

Schönhagen, 21. April 2017

**Protokoll der 1. ordentlichen Sitzung des Anwohnerbeirats Flugplatz Schönhagen
am Mittwoch, dem 29. März 2017, 17 Uhr**

TOP 1 Begrüßung, Eröffnung, Protokollkontrolle, Tagesordnung

Herr Kotras begrüßt die Mitglieder des Anwohnerbeirats. Er vertritt die erkrankte Vorsitzende, Frau Isermann. Er begrüßt Frau Schrödter, die Frau Dr. Prochnow, für den Landschaftsförderverein, im Anwohnerbeirat bis auf weiteres vertreten wird. Als Gast nimmt Herr Roman Oppermann an dieser Sitzung teil. Er studiert an der TH Wildau Luftfahrttechnik und schreibt derzeit seine Bachelorarbeit zum Thema „Anforderungen an die Luftverkehrsinfrastruktur an regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen in Deutschland unter Berücksichtigung des Flightpath 2050“.

Seitens des Anwohnerbeirats bestehen keine Einwände gegen seine Teilnahme.

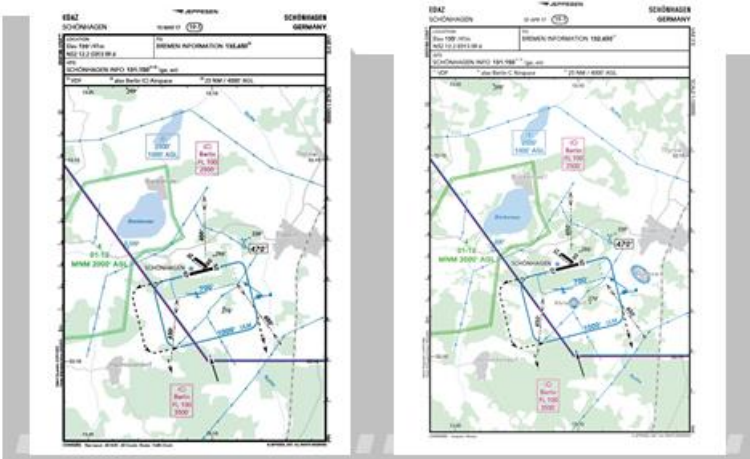
**TOP 2 Darstellung einer detaillierten Auswertung (z. B. Tageszeiten scharf) der Flüge in den
Einschränkungszeiten (Herrn Dr. Schwahn)**

Herr Dr. Schwahn zeigt zu Beginn seiner Ausführungen die neue Anflugkarte. Änderungen/Verbesserungen wurden von einer, vom Anwohnerbeirat eingesetzten Arbeitsgruppe erarbeitet. Neben den „amtlichen“ Karten der DFS werden häufig Karten der Firma Jeppesen verwendet. Navigationsdatenbanken in GPS-Geräten stammen ausschließlich von Jeppesen. Dort fehlten die Ortschaften Kliestow und Ahrensdorf. Die Flugplatzgesellschaft hat dies korrigieren lassen. Die Hubschrauber-Routen sind in der Legende der Jeppesen-Karten eindeutig als Hubschrauber-Routen ausgewiesen und werden nicht durch ein zusätzliches Symbol gekennzeichnet, wie in den DFS-Karten. Verwechslungen sind somit ausgeschlossen. Die beiden Ortschaften Kliestow und Ahrensdorf wurden bei Jeppesen aufgenommen und darüber hinaus als lärmsensibel besonders gekennzeichnet, was die DFS nicht macht. Dies wurde sehr positiv bewertet. Diese geänderte Karte wird am 7. April veröffentlicht.

