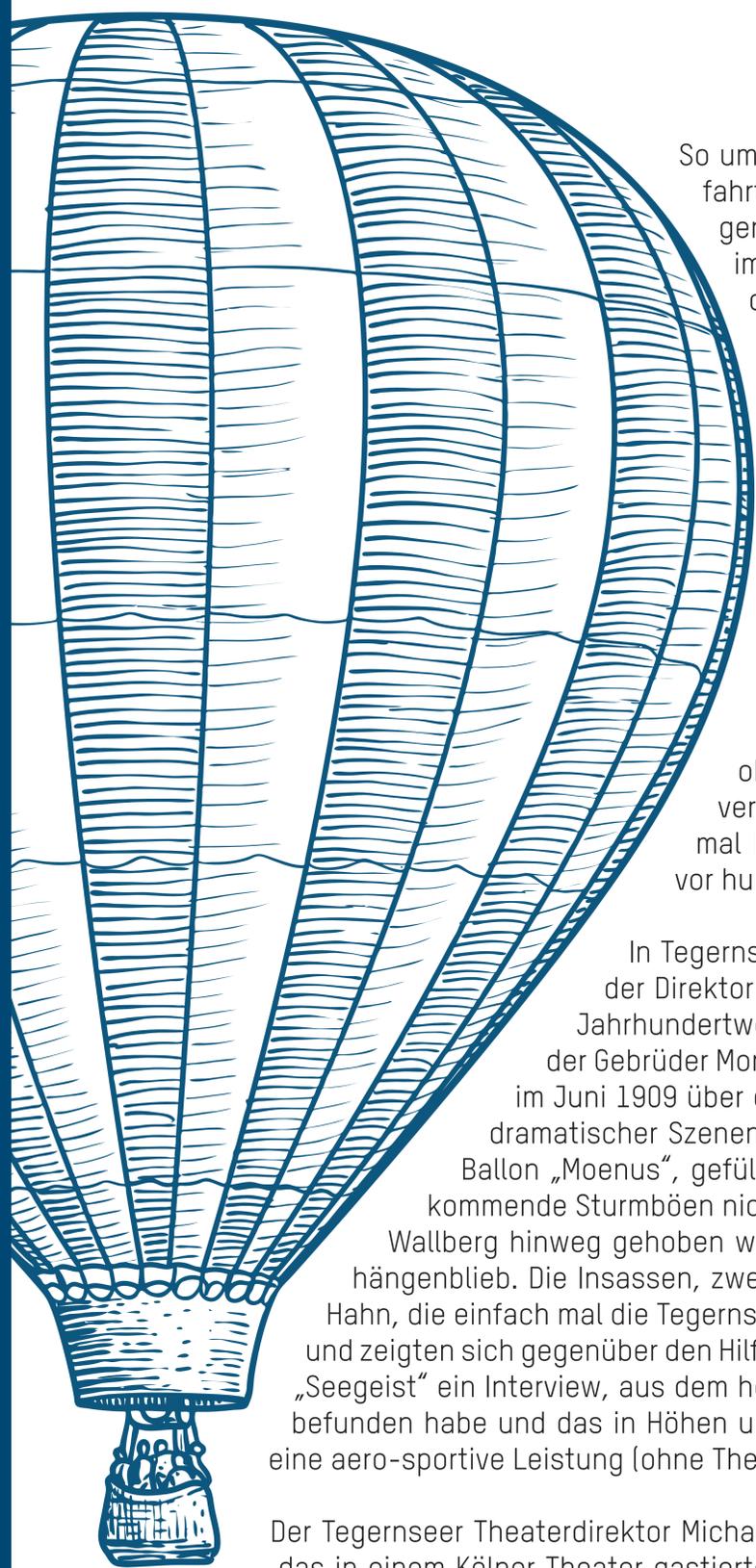


GESCHICHTE



So um das Jahr 1900 begann die große Zeit der Luftschiffahrt mit der noblen Berufsbezeichnung „Aviatiker“, getragen von Wogen einer allgemeinen Technikbegeisterung im Deutschen Reich – denn wenn man bei der Aufteilung der Kolonien schon zu kurz gekommen war, wollte man sich wenigstens einen angemessenen Platz im Luft-ozean sichern. Die Tegernseer Heimatzeitung „Seegeist“ begleitete mit besonderer Aufmerksamkeit eine Diskussion in den Vereinigten Staaten – „Wem gehört die Luft?“ – und meinte im Herbst 1909 (vielleicht in einem Anflug von Satire), Juristen könnten ihre Unentbehrlichkeit erneut demonstrieren, indem sie die „Rechts- und Zuständigkeitsverhältnisse im großen Meer der Lüfte endgültig klären“. In Amerika sei es so, dass der Grundeigentümer auch der Besitzer der Luft über seinem Grundstück sei. „Er ist also in der Lage, jedermann, der über sein Grundstück ohne Erlaubnis fliegt, wegen unbefugten Betretens zu verklagen“. Dass staatsterritoriale Überflugrechte einmal Bestandteile des Völkerrechtes werden sollten, war vor hundert Jahren wirklich nicht zu ahnen.

In Tegernsee, an der Auffahrt zur Hochfeldstraße, erbaute sich der Direktor der Augsburger Ballonfabrik, Hans Scherle, nach der Jahrhundertwende eine Villa und stellte eine steinerne Doppelbüste der Gebrüder Montgolfier in seinen Garten. Wenn die steinernen Brüder im Juni 1909 über den See geblickt hätten, wären sie Zeugen folgender dramatischer Szenen geworden: Von Westen näherte sich ein bemannter Ballon „Moenus“, gefüllt mit neunhundert Kubikmetern Gas, der durch aufkommende Sturmböen nicht auf dem „Rottacher Feld“ landen konnte, über den Wallberg hinweg gehoben wurde und erst in der Weissen Valepp in den Bäumen hängenblieb. Die Insassen, zwei Frankfurter