



UMBRUCH

Eine Chronik / 1989 bis 2007
Dr. Jochem Seifert / Horst Brändel

UMBRUCH

Ereignisse und Entwicklungen in den letzten Jahren des Luftsports der
DDR bis zur Vereinigung im Deutschen Aero Club

Dr. Jochem Seifert
Horst Brändel

IMPRESSUM

Die Autoren haben selbst unmittelbar an den hier geschilderten Prozessen teilgenommen und sie in verantwortlichen Positionen des Luftsports mit beeinflusst. Sie haben die Fakten anhand des umfangreichen Materials aus dem Archiv des Luftsport-Landesverbandes Brandenburg e.V. zusammengetragen und sich bemüht, mit ihren Erlebnissen und Erfahrungen eine lebendige, historisch nachvollziehbare Darstellung vorzulegen.

Horst Brändel hat Aufzeichnungen von Dr. Jochem Seifert aus dessen Nachlass verwendet, ergänzt und in die vorliegende Fassung gebracht.

Redaktion: Ingrid Fritz

INHALTSVERZEICHNIS

Erste deutsch-deutsche Begegnungen.....	6
Politische Ereignisse in den Zeiten der Wende.....	9
Flug- und Fallschirmsportverband der DDR.....	13
Von der GST über den BTSV zum FFSV	17
Ankunft im Deutschen Aero Club	25
Sicherung der Technik.....	34
NVA-Materialbestände für den Luftsport.....	37
Sieg über die Treuhand im zähen Kampf um die DDR-Flugzeuge.....	40
Kommunalisierung der Flugplätze.....	55
Jahre danach.....	68
Quellennachweis.....	70
Abbildungsverzeichnis.....	71
Abkürzungsverzeichnis	72

ERSTE DEUTSCH-DEUTSCHE BEGEGNUNGEN

Die Beziehungen zwischen Vertretern des Luftsports beider deutscher Staaten waren bis in die späten achtziger Jahre von einer Art Koexistenz gekennzeichnet. Der Luftsport der DDR war fest in das vormilitärische System der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) integriert, zu der der Deutsche Aero Club der BRD (DAeC) keine Beziehungen hatte. Direkte Begegnungen gab es aber schon damals in den Gremien der Federation Aeronautique Internationale (FAI), der internationalen Organisation des Luftsports, zwischen den jeweiligen Vertretern des Aeroclubs der DDR, der innerhalb

der GST für den Leistungssport und die internationalen Aufgaben tätig war, und des Aeroclubs Deutschland. In den gemeinsamen Gesprächen waren beide Seiten um einen vorwiegend sachlichen Ton bemüht. Die Kontroversen der großen Politik wurden möglichst nicht berührt.

Aus Anlass und im Interesse einer störungsfreien Weltmeisterschaft im Fallschirmsport 1964 in Leutkirch hatten sich der damalige Präsident des DAeC, Fürst Georg von Waldburg und Zeil, und der Präsident des Aeroclubs der DDR, Heinz Schubert, auf „politische Zurückhaltung“ geeinigt. Auch

die nachfolgenden Präsidenten, wie Georg Brütting oder Graf von Hardenberg, praktizierten mit ihren Funktionsträgern diesen Umgang. Ähnlich verliefen auch die Begegnungen der Sportmannschaften beim Aufeinandertreffen während internationaler Wettkämpfe und Meisterschaften. Hier gab es auch gelegentlich gegenseitige Unterstützung, wie bei der Europameisterschaft im Segelflug in Frankreich oder in anderen Situationen im Fallschirmsport und Motorkunstflug, eine Praxis, die für olympische Sportarten damals noch undenkbar war. Die Wahrnehmung

ERSTE DEUTSCH-DEUTSCHE BEGEGNUNGEN

der siebenjährigen Wahlfunktion von Horst Brändel (DDR) als Präsident und von Uwe Beckmann (BRD) als erster Vizepräsident der FAI-Fallschirmsportkommission erforderte zudem eine direkte Zusammenarbeit, die auch bei sehr strittigen sportpolitischen Fragen standhielt.

In einem politisch waghalsigen Balanceakt gelang bereits in den siebziger Jahren der Austausch von Sportmannschaften im Fallschirmsport. Unter der Flagge der SPD-Arbeiterjugend des Saarlandes erfolgte im jährlichen Wechsel Sportverkehr mit je einer Mannschaft des GST-Sportklubs Halle-Oppin und des Fallschirm-Sportzentrums Saarlouis. Die mehrfach vom bekannten Rekordflieger Hans-Werner Grosse (BRD) angebotenen Vortragsreihen zum Leistungssegelflug fanden dahingegen keine Zustimmung seitens der GST-Führung.

Die Flucht von DDR-Flugsportlern in die Bundesrepublik oder auch so genannte Grenzverletzungen westdeutscher Piloten sorgten zwar immer wieder für zunehmende Belastungen und Repressalien vonseiten der DDR, hatten aber kaum Auswirkungen auf das Verhältnis zueinander in den internationalen Sportgremien.

An der Schwelle der politischen Veränderungen in der DDR, die sich auch infolge der Umgestaltungen in der Sowjetunion vollzogen hatten, unterbreitete der Präsident des DAeC, Dr. Herbert Culmann, dem Generalsekretär des Aeroklubs der DDR, Horst Brändel, während der FAI-Generalkonferenz 1986 in Madrid den Vorschlag zum Austausch von Jugendgruppen in einzelnen Luftsportarten. Klare Antworten wurden von der DDR-Seite zunächst hinausgeschoben, aber die direkten Gespräche kamen mit der Zeit allmählich in Gang. Dr. Culmann

nutzte einen Messebesuch in Leipzig, um sie erneut anzukurbeln. Es kam zur Absprache, dass eine DDR-Vertretung die Internationale Luft- und Raumfahrttausstellung (ILA) im Frühjahr 1988 in Hannover besucht. Oberst Eberhard Köllner, damaliger Präsident des Aeroklubs der DDR, und Horst Brändel nahmen die Einladung wahr. Mit der Gegeneinladung besuchte eine Vertretung des DAeC mit Dr. Herbert Culmann, den Vizepräsidenten Theo Rack und Dr. Ulrich Käser sowie Alexander Heuser, dem neuen Generalsekretär, im Mai 1989 die DDR. Ohne jeden Vorhang zeigte ihnen Eberhard Köllner die GST-Zentren in Schönhagen und Halle-Oppin. Bei den im Besuchsprogramm eingebundenen Fahrten nach Potsdam und Berlin konnten die DAeC-Vertreter die damalige Stimmung der Bevölkerung hautnah erleben.

ERSTE DEUTSCH-DEUTSCHE BEGEGNUNGEN

Neben der Beratung und Abtastung möglicher Schritte in den Beziehungen war auch der bevorstehende 100. Jahrestag des ersten Menschenfluges von Otto Lilienthal in diesen Gesprächen ein herausragendes Thema. Die DAeC-Seite unterstützte das DDR-Vorhaben, 1991 in Berlin-Ost die jährlich stattfindende FAI-Generalkonferenz zu Ehren des Jahrestages auszurichten. Ein entsprechender Antrag war seitens der FAI bereits bestätigt worden. Unter dem Eindruck der Massenfluchten von DDR-Bürgern über Ungarn und Tschechien in die BRD, den Montags-Demonstrationen in Leipzig und der zunehmenden inneren Zerrüttung der DDR befürchtete die damalige Führung des Aeroklubs, dass ein Otto-Lilienthal-Fest mit internationalen Gästen der FAI zur Farce hätte werden können. Auch hier half der bereits gute Draht nach Frankfurt-Niederrad, dem Sitz des DAeC, und



01. Segelflugzeuge vor der Halle in Schönhagen.

Dr. Culmann bot fernschriftlich an, dass der DAeC die FAI-Generalkonferenz als Veranstalter übernimmt.

Von welcher Brisanz das Handeln seitens der DDR-Vertreter damals war, zeigte sich auch daran, dass die Absage einer derartigen internationalen Veranstaltung eigentlich nur mit Genehmigung der Sicherheitsabteilung im ZK der SED hätte erfolgen dürfen. Zum Glück für die Veranstalter lagen aber die Brennpunkte der SED-Führung in dieser Zeit für die DDR ganz woanders, sie kämpfte um das pure Überleben.

i In diesem Zusammenhang sei hier ein kurzer Hinweis auf die damaligen politischen Verhältnisse - ohne Anspruch auf Vollständigkeit und politische Ausgewogenheit - gestattet, unter denen sich das Ganze vollzog.

POLITISCHE EREIGNISSE IN ZEITEN DER WENDE

Infolge der politischen Veränderungen in der UdSSR drängen auch in der DDR immer mehr Bürger auf Reformen. In diesem Zusammenhang wird die Unzufriedenheit über die fehlende Reisefreiheit immer offener zum Ausdruck gebracht. In Presse, Rundfunk und Fernsehen der DDR wird verschwiegen, was im Lande wirklich geschieht. Aber die Sender der Bundesrepublik berichten ausführlich über die zunehmenden Proteste der DDR-Bürger und die vielen Menschen, die in einer Flucht „nach dem Westen“ den einzigen Ausweg sehen.

9

Erste Löcher im „Eisernen Vorhang“

gab es schon Anfang Mai 1989, als ungarische Grenzsoldaten den Grenzzaun zu Österreich abbauten. Im Laufe des Sommers verließen Hunderte DDR-Bürger über Ungarn und Österreich die DDR. Im September besetzen DDR-Bürger die Botschaft der BRD in Prag und erzwingen dort ihre Ausreise.

Die schon seit einigen Jahren stattfindenden Friedensgebete in der Leipziger Nikolaikirche enden am 2. September 1989 erstmalig mit einer Demonstration der Teilnehmer durch die Stadt Leipzig. Das ist der Auftakt

für die wöchentlichen legendären Montagsdemonstrationen, an die sich immer mehr Bürger anschließen. Am 9. Oktober erreichen die Proteste ihren ersten Höhepunkt: Ungefähr Siebzigtausend Menschen demonstrieren in Leipzig für Reformen in der DDR und riskieren dabei Kopf und Krone. Die im Zusammenhang mit den Feierlichkeiten zum 40. Jahrestag der DDR in Berlin und anderen Städten aufgetretenen Proteste oppositioneller Gruppen waren noch gewaltsam von Staatssicherheit und Polizei aufgelöst worden.

POLITISCHE EREIGNISSE IN ZEITEN DER WENDE

Zum großen Glück für alle Beteiligten geht der Massenprotest in Leipzig in eine friedliche Revolution über und es kommt im weiteren Verlauf weder vonseiten der Demonstranten, noch der Polizei und Staatssicherheit zu handgreiflichen Auseinandersetzungen oder gar zum Gebrauch von Waffen. Auch die in der DDR stationierten sowjetischen Streitkräfte bleiben in Ruhestellung. Das blutige Ende der Demonstrationen auf dem Platz des himmlischen Friedens in Peking am 20. Mai 1989 hat im Gedächtnis tiefe Spuren hinterlassen. Auch zunehmend mehr Partei- und Staatsfunktionäre der unterschiedlichsten Ebenen können die Unzufriedenheit in der Bevölkerung inzwischen nachvollziehen und sind in Leipzig an einer einvernehmlichen Lösung interessiert, auch weil das Ausmaß einer gewaltsamen Auseinandersetzung kaum noch zu überblicken ist. Kirchliche Kräfte, Ver-

treter der Oppositionsbewegung und Kultur- und Geistesschaffende, die hohes Ansehen in der Bevölkerung genießen, setzen sich mit politisch führenden Vertretern der Messestadt Leipzig an einen Tisch und wirken darauf ein, dass die immer stärker werdenden Proteste der Bevölkerung auch weiterhin nicht eskalieren.

Am 18. Oktober tritt Erich Honecker von seiner Funktion als Vorsitzender des Politbüros beim Zentralkomitee der SED zurück, und das führende Gremium der SED formiert sich neu. Egon Krenz tritt die Nachfolge von Erich Honecker als SED-Chef an, zeigt aber schon bei seiner ersten öffentlichen Erklärung am Abend im Fernsehen wenig Gespür für die Erwartungen der Bevölkerung.

Noch wagt keiner der Demonstranten an Möglichkeiten für eine Vereinigung

beider deutscher Staaten zu denken. Ihr Leitspruch heißt: „Wir sind das Volk“. Gefordert werden tief greifende Veränderungen innerhalb der DDR. Da der Protest weiterhin zwar zugelassen wird, aber sich hinsichtlich der Forderungen nichts bewegt, kommt es am 4. November 1989 auf dem Berliner Alexanderplatz zu einer gewaltigen Massendemonstration von Hunderttausenden von Bürgern aus allen Bezirken der DDR, die im DDR-Fernsehen vollständig übertragen wird und auf der sich Kunst- und Kulturschaffende, Schriftsteller, aber auch Funktionäre der SED und der ehemalige 1. Stellvertretende Chef der Staatssicherheit der DDR, Markus Wolf, zu Wort melden. Der Beifall für ihre Reden fällt nicht immer nur wohlwollend aus. Inhalt der vielfältigen und einfallsreichen Losungen, Karikaturen und Sprechchöre der Demonstranten sind vor allem Forderungen nach

POLITISCHE EREIGNISSE IN ZEITEN DER WENDE

mehr Mitspracherecht in der DDR, Freiheit für politisch Andersdenkende und Reisefreiheit. Es ist immer noch ein deutliches Bekenntnis zur sozialistischen DDR, in der aber grundlegende Veränderungen gefordert werden. Am 7. November tritt die gesamte Regierung der DDR zurück. Ein neues Reisegesetz wird vorgelegt und muss überarbeitet werden, weil die 1. Fassung nicht angenommen wird. Es folgt die bedeutungsvolle Pressekonferenz am 9. November 1989 in Berlin. Auf die Frage nach dem Inhalt des neuen Gesetzes antwortet Günter Schabowski, Mitglied des Politbüros des ZK der SED, kurz vor 19 Uhr mit dem Blick auf den veränderten Entwurf mit dem bedeutungsvollen Satz: „Privatreisen nach dem Ausland können ohne Vorliegen von Voraussetzungen beantragt werden.“ Ein Raunen geht durch die Reihen. Dann fragt ein Journalist, ab wann denn diese Regelung gelte.

Schabowski überfliegt noch einmal den Text und antwortet: „ Ab sofort!“

Noch am selben Abend bricht auf Berlins Straßen ein wahrer Sturm los, bedeutet doch die Aussage Schabowskis, dass die DDR die Grenzen zur Bundesrepublik Deutschland und zu Westberlin öffnen wird und damit alle Bürger der DDR auch ins westliche Ausland reisen dürfen.

Tausende Ostberliner stürmen zu den Grenzübergängen an der Mauer. Ohne direkte Anweisungen und Befehle werden noch in der Nacht die Übergänge geöffnet und die Leute drängen an den verdutzten Grenzposten der DDR vorbei in den Westteil Berlins. Viele feiern ein Wiedersehen mit Verwandten und Bekannten. Ähnlich sieht es an den Grenzübergängen zur Bundesrepublik Deutschland aus. Die meisten DDR-Bürger kehren rechtzeitig nach Hause zurück, um

am anderen Morgen wieder zur Arbeit, in die Schule oder zum Studium zu gehen.

Am 13. November wird Hans Modrow von den Abgeordneten der Volkskammer mit der Bildung einer neuen Regierung beauftragt. Der ehemalige Bezirkschef der SED von Dresden, der sich schon früher mit Honecker angelegt hatte, galt als Hoffnungsträger, weil er den geforderten Reformen aufgeschlossen gegenüberstand und von keinerlei Machtdünkel geprägt war.

Am 20. November tauchen bei den Montagsdemonstrationen, die sich inzwischen längst auch auf andere Orte der DDR ausgedehnt haben, erstmals Plakate mit dem Schriftzug „Deutschland einig Vaterland“ und „Wir sind ein Volk“ auf.

Erst am 3. Dezember treten das ZK der SED und mit ihm das Politbüro

POLITISCHE EREIGNISSE IN ZEITEN DER WENDE

endgültig zurück. Viel zu lange hatte es gedauert, ehe dort begriffen wurde, dass man von der Geschichte längst überrollt worden war und auch die Mehrheit der SED-Mitglieder nicht mehr hinter diesen Gremien stand.

Am 7. Dezember beginnen in Ostberlin die ersten Gespräche am „Runden Tisch“ zwischen Regierung und verschiedenen Oppositionsgruppen, nachdem diese in Leipzig und anderswo bereits im vollen Gange sind.

Am 22. Dezember wird auch das Brandenburger Tor unter dem Jubel von Hunderttausenden nach 22 Jahren wieder geöffnet.

Es folgt die Verabschiedung des Reisegesetzes, das allen Bürgern der DDR endlich die Freiheit gibt, jederzeit das Land verlassen und auch wieder zurückkehren zu können. Nach Konsultationen von Hans Modrow mit der Führung der UdSSR bekennt sich mit ihm die Regierung der DDR am

1. Februar zur Schaffung eines gemeinsamen deutschen Staates auf dem Wege einer Konföderation.

Die Wahl zur Volkskammer am 18. März 1990 endet mit dem klaren Sieg der Befürworter einer noch zügigeren Vereinigung beider deutscher Staaten. Als Voraussetzung dazu wird am 1. Juli 1990 die Währungsunion besiegelt.

Am 23. August 1990 beschließt die Volkskammer der DDR den Beitritt zur Bundesrepublik Deutschland zum 3. Oktober 1990. Damit hat die staatliche Teilung Deutschlands zwar ein Ende, aber die wirkliche Vereinigung wird noch lange dauern.

i Wie kompliziert sich dieser Prozess ganz praktisch noch gestalten wird, zeigt sich auch bei der weiteren Zusammenführung des Luftsports der ehemaligen DDR mit dem der BRD.

FLUG- UND FALLSCHIRMSPORTVERBAND DER DDR (FFSV)

Die 1952 zur Ausübung technischer Sportarten wie Flug- und Fallschirmsport, Motor-, Nachrichten-, Schieß-, See- und Tauchsport sowie Modellsport in der DDR gegründete Gesellschaft für Sport und Technik war mit ihrer Unterstellung unter die Führung der Nationalen Volksarmee (NVA) von vornherein und in immer stärkerem Umfang an die vormilitärische Ausbildung der Jugendlichen geknüpft. Damit unterschied sich die GST gravierend von der Entwicklung anderer Sportarten in der DDR. Die Sportausübung wurde teilweise eingeschränkt, indem nicht nur sportliche, sondern

auch politische Aspekte bei der Auswahl der Ausbilder und Trainer und später auch der einfachen Mitglieder, die Sport treiben wollten, eine große Rolle spielten. Sie erfuhr durch die 1962 eingeführte Zuverlässigkeitsüberprüfung der Luftsportler im Sinne der SED-Führung eine tiefe Dramatik. Die radikale Einengung der Lufträume für den Luftsport und die Schließung grenznaher Flugplätze ab 1979 führten zu immer weniger Bewegungsspielraum. Viele Flugplätze durften von den Familienangehörigen und Freunden der Sportler nicht mehr betreten werden, wenn diese nicht selbst

aktiv in der GST waren. Andererseits entwickelten sich auch unter diesen Bedingungen eine hohe Qualität des Trainings und die Bereitschaft der Sportler zu immensen Anstrengungen für hohe sportliche Leistungen, die sich sowohl im nationalen Wettkampf-Geschehen, als auch bei der Beteiligung am internationalen Sport zeigten. Im Segelflug, Modellflug, Fallschirmsport, Motorkunst- und Präzisionsflug wurden zahlreiche Welt- und Europameistertitel errungen. Im Motorkunstflug gelang es sogar, zeitweilig die Weltspitze mitzubestimmen und im Fallschirmsport konnte die

FLUG- UND FALLSCHIRMSPORTVERBAND DER DDR (FFSV)

Leistungsentwicklung wie in olympischen Spitzenverbänden organisiert werden - eine jahrelange Dominanz unter den führenden Nationen war das Ergebnis.

