

LUFTSPORT UND NATURSCHUTZ

Informationen für Pilotinnen und Piloten



EINLEITUNG

Es ist ein intensives und erhebendes Gefühl, den Boden zu verlassen, in die Luft aufzusteigen und das, was uns unten so vertraut ist, von oben zu betrachten. Die Schönheit der Landschaften während des Fliegens aus der Vogelperspektive zu erleben schafft Naturverbundenheit, vermittelt Ehrfurcht und Respekt und weckt den Wunsch, diese Schönheit zu erhalten. Darin sind sich Flugbegeisterte und Naturschutzaktive schnell einig. Dennoch gibt es – meist lokal – immer wieder Konflikte zwischen Luftfahrt und Naturschutz. Oft geht es um Störungen und Beeinträchtigungen von Tieren und Lebensräumen. Allzu häufig fehlt es an Kenntnis der Belange der anderen Seite, gegenseitigem Verständnis und Kompromissbereitschaft.

Über die Jahre hat sich vielerorts gezeigt, dass der Weg des Dialogs und der Kooperation für beide Seiten Vorteile bringt.

Viele Flugplätze beispielsweise konnten ihren Betrieb aufrechterhalten, obwohl sie in oder in der Nähe von Schutzgebieten liegen. Steinadler und andere seltene Greifvögel konnten ungestört ihren Nachwuchs aufziehen, weil Drachen- und Gleitschirmflieger Rücksicht auf ihre Brutgebiete und Horste nehmen. Seltene Arten finden auf Flugplatzgeländen Refugien, weil sie hier weitestgehend ungestörte Lebensräume finden.

Mit dieser Broschüre wollen wir einen Beitrag dazu leisten, das Verständnis zwischen Luftsport- und Naturschutz-Engagierten zu verbessern und zu gemeinsamem Handeln zu motivieren. Die Inhalte basieren auf der vom Bundesamt für Naturschutz (BfN) und dem Deutschen Aero Club (DAeC) herausgegebenen 142 Seiten starken Broschüre „Luftsport und Naturschutz – Gemeinsam abheben“, die 2021 in einer komplett überarbeiteten Version erschienen ist.

Luftfahrzeuge können Vogelherzen höher schlagen lassen

Luftfahrzeuge können einen erheblichen Einfluss auf das Verhalten und die physiologischen Reaktionen von Vögeln und anderen Wildtieren ausüben. Art und Umfang der Störungen hängen mit verschiedenen Faktoren zusammen. Dabei spielen die vertikale und horizontale Distanz, der Anflugwinkel, Überraschungseffekte und Revierverletzungen eine bedeutsame Rolle.



Ein Schwarm Graugänse macht Rast am Gülper See (Brandenburg).

Foto: hswrs / istockphoto.com

Störungen entstehen überwiegend durch Luftfahrzeuge, die in niedrigen Höhen fliegen. Kritisch ist, wenn Gebiete mit störempfindlichen Vogelarten beispielsweise während der Rast-, Brut- oder Zugzeiten zu niedrig überflogen werden. Die großen Vogelwanderungen im Frühjahr und Herbst stellen andererseits ein erhebliches Vogelschlagrisiko für die Luftfahrzeuge selbst dar. Wie stark sich der Luftverkehr auf Vögel und andere Wildtiere auswirkt, hängt eng mit dem Start-, Flug- und Landeverhalten der verschiedenen Luftfahrzeuge zusammen und mit dem rücksichtsvollen Verhalten der Pilotinnen und Piloten. 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 angeflogen werden.

VÖGEL REAGIEREN UNTERSCHIEDLICH AUF LUFTFAHRZEUGE

Tiefe Überfahrten und -flüge von Freiballonen, Helikoptern, Flächenflugzeugen, Drachen und Gleitschirmen können zu Panikreaktionen führen, die Brut gefährden und Vögel aus ihren natürlichen Rastgebieten vertreiben. Gänse und Kraniche beispielsweise können durch niedrige Helikopterüberflüge zum Aufsuchen anderer Rastgebiete veranlasst werden. Auch schnelle und unkalkulierbare Flugmanöver von kleinen 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. Brutende Falken, Uhus oder Adler aber auch andere Wildtiere

werden durch plötzlich über einer Abbruchkante auftauchende Gleitschirme oder andere Luftfahrzeuge aufgeschreckt.

