

Winsen (Aller) den 12.03.2017

## **An den Bürgermeister und die Ratsmitglieder der Gemeinde Winsen (Aller)**

### **Sonderlandeplatz für Fallschirmspringer Brunsiek /Meißendorf.**

Stellungnahme des Verband Wohneigentum Niedersachsen e.V. Siedlergemeinschaft Winsen(Aller)  
Die Siedlergemeinschaft vertritt 518 Haus und Grundstückseigentümer der Gemeinde Winsen Aller.

Der Flugplatzbetreiber hat einen Antrag auf Erweiterung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes für Fallschirmspringer Brunsiek/ Meißendorf bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Wolfenbüttel-Luftfahrt- gestellt. Parallel wurde der Antrag auf Aufstellung eines Bebauungsplanes im Bereich des Fallschirmsprungplatzes in Meißendorf gestellt. Es wird kritisch betont, dass im Gegensatz zur Genehmigung durch die Bezirks-Regierung Weser Ems -306.9-30312/3-1 vom 26.04.1991, als man von einem Sprung- betrieb mit nur einer Maschine ausging, der nun vorliegende Antrag des Fallschirmsportverein Hannover auf Betrieb mit mehreren Flugzeugen, einen Flugbetrieb von SR- SS sowie Zulassung als PPR Platz , eine erhebliche Einschränkung der Lebens und Wohnwertqualität der Bürger darstellt. Es wird betont, dass man jedweder Erweiterung des Flugbetriebs, oder Vergrößerung des Flugplatzes nicht zustimmen wird. Wir sehen deutliche Probleme, wenn die Nutzungsänderung erfolgen sollte.

**Eine wichtige Aufgabe der Bauleitplanung in der Umgebung von Landeplätzen ist es, Bauflächen so anzuordnen, dass die Bevölkerung in den betreffenden Gebieten ausreichend vor Fluglärm geschützt wird. Wegen der Charakteristik des Fluglärms sind gebietsabschirmende Maßnahmen nicht oder nur sehr schwer durchführbar. Deshalb kommt der Sicherung eines ausreichenden Schutzabstandes zu den Landeplätzen eine besondere Bedeutung zu. Im Rahmen der Bauleitplanung sollen die Immissionsschutzbehörden empfehlen, dass die durch gesetzliche und sonstige Normen bestimmten Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind.**

Es wird nahegelegt, "Maßnahmen zur Einschränkung des Flugbetriebs", "Flugbeschränkungen" und "Beschränkung der Anzahl der Flüge und Flugtage" zu prüfen und die in der Genehmigung von 1991 gemachten Auflagen der Flug und Ruhezeiten die Punkte 15 -17 beizubehalten.

Die Lärmschutzregelungen sollen neben dem Schutz vor Eingriffen in Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG gleichfalls den Schutz des Eigentums sicherstellen und damit - zumindest faktisch - auch den Schutz vor Wertverlust gewährleisten. Für den Sonderlandeplatz Meißendorf liegt derzeit keine erforderlichlich Umweltverträglichkeits-prüfung vor. Bei der Genehmigung für den Flugbetrieb 1991 ging die Entscheidung der Behörden unter der Berücksichtigung der Grenzen und Anlagen die sich aus der Genehmigung für den Verein für Flugausbildung Berlin e.V. vom 30.05.1985 ergaben davon aus **den Sprungplatz nur in einer bestimmten Form mit Schutz- und Ausgleichsaufgaben zuzulassen.**

In der Genehmigung unter C.6 wird unter im Interesse der Vermeidung von Lärmbelästigung schon auf die Problematik der Windverhältnisse hingewiesen. Der Landeplatz Meißendorf kann nur aus zwei Richtungen angefliegen werden, aus Süden und aus Norden. Dies ist abhängig von der Wetterlage, Flugzeuge müssen gegen den Wind starten und landen. "Problematisch für den Landeplatz Meißendorf ist vor allem die Betriebsrichtung West," die durchschnittlich an den meisten Tagen im Jahr geflogen wird. Dadurch finden fast alle An- und Abflüge in Queranflug zur Landebahn statt.

Alle An- und Abflüge sowie Absetzvorgänge werden in einem schmalen Korridor, der zwischen dem Naturschutzgebiet Meißendorfer Teiche und der Wohnbebauung der Ortschaften Thören / Benetze im Westen sowie der Wohnbebauung der Gemeinde Winsen (Aller) und dem Sperrgebiet ED-R 26 des Truppenübungsplatz Bergen / Belsen verläuft durchgeführt. Bei jedem Absetzvorgang wird dieser Korridor zweimal in unterschiedlichen Höhen durchflogen. Die Ortsteile Meißendorf, Bannetze, Thören, Walle und Wolthausen sowie die Gemeinde Winsen (Aller) haben sich in der Wohnbebauung seit 1991 deutlich in der Richtung des Flugkorridors ausgedehnt. Die im nördlichen Bereich befindlichen Wohngebiete Wickers-, Immenberg, Bruchfeld und Hinterse Sandfeld. Ein weiteres Plangebiet für Bebauung ist westlich der Wallerstraße vorgesehen. Diese Bereiche werden auch am Wochenende von morgens bis in den Abendstunden durch das in ca. 500 Meter vorbeifliegende Flugzeug beschallt. Die planungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze ist hier mit Sicherheit bei einer Änderung des Platzes zum Fallschirm - Ausbildungszentrum überschritten. Der Flugplatzbetreiber hat einen Antrag auf Erweiterung der Genehmigung (Antrag auf Erweiterung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes für Fallschirmspringer Brunstieg/ Meißendorf) bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Wolfenbüttel-Luftfahrt gestellt. Es wird kritisch betont, dass im Gegensatz zur Genehmigung durch die Bezirks-Regierung Weser Ems -306.9-30312/3-1 vom 26.04.1991, als man von einem Sprungbetrieb mit nur einer Maschine ausging, der nun vorliegende Antrag des Fallschirmsportverein Hannover auf Betrieb mit mehreren Flugzeugen abzielt. Der Flugbetrieb von SR-SS sowie Zulassung als PPR-Platz stellen eine erhebliche Einschränkung der Lebens- und Wohnwertqualität der Bürger dar. Es wird betont, dass man jeder Erweiterung des Flugbetriebs, oder Vergrößerung des Flugplatzes nicht zustimmt. Wir sehen deutliche Probleme, wenn die Nutzungsänderung ohne Auflagen erfolgen sollte. Gründe, die annehmen lassen, dass der Betreiber einen kommerziellen Flugbetrieb aufnehmen will.

