



Mehrfertigung an alle  
Mitglieder des Gemeinderats  
zur Kenntnis

# Baden-Württemberg

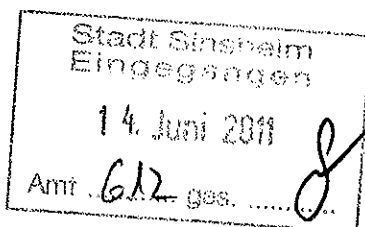
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE  
ABTEILUNG 4 - STRASSENWESEN UND VERKEHR

Anlage 5

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe

Stadtverwaltung Sinsheim  
Postfach  
74887 Sinsheim

Karlsruhe 08.06.2011  
Name Werner Hilpp  
Durchwahl 0721 926-2627  
Aktenzeichen 46-3846.1.1/Sinsheim/Gen  
(Bitte bei Antwort angeben)



Segelfluggelände Sinsheim;

Umwidmung zum Sonderlandeplatz für luftsportliche Zwecke.

Ihr Schreiben vom 21.03.2011, AZ 880.611/61/Me,

Erörterungstermin am 31.05.2011 in Sinsheim.

Anlagen

Verhandlungsniederschrift vom 08.06.2011

Auszug AIP Deutschland, AD 1-6 - 1-7

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Geinert,  
sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend übersenden wir die Verhandlungsniederschrift über den Erörterungstermin vom 31. Mai 2011. Der Flugsporttring erhält ebenfalls eine Mehrfertigung.

In der mündlichen Verhandlung hat sich eindeutig gezeigt, dass die Problematik ausschließlich im Bereich „Fluglärm“ zu suchen ist. Bei der gebotenen objektiven Betrachtung kämen wir jedoch aller Voraussicht nach zu dem Ergebnis, dass der Antrag des Flugsporttrings genehmigungsfähig ist.

Maßgebend ist, ob durch den zu erwartenden Flugbetrieb und die dadurch ausgelösten zusätzlichen Immissionen die Grenze der Zumutbarkeit überschritten wird oder ob dies nicht der Fall ist. Gem. § 6 Abs. 2 LuftVG ist der Schutz vor Fluglärm angemessen zu berücksichtigen.

Dazu ist im vorliegenden Fall zunächst erforderlich, die Frage der Intensivierung von Fluglärmimmissionen durch ein erhöhtes Flugaufkommen im Falle der künftigen Nutzung als Sonderlandeplatz zu untersuchen und danach eine Abwägung der jeweiligen Interessen vorzunehmen.

Nach unserer Einschätzung sind die Angaben des Vereins, dass es nicht zu einer spürbaren Mehrbelastung kommen wird zutreffend.

Die angesprochene Ausbildungstätigkeit zum Erwerb der Klassenberechtigung für das einzige im Verein gehaltene Schleppflugzeug übersteigt unserer Ansicht nach nicht die Anzahl von maximal 2-3 Kandidaten pro Jahr und dies sicherlich auch nicht in jedem Jahr. Pro Kandidat ist ein Flugstundenaufkommen zwischen 3 bis 5 Stunden anzusetzen wobei die Ausbildung nicht im Platzrundenbereich stattfindet. Daran kann ermessen werden, wie groß das „Mehr“ an Flugaufkommen durch die Ausbildungstätigkeit tatsächlich sein wird. Maßgebend ist eben, und daran müssen sich die Vereine halten, dass zu Ausbildungsflügen mit Motorflugzeugen auf Segelfluggeländen nicht gestartet werden darf (§ 54 Abs. 2 LuftVZO).

Die angesprochene Verjüngung der aktiven Schlepppiloten mag zwar notwendig sein. Eine größere Anzahl von Scheininhabern zum Erwerb der Klassenberechtigung für Motorflugzeuge auszubilden liegt aber nicht im Interesse der Segelflugvereine, weil die dafür notwendige Ausstattung mit Flugzeugen gar nicht gegeben ist.

Zur „Absicherung“ in diese Richtung könnte sich der Verein in der angesprochenen Vereinbarung verpflichten, auf Dauer keine eigene Motorflugabteilung zu bilden. Ebenso könnte auf dem gleichen Weg geregelt werden, dass Grundausbildung mit Motorflugzeugen zum Erwerb der Lizenz PPL A, JAR-FCL (Flugzeuge bis 2000 kg Abfluggewicht) auf Dauer ausgeschlossen bleibt.

Die weiteren unter dem Begriff „PPR - fremde Flugzeuge“ zusammen zu fassenden Befürchtungen der Anwohner sind eindeutig unbegründet, auch wenn das den Einwendern bei der Erörterung am 31.5. nicht zu vermitteln war.

