



■ Termine buchen für Trainings am Simulator

Das neue Konzept für das Training an den Simulatoren ist umgesetzt. Beide Simulatoren sind neu auf Dauer fest im Schulungsraum der Landesgeschäftsstelle auf dem Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm (EDXR) installiert worden. Das bisherige mobile Konzept hat sich nicht bewährt, weil Betreuung, Räumlichkeiten, Transport und Zeitpläne einfach zuviel Koordinierungsbedarf erfordert haben.

Alle Flugschüler und Lizenzinhaber, die über ihre Vereine Mitglied im Luftsportverband SH sind, können ab jetzt auf den Simulatoren trainieren. Die Mitglieder haben die Wahl zwischen Segel- und Motorflug und mit welchem Flugzeugtyp sie üben wollen.

Jörg Liesegang (Kropp), Ausbildungsleiter der Motorflugschule des Luftsportverbandes SH und des Simulatortrainings nennt die Voraussetzungen:

- Die verbindliche Buchung von Tag und Uhrzeit, am besten in Absprache mit Fliegerfreunden aus dem eigenen Verein, um eine Fahrgemeinschaft bilden zu können.
- Maximal 2 Teilnehmende pro Simulator, um Wartezeiten für die anderen kurz zu halten
- Mindestens ein Administrator muss dabei sein, er hat den Schlüssel zur Landesgeschäftsstelle und bereitet beide Plätze vor.
- Möglichst sollte auch ein Fluglehrer vor Ort sein, um Übungsszenarien mit auswählen und begleiten zu können.

Dringender Rat an dieser Stelle: Jeder Verein sollte mindestens einen Admin haben, aus organisatorischen Gründen



Jürgen Pietrek übt Starts und Landungen von Lübeck aus. Er ist Mitglied im Flugsportclub Heide-Büsum. Jörg Liesegang (r.) und Michael Heydenreich schauen zu. Foto: Birger Bahlo

und wegen einer Reihe technischer Aspekte.

Es handelt sich um VR-Simulatoren mit sehr komplexer Hard- und Software, VR-Brille und Motion Seat. Nach seiner Einweisung erhält jeder Admin einen Schlüssel für die Landesgeschäftsstelle. Diese Einweisung lässt sich abkürzen, sobald er oder sie zuvor selbst auf dem Simulator trainiert hat.

Administratoren sind bislang: Jörg Liesegang (Mobil 0176-55046243), Dennis Schröders, Michael Heydenreich, Horst-Jürgen Kuhnt, Dustin Harms (alle Aero-club Kropp), Florian Henseke (Fliegen in Holstein), Fynn Lemke (FSC Neumünster), Jürgen Pietrek (FSC Heide-Büsum) und Rainer Ahrens (Sportfluggruppe Husum) - [Kontakte hier im Internet](#).

Die Simulatoren - wahlweise mit Yoke- oder Stick-Steuerung - eignen sich für zahlreiche Szenarien. So lassen sich gefahrlos auch kritische Situationen üben.

Eine ausführliche Übersicht findet sich ebenfalls auf der Internetseite des Luftsportverbandes SH.

Trainings am Simulator werden über einen Buchungskalender koordiniert. Fürs Login zum Kalender einfach einen der oben genannten Administratoren nach Benutzernamen und Passwort fragen. Und Michael Frank-Stever, Geschäftsführer des Luftsportverbandes SH, vergibt auf Anfrage ebenfalls die Zugangsdaten unter 0174-8415764 oder per Mail info@luftsport-sh.de.

Training am Simulator ist nur Mitgliedern der Vereine erlaubt, die dem Luftsportverband angehören. Das gibt Vereinen die Chance, neue Mitglieder zu gewinnen. Einfach den Rat geben: Wer bisher noch nicht Mitglied ist, aber am Simulator üben möchte, kann sich einem der Luftsportvereine in SH anschließen. [Hier geht es zur Übersicht über alle Vereine](#).