Neue Anflugkarte
NFL 1-888-26



DFS-Karte



Jeppesen-Karte

Frau Schrödter merkt an, dass das Naturschutzgebiet falsch dargestellt ist und die Karte so nicht veröffentlicht werden dürfe und die Karte korrigiert werden müsste. Herr Dr. Schwahn erklärt, dass die Darstellung in der Anflugkarte durch das BFN bundesweit mit den lokalen Stellen abgestimmt wurde. Es handelt sich um eine Darstellung explizit für die Luftfahrt, da diese auch aus der Luft nachvollziehbar sein muss. Eine vom Bundesamt für Naturschutz geleitete Arbeitsgruppe hat diese Karte (die Darstellung des ABA-Gebiets, Aircraft-relevant Bird Areas) erarbeitet. Das vor 2009 benutzte Entensymbol hatte überhaupt keine horizontale Begrenzung wurde durch diese präzisere Darstellung abgelöst. Luftrechtlich gäbe es kein Durchflugverbot sondern lediglich eine Vermeidungsempfehlung. Lediglich für den in Schönhausen an- und abfliegenden Verkehr wurden im Rahmen verbindlicher Flugplatzregeln Durchflugverbote festgelegt, die mit den ABA-Grenzen identisch sind. Die ABA ist im Westen deutlich größer als die Grenze des Naturschutzgebietes. Lediglich im Osten werden kleine Auszackungen durchschnitten. Dies ist für die luftfahrttechnische Darstellung erforderlich, in der Praxis aber unbedeutend, dass die Platzrunde auch außerhalb dieser Zacken verläuft. Die Karte ist luftfahrtrechtlich so festgelegt und verbindlich. Weder die Flugplatzgesellschaft noch der Anwohnerbeirat hat darauf Einfluss.

Herr Dr. Schwahn erläutert die Auswertung zu Flügen nach der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung-LLV.

Verkehrslandeplatz Schönhagen
Statistische Auswertung nach Hauptflugbuch
Zeitraum 01.11.2015 - 31.10.2016

Zeiten entsprechend § 1 LLV		Anzahl der Flugbewegungen auf der Grundlage der teilw. Ausnahmegenehmigung			Anzahl der Gesamtflugbewegungen im entspr. Zeitraum	prozentualer Anteil
		ohne LSZ	einf. LSZ	Σ		
Mo - Fr.	vor 07.00	0	0	0	4	0,00%
	13.00 - 15.00	20	226	246	2679	9,18%
	nach SS	8	44	52	1094	4,75%
Sa/So/FT	vor 09.00	0	14	14	113	12,39%
	ab 13.00	46	412	458	6236	7,34%
Summe		74	696	770	10126	7,60%

Gesamtflugbewegungen Jahr	
42.000	1,83%

Die Ausnahmen im genannten Zeitraum beliefen sich auf insgesamt 770. Bei den erfassten Flugzeugen ohne Lärmschutzzeugnis (LSZ) handelt es sich meist um ausländisch registrierte Flugzeuge aus Staaten, die kein LSZ ausstellen. D.h. diese Flugzeuge würden eigentlich die Grenzwerte erfüllen. Flugzeuge, die nach deutschen Kriterien kein LSZ erhalten würden, sind nur noch sehr selten anzutreffen. Dies kann die Statistik jedoch nicht differenzieren. Flugzeuge mit einf. LSW dürfen zu den Einschränkungszeiten keine Platzrunden fliegen und dürfen daher erst eine Stunde nach dem Start wieder landen. Gewerblichen Rundflügen ist es gestattet, diese Stunde zu unterschreiten. Dies sind im Durchschnitt 1-2 Flüge pro Tag, die sonst in Flugplatznähe kreisen müssten, bis die 60 Minuten um sind.

