

Schönhausen, 22.06.2016

Protokoll
der 1. ordentlichen Sitzung des Anwohnerbeirats Flugplatz Schönhausen,
am Dienstag, dem 14. Juni 2016, 17:30 Uhr

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste
Anlage: 1. Entwurf Anflugkarte

Die Vorsitzende, Frau Isermann, begrüßt die Teilnehmer und eröffnet die Sitzung.
Als Zeitfenster für die Sitzung wird ein Ende gegen 19 Uhr anvisiert. In der heutigen Sitzung soll es vor Allem darum gehen, die Ergebnisse der Arbeitsgruppe vorzustellen.

TOP 1 – Bericht aus AG Lärm – Diskussion

Herr Vetter eröffnet diesen Tagesordnungspunkt. Nach einem ersten Treffen der Arbeitsgruppe am 7. Juli vergangenen Jahres und einer Zusammenkunft am 16. März diesen Jahres, habe man sich nun zuletzt am 1. Juni nochmals getroffen. Zu folgenden Themen könne er nun Ergebnisse vorstellen:

- 1) Anflugkarte
- 2) Hubschrauber – fester An- und Abflug
- 3) Luftbild
- 4) Flugschulen – Einschränkungen an Wochenenden
- 5) Tracker
- 6) Bodenmarken
- 7) Beschwerden festhalten
- 8) Probelauf von Triebwerken - Dieses Thema hätte sich inzwischen erledigt. Firmen am Platz hätten zugesichert, dass Probelläufe künftig erst ab 8 Uhr durchgeführt würden.

Herr Vetter lobt die konstruktive Arbeit im kleinen Kreis und das gute Vorwärtskommen in den verschiedenen Themen. Herr Vetter sagt: "Wir haben etwas bewegt!" Anne Hennig bedankt sich ausdrücklich für das Engagement von Torsten Klingbeil.

1) Anflugkarte

Anlass: Die derzeit gültige Anflugkarte sei unübersichtlich und überreguliert, es ist zu viel drin und sie ist u. a. durch die Platzrunde der Piste 12/30 irritierend.

Ziel: Deshalb muss sie für nicht-ortskundige Piloten dringend entflochten werden! Die Piste 12/30 darf ohnehin nur für höchstens 2 % der Landungen, für Luftfahrzeuge bis 2 t, nur mit Zustimmung der Flugleitung genutzt und auch nur aus Südosten angefliegen werden. Starts sind ebenso nur in Richtung 12, mit denselben Einschränkungen gestattet.

Ein Änderungsvorschlag wird anhand einer Graphik vorgestellt.

- Grundsätzlich müssen nicht alle Ausflüge auf der Anflugkarte eingezeichnet werden, das verwirrt. Wichtig ist, dass – egal welches Flugzeug – das Vogelschutzgebiet nicht überflogen wird!
- An- und Ausflüge von Hubschraubern sollten künftig in einem dafür vorgesehenen ‚An-, bzw. Abflugsektor‘ erfolgen
- ULs sollten die große Platzrunde ‚unterfliegen‘, der Anflugpunkt soll an der Ecke von Gegen- und Queranflug liegen. So würde der Verkehr in der großen Platzrunde nicht durch ‚irgendwo‘ ein- bzw. unterfliegende ULs verunsichert
- Es sollte zudem möglich sein, dass schnelle und/oder laute Flugzeuge die Piste 25 direkt anfliegen können

Herr Dr. Schwahn ergänzt, dass der Antrag an die Luftfahrtbehörde bereits im Entwurf bestünde. Durch Rücksprache mit den Kollegen der Behörde wurde deutlich, dass besonderen Wert darauf gelegt wird, dass es eine Einigung **aller** Beteiligten – auch des NABU - gibt. Ohne diese würde die Luftfahrtbehörde einzelne Änderungswünsche sicher nicht genehmigen. Sollte die Änderungen erfolgen dürfen, ist es wichtig zu prüfen, ob sie zu den gewünschten Effekten geführt haben. Herr Fischer regt hierzu an, die Karte eventuell segmentweise zu ändern. Auch Herr Klingbeil ist dafür die Änderung der Karte nötigenfalls auch nur in einzelnen Punkten zu beantragen.

