

VERSTEHEN STATT VERBIETEN

Naturschutz und Luftsport im Dialog



EINLEITUNG

Natur und Landschaft sind nicht nur Lebensraum unserer heimischen Tier- und Pflanzenwelt, sondern auch als Raum für Erholung und Sport von unschätzbarem Wert. Dem Erhalt und der Entwicklung naturnaher Lebensräume mit ihren Tier- und Pflanzenarten stehen weitreichende, technisierte Sport- und Freizeitmöglichkeiten gegenüber, die es ermöglichen, beinahe zu jeder Jahreszeit jegliche Teile der Natur aufzusuchen. Dies kann zu Störungen und Beeinträchtigungen von Lebensräumen, Tieren und Pflanzen und damit zu Konflikten mit Naturschutzinteressen führen. Solche Konflikte treten auch im Bereich der Luftfahrt und des Luftsports auf. Dabei geht es häufig um Störungen von Wildtieren, insbesondere von Vögeln, durch Luftfahrzeuge.

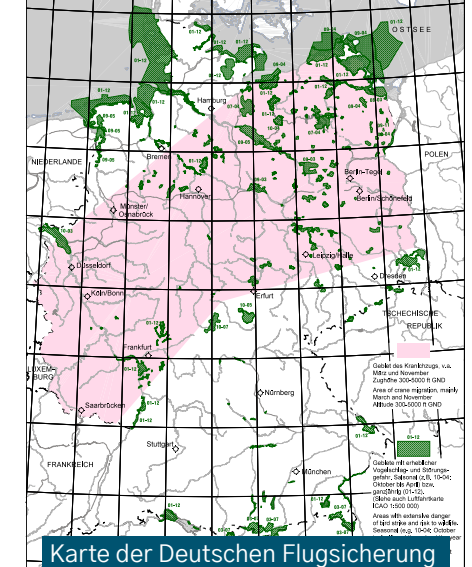
Seit über 30 Jahren führen das Bundesamt für Naturschutz (BfN) und der Deutsche Aero Club (DAeC) als Dachverband und Interessenvertretung zahlreicher Luftsport-

verbände einen lebendigen Dialog über Luftsport und Naturschutz. Unter dem Motto „Verstehen statt verbieten“ werben beide Organisationen für ein partnerschaftliches Miteinander und lokale Konfliktlösungen auf freiwilliger Basis.

Um das Problem der Störungen von Vögeln durch Luftfahrzeuge zu erfassen, aufzuarbeiten und Lösungskonzepte zu entwickeln, wurde bereits Ende der 1990er-Jahre unter der Leitung des BfN und des DAeC, die „Arbeitsgruppe Luftfahrt und Naturschutz“ (AG LuN) gegründet. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, den Dialog zwischen Naturschutz und Luftfahrt zu fördern und für die Interessen und Bedürfnisse der jeweils anderen Seite zu sensibilisieren. Aus diesem Dialogprozess sind in ganz Deutschland zahlreiche Initiativen und Kooperationen entstanden, die alle eine Verringerung der Störungen von Luftfahrzeugen auf die Natur sowie auf Arten zum Ziel haben.

Trupps oder Massensammlungen auftreten wie Nordische Gänse, Kraniche sowie Wasser- und Watvögel. Aufgenommen wurden auch Gebiete mit lokalen, national oder international bedeutsamen Brutbeständen gefährdeter und vom Aussterben bedrohter und störungsempfindlicher Vogelarten wie beispielsweise Großtrappe, Birkhuhn und Steinadler.

Seit 2007 werden diese ABA-Gebiete in den offiziellen Luftfahrtkarten der Deutschen Flugsicherung (ICAO) ausgewiesen, die als Grundlage für die Flugplanung dienen. Die Kennzeichnung in den Luftfahrtkarten zeigt die genaue Ausdehnung des jeweiligen Gebietes (siehe Abbildung) und in welchem Zeitraum mit dem besonderen Vogelaufkommen bzw. den Vogelarten zu rechnen ist. Über eine ID-Nummer können weitere Informationen zum Gebiet und die vorkommenden Vogelarten (inkl. Steckbrief) sowie Luftbilder im Internet abgerufen werden (www.aba.bfn.de).



Karte der Deutschen Flugsicherung zu Gebieten, in denen ein höheres Vogelschlagrisiko besteht.

Karte: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Die ABAs und entsprechende Empfehlungen wurden bundesweit auch in die Anflugkarten von Flugplätzen (DFS-AIP 2020) aufgenommen (s. Abb. unten, Anflugkarte von Schönhagen). Im Jahr 2021 wurden die ABA-Gebiete anhand von Beobachtungsdaten und Empfehlungen der Vogelschutzwarten überprüft und aktualisiert.

