

Kooperation Luftfahrt und Naturschutz - Erfahrungen aus Brandenburg einschließlich Kurz- bericht zum Modellprojekt Luftfahrt und Natur- schutz am Verkehrslandesplatz Schönhagen (II)

Cooperation between aviation and nature conservation – a field report from Brandenburg, including a short report on the model project “aviation and nature conservation at Schönhagen airfield” (II)

von F. PLÜCKEN, Potsdam

(Leicht veränderter Nachdruck aus “Luftsport und Naturschutz - Gemeinsam abheben - mit freundlicher Genehmigung der Herausgeber und des Verfassers)

Zusammenfassung: Konflikten zwischen der Ausübung der Allgemeinen Luftfahrt und dem Vogelschutz wird in Brandenburg auf der Grundlage einer nunmehr zehnjährigen Kooperation zwischen dem Landesluftsportverband Brandenburg e.V. und dem Landesumweltamt Brandenburg gemeinsam mit zahlreichen anderen Partnern aus Naturschutz und Luftfahrt begegnet. Hauptgegenstände der gemeinsamen Arbeit sind die Ermittlung und Darstellung von Gebieten und Vogelvorkommen, in denen Luftfahrzeuge Störungen verursachen können bzw. auch mit Vogelschlagrisiken zu rechnen ist, sowie entsprechende Empfehlungen zur Störungsvermeidung. Das Landesumweltamt Brandenburg gibt eine Naturschutzkarte für Piloten heraus deren Inhalte erläutert werden. An mehreren Flugplätzen Brandenburgs bestehen regionale Kooperationen zwischen Flugplatzbetreibern und örtlichen Naturschutzverwaltungen, so auch an dem im Naturpark Nuthe-Nieplitz liegenden Verkehrslandeplatz Schönhagen. Eine entsprechende Kooperationsvereinbarung und bisher realisierte Maßnahmen am Platz werden vorgestellt. Die Aktivitäten auf Landesebene fließen ein in die Arbeit einer Bund / Länderexpertengruppe zum Thema Allgemeine Luftfahrt und Naturschutz, deren derzeitige Arbeitsziele kurz umrissen werden.

Summary: In the federal state of Brandenburg, conflicts between general aviation and bird protection have for ten years been handled in the framework of a co-operation between the air sports association “Landesluftsportverband Brandenburg e.V.” and the state environment agency of Brandenburg, including

several other partners involved in nature conservation and aviation. The main tasks are the determination and description of areas in which aircraft can cause disturbances and where there is a bird-strike risk, and the formulation of recommendations on how to prevent these disturbances. The state environment agency of Brandenburg publishes a nature conservation map for pilots, the contents of which are detailed in this article. At several airfields in Brandenburg, regional co-operations exist between airfield operators and local nature conservation agencies, e.g. at the airfield Schönhagen, situated within the Nuthe-Nieplitz nature park. The cooperation agreement and the measures that have been implemented so far are presented. The results of the activities on the state level enter into the work of a federal/state expert group on general aviation and nature conservation. A short outline is given of the group's objectives.

Teil II

3. Schwellenflug-/ fahrthöhen

Wie ein roter Faden zieht sich durch die Diskussion um das Thema Luftfahrt und Naturschutz die Frage, ab wann Störungen von Vogelarten durch Luftfahrzeuge nicht mehr zu erwarten sind. Es ist dies die Frage nach Schwellenflug-/ -fahrthöhen bzw. horizontalen Abständen zu sensiblen Vogelbeständen. Die bislang verfügbaren Studien (s. a. Ergebnisse der Fachtagung „Gemeinsam abheben“ des Deutschen Aeroclubs und des Bundesamtes für Naturschutz), Einzelbeobachtungen (Großtrappen) und Auswertungen kontrollierter Überfahrtexperimente mit Heißluftballonen über rastenden Gänsen am Niederrhein sowie mit einer Cessna 172 über einem Kranichrastplatz in Brandenburg lassen insgesamt zusammenfassend folgende Schlussfolgerungen zu:

- 1) Störungen von Vögeln durch Luftfahrzeuge können unter bestimmten räumlichen und zeitlichen Bedingungen artspezifisch und luftfahrzeugtypenspezifisch auftreten.

