

Resolution

als Stellungnahme im
Genehmigungsverfahren
für eine Luftfahrtveranstaltung

hier:
Airshow der Klassikwelt-Messe
03. - 06. Juni 2010

betreffend die Anträge der Anwohner
auf Hinzuziehung zum
Genehmigungsverfahren für eine
Luftfahrtveranstaltung
am Flughafen Friedrichshafen

Friedrichshafen - Löwental
30. April 2010

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Unterfliegung der Sicherheitsmindesthöhe.....	4
Überschreitung des gesundheitsrelevanten Dauerschallpegels von 62 dB(A) im Löwental	5
Bestandsschutz des Flughafens.....	6
unterhaltsame Zwischenbemerkung	7
Falscher Standort	8
Überlegungen zur Klassikwelt-Messe	9
Flughöhe bei Kunstflug	10
Bewertung des Veranstaltungslärms	10
Katastrophenrisiko	10
Flugunfälle im Zusammenhang mit Luftfahrtveranstaltungen für die Jahre 1999 - 2009	11
Statistische Auswertung der Ergebnisse	14
Fazit	15
Unterschriften der Antragsteller	16
(diese Seite 16 mit den Originalunterschriften gibt es nur in der Print-Version, die Dateiversion als PDF enthält aus Datenschutzgründen diese Seite nicht)	

Einleitung

Diese Resolution hat eine Vorgeschichte, die Teil dieser Resolution sein soll. Unsere Einwände, die sich gegen die Aero-Messe gerichtet haben, blieben grösstenteils unberücksichtigt.

Sämtliche Einwände richten wir nun auch gegen die Klassikwelt-Messe, denn die Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bleibt dieselbe.

Weiterhin haben sich neue Aspekte ergeben, die zu den bisherigen Einwänden hinzutreten.

Zudem ergeben sich für die Klassikwelt spezifische Einwände, die wir im folgenden auführen wollen.

Unterfliegung der Sicherheitsmindesthöhe

Die fortwährende Unterfliegung der Sicherheitsmindesthöhe von 300 m über Stadt- und Wohngebieten, wie sie in Friedrichshafen insbesondere an Luftfahrtveranstaltungen passiert, ist eine Tatsache, die die Annahme rechtfertigt, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gestört ist. Kein Unbeteiligter soll darüber hinaus zu einer für den Betroffenen nicht einschätzbaren, signifikanten Erhöhung des bereits bestehenden Katastrophenrisikos gezwungen werden können.

Das gesamte Stadtgebiet liegt unterhalb der 3 nautischen Meilen, die für die Luftfahrtveranstaltungen bereit gestellt werden müssen. Airshows sollen und dürfen aber nicht über Stadt- und Wohngebieten abgehalten werden.

Es kann darüber hinaus nicht mehr gewährleistet werden, dass über Stadt- und Wohngebieten die Sicherheitsmindesthöhe selbst ausserhalb von Start- und Landevorgängen eingehalten wird, solange die Mindesthöhe für Vorführungen über dem Flughafen auf 150 m herabgesetzt wird.

Dass Menschen an ihrem Wohnort mit Unterschreitungen der Sicherheitsmindesthöhe dauerhaft belastet sind, ist unzumutbar.

Überschreitung des gesundheitsrelevanten Dauerschallpegels von 62 dB(A) im Löwental

Die sichere und deutliche Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Grenze von 62 dB(A) in Stadt- und Wohngebieten westlich und östlich der Landebahn muss durch das Schulze-Lärmgutachten als Tatsache angesehen werden.

Unser Wunsch nach einer behördlich kontrollierten Messstelle im Nachgang der AERO-Messe wurde abschlägig beschieden.

Nun haben wir ab 1. April eine eigene Messstelle eingerichtet. Die Gesamtlärmbelastung, die im April an unserer Messstelle Löwental bei durchschnittlich 63,1 dB(A) lag, verbietet hinzutretende, erweiternde Genehmigungen für lärmintensive Veranstaltungen.