1. Durch die im Antrag vom 14.10.2016 dargestellte Vorhabensbeschreibung weist der Antragsteller auf Büroräume für eine **Flugplatzbetriebsgemeinschaft** hin. Vergleichbare Plätze in Deutschland werden kommerziell von einer Flugplatzbetriebsgesellschaft, die den Ausbildungs- und Flugplatzbetrieb vermarktet und ein Sprungverein, der den Fallschirmsport betreibt.
2. Flugbetrieb mit mehreren Flugzeugen: Voraussetzung **PPR** = Prior Permission Required. Der Platz kann durch Genehmigung des Platzbetreibers LFz die Starts und Landungen erteilen, somit können bei Wettbewerben unterschiedliche Maschinen auch von Gastvereinen eingesetzt werden.

Bericht aus einer Flugzeitschrift: Vielerorts sind die Kassen von Flugplatzbetreibern und den Nutzern kahl. Als ein Weg aus der Krise wird nun mancherorts das Fliegen ohne Flugleiter favorisiert. PPR = Prior Permission Required. Aus den Einnahmen der Landegebühren lässt sich oft nur ein geringer Teil der Personalkosten eines Flugplatzes finanzieren. Eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten würde aber noch weniger Geld in die Kassen bringen. Auch die Mehrzahl der Luftsportvereine, deren Flugplätze meist nur am Wochenende aktiv sind, könnte von der neuen Regelung profitieren. Damit wäre eine bessere Auslastung der Fluggeräte unter der Woche möglich. Diese Flexibilisierung verlangt natürlich ein behutsames Vorgehen gegenüber **skeptischen und lärmübersensiblen** Flugplatzanrainern. Nun mehren sich auch in Deutschland die Anträge auf Zulassung des Fliegens ohne Flugleiter.

3. SS = Sunset SR = Sunrise In Deutschland gilt laut LuftVO der Zeitraum zwischen einer halben Stunde nach Sonnenuntergang (Sunset/SS +30) und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang (Sunrise/SR -30) als Nacht.  
Die im Antrag genannte Zeit 08:30-21:00 Uhr Ortszeit bezieht sich nur auf den Sprungbetrieb, nicht auf die Nutzung im PPR.
4. Weiter wird in dem Antrag die Forderung gestellt, den Landeplatz für Luftfahrzeuge bis zu einer max. Startmasse von 5700 kg zuzulassen. Siehe Anhang.

Zu der Lärmbelastung tun sich hier noch weitere Fragen auf.

Ist der Platz überhaupt geeignet auf Grund der geographischen Lage Luftfahrzeuge in der 5700 Kg Größenordnung bei überwiegenden Cross-wind, sicher starten und landen zu lassen? Die Grasbahn endet am Igerbach in südlicher Richtung und in nördlicher Richtung unmittelbar an der K 63. Bei räumlicher Nähe zwischen Straßen und Flugplätzen sind die Richtlinien für die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen vom 19. Januar 1982 anzuwenden und einzuhalten. Diese Richtlinien sind gemäß dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 2/8 des Bundesministers für Verkehr für Bundesfernstraßen eingeführt worden. Die Anwendung für andere öffentliche Straßen wird empfohlen. Die nächstgelegenen öffentlichen Straßen innerhalb der An- und Abflug-flächen werden in einer solchen Höhe überflogen, die sich oberhalb des Sicherheitsraums über dem Lichtraumprofil dieser Straßen befindet. In beiden Richtungen befinden sich am Bahnende hohe Baumbestände (Hindernisfreiheit) beim An- bzw. Abflug. Landebahnen in Querausrichtung zur Hauptwindrichtung beinhalten immer ein An- und Abflugrisiko, da um ausreichende Anströmung durch den Wind zu bekommen in der Start- und Landephase eine 90° Kurve geflogen werden muss.

Durch die Anträge auf Änderung der Genehmigung, sowie das Betreiben als Ausbildung- und Sprungzentrum ändert sich unsere Meinung nach der Platzstatus. Hier ist unserer Meinung nach eine komplette Neubetrachtung der Genehmigung sowie Planungsverfahren erforderlich.

Harald Ruepke

1. Vorsitzender Siedlergemeinschaft Winsen Aller

Anlagen:

-Sunris /Suset UTC 2017

-Genehmigung der Bezirksregierung Weser –Ems vom 26.04.1991

-Darstellung eines LFZ mit max Abfluggewicht 5700Kg