

Schönhausen, 19.02.2015

Protokoll
der 2. Ordentlichen Sitzung des Anwohnerbeirats Flugplatz Schönhausen,
am Dienstag, dem 17.02.2015, 17:30 Uhr

Die Vorsitzende des Anwohnerbeirats, Frau Isermann, begrüßt die Teilnehmer, eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit fest. Es besteht Konsenz darüber 20:00 Uhr als Sitzungsende anzustreben. Frau Isermann informiert über das Erfordernis der Ergänzung der Geschäftsordnung des § 1 Zusammensetzung des Beirates. Hennickendorf ist vom Flugbetrieb direkt betroffen und wurde im Vorschlag zur Geschäftsordnung vom LK TF als Mitglied mit einem Vertreter benannt. In der am 03.12.2014 bestätigten Version war die Ortschaft Hennickendorf fälschlicherweise herausgenommen worden. Über die Wiederaufnahme in die Geschäftsordnung wird abgestimmt:
11 Ja-Stimmen, 2 Enthaltungen.

Herr Wagner bittet zu TOP 4 „Sonstiges“ um die Möglichkeit der Einlassung zur Wegesituation im ‚Priedeltal‘. Die Bitte wird von Frau Isermann aufgenommen.

TOP 1 Protokollkontrollen

In Zusammenhang mit dem Protokoll der außerordentlichen Sitzung des Anwohnerbeirats, am 6. Januar, bittet Herr Wagner Frau Wehlan um Beantwortung seiner, während der Sitzung an Herrn Dr. Fechner gestellten Frage, zum Verbleib des Schreibens vom Oberverwaltungsgericht innerhalb des Landkreises Teltow-Fläming, bzw. wie damit umgegangen worden sei. Frau Wehlan antwortet, dass nach Ihrem Kenntnisstand der Sachverhalt zwischenzeitlich geklärt sei und der Vorgang von Herrn Dißmann, aus dem juristischen Fachbereich des Landkreises Teltow-Fläming, bearbeitet wurde. Bislange wurde so verfahren, dass Unterlagen meist direkt an den jeweiligen Fachbereich geleitet würden, ohne vorab über den Tisch der Landrätin gegangen zu sein. Nun würde so verfahren, dass solche Unterlagen auch über das Beteiligungsmanagement laufen, das direkt der Landrätin unterstellt sei.

Herr Wagner regt zwei Änderungen an, die direkt in das Protokoll vom 6. Januar eingearbeitet werden. Es wird darum gebeten, bei allen Forstmaßnahmen die Mitglieder des Anwohnerbeirats vorher zu informieren. Dies sei insbesondere in Hinblick auf entstehende Gerüchte oder Falschinformationen unverzichtbar.

Frau Kornack bittet um Korrektur der Schreibweise des Landschafts-Fördervereins im Protokoll der konstituierenden Sitzung – die Änderung wird direkt vorgenommen.

Die Abstimmungen zur Annahme der Protokolle von den Sitzungen am 03.12.2014 und 06.01.2015 erfolgen mit jeweils 11 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen.

TOP 2 Überflüge über Orte und Schutzgebiete

Frau Isermann bittet Herrn Dr. Schwahn um die Einführung in das Thema, anhand des Gutachtens von Herrn Prof. Dr.-Ing. F. Janser, das vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr,

des Landes Nordrhein-Westfalen, bei der FH Aachen in Auftrag gegeben wurde. Es trägt den Titel „Auswirkungen der Überwachung eines Platzrunden-Korridors auf die Flugsicherheit am Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar“. Ziel dieser Untersuchung war es zu klären, ob Privatpiloten die Platzrunde am Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar mit einer Genauigkeit von ± 150 m fliegen können, ob die Konzentration auf den Korridor die Flugsicherheit beeinträchtigt und ob Verstöße nachweisbar sind.

