

Gerhard Wöbbeking

Warum der DMFV Mitglied der FAI werden sollte

Der Deutsche Modellflieger Verband (DMFV) ist mit über 80.000 Mitgliedern die zweitgrößte Modellflug-Organisation der Welt (nach der Academy of Model Aeronautics, USA). Sie wird professionell geleitet und leistet hervorragende politische Arbeit zu Gunsten des deutschen und europäischen Modellflugs insgesamt. Ihren Mitgliedern bietet sie eine Zweimonats-Zeitschrift, Betreuung zentral durch eine serviceorientierte Geschäftsstelle inklusive Versicherungsagentur und regional durch sog. Gebietsbeauftragte, dazu Rechtsberatung und einen Online-Shop für die Vereins- und Jugendarbeit. Der Verband entwickelte ein eigenes sportliches Regelwerk mit einem attraktiven Kalender für die unterstützten Klassen, die z.T. auch international - außerhalb der FAI - geflogen werden (Jet Scale, RC Combat, Aerobatics mit Großsegelmodellen). Die finanzielle Struktur dürfte weltweit Ihresgleichen suchen: 10% des Umsatzes von rund 3,5 Mio. € gehen Jahr für Jahr in die Rücklagen. Das große Bürogebäude in Bonn gehört dem Verband.

Entstehung

Der DMFV wurde 1972 gegründet, "Von Modellfliegern für Modellflieger". Erst im Jahrzehnt zuvor hatte sich die Radiotechnik so weit entwickelt, dass man mit einfachen Baugruppen Modelle funkfernsteuern konnte. RC (Remote Control) erlaubte individuelles Modellfliegen als Herausforderung für den einzelnen Piloten, ohne Einbindung in Verein oder Verband, ja sogar ohne Helfer. Frei- und Fesselflug dagegen lassen sich ohne Verband schlecht ausüben - Voraussetzung für diese Sportarten sind große Gelände (Flugplätze) oder gar spezielle Anlagen sowie organisierte Wettbewerbe.

Bis heute gibt es im DMFV kaum Fesselflug, Freiflug nur für Jugendliche als Einführung. Beide Modellsportarten finanzieren aber per Kalendergebühren für internationale Wettbewerbe den CIAM-Haushalt etwa zur Hälfte. Und bis heute sind 40% aller DMFV-Mitglieder nicht über einen Verein organisiert.

Abschreckende Organisation des DAeC

Wie die Möglichkeiten des RC-Fliegens Voraussetzung für den guten Start des DMFV waren, sorgt die abschreckende Organisation des DAeC in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft für sein ungebrochenes Wachstum. Der deutsche Modellflug hatte sich 1951 mit knapper Mehrheit entschieden, keinen eigenen Verband zu bilden, sondern integraler Bestandteil der DAeC-Landesverbände zu werden, gemeinsam mit dem Segelflug, der damals den Luftsport dominierte und der föderalen Struktur der jungen Bundesrepublik folgen wollte. Gründe für diese Entscheidung des Modellflugs waren mangelnde Zivilcourage, Misstrauen gegen nationale Zentralorganisationen (die NS-Zeit lag erst 6 Jahre zurück) und romantische Vorstellungen von der Einheit des Luftsports. Tatsächlich war die Mitbenutzung von Segelflugplätzen eine wichtige Bedingung für den allgemein üblichen Freiflug, der erst in den 60er Jahren seine Bedeutung verlor.

Als normale DAeC-Mitglieder wurden Modellflieger zur Finanzierung hinzugezogen von

- Landesverbands-Geschäftsstellen und Präsidien
- einer zentralen Bundesgeschäftsstelle ohne Mitgliederverwaltung
- Segelflugschulen und technischem Service für mantragenden Flugsport
- FAI-Mitgliedsbeiträgen

Das resultierende Beitragsniveau war Ende der 90er Jahre so hoch, dass die Mitgliederzahl im DAeC-Modellflug bis auf nahezu 5000 sank. In mehreren Vereinbarungen wurden a) entstandene Schulden der damaligen Sportfachgruppe Modellflug erlassen und b) die den Landesverbänden zu entrichtenden Beiträge der Modellflug-Mitglieder auf ein konkurrenzfähiges Maß gesenkt (Ausnahme z.B. Baden-Württemberg, das denn auch 2013 ganze 555 Modellflieger meldete). Daraufhin kehrten Vereine in die DAeC-Landesverbände zurück.

