

Brennpunkt - Fliegen und Landwirtschaft

Infos und Tipps zur Konfliktvermeidung von fliegenden Landwirten: Konrad Görg, Gleitschirmflieger, Inhaber der Firma Kontest GmbH, bewirtschaftet das Kloostergut Grauhof in Goslar und Fritz Reinheimer, Gleitschirmflieger und Landwirt im Odenwald

Text und Interview: Bettina Mensing | Fotos: Björn Klaassen, Bettina Mensing



Im April 2015 wurde wieder ein Gelände im Landkreis Erding/Oberbayern für Gastflieger gesperrt. Das Gelände wurde seit 20 Jahren befliegen. Es gab nie Probleme. Was ist passiert? Der Landwirt hatte, wie im Frühjahr allgemein in der Landwirtschaft üblich, seine Wiese, die auch als Landwiese genutzt wird, mit Jauche gedüngt. Ausgerechnet an einem super Flugtag. An diesem Tag hatte sich ein Gleitschirmpilot aus der nahen Großstadt extra frei genommen, um dort zu fliegen. Der Gleitschirmpilot war sehr verärgert, weil die Landwiese so „ingesaut“ war, zudem habe es penetrant gestunken. Er beschimpfte den Bauern und wies ihn an, er solle seine Jauche an einem anderen Tag ausfahren. Schließlich habe er extra den weiten Weg zum Fluggebiet auf sich genommen. Es kam zum Streit. Der Pilot zeigte sich für die Belange des Bauern nicht einsichtig. Der Landwirt, der bis dato den Fliegern immer wohlgesonnen war, teilte daraufhin dem Verein mit, dass seine Wiese zukünftig nur noch von örtli-

**Nicht jedes Feld ist
ein potentieller
Landeplatz**

chen Vereinsmitgliedern genutzt werden darf. Das war das Aus für Gastflieger in diesem Gelände. Schade, aber kein Einzelfall. Aktuell herrscht in den Geländen, aber auch in der Landwirtschaft Hochbetrieb. Wie können Konflikte vermieden werden? Die Antwort darauf haben unsere fliegenden Landwirte, Konrad Görg und Fritz Reinheimer.



Die Wiese ist gemäht – Landung wieder möglich

Konrad, Du bist Landwirt, hast Agrarwissenschaften studiert und fliegst seit über 15 Jahren Gleitschirm. Neben der Landwirtschaft bist du auch als Gleitschirmhersteller tätig und leitest die Firma Kontest GmbH. Daher weißt Du sehr gut, was Landwirten und Fliegern wichtig ist und hast sicherlich ein paar Tipps für Flieger, um Konflikte zu vermeiden.

Konrad: Das Problem ist eher weniger der Ernteausfall, als die Vorbildfunktion für andere sowie die respektvolle Behandlung des Eigentums von anderen. Nur als Beispiel: Wir haben einen Acker, um den herum ein Weg führt, aber jeder nimmt die Abkürzung über den Acker, so dass dort ein Trampelpfad entstanden ist, den wir gar nicht mehr bearbeiten, da dort auch Gepflanztes immer wieder herunter getrampelt wurde. Das ist einfach ärgerlich, denn man könnte ja außen herum gehen. Natürlich ist das nur ein sehr kleiner Teil des Ackers, aber ich gehe ja auch nicht in anderer Leute Gärten, latsche eine Blume kaputt und sage dann: „Ist doch nicht so wild, hier wachsen ja noch 100 andere!“

Fritz, Du bist engagierter Landwirt und seit fast 20 Jahren leidenschaftlicher Gleitschirmflieger. Mit Deiner Tatkraft unterstützt Du seit Jahren den Odenwälder Drachen- u. Gleitschirmflieger-Club und die Gleitschirmflieger Lindenfels bei der Geländearbeit.

Viele Bauern reagieren gerade in dieser Jahreszeit extrem empfindlich, wenn ein Flieger in seiner Wiese oder auf seinem Acker landet. Nun wird ein einzelner Pilot doch kaum einen großen Ernteausfall verursachen. Was ist das Problem?

Fritz: Tatsächlich ist es so, dass der Schaden als gering anzusehen ist. Das eigentliche Problem ist ein anderes. Die wenigsten Piloten machen sich Gedanken darüber, wem die Wiese gehört und fragen direkt beim Bauern nach. Eine einfache Entschuldigung oder einfach die Begebenheit zu beschreiben, ihm zu erklären, warum man ausgerechnet auf seiner Wiese landen musste, reicht meist aus. Jeder würde sich darüber aufregen, wenn ein Fremder in seinem Vorgarten Blumen pflückt oder Himbeeren aus dem Garten mitnimmt. Hier ist es im Grunde genommen nichts anderes. Die Wiese ist Eigentum des Landwirtes, er bewirtschaftet die Wiese, um sein Einkommen zu sichern, dafür fehlt aber vielen einfach das Verständnis.

