

Rahmenplan südlich des VLP Hangelar 2. Themenabend: Spielräume und Grenzen

21. Mai 2013

17.30 bis 21.00 Uhr
Haus der Nachbarschaft Hangelar, Sankt Augustin

Moderation und Dokumentation:
Prof. Dr. Ursula Stein, Alisa Kaps

1. Begrüßung, Programm

Als Vorsitzender des Rahmenplan-Beirates begrüßt Herr Schell alle Anwesenden zum zweiten Themenabend des Beteiligungsprozesses bezüglich des Rahmenplans südlich des VLP Hangelar. Er ist erfreut, dass viele Teilnehmer des ersten Themenabends sich erneut Zeit genommen haben und auch viele neue Interessierte gekommen sind. Aufbauend auf die Veranstaltung am 08.05. sollen auch heute Grundlagen zur Situation und zu den Rahmenbedingungen am Verkehrslandeplatz Hangelar vermittelt werden. Herr Schell dankt den Beteiligten aus der Verwaltung, insbesondere Herrn Weingart, für die intensive Vorbereitung der Veranstaltungen.

Frau Prof. Stein erläutert als Moderatorin noch einmal die Hintergründe des moderierten Werkstattverfahrens und den Prozessablauf sowie das Programm für den jetzigen Abend. Das Bild der Anlieger, Nutzer, Interessen aus dem 1. Themenabend wird heute ergänzt durch Beiträge von Frau Ortsvorsteherin Roitzheim, und Herrn Heistermann vom AK Hub-schrauberlärm. Von den vorgesehenen Vorträgen zum Thema „Spielräume und Grenzen“ entfällt leider der Beitrag von Herrn Heppekausen über planerische und technische Mittel zur Lärminderung, da er erkrankt ist. Ein wichtiger Bestandteil des Programms ist die Auslosung der Teilnehmer für die Werkstatt am 13. 6. 2013. Es wird an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass die Teilnehmerzahl für die Werkstatt begrenzt ist. Im Rahmen der letzten Veranstaltung des Werkstattverfahrens werden die dort erarbeiteten Ziele und Kompromisse für bauliche Nutzungen an der Richthofenstraße aber öffentlich vorgestellt und diskutiert.

Alle Informationen aus dem Rahmenplanungsbeirat und zum laufenden moderierten Verfahren sind auch online unter www.sankt-augustin.de verfügbar

2. Rahmenbedingungen am VLP Hangelar

Der VLP aus Ortsteilsicht (Fr. Roitzheim, Ortsvorsteherin)

In ihrer Eigenschaft als Ortsvorsteherin stellt Frau Roitzheim dar, welche Bedeutung der Flugplatz für den Ort hat. Als Flugplatz mit einer über hundertjährigen Tradition trägt der VLP maßgeblich zum Image der Stadt und der Region bei. Mit einem kurzen historischen Abriss veranschaulicht die Ortsvorsteherin die Schlüsselereignisse, die die Entwicklung des Flugplatzes seit 1909 geprägt haben. Heute ist der VLP für viele ein Identifikationsmerkmal, auf das man zu Recht stolz sein kann. Neben seiner infrastrukturellen Funktion ist er auch ein beliebtes Ausflugsziel für alle, die der „Faszination Fliegen“ frönen. Auch die wirtschaftliche Bedeutung des VLP darf laut Frau Roitzheim nicht unterschätzt werden. Hier gilt es, vorhandene Arbeitsplätze zukünftig zu erhalten und die Arbeit mit Jugendlichen – auch im Hinblick auf ihre mögliche Berufswahl - weiter zu fördern. Zugleich stellen die Lärmemissionen für viele Anwohner eine enorme Belastung dar. Die Ortsvorsteherin ruft alle Beteiligten auf, den Dialog zwischen den Interessensparteien aufrecht zu erhalten. Die kommende Bürgerwerkstatt sollte dazu genutzt werden verträgliche Lösungsansätze und Kompromisse zu finden, damit die Akzeptanz und die Wirtschaftlichkeit des VLP Hangelar auch in Zukunft nicht gefährdet werden.

