



Im genehmigungsrechtlichen Blindflug zum Instrumentenflugbetrieb

Dr.-Ing. Klaus-Jürgen Schwahn



FLUGPLATZ
SCHÖNHAGEN

Warum Instrumentenflug?

aus Sicht der Flugplatzgegner:



Wehret den Anfängen!



Warum Instrumentenflug?

aus Sicht der Luftfahrt

CFIT-Unfälle: in der Allgemeinen Luftfahrt weltweit an erster Stelle

Gefahren durch Flugregelwechselverfahren

bis zu 450 km/h in 150 m bei 1,5 km Sicht

- Leistungszuwachs bei Kleinflugzeugen
- starkes Wachstum Geschäftsluftfahrt
- abnehmende Kapazität an Großflughäfen

Ziel:

Keine Todesstrafe für Fehler und Regelverstöße



Warum Instrumentenflug?

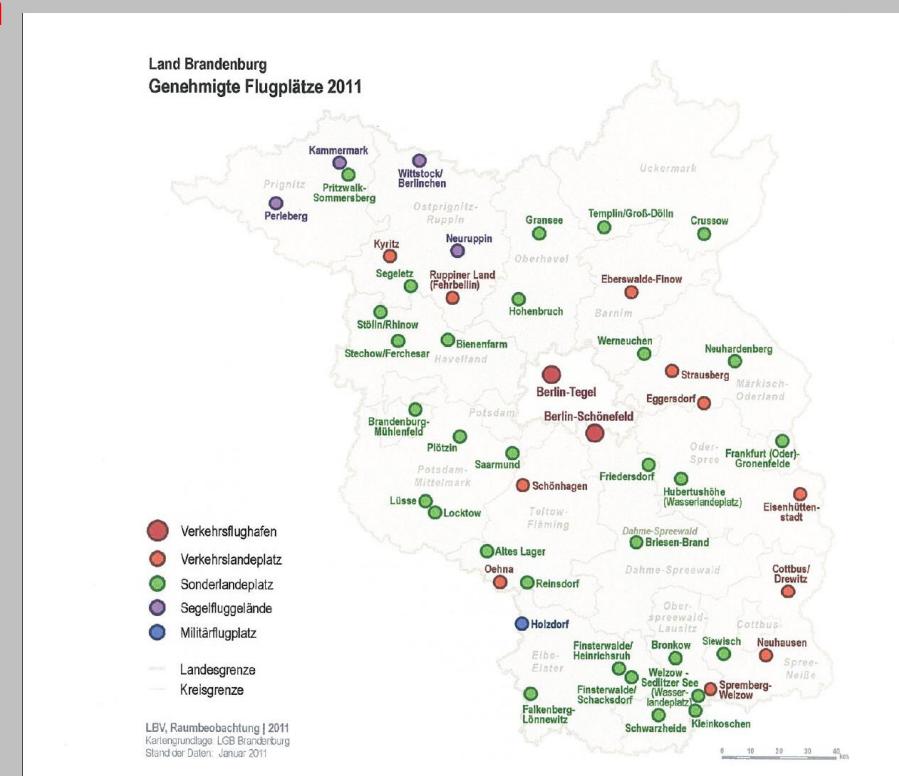
wetterunabhängige Erreichbarkeit der Region

**TXL und SXF für General Aviation
nur eingeschränkt nutzbar**

**General Aviation stellt über 90 % der LFZ-
Flotte und 70 % der Flugbewegungen**

Ziel:

25 Jahre nach der Wende noch nicht erreicht



Warum Instrumentenflug?