Qualifizierte Verkehre mit kommerziellem Hintergrund (FIFA Funktionäre, Personen aus Wirtschaft/Industrie, Messe- oder Stadionbesucher usw.) sind durch die Zweckbestimmung „Luftsport“ von vorn herein ausgeschlossen. Taxiflüge sind nicht Luftsport. Abgesehen davon gibt es keine Luftfahrtunternehmen, die mit Luftfahrzeugen

bis 1200 kg Abfluggewicht operieren. Diese Gewichtsklasse und gewerbliche/werkverkehrliche Verkehre schließen sich gegenseitig aus. Qualifizierte Personenbeförderung wird ausschließlich mit mehrmotorigen Luftfahrzeugen durchgeführt. Mindestabfluggewichte beginnen hier bei ca. 3,5 to.

Allgemeine Verkehre mit einmotorigen Flugzeugen gehen auch nur in Ausnahmefällen auf Sonderlandeplätze mit Graspisten. Das hat vor allem Gründe in der hohen Beanspruchung der Flugzeuge auf den relativ holprigen Gras- Start- und Landebahnen. Ein privater Flugzeughalter wird daher eher bemüht sein, solche Flugplätze zu meiden. Diese Einschätzung deckt sich mit den Erfahrungen, die auf allen anderen Sonderlandeplätzen in der näheren und weiteren Umgebung gemacht werden und die alle kein Lärmproblem haben.

Traditionell werden Sonderlandeplätze von Motorseglern und Segelflugzeugen, neuerdings auch Luftsportgeräten, frequentiert. Sie unterscheiden sich von den Segelfluggeländen hauptsächlich dadurch, dass es, wie schon mehrfach angesprochen, die Beschränkung auf F-Schlepp nicht gibt. Dies wird jedoch den Bedürfnissen der Segelflugvereine, wie es von den Vertretern des Flugsportings im Erörterungstermin zutreffend dargestellt wurde, nicht gerecht.

Die beantragte Umwidmung soll diesen Mangel beseitigen.

Wir sehen darin ein berechtigtes Interesse, das der Erhaltung des Segelflugvereines langfristig dient.

Die dadurch ausgelöste Mehrbelastung mit Fluglärmimmissionen ist unseres Erachtens vernachlässigbar gering so dass die vorzunehmende Abwägung zugunsten des Antragstellers ausfallen würde.

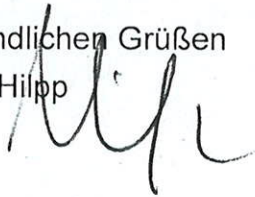
Gesetzliche Grundlagen, die bei dieser Abwägung herangezogen werden wurden im Termin von den Vereinsvertretern teilweise schon genannt. Die zitierte Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung ist in ihrem Regelungsgehalt korrekt dargestellt worden. Einschränkungen beginnen hier erst bei der angegebenen Verkehrsmenge von 15.000 Start's und Landungen. Wir fügen einen Auszug aus dem Luftfahrthandbuch Deutschland, AD 1-6 bis 1-7 bei. Unter den dort aufgezählten Landeplätzen befindet sich kein Sonderlandeplatz. Es handelt sich ausschließlich um Verkehrslandeplätze mit Betriebspflicht.

Selbst bei hilfsweiser Anwendung anderer gesetzlicher Regelungen wie z.B. dem Fluglärmschutzgesetz i.d.F. vom 31.10.2007, das für Sonderlandeplätze nicht gilt, können diese nicht annähernd Lärmwerte erreichen, die Einschränkungen, welcher Art auch immer, rechtfertigen könnten. Die Lärmkonturen für den Tagflugbetrieb liegen selbst bei Verkehrslandeplätzen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr und einem qualitativ nicht vergleichbaren Betrieb weitestgehend auf dem Flugplatzgelände bzw. reichen nicht darüber hinaus.

Die Schreiben der Stadt Sinsheim vom 21. März 2011 war sicher nicht als abschließende Stellungnahme gedacht. Außerdem wollen wir Gelegenheit geben, eine Vereinbarung mit dem Verein abzuschließen. Wir stellen daher die Entscheidung über den Antrag vom 30.12.2010 vorläufig zurück bis wir von Ihnen eine endgültige Stellungnahme erhalten.

Falls weiterer Bedarf an Gesprächen, Erläuterungen besteht sind wir selbstverständlich jederzeit gern bereit.

Mit freundlichen Grüßen  
Werner Hilpp



Karlsruhe 08.06.2011  
Referat 46  
Name Werner Hilpp  
Durchwahl 0721 926 2627  
Aktenzeichen 46-3846.1.1 Sinsheim/Gen.

Segelfluggelände Sinsheim - Umwidmung zum Sonderlandeplatz gem. §§ 49 ff LuftVZO;  
Erörterungstermin vom 31.05.2011, 18:00 Uhr in der Stadthalle in Sinsheim.

