

FLUGPLATZGESELLSCHAFT HANGELAR mbH



STRATEGIEPAPIER FÜR DEN FLUGPLATZ HANGELAR

Sankt Augustin, im November 2013

Strategiepapier für den Flugplatz Hangelar



Gliederung

1. Vorgehensweise und Methodik
2. Präambel und Leitbild/Vision
3. Cluster 1: Wirtschaft, Nutzerstruktur und Liegenschaften
 - 3.1. Wirtschaft
 - 3.2. Nutzerstruktur
 - 3.3. Liegenschaften
 - 3.4. Struktur und Personelle Ausstattung der Gesellschaft
4. Cluster 2: Mensch und Umwelt
 - 4.1. Emissionen und Immissionen
 - 4.2. Naturschutz
 - 4.3. Erholung
5. Cluster 3: Öffentlichkeitsarbeit, Medienpräsenz, Kultur und Veranstaltungen
 - 5.1. Öffentlichkeitsarbeit
 - 5.2. Kultur und Veranstaltungen
6. Cluster 4: Übergeordnete Planungen und Weiterentwicklung des Flugplatzes
7. Ausblick und weiteres Vorgehen

1. Vorgehensweise und Methodik

Das vorliegende Strategiepapier ist das Resultat einer Arbeitsgruppe, die aus der Mitte des Aufsichtsrates heraus gebildet wurde. Ihr gehörten an:

- Helmut Joisten, Vorsitzender des Aufsichtsrates
- Jürgen Braun, Stadt Bonn
- Michael Jäger, Rhein-Sieg Kreis
- Rainer Gleß, Stadt Sankt Augustin sowie Geschäftsführer des Flugplatzes
- Dirk Wittkamp, Fliegergemeinschaft Hangelar
- Walter Wiehlputz, Geschäftsführer des Flugplatzes
- Jürgen Unterberg, Betriebsleiter des Flugplatzes.

Das Strategiepapier dient als Entscheidungsgrundlage für den Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung der Flugplatzgesellschaft. Die Reihenfolge der aufgeführten Einzelmaßnahmen entspricht nicht zwingend der subjektiven Wahrnehmung des Lesers über ihre jeweilige Bedeutung, sondern ist ohne Gewichtung und Wertung in dieser Weise aufgeführt. Vielmehr ist die Art der Gliederung und der Herangehensweise der klassischen Methodologie der Stadt- und Regionalplanung entnommen. Das heißt, nach einer ersten kurzen Problemumschreibung wird in der Präambel das Leitbild benannt. In den nachfolgenden Kapiteln wird dieses auf die strategischen Ziele heruntergebrochen und diese dann in weitere operative Ziele verfeinert.

Das bedeutet, dass dieses Strategiepapier ein konkretes Zielsystem beinhaltet, das in dieser Form die spätere Arbeit der Verantwortlichen auch um einiges messbarer gestalten wird. Dies hat zur Konsequenz, dass dieses Papier von den Gesellschaftern und Mitgliedern des Aufsichtsrates auch mitgetragen und beschlossen werden muss.

2. Präambel und Leitbild/Vision

Der Verkehrslandeplatz Bonn/Hangelar, gemeinhin und zur Vereinfachung im Folgenden „Flugplatz Hangelar“ genannt, ist der älteste in Betrieb befindliche Verkehrslandeplatz Deutschlands. Hier startete Fritz Pullig 1909 erfolgreich seine ersten Flugversuche.

Seit dieser Zeit wurde der Flugplatz kontinuierlich zu einem Schwerpunktlandeplatz für motorisierte und nicht-motorisierte Flugzeuge weiterentwickelt. Im 2. Weltkrieg war der Flugplatz ein primäres Ziel für Luftangriffe alliierter Luftflottenverbände. Erst im Jahr 1955 konnte der Flugbetrieb wieder uneingeschränkt aufgenommen werden, wobei der Flugplatz schnell wieder zu einem beliebten Start- und Zielpunkt für den Luftverkehr kleinerer Maschinen wurde. Mit 105.628 Starts und Landungen im Jahr 1971 erreichte die Frequentierung des Flugplatzes seinen Höhepunkt.



Abb. 18: Fritz Pullig
Fritz Pullig

Von einer derartigen Größenordnung ist der Flugplatz im Jahre 2013 weit entfernt. Bis heute sind die Starts und Landungen gegenüber den 60er und 70er Jahren um etwa 40 % gesunken. Ursächlich hierfür sind wohl vor allem individuelle und wirtschaftliche Gründe, welche das Fliegen für den Einzelnen immer unerschwinglicher machen.

Insoweit steht die Entwicklung in Hangelar ganz im Zeichen ähnlicher Trends anderer Flugplätze, die ebenso vielfach Rückgänge und in zunehmendem Maße auch daraus resultierende wirtschaftliche Schwierigkeiten zu verzeichnen haben. Aber auch die Diskussionen um den Flugplatz wegen potenzieller Geräuschbeeinträchtigungen von Teilen der regionalen Bevölkerung reißen trotz der geringer werdenden Zahl an Starts und Landungen nicht ab.



Graf Zeppelin, Ostern 1930

Beides führt dazu, dass sich die Verantwortlichen des Flugplatzes, also die Gesellschafter, der Aufsichtsrat sowie die Geschäftsführung einem Paradigmenwechsel gegenübersehen, der ein Umdenken in der strategischen Ausrichtung und der operativen Arbeit für den Flugplatz erforderlich macht.

