

Landkreis Teltow-Fläming

Die Landrätin



Antwort der Kreisverwaltung Teltow-Fläming auf die Anfrage der Abgeordneten Frau Dr. R. Voigt, Flugplatz Schönhagen vom 12.12.2022 – Anfrage: 6-4934/22-KT

Sachverhalt:

Ich habe am 26.04.2021 eine Anfrage zum Flugplatz Schönhagen gemacht (6-4499/21-KT) und u. a. danach gefragt, ob der Flugplatz Schönhagen dem Gemeinwohl dient (Frage 8 der damaligen Anfrage). Sie haben dies bejaht und damit begründet, dass

1. der Flugplatz sowie die direkt am Flugplatz angesiedelten Unternehmen Steuereinnahmen generieren.
2. der Flugplatz für Unternehmen, die am Flugplatz Luftfahrzeuge stationiert haben, um Baustellen oder Niederlassungen in Europa zu betreuen, große wirtschaftliche Vorteile hat, wodurch wiederum Steuereinnahmen generiert werden.
3. der Flugplatz die Attraktivität des Landkreises für Unternehmensansiedlungen erhöht.
4. der Flugplatz ein wichtiger Forschungsstandort für Lösungen bei der Waldbrandbekämpfung und für die Erprobung neuartiger Kraftstoffe und Antriebsmethoden ist.
5. der Flugplatz für Überwachungs- und Vermessungsaufgaben notwendig ist.
6. der Flugplatz während der Corona-Pandemie ausgewählten Gruppen und Privatpersonen die Möglichkeit gab, ohne weiteren Publikumskontakt zu ihren Zielorten zu fliegen.
7. am Flugplatz eine Grenzabfertigung, eine Örtliche Luftaufsicht, ein Fluginformationsdienst und eine Wetterstation stationiert sind.
8. der Flugplatz und die damit zusammenhängenden Unternehmen und Handwerksbetriebe viele Arbeitsplätze zur Verfügung stellen.
9. der Flugplatz ein wichtiger Ausbildungsort aufgrund einer Privatpilotenschule, zweier Verkehrspilotenschulen und einer Berufshubschrauberpilotenschule ist.

Aus Ihrer Antwort auf meine erste Frage in der damaligen Anfrage geht allerdings hervor, dass fast die Hälfte der Flüge Ausbildungsflüge sind. Weitere knapp 20 % der Flüge sind Rundflüge und Luftsportflüge. Ich gehe davon aus, dass Rundflüge und Luftsportflüge zu den von Ihnen aufgezählten gewerbsmäßigen Flügen (50 % aller Flüge) gehören¹. Die Ausbildung findet in der Klasse E (Flugzeuge < 2 t) statt. Es handelt sich damit nicht um eine Pilotenausbildung für große Verkehrsflugzeuge, sondern ausschließlich für Kleinflugzeuge, die von einer sehr kleinen, finanzstarken Bevölkerungsgruppe genutzt werden. Damit dient mehr als die Hälfte der Flüge nicht dem Gemeinwohl, sondern ausschließlich dem Freizeitvergnügen weniger Menschen.

Dies zeigt sich auch daran, dass nach eigenen Beobachtungen ein großer Teil der Flüge, die angeblich von so großer Wichtigkeit für die in der Umgebung ansässigen Unternehmen sind, an sonnigen Wochenenden stattfinden. An diesen sonnigen Wochenenden werden Tausende Mitbürger*innen im Umfeld des Flugplatzes Schönhagen, aber durchaus auch in der weiteren Umgebung, wie z. B. in Luckenwalde, in ihrer wohlverdienten Ruhe und dem Naturgenuss gestört durch ein paar Menschen, die ihrem lautstarken Hobby in Kleinflugzeugen frönen. Obwohl in den letzten Jahren immer wieder Verschärfungen bei den zulässigen Emissionen stattgefunden haben,

* Die genannte E-Mail Adresse dient nur zum Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur und/oder Verschlüsselung

Öffnungszeiten:
Dienstag 09:00 - 12:00 Uhr und 13:00 - 15:00 Uhr
Donnerstag 09:00 - 12:00 Uhr und 13:00 - 17:30 Uhr

Telefon: 03371 608-0
Telefax: 03371 608-9100
USt-IdNr.: DE162693698

Bankverbindung:
Mittelbrandenburgische Sparkasse in Potsdam
Gläubiger-ID: DE 87 LTF 000 002 134 52
BIC: WELADED1PMB
IBAN: DE86 1605 0000 3633 0275 98

Einzelne Beratungsdienste haben andere Öffnungszeiten. Diese erfahren Sie über die Telefonzentrale oder im Internet.
Sie können Ihr Anliegen nach Absprache mit dem Mitarbeiter auch Mo, Di, Mi, Do bis 19:00 Uhr und Fr bis 16:00 Uhr in der Kreisverwaltung erledigen.

