

Positionen für den Luftsport

Der Luftsport wird, wie kein anderer Sport in Deutschland, von gesetzlichen Vorschriften reglementiert. Deshalb ist es Aufgabe der Interessenvertretung der organisierten Luftsportler, sich für gute Rahmenbedingungen zur Zukunftssicherung des Luftsports einzusetzen. Um auf der politischen Ebene erfolgreich zu sein, hat der DAeC in den vergangenen Jahren seine Lobbyarbeit deutlich verstärkt. Bei den Partnern in der Politik und den Ministerien ist er heute als der kompetente Vertreter der Luftsportler akzeptiert und anerkannt.

Zum kleinen Einmaleins der Lobbyarbeit gehört, dass die Vertreter ihre Anliegen sachlich bei den zuständigen Partnern vortragen. Koordiniertes, strategisches und einheitliches Argumentieren und Vorgehen sind Voraussetzungen für den Erfolg. Zwingend ist eine klare Aufgabenverteilung zwischen den Verbandsgremien und Funktionären, die die politischen Strukturen berücksichtigt. Auch die Kompromissfähigkeit der Vertreter ist manchmal notwendig, um kluge Lösungen für die langfristige Zukunftssicherung des Luftsports zu erreichen. Mit spontanen Protestaktionen und Aktionismus gewinnt man zwar die Sympathie der Betroffenen, die politischen Ziele sind damit aber nicht zu erreichen.

In Diskussionen und Gesprächen mit Partnern auf allen Ebenen müssen die Luftsportler einheitliche Verbandspositionen vertreten. Nur so kann eine chancenreiche Überzeugungsarbeit geleistet werden. Der DAeC hat deshalb im Positionspapier den Sachstand und die Argumentation für den Luftsport zu wichtigen Themen zusammengetragen. Es ist geplant, dieses Papier kontinuierlich zu aktualisieren und um neue Themen zu erweitern.

Positionen für den Luftsport



Luftsicherheitsgesetz - Zuverlässigkeitsüberprüfung

Die Unterzeichnung des Luftsicherheitsgesetzes durch den Bundespräsidenten Horst Köhler am 12. Januar 2005 hat in der Presse für einige Schlagzeilen gesorgt. Besonders kontrovers diskutiert werden Bestimmungen, die nach Auffassungen von Rechtsexperten dem Grundgesetz widersprechen.

In diesem Gesetz wird in Paragraf 7 unter anderem der Personenkreis definiert, der eine Zuverlässigkeitsüberprüfung nachweisen muss. Dazu gehört auch die Gruppe der Privatpiloten (PPL(A)-Inhaber) und Piloten von Motorseglern.

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung für Luftsportler erregte im vergangenen Jahr bei den Privatpiloten erhebliches Aufsehen. Der DAeC hatte in Stellungnahmen und bei Besuchen im Bundesministerium des Innern deutlich auf die negativen Auswirkungen für den Luftsport aufmerksam gemacht, die Unverhältnismäßigkeit der Forderung angeprangert und die Korrekturen (Paragraf 7 Absatz 4) verlangt. Im Juni 2005 hatte der DAeC 2005 alle Fraktionen um Stellungnahmen gebeten. Konsens der Sprecher: Die derzeitige Regelung mit einer jährlichen Zuverlässigkeitsüberprüfung ist nicht sinnvoll.

Von den Luftsportlern wird ebenfalls kritisiert, dass bislang in keinem Gesetz oder Verordnungsentwürfen eine Definition für „Zuverlässigkeit“ festgelegt wurde.

Besonders empörend empfinden die Luftsportler, dass die Überprüfungen gefordert werden, ohne dass eine gültige Durchführungsverordnung vorliegt, die das Verfahren und die Kosten regelt.