Aspekten wie Landschaftsstrukturen, Position, Höhe, Geschwindigkeit des Luftfahrzeugs, Nähe zu Flugplätzen, Brut- und Rastzeiten, die generelle Disposition gegenüber „Luftfeinden“ bei wiesenbrütenden Vogelarten, kollektive Panikreaktionen bei Zugvögeln, der besonderen Wirkung z. B. von Ballonen und Hubschraubern ist in der Gesamtdiskussion Rechnung zu tragen.

- 2) Es lassen sich Schwellenflughöhen ermitteln, oberhalb derer i. d. R. nicht mit Störungen von Vögeln durch Luftfahrzeuge zu rechnen ist.

Für alle Luftfahrzeuge gilt, je größer die Flughöhe desto geringer ist die Störungserheblichkeit. Ab einer Flughöhe von etwa 500 Metern über Grund und darüber treten Störungen von Vögeln durch Luftfahrzeuge i. d. R. nicht mehr auf.

Praktisch gesehen deckt sich diese Schwellenhöhe von 500 Metern - wenn man einen Sicherheitszuschlag konstatiert – in etwa mit der luftverkehrsrechtlich vorgeschriebenen Mindestflughöhe für motorgetriebene Luftfahrzeuge bei Überlandflügen von 600 Metern über Grund. Insofern sind die allermeisten Flugbewegungen aus Artenschutzsicht unproblematisch. Regelungsbedarf ergibt sich aber über bestimmten sensiblen Gebieten für wetter-, luftraum- oder technisch bedingte Flüge in geringeren Höhen, Außenlandungen mit Sondergenehmigungen, Außenlandeübungen oder die An- und Abflüge sowie Platzrunden im Umfeld von Flugplätzen.

Darüber hinaus ist insbesondere für Ballonfahrten aufgrund der nachweislich sehr starken Wirkung der Ballone auf Wild- und Haustiere, der begrenzten Manövrierfähigkeit und der sogenannten Allgemeinstarterlaubnis der Piloten mit der bei Zustimmung des Grundstückseigentümers ein Start von theoretisch überall möglich ist, eine Beschränkung der Fahrtaktivitäten auf Bereiche außerhalb der oder in ausreichender Höhe über den sensiblen Gebiete sehr wichtig.

Besonderen Regelungsbedarf gibt es auch für Inspektions- bzw. Überwachungsflüge sowie militärische Flüge in niedriger Höhe. Bei letzteren spielt nach bisherigen Erfahrungen der Bereich der Jetfliegerei aufgrund der hohen Geschwindigkeit eine eher untergeordnete Rolle, hingegen können Helikopter und Propellermaschinen unter bestimmten Umständen Störungen verursachen (s. Großtrappenschutz).

Informationsmanagement – Naturschutzkarte für Luftfahrer in Brandenburg

Eine Motivation im Rahmen der Aktivitäten in Brandenburg spezielle Naturschutzkarten für Luftfahrer zu entwickeln, entstand aus der Feststellung, dass in der einschlägigen ICAO Luftfahrerkarte 1:50000 der Deutschen Flugsicherung, die von den meisten Piloten bei der Fliegerei unter Sichtflugbedingungen verwandt wird, das sogenannte Vogelschutzgebietssymbol (eine stilisierte Ente/Gans auf Wellen mit Kreisumrandung) in den umliegenden Blättern des sechsteiligen Kartenwerks an verschiedenen Stellen und in unterschiedlicher Größe zu finden ist, für das Blatt Berlin aber in den Grenzen Brandenburgs völlig fehlt. Dies führt zu der überraschenden Beobachtung, dass an der Elbe auf sachsen-anhaltinischer Seite solche „Vogelschutzgebiete“ z. B. an der Elbe

Höhe Quitzöbel vorhanden, im Bereich des nicht weit entfernten Gülper Sees (SPA Mittlere Havel) mit einem Herbststrastbestand von 145.000 Gänsen aber vergeblich zu suchen ist. Sowohl der genaue Ursprung der „ICAO-Gummienten“, Kriterien für deren Gebietsauswahl als auch die eigentliche Intention der Signatur bleiben unklar. Im Rahmen von Informationsveranstaltungen oder Fortbildungen befragte Fluglehrer äußern sich unsicher über die Interpretation der bisherigen Darstellung. Die zielführendste Interpretation ging hierbei in die Richtung Flugschülern zu empfehlen, diese Gebiete entweder aus Vogelschutz- oder „Pilotschutz“-gründen in luftverkehrsrechtlich zulässiger Höhe zu überfliegen.