wirtschaftliche Chancen für Unternehmen, Flugplätze und Ansiedlungen



Instrumentenflugbetrieb

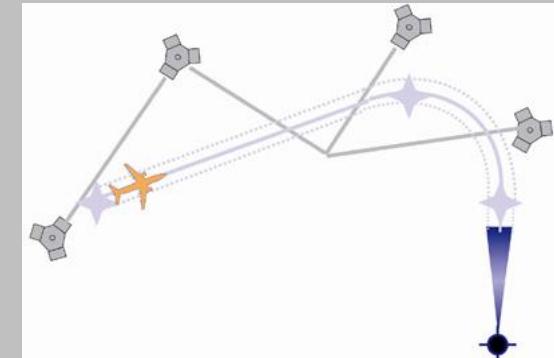
früher

- nur mit aufwendiger technischer Installationen am Boden umsetzbar
- hohe fortlaufende Kosten
- hoher Aufwand beim Erwerb der Instrumentenflugberechtigung
- nur wenige Flugzeuge der GA für IFR-Betrieb ausgerüstet



heute

- dank GPS keine bodengebundene Flugplatztechnik
- minimale fortlaufende Kosten
- dank EU vereinfachter Erwerb der Instrumentenflugberechtigung
- starker Zuwachs der Geschäftsluftfahrt im oberen Preissegment
- neue, IFR-taugliche Flugzeugklassen im unteren Segment
- zunehmende Kapazitätsengpässe auf den Verkehrsflughäfen bei sterbenden regionalen Flugplätzen
- Schaffung neuer Kapazitäten immer schwerer bis unmöglich



Konsequenz



satellitengestützte Anflugverfahren weltweit vorantreiben

erste Initiativen starten in den 90er Jahren



politischer Wille vorhanden

Instrumentenflug in Europa:

- **Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flugplätzen in Europa**
(Europäische Kommission, Kom 2006-819)

Nutzung globaler Satellitennavigationssysteme für mehr Sicherheit an Flughäfen

Verhinderung von CFIT-Unfällen als Unfallursache Nr.1 von weniger komplexen Flugzeugen

- **Agenda für eine nachhaltige Zukunft der Allgemeinen und der Geschäftsluftfahrt**
(Europäische Kommission, Kom. 2007-869)

Nutzung globaler Satellitennavigationssyst. an GA-Flugplätzen zur Kapazitätsoptimierung

Deutschland:

Flughafenkonzept der Bundesregierung:

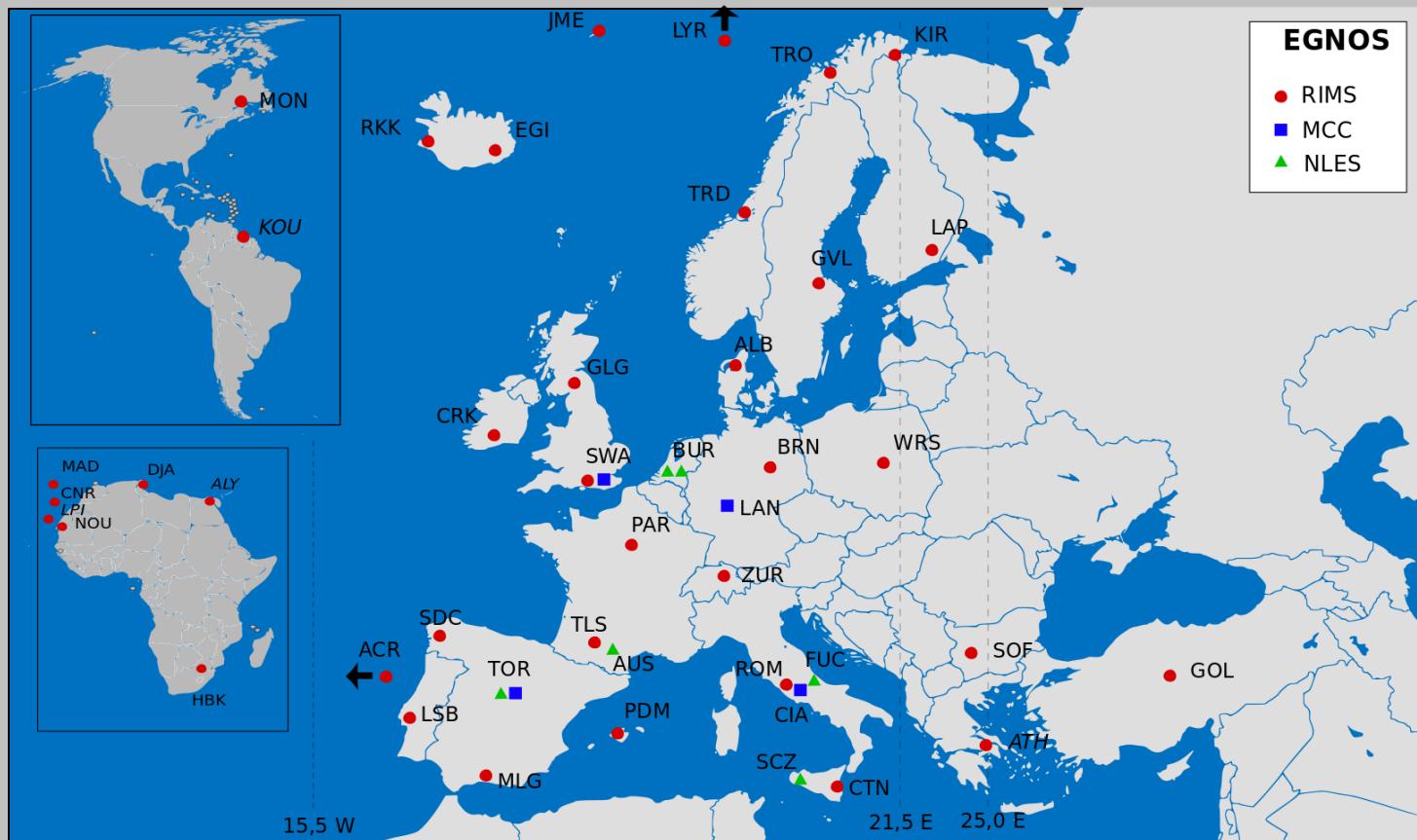
nur pauschal eine gute qualitative Ausstattung der regionalen Verkehrslandeplätze gefordert

Luftverkehrskonzeption der Länder:

z.B. Brandenburg: Instrumentenanflugverfahren explizit vorgesehen



europaweiter Ausbau von EGNOS (USA: WAAS)



RIMD: Ranging and Integrity Monitoring Station, MCC: Master Control Center, NLES: Navigation Land Earth Station

Wie steht's am unteren Ende?