In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre erhöhte sich mit der wachsenden Unruhe im Volk der DDR auch der Druck der Mitglieder an der Basis der GST, besonders an den Flugplätzen. Sie forderten die Einstellung der militärischen Arbeitsweise der GST. Es mussten Öffnungen geschaffen werden, und so kam es 1987 zur Bildung von Sportverbänden der GST, die sich mehr auf ihren Sport konzentrieren konnten. Im Luftsport war es der Flug- und Fallschirmsportverband der DDR (FFSV). Als Präsident des FFSV fungierte das Kosmonautendouble Oberst Eberhard Köllner und als Generalsekretär Horst Brändel. Oberst Köllner war gleichzeitig Stellvertreter

des Vorsitzenden für Flug- und Fallschirmsprungausbildung im Zentralvorstand der GST. Die Modellflieger waren eigenständig im Modellsportverband organisiert.

Es kam zu einem gewissen Aufschwung, der natürlich nur innerhalb der immer noch äußerst strengen Rahmenbedingungen der DDR gestaltbar war. Aber die bis dahin strikt ausgegrenzten Drachenflieger konnten bereits von ihren geheimen Übungshängen aus Polen und Tschechien zurückkehren und wurden mit in den Verband eingegliedert.

Die Mitgliedschaft in der FAI wurde unter dem Namen „Aeroklub der DDR“ weitergeführt. Ausgehend von den Entwicklungen in der DDR wurde durch Vertreter des FFSV und des Deutschen Aero Club am 6. Dezember 1989 auf der Wasserkuppe (BRD) eine konsultative Beratung

durchgeführt. Der FFSV war durch Eberhard Köllner und Horst Brändel und der DAeC durch Vizepräsident Theo Rack, Generalsekretär Alexander Heuser und dessen Stellvertreter Lucian Linke vertreten. In dieser Runde kannte man sich schon ganz gut, und im Gegensatz zu vielen anderen Sportarten, wo noch alte Kämpfe ausgefochten wurden, kam es hier schon zu handfesten Vereinbarungen.

FLUG- UND FALLSCHIRMSPORTVERBAND DER DDR (FFSV)

So wurde festgelegt:

- jährliche Gespräche auf der Ebene der Präsidenten beider Sportverbände durchzuführen
- sportlich-inhaltliche Abstimmungen des Sportverkehrs durch die Fachkommissionen durchzuführen
- den Sportverkehr in direkter Verbindung mit den in der DDR zu bildenden Landesverbänden des FFSV und deren Klubs zu organisieren
- dass die Generalsekretäre beider Luftsportverbände bis Ende Februar 1990 die rechtlichen Voraussetzungen und Bedingungen für den bilateralen Sportverkehr abzustimmen und zu regeln haben
- den Sportverkehr nach den Bestimmungen der FAI durchzuführen

Gleichzeitig wurde vereinbart, am 17. März 1990 auf der Wasserkuppe ein deutsch-deutsches Segelflug-Symposium zu veranstalten.

Segelflieger

Das Treffen der Segelflieger an ihrem Berg in der Rhön hatte mehr als die Tagesordnung zum Inhalt - es gab einen starken Impuls für die Zusammengehörigkeit und die gemeinsame Zukunft. Zum Treffen waren Theo

Rack, immer mehr „der Macher“ der Entwicklungen, und die Mitglieder des Präsidiums des FFSV, Vertreter der beiden Segelflugkommissionen, Landesreferenten und der Leiter der Segelflugschule Oerlinghausen erschienen. Hauptthemen bildeten der Austausch von Segelfliegern in Ferienlehrgängen der Vereine, die Anerkennung von Lizenzen, Versicherungsfragen und die Möglichkeiten eines gesamtdeutschen Streckenflug-Wettbewerbs. Es wurde gemeinsam gefordert, so schnell als möglich die so genannte „Identifikationszone“ über dem Grenzsperrstreifen zwischen den deutschen Staaten (ADIZ) für den Luftsport zu öffnen. Der Leiter der Segelflugschule Oerlinghausen bot an, für etwa 15 bis 20 DDR-Segelflugfunktionäre einen Informationslehrgang zu organisieren, der dann auch sehr gut vorbereitet stattfand.

FLUG- UND FALLSCHIRMSPORTVERBAND DER DDR (FFSV)

Hängegleiter

Bereits vom 2. bis 4. März 1990 hatte der Vorsitzende des Deutschen Hängegleiterverbandes der BRD, Peter Janssen, mit dem Generalsekretär des FFSV in Berlin analoge Besprechungen zum gemeinsamen Sportbetrieb der Drachenflieger geführt. Auf Druck der Drachenflieger kam es dann auch schnell zum gemeinsamen Anfliegen in Laucha (DDR). Bis spät in die Nacht wurden dort hitzige Diskussionen zum weiteren Lauf der Entwicklungen geführt, nicht alle entsprachen dabei auch der Denkweise der DAeC-Führung mit ihren zementierten Strukturvorstellungen.

Ultraleichtflug

Für den im Ultraleichtfluggeschehen noch sehr unerfahrenen FFSV war es schwer, sich in den Organisations- und Strukturfragen zurechtzufinden. Es gab zunächst Beratungen mit Ver-



02. Zlin 42/43. Von der Z-42 gab es 55 Stück und von der Z-43 sieben.

tretern des Deutschen Ultraleichtflugverbandes und dann Gespräche mit Walter Barth, dem Vorsitzenden der DAeC-Sportkommission. Die Inhalte konnten nicht widersprüchlicher sein.

Fallschirmsport und Motorflug

Auch die Kommissionen Fallschirmsport und Motorflug trafen sich im Frühjahr 1990, um über gemeinsame Aktivitäten zu beraten. Beim Motorflug hatte sich die DDR-Seite für die Ausrichtung der Europameisterschaft im Präzisionsflug 1991 beworben. Auf DAeC-Seite gab es dafür damals noch wenig

FLUG- UND FALLSCHIRMSPORTVERBAND DER DDR (FFSV)

Interesse, da diese Wettkampftart in der BRD nur eine geringe Resonanz besaß. Mit Begeisterung wurde die Einladung ostdeutscher Motorflieger zum traditionsreichen „Deutschlandflug“ entgegen genommen.

Im Fallschirmsport ging es bei den Gesprächen vor allem um die schwierigen Fragen der weiteren Existenz der Leistungssportzentren der GST in Halle-Oppin und des Sportclubs Dynamo in Eilenburg. Konnte ein derartiges Leistungssystem, ähnlich der Formen in den olympischen Sportarten, mit der hohen Kosten- und Personalintensität überhaupt weitergeführt werden? Sollte die Nachwuchsgewinnung über die Kinder- und Jugendsportschulen erhalten bleiben? Diese und viele andere Fragen blieben bei der deutsch-deutschen Beratung in Halle-Oppin sprichwörtlich noch im Raum stehen.

Modellsport

Dem bis dahin in der GST noch eigenständigen Modellsportverband der DDR wurde empfohlen, ebenfalls mit der Modellflugkommission des DAeC Kontakt zu suchen, was später auch erfolgte. Auch hier gab es zunächst Irritationen, da zuerst Gespräche mit Vertretern des Deutschen Modellfliegerverbandes, der außerhalb des DAeC agierte, geführt worden waren.

VON DER GST ÜBER DEN BTSV ZUM FFSV

Die Zeit grundlegender Änderungen begann. Unter dem Eindruck der Wirren der Zeit und dem Druck der Mitglieder trafen sich fast täglich die Generalsekretäre der einzelnen GST-Sportarten in Neuenhagen bei Berlin, dem Sitz des Zentralvorstandes der GST, um das notwendige Handeln zu beraten und zu sichern, was vermeintlich für die weitere Existenz ihrer

Sportarten zu retten war. Es war eine eigenartige Stimmung bei diesen damals noch konspirativen Treffen. Alle spürten förmlich den Anbruch einer neuen Zeit. Andererseits richtete sich die Bewegung zunehmend auch gegen bisherige militärische Leiter, unter ihnen auch Oberst Eberhard Köllner, obwohl der sich konstruktiv für eine Erneuerung der Organisation einge-

VON DER GST ÜBER DEN BTSV ZUM FFSV

setzt hatte.

Am 27. Januar 1990 traten der Zentralvorstand der GST und sein gesamtes, bisher militärisch geführtes, Sekretariat zurück. Während der dazu abgehaltenen letzten Tagung in Neuenhagen forderte eine große Mitgliederabordnung, besonders aus dem Kreis der Luftsportler, lautstark Erneuerungen.

Im Februar 1990 wurde mit einer Gesetzesänderung durch den Ministerrat der DDR die GST von der Zuordnung zur Nationalen Volksarmee losgelöst. Damit fiel zugleich auch die bisherige personelle, materielle und finanzielle Unterstützung von dieser Seite weg. Gleichzeitig wurde die gesamte vormilitärische und wehrpolitische Ausbildung innerhalb der GST vollständig eingestellt. Es wurde der „Bund Technischer Sportverbände“ (BTSV) gegründet. Unter dem Dach des BTSV

sollten alle technischen Sportverbände zusammengefasst werden. Ein Arbeitsausschuss, dem vom Flug- und Fallschirmsportverband Fritz Fliegauß, Dr. Dieter Strüber, Horst Brändel und als Vertreterin der Frauen Monika Warstat angehörten, wurde mit der Aufgabe betraut, die Lösung der Verbände von der GST und die organisatorische und juristische Selbständigkeit des FFSV vorzubereiten.

Der BTSV hatte es im Gefüge der neuen DDR-Staatsführung ungemein schwer. Ihm haftete der Ruf der ehemaligen GST an und die in das Amt als Ministerin für Jugend und Sport berufene Gundula Schubert war mit dieser Aufgabe als ehemalige Kindergärtnerin völlig überfordert. Ständig sorgte auch der „Runde Tisch“ für zusätzliche Aufregung und unkalulierbar Diskussionen, die oft sehr zeitaufwendig waren. Diese „Runden

Tische“ schossen während der Wende plötzlich auf allen gesellschaftlichen Gebieten förmlich aus der Erde. Sie wurden von ihren Initiatoren als ein Ausdruck der neuen Demokratie empfunden, um die weiteren Entwicklungen in den neuen Bundesländern auf den unterschiedlichsten Gebieten zu kontrollieren. Demzufolge gab es also auch einen „Runden Tisch“ zu den Belangen des Sports, der nur allzu oft für sich in Anspruch nehmen wollte, mitreden und mitentscheiden zu können, auch wenn er dazu nicht immer die notwendige Sachkenntnis besaß.

Bei den Konsultationen des BTSV mit der DAeC-Führung gab es sehr unterschiedliche Positionen. Dr. Culmann plädierte für die sofortige Übernahme der DAeC-Strukturen, während die DDR-Vertreter zunächst für die Erhaltung des gerade erst konstituier-

VON DER GST ÜBER DEN BTSV ZUM FFSV

ten Bundes Technischer Sportverbände eintraten. Dabei stützten sich die Verantwortlichen aus der DDR auch auf die Zusicherung des neuen DDR-Ministerrates, den BTSV zumindest zeitweilig finanziell zu unterstützen. Mit diesen Mitteln wollten sie den bisherigen hauptamtlichen Personalbestand auf zentraler Ebene, an den Flugplätzen und Sportclubs nicht einfach sofort komplett entlassen, sondern sinnvoll abbauen und die Rechnungen für die laufenden technischen Flugzeug-Instandsetzungen, besonders in Richtung Polen und Tschechien, begleichen. Schließlich brauchte man ja auch Leute, um eine geordnete Abwicklung aus der alten und die Überführung in die neuen Strukturen praktisch durchzuführen. Der Sportbetrieb konnte mit diesen Mitteln ebenfalls noch gefördert werden, wenn auch nur in sehr bescheidenem Umfang. Die Drachenflieger erhielten

z.B. drei neue Schleppwinden für den Flachlandbetrieb. Von besonderer Bedeutung war, dass der BTSV offiziell als Nachfolgeorganisation der GST deklariert worden war und damit nach der damaligen Schreibweise die beweglichen und unbeweglichen Grundmittel an den BTSV gebunden werden konnten.

Am 24. März 1990 wurde ein Verbandstag des FFSV nach Schönhausen einberufen. Alle 110 Delegierten waren der Einladung gefolgt. Gäste waren Dr. Herbert Culmann und Theo Rack. Der Verbandstag beschloss die vorgelegte Satzung, die bereits weitgehend der des DAeC entsprach, und empfahl die Bildung von Landesverbänden, sobald die vorgesehene territoriale Länderstruktur in der DDR vollzogen sein würde, sowie die Bildung von Sportausschüssen für die einzelnen Sportarten. Wie sensibel

die DDR-Luftsportler mit dem neu erworbenen Demokratieverständnis umgingen, zeigte der Disput um das Wort „Unterordnung“ der Vereine gegenüber den Landesverbänden.

Beim Verbandstag wurde ein Beschluss zur Rehabilitierung der ehemals aus „kaderpolitischen“ Gründen durch die GST vom Luftsport ausgeschlossenen Mitglieder gefasst, der auch eine finanzielle Erleichterung zur Wiedererlangung der Lizenzen beinhaltete.

Für den nächsten Wegabschnitt orientierte das Präsidium auf die Festigung des Zusammenhalts des Verbandes, die gegenseitige Unterstützung in den jeweiligen Sportarten, die möglichst schnelle Konstituierung der Vereine an den Flugplätzen und die Aktivierung der Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, eine bessere Akzeptanz des Luftsports in den Regionen zu erreichen.

VON DER GST ÜBER DEN BTSV ZUM FFSV

Ins Präsidium des FFSV wurden gewählt:

Fritz Fliegauß	Präsident
----------------	-----------

Vizepräsidenten:

Werner Garitz	Motorflug
Dr. Dieter Strüber	Fallschirmsport
Dr. Jochem Seifert	Segelflug/Motorsegelflug
Horst Düsterhöft	UL- und Drachenflug
Horst Brändel	Generalsekretär

Am 23. April 1990 trafen sich erneut Dr. Herbert Culmann und Theo Rack mit den Führungsleuten des FFSV zur Konsultation am Flughafen Tegel. Neben aktuellen Tagesfragen dieser Zeit ging es besonders um die Strukturprobleme im DAeC und die sich formierende Vereinigung der beiden Luftsportverbände.

Fred Weinholz, eine Vaterfigur des Segelfluges, hatte sich zu Wort gemeldet und im Zusammenhang mit den ohnehin schon gravierenden Veränderungen gleichzeitig eine grundlegende Änderung der Struktur des DAeC vorgeschlagen - Worte, die damals leider keine Mehrheit fanden und in einer jahrelangen Strukturdebatte mündeten.

Der FFSV erhielt auf Antrag am 23. Mai 1990 die Eintragung in das Vereinsregister des Amtsgerichtes Berlin-Charlottenburg.

Am 26. Juni 1990 trafen sich der Verleger Dr. Neufang und der Chefredakteur Rolf Dörpinghaus von der Zeitschrift aerokurier, die Chefredakteurin der DDR-Flieger-Revue, Gudrun Pistiak, und Horst Brändel als Generalsekretär des FFSV zu Gesprächen am Flughafen Braunschweig.

Vordergründig ging es um die Gestaltung einer zukünftig gemeinsamen Luftsportzeitschrift unter dem Titel aerokurier, für die man sich mit Zugängen aus dem Osten einen breiteren Leserkreis versprach. Die Redaktion der Flieger-Revue zog dafür aber später ihre Zustimmung zurück, da ihre Redaktion sich für den eigenständigen Fortbestand entschied.

VON DER GST ÜBER DEN BTSV ZUM FFSV

Bis zum September 1990 wurden die Landesverbände im FFSV geschaffen und auf den Landesverbandstagungen die Präsidien gewählt.

Die Ost-Berliner warteten bezüglich einer neuen Struktur noch ab. Aber auch sie hatten schon enge Kontakte zum Westberliner Luftfahrtverband mit Präsident Werner Lode und seinen Mitstreitern um Carsten Lindemann im Segelflug und Erich Muchametow im Motorflug. Für den Westberliner Luftsport reifte durch die Vorgänge in der DDR eine völlig neue Situation heran. Die Luftsportausübung direkt vor

der Haustür oder zumindest im Land Brandenburg rückte in immer greifbarere Nähe. Deshalb wurden auch besonders enge Kontakte im Berlin-Brandenburger Bereich geknüpft.

Die anderen Landesverbände suchten sich ebenfalls ihre Partner, und so konnte auf allen Ebenen ein recht breiter Informationsaustausch erfolgen und Unterstützung für die Verbände aus dem Osten organisiert werden.

Theo Rack machte mit Fritz Fliegelf, Horst Brändel und dem im FFSV für Flugtechnik zuständigen Fried-

rich Ebersbach eine Rundreise zu mehreren Flugplätzen, unter anderem nach Egelsbach, Aschaffenburg und Würzburg. Vor Ort konnte so über alle interessierenden Fragen der Vereinstätigkeit, Rechtsfragen und flugtechnischen Belange gesprochen werden - ein sehr nützliches Unternehmen zur Entwicklung von Selbsterkenntnissen für den Osten.

Schon in dieser Phase bemühte sich der DAeC bei Konsultationen im Bundesministerium für Verkehr (BMV) und besonders im Luftfahrt - Bundesamt (LBA) um Wege zur Anerkennung von DDR-Lizenzen, zur Umwidmung von Flugplätzen, Genehmigung von Flugschulen und Werkstätten sowie um Zulassungen für die Flugzeuge.