Auch viele Bodenbrüter reagieren empfindlich. Werden die Nester zu lange verlassen, kann es zum Verlust der Brut führen, oft auch, weil Nesträuber die Situation für sich zu nutzen wissen. Großtrappen und Birkhühner beispielsweise reagieren besonders sensibel. Werden sie durch Luftfahrzeuge gestört, kann das im schlimmsten Fall dazu führen, dass die Hennen ihr Gelege aufgeben oder den Lebensraum verlassen. Die Folgen sind gravierend, denn schon die Aufgabe eines einzigen Geleges oder Lebensraums ist aufgrund der geringen Zahl dieser Vögel in Deutschland sehr gravierend.



Rastende Kraniche in der Boddenlandschaft

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 spielen bei der individuellen Reaktion eine Rolle.

ABA-Gebiete – Aircraft relevant Bird Areas schützen sensible Gebiete



Foto: mtmichelle/istockphoto.com

In ABA-Gebieten gilt auf freiwilliger Basis eine Überflughöhe von mindestens 600 Metern.

Um das Problem der Störungen von Vögeln durch Luftfahrzeuge zu erfassen, aufzuarbeiten und Lösungskonzepte zu entwickeln, wurde bereits Ende der 1990er-Jahre die „Arbeitsgruppe Luftfahrt und Naturschutz“ (AG LuN) unter Leitung des BfN und des DAeC gegründet. Sie setzte sich zum Ziel, den Dialog zwischen Naturschutz und Luftsport zu fördern, für die Interessen und Bedürfnisse der jeweils anderen Seite zu sensibilisieren und ein gutes Miteinander zu unterstützen.

Aus diesem Dialogprozess sind in ganz Deutschland zahlreiche Initiativen und Kooperationen entstanden, die alle eine Verringerung der Störungen von Luftfahrzeugen auf die Natur zum Ziel haben. Dazu gehörten auch spezielle Schulungsunterlagen zu Naturschutzbelangen für die Ausbildung von Pilotinnen und Piloten.

Eines der wichtigsten Ergebnisse dieser Initiative ist die Identifizierung sogenannter „Aircraft relevant Bird Areas“ bzw. „Luftfahrtrelevante 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 Anzahl an luftfahrtrelevanten oder besonders störungsempfindlicher (Groß-)Vogelarten.

Die Identifizierung der ABAs erfolgte auf der Grundlage von bestimmten, für die Luftfahrt besonders relevanten 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 Trupps oder Massenansammlungen auftreten wie Nordische Gänse, Kraniche sowie Wasser- und Watvögel. Aufgenommen wurden auch Gebiete mit lokalen, national bzw. international bedeutsamen Brutbeständen gefährdeter und vom Aussterben bedrohter und störungsempfindlicher Vogelarten wie beispielsweise Großtrappe, Birkhuhn und Steinadler.

Für all diese Bereiche wurde auf freiwilliger Basis eine Überflughöhe von mindestens 600 Metern vereinbart, weil man davon ausgeht, dass in dieser Höhe keinen nennenswerten Störungen auftreten.

Seit 2007 werden ABA-Gebiete in den offiziellen Luftfahrtkarten der Deutschen Flugsicherung (ICAO) ausgewiesen, die als Grundlage für die Flugplanung dienen. Pilotinnen und Piloten wird empfohlen, die Gebiete in einer Höhe von 600 Metern über Grund zu überfliegen/überfahren, oder, wenn die Wetterverhältnisse eine Flughöhe von 600 Metern nicht zulassen, das Gebiet zu umfliegen. Die Kennzeichnung in den Luftfahrtkarten zeigt die genaue Ausdehnung des betreffenden Gebietes und in welchem Zeitraum mit dem besonderen Vogelauftreten/der 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). Die ABA-Gebiete wurden im Jahr 2021 überprüft und aktualisiert.



Zu jedem ABA-Gebiet, hier Elbe, ID 163, findet man unter aba.bfn.de detaillierte Informationen.

Die ABAs und entsprechende Empfehlungen wurden bundesweit auch in die Anflugkarten von Flugplätzen (DFS-AIP 2020) aufgenommen. Wenn Flugplätze in oder im unmittelbaren Umfeld von ABAs liegen, ist es besonders wichtig, dass Pilotinnen und Piloten die meist entsprechend abgestimmten An- und Abflugverfahren und Platzrundenführungen möglichst genau einhalten. Nur so können Gewöhnungseffekte entstehen und beibehalten, bzw. störsensible Areale sicher umflogen werden.

In einzelnen Schutzgebieten existieren zudem regionale Regelungen für die Ausübung des Luftsports. Diese sind in den jeweiligen Schutzgebietsverordnungen beziehungsweise Managementplänen verankert und können bei den Schutzgebietsverwaltungen nachgefragt werden.



