DHV Gutachtertreffen am 28./29.05.1994 in Bleibach.

Leitung des Seminars: Peter Rauchenecker.

Zusammenfassender Bericht über die Ergebnisse des Geländegutachtertreffens.

Beginn: 28.05. 10.00 im Gasthaus Schwarzwälder Hof.

Peter Rauchenecker begrüßt die Teilnehmer.

Grund für die Ernennung von Geländegutachtern ist das seit dem 9.6.93 geänderte Luftrecht.

Das neue Luftrecht löst die bisher gültige Allgemeinverfügung für den Betrieb von Hängegleitern ab.

Die Allgemeinverfügung regelte auch die Zulassung von Fluggeländen für HG und GS, indem der Flugbetrieb, durch die sogenannte Genehmigungsfiktion, Starts und Landungen von Hängegleitern nach § 25 LuftVG erlaubte, wenn sich die betroffenen Geländeeigentümer mit dem Flugbetrieb einverstanden erklärt hatten.

Im neuen Luftrecht ist diese Regelung nicht mehr vorgesehen.

Der DHV, als Fachverband für Luftsportgeräte, hat die Beauftragung, die Gelände für den Sport nach § 25 LuftVG zuzulassen.

Dieses Verfahren erfordert bei Neuzulassungen, sowie Änderungen der Betriebsarten von Fluggeländen, in jedem Fall die Aussage eines sachverständigen Gutachters über die Tauglichkeit des Fluggeländes für die beantragten Luftsportgeräte. Eine Aussage über die Eignung für einen bestimmten Ausbildungsstand gehört ebenso dazu, wie der Hinweis auf vorhandene Gefahren. Auch die Lage des Geländes innerhalb der Flugsicherungsräume und dadurch bedingte Beschränkungen des Flugbetriebes sind zu beachten.

Es wurde darauf hingewiesen, daß die Tätigkeit als Geländegutachter eine freiberufliche Tätigkeit darstellt. Der Gutachter ist nicht Beauftragte des Deutschen Hängegleiter Verbandes.

Die Tätigkeit als Geländegutachter wird durch die Prüfer-Haftpflichtversicherung abgedeckt.

Zur Abwendung von Gefahren kann der Gutachter die ihm notwendig erscheinenden Auflagen erteilen, oder falls notwendig auch den Flugbetrieb ganz oder teilweise untersagen.

Die notwendigen Aussagen über feststehende Kriterien wie Koordinaten, Höhe über MSL, sind aus den entsprechenden Karten herauszulesen.

Bei den Aussagen über Tauglichkeit des Fluggeländes, die in vielen Fällen dem subjektiven Empfinden des Gutachters unterliegen, sollten Kriterien gefunden werden, die bei allen Geländegutachtern akzeptiert werden und dem allgemeinen Sicherheitsstandart entsprechen.

Um von allen Gutachtern gleiche, oder annähernd gleiche Aussagen bekommen zu können, war es notwendig, einige Fluggelände zu besichtigen.

Das später immer wieder in die Erinnerung gerufene, von den Teilnehmern liebevoll als "Electric Valley" bezeichnet, erstbesuchte Landegelände brachte

das volle Spektrum der Meinungen zur Ansicht. Von "Nie und Niemals", bis zu "Kein Problem" waren alle Möglichkeiten abgedeckt. Dank der Abgeklärtheit der Anwesenden und der Hilfestellung Peter Raucheneckers aus juristischer Sicht wurden jedoch in kurzer Zeit, anhand der besichtigten Gelände, einheitliche Kriterien erarbeitet.

Dabei kam auch die Frage auf, wie dem zu begegnen sei, wenn Antragsteller nach einem negativen Bescheid des beauftragten Gutachters einen anderen Gutachter beauftragen, in der Hoffnung einen positiven, oder auch nur in Teilen für ihn besseren Bescheid zu bekommen.

Als Lösung dazu wurde vorgeschlagen, dem DHV Antragsformular die Abfrage nach einem vorliegenden negativen Bescheid eines Geländegutachters zuzufügen. Der Verband hat damit die Möglichkeit das negative Gutachten anzufordern.

In diesem Zusammenhang wurde auch festgelegt, Aufträge für Gutachten nur schriftlich entgegenzunehmen, damit eine spätere Bezahlung der Rechnung wegen einer negativen Aussage nicht streitig werden kann..

Bei der Anfrage nach der Erstellung eines Geländegutachtens sollten umfangreiche Auskünfte oder Kartenauswertungen nur über eine schriftliche Beauftragung angenommen werden.

Um eine durchsichtige Rechnungserstellung zu erhalten, wurde vereinbart, die Zeiten für die Ortsbesichtigung und die folgenden Auswertungs- und Büroarbeiten aufzuführen. Ebenso die km-Pauschale zuzüglich der Wegezeit Pauschale und die entstandenen Materialkosten, z.B. Fotomaterial.

Ein entsprechendes Formular wurde von mir, wie abgesprochen, erarbeitet und Peter Rauchenecker zur Weiterleitung übergeben.

Dem Gutachten sollen Fotos beigelegt werden, um den Zustand bei Erstellung des Gutachtens zu dokumentieren.

Nach der Mittagspause wurden verschiedene Fluggelände aufgesucht. Ein Landeplatz, ein Schulungsgelände für Gleitsegel, ein Schulungshang für GS und HG, ein Windenschleppgelände und ein Gelände für Höhenflüge waren von Waldemar Obergfell ausgesucht worden.

Die Auswahl der Gelände war hervorragend getroffen. So war es möglich, daß nach regem Meinungs Austausch Kriterien für Geländezulassungen erarbeitet wurden, die von allen Anwesenden dem aktuellem Sicherheitsstandart entsprechend angesehen werden.