### Verhandlungsniederschrift.

Teilnehmer:

Herr Hilpp, Verhandlungsleiter,  
Herr Angerer, Protokollführer,

RP Karlsruhe,

RP Karlsruhe. - 926 5639 -  
thiemo.angerer@vpt.bwl.de

Herr Schramek, Herr Weinelt,

Vorhabensträger, Flugsportring  
Kraichgau e.V. Sinsheim

Herr Oberbürgermeister Geinert,  
Herr Bürgermeister Keßler,  
Herr Merwarth.

)  
)  
)

Stadt Sinsheim

Betroffene und Einwender

Gemäß Teilnehmerverzeichnis.

Der Verhandlungsleiter begrüßt alle Anwesenden und eröffnet den Erörterungstermin. Der Zweck und der geplante Ablauf der Veranstaltung werden kurz erläutert.

Herr Oberbürgermeister Geinert begrüßt im Namen der Stadt Sinsheim die Anwesenden, wünscht einen erfolgreichen Verlauf der Erörterung und bittet um eine faire Diskussion. Er weist darauf hin, dass die Entscheidung über den Antrag bei der Luftfahrtbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe liege, die Stadt Sinsheim jedoch in das Verfahren eingebunden sei.

Zunächst werden durch den Verhandlungsleiter folgende Formalien geklärt:

#### Nichtöffentlichkeit der Erörterung:

Auf Verlangen eines der anwesenden Betroffenen wird ein ebenfalls anwesender Vertreter der Rhein-Neckar-Zeitung gebeten, die Nichtöffentlichkeit zu wahren. Der Pressevertreter verlässt den Veranstaltungssaal.



**Erörterung von Individualinteressen** unter Ausschluss der übrigen Anwesenden: Auf Nachfrage wird ein diesbezüglicher Antrag nicht gestellt.

**Hinweis auf die Versendung der Niederschrift.** Die Niederschrift über den Erörterungstermin wird nur auf Nachfrage zugesandt.

**Hinweis auf die Zustellung der Entscheidung.** Die Entscheidung über den Antrag des Flugsportring wird mit verfügendem Teil und Rechtsbehelfsbelehrung durch öffentliche Bekanntmachung zugestellt. Die vollständige Entscheidung einschließlich Begründung kann zu gegebener Zeit schriftlich beim Regierungspräsidium Karlsruhe angefordert werden.

**Hinweis auf ein mitlaufendes Aufzeichnungsgerät** zur Vereinfachung der Protokollführung. Kein Widerspruch aus dem Kreis der Anwesenden.

Die Erörterung der erhobenen Einwendungen wird mit einer Erläuterung des Antrages bzw. des Vorhabens durch Herrn Schramek als Vorsitzenden des Flugsportrings begonnen. Die vorgeführte Präsentation wird zu den Verfahrensakten genommen.

Herr Schramek geht auf die bisherige Entwicklung sowie auf Zukunftsperspektiven des Vereins ein. Der Flugsportring sei von je her ein Segelflugsportverein gewesen und wolle dies auch in Zukunft in vollem Umfang bleiben. Der Verein habe zur Zeit ca. 220 Mitglieder, sei als gemeinnützig anerkannt und unterhalte unter anderem eine aktive Jugendabteilung mit ca. 20 Jugendlichen.

Die Altersstruktur, insbesondere im Bereich des zum Segelflugsport unabdingbar notwendigen Personenkreises von Schlepppiloten, verlange dringend eine Verjüngung. Die Startart „Flugzeugschlepp“ sei in einem engagierten Flugsportverein nicht weg zu denken. Ohne diese Startart seien insbesondere keine Leistungssegelflüge durchführbar. Ein Segelflugverein, der diese Startart nicht anbieten könne trete früher oder später an Grenzen der Attraktivität, die seinen weiteren Bestand in Frage stellten.

In Bereich Ausbildung von Schlepppiloten stoße der Verein jedoch an die durch den Geländestatus „Segelfluggelände“ gesetzlich vorgegebenen Grenzen, die die Ausbildung zum Erwerb der Klassenberechtigung für Schleppflugzeuge und damit auch der Ausbildung von jugendlichen Nachwuchs/Segelfliegern in der Startart F-Schlepp verhindere. Dies sei das Hauptanliegen des Flugsportrings und Veranlassung für die beantragte Umwidmung zum Sonderlandeplatz.

Die Zulassung des Betriebes motorgetriebener Luftfahrzeuge auch zu Flügen, die nicht dem F-Schlepp dienen wird von Herrn Schramek als Nebeneffekt bezeichnet, der keine spürbaren betrieblichen Änderungen nach sich zöge. Dies sei darauf zurück zu führen, dass die Gewichtsbeschränkung zugelassener Motorflugzeuge auf maximal 1200 kg Startgewicht sowie die grundsätzliche Bestimmung des angestrebten Sonderlandeplatzes auf den Zweck „Luftsport“ unverändert bleiben solle.