Die Messergebnisse und Auswertungen können jederzeit über Internet eingesehen werden auf der Seite des deutschen Fluglärmdienstes www.dfld.de, Region Friedrichshafen, Messstelle Löwental. Es steht ein Tages-Lärmgraph zur Verfügung, eine Tages- und eine Monatsauswertung unter verschiedenen Aspekten international anerkannter Berechnungsmethoden.

Wir möchten darauf hinweisen, dass hinzutretende, lärmintensive Veranstaltungen den Tatbestand der Körperverletzung erfüllen können. Sowohl kurzfristig als auch langfristig.

Ein solcher Tatbestand geht noch weit über eine Störung der öffentlichen Ordnung hinaus.

Für die Zukunft müssen die von Jansen, Scheuch und Griefhahn in der Fluglärm-Synopse 2004 festgelegten Grenzwerte, die sich nach dem heutigen Stand der Wissenschaft nicht mehr halten lassen, verworfen und durch neuere Erkenntnisse (wissenschaftliche, epidemiologische Studien z. B. von Prof. Greiser) ersetzt werden.

Bestandsschutz des Flughafens

Am 28. Februar 2010 haben 39 Anwohner des Flughafens eine Petition eingereicht, die die umfassende Klärung des Bestandsschutzes des Flughafens zum Thema hat.

Hierbei soll geklärt werden, ob das Genehmigungsdefizit, in dem sich der Flughafen seit Oktober 2007 befindet, hinzutretende Genehmigungen überhaupt noch zulässt.

Am 30.03.2010 erhielten wir die Bestätigung, dass diese Petition vom Landtag bearbeitet wird.

Bis zum Abschluss der Bearbeitung sollten den Anwohnern keine erweiternden Genehmigungen mehr zugemutet werden.

Die Petition wird geführt unter der Nr. 14/04474. Wir hoffen, dass Sie sich über Amtshilfe Zugang verschaffen können.

Im übrigen gelten die Einwände, die wir auch schon zur AERO-Messe vorgebracht haben.

Der Flughafen Friedrichshafen kann den Auflagen neuerer Gesetzeswerke nicht genügen. Dem soll nicht auch noch mit erweiternden Genehmigungen Vorschub geleistet werden.

Wir möchten anregen, eine bei der Konversion 1996 umgangene UVP sowohl für den Flughafen Friedrichshafen nachzuholen als auch für jede weitere Luftfahrtveranstaltung durchzuführen, sollten unsere Einwände nicht dazu führen, dass die Genehmigungen für Luftfahrtveranstaltungen in Friedrichshafen versagt bleiben.

unterhaltsame Zwischenbemerkung

Die von uns in ähnlicher, etwas abgeschwächerter Form gegen die AERO-Airshow vorgebrachten Einwände haben nicht zu einer Verhinderung der Genehmigung geführt.

Wir fragen uns, was passieren muss, dass eine Flugshow nicht genehmigt wird.

Zum "Tag gegen Lärm" am 28. April hatten wir eine Aktion geplant, bei der u. a. ein Heliumballon mit 80 cm Durchmesser an einem Halteseil bis auf 30 m aufsteigen sollte. Nach § 16 der Luft VO stünde dem nichts entgegen, würde der Aufstiegsort nicht innerhalb einer Bauschutzzone liegen, die durch den Flughafen verursacht ist. Hier wäre für den Aufstieg des Ballons auf eine Höhe zwischen 11 und 30 m eine Genehmigung notwendig gewesen, die 75 Euro gekostet hätte und 2 Gutachten, für jeweils 150 Euro (= Gesamtkosten für einen Ballonaufstieg in der Bauschutzzone: 375 Euro), wobei noch fraglich ist, ob für einen Latexballon eine Typzulassung als Fluggerät oder als Baukran genügt, oder ob eine Einzelabnahme des Fluggerätes erforderlich ist. Eine Aussenlandeurlaubnis ist bei Herabziehen des Latexballons hoffentlich auch in Zukunft nicht erforderlich.