Internet: <http://www.teltow-flaeming.de>

hat man den Eindruck, dass sich der Lärmpegel überhaupt nicht geändert hat. Die Maßnahmen zur Lärmreduktion, insbesondere der

Einbau neuer, verbesserter Schalldämpfer, führt dazu, dass die Motorleistung und auch der Verbrauch beeinträchtigt werden. Das legt nahe, dass es durchaus eine Versuchung gibt, die lärmreduzierenden Maßnahmen auf dem Papier einzuhalten und in der Praxis aber mit den alten Systemen weiter zu fliegen.

Meine Fragen:

1. Wie verteilt sich der Flugverkehr auf die einzelnen Wochentage?
2. Sind Flüge, insbesondere Rundflüge und Ausbildungsflüge, über den Siedlungsgebieten erlaubt? Wenn ja, gibt es eine einzuhaltende Mindestflughöhe?
3. Welche Aufsichtsbehörde ist dafür zuständig, die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen zur Lärmreduktion zu überwachen?
4. Wann gab es die letzte Kontrolle auf dem Flugplatz Schönhagen durch diese Institution?
5. Welche Ergebnisse (anonymisiert) sind zu verzeichnen? Insbesondere welche und wie viele Verstöße gegen die nachträglichen Lärmschutzaufgaben sind festgestellt worden?
6. Sieht sich der Flugplatz Schönhagen in der Lage, häufiger Kontroll-Maßnahmen durchzuführen als gesetzlich vorgesehen ist?
7. Welchen Einfluss wird die Landrätin als Aufsichtsrätin nehmen, um die berechtigten Interessen nach Ruhe und Naturgenuss der überwiegenden Zahl der Bürger*innen gegenüber den Hobbyflieger*innen durchzusetzen? Welche Maßnahmen sieht sie als möglich an? Was ist politisch möglich?

Für die Kreisverwaltung beantwortet die Landrätin die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Die Verteilung der Flugbewegungen auf einzelne Wochentage gehört nicht zu den Standardabfragen aus der Betriebssoftware. Eine entsprechende Abfrage müsste extern beauftragt und kostenpflichtig programmiert werden. Es gibt keine Indikation dafür, dass am Wochenende keine oder nur wenige gewerbsmäßige Flüge stattfinden, also Luftsportflüge überwiegen. Im Gegenteil werden nicht gewerbliche Flüge durch die Landeplatz-Lärmschutzverordnung am Wochenende stärker eingeschränkt, als gewerbliche Flüge. Auch Rundflüge werden überwiegend durch gewerbliche Anbieter durchgeführt und touristisch (z.B. über Hotels) vermarktet.

Zu Frage 2:

Ein freier Luftraum gehört zu den Grundlagen unseres Rechtssystems und ist in § 1 LuftVG (Luftverkehrsgesetz) festgelegt. Dabei wird nicht zwischen Art und Zweck eines Fluges unterschieden. Die Mindestflughöhe ist in der europäischen Luftverkehrsordnung SERA (Standardised European Rules of the Air) geregelt. In SERA.5005 Absatz (f) heißt es:

f) Außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden

1. über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;

2. in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug.

Zu Frage 3:

Da diese Frage mit sehr unterschiedlichen Rechtsnormen verbunden ist, kann sie nicht pauschal beantwortet werden. Die Erzeugung von Fluglärm selbst ist im Allgemeinen kein Regelverstoß an sich, sondern kann die Folge eines Verstoßes gegen unterschiedliche Rechtsnormen sein, für die auch unterschiedliche Behörden zuständig sein können.

Genehmigungs- und Luftaufsichtsbehörde für den Flugplatz Schönhagen ist die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin Brandenburg.

