



Tiefflugaktionstag im Mai 2005 im Basteigebiet: „Tiefflüge schaden Natur und Tourismus“

Im Jahr 2004 hatte es erstmalig eine umfangreiche Erfassung von militärischen und touristischen Tiefflügen gegeben (siehe auch letztes SSI-Heft 21), nachdem wir unsere SSI-Leser und die Mitglieder des Sächsischen Bergsteigerbundes aufgerufen hatten, Überflüge zu notieren und zu sammeln.

Mit diesem Ergebnis hatten wir im März 2005 bei der für die touristischen Flüge zuständigen Behörde in Sachsen, dem Regierungspräsidium Dresden (RP), vorgesprochen. Der Leiter des Referates Luftverkehr und Binnenschifffahrt, Herr Ronald Michael, hatte uns empfangen und in die Aufgaben seines Amtes eingeführt. Allerdings mußten wir bei diesem Gespräch feststellen, daß die Behörde zwar Anzeigen zu Verstößen gegen die Mindestflughöhe bearbeitet, doch durch die fehlende Reliefkenntnis der zuständigen Bearbeiter ungenaue Bewertungen entstanden waren. Im RP konnte man allerdings (damals) nicht nachvollziehen, daß es überhaupt ein Problem mit touristischen Tiefflügen gibt. Es habe kein erhöhtes Anzeigen-Aufkommen von Bürgern gegeben. Wir werden später noch darauf eingehen: Es ist unheimlich schwierig, eine hieb- und stichfeste Anzeige zu erstatten, wenn man das Flugzeug im Gegenlicht erkennen muß. Außerdem wurde eine von uns gewünschte Vor-Ort-



Mai 2005: Protest gegen Tiefflüge

Foto: Rainer Fabianski

Kontrolle der Flughöhen ziviler Flugzeuge abgelehnt, weil man wohl nicht richtig zuständig sei und kein Personal habe. Wir sollten selbst weiter auf Verstöße achten.

Ab April 2005 zeichnete sich eine unverminderte Tendenz im Flugbetrieb ab. Was tun? Ein intensives Aufrütteln der Öffentlichkeit für die Thematik erschien wichtig. Deshalb sollte mit einem öffentlichkeitswirksamen Tiefflug-Aktionstag auf die Wichtigkeit und die Dringlichkeit der Thematik

hingewiesen und die Behörden zum Handeln ermuntert werden. Für diesen Tiefflug-Tag hatten wir das Rathener Gebiet ausgewählt, wo am 22. Mai an der Lokomotive, am Neurathener Felsentor und in der Ostwand des Klettergipfels „Basteischluchtturm“ große Transparente hängen sollten.

Weil am Vorabend des Termins Regenschauer im Anzug waren, wurde der Klettergipfel Basteischluchtturm von den Bergsteigern Daniel Flüge und Gerald Krug schon am Sonnabend nachmittag mit dem Transparent bestückt. Wegen Regen am Morgen des Aktionstages gelangte das ursprünglich für den Kesselgrat der Lokomotive gedachte Transparent durch die Gruppe um Klaus Kallweit an die Basteibrücke, während Uwe Kretzschmar und Antje Fischer ihr Transparent medienwirksam und weithin sichtbar am Neurathener Felsentor verspannten. Weitere



Eines der drei Transparente wurde über dem Neurathener Felsentor gespannt.



Das Transparent am schwierig zu ersteigenden Klettergipfel Basteischluchtturm wurde schon am Nachmittag des Vortages angebracht. Besonders gut ist es von der Basteibrücke aus zu sehen gewesen.

Zum Verspannen des Transparentes wurden Seile von den Ösen des Transparentes zu benachbarten Ringen der Kletterwege gezogen – eine durchaus anspruchsvolle Arbeit hoch über dem Wehlgrund.

Fotos: Antje Fischer

Teilnehmer unserer Aktion informierten die Basteibrückenbesucher, auch der Ehrenvorsitzender Dr. Ulrich Voigt unterstützte vor Ort die Aktion.

Redakteure von DNN, SZ, Morgenpost und ein Kamerateam des mdr waren der Einladung zur Bastei gefolgt. Sie trugen die Forderungen in die breite Öffentlichkeit: Einhaltung der Mindestflughöhe von 600 m über Grund durch touristische Flugzeuge sowie Minimierung / perspektivisch Verlegung der militärischen Übungsflüge.