Der DAeC fordert:

- **Keine Zuverlässigkeitsüberprüfungen für Piloten der Allgemeinen Luftfahrt mit Berechtigungen zum Führen von Flugzeuge unter zwei Tonnen Gewicht.**
- **Bis zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes im Sinn der ersten Forderung Verlängerung der Überprüfungsintervalle auf fünf Jahre statt der jährlichen Überprüfung.**
- **Keine Zuverlässigkeitsüberprüfungen ohne Durchführungsverordnung bis zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes im Sinn der ersten Forderung.**



Siehe: www.daec.de/recht/laufend/luftsig.htm

Positionen für den Luftsport



Medizinische Flugtauglichkeit in Deutschland

Piloten von Segelflugzeugen, Motorseglern, Motorflugzeugen, Ballonen und Ultraleichtflugzeugen müssen eine medizinische Tauglichkeit nachweisen. Geprüft werden von speziell dafür zugelassenen Fliegerärzten bei den Untersuchungen neben dem Allgemeinzustand, beispielsweise das Sehvermögen und die Reflexe. Die Untersuchungen müssen in bestimmten Intervallen (bis 30 Jahre alle fünf Jahre, bis 50 Jahre alle zwei Jahre, älter als 50 jedes Jahr) wiederholte werden. Die Untersuchungen von Unfällen im Luftsport haben ergeben, dass kein Vorfall auf eine gesundheitliche Einschränkung zurückzuführen ist.

In den vergangenen Jahren wurden Anforderungen verschärft und der Ermessensspielraum der Ärzte erheblich eingeschränkt. Sachliche Ursachen aus der Unfallrecherche liegen dem nicht zu Grunde.

In der DAeC Arbeitsgruppe Medical haben Spezialisten aus den verschiedenen medizinischen Bereichen und dem Luftsport praxistaugliche, vernünftige Regelungen als Vorlage für Gesetze und Bestimmungen erarbeitet. Einige wichtige Vorschläge wurden in dem aktuellen Änderungsentwurf zur Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) aufgenommen. Dennoch wurden dringende Bereiche noch nicht im Sinn der Luftsportler geregelt. Die AG Medical wird diese Interessen auf europäischer Ebene über Europe Airsports, der europäischen Interessenvertretung der Luftsportler, weiter verfolgen, da es sich bei den Themen nicht mehr ausschließlich um nationale Bestimmungen handelt: Die Kompetenz die Interessen der Luftsportler zu berücksichtigen liegt auf der Europaebene.

Der Forderungskatalog der Arbeitsgruppe Medical liegt auf den Internetseiten des DAeC unter „Themenschwerpunkte“ im Menüpunkt „Flugmedizinische Tauglichkeit“ als Download.



Siehe: www.daec.de/recht/laufend/medical.htm

Positionen für den Luftsport



EU – Lizenzierung und Instandhaltung

Mit Verabschiedung der Verordnung (EG) 1592/2002 haben der EU-Ministerrat und das EU-Parlament im Juli 2002 beschlossen, die Autorität für die Luftfahrt auf die EU zu übertragen. Dazu haben sie beschlossen eine Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) einzurichten. Die EASA hat am 28. September 2003 zunächst in Brüssel, ihren Dienst aufgenommen und ist inzwischen nach Köln umgezogen.

In der Verordnung (EG) 1592/2002, der so genannten „Basic Regulation“ wird die EASA mit folgenden Punkten beauftragt:

- der Musterzulassung (Airworthiness/Certification)
(VO (EG) 1702/2003 bereits in Kraft)
- der Regelung der Instandhaltung (Maintenance) (VO (EG) 2042/2003)
 - für die kommerzielle Luftfahrt teilweise in Kraft
 - tritt für den Luftsport am 28.09.2008 in Kraft
- der Schaffung von Regelungen für Flugbesatzungen (Licensing)
- der Schaffung von Regelungen für den Flugbetrieb (Operations)
- langfristig mit der Regulierung des Betriebs von Flughäfen (Airport Operations)
- langfristig mit der Regulierung der Flugsicherung (Air Traffic Control)

Lizenzierung

In Artikel 7 der Basic-Regulation wird festgelegt, dass die EASA dem Europäischen Parlament und dem Rat geeignete Vorschläge für Grundsatzregelungen hinsichtlich des Flugbetriebes (Operations) und der Zulassung der Flugbesatzung (Licensing) vorlegen muss.

Der europäische Luftsport hat sich bei der EASA mit Nachdruck für eine vereinfachte Lizenz und Überprüfung der Fliegertauglichkeit für den Luftsport eingesetzt. Er hat vorgeschlagen zwei Lizenzen einzuführen, welche sich nur durch die Überprüfung der flugmedizinischen Tauglichkeit unterscheiden sollen. Dabei wird die Lizenz mit dem vereinfachten Medical auf den Luftraum der EU-Mitgliedsstaaten begrenzt sein, während die andere auch das Fliegen außerhalb der EU erlauben wird (ICAO-konform).

