Allgemeine Informationen rund um den Flugbetrieb

Auf Wunsch der Gemeinde Hofkirchen verfassen wir folgende Informationen zum allgemeinen Flugbetrieb, mit der Absicht luftfahrtrechtliche Vorschriften klarer und für „Nicht Piloten/Laien“ nachvollziehbarer zu machen.
Ein paar Informationen haben wir bereits in einer Ausgabe der Gemeindezeitung Hofkirchen veröffentlicht. Hier noch einmal die wichtigsten Punkte zusammengefasst, sowie eine genauere Beschreibung im Anschluss über Ver- und Gebote in der Luftfahrt:

Der Gesetzgeber regelt für alle Flugplätze und Flughäfen in Österreich Rahmenbedingungen an die uns auch wir selbstverständlich halten. Speziell auf die Betriebszeiten möchten wir hier gerne näher eingehen. Der Gesetzgeber sieht vor, dass Flugzeuge von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang bei uns am Flugplatz starten und landen dürfen. Dies entspricht den eigentlichen Betriebszeiten unseres Flugplatzes. Als Entgegenkommen für die angrenzende Bevölkerung und als Ausdruck unseres Bestrebens für ein gutes Miteinander, haben wir bereits vor vielen Jahren die Betriebszeiten wie folgt freiwillig festgelegt:

- *Mo-Fr: 7 Uhr bis Sonnenuntergang*
- *Wochenende: Flugbetrieb erst ab 9 Uhr (Ausnahmen möglich)*
- *Sonn- und Feiertage: Kein Flugbetrieb zwischen 12 und 14 Uhr*
- *Ein großer Teil der Ausbildungsflüge wurde im Rahmen der Pilotenintensivkurse auf andere Flugplätze, z.B. nach Tschechien ausgelagert (Flugplatz Exkalibur -> ca. 1000 Flüge pro Jahr).*
- *Wir weisen Piloten stets darauf hin, dass das Überfliegen der Ortskerne von Hofkirchen, Niederneukirchen und St. Marien zu vermeiden ist.*