Damit waren und sind die Probleme der Doppelstruktur nicht gelöst. Diese verbraucht einen zu hohen Anteil der - gemessen an der aufwändigen Struktur – viel zu niedrigen Beiträge, und zu den Modellfliegern fließt zu wenig zurück.

MFSD

Nicht geändert wurde im Prinzip, dass keine Einzelmitglieder, nur Vereine in den DAeC eintreten können. Einige Landesverbände richteten sich in den letzten Jahren auf Einzelmitglieder ein, auch um dem Wettbewerb im eigenen Haus zu begegnen. Dieser heißt MFSD¹ und wurde 2006 von führenden Mitgliedern der Sportfachgruppe als Zentralverband im DAeC gegründet, um konkurrenzfähige Konditionen anbieten zu können. Die heute über 1500 zahlenden Mitglieder dürften zur Hälfte aus DAeC-Landesverbänden stammen, zur Hälfte aus neuen Mitgliedern von außen bestehen, die nach einer preiswerten Versicherung suchen. Diese wird auch kommerziellen Nutzern von sog. Drohnen oder Betreibern von Schiffsmodellen geboten.

Interessen im DAeC Modellflug

In den Auseinandersetzungen von 2013/14 um eine Kooperation der BuKoM² mit dem DMFV auf Ebene des Sports gab es hinhaltenden Widerstand besonders vom MFSD und vom DAeC Landesverband Bayern (LVB). Beide verfügen über eine schlanke Struktur, angemessene Geschäftsstellen mit Service und im Falle des MFSD auch Wachstum, weil sie ihren Mitgliedern attraktive Bedingungen schufen. Andere Landesverbände haben es aufgegeben, ihrer schwindenden Zahl von Modellfliegern noch irgendwelche Hilfen zu bieten und verweisen offen an den DMFV. Die betroffenen Modellflieger dort wollen den Verband nicht wechseln, weil sie entweder im DAeC einen zweiten Luftsport betreiben oder mit ihrem Modellflugplatz vom DAeC-Segel- und Motorflug abhängen.

MFSD und LVB können bei einer wie immer gearteten Kooperation von DAeC/FAI mit dem DMFV nur verlieren. Problemlose Teilnahme von DMFV-Piloten an allen nationalen und internationalen Events würde dem MFSD eine wichtige Grundlage entziehen und zum Auffangbecken Unzufriedener degradieren. Der DMFV als Ausrichter z.B. von FAI-Veranstaltungen in Bayern nähme dem LVB mit seinen noch rund 4000 Modellfliegern ein Alleinstellungsmerkmal. Der LVB steht ja vergleichsweise gut da: 4000 Modellflug-Mitglieder auf Bayerns 12,44 Mio. Einwohner sind 0,32 Promille. Die BuKoM insgesamt hat nur einen Anteil von 0,17 Promille (14.000 Modellflieger auf 82 Mio. Bundesbürger).

Annäherungsversuche der Verbände in Vergangenheit und Gegenwart

Praktisch seit Gründung des DMFV gab es Versuche, die abtrünnigen Mitglieder mitsamt ihrer Organisation in den Schoß des DAeC zurückzuführen. Dies sind a) organisatorische Bemühungen. Davon zu unterscheiden ist die b) Kooperation auf der Ebene des Sports. Beide haben wenig miteinander zu tun und sollen hier auch getrennt skizziert werden.

a) Organisatorische Bemühungen

Der Erfolg des DMFV, der schon Anfang der 90er Jahre mehr Modellflieger als Mitglieder hatte als der DAeC, legte den Wunsch nahe, diese in den DAeC zu integrieren. Treibende Kraft war und ist das DAeC Präsidium, das einerseits den Auftrag der FAI sieht, den Luftsport in Deutschland zusammenzuführen, andererseits die eigene, föderal bedingt schlechte Kassenlage vor Augen hat. ***Der DMFV selbst hat nie dem DAeC beitreten wollen, was angesichts seiner Gründungsgeschichte ja auch niemand verwundern darf.***