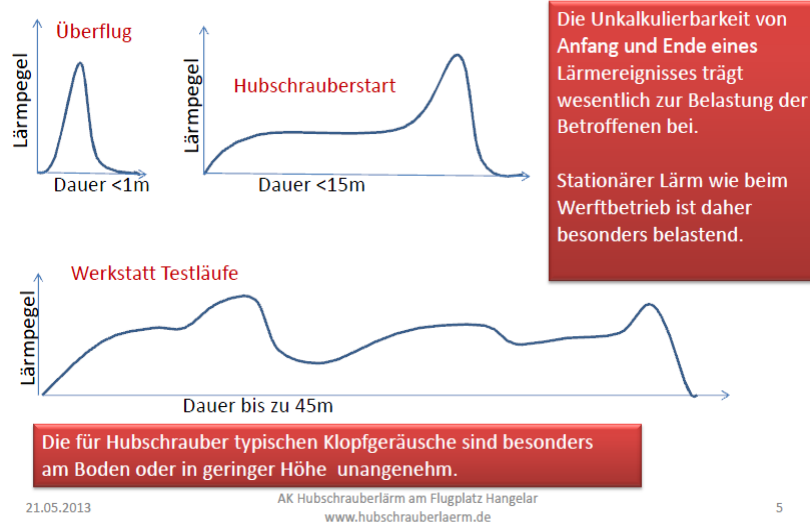
Der VLP aus Ortsteilsicht (Hr. Heistermann, AK Hubschrauberlärm)

Vortragsfolien auf der Website!

Die Problematik der Lärmbelastung im näheren Umfeld des VLP Hangelar stellt Herr Heistermann vom Arbeitskreis Hubschrauberlärm dar. Die Initiative vertritt seit 2009 Bürgerinnen und Bürger, die durch den verursachten Lärm am VLP direkt betroffen sind. Herr Heistermann betont, dass das Problem der Lärmbelastung weniger durch Überfluglärm, sondern mehr durch den stationären Lärm im unmittelbaren Umfeld des VLP, der z.B. durch den Testbetrieb in den Werften oder durch Schulungsflüge entsteht. Mit Prinzipdarstellungen (siehe unten) verdeutlicht er, warum diese Art des Lärms besonders belastend ist. Grund dafür sind unter anderem die Unkalkulierbarkeit der Lärmdauer und die für einen Hubschrauber typischen Klopfgeräusche, die in Bodennähe und geringer Höhe sehr unangenehm sind. Laut einer Umfrage der Universität Bonn (vgl. Befragung zur Wohnstandortzufriedenheit zum Werkstattverfahren VLP unter www.sankt-augustin.de) fühlt sich ein erheblicher Teil der Bevölkerung im näheren Umfeld des VLPs von den Lärmemissionen gestört. Der AK Hubschrauberlärm spricht sich, so Herr Heistermann, generell für den Flugplatz aus, möchte jedoch keinen weiteren Ausbau, der zu einer weiteren Lärmzunahme führen könnte. Die Hauptforderungen der Initiative sind deshalb die Summe der Lärmquellen bei der Planung zu beachten und zusätzlichen Lärm zu vermeiden. Der VLP Hangelar soll seine Hauptfunktion weiterhin als Sportflughafen haben und nicht zu einem „Heliport“ werden. Die gewerbliche Nutzung sollte neben dem Flugsport nur eine nachgeordnete Rolle spielen.

Lärm als Umweltbelastung

- Beispiele unterschiedlicher Lärmereignisse



Nachfragen und Diskussion:

- *Herr Kuhnke* möchte wissen, in welchem Schallpegelbereich sich die gezeigten Grafiken befinden und wo die dafür notwendigen Messungen durchgeführt wurden. *Herr Heistermann*: Die Grafiken sind Prinzipdarstellungen, ihnen liegen keine Messung zugrunde und sie haben deshalb auch keine bezifferten Skalen. Sie stellen nur exemplarisch dar, wie die Lärmemissionen beim Hörer ankommen.
- *Herr Günter* von der ALT weist darauf hin, dass in Zusammenarbeit mit der FH Aachen 2011 ein Gutachten über den Hubschrauberlärm, der durch die ALT verursacht wird, erstellt wurde. Dieses ist auf der Internetseite des Unternehmens einsehbar (Anm.: mittlerweile auch auf der entsprechenden Seite der Stadt) und macht deutlich, dass sowohl von der ALT, als auch von der ADAC Hems Academy umfas-

sende Maßnahmen zur Lärmreduzierung umgesetzt wurden. Herr Günther fragt, ob die AK Hubschrauberlärm einen Ausbau der Gewerbeflächen der ALT akzeptieren würde, wenn durch strukturelle Veränderungen eine tatsächliche Minderung des von der derzeitigen Nutzung ausgehenden Lärms nachgewiesen werden könnte.