Dabei gilt der Flugplatz Hangelar als ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal der Region und ist trotz der Diskussionen um das Wohl und Wehe seiner Zukunft ein unverzichtbarer Bestandteil der regionalen Identität, Wirtschaft und Struktur. Im Stadtteil Hangelar der Stadt Sankt Augustin wurden Straßen und Plätze nach historischen Personen der Flugpionierzeit benannt. Der Flugplatz selbst bietet einer Reihe von hochtechnisierten und traditionsreichen Unternehmen sowie zahlreichen Vereinen aus dem Bereich des Flugsports Möglichkeiten zur Entfaltung und ist Zielort für viele erholungssuchende Bürgerinnen und Bürger der Region. Dies alles zeigt deutlich die große Relevanz des Flugplatzes für die regionale Identität. Nicht zuletzt aus diesem Grund setzt sich die Flugplatzgesellschaft auch aus drei Gesellschaftern mit öffentlich-rechtlichem Hintergrund zusammen. Hierzu gehören der Rhein-Sieg-Kreis, die Bundesstadt Bonn sowie die Stadt Sankt Augustin. Hinzu kommt die Fliegergemeinschaft als vierter Gesellschafter.

Eine Neuausrichtung der strategischen Ziele sowie des operativen Geschäftes kann aus den vorgenannten Gründen nur unter dem Präjudiz erfolgen, dass sich die Verantwortlichen in allererster Linie zum Flugplatz Hangelar bekennen und in diesem Kontext auch weiterhin bereit sind, ihre Kraft und ihre Funktion zur Sicherung seiner Existenz einzusetzen.

So gilt es, die Attraktivität des Flugplatzes Hangelar für das Fliegen herauszustellen, damit die Flugbewegungszahlen, besonders für Flächenflieger, auf den Zahlen der Jahre 2010/2011 stabilisiert werden.

Gleichwohl bedeutet der oben angesprochene Paradigmenwechsel, also die Änderung der wirtschaftlichen Vorzeichen, dass es erforderlich wird, unternehmerisches Handeln zugunsten nachhaltigeren Wirtschaftens neu zu definieren. Ebenso scheint

es notwendig zu sein, den ernsthaften Versuch zu starten, die Akzeptanz des Flugplatzes durch klare und wahrnehmbare Signale in der Öffentlichkeit zu steigern. Erste Anzeichen dieser Art gab es in der Vergangenheit bereits, doch war die Beteiligung der Öffentlichkeit in diesem Zusammenhang allzu defensiver Natur.

So kann demnach die künftige Strategie für den Flugplatz nur durch das folgende Leitbild getragen werden:

Leitbild/Vision

Der Flugplatz Hangelar ist unverzichtbarer und identitätsstiftender Bestandteil der Region. Sein Erhalt ist zu sichern. Seine Modifizierung und Weiterentwicklung soll im Kontext wirtschaftlicher Solidität erfolgen. Erklärtes Ziel ist es hierbei auch, die Flugbewegungszahlen zu stabilisieren und durch gezielte Maßnahmen zur weiteren Minimierung von Geräuschemissionen eine größere Akzeptanz in der regionalen Bevölkerung zu erreichen. Gleichzeitig müssen Natur-, Landschafts- und Artenschutz wichtige Kriterien bei allen Entscheidungen sein.

3. Cluster 1: Wirtschaft, Nutzerstruktur und Liegenschaften

Die wirtschaftliche Entwicklung der Flugplatzgesellschaft verhält sich in den letzten Jahren regressiv. Hauptursache dieser Entwicklung ist die stetig abnehmende Zahl an Starts und Landungen, die üblicherweise den Hauptanteil auf der Einnahmenseite ausmacht. Weitere wichtige wirtschaftliche Standbeine sind Pachteinahmen für Unterstellplätze sowie der Treibstoffverkauf. Auch letzteres verhält sich angesichts der sinkenden Zahl an Starts und Landungen rückläufig. Dem gegenüber stehen Ausgaben für Sachmittel und Personal, die trotz anhaltend dünner Personaldecke gestiegen sind. Der Fortfall der Luftaufsicht und die Übernahme der hiermit verbundenen Flugleitertätigkeiten ist hierbei von besonderer Bedeutung.



Luftbild, März 2012

Für außerordentliche, aber gleichsam erforderliche Aufwendungen wie etwa die Instandsetzung von gesellschaftseigenen Hallen konnten bzw. mussten für die nächsten Jahre Rückstellungen gebildet werden. Weitere Rückstellungen werden ggfls. für die Abarbeitung behördlicher Auflagen erforderlich sein, die sich analog zur sich permanent ändernden Gesetzeslage möglicherweise erheblich ändern werden. Diese resultieren nicht etwa nur aus dem Luftverkehrsrecht, sondern auch aus dem Wasser-, Umwelt- und dem Bauordnungsrecht.

In engem Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen Wohlergehen des Flugplatzes steht dessen Nutzerstruktur. Diese hat sich in den letzten Jahren erheblich verändert. Im Grunde können heute 5 Gruppen unterschieden werden. Zum einen die Nutzer von Motorflugzeugen, die im Grunde das ganze Jahr über den Flugplatz nutzen. Die zweite Gruppe besteht aus den Segelfliegern, die sich vor allem an den Wochenenden der wärmeren Jahreszeiten auf dem Platz aufhalten. Die dritte Gruppe besteht aus den Hubschraubern, die den Platz für Wartungsflüge sowie für Rundflüge benötigen. Noch relativ neu sind die Gyrocopter, deren Anzahl auf 7 Stück am Platz begrenzt ist und die sich z. Zt. auf 3 Gyrocopterschulen und 2 Privateigentümer verteilen. Als letzte Gruppe gelten nicht am Platz ansässige Unternehmen, die den Platz für fliegerische Aktivitäten aller Art nutzen. Zu beachten ist hierbei, dass auch die letztgenannten drei Nutzergruppen zum Gebührenaufkommen und damit zur wirtschaftlichen Situation beitragen. Die Identität des Flugplatzes liegt hingegen eher in seiner Nutzung als Landeplatz für Flugzeuge.

Das Areal des Flugplatzes befindet sich im Besitz der Bundesrepublik Deutschland, von der die Flugplatzgesellschaft das Gelände gepachtet hat, das sie zur Sicherung des Flugbetriebes benötigt. Dieser Pachtvertrag ist ausgelaufen und verlängert sich ohne Kündigung jeweils um ein Jahr.