Bankiers, Eugen Wertheimer und Julius Hahn, die einfach mal die Tegernseer Berge von oben sehen wollten, blieben unverletzt und zeigten sich gegenüber den Hilfsmannschaften überaus generös und gewährten dem „Seegeist“ ein Interview, aus dem hervorging, dass man sich 18 Stunden lang in der Luft befunden habe und das in Höhen um fast 3.000 Meter. Für Zivilisten war dies zweifellos eine aero-sportive Leistung (ohne Thermoanzüge).

Der Tegernseer Theaterdirektor Michael Dengg wollte daraufhin für sein Theaterensemble, das in einem Kölner Theater gastierte, die Heimreise per Luftschiff bei der Zeppelinfabrik Friedrichshafen buchen. Graf Zeppelin jun. antwortete: „Im Besitz Ihres Wertes teilen wir Ihnen mit, dass eine Überführung von 26 Personen im Luftschiff von Köln bis Tegernsee vor 1910 nicht möglich ist. Die Fahrtkosten würden sich auf insgesamt etwa 13.000 Mark belaufen.“ Zum Vergleich, ein Handwerker hatte damals einen Tagesverdienst von 4 Mark, eine Kuh kostete 40 Mark.

Der „Seegeist“ berichtete akribisch über jeden Flug der Starrluftschiffe und verriet den Lesern sogar, nach welchen Naturgesetzen sich ein Zeppelin im Schwebeflug vor dem deutschen Kaiser auf dem Berliner Tempelhoffeld verneigen konnte: Die Passagiere begeben sich geschlossen in den vorderen Teil der Gondelkabine, das Luftschiff senkt sich folglich und ehrerbietig mit dem Bug bodenwärts. Dann versammeln sich die Fluggäste im rückwärtigen Teil der Kabine, der Zeppelin richtet sich wieder auf, der Bug weist himmelwärts, als müsse er ein „V“ in die Wolken zeichnen, für „Vivat dem Kaiser“ – und entschwebt.

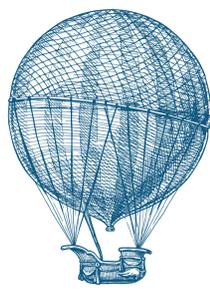
Zeppelin-Besuche am Tegernsee sind nicht überliefert, aber dafür findet sich in der Bildersammlung von Hans Halmbacher sen. eine liebevoll montierte Darstellung.



