

DULV - Mühlweg 9 - 71577 Großerlach-Morbach

Drachenflugverein Moskito
Frank Brüstle
Zweibrückerstraße 12A

76228 Karlsruhe

Telefon 07192 / 93014-0
Telefax 07192 / 930 14-39
www.dulv.de

Steuer-Nr. 51049/40939
USt-IdNr. DE 144744874

Kreissparkasse Waiblingen
(BLZ 60250010) Kto.8 182 487
int. Bank Account Number:
DE22 6025 0010 0008 182487
SWIFT-BIC: SOLA DE 51 WBN

Fluggeländegutachten zur Vorlage beim RP Stuttgart

1. Beauftragung

Das nachstehende Gutachten entstand aufgrund einer Beauftragung durch Herrn Frank Brüstle, Zweibrückerstraße 12A, 76228 Karlsruhe.

2. Zweck des Gutachtens

Das Gutachten dient zu Vorlage bei der zuständigen Stelle zur Erteilung einer Genehmigung nach § 6 LuftVG. Die Kostenabrechnung erfolgt direkt mit Herrn Frank Brüstle.

3. Grundlage

Der Deutsche Ultraleichtflugverband ist der Fachverband der Ultraleichtflieger in Deutschland. Er wurde vom Bundesministerium für Verkehr durch die Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrV) vom 16. Dez. 1993 (BGBl. I S. 2111), zuletzt geändert durch Artikel 458 der Siebenten Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) mit der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraums durch Luftsportgeräte, beauftragt.

Die Verbände DULV, DHV, DFV und DAeC haben beim Bundesministerium für Verkehr (BMV) einen Richtlinienentwurf für die Genehmigung und Genehmigung von Sportfluggeländen eingereicht. Mit Schreiben vom 22. Juli 1996 hat das BMV diesen Entwurf an die für Luftfahrtangelegenheiten zuständigen Landesbehörden mit der Maßgabe gesandt, dass die Forderungen dieses Entwurfes bei der Anlage von UL-Geländen angewandt werden sollen. Dieser Richtlinienentwurf wurde diesem Gutachten zugrunde gelegt.

4. Anlass

Auf dem nachstehend beschriebenen Gelände soll ein Sonderlandeplatz für Luftsportgeräte genehmigt werden.

5. Lage des Geländes

Das Gelände befindet sich südlich der Ortschaft Göbrichen, in der Gemarkung Eisingen, Flurstücks-Nummern 9909, 9910, 9911 und 9912.

Koordinaten des Bezugspunktes:

48°56'41.89" N
8°42'7.60" E

Höhe des Bezugspunktes:

346 m über NN (1135 ft MSL)

Die Start- und Landebahn liegt auf der Achse 263° und 83°

6. Allgemeine Beschreibung des Geländes

Das Gelände liegt inmitten landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die geplante Start- und Landebahn wird derzeit bereits nach § 25 LuftVG als Luftsportgeräte-Fluggelände genutzt und ist ausreichend verdichtet, um einen sicheren Betrieb mit Ultraleichtflugzeugen zu gewährleisten.

7. Beurteilung zum Ultraleicht-Flugbetrieb entsprechend den Forderungen des o. g. Richtlinienentwurfes (Bezug der Ordnungsziffern)

7.1 Start- und Landebahn

Die Bahnlänge beträgt 220 m, die Breite 15 m. Sie liegt mit 263° und 83° nahezu in Hauptwindrichtung. Es besteht über die gesamte Bahnlänge zu jedem anderen Punkt der Bahn freie Sicht. Derzeit wird die Fläche auch landwirtschaftlich genutzt. Die Betriebsfläche ist für den Flugbetrieb eingeebnet, mit Gras bewachsen und die Tragfähigkeit des Untergrundes ist für Ultraleichtflugzeuge mit einer maximalen Abflugmasse bis 600 kg ausreichend hergerichtet. Die Bahn ist leicht längsgeneigt, überschreitet aber an keiner Stelle der Bahn Längsneigungen und Querneigungen von 6%. Eine ausreichende Oberflächenentwässerung ist gewährleistet.

7.2 Sicherheitsbereich

Fachverband der Ultraleichtflieger in der Bundesrepublik Deutschland

Die Bahn liegt inmitten eines 50 m breiten rechteckigen Streifens, der um je 15 m über die beiden Enden der Bahn hinaus reicht. Der Sicherheitsbereich ist eben, er weist keine Neigung über 6% auf und ist für Notfälle berollbar. Der Übergang von der Bahn zum Streifen ist für Ultraleichtflugzeuge nutzbar.