Zu den Angeboten des DAeC gehörte z.B. November 2006, dass der DMFV dem Vorbild des Hängegleiterverbandes DHV folgen möge. Dieser sollte für 2,44 € pro Mitglied dem DAeC beitreten. Das hätte dann auch die Mitgliedschaft in der FAI bedeutet, wobei unklar blieb, wie sich die kleinere Sportfachgruppe Modellflug im DAeC zum größeren DMFV verhalten würde. Bei 60.000 zahlenden

¹ Modellflugsportverband Deutschland e.V.

² Bundeskommission Modellflug im DAeC

Mitgliedern sollte der potentielle neue DAeC-Verband schon 2007 jene Struktur mit 146.000 € stützen, derentwegen er sich einst selbständig gemacht hatte.

Es folgten ergebnislose Vermittlungen des Deutschen Olympischen Sportbundes, in deren Verlauf der Preis pro Mitglied auf 1 € und darunter sank. (Dennoch verteuerte sich der Beitrittspreis während der Gespräche, da der DMFV täglich zehn neue Mitglieder aufnahm.)

Auch die FAI machte Druck, maßgeblich beeinflusst durch ihren ehemaligen Präsidenten Pierre Portman. Bis 1. Oktober 2010 sollte der DAeC eine Satzung vorlegen, die allen Luftsportverbänden in Deutschland eine Mitgliedschaft in der National Airsport Control ermöglicht, ohne dass sie ihre Eigenständigkeit aufgeben müssen. Am 29. September 2010 wurde diese neue Satzung vorläufig verabschiedet; sie ist im Prinzip auch heute gültig. Nach § 17.2 werden die Stimmen von großen Verbänden von über 50.000 Mitgliedern (also des DMFV, die Hängegleiter zählen nur 33.000) in der Hauptversammlung auf 10 begrenzt, was die Vertreter von heute 80.000 DMFV-Mitgliedern den 79 Stimmen der anderen Verbände mit ihren 98.000 Mitgliedern vollkommen ausgeliefert hätte. Dennoch hatten DAeC-Präsident Klaus Koplin und der damalige Generalsekretär Günter Bertram im Vorfeld den DMFV aufgesucht, um ihn zu einem Beitritt zu bewegen. Die Antwort war, dass der DMFV darin für seine Vereine und Mitglieder „keinen Mehrwert“ zu erkennen vermöchte (FMT 1/2010).

b) Kooperation auf der Ebene des Sports

Ganz anders ist die Situation seit jeher auf der Ebene des praktischen Sports. Hier vertritt das DMFV-Präsidium gegenüber dem DAeC seit Jahrzehnten offensiv den Wunsch seiner Piloten, an nationalen wie internationalen Wettbewerben teilnehmen zu können. Dazu gehört, sich als DMFV-Mitglied für ein deutsches Nationalteam in einer FAI-Klasse zu qualifizieren, ohne die Identität des Verbandes verleugnen zu müssen.

Den letzten Wunsch versagt der DAeC bis heute. Wer immer in Deutschland eine FAI-Lizenz erwerben bzw. in einer FAI-Klasse in nationalen oder internationalen Ranglisten fliegen möchte, muss DAeC-Mitglied werden. Das erledigt im Zweifel die DMFV-Geschäftsstelle über den von ihr gegründeten Verein „Leistungssport im Modellflug e.V.“, der Mitglied im DAeC-Landesverband Bremen ist. Fliegen solche Mitglieder dann z.B. im deutschen F3J-Nationalteam, darf das DMFV-Logo nicht auf der Team-Kleidung erscheinen. Nicht das Nationalteam wird darum vom DMFV finanziell unterstützt, sondern die aus dem DMFV stammenden, einzelnen Piloten.