Weitere Informationen

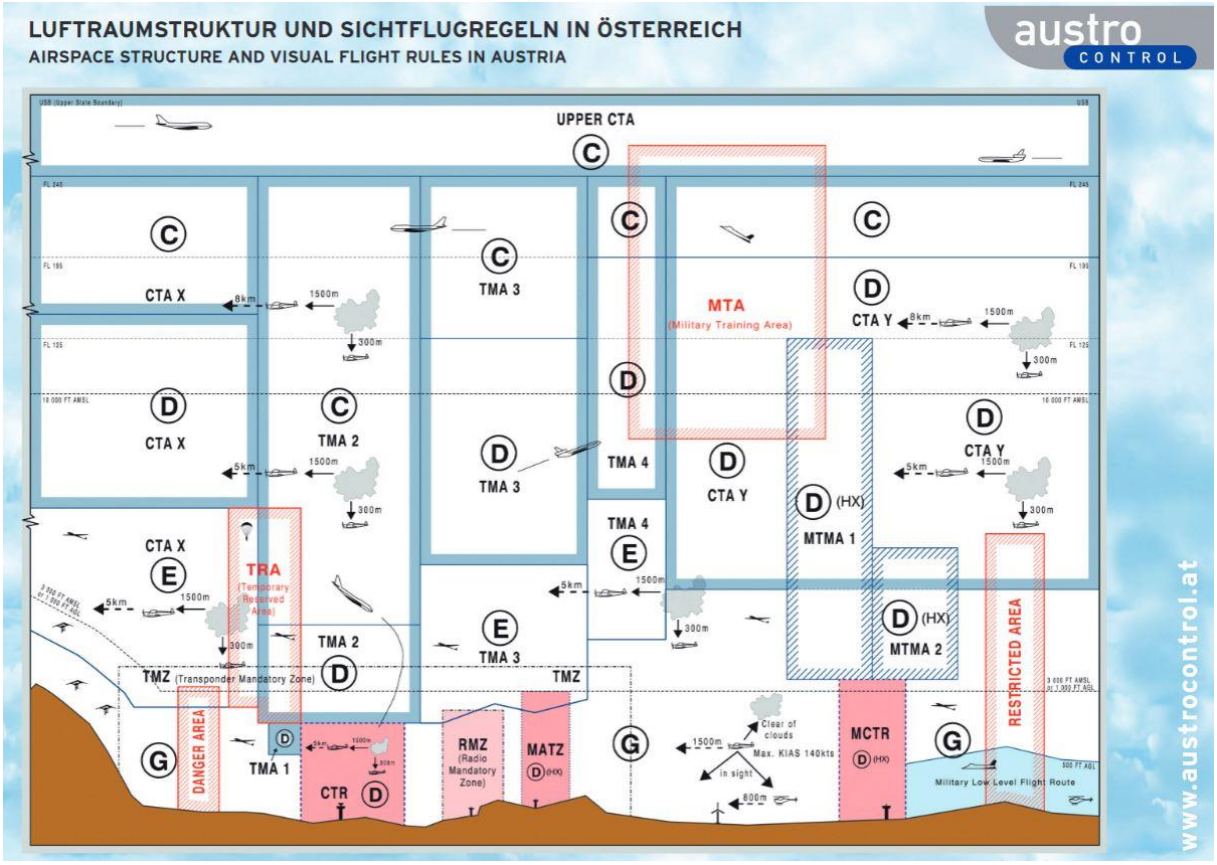
- *Unser Flugplatz ist Teil des österreichischen Verkehrsinfrastrukturnetzes von ca. 60 Flugplätzen.*
- *Der Flugplatz ist per behördlicher Genehmigung seit der Gründung auf 2000 kg Abfluggewicht zugelassen.*
- *Wir sind gesetzlich dazu verpflichtet alle Flugbewegungen aufzuzeichnen. Elektronische Einsicht über die jährlichen Flugbewegungen kann jederzeit online über Statistik Austria erfolgen.*
- *Ganz allgemein ist festzuhalten, dass es gesetzlich vorgeschriebene Mindestflughöhen gibt. Diese betragen über dicht besiedelten Ortschaften 300 Meter und über un- bzw. gering bebautem Gebiet 150 Meter. Hofkirchen, Niederneukirchen, Weichstetten und St. Marien zählen rechtlich gesehen zu den gering bebauten Gebieten. Die Verantwortung diese Mindesthöhe einzuhalten liegt ausschließlich bei den jeweiligen Piloten! Als Flugplatzbetreiber können wir nur zur strengen Einhaltung der Vorgaben mahnen.*
- *Unser Flugplatz grenzt direkt an den Sichtflugsektor Linz, in welchen viele Kleinflugzeuge ein- und ausfliegen müssen um in Hörsching zu landen oder zu starten. Auf diese Flugbewegungen und auf Flugzeuge auf der Durchreise haben wir keinerlei Einfluss.*
- *Unser Flugplatz wird hauptsächlich geschäftlich für Überstellungsflüge in und aus der Flugzeugwerft und für Werkstattflüge genutzt, sekundär für Reiseflüge und Hobbypiloten.*
- *HB schafft in Summe ca. 20 Arbeitsplätze, die Zusammenarbeit mit vielen Zulieferern und Wirtschaftspartnern noch nicht berücksichtigt.*

Grundsätzliche Infos zum Fliegen/ Flugbetrieb

In der Luftfahrt unterscheidet man grundsätzlich zwischen nicht-gewerblichem und gewerblichem Betrieb von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgeräten. Unser Flugplatz dient, abseits unseres ansässigen Wartungsbetriebs, in erster Linie dem nicht-gewerblichen Luftverkehr. Das bedeutet, dass Flüge meist zum privaten Zweck durchgeführt werden. (Gewerbliche Flüge werden z.B. von Fluglinien durchgeführt)

Abseits vom österreichischen Luftfahrtgesetz (LFG) wird die europäische Luftfahrt seit dem Jahr 2008 einheitlich geregelt. Grundlage dafür ist die sogenannte Grundverordnung der EU, die durch die europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) umgesetzt wird. Auch der nicht-gewerbliche Flugbetrieb in allen EU-Mitgliedsstaaten unterliegt dieser Gesetzesgrundlage und wird durch Verordnung zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb (AIROPS) ausgelegt. Das ist in etwa vergleichbar mit dem Kraftfahrgesetz, welches in Österreich den Betrieb von PKWs, LKWs, etc. regelt. Nähere Informationen zur EASA findet man unter easa.europa.eu.