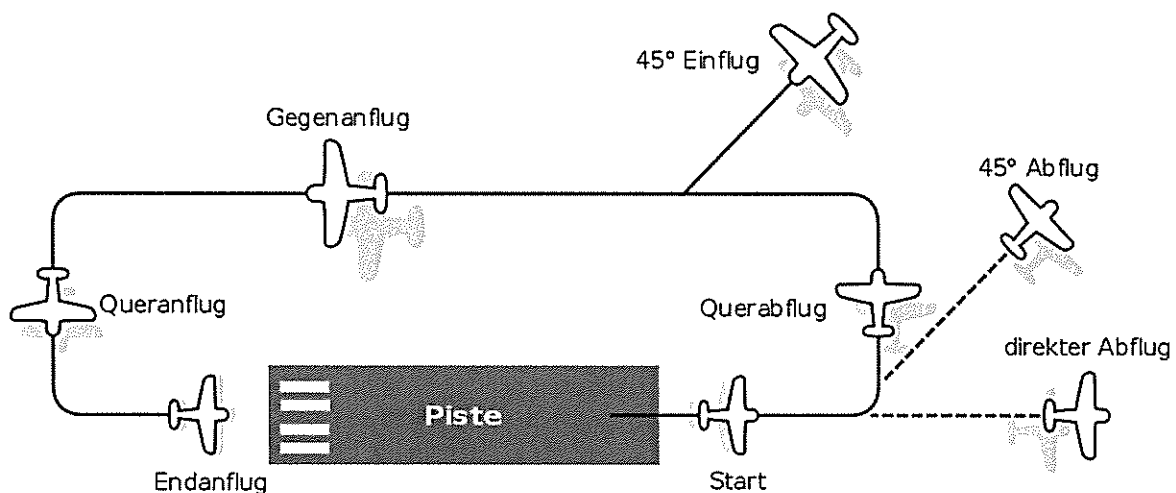
Inhalt der Ausführungen Dr. Schwahn:

Auf allen Flugplätzen in Deutschland gibt es mit dem Platzrundenverkehr bzw. mit der Einhaltung der Platzrunde mehr oder weniger stark ausgeprägte Probleme. Die o. g. Studie zeigt vor allem die flugtechnischen Grenzen der Genauigkeit von Platzrunden auf, die auch für die Situation in Schönhagen von Bedeutung sind.

Aufgaben der Platzrunde:

- Gewährleistung der Sicherheit im Flugplatzverkehr, insbesondere bei Start und Landung sowie beim An- und Abflug
- Steuerung und Optimierung des Verkehrsflusses
- Flugführungshilfe für den Piloten im Flugplatzverkehr
- Einteilungshilfen bei der Bedienung des Luftfahrzeugs nach dem Start sowie bei der Vorbereitung und Durchführung der Landung
- Schutz lärmempfindlicher Gebiete rund um den Flugplatz

Die Standardplatzrunde ist international als Empfehlung der ICAO vorgegeben und wird auf unkontrollierten Flugplätzen mit individuellen Abweichungen durch die die Landesluftfahrtbehörde festgelegt.



Die Platzrunde teilt sich in fünf Segmente, die jeweils 1,5 km lang sein sollten, was der zulässigen Mindestsicht für den Sichtflugverkehr entspricht, so dass der Pilot die Piste immer im Blick behalten kann. Wie in Bonn-Hangelar können z. B. durch Hindernisse, Lärmschutz oder Bauvorschriften (Überflugverbote), besondere Regelungen nötig sein, die dann auf kontrollierten Plätzen durch die DFS und auf unkontrollierten Plätzen, wie dem Flugplatz Schönhagen, durch die Landesbehörde im Rahmen sogenannter § 21 a Regelung (LuftVO) angeordnet werden.

Weder in nationalen noch in internationalen Regularien werden konkrete Angaben gemacht, welche Abweichungen von der Platzrunde zulässig sind. Hierzu gibt es nur allgemeine Formulierungen, wie „die veröffentlichten Regelungen sind nach §22 Abs. 1 LuftVO zu beachten und daher grundsätzlich verbindlich“.