Aircraft relevant Bird Areas – ABA-Gebiete schützen luftfahrtrelevante Vogelvorkommen

Eines der wichtigsten Ergebnisse dieser Initiative ist die Errichtung so genannter „Aircraft relevant Bird Areas“ also von Gebieten mit „luftfahrtrelevanten Vogelvorkommen“, kurz ABA-Gebiete genannt. Damit werden räumlich abgegrenzte und aus der Luft meist gut erkennbare Gebiete bezeichnet, in denen entweder ständig oder zu bestimmten Zeiten eine große Zahl luftfahrtrelevanter oder besonders störungsempfindlicher (Groß-)Vogelarten vorkommen.

Aufgrund einer freiwilligen Vereinbarung zwischen Luftfahrt und Naturschutz sollen diese Gebiete nicht unterhalb einer Höhe von 600 Metern über Grund überflogen werden.

Die Auswahl der Gebiete erfolgt nach luftfahrtrelevanten Zielarten und -gruppen, die nach Vorschlägen der AG LuN in Abstimmung mit den Vogelschutzwarten der Länder festgelegt wurden. Dazu gehören störungsempfindliche Zugvogelarten mit Vogelschlagrelevanz, die meist in größeren

Karte: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH



Anflugkarte des Verkehrslandeplatzes Schönhagen mit dem Vogelschutzgebiet – ABA-Gebiet ID:4 – im Westen und Norden



Rastende Kraniche in der Boddenlandschaft

Foto: Dirk Vegetahn / iStockphoto

Die große Freiheit in der Luft?

Was Pilotinnen und Piloten alles beachten müssen



Foto: simonkr / istockphoto.com

Im Flachland nutzen Segelflugzeuge thermische Aufwinde, die durch Sonneneinstrahlung entstehen.

Der Luftraum über Deutschland ist durch die Luftverkehrsordnung (LuftVO) und andere gesetzliche Bestimmungen stark reglementiert. Pilotinnen und Piloten müssen neben umfassenden Sicherheitsvorkehrungen bereits bei der Flugplanung zahlreiche Aspekte berücksichtigen. Die große Freiheit in der Luft ist also tatsächlich recht beschränkt. So müssen bestimmte Flugkorridore, Flughöhen und Flugzeiten beachtet werden, es gibt zahlreiche Gebiete, die nicht überflogen werden dürfen und für jeden Flugplatz gibt es festgelegte An- und Abflugregelungen. Streckenflüge so zu planen, dass alle relevanten Aspekte berücksichtigt werden, ist aufwändig. Hinzu kommen technische Spezifikationen der jeweiligen Luftfahrzeuge, die bei der Planung ebenfalls berücksichtigt werden müssen.

So kann ein Freiballon nur begrenzt gesteuert werden, er fährt sozusagen mit dem Wind. Wenn bestimmte Gebiete, also beispielsweise Vogelschutzgebiete, nicht niedrig überflogen werden sollen, muss der Startpunkt entsprechend der Windrichtung gewählt werden, die zum Zeitpunkt des Starts bekannt ist. Spätere unvorhergesehene Wetteränderungen können nur bedingt kompensiert werden. Ein Segelflugzeug benötigt ebenso wie Drachen und Gleitschirme Aufwinde, um sich in der Luft zu halten. Wenn also die Thermik nachlässt, müssen die Pilotinnen und Piloten nach einem Flugplatz oder im Notfall auch nach einer Wiese oder einem Acker suchen um zu landen. Motorgetriebene Luftfahrzeuge sind da unabhängiger. Sie können ihre Flughöhe und ihre Geschwindigkeit exakt einhalten.

Aber auch sie werden durch bestimmte Wetterlagen wie beispielsweise tiefhängende Wolken oder Gewitter manchmal gezwungen, tiefer als geplant oder einen Umweg zu fliegen.

Foto: Darwel / istockphoto.com



Schützen, was uns lieb und wertvoll ist: Viele Pilotinnen und Piloten sind offen für Naturschutz.

Viele Pilotinnen und Piloten sind offen für Naturschutzbelange. Denn auch ihnen ist daran gelegen, die Schönheit von Natur und Landschaft, die aus der Vogelperspektive betrachtet ihren eigenen, ganz besonderen Reiz hat, zu erhalten. Und es gibt wohl auch

keine Pilotin und keinen Piloten, der freiwillig das Risiko auf sich nimmt, mit Vögeln zu kollidieren. Vogelschlag kann verheerende Folgen für Luftfahrzeuge und Insassen haben.