Verstöße gegen die Mindestflughöhe nach SERA 5005 im Sichtflugbetrieb können bei dieser Behörde zur Anzeige gebracht werden. Im Rahmen ihrer Ermittlungen kann die Behörde u.a. Radaraufzeichnungen der DFS anfordern und Eintragungen aus dem elektronisch geführten Hauptflugbuch des Flugplatzes anfordern, aus den zu einem bestimmten Kennzeichen Start- und Landezeit hervorgehen. Verstöße gegen die Landeplatz-Lärmschutzverordnung oder gegen die Regelungen des Flugplatzverkehrs werden z.B. von dieser Behörde geahndet.

Für luftrechtliche Verstöße im Rahmen der Instrumentenflugregeln ist das BAF-Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zuständig. Bei Abweichungen von den Instrumentenflugverfahren sind die Flugsicherungsorganisationen selbst verpflichtet, Anzeige beim BAF zu erstatten.

Für Abweichungen von der Musterzulassung eines Luftfahrzeuges (z.B. Demontage eines Schalldämpfers) ist das Luftfahrt Bundesamt zuständig.

Zu Frage 4:

Die gemeinsame obere Luftfahrtbehörde führt in Abständen von ein bis zwei Monaten unangemeldet Luftaufsichtskontrollen durch. Dabei wird der Flugplatzbetreiber kontrolliert, aber auch auf dem Vorfeld abgestellte Luftfahrzeuge und Piloten, vergleichbar einer Verkehrskontrolle der Polizei im Straßenverkehr. Die letzte Kontrolle vor dieser Anfrage war am 1.11.2022.

Das BAF führt in einem Abstand von zwei Jahren ein sehr aufwändiges Audit durch. Dabei wird die Flugplatzgesellschaft in ihrer Eigenschaft als Flugsicherungsorganisation überprüft. Diese Audits erfordern eine Vorbereitung über mehrere Monate. Dabei muss ein Katalog aus 850 Fragen schriftlich beantwortet werden, deren Antworten und die damit zusammenhängende Umsetzung von Verfahren über die jeweils letzten zwei Jahre dann vom BAF kontrolliert werden. Das letzte Audit war am 19. und 20. Oktober 2022.

Das Luftfahrt Bundesamt ist nicht für die Flugplatzgesellschaft zuständig. Es kontrolliert und überwacht die am Flugplatz ansässigen Betriebe, wie z.B. Instandhaltungsbetriebe, Ausbildungsbetriebe, Entwicklungs- und Produktionsbetriebe, Betreiber von Flugsimulatoren, Luftfahrtunternehmen usw. Entsprechende Termine am Flugplatz finden über das gesamte Jahr verteilt in den einzelnen Unternehmen statt. Die Flugplatzgesellschaft ist daran nicht beteiligt.

Zu Frage 5:

Wie bereits unter Frage 3 erläutert kann es im Allgemeinen keine Verstöße des Flugplatzbetreibers gegen Lärmschutzaufgaben geben. Es kann Verstöße durch Luftfahrzeugbetreiber gegen unterschiedliche Rechtsnormen geben, die zu Fluglärm führen. Solche Verstöße sind nicht Gegenstand behördlicher Kontrollen des Flugplatzbetreibers, da er diese nicht zu verantworten hat. Die Flugplatzgesellschaft wird in einzelnen Fällen um Amtshilfe gebeten, z.B. durch einen Auszug aus dem Hauptflugbuch, die Transkription einer Sprachaufzeichnung oder eine Zeugenaussage. Über das Ergebnis der Ermittlungen wird die Flugplatzgesellschaft aus Datenschutzgründen nicht informiert.

Davon abgesehen hat die Flugplatzgesellschaft seit der Jahrtausendwende weder durch das BAF, noch durch die Luftfahrtbehörde ein Audit mit einer Klasse 1, also einer hochgradigen Beanstandung abgeschlossen. Typische Beanstandungen der Luftfahrtbehörde betreffen die Beseitigung eines Hindernisses im An- und Abflugbereich, die Aktualisierung auslagepflichtiger Dokumente, die Erneuerung einer Beschilderung auf den Betriebsflächen o.ä.

