



**ZVL Depesche Nr. 38 vom 18. November 2009**  
**„Luftsport Depesche Rhein-Main-Saar“**

**• Fotokalender-Segelfliegen 2010**

Eigentlich gehört er ja an jede Wand in einem Luftsportverein. Gemeint ist der „Fotokalender-Segelfliegen“. Für das nächste Jahr hat Claus-Dieter Zink einmal mehr ganz ungewöhnliche Bilder in seinem nun seit zehn Jahren erscheinenden Kalender einbauen können. Neun „Blaniks“ mit neun Seilen hinter einer superstarken Schleppmaschine und ein Salto im Rückenflug vor einer bedrohlich wirkenden Felswand, sind nur zwei seiner beindruckenden Motive.

Alle weiteren Informationen sind auf der Internetseite zu finden.

Internet: <http://www.fotokalender-segelfliegen.de>

**• Helmut von Keitz verstorben**

Ein großer Mensch des Flugsports ist nicht mehr: Helmut von Keitz ist am 14. November 2009 entschlafen. Fliegen war sein Leben. Nicht nur dem Segelflug, sondern auch dem Motorflug und vor allem dem Kunstflug, galt seine Leidenschaft. Mit rund 90.000 Starts und einer Gesamtflugzeit von über 12.000 Stunden verbrachte Helmut von Keitz fast mehr Zeit in der Luft als am Boden. Mit dem Tod von Helmut von Keitz verliert der Luftsport in Hessen nicht nur einen fähigen Fluglehrer und Fliegerkameraden, sondern auch einen großen und außergewöhnlich beliebten Menschen. Einen Nachruf haben Jürgen Knüppel und Heike Knauff-Oliver von der Flugsportvereinigung Schwalm e.V. verfaßt, der dieser Depesche als PDF Dokument beigelegt ist.

**• DAeC - Newsletter Ausgabe 14/2009**

Der neue Newsletter des Deutschen Aero Club e.V., Ausgabe 14/2009, ist erschienen und dieser Luftsport-Depesche als PDF Dokument beigelegt.



## • Hessischer Segelfliegertag am 21. November 2009

Zur Erinnerung: Am kommenden Samstag, den 21. November 2009, findet der hessische Segelfliegertag in der Klosterberghalle in Langenselbold statt. Das Programm liegt als PDF Dokument anbei.

## • Luftverkehrsrecht: Internationale Vorschriften per Mausclick

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat ihr Angebot an Luftrechtpublikationen erweitert: Neu hinzugekommen ist die englischsprachige, digitale Vorschriftensammlung „Airlaw eBook“ mit europäischen und internationalen Regelwerken zum Luftrecht. Das „Airlaw eBook“ enthält die für die Luftfahrt maßgeblichen internationalen Vertragswerke. Insbesondere auch luftfahrtrelevante Texte des europäischen Rechts sind in die Sammlung aufgenommen worden, so beispielsweise internationale und speziell europäische Durchführungsbestimmungen und Richtlinien. Im Unterschied zu dem ebenfalls von der DFS angebotenen deutschsprachigen „Luftrecht eBook“, besteht das „Airlaw eBook“ nur aus englischen Texten. Daher eignet sich diese Vorschriftensammlung für Juristen, Ministerien, Luftfahrtunternehmen und -verbände. Weitere Informationen sind beiliegend als PDF Dokument verfügbar.

## • Militärische Luftübungen in Deutschland: Wie? Wann? Wo?

Das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr hat ab sofort eine Internetpräsenz eingerichtet, auf welcher die Veröffentlichung der bekannten militärischen Luftübungen und Veröffentlichungen zu temporären Luftbeschränkungsgebieten der Bundeswehr erfolgen.

Amt für Flugsicherung der Bundeswehr

Internet: <http://www.afsbw.de/flugsicherung>

## • Aufpassen: Aktuelles zur Landeplatz-Lärmschutzverordnung

Zum 31. Dezember 2009 läuft die Übergangsregelung der Landeplatz-Lärmschutzverordnung (LLV) für Flugzeuge mit Baujahr vor dem Jahre 2000 aus. Ab dem 1. Januar 2010 müssen dann auch Flugzeuge mit Baujahr vor 2000 eine zusätzliche Lärminderung um rund zwei db(A) nachweisen kön-



nen, damit sie das Zeugnis für erhöhten Lärmschutz be- oder erhalten können. Diese Anforderung gilt bereits für alle Flugzeuge mit Baujahr ab 2000. Bei den betroffenen Flugzeugen ist das Ablaufdatum des erhöhten Lärmschutzes in den Papieren mit dem 31. Dezember 2009 angegeben.

Der Verlust des Zeugnisses für erhöhten Lärmschutz kann für die Piloten/Halter/Vereine erhebliche nachteilige Folgen haben: Beispielsweise verlangen einige Plätze für Flugzeuge ohne den Nachweis höhere Landegebühren, es gelten zeitliche Betriebseinschränkungen oder sogar Startverbote, wenn am Platz nur lärmarme Luftfahrzeuge betrieben werden dürfen.

Der DAeC hatte sich an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Bundesministerium für Umwelt, Natur und Reaktorsicherheit (BMU) gewandt, um einen kooperativen Weg im Sinne der Piloten und des Umweltschutzes zu finden. Anfang September hatte das BMU den DAeC zu einem Gespräch eingeladen und es wurden mögliche Lösungen diskutiert. Eine vom DAeC vorgeschlagene Lösung ohne grundlegende Änderung der LLV halten die Ministerien für nicht durchsetzbar. Bis zur Klärung besteht für betroffene Halter und Betreiber von Flugzeugen die Möglichkeit, vom Flugplatzbetreiber oder von der Landesluftfahrtbehörde eine Ausnahmegenehmigung zu bekommen. Die LLV sieht solche Ausnahmeregelungen vor, die Entscheidungskompetenz liegt bei den Ländern. Auch die Flugplatzbetreiber können dort Ausnahmen von der LLV beantragen.

Wenn Vereine hinsichtlich der Landeplatz-Lärmschutzverordnung betroffen sind, so sollten diese sich beim Deutschen Aero Club e.V. melden. Der DAeC sowie seine Landesverbände bieten Unterstützung und Hilfe an. Eine Zusammenfassende Information ist als PDF Dokument beigefügt. Dieses PDF Dokument sollte am besten ausgedruckt und im Vereinsheim ausgehängt werden.

Ansprechpartner für Rückfragen:

Dr. Wolfgang Scholze  
Deutscher Aero Club  
Referat Umwelt & Natur  
Telefon: 0531 / 23540-34  
E-Mail: [w.scholze@daec.de](mailto:w.scholze@daec.de)

## • Ehrungen für Langenselbolder Piloten

Siegfried Samson wurde vor kurzem auf dem Deutschen Segelfliegtage in Bremen für seine sportlichen Leistungen im Jahre 2009 geehrt. Der Deutsche Aero Club e.V. nutzt dieses Forum jedes Jahr, um seine erfolgreichsten Piloten zu ehren. So wurde Siegfried „Sigi“ Samson in diesen Jahr mit dem Deutschen Meistertitel in der 18 m-Klasse ausgezeichnet.



Mit drei Dreiecksflügen über Strecken zwischen 720 und 800 km konnte er sich den Meistertitel sichern. Wenn auch ein wenig verspätet, aber ganz gewiß nicht vergessen, wurden auch die Sporturkunden der FAI für den Sieg in der Weltliga im Jahre 2008, für den Hessentitel und die Mannschaft Siegbert Gehl, Andy Kath, Stefan Schreyer und Sigi Samson für den Sieg in der Offenen Klasse in Hessen verliehen.

Herzlichen Glückwunsch!



## • **Gute Beispiele für die Harmonie von Luftsport und Natur gesucht**

Der Deutsche Aero Club e.V. bittet um Mithilfe: Gesucht werden erfolgreiche Strategien zur Lösung von Konflikten zwischen Natursport und Naturschutz. Gewiß gibt es Luftsportvereine oder Modellflugsportvereine, in denen es zu Problemen mit dem Naturschutz kam. Es stellt sich die Frage, wie das Problem dann einvernehmlich gelöst wurde? Wenn Vereine oder einzelne Luftsportler und Modellflieger ein oder mehrere Beispiele kennen, sollten sie den beiliegenden Fragebogen ausfüllen und an den DAeC zurücksenden.