Bitte das Plakat auf Seite 2 ausdrucken und im Vereinsheim aushängen

Jetzt am Simulator trainieren

Alle Infos unter www.luftsport-sh.de



Voraussetzungen und Buchungen

- Max. 4 Teilnehmer suchen sich einen Admin
- Admins kennen Benutzernamen und Passwort
- Buchung über Kalender im Internet unter www.luftsport-sh.de

Auf Anfrage vergibt auch Michael Frank-Stever, Geschäftsführer des Luftsportverbandes SH, die Zugangsdaten unter:
Mobil 0174-8415764 oder per Mail: info@luftsport-sh.de.

Training am Simulator ist nur Mitgliedern der Vereine erlaubt, die dem Luftsportverband angehören. Wer bisher noch nicht Mitglied ist, aber am Simulator üben möchte, kann sich jederzeit einem der Luftsportvereine in Schleswig-Holstein anschließen - siehe unter www.luftsport-sh.de/vereinssuche.html.



■ Mutwillige Beschädigung und Zerstörung

Zwei Ereignisse aus der jüngeren Vergangenheit veranlassen eine vertiefte Bewertung.

Zum einen ist dies die mutwillige Beschädigung eines Citation Jet auf dem Sylter Flughafen am 6. Juni 2023 durch „Klimaaktivisten“; zum anderen der Einbruch in die Flugzeughalle des Flugplatzes Grambeker Heide im Frühjahr 2024 mit Brandanschlag auf einen Scheibe-C-Falken.

Beide Fälle sind Straftaten mit hohem Sachschaden, beide Taten vorsätzlich begangen. Und bei beiden Vorfällen gab es keinen Respekt vor fremdem Eigentum. Eher das Gegenteil.

Sylt, 6. Juni 2023

Vier „Klimaaktivisten“ der sogenannten „Letzten Generation“ durchschnitten einen den Sylter Flughafen umgebenden Maschendrahtzaun und drangen mit präparierten Feuerlöschern bis zum abgestellten Citation Jet 525 eines österreichischen Halters vor, besprühten diesen großflächig mit oranger Farbe, die auch in die Triebwerke und in den Innenraum des Flugzeugs gelangte. Schaden: 1.000.000,00 € am Flugzeug und 3.780,00 € am Zaun.

Strafverhandlung

Die Strafverhandlung gegen die Täter fand beim Amtsgericht Niebüll im November 2024 statt. An dieser öffentlichen Verhandlung habe ich als Zuhörer teilgenommen.

Die Täter waren mit dem Ablauf von Gerichtsverhandlungen in Strafsachen schon durchaus vertraut. Sie bekannten sich zu ihren Handlungen; die Rechtfertigung lag nach deren Ansicht darin, dass ein „Privatjet“ erhebliche Mengen CO² ausstößt. Man könne ja auch mit der Bahn nach Sylt fahren.

In den Einlassungen zeigten die Täter keinerlei Unrechtsbewusstsein. Sie, davon zwei Bürgergeldempfänger und zwei Studentinnen, seien die wahren Umweltretter. Den hohen Schaden



Farbattacke auf dem Flughafen Sylt. Das Foto veröffentlichte die Letzte Generation auf ihrem Blog. Bildautor: Jonas Gehring

nahmen sie gelassen in Kauf. Sie bezeichneten die Aktionen als „symbolische Handlungen“ und „zivilen Ungehorsam“.

Sie erklärten, auch weiterhin „Aktionen“, also strafbewährte Taten zur Durchsetzung ihrer Vorstellungen durchführen zu wollen.

Der Gutachter der Versicherung des Flugzeuges bezifferte den entstandenen Schaden am Jet auf 1.019.414,51 €. Die Triebwerke mussten ausgebaut und zum Hersteller in die USA verschickt werden. Dort konnten sie noch gerettet werden, es mussten „nur“ je 600 Teile ausgetauscht, der Rest gereinigt werden. Kosten alleine dafür 750.000,00 US-Dollar. Die gesamte Reparatur bis zur Flugfreigabe dauerte elf Monate.