Die EASA ist die Wünsche des Luftsports eingegangen. Offen ist, ob EU-Kommission, Parlament und Rat dem Vorschlag der EASA folgen werden.

Positionen für den Luftsport

Instandhaltung

Der DAeC setzt sich dafür ein, dass die eigenverantwortliche Instandhaltung von Luftfahrzeugen durch die Luftsportvereine auch in Zukunft möglich sein wird. Der europäische Luftsport steht mit der EASA im ständigen Kontakt, um dieses Ziel zu erreichen



Siehe: www.daec.de/recht/laufend/instandhaltung.htm
und www.daec.de/recht/laufen/easalicensing.htm



Hoheitliche Beauftragung für Segelfluglizenzen

Im Zuge der Diskussionen um Sparmaßnahmen im öffentlichen Dienst und Umstrukturierungen der nationalen Luftfahrtbehörden durch die EASA wurde überlegt, die Lizenzierung im Segelflug als hoheitliche Beauftragung an einen externen Partner abzugeben. Bislang sind die Landesluftfahrtbehörden als öffentliche Einrichtungen mit den Aufgaben betraut.

Der DAeC hat als Beauftragter für Luftsportgeräte seine Kompetenz unter Beweis gestellt. Er wäre bereit, die Beauftragung für die Lizenzierung im Segelflug zu übernehmen. Die Übernahme der Aufgaben ist aber nur dann im Interesse der Luftsportler, wenn die Kosten für die Dienstleistungen nicht steigen. Während die Landesluftfahrtbehörden nicht kostendeckend arbeiten müssen, da sie aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, muss ein extern Beauftragter, wie beispielsweise der DAeC, kostendeckend arbeiten.

Der DAeC lehnt die Beauftragung externer Organisationen, die keinen speziellen Bezug zur Luftfahrt und zum Luftsport haben, beispielsweise TÜV, ab.

Unabhängig der finanziellen Grauzone hat der DAeC in einem Antrag an das BMVBS die Bereitschaft signalisiert die hoheitlichen Aufgaben im Bereich Lizenzwesen (personeller Bereich) zu übernehmen. Wir gehen davon aus, dass dies allerdings nicht vor Einführung der europäischen Lizenzvorschriften erfolgen wird.

Positionen für den Luftsport



Luftraum

Der Luftraum ist der Sportplatz der Luftsportler. Ohne Zugang zum Luftraum gibt es keinen Luftsport. „Luftraum für den Luftsport“ ist deshalb eine existentielle Voraussetzung zur Zukunftssicherung.

Der kommerzielle Luftverkehr wird dichter, die Verkehrsfliegerei fordert laut mehr Platz und mehr Beschränkungen für die Allgemeine Luftfahrt. Die europäische Harmonisierung bringt weitere Einschränkungen für die Allgemeine Luftfahrt. Die Bedingungen für den Luftsport werden sich in Zukunft verschärfen.

Nach den brutalen Attentaten vom 11. September 2001 werden Luftraumbeschränkungen darüber hinaus als Maßnahmen zum Schutz vor terroristischen Anschlägen eingerichtet.

Diese Luftraumbeschränkungen sind allerdings ungeeignete Schutzmaßnahmen.

Grundsätzlich ist der Einflug eines Terroristen in gesperrte Gebiete kaum zu verhindern. Das Verbot interessiert den gewaltbereiten Attentäter nicht.

Mit der Einrichtung von den Beschränkungsgebieten wird manchmal auf unverantwortliche Weise der Bevölkerung Sicherheit suggeriert. Für Attentate sind Motorflugzeuge unter 2000 Kilogramm kaum geeignet. Sie sind extrem wetterempfindlich. Ihre technische Ausrüstung erlaubt meist nur Flüge nach Sichtflugregeln. Gutes Wetter wäre demnach eine zwingende Voraussetzung für den Anschlag - ein sehr hoher Unsicherheitsfaktor für die aus Terroristenperspektive zwingend erforderliche detaillierte Planung. Das Gewicht für den Transport von Sprengstoff ist außerdem eng begrenzt. Eine ehrliche Kommunikation, die effektive Maßnahmen aufzeigt und unvermeidliche Risikofaktoren nicht nur von Anschlägen aus der Luft benennt, ist der politisch richtige Weg.