## • **Übersicht der beigefügten PDF Dokumente**

- 01) ZVL Depesche vom 18.11.2009
- 02) Nachruf Helmut von Keitz
- 03) DAeC - Newsletter Ausgabe 14/2009
- 04) Programm Hessischer Segelfliegertag am 21. November 2009
- 05) Luftverkehrsrecht: Internationale Vorschriften per Mausclick
- 06) Aktuelles zur Landeplatz-Lärmschutzverordnung
- 07) Fragebogen: Harmonie von Luftsport und Natur

Mit fliegerischen Grüßen

gez. Markus Lenz, Pressereferent

Hessischer Luftsportbund e.V.

ppa. Zweckverband Luftsport Rhein-Main-Saar

### **Herausgeber und Verantwortlicher im Sinne des Pressegesetzes:**

Hessischer Luftsportbund e.V. + Aero Club Saar e.V. + Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.  
c/o Pressereferent Markus Lenz, Landwehrstraße 1, 64293 Darmstadt

Der Hessische Luftsportbund e.V. ist eingetragen beim Registergericht der Stadt Darmstadt, VR 1112

Der Aero Club Saar e.V. ist eingetragen beim Registergericht der Stadt Saarbrücken, VR 2416

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V. ist eingetragen beim Registergericht der Stadt Bad Kreuznach, VR 538



Nachruf auf Helmut von Keitz, \*18.07.1928, † 14.11.2009

## Ein großer Mensch des Flugsports ist nicht mehr



Fliegen war sein Leben. Nicht nur dem Segelflug sondern auch dem Motorflug und vor allem dem Kunstflug galt seine Leidenschaft. Mit ca. 90.000 Starts und einer Gesamtflugzeit von über 12000 Stunden verbrachte Helmut von Keitz fast mehr Zeit in der Luft als am Boden. Fast 35 Jahre war er der Meister der Lüfte am Schwälmer Himmel. Mit ihm wurde der Ziegenhainer Segelflugplatz „Der Ring“ zu einem der beliebtesten Segelflugplätze Deutschlands. Noch im letzten Jahr, mit achtzig Jahren, flog er und stand seinen Fliegerkameraden tatkräftig zur Seite. Sein Rat und seine Meinung standen bei seinen Fliegerkameraden bis zuletzt hoch im Kurs.

Helmut von Keitz wurde 1928 in Fulda geboren. Schon als 16 Jähriger begeisterte er sich für das Segelfliegen. Nach der Schule begann er jedoch erst eine Ausbildung zum Blechblas-Instrumentenmacher. 1944 nahm er auf der Wasserkuppe an der segelfliegerischen Grundausbildung teil. Er machte dort bald seine „C“, eine seiner ersten Flugprüfungen.

Kurz danach wurde er mit 17 Jahren als Soldat eingezogen um nach schneller Grundausbildung zur Verteidigung Berlins gegen die Russen eingesetzt zu werden. Er hatte Glück und überlebte den 2. Weltkrieg. An seinem achtzehnten Geburtstag erreichte er, aus der Gefangenschaft in Norddeutschland kommend, wieder sein Elternhaus in Fulda.

Nach Freigabe des Segelfliegens durch die Alliierten flog er in den 50er Jahren im Verein Fulda Johannisau. Schon bald reihte er sich bei den hessischen Segelflugmeisterschaften unter die besten Segelflieger Hessens ein: 1959 wurde er Hessenmeister.

Aufgrund seiner ausgezeichneten fliegerischen Fähigkeiten und seiner besonders überzeugenden menschlichen Art wurde er ab 1965 in der traditionsreichen Segelflugschule auf der Wasserkuppe, dem Berg der Segelflieger, als hauptberuflicher Lehrer eingestellt. Mit Ehefrau Waltraud und den Kindern Markus und Susanne bewohnte er für 13 Jahre die höchst gelegene Wohnung Hessens. Mit seiner verständnisvollen Art war er als der jüngste Fluglehrer der Flugschule bei seinen Flugschülern äußerst geschätzt. Er war nie laut, immer freundlich und ausgesprochen verständig, liebevoll und aufbauend.

1974 lies er sich von einigen Segelfliegern aus der Schwalm endgültig davon überzeugen, gemeinsam mit Woldemar Stumpf aus Ottrau die neue Flugschule Schwalm auf dem Flugplatz Ziegenhain zu betreiben. Seine Familie folgte ihm nach Ziegenhain in den Steinweg.

Mit zwei neuen Motorseglern und den Schulflugzeugen des Ziegenhainer Segelflugvereins begann für ihn und die Schwalm eine erfolgreiche fliegerische Zeit. Viele hundert Flieger folgten ihm nach Ziegenhain; nicht nur aus Deutschland, auch aus dem Ausland, viele aus Holland. Besonders die am Segelflug gehinderten Berliner zogen zum Fliegen in die Schwalm, zum Segel-Kunstflug und dem faszinierendem Flug unter den Wolken. Auch so mancher Lufthansa Pilot machte bei ihm seine Umschulung auf Segelflug. Ziegenhains Gasthäuser und Hotels beherbergten über viele Jahre zahlreiche Segelflieger. Manche von ihnen blieben wegen der hervorragend kameradschaftlichen Fliegeratmosphäre über mehrere Wochen in der Schwalm.

Die Flugzeuge von Helmut von Keitz gehörten nun zum täglichen Bild am Schwälmer Himmel. Mit seinen eigenen kunstvollen Flugfiguren in seinem Schlepp-Flugzeug über dem Flugplatz war er selbst eine beliebte Sensation. Ab 1990 beteiligte er sich auch an Motor-Kunstflugmeisterschaften und wurde 1996 schließlich hessischer Meister beim Vergleichsfliegen in Lauterbach.

In seiner fliegerischen Laufbahn flog er insgesamt 64 Segelflugzeugtypen von SG38 bis zur ASH 25. In den letzten Jahren wurde er einer breiten Öffentlichkeit mit seinen Luftaufnahmen der Schwälmer Landschaft bekannt, welche in Ausstellungen und auch als Fotoserie in der Heimatzeitung präsentiert wurden.

Als Leiter der Flugschule Schwalmstadt war er in Fliegerkreisen bekannt und verdient. Der hessische Luftsportverband verlieh ihm die Ehrennadel in Gold.

Mit dem Tod von Helmut von Keitz verliert der Flugsport in Hessen nicht nur einen fähigen Fluglehrer und Fliegerkameraden, sondern auch einen großen und außergewöhnlich beliebten Menschen.



NEWSLETTER Ausgabe 14/2009 vom 11. November 2009

The Global Show for  
**General Aviation** Your Destination.  
April 8 – 11, 2010 EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7  
**AERO** FRIEDRICHSHAFEN www.aero-expo.com

## Landeplatz-Lärmschutzverordnung: Übergangsregelung läuft aus

Seite 1



Zum 31. Dezember 2009 läuft die Übergangsregelung der Landeplatz-Lärmschutzverordnung (LLV) für Flugzeuge mit Baujahr vor 2000 aus. Ab 1. Januar 2010 müssen dann auch Flugzeuge mit Baujahr vor 2000 eine zusätzliche Lärminderung um rund zwei db(A) nachweisen können, damit sie das Zeugnis für erhöhten Lärmschutz be- oder erhalten können. Diese Anforderung gilt bereits für alle Flugzeuge mit Baujahr ab 2000. Bei den betroffenen Flugzeugen ist das Ablaufdatum des erhöhten Lärmschutzes in den Papieren mit dem 31. Dezember 2009 angegeben.

Vor gut zehn Jahren trat die Landeplatz-Lärmschutzverordnung vom 5. Januar 1999 zur Minderung der Fluglärmbelastung an größeren Landeplätzen in Kraft. In der Verordnung wird unter anderem definiert, welche Kriterien für den besonderen Lärmschutz gelten. Festgelegt wurde, dass Flugzeuge und Motorsegler mit der Erstzulassung vor dem Jahr 2000 im Durchschnitt mindestens 5 db(A) leiser sein müssen, als beispielsweise die internationalen Vorschriften es verlangen, um als lärmarm zu gelten. Für Flugzeuge, die nach 2000 zugelassen wurden, gelten noch höhere Werte.

In der Verordnung wurde auch festgelegt, dass ab dem 1. Januar 2010 der erhöhte Schallschutz, der für Flugzeuge mit Zulassung ab 2000 gilt, auch von älteren Flugzeugen eingehalten werden muss, wenn sie das Zeugnis für erhöhten Lärmschutz behalten oder bekommen sollen. Bis zum Jahr 2010, so hoffte man, sollte die technische Entwicklung von Motoren und Propellern eine stärkere Lärmreduzierung möglich machen.