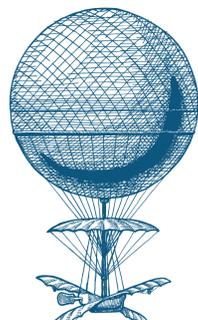
HEISSLUFTBALLON



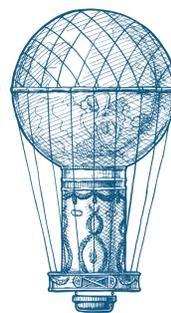
Montgolfier brothers balloon
1783



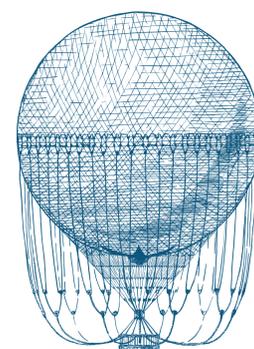
Jacques Charles & Robert brothers balloon
1783



Jean-Pierre Blanchard balloon
1784



Pilâtre de Rozier balloon
1785



Henri Giffard balloon
1889

HISTORIE

Die Beobachtung, dass Rauch und heiße Luft nach oben steigen, führte immer wieder zu Versuchen mit erwärmter Luft. Der Jesuitenpater Bartolomeu de Gusmão führte zeitgenössischen Berichten zufolge einige Ballon-Modelle am portugiesischen Hof vor. Den Schritt von eher spielerischen Modellen zum praktisch nutzbaren Luftfahrzeug leisteten die Brüder Joseph Michel und Jacques Etienne Montgolfier, die deshalb als Erfinder des Heißluftballons gelten.

Deren erste Ballonfahrt fand am 4. oder 5. Juni 1783 statt, Menschen waren nicht an Bord. Die zweite Fahrt fand am 19. September in Versailles statt. Weil man der Sache aber noch nicht richtig traute und auch noch nichts über das „Luftmeer“ wusste, zog man es vor, statt Menschen drei Tiere, nämlich einen Hahn, eine Ente und einen Hammel, zu befördern.

Die ersten geschichtlich belegten Ballonfahrer waren Jean-François Pilâtre de Rozier und der Gardeoffizier François d'Arlandes, die am 21. November 1783 in der Nähe von Paris mit einem Heißluftballon aufstiegen. Heißluftballone werden nach ihren Erfindern auch Montgolfiären genannt. In Deutschland gibt es zurzeit knapp über 1.000 Heißluftballone.

TECHNIK

Die Hülle besteht aus Nylon oder Polyester. Mit der Zeit haben sich folgende Hauptmerkmale herauskristallisiert, die immer wieder als Argumente für Polyester beziehungsweise Nylon verwendet werden: Bei Polyester ist es die Temperaturbeständigkeit, während bei Nylon die bessere Elastizität des Gewebes, eine höhere Weiterreißfestigkeit und die Haltbarkeit der Beschichtung im Vordergrund stehen. Der Ballonkorb besteht aus einem Weidengeflecht mit fester Bodenplatte.

Der Auftrieb erfolgt durch die Erwärmung der Luft im Inneren des Ballons. Als Traggas wird erwärmte Luft verwendet. Dabei kommt flüssiges Propan, das über Hochleistungsbrenner verbrannt wird, zum Einsatz. Die Temperatur beträgt im Inneren der Ballonhülle je nach Herstellerzulassung bis zu 130 Grad Celsius.

Die Tragkraft resultiert aus dem Hüllenvolumen und dem Unterschied der Innentemperatur und Außentemperatur. Durch Betätigung des Brenners wird die Luft in der Hülle erwärmt, wodurch der Ballon steigt. Durch langsames Abkühlen der Luft beginnt der Ballon wieder zu sinken.

Ein sogenannter Parachute befindet sich an der Spitze der Ballonhülle. Während des Aufrüstens wird der Parachute durch Klettverschlüsse mit der umgebenden Hülle verbunden und dadurch geschlossen. Während der Fahrt bleibt der Parachute durch den Druck der warmen Luft geschlossen. Durch Ziehen an einem Seil kann der Pilot den Parachute öffnen. Die warme Luft kann aus der Hülle entweichen. Durch Loslassen der Leine wird der Parachute wieder durch den Innendruck geschlossen.

