

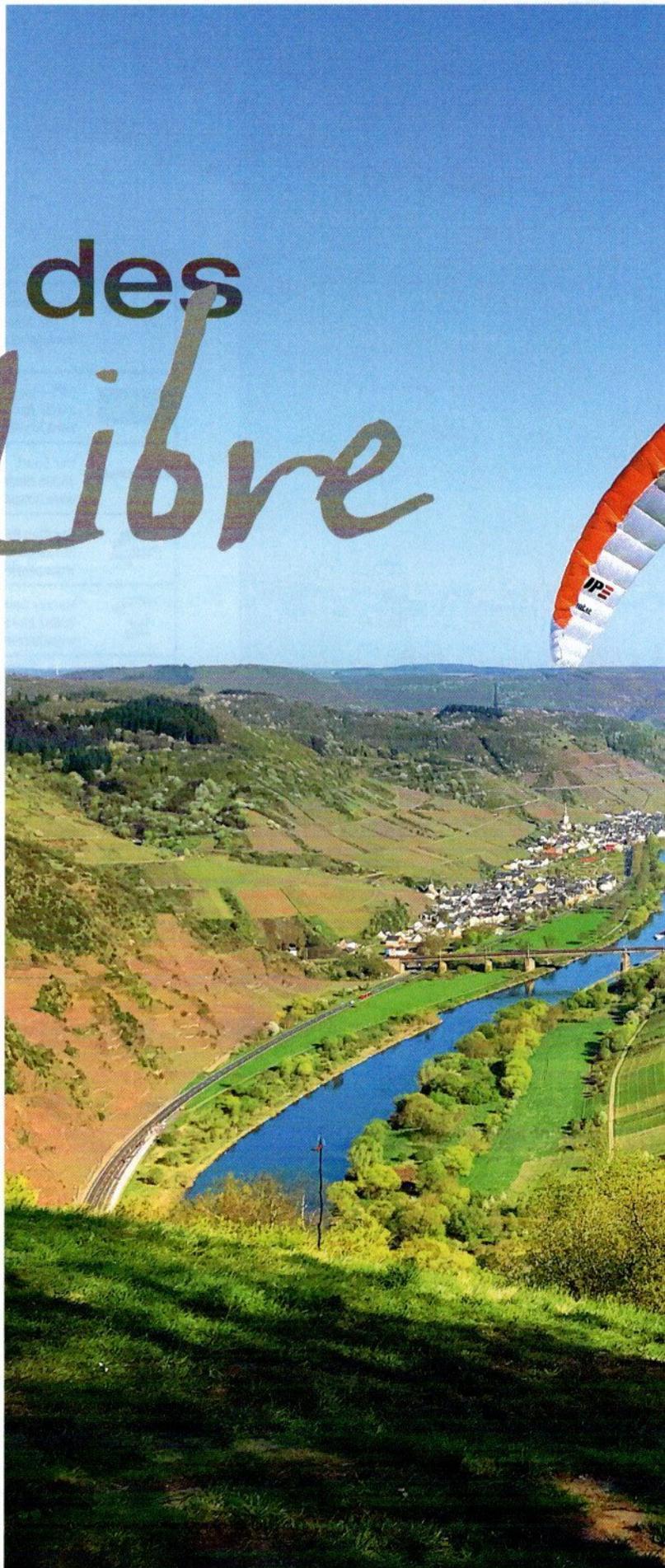
# Grenzen des Vol Libre

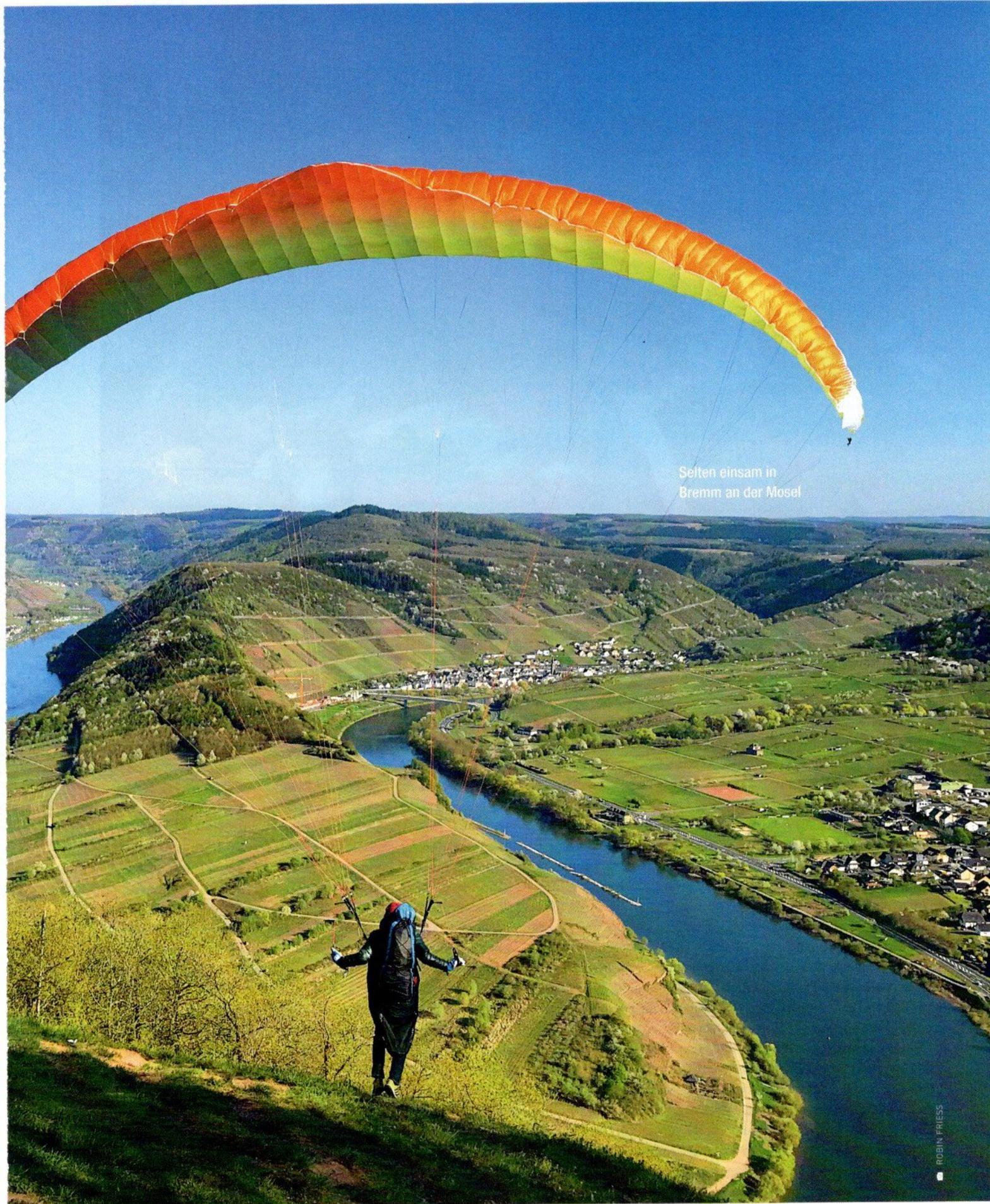
Freies Fliegen - überall willkommen im sanften Aufwind unter 3/8 Bewölkung. Dazu großzügige Startplätze, ein freier Luftraum und am riesigen Landeplatz freundliche Mitmenschen, die einem ein eisgekühltes Landebier reichen. Das Leben könnte so schön sein!

Text: Björn Klaassen

**S**olche Gelände und Mitmenschen gibt es – leider viel zu wenig. Die Realität ist eher ernüchternd. Gerade in Mittelgebirgen haben wir eine komplett andere Situation als in den Alpen. Mäßig große Startplätze, wenig Höhendifferenz, kleine Aufwindbänder und trickreiche Landeplätze sind hier die Regel. An guten Flugtagen verdichtet sich die Fliegerszene auf wenige Hotspots in einer Region. Oft bildet sich eine lange Schlange vor dem Startplatz. Die Lösung: Wir brauchen mehr Fluggelände. Ein schwieriges Thema.

Gelände fallen nicht vom Himmel. Eigentümer und Ortsgemeinden müssen für so ein Projekt gewonnen werden, häufig auch noch Landwirte, Jäger und Anwohner. Wenn Schneisen angelegt werden müssen, sind Forst- und Naturschutzbehörden zu beteiligen. Immer häufiger sind Naturschutzgutachten zu erstellen, denn auch der Artenschutz gemäß Bundesnaturschutzgesetz hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Ein ganzes >





Selten einsam in  
Bremm an der Mosel



↑ Die Bremschlinge. Wer hier starten will, muss Zeit mitbringen. Gelegenheit zum Small Talk.