Gibt es Zeiten, in denen das Betreten von Wiesen und Ackerland unproblematisch ist?

Konrad: Sicherlich ist es weniger ein Problem, wenn man direkt nach der Ernte auf einer abgemähten Wiese landet oder auf ei-

nem Stoppelacker. Aber dennoch gilt: So schnell wie möglich runter oder an den Rand und das möglichst in einer Fahrgasse oder dort, wo wenig Aufwuchs steht.

Fritz: Ja, gibt es. 1. im Winter, 2. nach dem Abmähen der Wiese (erkennt man am kurzen hellgrünen Bewuchs), und 3. nach dem Abernten des Getreides auf den Ackerflächen im Juli bzw. August (kurze Stoppel, Erde sichtbar)

Manche Piloten wünschen sich mehr Rücksicht auf ihre Belange und haben oft wenig Verständnis, wenn der Bauer auf der Landwiese Mist oder Jauche verteilt oder die Wiesen ausgerechnet an hervorragenden Flugtagen mit großen Maschinen bearbeitet werden. Warum könnt ihr nicht einfach an guten Flugtagen darauf verzichten?

Konrad: Die meisten Piloten essen wahrscheinlich gerne Schnitzel, also muss man auch akzeptieren, dass bei der Schnitzelproduktion Jauche anfällt und es gibt bei der Düngeverordnung bereits recht viele Parameter zu beachten, was Wetter, Menge usw. anlangt. Man kann es leider nicht immer jedem recht machen, aber zu gewissen Zeitpunkten muss die Düngung erfolgen, das wird von der Natur vorgegeben und nicht von wenigen Fliegern (die mit Verlaub, wenn sie ausreichend geübt sind, sicherlich einen geeigneten Platz ansteuern können, der den Schirm sauber lässt).

Fritz: Wenn aus der Erntefläche Silage hergestellt werden soll (große, runde Ballen in Folie eingewickelt), dann ist es wichtig, den richtigen Erntezeitpunkt zu treffen. Grashöhe und Qualität muss stimmen. Morgens wird die Wiese gemäht, danach wird das Silagegras gewendet (im Übrigen eine sehr gute Thermikquelle). Es folgt das Schwaden (reihenförmig zusammengereicht) mit einem Heu- oder Silageschwader. Im nächsten Schritt wird die Silage in runde oder rechteckige Ballen gepresst und in Folie eingewickelt. Bei intensiver Nutzung der Wiesenfläche fährt der Landwirt im letzten Schritt noch Mist bzw. Jauche aus. Er forciert hiermit das Wachstum der nächsten Grasgeneration. Ein guter Flugtag ist gleichzeitig ein guter Arbeitstag für einen Landwirt, das ist einfach so.



Konrad Görg



Fritz Reinheimer



Foto: M. Weier

Das Schleppseil auf dem Acker stört den Bauern nicht.

- **Einige Piloten sind der Annahme, dass für Wiesen und Felder das freie Betretungsrecht gilt und wundern sich, wenn sie nach einer Außenlandung Ärger mit Landwirten bekommen. Im Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) steht im § 59, dass das Betreten der freien Landschaft auf Straßen und Wegen sowie auf ungenutzten Grundflächen zum Zweck der Erholung allen gestattet ist. Unsere Frage: Warum gilt das freie Betretungsrecht nicht für Eure Wiesen oder Eure Äcker?**

Konrad: Unsere Wiesen und Äcker sind für uns als landwirtschaftliche Unternehmer unsere Produktionsstandorte. Wenn diese jeder betreten könnte, wäre das vergleichbar damit, dass man bei VW oder anderen Firmen einfach mal durch die Produktionshallen schlendern könnte. Darüber hinaus werden teilweise erheblich hohe Pachten für die Nutzung der Flächen an deren Eigentümer bezahlt und der Paragraph besagt es ja auch, die Flächen werden genutzt, daher kann nicht jeder Hinz und Kunz darauf herumlaufen.

Fritz: Weil meine Wiesen und meine Äcker auch tatsächlich mir gehören, sie sind mein Eigentum und keine freie Landwirtschaft. Ich sichere mir mit diesem Eigentum meinen Grunderwerb. Daher greift der o. g. Paragraph nicht.

- **Ein Pilot ist auf der Suche nach einer geeigneten Landemöglichkeit. Er findet eine Wiese, auf der Kühe, Schafe oder Pferde weiden. Was muss er beachten? Wie reagieren die Tiere?**

Konrad: Man sollte sich möglichst rasch, aber auch nicht hastig von den Tieren entfernen, um sie nicht zu verschrecken. Denn Kühe können nach der Flucht nach hektischem Rennen weniger Milch geben oder aufgeschreckte Tiere sich an Zäunen o.ä. verletzen.