Diese Erwartungen wurden aber nicht erfüllt. Der Motorenhersteller Thielert, von dessen Produkten man sich die beachtliche Leistung versprach, ist mittlerweile insolvent. Von anderen Herstellern sind keine nennenswerten Erfolge in dieser Richtung erzielt worden. Die Propellerhersteller melden, dass die Umrüstung auf lärmärmere Propeller bei einigen Flugzeugtypen aus Sicherheitsgründen (wegen des Leistungsverlustes) nicht möglich ist.

Der Verlust des Zeugnisses für erhöhten Lärmschutz kann für die Piloten/Halter erhebliche nachteilige Folgen haben. Beispielsweise verlangen einige Plätze für Flugzeuge ohne den Nachweis höhere Landegebühren, es gelten zeitliche Betriebseinschränkungen oder sogar Startverbote, wenn am Platz nur lärmarme Luftfahrzeuge betrieben werden dürfen.

Der DAeC hatte sich in Zusammenarbeit mit der AOPA, dem Bundesverband der Betriebe der Allgemeinen Luftfahrt (BBAL) und MT-Propeller an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Bundesministerium für Umwelt, Natur und Reaktorsicherheit (BMU) gewandt, um einen kooperativen Weg im Sinne der Piloten und des Umweltschutzes zu finden. Anfang September hatte das BMU den DAeC zu einem Gespräch eingeladen. Zusammen mit Vertretern des BMVBS, des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) und des Umweltbundesamtes (UBA) wurden mögliche Lösungen diskutiert. Eine vom DAeC vorgeschlagene Lösung ohne grundlegende Änderung der LLV halten die Ministerien für juristisch nicht durchsetzbar.

Bis zur Klärung besteht für betroffene Halter und Betreiber von Flugzeugen die Möglichkeit, vom Flugplatzbetreiber oder von der Landesluftfahrtbehörde eine Ausnahmegenehmigung zu bekommen. Die LLV sieht solche Ausnahmeregelungen vor, die Entscheidungskompetenz liegt bei den Ländern. Auch die Flugplatzbetreiber können dort Ausnahmen von der LLV beantragen.





NEWSLETTER Ausgabe 14/2009 vom 11. November 2009



## Landeplatz-Lärmschutzverordnung: Übergangsregelung läuft aus

Seite 2



Bitte melden Sie sich bei Ihrem Landesverband, wenn Sie Halter oder Betreiber eines betroffenen Flugzeuges oder Flugplatzes sind. Sie können dafür auch das unten angefügte Formular verwenden.

### Bitte melden

Die DAeC-Landesverbände bieten den betroffenen Vereinen und Piloten Unterstützung an.

Bitte melden Sie Ihrem Landesverband:

- Ich bin/wir sind Betreiber/Halter eines Flugzeuges, dessen erhöhtes Lärmschutzzeugnis bis zum 31. Dezember 2009 befristet ist.

Typ: .....

- Ich bin/wir sind Betreiber eines Flugplatzes, auf dem nur Flugzeuge mit erhöhtem Lärmschutz starten und landen dürfen und auf dem Flugzeuge stationiert sind, die Ende des Jahres ihren erhöhten Lärmschutz wegen des Auslaufens der Übergangsregelung verlieren.

Name/Kennung: .....

### Kontakt

Name: .....

Adresse: .....

Tel.-Nr.: .....

E-Mail: .....



Kontaktdaten der Landesverbände: [www.daec.de/vbd/lv.php](http://www.daec.de/vbd/lv.php)



NEWSLETTER Ausgabe 14/2009 vom 11. November 2009

The Global Show for  
**General Aviation** Your Destination.  
April 8 – 11, 2010 EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7  
**AERO** FRIEDRICHSHAFEN www.aero-expo.com

## Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug: Teilnehmerrekord



Das größte deutsche Breitensportereignis im Segelflug schließt in diesem Jahr mit einem Teilnehmerrekord ab. 7657 Piloten, so viele wie nie zuvor, beteiligten sich an der Deutschen Meisterschaft im Streckenflug (DMSt). Sie reichten 46587 Flüge zur Wertung ein. Im Vergleich zum Superjahr 2008 flogen sie aber deutlich weniger Kilometer. Das Wetter in dieser Saison erlaubte weniger richtig große Flüge. Mit mehr als elf Millionen Kilometern Strecke wurde das zweitbeste Streckenergebnis in der Geschichte der DMSt erzielt.



Die Gesamtwertung ist in der Rubrik „Breitensport/DMSt“ unter [www.daec.de/se/](http://www.daec.de/se/) veröffentlicht.

## Segelfliegtag: Nachwuchsförderung



Ingrid Blecher (l.) und Wolfgang Weinreich gratulieren Sarah Drefenstedt.

Auf dem Segelfliegtag 2009 in Bremen übergab der Präsident Wolfgang Weinreich die Jugendförderpreise der Traditionsgemeinschaft Alte Adler. Steffen Göttler, LSV Münsingen/Eisberg, Tobias Lübbe, LSV Backnang/Heiningen, und die Mannschaft Sven Killinger, Volker Sailer und Tobias Lübbe des LSV Backnang/Heiningen wurden mit dem Hans-Schütz-Preis ausgezeichnet. Der von Ingrid Blecher ins Leben gerufene Streckenflug-Förderpreis für Nachwuchssegelfliegerinnen ging an Sarah Drefenstedt, FK Brandenburg.

Die Preise sind jeweils mit 1000 Euro dotiert. Der Junioren-Streckenflugpreis der DAeC-Segelflugkommission, der zum vierten Mal vergeben wurde, ging in diesem Jahr nicht an einen einzelnen Piloten, sondern an ein Team. Die Mannschaft Killinger, Sailer und Lübbe vom LSV Backnang/Heiningen erhält den mit 500 Euro dotierten Preis.



Mehr zum Segelfliegtag unter: [www.daec.de/aktuell/2009/11/segelfliegtag.php](http://www.daec.de/aktuell/2009/11/segelfliegtag.php)

## Segelflug-Termine 2010: Nationale und internationale Meisterschaften



- |                    |   |
|--------------------|---|
| 01.03.-30.09.2010: | DM im Streckensegelflug (DMSt), dezentraler Leistungssegelflug Breitensportwettbewerb |
| 03.07.-18.07.2010: | WM in der Standard- und Clubklasse und der World Class in Prievidza, Slowakei         |
| 24.07.-08.08.2010: | WM in der 15-m-, 18-m- und Offenen Klasse in Szeged, Ungarn                           |
| 10.08.-21.08.2010: | DM der Junioren in Musbach, Baden-Württemberg   |
| 15.08.-28.08.2010: | DM der Frauen in Zwickau, Sachsen   |

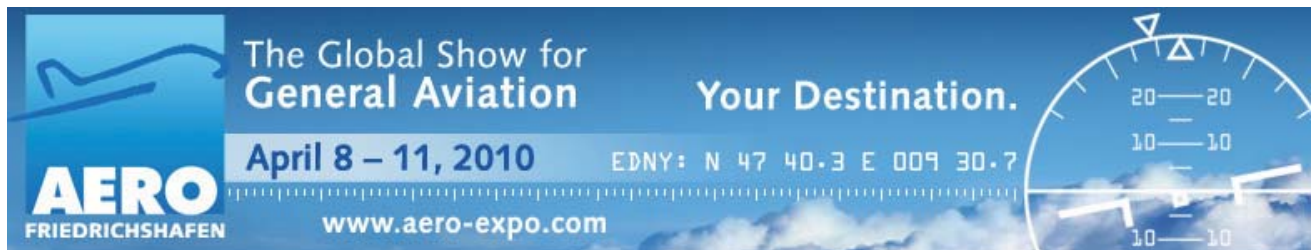
Der Termin für die Deutschen Meisterschaften im Segelkunstflug steht noch nicht fest.



Alle Wettbewerbstermine sind unter [www.daec.de/se/](http://www.daec.de/se/) in der Rubrik „Wettbewerbe“ veröffentlicht.



NEWSLETTER Ausgabe 14/2009 vom 11. November 2009



## Fachausschuss Ausbildung der Sportfachgruppe Segelflug überarbeitet S.B.O. (Segelflugsport-Betriebs-Ordnung) und weitere Regelwerke



Der Ausschuss, der sich aus den Ausbildungsleitern der 16 Landesverbände zusammensetzt, befasste sich in seinen zwei Sitzungen in diesem Jahr vorwiegend mit dem Windenstart. Unter der fachmännischen Anleitung von Professor Eppler wurden die SBO, Startwindenfahrerbestimmungen und Methodikrichtlinien überarbeitet.