Die Flugplätze: **kleine Technik – ? kleine Genehmigungsverfahren ?**

➤ Änderung der Betriebsgenehmigung nach § 6 LuftVG

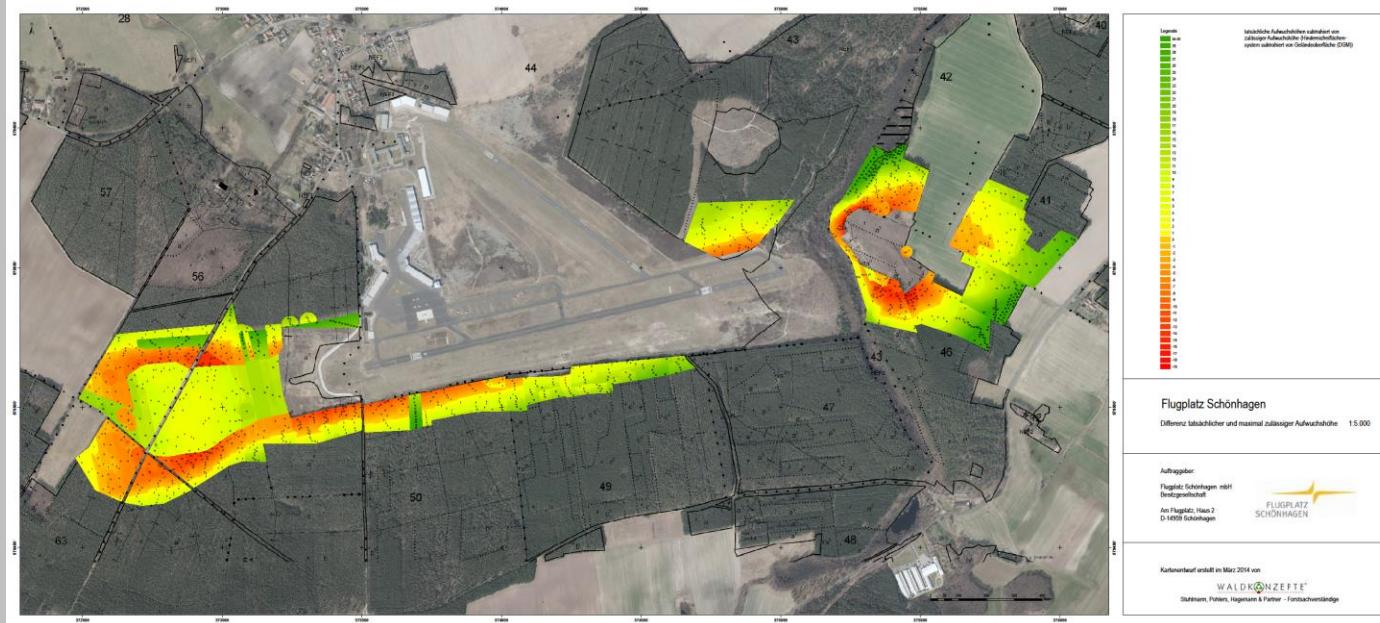
zum Luftrechtlichen können weitere Genehmigungsverfahren kommen

- bauliche Maßnahmen (Flugplatz, Umfeld)
- Hindernisbereinigung (Gelände, Bäume usw.)
- Belastung von Naturschutz- und Wohngebieten
- Technik (Sprachaufzeichnung, Notstromversorgung, Wetterstation)
- Personal (Qualifizierung), Safety-Management, Flugplatzhandbuch

Jeder Flugplatz hat eine andere Achillesferse.

Pferdefuß Schönhausen: Hindernisse

zunächst einfache Gespräche - einfache Lösung:
naturschutzfachliche Eingriffs- und Ausgleichsbilanz erstellen und los geht's



in der Praxis dann doch nicht so einfach:



nach zwei Tagen

zweiter Anlauf mit toller Lösung:

Der märkischen Kiefer geht es schlechter

Grüne fordern mehr Tempo bei Umwandlung der Wälder zu Mischbestand

Von Rüdiger Braun

POTSDAM | Kleine Schädlinge, große Wirkung: Den märkischen Kiefern setzten im vergangenen Jahr vor allem Mücken zu. „Die Kiefernadelnscheiden-Gallmücke hat so intensiv gefressen, dass an bestimmten Bäumen praktisch

37 Prozent insgesamt immer noch sehr hoch.

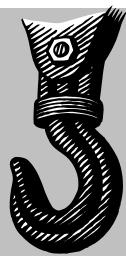
„Die Eiche ist noch ein Sorgenkind“, sagt Reinhart Kallweit vom Landeskompetenzzentrum Forst in Eberswalde (Barnim). Die Bekämpfung des Eichenprozessions-spinners werde deshalb auch in diesem Jahr wieder verstärkt.

tiert der Naturschutzbund in Brandenburg. Das lediglich aufgrund von Ausnahmen zugelassene Mittel Dipel ES schädige „nachweislich“ auch andere Insekten.