Herr Heistermann sieht die Bemühungen der ALT zur Lärmreduzierung sehr positiv. Da die Bevölkerung auch von technischen Fortschritten profitieren sollte, sieht er die Wachstumswünsche der ALT in Bezug auf die Lärmemissionen jedoch weiterhin skeptisch. Man einigt sich in diesem Punkt auf eine weitere Zusammenarbeit, um einen fairen Lösungsansatz zu finden.

Herr Helbig erklärt, dass auch von Seiten der Bundespolizei Maßnahmen zur Lärmreduzierung umgesetzt wurden. So seien die Zahlen der Flugbewegungen rückläufig und Investitionen in eine leisere Hubschrauberflotte getätigt worden.

Auch diese Bemühungen erkennt *Herr Heistermann* im Namen der AK Hubschrauberlärm an. Er appelliert, an diese Bemühungen anzuknüpfen und auch zukünftig weitere Lärminderungsmaßnahmen umzusetzen.

Situation, Handlungsmöglichkeiten und Perspektiven des Flugplatzbetreibers (Hr. Unterberg, Betriebsleiter Flugplatzgesellschaft)

Vortragsfolien auf der Website!

Herr Unterberg erläutert, dass der Flugplatz Hangelar, der seit 1962 eine Flugbetriebsgenehmigung besitzt, heute im Luftverkehrsnetz NRW zu den größten Verkehrslandeplätzen gehört. Flugzeuge mit einem Gewicht von mehr als 5,7 Tonnen dürfen nicht landen. Die Landebahnlänge von 800 m reicht für gewerblich genutzte Geschäftsreiseflugzeuge nicht mehr aus. Dies erklärt unter anderem die Fokussierung auf Hubschrauber und schnelle einmotorige Flugzeuge im Geschäftsreiseverkehr an diesem Standort. Eine theoretisch mögliche Verlängerung der Landebahn auf 1200m würde den Status vor Einführung der europäischen Sicherheitsvorschriften (2002) wieder herstellen.

Dem eigentlichen Zweck des Landeplatzes, dem Sport- und Segelflugbetrieb, wird laut Herrn Unterberg in der Öffentlichkeit zu wenig Beachtung geschenkt. 14 Luftsportvereine haben sich zu inzwischen 8 fusioniert. Insbesondere die dort geleistete Jugendarbeit ist beachtlich.

Der Betriebsleiter erklärt weiterhin, wie sich der Flugplatz finanziert und welche Beträge von der Flugplatzgesellschaft zur Lärmreduzierung geleistet werden. So werden beispielsweise die Landegebühren nach der Lärmerzeugung gestaffelt und auch bei der Stellplatzvermietung wird dieser Faktor bedacht. Mieter des VLP, die Plätze für Flugzeuge untervermieten, können jedoch zu einer solchen Differenzierung nicht gezwungen werden. Am VLP gilt außerdem ein freiwilliger Verhaltenskodex zur Lärmvermeidung, der insbesondere von den lokal ansässigen Betrieben beachtet wird. Externe Nutzer, die den Landeplatz zur Abfertigung touristischer Rundflüge anfliegen, sind an diese nachbarschaftlichen Gesten jedoch nicht gebunden. Aufgrund der Betriebspflicht für den Verkehrslandeplatz sind die Betreiber in ihren Handlungsmöglichkeiten zu flugbetrieblichen Einschränkungen nicht befugt.

Wirtschaftliche Bedeutung des VLP für Stadt und Region (Hr. Dr. Esser, Büro KE CONSULT, Köln)

Vortragsfolien auf der Website!