Lufträume



Ähnlich wie es im Straßenverkehr die StVO (Straßenverkehrsordnung) gibt, die für alle Verkehrsteilnehmer als Grundlage für die Nutzung und Teilnahme am Straßenverkehr dient, haben wir in der Luftfahrt die Luftverkehrsregeln. Diese sind EU-weit durch die „Standardised European Rules of

the Air“, zu deutsch: „die europäischen Luftverkehrsregeln“, in allen EASA-Mitgliedsstaaten einheitlich geregelt.

Da der Flugverkehr aber im dreidimensionalen Raum, d.h. auch in verschiedenen Höhen stattfindet, gibt es zusätzlich zu Vorrang- und Überholregeln auch bestimmte Verfahren zum An- und Abflug von Flugplätzen sowie Verfahren, die für den Reiseflug einzuhalten sind.
Außerdem wird der Luftraum in sogenannte Luftraumklassen „A“ bis „F“ eingeteilt um einen sicheren Verkehrsablauf zu gewährleisten. Bei diesen Luftraumklassen unterscheidet man zwischen kontrollierten (A,B,C,D,E) und unkontrollierten Lufträumen (G,F). In Österreich finden die Luftraumklassen C, D, E und G Anwendung, wobei C & D nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle (Turm oder Radaranflugkontrolle) beflogen werden dürfen. Diese Luftraumklassen finden rund um die großen Verkehrsflughäfen (wie z.B. Linz) und im oberösterreichischen Zentralraum ab einer Flughöhe von ca. 2850 Meter ihre Anwendung. Außerhalb dieser Bereiche und in einer Flughöhe von 2890 Meter bis etwa 1370 Meter (oder 300m über dem Gelände, je nach dem was höher ist) findet man die Luftraumklasse E, welche zwar keine Freigabe durch die Flugsicherung erfordert, jedoch von Großluftfahrzeugen vermehrt während An- und Abflügen genutzt wird.
Dadurch kann es auch rund um unseren Flugplatz immer wieder zu kreuzenden Luftfahrzeugen kommen, die eigentlich den Flughafen Linz-Hörsching anfliegen oder knapp entlang an dessen Luftraum Richtung Westen oder Osten vorbeifliegen.
Unterhalb dieses Luftraumes ist dann die Luftraumklasse G, diese ist unkontrolliert und geht bis zum Erdboden. In dieser Klasse befindet sich auch unser Flugplatz.

Mindestflughöhen

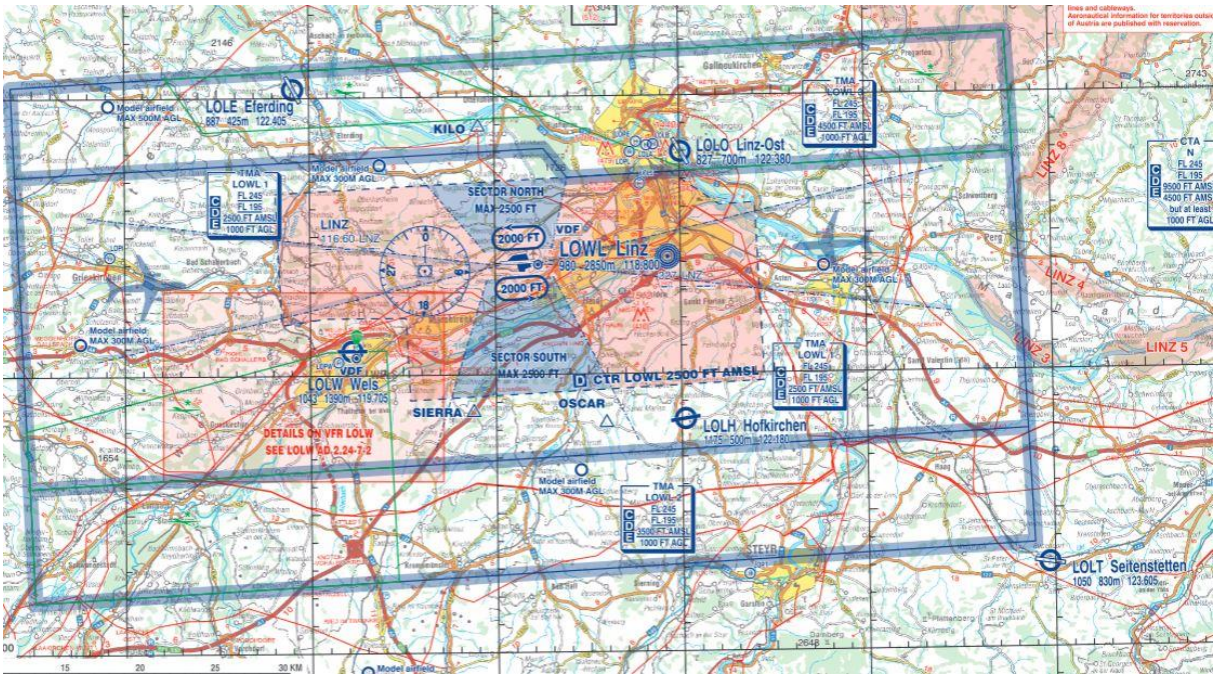
Die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestflughöhen sind in Österreich durch das von Austro Control GmbH veröffentliche Luftfahrthandbuch (AIP) im Teil ENR 1.2. geregelt.
Dieses besagt, dass ausgenommen für Start- und Landung (und diversen anderen Ausnahmen), über Städten und dicht besiedelten Gebieten eine Mindestflughöhe von 300m im Umkreis von 600m über dem höchsten Hindernis gilt. Für alle anderen Fälle gelten 150m im Umkreis von 150m über dem höchsten Hindernis. Die Definition von dicht besiedelten Gebieten ist in einer Konsumerhebung der Statistik Austria aus dem Jahr 2004/2005 als zusammenhängende Siedlungsgebiete mit einer Einwohneranzahl von mindestens 50.000 Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 500 Einwohner pro Quadratkilometer ausgewiesen. Daraus folgt, dass abgesehen von Städten in Österreich die meisten Bereiche in nicht-dicht besiedeltes Gebiet fallen.

