

Schönhagen, 13.03.2018

Protokoll der 1. ordentlichen Sitzung des Anwohnerbeirats Flugplatz Schönhagen
am Mittwoch, dem 7. März 2018

Die Vorsitzende, Frau Isermann, begrüßt die Mitglieder des Anwohnerbeirats um 17:10 Uhr und eröffnet die Sitzung.

TOP 1 Protokollkontrolle

Wird auf TOP 6 Sonstiges verschoben

TOP 2 Monitoring – Auswertung von Tagesplots

Es wird angeregt, dass die Flugplatzgesellschaft ein konkretes Beschwerdemanagement mit mehr Transparenz im Umgang bzw. mit der Auswertung der Plots erarbeiten soll. Es gebe keine zufriedenstellenden Auswertungen der Plots, zu unkonkrete Rückmeldungen und die Nutzung der Plots habe bislang nicht zur Klärung einzelner Sachverhalte geführt. Es herrscht jedoch Einigkeit darüber, dass z. B. die Argumentation mit den Plots in dem Schreiben des Landschaftsfördervereins Nuthe-Nieplitz-Niederung e.V. an die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde, insbesondere ohne Kenntnis der Vorsitzenden des Anwohnerbeirats, nicht zielführend ist und auch keine vertrauensbildende Maßnahme darstellt. An diesem Beispiel wird deutlich, dass eine Verwendung der Plots, ohne vorherige qualifizierte Auswertung nicht sinnvoll und der gemeinsamen Sache nicht zuträglich ist. Schreiben an Dritte von Mitgliedern des Beirats zu den Gesprächsthemen des Anwohnerbeirates sollen zuvor der Vorsitzenden zur Kenntnis gegeben werden. Deshalb stellt sich die Frage, wie mit den Fragen umgegangen wird, die die Plots aufwerfen. Das System zum Monitoring, mit dem seit einem halben Jahr gearbeitet wird, ist sehr gut und bringt Transparenz in die Thematik. Dennoch wird gefragt, wie die Auswertung erfolgen soll/kann, ob eine Standardisierung möglich ist und wo/wie eine Dokumentation erfolgen kann. Auch muss die Kartengrundlage final geklärt werden.

Zum Einstieg in die weitere Diskussion wird angeregt, dass der Anwohnerbeirat für seine Arbeit seine Ziele neu definieren sollte.

Dr. Schwahn erinnert anhand zweier Tagesplots daran, dass diese lediglich eine Trendanzeige sind, wo überwiegend geflogen wird und wo eventuell Verbesserungsbedarf besteht. Konkrete Verstöße können nur anhand der einzelnen Tracks und der dazu hinterlegten Daten ausgewertet werden. Darauf haben ausschließlich die Flugleiter Zugriff. Die Tagesplots zeigen auch

Durchflüge, die Schönhagen gar nicht betreffen, Fehlsignale, z.B. im Kurvenflug, durch Abschattung der Antenne, die der Plot zu einer Linie verbindet oder geringe Penetrierungen, die im Rahmen der fliegerischen oder messbaren Genauigkeit liegen. Die Fehlerquote liege nach der bisherigen Auswertung bei ca. 2,5 % bezogen auf die Flugbewegungen eines Tages. Dr. Schwahn weist auf Nachfrage darauf hin, dass dies eine angemessene Genauigkeit ist. Auch Radarsignale werden als Mittelwert aus einem Signalbündel mit Abweichungen von 200 m und mehr gebildet, was bei der Auswertung zu konkreten Verstößen beachtet werden muss.

Der zentrale Kritikpunkt des Landschaftsfördervereins ist die Unterscheidung zwischen dem ABA- und dem SPA-Gebiet. Dr. Schwahn führt dazu aus den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses (2005) aus. Demnach waren die Piloten damals nur **angehalten**, das Gebiet nicht zu durchfliegen und in den Luftfahrtkarten gab es lediglich die „Entensymbole“ ohne horizontale Gebietsgrenzen. Entsprechend wurde in die Regelung des Platzverkehrs nach § 21 a LuftVO durch die LuBB aufgenommen *„das Überfliegen... unter 2000 ft möglichst zu vermeiden.“*

Erst 2009, also vier Jahre nach der Planfeststellung, wurden im Rahmen einer bundesweiten Initiative des Bundesamtes für Naturschutz die Entensymbole durch die ABA-Gebiete ersetzt und erstmals horizontale Gebietsgrenzen in den Karten aufgenommen. Zunächst war das ABA Gebiet nur von September bis April aktiv.