Die Hoffnung, nun bei einem erneuten Gespräch im RP mehr Unterstützung zu finden, war berechtigt. Nach einem Brief an den Regierungspräsidenten wurde im August 2005 ein neuer Termin vereinbart, jetzt beim Abteilungsleiter Wirtschaft des RP, Herrn Franz Wiesheu. Das Gespräch läßt sich mit wenigen Worten beschreiben: aufgeschlossen, konstruktiv und zukunftsweisend.

Was waren die Ergebnisse?

- Es wurde zugesagt, zuerst einmal die Kommunikation zu verbessern und zukünftig am Jahresende eine anonymisierte Zusammenfassung der Anzeigen und deren Ergebnisse (z.B. Pilot ging in Widerspruch; Einstellung oder Weiterleitung an Staatsanwaltschaft) zu geben.
- Die Erfahrung des RP brachte erste wichtige Hinweise für die Praxis: So konnte eine Anzeige vom 25. Mai 2005 (50 m Flughöhe über der Festung Königstein), bei der ein Buchstabe des Flugzeugkennzeichens nicht erkannt wurde, auch bearbeitet werden, und man stellte den Flugplatz Bautzen als Eigentümer fest. Das RP kann also aus der unvollständigen Nummernstruktur auf den Inhaber schließen.
- Interessante Details wurden ausgetauscht: So ist es z.B. weit verbreitet, daß Flugzeuge von Privatpersonen gemietet werden; d.h. man sieht zwar ein Flugzeug aus Bautzen, aber mit einem Piloten, der nicht vom Flugplatz kommt; so kann es sein, daß mit ein und demselben Flugzeug sehr viele verschiedene Personen fliegen.
- Herr Wiesheu schlug vor, noch einmal eine Information an die Flughäfen, Fliegerklubs, Flugschulen, den Luftsportverband u.a. über die aktuelle Mindestflughöhe zu schicken.
- Die Anzeigen-Bearbeiter im RP wurden sensibilisiert für das Relief der Sächsischen Schweiz.
- Zudem ist das RP aktiv geworden: Man hat sogar einen Kontrollflug in 600 m über Grund über der Sächsischen Schweiz durchgeführt und zwei Anzeigen geschrieben. Der Pilot ist in Widerspruch gegangen und wollte gleich den Namen des Anzeigenden wissen; dies war allerdings ein Beamter des RP... Man scheint wohl die Kompetenz des eine Anzeige erstattenden Bürgers bezweifeln zu wollen. Kann denn ein Laie wirklich die Höhe eines Flugzeuges über Grund zuverlässig schätzen?

Genau zur letztgenannten Frage sollte ein Vor-Ort-Höhenschätztraining dienen. Neben dem Erfahrungsaustausch sollte aus unserer Sicht vor allem die Nationalparkwacht in der Abschätzung der Flughöhen geschult werden. Die hauptamtlichen Nationalpark-Wächter sind ständig vor Ort, das können weder das Regierungspräsidium noch die Ehrenamtlichen leisten. An diesem Höhenschätztraining sollten gleichzeitig auch wir Ehrenamtliche teilnehmen können. Solch eine Schulung dürfte bei einem Widerspruch des Piloten (dann geht die Anzeige über die Staatsanwaltschaft an das Amtsgericht als Bußgeld- bzw. Ordnungswidrigkeitsverfahren) die Beweiskraft von Nationalparkwacht und Ehrenamtlichen stärken.

Die Vor-Ort-Schulung mit anschließendem Erfahrungsaustausch wur-

de für den 24. September 2005 vereinbart. Am Vormittag dieses Tages trafen sich die Vertreter des RP, die Herren Wiesheu und Michael, die (fast) komplett versammelte Nationalparkwacht und der Chef der Nationalparkverwaltung, Herr Dr. Stein, und wir von der SSI des Sächsischen Bergsteigerbundes bei besten Wetterbedingungen auf der Bastei. Elbseitig vor der Kleinen Steinschleuder (Neurathener Felsentor) postierte man sich, dann begann auch schon der Flug.

