



Tiefflüge über den Felsen der Sächsischen Schweiz - eine endlose Geschichte?

Luftverkehrsamt unterstützt Bemühungen zum Schutz der Nationalpark-Region

Einhaltung des § 6 der Luftverkehrsordnung gefordert: Mindestflughöhe 150m über dem höchsten Hindernis

Mittlerweile seit vier Jahren muß die Sächsische Schweiz einen ungebrochenen Aufwärtstrend im Flugbetrieb ertragen.

Wie in den vorangegangenen Jahren mußten auch 1993 wieder unzählige Tiefflüge registriert werden. So überflog ein Sportflugzeug am 1. August, 14.00 Uhr den Kuhstall und den Hausberg in nur 100m Höhe und drehte dann in Richtung Großer Zschand ab. Am 21.8. wurde der Kleine Zschand im Bereich Marienhöhle in nur ca. 60m Höhe überflogen, am 10.10. der Hockstein und das Brandgebiet. Am Nachmittag des 5.6. wurden der Hirschgrund und die Bastei ca. 10x überflogen.

Auch der Lilienstein, an dessen Nordseite die Auswilderung der jungen Wanderfalken geschieht, ist nach wie vor eines der bevorzugten Überflugobjekte.

Der Referatsleiter Besucherverkehr bei der Nationalparkverwaltung, Andreas Knaak, berichtet uns dazu: „50m-Überflüge und Umrundungen der „Steine“ wurden an vielen Tagen registriert und führten in mehreren augenzeuglichen Fällen zu panikartigen Situationen und Streßverhalten in der Vogelwelt. So auch am 14.4.1993, als eine Sportmaschine (Kennung: D-KDEJ) das Wanderfalkengelege am Pfaffenstein mehrfach in nur 30 bis 50m Höhe überflog.“

Die Mitarbeiter der Nationalparkwacht haben mittlerweile ganze Listen von Tiefflügen...

Leider gelingt es bei weitem nicht in allen Fällen, die exakte Kennung des Flugzeuges zu bestimmen, denn dazu muß man sich direkt unter dem Flugzeug oder nur wenig seitlich befinden. Aus diesem Grund konnte bisher auch nur eine verhältnismäßig geringe Zahl der Verstöße zur Anzeige beim Luftverkehrsamt kommen.

Insbesondere die schweren Verstöße von Privatflugzeugen und -hubschraubern, die dicht über den Felsriffen kreisen und durch die Schluchten des Nationalparks fliegen, sind im zurückliegenden Jahr drastisch angestiegen.

Einer der schwersten Verstöße ereignete sich am 28. August: In den Nachmittagsstunden dieses Tages kreiste wieder ein Hubschrauber extrem tief über der Bastei und den Felsen des Rathener Gebietes. Nach mehreren Anflügen auf die Bastei landete der Hubschrauber um 14.30 Uhr auf dem Feld an der Basteistraße, unmittelbar an der Grenze des Nationalparks.

Ein Mitarbeiter der Nationalparkwacht, der den Hubschrauber schon seit geraumer Zeit beobachtete, eilte zur Landestelle und konnte den Piloten stellen. Name und Adresse des Piloten und des Besitzers, der Schneider Steine GmbH aus Heuchelheim im Hessen, konnten festgestellt werden.

Von der Nationalparkwacht zur Rede gestellt, gab der Pilot zu, die geltenden Einschränkungen, zu tiefe Flüge betreffend, zu kennen. Ursprünglich hatte er auf der Bastei landen und seinen Chef abholen wollen, weshalb er so tief über der Felskante geflogen sei. Das Feld an der Basteistraße war ihm dann als Ausweichmöglichkeit günstig erschienen.

„Daraufhin erstattete die Nationalparkverwaltung am 1.9. beim Luftverkehrsamt Sachsen Anzeige“, teilte uns Herr Knaak mit.

Wir wandten uns deshalb an das Luftverkehrsamt Sachsen, um zu erfragen, wie denn auf die Anzeige reagiert wurde.

Nach Auskunft des Luftverkehrsamtes ergibt sich folgender Sachstand: „Die Anzeige wurde umgehend bearbeitet, und es sind rechtliche Schritte gegen den Piloten eingeleitet worden. Der Pilot hatte für die Sächsische Schweiz keine Außenlandelaubnis erhalten. Zudem war die Flughöhe im Elbtal und über der Bastei zu gering. Auf Grund der Schwere des Verstoßes wurde das Verfahren am 15.10.1993 an die Staatsanwaltschaft mit der Bitte um Einleitung eines Ermittlungsverfahrens übergeben.“

Zu den geltenden gesetzlichen Grundlagen teilt uns das Luftverkehrsamt folgendes mit: „Nach § 6 der Luftverkehrsordnung (LVO) gilt eine Mindestflughöhe von 300m über

Ortschaften und Städten sowie von 150m über dem höchsten Hindernis in freiem, unbesiedeltem Gelände.