BETRIEB

Um auf die Fahrtrichtung und Geschwindigkeit Einfluss nehmen zu können, werden die sich in unterschiedlichen Höhen voneinander unterscheidenden Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten durch gezieltes Steigen oder Sinken (Erwärmen oder Abkühlen) ausgenutzt. Seitliche Luftschlitze (Drehventile) können per Seilzug geöffnet werden. Durch das Austreten der Luft wird der Ballon um seine Hochachse gedreht.

WETTBEWERBE

Bei den Wettbewerben werden mehrere Ballonfahrten durchgeführt, bei denen je Fahrt meist mehrere Aufgaben gelöst werden müssen. Bei den meisten Aufgabentypen kommt es darauf an, mit einem kleinen Markierungsbeutel (Marker) ein bestimmtes Ziel zu treffen. Weitere Aufgabentypen sind beispielsweise die Weitfahrt innerhalb eines begrenzten Wertungsgebietes („Maximum Distance“) oder aber auch die „Minimum Distance“ mit „Zeitvorgabe“, bei der der Pilot gewinnt, der nach einer vorgegebenen Mindestfahrzeit die kürzeste Strecke zurückgelegt hat. Bei der „Fuchsjagd“ startet ein Ballon mit einem gewissen Zeitvorsprung und legt am Landeort das Zielkreuz für die nachfolgenden Ballone aus.

GASBALLON

HISTORIE

Prof. Jacques Alexandre César Charles konstruierte zusammen mit den Brüdern Anne-Jean Robert und Marie-Noël Robert einen dichten Seidenballon und füllte diesen mit Wasserstoff. Das Wasserstoffgas wurde durch Eisenspäne in Verbindung mit Schwefelsäure hergestellt.

Der erste erfolgreiche Start war bereits am 27. August 1783. Der Ballon hatte einen Durchmesser von rund vier Metern und konnte bis zu neun Kilogramm mit sich führen. Der Flug dauerte 45 Minuten.

Den ersten bemannten Gasballonflug führten Charles und Marie-Noël Robert am 1. Dezember 1783 durch. Er blieb für zwei Stunden in der Luft und machte nach 36 Kilometern eine Zwischenlandung. Danach stieg Charles noch einmal alleine auf. Damit war er der erste Mensch, der allein in einem Ballon aufstieg.

TECHNIK

Der Gasballon ist ein Ballon, der aus einer dünnen, gasdichten Hülle, zum Beispiel Latex oder Seidengewebe mit Gummihaut, besteht. Er wird mit einem Gas gefüllt, das eine geringere Dichte als die ihn umgebende Luft besitzt und somit zu einem statischen Auftrieb führt. Für dieses so genannte Traggas kommen hauptsächlich Wasserstoff (H₂) und Helium (He), in der Vergangenheit aber auch Leucht- bzw. Stadtgas, infrage.