Im Wesentlichen kommt es während des gesamten Schleppts auf das Einhalten der Geschwindigkeit an. Die im Steigflug geflogene Geschwindigkeit ist entscheidend für die Sicherheit. Die Mindestgeschwindigkeit des geschleppten Segelflugzeuges, abhängig von der Steilheit des Schleppts, beträgt das 1,3- bis 1,6fache der Mindestgeschwindigkeit (VS1) im freien Flug. Der Ausschuss bemühte sich die wissenschaftlichen Grundlagen dieser Startart in allgemein verständliche Handlungsanweisungen umzusetzen. Da hierdurch dieser dynamische Vorgang nicht umfassend erklärt werden kann, wird eine Arbeitsgruppe hierüber einen Flyer erarbeiten, der in großer Stückzahl an die Endverbraucher verteilt werden kann.

Die geänderten Regelwerke wurden in die Homepage des DAeC gestellt.

Zusätzlich wurde das Thema Windenstart für 2009 zum Schwerpunktthema in Theorie und Praxis gewählt, mit der Aufforderung dies in den angeschlossenen Vereinen sicherzustellen. Hierzu wurde den Landesausbildungsleitern die DVD „Windenstart“ übergeben, mit der Vereinbarung Kopien an die Vereine zu verteilen.

In die Methodikrichtlinien wurde nach einer Empfehlung der BFU die Aufsichtspflicht des ausbildenden Fluglehrers bei Alleinflügen aufgenommen.

Auch wurde das Erlernen der Landekurve überarbeitet. Der Flugschüler soll hierbei seine Aufmerksamkeit vorwiegend auf das Einleiten und Steuern der Landekurve richten. Die Bremsklappen werden erst nach dem Ausleiten entriegelt und ausgefahren. Das Ausfahren der Bremsklappen vor und in der Landekurve kann bei „Landungen in besonderen Fällen“ geübt werden.

Auf das Einhalten unserer Regelwerke wird immer wieder hingewiesen. Das Nichtbeachten kann bei Unfällen zum Verlust des Versicherungsschutzes und Haftungsproblemen führen. Verstöße sind besonders beim Windenstart festzustellen wie, der Seilfallschirm des Leeseiles wird nicht abgehängt und das Seil nicht 15 Meter zur Seite gezogen, Startkommandos nicht nach SBO oder Sollbruchstellen nicht gem. Betriebshandbuch.

Zu den Regelwerken gehören auch die Richtlinien für die Segelfluglehrerausbildung und der Stoffplan für die theoretische Ausbildung.

Diese Broschüren werden im Internet bereitgestellt. Fluglehrer können sich hierdurch auf einem aktuellen Informationsstand halten.

Heinz Löffler  
Referent Ausbildung



Die Segelflugsport-Betriebs-Ordnung, die Startwindenfahrerbestimmungen und die Methodik der Segelflugausbildung sind unter [www.daec.de/aktuell/2009/11/FAA\\_Segelflug.php](http://www.daec.de/aktuell/2009/11/FAA_Segelflug.php) veröffentlicht.



NEWSLETTER Ausgabe 14/2009 vom 11. November 2009

The Global Show for  
**General Aviation** Your Destination.  
April 8 - 11, 2010 EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7  
**AERO** FRIEDRICHSHAFEN www.aero-expo.com

## 20 Jahre Mauerfall: Umbruch



Wenn die Wiedervereinigung gefeiert wird, ist es vielen, vor allem jungen Luftsportlern nicht mehr bewusst, dass der Zusammenschluss auch für den Luftsport eine bewegende und ereignisreiche Zeit war.

Die Piloten und Fallschirmspringer in Ost und West haben sich schnell zusammengefunden. Schon im Verlauf des Jahres 1990 gründeten sich Luftsportvereine in den jungen Bundesländern an den Standorten der zugelassenen Flugplätze, aber auch an nahezu allen ehemals aus politischen Gründen geschlossenen Plätzen, an Agrarflugplätzen

und Militärgeländen. Im Herbst 1990 löste sich mit Gründung der Luftsport-Landesverbände der Flug- und Fallschirmsportverband auf, und mit Wirkung vom 1. Januar 1991 wurden nach entsprechenden Antragstellungen, Struktur- und Satzungsvorbereitungen die ostdeutschen Luftsportler Mitglied im DAeC. Dr. Jochem Seifert und Horst Brändel, beide in verantwortlichen Positionen für den Luftsport aktiv, hatten bis Mitte der 90er Jahre viel Material gesammelt, um die Geschichte zu dokumentieren. Horst Brändel hat die Aufzeichnungen von Seifert aus dessen Nachlass mit seinen Erinnerungen zusammengetragen und veröffentlicht.



Die Broschüre und ein Beitrag von Horst Brändel sind unter [www.daec.de/pr/index.php](http://www.daec.de/pr/index.php) veröffentlicht.

## Werbematerial: Neuer Service



Seit knapp zwei Jahren hat der DAeC für die Mitgliedsvereine neue Faltblätter als Werbematerial im Angebot. Die Flyer für die sechs Luftsportarten Segel-, Motor-, Ultraleichtfliegen, Modellfliegen, Ballonfahren und Fallschirmspringen geben Interessenten erste Informationen über Ausbildung, Ausrüstung, Voraussetzungen und Kosten. Sie sind besonders für die Mitgliederwerbung auf Flugtagfesten oder bei öffentlichen Vereinsauftritten geeignet. Auf der Rückseite der Faltblätter ist ein Feld für den Stempeldruck des Vereins reserviert. Auf Wunsch einiger Vereine sollen nun als neuer Service Faltblätter mit den eingedruckten Kontaktdaten angeboten werden. Dafür können die Flyer in großer Auflage gedruckt und die Kontaktdaten in einem zusätzlichen Druckvorgang nachträglich eingefügt werden. Die Kosten für den Extradruck müssten die Vereine selbst bezahlen. Bei einer Auflage von 250 Faltblättern entspricht das knapp 140 Euro. Wir bitten interessierte Vereine, mit dem DAeC-Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Kontakt aufzunehmen, um zu prüfen, ob sich genügend Interessenten für das Vorhaben finden. Um den Service anbieten zu können, müssten sich mindestens 20 Vereine beteiligen.

Die Faltblätter gehören zum Angebot des Werbematerials für Luftsportvereine. Im Paket sind außerdem Aktionsberichte, das Heft „Zahlen, Daten, Fakten“, Luftballons, Stifte und aktuelle Informationen. Um eine termingerechte Bearbeitung zu gewährleisten, muss die Bestellung mindestens eine Woche vor dem gewünschten Auslieferungstermin in der Bundesgeschäftsstelle vorliegen.

Informationen: DAeC-BGSt, Hermann-Blenk-Straße 28, 38108 Braunschweig  
Tel.: 0531/23540-27, Fax: 0531/23540-11, E-Mail: [info@daec.de](mailto:info@daec.de)



DAeC-Vereine können das Material online unter [www.daec.de/pr/material.php](http://www.daec.de/pr/material.php) bestellen.





NEWSLETTER Ausgabe 14/2009 vom 11. November 2009



## Anti-Doping: Verbotliste 2010



Die Nationale Anti-Doping-Agentur (NADA) hat die Verbotliste 2010 veröffentlicht und informiert über die Änderungen. So ist die Substanz Pseudoephedrin (beispielsweise in Aspirin Complex) wieder in die Verbotliste aufgenommen worden. Auch das Blutdopingmittel CERA wurde neben EPO namentlich aufgenommen. Weitere Änderungen betreffen unter anderem die medizinischen Ausnahmegenehmigungen im Bereich Asthmaspray, die Infusionen sowie die Substanz Glycerol, die künftig ausdrücklich nur verboten ist, wenn sie als Plasmaexpander eingesetzt wird. Das Potenzmittel Viagra steht nicht auf der Liste 2010, da die Studien der WADA noch laufen. Erforscht wird, ob mit dem Mittel ein Vorteil in der Lungenkapazität auf großer Höhe zu erzielen ist.



Mehr Informationen sind unter [www.nada-bonn.de](http://www.nada-bonn.de) in der Rubrik „Medizin“ veröffentlicht.

## Luftsportgeräte-Büro: Fortbildungsveranstaltungen



Am 14. November 2009 findet in Braunschweig am Flughafen die Fortbildungsveranstaltung des Luftsportgeräte-Büros für Prüfer Klasse 5 statt. Themenschwerpunkte sind Stückprüfungen, Wägungen und Unfalluntersuchungen. Für die Verlängerung der Prüferlizenz muss der Prüfer Klasse 5 den Besuch mindestens einer Prüferfortbildung in den letzten zwei Jahren nachweisen.

Des Weiteren hat das Luftsportgeräte-Büro schon Fortbildungen und Lehrgänge für 2010 in Planung. Da diese erfahrungsgemäß sehr nachgefragt und schnell ausgebucht sind, lohnt sich schon jetzt bei Interesse die Vormerkung unter [lsgb@daec.de](mailto:lsgb@daec.de).

