

001pa Abb.: Scheel/Azoom.ch



# Die Ausbildung



### Wahl der Flugschule

Wie das Autofahren darf man sich auch Gleitschirmfliegen nicht selbst beibringen. Wer als „Luftfahrer“ vom Boden abheben will, muss sich in zugelassenen Flugschulen ausbilden lassen.

### Welche Kurse gibt es?

Gleitschirmkurse sind nicht ganz billig. Bevor man einige hundert Euro für einen Kurs auf den Tisch blättert, sollte man erst einmal herausfinden, ob einem Gleitschirmfliegen überhaupt gefällt. Am besten kann man dies bei einem **Tandemflug** machen. Speziell ausgebildete Piloten nehmen dabei „Fluggäste“ mit auf die Reise. Die Flüge im Doppelpack werden von vielen Flugschulen organisiert und kosten um 100 Euro. Eine Ausgabe, die sich im Übrigen nicht nur für potenzielle Flugschüler lohnt, sondern auch für diejenigen, die nur einmal den Kitzel des Gleitschirmfliegens erleben wollen.



#### Flugschulenverzeichnis

Informationen zu Flugschulen erhält man auf der Internetseite des DHV ([www.dhv.de](http://www.dhv.de)) und im Magazin *Fly and Glide* ([www.fly-glide.de](http://www.fly-glide.de)). Ein Verzeichnis von Schulen befindet sich im Anhang dieses Buches.

### Schnupperkurs

---

Erste Flugerfahrungen kann man bei einem Schnupperkurs sammeln, der ebenfalls etwa 100 Euro (inkl. Leihhausrüstung) kostet. Dabei lernt man das Starten und Landen am Übungshang. Über erste Gleitflüge in geringer Höhe kommt man jedoch noch nicht hinaus. Doch allein das Gefühl, der Schwerkraft zu entfliehen und in der Luft zu schweben, ist ein besonderes Erlebnis.

### Die richtige Flugschule finden

*Ob die Gleitschirmausbildung Spaß macht und ein Erfolg wird, hängt zum großen Teil von der Flugschule ab.*

*Deswegen sollte man sich bei der Auswahl nicht auf die „Gelben Seiten“ verlassen, sondern vor der Anmeldung auf jeden Fall mit ehemaligen Flugschülern oder erfahrenen Gleitschirmpiloten sprechen. Von ihnen erfährt man am ehesten, wie die betreffende Schule zu bewerten ist.*

*Wenn Sie keinen aktiven Piloten kennen, gehen Sie doch einfach an einen bekannten Flugberg und halten dort am Startplatz mit den Piloten ein kleines Schwätzchen.*

*Bevor man sich jedoch zu einem Kurs anmeldet, sollte man folgende Fragen klären:*

- Wo finden die Theorie- und Praxisschulungen statt? Ist das Fluggelände in der Nähe der Schule? (Reisekosten!!)*
- Wie sieht das Fluggelände aus? Muss der Übungshang – was leider durchaus vorkommt – mit Schafen oder Rindern geteilt werden?*
- Existieren moderne Gleitschirmausrüstungen?*
- Hat die Schule ausreichend große Schulungsräume und die notwendige Ausrüstung (Schulungstafel, Tageslichtprojektor, Videogerät und Fernseher)?*
- Werden die Praxisschulungen von zwei qualifizierten Gleitschirmlehrern durchgeführt? Dies ist wichtig, weil je ein Lehrer am Start- und am Landeplatz den Flugschüler unterstützen sollte.*
- Ist der Flugschüler ständig über eine Funksprechverbindung mit dem Lehrer verbunden?*
- Kann die Schule den Kursteilnehmern eine ganzjährige Ausbildung anbieten? Dies kann wichtig werden, wenn der Schüler die Ausbildung aus privaten Gründen unterbrechen und dann eventuell Monate warten muss, bis er seinen Kurs fortführen kann.*
- Legt die Schule das Hauptaugenmerk auf die Ausbildung und nicht auf den Verkauf von Ausrüstung bzw. High-Tech-Zubehör?*

### Grundkurs

---

Wer nach einem Tandemflug oder Schnupperkurs seine Liebe zum Gleitschirmfliegen entdeckt hat, kann sich zu einem etwa 300 Euro teuren Grundkurs (inkl. Leihhausrüstung), der in der Regel vier Tage dauert, anmelden. Dabei lernt der Flugnovize, wie man sich und seinen Schirm auf den Start vorbereitet, wie man startet und – nach einem kurzen Flug – sicher landet. Insgesamt führt man etwa 20 Flüge durch, bei denen der Höhenunterschied zwischen Start- und Landeplatz zwischen 40 und 100 m beträgt. Aber auch Theorie wird gepaukt. In fünf Unterrichtseinheiten lernt man das Wichtigste über Luftrecht, Meteorologie, Technik und das „Verhalten in besonderen Situationen“. Hat man die Hüpfen am Hang unbeschadet überstanden, steigt man – im wahrsten Sinne des Wortes – höher nach oben.

