

## **Protokoll Sitzung DCB e.V., DHV, LBA, LuBB am 26.02.2024**

### **vor Ort 14913 Niedergörsdorf Flugplatz Altes Lager**

Protokoll: M. Hanisch, L. George,

Termin: 10.00 Uhr Gebäude Fly Magic Mühlenweg 11

#### Anwesende:

Steffen Fuhrmann (Erster Vorsitzender DCB)

Michael Pückler (Kassenwart DCB)

Martin Ackermann (Flugschule Fly Magic)

Markus Hanisch

Lothar George

Hans Christoph Buddee

Hagen Walter

Helmut Rieke

Christopher Tschoepe (LuBB, LBV Brandenburg)

Jennifer Pfothauer (LuBB, LBV Brandenburg)

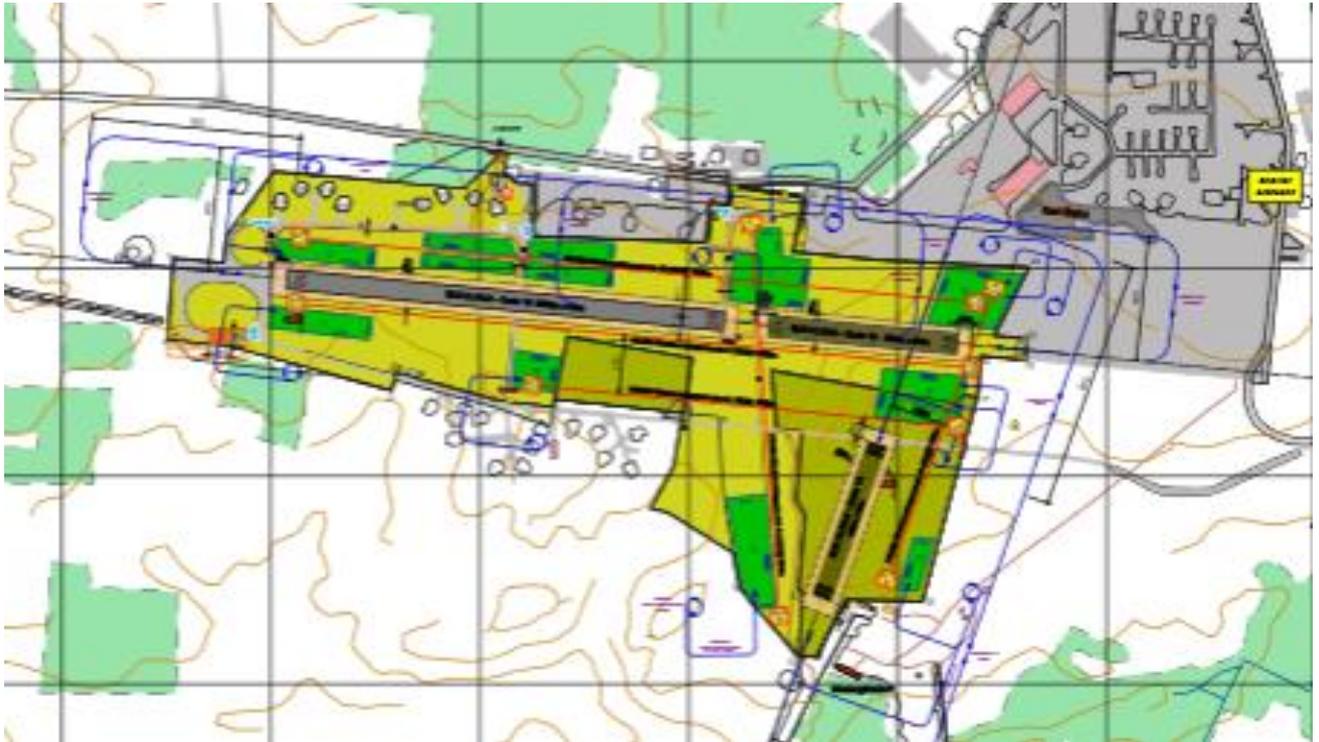
Christian Wachholz (LuBB, LBV Brandenburg)

Björn Klaassen (DHV)

Dr. Lennart Rossian (LBA)