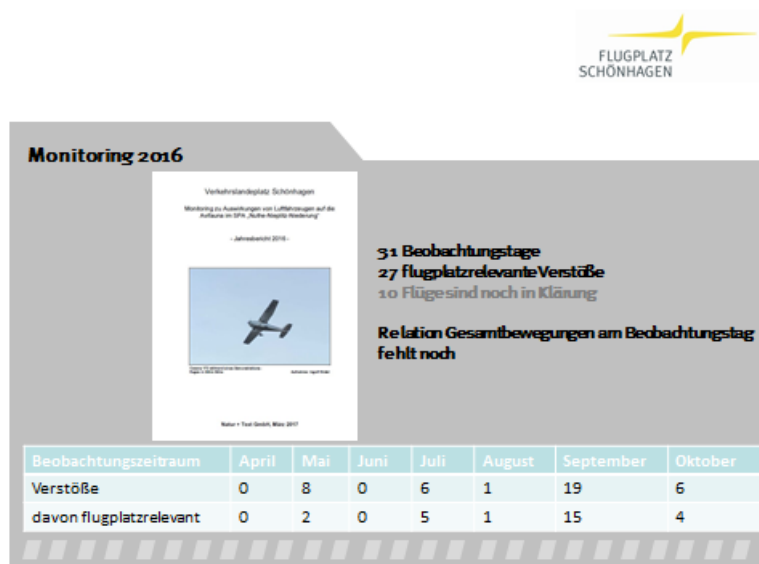
Auf die Frage von Frau Baumgärtner, ob denn diese Rundflüge nicht anders gelegt werden könnten, antwortet Frau Hennig, dass Rundflüge so geflogen würden, wie sie vom Kunden gewünscht werden und die Flugschule die Nachfrage nur begrenzt vorab steuern kann.

Einschub 1: Frau Baumgärtner bittet um Mitteilung ob aktuell konkrete Aktivitäten des Flugplatzes laufen, um Flüge von lauten Flugzeugen (Ausnahmeregelung zur LLV) zu reduzieren.

Auf die Frage von Frau Baumgärtner, ob auf die Lärmschutzkategorie bei der Anschaffung von neuen Flugzeugen geachtet würde antwortet Frau Hennig, dass eine Umrüstung des entsprechenden Flugzeugs technisch nicht immer möglich und stellenweise auch nicht sinnvoll sei.

In diesem Zusammenhang berichtet Dr. Schwahn über die Veranstaltung am Samstag, dem 13. Mai, an dem der Flugplatz, unterstützt durch ansässige Piloten für die schwerkranken Kinder und Familien der Björn Schulz Stiftung Rundflüge durchführt. Da zu dieser Veranstaltung auch Flugzeuge ohne erhöhten Lärmschutz fliegen würden, bittet Dr. Schwahn für diesen Tag einer Art ‚Ausnahmegenehmigung‘ zuzustimmen. Diese Veranstaltung finde an einem Tag alle zwei Jahre statt. Es gibt seitens des Anwohnerbeirats keine Einwände.

**TOP 3 Darstellung des „Stand der Dinge“ zum Monitoring und Planevision (Dr. Schwahn)
Weiteres aus dem „Neuen Themen“ der BI:**



Das Gutachten ist noch nicht fertig. Was man anhand der vorliegenden Zahlen allerdings feststellen könne ist, dass die Maßnahmen greifen. Die Ausschläge, die es im September gab, waren auf den Besuch Britischer Piloten zurückzuführen, die an mehreren Tagen zu Flügen von Schönhagen aus aufgebrochen seien. Herr Fischer weist darauf hin, dass man in Großbritannien vergleichbare Regelungen nicht kenne und einige Piloten damit überfordert waren. Die hochgerechneten Jahreswerte von 304 entsprechen somit nicht mal einem Verstoß pro Tag – das ist in jedem Fall ein Erfolg. Es ist ein zufriedenstellendes Ergebnis, an dem wir weiter arbeiten. Frau Schrödter empfindet diese Zahl als sehr viel und findet „das geht gar nicht“. Sie erkundigt sich nach den Maßnahmen, die der Flugplatz ergreift um dem gegenzusteuern. Herr Fischer erklärt, dass der Anwohnerbeirat nun seit zwei Jahren erfolgreich zusammen arbeitet und gemeinsam Verbesserungen erzielt hat. Dass jedoch der Eindruck entstanden sei, dass sich Frau Schrödter leider nicht entsprechend vorbereitet hätte. Nach einem kurzen Disput zwischen den Teilnehmern bittet Herr Kotras, den respektvollen Umgang zu wahren. Frau Schrödter erklärt alles an verfügbarem Material gelesen zu haben. Sie sei vom Vorstand des LFV beauftragt worden, sich dafür einzusetzen, dass der Verletzung des SPA entgegen gewirkt wird. Auch Frau Fechner bittet darum, doch weiterhin ordentlich miteinander umzugehen. Herr Dr. Schwahn merkt an, dass man vor Einführung von Vermeidungsmaßnahmen noch 10.000 Flüge p.a. durch das Vogelschutzgebiet hatte. Man habe viel und gut gearbeitet und befinde sich auf einem guten Weg. Herr Berger sagt, dass man weiter daran arbeiten müsse, die Zahl zu reduzieren, dass der Flugplatz aber nicht die ‚Flugpolizei‘ sei und weder eingreifen noch bestrafen könne. Dies liege in der Zuständigkeit der Luftfahrtbehörde. Flugplatz- und Anwohnerbeirat können lediglich helfen und beraten, um Verfahren zu schaffen, die Durchflüge vermeiden helfen. Die Stadt Trebbin könne bei Tempo-Sündern auch nicht die Strafen kassieren. Und wenn man ehrlich sei, würde auch nicht jeder von uns immer 30 fahren. Die Aufklärung habe in jedem Fall bereits Früchte getragen. Auch Frau Hennig sagt, dass sich alles positiv entwickle, insbesondere im Hinblick auf den Runden Tisch der Flugschulen, der sich am 15. März, also vor der Flugsaison getroffen hätte. Dort ziehen alle an einem Strang und jeder hat ein Interesse daran gezeigt, gemeinschaftlich an