Ein weiterer Nebeneffekt sei darin zu erkennen, dass das Schleppflugzeug des Vereins nach einer eventuellen Umwidmung auch für Reiseflüge der Mitglieder verwendet werden könne was wiederum die Finanzierung dieses Flugzeuges für den Verein absichern helfe. Im Rahmen der Betriebsregelung „PPR“ (vorherige Genehmigung angefordert) sei man im eigenen Interesse bemüht, „fremde“ Verkehre darüber hinaus möglichst vom Platz fern zu halten.

Nicht zuletzt sei die Hinzunahme der Luftfahrzeugart „Luftsportgeräte“ bezüglich Fluglärm eher positiv zu bewerten, weil diese Luftfahrzeuge im Gegensatz zu den klassischen „Schleppflugzeugen“ (durch das erheblich geringere Abfluggewicht) einen wesentlich niedrigeren Lärmpegel aufwiesen. Abgesehen davon sei aber der Betrieb dieser Luftfahrzeugart ohne Einschränkungen auf bestimmte Verwendungszwecke schon bisher auf der Basis „Segelfluggelände“ zulässig gewesen, jedoch nicht in Anspruch genommen worden.

Durch die dargestellten Maßnahmen bzw. Vorhaben wolle der Verein letztlich neben der eigenen Bestandssicherung auch zum Erhalt des Sinsheimer Wiesentales durch den Ausschluss anderweitiger konkurrierender Nutzungen beitragen.

Anschließend meldet sich eine große Anzahl von Betroffenen und privaten Einwendern zu Wort, die vom Verhandlungsleiter der Reihe nach aufgerufen werden.

Aus dem Vortrag der Betroffenen wird deutlich, dass insgesamt gesehen kein anderes Thema als der Schutz vor Fluglärm die komplette Diskussion beherrscht. Im Einzelnen werden aus dem Kreis der Anwesenden Gesichtspunkte und Argumente wie folgt vorgebracht:

- Die Regelung „PPR“ heble die bisherige Beschränkung des Flugplatzes für motorgetriebene Flugzeuge aus. Durch diese Regelung sei es dem Platzhalter rechtlich möglich, unbeschränkt „fremde Flugzeuge“ zur Landung zuzulassen und auf diese Weise eine erhebliche Verstärkung des Fluglärms im Wiesental zu bewirken. Die anderslautenden Beteuerungen des Luftsportvereins seien Lippenbekenntnisse. Entscheidend, auch im Hinblick auf einen Generationen- oder auch nur Personenwechsel in der Vereinsführung sei die gegebene rechtliche Möglichkeit dieser Praxis.
- Es sei davon auszugehen, dass insbesondere Besucher des Stadions, der Messe, Besucher aus dem Kreis der umliegenden Wirtschaft und Industrie z.B. auch Sportfunktionäre und ähnliches unter Ausnutzung der genannten Regelung den Sinsheimer Flugplatz künftig verstärkt anfliegen würden.
- der Vortrag der Vereinsvertreter bzw. die angeführte Begründung seien insofern nicht schlüssig, weil sich eine hinzukommende zusätzliche Ausbildungstätigkeit und die behauptet gleichbleibende Lärmsituation gegenseitig ausschließe.
- Die Umwidmung zum Sonderlandeplatz aus den vom Verein angegebenen Gründen sei nicht erforderlich, weil es ja bekanntlich in der weiteren Umgebung mehrere Sonderlandeplätze gäbe auf denen die angestrebte Ausbildungstätigkeit wahrgenommen werden könne; z.B. auf dem Platz in Walldorf.



- Es sei dem Flugsportring zuzumuten, den bisherigen Standard der Vereinstätigkeit auch künftig zu halten. Weiterentwicklungen seien nicht zwingend notwendig. Schließlich könne der Verein mit dem bisherigen Gelände-Status auf eine immerhin 60jährige Vereinsgeschichte zurückblicken.
- Es müsse davon ausgegangen werden, dass der Verein zur Verbesserung seiner wirtschaftlichen Situation an einer Erhöhung der Einnahmen an Landegebühren interessiert sei und schon deswegen die sich bietenden Möglichkeiten großzügig nutzen werde.
- Weiter wird mehrfach auf eine besondere Situation Sinsheims verwiesen. Die Stadt leide schon heute unter erheblichen Lärmbelastungen. Hier sei in erster Linie die Autobahn zu nennen, aber auch das Rhein-Neckar-Station sowie eine Großdiscothek in der Nähe des Flugplatzes. Weitere lärmintensive Einrichtungen seien den Bürgern von Sinsheim daher nicht mehr zumutbar.  
Die Lage des Flugplatzes unmittelbar am Stadtrand, die möglicherweise mit der Situation anderer Sonderlandeplätze in der weiteren Umgebung nicht vergleichbar sei, müsse hier insbesondere in die Würdigung einbezogen werden,
- Schon bei dem derzeitigen Betrieb des Segelfluggeländes komme es häufig zu unliebsamen, unzumutbaren Lärmbelastungen. Eine weitere Steigerung sei keinesfalls hinnehmbar.
- Der Flugsportring sei kein Wirtschaftsbetrieb. Daher sei eine Weiterentwicklung nicht zwingend notwendig. Es sei dem Verein zuzumuten auf dem heutigen Niveau Luftsport zu betreiben. Dabei müsse auch berücksichtigt werden, dass diese sportliche Betätigung eine immens große Fläche in Anspruch nehme, die nur wenigen Vereinsmitgliedern diene. Der Luftsport demgegenüber eine Belastung für eine ungleich größere Anzahl Bürger Sinsheims darstelle.

