

# FAIR in the AIR!



In der Gelände-Szene brodelt es. Vereine beschwerten sich über Flieger, die sich nicht an Regeln halten und Flieger schimpfen über volle Startplätze und komplizierte Gastregelungen. Konflikte häufen sich. Was ist da los und was können wir tun?

Text Bettina Mensing, DHV-Referat Flugbetrieb | Fotos Björn Klaassen



Geduldig in der Schlange stehen - britische Gelassenheit am schwäbischen Neuffen

**D**en Wind im Gesicht, die ganze Welt unter sich - wir sind frei, leicht und allein. Allein? Wo ist man das heute noch? In Kirgistan vielleicht, in Island auch, aber an den Hotspots in Deutschland ganz sicher nicht. Dort sieht die Realität am Wochenende und an Tagen mit Hammerwetter ganz anders aus: Lange Warteschlangen am Startplatz, nylonhaltige Luft und überfüllte Parkplätze. Vielerorts sind diese Tage eine große Herausforderung für Geländehalter und Piloten. In manchen Regionen läuft der Betrieb prima, in anderen Gebieten liegen die Nerven blank. Woran liegt's,

was können wir tun, welche erfolgreichen Konzepte gibt es?

## Der Trend zu Hotspots

Gleitschirmfliegen ist so populär wie noch nie. Über 37.000 Piloten verteilen sich inzwischen in Deutschland auf den knapp 1.100 Startplätzen. Davon haben sich im Laufe der Zeit circa 100 Gelände zu Hotspots entwickelt. Bequem erreichbar, hervorragend ausgebaut, auch für Anfänger

geeignet, bieten sie häufig sehr gutes Flugpotential. Einige dieser Gebiete schlummerten lange im Dornröschenschlaf, bis das hohe Potential eher zufällig in der Szene bekannt wurde. Erfolgreiche Streckenflüge im XC oder Geheimtipps per Social Media sorgen dafür, dass die Gelände an guten Tagen überrannt werden. In den meisten Gebieten funktioniert der (Massen-)Flugbetrieb dank der Disziplin der Piloten, dem großen Engagement vieler Ehrenamtler und der erstklassigen Organisation der Geländehalter sehr gut. Bei einigen Geländen gibt es jedoch nicht nur Parkprobleme.

## Ärger, Frust, Konflikte – Lösungen

Beim DHV häufen sich Beschwerden von Geländehaltern, Fliegern, Anwohnern und Behörden. Mit der Begründung: „Ich will doch nur fliegen“, wird gedrängelt, wild geparkt, werden Gebühren nicht gezahlt, Geländeordnungen missachtet und gegen Auflagen verstoßen. Böse Absicht ist es sicher nicht, eher Unwissenheit, Ignoranz, Eile oder mangelhafte Kommunikation. Fakt ist: Die Nerven mancher Geländehalter liegen inzwischen blank, denn sie haben keine Lust, sich in ihrer Freizeit über Disziplin- und Respektlosigkeit zu ärgern oder gar beschimpfen zu lassen. Andere machen Gelände für Gäste dicht, da die Gästeregelungen einfach ignoriert wurden. Auch stehen Gelände inzwischen vor der Schließung, weil die Probleme nicht in den Griff zu bekommen sind. Dagegen läuft es in anderen ebenfalls stark frequentierten Fluggebieten rund. Lösungen gibt es.

Wir haben über dieses Thema mit Isabel Sauvonnnet aus dem Odenwald, Martin Lauk vom Hohenneuffen und Bernhard Linn aus dem Sauerland gesprochen.