Diese kann aber z. B. zwischen der Sicherheitsmindesthöhe von 150 Metern und der Mindesthöhe bei Überlandflügen von 600 Metern liegen. So richtig erschließt sich da der Sinn auch nicht. Für den Piloten in Brandenburg bleibt nach dem derzeitigen Stand der ICAO-Karten nur der Schluss, dass es hier keine Vogelschutzgebiete gibt.

Insofern setzten die Überlegungen in Brandenburg an der Idee an, diese Lücke zu schließen. Es wurden anhand der im LUA vorliegenden ornithologischen Daten mit Hilfe eines geographischen Informationssystems Gebiete selektiert, in denen vom Aussterben bedrohte, gegenüber Luftfahrzeugen als besonders störungssensibel einzustufende Vogelarten brüten oder Massenschwärme von Zugvogelarten auf ihren jährlichen Wanderungen rasten Vogelvorkommen vorkommen. Ergänzt um topographische Daten und Darstellungen der relevanten Schutzgebietskategorien entstand eine entsprechende Landeskarte. Für die verschiedenen Gebietssignaturen in der Karte wurden auf der Grundlage der bislang gewonnenen Erkenntnisse und Praktikabilitätsdiskussionen entsprechende Empfehlungen formuliert.

Höchste Priorität genießen die in ihren Umrissen dargestellten Großtrappenschutzgebiete „Havelländisches Luch“, Belziger Landschaftswiesen“ und „Fie-ner Bruch“. Die Empfehlung lautet hier, Überflüge generell zu vermeiden, wenn nicht vermeidbar die Gebiete aber mindestens in 600 Metern über Grund oder darüber zu überfliegen. Starts und Landungen von Ballonen dürfen hier nicht stattfinden. Für Gänse- und Kranichschlafplätze die in Anlehnung an die bisherige ICAO Darstellung in der Karte mit einem Gänsesymbol markiert sind, wird empfohlen in der Zeit vom 15.09. bis 15.11. (Hauptstrastzeiten auf dem Herbstzug) eine Mindesthöhe von 600 Metern über Grund einzuhalten. Auch hier sind Starts und Landungen von Ballonen tabu. Die Darstellung in der Karte erfolgt mit dem Legendenhinweis, dass es sich bei diesen Schlafplätzen um aus der Luft in aller Regel gut erkennbare Gewässer oder Feuchtgebiete handelt.

Mit diesen beiden Kategorien sind zunächst die aus Landessicht für die Durchführung von Überlandflügen aus Artenschutzsicht wesentlichen Erfordernisse abgesteckt. Bei Einhaltung der Mindesthöhe für Überlandflüge ist in sofern z. B. für die Flächenfliegerei der Bewegungsspielraum nur minimal eingeschränkt. Bei entsprechender Fahrtvorbereitung können auch Ballonfahrer die Empfehlungen ohne größere Probleme einhalten.

Die Kenntnis über die Lage der Konzentrationsgebiete der Gänse und Kraniche soll auch der Vermeidung von Vogelschlagsrisiken dienen.

Darüber hinaus sind aber weitere Regelungen z. B. für Ballonfahrer erforderlich. Für deren Fahrtvorbereitung werden daher die Naturschutzgebiete und europäische Fauna-Flora-Habitat Gebiete im Sinne der RL 92/43 EWG (FFH-Richtlinie) dargestellt. Die Empfehlung lautet, in diesen Gebieten aus Arten- und Biotopschutzgründen keine Starts und Landungen durchzuführen sowie generell möglichst hohe Überfahrthöhen zu wählen.

Weiter wird empfohlen für regional aktive Ballonfahrer und andere Luftfahrer (z. B. Ultraleichtflugplätze), die also regelmäßig im Bereich von in der Karte ebenfalls verzeichneten Großschutzgebieten oder europäischen Vogelschutzgebieten im Sinne der RL 79/408 EWG (SPA) fahren bzw. fliegen, gezielt die Kooperation mit den zuständigen Großschutzgebietsverwaltungen oder auch Unteren Naturschutzbehörden zu suchen um mögliche Konflikte auf regionaler Ebene zu vermeiden. Umfasst ist in dieser Empfehlung zur regionalen Kooperation auch der Betrieb von Flugplätzen in unmittelbarer Nähe von sensiblen Gebieten, da im Platzrundenbetrieb bzw. bei An- und Abflügen die ansonsten empfohlenen Flughöhen unterschritten werden müssen.