Das heißt, bei der Betrachtung der Flughöhe muß immer der höchste Geländepunkt betrachtet werden. Mit jeweils seitlichem Abstand von 600m (!) muß dann die Mindestflughöhe eingehalten werden. Deshalb kann z.B. das Elbtal in keiner Weise als Bezug genommen werden. Leider ist die Mindestflughöhe von 600m, die wir den Piloten vorschlagen, nach wie vor eine reine Empfehlung.“

Daraus kann man schlußfolgern: Alle Flüge z.B. im Elbtal sind schon heute rechtswidrig, auch die Umrundung des Liliensteins oder anderer „Steine“ in Plateauhöhe oder knapp darüber sind nach § 6 der Luftverkehrsordnung nicht zulässig.

Somit war z.B. der Tiefflug eines blau-weißen Hubschraubers am 18.6.1993 zuerst über der Festung Königstein und dann in nur 50m Höhe über dem Elbspiegel ein eindeutiger, schwerer Verstoß gegen geltende Gesetze.

Eine befriedigende Lösung des Problems wird jedoch erst eine Änderung der Luftverkehrsordnung bringen. Aus diesem Grund hatte sich der Sächsische Landtag auf Antrag der SPD mit der Problematik befaßt.

„Es besteht über Parteigrenzen hinweg Einverständnis, eine Mindestflughöhe von 600m generell, nicht nur in Schutzgebieten, festzusetzen,“ teilte uns Prof. Dr. Karl Mannsfeld, Umweltpolitischer Sprecher der CDU-Fraktion, in einem Brief mit. „In diesem Sinne sind auch die Bundesländer gegenüber dem Bund mit einem Antrag im Bundesrat aktiv geworden. Wir gehen davon aus, daß die Luftverkehrsordnung in diesem Sinne geändert wird.“

Bleibt zu hoffen, daß dieser beschrittene Weg Erfolg hat.

Da eine Umsetzung allerdings noch eine lange Zeit dauern kann, sollten vorerst alle bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten, insbesondere der § 6 der LVO ausgeschöpft werden. Dabei kommt dem Luftverkehrsamt eine entscheidende Bedeutung zu.

Daß das Luftverkehrsamt das Anliegen der Nationalpark-Region Sächsische Schweiz so gut als möglich unterstützt, unterstreicht die Ablehnung eines Rundfluges in Wehlen im September 1993. Auch künftig sollen ähnliche Veranstaltungen nicht genehmigt werden.

Wie läßt sich nun etwas ganz Konkretes gegen die Vielzahl der Tiefflieger tun, die an keine anmeldepflichtigen Flugtage o.ä. gebunden sind?

Die größten Probleme bereiten einerseits das Erkennen der **Flugzeugkennung**, um Besitzer und Pilot feststellen zu können, und andererseits der **juristische Nachweis der Flughöhe**.

Letzteres ist der eigentliche Knackpunkt, denn ein mit einer Strafe belegter Pilot wird immer abstreiten, unter 150m bzw. 300m über Grund geflogen zu sein, so daß im Rechtsstreit Aussage gegen Aussage steht.

„In Sachsen wurden bereits Bußgeldbescheide verschickt, im Bereich der Sächsischen Schweiz jedoch noch nicht“, ist vom Luftverkehrsamt zu erfahren. „Im Falle eines Rechtsstreits vor Gericht stehen die Chancen nicht gut, wenn z.B. Mitarbeiter der Nationalparkverwaltung oder Bürger eine bestimmte Höhe angeben. Dies ist trotz der von uns durchgeführten Schulung der Nationalparkwacht zu befürchten. Wenn allerdings ein autorisierter Vertreter des Luftverkehrsamtes die Flughöhe einschätzt, stehen die Erfolgsaussichten schon um ein Vielfaches günstiger.“

Unser Vorschlag wäre nun, daß sich an bestimmten Wochenenden mit „Flugwetter“ im nächsten Jahr einmal ein Vertreter des Luftverkehrsamtes zusammen mit einem Mitarbeiter der Nationalparkwacht z.B. auf dem Lilienstein, dem Pfaffenstein oder auf der Bastei postiert und dann die Über-

flüge registriert und einschätzt. Dazu Herr Knaak von der Nationalparkverwaltung: „Wir würden eine solche Kontrolle in jedem Falle unterstützen und unsere Erfahrungen z.B. betreffs günstiger Standorte einbringen.“

Schärfere Kontrollen durch Experten (wie z.B. Mitarbeiter des Luftverkehrsamtes), die mit hoher Wahrscheinlichkeit auch einen Rechtsstreit gewinnen werden, sowie eine Ahndung eklatanter Rechtsverstöße mit empfindlichen Strafen, die sich auch in Fliegerkreisen herumsprechen, scheinen die derzeit einzige Möglichkeit zu sein, wenigstens die Einhal-

tung der Mindestflughöhen nach § 6 LVO zu erzwingen.