Da sich damals das BFN in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium außerstande sah, alle Wünsche zur Aufnahme von ABA-Gebieten zu erfüllen, wurden die Bundesländer aufgefordert, entsprechende Gebiete zentral zu melden. In Brandenburg geschah dies durch das LUGV (Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz). Ziel war es, die Grenzen so festlegen, dass sie auch in den Luftfahrtkarten erfass- und nachvollziehbar sind. Das ABA-Gebiet deckt den Südtel des SPA-Gebietes ab, wobei es im Westen deutlich größer ist als das SPA-Gebiet und im Osten ein kleiner Bereich des SPA's darüber hinaus ragt. Da die Regelungen seit der Planfeststellung bis dahin nur einen Empfehlungscharakter hatten, war dies auch nie ein Problem. Erst im Herbst 2013 wurde auf Anregung des Flugplatzes im Sinne einer eindeutigen Regelung ein Durchflugverbot festgelegt um eine konsequentere Handhabung zu gewährleisten. Gleichzeitig wurde der Status des Gebietes auf ganzjährig aktiv ausgedehnt. Die Regelung ist jedoch nicht eindeutig. In die Luftfahrtkarten könne aus luftrechtlichen Gründen nur das ABA-Gebiet aufgenommen werden, in den Texten gehen jedoch die Begriffe ABA und SPA durcheinander. Die Flugplatzgesellschaft habe die Luftfahrtbehörde bereits aufgefordert, hier für eine Klarstellung zu sorgen.

Frau Schroeter widerspricht der Einschätzung aus dem Jahr 2009. Die „Ecke“ im Osten, die außerhalb der Grenze in der Luftfahrtkarte liegt und nicht unter 2.000 ft überflogen werden darf, sei ein zentrales Kranichgebiet. Die Schutzgebietsgrenze muss aus Sicht des Landschaftsfördervereins unbedingt eingehalten werden. Die Bedeutung dieser Ecke wird von Seiten der Piloten auf Basis ihrer Beobachtungen in Frage gestellt. Wenn, dann habe sich dieser Nistplatz ja gerade mit den geltenden Regelungen erfolgreich entwickelt und es könne nicht akzeptiert werden, dass die Grenze immer weiter nach Osten ausgedehnt wird, da daraus wieder andere Probleme und Störungen resultieren würden. Hier wird von den Piloten eher beobachtet, dass das Fluggeschehen viele Vögel überhaupt nicht interessiert.

Die nördliche Grenze wird kurz diskutiert. Das Naturschutzgebiet geht weit über die nördliche ABA-Grenze hinaus. Dieser Bereich liege jedoch so weit vom Flugplatz entfernt, dass er sich einer Regelung durch die An- und Abflugverfahren entzieht.

Auch die „Rot Linie“ um Ahrensdorf, die im Anwohnerbeirat thematisiert und durch eine entsprechende Kennzeichnung in der Anflugkarte umgesetzt wurde, hat Verbesserungen gebracht. Solche Verbesserungen müssten Beachtung/Anerkennung finden. Man könne feststellen, dass Ahrensdorf wahrnehmbar weniger überflogen wird. Auch die Änderung der Verfahren, insbesondere der abgeschaffte Einflug in die kleine Platzrunde über die große Platzrunde habe eine spürbare Entlastung herbeigeführt.

In diesem Zusammenhang stellt sich jedoch auch die Frage, wie die Auswertung der Plots „automatisiert“ ausgewertet werden könnte.

Dr. Schwahn weist darauf hin, dass Planevision in erster Linie ein Arbeitsmittel für die Flugleiter sei, um Verstößen vorbeugen zu können bzw. dort aufzuklären, wo diese nicht mehr verhindert werden konnten.

Eine nachträgliche Auswertung von Tagesereignissen könne die Flugplatzgesellschaft nur im Ausnahmefall vornehmen, da hierfür die personellen Ressourcen fehlen. Die detaillierte Auswertung der zehn Tage in Verbindung mit dem Schreiben des Landschaftsfördervereins sei deshalb eine Ausnahme, um den Sachverhalt nochmals grundsätzlich zu erklären.

Die anwesenden Piloten bestätigen, dass die Flugleiter im Funk immer Hinweise auf das ABA-Gebiet, den Platzrundenverkehr, etc. geben.