Zur Zeit wird zwischen der Flugplatzgesellschaft und dem Bund über einen neuen langjährigen Pachtvertrag verhandelt. Bis zum Abschluss der Verhandlungen besteht der alte Pachtvertrag unverändert weiter. Damit gelten also die Kautelen im Hinblick auf die Höhe der Pachten und die Größe der von der Flugplatzgesellschaft benötigten Fläche unvermindert fort.

Kernsatz

Einer der Schlüssel für das Wohlergehen des Flugplatzes ist die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flugplatzgesellschaft. Unternehmerisches Disponieren – egal in welcher Weise und in welchem Umfang - wird erst möglich durch Verbesserungen auf der Einnahmeseite. Diese wiederum ist erheblichen Schwankungen unterworfen, auf welche die Gesellschaft nur bedingt Einfluss hat.

Strategisches Ziel

Erhöhung der Einnahmen in einem sozialverträglichen und unternehmerfreundlichem Maße sowie Generieren weiterer, bzw. anderer Einnahmequellen. Hierbei ist die Identität des Flugplatzes zu berücksichtigen. Verhandlungen mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben werden in diesem Kontext geführt.

3.1. Wirtschaft

Den wichtigsten Handlungsfeldern Start- bzw. Landegebühren, Pachten und Treibstoffverkauf ist weiterhin besonderes Augenmerk zu widmen. Einerseits gilt es, die Gebühren dergestalt zu erhöhen, dass die Einnahmeseite gestärkt wird, ohne dass dadurch der Flugplatz an Attraktivität einbüßt. Andererseits sollte das Instrument Gebührenerhöhung im Sinne einer Flexibilisierung angewandt werden, um neben der Steigerung der Gebühreneinnahmen auch Umwelteffekte erzielen zu können. Daneben wird es aber erforderlich sein, die Bemühungen zu intensivieren, auch andere Einnahmequellen zu generieren, ohne dabei die Identität des Flugplatzes aus den Augen zu verlieren.

Operative Ziele

- Steigerung der Attraktivität des Flugplatzes, um die Flugbewegungen auf den Zahlen der Vorjahre zu stabilisieren
- Stärkere Differenzierung der Start und Landegebühren im Hinblick auf potenzielle Geräuscentwicklungen mit dem Ziel, stärker emitierende Fluggeräte monitär stärker zu belasten
- Generelle Erhöhung der Gebühren auf ein noch zu ermittelndes, unterhalb der Toleranzschwelle liegendes Maß
- Erhöhung der Pachten auf ein noch zu ermittelndes unterhalb der Toleranzschwelle liegendes Maß
- Generieren anderer Möglichkeiten zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage (z.B. Photovoltaik, energetische Eigenversorgung)
- Ggfls. Größeres finanzielles Engagement der Gesellschafter („Umweltbonus“ o.ä.)
- Anpassung der Gebühren der Bundespolizei aufgrund veränderter Verhältnisse

3.2. Nutzerstruktur

Jenseits der Frage der wirtschaftlichen Entwicklungspotenziale stellt sich die Frage nach der derzeitigen und künftigen Struktur der Nutzer des Flugplatzes. Diskutabel ist hierbei vor allem der Diskussionspunkt, inwieweit neben den Nutzern, welche der Kernkompetenz des Flugplatzes entsprechen (Segelflieger und Motorflieger), mit den Segmenten „Hubschrauber und Gyrocopter“ umzugehen ist.

Zu beachten ist hierbei, dass auch diese Nutzergruppen zum Gebührenaufkommen beitragen und diese insoweit auch potenziell in der Lage sind, zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation beizutragen. Was die Durchführung von externen Veranstaltungen anbelangt, so ist darauf hinzuweisen, dass der Flugplatz grundsätzlich der Betriebspflicht unterliegt und hier kaum Steuerungsmöglichkeiten bestehen.



Kernkompetenzen am Flugplatz

Operative Ziele

- Reduktion auf die Kernkompetenzen des Flugplatzes. Prioritäre Betrachtung von Segelfliegern und Motorfliegern
- Unterstützung von unternehmerischen Aktivitäten, welche die Stärkung dieser Kernkompetenzen mit sich bringen
- Keine weiteren neuen Hubschrauberwerften
- Keine Gyrocopterwerften
- Keine weitere Vermietung von Standplätzen an Gyrocopter
- Vorhandene Pachtverträge für Abstellplätze von Gyrocoptern nicht erneuern bzw. übertragen
- Alle vorhandenen Betriebe genießen ansonsten progressiven Bestandsschutz
- Ansiedlung von flugplatzaffinem Gewerbe
- Ansiedlung von nicht-flugplatzaffinem Gewerbe
- Einschränkung: Neuansiedlung von Betrieben (flugplatzaffinen wie nicht-flugplatzaffinen) soll grundsätzlich nur möglich sein, wenn deren Umweltverträglichkeit im Wege von Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden kann
- Externe Veranstalter werden darauf hingewiesen, dass auf einen „störungs-freien“ Betrieb Wert gelegt wird
- Ansiedlung von Hotellerie und gastronomischen Betrieben

3.3. Liegenschaften

Der Pachtvertrag mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (kurz: BIMA) steht zur Zeit für eine Verlängerung an, wobei aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen (Kampfmittel, Naturschutz, generelle Diskussionen um den Platz) günstigere Konditionen als bisher gegeben anzustreben sind. Grundsätzlich ist auch ein Kauf des Geländes in Erwägung zu ziehen.