Über den Regelungsumfang der Karte hinaus sind dann nur noch Sonderfälle wie Außenlandeübungen oder Tiefflüge mit behördlicher Sondergenehmigung zu betrachten. In enger Kooperation zwischen Landesluftfahrtbehörde und LUA Brandenburg werden solche, in Einzelfällen auftretende Konflikte künftig durch entsprechende räumliche Steuerung im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Sondergenehmigungen z. B. für Flugschulen vermieden.

Die Naturschutzkarte für Piloten in Brandenburg ist als Plot im Maßstab 1:300.000 in begrenzter Stückzahl kostenlos beim LUA Brandenburg erhältlich und als pdf - Datei auf der Internetseite <http://www.mlur.brandenburg.de/n/luftspor.htm> mit weiteren Hinweisen zum Thema Luftsport und Naturschutz verfügbar.

4. Regionale Kooperationen Luftfahrt und Naturschutz - Modellprojekt „EDAZ“

Im Sinne der Empfehlungen der Naturschutzkarte für Piloten sind an mehreren Flugplätzen Brandenburgs regionale Kooperationen mit Naturschutzverwaltungen entstanden. Am Verkehrslandeplatz und Segelflugeleistungszentrum Lüsse wird seit annähernd zehn Jahren eine freiwillige Selbstbeschränkung praktiziert, nach deren Maßgabe Überflüge über das benachbarte Großtrappenschutzgebiet „Belziger Landschaftswiesen“ bei An- und Abflügen vermieden werden sollen. Neben den Vereinsmitgliedern am Platz werden auch an- und abfliegende Piloten auf das Schutzgebiet im Rahmen der Flugleitung bzw. Flugvorbereitung hingewiesen. Trotzdem erfolgende und vermeidbare Überflüge können bei Wettbewerben sogar mit Disqualifikation sanktioniert werden.

In einer Kooperationsvereinbarung zwischen dem Ultraleichtflugplatz Crussow und der Nationalparkverwaltung „Unteres Odertal“ ist die Vermeidung von Überflügen sensibler Gebiete im Nationalpark geregelt. Weitere ähnliche Kooperationen an anderen Plätzen (Altes Lager, Finsterwalde) wären zu nennen.

Hervorzuheben ist aktuell aber insbesondere eine gerade abgeschlossene Kooperationsvereinbarung für den Verkehrslandeplatz Schönhagen (EDAZ) mit der Verwaltung des Naturparks Nuthe-Nieplitz-Niederung auf Grund einiger Besonderheiten.

Südwestlich Berlins gelegen, ist der heutige Verkehrslandeplatz Schönhagen (EDAZ) ein traditionsreicher (seit 1932) und mit derzeit etwa 45000 Flugbewegungen (Tendenz steigend) stark frequentierter Flugplatz der Region Berlin Brandenburg. In den letzten Jahren konnten neben fünf Luftsportvereinen einschließlich mehrerer Flugschulen insgesamt 25 mittelständische Unternehmen mit etwa 130 Arbeitsplätzen am Platz etabliert werden. Die wirtschaftliche Relevanz des Platzes u. a. für den Landkreis Teltow-Fläming und darüber hinaus wird als hoch eingeschätzt.

Der Flugplatz liegt in dem, in Reichweite des Hauptstadtballungsraum Berlins ebenfalls an regionaler und überregionaler Bedeutung als Erholungs- und Naturrefugium zunehmenden Naturpark Nuthe-Nieplitz. Der Naturpark erfreut sich auch aufgrund der Berlinnähe zunehmender Beliebtheit, das touristische Wirtschaftspotential nimmt zu.

Westlich EDAZ befinden sich im Naturpark das herausragende Naturschutzgebiet und europäische Vogelschutzgebiet „Nuthe-Nieplitz“, welches u. a. den Blankensee und Überschwemmungsflächen zwischen den Ortschaften Stan-

genhagen und Zauchwitz (Zauchwitzer Busch) umfasst. Diese Flächen zeichnen sich u. a. durch ihren Reichtum an bedrohten Brutvogelarten darunter Seeadler, Fischadler, Schwarzstorch, Kranich, zahlreiche Sing- und Wasservogelarten sowie ihre Bedeutung als Schlafplatz für bis zu 55.000 nordische Gänse auf dem herbstlichen Zug aus.