13./14. März 2010 Fluglehrerfortbildung in Braunschweig

16. April bis 25. April 2010 Fluglehrerlehrgang für UL-Tragschrauber in Oerlinghausen



## Natura 2000 und Sport: Kluge Strategien

Zur Nachahmung empfohlen: Gute Ideen für die Lösung von Konflikten zwischen Sport und Naturschutz müssen nicht immer wieder neu entwickelt werden. Aus den Erfahrungen anderer zu lernen spart Zeit, Energie und oft auch Geld. Deshalb starten der Verband Deutscher Sporttaucher (VDST) und seine Projektpartner, zu denen auch der DAeC gehört, das Projekt "Natura 2000 und Sport". Der Bund für Umwelt und Naturschutz in Deutschland, BUND, ist Kooperationspartner für das Vorhaben. Der DAeC unterstützt das Projekt und hat seine Berichte über Strategien zur Zusammenarbeit weitergegeben.

Der VDST und seine Partner wenden sich jetzt an ihre Mitglieder und Vereine, die durch ihre Naturschutzarbeit aufgefallen sind. Nicht alle guten Aktionen und Verfahren sind bereits bekannt. Deshalb bittet das DAeC-Referat Umwelt und Natur die Vereine oder Piloten, die erfolgreich umgesetzten Ideen mitzuteilen. Der DAeC leitet die Informationen weiter. Aus allen Beiträgen wird ein Katalog mit Hilfestellungen zusammengestellt, der anderen Vereinen in möglichen Konfliktsituationen helfen kann.



Mehr Informationen über das Projekt unter: [www.daec.de/uw/](http://www.daec.de/uw/)



NEWSLETTER Ausgabe 14/2009 vom 11. November 2009

The Global Show for  
General Aviation  
Your Destination.  
April 8 – 11, 2010  
EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7  
www.aero-expo.com  
AERO  
FRIEDRICHSHAFEN

## Nachruf: Jens Kisteneich



Jens Kisteneich war der Partner, wenn es schlecht gelaufen war. Als Versicherungsmakler hatte er die Aufgabe, bei Unfällen und Schäden dafür zu sorgen, dass zumindest die materiellen Folgen des Unglücks für die Vereine, Piloten und ihre Angehörigen erträglich waren. Damit Luftsportler und ihre Vereine zu günstigen Konditionen Mensch und Material versichern können, hatten er und einige Landesverbände ein leistungsfähiges, günstiges Versicherungspaket geschnürt. Die meisten Luftsportler kannten Kisteneich aber als Verleger und Chefredakteur des Magazins „Luftsport“. Im Jahr 2000 erschien die erste Ausgabe der Zeitschrift, herausgegeben von zunächst nur vier Landesverbänden. Das Ziel war, alle Luftsportler mit einem überregionalen Blatt über das Geschehen in allen Luftsportarten zu informieren. Das war ein ehrgeiziges Projekt, denn vor allem die finanziellen Mittel für das Projekt waren sehr knapp bemessen. Allen Unkenrufen zum Trotz erscheint das Magazin jetzt im zehnten Jahr. Mit dem Luftsport, den Vereinen und Piloten war Kisteneich gut vertraut, auch ohne selber aktiver Luftsportler zu sein. 1989 stieg er als Mitarbeiter des DAeC-Landesverbandes Nordrhein-Westfalen in die Branche ein, später übernahm er die Service-Dienst GmbH des Landesverbandes und versorgte vor allem Segel- und Motorflieger mit ihrem Luftfahrtbedarfs-Artikeln. Als Geschäftsführer der GmbH kümmerte er sich nach dem Umzug der DAeC-Geschäftsstelle von Heusenstamm nach Braunschweig bis 2007 auch um den Vertrieb der Printprodukte des DAeC. Jens Kisteneich starb am 27. Oktober 2009 im Alter von nur 49 Jahren an Herzversagen.

### Dies ist eine Nachricht des DAeC-Newsletter



Zum Kündigen des Newsletters besuchen Sie bitte die Internetseite: [www.daec.de/newsletter/index.php](http://www.daec.de/newsletter/index.php)

### Impressum



Deutscher Aero Club e.V.  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Hermann-Blenk-Straße 28, 38108 Braunschweig  
<http://www.daec.de>



Christina Jung  
Öffentlichkeitsarbeit/Webmaster  
Telefon: 0531 23540-28  
Email: [c.jung@daec.de](mailto:c.jung@daec.de)

Programm Hessischer Segelfliegertag  
21.11.2009 in Langenselbold/Klosterberghalle

10:00 Sektempfang mit Bürgermeister Jörg Muth,  
Jens Pluszcyk, Louis Rack und  
Sportkreisvorsitzender Stefan Bahn

10:30 Begrüßung und Diashow OLC  
Gäste

11:15 Bericht 2008 und 2009  
Rainer Meng

11:45 Vortrag Gerd Spiegelberg

12:30 Siegerehrung DMST 2009  
Club, STD und FAI 15 m-Klasse

13:00 – 13:45 Pause

13:45 Damen WM Szeged/Susanne Schödel

14:15 Siegerehrung DMST 2009  
18m-Klasse, Offene Klasse und DoSi

14:45 Euroglide 2008 Andy Kath

15:30 Siegerehrung DMST 2009  
Frauenwertung und Vereinswertung  
Rangliste DAeC

Ehrung: Susanne Schödel, Felipe Levin und  
Werner Meuser

16:00 -16:15 Pause

16:15 Wahl des Segelflugreferenten und Stellvertreter

17:00 Uli Schwenk GP in Chile

17:45 Verabschiedung





DFS Deutsche Flugsicherung

Langen, 12. November 2009

## Luftverkehrsrecht: Internationale Vorschriften per Mausklick

**Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat ihr Angebot an Luftrechtpublikationen erweitert. Neu hinzugekommen ist die englischsprachige, digitale Vorschriftensammlung „Airlaw eBook“ mit europäischen und internationalen Regelwerken.**

Das „Airlaw eBook“ enthält die für die Luftfahrt maßgeblichen internationalen Vertragswerke, zum Beispiel das Chikagoer, das Warschauer und das Montrealer Abkommen. Auch luftfahrtrelevante Texte des europäischen Rechts sind in die Sammlung aufgenommen worden, wie der EG-Vertrag, internationale Abkommen der EU und der EG, Luftfahrtabkommen mit Drittstaaten, EG-Verordnungen, Durchführungsbestimmungen und Richtlinien.

Im Unterschied zu dem ebenfalls von der DFS angebotenen deutschsprachigen „Luftrecht eBook“, besteht das „Airlaw eBook“ nur aus englischen Texten. Daher eignet sich diese Vorschriftensammlung für Juristen, Ministerien, Luftfahrtunternehmen und -organisationen sowie für Nutzer, die sich im internationalen Kontext mit europäischem und internationalem Recht beschäftigen. „Wir wollen den Nutzern die wichtigsten Vorschriften in einer Quelle gesammelt zur Verfügung stellen“, so Jan-Eric Putze, verantwortlich für den Vertrieb.

Per Update bekommen die Anwender stets die aktuell gültigen Regelwerke. Eine Volltextrecherche hilft bei der Suche nach Begriffen und Themen und alle Dokumente lassen sich per Mausklick ausdrucken.

Herausgeber des „Airlaw eBooks“ ist der Aviaportal-Verlag mit den Luftrecht-Experten Professor Elmar Giemulla und dem promovierten Rechtsanwalt Heiko van Schyndel. Giemulla ist Präsident der AOPA Germany und lehrt an der Technischen Universität Berlin und der Fachhochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung. Van Schyndel ist Spezialist im EG-Luftrecht. Gemeinsam mit dem Aviaportal-Verlag baut die DFS ihr Angebot an Rechtspublikationen stetig aus.

Die DFS bietet diverse Textsammlungen an, zum Beispiel zum Luftsicherheits- und Flugsicherungsrecht, zu Luftfahrtpersonal, den JAR-FCL-Bestimmungen und den Akzeptierten Nachweisverfahren für die Lizenzierung von Piloten.

Alle Publikationen sind unter [www.dfs-aviationshop.de](http://www.dfs-aviationshop.de) erhältlich.