Um den generellen Druck auf die Beseitigung der immer noch vorhandenen Luftraumeinengung für den Luft-

Die Landesverbände wählten zu Präsidenten in

Brandenburg

Mecklenburg-Vorpommern

Sachsen

Sachsen-Anhalt

Thüringen

Dr. Dieter Strüber

Heinz Krieger

Dr. Jochem Seifert

Prof.Dr. Eckehard Straube

Stefan Schmidt

VON DER GST ÜBER DEN BTSV ZUM FFSV

sport zu verstärken, hatte der DAeC 1990 den Ausschuss „Unterer Luftraum“ gegründet, und am 6.12.1990 forderten Dr. Herbert Culmann und Alexander Heuser im Bundesverkehrsministerium konkrete Schritte zur besseren Luftraumnutzung Ost. Ende des Jahres wurde die ADIZ (Air Defense Identification Zone – Luftverteidigungszone), damals noch unter dem Kommando der sowjetischen Streitkräfte in der DDR, endlich so weit eingegrenzt, dass danach für den grenzüberschreitenden Verkehr von Sportflugzeugen praktisch keine Beschränkungen mehr bestanden. Die DDR wurde Mitglied in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO). Der Druck der ICAO-Flugkarten Berlin und Rostock ging in die Vorbereitung, und es bahnten sich Wege zur Nutzung der FIR (Flight Information Region) Berlin an.

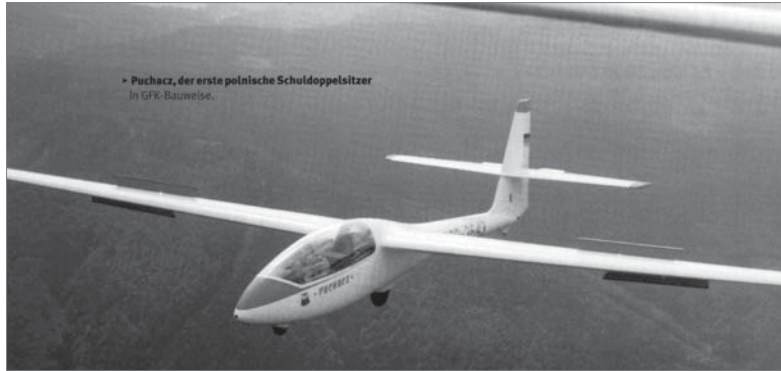
Die neu gegründeten Vereine wurden beim Flug- und Fallschirm-Sportverband der DDR (FFSV) zentral registriert und Mitgliedsausweise für die Vereinsmitglieder ausgestellt. Für alle FFSV-Mitglieder wurde eine pauschale Haftpflicht- und Unfallversicherung abgeschlossen.

Besonders unter dem Einfluss von Willi Wahl, Vorsitzender der DAeC-Modellflugkommission, und natürlich auch des Modellflugverbandes im BTSV ebneten sich Wege zur Eingliederung von Modellflugvereinen in den FFSV. Hierbei herrschte besonderer Zeitdruck, da der eigenständige Deutsche Modellfliegerverband auch schon bei der Feldbestellung war und die ostdeutschen Modellflieger nur allzu gern mit bei sich aufgenommen hätte. Die Beziehungen der Ballonfahrer zum FFSV gestalteten sich sehr zögerlich. Wohl hauptsächlich

aus Vorsicht, sich einem Dach „unterzuordnen“, zeigten sich nur wenige der bislang sieben Vereine an einer Mitgliedschaft im FFSV interessiert. Zur Verwunderung des DAeC hatte sich dafür ein neu gegründeter Feseldrachenverband dem FFSV angeschlossen.

Die Luftsportler an den Flugplätzen hatten längst alles in die eigenen Hände genommen. Der Wildwuchs beim Zugriff auf das Fluggerät konnte weitgehend unter Kontrolle gebracht werden. Viele Luftsportler, die in der DDR zuletzt aus politischen Gründen ausgegrenzt worden waren, meldeten sich zurück, und ehemals geschlossene Flugplätze wurden wieder neu eröffnet. Flugplatzgründungen auf ehemaligen Agrarlandflächen, Militärflugplätzen oder „auf der grünen Wiese“ kamen hinzu. Nahezu jede

VON DER GST ÜBER DEN BTSV ZUM FFSV



03. Puchacz, modernster Schuldoppelsitzer der DDR. Insgesamt gab es 60 Stück.

Flugplatzgemeinschaft suchte sich Partner in den Vereinen der Bundesrepublik, das Grenzübergreifende war kein Problem mehr. Tausend gute Ratschläge machten die Runde. Die neuen Vereinsstrukturen bildeten sich heraus, und durch die inzwischen gebildeten Landesverbände konnte auch weitgehend auf die Inhalte der Satzungen Einfluss genommen wer-

den. Die Landung von Flugzeugen mit D-Kennzeichen nahm im Osten sprunghaft zu. Die Leistungsdaten der Segler mit ihrer Ausstattung wurden bestaunt, die Motorflugzeuge vom Typ „Cessna“ rissen keinen mehr vom Hocker. Anerkennung fanden der hohe Ausbildungsstand der DDR-Piloten und -Fallschirmspringer, der Pflegezustand ihrer Technik und der

Wegfall jeglicher Berührungsängste. Viele bundesdeutsche Piloten ließen sich von DDR-Piloten im Kunstflug nachschulen.

Das bevorstehende Jahr 1991, in dem sich Otto Lilienthals erster Flug eines Menschen zum hundertsten Male jährte, veranlasste auch die Historiker zum schnellen gemeinsamen Handeln in der Berlin-Brandenburger Region. Hier hatte Lilienthal am Gollenberg in Stölln 1891 seine ersten erfolgreichen Flüge mit einem von ihm konstruierten Fluggerät absolviert. In seiner Firma in Berlin stellte er auch weitere flugfähige Geräte selbst her. Besonders verdient machten sich für die Popularisierung der Gedanken und Leistungen von Lilienthal Theo Rack als Leiter des Segelfluggymnasiums auf der Wasserkuppe, Werner Schwips als wohl bekanntester Lilienthal-Biograph, Günter Brinkmann aus dem Westen und Werner Garitz,

VON DER GST ÜBER DEN BTSV ZUM FFSV

Karl-Dieter Seifert und Jochen Grenz-dörfer aus dem Osten. Dabei kam heraus, dass Werner Garitz und Werner Schwips schon einmal zusammen gesessen hatten, und zwar vor dem Krieg in Potsdam - damals noch auf der Schulbank.

Eine Exkursion, Dr. Herbert Culmann und Horst Brändel mit an Bord, führte alle gemeinsam nach Stölln, dem Hauptort von Lilienthals Flugversuchen. Die engagierte Bürgermeisterin führte die Gäste durch den Ort, alle staunten über das kürzlich für museale Zwecke auf dem nur 700m langen Grasplatz gelandete vierstrahlige Verkehrsflugzeug IL-62. Schließlich verbeugte man sich gemeinsam an der inzwischen bewaldeten Absturzstelle von Otto Lilienthal am Gollenberg. Die Lilienthal-Ehrung nahm für das kommende Jahr konkrete Konturen an.

In Erinnerung blieb auch ein kleines Erlebnis am Rande: Beim Treffen im Gemeindeamt hatte die Sekretärin sichtliche Probleme bei der Kaffe Zubereitung - die betagte Maschine streikte einfach. Dr. Culmann ergriff die Situation beim Schopf und schenkte der verduzteten Sekretärin eine aus dem Hause Siemens. Den Kaffee aus der neuen Maschine gab es dann allerdings erst beim nächsten Besuch. Der FFSV beglich den für 1990 fälligen Mitgliedsbeitrag in der FAI. An der Generalkonferenz der FAI des Jahres nahmen beide deutschen Luftsportverbände in Budapest noch eigenständig teil. Der FFSV war durch Fritz Fliegau und Horst Brändel und der DAeC durch Dr. Herbert Culmann sowie Alexander Heuser vertreten. Die DDR-Vertreter fühlten sich eigenartig bewegt, als sie sich von den Delegierten der sozialistischen Län-

der verabschiedeten, mit denen sie meist schon jahrelang bekannt waren und zusammen gearbeitet hatten. Diesen bisher engsten Partnern standen durch die Vorgänge in ihrer Heimat ebenfalls neue Schicksalswege und viele Veränderungen bevor. Den DDR-Luftsportlern wird es sicherlich bei ihren letzten Wettkämpfen unter der DDR-Flagge ähnlich ergangen sein. Bald würden Sie zum ersten Mal unter der Flagge der BRD antreten. Nach der Generalkonferenz ging es gemeinsam zurück nach Frankfurt, wo bereits weitere Gespräche in Richtung Vereinigung anstanden.

ANKUNFT IM DEUTSCHEN AERO CLUB

i Die Beratungen zum Zusammenschluss waren bis zum 27. Juli 1990 so weit gediehen, dass eine Vereinbarung zwischen beiden Luftsportverbänden abgeschlossen werden konnte. Die konkreten Inhalte waren in Suhl gemeinsam ausgehandelt worden. Nachstehende Vereinbarung wurde getroffen:

Vereinbarung

zwischen dem Deutschen Aero Club e.V. der Bundesrepublik Deutschland (DAeC) und dem Flug- und Fallschirmsportverband der Deutschen Demokratischen Republik (FFSV) zur Zusammenführung der Verbände

1. Das Präsidium des FFSV und der Vorstand des DAeC stellen sich das Ziel, durch den Zusammenschluss beider Verbände im Deutschen Aero Club für alle Luftsportarten auf dem Gebiet der BRD und der DDR Voraus-

setzungen zu schaffen, die die Ausübung des Luftsports auf der Grundlage der Satzung des Deutschen Aero Clubs als Mitglied des DSB (Deutscher Sportbund) gewährleisten. Der FFSV ist gehalten, alle Luftsporttreibenden in seiner Organisation zu erfassen. Die Luftsportlandesverbände der DDR werden aufgefordert, die Mitgliedschaft in den Landessportbünden zu beantragen. Die auf dem Gebiet der DDR entsprechend der neuen Verwaltungsstruktur zu bildenden Landesverbände bleiben zunächst

Mitglieder des Flug- und Fallschirmsportverbandes der DDR. Sie werden bei der Zusammenführung der beiden Verbände in Deutschland Mitglieder im DAeC.

2. Die auf dem Verbandstag des FFSV der DDR gewählten Gremien bleiben bis zur Neuwahl des Vorstandes im vereinigten DAeC im Amt.

3. Die Sportfachgruppen der beiden Verbände erarbeiten auf der Basis der Sportordnungen des DAeC und

ANKUNFT IM DEUTSCHEN AERO CLUB

der FAI gemeinsame Sportordnungen und Übergangsregelungen. Die Zusammenführung der beiden Verbände ist bis Januar/Februar 1991 vorgesehen.

4. Zur Vorbereitung der Vereinigung beider Verbände wird eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern beider Verbände, berufen. Sie legen ihren Vorständen ihre Arbeitsergebnisse zur Beratung und Entscheidung vor.


5. Die Arbeitsgruppe hat vordringlich die Fragen des Eigentums, der Vermögenssicherung und dessen Verwertung, der finanziellen Unterstützung und der Personalausstattung des FFSV zu bearbeiten.

6. Der DAeC und der FFSV unterrichten ihre nationalen Sportbünde und Ministerien über den beabsichtigten Zusammenschluss und ersuchen um rechtliche und finanzielle Unterstützung. Um Prüfung einer finanziellen Unterstützung des FFSV für eine Übergangsphase seitens der nationalen Sportbünde und Ministerien wird gebeten.

Frankfurt, den 27.07.1990
Dr. H.Culmann
Präsident des DAeC

Neuenhagen, den 27.07.1990
F. Fliegauß
Präsident des FFSV

Eine intensive Arbeitsperiode begann, viele Probleme standen gleichzeitig an und verlangten nach Entscheidungen.

 Die Zeit drängte, und es wurde der Vertrag zum Zusammenschluss beider Verbände erarbeitet und am 21. September 1990 unterzeichnet. Auch dieser Wortlaut soll nachstehend ungekürzt wiedergegeben werden:

Vertrag über den Zusammenschluss des DAeC e.V. der BRD und des FFSV der DDR

Auf der Grundlage der Vereinbarung des DAeC und des FFSV vom 27.07.1990 werden nachstehende vertragliche Regelungen getroffen:

1. Bis zum 28.09.1990 werden die Luftsportverbände der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen gebildet. Es wird vorgeschlagen, dass sich die Luftsportvereine Berlin-Ost dem Landesverband Berlin anschließen. Die neuen Landes-

ANKUNFT IM DEUTSCHEN AERO CLUB

- verbände werden Mitglied der Landesverbände der DSB.
2. Auf einer Hauptversammlung des FFSV am 30.09.1990 werden die Auflösung des FFSV und die Übertragung von Rechten und Pflichten auf die fünf neu gebildeten Landesverbände mit Wirkung vom 31.12.1990 beantragt. Gleichzeitig beantragen die neu gebildeten Luftsportverbände der fünf Länder die Aufnahme in den DAeC. Den bisher im Modellsportverband organisierten Flugmodellsportlern wird empfohlen, ihre Mitgliedschaft in den Vereinen der neu gebildeten Luftsportverbände der Länder zu beantragen.
 3. Das Präsidium des DAeC beschließt am 12.10.1990 über die Aufnahme der neu gebildeten Landesverbände mit Wirkung vom 01.01.1991. Der FFSV wickelt bis zum 31.12.1990 seine Geschäftsstelle ab und löst sich gemäß seiner Satzung auf. In einer Erklärung entbindet der sich auflösende FFSV den DAeC von Verpflichtungen gegenüber Dritten. Gleichzeitig erlischt die Mitgliedschaft im BTSV.
 4. Der FFSV kündigt auf der FAI-Generalkonferenz im Oktober 1990 seine Mitgliedschaft in dieser Föderation mit Wirkung vom 01.01.1991 und löst sich aus seinen internationalen Verpflichtungen. Die dem FFSV zugesprochene Europameisterschaft 1991 im Präzisionsflug übernimmt der DAeC.
 5. Der DAeC unterstützt auf der Grundlage der Gesetze die Regelung der Eigentumsverhältnisse bei den Liegenschaften (Flugplätze, Aufbauten) im Interesse der Nutzung durch die Landesverbände und deren Vereine.
 6. Das bewegliche Inventar (Flugzeuge, Boden- und Sportgeräte) wird, mit Ausnahme zentral zu nutzender Ausrüstung, durch den FFSV bis zum 31.12.1990 als Eigentum über die Landesverbände an Vereine übergeben. Die Übergabemodalitäten werden durch vertragliche Regelungen festgelegt.
 7. Der DAeC übernimmt die zentrale Mitgliedererfassung für die neu gebildeten Landesverbände. Auf dieser Grundlage ist ein einheitlicher Versicherungsschutz aufzubauen. Die beim FFSV eingerichtete Nachweisführung über erworbene Erlaubnisse und Berechtigungen ist weiterzuführen.

ANKUNFT IM DEUTSCHEN AERO CLUB

8. Zur Unterstützung der neuen Landesverbände und deren Vereine wird der DAeC ab 01.01.1991 für eine mittelfristige Übergangsphase eine Außenstelle der Bundesgeschäftsstelle im Raum Berlin einrichten. Es wird empfohlen, diese Dienststelle als gemeinsame Verwaltungsinstanz (Geschäftsstelle) der fünf Landesverbände im Bereich der bisherigen DDR einzusetzen.

Frankfurt, den 21.09.1990

Neuenhagen, den 21.09.1990

Dr. H. Culmann
Präsident des DAeC

F. Fliegauß
Präsident des FFSV

Dem Vertrag über den Zusammenschluss wurde in der Außerordentlichen Hauptversammlung des FFSV am 30. September 1990 zugestimmt und damit der Weg zur Vereinigung beider Verbände und zur Auflösung des FFSV geebnet. Gleichzeitig wurde die Erweiterung des Vorstandes des DAeC um einen Vizepräsidenten erbeten, dessen vorwiegende Aufgabe es sein sollte, die Vereinigungsbedingten Probleme als Leiter einer

Arbeitsgruppe zu lösen. Zur Hauptversammlung des DAeC am 13. Oktober in Sobornheim wurde die Aufnahme der neu gebildeten Landesverbände beschlossen und die Auflösung des FFSV erklärt. Der Geschäftsbetrieb war bis zum Inkrafttreten des Vertrages zum Jahresende abzuschließen. Die Abmeldung aus der FAI-Mitgliedschaft erfolgte noch 1990. Zusammen mit dem Schützenbund war der FFSV einer der ersten Verbände, die den

Bund technischer Sportverbände, der Nachfolgeorganisation der GST, verließen. Der FFSV stand unter dem Druck, bis Ende Dezember sein hauptamtliches Personal abzubauen. Das waren immerhin 136 Mitarbeiter in den Bezirksvorständen und an den Flugplätzen, 115 an den drei Schulen in Schönhagen, Jahnsdorf und Halle-Oppin, hier einschließlich des dortigen Fallschirmsportclubs, sowie 28 in der Zentrale in Neuenhagen. Nahezu alle

ANKUNFT IM DEUTSCHEN AERO CLUB

hatten eine hohe Qualifikation als Ausbilder in ihrer Sportart oder als Techniker. Viele, meist noch relativ jung an Jahren, fanden eine Eingliederung in den sich neu gründenden Flugunternehmen, andere gingen in neue Berufe oder fanden Beschäftigung in den alten Bundesländern. Ältere nutzten Wege über den Vorruhestand, nur wenige standen ohne berufliche Zukunft da. Die vom Deutschen Sportbund angekurbelte Beschäftigungsaktion für den Sport über ABM-Stellen half, Personal an einigen Flugplätzen und in den Geschäftsstellen der Landesverbände einzustellen.

In der vom DAeC in Schönhagen eingerichteten Außenstelle wurde Horst Brändel als Leiter eingesetzt. Detlev Graupner war für den Segelflug, Ultraleicht- und Drachenflug tätig, wechselte aber bald in die Bundesgeschäftsstelle nach Heusenstamm. Heinz Hartwig

blieb bis Ende 1991 und organisierte hauptsächlich die Europameisterschaft im Präzisionsflug in Schönhagen. Auch die beiden Sekretärinnen, Doris Rode und Karin Albrecht, blieben noch ein Jahr in der Außenstelle.



*04. Ortstermin in Schönhagen zur Beratung über die Übernahme DAeC-Objekt.
v.l.n.r.: P. Kassner (Schatzmeister DAeC), E. Schwarz (Architekt LV Hessen), W.
Redecker (Präsident LV Bremen), K. Scheer (Präsident DAeC), C. Wessel (Präsi-
dent LV Rheinland-Pfalz), H. Brändel (Leiter Außenstelle DAeC), E. Hein (Generalse-
kretär DAeC).*

ANKUNFT IM DEUTSCHEN AERO CLUB

Die Außenstelle des DAeC in Schönhagen sicherte in dichter Folge Informationsschriften an die Landesverbände und Vereine.

Es ist ganz natürlich, dass es anfangs in den Geschäftsstellen und Vereinen noch Fragen zur Vergangenheit einzelner Funktionäre aus der Zeit der GST gab.

Alle, die sich offen diesen Fragen stellten und sich auch in den neuen Verbänden mit aller Kraft engagierten, hatten ihre Chance, im Luftsport zu verbleiben. Dr. Culmann erklärte offen, dass er sich in diese Diskussion nicht einmischen werde. Ehemalige GST-Funktionäre, die nicht das Glück hatten, sich weiterhin auch beruflich in den Luftsport einzubringen, waren und sind bis heute noch in ehrenamtlichen Funktionen, als Fluglehrer, Techniker oder überall dort, wo ihre langjährigen Erfahrungen gebraucht werden, tätig. Ohne diese Leute wäre

manches nicht oder nur noch viel schwerer machbar gewesen, was nach der Wende für den Luftsport auf die Beine gestellt wurde.

