

Fraktion CSU / LM / JL / BfL

Fraktion CSU / LM / JL / BfL 84028 Landshut Rathaus

Herrn
Anton Brunner
anton.m.brunner@t-online.de



Rathaus, Altstadt 315, 84028 Landshut
fraktioncsu/lm/jl/bfl@landshut.de
csu/lm/jl/bfl@rathaus.LA
Internet: www.rathaus.LA

Landshut, 24.03.2021

Sehr geehrter Herr Brunner,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 07.03.2021.

Wir sind uns darüber bewusst, dass der Fluglärm für die Anwohner in der Nähe des Verkehrslandeplatzes Ellermühle eine große Belastung sein kann, wie auch Lärm aus jeder anderen Quelle, z. B. durch Straßenverkehr oder Industrieanlagen. Der Gesetzgeber versucht, die gegenläufigen Interessen der Betroffenen in Ausgleich zu bringen, indem er für Lärmemissionen rechtliche Grenzen setzt. Dass es sich dabei immer um Kompromisse handelt und für jeden Beteiligten mit Einschränkungen verbunden ist, liegt leider in der Natur der Sache.

Dies vorangestellt, möchten wir auf die einzelnen Aspekte Ihrer E-Mail eingehen:

Ob es sinnvoll war, für die ursprüngliche Errichtung des Flugplatzes öffentliche Mittel einzusetzen, ist zum einen aus der damaligen Zeit heraus zu beurteilen und im Übrigen für die sich heute stellenden Fragen nicht zielführend, da es sich um einen lange abgeschlossenen Sachverhalt handelt. Heute jedenfalls kostet der Flugplatz den Steuerzahler kein Geld mehr. Sowohl der laufende Betrieb als auch Investitionen in die Infrastruktur werden heute von der Landen-in-Landshut GmbH ohne öffentliche Zuschüsse finanziert.

Auch die Bewertung der Wahl des Standorts führt in der gegenwärtigen Diskussion nicht weiter. Auch hierbei handelt es sich um ein in den 1950er-Jahren abgeschlossenes Thema. Im Übrigen waren die Gemeindegrenzen vor der Gebietsreform der 1970er-Jahre noch andere.

Interessant und diskussionswürdig ist jedoch Ihre Überlegung, welche konkreten organisatorischen und technischen Maßnahmen zur Begrenzung der Lärmbelastung in Betracht zu ziehen sind:

- a) Hier führen Sie unter anderem eine Verpflichtung zur Verwendung von „GPS-Transpondern“ an. Hier muss man genauer werden: Sogenannte ADS-B-Transponder

senden unter anderem Position, Flugrichtung, Höhe und Geschwindigkeit auf einer Frequenz aus, die für jedermann mit preisgünstiger Hardware empfangbar ist. Internetportale wie flightradar24 beruhen maßgeblich auf diesen Daten. ADS-B-Transponder sind jedoch im europäischen Luftraum nur für Flugzeuge über 5,7 Tonnen maximaler Abflugmasse verpflichtend, die am Verkehrslandeplatz Ellermühle ohnehin nicht landen dürfen. In kleineren Flugzeugen werden überwiegend sogenannte Mode-S-Transponder betrieben, die nicht mit Heimtechnik empfangbar sind, sondern nur mit dem sogenannten Sekundärradar der Flugsicherung abgerufen werden können. Die Vorschriften über die Ausstattung mit Avionik (also mit Funk, Navigationshilfen und ähnlichem) werden in Europa maßgeblich von der europäischen Luftfahrtbehörde EASA festgelegt. Die Kommune hat hier keinerlei Befugnisse.

