

# DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND e.V. im DAeC

Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr

Prüf- und Zulassungsstelle

Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee, Telefon (08022) 96750, Fax (08022) 967599



Jürgen Hansmeyer  
Sudetenstr. 10

35066 Frankenberg

Gmund, 30. Juni 1997 K/k

**Außenstarts und -landungen mit Hängegleitern und Gleitsegeln  
auf den Start- und Landeflächen "Homböhl", 59969 Hallenberg**

Der Deutsche Hängegleiterverband e. V. (DHV) erteilt aufgrund  
des Antrags von Herrn Jürgen Hansmeyer vom 21.08.1996 folgende

## I.

### E r l a u b n i s

1. Dem Antragsteller wird die Erlaubnis nach § 25 Abs. 1 LuftVG für Starts und Landungen mit Hängegleitern und Gleitsegeln außerhalb genehmigter Flugplätze erteilt.
2. Die Erlaubnis erstreckt sich auf die Flurnummern 23/85, 23/86 und 23/64 (Starts und Landungen), Gemarkung Hallenberg.
3. Die Erlaubnis ist befristet bis zum 31.12.2000. Sie kann widerrufen werden. Sie gilt allgemein für Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten. Die Änderung von Auflagen und die Erteilung weiterer Auflagen bleiben vorbehalten.
4. Erlaubt sind Windenschleppstarts mit Hängegleitern und Gleitsegeln bis zu einer Ausklinkhöhe von 450 m über Grund.

## II.

### A u f l a g e n

#### A: Allgemeine Auflagen

1. Starts und Landungen dürfen nur auf denjenigen Flächen erfolgen, die in den beigefügten Karten eingezeichnet sind.
2. Von der Erlaubnis darf nur Gebrauch gemacht werden, wenn die Zustimmung der Grundstückseigentümer oder sonstiger Verfügungsberechtigter vorliegt und solange sie aufrechterhalten ist.
3. Die zum Starten und Landen bestimmten Flächen, bei Schlepp auch die Schleppstrecke, sind bei Flugbetrieb mit geeigneten Mitteln gegen das Betreten durch Unbefugte zu sichern, beispielsweise durch Beschilderung entsprechend § 46 Abs. 2

LuftVZO "Flugbetrieb mit Hängegleitern und Gleitsegeln. Bei Flugbetrieb Betreten aus Sicherheitsgründen verboten. Name des Antragstellers".

4. An den Start- und Landestellen müssen je ein Windrichtungsanzeiger (Windsack o. ä.) gut sichtbar aufgestellt und je eine Ausstattung für Erste Hilfe verfügbar sein.
5. Für die Regulierung von Personen- und Sachschäden muß eine Flugbetriebshaftpflichtversicherung (einschl. Startleiter-/Flugleiterhaftpflicht) mit der Mindestdeckungssumme von 1.000.000 DM für Personen- und Sachschäden abgeschlossen und für die Dauer der Erlaubnis aufrechterhalten sein.
6. Die Flugbetriebsordnung für Hängegleiter und Gleitsegel des DHV ist in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.
7. Unfälle und andere Störungen beim Flugbetrieb sind vom Antragsteller dem DHV unverzüglich anzuzeigen. Dies gilt unbeschadet der weiteren Meldepflicht nach § 5 LuftVO.
8. Änderungen gegenüber den Angaben im Antrag und in den eingereichten Unterlagen sowie sonstige Veränderungen, die den Flugbetrieb gefährden können, sind dem DHV unverzüglich mitzuteilen.

#### B: Geländespezifische Auflagen:

1. Zur Important Bird Area (IBA) im Kuppenbereich des Homböhl ist ein horizontaler Abstand von mindestens 150 m einzuhalten. Bei Starts in Richtung Westen ist zum Schutz der IBA eine Nordplatzrunde zu fliegen.
2. Das Überfliegen des oben genannten Bereiches ist nicht gestattet.
3. Die Anzahl der PKW auf dem Schleppgelände ist auf maximal 3 Fahrzeuge beschränkt. Der landwirtschaftliche Verkehr und Erholungssuchende dürfen nicht behindert werden.
4. Pro Schlepptag dürfen sich maximal 10 Piloten (inklusive begleitende Personen) auf dem Gelände aufhalten.
5. Der Flugbetrieb ist auf die Zeit vom 15. März bis 30. Oktober eines jeden Jahres beschränkt. In diesem Zeitraum dürfen Starts und Landungen an maximal 10 Wochenenden durchgeführt werden. Ein Flugbuch ist zu führen und auf Verlangen dem DHV vorzulegen.
6. Außerhalb des eigentlichen Schleppvorganges ist der Motor der Winde abzuschalten, um Geräuschemissionen zu vermeiden.
7. Die beantragten Flächen befinden sich im Tieffluggebiet Area 3. Während der militärischen Tagtiefflugbetriebszeiten ist Flugbetrieb nicht gestattet. Über die aktiven Zeiten hat sich der Geländehalter zu informieren.