Vergangenes Jahr waren 8700 Hektar Wald beflogen und besprührt worden. „Wir rechnen da-

Waldumbau auf 38 ha rund um Schönhagen

Der



zum

- luftrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG

kommt ein

- forstrechtliches Genehmigungsverfahren nach LWaldG

und ein

- naturschutzrechtliches Genehmigungsverfahren zur Befreiung von den Verboten des Landschaftsschutzgebietes (LSG-Befreiung)

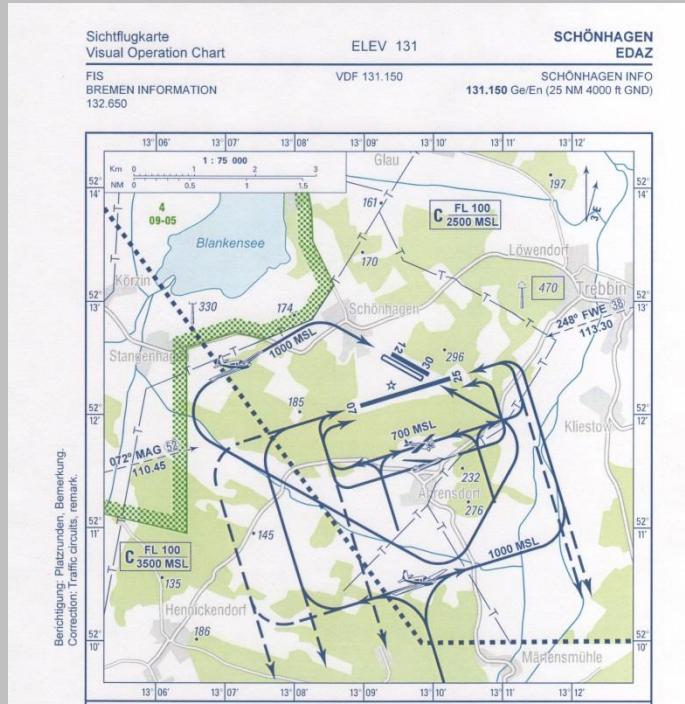
? Einfach abarbeiten oder ab in die Sackgasse ?





Verträglichkeit Vogelschutzgebiet

vorhabensbedingte Mehrbelastung von Naturschutzgebieten



jede Flugbewegung zählt

Umweltverträglichkeitsprüfung

- **Fledermausgutachten**
- **Laufkäfergutachten**
- **Bodengutachten**
- **Vogelgutachten**



drei Verfahren mit öffentlicher Auslegung und Beteiligung

Beispiele für Einwendungen:

- ein automatischer Instrumentenanflug wird Arbeitsplätze vernichten
- DFS koordiniert IFR-Flüge mit Schönhagen telefonisch, bei dieser primitiven Kommunikationstechnik werden die Flugzeuge zusammenstoßen.

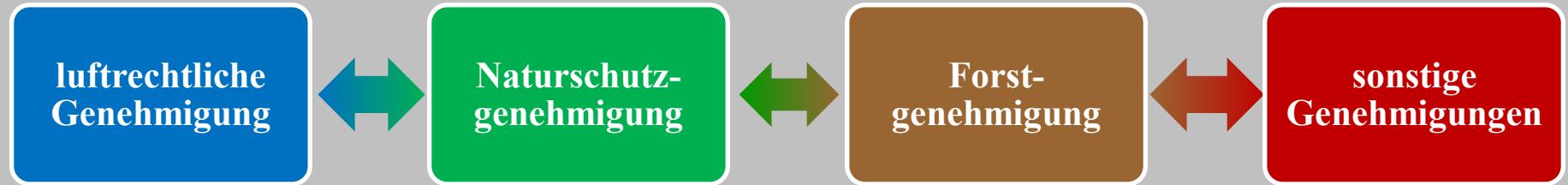
Fazit-trotz Genehmigung: Es funktioniert nicht !