Der DAeC fordert:

- **Die Verantwortlichen bewahren Augenmaß bei der Festlegung von Zeit und Ausmaßen der Beschränkungsgebiete. Die Verhältnismäßigkeit muss gewährleistet sein.**
- **Die Verantwortlichen aus den Bundes- und Länderbehörden beziehen den DAeC und seine Mitgliedsorganisationen frühzeitig in ihre Planungen mit ein. Sie nutzen die Kompetenz und Kontrollmöglichkeiten der Verbände und ihrer Vereine.**

Positionen für den Luftsport

- **Luftraumbeschränkungen werden immer im Einzelfall entschieden. Sperrgebiete bei Staatsbesuchen und Großveranstaltungen werden nicht generell festgesetzt.**



Ausbildung Motorflug

Es ist kurios: Nach den gültigen Bestimmungen kann die Grundausbildung auf Motorflugzeugen für eine nationale Motorfluglizenz nicht auf dem am häufigsten geflogenen Flugzeug in den deutschen Luftsportvereinen absolviert werden. Der Grund: Die Kategorie für die Ausbildungsflugzeuge wurde (willkürlich) auf eine maximale Abflugmasse von 750 Kilogramm festgelegt. Die Cessna 152, ein typisches Vereinsflugzeug, liegt mit ihren 755 Kilogramm knapp darüber. Insgesamt liegen 44 Prozent der für die Ausbildung möglichen Flugzeuge mit weniger als zehn Prozent über den zulässigen 750 Kilogramm.

Eine Herabsetzung der Abflugmasse durch den Hersteller ist mit unverhältnismäßig hohen Kosten durch notwendige Testate und Nachweise verbunden und deshalb keine vernünftige Lösung.

Der DAeC fordert:

- **Eine Anhebung der Gewichtsgrenze.**

Positionen für den Luftsport



Erhalt der JAR-FCL Lehrberechtigung

Die deutschen Luftsportler bilden den Nachwuchs überwiegend in ihren Vereinen aus. Ehrenamtlich versteht sich. Mit Einführung neuer Bestimmungen im Zuge der europäischen Harmonisierung wurden die Vorschriften zum Erwerb und zur Erhaltung erheblich verschärft. Eine sachliche Begründung dafür gibt es nicht, auch die Unfallanalyse zeigt keinen Handlungsbedarf in diese Richtung. Für kommerzielle Ausbildungsbetriebe, wie sie bei unseren europäischen Nachbarn üblich sind, bedeutet diese Vorschrift in der Regel keine gravierende Einschränkung. Der Ausbildungsbetrieb in den DAeC-Vereinen ist aber existentiell gefährdet.

Der DAeC fordert:

- **Praxistauglichen Regelungen, die der nationalen Besonderheit des ehrenamtlichen Engagements in Deutschland Rechnung trägt, müssen im nationalen Recht berücksichtigt werden.**
- **Die Zahl der nachzuweisenden Ausbildungsstunden sind zu verringern, zumindest müssen alternative Nachweise (Starts und Landungen anstelle von Flugstunden) akzeptiert werden.**



Motorsegler / Reisemotorsegler

Fliegen ist Teamarbeit. Alleine kommt kein Pilot in die Luft. Auf kollegiale Art und Weise sorgen die Sportler in den Vereinen für einen reibungslosen Ablauf des Flugbetriebs. Bevor ein Segelflugzeug starten kann, sind sieben Personen am Platz beschäftigt. Eine einfache Alternative bieten Motorsegler/Reisemotorsegler. Meistens können sie mit Hilfe ihres Motors selber starten und kommen Dank der Motorkraft auch bei schwacher Thermik wieder zum Heimatplatz zurück. Darüber hinaus sind sie als Schleppmaschinen für Segelflugzeuge im Verein geeignet und teilweise in der Ausbildung zum Segelflieger einsetzbar.

Viele Vereine haben sich deshalb für die Anschaffung von Motorseglern/Reisemotorseglern entschieden. Die jahrelange Praxis, direkt auf diesen Flugzeugen auszubilden hat sich ausgezeichnet bewährt.

Mit Einführung von den neuen Regelungen nach der europäischen Harmonisierung am 1.Mai 2003 wurde diese Möglichkeit vor allem für kleine Vereine erschwert. Gefordert wird jetzt eine sehr umfangreiche Ausbildung über die europäischen Lizenzvorschriften oder

Positionen für den Luftsport

eine anderer Lizenz als Voraussetzung. Gerade für die neue Luftsportbegeisterten, die das Vereinsflugzeug Motorsegler nutzen möchten, sind hohe Hürden zu überwinden. Kosten und Zeitaufwand sind extrem gestiegen.