Herr Moosreiner empfiehlt, den Hubschrauber- und UL-Anflug aus Sicherheitsgründen genau in die Eckpunkte der Platzrunde zu legen (45 ° Winkel). Dr. Schwahn sagt nach kurzer Diskussion der Zusammenhänge zu, die Änderung in der endgültig zum Antrag einzureichenden Skizze zu korrigieren.

Der Anwohnerbeirat stimmt einstimmig für die dargelegten Änderungen der Karte (siehe Anlage) mit den aus Sicherheitsgründen zu korrigierenden Anflugswinkeln der Hubschrauber und UL. Wenn die Luftfahrtbehörde eventuell schrittweise.

Es wird an dieser Stelle festgehalten, dass Beschlüsse des Anwohnerbeirats lediglich empfehlenden Charakter haben.

3) Luftbild

Herr Klingbeil erläutert das Thema: „Visualisierung der Platzrunde.“ Es werde noch ein besseres Luftbild gebraucht. Die Fotos, die am Rande der Monitoring-Einweisung am 31.3. gemacht wurden, sind für diesen Zweck leider nicht geeignet. Damit solle aber gewartet werden, bis die vorgesehenen Änderungen an der Anflugkarte rechtskräftig sind.

4) Einschränkungen der Flugschulen an Wochenenden

Zum Thema ‚zusätzliche Einschränkungen der Flugschulen‘ erklärt Anne Hennig, dass an Wochenenden Schulplatzrunden sowieso schon zum Teil in Oehna geflogen würden, da man dort niemanden störe. Zudem werde sich strikt an die Lärmschutzverordnung gehalten, die es z. B. Flugzeugen ohne erhöhten Lärmschutz ohnehin untersage mittags und am Sonntagnachmittag Platzrunden zu fliegen. Auch Herr Moosreiner ist z. B. von der Verordnung direkt betroffen. Vor 15 Uhr darf er an Wochenenden nicht starten.

Dr. Schwahn ergänzt, dass die Betriebssoftware des Flugplatzes, welche u. a. die Starts und Landungen erfasst, dem diensthabenden Flugleiter sofort signalisiert, wenn ein Flugzeug starten will, das gemäß Lärmschutzverordnung gar nicht starten darf. Viele Ausbildungsaktivitäten würden in der Freizeit der Flugschüler stattfinden. Bei Einschränkungen am Wochenende, die über die aktuellen Regelungen hinausgehen, befürchtet Dr. Schwahn, gerade im Sommerhalbjahr eine Konzentration auf die werktäglichen Abendstunden und entsprechende Lärmbelastungen bis 22 Uhr.

Herr Vetter äußert Verständnis dafür, dass weitere Einschränkungen an dieser Stelle nicht machbar sind.

5) Tracker

Torsten Klingbeil führt aus, dass GPS-Tracker sehr teuer sind. Ca. 10.000 Euro kostet ein solches Gerät. Hinzu kommen Kosten für den Einbau von nachmals ca. 5.000 Euro. Solche Investitionen könne man den Piloten nicht vorschreiben. Der Einbau solcher Geräte ist bei alten Maschinen zudem gar nicht möglich! Zusammenfassend muss man feststellen, dass eine solche Idee nicht umsetzbar ist.

6) Bodenmarken

Angedacht seien 2 Punkte, jeweils an den beiden Ecken des Gegenanflugs zum Queranflug der UL-Platzrunde. Grundsätzlich ist gegen eine solche Markierung nichts einzuwenden, die Umsetzung kann nur mit Einverständnis der Eigentümer und sonstigen ggf. erforderlichen Genehmigungen erfolgen. Darüber, ob dies tatsächlich zu einer Verbesserung der Lärm-Situation führen würde und nicht zu weiterer Verwirrung der Piloten, besteht keine Einigkeit. Die Installierung der Bodenmarken könne lt. Herrn Wagner von der Feuerwehr Ahrensdorf durchgeführt werden. Sollten die Markierung tatsächlich erfolgen, sind der Anwohnerbeirat und der Flugplatz zu informieren.