Einfacher ist seit jeher die Zusammenarbeit auf rein nationaler Ebene. Mindestens seit 1997 gibt es gemeinsame deutsche Meisterschaften auch in Klassen wie F3C Helikopter, F3D Pylon Racing oder F4 Scale. Vielfach können heute solche Meisterschaften ohne den DMFV nicht stattfinden: Die Startgelder würden nicht ausreichen, die Kosten des Wettbewerbs zu decken. Das Sponsoring kann auch so aussehen, dass ein DMFV-Verein die Meisterschaft oder den Ranglistenwettbewerb ausrichtet, sich mit den Startgeldern zufrieden zeigt und vom Verband zusätzlich unterstützt wird.

Der BuKoM-Vorstand hat 2013 mit dem DMFV-Präsidium solche gemeinsamen Meisterschaften offiziell verabredet, nachdem die DAeC-Sportausschüsse der betroffenen Klassen ihr Interesse daran bekundeten. Diese Verabredung hat deshalb Gewicht, weil sie in das Sportgeschehen des DMFV eingreift.

DMFV-Klassen oder FAI-Klassen?

Bei den Klassen der CIAM handelt es sich um „intellectual property“ der FAI, dessen praktische Verwendung außerhalb der FAI eigentlich deren Zustimmung bedarf. Die Firma Contest zahlte 2014 erstmals eine Pauschale von 2000 € für die Nutzung dieser Klassen in ihren internationalen Ranglisten.

Innerhalb des DMFV gab es stets Zweifel, ob die Übernahme der FAI-Klassen für den eigenen Wettbewerbsbetrieb der richtige Weg sei. Die hohen Ansprüche an das fliegerische Können wie an die praktische Organisation (z.B. an Ausbildung und Zahl der Punktwerber) entsprachen vielfach nicht

den Vorstellungen der Vereine. So entwickelten sich eigene Klassen und entsprechende DMFV-Sportausschüsse; wird ein FAI-Kürzel verwendet, gibt es oft nur an, was im Prinzip geflogen wird.

Gemeinsame deutsche Meisterschaften finden zwar ebenfalls in solchen "Sportklassen" statt, doch meinen die Verabredungen vom 3. November 2013 ausdrücklich gemeinsame Meisterschaften in FAI-Klassen. Auf solche Meisterschaften aber müssen sich die Piloten beider Verbände vorbereiten - das heißt, in der Konsequenz der Verabredung muss auch der DMFV den FAI Sporting Code als Basis seines Sportgeschehens einführen. Darüber hinaus hat er der FAI gegenüber zuletzt Herbst 2014 seinen Beitrittswillen bekundet. Diese muss am Beitritt eines so potenten Mitglieds großes Interesse haben – und die Übernahme des Sporting Codes als Schritt in diese Richtung begrüßen.

FAI-Felder des DMFV

Nicht auf allen Feldern des Modellfliegens ist die im internationalen Sport bislang sehr erfolgreiche Bundeskommission Modellflug im DAeC dem DMFV überlegen. Das zukünftige CIAM Sub-committee für Advanced Flight Systems hat z.B. keinerlei praktische Entsprechung im sportlichen Geschehen des DAeC, wohl aber im DMFV. Für F7 Aerostats findet der neue deutsche S/C Chairman Ballonmodell-sport nur im DMFV. Und Education gibt es vielleicht in manchen großen DAeC Landesverbänden, auf nationaler Ebene fehlt jede Aktivität. Man schaue dagegen auf <http://jugend.dmfv.aero/>

Fazit

Im größten und wirtschaftsstärksten Land der EU hat sich der zweitgrößte Modellflugverband der Welt entwickelt, ohne dass sein enormes Potential dem internationalen Luftsport zugutekommt.

Alle Versuche, ihn in die vorhandene National Airsport Control zu integrieren, sind strukturell zum Scheitern verurteilt.

Will die FAI das weltweit größte, international ungenutzte Luftsportpotential nicht weiterhin außerhalb ihrer „aims and objectives“ halten, muss sie eine institutionelle Lösung finden. Sie wird – wo immer möglich – auf einen direkten Eintritt des DMFV in die FAI hinwirken.