Für den Verein wird darauf wie folgt geantwortet:

- Der Verein hat kein Interesse an einer Ausweitung des Motorflugbetriebes auf dem Flugplatz. man sei sich der Situation, die aus der Lagebeziehung am Standort folgt in vollem Umfang bewusst und sei daher bemüht, die Akzeptanz des Flugsportings durch die Bürger und auch durch die Stadtverwaltung Sinsheims nicht zu gefährden.
- Die Beschränkung auf das maximale Abfluggewicht von 1200 kg lasse keinen weiteren Verkehr mit einem wie auch immer gearteten wirtschaftlichen/kommerziellen Hintergrund zu. Luftfahrzeuge die für solche Zwecke eingesetzt würden seien deutlich schwerer und könnten schon daher auf dem Sinsheimer Flugplatz nicht verkehren. Derartige Befürchtungen seien daher völlig unbegründet.
- Der Einwand, zur Ausbildung von Vereinsmitgliedern auf andere Plätze in der Umgebung auszuweichen könne in der Form nicht akzeptiert werden, weil auf den eventuell in Frage kommenden Plätzen dieselbe „PPR-Regelung“ gelte wie sie in Sinsheim eintreten würde und von daher sofort der Einwand käme, doch den eigenen Platz für



Schulungszwecke zu benutzen. Im übrigen sei die Anzahl auszubildender Schlepppiloten ausschließlich auf die eigenen Vereinsbedürfnisse beschränkt und die Anzahl in Frage kommender Personen daher äußerst gering. Der davon ausgehende zusätzliche Flugbetrieb sei daher in der unmittelbaren Umgebung nicht wirklich spürbar.

- Zum Vergleich wird auf die Situation an anderen Plätzen in der weiteren Umgebung hingewiesen. Im einzelnen auf die Sonderlandeplätze in Hockenheim, Walldorf, Linkenheim, Herrenteich/Ketsch, Bruchsal. Teilweise sei dort kein Windenbetrieb möglich so dass der gesamte Segelflugschlepp, anders als in Sinsheim, ausschließlich im F-Schlepp durchgeführt werde. Die Bewegungszahlen motorgetriebener Luftfahrzeuge an diesen Plätzen erreichten trotzdem an keinem der Standorte das Niveau, wie es in der Versammlung von den Einsprechern befürchtet werde.

An keinem der vergleichbaren Plätze finde Verkehr mit wirtschaftlich/kommerziellem Hintergrund statt. Diese Verkehre seien vielmehr aus vielerlei Gründen auf die Verkehrslandeplätze, hier vorrangig zu nennen, Verkehrslandeplatz Mannheim City angewiesen. Ein Ausweichen auf Sonderlandeplätze mit Gras- Start- und Landebahnen sei die absolute Ausnahme.

Zusammenfassend sei zu bemerken, dass die gesamte Situation, wie sie von den Einwendern dargestellt bzw. befürchtet wird, an keinem dieser vergleichbaren Plätze anzutreffen sei. Es sei bekannt und nachprüfbar, dass die genannten Plätze ohne Ausnahme keine Lärmproblematik hätten.

Im Übrigen sei auf die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung vom 5. Januar 1999 (BGBl. I S. 35) zu verweisen, die für Sonderlandeplätze und Verkehrslandeplätze gelte -nicht für Segelfluggelände-. In der Verordnung sei geregelt, dass erst ab einer Anzahl motorgetriebener Flugbewegungen von 15.000, (Start's und Landungen) im Vorjahr, Einschränkungen des Flugbetriebs zu beachten seien. Diese seien jedoch nicht grundsätzlicher Art, sondern beträfen nur den Flugbetrieb unmittelbar am Platze und auch diesen nur zu bestimmten Tageszeiten. Von dieser Schwelle sei jedoch ein evtl. umgewidmeter Flugplatz in Sinsheim sehr weit entfernt, so dass die Verordnung als unterster Level betriebsbeschränkender Vorschriften nicht zur Anwendung gelangen könne. Gleiche Situation bestünde auch an den genannten anderen Sonderlandeplätzen, von denen ebenfalls keiner die genannte Schwelle auch nur annähernd erreiche.