Das BAF hatte bei dem letzten AUDIT fünf Beanstandungen, die untergeordnete Änderungen in den Handbüchern betrafen. Als Flugsicherungsorganisation muss der Flugplatz eine über 1000 Seiten umfassende Dokumentation aus Handbüchern, Formularen und Verfahrensanweisungen unterhalten und stets auf dem aktuellen Stand nationaler und europäischer Vorschriften halten.

Vom BAF bearbeitete Anzeigen gegen Piloten, die in Schönhagen gestartet oder gelandet waren, haben bisher fast ausschließlich das Überschreiten einer maximalen zulässigen Höhe betroffen, die im Abflug einzuhalten ist, also keine Höhenunterschreitungen. Mit solchen Höhenbeschränkungen werden Konflikte mit dem BER vermieden.

Zu Frage 6:

Der Flugplatzbetreiber ist nicht Ordnungsbehörde im Sinne der hier geforderten Kontrollen und dazu weder befugt, noch technisch in der Lage.

Zu Frage 7:

Der Anwohnerbeirat, in dem die Landrätin Mitglied ist, hat sich in einer eigens dazu gegründeten Arbeitsgruppe intensiv mit den Regelungen des Platzverkehrs beschäftigt. Das Ergebnis war die Entwicklung und Veröffentlichung einer neuen Sichtenflugkarte, einschließlich der Aufnahme lärmsensibler Gebiete.

Wie auch den Protokollen des Anwohnerbeirates zu entnehmen ist, wurde dadurch bereits eine deutliche Entlastung der umliegenden Ortschaften erreicht.

Ein Potential für weitere, sinnvolle Maßnahmen wird derzeit nicht gesehen.

Sofern Lärmbeschwerden statt bei der Luftfahrtbehörde direkt bei der Flugplatzgesellschaft eingehen, werden diese von einer Mitarbeiterin bearbeitet und gegenüber dem Beschwerdeführer individuell beantwortet. Die Flugplatzgesellschaft nimmt dazu im Allgemeinen Kontakt mit den betroffenen Piloten bzw. Unternehmen auf. Diese stellen dann auch freiwillig meist die GPS-Tracks ihrer Bordsysteme zur Verfügung, die metergenau Flugweg und Höhe anzeigen. Leider muss die Flugplatzgesellschaft dabei feststellen, dass diese Beschwerden seit vielen Jahren von den gleichen Personen eingehen und die behaupteten Verstöße durch die Auswertung größtenteils nicht bestätigt werden. Ist die Beschwerde dagegen begründet, wird der betroffene Pilot darauf hingewiesen. Es gibt nur sehr selten Fälle, in denen ein Pilot in solch einem Fall seine Mitwirkung zur Abhilfe verweigert. Sollte ein solcher Vorsatz vorliegen, empfiehlt die Flugplatzgesellschaft dem Beschwerdeführer eine Anzeige bei der Luftfahrtbehörde bzw. erstattet sie selbst.

Weitere Anmerkungen:

Die einleitenden Aussagen zu den sieben Fragen werden als nichtzutreffend eingeschätzt. Nachfolgenden Aussagen bedürfen der Korrektur:

1. Ausbildung in LFZ < 2 t dient nicht der Ausbildung von Verkehrsflugzeugführern

In Schönhagen sind zwei Verkehrspilotenschulen und eine Flugschule für Berufshubschrauberpiloten angesiedelt. Die Ausbildung für alle Berechtigungen, die in der Reihenfolge Privatpilotenlizenz (PPL), Instrumentenflugberechtigung (IR), Berufspilotenlizenz (CPL) und Verkehrspilotenlizenz (ATPL) erworben werden, wird bis zum Lizenzerwerb

grundsätzlich auf kleinen ein- und zweimotorigen Luftfahrzeugen durchgeführt. Erst nach dem Lizenzerwerb werden Musterberechtigungen für die größeren Luftfahrzeugmuster erworben, die dann in die jeweilige Lizenz eingetragen werden. Die Ausbildung für Musterberechtigungen erfolgt überwiegend auf dem Simulator. Am Flugplatz Schönhagen steht hierfür z.B. ein Boeing 737-800 Simulator zur Verfügung.