**Einen Screenshot der Anwendung erhalten Sie gerne auf Anfrage.**

**Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte:**

Nanda Geelvink, Tel. 06103 / 707 -1308,  
Fax: 06103 / 707 -1395, E-Mail: [Nanda.Geelvink@dfs.de](mailto:Nanda.Geelvink@dfs.de)

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist ein bundeseigenes, privatrechtlich organisiertes Unternehmen mit 5.350 Mitarbeitern. Die DFS sorgt für einen sicheren und pünktlichen Flugverlauf. Die Mitarbeiter koordinieren täglich bis zu 10.000 Flugbewegungen im deutschen Luftraum, im Jahr über drei Millionen. Deutschland ist damit das verkehrsreichste Land in Europa. Das Unternehmen betreibt Kontrollzentren in Langen, Bremen, Karlsruhe und München. Zudem ist die DFS in der Eurocontrol-Zentrale in Maastricht vertreten und in den Kontrolltürmen der 16 internationalen Flughäfen. Die DFS erbringt weltweit Beratungs- und Trainingsleistungen und entwickelt und vertreibt Flugsicherungs-, Ortungs- und Navigationssysteme. Auch flugrelevante Daten, Luftfahrtpublikationen und Flugberatung gehören zum Angebot. Die DFS hat folgende Geschäftsbereiche: Center, Tower, Aeronautical Solutions und Aeronautical Information Management.

Pressemitteilung

# LANDEPLATZ-LÄRMSCHUTZVERORDNUNG

## Übergangsregelung läuft aus

Zum 31. Dezember 2009 läuft die Übergangsregelung der Landeplatz-Lärmschutzverordnung (LLV) für Flugzeuge mit Baujahr vor 2000 aus. Ab 1. Januar 2010 müssen dann auch Flugzeuge mit Baujahr vor 2000 eine zusätzliche Lärminderung um rund zwei db(A) nachweisen können, damit sie das Zeugnis für erhöhten Lärmschutz be- oder erhalten können. Diese Anforderung gilt bereits für alle Flugzeuge mit Baujahr ab 2000. Bei den betroffenen Flugzeugen ist das Ablaufdatum des erhöhten Lärmschutzes in den Papieren mit dem 31. Dezember 2009 angegeben.

Vor gut zehn Jahren trat die Landeplatz-Lärmschutzverordnung vom 5. Januar 1999 zur Minderung der Fluglärmbelastung an größeren Landeplätzen in Kraft. In der Verordnung wird unter anderem definiert, welche Kriterien für den besonderen Lärmschutz gelten. Festgelegt wurde, dass Flugzeuge und Motorsegler mit der Erstzulassung vor dem Jahr 2000 im Durchschnitt mindestens 5 db(A) leiser sein müssen, als beispielsweise die internationalen Vorschriften es verlangen, um als lärmarm zu gelten. Für Flugzeuge, die nach 2000 zugelassen wurden, gelten noch höhere Werte.

In der Verordnung wurde auch festgelegt, dass ab dem 1. Januar 2010 der erhöhte Schallschutz, der für Flugzeuge mit Zulassung ab 2000 gilt, auch von älteren Flugzeugen eingehalten werden muss, wenn sie das Zeugnis für erhöhten Lärmschutz behalten oder bekommen sollen. Bis zum Jahr 2010, so hoffte man, sollte die technische Entwicklung von Motoren und Propellern eine stärkere Lärmreduzierung möglich machen.

Diese Erwartungen wurden aber nicht erfüllt. Der Motorenhersteller Thielert, von dessen Produkten man sich die beachtliche Leistung versprach, ist mittlerweile insolvent. Von anderen Herstellern sind keine nennenswerten Erfolge in dieser Richtung erzielt worden. Die Propellerhersteller melden, dass die Umrüstung auf lärmärmere Propeller bei einigen Flugzeugtypen aus Sicherheitsgründen (wegen des Leistungsverlustes) nicht möglich ist.

Der Verlust des Zeugnisses für erhöhten Lärmschutz kann für die Piloten/Halter erhebliche nachteilige Folgen haben. Beispielsweise verlangen einige Plätze für Flugzeuge ohne den Nachweis höhere Landegeühren, es gelten zeitliche Betriebseinschränkungen oder sogar Startverbote, wenn am Platz nur lärmarme Luftfahrzeuge betrieben werden dürfen.

Der DAeC hatte sich in Zusammenarbeit mit der AOPA, dem Bundesverband der Betriebe der Allgemeinen Luftfahrt (BBAL) und MT-Propeller an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Bundesministerium für Umwelt, Natur und Reaktorsicherheit (BMU) gewandt, um einen kooperativen Weg im Sinne der Piloten und des Umweltschutzes zu finden. Anfang September hatte das BMU den DAeC zu einem Gespräch

eingeladen. Zusammen mit Vertretern des BMVBS, des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) und des Umweltbundesamtes (UBA) wurden mögliche Lösungen diskutiert. Eine vom DAeC vorgeschlagene Lösung ohne grundlegende Änderung der LLV halten die Ministerien für juristisch nicht durchsetzbar.

Bis zur Klärung besteht für betroffene Halter und Betreiber von Flugzeugen die Möglichkeit, vom Flugplatzbetreiber oder von der Landesluftfahrtbehörde eine Ausnahmegenehmigung zu bekommen. Die LLV sieht solche Ausnahmeregelungen vor, die Entscheidungskompetenz liegt bei den Ländern. Auch die Flugplatzbetreiber können dort Ausnahmen von der LLV beantragen.

### Bitte melden

Die DAeC-Landesverbände bieten den betroffenen Vereinen und Piloten Unterstützung an.

Bitte melden Sie Ihrem Landesverband:

- Ich bin/wir sind Betreiber/Halter eines Flugzeuges, dessen erhöhtes Lärmschutzzeugnis bis zum 31. Dezember 2009 befristet ist.

Typ:.....

- Ich bin/wir sind Betreiber eines Flugplatzes, auf dem nur Flugzeuge mit erhöhtem Lärmschutz starten und landen dürfen und auf dem Flugzeuge stationiert sind, die Ende des Jahres ihren erhöhten Lärmschutz wegen des Auslaufens der Übergangsregelung verlieren.

Name/Kennung: .....

### Kontakt

Name: .....

Adresse: .....

.....

.....

Tel.-Nr.: .....

E-Mail: .....



Deutscher Aero Club e.V. • Hermann-Blenk-Straße 28 • 38108 Braunschweig

DAeC-Mitgliedsverbände  
und -Vereine

Ansprechpartner:  
**Dr. Wolfgang Scholze**  
Umwelt und Natur

Telefon +49(0)531 23540-34  
E-Mail w.scholze@daec.de

## Gute Lösungen gesucht! Projekt Natura 2000 und Sport

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

wir brauchen Ihre Hilfe bei der Suche nach erfolgreichen Strategien zur Lösung von Konflikten zwischen Natursport und Naturschutz. Bitte denken Sie kurz nach – fällt Ihnen ein Flugplatz/Fluggelände ein, in dem es durch die Ausübung von Luftsport zu Problemen mit dem Naturschutz kam? Und wurde das Problem dann einvernehmlich so gelöst, dass beide Seiten zufrieden mit dem Kompromiss waren? Wenn Sie ein oder mehrere solcher Beispiele kennen, füllen sie bitte den beiliegenden Fragebogen aus und senden Sie ihn uns zurück.

Der Deutsche Aero Club nimmt mit anderen Natursportverbänden am von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) geförderten Projekt „Natura 2000 und Sport – Konfliktvermeidung und Akzeptanzsteigerung“ teil. Natura 2000 bezeichnet ein Netzwerk von Schutzgebieten, das flächendeckend in Europa entstanden ist. In solchen und anderen Schutzgebieten kam und kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Natursportarten und Naturschutz. Doch es gibt gerade aus dem Luftsport auch gute Beispiele, wo einvernehmliches Miteinander erfolgreich gelingt. Solche Beispiele möchten wir sammeln und daraus einen Katalog von Empfehlungen erstellen, der dann dort helfen kann, wo noch Lösungen benötigt werden.

Wir suchen nicht nach wissenschaftlichen Abhandlungen, sondern nach praktischen Erfahrungswerten für eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Luftsport und Naturschutz mit dem Ergebnis, dass luftsportliche Aktivitäten bei gleichzeitigem Erhalt und mitunter sogar Förderung der Natur im betreffenden Gebiet möglich sind.

Bitte helfen Sie uns dabei und füllen Sie den beiliegenden Fragebogen aus. Alle Information stehen auch auf der Internetseite des Referates ([www.daec.de/uw](http://www.daec.de/uw)) zum Download bereit. Natürlich können Sie dieses Schreiben und den Fragebogen auch gerne weiterleiten. Bitte stellen Sie uns Kopien von vorhandenen Unterlagen zur Verfügung (z.B. Vereinbarungen, Schutzgebietsverordnungen, etc.).