Operative Ziele

- Verhandlungen über die Fortführung des Pachtvertrages bzw. den Abschluss eines neuen Pachtvertrages forcieren
- bei der BIMA die Vorstellungen über den Verkauf des Geländes an die Gesellschaft, ggfls. auch an einen der Gesellschafter abfragen

3.4. Struktur und personelle Ausstattung der Gesellschaft

Die Gesellschaft hat 2 ehrenamtlich arbeitende Geschäftsführer. Zur Abwicklung der Kernaufgaben (Sicherstellung des Flugbetriebes sowie Bewirtschaftung des Geländes) der Gesellschaft ist diese derzeit mit einer ausreichenden Mitarbeiterstruktur belegt. Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bewegt sich in diesem Kontext hingegen auf niedrigem Niveau, kann aber noch als ausreichend betrachtet werden. Kommen hingegen weitere Aufgaben hinzu, läuft die Gesellschaft Gefahr, nicht nur den zusätzlichen Belastungen nicht mehr standhalten zu können, sondern

darüber hinaus auch die Kernaufgaben nicht mehr in der gebotenen Sorgfalt abwickeln zu können.

Bei Arbeitsaufträgen aus der Mitte des Aufsichtsrates heraus soll insoweit immer die Leistungsfähigkeit der ausführenden Ebene betrachtet werden. Daher kann demnach nur der primäre Gesellschaftszweck im Vordergrund stehen, also der Vollzug des sicheren Betriebes des Flugplatzes Hangelar im Rahmen der ihm gesetzlich zugewiesenen Aufgabe – die sich im Übrigen stark von der Aufgabe der Oberen Luftfahrtbehörde unterscheidet. Die vorhandenen Mitarbeiter wurden ausschließlich zu diesem Zweck eingestellt und sind auch hierfür ausgebildet.



Sandbiene

Andere Aufgaben sind (bis dato) offiziell nicht umschrieben und allenfalls freiwilliger Natur. Dieser Spagat zwischen dem Vollzug der gesetzlichen Aufgaben einerseits und wünschenswerten freiwilligen Aktivitäten andererseits ist in den letzten Jahren zunehmend schwieriger geworden. Vor allem die andauernden Diskussionen um den Flugplatz Hangelar haben seitens der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht nur ein nicht zu unterschätzendes psychologisches Moment, sondern führen in der

Praxis auch zu Mehrbelastungen, welche die vorhandenen Kapazitäten mitunter weit übersteigen. Auch in dieser Hinsicht muss sich die Flugplatzgesellschaft über ihr Selbstverständnis (!) klar werden.

Operative Ziele

- Klare Abgrenzung zwischen den Aufgaben der Flugplatzgesellschaft und hoheitlichen Aufgabenträgern wie etwa der Bezirksregierung Düsseldorf
- Beschränkung der Arbeiten der Gesellschaft auf den primären Gesellschaftszweck
- Arbeitsaufträge, welche jenseits des Kerngeschäftes erfolgen, nur dann, wenn Personalkapazitäten hierfür bereit stehen bzw. bereitgestellt werden können

4. Cluster 2: Mensch und Umwelt

Der Flugplatz Hangelar steht nach wie vor im Fokus der Diskussionen um Geräuschemissionen durch den Flugbetrieb. Die Gesellschaft bemüht sich seit einigen Jahren um eine klare Deskription der ihr gegebenen Handlungsmöglichkeiten, aber auch um die Grenzen, die vor allem unter Betrachtung von Zuständigkeiten, gesetzlichen Regelungen und behördlichen Auflagen eine entscheidende Rolle spielen. Auch die Erwartungshaltungen kommunalpolitischer Mandatsträger an die Flugplatzgesellschaft stellen eine ausgeprägte dynamische Komponente dar. Auch wenn in der Gesellschaft bzw. seinem Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung scheinbar ein ausgeprägtes Verständnis über gesetzlich gegebene Aufgabenteilungen vorherrscht, so scheint es dennoch erforderlich zu sein, die Abgrenzung der Gesellschaft zu übergeordneten Aufgabenträgern in Bezug auf Zuständigkeiten usw. rechtgutachterlich

beleuchten zu lassen. Das Ergebnis sollte auch in geeigneter Weise extern kommuniziert werden. Ein derartiges Rechtsgutachten soll auch die Auswertung unterschiedlicher gerichtlicher Urteile und Gutachten zum Inhalt haben.

Aktivitäten zur weiteren Verminderung von Geräuschemissionen sollen ganz im Sinne einer „guten Nachbarschaft“ weiter intensiviert werden. Da, wo der Gesellschaft Grenzen gesetzt sind, scheint es erforderlich zu sein, im Dialog mit den Nutzern und Nutzergruppen weitere Möglichkeiten zur Verminderung von Belastungen auf einer freiwilligen Basis auszuloten. Dieser Appell an die unternehmerische Verantwortung einzelner Betriebe und dessen Resonanz soll ebenfalls extern kommuniziert werden.

Eine ganze Reihe von Operativen Zielen sind bereits im Kapitel 4, Cluster 1, beleuchtet worden. An dieser Stelle soll auf das Selbstverständnis des Flugplatzes im Hinblick auf umweltstrategische Gesichtspunkte eingegangen werden.

Des weiteren befindet sich der Flugplatz nicht nur etwa räumlich in einer ökologisch hochwertigen Lage, sondern auch funktional. Erst die Bewirtschaftung des Flugplatzgeländes der letzten Jahrzehnte machte es möglich, dass ein sog. Biotop nach § 62 LG NW mit seinen ausgeprägten Heidenelkenfluren erhalten und ausgebaut werden konnte. Die ökologische Vielfalt der Hangellarer Heide, aber auch anderer natürlicher Strukturen, die damit einhergeht, darf keinesfalls aus den Augen verloren werden, damit Mensch und Natur in symbiotischer Eintracht von diesem Refugium profitieren. Der Flugplatz Hangelar hat hier eine zentrale Aufgabe.

Hierbei muss auch deutlich darauf hingewiesen werden, dass die großen zusammenhängenden schutzwürdigen und geschützten Flächen nur durch den Betrieb des Flugplatzes und die Bewirtschaftung entstanden und auf Dauer auch nur durch eine Bewirtschaftung durch die Flugplatzgesellschaft zu erhalten sind.



