

Schönhausen, 25.06.2015

**Protokoll**  
**der außerordentlichen Sitzung des Anwohnerbeirats Flugplatz Schönhausen,**  
**am Dienstag, dem 23.06.2015, 17:30 Uhr**

Die Vorsitzende des Anwohnerbeirats, Frau Isermann, begrüßt die Teilnehmer und eröffnet die Sitzung. Als Zeitfenster für die heutige Sitzung, mit nur zwei Tagesordnungspunkten, wird ein Ende gegen 19 Uhr anvisiert. Die Idee zu dieser außerordentlichen Sitzung sei während einer kurzen Auswertungsrunde im Anschluss an die Überflug-Veranstaltung am 13. Juni entstanden, um die Stimmung und Themenschwerpunkte an den drei Orten Ahrensdorf, Kliestow und Hennickendorf zeitnah auswerten zu können.

Ahrensdorf:

In Ahrensdorf hatten sich ca. 25 Personen auf dem Dorfplatz eingefunden. Teilweise wollten die Anwohner, so führt Frau Fechner aus, jedoch lieber zuhause die Überflüge ‚erleben‘. Fazit in Ahrensdorf sei, dass man kein Problem habe, wenn die Platzrunde genau geflogen würde. Es bleibt jedoch die Frage, wie man erreichen kann, dass weniger Piloten außerhalb der Platzrunde fliegen. Herr Klingbeil regt an, dass man für die Hubschrauber freiwillige Zeitbeschränkungen mit den örtlichen Anbietern ausprobieren sollte. Auch könne man Änderungen des Einflugs in die UL-Platzrunde ausprobieren und entwickeln. Alle Piloten würde man allerdings nie erreichen. Herr Vetter bestätigt die Diskrepanz zwischen der vorgeführten, korrekt geflogenen Platzrunde und dem Tagesgeschäft.

Hennickendorf:

Ca. 12 Personen haben sich am Gemeindehaus eingefunden. Hier besteht keine Betroffenheit durch Platzrunden-Verkehr. Die Demonstrationsflüge seien sehr aufschlussreich und interessant gewesen. Hier könne man mit Kompromissen leben. Einzig nervig seien die Hubschrauber, wenngleich es früher viel schlimmer gewesen sei. Fragen in Hennickendorf gingen eher in Richtung Kosten, die der Flugplatz verursacht. Auch interessierte man sich in Hennickendorf für die Erfassung der Verstöße, bzw. wie viele Vergehen es insgesamt gebe.

Herr Dr. Schwahn führt hierzu aus, dass es bei der Feststellung schwierig sei, was ein wirklich ordnungswidrigkeitsrelevanter Verstoß sei und was nicht. Auch ahndet der Flugplatz solche Verstöße nicht selbst, sondern die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde. Rückmeldungen über die Zahl solcher Ahndungen bekäme der Flugplatz nicht.

Herr Paul vom Fliegerclub Schönhagen e.V., der am 13. Juni in Hennickendorf war berichtet über, natürlich nicht repräsentative, Lärmmessungen, die man in Hennickendorf gemacht hätte:

- Motorrad 80 db
- LKW 75 db
- 1. Überflug 75 db
- 2. Überflug 80 db
- 3. Überflug 70 db

Ein UL sei in 100 m Höhe nicht lauter als 60 db und fliege in einer Höhe von 220 m. Seitens des Fliegerclubs könne er sagen, dass Ahrensdorf nie überflogen würde. Leider würde man nie alle Piloten erreichen. Der an- und abfliegende Verkehr sei in Hennickendorf kaum wahrnehmbar gewesen. Auch nicht der Flug in 500 ft, in welcher ein Pilot wenn überhaupt, nur in Extremfällen fliegen würde.

Kliestow:

In Kliestow, am Sportplatz versammelte sich eine Gruppe von ca. 30 Personen. Auch Herr Berger war unter den interessierten Bürgern. In Kliestow bestand eine große Bereitschaft zum Dialog. Stark betroffen sei die kleine Waldsiedlung ‚Zelle‘. Es war festzustellen, dass in einer solch kleinen Ortschaft wie Kliestow (ca. 300 Einwohner) eine sehr unterschiedliche Wahrnehmung und Beurteilung der Betroffenheit besteht. Die Besucher der Veranstaltung in Kliestow nahmen erstaunt zur Kenntnis, dass die Höhen größtenteils falsch eingeschätzt wurden. Auch wurden direkte Überflüge als weniger laut empfunden als die Flüge der regulären Platzrunde. Die Flüge in der kleinen Platzrunde wurden gar nicht wahrgenommen. Problematisch seien An- und Abflüge von Jets.