### Hohenneuffen auf der Schwäbischen Alb

Das Gelände Neuffen Nord ist eines der attraktivsten Fluggelände an der Schwäbischen Alb. Nach jahrelangen Verhandlungen mit Naturschutz, Forst und Landratsamt wurde der Startplatz mit DHV-Unterstützung 2005 zugelassen. An guten Flugtagen im Frühjahr und Sommer müssen die Piloten diszipliniert in einer Reihe vor dem Start warten und in der Luft gibt es, bedingt durch die Luftraumstruk-



Martin Lauk

Hervorragende Startbedingungen – seit dem Ausbau ist Hohenneuffen einer der attraktivsten Fluggelände an der Schwäbischen Alb.

ture des nahen Flughafens Stuttgart, einige Regeln zu beachten. Aufgrund des großen Andrangs und einiger Vorfälle entschloss sich der DHV in Abstimmung mit den Vereinen zur Einführung einer Startleiterpflicht an den Wochenenden im Frühjahr. Diese Entscheidung ist nach wie vor umstritten. Die einen fühlen sich in

ihrer Freiheit beschränkt, den anderen geht das nicht weit genug. Wir befragten Martin Lauk, Sprecher der Haltergemeinschaft Hohenneuffen-Nord:

**Martin,** Du bist mit 27 Jahren einer der jüngsten Vorstände in der Gleitschirmszene und gleichzeitig ein Vielflieger. Hat sich die Einführung der Startleiterpflicht an Wochenenden bewährt?

Im Jahr 2016 war das Flugaufkommen an den Wochenenden wetterbedingt eher mäßig. Einen Hammertag wie in den letzten Jahren gab es nicht wirklich. Auch ►





FOTO: LUDWIG KUBEC

Mit gigantischem Aufwand bauten die Odenwälder Flieger den Startplatz Erlau aus.

Infotafel am Landeplatz Erlau



unter der Woche kommen bei gutem Flugwetter viele Piloten an den Neuffen. Deshalb werden wir im Jahr 2017 die Startleiter am Wochenende beibehalten. In diesem Jahr gab es keine Vorfälle und auch keine Luftraumverletzungen am Neuffen.

### Warum gibt es unterschiedliche Auffassungen zur Startleiterpflicht?

Einige Piloten sehen nicht die Notwendigkeit der Maßnahme, denn die Piloten verhalten sich am Startplatz Neuffen Nord und später im Luftraum korrekt. Auch besteht an allen Tagen mit Flugbetrieb ein recht kameradschaftlicher und hilfsbereiter Umgang untereinander. Ein Startleiter kann auch nicht den Andrang auf das Fluggebiet bremsen, er kann aber regelnd eingreifen.

### Vol libre stößt an die Grenzen, wenn viel Andrang ist. Wie diszipliniert Ihr die Piloten, die keine Regeln akzeptieren wollen?

Wir suchen den Kontakt mit den Piloten und versuchen das Fehlverhalten aufzuklären (z.B. bei einem Luftraumverstoß). Bei grober Nichteinhaltung der Regelungen müssen wir auch auf Sanktionen wie Flugverbot zurückgreifen, um unser Flug-

gebiet und die Segelflugssektoren nicht zu gefährden.

### Erlau im Odenwald

Erlau kennt inzwischen jeder Flieger im Raum Mannheim - es ist heute eines der Top-Ostgelände im Odenwald. Der Run auf das Gelände begann im Jahr 2014, nachdem es mit gigantischem Aufwand und Engagement der Vereinsmitglieder ausgebaut worden war. Um den Ausbau zu ermöglichen, scheuten die Odenwälder Flieger keine Mühen, stellten Anträge, rodeten 0,5 Hektar Wald, ackerten, planierten, säten und pflanzten in ihrer Freizeit.