Abweichungen von der festgelegten Platzrunde sind nur in drei Fällen zulässig:

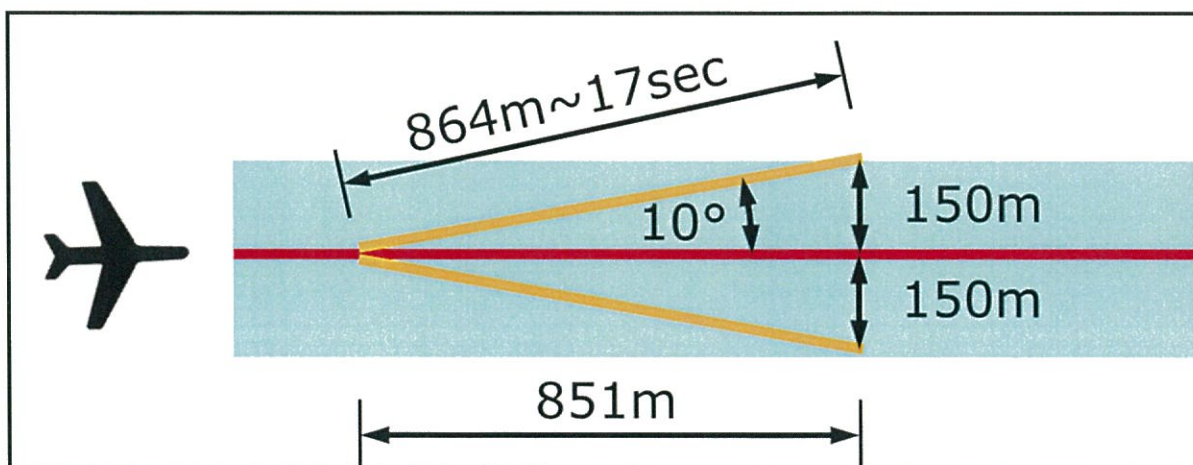
1. Wetterbedingungen
2. Leistungsdaten des Luftfahrzeuges
3. Verkehrsdichte

Es gibt keine rechtliche Vorgabe für eine exakte Breite des Korridors. NRW hatte diesen Korridor aus eigenem Ermessen festgelegt. Unterschiedliche Maßstäbe (Jeppesen 1:100000 bzw. DFS 1:50000) mit unzureichender Kartenauflösung, oder z. B. eine Liniendicke bei Jeppesen von 3 mm = 300 m, erschweren es insbesondere ortsfremden Piloten einen schmalen Korridor durch Bodenmerkmale exakt zu definieren. Die Darstellung entspricht zwar dem weltweiten Standard, ist aber für eine Präzisionsnavigation nicht geeignet und vorgesehen. Entsprechendes Bildmaterial und eine Stellungnahme der Firma Jeppesen verdeutlichen diese Situation.

Im Bereich des Ortsteils Kliestow gab es bei der Platzrundendarstellung Schönhagens eine erhebliche Abweichung zwischen der gedruckten und der digitalen Kartendarstellung in den bordeigenen Navigationsgeräten. Jeppesen liefert weltweit die Datenbanken für alle GPS-Geräte in der Luftfahrt. Die Abweichung führte dazu, dass Luftfahrzeuge, die exakt der digitalen Karte gefolgt sind, bereits bei minimalen Abweichungen über Kliestow geflogen sind.

