

Ihr/e Gesprächspartner/in: Martin Metz, Karl Stiefelhagen

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB,

Federführung:

Termin f. Stellungnahme:

erledigt am:

Antrag

Datum: 04.03.2013

Drucksachen-Nr.: 13/0077

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	19.03.2013	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Maßnahmen zur Reduzierung von Fluglärm am Verkehrslandeplatz Hangelar und durch die Bundespolizei

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat, folgende Beschlüsse zu fassen:

- A. Der Rat der Stadt Sankt Augustin spricht sich für folgende Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms am Verkehrslandeplatz Hangelar aus:
- 1.) Verschärfung der Landeplatzlärmschutzverordnung durch die Bezirksregierung Düsseldorf nach § 2 Abs. 1 LärmschutzV (Lärmschutz-Verordnung): Betriebsbeschränkung auf Flugzeuge mit Einhaltung der Grenzwerte nach Anlage 2 LärmschutzV („erhöhte Schallschutzanforderungen“).
 - 2.) Grundsätzliches Verbot von Gyrokopter-Flugverkehr am Verkehrslandeplatz und frühestmögliche Kündigung der Mietverträge für die Gyrokopter.
 - 3.) Ausschluss von Hubschrauberverkehr montags bis freitags außer feiertags in den Zeiten der LärmschutzV (montags bis freitags vor 07:00 Uhr, zwischen 13:00 und 15:00 Uhr sowie nach Sonnenuntergang) und am Wochenende, ausgenommen

Flugbewegungen, die für Rettungsmaßnahmen und vergleichbare Fälle unbedingt notwendig sind.

- 4.) Generelles Verbot von Rundflugveranstaltungen für Hubschrauber.
- 5.) Überprüfung und evtl. neue Festlegung der Flugrouten für Hubschrauber abseits von Wohngebieten.
- 6.) Verpflichtende Festlegung der An- und Abflugrouten durch die Bezirksregierung Düsseldorf nach § 21a LuftVO (Luftverkehrs-Ordnung) über die Siegaue bzw. Birlinghovener Wald zur Vermeidung des Überflugs von Wohngebieten auch bei Nicht-Platzrunden-Flügen (Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 27.07.2009).
- 7.) Einführung einer elektronisch geführten Statistik und Erstellung sowie Veröffentlichung eines regelmäßigen Fluglärmberichts mit detaillierten Angaben zu Starts und Landungen, unterschieden nach Zeiträumen, Zeitkategorien sowie Lärmkategorien.
- 8.) Immissionsschutzrechtliche Prüfung (Baurecht) der Betriebe am Flugplatz Hangelar im Hinblick auf Lärmemissionen am Boden (Gewerbelärm) und ggf. verbindliche Festschreibung von Lärmschutzmaßnahmen.

Der Rat beauftragt die Verwaltung sowie die Vertreterinnen und Vertreter des Rates in den Gremien der Flugplatzgesellschaft, alle notwendigen Schritte einzuleiten um die o. g. Ziele zu erreichen. Über die Umsetzung der Ziele wird regelmäßig im Rat und seinen Gremien berichtet.

B. Der Rat vertritt die Auffassung, dass zudem deutliche Schritte zur Reduzierung des Lärms in der Luft und am Boden durch Hubschrauber der Bundespolizei unter-
nommen werden müssen. Dies sollen insbesondere sein:

- 1.) Ausschluss von Übungs- und Testflügen sowie Probeläufen am Boden von Hubschraubern montags bis freitags außer feiertags in den Zeiten der Landeplatz-LärmschutzV (montags bis freitags vor 07:00 Uhr, zwischen 13:00 und 15:00 Uhr, nach Sonnenuntergang). Zudem Ausschluss von Übungs- und Testflügen sowie Probeläufen am Boden von Hubschraubern an Wochenenden sowie feiertags. Es soll zudem überprüft werden, wie Test- und Übungsflüge bei Dunkelheit möglichst reduziert werden und möglichst nicht in der Nacht stattfinden können (z. B. bevorzugt im Winter).
- 2.) Ausschluss von Übungs- und Testflügen von Hubschraubern über oder in direkter Nähe zu Wohngebieten.
- 3.) Regelmäßige Veröffentlichung von Statistiken über Zahl und Dauer von Übungs- und Testflügen der Bundespolizei, aufgeschlüsselt nach Zeitkategorien.
- 4.) Langfristig (teilweise) Verlagerung der bundes- und europaweiten Ausbildung von Hubschrauberpiloten weg vom Standort Hangelar.

Die Verwaltung wird beauftragt, entsprechend Kontakt zur Bundespolizei bzw. übergeordneten Behörden aufzunehmen, um die o. g. Ziele zu verwirklichen und zum aktuellen Sachstand regelmäßig im Rat und seinen Gremien zu berichten.

Begründungen:

Zu A.