7.3 An- und Abflugbereiche

Die An- und Abflugbereiche entsprechen den Forderungen des Richtlinienentwurfes. Siehe Anlagen. Das Start- und Landegelände ist hindernisfrei. Der An- und Abflugbereich für beide Richtungen ist entsprechend des Richtlinienentwurfes hindernisfrei. Die Hindernisfreiräume sind groß genug, um bei einem Startabbruch an der Halbbahnmarkierung genügend Ausrollstrecke zu bieten.

7.4 Seitliche Bereiche

Die seitlichen Bereiche sind hindernisfrei und weisen keine nennenswerte Neigung auf.

7.5 Platzrundenbereich

Der Platzrundenbereich entspricht den Forderungen des Richtlinienentwurfes. Die Platzrunde befindet sich südlich vom Platz. An- und Abflug soll über den Gegenanflug erfolgen, um einer möglichen Lärmbelästigung vorzubeugen. Der Gegenanflug zur Bahn befindet sich in einer Entfernung von ca. 470 m vom Bezugspunkt und hat eine Länge von ca. 1.500 m.

7.6 Hindernisfreiheit

Die Bahn und der Sicherheitsstreifen sind frei von Hindernissen einschließlich störender Vertiefungen. In die An- und Abflugbereiche und die seitlichen Übergangsbereiche ragen keine Hindernisse, die eine sichere Durchführung des Flugbetriebs gefährden.

7.7 Aufbau- und Abstellflächen

Für das Abstellen der Ultraleichtflugzeuge, Transportwagen und sonstige Fahrzeuge sowie zum Auf- und Abrüsten und zur Startvorbereitung sind zusätzliche Flächen vorhanden.

7.8 Besonderheiten für Ultraleichtflugzeugschlepp

Es soll kein Schleppbetrieb stattfinden.

7.9 Besonderheiten für Motorschirme und fußstartfähige Ultraleichtflugzeuge

Der Platzhalter kann in einer Flugbetriebs-Regelung für Motorschirme und fußstartfähige Ultraleichtflugzeuge direkte An- und Abflüge gestatten bzw. eine eigene (kleinere) Platzrunde festlegen.

Für relativ langsam fliegende Luftsportgeräte ist es ratsam, bei Start- und Landung eher in den die vorherrschende Windrichtung zu starten und zu landen. Hierbei können Bahnmarkierungen (insbesondere aufragende) hinderlich und gefährlich sein. Es ist zu empfehlen auf derartige Bahnmarkierungen zu verzichten. In Anbetracht der geringen Frequenz an Flugbewegungen und der weitaus überwiegenden Nutzung durch ortskundige Piloten kann auch auf Markierung der Schwellen verzichtet werden. Das Gelände ist eine überwiegend landwirtschaftlich genutzte Wiese und Markierungen würden lediglich das Landschaftsbild verunstalten und hinderlich sein.

7.10 Besonderheiten für Mischbetrieb mit Flugzeugen und Segelflugzeugen

Entfällt, da auf dem Gelände nur Luftsportgeräte betrieben werden.

8. Betriebliche Forderungen

Keine Einschränkungen.

9. Beurteilung bezüglich einer eventuellen Lärmbelästigung

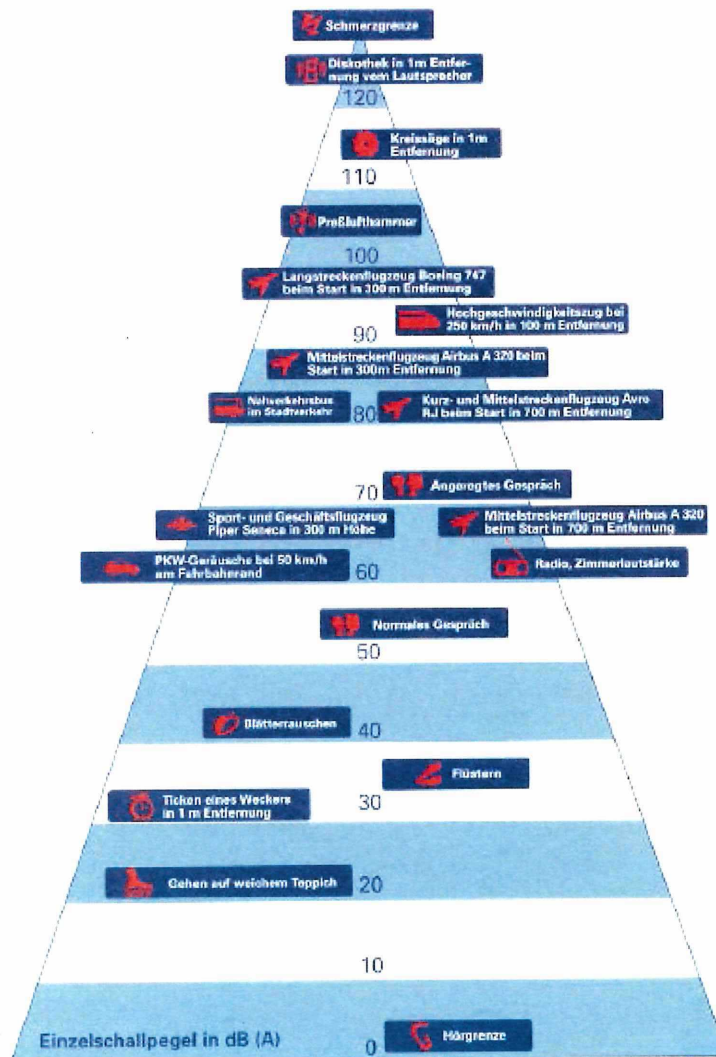
Der Verein hält ein Merkblatt vor, im dem lärmempfindliche Gebiete ausgewiesen sind, die nicht zu überfliegen sind.