### Beschränkter Luftfahrerschein

---

Nun beginnt die eigentliche Ausbildung zum **beschränkten Luftfahrerschein**, der dem Piloten

letztendlich das selbstständige Fliegen erlaubt. Zirka 900 Euro kostet der nun folgende Ausbildungsteil. In ihm werden 15 Flüge durchgeführt, bei denen ein Höhenunterschied bis zu 300 m überwunden wird und weitere 25 bis 30 Flüge, bei denen der Höhenunterschied zwischen Start- und Landeplatz 400 m und

mehr beträgt. Die Flüge müssen in zwei verschiedenen Fluggebieten absolviert werden.

Wie beim Grundkurs ist der Flugschüler in der Luft nie allein, denn sein Lehrer ist zumindest über

#### **Beschränkter/unbeschränkter Luftfahrerschein**

*Inhaber eines beschränkten Luftfahrerscheins dürfen nur Flüge zwischen einem bestimmten Start- und dem dazu ausgewiesenen Landeplatz durchführen.*

*Für Überlandflüge benötigt man den unbeschränkten Luftfahrerschein.*



◀ *Es ist bis heute nicht bewiesen, dass nebenstehend abgebildete Personen das Paragliden erfunden haben ...*

Funk mit dabei. Bei Flügen von über 100 m Höhendifferenz wird der Schüler sogar von zwei Ausbildern betreut. Einer weist ihn am Startplatz ein und der andere überwacht die Landung.

Auch bei der Ausbildung zum beschränkten Luftfahrerschein heißt es, Theorie zu pauken. In mindestens 20 Unterrichtseinheiten geht es erneut um Luftrecht, Meteorologie und „Verhalten in besonderen Situationen“. Außerdem erfährt man mehr über die Technik des Schirms und man spricht die Flugfiguren selbstverständlich auch theoretisch durch.

Am Ende der Ausbildung steht eine Prüfung, die aus einem praktischen und einem theoretischen Teil besteht und deren Bestehen mit dem beschränkten Luftfahrerschein belohnt wird. Mit diesem Schein in der Tasche darf der Nachwuchs-Ikarus endlich alleine losfliegen. Allerdings muss er noch auf dem zum Startplatz gehörenden Landeplatz landen – Streckenflüge sind nicht erlaubt.

### Unbeschränkter Luftfahrerschein

Ein Pilot, der mindestens ein Jahr geflogen ist und mindestens 20 von einer Flugschule bestätigte Alleinflüge nachweisen kann, darf sich zur Ausbildung

zum unbeschränkten Luftfahrerschein (= Überlandflugausbildung) anmelden. Von diesen 20 Flügen müssen 10 einen minimalen Höhenunterschied von 500 m aufweisen und 10 eine minimale Flugdauer von 30 Minuten haben. Zudem müssen die Flüge in zwei verschiedenen Fluggebieten stattgefunden haben.

Während der Ausbildung werden unter der Aufsicht eines Fluglehrers verschiedene Techniken, wie Notabstiegshilfen (s. S. 63), **↗ Klapper** sowie Start und Landung, verfeinert. In der Prüfung muss der Pilot mit schriftlichem **↗ Flugauftrag** und nach Vorgabe des aufsichtsführenden Fluglehrers einen Streckenflug von 10 Kilometern absolvieren. Zusätzlich erfolgt eine theoretische Prüfung. Mit dem unbeschränkten Luftfahrerschein in der Tasche darf man endlich zu Überlandflügen aufbrechen und unter Berücksichtigung der Luftraumbestimmungen soweit fliegen, wie man will. Und das kann unter Umständen sehr weit sein, denn mit den modernen Geräten sind Flüge von einhundert Kilometern und mehr durchaus möglich.