Fritz: Der Pilot muss die Gegebenheiten näher betrachten. Tiere reagieren oft fluchtartig auf die Schatten und Geräuschen von Hänggleitern oder Gleitschirmen. Daher ist es unabdingbar, den Tieren eine Fluchtmöglichkeit zu geben. Ist das Gelände beispielsweise größer als 3 Fußballfelder und es sind 10 Tiere darauf zu erkennen, kann man auf der Wiese landen. Allerdings nicht in unmittelbare Nähe der Tiere. Ist die Fläche kleiner und stehen mehr Tiere darauf, dann muss er vermeiden, an dieser Stelle zu landen.

- **Häufig gibt es Probleme, wenn Flieger auf landwirtschaftlichen Wegen oder auf Wiesen ihre Autos parken oder sie für die Zufahrt zum Startplatz nutzen. Was haben sie zu beachten?**

Bei Kühen und vor allem bei Pferden ist auf ausreichenden Abstand zu achten.





Nach der Landung auf kurzem Weg runter vom Feld und den Schirm am Feldrand zusammenpacken.

Konrad: Das ist ein ganz wunder Punkt, der mir selber auch manchmal mit Fußgängern aufstößt. Es ist wichtig, dass man mit den teilweise doch recht großen Maschinen zu den Feldern kommt, es muss gewährleistet sein, dass die Zu- und Durchfahrten nicht versperrt sind. Auch wieder vergleichbar wäre beispielsweise folgendes: Ich parke mein Fahrrad vor einem Bäckerladen, so dass niemand mehr rein oder rausgehen kann. Das würde der Bäckerinhaber wohl auch nicht gerade lustig finden.

Fritz: Zunächst sollte man die Parkplätze anfahren, die vom Startgelände ausgewiesen werden. Hinweisschilder und Infos auf der jeweiligen Homepage bitte beachten. Landwirtschaftliche Maschinen und Geräte werden zunehmend größer, daher sollten Zufahrtswege zu landwirtschaftlich genutzten Flächen generell freigehalten werden. Wenn es sich nicht vermeiden lässt, dann ist bitte so zu parken, dass Mindestdurchfahrtsbreite von 3,50 m gewährleistet ist.

■ Wenn ein Pilot eine Außenlandung auf einer Wiese oder einem Acker hatte. Was soll er tun?

Konrad: Auf jeden Fall auf kurzem Weg (beim Acker möglichst in der Fahrgasse) runter bzw. an den Rand und den Schirm nicht mitten auf dem Acker oder der Wiese ausbreiten und dort zusammenpacken. Und evtl., sollte der Landwirt in der Nähe sein, auch den Dialog nicht scheuen und den Landwirt mit Respekt behandeln. Dabei fällt mir immer eine schöne Anekdote ein, die zwar nichts mit Landwirtschaft zu tun hat, aber auch gut übertragen werden kann: Ich bin vor einigen Jahren auf einem Golfplatz gelandet und mein Kumpel Günter gleich ein paar Minuten nach mir. Der Präsident des Golfplatzes kam auf uns zu, fast schon wutschnaubend, und wollte loslegen, was uns denn einfiel. Mein Kumpel Günter ist auf ihn

zu, hat sich vielmals entschuldigt und auch gezeigt: „Schau mal, es war keine Thermik mehr da, somit konnten wir nicht woanders landen!“ Durch seine offene und herzliche, aber auch gleichzeitig respektvolle Art hat er sehr schnell die Situation entschärft. Als Pilot sollte man immer die Ruhe bewahren und höflich bleiben, dann wird eine Außenlandung auch nicht zu einem negativen Boomerang.

Fritz: Er soll sich erkundigen, wem die Wiese gehört und direkt nachfragen, ob ein Schaden durch die Landung entstanden ist. Falls dies zutrifft, ist es von Vorteil, diesen direkt zu ersetzen und sich zu entschuldigen. Nicht mehr und nicht weniger!

Generell möchte ich zu dem einleitenden Sachverhalt kurz Stellung beziehen, weil ich denke, dass man viele Probleme im Vorfeld lösen kann. Jeder Verein zahlt in der Regel Landwirten Pachtgeld für Start- und Landeplätze. Aus langjähriger Erfahrung ist dies allerdings zu wenig, hier wird um jeden Cent gefeilscht. Kosteneinsparung an der falschen Quelle! Bei unseren Startgeländen im Odenwald gehen wir anders vor. Die Eigentümer bekommen einen angemessenen Preis bezahlt. Wenn es die Gegebenheiten bei hohem Flugaufkommen erfordern, zahlen wir dem Eigentümer einen Aufschlag, den er nicht fordert, einfach um ihm zu zeigen, dass wir sein Eigentum und seine Arbeit würdigen. ▽

Anzeige

FLYSTAFF .AT .CH .DE
... fliegend verkauft ... und gefunden

Der Anzeigenmarkt für die Gleitschirm-, Delta- und UL-Fliegerei!