Störungen und Verletzungen von Naturschutzinteressen durch Luftfahrzeuge erfolgen daher meist ohne Absicht und resultieren häufig aus mangelnder Kenntnis der lokalen Gegebenheiten, Vermeidung von unvorhersehbaren Sicherheitsrisiken sowie einem mangelnden Austausch zwischen den unterschiedlichen Interessengruppen. Ansprechpartner bei Konflikten mit dem Luftsport vor Ort sind in erster Linie die Luftsportvereine, die oft auch eigene Flugplätze betreiben. Bei regionalen Anliegen können sich Interessierte auch an die Landesverbände des Deutschen Aero Clubs e. V. (www.daec.de) wenden, bei bundesweiten Themen können sowohl die Fachverbände als auch die Bundeskommissionen der einzelnen Luftsportarten helfen.



Bei der Flugplanung müssen Flugkorridore, Flughöhen, Flugzeiten und Überflugverbote beachtet werden.

Foto: nullplus / istockphoto.com

Luftfahrzeuge und Vögel – Am besten mit genügend Abstand

Insgesamt sind die Reaktionen von Vögeln auf Störungen aus der Luft unterschiedlich. Einige Arten sind weniger empfindlich als andere und auch Gewöhnungseffekte, beispielsweise in der Nähe von Flugplätzen, sowie das Vorhandensein schützender Landschaftsstrukturen wie Sträucher, Schilf, Hecken und Nischen können die individuelle Reaktion beeinflussen. Vor allem die verti-

kale und horizontale Distanz des Luftfahrzeugs sowie der Anflugwinkel und damit die Winkelgeschwindigkeit spielen eine bedeutende Rolle. Da sich Pilotinnen und Piloten bei einer zu niedrigen Flughöhe nie sicher sein können, ob, wie stark und in welcher Form sie Vögel stören, sollte stets genügend Abstand gehalten werden.



Tiefe Überfahrten und -flüge von Freiballonen, Helikoptern, Flächenflugzeugen, Drachen und Gleitschirmen etwa können zu Panikreaktionen führen. Gänse und Kraniche beispielsweise können durch niedrige Helikopterüberflüge zum Aufsuchen anderer Rastgebiete veranlasst werden. Gleichzeitig kreisen Greifvögel gemeinsam mit Thermikfliegern in Aufwinden. Auch schnelle

und unkalkulierbare Flugmanöver von unbemannten Luftfahrzeugen wie Drohnen oder Modellflugzeugen können bei Vögeln Fluchtreaktionen auslösen. Das raubt ihnen Energie und kann dazu führen, dass sie ihre Nester, Horste oder sogar Lebensräume verlassen. Brütende Falken, Uhus oder Adler, aber auch andere Wildtiere werden durch plötzlich über einer Abbruchkante

Foto: Steffen Döring



Foto: ntzolov / istockphoto.com



Foto: nehls16321 / istockphoto.com

auftauchende Gleitschirme oder andere Luftfahrzeuge aufgeschreckt. Auch viele Bodenbrüter reagieren empfindlich auf Störungen aus der Luft. Bleiben ihre Nester in der Folge zu lange alleingelassen, kann das zum Verlust der Brut führen, auch, weil Nesträuber die Situation für sich zu nutzen wissen. Störungen können sich sogar negativ auf die lokalen Populationen auswirken.

Oft lassen sich Störungen durch die Einhaltung großzügiger vertikaler und horizontaler Abstände und eine vorausschauende und Naturschutzaspekte berücksichtigende Flugplanung minimieren. Als Anhaltspunkt kann ein vertikaler und seitlicher Abstand von 500 Metern zu sensiblen Zonen und Schutzgebieten dienen. Größere Vogelansammlungen sollten generell nicht angefliegen werden.



Foto: DieterMeyr / istockphoto.com

Flugplätze als Chance für die Natur – Luftsport und Naturschutz machen vielerorts gemeinsame Sache

Viele Flugplätze liegen außerhalb der Siedlungsbereiche in Gebieten, die – außer für den Luftsport oder Flugverkehr – jahrzehntelang nicht oder nur in geringem Umfang landwirtschaftlich oder forstlich genutzt wurden. Meist sind sie zudem umgeben von einem breiten baumlosen Grüngürtel mit naturnahen Lebensräumen für verschiedene Tier- und Pflanzenarten. Nicht selten befinden sich zudem wertvolle Natur- oder Vogelschutzgebiete in unmittelbarer Nachbarschaft. Vielerorts engagieren sich die Betrei-

bergesellschaften und die ansässigen Luftsportvereine gemeinsam mit lokalen Naturschutzverbänden für die Erhaltung und Förderung der Natur auf und rund um den Platz. Die folgenden Beispiele zeigen, dass Flugplätze mit einem aktiven Flugverkehr tatsächlich zu einer Chance für die Naturvielfalt werden können. Denn häufig bedeutet die Nutzung als Flugplatz, dass die betreffenden Gebiete nicht für andere Zwecke – wie Gewerbegebiete oder Industrieansiedlungen – in Frage kommen.