Nach wie vor stellen die Lärmemissionen vom Flugplatz Hangelar eine erhebliche Belastung der Bevölkerung in den umliegenden Wohngebieten dar. Die Akzeptanz des Flugplatzes wird durch die Lärmemissionen erheblich beeinträchtigt. Dies zeigt auch die Anwohnerbefragung durch die Universität Bonn, deren Ergebnisse im Rahmenplanungsbeirat am 03.07.2012 vorgestellt wurden. Demnach fühlen sich sehr große Teile der Bevölkerung insbesondere in Meindorf, Ort sowie auf dem Niederberg vom Fluglärm gestört. Dies beeinträchtigt die Lebens- und Wohnqualität in erheblichem Maße.

Der Rat der Stadt Sankt Augustin hat in seinen Sitzungen am 27.07.2009 und am 13.04.2011 zwei grundsätzliche Beschlüsse zum Verkehrslandeplatz gefasst. Letztere bezogen sich jedoch vor allem auf das Flugplatzgelände sowie die Ansiedlung von Betrieben und die daraus folgenden Lärmemissionen. Bezüglich der Umsetzung insbesondere der Prüfaufträge gemäß Ratsbeschluss vom 27.07.2009 gibt es jedoch offenbar noch einigen Handlungsbedarf. Unabhängig davon ist eine Verschärfung der Regelungen für den Flugverkehr aufgrund der geschilderten Problemlage dringend geboten.

- 1.) Verschärfung der LärmschutzV durch die Bezirksregierung Düsseldorf:
Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe B der LärmschutzV kann die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Luftfahrtbehörde selbstständig zusätzliche Einschränkungen an Landeplätzen einführen. So könnten die Standards der „erhöhten Schallschutzanforderungen“ gemäß § 4 LärmschutzV für alle Motorflugzeuge am Verkehrslandeplatz Hangelar verbindlich werden. Die Verwaltung sollte bei der Bezirksregierung Düsseldorf eine entsprechende Regelung beantragen.
- 2.) Verbot von Gyrokokptern:
Als 1999 dem Verkehrslandeplatz Hangelar die Genehmigung zum Betrieb mit Ultraleichtflugzeugen erteilt wurde, geschah dies explizit mit dem Ziel der Lärmreduzierung. Laute Maschinen sollten durch leise propellergetriebene Ultraleichtflugzeuge ersetzt werden. Diese haben einen Lärmgrenzwert von 60 dbA und sind in der Tat leise Flugzeuge. Die Gyrokokopter sind zwar auch Ultraleichtflugzeuge, sind aber erst 2004 in Deutschland zugelassen worden und haben einen Lärmgrenzwert von 66 dbA, sind also doppelt so laut. Trotzdem fliegen sie auf Basis der Genehmigung von 1999 für leise Ultraleichtflugzeuge. Dies ist nach wie vor nicht hinnehmbar. Zudem wurde der Ratsbeschluss im Hinblick auf eine Gyrokokopter-Statistik nach Kenntnis des Antragstellers nach wie vor nicht umgesetzt. Aufgrund der nach wie vor erheblichen Lärmemissionen sollten Gyrokokopter-Flüge nun endlich verboten werden. Mittel bestehen durch die Anwendung der PPR-Regelung (Prior Permission Required) in der Betriebsgenehmigung, deren Anwendung durch Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat beschlossen werden kann. Ebenso könnten die Einstellverträge für die Fluggeräte seitens der Flugplatzgesellschaft gekündigt werden.
- 3.) Einschränkungen Hubschrauberverkehr:
Hubschrauber unterliegen trotz deutlicher Lärmemissionen nicht den Beschränkungen der LärmschutzV. Dadurch sind alle Formen von Hubschrauberflügen während der allgemeinen Betriebszeiten des Verkehrslandeplatzes zulässig. Dies ist für die Bevölkerung nicht nachvollziehbar. Es kommt immer wieder zu Test- und Werkstattflügen während der Mittagszeiten. Ebenso werden Schulungsflüge am Wochenende durchgeführt. Der Hubschrauberverkehr sollte allgemein in den Zeiten der Lärm-

schutzV sowie am Wochenende ausgeschlossen werden. Dies würde die ansässigen Firmen am Verkehrslandeplatz kaum beeinträchtigen, da diese nach eigener Auskunft sowieso nicht am Wochenende oder feiertags aktiv sind. So würde nur eine mittägliche Ruhezeit eingeführt. Betroffen wären hingegen Hubschrauber-Flugschulen sowie externe Anbieter, die zu Rundflügen am Wochenende einladen. Zur Umsetzung des Ziels sollte die Verwaltung bei der Bezirksregierung Düsseldorf aktiv werden. Sofern notwendig sollten die Vertreter des Rates in Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat der Flugplatzgesellschaft beschließen, eine Änderung der Betriebsgenehmigung in diese Richtung bei der Bezirksregierung zu beantragen.