Herr Oberbürgermeister Geinert äußert sich für die Stadt Sinsheim wie folgt:

Dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sowie der Bevölkerungsmeinung werden auf jeden Fall bei der endgültigen Stellungnahme der Stadt Sinsheim Rechnung getragen. Diese sei noch nicht erfolgt. Der Ausschuss für Technik und Umwelt habe dem Gemeinderat empfohlen, dem Antrag des Flugsportings zuzustimmen unter der Bedingung einer zusätzlichen vertraglichen Regelung zwischen der Stadt als Verpächter und dem Flugsporting als Betreiber des Geländes.

Es sei jedoch klar, dass eine abschließende, positive Stellungnahme der Stadt nur erfolge, wenn eine rechtlich verbindliche Vereinbarung mit dem Verein zustande käme, die die Verhältnisse für beide Seiten zufriedenstellend regle. Zu denken sei hier in erster Linie an

eine Deckelung der Anzahl zulässiger Start's und Landungen motorgetriebener Luftfahrzeuge.

Auf entsprechende Nachfrage wird klar gestellt, dass die Stadt dauerhaft die Möglichkeit der Einflussnahme auf das Geschehen auf dem Flugplatz behalte.

Die Frage der Nachprüfbarkeit sei ebenso unproblematisch. Der Verein sei verpflichtet, ein sogenanntes Hauptflugbuch zu führen in dem alle Start's und Landungen aufzuzeichnen seien. In dieses könne jederzeit Einsicht genommen werden.

Ebenso sei auch die Frage der Verbindlichkeit einer Vereinbarung mit dem Verein unkritisch. Die Vereinbarung sei auf jeden Fall einzuhalten und in vollem Umfang justiziabel.

Auf entsprechende Nachfrage wird vom Verein die Anzahl Start's motorgetriebener Luftfahrzeuge in einem Spitzenjahr mit ca. 2.000 pro Jahr angegeben.

Daran anschließend werden vom Verhandlungsleiter die Stellungnahmen des Rhein-Neckar-Kreis gem. Schreiben vom 31.05.2011 sowie die Stellungnahme des Landesnaturschutzverbands Baden-Württemberg e.V., Schreiben vom 06.02.2011, bekannt gegeben. Von beiden Trägern öffentlicher Belange ist niemand anwesend bzw. erfolgen keine Wortmeldungen.

Weitere, insbesondere kritische Stellungnahmen von am Verfahren beteiligten Trägern öffentlicher Belange sind nicht eingegangen.

Nachdem nach der Erörterung des Punktes „Fluglärm“ keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen schließt der Verhandlungsleiter die Verhandlung um 20:30 Uhr und dankt allen Beteiligten für die Anwesenheit und die Beiträge.

Karlsruhe, den 08.06.2011

gez.: Werner Hilpp  
Verhandlungsleiter

gez.: Thimo Angerer  
Protokollführer

Mrz. 2011

*Präsentation am 31.5.2011  
- Erörterungstermin -*

# Sonderlandeplatz Sinsheim

Erörterungstermin 31.5.2011





0. Kt 11. Feb 2011

# Damit sich nichts ändert, muss sich was ändern

Mit „Sonderlandeplatz“ im Wiesental will der Flugsporting den Status quo sichern – Vereinbarung mit der Stadt soll Vorgaben machen

Sinsheim. (kel) Edmund Schramek ist es bitterst: „Das wäre tödlich für uns“, sagt er. Der Vorsitzende des Flugsportings Kraichgau hat eine Horrervision: Erst keinen Nachwuchs mehr, dann keine Segelflieger in Sinsheim mehr. 60 Jahre nach der Inbetriebnahme des Segelfluggeländes im Wiesental steckt der Verein in einer Zwischmühle. Einerseits reicht die bisherige Genehmigung des Regierungspräsidiums nicht mehr für den gewohnten Betrieb. Andererseits stößt die angestrebte Umwidmung zum „Sonderlandeplatz“ auf Skepsis.

Normalerweise haben sie nichts dagegen, in der Luft zu hängen. Aber der aktuelle Schwebezustand ist so gar nicht nach dem Geschmack der Sinsheimer Segelflieger. Es geht um die Nutzung des 1000 Meter langen Grasstücks am östlichen Stadtrand, das bislang als reiner Segelfluggelände ausgewiesen ist. Und hier beginnt das Problem: Zwar deckt die behördliche Genehmigung den Start der Hobby-Flieger per Seilwinde ab, aber bereits für den Luftschwung mit Motorschlepp braucht es eine Ausnahmegenehmigung. Und die dürfte künftig schwieriger zu bekommen sein, schwant Edmund Schramek und seinem Vize Gerd Weinelt. Schärfere EU-Regelungen und eine restriktivere Handhabung der Sondererlaubnis drohen. Obgleich laut Schramek und Weinelt nicht zuletzt aus Kostengründen nur etwa zehn Prozent aller Starts per Motorschlepp abgewickelt werden, sind sie unverzichtbar in der Segelfliegerei: „Sie sind Bestandteil der Ausbildung“, erklärt Weinelt.