Wenn wir nun vergleichen, was für die Genehmigung eines Latexballons, der nicht höher steigen sollte als 30 m, notwendig ist und wie leicht es ist, eine Genehmigung für eine lärmintensive und risikoreiche Airshow zu bekommen (Aero 2009: 300 Euro), fällt uns nur ein einziges Wort dazu ein:

absurd

Wir halten es für die Aufgabe des Regierungspräsidiums und nationaler Rechtsprechung, hier extreme Interessenkonflikte zwischen Anwohnern und Flugverkehr NICHT zuzulassen, wie sie sich bei der Unterfliegung der Sicherheitsmindesthöhe von 300 m über Stadt- und Wohngebieten und der alleinigen Bestimmung des Grundstücksbesitzers bei der Nutzung seines Luftraumes bis 30 m über seinem Grundstück (Baubeschränkungen für Bauwerke seien davon unberührt) ergeben.

Diese Interessenkonflikte zuzulassen und sie dann einseitig ausschliesslich zu Lasten der Bürger zu lösen - ohne einen angemessenen Entschädigungsausgleich oder eine kapitalunschädliche Wegzugsmöglichkeit einzuräumen - kann weder im Sinne der Luftverkehrsgesetze noch im Sinne des Grundgesetzes sein.

Das könnte umgangen werden, wenn Flughäfen nur in solchen Abständen zur vorhandenen Wohnbebauung zugelassen werden, wo die Bauverbote und Baubeschränkungen um den Flughafen nicht zur Bescheidung der Rechte von ansässigen Immobilienbesitzern führen. Die Luftverkehrsgesetze und -Ordnungen machen Sinn - wissentlich produzierte, vermeidbare Interessenkonflikte - die zudem ausschliesslich zu Lasten von Anwohnern und Bürgern ausgetragen werden - nicht.

Friedrichshafen ist für Luftfahrtveranstaltungen der falsche Standort

... und zwar so lange, bis der Lärm wieder so weit reduziert ist, dass er den äquivalenten Dauerschallpegel 62 dB(A) deutlich unterschritten wird, der Bestandsschutz nachgerüstet ist und Sicherheitsmindesthöhen geklärt sind und eingehalten werden können.

Weitere Belastungen können den Bürgern nicht mehr zugemutet werden. Es müssen kapitalunschädliche Wegzugsmöglichkeiten geschaffen werden, in der Form, dass wegzugswillige Anwohner in 1,5 km um den Flughafen den Wiederbeschaffungswert der Gebäudebrandversicherung plus Grundstück erhalten - ohne weitere Prüfung ihrer Belastung. Woher das Geld kommen soll, kann vom Regierungspräsidium organisiert werden, wir denken an eine Vorleistungspflicht des Landes.

Wer etwas zerstört, soll auch für den Schaden aufkommen.
Das entspricht auch dem Verursacherprinzip, das im Vertrag zur Arbeitsweise der Europäischen Union in Artikel 191 festgeschrieben ist:

Artikel 191 des AEU, Absatz 2

"(2) Die Umweltpolitik der Union zielt unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Regionen der Union auf ein hohes Schutzniveau ab. Sie beruht auf den Grundsätzen der Vorsorge und Vorbeugung, auf dem Grundsatz, Umweltbeeinträchtigungen mit Vorrang an ihrem Ursprung zu bekämpfen, sowie auf dem Verursacherprinzip."

Die Häuser können dann nach der Übernahme in Eigenregie der Lärmverursacher zu hermetisch schallabgedichteten Schlafbunkern umgebaut und an Beschäftigte der Luftfahrt und Messe vermietet werden. Eine Vermietung an Familien mit Kindern ist aber nicht zu empfehlen, wenn man die Pflicht zur umfassenden Aufklärung über Risiken und Nebenwirkungen übermäßiger Dauerlärmbelastung ernst nimmt.

Sollten die Lärmverursacher und -genehmiger diese Summen nicht aufbringen können oder wollen, sind zumindest weiterführende Genehmigungen zu versagen.