der Vermeidung von Störungen zu arbeiten. Auch Sie weist die Kritik von Frau Schödter als unangemessen zurück.

Herr Klingbeil ergänzt, dass allein durch die geänderte Platzrunde für Hubschrauber, der Weg nach vorne gehe. Dass bestimmte Notverfahren immer in Flugplatznähe, bzw. direkt am Flugplatz zu durchzuführen seien, sei dennoch notwendig. Aus Sicherheitsgründen müsse dies so sein. Frau Fechner berichtet von einer positiv empfundenen Beobachtung mit einem Hubschrauber, der seine Runden um Ahrensdorf herum geflogen sei, dessen Kreise dann aber doch immer ein wenig enger geworden seien. Sie habe auf dem Tower angerufen und hätte vom diensthabenden Mitarbeiter gehört, dass der Tower über Funk Empfehlungen aussprechen könne, entscheiden müsse jedoch immer der Pilot. Sie würde gerne weiterhin in angenehmer Atmosphäre zusammenarbeiten.

Frau Nester empfindet den Motorradlärm des vergangenen Wochenendes viel lauter als den Lärm der Flugzeuge. Zumal gegen diese Gefahr, insbesondere für Bewohner und deren Kinder bislang überhaupt nichts machen könne. Auch der NABU müsse eine gewisse Toleranz und einen Ermessensspielraum entwickeln.

Frau Schrödter fordert weitere Maßnahmen und Aufklärung. Frau Kühn erklärt die diversen Maßnahmen und Aufklärungsmaßnahmen, die selbstverständlich am Flugplatz überall zu finden sind. Dies beginnt z. B. beim Taschen-Kalender auf dessen Rückseite der Hinweis auf das Vogelschutzgebiet gedruckt ist und endet u. a. beim Flugleiter/Bodendienstmitarbeiter, der einen Piloten anspricht, wenn dieser sich nicht an die Regeln des Platzes gehalten hat. Frau Baumgärtner empfindet manchen Hubschrauber als provozierend, möchte, dass die Platzrunde für Hubschrauber anders gestaltet werden soll und regt spezielle Briefings an. **Einschub 2:** Frau Baumgärtner empfindet das Flugverhalten mancher Piloten als provozierend, wenn trotz Beschwerde im Tower keine Flugänderung erfolgt. Frau Hennig erklärt, dass es dies ohnehin gebe und macht deutlich, dass Piloten nicht provozieren! Jeder am Flugplatz wirkt auf ein positives Miteinander hin, jeder in seinem Umfeld. Schön wäre es, wenn die erreichten positiven Veränderungen auch mal nach außen an die Bürger getragen würden.