Das Amtsgericht, souverän durch die Verhandlung von einer Richterin geführt, ging in dem Urteil sogar noch über die Anträge der Staatsanwaltschaft hinaus und verurteilte die beiden Männer zu Geldstrafen von 1.600,00 € bzw. 2.100,00 €, die beiden Studen-

tinnen wurden zu Freiheitsstrafen von sechs und sieben Monaten verurteilt, ohne Bewährung. Die Strafaussetzung zur Bewährung wurde nicht gewährt, weil die Täter erklärt hatten, mit ihren Aktionen „weitermachen zu wollen“.

Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Einlegung von Rechtsmitteln wurde unmittelbar nach Urteilsverkündung angekündigt.

Weitere Anmerkung: Ein wenig fliegerischer Sachverstand hätte der Verhandlung gut getan. Im Schlussplädoyer erwähnte einer der Verteidiger, er hätte bei Flightradar gesehen, dass der betroffene Jet (nach erfolgreicher Reparatur) einen Flug von Düsseldorf nach Sylt geflogen habe, dort eine Stunde Aufenthalt und dann wieder zurück nach Düsseldorf. Das, was dort auf Sylt zu erledigen war, hätte man ja auch in einem Telefonat machen können. Tatsache ist: Es hätte sich bei diesen Flügen auch um Scheinerhaltungsflüge nach IFR, Befähigungsüberprüfung oder um eine praktische Prüfung gehandelt haben können.



Die Richterin erklärte in der Urteilsbegründung u. a., sie könne nicht nachvollziehen, dass die beschädigten Triebwerke zur Überholung zum Herstellerwerk in die USA verschickt worden sind. Dass eine so große Reparatur nur durch zertifizierte luftfahrttechnische Betriebe durchgeführt werden darf und solche in Europa rar sind, kam nicht zur Sprache, vermutlich wusste das die Richterin auch nicht.

Als einfacher Zuhörer konnte ich keine Erklärungen dazu abgeben.

Zivilrechtliche Folgen der Tat

Mehrfach wurde ich befragt, wie denn die Schadensabwicklung aussieht. Das Flugzeug ist versichert, diese Versicherung hat sämtliche Reparaturkosten übernommen. Schön für den Flugzeugeigentümer, schlecht für uns. Denn bei der Versicherung handelt es sich um ein Unternehmen, bei dem viele Flugzeuge versichert sind. Das Geld muss über die Versicherungsprämien aufgebracht werden. Im Ergebnis bedeutet dies, dass wir alle den Schaden an der Citation über unsere Versicherungsprämien mitbezahlen.

Mit der Entschädigung geht der Ersatzanspruch gegen die Straftäter automatisch auf die Versicherung über, einer Abtretung von Ansprüchen bedarf es nicht. Ob die Versicherung den Schaden eintreibt, ist ungewiss. Alleine die Gerichtskosten für eine Klage betragen 18.237,00 €, und Prozesse in dieser Höhe sind anwaltpflichtig, wodurch nochmals weitere Kosten in Höhe von 11.810,63 € entstehen. Ob die Kosten jemals beigetrieben werden können, ist höchst zweifelhaft. Alleine die Verzugszinsen betragen 85.290,30 € pro Jahr und damit 7107,52 € für jeden Monat. Von der Schadenssumme ist damit noch nicht ein Euro abgetragen.

Grambeker Heide, Frühjahr 2024

Ein ganz anderer Fall ereignete sich auf dem Flugplatz Grambeker Heide bei Mölln im Frühjahr 2024. Diebe drangen in die Flugzeughalle ein und suchten nach verwertbarer Beute. Nachdem nichts zu finden war, wurde der dortige Scheibe-C-Falke angezündet; Ergebnis:

Totalschaden, und zusätzlich wurden zwei Kunststoff-Segelflugzeuge schwer beschädigt. Die Täter sind bis heute nicht gefasst.

Was können wir tun?

Beiden Fällen ist gemeinsam: Wir Flieger sind die „Superreichen“, da kann man so etwas gerne mal machen. Irgendwelches Unrechtsbewusstsein? Fehlanzeige. In der Strafverhandlung beim Amtsgericht Niebüll kam die Rede häufiger auf die „Superreichen“. Dass diese Personen in unserer Gesellschaft in der Regel auch die Leistungsträger sind, wurde hingegen nicht ein einziges Mal erwähnt.