Im übrigen sollten aus Lärmschutz- und Unfallschutzgründen Luftfahrtveranstaltungen nur an Flughäfen zugelassen werden, an denen sich in 1,5 km um den Flughafen herum keine Wohngebäude befinden.

Überlegungen zur Klassikwelt-Messe

Die Geschichte der AERO-Messe hat gezeigt, dass die Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen, die zu einer Messe hinzutreten, ein Signal und Gewicht setzen auf Flugverkehr und Flugsport.

Die ursprünglich als Rennsport-Motor-Flugsport-Messe gegründete und geplante Veranstaltung ist heute eine reine Veranstaltung für Flugzeuge.

Die Klassikwelt wurde gegründet als Messe für Oldtimer auf der Strasse, zu Wasser und in der Luft. Da hier nun ebenfalls Luftfahrtveranstaltungen hinzutreten sollen, befürchten wir eine Gewichtung in Richtung Oldtimer-Flugzeuge, so dass die Klassikwelt in 3 - 5 Jahren nur noch alte Flugzeuge zeigen wird.

Da nun Friedrichshafens Stadt- und Wohngebiete unmittelbar am Flughafenzaun beginnen, befürchten wir hier noch eine zu allen Unzumutbarkeiten hinzutretende Belastung insofern, als dass die Klassikwelt-Messe sich zu einem Anziehungspunkt für alte Flugzeuge mit fragwürdiger Wartung und ohne Lärmzertifikate entwickelt.

Die Anfrage, dass mit der JU 52 (Baujahr 1930) sogar an den Messetagen täglich mehrmals Rundflüge stattfinden sollen, ist ein eindeutiger Hinweis, dass die Entwicklung in diese Richtung gehen soll.

Die Ju 52 sollte am Flughafen Friedrichshafen weder starten noch landen dürfen, da sie eine so geringe Steigrate hat, dass sie erst nach 2 km die Mindesthöhe von 150 m erreichen kann. Da sie auch extrem laut ist, stellt allein die Ju 52 für die Anwohner eine unzumutbare zusätzliche Belastung dar - vom Katastrophenrisiko eines so alten Luftgefährts noch einmal abgesehen.

Um zu verhindern, dass sich die Klassikwelt aufgrund der Gewichtung durch die Flugshow zu einer reinen Messe für alte Flugzeuge entwickelt, ist die Genehmigung für eine Luftfahrtveranstaltung zu versagen, so dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Autos, Booten und Flugzeugen beibehalten werden und der Thematik der Messe treu bleiben kann und die Klassikwelt nicht dem Beispiel der Aero/RMF folgt.

Das als weitere Luftfahrtveranstaltung geplante Do 27-er Treffen vom 13. - 15. 08 (Flugtag am 14.08.) bestätigt die Gewichtung, die auf Oldtimer-Flugzeuge am Flughafen Friedrichshafen gelegt werden soll

Flughöhe bei Kunstflug

Da nicht gewährleistet werden kann, dass die Sicherheitsmindesthöhe über Stadt- und Wohngebieten von 300 m eingehalten werden kann, und nicht nur bei Start und Landung sondern auch bei Kunstflügen unterschritten wird, da die Mindestflughöhe über dem Flughafen nur 150 m beträgt, ist die Genehmigung für Luftfahrtveranstaltungen, insbesondere Kunstflug, Formationsflug, Oldtimerflüge ohne Lärmzertifikat und/oder mit Typzulassung vor 1980 und ähnlich belastenden Luftfahrzeugen zu versagen.

Bewertung des Veranstaltungslärms.

Da die Messe gewerblich operiert, ist der Veranstaltungslärm als Gewerbelärm zu behandeln und entsprechend zu begrenzen.

Messungen sollten nachvollziehbar aufbereitet sein und kontinuierlich veröffentlicht werden.

Der Veröffentlichungsort ist den Antragstellern mitzuteilen.