Wunsch-Zustand



Ist-Zustand



Naturschutzverbände

„Keiner will das Beste“ - Kompromisse kosten Mitglieder

- kein Interesse der Naturschutzverbände an lösungsorientierten Ansätzen
- zunehmende „Industrialisierung der Naturschutzlobby“
 - Verbände
 - Gutachter
 - Rechtsanwälte
- starke Rechte und viele Scheininteressen der Naturschutzlobby
 - gegen*
 - schwache Rechte lärmgeplagter Anwohner

Fazit: Der einst sinnvolle Naturschutzgedanke steht selber am Pranger

Naturschutzanwälte

Gemeinsames Merkmale der Stellungnahmen

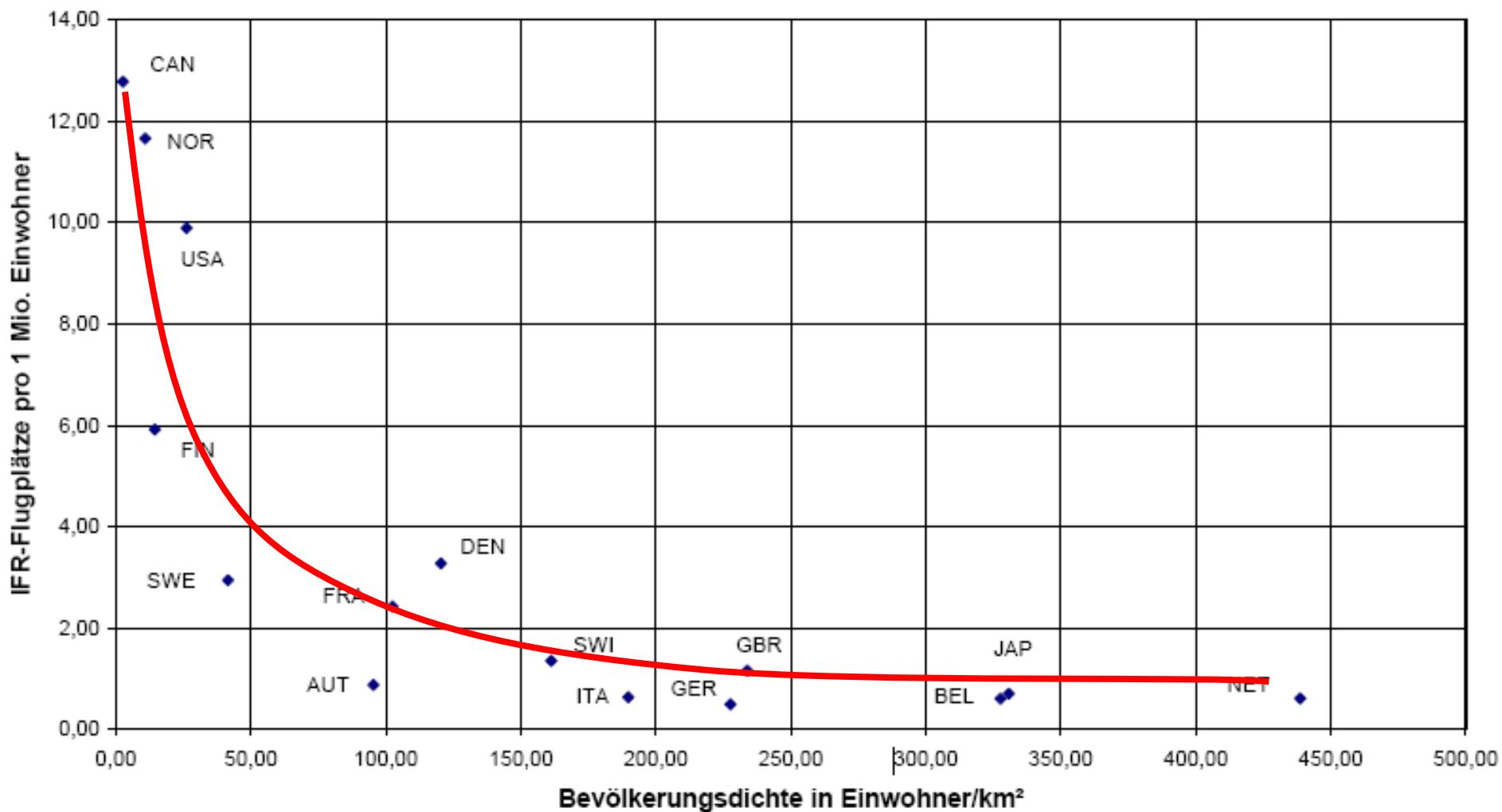
- viel Rauch, wenig Substanz
- unsachlich, emotional bis polemisch geprägt
- mehr blockade- als lösungsorientiert
- aggressiv gegen Vorhabensträger
- polemisch und aggressiv gegen Behörden, die das Vorhaben konstruktiv begleiten