Auch wenn als gesetzliche Mindestflughöhe für ein Schutzgebiet wie die Sächsische Schweiz nicht weniger als 600m angemessen sind, ein erster Schritt in die richtige Richtung wäre es auf jeden Fall.

Deshalb wollen wir in nächster Zeit gemeinsam mit dem Luftverkehrsamt und der Nationalparkverwaltung über solche oder ähnliche Möglichkeiten für das nächste Frühjahr sprechen.

P.R.

Ergebnisse der Tiefflugstudie werden Anfang 1994 erwartet

Von dem im Januar 1993 vom sächsischen Umweltministerium in Auftrag gegebenen Gutachten zu Auswirkungen von Tiefflügen auf Natur und Mensch in der Nationalparkregion Sächsische Schweiz liegen mittlerweile die ersten Ergebnisse vor. Ohne inhaltliche Aspekte vorwegnehmen zu können, wollen wir kurz über den Sachstand berichten.

Zur Ermittlung des auftretenden Lärmpegels wurden Messungen des Fluglärms an repräsentativen Standorten der Sächsischen Schweiz in Abhängigkeit von der Flughöhe durchgeführt, wofür zwei Flugzeugtypen und ein Hubschrauber zu Demonstrationsflügen genutzt wurden. Das vom beauftragten Ingenieurbüro angefertigte Meßprotokoll wird in die Bewertung des Tieffluglärms im Gesamtgutachten einfließen.

Im September 1993 legte Prof. Manfred Rochlitz (IG Tourismussoziologie) seine Studie über die Auswirkungen des Tieffluglärms auf die Lebensbefindlichkeit der Menschen in der Region vor.

Diese Studie basiert auf Interviews und schriftlichen Befragungen von Einwohnern, Touristen, Bergsteigern und bestimmten Interessengruppen wie z.B. Besitzern von Fremdenzimmern. Hierbei wurde nicht nur die Problematik der Tiefflüge erfaßt, sondern die Studie reflektiert darüber hinaus auch andere Problembereiche, die von den Menschen als stark belastend empfunden werden.

In der Endphase der Bearbeitung befinden sich die Untersuchungen zu den Auswirkungen der Tiefflüge auf die Vogelwelt. Dieser Teil wird gemeinsam von fünf Ornithologen getragen, wobei versucht wird, anhand von Indikator-

arten (z.B. Uhu, Wanderfalke, Schwarzstorch) das durch Tiefflieger entstehende Risiko für den Bestand gefährdeter Arten aufzuzeigen.

Als letzter, ebenfalls noch in Bearbeitung befindlicher Beitrag erfolgt eine Einschätzung der potentiellen Gesundheitsbeeinträchtigung von Einwohnern und Erholungssuchenden. Für diesen Teil zeichnet der langjährig in der Lärmforschung tätige Prof. G. Schuschke aus Magdeburg verantwortlich.

Nach Vorlage der Teilgutachten wird in Abstimmung mit allen Bearbeitern ein Gesamtgutachten erstellt.

Die Ausweisung der Sächsischen Schweiz als Flugbeschränkungsgebiet ist nach Aussagen aus dem Bonner Verkehrsministeriums nur bei Nachweis der Gefährdung der Belange der öffentlichen Ordnung und Sicherheit, was sicherlich ein sehr dehnbarer und unterschiedlich interpretierbarer Begriff ist, möglich.

Hoffen wir also auf klare Aussagen in dem Anfang 1994 fertigzustellenden Gutachten, damit eine erneute Antragstellung zur Ausweisung der Sächsischen Schweiz als Flugbeschränkungsgebiet auch fachlich untersetzt werden kann.

Unabhängig davon ist es natürlich wichtig, schon kurzfristig die Einhaltung bestehender gesetzlicher Vorschriften wie den § 6 der Luftverkehrsordnung (siehe auch unseren ersten Beitrag zum Thema Tiefflüge) durchzusetzen.