Abseits der gesetzlichen Grundlagen kann im Allgemeinen aber gesagt werden, dass die Mehrheit der Piloten die 150m nicht ausreizt und eine Höhe von etwa 300m über Grund als Grundlage auch über unbebautem Gebiet heranzieht.

Gemäß §124, Abs.2, Z2, des österreichischen Luftfahrtgesetzes ist der verantwortliche Pilot für die Einhaltung der Mindestflughöhen während aller Flugphasen verantwortlich.

Wer kontrolliert die Einhaltung der Regeln beim Fliegen und wer ahndet Verstöße?

Für die Einhaltung der Regeln beim Fliegen ist, wie bereits bei den Mindestflughöhen, der verantwortliche Pilot zuständig. Ähnlich wie im Straßenverkehr handelt es sich bei Verstößen gegen Regeln der Luftfahrt zumeist um Verwaltungsübertretungen. Diese werden durch die Bezirksverwaltungsbehörden (Bezirkshauptmannschaften bzw. Magistrate) nach entsprechender Anzeige geahndet.
Die Flugverkehrskontrolle (Flugsicherung der Austro Control) zeigt im Regelfall Verstöße bei Luftraumverletzungen (zum Beispiel das Einfliegen in Luftraumklassen C & D ohne vorherige Freigabe) an. Aber auch Vorfälle, bei denen es zu einer erheblichen Gefährdung der Zivilluftfahrt kommt (zum Beispiel Beinahe-Kollisionen von Luftfahrzeugen, die unter der Kontrolle der Flugsicherung standen) können durch die Flugsicherung angezeigt werden.
Es ist jedoch nicht die Aufgabe der Flugsicherung Luftfahrzeuge im unkontrollierten Luftraum permanent auf deren Flughöhe zu überwachen, zumal die Übermittlung der Höhendaten ohne vorherige Kontaktaufnahme mit dem Luftfahrzeug nicht 100% auf Genauigkeit verifiziert werden kann.