Die folgende Aufzählung gibt einen Überblick über die beschlossenen Festlegungen.

Der **Startplatz** soll gemäß den Richtlinien angelegt sein. Das heißt, hindernisfrei,

Startabbruch muß möglich sein.

Bei der Freigabe für Ausbildung werden die Bedingungen wegen der Sicherheit der Auszubildenden höher angesetzt.

Als Beispiel dient der **Startplatz Hans Uhl**.

Freigabe der Startschneise für Vereinsmitglieder und Gastpiloten mit beschränkt gültigem Pilotenschein für Luftsportgeräteführer, Drachen und Gleitsegel im jetzigen Zustand, ohne die alte Erdrampe.

In der linken Hälfte der Schneise endet die Anlaufstrecke als Geländeabbruch. Dieser Teil soll nur für Drachenstarts freigegeben werden.

Die alte Erdrampe soll nur für HG Piloten mit unbeschränktem Luftfahrerschein genutzt werden dürfen.

Doppelsitzerstarts werden an der Erdrampe nicht erlaubt, da ein Fehlstart hier den Passagier, oder Flugschüler mehr als notwendig gefährden würde.

Wenn die Startschneise zu Ausbildungszwecken genutzt werden soll, müssen die im rechten, unteren Teil befindlichen Steine entfernt, oder abgedeckt werden, um bei Startabbrüchen die Flugschüler vor Verletzungen zu schützen.

Allgemein wurde beschlossen, daß die Freigabe von Start- und Landeplätzen am Ausbildungsstand der Piloten gemessen wird. Zusätzlich sollen die speziellen Belange der HG- oder GS Piloten mit einbezogen werden.

(Geländeabbruch für GS gefährlicher als für HG)

Für Ausbildungszwecke muß der besondere Schutz der Flugschüler vor Verletzungen gewährleistet sein, bezogen auf die erhöhte Gefahr durch Startabbruch, oder noch nicht ausgereifte Starttechnik.

Bei Beschränkung eines Fluggeländes auf die Inhaber von B-Scheinen muß wegen des anspruchsvollen Startplatzes die Genehmigung für Doppelsitzerflüge versagt werden.

Landeplätze sollten hindernisfrei sein, d.h. die Position sollte vom Platzbetreiber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festgelegt werden, wenn nicht die übliche Linksvolte geflogen werden kann.

Hindernisfreiheit soll bedeuten, daß geringe Abweichungen vom sicheren Flugweg, durch Turbulenzen oder Pilotenfehler, nicht direkt die Gefahr einer Hindernisberührung mit sich bringen.

Die Beschränkungen oder Auflagen sollen auf das fliegerische Können der anfliegenden Piloten abgestimmt sein. Enge Landeplätze, die genaue Landeeinteilung verlangen, sollten auch nur entsprechend geübten Piloten zugänglich sein.

Bei Schulungsgeländen sollten strenge Maßstäbe an die Sicherheit gelegt werden, ohne daß gleichzeitig Schulung unmöglich gemacht wird.

So war man sich einig darüber, daß Hindernisse im Landebereich nicht tolerierbar sind (Gräben, Bäume, usw.) Befindet sich das Hindernis jedoch im Randbereich des Schulungsgeländes und kann durch die Wahl des Flugweges eine Gefährdung ausgeschlossen werden, sollte dieses Gelände zugelassen werden.

Bei Windenschleppgeländen sollte die Breite der Schleppstrecke am Startplatz min. 100 m betragen. Bei Hindernissen wie Stromleitungen oder Straßen im Bereich des Schleppgeländes muß sichergestellt sein, daß das Schleppseil, auch bei einem Seilriß, nicht über die Hindernisse getrieben werden kann. Möglich wäre dieses durch eine Beschränkung des Schleppbetriebes, abhängig von der Windgeschwindigkeit, eine Begrenzung der Schlepphöhe, oder die Ausklammerung von Startsektoren.

Für die Gutachten wurde ein Formblatt entworfen, daß alle relevanten Angaben enthält.

Die Entfernung zwischen Start- und Landeplatz ist das Maß der zurückzulegenden Flugstrecke, einschließlich der zu umfliegenden Hindernisse, auf kürzestem Weg.

Der rechnerische Wert der Gleitzahl entspricht der zurückzulegenden Flugstrecke, dividiert mit der Höhendifferenz aus Startplatz zu Landeplatz.

Alle weiteren Erfassungskriterien sind in dem Formular „Geländegutachten“ enthalten.

Sind mehrere Startplätze für einen Landeplatz vorhanden, muß für jeden Startplatz ein Blatt ausgefüllt werden.

Bei Windenschlepp ist jede Startrichtung gesondert zu beurteilen.

Das entsprechende Formblatt wurde von mir als Kopiervorlage an Peter weitergegeben.

Das Ergebnis dieses Treffens wurde von allen Teilnehmern als sehr gut, informativ und wertvoll empfunden.

Neue Gutachter sollten nur nach der Teilnahme an ähnlichen Folgeseminaren ernannt werden.

Eine Ausnahme bilden zwei Fluglehrer, die an der Teilnahme verhindert waren, denen von Peter Rauchenecker jedoch vorab versichert wurde, daß ihnen durch ihr Fehlen keine Nachteile entstehen würden.

Von diesen Fluglehrern sollen jedoch Vergleichsgutachten für Schulungsgelände, Schleppgelände und Höhenfluggelände erstellt werden.

Jürgen Hansmeyer

Frankenberg, Eder den 05.06.1994