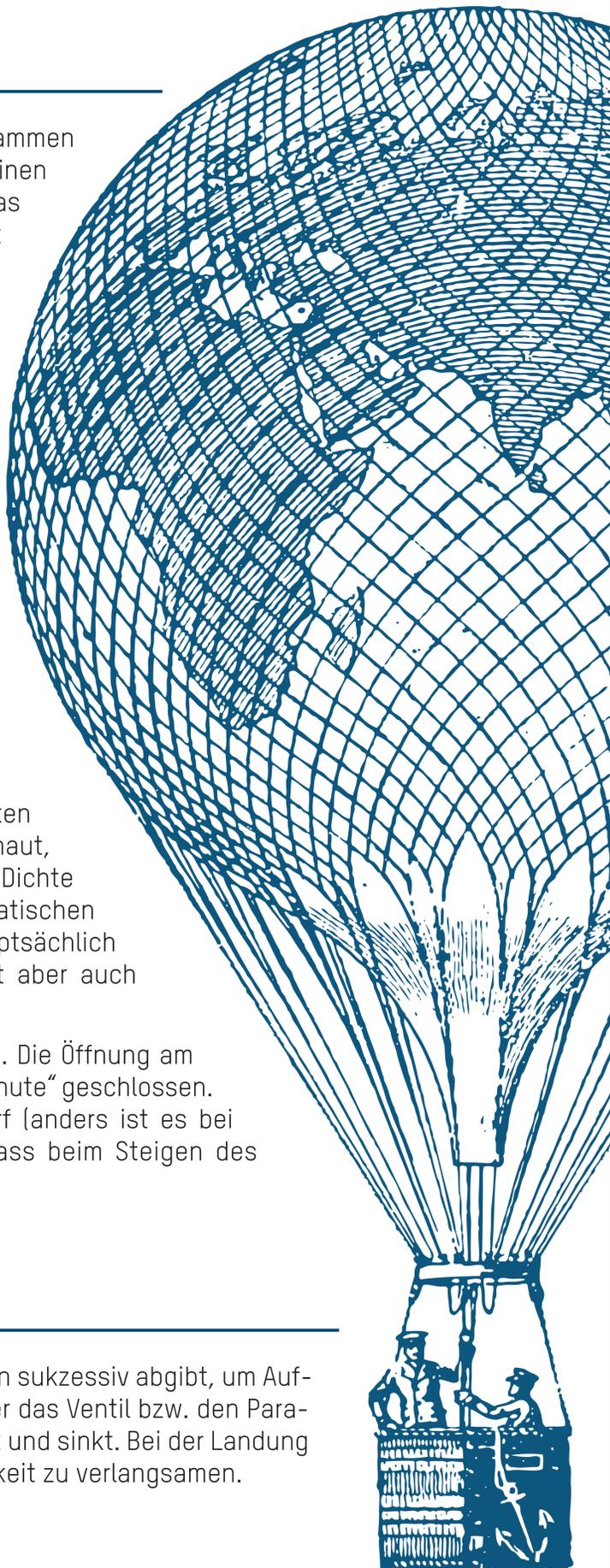
Die Hüllen besitzen oben und unten jeweils eine Öffnung. Die Öffnung am oberen Pol wird entweder über ein Ventil oder einen „Parachute“ geschlossen. Da das Gas im Ballon nicht unter Überdruck stehen darf (anders ist es bei Wetterballonen), dient die untere Öffnung als Gasauslass beim Steigen des Ballons.

BETRIEB

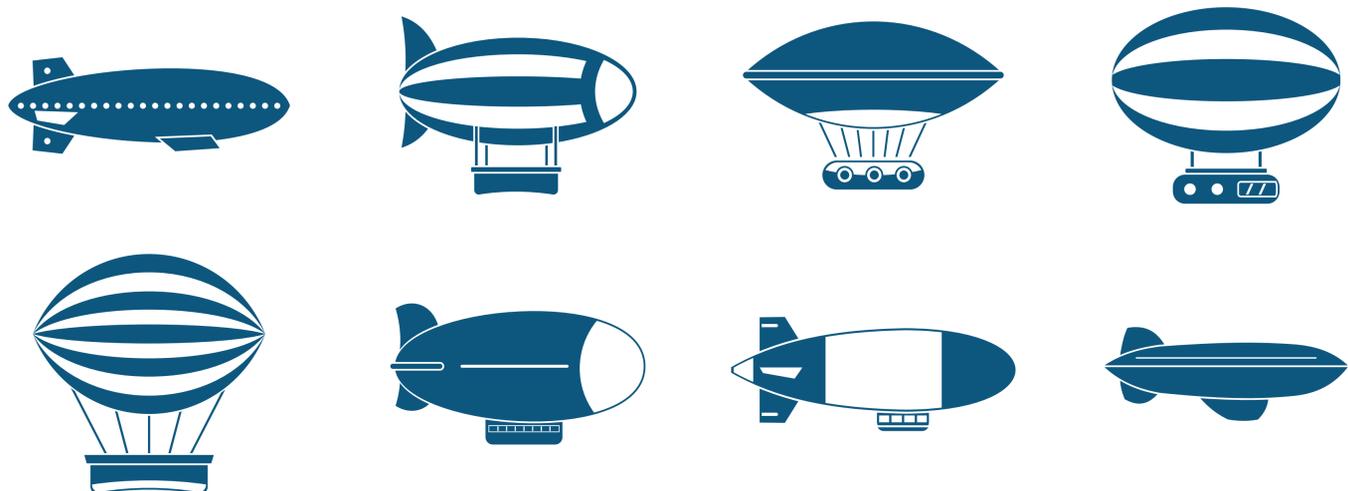
Der Gasballon wird mit Ballast-Sand ausgestattet, den man sukzessiv abgibt, um Auftrieb und damit Höhe zu gewinnen. Um zu sinken wird über das Ventil bzw. den Parachute Gas abgelassen und der Ballon verliert Tragfähigkeit und sinkt. Bei der Landung wird wiederum Sand abgegeben, um die Sinkgeschwindigkeit zu verlangsamen.