Die Vereine haben die Infrastruktur und qualifizierte Fluglehrer, die Schüler zu Motorfluglizenz auf dem nationalen Weg auf einem Motorsegler auszubilden. Mit der damit eingeschränkten Motorfluglizenz kann er dann alle Vereinsreisemotorsegler fliegen.

Für die Vereine hat die zurzeit gültige Vorschrift fatalen Konsequenzen: Weniger Nachwuchspiloten, geringere Nutzung der Flugzeuge, weniger Piloten, weniger Schleppbetrieb, weil weniger berechtigte Piloten am Platz sind usw. Die Spirale hat sich in den vergangenen zweieinhalb Jahren gefährlich schnell gedreht. Der materielle Verlust ist empfindlich spürbar, aber im Vergleich zu den Konsequenzen auf den Flugbetrieb noch tragbar.

Der DAeC fordert:

- **Die nationale Motorfluglizenz muss auch ausschließlich auf einen Reisemotorsegler erworben werden können.**



Siehe: www.daec.de/recht/lizenzen/index.htm

Positionen für den Luftsport



Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

Die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) ist zusammen mit der Vogelschutzrichtlinie eine vergleichsweise neue Schutzkonzeption der Europäischen Gemeinschaft. Beide Richtlinien, die für alle Mitgliedsstaaten rechtlich bindend sind, bilden gemeinsam die rechtliche Grundlage für das europäische Schutzgebietssystem „NATURA 2000“. Es hat zum Ziel, in Europa ein über die Grenzen der Mitgliedsstaaten reichendes Netz von wertvollen Lebensräumen zu bilden. Mit diesem Verbund soll dem stetigen Rückgang vieler unserer Pflanzen- und Tierarten entgegengewirkt werden.

Einige Flugplätze in Deutschland weisen auf der ganzen Fläche oder nur in Teilbereichen solche Arten und Lebensräume auf und wurden daher entsprechend gemeldet. Andere liegen in unmittelbarer Nachbarschaft zu ihnen. Mit der Meldung sind Vor- und Nachteile für den Luftsport verbunden, die im Einzelfall abgewogen werden müssen. Sind Luftsportgelände betroffen, so werden sie in den Verfahren beteiligt. Der DAeC berät betroffene Vereine und unterstützt sie in Konfliktsituationen.



Einführung der Light Sport Aircraft-Klasse in Europa

Der DAeC befürwortet die Bestrebung, die Light Sport Aircraft-Klasse (LSA) in Europa einzuführen und unterstützt die Hersteller der LSA bei der Entwicklung dieser Klasse. Light Sport Aircrafts sind motorgetriebene Luftfahrzeuge bis maximal 599 Kilogramm Abflugmasse. Sie würden den Bereich zwischen UL (bis max. 472,5 Kilogramm) und der E-Klasse ergänzen.

Die Einführung der LSA-Klasse wäre eine gute Lösung, die Entwicklung der modernen Ultraleichtflugzeuge nicht zu bremsen, sondern auf einem hohen technischen Niveau bei besten Sicherheitsstandards zu fördern.

Positionen für den Luftsport



Anerkennung des Modellflugs als Sport

Mit Schreiben vom 3. Februar 2000 hat der Deutsche Sportbund den Bereich Modellflug im DAeC als Sport im Sinne seiner Begriffsbestimmungen anerkannt. Ausschlaggebende Argumente waren unter anderem die von der FAI bestätigte Anerkennung des Modellflugportes auf internationaler Ebene, die Anerkennung als Sport durch das Bundesministerium der Verteidigung sowie die Bedeutung des Modellfluges für die Nachwuchsförderung und das Heranführen von Personen unter 14 Jahren an den Segelflug. Der Deutsche Sportbund hat darüber hinaus empfohlen, die derzeitige - vom allgemeinen Sport getrennte - Heraushebung im Rahmen der als förderungswürdig anerkannten Zwecke i.S.d. § 52 der Abgabenordnung (AO) zu beseitigen. Eine entsprechende Initiative hätte das Ziel, den Modellflug in den allgemeinen Sport i.S.d. AO zu überführen.