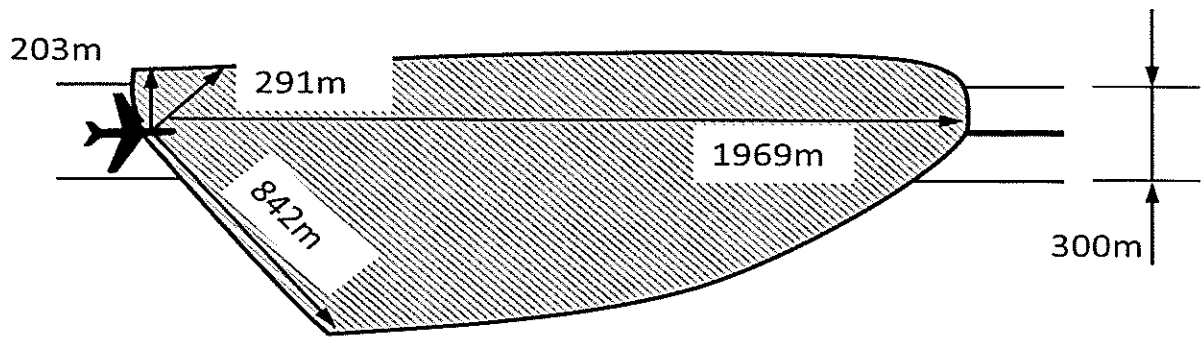
Jeppesen begründete die Abweichung mit der Ungenauigkeit der zugekauften topographischen Daten und hat im Fall Schönhagen nach Information durch den Flugplatz eine manuelle Datenkorrektur vorgenommen. Überflüge von Kliestow können dadurch zwar nicht ausgeschlossen aber doch reduziert werden.

Zum Verlassen des Korridors kann auch führen, wenn der Pilot den Luftraum scannt, um den übrigen Verkehr zu beobachten. Scanningtechniken, die den Flugschülern beigebracht werden teilen den Himmel in sechs Segmente auf, die jeweils 3 sec. beobachtet werden. Innerhalb dieser 18 sec. hat das Flugzeug bereits rund 900 m zurückgelegt und bei der üblichen Steuergenauigkeit $\pm 10^\circ$ einen vorgegebenen Korridor von 150 m verlassen. Des Weiteren ist die Fähigkeit zur Einhaltung des exakten Kurses stark abhängig von der Ausbildung des Piloten. Ein Privatpilot, der im Sichtflug unterwegs ist, muss mit einer Höhenabweichung von ± 150 Fuß bzw. $\pm 10^\circ$ fliegen können. Zum Vergleich ein IFR-Pilot mit ± 100 Fuß und $\pm 5\%$.



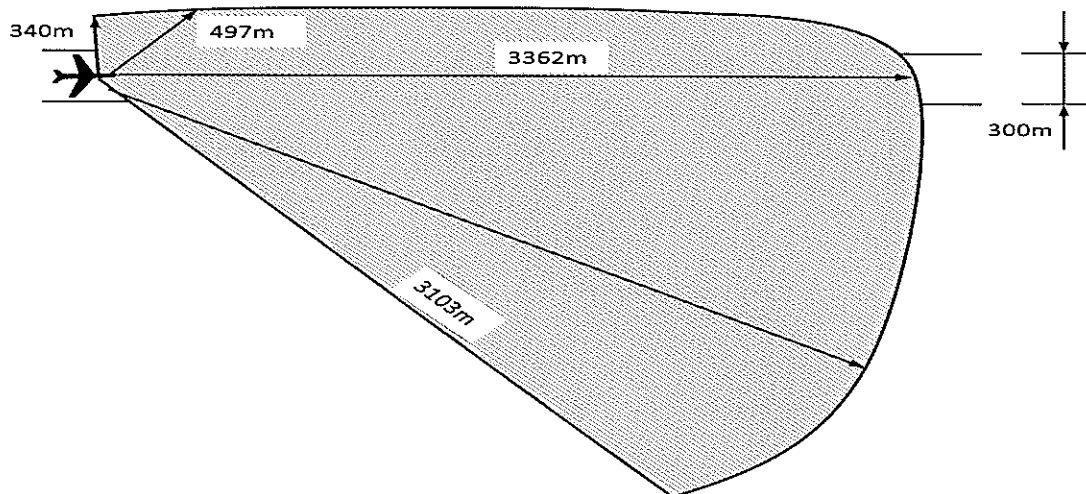
Anhand der folgenden Grafiken wird die ‚Sichtfeldproblematik‘ mit zwei unterschiedlichen Flugzeugtypen erläutert:

Cessna 172:



Auch im günstigsten Fall ist der Boden innerhalb des 150 m Korridors nicht sichtbar.