So mancher aus der ehemaligen DDR hatte geglaubt, unter dem Dach des DAeC wäre die heile Welt zu finden. Nach der Ernüchterung in Anbetracht der vielen Probleme ging der ständige Kampf weiter. Unvergleichlich mehr Verordnungen, Vorschriften und Gesetzeswirkungen standen vor den jungen Vereinen und Landesverbänden im Osten. Im DAeC tobte die Abspaltung von Sportfachgruppen, und lautstarke Strukturdebatten hielten alle in Atem.

Das sich außerhalb der Verbände gebildete Luftsport-Forum Deutschland mit seinen Revoluzzer-Vorstellungen sorgte für zusätzlichen Zündstoff an der Basis und zu Irritationen bei den Behörden.

Dr. Culmann als Vater der Vereinigung des Luftsports nahm den Hut und Walter Müller, der Präsident des Deutschen Freiballonsport-Verbandes, übernahm am 24. Februar 1991 die Führung des DAeC.

Zur Koordinierung aller Aufgaben, die mit dem Zusammenschluss des DAeC und FFSV zu lösen waren, wurde die Arbeitsgruppe „Neue Bundesländer“ im DAeC gebildet. Den Vorsitz übernahm der Vizepräsident Theo Rack. Mitglieder wurden die Präsidenten der fünf Landesverbände der neuen Bundesländer sowie Horst Brändel als Leiter der DAeC-Außenstelle und Reinhard Woelk, der spätere Leiter des Luffahrttechnischen Betriebes.

Für den Luftsport in den neuen Ländern galt es, so schnell wie möglich Defizite auszugleichen und Grundlagen für erfolgreiche Entwicklungen zu schaffen.

ANKUNFT IM DEUTSCHEN AERO CLUB

Das begann damit, dass die Flugsicherheitsinspektoren des DAeC, Matthias Borgmeier und Wolfgang Lück, in allen Landesverbänden Nachschulungen durchführten, um die bis zum Jahresende geforderten Nachweise über Luft- und Sicherheitsrechtliches Wissen auf der Grundlage der Gesetzgebung der BRD zu vermitteln. Allein in Schönhagen saßen bei einer Schulung 132 Flieger auf der Schulbank. Die Umschreibung der Lizenzen kam zügig in Gang, man wollte ja in der neu gewonnenen Freiheit auch in die Luft. Die Erstellung der neuen Flughandbücher zum Erlangen der Ausbildungserlaubnis war schon ein schwierigeres Problem, aber auch hier gab es bereitwillig Hilfe von den Partnerländern. Noch heute kann man deren Handschriften wieder erkennen. In den Luftraumfragen ging

es mit großen Schritten voran. Der Vertrag der Bundesrepublik mit der UdSSR über den Abzug der sowjetischen Streitkräfte von Deutschland war geschlossen worden, und bis 1993 sollte der Luftraum über Deutschland frei sein.

Dieter Stephan, neuer DAeC-Vizepräsident, und Claus Cordes, Vorsitzender des DAeC-Ausschusses Unterer Luftraum (AUL), bedrängten unermüdlich die Ministerien und Ämter, um Fortschritte zu erreichen. Im April 1991 lagen nun auch die neuen ICAO-Kartenblätter Berlin und Rostock vor.

Bei einem Versuch, Luftraumfragen für einige Veranstaltungen zu klären, drangen im wahrsten Sinne des Wortes Alexander Heuser und Horst Brändel in das Allerheiligste der sowjetischen Streitkräfte in Wünsdorf vor.

Alexander Heuser, als ehemaliger Pilot der Bundeswehr, stand eigenartig berührt vor der Luftraumlagekarte, die die gesamte Breite des Lagezentrums einnahm. Hinter der in vielen Farben leuchtenden Glasplatte arbeiteten die Darstellungsoffiziere, und der Diensthabende Oberst gab Informationen und unterbreitete Vorschläge. Später konnten beim Chef der sowjetischen Fliegerkräfte, General Purlakow, sogar Vorschläge zur Luftraumnutzung für den Luftsport unterbreitet werden. Der Luftraum FIR Berlin wurde ab dem 2. Mai 1991 mit Einschränkungen für den Luftsport nutzbar.

ANKUNFT IM DEUTSCHEN AERO CLUB

In den neu berufenen DAeC-Ausschuss Struktur und Satzung wurde als Vertreter der neuen Länder der Präsident des Landesverbandes Brandenburg, Dr. Dieter Strüber, berufen.

Lucian Linke, Finanzchef, und Hugo Bischoff, Rechnungsprüfer des DAeC, veranstalteten in Halle-Oppin mit 38 Teilnehmern das erste Steuer- und Versicherungsseminar.

Werner Paulsen aus Niedersachsen machte sich bei Schulungen zu Versicherungsfragen und Themen zur Berufsgenossenschaft verdient.

Erwin Imgenberg, Modellflugreferent aus Nordrhein-Westfalen, stellte sich für die neu eingeführte Übungsleiter-

ausbildung zur Verfügung.

Aus dieser Zusammenarbeit mit Horst Brändel entstand dann später die völlig neu gestaltete Übungsleiterrichtlinie des DAeC.

Die Luftsportjugend legte ein Patenschaftsprogramm für junge Segelflieger vor und organisierte 1991/92 mehrere Lehrgänge.

Odwart Brandt, Motorflugreferent aus Nordrhein-Westfalen, stellte sich als Berater für den Motorflug zur Verfügung. Siegfried Kabbe als Chef der Segelflieger bemühte sich mit viel Einfühlungsvermögen um die gemeinsame Sportgestaltung. Klaus Harnach, Pressesprecher der DAeC - Segel-

flugkommission, und Hans-Jörg Jung, Pressereferent des Landesverbandes Baden-Württemberg, veranstalteten in Schönhagen ein gut besuchtes Seminar zur Aktivierung der Öffentlichkeitsarbeit. Alle diese Aktionen waren sehr hilfreich.

Theo Rack und Dieter Stephan kämpften um eine Regelung für die Verkehrszulassung der DDR-Flugzeuge und um tragfähige Übergangslösungen. Am 19. Juni 1991 wurden die dabei ausgehandelten Bestimmungen wirksam.

Neben den vielen Begegnungen auf den Flugplätzen wurden 1991 die ersten gemeinsamen Veranstaltungen ausgetragen. Der Deutschland-

ANKUNFT IM DEUTSCHEN AERO CLUB

flug der Motorflieger wurde zu Ehren Otto Lilienthals über die Elbe geführt und endete bei toller Atmosphäre am Flugplatz Schönhagen. Dabei landete auch erstmals, vom DAeC-Vizepräsidenten Wolfgang Weinreich gesteuert, eine Ju-52 wieder auf östlichem Boden.

Die Ultraleicht-Flieger trafen sich zu ihrer Deutschen Meisterschaft ebenfalls in Schönhagen. Im Segelflug wurde bei weniger gutem Wetter zu „Rund um Berlin“ gestartet. Wiederrum in Schönhagen wurde die Europameisterschaft im Präzisionsflug ausgetragen. Der zunehmend lockere Umgang mit den Fragen der Flugsicherheit beschleunigte die Bemühun-

gen des DAeC, auch für die neuen Bundesländer Flugsicherheitsinspektoren einzusetzen. Jens Eisenreich und Wolfgang Berger erhielten nach dem Auswahlverfahren ihre Berufung und wurden erfolgreich wirksam und sind es heute noch.

Sehr hilfreich war die Initiative des DAeC, über die nun einsetzende Förderung der neuen Bundesländer für jede der fünf Landesgeschäftsstellen einen Personal-Computer zu beschaffen. Damals war das noch etwas Besonderes.

An allen Wirkungsstätten von Otto Lilienthal, einschließlich seiner Grabstätte in Berlin, fanden würdige Veranstaltungen ihm zu Ehren statt. Bei der

Vielzahl der damit verbundenen Anträge für Flugveranstaltungen machte sich ein aus Nordrhein-Westfalen nach Potsdam versetzter Beamter damit Luft, warum man ausgerechnet 1991 so viel Aufhebens wegen eines solchen Jahrestages machen würde.

SICHERUNG DER TECHNIK

Ausgehend von der festen Überzeugung, dass eines Tages die Flugzeuge und Ausrüstungen den Vereinen unentgeltlich übereignet würden, mussten unverzüglich Bedingungen zur Aufrechterhaltung des Flug- und Sprungbetriebes geschaffen werden. In Verantwortung von Theo Rack, DAeC-Vizepräsident und Leiter der Arbeitsgruppe „Neue Bundesländer“, wurde die Zusammenarbeit mit dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) beschleunigt.

Dazu waren folgende Voraussetzungen zu schaffen:

- Auflistung aller Werkstätten in den Vereinen, in denen Wartung und Reparatur am Fluggerät und an Fallschirmen durchgeführt werden sollte
- Erarbeitung eines „Technischen Betriebshandbuches“(TBH)
- Schulung und Prüfung der vorhandenen Techniker Klasse 1 mit dem Ziel der Anerkennung als Techniker der Klassen 1 bis 4 mit LBA-Lizenz
- Schulung und Prüfung der Fallschirmwarte mit dem Ziel der Anerkennung als Fallschirmprüfer und Fallschirmpacker mit LBA- bzw. DAeC-Lizenz

Ihm zur Seite stand Rudolf Schuegraf als stellvertretender DAeC-Generalsekretär und Referent Technik, der sich mit vielen guten Ideen, großer Energie und besten Kontakten zu den Behörden einbrachte. „Lobbyarbeit“ war das neue Schlagwort für die Ostdeutschen. Sehr hilfreich war auch der Umstand, dass der ehemalige Leiter des Luftfahrt-Bundesamts, Carl Kössler, diese Arbeit unterstützte und Wege bei seinen Nachfolgern für den Luftsport ebnete. Vorrangig war die Arbeitsfähigkeit der Werkstätten und des technischen Personals in den Vereinen herzustellen. Mit der Auflösung des FFSV war die von der GST erlassene Genehmigung „Instandhaltungsinrichtung Luftfahrtgerät“

SICHERUNG DER TECHNIK

per 31.12.1990 erloschen. Ab Januar 1991 hatten die Vereine die Halterpflichten übernommen und damit die Pflicht zur Wartung und Pflege des Gerätes. Das war aber nach den Gesetzen der BRD nur durch einen vom LBA zugelassenen „Luftfahrttechnischen Betrieb“ (LTB) erlaubt.

In weiser Voraussicht hatte Reinhard Woelk bereits 1990 begonnen, Voraussetzungen für die Bildung eines solchen LTB zu schaffen. Vorgesehen war ein Betrieb, der dem Landesverband Brandenburg als juristische Person zugeordnet und dem die übrigen Landesverbände der neuen Länder angeschlossen werden sollten.

Die Erfassung der Werkstätten in den Vereinen erfolgte noch im Jahr 1990. Das „Technische Betriebshandbuch“ wurde am 5. Dezember 1990 beim LBA eingereicht und am 2. Januar 1991 der Antrag auf Zulassung eines LTB gestellt. Nach geforderter Über-

arbeitung erfolgte per 1. April 1991 die Zulassung des Luftfahrttechnischen Betriebs II-B 11 des Landesverbandes Brandenburg, angeschlossen an die Landesverbände der neuen Länder. Trotz vieler Gespräche blieb der Landesverband Berlin in dieser Frage eigenständig. Für die Berliner Vereine mit DDR-Flugzeugen führte das zu einer schwierigen Situation, was auch ein Grund dafür war, dass Motorflugvereine vom Berliner zum Brandenburger Verband wechselten.

Die Arbeit des neuen LTB erfolgte nach dem TBH, Ausgabe März 1991. Als Prüfleiter wurde Reinhard Woelk eingesetzt. Die Schulung des technischen Personals wurde im Jahr 1991 durch den LTB mit Unterstützung des DAeC und des LBA durchgeführt. Damit waren die Bedingungen des LBA erfüllt und die Arbeiten in den Werkstätten einschließlich der anfallenden Kontrollen und Nachprüfungen ge-

währleistet. Die Verkehrszulassung für die Flugzeuge, die bis zum 30.06.1991 abgeschlossen sein sollte, wurde erst einmal bis zum 31.12.1991 vertagt. Der Vorgang zog sich aber durch technische und administrative Probleme noch bis ins Jahr 1993 hin. Als Voraussetzung für eine Verkehrszulassung hatte das LBA neben spezifischen Einzelheiten gefordert:

- Umschreibung der Luftfunkstellen und Sicherung des 25 Kilohertz-Rasters - bis Februar 1992 verlängert – später nochmals bis Februar 1994
- Jahresnachprüfung von Januar bis Oktober 1991 durch die Prüfer des LTB
- Montage von Zusammenstoß-Warnlichtern lt. Luft BO – bis Februar 1992 verlängert

SICHERUNG DER TECHNIK

- Anbringung von Schalldämpfern bei Motorflugzeugen zur Erfüllung der Lärmschutzforderungen und zum Erhalt von Lärmzeugnissen – bis Juni 1992 verlängert
- teilweise Erneuerung der Gurtzeuge
- Bei den Schlauchleitungen wurden die Fristen der Hersteller anerkannt



05. Die AN-2 diente als Absetzflugzeug. Insgesamt gab es 13 Flugzeuge.

Besonders die Anerkennung der Lärmwerte der Flugzeuge Z-42/43 und harte Auseinandersetzungen um die Messmethoden sorgten für Verzögerungen.

Die Umschreibung der in der DDR für den Betrieb der Flugzeuge AN-2 erforderlichen Bordmechaniker-Lizenz stellte ein weiteres Problem dar, da in

der Allgemeinen Luftfahrt der Bundesrepublik eine derartige Funktion nicht vorgesehen war.

Am 15. November 1992 beschloss die Mitglieder der Arbeitsgruppe „Neue Bundesländer“, die Tätigkeit des gemeinsamen LTB auch nach Schließung der DAeC-Außenstelle Berlin langfristig fortzusetzen.

Da bei all diesen Themen überall der Teufel im Detail steckte, machte sich wiederum die Behördenerfahrung von Rudolf Schuegraf und sein Gespür für Lösungsvarianten bezahlt.

NVA MATERIALBESTÄNDE FÜR DEN LUFTSPORT

Die bekannt gewordene Abwicklung von Standorten und Beständen der ehemaligen NVA hatten im Luftsportbereich die Ohren spitzen lassen. Die DAeC-Außenstelle, in unmittelbarer Nähe des Standortes des Kommandos der DDR-Luftstreitkräfte gelegen, war gleich an der richtigen Haustür.

Schnell war aufgeklärt, was für den Luftsport von Nutzen sein könnte. Das waren zunächst beträchtliche Lagerbestände an Flugkraftstoff, die die Bundeswehr wegen der Aussonderung der NVA-Transporter AN-2 nicht mehr nutzen konnte. Ein Verkauf an Mineralölunternehmen kam wohl auch

nicht in Frage, und die Entsorgung wäre sicher mit hohen Kosten verbunden gewesen. Deshalb waren die Luftsportvereine die richtigen Partner, zumal sich die Bundeswehr zur Unterstützung des Sports verpflichtet hatte.

Über den DAeC wurden die entsprechenden Anträge gestellt. Die Erklärung zur Nutzung für nur luftsportliche Zwecke war eine Selbstverständlichkeit und am 1. Juli 1992 lag die Genehmigung vor, 150.000 Liter FOK 91 (wie AFGAS 100 zu verwenden) und 5.000 Liter Flugmotorenöl MS 20 un-

entgeltlich aus den Lagern in Demmin und Hähnichen zu übernehmen. Alle Landesverbände beteiligten sich an der Übernahme und organisierten den Abtransport mit Tankwagen von Transportunternehmen, die diese Aktion unterstützten. Die GST-Tankwagen besaßen keine Straßenzulassung mehr. Die angefallenen Transportkosten wurden durch die Vereine getragen. Die Aktion mit diesen Mengen war nur möglich, weil an den Motorflugplätzen und Schulen der GST Tanklager und Container vorhanden waren. Viele Vereine hatten sich auch mobile Anhänger des ehemaligen Agrarfluges

NVA-MATERIALBESTÄNDE FÜR DEN LUFTSPORT

beschafft oder ganze Batterien von Fässern bereitgestellt.

Schnell wurden Kontakte mit den NVA- bzw. Bundeswehr-Tanklagern hergestellt, wobei sogar noch Kraftstoffanalysen für die einzelnen Abholer vereinbart werden konnten - ein sehr wichtiger Aspekt im Interesse der Flug- und Rechtssicherheit. Es gab mit diesen Betriebsstoffen, die von allen GST- Flugzeugen genutzt wurden, keine Störungen.

Es folgte noch eine zweite Aktion mit 155.000 Litern Flugkraftstoff und 6.400 Litern Öl. Aber inzwischen drehten auch schon andere am Hahn, was sich z.B. am Flugplatz Kamenz zeigte. Mit dieser Hilfe der Bundeswehr konnte auch den finanzarmen Vereinen massiv geholfen werden. Sie kam dem Erhalt der Lizenzen zugeute, Aus- und Weiterbildungen waren machbar, und der Schlepp- und

Fallschirmsprungbetrieb lebte eine ganze Zeit davon.

Die Übernahme von NVA-Ausrüstungen und -Materialien kam in der zweiten Hälfte 1992 in Gang. Sie lag in den Händen der Bundeswehr-Luftsportvereinigung. Rainer Wienzek, der spätere Segelflug-Nationaltrainer, war als rühriger Koordinator tätig und pendelte mit seinem BW-Hubschrauber von Lager zu Lager.

Die zur Abgabe vorgesehenen NVA-Güter wurden am NVA-Flugplatz Drewitz in der Lausitz zusammengezogen. Die berechtigten 102 Vereine waren über die zur Übernahme vorgesehenen Bestände informiert worden und konnten ihre Wünsche in Abhängigkeit von der Mitgliederstärke anmelden.