- b) Wenn jedoch der Verdacht besteht, dass sich ein Flugzeug nicht an die vorgeschriebene Platzrunde gehalten hat, also der Verdacht einer Ordnungswidrigkeit besteht, kann die Flugsicherung den Flugweg über die gespeicherten Radardaten nachvollziehen. Auch für ein Flugzeug, das gar keinen Transponder betreibt, was bei Flügen nach Sichtflugregeln unterhalb 5.000 Fuß grundsätzlich erlaubt ist, ist der Flugweg über das Primärradarsignal für die Flugsicherung rekonstruierbar. Konkrete Verstöße können somit identifiziert und geahndet werden, ohne dass hierzu neue technische Ausstattung erforderlich ist.
- c) Im Übrigen sind die Platzrundenverstöße im Bereich des Verkehrslandeplatzes Ellermühle im Vergleich mit ähnlichen Plätzen (z. B. Straubing und Eggenfelden) nicht hoch. Am Verkehrslandeplatz Ellermühle wurden hierzu an den Haltepunkten zwischen Rollbahn und Startbahn in großen gelben Buchstaben Hinweise auf dem Asphalt angebracht, die speziell ortsunkundige Piloten unmittelbar vor Abflug noch einmal an den Platzrundenverlauf erinnern. Eine solche Maßnahme ist absolut nicht üblich, lässt aus unserer Sicht aber erkennen, dass man seitens des Verkehrslandeplatzes durchaus bemüht ist, die Einhaltung der Platzrunde durchzusetzen.
- d) Wie sie richtig bemerken, ist die Hauptquelle des Fluglärms der Platzrundenverkehr, der vor allem im Schulungsbetrieb stattfindet. Das Fliegen von Platzrunden ist werktags von 13.00 bis 15.00 Uhr, am Wochenende ab 13.00 Uhr bereits nach derzeitiger Rechtslage grundsätzlich verboten. In dieser Zeit darf ein Flugzeug am Verkehrslandeplatz Ellermühle nicht landen, wenn es von dort weniger als 60 Minuten zuvor gestartet ist. Dies ist in der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung bundesrechtlich geregelt und ebenfalls nicht in der Kompetenz der Gemeinde.
- e) Dasselbe gilt letztlich für Ihre Forderung, verbleiten Kraftstoff oder Motorentestläufe im Stand zu untersagen oder einzuschränken. Auch hier bestehen keine Kompetenzen der Gemeinde. Solche Fragen sind bundesgesetzlich geregelt oder werden auf europäischer Ebene von der EASA vorgegeben.

Im Übrigen, und das mag Sie bei aller mutmaßlichen Enttäuschung über unsere bisherigen Ausführungen vielleicht etwas ermutigen, ist der Platzrundenverkehr am Verkehrslandeplatz Ellermühle rückläufig. Das liegt in jüngster Vergangenheit freilich in erster Linie an der Corona-Krise. Jedoch besteht darüber hinaus die Besonderheit, dass

die Flugschule, die bislang zahlenmäßig die meisten Platzrunden zu verantworten hat, den Betrieb stark einschränkt. Zum einen geht der bisherige Betreiber in den Ruhestand, zum anderen ist die Ausbildung von angehenden Berufspiloten aufgrund der allgemeinen Situation der kommerziellen Luftfahrt nahezu zum Erliegen gekommen. Dies hat – auch im Vergleich mit ähnlichen Flugplätzen wie z. B. Straubing – bereits zu einem überproportionalen Rückgang der Flugbewegungen geführt. Vor dem Hintergrund der ausgeführten Umstände erwarten wir, dass diese Entwicklung eine langfristige ist, also auch nach der Corona-Krise fortauern wird.

Weiterhin mag sie ermutigen, dass verbleites Flugbenzin, sogenanntes AvGas 100 LL, ein Auslaufprodukt ist. Der hierfür benötigte Zusatzstoff Tetraethylblei wird weltweit nur noch von einem einzigen Unternehmen aus Großbritannien großtechnisch hergestellt. Die global verkaufte Menge an AvGas 100 LL ist seit Jahren rückläufig. Größere Flugzeuge benötigen in der Regel den Kraftstoff Jet A1 (umgangssprachlich Kerosin), Ultraleichtflugzeuge werden in aller Regel mit unverbleitem Superbenzin betrieben. Und auch die Motoren älterer Kleinflugzeuge wie z. B. die weit verbreitete Cessna C-172 werden immer öfter nach einer technischen Modifikation mit Superbenzin betrieben, schon weil dieses preisgünstiger ist als AvGas 100 LL. Die europäische Chemieagentur ECHA berät im Übrigen seit einiger Zeit, die technische Verwendung von Tetraethylblei generell zu verbieten. Aus diesem Grund haben sich in den letzten Jahren bereits einige Mineralölkonzerne gänzlich aus der Produktion von AvGas 100 LL zurückgezogen. Für den verbleibenden Markt wird fieberhaft nach einem bleifreien Ersatzstoff geforscht, weil man AvGas 100 LL in der Luftfahrtindustrie allgemein als Auslaufprodukt ansieht.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Ausführungen gedient zu haben. Auch wenn manches davon für Sie zunächst enttäuschend sein mag, weil wir Ihnen keine konkrete Maßnahme versprechen können, dürfen wir Ihnen gleichwohl versichern, dass Ihr Schreiben an uns nicht „für die Katz“ war. Steter Tropfen höhlt den Stein, und natürlich trägt jede einzelne Bürgerbeschwerde bei uns zum Gesamtbild bei. So stehen wir mit den für den Flugplatz Verantwortlichen in Kontakt und lassen keine Gelegenheit aus die Belange der Mit- und Umwelt vorzutragen.

Mit freundlichen Grüßen

Rudolf Schnur
für die CSU/LM/JL/BfL-Fraktion