Heidenelkenfluren



Extensive Beweidung

Auch im Hinblick auf die Bedürfnisse der erholungssuchenden Bevölkerung ist der Flugplatz von großer Bedeutung, was sich vor allem an der Frequentierung des Geländes an den Wochenenden zeigt.

Kernsatz

Der Flugplatz Hangelar steht im Fokus öffentlicher Aufmerksamkeit. Teile der Bevölkerung empfinden die Geräuschemissionen, die vom Flugplatz ausgehen, mindestens als belästigend. Dabei ist der Flugplatz ein wichtiger Initiator für den Erhalt einer vielfältigen Naturkulisse und stellt für Erholungssuchende von nah und fern einen unverzichtbaren Kristallisationspunkt dar. Der Flugplatz Hangelar sieht sich als Bestandteil einer Kernsymbiose, also einer großen Schnittmenge zwischen den unterschiedlichen Ambitionen, die es im Sinne von mehr Akzeptanz zu vergrößern gilt.

Strategisches Ziel

Weitere Reduzierung von Geräuschemissionen im Rahmen des wirtschaftlich Verträglichen und im Sinne der Aufrechterhaltung des Gesellschaftszweckes. Der Flugplatz Hangelar bleibt wichtiges Ausflugsziel. Insoweit werden Maßnahmen Dritter, welche die Attraktivität des Flugplatzes steigern, unterstützt. Auch die ökologische Vielfalt des gesamten Areals am und um den Flugplatz wird weiter gefördert.

4.1. Emissionen und Immissionen

Unabhängig von der Frage, inwieweit geltende Richtwerte nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz durch den vom Flugplatz Hangelar ausgehenden Flugbetrieb eingehalten werden, fühlen sich eine Reihe von Bürgerinnen und Bürger der Region durch Geräuschemissionen belästigt, wenn nicht gar beeinträchtigt. In der Luftverkehrskonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen ist der Flugplatz Hangelar als Schwerpunktlandeplatz für den Luftverkehr dargestellt und obliegt daher einer landesweiten Zielsetzung, der sich die Betreiber des Flugplatzes zu unterwerfen haben. Dies bedeutet, dass sich die Regulierungs- bzw. Deregulierungsmöglichkeiten der Flugplatzgesellschaft auf den Betrieb „am Boden“ beschränken. Auf den Flugbetrieb hat die Gesellschaft keinen Einfluss, dessen Abläufe unterliegen der Aufsicht der Bezirksregierung als Obere Luftfahrtbehörde.



Gleichwohl gibt es eine Reihe von Möglichkeiten, auf die Nutzer Einfluss zu nehmen. Im Kapitel 4, Cluster 1, wurde bereits eine Reihe von möglichen Maßnahmen skizziert. Daneben sollte die Kommunikation mit den Nutzern des Platzes intensiviert werden mit dem Ziel, einerseits an die Verantwortung des Einzelnen im Sinne eines erforderlichen individuellen Beitrages für mehr Umweltschutz zu appellieren.

Andererseits geht es darum, individuelle Interessen der Nutzer nicht gänzlich zu negieren, denn unternehmerisches Handeln der Flugplatzgesellschaft muss immer auch auf ihre Kunden ausgerichtet sein. Das Ziel wäre demnach zum einen, die Kunden des Flugplatzes „willkommen zu heißen“, zum anderen aber, an deren Verantwortungsbewusstsein zu appellieren.

Operative Ziele

- Progressiver Bestandsschutz vorhandener hubschrauberaffiner Betriebe im Rahmen der bauordnungsrechtlichen und planungsrechtlichen Möglichkeiten
- Bestandsschutz vorhandener Gyrocopterbetriebe
- Hinwirken auf Nachrüsten von am Platz stationierter Fluggeräte im Hinblick auf verbesserten Lärmschutz
- Appell an vorhandene Betriebe zur Wahrnehmung ihrer unternehmerischen Verantwortung gegenüber der Öffentlichkeit
- Weiterhin aktive Teilnahme im Lärmschutzbeirat
- Ausloten weiterer Möglichkeiten zur Verringerung der Geräuschbelastung
- Gesprächsplattform mit Vereinen und Unternehmen

4.2. Naturschutz

Der Flugplatz Hangelar ist geprägt durch das Vorhandensein einer Reihe ökologisch hochwertiger biomorphologischer Einheiten. Diese tangieren den Flugplatz entweder unmittelbar oder sie liegen außerhalb des Geländes, aber in einem engeren räumlichen Verflechtungsbereich.

Zu nennen ist vor allem das nach § 62 des Landschaftsgesetzes als gesetzlich geschütztes Biotop eingestufte Gelände der Hangelarer Heide. Diese befindet sich im nördlichen Bereich des Flugplatzgeländes, zieht sich aber bis in den Kernbereich des Geländes, nämlich unmittelbar bis zur sogenannten „Besucherwiese“. Erst durch die Bewirtschaftung dieses Biotops schafft die Gesellschaft die Voraussetzungen für den Erhalt und die Weiterentwicklung dieses Biotops. Darüber hinaus setzte sich die Flugplatzgesellschaft erfolgreich dafür ein, dass eine Reihe von landschaftsökologischen Ausgleichsmaßnahmen, die im Zuge baulicher Maßnahmen erforderlich wurden, zur Erweiterung dieses Biotops genutzt wurden.



Heidenelke

Darüber hinaus befindet sich südlich der Richthofenstraße das ehemalige Übungsgelände der Bundespolizei. Hier ist ebenfalls ein ökologisch hochwertiger Bereich verortet, der sich durch das Vorhandensein des dortigen Sandmagerrasens durch eine zumindest potenziell hochwertige Flora und Fauna auszeichnet.