Die Aktion fand am 20. Februar 1993 statt. Bereits nachts waren Vereine angereist, und um 8.00 Uhr stand eine bunte Schlange von Transportfahr-

zeugen am Zugang des Flugplatzes. Beinahe wie auf einem Supermarkt erfolgte über eine lange Rampe die gut organisierte Übergabe. Alle Fahrzeuge konnten mit Fallschirmtechnik, Pilotenausrüstung, Zelten, Tarnnetzen, Werkzeugen, Nägeln und Schrauben gut gefüllt werden. Es durfte nichts zurückbleiben, ein Grund dafür, dass dann im Verein auch einige Sachen wieder entsorgt werden mussten. 10 Vereine konnten einen mehr oder weniger betagten Werkstattwagen mitnehmen. Zum Glück konnte die Versuchung in Grenzen gehalten werden, sich auch an der Unmenge von Feuerlöschzügen, Schneeräumern und Flugfeldtankern zu bedienen. Nur im Brandenburgischen Nauen glaubte man, seinen kleinen Verkehrslandeplatz mit diesen Fahrzeugen ausrüsten zu müssen - eine jahrelange und mühselige Entsorgung war die Folge. Im Zuge der weiteren Sondierung

NVA MATERIALBESTÄNDE FÜR DEN LUFTSPORT

stellte die Bundeswehr 1993 weitere, für den Luftsport geeignete Fahrzeuge zur Verfügung. Am Standort Pinnow konnten so 24 Trabant-Kübel und in Oderberg 27 Werkstattwagen, darunter 10 nagelneue Wagen auf L-60 Fahrwerk, übernommen werden. Das war eine besondere Hilfe für die Vereine auf neu gegründeten Flugplätzen. So manches Fahrzeug traf man später als umfunktionierten Windenuntersatz wieder. Weitere 12 Übernahmen erfolgten an Standorten in Thüringen und Sachsen, wenn auch mit Einschränkungen, weil die Plünderung der Fahrzeuginhalte hier schon sehr fortgeschritten war.

Zwei große LKW-Ladungen an Fliegerbekleidung und im Luftsport nicht nutzbaren Pilotenhelmen aus dem Lager Görlitz brachte die letzte Übernahme Ende 1993 für die Vereine aus den neuen Bundesländern.

Alle Übernahmen erfolgten mit kooperativer Unterstützung der jeweiligen Bundeswehrkommandeure und ihrer Unterstellten. Vielen Lagerarbeitern wurde dabei immer mehr bewusst, dass mit jeder Wagenladung der bisher sicher geglaubte Arbeitsplatz an Realität verlor. Rainer Wienzek organisierte

zum Abschluss der Aktion noch eine Abgabe von Bundeswehrmaterial aus Bückeburg. Ausgesonderte Werkzeugkästen des Hubschrauberstandortes, Feuerlöschtechnik und einige Fahrzeuge waren die Ausbeute. Mit den ehemaligen Militärbeständen konnte auch die Bundeswehr-Flugsportvereinigung ihren Bedarf auffüllen. Die übernommene Ausrüstung war eine willkommene Zuwendung für die Trainingslager der Segelflieger in den französischen Alpen.

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

Auf der letzten Hauptversammlung des Flug- und Fallschirmsportverbandes der DDR war beschlossen worden, die von den Vereinen genutzten mobilen Ausrüstungen schnellstmöglich vom „Volkseigentum“ in Vereinseigentum zu überführen. Die Vereine fertigten dazu in akribischer Kleinarbeit Bestandslisten an, die in den Landesverbänden zu Paketen zusammengefasst wurden. Mit „Schenkungsverträgen“ versehen, übertrug der Bund Technischer Sportverbände der DDR, damals immer noch Dachorganisation des Flug- und Fallschirmsportverbandes der DDR, per 1. Oktober 1990 die



06. Entspannte Atmosphäre abends in Schönhagen. In der Gesprächsrunde von links: Horst Brändel, Klaus Scheer, Theo Rack und Professor Straube.

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

aufgeführten GST-Flugzeuge und mobilen Ausrüstungen auf die Vereine. Die Vereine wachten entschlossen über ihre Bestände. Auch mit bauschigen Briefumschlägen versehene Angebote von Dritten, die bis hinein in die Außenstelle gelangten, brachten keinen in Versuchung. In einer sehr kameradschaftlichen Art wurde das Gerät später nochmals innerhalb der Landesverbände zum Teil umverteilt. Die Zahl der Vereine war inzwischen auch durch die Neugründung auf ehemals geschlossenen Flugplätzen auf 102 gestiegen.

Ein sehr betrübliches Ereignis mit sehr belastendem Vertrauensverlust überschattete die Verteilungsvorgänge. Bei der Flugzeugaufteilung hatten alle Landesverbände dafür plädiert, die am Flugplatz Schönhagen tätige Fliegerschule unter der Leitung von Klaus Prodolski mit der Leihgabe von Motorflugzeugen zu unterstützen.

Damit sollte vorrangig die Fluglehrer-Aus- und Weiterbildung erhalten werden. Fünf Motorflugzeuge Z-42 und eine Z-43 gehörten zum Übergabebestand im Oktober 1990. Direkt unter den Augen der in Schönhagen tätigen DAeC-Außenstelle nahm die Fliegerschule aber eine ganz andere Entwicklung. Jede Ähnlichkeit mit einer gemeinnützigen Einrichtung ging immer mehr verloren und nach ständiger Anmahnung musste schließlich die Notbremse gezogen werden. Innerhalb eines Jahres waren zwei Flugzeuge ohne Restflugzeit einfach am Zaun angebunden worden. Alle Flugzeuge wurden wegen Vertragsbruch zurückgefordert. Die Forderung nach Überweisung der ebenfalls vereinbarten Instandsetzungsrücklage wurde von der Flugschule so lange verschleppt, bis nur noch ein Teil der Summe sozusagen aus der Konkursmasse gerettet werden konnte.

Auf Beschluss der Bundesregierung nahm Ende 1990 die Treuhandanstalt (THA) zur Abwicklung des DDR-Vermögens und der Eigentumsverhältnisse ihre Tätigkeit auf. Zunächst bestand die Annahme, der Sport bleibe davon unberührt. Aber leider war auch das nur eine Illusion der Sportfunktionäre. Die Treuhandanstalt hatte in Berlin für ehemalige GST-Mobilien und -Immobilien eigens ein Direktorat unter Leitung von Dr. Dierdorf eingerichtet.

Am 18. Dezember 1990 erhielten die Verbände des BTSV die Mitteilung der THA, dass sämtliche Mobilien und Immobilien der ehemaligen GST unter Verwaltung der Treuhand stehen und ohne deren Zustimmung keinerlei Eigentumsveränderungen vorgenommen werden dürfen. Es wurde die Möglichkeit eingeräumt, Miet- und Pachtverträge gegen Entgelt, zumindest aber mit Übernahme der Kosten

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE



07. Die Wilga war der Haupttyp der Segelflug-Schleppflugzeuge. Es gab 68 Stück.

abzuschließen. Gleichzeitig wurden alle Schenkungsverträge des BTSV für ungültig erklärt.

Nun musste auch noch in einer anderen Richtung schnell gehandelt werden. Es begann ein Gerangel um die Zuständigkeit im BTSV, denn mit Aus-

nahme des Luft- und Schießsportes hatten die anderen Verbände noch keine gesamtdeutschen Partner gefunden, und die Treuhand wollte alle Belange über die von ihr gegründete Abwicklungsgruppe der GST bearbeiten. Hier griff der

DAeC konsequent ein und es gelang, die direkten Verhandlungen fortzuführen.

Gleich zu Beginn ließ die Treuhandanstalt in einer aus den Jahren 1989/90 stammenden Angelegenheit die Muskeln spielen. Die GST hatte 1989 dem DDR-Agrarflug 4 Motorflugzeuge vom Typ „Wilga“ zeitweise für die dringende Ausbildung von Agrarpiloten zur Verfügung gestellt. Die Flugzeuge flogen an der Ausbildungsstätte des Agrarfluges in Leipzig-Mockau mehrere hundert Stunden, bis die Ausbildung 1990 eingestellt wurde und die Flugzeuge wieder zurückgegeben wurden. Die vertraglich vereinbarte Leihgebühr in Form einer Instandsetzungsrücklage gelangte allerdings nicht auf die Konten des FFSV. Beim ständig verschleppten Zahlungsstreit kamen langsam die Hände der Treuhand ins Spiel, da auch der Agrarflug

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

der DDR in das Abwicklungsszenario der Treuhand geraten war. Die vom FFSV angestrebten rechtlichen Schritte endeten nach dem Machtprinzip „Treuhand rechte Tasche – Treuhand linke Tasche“. Ähnlich war auch das Schicksal einer an die Interflug-Spezialflug ausgeliehenen „Wilga“ für Fotoflüge. Hier gelang es wenigstens, eine Instandsetzung in der betriebseigenen Werft durchzusetzen.

Im weiteren Fortgang kam der DAeC in seiner neuen Verantwortung zu-nächst den Treuhandforderungen nach und erarbeitete über seine Arbeitsgruppe „Neue Bundesländer“ einen Mustervertrag für die Sicherung der Mobilien und Immobilien.

Weitere Gespräche des Vorsitzenden der Arbeitsgruppe mit den Verantwortlichen der Treuhandanstalt fanden am 5. Februar 1991 statt. Im Beisein des DAeC-Präsidenten sowie der Präsi-

den der Landesverbände der neuen Bundesländer, Vertretern des BTSV und des Landessportbundes Berlin sollten grundlegende Lösungen in den Eigentumsfragen gefunden werden. Von der Treuhand war bei deren hochgeschraubten Erwartungen kein konstruktives Angebot zu vernehmen. Lediglich die Mitteilung stand im Raum, die Landesverbände könnten Anträge zu Eigentumsfestschreibungen auch direkt an die Treuhand richten.

Das war die Hinhalte-Taktik der THA, denn inzwischen war vom Bundesfinanzminister, damals Dr. Theo Waigel, der Auftrag an die THA ergangen, alle Mobilien und Immobilien zum Verkehrswert zu verkaufen. Die Eigentumsfrage wurde vor allem für die Flugzeuge prekär, da das Luftfahrt-Bundesamt als Termin der Umschreibung auf D-Kennzeichen den 1. Juni 1991 gesetzt hatte und „Volkseigentum“ nun mal

nicht als Eigentumsangabe in die Luftfahrzeugrolle passte.

Walter Müller trat beherzt in sein neues Amt als DAeC-Präsident. Im März war er zusammen mit der ebenfalls neuen Vizepräsidentin, Isolde Wördehoff, und Horst Brändel bei der Treuhand in Berlin, um sich ein Bild über die Vorgehensweise zu machen. Sein Gegenüber, Dr. Kessler, ehemaliger Mitarbeiter des Bildungsministeriums der DDR, ließ offenbar wenig Spielraum für eine fruchtbare Zusammenarbeit zu. Trotzdem bot Walter Müller die Bereitschaft des DAeC an, seine Flugsicherheitsinspektoren für die Bewertungs- und Zulassungsfragen der Flugplätze und Flugzeuge einzusetzen. Horst Brändel wurde zum ständigen Ansprechpartner benannt.

Am 24. April nahmen Walter Müller und Horst Brändel an der Tagung des

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

Sportausschusses des Deutschen Bundestages in Berlin teil. Walter Müller konnte sich in seinem Vortrag zum Thema der Breitensportförderung der Luftraumproblematik und besonders den offenen Eigentumsfragen der Flugzeuge und Flugplätze im Sinne des Sports äußern. Mit dieser Initiative war ein richtiger Ansatzpunkt gefunden worden.

Es folgte intensivste Lobbyarbeit, für die inzwischen auch die richtigen Hebel gefunden worden waren. Viele Schreiben wurden gewechselt und noch wirksamere Gespräche geführt von vielen, denen die Sache des Luftsports am Herzen lag. Dazu gehörten neben den führenden Gremien der Luftsportler der Chef der Lufthansa, Heinz Ruhnau, der Parlamentarische Staatssekretär für Luft- und Raumfahrt, Dr. Riedl, der Präsident des Deutschen Sportbundes, Hans Hansen, und der Sportausschuss beim

Bundestag. Zielrichtung waren die Bundesministerien und hier besonders das der Finanzen. Der DAeC hatte inzwischen eine gute Argumentation aufgebaut. Das relativ hohe Alter der ehemaligen DDR-Flugzeuge und der daraus resultierende geringe marktwirtschaftliche Wert wurde bei den Begründungen in den Vordergrund geschoben. Das Luftfahrt-Bundesamt unter Mithilfe von Karl Kössler lieferte dazu ausführliche Gutachten. Das war natürlich etwas schlitzohrig, denn zumindest die Motorflugzeuge in den alten Bundesländern waren zum Teil ja noch älter - aber es war hilfreich. Die von den Vereinen eingeflossene aufwendige Wartung und Pflege unterstrichen deren Anrecht, und der Bestand des Luftsportes in den neuen Ländern wurde von der Nutzung der einzig dafür vorhandenen Flugzeuge abhängig dargestellt. Der DAeC gab die Verpflichtung bekannt, die Flug-

zeuge nur an gemeinnützige Vereine zu übergeben.

Die Regierung hatte inzwischen der kostenfreien Übereignung der Sportgeräte und Ausrüstungen an die im DSB organisierten Verbände zugestimmt. Das war ein gutes Argument für den DAeC, und Präsident Hansen forderte gegenüber dem Finanzminister nun die Gleichbehandlung im Sport und demzufolge auch gegenüber den Luftsportverbänden, die aus der GST hervorgegangen waren. Es war schon erstaunlich, welche immer neuen Begründungen sich einige verantwortliche Mitarbeiter der Regierung einfallen ließen, um der Entwicklung des Luftsports in den neuen Ländern alle Steine in den Weg zu legen, die man fand. In diesem Falle war es der Parlamentarische Staatssekretär im Finanzministerium, Dr. Joachim Grünewald, der plötzlich

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

lautstark bezweifelte, dass der Luftsport Bestandteil des Breitensports sei, obwohl der Deutsche Sportbund ganz selbstverständlich den Luftsport integrierte. Aus anderen Ministerialbereichen waren sogar Töne zu vernehmen, der Luftsport sei ja nur ein Sport der Reichen. Bei derartigen Reaktionen auf das Bestreben, nach der Wende auch den wenig betuchten Luftsportlern aus der ehemaligen DDR die notwendigen Grundlagen für ihren Sport weiterhin zu überlassen, wird die Blauäugigkeit der Argumente deutlich. Hätte man solchen Stimmen aus den Ministerien damals das Feld überlassen, wäre es tatsächlich dazu gekommen, dass die Betreibung des Luftsports in den neuen Bundesländern von vornherein nur eine Frage des Geldbeutels geworden wäre.

Es war abzusehen, dass eine schnelle Lösung der Eigentumsfrage nicht in Sicht war, und so entschied das LBA,

die Verlängerung der Umschreibung der Flugzeuge zunächst bis Ende 1991 zu vertagen. Als Halter wurden die beantragenden Vereine eingetragen, ein geschicktes Verhalten des LBA. Um der Forderung des Finanzministers auf entgeltliche Abgabe zum Verkehrswert nachzukommen, wurde von der Treuhand die Firma AIR DATA CONSULT beauftragt, für alle ehemaligen GST-Flugzeuge eine Wertschätzung vorzunehmen. Diese beauftragte den Luftfahrttechnischen Betrieb AIR-ATLAS in Bremen-Ganderkesee mit der praktischen Arbeit. Auch hier waren Theo Rack und Horst Brändel ständig „am Ball“, um die Vorgänge zu verfolgen. In einer mehrwöchigen Rundreise per Auto und Flugzeug nahm der AIR-ATLAS Ingenieur, Herr Merwald, jedes einzelne der 163 Motorflugzeuge in Augenschein. Die 442 Segelflugzeuge wurden nach Typen im Block bewertet. Zusammen wur-

den rund elf Millionen DM Verkehrswert ermittelt. Die Aktion war für die Treuhand sicherlich kein preiswertes Unternehmen.

Die Treuhand gängete in der Folgezeit ständig mit angeblichen Kaufanträgen Dritter und forderte die Vereine zur Vorlage von Kaufanträgen auf. Kurzerhand verkaufte sie ein zweimotoriges Flugzeug vom Typ L-200 Morava, weil es nicht die Einstufung als Sportflugzeug erhalten hatte. Die Ausleihe von zwei Motorflugzeugen durch Vereine an Partner in den alten Bundesländern und provozierende Artikel in Luftfahrtzeitschriften zur „Treuhandmafia“ machten die Treuhand keineswegs aufgeschlossener gegenüber den Anliegen der Luftsportler, ganz im Gegenteil. Der Entschluss des Schützenverbandes, schließlich den Kampf aufzugeben und die ehemaligen GST-Sportwaffen an die Ver-

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

eine oder Mitglieder zu verkaufen, war ein neuer Schlag gegen die Forderungen des DAeC. In dieser Zeit tauchten zudem auch noch Verkaufsangebote der Frankfurter Firma FEBEG auf, die den requirierten Fallschirm- und Ersatzteilbestand der Sportvereinigung Dynamo beinhaltete.

Der DAeC führte indes den Kampf um die Übereignung unbeirrt weiter. Die DAeC-Lobby lief mit höchster Drehzahl in alle Richtungen. Allen voran entwickelte Theo Rack zusammen mit den Verantwortlichen der neuen Länder regelrechte Strategien zur Lösung der Probleme.

Am 7. November 1991 wandte sich der DAeC mit einer ausführlichen Begründung erneut an die Bundesregierung und an die für diese Frage

zuständigen Ministerien und Institutionen. Auch die Landesverbände, unterstützt vom immer stärkeren Druck ihrer Mitglieder, verstärkten die Anstrengungen. Es gelang auf Landesebene, zahlreiche Abgeordnete mit der Problematik vertraut zu machen. Intern wurde bekannt, dass inzwischen das Direktorat Sondervermögen der Treuhand dem Finanzministerium eine Studie zur kostenfreien Übereignung der Flugzeuge an die Vereine vorgelegt hatte. Die Oberen ließen das Papier aber schnell vom Tisch verschwinden.

Am 24. April 1992 teilte der Bundesminister für Verkehr dem DAeC mit, dass in Abstimmung mit dem Bundesfinanzminister die Flugzeuge und Ersatzteile zum Verkehrswert verkauft werden. Finanzminister Theo Waigel

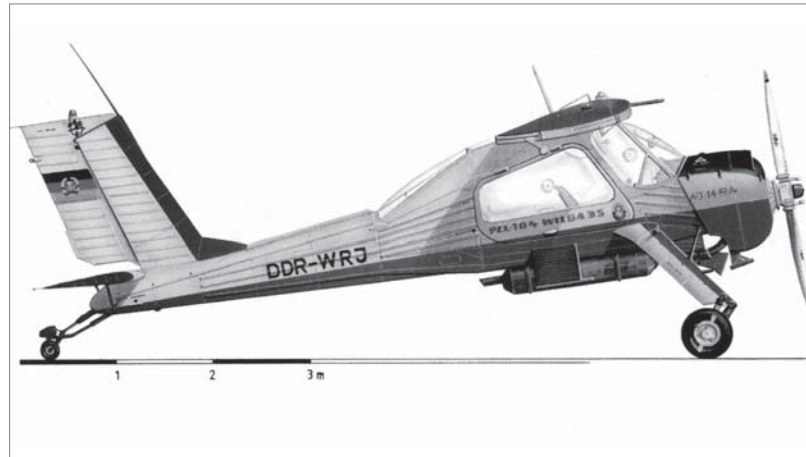
bekräftigte das in einem weiteren Schreiben. Verkehrsminister war damals übrigens Prof. Dr. Günther Krause. Ausgerechnet der Ostdeutsche in der Regierung hatte offensichtlich wenig Hemmungen, sich gegen die Interessen seiner ehemaligen „Landsleute“ einzusetzen. Doch auch das nützte ihm wenig bei seiner politischen Karriere; er stolperte schon kurze Zeit später so über seine eigenen Beine, dass er nie wieder aufstehen konnte.