Neu für die Erlauer waren nicht nur der Startplatz, sondern auch die Probleme, die der Ansturm mit sich brachte. Zwar war das



Isabel Sauvonnnet



Gelände bei Ostlagen schon immer gut besucht, aber im Jahr 2016 häuften sich Konflikte mit örtlichen Behörden und Anwohnern, weil sich Piloten nicht an die Regeln hielten. Falls sich die Situation nicht bessert, droht sogar die Schließung des Geländes. Ein sehr großes Problem besteht darin, Gastpiloten überhaupt zu erreichen, um sie schon vor der Fahrt nach Erlau über die örtlichen Regelungen zu informieren. Die Gastflugregelung ist u.a. auf der Homepage des Vereins veröffentlicht ([www.ersterodc.de/fluggelaende/erlau](http://www.ersterodc.de/fluggelaende/erlau)). Isabel Sauvonnnet hat bei der Erstellung mitgewirkt. Sie fliegt seit 15 Jahren Gleitschirm und unterstützt die Odenwälder Drachen- und Gleitschirmflieger als Medien-Referentin bei der PR-Arbeit.

### Isabel, im November 2016 erhielten wir von Euch eine Pressemitteilung, in der Ihr an die Gastpiloten appelliert, sich an die Regeln zu halten. Hat sich die Situation inzwischen gebessert?

Nicht wirklich, es gibt leider immer wieder Piloten, die unbelehrbar sind. Die zum Teil sehr unfreundlichen Ant-



Viel Flugbetrieb erfordert Rücksichtnahme - Beispiel Oberremmendorf

worten wiederholen sich, wenn wir gezielt unbekannte Gesichter am Startplatz ansprechen.

Wir haben in den letzten Monaten versucht, gezielt Informationen zu verteilen. Und dennoch erreichen wir eine Vielzahl der Piloten nicht. Allerdings sind es nicht nur die Gastpiloten, mit denen wir zu kämpfen haben. Die vereinsinternen Meinungsverschiedenheiten und der Egoismus vieler Piloten macht uns zu schaffen. So werden Vorstandsvorsitzende wegen Nichtigkeiten angezeigt und parken Leute einfach im Wald ohne auf Forstfahrzeuge zu achten. Man bekommt Mails mit persönlichen Diffamierungen. Die Liste der Dinge, die uns in den letzten beiden Jahren um die Ohren geflogen sind, ist lang. Das hat mit fairem und respektvollem Umgang miteinander leider nicht mehr viel zu tun. Und somit ist die Situation für uns auch nicht wirklich besser geworden.

**Ihr habt mit riesigem Engagement den Startplatz ausgebaut. Vorher hattet Ihr diese Probleme jedoch nicht. War die Aktion im Rückblick Segen oder Fluch? Wir haben versucht, den Startplatz sicherer zu machen. Vorher hatten wir unsere**

## Optimal läuft es

wenn die Geländehalter

- über gut ausgebauten Gelände mit hohem Flugpotential verfügen,
- die Gelände durch Kauf- oder Pachtverträge gesichert haben,
- neue Gelände erschließen oder alte ausbauen,
- ein starkes Team sind,
- gut durchdachte Geländeordnungen haben,
- die Regeln über alle möglichen Kanäle kommunizieren (z.B. Homepage, Facebook, Twitter, Geländeinfotafeln, Flyer, DHV),
- über eine gute Infrastruktur verfügen (z.B. im Bereich von Bergbahnen),
- bevor Konflikte eskalieren, sich Hilfe holen (z.B. Moderation durch den DHV)
- bei Verstößen rigoros durchgreifen.

und jeder Pilot

- sich vor dem Flug sorgfältig über die Bedingungen und Auflagen im Fluggebiet informiert und ggf. einweisen lässt (z.B. auf der Homepage der Geländehalter, Geländeinfotafeln vor Ort lesen, Verein vor der Anreise kontaktieren)
- eine hohe Akzeptanz für Regeln hat
- diszipliniert, rücksichtsvoll und hilfsbereit ist
- nur da parkt, wo Parkplätze ausgewiesen sind
- Verantwortung für Natur und Umwelt übernimmt
- respektvollen Umgang mit anderen Fliegern, Anwohnern und Grundeigentümern pflegt
- Ansagen der Luftaufsicht oder Startleiter respektiert (sie machen den Job in der Regel ehrenamtlich)
- sich vor dem Flug mit den Gastflugregelungen befasst und sie selbstverständlich respektiert
- gegebenenfalls die Gastgebühr zahlt
- für andere ein gutes Vorbild ist
- bei Konflikten einen normalen Umgangston bewahrt
- sich für den Erhalt der Gelände engagiert oder - wenn das nicht möglich ist - zumindest die Arbeit der anderen respektiert