Die Rücksendung des Fragebogens kann per Post, Fax oder Email bis zum 30. November 2009 erfolgen.

Wir freuen uns auf Ihre Einsendungen und ich danke Ihnen im Voraus herzlich für Ihre Mitarbeit.

Mit besten Grüßen

Dr. Wolfgang Scholze

Anlagen: Kurzbeschreibung des Projektes, Fragebogen

Ein Projekt des VDST in Kooperation mit dem BUND, DAeC, DHV, DKV, DAV, FN und dem Kuratorium Sport und Natur



# Natura 2000 und Sport – Konfliktvermeidung und Akzeptanzsteigerung

---

## Projekt-Kurzbeschreibung

Dauer: 01. Juli 2009 bis 30. Juni 2011

Projektträger:

Verband Deutscher Sporttaucher (VDST / Federführung und Leitung)

Kooperationspartner:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)

Deutscher Aero Club e. V. (DAeC)

Deutscher Alpenverein e. V. (DAV)

Deutscher Hänggleiter-Verband e. V. (DHV)

Deutscher Kanu-Verband e. V. (DKV)

Deutsche Reiterliche Vereinigung e. V. (FN)

Kuratorium Sport und Natur e. V.

Natura 2000 ist ein Netzwerk aus Schutzgebieten innerhalb der Europäischen Union, welches das Artensterben in Europa verlangsamen soll. Viele der darin enthaltenen, schützenswerten Gebiete (Natura-2000-Gebiete und Lebensräume streng geschützter Arten) dienen heute allerdings nicht nur dem Naturschutz, sondern auch der Erholung und werden sowohl touristisch als auch natursportlich genutzt. Die Herausforderung besteht daher darin, im Rahmen von Managementplanungen ein Weg zu finden, die Schutz- und Erhaltungsziele des Natura-2000-Netzwerkes mit den Ansprüchen der Erholungssuchenden zu vereinbaren.

Vor einigen Jahren war dieses Vorhaben noch mit größeren Schwierigkeiten behaftet. Die verhärteten Fronten haben sich in jüngerer Vergangenheit jedoch aufgeweicht, Probleme und Konflikte werden von Naturschutz und Sport gemeinsam angegangen. Durch diese Zusammenarbeit entstehende Konfliktlösungen, die auf einer gemeinschaftlichen Problemsichtung und Konzeptumsetzung beruhen und von beiden Seiten akzeptiert und unterstützt werden. Die Vertreter des Naturschutzes formulieren die Grenzen, die für einen nachhaltigen Schutz der Natur sorgen, und die Vertreter des Natursports stellen sicher, dass die Nutzungseinschränkungen für Sportler nicht über das Unvermeidbare hinausgehen.

Die beschriebenen Absprachen sind natürlich keine Einzelfälle. Immer wieder müssen in ganz Deutschland solche Konflikte gelöst werden, teils, weil die Nutzungsgewohnheiten sich ändern (z.B. durch neue Trendsportarten) und teils, weil die gesetzlichen Grundlagen sich ändern (z.B. veränderte Schutzgebietsverordnungen). Aus dieser Situation heraus möchte das Projekt „Natura 2000 und Sport – Konfliktvermeidung und Akzeptanzsteigerung“ des Verbands Deutscher Sporttaucher e. V. die Gelegenheit nutzen und Erfahrungswerte aus bisherigen Lösungsvorgängen dokumentieren und aufbereiten. Die so belegten „Musterlösungen“ sollen als Katalog von Hilfestellungen zusammengefasst werden und in möglichen, zukünftigen Konfliktsituationen Anwendung finden.

Im Mittelpunkt stehen erfolgreiche Lösungsansätze, die:

- sich auf Naturräume beziehen,
- übertragbar auf andere Fälle mit ähnlichen Konfliktlagen sind und
- sich durch Zustimmung von Sport- und Naturschutzseite auszeichnen.

Entsprechende „Musterlösungen“ werden:

- ermittelt und systematisiert (Typisierung der Problemlagen, betroffene Arten oder Lebensraumtypen usw.),
- hinsichtlich ihrer Mustergültigkeit und Übertragbarkeit bewertet,
- aufbereitet (Internet und Broschüre) und



- Verbänden und Behörden vor Ort für die Natura 2000 Managementplanung zur Verfügung gestellt.

Die gesuchten Lösungen stammen aus dem reichen Erfahrungsschatz von Sport- und Naturschutzverbände, die in den letzten Jahren erfolgreiche Konzepte und Maßnahmen zur Lösung von Konflikten zwischen Naturnutzung und Naturschutz entwickelt haben. Aufbauend auf den Ergebnissen des „Leitfaden zu Sport, Erholung und Tourismus in Natura 2000-Gebieten“ des Bundesamtes für Naturschutz (BfN), welcher im Januar 2009 veröffentlicht wurde, werden geeignete Beispiele daher auch in die so genannte ToolBox des Sport-Information-Systems ([www.natursportinfo.de](http://www.natursportinfo.de)) des BfN aufgenommen, welche schon ähnliche Lösungskonzepte schildert.

Der „Lösungskatalog“ soll Betroffenen in den genannten Problemsituationen als Hilfestellung dienen. Durch die Beschreibung ähnlicher Konflikte, die zufrieden stellend gelöst wurden, steht ihnen ein Handlungsleitfaden zur Seite, der eine schnellere und konfliktärmere Lösung der eigenen Probleme unterstützt. Die beschriebene Beispiele ermöglichen ein konfliktarmes Sporttreiben innerhalb als auch außerhalb von Schutzgebieten und beschleunigen die Umsetzung notwendiger Schutzmaßnahmen, da die NatursportlerInnen an der Planung teilhaben.

#### Ziel des Projektes:

Das Projekt möchte durch die Sammlung sportartenspezifischer Musterlösungen das Miteinander von Sport und Naturschutz in Naturräumen fördern und zur Veröffentlichung positiver Beispiele beitragen. Es soll eine Hilfestellung und Handreichung für Beteiligte vor Ort sein und mehr Verständnis in breiten Bevölkerungsschichten – insbesondere bei Sportlern – für Naturschutzgebiete schaffen. Vorurteilen, die den Sport pauschal als „Belastung“ oder das Sporttreiben in der Natur als grundsätzlich unbedenklich beschreiben, wird entgegengewirkt.

Das Projekt möchte zu einem guten Miteinander von Sport und Naturschutz beitragen. Durch die Darstellung geeigneter Beispiellösungen soll gezeigt werden, wie sich Sportler und Naturschützer gemeinsam und frühzeitig an der Managementplanung und –umsetzung beteiligen können. Sport und Naturschutz werden dadurch enger zusammengeführt und dem Artenschwund in Deutschland wird entgegengewirkt.



Das Projekt wird durchgeführt mit freundlicher Unterstützung der [www.dbu.de](http://www.dbu.de)

**Natura 2000 und Sport –  
Fragebogen  
Konfliktvermeidung und Akzeptanzsteigerung**

---

**Beispiel einer gelungenen Konfliktlösung zwischen Sport und Naturschutz**

Hinweis: Bitte füllen Sie den Fragebogen so gut es Ihnen möglich ist aus. Je mehr Informationen wir von Ihnen bekommen, desto besser können wir den Bogen bearbeiten. Wenn Sie sich über eine genaue Bezeichnung nicht sicher sind, dann schreiben Sie gerne einen erklärenden Satz dazu. Beim Ausfüllen helfen Ihnen die Erläuterungen im Anhang. Alle Fragen beziehen sich auf das hier konkret gefragte Beispiel und nicht auf die alltägliche Beziehung zwischen den Verbänden und Organisationen. Haben Sie noch Fragen, wenden Sie sich bitte an den Deutschen Aero Club, Referat Umwelt und Natur, oder die Projektleiterin Ines Fleer (Anschriften am Ende des Fragebogens) – wir helfen Ihnen gerne weiter. Bitte senden Sie den Fragebogen bis zum **30. November 2009** zurück.

DER FRAGEBOGEN SOLLTE IN DRUCKSCHRIFT AUSGEFÜLLT WERDEN. WENN NICHT ANDERS VERMERKT, SIND GRUNDSÄTZLICH MEHRERE ANTWORTEN ODER KREUZE MÖGLICH.

**Frage 1) Betroffene Sportart/en:**

.....  
.....

**Frage 2) Ansiedlung des Beispiels:**

Bundesland:

.....

Landkreis:

.....

Ort:

.....

Genauer Name des Gebietes (z.B. Tippelsberg-Berger Mühle, Hochhausener Weinberge, etc.):

.....