- 4.) Rundflugveranstaltungen für Hubschrauber sind durch nichts zu rechtfertigende Events mit enormen Lärmbelastungen, oftmals von morgens bis abends mit Rundflügen im 15-Minuten-Takt.
- 5.) Flugrouten Hubschrauber:
Es ist nach wie vor nicht erkennbar, ob sich die Hubschrauber am Verkehrslandeplatz an bestimmte Flugrouten halten. Es kommt immer wieder zu Überflügen von Wohngebieten, auch im Rahmen von Test- bzw. Werkstattflügen. Hier sollte die Verwaltung bzw. die Flugplatzgesellschaft bei der Bezirksregierung Düsseldorf vorstellig werden und auf verbindliche Festlegungen drängen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass Hubschrauber eigentlich im Hinblick auf Flugrouten flexibler sind.
- 6.) Verpflichtende Festlegung der An- und Abflugrouten durch Bezirksregierung Düsseldorf:
Nachdem die Platzrunde seitens der Bezirksregierung für verbindlich erklärt wurde, gibt es nach wie vor folgendes Problem: Flugzeuge, die nicht die Platzrunde fliegen, können diese nach dem Start an einem beliebigen Punkt verlassen. Zwar gibt es Empfehlungen, wie nach dem Start zu fliegen ist, diese sind aber nicht verbindlich. Viele Flugzeuge fliegen unnötigerweise die Platzrunde nahe bewohntem Gebiet weiter, obwohl sie über unbewohntem Gebiet aus dieser ausfliegen könnten. Gemäß § 21 a LuftVO kann die Luftaufsichtsbehörde aber auch den Ausflug aus der Platzrunde verbindlich erklären. Die Verwaltung sollte einen entsprechenden Antrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf stellen und so in einem offiziellen Verfahren auf eine Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 27.07.2009 drängen.
- 7.) Transparenz bei Flugbewegungen:
Die jährlich veröffentlichten Statistiken seitens der Flugplatzgesellschaft sind wenig differenziert. Unberücksichtigt bleiben lärmsensible Zeiträume wie beispielsweise das Wochenende oder die Zeiten nach LärmschutzV. Dabei liegen diese Daten grundsätzlich in Form des Hauptflugbuches sowie der Gebührenberechnung vor. Die insgesamt ca. 37.000 Starts (2011, inkl. Segelflüge) werden jedoch nur auf Papier, teilweise sogar nur handschriftlich, erfasst und in riesigen Ordnern abgeheftet. Durch Einführung einer Software würde sich der Arbeitsaufwand der Flugplatzmitarbeiter (für Hauptflugbuch sowie Gebührenberechnung) verringern und gleichzeitig könnte mit wenig Aufwand eine transparente und differenzierte Statistik der Flugbewegungen erstellt werden. Insbesondere vor dem Hintergrund des beschlossenen Verzichts auf Lärmmessstationen könnten diese objektiven Daten einen wesentlichen Beitrag zur Ermittlung geeigneter Maßnahmen zur Lärmreduzierung liefern.

8.) Immissionsschutzrechtliche Prüfung der Gewerbebetriebe:

Die Einordnung von Testläufen von Hubschraubern am Boden ist im Hinblick auf die Lärmemissionen hochproblematisch. Es handelt sich nicht um Flugverkehr, sodass Testläufe am Boden nicht den Einschränkungen der Betriebsgenehmigung oder der LärmschutzV unterliegen. Jedoch wurde in dem Antragsteller bekannten Fällen im Baugenehmigungsverfahren keine Prüfung dieses Gewerbelärms unternommen. Dass Betriebe in unmittelbarer Nähe ohne Einschränkungen Lärm emittieren dürfen, ohne dass dies jemals Gegenstand eines Genehmigungsverfahrens war, ist nicht hinnehmbar. Deshalb sollte die Verwaltung hier eine Prüfung gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis veranlassen. Über den Stand der Ausführung des diesbezüglichen Ratsbeschlusses vom 11.04.2011 ist dem Antragsteller nichts bekannt.

Zu B.

Der Standort der Bundespolizei in Sankt Augustin ist ein wichtiger Arbeitgeber und wichtiger Bestandteil der Stadt. In den letzten Jahren wurde dieser Standort aber auch zum zentralen Ausbildungs- und Übungsstandort für Polizeihubschrauberpiloten ausgebaut (Luftfahrerschule für den Polizeidienst). Mittlerweile findet die Ausbildung aller Hubschrauberpiloten von Bundespolizei und allen Länderpolizeien zentral in Hangelar statt. Hinzu kommen Schulungen für Piloten aus ganz Europa. Es ist nicht ersichtlich, warum dies in einer solchen Intensität in einem dicht besiedelten Raum wie der Region Bonn erfolgen muss. Deshalb sollte von Seiten der Verwaltung darauf hingewirkt werden, langfristig für eine Reduzierung der Flugbewegungen in Hangelar durch eine (teilweise) Verlagerung bzw. Aufteilung auf mehrere Standorte zu sorgen.

Unabhängig davon gelten für die Bundespolizei und ihre Übungsflüge kaum erkennbare Regeln im Hinblick auf Zeiten und Flugrouten. So kommt es immer wieder zu Übungs- und Testflügen über Wohngebieten, oftmals auch zur Mittagszeit oder gar nachts. So sollte die Verwaltung bei der Bundespolizei und übergeordneten Stellen darauf hinwirken, dass allgemeine Ruhezeiten und Tabuzonen auch beim Hubschrauberverkehr der Bundespolizei eingeführt werden. Eine transparente Statistik soll die Einhaltung überprüfen.

gez. Martin Metz

gez. Karl Stiefelhagen