WETTBEWERBE

Wie auch beim Heißluftballon gibt es Wettbewerbe im Gasballonfahren. Aufgrund der längeren Fahrtdauer sind die Distanzen allerdings wesentlich größer als bei entsprechenden Heißluftballonwettbewerben und können durchaus mehrere hundert Kilometer betragen. Die Königsdisziplin ist das Gordon-Bennett-Rennen, das auch als Weltmeisterschaft gilt. Dabei geht es darum, die größtmögliche Distanz zurückzulegen. Die Teilnehmer dieses Rennens sind oft mehrere Tage in der Luft und legen dabei Distanzen von über tausend Kilometern zurück. Die Sieger des Rennens 2005 gewannen mit 3.400 km, die Sieger von 1995 waren über 92 Stunden in der Luft.



HEISSLUFT-LUFTSCHIFF



HISTORIE

Die ersten Heißluft-Luftschiffe wurden ab 1970 von der Fa. Cameron Balloons (England) angeboten. Diese frühen Heißluft-Luftschiffe waren im Prinzip in die Länge gezogene Heißluftballone. Form und Stabilität wurden nur durch den statischen Druck der Heißluft innerhalb der Hülle erzielt. Die Brenneranlage ist wie bei einem Ballon unterhalb der unten offenen Hülle angebracht.

Ende der 1970er Jahre wurde von Thunder & Colt (England) das erste Überdruck-Heißluft-Luftschiff entwickelt. Hier wird der Hüllendruck mit Hilfe eines an der Motorgondel eingebauten Gebläses erhöht und dadurch die Hülle stabilisiert. Der Brenner arbeitete im Inneren der geschlossenen Hülle. Dieses System ist den drucklosen Hüllen technisch und in der Form überlegen.

Ab Mitte der 1990er Jahre war auch Lindstrand Balloons mit einem eigenen Überdruck-Luftschiffstyp am Markt vertreten.

Die in Aachen ansässige GEFA FLUG GmbH beschäftigte sich seit Mitte der siebziger Jahre mit der Entwicklung eines Heißluft-Luftschiffs. Die erste viersitzige Motorgondel wurde 1999 durch das deutsche Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zugelassen. Mehr als 50 Heißluft-Luftschiffe hat die GEFA-FLUG bis 2015 hergestellt.

TECHNIK

Heute finden überwiegend zwei-/viersitzige Überdruck-Typen mit einem Volumen von 1.500 bis 3.000 m³ Verwendung. Die Motorleistungen variieren dabei zwischen 25-50 PS. Die erreichbaren Geschwindigkeiten sind ca. 18 bis 28 km/h. Die üblichen Flugzeiten betragen ein bis anderthalb Stunden, Heißluft-Luftschiffe können bei Bodenwinden bis zu 15 km/h starten.

BETRIEB

Klassisches Einsatzgebiet der Heißluft-Luftschiffe ist die Luftwerbung. Aufgrund des Motorantriebes kann ein Luftschiff jedoch im Gegensatz zum Ballon länger über einem vorher ausgewählten Standort verharren. Heißluft-Luftschiffe reagieren wie Heißluftballone empfindlich auf Thermik. Bei Werbeeinsätzen ist das Heißluft-Luftschiff einem Heißluftballon überlegen, da seine Flugroute weitestgehend planbar ist.

WETTBEWERBE

Heißluft-Luftschiff-Wettbewerbe bestehen aus Präzisions- und Geschwindigkeitsaufgaben. Zehn Weltmeisterschaften haben bis 2015 stattgefunden. Daneben gab es auch drei Europameisterschaften.