Alle Infos zu Gastflugbetrieb, Geländezulassung, Zuschüsse, etc. unter <https://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luftraum-natur>

Sammelsurium an Zustimmungen ist erforderlich. Die luftrechtlich vorgeschriebene Außenstarterlaubnis nach § 25 Luftverkehrsgesetz bündelt letztlich alle Interessen in einem Bescheid. Das ist machbar und führt häufig auch zu guten Ergebnissen, wie z.B. in Loffenau im Schwarzwald oder am Königsstuhl in Heidelberg (siehe Vereine Briefe 84). Geländezulassung bedeutet sehr viel Engagement der Vereine, Flugschulen und des DHV. Rund 400 Geländehalter kümmern sich in Deutschland darum, dass 39.000 Piloten in die Luft kommen. Wenn erstmal ein neues, attraktives Gelände zugelassen ist, wollen alle dort fliegen. Betrieb und Unterhalt können sich zum echten Problem entwickeln.

## Regelung notwendig

Kürzlich beschloss der Verein Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn eine neue Gästeregelung für das Fluggelände Bremm an der Mosel. Die Vorgeschichte: An guten Flugtagen war der Flugbetrieb für den Verein kaum noch regelbar. Die Zufahrt im Wald verstopft, genervte Passanten, Baumlandungen, Stress mit Landwirten und der Gemeinde. Die Verantwortlichen für das Gelände hatten alle Hände voll zu tun, das Gelände überhaupt noch zu erhalten und mussten sich in ihrer Freizeit um unbeliebte Randprobleme wie Parkplätze und Startreihenfolge kümmern. „Da kommt du selbst kaum noch zum Fliegen“, sagt Ralf Böhm, Geländekoordinator des Vereins. Nach langer Diskussion im Verein wurde im März beschlossen, dass Gäste nur noch unter der Woche das Gelände nut-

zen dürfen. Schließlich wollen die Vereinsmitglieder auf dem eigenen Gelände auch noch in die Luft. „Wir wollten keine Komplettschließung für Gäste, weil auch wir in anderen Geländen als Gäste fliegen wollen“, erklärt Nadine Gasda, Vereinsvorsitzende vom örtlichen Club. Leicht haben sich das die Rhein-Mosel-Lahner also nicht gemacht (siehe auch Interview am Ende des Berichtes).

Szenenwechsel. Anruf eines Mitglieds beim DHV: „Es kann doch nicht sein, dass ich als Pilot im Frankfurter Raum Mitglied in sieben verschiedenen Clubs sein muss, damit ich an guten Flugtagen fliegen kann.“ Ja, da hat der Pilot auch irgendwie recht. Das Argument ist nachvollziehbar. Aber wie das Dilemma lösen? Mit Kommunikation, Verständnis, Organisation, nachvollziehbaren Regeln und viel Geduld von allen Seiten.

Wir haben derzeit einen Bestand von rund 1.000 zugelassenen Fluggeländen in Deutschland. Es fällt auf, dass Piloten gerne anderen Piloten nacheifern (Bassanoeffekt) und es dann zum Stau in Geländen kommt. Warum nicht mal Neuland entdecken. Schaut also auch auf die DHV-Geländedatenbank. Windenschlepp wird nach wie vor unterschätzt. Aus der Winde heraus zu starten, bietet ebenso Chancen auf Thermik und lange Flüge. Das DHV Geländereferat hat zusammen mit Geländevorstand Roland Börschel die Situation mehrfach analysiert. Die finanzielle Unterstützung der Vereine beim Ausbau von weiteren Fluggeländen ist beispielsweise eine Maßnahme, genauso wie Ortstermine und Beratung bei Neuzulassungen. Probleme wie Lösungen sind sehr komplex. Packen wir es alle an! >

## Interview mit Nadine Gasda, Vorsitzende des Vereins Rhein-Mosel-Lahn

■ **Ihr habt in eurer Region einige Fluggelände zugelassen. Welche Strategie hat Erfolg?**