Herr Kotras beendet mit Blick auf die Uhr die Diskussion an dieser Stelle und bittet darum immer beide Seiten zu berücksichtigen.

Frau Schrödter erwartet, dass die Verstöße auf ‚Null‘ gebracht werden, dazu neue Maßnahmen entwickelt werden, die Karte korrigiert wird und die ‚korrekte‘ Karte eingestellt wird. Dies wird zur Kenntnis genommen, die Teilnehmer der Luftfahrtseite widersprechen jedoch der Umsetzbarkeit sowohl rechtlich als auch faktisch. Frau Nestler merkt an, dass der NABU Forderungen stelle, ohne den möglichen Ermessensspielraum zu nutzen. Dieser sei stets gleich ‚Null‘, was dem Nebeneinander nicht gut tue. Man solle den Tagesordnungspunkt an dieser Stelle beenden. Herr Fischer erklärt, dass es ein allgemeines Überflugverbot luftrechtlich gar nicht gibt. Man müsse den Maßnahmen Zeit geben um zu greifen und zu fruchten.

Zurückkommend auf das Thema Monitoring ergänzt Herr Dr. Schwahn, dass von den visuellen Beobachtungen bis Ende Juli, die zur Überprüfung weiterer Maßnahmen an die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde weitergegeben wurden, die Auswertung der Radarspuren von der DFS nur in fünf Fällen zur Einleitung von OWI-Verfahren durch die LuBB geführt hat. In den anderen Fällen waren Verstöße nicht eindeutig nachweisbar oder lagen in einem gewissen Toleranzbereich der fliegbaren Genauigkeit, z.B. Durchflug in 1.900 ft statt 2.000 ft wird nicht als OWI verfolgt.

PlaneTRack - komplette ADS-B Flugplatz-Empfangssysteme in 8,5", 10"- oder 19"-Gehäusetechnik - mit Anzeige-Software

19" Einbaueinheit für den Rack-Einsatz

10" Einbaueinheit für den Rack-Einsatz, auch als 8,5" Fluggesicht oder unterbaufähig

Anzeige-Software für 2D und 3D Darstellung, möglicherweise über LAN oder Internet, 2 Fenster, Overlay für Karten, Wetter

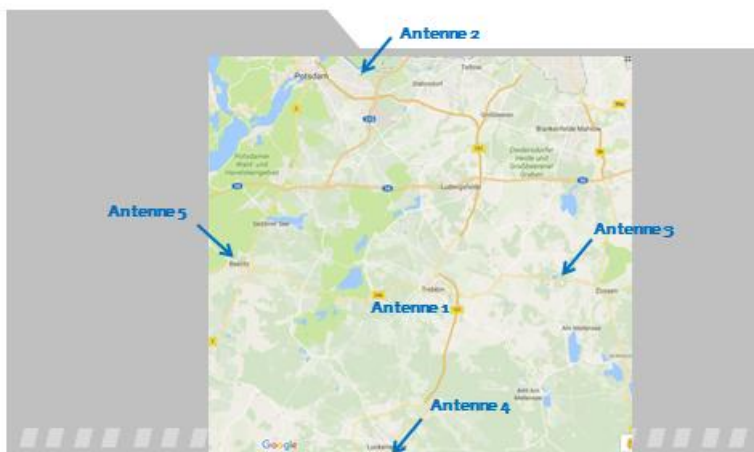
Installation hat begonnen

Immer mehr VFR-Flüge senden Position, Flughöhe, Geschwindigkeit, Steig-/Sinkrate mittels ADS-B-Transponders.

Mit unserem PlaneTRack-Empfangssystem erhalten Flugleiter einen schnellen Überblick über den Verkehr in Flaktiefe, in der Platte und an Boden - IFR-Flüge im umgebenen kontrollierten Luftraum natürlich eingeschlossen.