Plötzlich platzte ein „Querschläger“ mitten hinein in das Geschehen - ein zwei Jahre zuvor erlassenes DDR-Gesetz wurde hervorgeholt. Die Volkskammer hatte am 21.02.1990 das Gesetz über Parteien und andere politische Vereinigungen der DDR beschlossen.

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

Durch Gesetz vom 31. Mai 1990 wurden mit Wirkung vom 01. Juni 1990 auch zwei Paragraphen eingefügt, die bestimmten:

- Der Ministerpräsident setzt eine Unabhängige Kommission ein, die einen Bericht über die Vermögenswerte aller Parteien und mit ihnen verbundenen Organisationen, juristischen Personen und Massenorganisationen der DDR im In- und Ausland erstellt.
- Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes können Parteien ... und Massenorganisationen Vermögensänderungen wirksam nur mit Zustimmung des Vorsitzenden der Unabhängigen Kommission vornehmen.



08. Seitenansicht der Wilga.

Der Bundesminister des Innern bezog sich nun auf dieses DDR-Gesetz und gab bekannt, dass die Paragraphen vom 31.05.1990 in Kraft bleiben und diese Unabhängige Kommission der Rechtsaufsicht der Bundesregierung unterliegt. Mit den Eigentumsfragen stand damit der DAeC wieder am Anfang seiner Bemühungen. Er reagierte sofort und nahm mit der Kommission Kontakt auf. Die gesellschaftliche Stellung des DAeC und die Tatsache, dass der ostdeutsche

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

Luftsport in diese demokratische Organisation aufgenommen war, ließ bei den Vertretern der Kommission positive Signale erkennen.

Aber auch die Treuhandanstalt war in dieser Situation nicht untätig geblieben, hatte ausgiebig recherchiert und dabei ein Urteil des Vertragsgerichtes Berlin vom 18.09.1991 herausgefunden, in dem es heißt: „Gemäß Parteiengesetz der DDR können die Parteien und die ihnen verbundenen Organisationen ... und Massenorganisationen ... und Massenorganisationen Vermögensänderungen wirksam nur mit Zustimmung des Vorsitzenden der Unabhängigen Kommission vornehmen. Die Zustimmungsermächtigung gemäß Parteiengesetz der DDR ist mit der treuhänderischen Verwaltung gemäß Einigungsvertrag ... auf die Treuhandanstalt übergegangen.“

Basierend auf diesem Gerichtsurteil verfügte die Treuhandanstalt am 14. Februar 1992, dass seit dem Inkraft-

treten des Vertrages über die Deutsche Einheit am 3. Oktober 1990 nur noch sie und nicht mehr die Unabhängige Kommission zuständig sei. Damit saß der DAeC zwar mit seinen Problemen immer noch im alten Boot, aber ein erster Lichtblick am Horizont wurde trotzdem wieder sichtbar.

Der Vorsitzende des Sportausschusses des Deutschen Bundestages, Ferdinand Tillmann, teilte mit Schreiben vom 29. Juni 1992 den Bundesministern des Innern und der Finanzen mit, dass der Sportausschuss am 24. Juni 1992 folgenden Beschluss gefasst habe:

„Der Sportausschuss des Deutschen Bundestages fordert die Bundesregierung auf, die Sportgeräte der ehemaligen DDR-Institutionen – DSB, GST und NVA – den zuständigen Verbänden und Vereinen in den neuen

Bundesländern kostenlos zu überlassen und dafür, soweit notwendig, die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.“

Auf Einladung des Sportausschusses des Bundestages hatten Theo Rack und Dieter Stephan als DAeC-Vizepräsidenten an der denkwürdigen Sitzung am 24. Juni 1992 in Bonn teilgenommen. Einziger Tagesordnungspunkt waren die Eigentumsrechte an Sportanlagen und Sportgerät. Die 17 Bundestagsabgeordneten erlebten eine regelrechte verbale Schlacht zum Thema Luftsport- Anlagen und -Geräte - einerseits die durchweg positiven Stellungnahmen der Mitglieder des Ausschusses und andererseits einen einseitig vorbereiteten Staatssekretär, Dr. Grünwald, als Vertreter des Bundesfinanzministeriums. Theo Rack erhielt das Rederecht und konnte argumentationsstark und überzeugend die Positionen des Luftsports darstellen.

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

Einstimmig unterstützte der Sportausschuss die Forderungen des DAeC. Mit der Haltung des Sportausschusses und besonders der des Vorsitzenden, Ferdinand Tillmann, kamen die entscheidenden Entwicklungen endlich, wenn auch langsam in Gang.

Durch die Initiative des Sportausschusses war aber nur der Stein ins Rollen gebracht worden. Für die Treuhandanstalt wurden deshalb noch lange keine neuen Entscheidungen getroffen. Durchhalten war angesagt. Von den Vereinen durfte trotz eifrigen Flugbetriebes kein Zündstoff für Kurzschlusshandlungen der Treuhand geliefert werden. Kontrollen durch die Treuhandvertreter waren auf der Tagesordnung. So forderte z.B. die Treuhand von den Vereinen Schadenersatz für bei Unfällen beschädigte oder zerstörte Flugzeuge zum von ihr bestimmten Verkehrswert. Der DAeC

hielt dagegen, und die beabsichtigte Schadensersatzregelung wurde vertagt.

Mit einer intern ausgehandelten Genehmigung der THA gelang es immerhin, für die Instandhaltung der Segelflugzeuge die Ersatzteilbestände und Reparaturmaterialien aus dem Lager in Schönhagen kostenfrei auf die Landesverbände aufzuteilen. Auch die Bestände am Fallschirmsportzentrum Halle-Oppin konnten auf diese Weise den Fallschirmsportvereinen zugeordnet werden. Um die dortigen Lagerbestände an Flugzeug-Ersatzteilen für AN-2 Flugzeuge bewarb sich hartnäckig die Firma Heli-Teck. Der DAeC hielt hart dagegen, und zum Glück wollte die Treuhand dem Billigangebot der Firma nicht folgen.

Die Präsidentschaft von Walter Müller war begrenzt, auch er scheiterte an den heiß umstrittenen Strukturproblemen des DAeC. Zur Hauptversamm-

lung 1992 in Essen wurde Klaus Scheer, ehemaliger Lufthansa-Kapitän und Volljurist, als neuer Präsident des DAeC gewählt. Theo Rack trat von seiner Funktion als Vizepräsident ebenfalls zurück und wurde später von Horst Düsterhöft als Vertreter der neuen Bundesländer im DAeC-Vorstand ersetzt.

Sofort erklärte Klaus Scheer die Probleme der neuen Länder zur Chefsache und hatte mit Theo Rack, der sich nun konzentriert um diese Belange kümmern konnte, den richtigen Mann an seiner Seite. Wieder wurden alle Register gezogen und die Argumente des DAeC in den Gremien der Politiker und Ministerien verbreitet.

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

i Der Sportausschuss des Bundestages verabschiedete am 4. November 1992 zum Antrag der SPD zur Sicherung der Sportstätten in den Neuen Bundesländern eine Beschlussempfehlung an den Deutschen Bundestag. Die Empfehlung besagte:

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Bundestag begrüßt die Bereitschaft des Bundesministers der Finanzen, neben anderen Immobilien auch Sportanlagen (auch Sportstätten der früheren Gesellschaft für Sport und Technik) den Ländern und Gemeinden kostenlos zu übertragen. Er ist allerdings der Auffassung, dass auch die Flugsportanlagen der GST, gegebenenfalls im Falle der Einzelfallprüfung, in diese Regelung einbezogen werden müssen.
2. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Regelung der unentgeltlichen Abgabe von Sportanlagen auch für die Dynamo-, GUS-, NVA- und Reichsbahnanlagen anzuwenden.
3. Der Bundestag bekräftigt den mehrfach gefassten Beschluss des Sportausschusses, die Sportgeräte der ehemaligen DDR-Institutionen (GST, NVA, und MfS) den zuständigen Verbänden und Vereinen in den neuen Bundesländern kostenlos zu überlassen.

Bonn, den 4. November 1992

Die Treuhandanstalt stellte sich zu dieser Entwicklung unwissend und redete weiterhin vom Verkauf der Flugzeuge, aber schon zu Preisminderungen von bis zu 40% des ermittelten Verkehrswertes.

Das Plenum des Deutschen Bundestages stimmte am 5. Februar 1993, dank auch der aussagefähigen Argumentation, die vom DAeC für Ferdinand Tillmann erarbeitet worden war, einstimmig dem Beschlussvorschlag zu, die Luftsportgeräte der GST unentgeltlich an die Vereine in den neuen Bundesländern zu übertragen.

Der Jubel in den Kreisen des Luftsports war natürlich groß, aber der Bundestag hatte kein Gesetz, sondern nur eine Empfehlung für die Regierung beschlossen, und damit war der Kampf noch nicht zu Ende. Die Treuhand bekam wochenlang keine neue Orientierung. Ihr Gerede vom Verkauf stand weiter im Raum.

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

Klaus Scheer gelang es, bei einem Neujahrsempfang beim bayrischen Ministerpräsidenten Theodor Waigel, nochmals auf die Dringlichkeit der Durchsetzung der Empfehlung des Bundestags hinzuweisen. Der Präsident des Luftsport-Landesverbandes Bayern, Richard Altwater, hatte hierfür die Weichen gestellt. Wieder wurden vom DAeC eine ganze Serie von Schreiben an die zuständigen Ministerien auf den Weg gebracht und Gespräche geführt. Die Präsidien der Luftsportlandesverbände der neuen Bundesländer veröffentlichten eine vom Präsidenten des Landesverbandes Sachsen-Anhalt, Prof. Dr. Straube, vorbereitete gemeinsame Resolution.

Wahrscheinlich durch eine interne Order war die Treuhand im Mai 1993 plötzlich bereit, dringend für die Instandsetzung benötigte Triebwerke und Luft-

schrauben unentgeltlich freizugeben. Der Bedarf musste mit technischen Nachweisen begründet werden, und im Juni erfolgte die Übergabe von 18 neuen bzw. reparierten Triebwerken und 12 Luftschrauben an die Verbände. Wieder Wochen später ging es um die Übergabe der gesamten Ersatzteil-Lagerbestände. Der Ersatzteilbestand der ehemaligen GST war mit Ausnahme von kleinen Handlagern an den Flugplätzen im Zentrallager in Fürstenwalde eingelagert. Anfang 1993 waren die Flugzeugersatzteile von Halle-Oppin ebenfalls nach Fürstenwalde umgelagert worden. Entgegen der heutigen marktwirtschaftlichen Praxis wurden die Ersatzteile und Reparaturmaterialien in der DDR nicht von den Werkstätten beschafft, sondern zentral im Rahmen langfristiger Planungen bei den Herstellern bestellt und dann bei Bedarf über die

Lager verteilt. Die gut geordneten Lager hatten natürlich bei der Treuhand die Erwartungen gestärkt, damit richtig gute Verkäufe machen zu können. Die Mehrzahl der interessierten Firmen wollte, wie Heli-Teck, aber nur Schnäppchen ergattern. Beim Stand der Entwicklungen um das GST-Eigentum Mitte 1993 konnten Vorhaben der Treuhand in dieser Richtung nicht mehr umgesetzt werden. So wurden noch vor der Freigabe der Flugzeuge die Lagerbestände an die Luftsportverbände übereignet. Damit konnten wichtige Ersatzteile und Materialien für die Instandsetzungen gesichert werden. Aber auch jahrelang durch die zentrale Planwirtschaft angehäuften Material, das in der Praxis nicht benötigt wurde, war in den Lagern vorhanden. Die gesamten Bestände wurden, gerecht aufgeteilt, von den Landesverbänden übernommen. Als

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

ein berüchtigter Treuhand-Mitarbeiter andere Verteilungen wollte, ging Präsident Scheer noch einmal mit aller Konsequenz dazwischen.

Zu einem bislang nicht ausreichend beachtetem Problem entwickelte sich noch ein anderes Thema. Zu DDR-Zeiten waren, mit Ausnahme einiger Museumsflugzeuge, alle aus dem Verkehr abgeschriebenen Flugzeuge auf Weisung des Ministeriums für Staatssicherheit zu vernichten. Aber wie Phönix aus der Asche tauchte eine ganze Reihe dieser Flugzeuge wieder auf und wurde in den Vereinswerkstätten instand gesetzt. Dabei entstand eine regelrechte Tauschbörse, bei der man Flügel, Rumpfe oder Instrumente wechseln konnte. Mehr als 30 Flugzeuge wurden auf diese Weise innerhalb kurzer Zeit wieder einsatzfähig gemacht. Allerdings standen diese Flugzeuge nicht

auf der Treuhandliste, und auch das LBA hatte seine Probleme damit. Insbesondere die Eigentumsfrage sorgte für neue Aufregung. Die betroffenen Vereine bestanden auf ihrem uneingeschränkten Eigentumsrecht, hatten doch ihre Mitglieder unter höchstem persönlichen Risiko für den Erhalt dieser Flugzeuge gesorgt. Die von Klaus Scheer eingeholte Rechtsaufkunft ging in Richtung Treuhandliste. Unter heftigem „Murren“ der betroffenen Vereine wurde schließlich der Bestand unter der Bezeichnung „Altflugzeuge“ auf die Liste gesetzt.

Die Deutsche Lufthansa tauchte bei der Treuhand auf und wollte ein historisches Flugzeug vom Typ PO-2 für sich erwerben. Der sicher verständliche Antrag kam aber zum völlig ungeeigneten Zeitpunkt. Die GST hatte den aus dem 2. Weltkrieg bekannten Doppeldecker als Schleppflugzeug von

den sowjetischen Streitkräften 1956 geschenkt bekommen. Die sächsischen Segelflieger verweigerten die Herausgabe.

Um der Treuhand einen gewissen Erlös zu ermöglichen, kam es zum Verkauf von Mobilien an den Flugplätzen. Die Beauftragten der Treuhand schätzten den Wert von Gebäude-Inventar, Werkstattausrüstungen, der 102 Schleppwinden und Fahrzeuge, die gegen ein relativ geringes Entgelt den Vereinen überlassen wurden. Die Warenhäuser waren zu diesem Zeitpunkt bereits mit Werkzeugen und Möbeln gut gefüllt, der Automarkt boomte – und all das ließ der Treuhand nur einen geringen Spielraum, über die Kategorie „Schrottpreis“ hinaus mit den Vereinen zu verhandeln.

Am 24. August 1993 informierte die Treuhand über eine mündlich

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE

vorliegende Mitteilung des Bundesfinanzministeriums zur Vorbereitung der unentgeltlichen Überlassung der ehemaligen GST-Flugzeuge. Durch den DAeC wurden die Bestandslisten nochmals überprüft und an der Formulierung der Übereignungsverträge wurde ebenfalls mitgearbeitet. Am 4. November 1993 sollten die Verträge unterzeichnet werden. Bei unübersehbaren Rechtsstreitigkeiten und plötzlich neuen Wortmeldungen seitens der Unabhängigen Kommission verstrich weitere Zeit. Der DAeC richtete sofort ein entsprechendes Schreiben an den Vorsitzenden der Kommission, Prof. Hans-Jürgen Papier, in dem er auf die weitere Verzögerung hinwies. Zudem fehlte nach internen Informationen noch der erforderliche Haushaltsvermerk von Minister Theodor Waigel, und die Regierungen der neuen Länder mussten der Übereignung ebenfalls noch zustimmen.

Schließlich fand am 23. Februar 1994 in Berlin endlich die Unterzeichnung und Übergabe der Übereignungsverträge durch den Vertreter der Treuhand, Dr. Diersdorf, und Klaus Scheer als Präsident des DAeC statt. Der Präsident des Deutschen Sportbundes Berlin, Manfred von Richthofen, würdigte als Gast des Unterzeichnungsaktes den für den Sport in Deutschland errungenen Erfolg und die im Zuge der Wiedervereinigung für die Luftsportler erzielte Gleichbehandlung.



09. links: Dr. Diersdorf unterzeichnet für die Treuhandanstalt den Übereignungsvertrag.

rechts: Große Anspannung noch bei DAeC-Präsident Klaus Scheer. Dr. Diersdorf hat seine Unterschrift bereits geleistet.

SIEG ÜBER DIE TREUHAND IM ZÄHEN KAMPF UM DIE DDR FLUGZEUGE



10. links: *Erleichterung auf den Gesichtern der Präsidenten der neuen DAeC-Landesverbände: Von links: Prof. Straube (Sachsen-Anhalt), Dr. Diesdorf (Treuhand), Dr. Strüber (Brandenburg), Theo Rack (DAeC-Präsidium), Dr. Seifert (Sachsen) und Stefan Schmidt (Thüringen).*

rechts: Am Abend in Schönhagen unterzeichnete Heinz Krieger den Vertrag für den Landesverband Mecklenburg-Vorpommern. Für Horst Brändel, der jahrelang die „Tagesarbeit“ mit der Treuhand geleistet hat, ist damit eine weitere wichtige Aufgabe erledigt.

Natürlich waren bei der Unterzeichnung auch Theo Rack sowie der inzwischen neu gewählte Vizepräsident des DAeC, Harold Gaudlitz, die Landespräsidenten Heinz Krieger, Dr. Dieter Strüber, Dr. Jochem Seifert, Prof. Dr. Eckehard Straube, Stefan Schmidt und Werner Lode sowie Horst Brändel

zugegen. Noch am gleichen Tag erfolgte in Schönhagen die Weitergabe der Übereignungsverträge an die Landesverbände der neuen Bundesländer, die dann im März, wiederum mit Unterverträgen, die Flugzeuge ihren Vereinen als Eigentum übergaben. Die Übereignungsverträge enthielten die durchaus sinnvolle Beauftragung, das Gerät in Betrieb zu halten, sorgsam zu pflegen und zu warten. Das uneingeschränkte Eigentumsrecht war mit einer Sperrfrist von 12 Jahren belegt.

Im Zuge der Übergabe der Flugzeuge konnten den Vereinen zudem problemlos die mehr als 2000 Fallschirme zugeordnet werden. Die Rettungsfallschirme wurden als Bestandteil der Flugzeuge eingestuft und die Sportfallschirme als kurzlebiges Sportgerät.

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE

Zum Ende der DDR wurde noch an 37 Flugplätzen Flug- und Fallschirmsprungbetrieb der GST betrieben. Die 72 in den Anfangsjahren der GST genutzten Plätze waren durch politische Entscheidungen, entgegen den Interessen der Luftsportler, auf die besagte Zahl gekürzt und rigoros geschlossen worden. Im Zuge der Wiedervereinigung wurde aber die Mehrzahl der ehemaligen Plätze wieder in Betrieb genommen und noch von der Hauptverwaltung für zivile Luftfahrt der DDR in Schnellverfahren 1990 zugelassen. Weitere Plätze wurden auf verlassenen Agrarflugplätzen der INTERFLUG

gegründet, einige für das Ultraleichtfliegen sogar „auf der grünen Wiese“. So war der Bestand an Flugplätzen für die Allgemeine Luftfahrt wieder auf 72 gestiegen.