0110pa\_Abb.: rk

#### **Klapper**

*Unter einem Klapper versteht man eine Deformation des Gleitsegels. Bei turbulenten Windverhältnissen muss man immer damit rechnen. Kleinere Klapper, bei denen nur aus etwa 20 Prozent des Segels die Luft, entweicht, korrigieren moderne Segel meist selbständig.*

#### **Flugauftrag**

*Der verantwortliche Fluglehrer bestätigt dem Schüler die Fähigkeit zum selbstständigen Training in einem zugelassenen Schulgelände.*

### Tandemflugberechtigung

Piloten, die auch Passagiere mit auf den großen Flug nehmen wollen, brauchen dazu die Tandemflugberechtigung. Diese können nur erfahrene Flieger erwerben, die bereits im Besitz des unbeschränkten Luftfahrerscheins sind und 100 Höhenflüge hinter sich haben. Außerdem benötigen sie die Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes (s. S. 45). Erst wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, kann man an einem Passagierfluglehrgang teilnehmen. Dabei wird man auf fünf Höhenflügen (mit mehr als 100 m Höhenunterschied), bei denen ein Fluglehrer mitfliegt, in die Geheimnisse des Doppelsitzerfliegens eingeweiht. Danach folgen eine theoretische und praktische Ausbildung mit mindestens 10 Höhenflügen unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers, der die Passagier-Lehrberechtigung besitzt. Im Anschluss daran muss man weitere 30 Flüge als „verantwortlicher Gleitsegelführer“, also quasi als Chefpilot, durchführen. Und zwar in einem zugelassenen Übungsgelände zusammen mit einem Kollegen, der eine Berechtigung als Gleitsegelführer hat und unter der Aufsicht eines Fluglehrers. Die Ausbildung kostet 600 bis 800 Euro.



011 pa Abb.: rk

▲ Auch beim Start auf der Rampe kann der Fluggast getrost die ganze „Arbeit“ dem Piloten überlassen



012 pa Abb.: rk

▲ Der Pilot überzeugt sich durch einen Kontrollblick von der richtigen Position des Segels



013 pa Abb.: rk

▲ Jetzt beginnt das „Abenteuer Fliegen“. Für ca. 100 Euro ist man dabei

### **Ausbildungsbestimmungen in Österreich**

Alle zuvor genannten Regelungen gelten für Deutschland. In Österreich darf der Pilot bereits nach der **Grundausbildung** (Kosten: ca. 500 Euro) selbstständig fliegen. Allerdings nur innerhalb eines Schul- und Übungsbereiches und mit ausdrücklicher Zustimmung der Flugschule, der dieses Schulgelände gehört.

Die Grundausbildung umfasst mindestens 12 Unterrichtseinheiten à 45 Minuten in Paragleiterkunde, Geländekunde, Umweltschutz, Aerodynamik, Wetterkunde und Luftfahrtvorschriften. Außerdem werden die Flugmanöver, die dann in der Praxis durchzuführen sind, auch im Theorieunterricht vorbereitet. Dazu kommen zirka 20 Flüge, wobei zum Abschluss fünf Höhenflüge mit mehr als 300 m Höhenunterschied durchgeführt werden müssen.

Wer die abschließende theoretische und praktische Prüfung besteht, erhält die österreichische Schulbestätigung, die drei Jahre gültig ist und nicht verlängert werden kann. In dieser Zeit kann man sich zum „Sonderpiloten“ weiterbilden.

Die **Ausbildung zum Sonderpiloten** (Kosten: ca. 510 Euro) umfasst 18 Unterrichtseinheiten à 45 Minuten, in denen die folgenden Themen behandelt werden: Paragleiterkunde, Umweltschutz, Aerodynamik, Wetterkunde, Luftfahrtvorschriften, Erste Hilfe, Flugmedizin, Geografie und Geländekunde für Streckenflüge. Im praktischen Teil werden 25 Flüge mit mindestens 300 m Höhenunterschied und zusätzlich zehn mit mindestens 500 m Höhenunterschied durchgeführt. 20 dieser Flüge müssen in der Flugschule erfolgen. Für die restlichen Flüge kann ein Flugauftrag erteilt werden. Wer die theoretische und praktische Prüfung besteht, erhält den Sonderpilotenschein, der dem deutschen beschränkten Luftfahrerschein entspricht.