Im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises wurde 2010 von der Firma KE CONSULT ein Gutachten über die volkswirtschaftliche Bedeutung des VLP Hangelar erstellt. Die gutachterliche Untersuchung umfasst drei Themenschwerpunkte. Der erste ist eine Ist-Analyse der Situation am VLP Hangelar. Hier wurde die Bedeutung des Fluglandeplatzes bezüglich der dort durchgeführten gewerblichen und nicht-gewerblichen Starts im Vergleich zu anderen Flugplätzen in NRW untersucht. Dabei wurden auch die Anteile unterschiedlicher Fluggeräte an den durchgeführten Starts berücksichtigt. Im zweiten Themenbereich wurde

mit Hilfe einer Unternehmensbefragung und volkswirtschaftlicher Kennziffern die wirtschaftliche Bedeutung des VLP ermittelt. Aufgrund einer hohen Rücklaufquote der befragten Unternehmen konnte ein breites Bild über die wirtschaftlichen Aktivitäten und deren Effekte angefertigt werden. Der letzte Teil des Gutachtens untersucht, welche Auswirkungen die Einschränkung der Betriebszeiten am Flugplatz hätte. Ein Flugverbot an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen würde, laut den Berechnungen von KE Consult, jährlich etwa 14.000 Starts weniger bedeuten. Dies hätte negative Auswirkungen auf die Zahl der direkten und indirekten Beschäftigten, das Einkommen der Betriebe, auf die Bruttowertschöpfung sowie die Steuereinnahmen (siehe unten).

Flugplatz Hangelar – Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten (Szenario)				
	Beschäftigungseffekt (Erwerbstätige)	Einkommen (Mio. €)	Bruttowertschöpfung (Mio. €)	Fiskalische Effekte (Mio. €)
Status Quo	393	10,9	22,5	5,6
Szenario	256	7,1	14,6	3,7
Differenz	-137	-3,8	-7,8	-2,0

Nachfragen und Diskussion:

- *Herr Heistermann:* Wie viel weniger Steuereinnahmen würde das auf die Region bezogene Szenario tatsächlich für Sankt Augustin bedeuten?
Herr Esser: Das Gutachten betrachtet die regionalwirtschaftlichen Effekte des Szenarios. Demnach wurden alle direkt und indirekt Beschäftigten am VLP berücksichtigt. Da das Steuersystem sehr komplex ist, lässt sich der direkte Steuerfluss an die Kommune nur schwer nachvollziehen. Wie viel weniger Steuern Sankt Augustin bei der Beschränkung der Betriebszeiten tatsächlich einnehmen würde, lässt sich, schwer sagen. Dies bestätigt *Herr Schell*.
- Das Szenario im Gutachten erweckt den Eindruck, dass die meisten Flugbewegungen und damit auch die meisten Lärmemissionen am Wochenende auftreten. Ist dem so? Warum hat der technologische Fortschritt dazu geführt, dass Autos und ähnliche Fahrzeuge leiser wurden, Flugzeuge aber nicht?
Herr Unterberg: Die insgesamt entstehende Lärmemission ist unter der Woche höher als am Wochenende. Laute Flugzeuge sind ein aus der Globalisierung resultierendes Problem, da die besonders bei Privatfliegern beliebten amerikanischen Flugzeuge sehr laut sind. Moderne deutsche Flugzeuge, die besonders im Geschäftsbetrieb eingesetzt werden, sind dagegen Vorreiter bei der Reduzierung der Lärmemissionen.
- Wurden in dem Gutachten auch der volkswirtschaftliche Nutzen der Leistungen der Bundespolizei und der ALT in Bezug auf Personenrettung und Sicherheit einbezogen?
Herr Esser: Der Nutzungswert ließe sich berechnen, dies war jedoch nicht Gegenstand des Gutachtens. Solche Berechnungen wären zudem sehr komplex.
- Zahlt die Bundespolizei ebenfalls Startgebühren? Wurde die Heli-AG aufgefordert, die Mittagsruhe am VLP einzuhalten?

Herr Helbig: Die Bundespolizei zahlt jährlich eine pauschale Landegebühr, die durch Steuergelder finanziert wird. Schwerpunktmäßig startet die Bundespolizei jedoch von ihrem eigenen Gelände.

Herr Unterberg: Ja, man hat die Heli-AG zur Einhaltung der Mittagsruhe aufgefordert. Bisher konnte ausgehandelt werden, dass nach 13.00 Uhr keine Flüge unter einer Dauer von 30 Minuten mehr durchgeführt werden.

Rechtlicher Kontext: Luftfahrtrecht und Planungsrecht auf angrenzenden Flächen (Hr. RA Schmitz, Kanzlei Schmitz, Frankfurt)

Vortragsfolien auf der Website!