### III.

#### H i n w e i s e

1. Diese Erlaubnis ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen und Erlaubnisse.
2. Zuwiderhandlungen gegen die Auflagen dieser Erlaubnis können vom Luftfahrt-Bundesamt nach § 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße geahndet werden.

### IV.

#### K o s t e n

Gemäß § 2 Abs. 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i. V. m. Abschnitt VI Nr. 15a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV wird eine Gebühr in Höhe von DM 321,- erhoben.

### V.

#### B e g r ü n d u n g

##### 1. Sachverhalt

###### A.

Die in der Erlaubnis bezeichneten Flächen wurden bisher aufgrund der Allgemeinverfügung des Bundesverkehrsministeriums vom 15.05.1982, NFL I-96/82, vom Antragsteller nach § 25 Abs. I LuftVG für Starts und Landungen mit Hängegleitern und Gleitsegeln genutzt. Mit Datum des 21.08.1996 wurde durch Herrn Jürgen Hansmeyer die Verlängerung der Erlaubnis beantragt.

Der Antragsteller hatte bereits mit Datum des 07.12.1994 bei der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Hochsauerlandkreis um eine naturschutzfachliche Stellungnahme gebeten. Mit Schreiben vom 23.01.1996 wurde dem Antragsteller mitgeteilt, daß sich das Fluggelände nicht in einem Schutzgebiet befindet und insofern keine Genehmigungspflicht bestehe. Jedoch wurden Bedenken naturschutzfachlicher Art geäußert. Das Windenschleppgelände befindet sich in der Nähe des Naturschutzgebietes "Dreisbachtal". Durch den aufkommenden Kraftfahrzeugverkehr der Piloten sei mit der Störung eines ansonsten ungestörten Gebietes zu rechnen. Parkplätze seien nicht vorhanden. Die Region des Homböhl sei zudem eines vom Land Nordrhein-Westfalen geförderten Brutvogelschutzkonzepts, welches von der Biologischen

Station Hochsauerlandkreis e.V. betreut sei. In einer Stellungnahme der Biologischen Station Hochsauerlandkreis e.V. vom 04.10.1995 wurde aufgeführt, daß bei einer Zulassung mit einer erhöhten Verkehrsbelastung und zunehmender Ruhestörung eines ansonsten ruhigen Landschaftsteiles zu rechnen sei. Darüberhinaus sei mit einer Störung von Brutvögeln, nahrungssuchender Vögel und allgemein der überwinternden Avifauna zu rechnen.

B.

In einer Stellungnahme des Antragstellers wurde von diesem versichert, daß die beantragten Flächen bereits seit 1986 befliegen worden seien. Zu dem von der Naturschutzbehörde befürchteten Pendelverkehr würde es nicht kommen, da die Kraftfahrzeuge auf einem Parkplatz abgestellt würden und die Fluggeräte und Piloten in Fahrgemeinschaften zur Startfläche transportiert werden. Während der Winterzeit würde kein Flugbetrieb aufgenommen. Eine Beeinträchtigung der Vogelwelt könne in diesem Zeitraum somit ausgeschlossen werden. Zudem sei der Startbetrieb auf die Wochenenden begrenzt. Das Kuppengebiet des "Homböhl" (IBA) würde durch die Hängegleiter und Gleitsegel nicht tangiert. Zum einen würde in Startrichtung Osten in einer horizontalen Entfernung von ca. 500 m ausgeklinkt, zum anderen in Startrichtung Westen von dem Gebiet weg geflogen werden. "Wilde Fliegerei" mit Außenlandungen sowie eine Beeinträchtigung der Landwirtschaft könnten daher ausgeschlossen werden.

Mit Datum des 18. April 1996 erteilte die Stadt Hallenberg unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs die Erlaubnis, den Wirtschaftsweg als Schleppstrecke zu nutzen.

C.

Um die von der Naturschutzbehörde und dem Antragsteller vorgebrachten Argumente zu überprüfen, wurde am 05.03.1997 ein gemeinsamer Ortstermin mit allen Beteiligten durch den DHV abgehalten.