Der Flugplatz Bamberg-Breitenau – Ein Refugium der biologischen Vielfalt

Foto: Jürgen Gerdies



Der Flugplatz Bamberg-Breitenau weist eine außergewöhnliche Vielfalt wertvoller Sandlebensräume mit einer hohen Artenvielfalt auf.

Ein Beispiel ist der Flugplatz Bamberg-Breitenau (EDQA), ein Sonderlandeplatz für Sport- und Geschäftsflugzeuge. Das 85 Hektar große Flugplatzgelände ist Teil eines der größten offenen Sandlebensräume in Nordbayern. Auf dem Gelände haben sich viele schützenswerte Biotoptypen wie Sandmagerrasen, Zwergstrauchheiden und Feuchtlebensräume entwickelt mit seltenen vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten. Seit 1912 wird das Gelände für die Luftfahrt genutzt. Das hat verhindert, dass das schützenswerte Gebiet für die Land- oder Forstwirtschaft genutzt wird. Seit langem gab es Bestrebungen, das Gelände des Flugplatzes unter Naturschutz zu stellen. Dies soll nach dem Willen der Stadt Bamberg nun tatsächlich erfolgen. Um den besonderen

Wert dieser seltenen Lebensräume zu erhalten, achteten die Betreiber beim Ausbau des Flugplatzes auf eine schonende und naturverträgliche Umsetzung, eine Minimierung der Eingriffe sowie die Schaffung großflächiger Ausgleichsflächen. So wurde auf Erweiterungsflächen der Start- und Landebahnen die komplette Vegetationsschicht abgeschält und auf den Ausgleichsflächen ausgebracht. Dadurch sind 3 Hektar wertvolle Ausgleichsflächen entstanden, die von Schafen beweidet werden. Für die Sicherheitsstreifen wurde ein gestaffelter Mahdplan entwickelt. Der Zaun um das Gelände wurde um fünf Zentimeter hochgesetzt, damit kleine Tiere wie beispielsweise

die Kreuzkröte darunter durchschlüpfen können.



Foto: Gerhard Spörlin

Für Tiere wie die Kreuzkröte wurde der Zaun des Flugplatzes eigens hochgesetzt.

Der Flugplatz Lüsse – Gemeinsam für den Schutz der Großtrappe

Am Sonderlandeplatz Lüsse in Brandenburg mit einem international bekannten Segelflugeleistungszentrum besteht seit Jahren eine freiwillige Selbstbeschränkung, das benachbarte Großtrappen-Brutgebiet nicht zu überfliegen. Im Nordwesten des Flugplatzes liegen die Belziger Landschaftswiesen, ein rund 7.600 Hektar umfassendes, siedlungsfreies Gebiet im Naturpark Hoher Fläming, von dem 4.500 Hektar unter



Foto: FCC Berlin

Die Benjeshecke an der nördlichen Platzgrenze hat sich über die Jahre zu einem lebendigen Biotop entwickelt.

Naturschutz stehen. Hier befindet sich eines der letzten deutschen Vorkommen der vom Aussterben bedrohten Großtrappe (*Otis tarda*). Mit einem Gewicht von bis zu 16 Kilogramm bei den Hähnen zählt sie zu den schwersten flugfähigen Vögeln der Welt. Verstöße können hier bei Segelflugwettkämpfen zur Disqualifikation des Piloten führen.



Foto: Thomas Hinsche

Die Belziger Landschaftswiesen sind eines der wenigen Brutgebiete der Großtrappe in Deutschland.

Der Verkehrslandeplatz Schönhagen – Ganzjähriger Schutz für ein Europäisches Vogelschutzgebiet



In der Nuthe-Nieplitz-Niederung rasten im Frühjahr und Herbst bis zu 250.000 nordische Wildgänse.