7) Umgang mit Beschwerden

Man kommt überein, dass Beschwerdeführer direkt angesprochen werden sollen. Beschwerden können und sollen zudem im Anwohnerbeirat thematisiert werden. Bürger, die sich stark betroffen fühlen und häufig Meldungen machen, sollten die Möglichkeit erhalten ihre Anliegen persönlich und direkt im Anwohnerbeirat vorzubringen und zu diskutieren.

8) Probelauf von Triebwerken

Bereits besprochen

Frau Isermann bedankt sich ausdrücklich für die Ausführungen des Arbeitskreises und deren zurückliegende Arbeit mit den konstruktiven Ergebnissen.

Herr Vetter verlässt die Sitzung, weil er noch einen anderen Termin wahrnehmen muss.

TOP 2 - Sachstand Monitoring-Gutachten

Herr Dr. Schwahn erklärt, dass die Zweifel behafteten Beobachtungen aus dem Monitoring 2014 durch ein erneutes Monitoring 2016 ausgeräumt werden mussten. Dazu hatte im Vorfeld des Monitorings bereits am 30. März eine ‚Einweisungsveranstaltung‘ stattgefunden. Herr Dr. Schwahn flog die Demoflüge zusammen mit Herrn Plücken vom Umweltreferat des DAeC, der die Flüge dokumentiert hat. Am Boden wurden diese Flüge von Flugleitern und zwei Vertretern der Luftfahrtbehörde begleitet/verstärkt, die den Beobachtern ‚am Boden‘ Rede und Antwort stehen konnten. Die Beobachter waren an zwei Bodenmerkmalen (Lothar Kalbe Turm und Steg Blankensee) positioniert. Die Flüge wurden in unterschiedlichen Höhen durchgeführt, um echte Verstöße und reguläre Vorbeiflüge zu visualisieren.

Beim Monitoring im Mai wurden insgesamt 8 Störungen verzeichnet: Am 7.5. insgesamt fünf, am 10.05 einer (Durchflug) und am 22.05. zwei Verstöße. Einer davon war nicht dem Flugplatz zuzuordnen. Die anderen wurden gegenüber der Luftfahrtbehörde zur Anzeige gebracht. Alles in allem bewegt sich diese Anzahl, im Vergleich zu den Beobachtungen 2014, doch in einem erfreulich geringeren Rahmen, auch wenn an einer weiteren Reduzierung gearbeitet werden müsse. Der verantwortliche Ornithologe, Herr Hartung, wird immer Anfang des Monats die Verstöße an Dr. Schwahn weitergeben, der diese mit dem Hauptflugbuch abgleichen lässt und anschließend an die Luftfahrtbehörde weiterleitet. Im Gegensatz zum Monitoring 2014 wird nun jeder Verstoß zur Anzeige gebracht.

Frau Isermann hält das erneute Monitoring für eine sinnvolle Qualifizierung und bedankt sich für die Einweisungsüberflüge für die Beobachter.

Frau Isermann bittet um eine Rückmeldung darüber, was die Luftfahrtbehörde bezüglich der Verstöße jeweils unternimmt, bzw. unternommen hat. Dr. Schwahn sagt, dass die Luftfahrtbehörde aus Datenschutzgründen nicht über einzelne OWI-Verfahren berichten dürfe. Er werde sich jedoch um eine statistische Aussage bemühen.

TOP 3 – Protokollkontrolle

Frau Isermann stellt die Protokolle (Anwohnerbeirat und Arbeitskreis) zur Abstimmung. Die Protokolle werden Einstimmig angenommen.

TOP 4 – Sonstiges

Es folgt eine kurze Zusammenfassung der Mündlichen Verhandlung der aktuellen Betriebsgenehmigung des Flugplatzes, die den Instrumentenflugbetrieb einschließt, vor dem Oberverwaltungsgericht am Mittwoch, dem 8. Juni, durch Herrn Dr. Schwahn:

Vor dem Oberverwaltungsgericht wurde der Widerspruch des NABU gegen die Betriebsgenehmigung verhandelt. Die Luftfahrtbehörde hatte den Widerspruch des NABU abgewiesen und dieser hat gegen die Abweisung Klage eingereicht. Die Sitzung wurde durch drei Hauptamtliche und zwei Ehrenamtliche Richter unter Vorsitz von Richter Dr. Burmeister geleitet. Der Senat, insbesondere der Vorsitzende Richter machten den Eindruck, sehr gut in das Thema eingearbeitet zu sein. Die Verhandlung ging mit einer Mittagspause von 10 bis 16:30 Uhr, so dass Gelegenheit zu ausreichender Diskussion bestand. Zu Beginn der Verhandlung wurde die Klagebefugnis des NABU als solche vom vors. Richter in Frage gestellt, da es sich um eine Änderung der Betriebsgenehmigung und nicht um einen Ausbau handele.