Der Geschäftsführer und anwesende Piloten weisen darauf hin, dass die einheimischen Piloten die UL-Platzrunde aus Rücksicht auf Ahrensdorf meist viel enger fliegen, als sie in der Karte ausgewiesen ist. Wird die Platzrunde dann korrekt geflogen kann der Eindruck entstehen, dass das Luftfahrzeug „außerhalb“ der Platzrunde fliegt. Sehr enge Platzrunden sind flugtechnisch anspruchsvoller. Um sie fliegen zu können muss der Pilot über entsprechende Erfahrung verfügen, da dann alles deutlich schneller geht. Flugschüler oder platzfremde Piloten verfügen über diese Erfahrung häufig nicht. Bei der in der Rechtsprechung akzeptierten Toleranz von +/- 250 m liegt ein solcher Flug natürlich näher an Ahrensdorf und der Lärm nimmt zu. Die Flugleiter dürfen keinen Piloten anweisen, von der Standardplatzrunde nach innen abzuweichen. Dies liegt einzig im Ermessen des Piloten.

Was in den letzten Jahren erreicht wurde, ist eine deutliche Verbesserung. Wird dies jedoch auch gewürdigt, bzw. wertgeschätzt? Viel könne man ohnehin gar nicht mehr verbessern. Man muss die eigene Haltung hinterfragen und überprüfen. Auch persönliche Toleranz ist wichtig.

Eine „Kampagne“ (Flyer, entsprechende Darstellungen auf der Internetseite) für das Vogelschutzgebiet zu entwerfen, um die Aufmerksamkeit der Piloten für das Vogelschutzgebiet zu erhöhen, erfährt breite Zustimmung. Es wird die Frage gestellt, wie es möglich ist, dass Flüge stattfinden, festgestellt werden und im Nachhinein dennoch kein Plot zu sehen ist. Da Transponder nicht in jedem Flugzeug eingebaut sind und auch kein Pilot gezwungen werden kann, einen teuren Transponder einzubauen, lässt sich dies nie ganz vermeiden.

Es wird vorgeschlagen, Studenten für die Auswertung der Plots einzusetzen, was von der Flugplatzgesellschaft jedoch als nicht praktikabel und auch nicht als sinnvoll erachtet wird.

Die Flugplatzgesellschaft weist auf ein Schreiben der Firma Planevision Systems GmbH hin, auf deren Server alle Daten gespeichert und dann über einen online-Zugang vom Flugplatz abgerufen werden können. Die Flugplatzgesellschaft wollte die Daten, in Anlehnung an die Einträge im Hauptflugbuch für zwei Jahre speichern. Für die Firma Planevision war dieser Wunsch neu und sie hat sich deshalb rechtlich beraten lassen. In der Folge dürfen die Daten maximal zwei Wochen gespeichert werden. Eine nachträgliche Auswertung über Wochen oder Monaten an einem Stück wird daher nicht möglich sein.

Von den Flugleitern wurde bereits eine Excel-Tabelle eingeführt, in die alle Handlungen in Verbindung mit Verstößen zum Naturschutzgebiet eingetragen werden. Diese könne man so optimieren, dass man per Knopfdruck eine automatisierte Auswertung hinbekomme.

Dr. Schwahn wird gebeten einen Vorschlag zu einer solchen Auswertungsform zu entwerfen und mit interessierten Mitgliedern des Beirats und der Vorsitzenden (kleine Runde) vor der nächsten ordentlichen Beirats zu beraten.

TOP 3 Aktueller Stand zum Waldbewirtschaftungskonzept

Auf einem Flurstück im Westen (rund 0,7 ha) ragten Bäume teilweise bis zu 10 m in die Hindernisfreifläche für den Sichtflug. Diese Bäume konnten im Februar gefällt werden. Der Eigentümer wurde durch ein Tauschgrundstück entschädigt. Dies war das letzte von 55 Grundstücken bzw. Teilflächen im Umkreis des Flugplatzes, zu denen eine Regelung gefunden werden musste. Dies war nicht einfach, aber im Laufe der letzten Jahre musste nur in einem Fall eine Duldungsverfügung erlassen werden. In allen anderen Fällen konnte am Ende Einvernehmen erzielt werden. Die Hindernisbereinigung muss durchgeführt werden. Anderenfalls können die Verantwortlichen im Falle eines Unfalles strafrechtlich belangt werden. Diese gelten auch für die Mitarbeiter der Luftfahrtbehörde, wenn sie von dem Hindernis weiß und nicht einschreitet.