Welche Möglichkeiten und Grenzen bei der Erstellung eines Bebauungsplans von rechtlicher Seite gegeben sind, erläutert Rechtsanwalt Schmitz aus Frankfurt. Hier hat die Kommune unter normalen Umständen die Planungshoheit im Gemeindegebiet. Nach §38 des Baugesetzbuches (BauGB), trifft dies jedoch nicht zu, wenn das Vorhaben nach dem sogenannten „Planfeststellungsverfahren“ von überörtlicher Bedeutung ist. Da dies im Bereich des Verkehrslandeplatzes Hangelar zutrifft, haben planerische Festsetzungen der Luftverkehrsbehörde hier Vorrang gegenüber der Bebauungsplanung. Der Geltungsbereich des § 38 BauGB umfasst dabei allein das Flugplatzgelände. Die Stadt Sankt Augustin kann bei der Geltungsbereichsabgrenzung entscheiden, ob diese Flächen – die nicht ihrer Planungshoheit unterliegen – in einen Bebauungsplan einbezogen werden sollen oder nicht. Die Festsetzungen eines Bebauungsplanes gelten zwar nicht unmittelbar, stellen aber eine in der Luftverkehrsplanung zu berücksichtigende Orientierungshilfe dar. Auch können Planungsabsichten der Stadt Sankt Augustin je nach dem Grad ihrer Konkretisierung und räumlichen Verfestigung (hier z.B. der Inhalt des Rahmenplanes) zu beachten sein. Die Luftverkehrsbehörde ist nicht berechtigt, abweichend von den Vorstellungen der Stadt Sankt Augustin eigenständige städtebauliche Vorstellungen zu entwickeln und ihrer Entscheidung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anwendung von Fachplanungsrechten (Luftverkehrsgesetz u.a.) kommt er zu folgenden Erkenntnissen (kursiv gesetzt sind Zitate aus den Folien):

- *Auf den Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar sind die §§ 29 bis 37 BauGB m. E. nicht anzuwenden*
- *Städtebauliche Belange sind bei zukünftigen luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen zu berücksichtigen.*
- *Ziele der Raumordnung sind als sonstiges Recht bei Entscheidungen der Fachplanung zu berücksichtigen*
- *Daher dürfte – vorbehaltlich einer genaueren Prüfung – aufgrund der regionalplanerischen Zielfestlegung ein gewisser Ermessensspielraum für strengere Auflagen gegen Lärmemissionen (an den Lärmquellen) seitens der Luftverkehrsaufsichtsbehörde bestehen*

Insgesamt kommt er zu folgendem Schluss:

- *Die Stadt St. Augustin kann die Flächen des Verkehrslandeplatzes m. E. in das Plangebiet für einen Bebauungsplan einbeziehen*
- *Festsetzungen sind aber nur zulässig für Nutzungen, die nicht dem Flugplatzbetrieb dienen*
- *Bei der Abgrenzung dürfte m. E. hinsichtlich der privilegierten Nutzungen von dem weiten Verständnis des Funktionszusammenhangs auszugehen sein, der der Abgrenzung des räumlicher Geltungsbereichs zu Grunde liegt*

Nachfragen und Diskussion:

- *Herr Baumgartner:* Ist die Bürgerwerkstatt überhaupt sinnvoll, wenn die Stadt aufgrund der überregionalen Bedeutung des Flughafens keine Baugenehmigungen erteilen darf?

Herr Gleß: Als Baugenehmigungsbehörde kann die Stadt Sankt Augustin, unter Einbezug der Kreisverwaltung als untere Emissionsbehörde, Baugenehmigungen erteilen. Um zukünftig konkrete Planungen am VLP Hangelar vornehmen zu können, wird seit drei Jahren mit der zuständigen Luftfahrtbehörde an einer sinnvollen Gebietsabgrenzung für den Bebauungsplan gearbeitet.

- Könnte die Erstellung eines Bebauungsplans dazu führen, dass rechtswidrig erteilte Baugenehmigungen rückwirkend geheilt werden?

Herr Schmitz: Grundsätzlich wäre das möglich, wenn das Vorhaben nach den Festsetzungen des B-Planes materiell rechtlich genehmigungsfähig wäre.

Herr Metz: Würden sich die Grundlagen für den Bebauungsplan ändern, wenn die Schwerpunktlandeplatzfunktion am VLP zukünftig gestrichen werden würde?