Der Anwendungserlass zu der AO besagt zudem ausdrücklich, dass es sich gegenwärtig beim Modellflug nicht um „Sport“ im gemeinnützigkeitsrechtlichen Sinne handelt, sondern um einen eigenständigen gemeinnützigen Zweck. Ein Modellflugverein kann somit gegenwärtig zwar die Gemeinnützigkeit erhalten, jedoch nicht wegen Förderung des Sports, sondern nur wegen Förderung des Modellflugs. Voraussetzung für den Erhalt von Zuschüssen, etwa durch die Landessportbünde, ist jedoch, dass der Verein die Anerkennung des zuständigen Finanzamtes wegen Förderung des Sports nachweist.

Ziel des DAeC im Interesse aller Modellflugsportler in Deutschland (auch jene die noch nicht im Verband organisiert sind) ist es folglich, dass der Modellflug über die Schiene des Gemeinnützigkeitsrechts die Anerkennung des Gesetzgebers als „Sport“ erhält.

Sollte gesetzgebungstechnisch eine zeitnahe Änderung des § 52 AO problematisch sein, so könnte eine entsprechende Änderung des Anwendungserlasses zur AO (zum § 52) in Frage kommen, da diese auf der Referentenebene der Finanzreferenten der Länder und des Bundes leichter durchführbar erscheint.

Positionen für den Luftsport

Sportförderung

Der Luftsport erhält von den Landessportbünden und unter der sportfachlichen Betreuung des Deutschen Sportbundes vom Bundesministerium des Innern Sportförderung. Der DAeC setzt sich dafür ein, dass dazu bei den nicht-olympischen Sportarten ein offenes und leistungsorientiertes Förderkonzept zur Anwendung kommt, wie es in dieser Art bei den olympischen Sportarten existiert.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Vereinsrechts des Bundesministeriums der Justiz, im Juni 2004

Das gesetzgeberische Anliegen des Entwurfes trifft der Sache nach ein regelungsbedürftiges Problem, das es auch in sinnvoller Weise lösen will. Der Entwurf trifft jedoch vermutlich von der Anzahl her mehr Fälle die er nicht treffen will, als solche, die er treffen will. Der organisierte Luftsport in seinen Vereins- und Verbandsstrukturen wäre solch ein Fall eines unbeabsichtigt Getroffenen, zumal die in der Begründung zum Referentenentwurf angedeuteten Auswüchse bei anderen dem Vereinsrecht des BGB unterworfenen Juristischen Personen hier in keiner Weise gegeben sind.

Der Entwurf sieht vor, dass ein eigener wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb des Vereins nur dann zulässig sein soll, wenn er als bloßes Hilfsmittel zur Erreichung des nichtwirtschaftlichen Vereinszwecks dient und im Vergleich zu der nichtwirtschaftlichen Vereinsbetätigung verhältnismäßig geringfügig ist.

Grundsätzlich kodifiziert § 21 BGB n. F. demnach im vorliegenden Entwurf das Neben-zweckprivileg – er verschärft es durch die Neueinführung des Wortes „geringfügig“, ohne irgendetwas „sicher“ zu machen! Die Begründung zu dieser Formulierung ist bedenklich.

Ursache des Problems ist folglich die unbestimmte und unglückliche Formulierung „verhältnismäßig geringfügig“.

Ein sachgerechter Lösungsansatz könnte wie folgt lauten:

Statt der unscharfen und unglücklichen Formulierung „verhältnismäßig geringfügig“ sollten feste Größengrenzen eingeführt werden, die z.B. an die Untergrenz-Kategorie des § 267 HG für die mittelgroße Kapitalgesellschaft angelehnt sein könnten. Eventuell wäre es von der

Positionen für den Luftsport

gesetzgeberischen Zielsetzung her geboten, einen Bruchteil davon als Obergrenze der Unschädlichkeit anzusetzen.

Mit einer solchen Lösung wäre sichergestellt, dass keine großen Einheiten verschont bleiben, aber kleinere Einheiten mit Sicherheit nicht betroffen sind.

Es ist zu befürchten, dass die Umsetzung des jetzt vorliegenden Entwurfs das Ende der Luftsportvereine wie wir sie heute kennen bedeuten könnte.

Der DAeC erklärt sich bereit und ist determiniert, sich in enger Zusammenarbeit mit dem DSB aktiv und konstruktiv an dem Prozess der Änderung des Vereinsrechts zu beteiligen.