Planevision SYSTEMS

Dr. Schwahn und Herr Fischer erläutern den Stand zur Installation des professionellen Flugspursystems Planevision für den Tower Einsatz. Dr. Schwahn weist darauf hin, dass sich Herr Fischer in dieser Angelegenheit engagiert hat, um die Kosten für die Installation zu decken. Inzwischen steht eine Basis-Installation und vier weitere Antennenstandorte im Umkreis von 15 bis 25 km wurden gefunden. Die Flugleitung arbeitet bereits testweise damit und ist bisher sehr zufrieden. Die Testphase soll bis Herbst anhalten. Herr Fischer ergänzt, dass es bei dem Einsatz des 10.000 Euro teuren Instrumentariums darum geht, darauf hinzuwirken sich richtig zu verhalten, also es gar nicht erst zu Verstößen kommen zu lassen. Da am Flugplatz Strausberg das gleiche System aufgebaut wird, können die Flugplätze wechselseitig von den Antennenstandorten profitieren. Es handelt sich um ein rein flugsicherungstechnisches System, dessen Daten nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, sondern ausschließlich durch die Flugleiter genutzt werden. Anonymisierte Ergebnisse können jedoch zukünftig präsentiert werden.



Antennenstandorte

Auf Frage von Frau Fechner erklärt Herr Dr. Schwahn, dass es sich bei dem grünen Kreis auf dem Beispielbild lediglich um eine Eingrenzung des Beobachtungsgebietes handelt. Die Karten werden erst nach Abschluss der Testphase im Herbst ihre endgültige Form erhalten.



Herr Fischer erklärt die unterschiedlichen Systeme (FLARM, ADS-B, Mode-B, C-Transponder) und wie sie funktionieren und weist darauf hin, dass es unter 5.000 ft keine Transponderpflicht gibt. Man könne also nicht alle Flugzeuge erfassen, aber über 90 % der Piloten hätten im Interesse der eigenen Sicherheit (Kollisionsvermeidung) einen Transponder eingeschaltet, inzwischen auch viele UL. Diese können jedoch nicht verpflichtet werden, die teure Technik anzuschaffen. Die Ausrüstung eines Flugzeugs mit einem Transponder kostet zwischen 3.000 und 6.000 Euro. Zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt Herr Moosreiner zu diesem Punkt noch, dass technisch nicht alle Luftfahrzeuge nachgerüstet werden können und zu den Einbaukosten, Abnahme und das anfallende ‚Paperworks‘ hinzukommen, so dass die Gesamtkosten eher bei bis zu 11.000 Euro liegen. Es gibt jedoch Bereiche um die großen Verkehrsflughäfen (z. B. Berlin, Frankfurt, München) in die man ohne Transponder nicht einfliegen darf.

Herr Berger hält es für ein gutes System, es schafft Transparenz und sollte zur Vertrauensschaffung weiterentwickelt werden. Anonymisierte Daten sollten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Für ihn wäre es wünschenswert, dass MetaFly so lange aktiv bleibt, bis das neue System vollständig eingerichtet und funktionsfähig ist. In dem Zusammenhang ergänzt Herr Dr. Schwahn, dass MetaFly aufgrund rechtlicher Bedenken vom Betreiber zum 1. Januar abgeschaltet wurde (so steht es auch auf deren Internetseite). Ohne Wissen des Flugplatzes waren die Daten jedoch einem geschlossenen Personenkreis weiterhin zugänglich. Der Flugplatz hält dies im Hinblick auf luftrechtliche Bestimmungen für rechtlich bedenklich. Inzwischen hat eine Diskussion um die rechtlichen Folgen bei der Darstellung privat registrierter Luftfahrzeuge eingesetzt. Die Nutzung der Daten sei nicht unumstritten, auch andere Anbieter hätten diesbezüglich bereits Probleme. Hier wurde weiterhin über das Netzwerk des Flugplatzes gesendet ohne dass er davon wusste bzw. zu der geänderten Nutzung sein Einverständnis erteilt hätte. Aus diesem Grund wurden die beiden flugplatzseitigen Antennen abgeschaltet. Das System bleibt dadurch aber weiterhin nutzbar. Der Flugplatz hat sich diesbezüglich auch mit der Luftfahrtbehörde abgestimmt.