Anflugkarte des Verkehrslandeplatzes Schöneberger (Brandenburg) mit dem Vogelschutzgebiet – ABA-Gebiet ID:4 – im Westen und Norden

Gutes Miteinander – Lokale Kooperationen und Beispiele aus der Praxis

Neben der Regelung für die ABA-Gebiete gibt es vielerorts weitere freiwillige und von Verantwortlichen aus Luftfahrt und Naturschutz gemeinsam erarbeitete Vereinbarungen, um bestimmte störungsempfindliche

Gebiete zu meiden oder nur in großen Höhen zu überfliegen. So wurden bereits in den 1990er Jahren am Chiemsee und etwas später am Niederrhein die Gebiete mit bedeutsamen Vorkommen überwinternder



Foto: AscentXmedia / istockphoto.com

Wenn Gleitschirme unerwartet hinter einer Geländekante auftauchen, kann das Fluchtreaktionen auslösen.

und brütender Wasservögel und Wiesenbrüter auf den Karten für Ballonfahrerinnen und Ballonfahrer eingezeichnet. 1999 gab das Landesumweltamt Brandenburg die erste, gemeinsam mit den Landesluftsportverbänden Brandenburg und Berlin erarbeitete „Karte zum Naturschutz mit Empfehlungen für den Luftsport im Land Brandenburg“ heraus. Im Nationalpark Berchtesgaden

arbeiten Gleitschirm- und Drachenflieger seit 1998 mit Naturschutzorganisationen zusammen, um die Horste von Steinadlern zu schützen. Lokale Regelungen und Abstimmungsprozesse sind zudem seit langem fester Bestandteil der Zulassungsverfahren für Start- und Landeplätze von Drachen- und Gleitschirmfliegerinnen und -fliegern.

Engagement von Luftsportvereinen rund um Flugplätze

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 Betreibergesellschaften und die ansässigen Flugsportvereine 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 in Frage kommen.

Der Flugplatz Bamberg-Breitenau – Ein Refugium der biologischen Vielfalt

Ein Beispiel ist der Flugplatz Bamberg-Breitenau (EDQA), ein Sonderlandeplatz für Sport- und Geschäftsflugzeuge in Bamberg. Das 85 Hektar große Flugplatzgelände ist Teil eines der größten offenen Sandlebensräume in Nordbayern. Auf dem Gelände haben sich viele schützenswerte Biotop-typen wie Sandmagerrasen, Zwergstrauchheiden und Feuchtlebensräume entwickelt mit seltenen vom Aussterben bedrohten 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.



Foto: Beate Bugla

Der Flugplatz Bamberg-Breitenau ist Teil eines der größten offenen Sandlebensräume in Nordbayern.

Der Flugplatz Lüsse – Gemeinsam für den Schutz der Großtrappe



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

Foto: Jürgen Gerdies

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 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 5 Zentimeter hochgesetzt, damit kleine Tiere wie beispielsweise die Kreuzkröte darunter durchschlüpfen können und vieles mehr.



Foto: Gerhard Spörlein

Kreuzkröte und Grasnelke sind Beispiele der Artenvielfalt auf dem Flugplatz.



Foto: Jürgen Gerdies

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 Naturschutz stehen. Hier befindet sich



Foto: nehls16321 / istockphoto.com

ABAs in Trappen- und Birkhuhn-Schutzgebieten sind ganzjährig aktiv.



Foto: Thomas Hinsche

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

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 Segelfluggewettkämpfen zur Disqualifikation der Pilotin bzw. des Piloten führen.



Foto: FCC Berlin

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

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 in das 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 Mähtermine begrenzt.



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



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

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.

Impressum

Herausgeber:
Bundesamt für Naturschutz
Konstantinstr. 110
53179 Bonn
Telefon: 0228 8491-0
Telefax: 0228 8491-9999
E-Mail: info@bfn.de
www.bfn.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: [nullplus/istockphoto.com](https://www.nullplus.com/)

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

Bundesamt für Naturschutz, Bonn, Oktober 2021

Info-Adressen

Bundesamt für Naturschutz: www.bfn.de
Deutsche Flugsicherung (DFS) – Luftfahrthandbuch: https://bit.ly/Luftfahrthandbuch_Deutschland
Deutscher Aeroclub e.V. (DAeC) – Informationen zu Aircraft Relevant Bird Areas
ABA-Gebiete: aba.bfn.de
Natursportinfo: www.natursportinfo.de