Die Flugplatzgesellschaft hat das Selbstverständnis, dass sich der Flugplatz im Bereich der „ökologischen Drehscheibe Hangelar

Heide“ befindet und von daher auch weiterhin einen wichtigen Beitrag leisten soll, um der hier erforderlichen Symbiose zwischen Mensch und Natur gerecht zu werden.

Operative Ziele

- Weiterhin intensive Bewirtschaftung der Hangelarer Heide mit dem Ziel des Erhalts und der Weiterentwicklung des Biotops
- Landschaftsökologische Ausgleichsmaßnahmen für Baumaßnahmen am Flugplatz unmittelbar vor Ort
- Kooperation mit der Stadt Sankt Augustin in Bezug auf Ausgleichsmaßnahmen für andere Baumaßnahmen in der Stadt; ggfls. Ausweitung der Kooperation mit der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

4.3. Erholung

Der Flugplatz Hangelar ist seit jeher ein beliebtes Ziel für erholungssuchende Bürgerinnen und Bürger aus der Region. Vor allem in den wärmeren Jahreszeiten nutzen Familien, Radfahrer, Sportler u.v.a. die Möglichkeiten, die das Gelände des Flugplatzes bietet. In infrastruktureller Hinsicht jedoch ist am Flugplatz einiges verbesserungsbedürftig. Die Wegebeziehungen sind zwar vorhanden, in Teilen aber ergänzungs- bzw. ausbesserungsbedürftig. So ist der Zustand der Richthofenstraße nach wie vor miserabel, obwohl die Flugplatzgesellschaft und die Stadt Sankt Augustin die Eigentümerin der Straße, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (kurz: BIMA) mehrfach gebeten haben, hier für Abhilfe zu sorgen. Entsprechende Zusagen aus dem Hause der BIMA wurden bis zum heutigen Tage (Stand 04.10.2013) nicht eingehalten (!).

Operative Ziele:

- Aufrechterhaltung und Erweiterung des gastronomischen Angebotes am Flugplatz
- Gespräche mit den für eine Nachbesserung der Erschließung zuständigen Körperschaften
- Gesprächsplattform mit den Nutzern des Platzes mit dem Ziel, weitere Angebote für Erholungssuchende zu generieren

5. Cluster 3: Öffentlichkeitsarbeit, Medienpräsenz, Kultur und Veranstaltungen

Die Öffentlichkeitsarbeit am Flugplatz, aber auch durch die Gesellschaft selbst, ist in vielerlei Hinsicht defizitär. Die Grundausrichtung ist eher defensiver Natur. Nach der Devise „Abwarten und Reagieren“ sind viele Dinge, die in mancherlei Hinsicht einen positiven Grundgehalt beinhalten, entweder gar nicht oder zu spät nur als Reaktion auf eine Anfrage oder in einem falschen Zusammenhang in die Öffentlichkeit transportiert worden. Dies sind in aller Regel Sachverhalte, die aus der Lärmschutzproblematik resultieren. Hierzu zählen aber auch unternehmerische Leistungen und Investitionen, die eigentlich aus einer gemeinwesenorientierten Grundhaltung

einzelner Betriebe stammen, was allerdings vom eigentlichen Empfänger, also der Öffentlichkeit, wenig bis gar nicht registriert wurde.

Die Ursache hierfür ist sicherlich, dass weder eine kleine Gesellschaft wie die Flugplatzgesellschaft Hangelar noch die am Platz ansässigen Unternehmen und Vereine über eine professionelle Public Relations Abteilung verfügen. Dies wird für die Zukunft kaum ausgeräumt werden können. Allerdings sollte es gelingen, die Kommunikation zwischen den einzelnen Akteuren am Flugplatz dergestalt zu intensivieren, dass auf der Grundlage einer noch zu bildenden Gesprächsplattform eine gemeinsame und daher gebündelte Außendarstellung entsteht. Auf diese Weise sollte es möglich sein, sich ggfls. auch externen Sachverstand einzukaufen, so denn die Beteiligten einer solchen Plattform dies für nötig erachten.

Dies alles ist umso bedauerlicher, da doch eigentlich festgestellt werden kann, dass der quantitative Grad der Leistungen, Bemühungen und Aktivitäten recht umfangreich ist. Seien es Veranstaltungen mit dem Etikett der Gemeinnützigkeit, individuelle Hilfestellungen, Maßnahmen für einen verbesserten Schallschutz oder was auch immer. Allzu oft muss leider konstatiert werden:

Diese Bemühungen werden von der Öffentlichkeit oft nicht angenommen, nicht registriert oder falsch verstanden. Dies ist eindeutig ein Problem der Kommunikation, was nur durch eine bessere Kommunikation ausgeräumt werden kann.

Kernsatz

Präjudiz einer grundsätzlichen Neuausrichtung der Öffentlichkeit am Flugplatz ist die Abkehr von einer eher defensiven Öffentlichkeitsarbeit hin zu einer wesentlichen offensiveren. Dabei sollen aber nicht nur Art und Umfang der Pressearbeit o.ä. im Vordergrund stehen. Vielmehr geht es darum, die unternehmerischen Aktivitäten auf alle möglichen denkbaren Bereiche des öffentlichen Lebens auszuweiten, etwa auf die Kultur und den Sport.

Strategisches Ziel

Neuausrichtung und Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit und Ausdehnung der unternehmerischen Aktivitäten auf andere Bereiche, wie dem der Kultur oder des Sports. Gründung einer „Gesprächsplattform“ mit den Nutzern des Platzes, also den Vereinen und den Unternehmen zur Bündelung der Kräfte und für eine gezielte, gemeinsame Außendarstellung.

5.1. Öffentlichkeitsarbeit und Medienpräsenz

Die Palette dessen, was eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit leisten kann, ist doch recht überschaubar. Die geeignetsten Medien sind vor allem Presse, Funk und Fernsehen sowie die Fachverbände mit deren Fachzeitschriften. Doch auch darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten, den Empfänger, also eine möglichst breit gestreute Öffentlichkeit, zu erreichen. Auch durch Bannerflüge können Informationen gut transportiert werden.