Brandanschlag auf dem Flugplatz Grambeker Heide: Der Rotax Falke brannte komplett aus.

Foto: Thomas Wagensonner

Sicher: Wer sich einen Citation Jet leisten kann, muss das nötige Kleingeld haben – oder, wie es einmal im „Fliegermagazin“ ausgedrückt wurde: Man muss einiges im Leben richtig gemacht haben.

Nun wissen wir alle, dass Flugzeuge, die mit Verbrennermotoren angetrieben werden, CO² ausstoßen. Die Segelflieger sind hier so gut wie raus, der größte Ausstoß von Treibhausgasen entsteht bei der Autofahrt zum Flugplatz. Dennoch kann auch hier gehandelt werden: Elektro-Lepos und Elektro-Winden gibt es schon, sie müssen nur bezahlt werden können.

Anders sieht es bei Flugzeugen mit Kolbenmotoren aus, vom Ultraleichtflugzeug bis zur zweimotorigen Seneca. Die Entwicklung schreitet voran; an Antrieben mit Elektromotor ist man schon recht weit, und kürzlich wurde in Straußberg die erste zweimotorige

Maschine mit Wasserstoffantrieb aus der Werkhalle geschoben.

Privatflugzeuge mit Jetantrieb sind vergleichsweise selten in Deutschland, aber die Umweltbilanz ist bei diesen Fliegern noch deutlich verbesserungsfähig.

In der nicht fliegerisch vorbelasteten Öffentlichkeit werden wir alle aber als „Reiche“ eingestuft. Eine Ausbildung zum Piloten kostet schließlich 120.000,00 €. Das betrifft zwar nur diejenigen, die beruflich Airbus oder Boeing fliegen möchten, aber ein Segelflugzeugpilot ist ja auch ein Pilot, also muss der auch über unendlich viel Geld verfügen.

Auf dem Aventofter Segelfluggelände, auf dem ich zuhause bin, haben wir als Konsequenz aus den beiden geschilderten Straftaten eine Kameraanlage installiert. Damit können wir im Ernstfall der Polizei immerhin Anhaltspunkte für die Tätersuche liefern.

Eine Zaunpflicht für alle Flugplätze einschließlich Segelfluggeländen hat der damalige DAeC-Präsident Gerd Allerdisen vor ca. 15 Jahren mit Erfolg abgewehrt. Die bauliche Beschaffenheit vieler Flugplätze lässt das Errichten eines Zaunes gar nicht zu. Und die Kosten, die selbstverständlich vom Flugplatzhalter zu tragen sind, würden etliche Vereine in den Ruin treiben. Im übrigen zeigt das unbefugte Eindringen auf Sylt, dass mit einem Zaun alleine kein Straftäter vom Eindringen auf den Flugplatz abgehalten wird.

Die Flughafen Sylt GmbH hat als Konsequenz auf deren unbefugtes Eindringen zusätzlich zum Maschendrahtzaun eine Rolle Natodraht hinter dem Maschendraht verlegt.

Letztlich ist eine allgemeine, für alle Flugplätze gültige Empfehlung nicht möglich. Wachsamkeit ist dennoch geboten, ebenso wie das stete Bemühen um Aufklärung in der Bevölkerung, dass wir eben nicht die Superreichen sind und dass Segelflugzeuge, wenn sie denn erstmal in der Luft sind, mit purer Sonnenenergie fliegen.

Hans-Ulrich Henningsen, Referat Recht

■ Spannende Luftfahrtgeschichte im Landesarchiv

Was für eine Fundgrube für alle Luftsportler in Schleswig-Holstein, die am Wandel ihres Hobbys interessiert sind: 17 laufende Meter umfassen mittlerweile die Bestände, die unter dem Titel „Luftsportverband Schleswig-Holstein“ im Landesarchiv in Schleswig verwahrt werden.