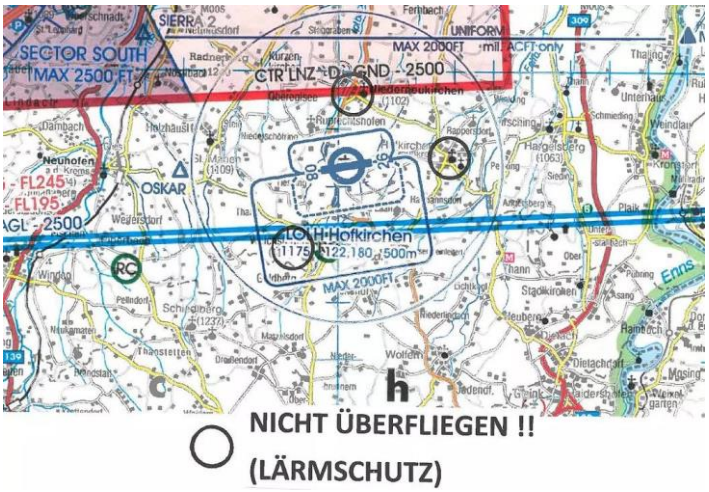
Daraus folgt, dass es außerhalb der oben beschriebenen Fälle einer entsprechenden Anzeige bei der Polizei bedarf. Kurz gesagt ist das ähnlich vergleichbar, als ob man beispielsweise einen Falschparker vor seiner Hauseinfahrt anzeigt. In weiterer Folge kann die Polizei zur Hilfestellung dann auch Daten bei der Flugsicherung in so einem Fall einfordern um weiter zu ermitteln. Je nach Schweregrad und wiederkehrender Anzahl von Verstößen durch einen Piloten kann dies auch ein entsprechendes lizenzrechtliches Ermittlungsverfahren der Luftfahrtbehörde nach sich ziehen.

Lärmschutz und Lärmzeugnisse

Beim Thema Lärmschutz muss man zwei Aspekte klar unterscheiden:
Einerseits, die Maßnahmen, die ein Pilot treffen muss, um möglichst lärmschonend zu fliegen, andererseits die allgemeine Lärmemission durch Luftfahrzeuge, die durch sogenannte Lärmzeugnisse geregelt ist.

- Alle Piloten sind grundsätzlich dazu angehalten, bebaute Gebiete, soweit im Sinne der Flugsicherheit möglich, zu umfliegen oder einen entsprechenden Abstand davon einzuhalten.

Auch bei Start und Landung sind die An- und Abflugwege so zu wählen, dass lärmreduziert auf die Reiseflughöhe entlang der beabsichtigten Route gestiegen bzw. gesunken wird.
Das wird Piloten bereits in der Ausbildung (Unterrichtsfach: Flugbetriebliche Verfahren), als auch bei den jährlichen Überprüfungsflügen nahegelegt, bzw. kontrolliert.



- Bei den Lärmzeugnissen handelt es sich um eine Bescheinigung über die Lautstärke des Luftfahrzeuges im Überflug, bzw. bei Start und Landung. Das kann man wieder mit dem Lärmmesswert in einem Zulassungsschein eines PKWs oder Motorrades vergleichen. Wie laut ein Flugzeug hier maximal sein darf ist sogar international von der ICAO (Internationale Organisation für Zivilluftfahrt mit Sitz in Montreal, Kanada) geregelt.
  Alle auf unserem Flugplatz startenden und landenden Luftfahrzeuge müssen durch ihre Verkehrszulassung auch ein gültiges Lärmzeugnis nach ICAO Annex 10 besitzen. Sichergestellt ist dies jedoch durch die österreichische Luftfahrtbehörde Austro Control GmbH, die für die Verkehrszulassung verantwortlich ist. So wie ein PKW jedes Jahr zur §57 Überprüfung nach KFG ein neues „Pickerl“ benötigt, wird jedes Luftfahrzeug jährlich einer Überprüfung unterzogen, bei der die Übereinstimmung mit dem Lärmzeugnis durch einen Lufttüchtigkeitsprüfer kontrolliert wird.

An-, Abflugverfahren & Platzrundenbetrieb

Flugzeuge, die auf unserem Flugplatz starten und landen, müssen über bestimmte Verfahren (Platzrundenverfahren) ihren Flugweg einteilen, bis sie aus dem Nahbereich unseres Flugplatzes ausgeflogen sind. Dieser Nahbereich wird auch als Platzrundenbereich bezeichnet.

Diese Vorgehensweise hat 2 Gründe:
Zum einen gilt es einen geregelten Verkehrsablauf sicherzustellen, damit es möglichst zu keiner Kollision in der Luft kommt. Andererseits sind diese Verfahren so angelegt, dass dabei möglichst wenig bebautes Gebiet überflogen wird.