#### Themen der Sitzung:

1. Ortsbegehung Flugplatzbetriebsfläche, Grenzgebiet zu Veranstaltungsgeländen
2. Anflug und Abflugverfahren für Gleitschirme und Hängegleiter: Genehmigungsunterlage Platzdarstellungskarte und aktuelle Praxis
3. Sicherheitsabstände der Schleppstrecke 28-10 kurze Schleppstrecke zu Veranstaltungsgelände
4. Sicherheitsmindesthöhen und Vorfälle
5. Gefahrenabwendung Überflug/seitliche Abstände
6. Sicherheitsbeauftragte Hängegleiten, Gleitschirmfliegen und DCB Mitglieder im Verhältnis DHV-DCB
7. Zuständigkeiten Aufsicht UL Fliegen



#### Ablauf der Sitzung:

1. Der Termin startet um 10.00 Uhr mit einer Platzbegehung der südlichen Begrenzung der Flugplatzbetriebsfläche Graslandebahn 20-02 mit Erläuterung des Flugbetriebs und des angrenzenden Windschleppbetriebs.  
Herr Tschoepe weist auf die Beschwerden hin, die sich in der Hauptsache auf Vorwürfe stützen, für die die Beschwerdeführer den Beweis schuldig blieben. Zudem weist er auf die Platzrunde und Landeeinteilung für HG/GS im Norden, die potenziell über Festivalgelände markiert ist, hin. Er weist auch darauf hin, dass Risiken hier nicht potenziell sind, sondern sich in der Praxis bereits bewahrheitet haben. Fluglehrer Ackermann und DCB erläutern die gelebte Praxis nach der die Landeeinteilung für GS/HG nach Möglichkeit innerhalb der Flugplatzbetriebsfläche stattfindet (Begrenzung Erdwall). Herr Ackermann erläutert auch, dass nach aufgetretenen Unfällen und Fehlverhalten von Pilot\*innen Maßnahmen ergriffen und mit dem DHV abgestimmt wurden, um die Gefährdungen von Pilot\*innen im Ausbildungsbetrieb reduzieren.
2. Im Gespräch mit LBV und LBA erläutert im Anschluss Björn Klaassen die Funktion des DHV als Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr und die Aufsicht über den motorlosen Flugbetrieb GS/HG am Platz. Die Zuständigkeit beim UL-Betrieb ist beschränkt, da der Schleppverband dem motorisierten Flugbetrieb zugeordnet ist. Herr Klaassen bestätigt die Ernennung von 2 neuen Beauftragten für Luftaufsicht durch den DHV.
3. Herr Tschoepe weist daraufhin, dass bei Festivalbetrieb im Süden des Platzes die verkürzte Windschleppstrecke Ost-West der Flugschule zu nahe an dem Festivalgelände liegt, um bei möglichen Pilot\*innenfehlern Risiken für Festivalbesucher\*innen zu vermeiden. Hier müssen Verfahren für die Dauer von Festivals definiert werden, die diese Risiken vermeiden. Hierbei werden die Definitionen für Überflughöhenabstände und für „Menschenansammlungen“ in

Erinnerung gerufen. Ähnlich verhält es sich im Norden der Schleppestrecken 20-02 und Windenschleppestrecken.