Mooney M20, einem sogenannten Tiefdecker:



Hier müsste der Pilot außerhalb des Korridors fliegen, um Bodenmerkmale zu erkennen.

Die gerichtliche Durchsetzung von Ordnungswidrigkeitsanzeigen ist wegen der schwierigen Beweislage problematisch. Radaraufzeichnungen haben eine Genauigkeit von ± 200 m, Lasermessgeräte haben, auf ruhende Objekte gerichtet, eine Standardabweichung von 150 m, auf bewegte Objekte gerichtet ist die Fehlergröße nicht genau bestimmbar. Die Berlin-Brandenburger Luftfahrtbehörde setzt deshalb auch keine Lasermessgeräte mehr ein. Nach den negativen Erfahrungen in NRW neigt die Luftfahrtbehörde heute eher dazu Abweichungen von in der Platzrunde von ± 400 m zu akzeptieren.

Erläuterungen zur Platzrunde am Flugplatz Schönhagen:

Insbesondere wenn man mehrmals den Kontakt zur Flugleitung aufnehme, wären die diensthabenden Flugleiter schon bisweilen sehr ungehalten.

Frau Fechner berichtet, dass sie wegen eines Kunstflugs, ihrer Wahrnehmung nach direkt über Ahrensdorf, am Tower angerufen hat und man sofort darauf reagiert hat. Herr Dr. Schwahn weist darauf hin, dass es an unkontrollierten Plätzen, wie dem Flugplatz Schönhagen, keine verkehrslenkenden Anweisungen durch die Flugleiter geben darf. Dies ist an kontrollierten Flugplätzen (z. B. Verkehrsflughäfen) gänzlich anders, wo sämtliche Bewegungen, ob in der Luft oder am Boden der Kontrolle eines Fluglotsen unterliegen.

Anne Hennig erklärt, dass bei Hans Grade Kunstflüge meist über Sperenberg geflogen werden, dies jedoch nicht immer möglich ist (Wetter). Kunstflüge über dem Flugplatz sind dennoch gelegentlich notwendig, z. B. wenn ein Prüfungsflug stattfindet. Der Prüfer muss dann den Flug vom Boden aus beobachten. Kunstflüge in niedriger Höhe werden nicht praktiziert, da diese oberhalb 1.500 ft und damit oberhalb der Platzrundenhöhe von 1.000 ft stattfinden müssen. Für Kunstflüge gibt es aus Sicherheitsgründen ganz klare Regeln. Kunstflug ist zudem eine wichtige und sinnvolle Zusatzausbildung, da er Piloten für Extremsituationen schult. An dem Beispiel von Frau Fechner erkennt man erneut, wie schwer es ist, die Höhe, in der ein Flugzeug fliegt, bzw. die genaue Position festzustellen. Dr. Schwahn erzählt, dass er selbst im Querabflug häufig ein anderes Flugzeug über Ahrensdorf wähnt, beim Eindrehen in den Gegenanflug jedoch feststellt, dass dieses Flugzeug die Platzrunde genau einhält.