Wichtig aber hierbei ist dreierlei: Erstens muss im Vordergrund eine größere Informationsdichte für einen noch größeren Empfängerkreis stehen. Die Medien, die hierfür zur Verfügung stehen, sind zwar überschaubar, die Möglichkeiten zur Informationsverbreitung je nach Phantasie aber recht vielfältig. Da hierfür aber zweitens erhebliche Personalkapazitäten erforderlich sind, wird es erforderlich sein, seitens der Gesellschaft auch die anderen Akteure in die Arbeit einzubinden, die an einer besseren Wahrnehmung des Flugplatzes in der Öffentlichkeit interessiert sind, nämlich Unternehmen und Vereine. Schließlich und drittens darf nicht aus den Augen verloren werden, dass Öffentlichkeitsarbeit auch dergestalt organisiert werden muss, dass die Öffentlichkeit einen besseren Einblick in die Zuständigkeiten, Restriktionen und Zwänge der Gesellschaft gewinnen kann.

Operative Ziele

- Bessere Pressearbeit/Außendarstellung des Flugplatzes gegenüber der Öffentlichkeit
- Besseres Verständnis der Öffentlichkeit wecken im Hinblick auf Zuständigkeiten, Zwänge und Restriktionen der Gesellschaft
- Bildung einer Gesprächsplattform mit den anderen am Platz Aktiven, also den Vereinen und den Unternehmen
- Ggfls. Beratung durch Medienspezialisten

5.2. Kultur und Veranstaltungen

Zur stärkeren Wahrnehmung des Flugplatzes in seiner Eigenschaft als unverzichtbarer Bestandteil der Region ist es wichtig, ihn stärker als bisher als Unternehmen, Institution, Ideengeber für kulturelle und caritative Veranstaltungen, kurz: also als gesellschaftliche Institution wahrzunehmen. Hierzu ist es erforderlich, idealerweise gemeinsam mit den Vereinen und Unternehmen mehr Energie für gesellschaftliche und kulturelle Aktivitäten aufzuwenden. Eine derartige Neuausrichtung soll zu mehr Akzeptanz der Bevölkerung und einer größeren Identifikation der Nutzer mit „ihrem“ Flugplatz führen.



100-jähriges Jubiläum des Flugplatzes

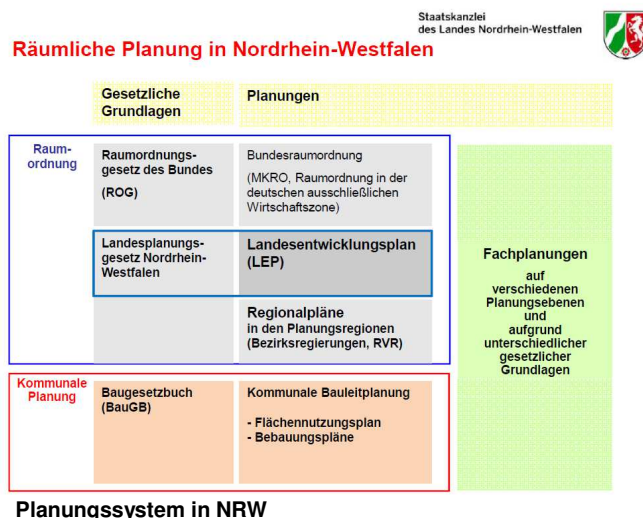
Operative Ziele

- Gesprächsplattform mit den Nutzern des Platzes (Task Force und Ideenbörse für mögliche Veranstaltungen)
- Zusammenarbeit mit Hochschule, anderen Institutionen und Körperschaften intensivieren
- Ggfls. Beratung durch Medienspezialisten

6. Cluster 4: Übergeordnete Planungen und Weiterentwicklung des Flugplatzes

Der Flugplatz Hangelar ist bei allen Überlegungen zu dessen Weiterentwicklung auf der Grundlage neuer Strategien und Zielen dem Diktat übergeordneter Planungen unterworfen.

Auf der Ebene des Landes Nordrhein Westfalen ist in diesem Zusammenhang der Landesentwicklungsplan zu nennen, der sich zur Zeit in der Neuaufstellung befindet und seitens der Landesregierung ins Verfahren eingebracht wurde. In der Luftverkehrskonzeption des Landes NW ist der Flugplatz als Schwerpunktlandesplatz für den Luftverkehr eingestuft.



Diese Kennzeichnung wurde bei der Bezirksregierung Köln im Zuge der Aufstellung des Regionalplanes im Jahre 2004 übernommen. Der Regionalplan ist bis heute rechtskräftig. Eine Änderung oder gar Neuaufstellung ist nicht in Sicht und wird nach Aussage der Regierungspräsidentin Walsken auch nicht angestrebt, zumal der derzeitige Regionalplan noch aktuell sei.

Die Stadt Sankt Augustin hat im Jahre 2009 den neuen Flächennutzungsplan aufgestellt und sich in Bezug auf seine Darstellungen bzgl. des Flugplatzes an den inhaltlichen Aussagen des Regionalplanes orientiert. Da sich Flächennutzungspläne grundsätzlich aus den übergeordneten Regionalplänen zu entwickeln haben, wurde für die gesamten für die Sicherung des Flugbetriebes und im unmittelbaren Einflussbereich liegenden Liegenschaften die Darstellung „Flugplatz“ gewählt. Der südlich der Richthofenstraße liegende Bereich wurde bis zu einer Tiefe von etwa 40 Metern als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Luftfahrt“ dargestellt.