**Frage 3) Besonders betroffene Schutzgüter** (bitte so gut es geht ausfüllen!):

**3a) Wenn es sich um eine Landschaft handelt:**

Lebensraumtyp (z.B. Halbtrockenrasen, Wacholderheide, etc.):

.....

Handelt es sich um ein Schutzgebiet:

ja

nein

**3b) ODER** wenn es sich um **Tier- oder Pflanzenarten** handelt (bitte nennen Sie alle betroffenen Arten):

.....

.....

**Frage 4) Wann wurde der Konflikt gelöst?** Im Quartal / Jahr: ...../.....

**Frage 5) Auslöser des Konfliktes:**

**5a) Bitte ankreuzen:**

- Ausweisung eines neuen Schutzgebietes / Änderung der Schutzgebietsbestimmungen
- Akute Verschlechterung des Naturzustandes
- Neue Sportausübung im Gebiet
- Zunahme der Sportausübung
- Zunahme von Verstößen gegen Ge- und Verbote zum Schutz der Natur
- Neuerschließung durch Anlagenaus- oder -neubau
- Sonstige

.....  
**5b) Bitte beschreiben Sie den Konflikt in Ihren eigenen Worten** (ggf. weiteres Blatt nutzen):

.....  
**Frage 6) Durch welche erfolgreichen Maßnahmen konnte der Konflikt entschärft werden?**

- Besucherlenkung in der Fläche (z.B. Wegetrennung oder -führung)
- Einschränkung der Besucherzahlen (z.B. durch Ticketregelung oder Kontingentierung)
- Generelles Betretungsverbot einzelner Flächen
- Zeitliche Nutzungseinschränkungen
- Räumliche Nutzungseinschränkungen
- Nutzungseinschränkung bei bestimmten Umweltbedingungen (z.B. Schneebedeckung, Pegel etc.)

Bauliche Maßnahmen, d.h.:

- Vereinbarte Verhaltensregeln für Sportler (z.B. Leitlinien)
- Befähigungsnachweise zur Sportausübung (z.B. Schifferpatent am Bodensee)
- Verbesserte Information der Betroffenen durch

Sonstige

.....  
**Frage 7) Warum wurden die genannten Maßnahmen ergriffen?**

- Die Maßnahmen wurden  vorbeugend getroffen.  
 zur Lösung bestehender Probleme getroffen.

**Frage 8) Auf welcher Grundlage werden die in Frage 4 genannten Maßnahmen umgesetzt?**

- Freiwillige Vereinbarung / Selbstbeschränkung
- Vertragliche Regelungen
- Gesetzliche/ordnungsrechtliche Regelungen (z.B. Schutzgebietsverordnung)
- Landschaftsplanung

**Frage 9) Wenn Personen außerhalb der Konfliktparteien herangezogen wurden: Mit wessen Hilfe / durch wessen Vermittlungstätigkeit wurde die Konfliktlösung erreicht?**

(nur 1 Kreuz!):

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Behördenvertreter/in  | <input type="checkbox"/> Vertreter/in eines (weiteren) Sportverbandes       |
| <input type="checkbox"/> Stiftungsvertreter/in | <input type="checkbox"/> Vertreter/in eines (weiteren) Naturschutzverbandes |
| <input type="checkbox"/> Anwälte/innen         | <input type="checkbox"/> Keine weitere Person/Organisation                  |
| <input type="checkbox"/> Politische Vertreter  | <input type="checkbox"/> Andere   |

.....  
- Fragebogen -

**Natura 2000 und Sport –  
Fragebogen  
Konfliktvermeidung und Akzeptanzsteigerung**

---

Wer genau (Name, Organisation):

.....  
.....

**Frage 10) Was war für sie besonders wichtig, damit der Konflikt erfolgreich gelöst werden konnte?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**Absender des Fragebogens**

Behörde/Verband/Organisation:

.....

Name:

.....

Adresse:

.....

Telefon:

.....

Zudem möchten wir Sie bitten, uns vorhandene Unterlagen über den oben beschriebenen Fall als Kopie zur Verfügung zu stellen (z.B. Vereinbarungen, Schutzgebietsverordnungen, etc.).

---

Schicken Sie das Antwortschreiben und die Kopien vorhandener Unterlagen bitte bis zum 30. November 2009 zurück an:

**Deutscher Aero Club e.V., Referat Umwelt & Natur, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108  
Braunschweig  
Fax: 0531-23540-11; E-Mail: [w.scholze@daec.de](mailto:w.scholze@daec.de)**

Rückfragen an:

Deutscher Aero Club, Dr. Wolfgang Scholze, Telefon: 0531-23540-34; [w.scholze@daec.de](mailto:w.scholze@daec.de)  
oder  
Ines Fleer; BUND Landesverband Niedersachsen, Goebenstrasse 3a, 30161 Hannover, Fax: + 49 511 662536; [Ines.fleer@nds.bund.net](mailto:Ines.fleer@nds.bund.net)

## Erläuterungen zum Fragebogen

Bei Frage 1-7 sind Mehrfachantworten möglich, d. h., Sie dürfen mehr als ein Kreuz setzen.

Zu Frage 1): Bitte geben Sie die am Konflikt beteiligte/n Sportart/en an.

Zu Frage 2): Wo spielt sich das von Ihnen hier beschriebene Beispiel ab? Bitte geben sie das gebiet so genau wie möglich an, sollten es sich um ein kreis- oder bundeslandüberschreitendes Beispiel handeln, dann geben Sie bitte alle beteiligten Gebiete an.

Zu Frage 3) Hier geht es um das oder die wichtigste/n Schutzgut/güter, die durch den Konflikt betroffen waren. Bitte füllen Sie Frage 2a) oder 2b) möglichst genau aus, so dass die Schutzgüter identifizierbar sind und nicht mit ähnlichen verwechselt werden können.

3a) Wie nennt sich der Lebensraum, um den es hier geht? z.B. Kalkmagerrasen oder Silikatschutthalden etc. Sie können, falls bekannt, auch das Kürzel aus dem Natura 2000-Katalog für Lebensraumtypen angeben.

3b) Bitte geben Sie die genauen Deutschen Namen (z.B. Gelber Enzian oder Wildkatze) oder besser noch, falls bekannt, die wissenschaftlichen Name (z.B. *Gentiana lutea* oder *Felis sylvestris*) an.

Zu Frage 4): Ab welchem Zeitpunkt konnte der Konflikt als gelöst gelten? Damit ist nicht gemeint, dass die Arbeitsgruppen oder ähnliches sich aufgelöst haben, sondern dass ein zufrieden stellender Kompromiss getroffen und umgesetzt wurde.

Zu Frage 5): Überlegen Sie, wodurch der Konflikt bzw. das Bedürfnis zur Zusammenarbeit von Sport und Naturschutz entstanden ist. Ist z.B. die Anzahl der Erholungssuchenden angestiegen oder haben sich evtl. die Nutzungsgewohnheiten der Besucher geändert, so dass die natürlichen Schutzgüter anderen Belastungen ausgesetzt waren? Bitte versuchen Sie, den oder die Auslöser möglichst genau zu identifizieren.

5a) Bitte kreuzen Sie zutreffendes an.

5b) Beschreiben Sie den Konflikt in Ihren eigenen Worten. Worum genau ging es. Nutzen Sie auch gerne die Rückseite des Papiers für Ihre Antwort.

Zu Frage 6): Bitte geben Sie an, welche Maßnahme/n ERFOLGREICH eingeleitet und umgesetzt wurden, um den Konflikt zu entzerren.

Zu Frage 7): Was war der Antrieb, der für eine Zusammenarbeit von Sport und Naturschutz sorgte? Gab es schon einen konkreten Konflikt oder wurde ein Konflikt befürchtet, da sich Änderungen in den Nutzungsgewohnheiten des Gebietes abzeichneten?

Zu Frage 8): Wie sieht die rechtliche Grundlage zu Frage 4 aus? Auf welcher Basis fanden Vereinbarungen statt – z.B. freiwillig oder aufgrund gesetzlicher/ordnungsrechtlicher Regelungen?

Zu Frage 9): Hier geht es um die Person/Organisation, die nicht direkt am Konflikt beteiligt gewesen sind und als neutrale bzw. vermittelnde Instanz gewirkt haben. Bitte geben Sie nur Personen an, die ERFOLGREICH vermittelt haben.

Zu Frage 10): Überlegen Sie – welches der Mittel, die Sie eingesetzt haben, um den Konflikt zu lösen, war für Sie persönlich am hilfreichsten und hat zu den größten Erfolgen geführt? Es sind sowohl Instrumente als auch Aktivitäten, Maßnahmen oder Personen gemeint.