Direkte An- und Abflüge der Hauptstartbahn 25 bzw. der in geringem Umfang genutzten Querbahn 30 führten bislang über diese Gebiete. Beschwerden über Tiefflüge von Kleinflugzeugen im Umfeld von EDAZ, die von Ornithologen, Mitarbeitern der Naturwacht aber auch Anwohnern der umliegenden Ortschaften (Schönhagen) immer wieder beim Flugplatz oder der Landesluftfahrtbehörde eingereicht wurden und fehlende Kenntnisse über verursachte Störungen der Piloten am Platz, legten den Entschluss nahe, eine Kooperation der hier vor Ort agierenden Akteure, insbesondere der Flugplatzbetreibergesellschaft und der Naturparkverwaltung anzustreben.

Durch das LUA wurde daher im Sommer 2004 angeregt, unter Beteiligung der Flugplatzbetreibergesellschaft, der Naturparkverwaltung Nuthe-Nieplitz, dem LLVBB, Gemeindevertretern und dem Landschaftsförderverein Nuthe-Nieplitz-Niederung im Rahmen einer zu bildenden Arbeitsgruppe eine Kooperationsvereinbarung auszuarbeiten und gezielte Maßnahmen zur Konfliktminderung zu entwickeln, diese umzusetzen und deren Umsetzung zu überwachen. Diese Arbeitsziele standen unter dem Vorzeichen, das mögliche Miteinander zweier unmittelbar benachbarter Erfolgsprojekte – einem prosperierenden Verkehrslandesplatz auf der einen und einem herausragenden Naturpark mit internationalen Schutzverpflichtungen auf der anderen Seite unter Beweis zu stellen.

Die herbstlichen Zugvogelkonzentrationen sind auch unter Flugsicherheitsaspekten relevant. Insofern liegt der Austausch detaillierter Informationen zum Vogelzug auch im Interesse der Flugbetriebssicherheit.

Die im Oktober 2004 vom Geschäftsführer des Flugplatzes Schönhagen Herrn Dr. Schwahn, dem Leiter des Naturparks Nuthe-Nieplitz, dem Umweltreferenten des LLVBB, der Bürgermeisterin der Amtsgemeinde Trebbin OT Schönhagen Frau Schmeier und dem LUA Brandenburg, vertreten durch den Autor unterzeichnete Vereinbarung sieht folgende Kooperationsaufgaben vor:

- 1) Die Arbeitsgruppe ermittelt fortlaufend Maßnahmen zur Kooperation zwischen Luftfahrt und Naturschutz, koordiniert deren Umsetzung einschließlich der erforderlichen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und überwacht deren Einhaltung.