Österreichische Piloten, die zu Streckenflügen aufbrechen wollen, benötigen die **Überlandflugberechtigung** (ca. 300 Euro). Um diese zu erwerben, muss man nochmals 15 Unterrichtseinheiten à 45 Minuten in Luftfahrtrecht, Geografie, Wetterkunde und Streckenflugplanung pauken. Außerdem muss man 20 durch eine Flugschule bestätigte Höhenflüge absolvieren, von denen 10 einen Höhenunterschied von 500 m und mehr und 10 eine Dauer von mindestens 30 Minuten aufweisen müssen. Zudem müssen die Flüge in mindestens zwei verschiedenen Gebieten durchgeführt worden sein. Die Ausbildung schließt mit einer theoretischen Prüfung und einem fotodokumentierten Streckenflug von wenigstens 10 Kilometer Länge ab.

Um die österreichische **Tandemflugberechtigung** zu erwerben, ist folgende Zugangsvoraussetzung zu erfüllen: Mindestens 12 Monate Sonderpilotenschein

und 100 Flüge mit mindestens je 300 m Höhendifferenz. Während der Ausbildung führt man fünf Tandemflüge mit einem Fluglehrer und weitere 10 mit einem Sonderpiloten (bzw. Inhaber eines entsprechenden ausländischen Scheins) als Passagier und unter Aufsicht eines Fluglehrers durch. Nach dem Kurs erhält man ohne besondere Prüfung die Schulbestätigung, die zur selbstständigen Durchführung von Tandemflügen mit einem Sonderpiloten (bzw. Inhaber eines entsprechenden ausländischen Scheins) als Passagier im Schul- und Übungsgelände berechtigt. Diese Berechtigung kostet etwa 180 Euro, ist drei Jahre gültig und kann nicht verlängert werden. Natürlich nützt dieser Schein allein wenig, denn noch kann man nur einen erfahrenen anderen Piloten mitnehmen. Fluggäste darf man erst nach Bestehen einer Abschlussprüfung (150 Euro) „an Bord“ nehmen. Zu der darf man sich erst anmelden, wenn man innerhalb von drei Jahren mindestens 30 weitere Doppelsitzerflüge mit wenigstens 300 m Höhendifferenz durchgeführt hat. Die Prüfung selbst besteht aus zwei Prüfungsflügen mit einem Fluglehrer.

### Ausbildungsbestimmungen in der Schweiz

In der Schweiz heißt der Flugschein **Brevet** und man bekommt ihn nach den Bestimmungen des Schweizerischen Hängegleiter-Verbandes (SHV) wie folgt:

**Theoretische Teilprüfung in den Sachgebieten:** Fluglehre (Aerodynamik), Wetterkunde, Gesetzgebung und Vorschriften, Materialkunde sowie Flugpraxis. Die Prüfung wird schriftlich im Multiple-Choice-Verfahren abgelegt.

**Praktische Teilprüfung:** (Voraussetzung: Die theoretische Prüfung wurde bestanden.) Der Kandidat muss mindestens 40 von einem Schweizer Fluglehrer bestätigte Höhenflüge in fünf verschiedenen Fluggebieten absolviert haben.

Der erste Prüfungsflug beinhaltet: Flug- und Startvorbereitung, Start, Flugfigur (zwei Kreise rechtsdrehend ohne Unterbrechung in maximal 20 Sekunden) sowie Landung (Erfliegen der verschiedenen Etappen des Ladeanflugs – eine prüfungsmäßige Landevolte also – sowie Endanflug gegen den Wind geradlinig und einwandfrei gestanden im 30-Meter-Kreis).

Der zweite Prüfungsflug beinhaltet: Flug- und Startvorbereitung, Start, Flugfigur (ein Kreis rechtsdrehend, ein Kreis linksdrehend ohne Unterbrechung auf einer gegebenen Achse in maximal 30 Sekunden) und Landung (Erfliegen einer prüfungsmäßigen Landevolte, Endanflug gegen den Wind geradlinig und einwandfrei gestanden im 30-Meter-Kreis).



### Fliegen im Ausland

Wer im Ausland fliegen will, braucht deswegen keine neue Prüfung abzulegen, denn die deutschen Scheine werden glücklicherweise auch in fast allen anderen europäischen Ländern anerkannt. Einzige Ausnahmen sind Italien und die Schweiz.