Die Flugplätze standen mehrheitlich in Verwaltung der ansässigen Luftsportvereinigungen, aber auch zunehmend in Zuständigkeit gewerblicher Unternehmen. Die so genannten Belegheitskommunen (Kommunen, in deren Verwaltungsgebiet sich die Plätze befanden) hatten vorerst noch andere Probleme, als sich mit Flugplätzen zu beschäftigen.

In einer der ersten offiziellen Mitteilungen der Treuhandanstalt vom 18.12.1990 machte diese ihre Zuständigkeit geltend. Die Nutzung der GST-Immobilien, also auch der Flugplätze, könne nur mit Zustimmung der Treuhand und über den Abschluss von Miet- bzw. Pachtverträgen erfolgen. Den Nutzern der Flugplätze wurde von der Treuhand die Verwaltungsgenossenschaft „Lochner“ als Vertragspartner benannt. Länger als ein Jahr dauerten die Auseinandersetzungen der DAeC-Außenstelle Schönhausen, als Vertreter der Vereine, mit dieser Firma. Es kamen nur wenige rechts-

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE

fähige Verträge zustande, wobei die Lochner GmbH mehr die Gebäude als die Flugplatzflächen im Auge hatte. Der Treuhand riss der Geduldsfaden, da sie der Verwaltungsgesellschaft offensichtlich eine Sicherheitsleistung erbringen musste, aber die erhofften Einnahmen ausblieben.

Ab Mai 1992 wurde die Präzisa GmbH der neue Partner. Die Treuhand hatte für die neuen Musterverträge eine Rechtsgültigkeit ab 1. April 1992 festgeschrieben. Für die Luftsportvereine des DAeC wurde eine kostenlose Nutzung bis zum 1. Januar 1993 eingeräumt. Alle Betriebskosten und Versicherungen waren von den Nutzern zu tragen. Durch die Wiederezulassungen von GST-Flugplätzen war der von der Treuhand zu verwaltende Bestand auf 54 Plätze angestiegen. Im Verlauf des Jahres 1992 verstärkten sich bei den Länderregierungen

die Interessen im Sinne der Verbesserung der Verkehrsstrukturen, und das gab Impulse für die Entwicklungen in den Städten und Gemeinden. Die Zahl der Anträge der Kommunen bei der Treuhand stieg wieder an und betraf nun nahezu alle GST-Flugplätze.

Bis Februar 1992 hatten 25 Kommunen Übereignungsanträge zu diesen Plätzen eingebracht, aber der Abschluss der Pachtverträge kam nicht voran, obwohl die Treuhand darauf drängte. Die Vereine standen den unterschiedlichen Vertragsauslegungen in den Regionalstellen der Präzisa skeptisch gegenüber und zögerten deshalb ihre Zustimmung zu den Verträgen hinaus. Die Präzisa verlor die Übersicht, zumal nach einer früheren Forderung der Treuhandanstalt viele Vereine eigenständig Versicherungen für die genutzten Immobilien abgeschlossen hatten. Diese Versiche-

rungen waren meist kostengünstiger für die Vereine und sicherten den Rechtsbestand.

In dieser hektischen Phase sah die Firma Air DATA CONSALT ihre Chance, in das Flugplatzgeschäft, besonders für die zukünftigen Verkehrslandeplätze, einzusteigen. Sie hatte bereits bei der Verkehrswertbestimmung der GST-Flugzeuge mit der Treuhand ein gutes Geschäft gelandet. So kam es, dass einige Flugplätze schließlich von dieser Firma und die anderen weiter vom DAeC vertreten wurden.

DAeC-Generalsekretär Alexander Heuser forderte in einer Anfrage an das zuständige Bundeswehr-Luftwaffenamt, auf nicht mehr militärisch genutzten Flugplätzen der ehemaligen NVA die luftsportliche Nutzung zu ermöglichen. Plätze wie zum Beispiel Purkshof in Mecklenburg-Vorpommern, Eggersdorf

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE



11. Z-526. Schleppflugzeug, Davon gab es 12 Stück.

in Brandenburg, Kamenz in Sachsen oder Burg in Sachsen-Anhalt konnten infolge dessen relativ schnell wieder vom Luftsport genutzt werden.

Mit Hinweis auf den Einigungsvertrag gab die Treuhand bekannt, dass beim Nachweis von Eigentumsrechten eine unverzügliche und direkte Eigentumsübertragung von Flugplätzen und Anla-

gen möglich ist. Nahezu alle Vereine versuchten, Einblick in die örtlichen Grundbücher zu erlangen - es kam trotz aller Mühen zu keinen greifbaren Ergebnissen. Selbst die von den ehemaligen Reichssegelflugschulen in Schönhagen (Trebbin), Laucha, Großrückerswalde oder Ballenstedt genutzten Immobilien waren vor 1945 kein Eigentum des

Aeroclubs von Deutschland oder einer luftsportlichen Vereinigung.

Mit dem Beschluss des Bundestages vom 5. Februar 1993 – die Bundesregierung möge die Sportanlagen, auch die des Luftsportes, an die Kommunen übertragen - war ein neuer qualitativer Ansatz für eine Regelung der Eigentumsprobleme an Flugplätzen geschaffen worden. Der DAeC, der in dieser Zeit auch noch den Kampf um die GST-Flugzeuge führte, verstärkte nun auch seine Anstrengungen um das Nutzungsrecht auf den Flugplätzen. Zunächst wurde er wieder mit Wortmeldungen aus den Ministerien konfrontiert, die Flugplätze und Golfanlagen von einer begünstigten Überweisung ausschließen wollten. Selbst Minister Theodor Waigel, der in Fragen der Flugtechnik noch ansprechbar gewesen war, faselte plötzlich von einer Verweigerung von Flugplätzen durch umweltbewusste Kommunen.

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE

Besagter Bundestagsbeschluss vom 5. Februar 1993 war von der Fraktion der SPD im Interesse des Sports eingebracht worden. Nun meldeten sich auch Politiker von der CDU zu Wort - so Herr Engelbert Nelle, Bundestagsabgeordneter und Sportpolitischer Sprecher seiner Partei und für den Aufbau von demokratischen Sportstrukturen in den neuen Bundesländern unterwegs, oder Angela Merkel, damals Bundesministerin für Jugend und Frauen, von Heinz Krieger, dem DAeC-Landespräsidenten von Mecklenburg-Vorpommern zur Unterstützung gewonnen.

Das Verkehrsministerium und die Luftfahrtbehörden der Länder plädierten zunächst ausnahmslos für die Beibehaltung der durch die DDR-Behörden erteilten Verkehrszulassungen. Die Anträge zur Umwidmung und Neuzulassung von Landeplätzen verursach-

te in den Landesbehörden erst einmal einen beträchtlichen Aktenstau, dessen Bewältigung aber durch die inzwischen tätig gewordenen Leihbeamten aus den alten Bundesländern verstärkt angegangen wurde.

Die Treuhandanstalt richtete sich immer mehr auf die Zuordnung der Flugplätze an die Belegenheitskommunen aus. Das zeigte sie sowohl öffentlich als auch in dem DAeC bekannt gewordenen internen Festlegungen. Klaus Scheer regte beim Vorstandsmitglied der Treuhand, Dr. Wild, an, die GST-Flugplätze nach dem Modell des Agrarfluges zu übereignen. Das vom Direktorat Kommunalvermögen der Treuhand praktizierte Modell war vom dortigen stellvertretenden Direktor, Herrn von Detten, initiiert worden. Von Detten war schon im Oktober 1992 durch einen Vorstoß im Interes-

se des Luftsports im Ministerium des Innern in Erscheinung getreten.

Theo Rack stellte die Verbindung zum Direktorat Kommunalvermögen her, und es kam zu einer sehr erfolgreichen Zusammenarbeit, die in konstruktiver Weise vom dortigen Chef, Herrn Schöneich, unterstützt wurde. Horst Brändel erhielt die Gelegenheit, mit der so genannten fliegenden Kommission – sie war mit einem Hubschrauber unterwegs - die zur Übereignung vorgesehenen Agrarflugplätze Kyritz, Nauen, Anklam, Pritzwalk, Barth, Fürstenwalde, Gardelegen, Parchim, Greiz und Gotha aufzusuchen. Ziel war, Erfahrungen aus den Übereignungsverfahren für den DAeC zu sammeln und die an diesen Flugplätzen ansässig gewordenen Luftsportvereine in die Vorgänge einzubinden. Die Kommunen, jetzt Eigentümer von 10 Agrarflugplätzen, ermöglichten den bei ihnen täti-

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE

gen Luftsportvereinen lange Fristen pachtfreier Nutzung in Übereinstimmung mit den Zuordnungsbescheiden. Am Flugplatz Barth machte sich auch Angela Merkel persönlich ein Bild von der Arbeit der Kommission. Das Direktorat Sondervermögen bildete eine Kommission zur Über-eignung der ehemaligen GST-Flug-plätze; die praktische Führung über-nahm aber Herr von Detten. Neben den Vertretern der beiden Direktorate waren je ein Vertreter des Verkehrs-ministeriums, des Finanzministeriums und der Liegenschaftsverwaltung der Treuhand Mitglieder der Kommission. Herr Wilfried Schwarz als Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr war neben Herrn von Detten maß-geblich an der zügigen Übereignung und Begünstigung luftfahrtrelevanter Interessen beteiligt. Als ständiger Begleiter der Kommission fungierte Horst Brändel, der für die Mitwirkung

der Vereine bei den Verhandlungen zuständig war.

Möglicherweise im Zusammenhang mit dem Druck aus dem Nachbarbe-reich der Treuhand und einer recht scharfen Kritik des DAeC an den Vor-gehensweise von Dr. Kessler, dem Ansprechpartner im Bereich Sonder-vermögen, wurde dieser kurzerhand abberufen. Damit verlor auch die Fir-ma AIR DATA CONSALT an Boden in ihrer Geschäftsentwicklung.

Innerhalb der Treuhandanstalt kam es zu Umbildungen. Auf dem Kopf-bogen stand jetzt „Bundesanstalt für Verei-nigungsbedingte Sonderaufga-ben“ (BVS). Herr Honef wurde ihr neuer Präsident. Für die Belange des DAeC wurde offiziell das Direktorat Vermö-genszuordnung/Kommu-nalisierung und Herr von Detten als ständiger Vertreter des Direktors der zuständige Ansprechpartner. Die Akten verblieben aber im Direktorat Sonder- und Bun-

desfinanzvermögen unter Direktor Dr. Dierdorf.

Am 3. Mai 1993 informierte die BVS den DAeC und die Belegenheitskom-munen über die Vorbereitungen zur Kommunalisierung der GST-Flugplät-ze. Grundlage für das weitere Vorge-hen waren die Artikel 21 und 22 des Einigungsvertrages. In einer Beratung im August wurden mit Herrn von Det-ten nochmals die sich daraus erge-benden Aufgaben für die Kommission und die Vereine besprochen.

Die Einladung der Kommunen, Ver-treter der Landratsämter und der Landes-Luffahrtbehörden, in deren Zuständigkeitsbereich sich die jewei-ligen Plätze befanden, erfolgte durch die BVS. Die Kommunen hatten vor der Kommission ihre Kaufabsicht mit-zuteilen und eventuelle Restitutionsan-sprüche, Altlasten im Umweltbereich, den Status der Landeplatzgenehmi-gung und die gewerbliche Nutzung

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE

zu benennen. Besonderen Wert legte die Kommission auf die Vorlage von schriftlichen Unterlagen.

Der DAeC sicherte über seine Landesverbände die Teilnahme der Vereinsvorstände. Sie hatten in Kurzvorträgen ihren Verein vorzustellen, die in die Baulichkeiten und Flugbetriebsflächen eingebrachten Leistungen und ihr Nutzungskonzept zu erläutern.

Die Kommission nahm im September 1993 ihre Arbeit auf. Erster Flugplatz war Schönhagen, wo in voller Besetzung, auch im Beisein von Theo Rack, die Übereignung an den Landkreis unter Beteiligung der umliegenden Kommunen erfolgte. Wegen der relativ hohen gewerblichen Nutzung und der Zentralfunktion des Platzes bestimmte die Kommission einen DM-Kaufpreis jenseits der Millionengrenze. Den Vereinen wurde eine mietzinsfreie Nutzung für 15

Jahre zugesichert. Woche für Woche reiste die Kommission in wechselnder Besetzung durch die neuen Bundesländer. Ein erstes Problem waren die angetroffenen Flugplatzgrößen. Zu DDR-Zeiten wurden die nach dem Krieg vorgefundenen Flugplätze, in der Regel 1000 x 1000 m groß, einfach wieder in Betrieb genommen. Die Kommission musste sich von ihrer Vorgabe aus den Werten der alten Bundesländer von 25 auf durchschnittlich 80 ha umorientieren. Einige der Plätze, die vom Militär als Notlandeplätze eingerichtet worden waren, erreichten sogar Hektargrößen um die 160 ha. Eine Teilung der Plätze, die zunächst auch vom DAeC in Richtung gewerblicher und luftsportlicher Nutzung vorgeschlagen worden war, wurde verworfen. Die Treuhand wollte sich nicht auf komplizierte Teilungen mit nicht verwertbaren Restflächen einlassen. In Anbetracht einiger spä-

ter erfolgter Grundstücksteilungen, die erhebliche Vermessungs- und Verwaltungskosten verursachten, war das eine gute Entscheidung. Bei einer ganzen Reihe von Plätzen konnten die Flugplatzgrenzen nach den Grundbuchauszügen nicht mehr ausgemacht werden. Sie waren in den zurückliegenden 45 Jahren einfach zugewachsen. In Neustadt-Glewe zum Beispiel wurde die alte Flugplatzgrenze tief im Wald aufgefunden - eine wilde Mülldeponie gehörte so plötzlich noch zum Flugplatzareal. Auf anderen derartigen Randflächen hatte sich in vielen Fällen eine ungestörte Fauna und Flora entwickelt, die in der weiteren Folge noch für reichlich Unruhe mit den Umweltschützern sorgte.

Die Kommission traf in der Regel nach den Anhörungen und Besichtigungen zügige Entscheidungen. Nahezu alle Vereine konnten sich in den Verhand-

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE

lungen gut darstellen. Sehr hilfreich war die ständige Information der DAeC-Außenstelle über den Verlauf der Übereignungen an die Landesverbände. Besonders wirksam war, dass die Vereine über die zum Errichten der Baulichkeiten und Flugplatz-Pflege bereits eingebrachten Leistungen berichten konnte. Bei den Flugplätzen mit gewerblicher Nutzung bestimmte die Kommission in der Regel einen für die Kommunen erträglichen Kaufpreis. Die anteilige luftsportliche Nutzung wirkte Preis senkend. Bei ausschließlich luftsportlicher Nutzung entschied sich die Kommission vorwiegend für eine kostenfreie Übereignung. Selbst bei größeren Plätzen sowie Tätigkeit mehrerer Vereine wurde die Übereignung so bestimmt. Beispielgebend ist in diesem Zusammenhang der Flugplatz Laucha zu nennen. Bei der kostenfreien Vergabe dieses relativ großen Areals an die

Stadt wurde berücksichtigt, dass hier mehrere Vereine tätig waren und der DAeC beabsichtigte, eine Stätte der Luftsportjugend auf dem Platz zu errichten.

In den Zuordnungsbescheiden an die Kommunen wurde die Begünstigung für die Vereine anfangs mit 15 Jahren festgeschrieben. Unter Berücksichtigung der inzwischen durch die Länder verabschiedeten Förderrichtlinien für Sportbaumaßnahmen konnten die Fristen der noch zur Übereignung anstehenden Plätze auf bis zu 25 Jahre erhöht werden.

Alle Zuordnungsbescheide beinhalteten eine Klausel, die Restitutionsansprüche Dritter ermöglichten. In der Folge machten mehrere Alteigentümer Ansprüche in dieser Richtung zu einzelnen Flugplätzen geltend. Für den Flugplatz Friedersdorf in Bran-

denburg waren das zum Beispiel 63 Ansprüche, da der Platz in den dreißiger Jahren vor seiner Umnutzung zum Flugplatz parzelliert worden war. Meist handelte es sich aber nur um Teilflächen, und die Kommunen einigten sich mit den Alteigentümern auf das Nutzungsrecht, oft im Tausch mit anderen Landstücken. Es kam aber auch zu einigen Gerichtsverfahren, wie im Falle von Halle-Oppin. Für ein inmitten des Flugplatzes gelegenes Teilstück sah der Alteigentümer eine große Gewinnmöglichkeit und pokerte bis zum letzten. Ohne jeden Kommentar verfuhr die BVS bei jüdischem Alteigentum. Derartige Flächen wurden der uneingeschränkten Entscheidung der Eigentümer überlassen.

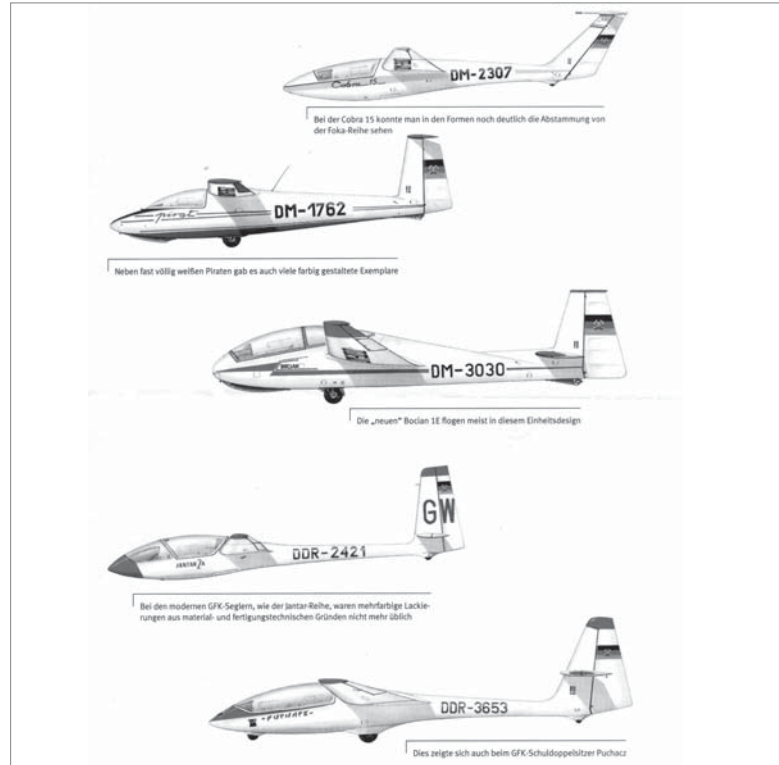
Plötzlich meldete sich auch die AOPA, die Pilotenvereinigung in Deutschland, zu Wort. Beim Kampf um die

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE

Übereignung der GST-Flugzeuge und Flugplätze war von dieser Organisation wenig zu hören gewesen.