Frau Schroedter sagte, dass die telekommunikationsrechtlichen Probleme, die Metafly auf der Webseite nennt, rechtlich noch nicht durch eine Normenkontrollklage geprüft wurden und es deshalb noch nicht nachgewiesen wurde, wie die neue gesetzliche Lage auszulegen ist. Dr. Schwahn antwortet, dass es für den Flugplatz nur am Rande um das Telekommunikationsrecht gehe. Für den Flugplatz gehe es primär um Luftrecht (z.B. § 70 LuftVG), Datenschutz und Luftsicherheitsbestimmungen. Diese Punkte wurden anfangs nicht ausreichend betrachtet und müssten jetzt erst einmal abgeklärt werden, zumal die Daten über das Netzwerk des Flugplatzes gesendet werden sei der Flugplatz in der Haftung. Er sei mit Herrn Koch von Metafly im Gespräch und bereit, die Antennen sofort wieder in Betrieb zu nehmen, sobald abgeklärt, unter welchen rechtlichen Rahmenbedingungen der Flugplatz keinen Schaden nehmen kann. Ferner sei das System durch Abschalten der Flugplatzantennen nicht unbrauchbar geworden. Da es noch genug andere Antennen im Umfeld gebe, seien lediglich Signale in Bodennähe eingeschränkt.

Frau Baumgärtner ergänzt, dass man ja relevante Daten für eine „Transparente Nutzung“ entfernen könnte.

Frau Schrödter findet die Antworten nicht schlüssig. Ziel der Einführung eines solchen Systems war Transparenz. Ein solches System ist für sie nur akzeptabel, wenn der Landschaftsförderverein die Ergebnisse einsehen kann). Herr Fischer findet jedoch, dass es in erster Linie um Sicherheit geht und Abwehr von Störungen, nicht darum unbeteiligte Personen zu informieren. Es müsse rechtskonform gehandelt werden.

Herr Moosreiner fügt an, bei allem Verständnis dafür, die Zahl auf ‚Null‘ bringen zu wollen, ginge die Flugsicherheit immer vor!

Frau Schroedt sagte, man müsse die Metafly-Lösung erneut prüfen. Das andere System würde offensichtlich nicht die erwartete Transparenz bringen). Das andere System würde ihr nichts nützen. Überflüge müssten erfasst und geprüft werden, man brauche eine genaue Datenlage. Herr Fischer weist nochmals darauf hin, dass dies nur im rechtlich zulässigen Rahmen geschehen könne.

An dieser Stelle bittet Herr Kotras im Hinblick auf die fortschreitende Zeit und die verbleibenden Tagesordnungspunkte den TOP an dieser Stelle endgültig zu beenden.

TOP 4 Vorstellung der Flugschulen des Flugplatzes

Anne Hennig, die Tochter des Gründers der Flugschule Thomas Hennig, steht für die Flugschule Hans Grade und stellt diese kurz vor. In der Flugschule findet Ausbildung u.a. von Privatpiloten und UL-Piloten statt, Kunstflug wird gelehrt, Bannerschlepps durchgeführt und u.a. Ferner werde Theorieunterricht durchgeführt. Auf die Frage von Frau Schrödter, wie denn in der Flugschule mit dem Thema ‚Landschaftschutzgebiet‘ umgegangen wird, führt Frau Hennig aus, dass streng nach Ausbildungshandbuch unterrichtet wird, Sicherheit immer Vorrang vor allem Anderen hat, mit Anflugkarten gearbeitet wird, und diverse Verfahren natürlich zuerst vom Fluglehrer mit dem Schüler geflogen werden, bevor der Schüler alleine im Cockpit sitzt. Selbstverständlich sei, dass über dem Naturschutzgebiet nicht unter 2.000 ft. geflogen würde, auch im eigenen Interesse (Sicherheit)!