Nachdem der NABU-Anwalt Gelegenheit bekam, seine Klagebefugnis zu verteidigen, ließen die Richter die Beantwortung der Frage offen und stießen eine Diskussion über die weiteren Sachverhalte an. Beklagte war die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde, die Flugplatzgesellschaft war Beigeladene.

Der Vors. Richter stellte u. a. fest, dass die Anordnung eines Durchflugverbotes bereits das Maximum wäre, was die Luftfahrtbehörde anordnen könne. Hinsichtlich des Zweifels des NABU an der Streckenführung außerhalb des SPA, Gebietes wurde festgestellt, dass es im vorliegenden Verfahren um die Betriebsgenehmigung des Flugplatzes ginge. Flugrouten wären erst nach Rechtskraft der Betriebsgenehmigung planbar und diese müssten dann die Genehmigungsaufgaben einhalten.

Um den Rechtsstreit abschließend zu beenden, schlug der Vors. Richter einen Vergleich vor. Die Parteien verständigten sich auf folgende Punkte

1. Das Durchflugverbot des SPA unter 600 m wird auch für den VFR-Verkehr in die Betriebsgenehmigung aufgenommen. Dort ist es bisher nur für den IFR Verkehr enthalten, während der VFR-Verkehr über die § 21 a Regelung des Flugplatzverkehrs geregelt ist. Das Durchflugverbot bekommt dadurch eine größere Bestandssicherheit für alle Betriebsarten
2. Das Durchflugverbot des IFR Verkehr erhält eine kleine textliche Korrektur, um Fehlinterpretationen zu vermeiden.
3. Im Jahr nach Betriebsaufnahme verpflichten sich Flugplatz und Luftfahrtbehörde zu einem erneuten Monitoring, das dann auch Radar- und ASDB-Daten auswerten soll. Sollten mehr als vereinzelte Störungen vorliegen, die kaum zu vermeiden sind, müssten die Parteien binnen 3 Monaten zusammen kommen und sich zu weiteren Maßnahmen verständigen.

Der Vors. Richter regte an, dass man dann z.B. auch über eine Ausdehnung der Gebietsgrenzen in den Luftfahrtkarten nachdenken kann, um den Abstand zu erhöhen.

Dr. Schwahn gibt seiner Hoffnung Ausdruck, dass damit der lange und intensive Streit durch einen für beide Parteien gangbaren Kompromiss beendet werden könnte.

