlug vor, Herrn Schapers Antrag zur Geschäftsordnung dahingehend zu ändern, dass der Wahlvorgang vorgezogen und danach die Sitzung abgebrochen werde.

Nach einer kurzen Diskussion über den Wortwechsel zwischen dem Vorsitzenden und Herrn Jobst beantragte Herr Schaper eine 2-minütige Sitzungsunterbrechung. Der Vorsitzende stimmte dem zu.

Nach der Sitzungsunterbrechung stellte der Vorsitzende die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest.

Herr Schaper erklärte, dass er den Geschäftsordnungsantrag zurückziehe und schlug vor, die heutige Präsentation als erste Lesung zu betrachten und den Tagesordnungspunkt erneut in der nächsten Sitzung aufzurufen.

Die Anwesenden stimmten dem Vorschlag zu.

Herr Nitka merkte bzgl. der Präsentation an, dass er in Geislar wohne und über seinem Grundstück immer wieder außerhalb der Platzrunde Flugzeuge in sehr geringer Höhe über sein Grundstück fliegen würden. Diese Flüge würden in Flighrader genauso dargestellt.

Herr Schmickler betonte, dass sich Flighrader selbst als ungenau bezeichnen würde in Höhen unter 3000 Fuß. Und in Hangelar würden 1150 Fuß geflogen. Niedrige Flüge kämen auch vor, wenn z.B. eine Ziellandeübung initiiert würde, in der der Motor ausfällt simuliert würde. Während der Start- und Landevorgänge fliege man logischerweise auch unter den 1150 Fuß.

Herr Nitka widersprach Herrn Schmickler aufgrund seiner persönlichen Beobachtungen über seinem Grundstück.

Der Vorsitzende schloss diesen Tagesordnungspunkt mit der Anmerkung, dass die Diskussion in der kommenden Sitzung erneut aufgegriffen werde.

TOP 6	Standardisierung des Beschwerde-Managements (vgl. Besprechung in der 69. Sitzung des Lärmschutzbeirates)
--------------	---

Mit Blick auf die Diskussionen unter TOP 5 zu den eingehenden Beschwerden erklärte der Vorsitzende, dass es schwierig sei, dass die Beschwerdeführer ihre Beschwerden oftmals an verschiedene Adressaten schicken würden. Es sei umso wichtiger, dass die Beschwerdeführer eine einheitliche Antwort erhalten würden. Deshalb plädiere er für die Standardisierung eines Beschwerde-Managements. Der Vorsitzende schlug vor, das Thema in der nächsten Sitzung erneut zu beraten. Er erwarte für die erneute Diskussion Vorschläge von den Beiratsmitgliedern.

TOP 7	Beschlussfassung über die Änderung der Geschäftsordnung des Lärmschutzbeirates
--------------	---

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass aus den Reihen des Beirates Vorschläge zur Änderung der Geschäftsordnung vorgetragen worden seien. Auslöser seien die Videokonferenzen in den Corona-Zeiten gewesen. Eine Ausfertigung der Geschäftsordnung unter Berücksichtigung der Vorschläge der Beiratsmitglieder sei im Vorfeld der heutigen Sitzung mit der Einladung verschickt worden. Über die Änderungswünsche sei bereits in der letzten Sitzung diskutiert und positiv befunden worden. Heute solle die Endfassung beschlossen werden.

Bzgl. der formulierten Beschlussfähigkeit unter § 5 erklärte der Vorsitzende, dass ein redaktioneller Fehler in der Vorlage zu korrigieren sei. Es müsse, wie schon in der vorherigen Sitzung abgestimmt, heißen „... der Vorsitzender oder sein Stellvertreter ...“.

Unter Berücksichtigung der o.g. Korrektur wurde die Geschäftsordnung einstimmig beschlossen.

Die Geschäftsordnung werde als Anlage zu diesem Protokoll versandt. Zudem wurde sie bereits am 08.06.2022 den Beiratsmitgliedern per Mail übermittelt.

TOP 8	Berichte aus dem Aufsichtsrat / der Gesellschafterversammlung der Flugplatzgesellschaft zum Thema Lärmschutzbeirat
--------------	---

Es erfolgten keine Berichte.