Selektionseiche. Wir haben die Schirme auf einem Waldweg ausgelegt und mussten den Schirm erstmal sicher über uns bringen, um in einer S-Kurve um die Eiche herum über die alte Drachenrampe zu starten. Dies führte zwangsläufig dazu, dass nur erfahrene Piloten, die sicher im Umgang mit dem Schirm waren, gestartet sind. An gut besuchten Tagen hatten wir zwischen 20-30 Piloten am Startplatz. Heute sieht die Welt anders aus. An guten Ostwindtagen starten heute bis zu 100 Piloten. Durch den vermeintlich leichten Startplatz haben wir einen enormen Anstieg an Gastpiloten, aber auch einen gro-

ßen Mitgliederanstieg zu verbuchen. Das war uns sehr wohl bewusst und somit wurden neue Regelungen getroffen, Einweisungsprozedere geschaffen und Mitglieder sensibilisiert. Der Startplatzneubau zog sich allerdings über Jahre hin, bis die Genehmigung erteilt wurde. Ein zwischenzeitlicher Vorstandswechsel war ein weiteres Hindernis.

Der eigentliche Fluch liegt meiner Meinung nach in der Haltung vieler Piloten. Aussagen wie: „Ich will nur möglichst schnell bei guten Bedingungen starten und wegfliegen. Mich interessieren andere nicht!“, hören wir leider immer wieder. ►



Startplatz Wilingen. Bereits am frühen Mittag, sind die ersten 20 Piloten startklar. Ansprechpartner ist der Startleiter.

Kommunikation untereinander ist ein Thema. Miteinander fliegen, aufeinander aufpassen, auf andere zugehen und sich zusammen zu setzen, um das Vereinsziel zu verfolgen ebenso.

Einige Vereine wollen ihre Startplätze ganz bewusst nicht ausbauen, weil sie befürchten, hinterher mit den gleichen Problemen konfrontiert zu sein, wie ihr. Was würdest Du ihnen raten?

Ich denke, dass im Vorfeld mit den Mitgliedern und den zuständigen Behörden eine solide Grundlage geschaffen werden muss. Engagierte Mitglieder und ein gutes Vorstandsteam sind Voraussetzung.

### Ettelsberg im Sauerland

Sauerland Air ist mit über 600 Mitgliedern einer der größten Vereine in der Mitte Deutschlands mit fünf attraktiven Fluggeländen. Bei Nordwind geht's an den Ettelsberg, bei Südwestlagen nach Wenholtshausen. Die Leute brauchen Platz zum Parken, müssen in das Gelände eingewiesen werden, wollen möglichst schnell in die Luft. Das geht nicht immer reibungslos. Wir befragten den Kommunikationsexperten Bernhard Linn, Vorstandsmitglied bei Sauerlandair (Infos zum Verein unter [www.sauerlandair.de](http://www.sauerlandair.de)).

Bernhard, der Ettelsberg wäre für Gastpiloten beinahe gesperrt worden. Was ist passiert?

Das Überflugverbot wurde mehrfach missachtet. Die östliche Seite des Hanges nutzt ein Vogelpark mit Greifvögeln. Nach mehreren Beschwerden blieb uns nichts anderes übrig, als die östliche Seite des Hanges zu sperren. Trotz unserer Hinweise kam es erneut zu Überflügen und dem Eklat in Form der Androhung, den gesamten Berg für das Fliegen zu sperren. Als letzte Reaktion blieb nur, das Flugverbot für den Verursacher auszusprechen. Die Veröffentlichung der Flugsperre hat schließlich zu einer anderen Wahrnehmung beigetragen. Auch das Durchsetzungsvermögen des Vorstandes wurde untermauert.