Der Geschäftsführer, Herr Bade, warf dem DAeC und speziell seiner Außenstelle in Schönhagen vor, die Zulassung von Verkehrslandeplätzen in Ostdeutschland zu behindern. Es war von 23 Flugplätzen die Rede. Irgendwo aufgelesen und ohne Konsultation in den Raum gestellt, konnte diese Behauptung schnell widerlegt werden.

Der sehr erfahrene Theo Rack und die Motorflugverantwortlichen im DAeC hatten von Anfang darauf orientiert, bei den Anträgen auf ein ausgewogenes Verhältnis für Standorte von Verkehrslandeplätzen und Sonderlandeplätzen zu achten. Wie richtig das war, zeigte sich in den Fällen, wo im Zuge der Entwicklung doch noch eine zu große Dichte entstanden war, wie zum Beispiel im Bereich um Berlin,



12. Segelflugzeug-Haupttypen der DDR.

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE

was zu gegenseitigen wirtschaftlichen Behinderungen führte.

In den Jahren 1993/94 wurden den Kommunen 54 Flugplätze zugeordnet. In den Folgejahren, bis zur Auflösung der BVS im Jahre 1998, bearbeiteten Herr Teege und später Frau Dr. Winter, jetzt wieder im Direktorat Sonder- und Finanzvermögen, gemeinsam mit der DAeC-Außenstelle weitere Zuordnungen. Dabei ging es vorrangig um Flugplätze, für die die Kommunen keine Anträge oder schlüssige Nutzungskonzepte vorgelegt hatten, oder bei denen Alteigentümer die Übereignung blockierten.

Durch die BVS bzw. Verwaltungen des Bundesvermögensamts wurde bis 1998 die Zahl der Zuordnungen auf insgesamt 71 Flugplätze aus dem ehemaligen GST-Bereich, dem Agrar-

flug und militärischen Liegenschaften erhöht.

Herr Teege und Frau Dr. Winter setzten sich in besonderer Weise dafür ein, dass dem Deutschen Aero-Club am Flugplatz Schönhagen ein Gebäude zugeordnet wurde. Das Interesse des DAeC an dieser Liegenschaft war bereits 1991 durch seinen Generalsekretär Alexander Heuser gegenüber der Treuhand bekundet worden. Diese Form der Übereignung war ein einmaliger Vorgang im Bereich Sondervermögen der BVS. Für diesen Akt musste der Landkreis Teltow-Fläming als neuer Eigentümer des Gesamtareals vorher seine Zustimmung erteilen. Lange Verhandlungen, geführt von den DAeC-Vizepräsidenten Hermann Kleber und Wolfgang Weinreich, führten zu diesem Erfolg. Wolfgang Weinreich setzte später als Präsident seine Unterschrift unter

den Erbpacht-Vertrag. Zum herben Schlag für alle diejenigen, die sich für diese neue DAeC-Geschäftsstelle in Schönhagen eingesetzt hatten, wurde die ausbleibende finanzielle Stützung des Projektes durch die Mehrheit der Landesverbände. Damit wurden aufwendige Bemühungen in den Wind geschlagen und eine günstige Gelegenheit, den DAeC in Hauptstadtnähe anzusiedeln, vergeben. Aus heutiger Sicht betrachtet, war neben den Finanzierungsproblemen damals die Zeit für eine Umsiedlung der DAeC-Geschäftsstelle von West nach Ost einfach noch nicht reif genug.

Recherchen des DAeC nach Grundstücken auf dem Gebiet der ehemaligen DDR, für die er Ansprüche geltend machen könnte, führten auch zum ehemaligen Reichsluftsporthafen in Rangsdorf bei Berlin. Dort war neben dem Standort der Bucker-Flugzeug-

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE



13. Typisches Vereinsmaterial der DDR-Segelflieger.

werke im Vorfeld der Olympischen Spiele 1936 das so genannte „Haus des Aeroclubs von Deutschland“ errichtet worden. Das repräsentative Gebäude diente vor Kriegsbeginn als internationale Begegnungsstätte des Luftsports. Nach Kriegsende wurde es wegen der Nutzung des Flugplatzes durch die in der DDR stationierten sowjetischen Streitkräfte allen neugierigen Blicken entzogen. Noch in Anwesenheit sowjetischer Nachrichten- und Hubschrauberkräfte gelang es Dr. Dieter Strüber und Horst Brändel, im Bündnis mit dem Ortschronisten und Luftfahrthistoriker, Dr. Wittstruck, das Gelände zu besichtigen und das

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE

gesuchte Haus auszumachen. Das Haus war in den langen Jahren sowjetischer Präsenz Offizierskasino des Standortes gewesen und machte einen ziemlich abgewohnten Eindruck. Mit dem Hinweis auf den Namen des Hauses, die geschichtlichen Zusammenhänge bei den Vorgängen um Oberst Stauffenberg (der vom Flughafen Rangsdorf zum missglückten Attentat auf Hitler startete) und die Gestaltung des Hauses nach einem Entwurf des bekannten Architekten Ernst Sagebiel (u.a. auch Entwurf für Bau des Flughafens Tempelhof, dem damals größten Gebäude der Welt) setzte Dr. Wittstruck mit viel Mühe durch, dass das Haus unter Denkmalschutz gestellt wurde. Der erst nach großen Schwierigkeiten erreichte Blick in die Grundbücher

offenbarte den Reichsfiskus als Eigentümer. Der DAeC musste seine Hoffnungen auf dieses Grundstück zu den Akten legen. Das Haus wurde später durch das Land Brandenburg unter Wahrung des Denkmalschutzes für die Sanierung freigegeben und danach als überregionales Gymnasium genutzt.

Ähnlich verlief auch eine Recherche zum „Haus der Flieger“ in Berlin-Mitte. Hermann Göring hatte zu seiner Zeit hier einen Prachtbau in Besitz genommen und für seine Flieger-Organisationen einrichten lassen. Der von allen „Nichtariern“ gesäuberte Aero-club von Deutschland hatte ebenfalls seine Büros dort aufgeschlagen. Heute wird das repräsentative Gebäude als Abgeordnetenhaus vom Berliner

Senat genutzt. Der Flieger und Abgeordnete der FDP, Herr Adolph, ermöglichte dem DAeC Einblick in die Eigentumsverhältnisse des Hauses. Aber schon der alte und neue Name des Hauses ließen da keine Erwartungen aufkommen.

Die Westberliner Luftsportler kehrten nach und nach in die Berliner Region zurück. Ein Teil wurde Mitglied in Vereinen des Landesverbandes Brandenburg, andere wurden als eigenständige Vereine Mitnutzer Brandenburger Flugplätze. Ganz entschlossene Vereine gründeten in Brandenburg eigene Flugplätze, wie die Segelflieger in Lüsse, Neuruppin und Kammermark, die Drachenflieger in Jüterbog/Altes Lager und Segeletz oder die Fallschirmspringer in Gransee.

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE

Die Vereine kauften in diesen Fällen die notwendigen Geländeflächen - meist verlassene Militärgelände - zu ebenfalls begünstigten Konditionen. Besonders bei den Neugründungen gab es anfangs heftige Auseinandersetzungen mit den sich etablierenden Umwelt- und Naturschutz-Verbänden. In Lüsse waren z.B. die seltenen Großtrappen am Flugplatz gesichtet worden und erst nach langjähriger Annäherung mit Hilfe der Umweltbeiräte in den Verbänden konnten sich beide Seiten zu nützlicher Zusammenarbeit durchringen.

Gegen Ende der Kommunalisierung der Flugplätze gelang es einigen Vereinen, mit Zustimmung der Treuhand und der später zuständigen Oberfinanzdirektionen der Länder, sich am Flugplatzeigentum zu beteiligen. Vorwiegend ging es dabei um den Kauf von Teilflächen mit dem Bestand an

Hallen und Einrichtungen. Nach jahrelangem Gerangel zweier berechtigter Kommunen gab es auch eine öffentliche Ausschreibung, in deren Ergebnis der Flugplatz Bronkow im Land Brandenburg Eigentum des dortigen Vereins wurde. Nach ebenso langwierigen Bemühungen gelang es sogar, den Flugplatz Eggersdorf, der sich als Militärgelände in der Zuständigkeit des Bundesvermögensamtes befunden hatte, der Kommune unter den gleichen Begünstigungen wie die GST-Flugplätze zu übereignen. Die Kommune bekam dadurch, wohl als seltene Ausnahme, sogar einen Großteil des bereits entrichteten Kaufpreises zurückerstattet.

Der DAeC war bereits beim Schließen der Akten zu all diesen Vorgängen, als 1996 ein neues altes Problem wieder auf den Tisch kam. Die Präzisa-Verwaltungsgesellschaft hat-

te 33 Vereinen saftige Rechnungen zwischen 1.000 und 15.000 DM zum Kostenausgleich für an den Flugplätzen abgeschlossene Versicherungen zugestellt. Vizepräsident des DAeC, Roman Gollinger, übernahm als gestandener Jurist das schwierige Problem. Durch die Außenstelle des DAeC, die betroffenen Landesverbände und Vereine wurde gründlich recherchiert, und alle Vorgänge wurden zusammengetragen.

Dabei wurden sie fündig und legten ein früheres Schreiben der Treuhandanstalt vor, wonach die Flugplatz-Betreibenden Vereine schon, bevor die Präzisa ihre Hände mit im Spiel hatte, aufgefordert worden waren, Versicherungen zur Nutzung der Immobilien abzuschließen.

KOMMUNALISIERUNG DER FLUGPLÄTZE

Ohne das zu widerrufen oder zu berücksichtigen, hatte die Präzisa ihre Pauschalversicherungen für die ihr von der Treuhand zugewiesenen Flugplätze getätigt.

Die Präzisa kündigte lautstark die Vorbereitung von Gerichtsverfahren an und setzte den Vereinen kurzfristige Zahlungsfristen. In der Phase höchster Eskalation und drohender immenser Gerichtskosten sorgte die BVS, jetzt wieder in Zuständigkeit des Direktorats des Herrn von Detten, im Zusammenwirken mit dem Vertreter des Bereiches Sonder- und Finanzvermögen, Herrn Niederhofer, für

eine Entspannung der Lage. Die BVS hatte offensichtlich auch ihren Anteil an der Verursachung des Problems erkannt. So wurde erreicht, dass erst einmal alle Forderungen aus den Jahren 1991/92 wegen Verjährung gestrichen werden konnten. Bei Vereinen mit eigenem Versicherungsnachweis (10) wurden im harten Ringen die Forderungen auf 40 % und bei denen ohne eigene Versicherung (17) auf 70% abgemindert. Besonders glücklich waren die Vereine, bei denen es durch die Wirren der Zeit zu keinen Mietverträgen mit der Präzisa gekommen war. Hier fehlte der Präzisa die

Grundlage für jegliche Forderungen. Die betroffenen Vereine hatten für die Verhandlungen Roman Gollinger mit ihrer Vertretung schriftlich ermächtigt. Sie kamen den reduzierten Zahlungen bei der Präzisa nach. Wie sich die BVS mit der Präzisa trennte, wurde nicht bekannt.

JAHRE DANACH

Seit der Übernahme der GST-Flugzeuge durch die Vereine sind über zehn Jahre ins Land gegangen. Die große Mehrzahl dieser Flugzeuge fliegt noch immer. Im Vergleich mit dem Gerätepark der Vereine in den alten Bundesländern kann das vorwiegend aus polnischer und tschechischer Produktion stammende Fluggerät nicht mithalten. Es sichert jedoch die Weiterführung der Ausbildung und das sportliche Fliegen.

Nach einer letzten Recherche im zehnten Jahr der Übereignung waren von den einst 442 Segelflugzeugen noch 372 zugelassen. Viele Erneuerungen, besonders bei den Steuerseilen und der Funkausrüstung, waren nötig. Den hohen Wartungsaufwand bewältigten die Vereine meist aus eigener Kraft. Auch wenn nun schon moderne Flugzeuge der Hersteller westlich und inzwischen auch östlich

der Elbe im Osten fliegen, so zwingt ihre wirtschaftliche Lage die Vereine dazu, das betagte Fluggerät weiter zu erhalten.

Von den ursprünglich 163 Motorflugzeugen waren noch 131 in betriebsfähigem Zustand. Neue Schalldämpfer sorgten für einen zulässigen Lärmpegel. Ungelöst blieb das Problem des hohen Kraftstoffverbrauchs. Die Vereine müssen sich schon genau überlegen, für welche Aufgaben sie ihre „Wilga“ einsetzen. Bei großen Segelflugwettbewerben in Deutschland jedoch waren und sind die „Wilga“-Schlepper mit ihren Kraftreserven trotzdem immer noch sehr willkommen.

Noch ungünstiger ist der betriebstechnische Aufwand bei den AN-2-Flugzeugen, mit denen die Fallschirmspringer nur sehr unwirtschaftlich auf

mehr als 2000 m Höhe gebracht werden können.

Hinzu kommt, dass bei den meisten Flugzeugen die Polen und Tschechen über das Ersatzteilmonopol verfügen, und das schlägt zunehmend hart in die Vereinskassen ein.

1999 meldete sich nochmals die Bundesanstalt für Vereinigungsbedingte Sonderaufgaben, diesmal vertreten durch die Oberfinanzdirektion Magdeburg, und forderte eine Bestandsliste und Zustandsberichte über die übereigneten GST-Flugzeuge. Die eingereichten Unterlagen ergaben offensichtlich keine Beanstandungen, denn seitdem fehlt jedes Signal aus dem inzwischen von der BVS verlassenen Haus.

Am 28. Februar 2006 lief die 12jährige Sperrfrist der Treuhandanstalt aus

JAHRE DANACH

den Übereignungsverträgen für die ehemaligen GST-Flugzeuge ab. Die von verschiedenen Seiten erwarteten Eigentumswechsel blieben in größerem Umfang bisher aus. Lediglich bei einigen Motorflugzeugen, wo Vereinsmitglieder eine Art Haltergemeinschaften zum Erhalt der Betriebsfähigkeit gebildet hatten, werden wahrscheinlich Halterwechsel eintreten.

Das Gefüge der luftsportlich genutzten Flugplätze hat sich seit dem Wende geschehen in den letzten Jahren kaum verändert. Versuche, zu einzelnen Zuordnungsbescheiden nochmals Akteneinsicht zu erlangen, hatten keinen Erfolg. Sofort wurde man mit Fragestellungen von Rechtsanwälten konfrontiert, die immer gleich

blockierten oder Rechtsvorgänge einleiten wollten.

In der Zeit von 1998 bis 2000 sind nun die Rechtsbelange der Flugplätze, besonders noch offene Vorgänge im Zuordnungsbereich des Bundesvermögens (Militärflugplätze), in die Zuständigkeit der Oberfinanzdirektionen der Länder übergegangen.

Dem aufmerksamen Leser wird nicht entgangen sein, dass bei der Darstellung der Vereinigung der Luftsportler der ehemaligen DDR und der BRD im Deutschen Aeroclub das Zusammenwachsen der Verbände und die Annäherung der Sportler beinahe nur den Rahmen für die sonstigen Vorgänge, die hier behandelt wurden, abgab.

Für alle, die daran unmittelbar beteiligt waren, war das aber die eigentlich entscheidende Seite der Vereinigung.

Nur angesichts der wahren Gefechte, die sich um die materiellen Bedingungen für die Weiterführung des Luftsports im Osten abspielten, traten die Probleme, die es durchaus auch bei der Zusammenführung der beiden Sportverbände gab, in den Hintergrund. Vor allem konnten sie von den Sportlern selbst geklärt werden - durch Fairplay, Miteinander und das Streben nach sportlichen Leistungen, so wie das unter Sportlern überall angestrebt wird. Dabei wurden Vorbehalte auf beiden Seiten abgebaut, und im Vordergrund der Arbeit des DAeC stand und steht bis heute der Sport.

QUELENNACHWEIS

Der gesamte Quellennachweis, bestehend aus Gesetzesauszügen, Verordnungen, Mitteilungen und Briefverkehr, ist geordnet im Archiv des Luftsport-Landesverbandes Brandenburg e.V. am Flugplatz Schönhagen eingelagert. Das Archiv steht für weitere Recherchen zur Verfügung.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Titel	Quelle	Seite
01 Segelflugzeuge vor der Halle in Schönhagen	Archiv LLV Brandenburg	8
02 Die Zlin 42/43.....	Flieger Revue 3/2000	16
03 Puchacz	Archiv LLV Brandenburg	23
04 Ortstermin in Schönhagen	Archiv LLV Brandenburg	29
05 Die AN-2 diente als Absetzflugzeug	Archiv LLV Brandenburg	36
06 Entspannte Atmosphäre abends in Schönhagen.....	Archiv LLV Brandenburg	40
07 Die Wilga	Flieger Revue 7/2000	42
08 Seitenansicht der Wilga	Flieger Revue 7/2000	47
09 Vor und nach der Unterzeichnung des Übereignungsvertrags	Dr. Dieter Strüber	53
10 Präsidenten der neuen DAeC-Landesverbände/Unterzeichnung..	Dr. Dieter Strüber	54
11 Z-526. Schleppflugzeug	Archiv LLV Brandenburg	57
12 Segelflugzeug-Haupttypen der DDR	Flieger Revue 7/2001	62
13 Typisches Vereinsmaterial der DDR-Segelflieger	Detlev Graupner	64

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ABM	Arbeitsbeschaffungsmaßnahme	DDR	Deutsche Demokratische Republik
ADIZ	„ADIZ“ war u.a. eine Flugüberwachungszone, die bis zur Wende 1989 entlang der Innerdeutschen Zonengrenze zwischen BRD und DDR und durch den Bayrischen Wald bis zur Grenze Österreichs verlief.	DSB	Deutscher Sportbund
AUL	Ausschuss Unterer Luftraum	FAI	Fédération Aéronautique Internationale (Weltluftsportverband)
		FFSV	Flug- und Fallschirmsportverband der DDR
		FIR	Flight Information Region
BMV	Bundesministerium für Verkehr	GST	Gesellschaft für Sport und Technik
BTSV	Bund Technischer Sportverbände	ICAO	International Civil Aviation Organization (deutsch: Internationale Zivilluftfahrt-Organisation)
BVS	Bundesanstalt für Vereinigungsbedingte Sonderaufgaben	ILA	Internationale Luft- und Raumfahrttausstellung Berlin, eine Fachmesse der Luft- und Raumfahrtindustrie
DAeC	Deutscher Aero Club e.V.		

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

LBA	Luffahrt-Bundesamt	NVA	Die Nationale Volksarmee war von 1956 bis 1990 die Armee der DDR.
LTB	Luffahrttechnischer Betrieb	SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
MfS	Ministerium für Staatssicherheit der DDR (auch Staatssicherheit oder umgangssprachlich Stasi genannt)	TBH	Technisches Betriebshandbuch
NATO	Die NATO (North Atlantic Treaty Organization, auch: Nordatlantikvertrag ist eine Internationale Organisation, die den Nordatlantikpakt, ein militärisches Bündnis europäischer und nord-amerikanischer Staaten, umsetzt.	THA	Treuhandanstalt
		ZK	Zentralkomitee der SED