**Mehr zum Beeindrucken der eigene Klientel geschrieben, als für das Naturschutzanliegen
Beispiel**

Wo stehen die Behörden?

Luftfahrtverwaltung:	um objektive, neutrale Abwicklung bemüht
Naturschutz:	ungewohnte Verwaltungskultur nach eigenen Gesetzmäßigkeiten intern gut in Naturschutzzene vernetzt überfordert in fachübergreifenden Fragen Ergebnis ungewohnt stark von handelnden Personen abhängig
DFS:	<u>eher schwieriger Partner</u> <ul style="list-style-type: none"> • kleine Flugzeuge – kleine Gebühren • kritisch gegenüber zunehmendem IFR-Verkehr der kleinen GA • Gewerkschaftsforderungen zur Lotsenbelastung • fehlender Pragmatismus • Abfassung von Stellungnahmen ohne Kenntnis übergeordneter, genehmigungsrechtlicher Zusammenhänge <u>Beispiel:</u> Öffentliches Interesse nach § 27 d LuftVG

Internationale Verbreitung von IFR-Flugplätzen



GPS - Wer hat's erfunden?



1995 Gründung des NFPO – National Flight Procedures Office

Ziel: Konzentration aller Verfahrensentwicklungen landesweit an einer Stelle

FAA Order 8260.3

Instrument procedures shall be provided at civil airports open to the aviation public whenever a reasonable need is shown. FAA office must determine that a public procedure will be beneficial to more than a single user or interest.

**Ergebnis: bis zu 500 GPS-Verfahren pro Jahr entwickelt
fast jeder der 2950 öffentlichen Flugplätze hat heute einen
GPS-Anflug, USA weit über 8.600 Instrumentenanflugverfahren**

in Deutschland: < 10% (17 Verkehrslandeplätze)

GPS - Wer hat's erfunden?



Step 1: Antrag stellen bei FPO (Regional Flight Procedure Office)

Antragsberechtigt sind alle, die ein luftfahrtspezifisches Interesse haben

- FAA field office
- State or local government
- Air Carriers
- Businesses
- Flight Schools
- Individual Pilots
- Airport Management

FPO ist verantwortlich für Koordination und Abwicklung des Genehmigungsverfahrens und bildet mit den Verantwortlichen aller beteiligten Stellen das RPT (Regional Procedure Team)

GPS - Wer hat's erfunden?



Step 2: Unterlagenerstellung

Unterlagen entsprechen internationalem ICAO Standard, mit unseren Verfahren vergleichbar

Private Use Airports:	Public Use Airports:
Vereinbarung mit FAA über Kostenbeteiligung	RPT erwirbt spezifische Unterlagen, lokale Behörden leisten fachliche und finanzielle Unterstützung
Flughafenbetreiber ist verpflichtet alle erforderlichen Informationen und Daten bereitzustellen	
Flughafeneigentümer muss schriftlich zustimmen	



GPS - Wer hat's erfunden?



Step 3: Einreichen und Prüfen

RPT prüft die eingereichten Unterlagen und beauftragt Studie zur Entwicklung der Flugverfahren



Once this process has been initiated, there is very little opportunity for intervention by parties not directly involved in the evaluation.“

bei Luftraumänderungen: Start eines NPRM (Notice of Proposed Rulemaking change)

ohne Luftraumänderung: vereinfachter Behördenumlauf

RPT erteilt Genehmigung und reicht Unterlagenpaket an National Flight Procedure Office weiter

GPS - Wer hat's erfunden?