Das hat seinen Grund, dass gerade in dieser Ausgabe unseres Newsletters Aero-Nord so euphorisch darauf hingewiesen wird. Hans-Ulrich Henningsen hat nämlich für den Niebüller Geschichtsverein eine Chronik des von ihm geleiteten Luftsportvereins Südtondern in Aventoft verfasst. Die ist längst auf der Webseite des LSV Südtondern abrufbar und wird auf der Webseite des Luftsportverbandes SH zum Download angeboten. Und sie ist darüber hinaus auch dem Landesarchiv in Schleswig zugeleitet worden, um dort „für die Ewigkeit“ aufbewahrt zu werden.

Die dort gelagerten Aufzeichnungen fangen im Jahr 1882 an. Die Bestände waren anfangs an den früheren Sitzen des Luftsportverbandes in Kiel-Holtenau und ab 1998 in Schacht-Audorf aufgehoben worden. Das Archiv teilt mit, dass der Umzug 2013 dank der



Gepflegtes Archiv in Schacht-Audorf. Beim Auszug dort sind die Bestände ins Landesarchiv gewandert.

Foto: Michael Frank-Stever

Vermittlung unseres Geschäftsführers Michael Frank-Stever zustandekam – und zwar als Schenkung. Eine Besonderheit dürfte eine große Sammlung von Fotos sein, die Flugzeugmodelle jeglicher Art und deren Geschichte zeigt.

Das Landesarchiv beschreibt weiter, was dort zu finden ist: Akten zu den Luftsportvereinen im Land, einschließlich Satzung, Mitgliederzahlen, Ehrungen, weitere Ereignissen und Veranstaltungen, Zeitungsausschnitte und die Ausführung der Deutschen Meisterschaften sowie Berichte von Flügen zur Überwachung der Naturschutzgebiete in Schleswig-Holstein. Hinzu kommen Sammlungen über Luftfahrtpioniere, zu Graf Zeppelin und zur Fliegergemeinschaft „Alte Adler“.

Zurück nach Aventoft. Hans-Ulrich Henningsen notiert in der frischen Chronik: „Im Februar 1960 wurde ein Kredit zum Kauf eines Segelflugzeuges und zum Bau einer Startwinde aufgenommen. Mitte desselben Monats war der junge Verein stolzer Besitzer einer Rhönlerche, die unter Leitung des ersten Fluglehrers Ernst Lange überholt und flugklar gemacht wurde. 1963 kam ein zweites Segelflugzeug hinzu, und zwar ein doppel-sitziges vom Typ Ka 7, Kennzeichen D-3608. Dieses war für die Weiterentwicklung des Vereins von besonderer Bedeutung, da mittlerweile viele Scheininhaber nur mit diesem Typ die Bedingungen zur Erlangung des silbernen Leistungsabzeichens (Silber-C) erfüllen konnten.“

Neben Besuchen des TV-Moderators Hans Rosenthal („Dalli-Dalli“) wird erwähnt, dass 1999 auf dem Aventotter Flugplatz das „Vintage Glider Treffen“ stattfand. „Es kamen über 100 Teilnehmer aus ganz Europa mit vielen alten, aber flugfähigen Segelflugzeugen. Extra für dieses Ereignis wurde ein Motorsegler Scheibe SF25C beschafft, der in der Lage war, Segelflugzeuge am Schleppseil in die Luft zu ziehen.“

Birger Bahlo

■ Impressum

Herausgeber:	Redaktion:	Redaktion und Gestaltung:
Luftsportverband Schleswig-Holstein e.V.	<u>Birger Bahlo</u>	<u>Michael Frank-Stever</u>
Flugplatz Schachtholm 2	Burweg 10	Dellenstr. 19
24797 Hörsten	25876 Schwabstedt	24850 Schuby
Tel.: 0174-8415764	0171-5375518	0172-6194212
mail: <u>info@luftsport-sh.de</u>	<u>post@birgerbahlo.de</u>	<u>michael@frank-stever.de</u>
web: <u>www.luftsport-sh.de</u>		
Für unverlangt eingesandte Manuskripte oder Fotos wird keine Haftung übernommen. Trotz sorgfältiger Auswahl der Quellen kann für die Richtigkeit nicht gehaftet werden. Reproduktion und Verwendung nur mit Genehmigung der Redaktion und des Herausgebers. © 2025 AeroNord. Alle Rechte vorbehalten.		