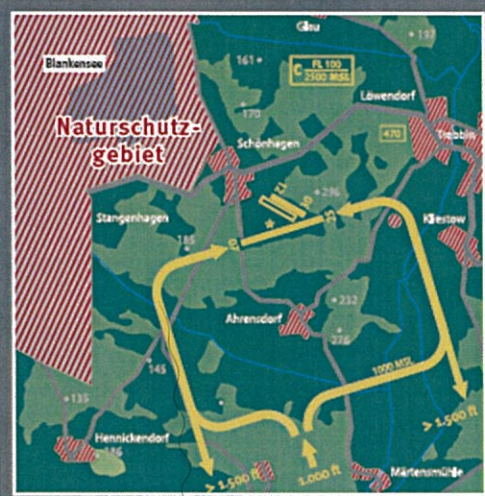
Herr Wagner zeigt Bilder von Flugverlaufsskizzen, von Frau Baumgärtner aus Ahrensdorf, die begutachtet und besprochen werden. Am Beispiel eines skizzierten Abflugs über den Flugplatz nach Norden erklärt Anne Hennig, dass dieses Verfahren, bei entsprechender Steigrate zwar möglich ist, weil in einer Höhe von 1.500 Fuß der Platz überflogen werden darf, sie und ihr Vater, Thomas Hennig, dies jedoch nicht praktizieren und nicht empfehlen. Wie vor Jahren in Saarmund geschehen, könne es (bei Segelflugbetrieb) über dem Platz z. B. zu einem Zusammenstoß mit einem Segelflugzeug kommen, aber auch zu kritischen Situationen mit Flugzeugen in der UL-Platzrunde. Besser sei hier der Abflug nach Norden direkt aus dem Queranflug. Sie weist darauf hin, wie wichtig, insbesondere bei der Flugschule Hans Grade, die Vorbildfunktion sei. Je früher die Piloten an ein vorbildliches Verhalten in der Platzrunde gewöhnt würden, umso eher würden sie das erlernte Verhalten nach der Ausbildung beibehalten. Niemand habe Interesse an Rowdytum im Platzverkehr. Es müsse aber auch festgehalten werden, dass Überflüge über das Vogelschutzgebiet in entsprechender Höhe rechtens und auch vom Obergericht anerkannt seien. Auch liege es in der Entscheidung eines jeden pflichtbewussten Piloten, z. B. für einen Anflug auf den Flugplatz in einer Notsituation die Piste 30 anzufliegen, wenn er dies aus Gründen der Sicherheit für sich entscheidet. Anrufe auf dem Tower seien hier nicht angebracht. In einem solchen Fall habe auch der diensthabende Flugleiter die entsprechende Verantwortung für eine solche Landung zu tragen. Dr. Schwahn ergänzt, dass die Flugleiter bei Segelflugbetrieb grundsätzlich keine direkten Platzüberflüge zulassen.

Verursacher von nicht eingehaltenen Platzrunden seien meist Piloten von außerhalb, die mit den Gepflogenheiten am Platz nicht vertraut seien. Diese würden eben nicht ‚jeden Baum‘ kennen und so könne es passieren, dass unabsichtlich ein Ort überflogen wird. Auch sei es, wenn man sich in den umliegenden Ortschaften, insbesondere in Schönhagen umhöre, einhellige Meinung, dass es im Umfeld des Flugplatzes im Vergleich zu früher viel leiser geworden sei. Frau Fechner bestätige die positive Entwicklung und weist darauf hin, dass früher auch die Richtung der heutigen Querbahn die Haupt-An- und Abflugrichtung gewesen sei. Durch den Platzrundenverkehr sei Ahrensdorf nunmehr stärker belastet.

Es entsteht die Idee eines ‚Vor-Ort-Termins‘, bei dem man sich in Ahrensdorf selbst ein Bild von Überflügen, z. B. in ‚regelkonformer‘ Höhe machen kann. So könnte man z. B. auch zeigen, wo die

Platzrunde verläuft, wie es aussieht, wenn ein Flugzeug diese genau fliegt, oder wie sich z. B. die Größe eines Flugzeugs auf die ‚gefühlte‘ Höhe des Überflugs auswirkt. Torsten Klingbeil schlägt vor, mit unterschiedlichem Fluggerät die UL- und die normale Platzrunde zu fliegen und diese ‚Ereignisse‘ auf sich wirken zu lassen.