Dass konsequenter Natur- und Vogelschutz auch an einem stark frequentierten Verkehrslandeplatz möglich ist, zeigt der Flugplatz Schönhagen. Er gehört mit rund 45.000 Flugbewegungen pro Jahr zu den wichtigsten Verkehrslandeplätzen in Deutschland. Im Westen und Nordwesten liegt der Flugplatz in direkter Nachbarschaft zum Naturpark und Europäischen Vogelschutzgebiet Nuthe-Nieplitz-Niederung. Dort rasten in Flachwasserseen und

Feuchtwiesen im Frühjahr und Herbst bis zu 250.000 nordische Wildgänse – ein Grund dafür, dass große Teile des Schutzgebietes seit 2007 als ABA-Gebiete gekennzeichnet sind. Inzwischen gilt am Flugplatz über die freiwillige Einschränkung durch die ABA-Gebiete hinaus ein ganzjähriges Überflugverbot über den Vogelschutzgebieten unterhalb einer Flughöhe von 600 Metern. Pilotinnen und Piloten werden darauf bereits in den Anflugkarten und Anflugvideos hingewiesen. Die Einhaltung wird zudem über ein Monitoringsystem überwacht.



Seit 2013 besteht für das ABA-Gebiet ein ganzjähriges, Durchflugverbot.

Der Flugplatz Wels (Österreich) – Naturbelassene Heimat des Großen Bachvogels

Dass gezielte Naturschutzmaßnahmen an einem Flugplatz sogar der Grund dafür sein können, dass sich seltene Arten wieder ansiedeln, zeigt ein Blick ins benachbarte Österreich. Auf den Grünflächen des Flugplatzes Wels in der Welser Heide haben sich zahlreiche seltene Tier- und Pflanzenarten angesiedelt und dem Gebiet so eine einzigartige Bedeutung als Lebensraum für Arten gegeben, die an Trockenheit und Wärme gebunden sind. Zur Förderung dieser besonderen Lebensräume startete der Fliegerclub Weiße Möwe Wels auf dem Flugplatzgelände ein umfassendes Ökologieprojekt und setzt sich seit 1990 für den Schutz heimischer Arten ein. Düngungen wurden schrittweise eingestellt und die Zahl der jährlichen



Seit 1990 setzt sich der Fliegerclub Weiße Möwe Wels für den Naturschutz ein.



In Österreich und in Deutschland vom Aussterben bedroht: der Große Brachvogel.

Mähtermine begrenzt. Besonderer Erfolg der Maßnahmen ist die Wiederansiedelung des Großen Brachvogels: Der Bodenbrüter ist in Österreich wie auch in Deutschland vom Aussterben bedroht und siedelte sich 1997 überraschenderweise auf dem Flugplatz an. Die Heide beheimatet heute acht bis zehn Brutpaare – und dient als Lebensraum und Rastgebiet für weitere seltene Vogelarten wie Braunkehlchen, Wachtel und Feldlerche.

Diese Beispiele zeigen, dass die Berücksichtigung von Naturschutzinteressen an Flugplätzen durchaus von beiderseitigem Nutzen sein kann und sich entsprechende Maßnahmen auch ohne große Einschränkungen der Nutzung realisieren lassen. Oft braucht es dafür das Engagement Einzelner, Gesprächsbereitschaft und Kompromissfähigkeit auf beiden Seiten sowie das Fachwissen von Naturschutz-Organisationen oder – wie im Fall von Bamberg – eines Planungsbüros, das die fachliche Planung und Umsetzung der Maßnahmen betreut. Wenn Chancen erkannt werden und der Wille da ist, findet sich meist auch ein Weg. diesen zu suchen, dazu möchten wir mit dieser Broschüre alle Beteiligten ermuntern. Ausführlichere Informationen zu den dargestellten Praxisbeispielen finden sich in der 2021 herausgegebenen Broschüre „Luftsport & Naturschutz – Gemeinsam abheben“.

Impressum

Herausgeber:
Bundesamt für Naturschutz
Konstantinstr. 110
53179 Bonn
Telefon: 0228 8491-0
Telefax: 0228 8491-9999
E-Mail: info@bfm.de
www.bfm.de

Konzeption: Beate Job-Hoben, Michael Pütsch (beide BfN)

Redaktion: Beate Job-Hoben, Michael Pütsch (beide BfN),
intention Werbeagentur GmbH

Gestaltung und Layout: intention Werbeagentur, Bonn

Titelbild: Evgeni Schemberger/istockphoto.com

Die Erstellung der Broschüre wurde gefördert durch das BfN
mit Mitteln des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit (BMU).

Bundesamt für Naturschutz, Bonn, Oktober 2021

Info-Adressen

Deutscher Aero Club (DAeC): www.daec.de
Bundesamt für Naturschutz: www.bfm.de
ABA-Gebiete: aba.bfm.de
Natursportinfo: www.natursportinfo.de