Die Startfläche wurde besichtigt. Es handelt sich dabei um rein landwirtschaftlich genutzte Acker- und Wiesenflächen. Die Schleppstrecke selbst ist ein land- und forstwirtschaftlich genutzter Feldweg. Am östlichen Ende der Schleppstrecke befindet sich im Kuppenbereich des "Homböhl" eine Gebüsch- und Heckenfläche. Das Gebiet liegt nicht innerhalb eines Landschafts- oder Naturschutzgebietes. Die vorgebrachten Bedenken der Unteren Naturschutzbehörde und der Biologischen Station Hochsauerlandkreis e.V. wurden erörtert. Insbesondere wurde von Seiten des Naturschutzes auf die am "Homböhl" vorkommenden geschützten Vogelarten hingewiesen. Der Biologischen Station wurde nochmals Gelegenheit zu einer weiteren Stellungnahme mit Zusendung der entsprechenden Gutachten gegeben. Von antragstellender Seite wurde der Flugbetrieb erklärt und versichert, daß der Kuppenbereich des "Homböhl" nicht überflogen wird.

D.

Mit Schreiben vom 12.05.1997 teilte die Biologische Station mit, daß dem Flugbetrieb auch weiterhin nicht zugestimmt werden könne. Sollten die Argumente des Naturschutzes nicht zu einer Versagung der Genehmigung führen, so solle zumindest eine erforderliche Anzahl an Einschränkungen festgelegt werden. Gutachten wurden nicht beigelegt.

## 2. Entscheidungsbegründung

Nach Abwägung der vorgetragenen Interessen, sowie der naturschutzfachlichen Stellungnahmen, war die vom Antragsteller begehrte Erlaubnis zu erteilen.

Das beantragte Gelände liegt nicht innerhalb eines Schutzgebietes. Eine landschaftsrechtliche Genehmigungspflicht besteht somit nicht. Die Schleppstrecke befindet sich jedoch in der Nähe eines Brutvogelgebietes, welches einen wertvollen Lebensraum darstellt.

Mit einer erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigung des Naturhaushaltes ist durch den Flugbetrieb nicht zu rechnen. Der Flugbetrieb findet auf landwirtschaftlich genutzten Flächen statt, die in ihrer Gestalt nicht verändert werden. Die landwirtschaftliche Nutzung bleibt weiterhin uneingeschränkt möglich. Durch die in der Erlaubnis genannten Auflagen wird der Kuppenbereich des "Homböhl" vom Flugbetrieb ausgenommen. Ein Mindestabstand zu den Grenzen der IBA von 150 m in horizontaler Richtung wurde festgelegt, um Auswirkungen auf die Avifauna vorsorglich zu vermeiden. Die Nutzung wurde auf die Zeit von März bis Oktober beschränkt. Eine Beeinträchtigung überwinterner Vögel kann somit ausgeschlossen werden.

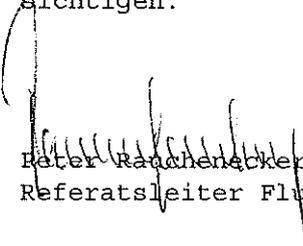
Zudem wurde die Nutzung auf maximal 10 Wochenenden im Jahr beschränkt. Eine Befliegung während der Woche ist damit ausgeschlossen. Es ist davon auszugehen, daß die übrigen 10 Termine in einer Flugsaison mit einer begrenzten Personenzahl keine erheblichen und nachhaltigen negativen Wirkungen auf die Fauna nach sich ziehen.

Das Gebiet des "Homböhl" wird bereits seit Ende der 80-er Jahre regelmäßig von Gleitsegel- und Hänggleiterpiloten befliegen, ohne daß nachweislich eine Verdrängung der Avifauna stattgefunden hätte. Es ist nach derzeitigem wissenschaftlichen Stand davon auszugehen, daß auch Vögel ein ausgeprägtes Feinderkennungsvermögen besitzen.

Die Anzahl der PKW wurde auf maximal drei begrenzt, um den Fahrzeugverkehr einzuschränken. Dadurch ist gewährleistet, daß kein übermäßiger Verkehr den Naturraum belastet.

Das Luftwaffenamt in Köln wurde ebenfalls an dem Verfahren beteiligt. Mit Schreiben vom 23. Juni 1997 teilte die zuständige Stelle mit, daß sich das beantragte Gelände innerhalb eines Tieffluggebietes befindet. An Wochenenden und Feiertagen bestehen jedoch keine Bedenken gegen den Flugbetrieb mit Hängegleitern und Gleitsegeln.

Die Erlaubnis wurde vorerst befristet erteilt. Sollten innerhalb dieses Befristungszeitraumes neue Erkenntnisse auftreten, so sind diese bei einer weiteren Entscheidung zu berücksichtigen.

  
Peter Rauchenberger  
Referatsleiter Flugbetrieb