Eine Anregung zur Verbesserung der Lärmsituation, evtl. auch zur korrekteren ‚Fliegbarkeit‘ der Platzrunde wurden Markierungen an bestimmten Punkten genannt. Hierzu wurde seitens des Flugplatzes ausgeführt, dass ansässige Piloten sowieso genau fliegen würden (z. B. Eindrehen an der Nuthe), ortsfremden Piloten die Markierungen gar nicht sehen und/oder als diese wahrnehmen würden. Auch sei der ‚Tote Winkel‘ zu bedenken (ca. 200 – 500 m). Manche Bodenmerkmale würden von platzfremde Piloten auch falsch bewertet. Anne Hennig gibt zu bedenken, dass die Gefahr der Falschinterpretation von ‚künstlichen Markierungen‘ bestünde. Sie plädiert dafür, Fremde auf ihr Fehlverhalten hinzuweisen. Es sei jedoch schwierig Piloten, deren Heimatplatz ohne ähnliche Betroffenheiten von Ortschaften ist, hierfür zu sensibilisieren.

Herr Berger fragt, ob ein Instrumentenflugverfahren bei der Fluglärmproblematik helfen würde. Herr Dr. Schwahn erklärt, dass derzeit ein Wechselverfahren geflogen werde. Beim Anflug beenden die Piloten den Instrumentenflug in einer Höhe von 2.500 ft um den Platz dann unter den Wolken (nach Sicht) anzufliegen. Beim Abflug erhalten die Flugzeuge erst in einer Höhe von 1.000 – 2.500 ft. die Freigabe in den kontrollierten Luftraum einzufliegen und ihren Flug nach Instrumenten fortzusetzen. Mit dem Instrumentenflugverfahren erhalten die Flugzeuge die Freigabe zum Einflug bereits am Boden, bzw. können aus 2.500 ft den Platz direkt anfliegen, also ohne lange Strecken im Sichtflug zurücklegen zu müssen. Das Gros, ca. 90 % der Flugzeuge, würde jedoch weiterhin nach Sicht (VFR) fliegen.

Abschließend ergänzt Frau Dr. Prochnow, dass sie die 600 Meter nicht tiefer eingeschätzt hatte. Herr Dr. Schwahn sagt an, dass es für Kliestow wünschenswert wäre, wenn in der Platzrunde immer an der Nuthe eingedreht würde. Es würde auch darüber nachgedacht, die Flugleitung im Funk darauf hinweisen zu lassen. Neue Plakate oder Flyer seien eventuell auch ein Mittel, dies erneut zu kommunizieren. Für Ahrensdorf sei zudem zu prüfen, die Einflüge in die UL-Platzrunde nicht wie im Standardverfahren, wie Planfestgestellt, über den Gegenanflug, sondern über den Queranflug zu fliegen. Eine Änderung des Verfahrens müsste jedoch mit dem Naturschutzbund Deutschland abgestimmt sein. Fraglich sei, ob dieser dazu bereit sei.

Frau Dr. Prochnow sagt, wenn das Vogelschutzgebiet in entsprechender Höhe überflogen würde, sei man zu Kompromissen bereit.

Anne Hennig ergänzt, dass die Änderung des Verfahrens aus Ihrer Sicht aus Gründen der Sicherheit problematisch sei.

Frau Isermann fasst zusammen, dass man z. B. durch Handzettel, freiwillige Beschränkungen, durch ein geändertes Anflugverfahren für Hubschrauber, eine Mittagspause für Hubschrauber, die Umgestaltung der Anflugkarte (Orte deutlicher kennzeichnen), vieles für die Anwohner verbessern könne. Deshalb schlage Sie die Bildung eines Arbeitskreises vor.

Herr Vetter verweist auf den ‚Deutschen Fluglärmdienst‘, den man sich ansehen solle. Hier gäbe es Lärmmessgeräte für wenig Geld. Der Beirat ist sich einig, dass in erster Linie versucht werden muss die Belastung der Anwohner zu verringern. Dies sei gegeben, wenn eine ‚gefühlte‘ Entlastung eintritt. Geräte, deren Grad der Verlässlichkeit nicht bekannt ist, seien in diesem Zusammenhang problematisch.

Für die Arbeit in der AG erklären sich bereit:

Torsten Klingbeil, Anne Hennig, Frank Plücken, Andreas Liefeld, Ariane Fechner und Knut Vetter. Seitens der Flugplatzgesellschaft wird ein Flugleiter an der Sitzung teilnehmen (Maik Birkholz oder Alexander Gumz). Als Termin der ersten Zusammenkunft wird der 7. Juli, 13 Uhr, im Tower Restaurant Cockpit festgelegt.

Frau Kühn wird gebeten, eine Mail mit einer kurzen Info über die AG an alle Anwohnerbeiratsmitglieder zu schicken. Jedes Mitglied, das heute nicht anwesend sei, habe die Möglichkeit, sich dieser AG anzuschließen.