Um dort und in Überseeländern fliegen zu dürfen, benötigt man die **IPPI-Card**. Das ist eine Art internationaler Führerschein für Gleitschirmflieger. Man kann sich die IPPI-Card vom Deutschen Hängegleiter Verband (DHV, Adr. s. Anhang) ausstellen lassen. Mitglieder haben hier einen kleinen Preisvorteil, die Gebühr beträgt ca. 15 Euro. Nichtmitglieder zahlen 25,57 Euro.

### Luftrecht

Ganz im Gegensatz zu Reinhard Meys altem Schlagertext ist die Freiheit der Flieger ganz und gar nicht grenzenlos. Ebenso wie im Straßenverkehr muss man auch beim Luftverkehr Regeln beachten. Die wichtigsten sind im Folgenden kurz zusammengefasst:

#### Ausweichen

---

- Jeder Pilot muss alles tun, um einen Zusammenstoß zu verhindern.
- Fliegen zwei Luftfahrzeuge (= Gleitschirme bzw. Drachen) aufeinander zu, müssen beide nach rechts ausweichen.
- Besteht für einen der Piloten keine Ausweichmöglichkeit nach rechts (etwa, weil er sonst gegen einen Berghang drehen würde), behält er die Richtung bei, während der andere nach rechts ausweichen muss.

### **Kreuzen**

---

- Kreuzen zwei Gleitschirme ihre Bahnen, gilt „rechts vor links“. Der von links Kommende weicht nach links aus.
- Beim Überholen muss der Überholende rechts vorbeifliegen.
- Ein Luftfahrzeug, das sich offensichtlich in einer Notsituation befindet, hat immer Vorfahrt.

### **Kreisen**

---

- Beim Kreisen wird die Drehrichtung vom ersten Piloten bestimmt.
- Ein Pilot, der in der Thermik langsamer steigt als ein unter ihm fliegender Kollege, muss diesen vorbeilassen.
- Wechselt der Pilot die Flugrichtung, hat er sich davon zu überzeugen, dass der Luftraum frei ist und keine Kollisionsgefahr droht.

### **Landen**

---

- Beim Landeanflug hat der tiefer fliegende Pilot immer Vorfahrt.

## **Versicherung – Haftung bei Schadensfällen**

### **Haftpflichtversicherung**

---

Gleitschirmfliegen ist zwar keine Risikosportart, aber völlig ungefährlich ist es nun auch wieder nicht. Deswegen ist der Abschluss einer Haftpflichtversicherung ein absolutes Muss.

Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch ist eine Person die einer anderen schuldhaft einen Schaden zu-



015pa Abb.: ad

Die Ausbildung

▲ Wenn mehrere Piloten gleichzeitig am selben Ort fliegen, kann es schon mal eng werden. Daher muss man sich genauestens an die Regeln halten.

fügt, zu Schadensersatz verpflichtet (= Verschuldenshaftung). Dies gilt auch im Luftverkehr. Aber auch, wenn dem Piloten kein Verschulden nachzuweisen ist, geht der Geschädigte nicht leer aus. In diesem Fall tritt die so genannte Gefährdungshaftung in Kraft, die von der Annahme ausgeht, dass ein Gleitschirm per se eine potenzielle Gefahr darstellt. Deswegen muss der Pilot auch dann für den angerichteten Schaden haften, wenn er nicht Schuld an seiner Verursachung hatte (z. B. unverschuldete Notlandung, bei der ein geparktes Auto beschädigt wird).



### **Vorteile als DHV-Mitglied**

*Für Mitglieder im Deutschen Hänggleiter Verband offeriert der Gerling Konzern eine preisgünstige Halterhaftpflicht. Die Jahresprämie beträgt 25,50 Euro. Eine Alternative für Nichtmitglieder bietet die Versicherung Parawing für 45 Euro ([www.parawing.de](http://www.parawing.de)).*

Allerdings sind bei der Gefährdungshaftung im Gegensatz zur Verschuldenshaftung Höchstschadensbeträge festgelegt. Nach LuftVG (Luftverkehrsgesetz) § 37 haftet der Ersatzpflichtige, in unserem Beispiel der Bruchpilot (oder wenn der nicht selbst geflogen ist, der Besitzer bzw. Halter des Schirms, der die Versicherung abgeschlossen hat), für einen

Schaden bis zu einer Summe von 1,5 Millionen Euro. Im Falle der Tötung oder Verletzung einer Person haftet der Ersatzpflichtige für jede Person mit bis zu 600.000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von 36.000 Euro pro Jahr. Nach dem Luftverkehrsgesetz ist jeder Halter eines Luftfahrzeugs verpflichtet, eine speziell für den Gleitschirmsport gültige Halterhaftpflichtversicherung abzuschließen.