- 2) Die Arbeitsgruppe belehrt am Flugplatz Schönhagen ansässige Firmen, Vereine, Flugschulen und Piloten über Erfordernisse und Maßnahmen eines natur- und umweltschonenden Fliegens unter besonderer Berücksichtigung der regionalen Besonderheiten und stellt entsprechende Infomaterialien und Karten für die Flugvorbereitung zur Verfügung.
- 3) Die Luftaufsicht am Flugplatz Schönhagen soll unter besonderer Berücksichtigung der Natur- und Umweltschutzerfordernisse mit entsprechenden Hinweisen für die Piloten, sensible Gebiete zu meiden, ausgeübt werden.
- 4) Die Naturparkverwaltung Nuthe-Nieplitz informiert die Flugplatzgesellschaft über die genauen Schutzgebietsabgrenzungen, sensible Vogelvorkommen und die Zug- und Rastzeiten und betreibt Ihrerseits in Kooperation mit dem Förderverein Nuthe-Nieplitz-Niederung Informations- und Aufklärungsarbeit im Sinne der Kooperationsziele dieser Vereinbarung.
- 5) Durch die Arbeitsgruppe wird ein standardisiertes Meldeformular zur Aufzeichnung von Störungen durch zu niedrig fliegende Luftfahrzeuge in den betroffenen, umliegenden Gebieten erarbeitet. Ziel ist es hierbei, über lärm- oder naturschutzrelevante Störfälle aktuelle, auswertbare Daten zu erhalten.
- 6) Die Meldeformulare werden in den umliegenden Gemeinden, bei der Bodenaufsicht des Flugplatzes, in der Naturparkverwaltung, auf ornithologischen Beobachtungstürmen und ggf. an weiteren von der Arbeitsgruppe festgelegten Stellen ausgelegt bzw. auch über das Internet zur Verfügung gestellt.
- 7) Die Arbeitsgruppe wertet eingehende Beschwerden je nach Störwirkung aus. Bei ermittelten akuten, schweren Störfällen ermittelt die Flugplatzgesellschaft den Verursacher und beugt durch unmittelbare Aufklärung und ggf. Ermahnung der Luftfahrer Wiederholungen vor. Bei erkennbaren Verstößen gegen luftverkehrsrechtliche Vorschriften erfolgen Meldungen an die Landesluftfahrtbehörde Brandenburg.
- 8) Bei betriebsbedingten regelmäßig auftretenden Problemen leitet die Arbeitsgruppe aus den gewonnen Erkenntnissen weiterführende, geeignete Vermeidungsmaßnahmen ab, und koordiniert und überwacht auch deren Umsetzung.
- 9) Die Arbeitsgruppe entwickelt darüber hinaus weitere Konzepte zur Förderung der Zusammenarbeit und des gegenseitigen Verständnisses zwischen Luftfahrt und Naturschutz. Die Vereinbarkeit des Betriebes eines erfolgreichen Verkehrslandesplatzes mit den Schutzziele eines unmittelbar angrenzenden Naherholungs- und europäischen Vogelschutzgebiets soll in Form eines Modellprojekts für Konfliktlösungen auch über die Region hinaus durch geeignete Maßnahmen öffentlichkeitswirksam nutzbar gemacht werden.

Der entwickelte und verteilte Störfallmeldebogen sollte eine möglichst objektive und damit auswertbare Einschätzung der gemachten Beobachtungen ermöglichen. Erfahrungsgemäß waren frühere Meldungen insbesondere was die geschätzte Flughöhe und Flugroute beobachteter „Tiefflieger“ betrifft, meist zu pauschal, um eindeutige Bewertungen vornehmen zu können.

Deshalb wurde im Fragebogen neben Feldern für Ort, Zeit, Luftfahrzeugtyp anhand stilisierter Symbole (Hoch-, Tiefdecker,...) eingrenzbar, Luftfahrzeugkennzeichen, Art der beobachteten Störung (Panik bei Vögeln, Lärmbelästigung) u. a. ein Kartenausschnitt der betroffenen Region beigelegt in dem die genaue Flugroute verzeichnet werden kann. Zur Flughöhe wird davon ausgegangen, dass eindeutig zu niedrige Luftfahrzeugbewegungen vorliegen, wenn das Luftfahrzeugkennzeichen mit bloßem Auge erkennbar ist.

Durch entsprechendes Briefing der platzansässigen Piloten durch die Geschäftsleitung sowie Schulungen durch das LUA z. B. im Rahmen von Fluglehrerfortbildungsmaßnahmen wird weiter für das gemeinsame Anliegen geworben, Störfälle im Umfeld des Platzes zu vermeiden.

Von Oktober 2004 bis Ende Januar 2005 haben 6 Meldungen über beobachtete Tiefflieger die Arbeitsgruppe erreicht. Jeder Einzelfall wird anhand der Daten der Luftaufsicht überprüft, jeder identifizierte Pilot befragt. Unter diesen Vorgängen sind z. B. zwei Außenlandeübungen einer ortsansässigen Flugschule, bei denen ein Notlandeanflug bei Motorstillstand in der Startphase außerhalb des Flugplatzes auf eine geeignete Notlandefläche simuliert wird, und vor dem Aufsetzen wieder in den Steigflug übergegangen wird. Solche Außenlandeübungen sollen künftig nicht mehr in Nähe der sensiblen Schutzgebiete erfolgen. Die anderen Meldungen betrafen Lärmbelästigungen durch Abweichung der Piloten von der Südplatzrunde und damit einhergehende Überflüge einer benachbarten Ortschaft. Durch gezielte Hinweise an die Piloten soll die Einhaltung der vorgeschriebenen Platzrunden weiter verbessert werden.