Bericht von Herrn Dr. Schwahn bezüglich Monitoring-Gutachten:

Bei der Datenerfassung für das Monitoring habe es Probleme gegeben. Grund für die teilweise fehlerhaften Daten sei die Beobachtung der 5 – 6 Ornithologen gewesen, die auf zum Teil falschen Informationen basierte. So z. B., dass der Grenzverlauf des Vogelschutzgebietes anders verläuft als in der Anflugkarte des Flugplatzes dargestellt. Diese unterschiedliche Darstellung sei jedoch mit den Naturschutzbehörden abgestimmt.

Heute habe ein Gespräch (Natur + Text, Gemeinsame obere Luftfahrtbehörde, LUGV und Flugplatzgesellschaft) am Flugplatz stattgefunden, um zu besprechen, wie mit den Daten weiter zu verfahren sei. Die sehr hohe Zahl der Beobachtungen sei auf systematische Fehler, z. B. falsche Höheneinschätzung, zurückzuführen. Von 600 beobachteten Verstößen seien 200 auszuschließen und der Rest zumindest auch nicht eindeutig nachweisbar. So hätten die Daten allerdings keinen wissenschaftlichen Wert. Man habe sich darauf geeinigt, das Monitoring fortzusetzen und nicht den gesamten Entwurf zu verwerfen. Es würden jedoch zwei neue Beobachtungszeiträume, entweder Herbst 2015 und Frühjahr 2016, auf Grund der kurzen Zeit jedoch wahrscheinlich, Frühjahr 2016 und Herbst 2016, angesetzt. Dann würde der Fokus auch auf die genaue Grenze gelegt. Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde würde die ersten Tage begleiten und unterstützen, um auch evtl. sofort Maßnahmen ergreifen zu können, bzw. über die Daten der Flugsicherung eine zeitnahe Klärung herbeiführen zu können. Gegen Piloten, die mit Ihrem Flugzeug gleich nach dem Start nach Norden abdrehen, so die Mindesthöhe jedoch sicher noch nicht erreicht hätten, könne gleich eine Ordnungsmaßnahme verhängt werden. Auch könne man Demoflüge zum Vergleich für die Beobachter durchführen um systematische Fehler zu vermeiden Da Herr Dr. Schwahn selbst Pilot ist, würde er gerne selbst das Referenzflugzeug fliegen. So könnten die Ornithologen z. B. sehen, welcher Punkt zu überfliegen sei, damit sich ein

Flugzeug tatsächlich IM Vogelschutzgebiet befindet. Auch könne man so eine Höhe visualisieren, in der ein Flugzeug tatsächlich zu niedrig fliegt.

Auf die Frage von Frau Isermann, ob man mit den jetzt vorhandenen Daten etwas anfangen könne, antwortet Herr Dr. Schwahn, dass man das leider nicht könne. Man könne und wolle jedoch den Ornithologen keinen Vorwurf machen und durch die Daten der beiden zusätzlichen Beobachtungszeiträume sei man nun zuversichtlich. Wichtig sei jedoch die schnelle Verfügbarkeit des Gutachtens.

Herr Plücken ergänzt abschließend, dass von 20 Störfällen, 13 schwere Störfälle festgestellt worden seien. Lediglich 7 seien tatsächlich von Durchflügen verursacht worden, wo die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde dennoch unbedingt einschreiten solle. In den USA würde bei einem solchen Vergehen eine Strafe von bis zu 10.000 \$ verhängt!

Frau Dr. Prochnow stellt die Frage zum Stand des Verfahrens zur Änderung des Flugplatzbezugspunktes. Herr Dr. Schwahn führt aus, dass sich bei einem Flugplatz mit zwei Start- und Landebahnen der Flugplatzbezugspunkt normalerweise in der Mitte zwischen den beiden Bahnen befände. Bei einem Flugplatz mit einer Bahn in der Mitte der Bahn. Für unser GPS-Anflugverfahren sei es jedoch sehr wichtig, dass dieser Flugplatzbezugspunkt in der Mitte der Bahn liegt (nicht zuletzt zur Orientierung der Piloten bei der Landung!). So habe man die Verlegung des Flugplatzbezugspunktes bei der Beantragung der Erweiterung des Bauschutzbereichs - schlicht der Einfachheit halber - gleich mit beantragt. Der Antrag ist schwebend, ob und wann die Genehmigung erfolgt dem Antragsteller (Flugplatz) nicht bekannt.

Frau Isermann beendet die Sitzung, wünscht der Arbeitsgruppe viel Erfolg. Ein neuer Sitzungstermin wird noch nicht vereinbart. Dies wird nach Vorliegen der Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Entlastungsmaßnahmen Flugbetrieb“ stattfinden.

Ende der Sitzung: 19:15



Monika Kühn  
Protokollführerin