Erstmals überflog ein Flugzeug im Auftrag des Regierungspräsidiums das Basteigebiet im Tiefflug. Das einmotorige Flugzeug, eine Piper 24, startete in Riesa, nahm in Pirna einen Mitarbeiter der Nationalparkverwaltung auf und flog zwischen 10.30 und 11.00 Uhr in etwa 8 bis 9 verschiedenen Höhen über der Elbe und dem Basteigebiet. Der Referatsleiter Luftverkehr des RP, Herr Michael, hatte Funkkontakt zum Flugzeug und ließ



Flug im Elbtal vor dem Rauenstein in Augenhöhe der Basteibrücke. Diese Maschine fliegt viel zu tief – jedoch im Auftrag des Regierungspräsidiums für das Höhenschätztraining am 24. September 2005. Foto: Dr. Reinhard Wobst



Vor der Kleinen Steinschleuder beobachten die Teilnehmer des Höhenschätztrainings das Flugzeug. Ronald Michael vom RP dirigiert den Piloten in verschiedene Höhen. Foto oben / unten: Rainer Fabianski



es nach einem Plan in verschiedenen Höhen immer tiefer kommen. Begonnen wurde mit der gesetzlichen Mindestflughöhe von 600 m über Grund, in der das Flugzeug relativ hoch und leise war. Schon bei 300 m über Grund war es deutlich lauter, das Kennzeichen des Flugzeuges war mit dem Fernglas gut zu erkennen. Bei Überflughöhen von ca. 100-150 m über der Bastei war das Kennzeichen mit dem bloßen Auge erkennbar. Abschließend gab es einen Tiefflug nur 50 m über dem Elbspiegel.

Im Anschluß diskutierten die Teilnehmer weitere Details im Basteihotel und tauschten Erfahrungen aus. Es erfolgte eine Schulung zur Flugzeug-Kennung. Der erste Buchstabe ist (fast immer) „D“ für Deutschland, dann folgt ein Bindestrich, der zweite Buchstabe kennzeichnet die Art des Flugzeuges: z.B. „E“ für „einmotoriges Flugzeug bis 2 t“ (unter diese Kategorie fallen die meisten der bei uns gesichteten Flugzeuge), „K“ für Motorsegler oder „M“ für Ultraleichtflugzeuge. Die letzten drei Buchstaben kennzeichnen dann das spezielle Flugzeug und seine Herkunft.

Ein wichtiges Ergebnis war, daß man sich auch über die Regelung „Was bedeutet über Grund?“ verständigte. 600 m über Grund sind als Mindestflughöhe vorgeschrieben, doch das RP gab zu bedenken, daß die Piloten durch das bekanntermaßen bergige Relief (von ca. 250 m der Ebenheiten bis zum Winterberggebiet um 550 m) ständig auf und ab fliegen müßten. Eine Bezugsgröße für die Regelung „über Grund“ wurde mit der Festlegung einer Durchschnittshöhe geschaffen, d.h. Be-

Schulung und Informationsaustausch im Basteihotel mit Dr. Jürgen Stein von der NPV (stehend) sowie vom RP Franz Wiesheu (rechts davon) und Ronald Michael (ganz rechts)

zugspunkt ist jetzt weder der Elbspiegel (120 m ü.NN) noch der Flughafen Dresden (230 m ü.NN), sondern es wurde eine mittlere Höhe von 360 m ü.NN. vorgeschlagen.

Mit dieser Vor-Ort-Schulung und einer engen Zusammenarbeit zwischen Nationalparkverwaltung, Regierungspräsidium und Ehrenamtlichen wurde ein wichtiger Schritt getan, um langfristig die touristischen Flugzeugführer zur Einhaltung der gesetzlichen Mindestflughöhe von 600 m zu bewegen.

Natürlich ist mit dieser Schulung noch kein Tiefflug verhindert worden, doch können jetzt Unterschreitungen der Mindestflughöhe viel exakter eingeschätzt und bewertet werden. Damit wird auch die Beweiskraft der Anzeigen erhöht.

Es bestehen Überlegungen, ab dem Frühjahr 2006 zielgerichtet an speziellen Tagen einige Stunden lang Beobachtungen von Tiefflügen durchzuführen. Dazu sollen geeignete Standorte ausgewählt werden und die im Höhenschätztraining geschulten Personen sollen ihre Erfahrungen weitergeben. Wer 2006 bei solch einer Beobachtung mitmachen will, melde sich bitte schriftlich bei uns: Sächsischer Bergsteigerbund / Sächsische-Schweiz-Initiative, Könneritzstraße 33, 01067 Dresden, Fax: 0351 - 494 14 17; E-mail: info@ssi-heft.de

Es soll kein kompletter Tag sein, einige Stunden reichen schon, man kann dies gut mit einer Wanderung oder einer Klettertour verbinden.