Hierauf Bezug zu nehmen empfehle ich vor dem Hintergrund, dass in Deutschland zugelassene ULs den weltweit schärfsten Lärmschutzforderungen unterliegen. Der max. zulässige Lärmgrenzwert ist 60 dB(A) (Bekanntmachung der Lärmvorschrift für Luftfahrzeuge (LVL) vom 19. Aug. 04, NfL II 70/04) im Vergleich z.B. 82 dB(A) bei kolbenmotorgetriebenen Flugmodellen über 25 kg. Nach dem dort beschriebenen Lärmmessverfahren entsprechen diese Lärmgrenzwerte einem Lärmpegel über dem Referenz-Lärmmesspunkt in ca. 150 m Höhe bei voller Startleistung.

Der Landeanflug wird in der Regel ohnehin mit nahezu vollständig gedrosselter Leistung geflogen, so dass eher dem Abflug ein besonderes Augenmerk gilt. Hier ist die Abflugroute bzw. die Platzrunde so zu wählen, dass keine Ortschaften direkt überflogen werden. Ein durchschnittliches UL benötigt beim Start ca. 40 Sekunden um eine Höhe von 150 m über Grund zu erreichen. Er legt hierbei eine Strecke von ca. 1000 m zurück. Das heißt, dass in diesem direkten Bereich unterhalb des Flugzeuges unter ungünstigen Bedingungen eine Schall-Immission von ca. 60 dB(A) vorliegen würde.

Für Überlandflüge ist die Reiseflugmindesthöhe von 600 m über Grund ohnehin gesetzlich festgelegt, sodass hierbei Ultraleichtflugzeuge nicht mehr störend wahrgenommen werden.

Die nachfolgende Graphik zeigt einen Vergleich der Schallemissionen:



Selbstverständlich wird Fluglärm immer subjektiv wahrgenommen. Die Erfahrungen an Flugplätzen mit Mischflugbetrieb von kolbenmotorgetriebenen Flugzeugen zeigen jedoch, dass unter den Fluggeräuschen das der Ultraleichtflugzeuge am wenigsten störend wahrgenommen wird. Diese Erfahrung korreliert mit den Pegelwerten der Lärmschutzbestimmungen.

Das Gelände ist so gelegen, dass der Start- und Landevorgang in den nächstgelegenen, besiedelten Gebieten mit hoher Wahrscheinlichkeit auch bei ungünstigen Windverhältnissen lediglich in den Ortschaften Göbrichen, Eisingen oder Kieselbronn störend wahrgenommen werden könnte.

Die beigefügte Lärmbetrachtung zeigt, dass die Gemeinden durch Lärm sehr wenig beeinträchtigt werden.

Der An- und Abflug kann so gelegt werden, dass besiedeltes Gebiet nicht überflogen wird. Ob bei An- oder Abflug Lärmbelästigung für die Ortschaften entsteht, ist (wie bei jedem Flugbetrieb) weitgehend von einer vernünftigen Wahl der Flugroute abhängig.

10. Beurteilung in Bezug auf Naturschutzbelange

Soweit aus der Sicht des Unterzeichnenden beurteilbar, werden Naturschutzbelange nicht berührt. Die Umgebung des Geländes wird aufs intensivste landwirtschaftlich genutzt. Der An- und Abflug führt über landwirtschaftlich genutztes Gelände.