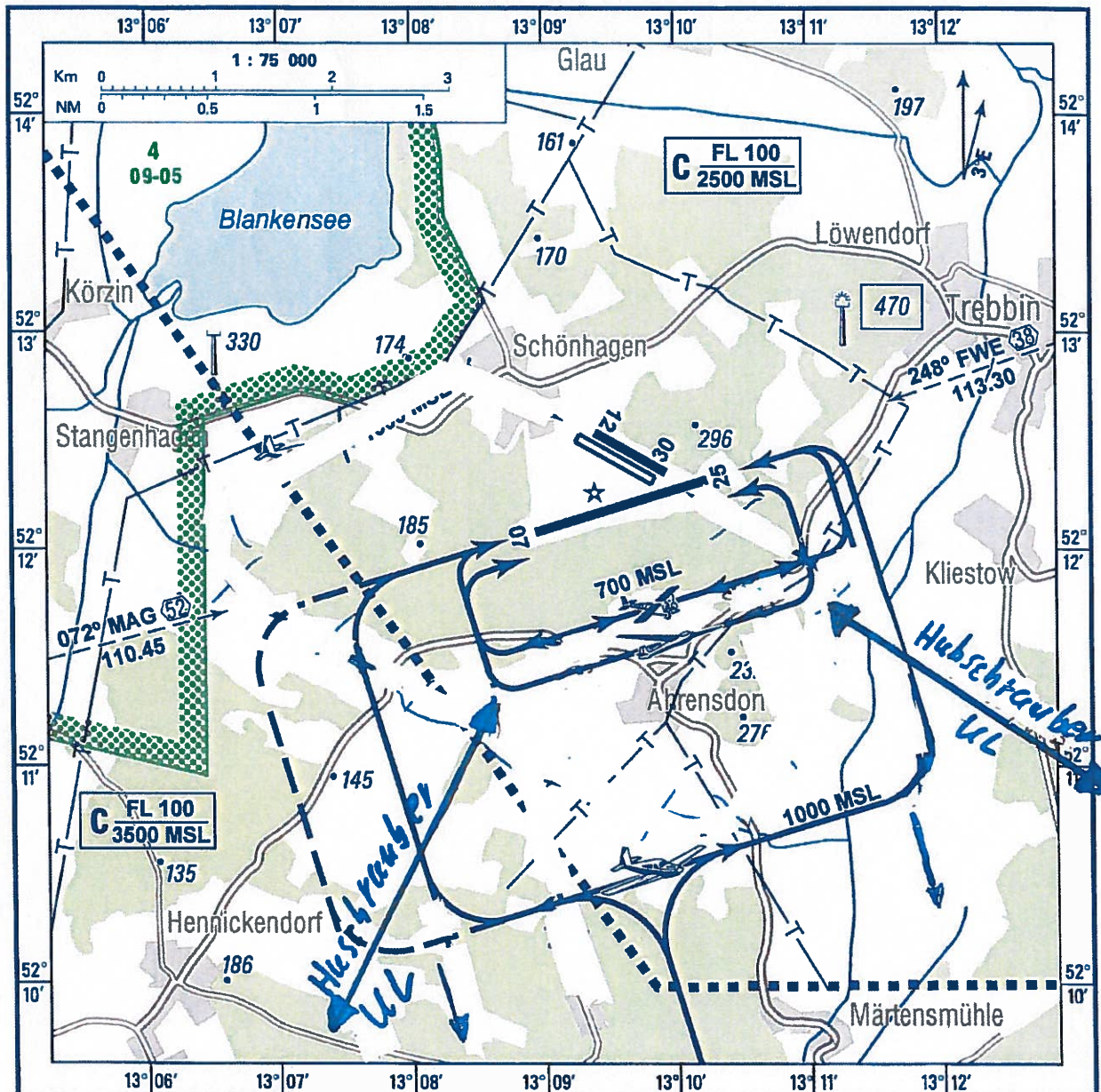
Frau Isermann bedankt sich für die Ausführungen von Herrn Dr. Schwahn.

Frau Isermann beendet die Sitzung und kündigt die Nächste für den Herbst an, es sei denn es ergäbe sich ein dringender Anlass, bereits vorher eine Anwohnerbeiratssitzung einzuberufen.

Ende der Sitzung: 19:05



Monika Kühn
Protokollführerin



Berichtigung: Platzrunden, Bemerkung.
Correction: Traffic circuits, remark.

Sichtanflug Platzrunde 07/25 nur über Gegenanflug.
Rechter Queranflug 25 nur auf Anweisung von INFO.
Ausflug aus der Platzrunde 07/25 nur über Querabflug.
Bei ausreichenden Sichtflugbedingungen Richtungsänderungen erst ab 1500 MSL. Beim Einflug in die UL-Platzrunde ist das Überfliegen der Ortschaft Ahrensdorf zu vermeiden.
Geradeausan- und -abflüge sind untersagt. Schnelle LFZ können für Sichtanflüge 07 den versetzten Queranflug verwenden. Das Überfliegen des west- bis nordwestlich liegenden Vogelschutzgebietes Nuthe-Nieplitz-Niederung unter 2000 ft AGL ist dem an- und abfliegenden Verkehr untersagt, ausgenommen sind Notfälle. Das Überfliegen der umliegenden Ortschaften ist möglichst zu vermeiden.