Dr. Peter Rölke

Die Kennzeichen von Flugzeugen und deren Erkennung

Das Regierungspräsidium informierte am 24. September 2005 über die Kennzeichenstruktur von Luftfahrzeugen. Der erste Buchstabe kennzeichnet die Staatszugehörigkeit, ist meist D. Der zweite Buchstabe kennzeichnet die Art des Flugzeugtyps. Die drei weiteren Buchstaben kennzeichnen das spezielle Flugzeug.

Für unsere Beobachtungen sind eigentlich nur wenige Klassen von Bedeutung:

D - E	einmotoriges Flugzeug bis 2 Tonnen
D - G	mehrmotoriges Flugzeug bis 2 Tonnen
D - H	Hubschrauber
D - K	Motorsegler
D - M	Ultraleichtflugzeug
D - O	Ballon

Die Erkennung von Kennzeichen von touristischen Flugzeugen gestaltet sich jedoch schwierig. Der Nationalparkwächter, der Wanderer bzw. der Beobachter hört die Flugzeuge zwar oft, aber man ist gerade im Wald, hat Gegenlicht oder ist zu schräg neben dem Flugzeug, so daß das Kennzeichen nicht erkannt werden kann. Hinzu kommt, daß der Blick gegen den hellen Himmel generell ein Erkennen von Kennzeichen erschwert.

Es müssen also etliche Faktoren für eine Beobachtung zusammenkommen: günstiger Standort an exponierter Stelle mit guter Sicht, günstige Lichtverhältnisse (kein Gegenlicht) und ein günstiger Winkel zum Flugzeug, damit das Kennzeichen überhaupt erkannt werden kann. Am besten wäre zusätzlich ein beweiskräftiges Foto mit einem Bezugspunkt (eindeutig identifizierbare Felsgruppe, Tafelberg o.ä.).

Wichtig: Meldungen und Anzeigen

Wichtig ist trotz aller Fortschritte: es müssen weiter Daten gesammelt werden. Wir bitten, Meldungen zu militärischen und touristischen Tiefflügen per Fax oder E-mail an

Sächsischer Bergsteigerbund / Sächsische-Schweiz-Initiative
Könneritzstraße 33; 01067 Dresden

Fax: 0351 - 494 14 17; E-mail: info@ssi-heft.de

zu geben, oder gleich direkt ins Internet unter www.ssi-heft.de, dort befindet sich ein Formular zum Eintragen der Meldung.

Unabhängig von der Meldung an o.g. Adresse sind Anzeigen (nur zu touristischen Tiefflügen!) direkt an das RP wichtig. Bitte schriftlich und formlos an folgende Adresse

Regierungspräsidium Dresden
Referat 36 (Luftverkehr)
Stauffenbergallee 2; 01099 Dresden

mit folgenden Daten: Datum, Zeit, Ort, Flughöhe, Flugrichtung, Wetterbedingungen, Zeugen, am besten Beweismittel wie Fotos und Flugzeugkennzeichen sowie Bitte um Ermittlung in dieser Angelegenheit (möglichst auch eine Kopie an unsere o.g. SSI-Adresse). Wenn möglich, sollte man eine ganz grobe Reliefzeichnung (Beispiel: Skizzieren von Schrammsteinkette, Elbtal und wo flog das Flugzeug) bzw. Darstellung auf eine Landkarten-Kopie aufzeichnen mit Flugrichtung.

Auch Anzeigen ohne erkanntes Kennzeichen sollten abgegeben werden, um die Tendenz/Intensität anhand der Anzeigen zu dokumentieren. – Allerdings bitte nicht wundern: Das RP informiert alle Anzeigenden derzeit (noch) selten über den Eingang der Anzeige und den Verlauf des Verfahrens. Aber vielleicht läßt sich das noch verbessern, und ein anonymisiertes Ergebnis wird später dem Anzeigenersteller zugesendet. Unabhängig davon erhalten wir eine Jahresübersicht vom RP.