4. Die Vorfälle mit tiefen Überflügen über das Festivalgelände wurden besprochen. Der DCB erläutert, dass Maßnahmen ergriffen wurden (Information der Mitglieder und der Gastpiloten). Insbesondere Gastpiloten werden zukünftig gezielt angesprochen und informiert. Die Sicherheitsmindesthöhe gem. SERA von 1.000 ft über Menschenansammlungen kann im Landeanflug zum Landeplatz unterschritten werden. Der Landeanflug darf jedoch nicht tief über dem Festivalgelände erfolgen. Im Gesetz ist die Mindestflughöhe über Menschenansammlungen definiert ist (300 m / 1000 ft über höchstem Hindernis in 600m Umkreis) aber kein seitlicher Abstand. Hier könnten die Vorgaben für Luftfahrtveranstaltungen eine Orientierung sein. Menschenansammlungen in diesem Sinne sind Gruppen von Menschen, deren Mitglieder im Falle einer Gefahr nicht ungehindert weglaufen können.
5. Auch im Osten des Platzes sind Risiken für Festivalbesucher\*innen durch An- und Überflüge nicht auszuschließen. Der Flugbetrieb in Richtung Nord der Windenschleppestrecke 02-20 und der Flugbetrieb auf der UL Piste 02-20 ist betroffen. Auch hier müssen Verfahren definiert werden, die im Festivalfall Risiken begrenzen. Tendenziell sind 2 Alternativen angesagt. (1) Temporäre Maßnahmen für die Zeit des Festivalbetriebs. (2) Langfristige Änderungen der An und Abflugverfahren, die grundsätzlich gelten und Risiken begrenzen. Die Überlassung von Teilen der Flugbetriebsfläche an Festivalbetreiber (hier am Wall zu Mende) wurde kritisiert.
6. Luftaufsicht: Dr. Rossian vom LBA erläutert die Zuständigkeiten der Luftaufsicht für den Betrieb an Plätzen wie dem Flugplatz Altes Lager: Er erläutert die Zuständigkeit der Luftsportverbände für Luftsportgeräte (§ 3 Beauftragtenverordnung in Verbindung mit § 29 LuftVG). Der Gesetzgeber plant eine Änderung hinsichtlich der Zuständigkeit hin zur jeweiligen Genehmigungsbehörde des Platzes. Für den unmotorisierten GS- und HG-Flug liegt die Zuständigkeit beim DHV. Für den motorisierten Flugbetrieb sind der DAeC / DULVzuständig. Beide führen aber nach eigenen Angaben keine Luftaufsicht (z.B. Checks und Überprüfungen von Dokumenten und Berechtigungen der Pilot\*innen) durch. Grundsätzlich sollen Dokumente, Versicherungen und Lizenzenstatus aller Pilot\*innen am Platz überprüft werden.
7. Vereinbarungen: Die Vertreter des DCB, DHV, LBA LBV einigen sich darauf, dass der DCB einen Katalog von aufgetretenen und möglichen Risiken am Platz erarbeitet und beschreibt. Gleichzeitig sollen Maßnahmen erarbeitet und beschrieben und umgesetzt werden, die daraufhin wirken, Risiken am Platz weiter zu minimieren. Diese sollen gemeinsam mit dem DHV und der LBV besprochen und umgesetzt werden. Je nach Maßnahme, dauerhaft oder temporär sind Änderungen in der Platzdarstellung als Grundlage der Genehmigungsunterlage zu erwarten. Die Platzrunden sollten nicht über das Grundstück des Beschwerdeführers führen. Vorfälle mit einer Beeinträchtigung des Flugplatzverkehrs (z.B. Megaphon Beschallung, Beleidigungen, etc.) sollen durch den DCB dokumentiert und an das LBV weitergeleitet werden. Herr Tschöpe empfiehlt, dass der DCB sich defensiv verhalten sollte, damit es zu keiner weiteren Eskalation kommt. Er weist darauf hin, dass jede Anzeige grundsätzlich bewiesen und belegt werden muss. Vorliegend haben die Beschwerdeführer keine Belege erbracht.

8. Zur Frage, wie können fremde Piloten über stattfindenden Windenschlepp informiert werden, wurde empfohlen die Veröffentlichung eines NOTAM einfach zu versuchen. Herr Tschoepe wies darauf hin, dass zur Vermeidung von Kollisionen dem Flugleiter bzw. Startleiter eine ganz besondere Verantwortung zukommt. Die Luftraumbeobachtung vor Startfreigabe ist gewissenhaft durchzuführen.
9. Zur Meldung von Störungen und Unfällen wurde noch einmal gefordert, dass wir die Verpflichtung der schriftlichen Meldung an die Luftfahrtbehörde (Email an Poststelle der Behörde) innerhalb von 24 Stunden wahrzunehmen haben. Dabei sind nicht nur meldepflichtige Unfälle zu melden, sondern auch andere sicherheitsrelevante Ereignisse (z.B. Retterabgänge, Defekte an Fluggeräten, Störungen von außen, gefährliche Annäherungen). Dies betrifft auch unser Verhältnis zu Nachbarn: Störungen wie Megafonattacken melden. Die telefonische Sofortmeldung an die überörtliche Luftaufsicht ist bei Unfällen erforderlich, oder dann, wenn Unterstützung benötigt wird. Vgl. dazu unseren Alarmplan.
10. Der Termin endet mit einer weiteren Platzbegehung zur Sichtung der Flugplatzbetriebsflächen und des Hangars.