Katastrophenrisiko

Das Unglück von Rammstein 1988 dauert noch immer an. 70 Tote sind 70 zuviel. Sehr viele der damals verletzten Personen, ca. 1000, leiden noch heute - nach über 20 Jahren - an den Folgen der Verbrennungen und an den Traumen durch den Verlust ihrer Angehörigen.

Bei der Genehmigung der Aero 2010 vom 15.03.2010 wurde als Begründung Zitat (Genehmigungsschreiben Aero 2010, Seite 29) "Abstürze im Zusammenhang mit Luftfahrtveranstaltungen sind extrem selten." aufgeführt. Wir würden gerne wissen auf welche konkreten Fakten das Regierungspräsidium Tübingen diese Behauptung stützt.

In dem zitierten Genehmigungsschreiben war es uns nicht möglich, einen Beleg für diese Aussage zu finden. Wir bitten hierzu um eine konkrete Aussage des Regierungspräsidiums Tübingen, ab wie viel Katastrophen im Zusammenhang mit Luftfahrtveranstaltungen nicht mehr von "extrem selten" gesprochen werden kann, um so die Anwohner über das tatsächliche Katastrophenrisiko aufzuklären..

Wir haben nun selbst recherchiert und sind zu folgenden Ergebnissen gekommen:
für die Anzahl genehmigter Flugshows haben wir die Internetseite <http://www.airventure.de/termine.htm> herangezogen und hier für die Jahre 2008 (34), 2009 (30) und 2010 (26) Flugveranstaltungen auf deutschem Boden gezählt.

Wir kommen hier auf eine durchschnittliche Zahl an Flugveranstaltungen in Deutschland von 30 pro Jahr (davon im Jahr 2010 DREI (3!) in Friedrichshafen)

Flugunfälle im Zusammenhang mit Luftfahrtveranstaltungen für die Jahre 1999 - 2009

Dem gegenüber setzen wir nun Flugunfälle, der letzten 10 Jahre, von 1999 bis 2009, die im Zusammenhang mit Luftfahrtveranstaltungen stehen.

Nachfolgend sind diese **10 Unfälle** in Deutschland ab dem Jahr 1999 in Zusammenhang mit Luftfahrtveranstaltungen bzw. Flugschauen aufgeführt und weitere 3, die als Übungsflüge für Flugschauen gelten dürfen. Wohlgemerkt alle weit nach dem schrecklichen Unglück von Rammstein und die Liste ist auch sicher nicht vollständig.

1.) 25. April 1999

eine aus der Schweiz kommende Maschine mit 4 Personen an Bord stürzt kurz **vor dem Flughafen Friedrichshafen im Anflug zur AERO-Messe** auf einen Acker. Alle 4 Insassen sterben.

http://www.bfu-web.de/cln_015/nn_223970/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/1999/Bericht_CX005-0.99,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Bericht_CX005-0.pdf

2.) 29. August 1999:

Im Rahmen eines Vorführungsflugs auf dem Flugplatz Cham-Janahof geriet eine CriCri in eine unkontrollierte Fluglage und stürzte auf das Flugplatzgelände. Der Pilot kam ums Leben.

http://www.bfu-web.de/cln_007/nn_223532/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/1999/Bericht_3X225-0.99,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Bericht_3X225-0.pdf

3) 12. Juni 2000:

Bei einer Luftfahrtveranstaltung in Chemnitz-Jahnsdorf startete eine Jakowlew Jak-52 zu einem Kunstflug mit einem Fluggast. Nach einer Rolle in geringer Höhe stürzte die Maschine ab. Der Pilot und ein Fluggast wurden tödlich verletzt

http://www.bfu-web.de/nn_223970/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2000/Bericht_CX004-0.00,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Bericht_CX004-0.pdf

4) 21. Juli 2000

Landau Ebenberg. Ein Segelflieger stürzt nach Abriss einer Tragfläche trudelnd unterhalb der Kunstflugbox ab.

http://www.bfu-web.de/cln_007/nn_223532/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2000/Bericht_3X160-0.00,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Bericht_3X160-0.pdf

5.) 11. August 2001:

Bei einem Vorführungsflug während einer Luftfahrtveranstaltung auf dem Flugplatz Michelstadt stürzte eine Fokker Dr.I (US-Nachbau von 1976) nach dem Auflösen eines Formationsfluges mit einem weiteren Doppeldecker im Kurvenflug ab, da ein Seitenleitwerk brach und die Maschine unkontrollierbar machte. Der Pilot wurde tödlich verletzt

http://www.bfu-web.de/nn_223970/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2001/Bericht_CX010-0.01,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Bericht_CX010-0.pdf

6.) 11.09.2005

Saal an der Saale: Kleinflugzeug stürzt bei Flugschau gefunden im Jahresbericht der BFU 2005, Flugzeuge bis 2 t, Seite 19 (Gesamtdokument Seite 55)

http://www.bfu-web.de/nn_223972/DE/Publikationen/Flugsicherheitsinformationen/Berichte/V166_20-20BFU_20Jahresbericht_202005,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/V166%20-%20BFU%20Jahresbericht%202005.pdf

7.) 16. September 2007:

Maschine bei Flugshow in Alkersleben 1,5 km nordöstlich des Flugplatzes abgestürzt.

http://www.bfu-web.de/cln_007/nn_223532/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2007/Bericht_07_3X159_Z226-Alkersleben,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Bericht_07_3X159_Z226-Alkersleben.pdf

8.) 26. April 2008:

Bei einem Fest auf dem Flugplatz Kindel bei Eisenach kam eine Maschine des Typs Z-37 mit der Kennung D-ESVU beim Start von der Piste ab, raste durch die Zuschauermenge und kam in einem Zuckerwatte-Verkaufswagen zum Stehen. Eine der zwei Verkäuferinnen und eine vierzehnjährige Besucherin wurden getötet, weitere Menschen und der Pilot wurden schwer verletzt.

http://www.bfu-web.de/cln_007/nn_223532/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2008/Bericht_08_3X023-LetZ37A-Eisenach-Kindel-Flugtag.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/Bericht_08_3X023-LetZ37A-Eisenach-Kindel-Flugtag.pdf

9.) 12. Juli 2009:

Bei einem Flugplatzfest in Großostheim (Deutschland/Landkreis Aschaffenburg) verlor ein 45-jähriger Pilot nach einem Looping mit einer Doppeldecker-Maschine immer mehr an Höhe und verfehlte nur knapp eine Gruppe Fahrradfahrer. Auf einer angrenzenden Zufahrtsstraße zum Flughafen rammte das Flugzeug mit dem Fahrwerk einen PKW mit drei Insassen, der daraufhin durch die Wucht des Aufpralls auf die Seite kippte. Das Flugzeug blieb wenige Meter weiter auf dem Dach liegen. Nur durch Glück überlebten alle beteiligten dieses Unglück. Alle weiteren Vorführungen wurden abgesagt.

<http://www.sueddeutsche.de/bayern/783/480265/text/>

10.) 23. August 2009

Baden-Württemberg Erpfental bei Ellwangen Vier Tote durch Unfall bei Flugschau in Baden-Württemberg, Kollision zweier Hubschrauber
Bulletin August 2009, Seite 3, näheres Seite 22

http://www.bfu-web.de/nn_223968/DE/Publikationen/Bulletins/2009/Bulletin2009-08.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/Bulletin2009-08.pdf

Weitere 3 Flugunfälle bei Übungsflügen zu Flugschauen

17. Juli 2001

nahe Thalfang beide Flugzeugführer tödlich verletzt im Rahmen einer Ausbildung im Kunstflug, Materialfehler der Tragflächen als Ursache

http://www.bfu-web.de/cln_007/nn_223532/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2001/Bericht_3X160-0.01.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/Bericht_3X160-0.pdf

29.10.2003

Im oberbayrischen Brannenburg bohrt sich ein ziviler Jet der Flying Bulls neben Häusern in die Erde

<http://www.news.at/articles/0344/15/67977/alphajet-absturz-leichen-piloten>

23. April 2005

Tödlicher Absturz bei Straelen im Rahmen eines Kunstfluges.