Könnte man Motorschlepps nicht mehr anbieten, bleibe über kurz oder lang die Jugend weg. Dann leide die Attraktivität des Vereins.

Aus der Patsche helfen soll die Umwidmung der Wiese zum Sonderlandeplatz; derzeit läuft das luftrechtliche Verfahren. Allerdings: Eine erweiterte Ge-

nehmigung würde auch Ultraleichtfliegern und zusätzlichen Motorflugzeugen grünes Licht geben – ein höherer Lärmpegel rund ums Wiesental wäre die Folge. Und genau deswegen sind bei Dieter Merwarth, der im Sinsheimer Rathaus das Verfahren betreut, schon einige Anliegen mit Einwendungen vorstellig geworden. Und genau deswegen hat auch der Steinfurter Ortschaftsrat dem Lärmschutz höchste Priorität eingeräumt.

Mit Ultraleichtfliegern haben Schramek und Weinelt nichts am Hut: „Das trägt sich nicht mit dem Segelflug und kommt deshalb überhaupt nicht in Frage“. Und auch an eine Ausweitung des Motorflugbetriebs sei nicht gedacht: „Warum auch, wir sind Segelflieger“. Auch bei einer Neuordnung habe der Flugsporting stets das letzte Wort: „Hier landet keiner, den wir nicht wollen“, versichern die Vereinschefs, „es ändert sich faktisch nichts“.

Um diese Zusagen rechtlich auf solidem Fundament zu stellen, ist an eine Flugbetriebsvereinbarung mit der Stadt Sinsheim als Verpächterin des Fluggeländes gedacht. Darin soll aufgelistet werden, wer und was wie oft im Wiesental starten und landen darf, erläuterte Dieter Merwarth. Von Vereinsseite wurde vorab Zustimmung signalisiert. „Wir wollen die Bevölkerung ja nicht gegen uns aufbringen“, so Edmund Schramek. Vielmehr biete ein gesicherter Segelfluggelände Vorteile für alle Seiten: Dann sei nämlich auch das Wiesental vor Hochbauten sicher.



Ihr Meier ist der Segelflug. Motorflieger, so versichern Edmund Schramek und Gerd Weinelt (rechts), werden nur für den Schleppbetrieb gebraucht. Fotos: Keller



# Agenda:

- **Flugsportring Kraichgau e.V. Sinsheim**
- **Entwicklung und Strategie des FSR**
- **Wo stehen wir heute**
- **Was soll sich ändern**

# Vereinszweck und Ziele

- [illegible]

➤ Der Flugsportring Kraichgau ist ein Segelflugverein

➤ **Modellbaugruppe (Nachwuchsförderung)**

# ➤ Segelflugsparte

## ➤ Er ist gemeinnützig

## ➤ Gehört zu den „Großen“ unter den Luftsportvereinen

# ➤ Ziele



- 220 Mitglieder
- 70 Mitglieder mit Pilotenlizenz oder in der Ausbildung

## ➤ 20 Jugendliche

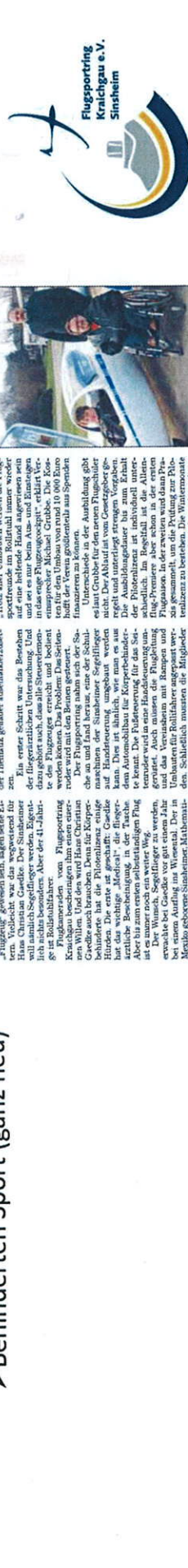
## ➤ Gründung 1953



➤ **Umweltschutz, Mitarbeit Agenda Sinsheim** 17.03.2011  
 ➤ **Weihnachtsmarkt, Erlös wird gespendet** Zuvor aber hat Rollstuhlfahrer Hans Christian Gaeckle einige Hürden auf dem Weg zur Segelfluggerei zu überwinden

# ➤ Behinderten Sport (ganz neu)

Reichen. Theorie zum Kulturwissenschaftlichen Seminar  
Hans Christian Goedicke fragt sich, was Der  
eine für eine andere Person bedeutet.  
Rollstühle haben will, sooft möglich werden.  
An der durch den Boden, den er durchläuft.