Ihr habt am Ettelsberg seither einen Startleiter eingesetzt. Hat sich das bewährt?

Aufgrund der Vorfälle wurde die Position des Startleiters neu definiert und gestärkt. Seither trägt der Startleiter eine leuchtend gelbe Warnweste mit dem Aufdruck Startleiter. Dies unterstützt die Kompetenz des Services. So kann der Startleiter erkannt und angesprochen werden und er kann



Bernhard Linn

selbst aktiv werden. Um zu gewährleisten, dass der Startleiterdienst auch durchgeführt wird, belohnen wir den Job mit einem Fahrtkostenzuschuss von 50 Euro.

Das ist kein einfacher Job. Ist jedes Mitglied geeignet?

Das Problem ist sicher die Autorität des Startleiters. Daher ist ein Katalog mit Punkten festgelegt worden. Eine Schulung des Startleiters ist unbedingt notwendig und in Planung.

Welche Faktoren führen denn zu Problemen?

Wir haben es in erster Linie mit einem Mittelgebirgsproblem zu tun. In meinen Augen ist es eine Kombination aus 4 Faktoren. Gelände mit geringem Höhenunterschied, Pilotenfähigkeiten, Anerkennung der Regeln und die Menge der Piloten an Startplätzen. Vorstände betätigen sich ehrenamtlich in ihrer Freizeit. Das muss einmal für einige Mitglieder und Gäste ausgesprochen werden, da sie oft einen 24 Stunden-Service einfordern.

Manchmal vergessen Piloten die einfachsten Umgangsformen, verstoßen gegen Regeln und vergreifen sich schon



Großer Startplatz – wenig Stress. Neu ausgebauter Startplatz in Loffenau im Schwarzwald.

mal im Ton. Wie soll man damit umgehen?

Auf der DHV Regionalversammlung wurde das rüpelhafte Benehmen einiger Piloten in Geländen als Gastflieger diskutiert. Das ist sicher auch ein Gesellschaftsproblem und hat mit Respekt und Umgangsformen zu tun. Aber resignierend muss ich feststellen, dass selbst wir aus der alten Schule die Gesellschaft nicht mehr ändern werden. Das hat auch mit der wachsenden Zahl der Piloten und der daraus resultierenden Anonymität zu tun. Gegen Problempiloten werden rigoros Flugsperrungen ausgesprochen. Dazu haben wir zum Glück die volle Unterstützung der Vereinsmitglieder.

Weitere Gelände würden das Problem bestimmt entzerren. Habt Ihr im Sauerland neue Gelände im Blick? Hier darf ich einen Silberstreif am Horizont ankündigen. 2015 startete eine von mir initiierte Geländesuche, mit dem Ziel, den Auflauf der Piloten pro Startplatz zu entzerren. Im vergangenen Jahr konnten wir 4 neue Gelände begehen und verhandeln aktuell mit den Besitzern über einen Testzeitraum. Für jedes Gebiet wurden Paten bestimmt. Wir freuen uns sehr über engagierte Mitglieder, die immer dabei sind. ▽



**Fair in the Air ist eine DHV-Initiative für respektvolles Miteinander. Infos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Gelände/Luftraum**



## ALFAcross\*115

einer der leistungstärksten und leichtesten Cross Retter am Markt

LTF/EN 115kg  
115kg 5,41m/sec  
Gewicht 1.230kg

**!! AKTION !!**  
**NEU für ALT**

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| ALFAcross*115      | € 690,00        |
| Alter Retter minus | € 100,00        |
| <b>DEIN PREIS</b>  | <b>€ 590,00</b> |

[office@gleitschirm-retter.at](mailto:office@gleitschirm-retter.at)  
[www.gleitschirm-retter.at](http://www.gleitschirm-retter.at)