## Unfallversicherung

---

Während die Krankenversicherungen Drachen- und Gleitschirmfliegen nicht als Risikosportart einstufen, sehen das die Unfallversicherungen ganz anders. Die zahlen zwar bei Unfällen in den meisten Sport-

arten ohne Probleme, aber bei Unfällen mit einem Gleitschirm fällt der Versicherungsschutz aus. Lediglich der Gerling Konzern und Parawing bieten einen Versicherungsschutz an, der das Flugunfallrisiko mit einschließt.

## Lebensversicherung

Ähnliches gilt bei Lebensversicherungen. Auch hier offerieren die beiden genannten Unternehmen Versicherungen ohne den sonst üblichen Risikozuschlag für Flugsport. Unbedingt beachten muss man die Informationspflicht gegenüber der Versicherung, d. h., man muss die Versicherung darüber informieren, dass man Gleitschirmflieger ist.

### Wichtiges zur Versicherung auf einen Blick

- *Wer ohne gültige Zulassung fliegt und dabei verunglückt, hat keinen Versicherungsschutz.*
- *Bei falschen Angaben gegenüber der Versicherung verfällt der Versicherungsschutz ebenfalls.*
- *Verlassen Sie sich nie auf die mündliche Zusage des Versicherungsvertreters. Es gilt immer der unterschriebene Vertrag.*

## Umweltschutz – Verhalten in der Natur

Jeder, der eine Sportart in der freien Natur betreibt, muss sich Gedanken darüber machen, welchen Einfluss er dadurch auf die Umwelt ausübt. Zwar verpesten Gleitschirmpiloten mit ihren Sportgeräten nicht die Luft und dürften auch kaum Anlass zu Klagen über Lärmbelästigung geben, trotzdem sind sie



016pa Abb.: ad

▲ *In den Sonnenuntergang gliden – ein Traum!*

*Aber bitte nicht in natursensiblen Gebieten.*

*Fliegen im Hangaufwind. Diesen Aufwind kann man am besten nutzen, indem man in flachen Achterlinien hin und her fliegt. Dabei die Kurven immer vom Hang wegfliegen!*

manchem Naturfreund ein Dorn im Auge, weil einige verantwortungslose Piloten durch Tiefflüge das Wild beunruhigen und die Vögel durch zu nahes Soaren am Hang aus ihren Brutnestern vertreiben. Auch so mancher Bauer sieht in den Gleitschirmpiloten nicht gerade seine Freunde. Streit entsteht,

### **Soaren**

wenn es zu einer Landung auf bepflanzten Feldern kommt oder man beim Abtransport des Schirms mit dem Auto über die Wiese fährt.

Zwar sind es nur Wenige, die sich so rüpelhaft verhalten, doch durch ihre Rücksichtslosigkeit wird die ganze Zunft der Gleitschirmflieger in Verurteilung gebracht.

## Hinweise zum umweltgerechten Verhalten

- *Nur auf angelegten Wegen bewegen. Hohes Gras und bestellte Felder meiden, also nicht auf ihnen landen oder den Schirm zusammenlegen.*
- *Erosionsgefährdete und feuchte Bereiche meiden und nicht betreten.*
- *Eigentlich eine Selbstverständlichkeit, dennoch: Den eigenen Abfall wieder mit nach Hause nehmen.*
- *Natur- und Vogelschutzgebiete respektieren.*
- *Möglichst mit Bus oder Bahn anreisen. Auch die Bildung von Fahrgemeinschaften entlastet die Umwelt.*
- *Über deckungsarmen Bereichen möglichst hoch fliegen, um keine Tiere aufzuschrecken. Besonders im Winter verbrauchen flüchtende Tiere unnötig Energie, die sie dringend zum Überleben brauchen. Im Frühjahr und Frühsommer wird der Nachwuchs aufgezogen, dann reagieren die Tiere sehr sensibel auf Störungen.*
- *In natursensiblen Gebieten auf Flüge in der Dämmerung verzichten, da viele Tiere diese Tageszeit bevorzugt zur Nahrungsaufnahme nutzen.*
- *Nicht an Horsten von Greifvögeln vorbeifliegen.*
- *Bei Begegnungen mit Greifvögeln auf auffälliges Verhalten der Tiere achten. Im Zweifel immer abdrehen und wegfliegen.*