Deutlich ist schon nach der kurzen Laufzeit des Projektes ein Umdenken bei den meisten der ortsansässigen Piloten erkennbar. Die Kooperationsmaßnahme wird zunehmend auch als Chance gesehen, Akzeptanzverluste in der Region zu vermeiden. Die Maßnahme ist damit nicht nur im Interesse des Natur- und Artenschutzes und des Schutzes von Anwohnern vor Lärmbelästigungen sondern auch im Hinblick auf die Entwicklung des Verkehrslandesplatzes als erfolgreich anzusehen.

Der regionale ehrenamtliche Landschaftsförderverein „Nuthe-Nieplitz-Niederung“ steht dem Kooperationsprojekt bislang allerdings kritisch gegen-

über. Die Hoffnung der Arbeitsgruppe ist, dass weitere Erfolge in der Umsetzung der begonnenen Maßnahmen auch hier zu einer zukünftigen Kooperationsbereitschaft führen.

Über die laufenden Maßnahmen hinaus wird derzeit geprüft, in wie weit durch geänderte An- und Abflugsverfahren eine Beruhigung der umliegenden Bereiche erzielt werden kann. Ein Modell ist hierbei die Einrichtung von Pflichteinflugpunkten für die Hauptbahn 25 südlich des Platzes oder über dem Platz in entsprechender Höhe, von wo aus dann erst die Platzrundenhöhe von 1100 Fuß GND einzunehmen wäre. Weiter wären Direktanflüge der 07 nur IFR Flügen vorbehalten. Sichtflieger können bei Einhaltung der Platzrunde die sensiblen Bereiche problemlos meiden. Weitere Optimierungsmaßnahme wäre die Einschränkung der Querbahnnutzung auf Abflüge in Richtung 12 womit Überflüge der Ortschaft Schönhagen und des Blankensees in der Startphase vermieden werden.

5. Ausblick über den Tellerrand

Alle Aktivitäten im Bereich Luftfahrt und Naturschutz auf Ebene eines Bundeslandes finden ihre Grenzen sofern nicht auch auf Bundesebene bestimmte Maßnahmen realisiert werden, da gerade der Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt nicht an Ländergrenzen orientiert stattfinden. Beispielsweise können Bemühungen in Brandenburg Ballonfahrer aus sensiblen Zugvogelrastzentren fernzuhalten völlig konterkariert werden, wenn z. B. Ballonfahrer aus Süddeutschland hier in Brandenburg – aus ihrer Sicht möglicherweise in Übereinstimmung mit den Luftverkehrsbestimmungen – Kraniche „mal ganz aus der Nähe“ ansehen möchten. Insofern ist die Entwicklung bundeseinheitlicher Karten, in denen z.B. Zugvogelrastzentren verzeichnet sind, ein Schlüsselement. Diskussionen mit der Deutschen Flugsicherung werden zeigen, in wieweit die Überarbeitung der ICAO-Kartendarstellung für Vogelschutzgebiete hierzu beitragen wird.

Die Arbeiten in Brandenburg und Erfahrungen aus anderen Bereichen fließen daher ein, in die Bestrebungen auf Bundesebene Karten, Empfehlungen und Kooperationsprojekte zu entwickeln und umzusetzen. Eine Bund-Länder-Expertengruppe bestehend aus Vertretern des Bundesamtes für Naturschutz, der Naturschutzfachbehörden Bayerns, Nordrhein-Westfalens und Brandenburgs, dem Umweltreferat des DAeC, dem Deutschen Freiballonsportverband, dem Verband gewerblicher Ballonfahrer, dem Deutschen Hängegleiterverband sowie Vertretern der Bundeswehr widmet sich dieser Aufgabe. Ziel ist hierbei auch, künftig Umwelt- und Naturschutzaspekte verbindlich in die bundesrechtlich geregelte Luftfahrerausbildung zu integrieren und damit bisherige Aktivitä-

ten der Luftsportverbände auf diesem Feld zu verstärken. Denkbar wäre, die vorhandenen Beiträge zum Vogelzug/Vogelschlagproblem (AIP, Theoretische Luftfahrerausbildung) um entsprechende Komponenten zum Vogelschutz zu ergänzen.

6. Literatur

s. Teil I in Vogel und Luftverkehr 1/05

Anschrift des Verfassers

Dipl. Geograph Frank Plücken
Referent für Artenschutzvollzug und
Grundsatzangelegenheiten des Naturschutzes
Landesumweltamt Brandenburg
Berliner Straße 21-25
14467 Potsdam
frank.pluecken@lua.brandenburg.de