Der Rest sind nur noch laufende Pflegemaßnahmen im Rahmen des Waldbewirtschaftungskonzeptes, innerhalb der bekannten und bereits bearbeiteten Grenzen. Diese müssen dauerhaft fortgesetzt werden.

Die Kante im Osten des Platzes wird hinterfragt. Es stellt sich die Frage, ob dort Geländemaßnahmen erforderlich sind. Dr. Schwahn erklärt, dass diese Kante tatsächlich die Hindernisfreifläche um 2 m durchdringt. Solchen festen Hindernisse, die im Gegensatz zu Bäumen nicht beseitigt werden können, werden vermessen und als bekanntes Luftfahrthindernis in die Luftfahrtskarten eingetragen. Die Kuppe muss dann jedoch ständig gepflegt und von dem schnell nachwachsenden, wilden Bewuchs befreit werden.

Auf die Frage nach Sturmschäden antwortet Dr. Schwahn, dass auf dem Flugplatzgelände eine Birke umgefallen sei, aber keinen weiteren Schaden angerichtet habe.

Ein viel größeres Problem seien für den Flugplatz die viel zu häufigen Stromausfälle, meist bei Sturm und starken Schnellfällen. Der Flugbetrieb selber ist zwar durch ein Notstromaggregat abgesichert. Darüber kann jedoch nicht der gesamte Flugplatz laufen. Gerade bei längeren Stromausfällen, die über die Leistungsfähigkeit einer USV hinausgehen, kommen schnell Kosten von einigen Tausend Euro für das erneute Hochfahren der Systeme durch externe Techniker zusammen. Darunter leiden auch die angesiedelten Firmen.

TOP 4 Aktueller Stand Instrumentenflugverfahren

Der Termin 29. März 2018 kann nicht eingehalten werden, wahrscheinlich wird es Sommer werden, bis der Instrumentenflug am Flugplatz in Betrieb gehen wird. Die DFS (Deutsche Flugsicherung) war bereits im Herbst 2,5 Monate mit der Planung im Zeitverzug. U.a. waren neue EU-Regelungen zu implementieren. Dann hat das BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) die Entwürfe der DFS zweimal mit Nachbesserungswünschen zurückgewiesen. Inzwischen besteht zwar Einigkeit, aber die Änderungen müssen nochmals in den internen Abteilung- und Behördenumlauf. Der neue Termin wird dem Anwohnerbeirat nach Erhalt bekannt gegeben, bzw. auf der Internetseite des Flugplatzes veröffentlicht. Die erforderlichen Lufträume werden jedoch pünktlich mit den neuen Karten Ende März veröffentlicht.

TOP 6 Sonstiges

Die jeweiligen Protokolle des Anwohnerbeirats gelten als genehmigt und werden auf der Internetseite unter Anwohnerinformationen eingestellt, wenn zwei Wochen nach Versand keine Einwände/Änderungswünsche bei der Flugplatzgesellschaft eingehen. Bei Einwänden innerhalb dieser Frist erfolgt keine Veröffentlichung vor der nächsten Beiratssitzung, wo diese dann besprochen werden. Das Protokoll der Sitzung vom 11. Oktober 2017 wird ohne Änderungen angenommen.

Termin für die zweite ordentliche Sitzung des Anwohnerbeirats ist, nach Abstimmung mit Frau Wehlan, der 17. Oktober 2018.

Ziele des Anwohnerbeirats: Welches Ziel setzt sich der Anwohnerbeirat künftig und woran soll gearbeitet werden? Ein lösungsorientiertes Arbeiten sollte Ziel sein.

Die Landesplatzlärmschutzverordnung gilt weiterhin mit den Ausnahmeregeln die vom Oberverwaltungsgericht festgelegt sind.

Internetseite Flugplatz Schönhagen „Sichtanflugverfahren“: Zusatz „Verstöße werden von Flugplatzgegnern zur Anzeige gebracht“ wurde entfernt.

Ein Termin für das Treffen der „Kleinen Runde“ wird noch geklärt. Als Treffpunkt werden die Räume der Flugplatzgesellschaft für sinnvoll erachtet.

Ende der Sitzung des Anwohnerbeirats 19:00 Uhr

Kordula Isermann
Vorsitzende Anwohnerbeirat

Monika Kühn
Protokoll