Herr Schmitz: Diese Frage kann nur das Bundesverwaltungsgericht mit Sicherheit beantworten. Die überörtliche Bedeutung des Flugplatzes müsste dann erneut nachgewiesen werden.

- *Herr Roth:* Die Bürgerinitiative gegen Fluglärm Bonn/Sankt Augustin sollte bei der Werkstatt am 13.06. vertreten sein, da auch Bonner Bürger unter dem Fluglärm leiden.

Herr Schell, Herr Gleß und Frau Stein machen deutlich, dass es in dieser Werkstatt um ein Instrument geht, das vor allem örtliche Wirkungen hat. Deswegen sollen die Bürgerinnen und Bürger von Sankt Augustin die Möglichkeit haben, sich aktiv einzubringen. Da die Teilnehmerzahl der Werkstatt begrenzt ist, wird man sich bei der Auswahl der Teilnehmer auf Sankt Augustin beschränken. Angrenzende Gemeinden wie Bonn sowie die Träger öffentlicher Belange wurden und werden auch zukünftig ausreichend beteiligt. In einem möglichen Baubauungsplanverfahren wird es weitere Beteiligungschancen geben.

3. Vorbereitung der Werkstatt

Unter allen Bürgerinnen und Bürgern, die sich beim ersten und/oder zweiten Themenabend als Interessenten für die Teilnahme an der Bürgerwerkstatt am 13.06. gemeldet haben, werden die verfügbaren „Plätze“ für die Teilnahme an der Werkstatt ausgelost. Neun Vertreter von Bundespolizei, Gewerbetreibenden und Hangelarer Lärmschutzinitiativen sowie die Ortsvorsteherin sollen gesetzt sein. Für die sechzehn verbleibenden Plätze schlägt Frau Stein vor, zwölf Teilnehmer aus Hangelar (plus zwei Nachrücker) und vier Teilnehmer aus Sankt Augustin (plus ein Nachrücker) auszuwählen. Das entspricht etwa dem Verhältnis von Anwesenden aus Hangelar und dem übrigen Stadtgebiet an den beiden Themenabenden. Herr Kuhnke als jüngster Anwesender übernimmt die Auslosung durch Ziehung aus zwei unterschiedlichen Behältern vor Aller Augen. Mit dem Ergebnis (siehe Abbildung) erklären sich alle Anwesenden im Saal einverstanden.

Zuletzt bittet Frau Stein die Bürgerinnen und Bürger, Anregungen für die Arbeit in der Werkstatt am 13.06. auf einem Poster zu hinterlassen. Die drei Meldungen lauten wie folgt:

- Anbindung Bundesgrenzschutzstraße!
- Verkehrsanbindung VLP nicht über Köln- u. Richthofenstr.
- Ist durch eine zusätzliche Bebauung passiver Lärmschutz in Richtung Fritz-Pullig-Str. möglich?

Zum Abschluss dankt Herr Schell allen Anwesenden für ihr Kommen und ihr Engagement. Er lädt zugleich zur nächsten Veranstaltung mit Bericht über die Ergebnisse der Werkstatt am 8. 7. im Haus der Nachbarschaft ein.

Werkstatt 13.6. - 25 Plätze

- keine Rats-, Beirats- o. Ausschussmitglieder
- Bürger der Stadt Sankt Augustin

Gesetzt:

Bundespolizei 1 - Hr. Hebbig
Gewerbetr. groß 1 - Hr. Günther
Gewerbetr. klein 1 - Hr. Welbhoff
Lärmschutzinitiativen 3 - Hr. Kassing
- Hr. Heistermann
Flugsport 2 - Hr. Forneck
- Hr. Wittkamp
Ortsvorsteherin 1 Fr. Roitzheim

9

+ 16

16 BürgerInnen

12 Hangelar

Hr. Regber
Hr. Steinebach
Hr. Schmitt
Hr. Fennel
Hr. Richard
Hr. Koll
Hr. Pistorius A.
Hr. Kuhuke
Fr. Sinzig
Hr. Scheine
Fr. Gehring
Hr. Gemmel

Fr. Heilen
Hr. Bull

4

übriges Sankt Augustin

Fr. Neumann
Fr. Syring
Hr. Baumgartner
Hr. Schichtel

Hr. Weber (w.)