Seit dem Jahr 2006 verfügt die Stadt Sankt Augustin als einzige Stadt der Region über ein Stadtentwicklungskonzept. Dieses trifft für den Bereich des Flugplatzes die strategische Aussage, dass der Flugplatz zu einem sog. „Aeropark“ weiterentwickelt werden solle. Dies bedeutet in seinem Kern, dass am Flugplatz vor allem Betriebe

angesiedelt werden sollen, die entweder luftfahrtaffin oder aber die Attraktivität des Flugplatzes insgesamt zu steigern imstande sind. Gleichwohl soll eine solche Weiterentwicklung in umweltschonender und immissionsneutraler Weise stattfinden.

Im Jahre 2011 wurde in der Stadt Sankt Augustin ein sog. Rahmenplanungsbeirat ins Leben gerufen. Dieser Rahmenplanungsbeirat, in dem die örtliche Politik und die Verwaltung der Stadt Sankt Augustin organisiert sind, hat zum Ziel, für den Flugplatz Hangelar in Anlehnung an die Aussagen übergeordneter Planungen eine städtebauliche Planung zu erarbeiten, um im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, der Flugplatzgesellschaft und allen anderen, die vom Wirkungskreis des Flugplatzes berührt sind, eine Zukunftsperspektive zu entwickeln.

Für die Flugplatzgesellschaft wird es grundsätzlich immer wichtiger, sich auch weiterhin aktiv in die Erarbeitung übergeordneter Planungen und Fachplanungen einzubringen, um die Interessen des Flugplatzes und seiner Nutznießer zu schützen. Auch sollten die unterschiedlichen Gelegenheiten genutzt werden, um strategisch wichtige Aussagen wie die dieses Strategiepapiers gegenüber Dritten zu vertreten.

Die Flugplatzgesellschaft soll sich insbesondere auch weiterhin proaktiv an der derzeitigen Erarbeitung einer städtebaulichen Rahmenplanung, aus der am Ende ein konkreter Bebauungsplan abgeleitet werden soll, beteiligen. Dabei wird die Auffassung vertreten, dass es nur hilfreich sein kann, wenn über derartige städtebauliche und planungsrechtliche Instrumentarien für den Flugplatz eine größere Rechtssicherheit geschaffen werden kann. Dies mag im Idealfall gar dazu führen, dass bis dato fehlende Gesamtperspektiven für den Flugplatz durch eine (zumindest in städtebaulicher Hinsicht) zukunftsfähige Gesamtschau substituiert werden kann.

Wie bereits angesprochen zählt hierzu auch die wichtige Frage einer leistungsfähigen Erschließung, was sicherlich seinen Anfang in der längst überfälligen Sanierung der Richthofenstraße finden muss.

Kernsatz

Die Flugplatzgesellschaft Hangelar ist dem Diktat einer Reihe von übergeordneten Planungen unterworfen. Auch wenn diese mit Stand heute alle von einem Erhalt bzw. Weiterentwicklung des Flugplatzes ausgehen, so müssen dennoch alle Möglichkeiten genutzt werden, sich in Planungsprozesse Dritter einzubringen.

Strategisches Ziel

Aktive Teilnahme an Gesprächsrunden, Sitzungen u.ä., welche die Überarbeitung oder Neuauufstellung übergeordneter, mindestens aber den Flugplatz tangierenden Planungen zum Inhalt haben. Dies betrifft auch die Bebauungspläne der Kommunen Bonn und Sankt Augustin. All diese Planungen sind in Bezug auf die Bedeutung für den Flugplatz zu überprüfen.

Operative Ziele

- keine

7. Ausblick und weiteres Vorgehen

Zunächst ist vorgesehen, das Strategiepapier zur Beschlussfassung in die Gesellschafterversammlung und den Aufsichtsrat einzubringen. So denn ein solcher Beschluss erfolgt, wird es erforderlich sein, die Arbeitsgruppe, die sich mit der Erarbeitung des Papiers beschäftigt hat, weiter tagen zu lassen. Denn es wird erforderlich sein, das Strategiepapier als dynamisches Medium zu betrachten, welches ggfls. eine ständige Überarbeitung und Modifizierung erfahren muss, um es stetig auf dem neuesten Stand zu halten. Auch eine ständige Berichterstattung im Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung wird notwendig sein.

Diese Art des Umgangs mit dem Strategiepapier soll verdeutlichen: Das Strategiepapier legt nicht nur die Ausrichtung der Gesellschaft fest, sondern es ist auch deren Instrument zur Anwendung eines strategischen Controllings.

Eine große Bedeutung hat überdies die angesprochene Gesprächsplattform mit den Nutzern des Flugplatzes, also der wirtschaftenden Betriebe und den Vereinen. Mit diesen muss zunächst die Basis geschaffen werden, sich mit dem erforderlichen Rückhalt auch gemeinsam der Themen anzunehmen, die in den unterschiedlichen Clustern angesprochen wurden.

Erst wenn diese Basis erarbeitet ist, wird es möglich sein, das Strategiepapier um die erforderlichen operativen Maßnahmen zu ergänzen, an denen es naturgemäß in einem reinen Strategiepapier wie diesem, welches Leitbilder, Visionen und Ziele aufzeigt, zunächst mangelt.

Schlussendlich bleibt festzuhalten, dass mit dem nunmehr vorgelegten Strategiepapier beste Chancen, aber auch Risiken aufgezeigt werden, die Gesellschaft und den von ihr bewirtschafteten Flugplatz fit für die Zukunft zu machen. Ob diesem nun in der Praxis denn nun Erfolg beschieden sein wird, hängt von unterschiedlichen Faktoren ab, die an dieser Stelle nicht näher beleuchtet werden müssen. Eines aber ist klar: Ohne strategisches Denken und Arbeiten, also ohne, dass mit Strategien eine Neuausrichtung der Arbeit für den Flugplatz im Sinne einer Weiterentwicklung verfolgt wird, wird sich die Gesellschaft nicht hinreichend auf den sich immer stärker heraus kristallisierenden Paradigmenwechsel einstellen können.

Sankt Augustin, im November 2013

Für die Geschäftsführung: Rainer Gleß