Um das ein wenig zu veranschaulichen sieht man auf dem Bild den derzeitigen Platzrundenverlauf unseres Flugplatzes. Geflogen wird im Regelbetrieb die Platzrunde im Süden. Bei einem Start, der in Richtung Hofkirchen stattfindet, muss ein Luftfahrzeug in sicherer Höhe nach dem Abheben leicht Richtung rechts drehen um danach vor dem Wasserturm in Richtung Dietach zu fliegen. Somit wird ein Überflug des Ortes vermieden und das Luftfahrzeug verlässt dann den Platzrundenbereich über großteils landwirtschaftlich genutzten Flächen.
(Die gezeichneten Linien der Platzrunde stellen einen Anhaltsbereich dar.)
Sollte ein Flugzeug in die Gegenrichtung starten, d.h. Richtung St. Marien, so ist ebenfalls nach dem Start eine Richtungsänderung nach rechts durchzuführen, um die besiedelten Gebiete im unmittelbaren An-/Abflugsektor zu meiden. Vor dem Ort St. Marien dreht die Platzrunde in Richtung Süden, ebenfalls über wenig besiedeltem Gebiet.

Bei Anflügen gestaltet sich das Verfahren ähnlich, jedoch müssen die Endanflüge sicherheitsbedingt etwas früher in einem geraden Flugweg Richtung Landebahn enden. Je nach Art des Luftfahrzeuges kommt es dabei subjektiv zu weniger oder mehr Lärmempfindung.

Platzrunden werden außerdem vermehrt im Schulungsbetrieb zur Ausbildung geflogen, da Start und Landung die kritischen Flugphasen sind, die die Pilotenschüler am meisten üben. Bei Schulungsplatzrunden ist unsere Flugschule aber dazu angewiesen die notwendigen zeitlichen Einschränkungen vor allem am Wochenende einzuhalten und die Platzrunden im Süden unseres Flugplatzes dabei so zu variieren, dass es keine permanente Lärmkonzentration im Bereich von bebautem Gebiet gibt. In Folge dessen lagern wir auch den Großteil dieser Schulungen auf ein Trainingslager im Ausland aus, welches wir ein bis zwei Mal im Jahr veranstalten. Dies vermeidet in etwa mehr als 1000 Landungen auf unserem Flugplatz.

Kann unser Flugplatz Einfluss auf die im Anflug befindlichen Luftfahrzeuge nehmen, wie etwa eine Flugsicherungsstelle?

Kurz gesagt- nein, da wir keine Flugsicherungsstelle (wie z.B. die Austro Control in Linz) sind. Der Flugplatzbetriebsleiter hat keinen Radarschirm, der ihm die Positionen von Flugzeugen verrät, er gibt über Funk nur Informationen über die Landerichtung und, insofern es für ihn ersichtlich ist, Hinweise zur Einhaltung der geltenden Lärmschutzmaßnahmen.
Oftmals haben wir auch keinen Einfluss auf Flugverkehr über unserem Flugplatz der von oder nach Hörsching unterwegs ist. Diese Luftfahrzeuge, insofern sie oberhalb unserer Platzrundenhöhe fliegen, müssen sich nicht zwingend melden, da sie bereits mit der Linzer Flugsicherung in Kontakt stehen.

Rein informell kann man im Zweifelsfall über öffentlich verfügbare Dienste, wie zum Beispiel Flightradar24.com, ausfindig machen, woher ein Luftfahrzeug ursprünglich gekommen ist und hiermit weitere Nachforschungen anstellen. Ob man ein Luftfahrzeug auf diesem Dienst sieht ist aber davon abhängig, ob es einen modernen Transponder mit ADS-B Übermittlung besitzt, der in Europa in der Kleinluftfahrt aber nicht verpflichtend ist.

Warum hört man vor dem Start oftmals laute Motorgeräusche obwohl das Luftfahrzeug noch nicht startet?

Da der Antrieb ein sicherheitskritischer Teil eines Luftfahrzeuges ist, schreiben die meisten Hersteller in der sogenannten „Abflugcheckliste“ einen Motorcheck vor. Dabei wird der Motor auf eine bestimmte Drehzahl gebracht um die Zündanlage und den Propeller zu überprüfen. Dies erfolgt entweder am Rollhalt oder direkt auf der Startbahn und ist ein verpflichtendes Verfahren für den Piloten bevor er starten darf. Diese Überprüfungen dauern meist 30 Sekunden bis etwa 1 Minute.