Schritte 4-5

Verfahren erhalten in mehreren Stufen der Abstimmung und Qualitätssicherung den Feinschliff

Schritt 6

Verfahren wird dem regionalen FSDO (Flight Standard District Office übergeben)

Private Use	Public Use
Übergabe an den privaten Nutzer	Weitergabe zur Veröffentlichung durch die zuständigen Stellen



GPS - Wer hat's erfunden?

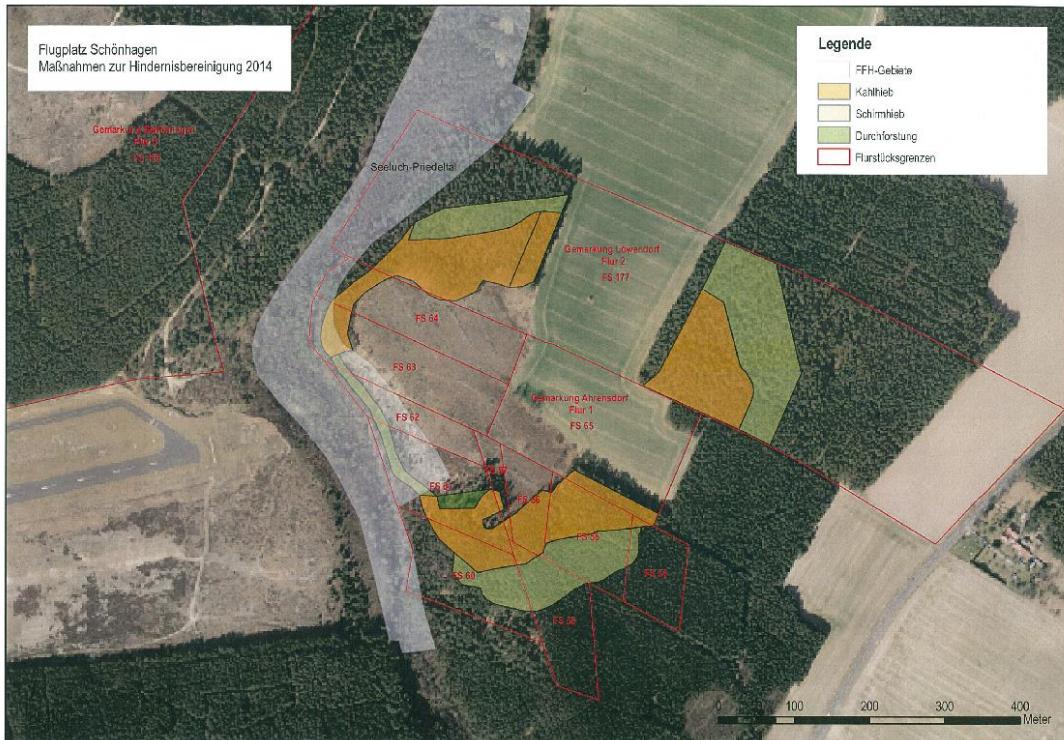


Zusammenfassung

- Lösung des Genehmigungsverfahrens vom Flughafenbetreiber
- Konzentration des Verfahrens bei einer Bundesbehörde (NFPO)
- Konzentration des fachlichen Know Hows in einem Team
- Konzentration der Genehmigung beim Team (Regional Procedure Team)
- Mitspracherechte Dritter nach Grundprüfung deutlich eingeschränkt

Wie könnten wir besser werden ?

Wie lösen wir es?



1. dringende Erstmaßnahmen auf 9,5 ha
2. aeronautische Analyse für Nonstandard-Verfahren nach ICAO-PAN OPS
3. Waldbewirtschaftungskonzept zur stufenweisen Herstellung der Hindernisfreiheit für Standard-Verfahren in 10-15 Jahren
4. Rückkehr zum Standard-Anflugverfahren



FLUGPLATZ
SCHÖNHAGEN

Ende gut – alles gut ?



Wir werden sehen