Gerade im Bereich der einmotorigen Flugzeuge sind in den letzten 20 Jahren zahlreiche neue Modelle auf den Markt gekommen, deren Leistung, Sicherheit und Wetterunabhängigkeit mit größeren Flugzeugen mithalten kann. Aus diesem Grund hat die EU inzwischen auch das Verbot gewerblicher Flüge nach Instrumentenflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen im europäischen Luftverkehrsrecht gestrichen. Aus Emissionsgesichtspunkten ist diese Entwicklung zu begrüßen.

2. Flüge von Privatpiloten dienen dem reinen Freizeitvergnügen

Dies wäre vergleichbar, als würde man den rund 45 Millionen Führerscheininhabern in Deutschland unterstellen, ausschließlich zu ihrem Freizeitvergnügen mit dem Auto zu fahren. Auch kleine Flugzeuge sind Verkehrsmittel, die immerhin für rund 2/3 aller Flugbewegungen im deutschen Luftraum verantwortlich sind.

Nach einer Studie des DLR gibt es in Deutschland über 1100 mittelständische Unternehmen, die in ihrem Segment Weltmarktführer und abseits der internationalen Verkehrsflughäfen tätig sind. Viele davon betreiben einen eigenen Werksverkehr. Solange keine Passagiere gegen Entgelt befördert werden, können Flugzeuge jeder Größe im Werksverkehr mit einer Privatpilotenlizenz betrieben werden. Bei der geschäftlichen Nutzung von Flugzeugen verlangen die Finanzämter strenge Nachweise der geschäftlichen Nutzung und führen entsprechende Kontrollen durch. Die Trennung von reinen Spaßflügen ist dadurch gewährleistet.

Dessen ungeachtet sind auch Freizeitflüge ein Wirtschaftsfaktor, der viele Menschen ernährt, auch wenn sie prozentual nur einen kleinen Teil ausmachen.

3. Dies zeigt sich auch daran, dass nach eigenen Beobachtungen ein großer Teil der Flüge, die angeblich von so großer Wichtigkeit für die in der Umgebung ansässigen Unternehmen sind, an sonnigen Wochenenden stattfinden. Obwohl in den letzten Jahren immer wieder Verschärfungen bei den zulässigen Emissionen stattgefunden haben, hat man den Eindruck, dass sich der Lärmpegel überhaupt nicht geändert hat.

Die aktuell geltende Landeplatz-Lärmschutzverordnung stammt vom 5. Januar 1999. Eine Verschärfung der Grenzwerte ist nach einer Übergangszeit bereits 2010 in Kraft getreten.

Besonders am Wochenende gelten Einschränkungen für Luftfahrzeuge ohne erhöhten Lärmschutz im Sinne dieser Verordnung. Samstag, Sonntag und an Feiertagen dürfen Flugzeuge ohne erhöhtem Lärmschutz Platzrundenflüge nur von 9 bis 13 Uhr durchführen. Dies widerspricht der Behauptung, solche Flüge würden vorzugsweise am Wochenende stattfinden. Drohende Verstöße gegen die Landeplatz-Lärmschutzverordnung bekommt der Flugleiter auf seinem Bildschirm angezeigt, da die Betriebssoftware die erfassten Flugbewegungen mit den Lärmschutzzeiten automatisch abgleicht. In den meisten Fällen kann der Flugleiter diese Flugbewegung verhindern. Anderenfalls wird der Vorgang bei der Luftfahrtbehörde angezeigt. Zuletzt wurde ein Vorfall am 22.9.2022 angezeigt.

4. Die Maßnahmen zur Lärmreduktion, insbesondere der Einbau neuer, verbesserter Schalldämpfer, führt dazu, dass die Motorleistung und auch der Verbrauch beeinträchtigt werden. Das legt nahe, dass es durchaus eine Versuchung gibt, die lärmreduzierenden Maßnahmen auf dem Papier einzuhalten und in der Praxis aber mit den alten Systemen weiter zu fliegen.

Die LLV weist zahlreiche Mängel auf, die von den Luftfahrtverbänden bereits in der Vergangenheit hinreichend kommentiert wurden. Dessen ungeachtet bedarf jede technische Änderung an einem Luftfahrzeug, wie z.B. die Montage eines Schalldämpfers, einer ergänzenden Musterzulassung. Abweichungen von dieser Zulassung führen im Allgemeinen zu einem Verlust der Verkehrszulassung und damit im Allgemeinen auch des Versicherungsschutzes.


Wehlan