Frau Schrödter fordert, dass in der Flugschule die „richtigen“ Karten des Naturschutzgebietes verwendet werden und diese Karten an die Flugschüler ausgehändigt werden sollten. Frau Hennig lehnt dies ab. Sie verweist auf die rechtlichen Anforderungen, die vorschreiben welche Karten einzusetzen sind. Ferner seien unterschiedliche Karten wenig zielführend, da arg gefährdend und irreführend. Wenn Frau Schrödter andere Karten wolle, müsse sie gesetzlichen Grundlagen dazu ändern. Der Anwohnerbeirat sei dazu der falsche Ansprechpartner. Herr Fischer und Herr Klingbeil unterstreichen dies und weisen darauf hin und weisen darauf hin, dass die mühevoll Neugestaltung der Anflugkarten gerade dazu dient, die Informationsvielfalt, die Fehlverhalten fördere, abzuschaffen.

Auf die Frage von Frau Baumgärtner bezüglich Wochenendkursen der Flugschule erklärt Frau Hennig, dass diese selbstverständlich gemäß Landeplatzlärmschutzverordnung durchgeführt würden. Für Ziellandeübungen gelte, dass diese zum Standard gehören, um Notsituationen zu meistern. Sie erläutert kurz das Verfahren. Um Ahrensdorf zu meiden, ist das Standardverfahren, zunächst in einem Winkel von 45 ° von der Piste weg zu fliegen.

Herr Klingbeil gibt zu bedenken, dass Flugschulen immer auf mehreren Plätzen schulen müssen. Die Schönhagener Flugschulen trainieren nicht nur in Schönhagen und so kommen auch platzfremde Schulen nach Schönhagen. Man könne deshalb durch interne Absprachen nicht alle erreichen.

TOP 5 Information zu den Anforderungen für Flugprüfungen (Theorie und Praxis)

Herr Fischer erklärt, dass eine Ausbildung aus mindestens ca. 45 Stunden praktischer und ca. 80 Stunden theoretischer Ausbildung besteht. Im Schnitt brauchen viele Schüler jedoch 50–60 Stunden bis zum Bestehen der Prüfung. Auch die Flugplanung ist Bestandteil einer jeden Ausbildung. Kreisflüge, Kurven, Schnellflüge, also das Übungsprogramm finden ca. 3.000 ft (1.000 m) über Grund statt. Frau Baumgärtner möchte, dass für Schwebeflüge eine geeignete Fläche gefunden wird, die nicht so viel Lärm verursacht. Herr Klingbeil erklärt, dass diese Übungsflüge ohnehin auf der Segelflugfläche stattfinden, eben vor dem Hintergrund möglichst wenig Lärm zu verursachen. Ansonsten rät er, dass Frau Baumgärtner immer anrufen kann, wenn ein Lärmvorkommnis stattfindet.

TOP 7 Sonstiges

Frau Schrödter möchte, dass die Folien von Dr. Schwahn mit dem Protokoll verschickt werden. Frau Kühn erklärt, dass dies immer der Fall wäre. Zudem fordert Frau Schrödter Zwischeninformationen über Entwicklungen, etc.

Herr Fischer weist Frau Schrödter darauf hin, dass Sie jederzeit bei ihm oder bei Herrn Dr. Schwahn anrufen könne, wenn Sie etwas wissen wolle. Ton und Art der Forderungen empfinde er als nicht zielführend.

Frau Baumgärtner möchte, dass die Struktur der Anwohnerinformationen auf der Internetseite des Flugplatzes verändert wird. Man müsse zu lange scrollen, um zum gewünschten Inhalt zu kommen. Außerdem trägt Sie diverse, aus Ihrer Sicht unerledigte Punkte vor, die sich dann aber bei genauerem Hinsehen doch zum Großteil als inzwischen erledigt herausstellen.

Herr Kotras beendet die Anwohnerbeiratssitzung um kurz vor 20 Uhr. Er schließt damit dass er denkt, man könne miteinander sprechen, wünscht sich aber zur nächsten Sitzung wieder mehr ‚Miteinander‘.

Dieter Kotras
Stellvertretender Vorsitzender

Monika Kühn
Protokollantin