TOP 9	Mitteilung der Genehmigungsbehörde
--------------	---

Herr Klinger erklärte, dass es seitens der Bezirksregierung Düsseldorf als Genehmigungsbehörde keine Mitteilungen gebe.

Er ergänzte zu den Beschwerden, dass in 2022 bis dato 14 Beschwerden bei der Bezirksregierung eingegangen seien, wobei sich 2 Beschwerdeführer konkret zum Fluglärm der Bundespolizei geäußert hätten.

Zudem erklärte Herr Klinger, dass die Beschwerde aus Heidebergen mit den statistischen Auswertungen auch der Bezirksregierung vorgelegen habe. Die Beschwerde sei ausführlich beantwortet worden. Der Beschwerdeführer habe sich dafür bedankt und eingesehen, dass seine Auswertungen auf den von ihm angenommenen Grundlagen so nicht korrekt waren.

Der Vorsitzende betonte, dass er den Beschwerdeführer gebeten habe, ihm die Antwort der Bezirksregierung zuzuleiten, um darüber in diesem Gremium diskutieren zu können. Bis dato habe er allerdings keine Antwort von ihm erhalten.

Herr Schaper ergänzte, dass er Kontakt zum Beschwerdeführer habe und bestätigte, dass dieser nach dem Austausch mit Herrn Klinger mit der Antwort zufrieden gewesen sei. Er werde ihn daran erinnern, die Antwort an den Vorsitzenden weiterzuleiten.

TOP 10	Wahl eines stellvertretenden Vorsitzenden
---------------	--

Auf Nachfrage des Vorsitzenden schlug Herr Nitka als stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Florian Schaper vor. Weitere Vorschläge lagen nicht vor. Die Anwesenden einigten sich auf einen Wahlvorgang per Handzeichen.

Herr Florian Schaper wurde einstimmig zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Herr Schaper nahm die Wahl an und bedankte sich für das Vertrauen.

TOP 11	Verschiedenes / Vorschläge zur Behandlung in der 71. Sitzung des Lärmschutzbeirates
---------------	--

Herr Gleß erklärte, dass die kommissarische Betriebsleitung des Verkehrslandeplatzes Bonn/Hangelar derzeit Frau Pilgram übernehmen würde. Sie sei eine langjährige Mitarbeiterin des Flugplatzes. Ihr würde auf 450-Euro-Basis der ehemalige Betriebsleiter Herr Unterberg zur Seite stehen. Die Stelle der Betriebsleitung sei öffentlich ausgeschrieben gewesen. Es sei gelungen, einen Nachfolger von Herrn Unterberg zu finden. Herr Georg Trautmann, der derzeit noch beim ADAC tätig sei, würde zum 01.08.2022 seinen Dienst als Betriebsleiter antreten. Seinen Arbeitsvertrag habe er bereits unterschrieben.

Zudem machte Herr Gleß darauf aufmerksam, dass es einen Wechsel in der Geschäftsführung gegeben habe. Herr Walter Wiehlpütz sei zum Jahresende ausgeschieden. Herr Dr. Michael Rudersdorf konnte als sein Nachfolger gewonnen werden.

Vorschläge zur Behandlung in der nächsten Sitzung des Lärmschutzbeirates wurden nicht gemacht.

Weitere Wortmeldungen ergaben sich nicht.

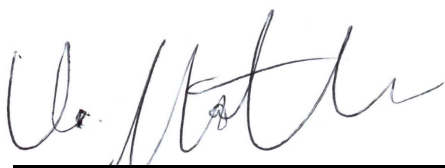
Der Vorsitzende schloss um 19.50 Uhr die Sitzung.

Termin für die nächste Sitzung des Lärmschutzbeirates:

Donnerstag, 25.08.2022, 17:00 Uhr,

**im Technischen Rathaus Sankt Augustin
An der Post 19, 53757 Sankt Augustin
Sitzungssaal, 4. OG.**

Sankt Augustin, den 12.07.2022



Wolfgang Köhler
Vorsitzender



Anita Holtkemper
Protokollführerin