Herr Kotras findet die Idee eines Vor-Ort-Termins sehr gut und führt aus, dass Menschen, aus unterschiedlichen Gründen immer empfindlicher gegenüber Lärm würden. Er gibt zu bedenken, dass Menschen keine Automaten seien, sicher jeder Pilot nach seinen Möglichkeiten bemüht sei, die Regeln einzuhalten und es vor allem wichtig sei, mit dem nötigen Respekt miteinander umzugehen. Herr Dr. Schwahn ergänzt, dass seit vergangenem Herbst neue Schilder auf dem Flugplatzgelände aufgestellt worden sind, die den Piloten kurz vor dem Start nochmals die Platzrunden-Problematik vor Augen führen.



Regelung des Flugplatzverkehrs nach § 21 a LuftVO beachten!

- » Naturschutzgebiet nicht unter 2.000 ft überfliegen
- » Abflüge über den Querabflug, mit kontinuierlichem Steigen, keine Richtungsänderung < 1.500 ft
- » Überflug der Ortschaften möglichst vermeiden

Verstöße können als Ordnungswidrigkeit geahndet werden!

Es sei ein langwieriges Verfahren gewesen, bis diese Schilder (2) auf den Flugbetriebsflächen aufgestellt werden durften.

Es wird vereinbart, dass sich am 17. März, um 10 Uhr in den Räumen am Flugplatz Schönhagen, eine Arbeitsgruppe zur Vorbereitung der Veranstaltung zu Überflügen treffen wird. Teilnehmer sind Anne Hennig, Torsten Klingbeil, Ariane Fechner, Andreas Liefeld und Monika Kühn.

Zum Gutachten ‚Monitoring zur systematischen Erfassung und Auswertung der Auswirkungen von Luftfahrzeugen auf die Avifauna im SPA Nuthe-Nieplitz‘ führt Herr Dr. Schwahn aus, dass diese Studie beauftragt worden ist, nachdem der Naturschutzbund (UNB) gegenüber der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde ein Vollzugsdefizit moniert hat. So sollte im vergangenen Sommer geprüft werden, wie viele Flüge es überhaupt durch das Vogelschutzgebiet gäbe, bzw. welche Störungen diese verursacht hätten. Eine stichprobenartige Überprüfung von 30 der 600 im Gutachten aufgeführten ‚Durchflüge‘ konnte jedoch keinen der 30 Flüge als Durchflüge bestätigen. Sämtliche gesichteten GPS-Tracks seien zwar außerhalb der Platzrunde, aber in einem Bereich des SPA-Gebiets erfolgt, der in den Luftfahrtkarten nicht entsprechend ausgewiesen ist. In der Anflugkarte des Flugplatzes verläuft die südöstliche Grenze des Vogelschutzgebietes als gerade Linie von Stangenhagen nach Hennickendorf, während in den naturschutzfachlichen Karten eine darüber hinausgehende ‚Ausbuchtung‘ des SPA-Gebiets nach Osten dargestellt ist. Die aktuelle Darstellung in den Luftfahrtkarten war ein Kompromiss, der 2009 mit Bundesamt für Naturschutz und Landesumweltamt gefunden wurde, da sich Luftfahrtkarten an prägnanten Bodenmerkmalen orientieren müssen. Die Ausbuchtung nach Osten wurde seinerzeit als naturschutzfachlich unkritisch angesehen. Die Auswertung der ersten Stichproben hat belegt, dass in großer Zahl Flüge erfasst wurden, die durch diese Ausbuchtung geflogen sind, aber außerhalb des SPA-Gebietes gemäß Luftfahrtkarte lagen. Somit liegt luftrechtlich kein Verstoß vor.

Ferner haben Stichproben gezeigt, dass die Beobachter Probleme hatten, Höhen abzuschätzen. So wurden z.B. Flüge in über 2.700 ft als verbotene Durchflüge unter 2.000 ft deklariert.