11. Verkehrsablenkung

Eine Verkehrsablenkung oder Verkehrsgefährdung bei UL-Flugbetrieb in dem beschriebenen Geländebereich mit der Platzrunde im Süden ist nicht zu erwarten.

12. Genehmigung

Im Falle einer Genehmigung empfehle ich, neben den üblichen Auflagen, die folgenden Auflagen festzuschreiben:

Die angrenzenden Ortschaften Göbrichen, Eisingen oder Kieselbronn sind im An- und Abflug zu umfliegen.

Es ist ein Windrichtungsanzeiger in der üblichen Beschaffenheit und Farbe (Windsack) aufzustellen.

14. Schlussbemerkung

Es bestehen keine Bedenken für einen sicheren Flugbetrieb mit Luftsportgeräten.

Jo Konrad

Anlagen
Kartenaufdruck Maßstab 1:25.000
Katasterauszug Maßstab 1:5000
Fotos



Ansicht nach Westen

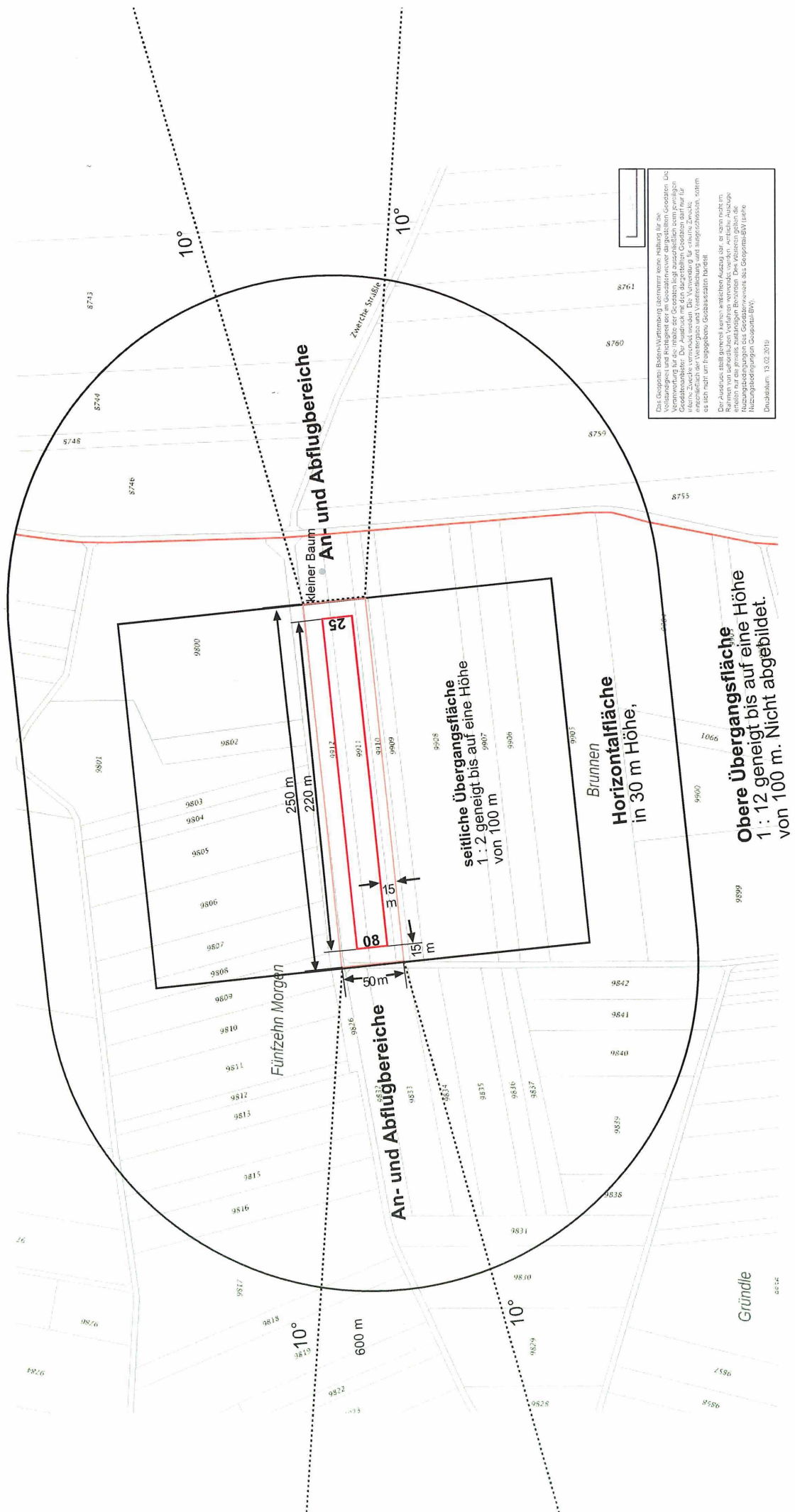


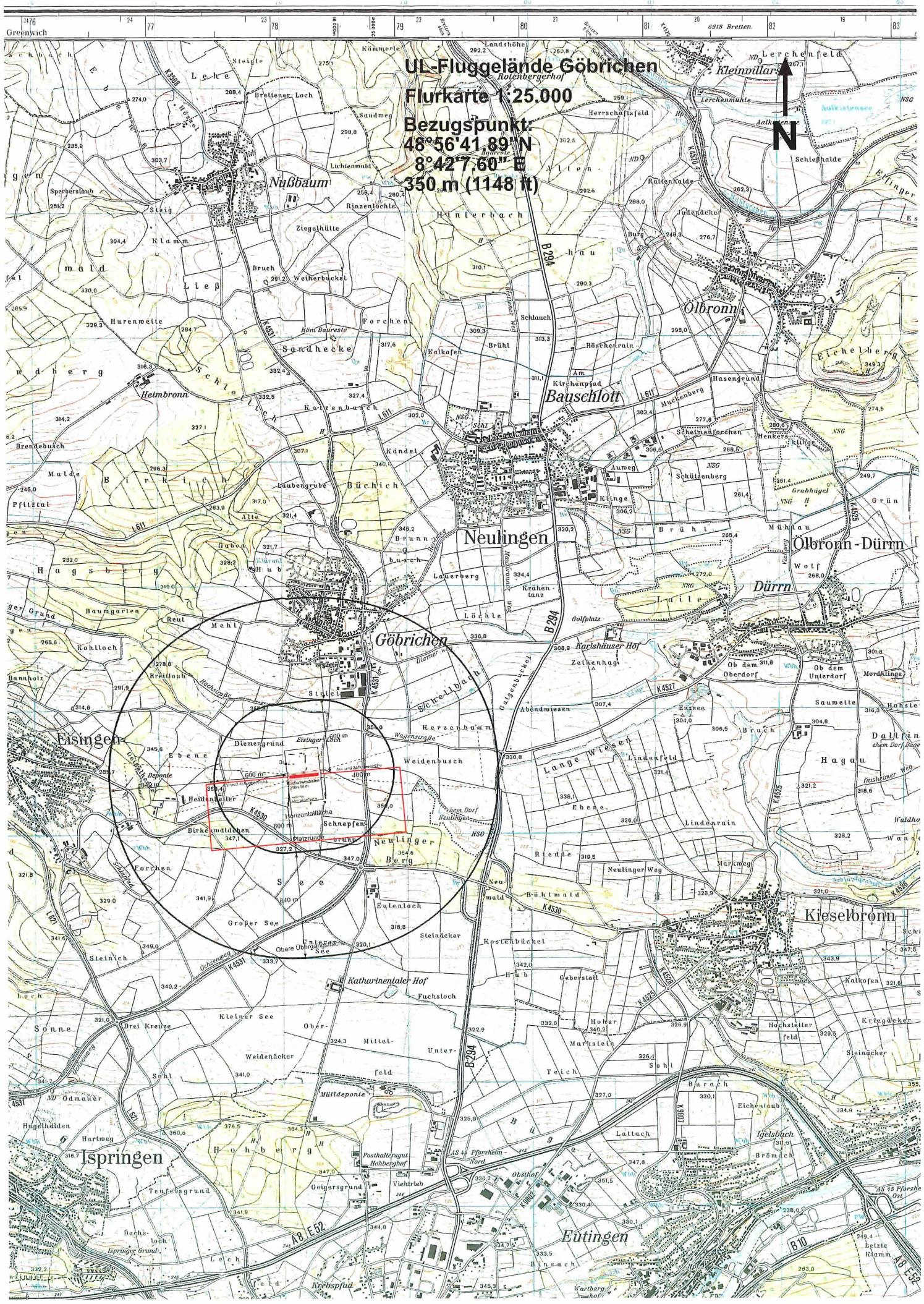
Ansicht nach Osten

Flurkarte 1:2.500

48°56'41.89"N

350 m (1148 ft)





UL-Fluggelände Göbrichen
Flurkarte 1:25.000
Bezugspunkt:
48°56'41.89"N
8°42'7.60"E
350.m (1148 ft)



Fluggelände

kein Überflug lärmempfindlicher Gebiete