<http://www.bfu->

[web.de/nr_41544/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2005/Bericht_05_3X030_Siat223_Straelen,templateId=raw,property](http://www.bfu-web.de/nr_41544/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2005/Bericht_05_3X030_Siat223_Straelen,templateId=raw,property)

Statistische Auswertung der Ergebnisse

Bei angenommen 30 genehmigungspflichtigen Luftfahrtveranstaltungen in Deutschland pro Jahr und das auf 10 Jahre bezogen, entspricht dies einer Quote von 10 - 13 Unglücken auf 300 Luftfahrtveranstaltungen.

Das heißt, das Risiko einer Katastrophe in Friedrichshafen bei jeder durchgeführten Flugshow entspricht dem Verhältnis 1 : 23 (incl. Übungsflüge) - 30 (ohne Übungsflüge).

Da in Friedrichshafen nun offensichtlich 3 Luftfahrtveranstaltungen (und evtl.mehr) jährlich stattfinden sollen, bedeutet das für Friedrichshafen rein statistisch alle 8 - 10 Jahre eine Katastrophe im Zusammenhang mit Luftfahrtveranstaltungen.

Selbst wenn es doppelt oder 10 mal so viele Luftfahrveranstaltungen im Jahr geben sollte, so ist dies ein nicht hinnehmbares "extrem erhöhtes" Risiko, dem alle Anwohner zwangsweise ausgesetzt sind und das zu dem durch den "normalen" Flughafensbetrieb immer vorhandenen Katastrophenrisiko noch hinzutritt.

Wir verweisen ausdrücklich auf § 24 LuftVG, gemäß dem eine Genehmigung zu versagen ist, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Veranstaltung gefährdet werden kann. Eine nicht belegte Vermutung Zitat "Abstürze im Zusammenhang mit Luftfahrtveranstaltungen sind extrem selten." kann diesen Zusammenhang nicht als Begründung für eine Unbedenklichkeit dieser Veranstaltung geltend gemacht werden, zumal die aufgeführten Katastrophen hier einen anderen Schluss aufdrängen.

Hier liegt unserer Auffassung der Nachweis einer Unbedenklichkeit klar beim Ausrichter der Luftfahrtveranstaltung, es sollte auch in seinem Interesse liegen unnötige Risiken von den Anwohner fernzuhalten. Ein ausser Kontrolle geratenes Fluggerät wird sich leider auch nicht an die vorgesehene Kunstflugbox halten, und im Falle des Stadtflughafens Friedrichshafen wohl auch nicht in den nächsten Acker fallen, sondern je nach Flugrichtung und Geschwindigkeit möglicherweise in die umliegenden Häuser stürzen.

Fazit

Die bedenklich steigende Anzahl von Anträgen für Luftfahrtveranstaltungen am stadtangrenzenden Flughafen Friedrichshafen tritt zu einer beabsichtigten Verdreifachung der Passagierzahlen und dem Wunsch des Flughafens nach Nachtflug-Genehmigungen hinzu. Aus Sicht der unmittelbaren Anwohner ist das eine Form der schleichenden Enteignung und Lärmvertreibung, für die es bislang keinen juristischen Ausgleich gibt.

Sowohl die Luftfahrtveranstaltung zur Klassikwelt als auch die Verkaufsflüge mit der Ju 52 stellen für die Anwohner eine unzumutbare Mehrbelastung und ein nicht zu tolerierendes Katastrophenrisiko dar, das zu einer bereits höchst bedenklichen Lärm- und Risikobelastung hinzutritt.

Die Genehmigung ist zu versagen.

Anmerkung:

Eine eventuelle Anordnung zum Sofortvollzug darf nicht damit begründet werden, dass der Veranstalter im Vorfeld Leistungen erbracht hat. Sonst sind alle Anträge Makulatur, wenn man zum Zeitpunkt der Antragstellung bereits etwas investiert hat.