Erste Gespräche mit den Gutachtern und der Luftfahrtbehörde haben daraufhin die Frage aufgeworfen, wie man die Beobachtungen verifizieren kann.

Auf die Nachfrage von Frau Kornack antwortet Herr Dr. Schwahn, dass es im gesamten Zeitraum 20 Störreaktionen am Boden gegeben hat. Hiervon sei z. B. eine Störung von einem Hubschrauber des ADAC und eine durch den DLR verursacht worden, was durch Fotos belegt ist. Diese Rettungshubschrauber flögen Schönhagen meist nur zu einer schnellen Betankung zwischen zwei Einsätzen an, wenn die Zeit nicht zur Rückkehr an die Heimatbasis ausreicht. Bei diesen Einsätzen zählt jede Minute und die Hubschrauber haben Sonderrechte. Man einigt sich darauf, dass Herr Dr. Schwahn dann, voraussichtlich noch im März, wenn man weiß, wie man mit den Ergebnissen umgeht, den Anwohnerbeirat per Mail informiert.

Anne Hennig zeigt sich zuversichtlich, dass eine gute Lösung gefunden wird und man gemeinsam gut vorankommt. Herr Ziehe findet das geplante Treffen in Ahrensdorf einen guten Ansatz. Frau Kühn weist darauf hin, dass sie einen solchen Vor-Ort-Termin Anfang vergangenen Jahres schon komplett organisiert hätte, der jedoch einen Tag vorher abgesagt wurde. An der heutigen Sitzung kann man jedoch sehen, dass es viel sinnvoller ist, miteinander zu reden, statt wie in der Vergangenheit sich nur schriftlich zur kontaktieren.

Frau Fechner fragt, ob man denn nicht am Flugplatz Beschränkungen einführen könne, die die Lärmbelastung reduzieren könnten. Herr Moosreiner weist darauf hin, dass es diese längst gibt. Mit seiner Maschine, die zwar über ein Lärmschutzzeugnis verfügt, jedoch über keinen 'erhöhten' Lärmschutz, darf er nur eingeschränkt fliegen. Dies ist durch die Lärmschutzverordnung so festgelegt. Sehr viele Regeln sind dort nachzulesen (Lärmschutzverordnung liegt dem Protokoll bei). So würde Herr Moosreiner, wenn er um 14:45 den Motor seiner Maschine auf dem Vorfeld anlässt, vom Flugleiter darauf hingewiesen, dass er noch warten muss, weil es noch nicht 15 Uhr ist! Dr. Schwahn ergänzt, dass der Flugleiter, seit Einführung einer neuen Betriebssoftware im Jahr 2013, den Lärmstatus eines Luftfahrzeuges nach Eingabe des Kennzeichens automatisch angezeigt bekommt und den Piloten damit sofort auf Einschränkungen hinweisen kann.

Im Verlauf der anschließenden, teilweise bilateral geführten Gespräche wird klar, dass es zu diesem Thema viele interessante Details und Informationen gibt, von denen Anwohner leider - noch - nichts wissen.

Frau Isermann informiert die Mitglieder zum Schluss der Sitzung, dass Sie im Hinblick auf die Vertreterregelung der Vertreter, die getroffen werden sollte, sich erst mit Frau Wehlan abstimmen möchte. Der Landkreis soll in dieser Frage auch das letzte Wort haben. Der Zeitpunkt für die Einladung zur nächsten Sitzung, in dem das Gutachten Thema sein soll, richtet sich nach der Entscheidung, wie man mit dem Gutachten umgehen wird.

Frau Isermann bedankt sich für die konstruktive Zusammenkunft und beendet die Sitzung mit der Bitte, dem Protokoll die Lärmschutzverordnung beizulegen.

Ende der Sitzung: 20:15



Protokollführerin: Monika Kühn

Anlagen

Lärmschutzverordnung