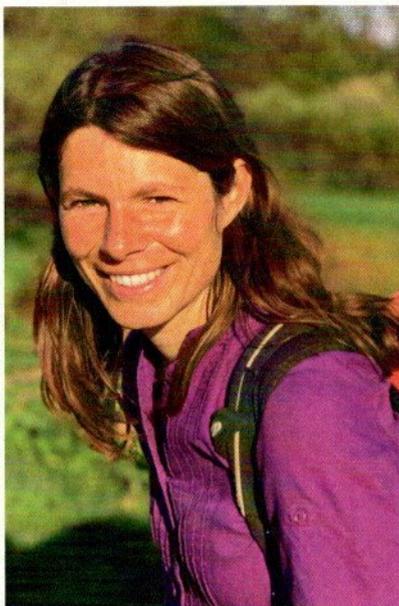
Ohne ein Miteinander von Gemeinde, Bürgern, Jägern und Naturschützern geht es nicht. Ein engagierter Pilot vor Ort ist die beste Strategie. Nur durch solche Piloten gibt es innerhalb einer Gemeinde gute Kontakte. Falls wir niemanden direkt vor Ort haben, ist es fast unmöglich, eine Geländezulassung erfolgreich abzuschließen.

■ **Wieviel Aufwand steckt im Unterhalt und der Zulassung eines Fluggeländes?**

Schon im Vorfeld der Zulassung ist ein enormer Aufwand von Seiten des Vereins nötig. Ist ein neues potentielles Fluggelände gefunden, versuchen wir Kontakte mit Eigentümern und Gemeinde herzustellen. Meist ist dann schon Schluss, weil die Eigentümer keine Erlaubnis erteilen möchten, oder die Gemeinde kein Interesse hat, bzw. ablehnt, sich auf ein solches Projekt einzulassen.

Teilweise gelingt es nur durch viele Gespräche, Bedenken auszuräumen. Oft erfolgt die Zulassung befristet und probeweise. Erst wenn sich der laufende Flugbetrieb für alle Parteien als tretbar erweist, bleibt die Zulassung bestehen.

Der Unterhalt der Gelände ist vor allem dann aufwändig, wenn es Beschwerden gibt. Wir haben zwar Arbeitseinsätze mit Mäh-, Schnitt- und Aufräumarbeiten. Dieser Aufwand ist aber überschaubar. Problematisch wird es, sobald es Beschwerden und Bedenken von Bürgern



### Nadine Gasda

Vorsitzende des Vereins Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn (351 Mitglieder, acht Fluggelände)  
Gleitschirmfliegerin seit 1998

Beruf: Biologin

Vision: Piloten in der Region in die Luft bringen.

oder Behörden gibt. Dies ist sehr zeitintensiv.

■ **An manchen Tagen kann es in den Geländen ganz schön eng werden. Welche Probleme sind dann zu bewältigen?**

Unsere Start- und Landeplätze sind häufig sehr klein. Deshalb muss man teilweise lange Wartezeiten in Kauf nehmen, um überhaupt starten zu können. Manche unserer Mitglieder meiden an Wochenenden unsere Gebiete, weil sie so von Gastfliegern eingenommen werden, dass es ihnen einfach zu voll ist. Besonders problematisch sind ungeübte Piloten, die nicht mit unseren Geländen vertraut sind und auch die, die es mit Regeln nicht so genau nehmen und sich in der Masse der Piloten verstecken können. Es ist dann nahezu unmöglich, Parkregeln durchzusetzen und ungestörten Flugbetrieb zu gewährleisten, da wir einfach völlig den Überblick verlieren.

Wir erleben auch häufig, dass sich nach einer Verfehlung der betreffende Pilot ganz schnell aus dem Staub macht, um den Vorfall zu vertuschen. Deshalb mein Appell an alle: Wenn euch ein Missgeschick im Gelände passiert, dann informiert den örtlichen Verein. Dann weiß er Bescheid und kann bei Rückfragen

der Gemeinde entsprechend reagieren und Stellung nehmen.

■ **Nenn mal ein paar Beispiele!**

- Ein einzelnes Bäumchen am Landeplatz. Ein Pilot hängt bei der

Landung den Schirm darüber, sägt den Baum ab und verschwindet ganz schnell. Der Bürgermeister war unterdessen kurz nach Hause gefahren, um eine Leiter zu holen und fand nur noch den abgesägten Baum vor.