# Die strategischen Ziele des Flugsportings

- **Mitglieder**
  - Vereine klagen über Verlust an Mitgliedern
    - gesellschaftlicher Wandel
    - demographischer Wandel
  - **Mitgliederentwicklung Flugsporting konstant weil**
    - Lückenloses Ausbildungs- und Flugsportangebot
    - Segelflug (Windenstart, Flugzeugschleppstart)
    - Kunstflug, Überlandflug
    - Motorsegler

➔ **Das gilt es zu erhalten**

## ➤ **Fluggelände**

➤ **Schutz und Erhalt des Fluggeländes**

➔ **Das gilt es zu erhalten**



# Status Quo

- **Flugplätze sind in Kategorien eingeteilt**
  - Segelfluggelände
  - Sonderlandeplätze
  - Verkehrslandeplätze
  - Flughäfen
- **Fluggelände Sinsheim**
  - Segelflugplatz
  - mit „kann“ Ausnahmeregelung nach §54 (LuftVZO)
    - selbststartende Motorsegler ohne Einschränkung
    - Motorflug nur zum Zwecke des Flugzeug-Schleppstarts
- **Weitere Möglichkeiten durch Einzelgenehmigung**
  - Motorflug ohne F-Schlepp nur durch vorheriger Erlaubnis von Flugsportring, Stadt Sinsheim und Regierungspräsidium
  - Ultraleichtflugzeuge (wie Motorflug)

# Zukünftig

- Fluggelände Sinsheim als Sonderlandeplatz
  - Segelflug (wie bisher)
  - Motorsegler (wie bisher)
  - Motorflug zum Zwecke d. F-Schlepps (wie bisher)
  - Umschulung Motorsegler auf Motorflug (**Neu: möglich**)
  - Motorflug allg. (**Neu: möglich mit vorheriger Genehmigung des Flugsporttrings**) *nicht mehr in Verbindung mit RP nötig*
  - Ultraleichtflugzeuge (**Neu: wie Motorflug**)

# Sonderlandeplatz als Strategisches Ziel

- **Bestandsschutz des Geländes**
  - Erhalt des Wiesentals in der heutigen Form
    - ➔ Schutz vor Bebauung
- **Sicherer Status anstatt „kann Paragraphen §54“**
  - Absicherung vor politischem Wandel
  - vor Personellen Veränderungen
    - in der Genehmigungsbehörden
- **Sicherstellen des Flugsportangebots**
  - Ausbildung/ Umschulung von Flugzeugschlepp-Piloten
  - Kostendämpfung für F-Schlepps durch Vercharterung
- **Ultraleicht: Option für die Zukunft**
  - Ultraleicht Flugzeuge ist die Sparte mit der größten Innovation
  - eventuell in Zukunft auf leisere Flugzeuge umsteigen

- Bild -



# Was ändert sich für die Bevölkerung

## ➤ **Fluglärm**

- **Nichts**, Lärm entsteht beim Starten
- Die Startzahlen werden sich nicht spürbar verändern,
- sind Abhängig von der Mitgliederzahl
- Motorflug behindert den Segelflug *Windenbetrieb verhindert Motorflugbetrieb*
- Betriebszeiten wie bisher
- Landung fremder Flugzeuge nur mit Genehmigung des Platzhalters

## ➤ **Bauliche Veränderungen**

- **Nichts**
- es sind keine baulichen Veränderungen notwendig
- Keine Asphaltbahn oder ähnliches

Mrz. 2011

Vielen Dank



## Landesrecht BW

## Einzelnorm

**Amtliche Abkürzung:** LuftVZO**Fassung vom:** 10.07.2008**Gültig ab:** 12.07.2008**Dokumenttyp:** Rechtsverordnung**Quelle:****FNA:** FNA 96-1-8**Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung****§ 49 Begriffsbestimmung und Einteilung**

(1) Landeplätze sind Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 des Luftverkehrsgesetzes nicht bedürfen und nicht nur als Segelfluggelände dienen.

(2) Die Landeplätze werden genehmigt als

1. Landeplätze des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplätze),
2. Landeplätze für besondere Zwecke (Sonderlandeplätze).

**Fußnoten**

Neugefasst durch Bek. v. 10.7.2008 I 1229

**Weitere Fassungen dieser Norm**

§ 49 LuftVZO, vom 27.03.1999, gültig ab 01.03.1999 bis 11.07.2008

§ 49 LuftVZO, vom 13.03.1979, gültig ab 01.04.1979 bis 28.02.1999

**§ 49 LuftVZO wird von folgenden Dokumenten zitiert****Rechtsprechung**

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 5. Senat, 16. Oktober 1985, Az: 5 S 2160/85

© juris GmbH