- Pilot landet im Weinberg. Der Winzer kommt, um sich nach dessen Wohlergehen zu erkundigen und zu überprüfen, ob seine Reben gelitten haben. Der Pilot verlässt fluchtartig die Unglücksstelle, bevor der Winzer ihn befragen kann.
- Pilot kommt in unser Gelände und wird gefragt, ob er eine Einweisung hat und mit den geländespezifischen Auflagen vertraut ist. Pilot startet schnell, um sich der Diskussion zu entziehen.
- Pilot landet auf Bundesstraße, weil er zu lange nach Thermik gesucht hat und den Landeplatz nicht mehr erreichen kann. Er wird zur Rede gestellt und die Antwort ist: „War kein Problem, ich bin gut und sanft gelandet.“ Dass dies enorm risikoreich ist, falls ein Autofahrer nicht aufpasst, oder erschrickt, war ihm nicht bewusst.

#### ■ Welche Lösungen habt ihr entwickelt?

Was wir seit etwa zwei Jahren haben, ist ein roter Button auf unserer Homepage der „Vorfall melden“ heißt. Wird dieser angeklickt, kann man per E-Mail melden, was passiert ist. Zusätzlich sind alle unsere Mitglieder dazu angehalten, Vorfälle zu melden. Dies funktioniert recht gut und wir haben einen besseren Überblick, was an einem Flugtag in unseren Geländen passiert ist. Dem Piloten, dem das Missgeschick passiert ist, drohen keine Konsequenzen in Form von Flugverbot oder ähnlichem. Möglicherweise wird er nochmal von uns kontaktiert und befragt. Dies funktioniert aber nur, wenn wir noch Übersicht haben, wer sich im Gelände befindet. Wenn 50 Gastflieger da sind, ist es nahezu unmöglich, jedem eine Einweisung zu geben. Die einzige langfristige Lösung wäre die Zulassung weiterer Fluggelände, dies ist aber leider enorm schwierig und geeignete Hügel sind rar. Wir werden das Thema in unserer Vorstandsarbeit noch mal in den Fokus rücken und unsere Arbeit diesbezüglich intensivieren.

#### ■ Wo hat Vol Libre seine Grenzen?

Wenn der Erhalt unserer Gelände gefährdet ist!

#### ■ Als Reaktion auf Eure Beschränkung gab es negative Reaktionen im Netz.

Was antwortest du den Kritikern?

Kritik kommt hauptsächlich von Leuten, die mit der Fliegerei im Mittelgebirge nicht vertraut sind und unsere Gelände nicht kennen. Wir haben entlang der Mosel mit den Nachbarvereinen etwa 14 Fluggebiete mit einer Höhendifferenz von 120 bis 220 m. Je nach Windrichtung gibt es ein bis drei Gelände, die jeweils in Frage kommen. Unser Einzugsgebiet ist der ganze Frankfurter Raum bis hoch nach Köln und Piloten aus Benelux kommen auch gern zu uns. Das sind einfach sehr viele Leute, die sich dann auf betreffende Startplätze konzentrieren. Am Startplatz ist oft nur Platz für ein oder zwei Schirme und ein sicherer Start nur bei geeignetem Wind möglich. Der Pilot muss auf eine gute Phase warten, aber gleichzeitig ist er durch etliche wartende Piloten und viele Wandertouristen mit gezückten Kameras unter Druck. Im ganzen Tal gibt es oft nur einen kleinen Wiesenstreifen zum Landen, der auch noch von Bundesstraße und Mosel begrenzt ist. Alle anderen Flächen sind Weinberge, Straßen, Häuser oder Wald und absolut nicht als Landeplatz geeignet. Es kommt vor, dass in einer schwachen Phase alle gleichzeitig landen müssen. Diese Gegebenheiten führen unweigerlich zu Stress und die Nerven vieler Piloten liegen blank, was wiederum zu unüberlegten Aktionen und unsicheren Starts und Landungen führt. Außerdem ist man bei geringer Höhendifferenz sehr eingeschränkt, was die Flugroute betrifft, da man ja den Landeplatz erreichen können muss. Aus diesem Grund vertragen unsere Fluggebiete einfach nicht so viele Leute, wie die Hotspots in den Alpen, wo es Skipisten als Startflächen gibt, große Wiesen- und Ackerflächen in den Tälern und jede Menge Höhe. ▢