- 2005 fand das **erste deutsche Luftschiffrennen** am 20. August 2005 in Bad Homburg vor der Höhe anlässlich des 95. Jahrestages der ersten deutschen Luftschiffparade statt. Es nahmen sieben Heißluft-Luftschiffe teil.
1. Platz: Karl-Heinz Krug; 2. Platz: Pia Marie Witt; 3. Platz: Helmut Seitz;
- 2015 fand die **1. Offene Deutsche Luftschiff- Meisterschaft** am Tegernsee statt.
1. Platz: Andreas Merk (D); 2. Platz: Pia Marie Witt (D); 3. Platz: Jacques-Antoine Bernard (CH)
- 2016 fand die **3. Europäische Luftschiff-Meisterschaft** am Tegernsee statt.
1. Platz: Jacques-Antoine Besnard (F); 2. Platz: Andreas Merk (D); 3. Platz: Ralph Krämer (D);
- 2018 fand die **10. Weltmeisterschaft der Heißluft-Luftschiffe** am Tegernsee statt.
1. Platz: Andreas Merk (D); 2. Platz: Jürgen Hütten (D); 3. Platz: Ralph Kremer (D);

MODELL- HEISLUFTBALLONE



HISTORIE

Die Begeisterung für die großen, mantragenden Ballone, Montgolfieren genannt, machte auch bei den Modellbauern nicht halt. Seit den 70er Jahren gibt es ferngesteuerte Modell-Heißluftballone. Dabei handelt es sich um originalgetreue Nachbauten der großen, mantragenden Heißluftballone, im Maßstab von 1:3. Mit einer Gesamthöhe von bis zu 8 Metern haben sie ein Volumen von 25-100 m³. Es gibt sie in der klassischen Ballonform und auch als Sonderform.

TECHNIK

Wie bei den großen Vorbildern besteht die Technik aus Korb, Brenner und Hülle. Dazu kommt eine Fernsteuerung, wie sie beim Modellflug verwendet wird. Der Ballonkorb, mit Gaszylindern und Brennern, ist den großen Ballonen nachempfunden und mit einer Fernsteuerung ausgestattet, mit der die Brenner betätigt werden.

Wie bei den großen Ballonen wird heiße Luft, die von den Brennern erhitzt wird, dazu benutzt, den Ballon aufsteigen zu lassen. Um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten, sind die Fernsteuerungen mit einem sogenannten Fail-Safe ausgerüstet. Das heißt, sobald das Fernsteuerungssignal nicht vollständig oder fehlerhaft empfangen wird, schaltet das System die Brenner aus, sodass eine Gefährdung ausgeschlossen ist.

Die Ballonhülle selbst ist aus Original Ballonseide gefertigt. Sie erfüllt die gleichen hohen Standards, die auch an die Hüllen von großen Heißluftballonen gestellt werden.

BETRIEB

Modell-Heißluftballone sind ferngesteuert und können keine Personen tragen. Sie können im Outdoor- auch im Indoor-Bereich eingesetzt werden und bieten somit eine vielseitige Präsentationsmöglichkeit. Sie werden an der Leine geführt oder aber auch, bei entsprechend schwachem Wind, frei gefahren, was natürlich die Krönung des Modellballonfahrens ist. Voraussetzung für den Betrieb des Modellballons ist neben der Beachtung der gesetzlichen Vorschriften eine entsprechende Haftpflichtversicherung, wie sie zum Beispiel der Deutsche Modellfliegerverband anbietet.

WETTBEWERBE

Ähnlich wie bei den Großen, stellen die Modellballöner bei Wettbewerben ihr Können unter Beweis. Eines der bekanntesten und auch das größte Modellballontreffen wird seit mehr als dreißig Jahren jährlich in Brigachtal im Schwarzwald von Richard Bölling veranstaltet. Hier wurde 2016 der Weltrekord für Modellballone aufgestellt (mehr als 50 Modellballone gleichzeitig in der Luft) und mit einem Eintrag in das GUINNESS BOOK OF WORLD RECORDS belohnt.

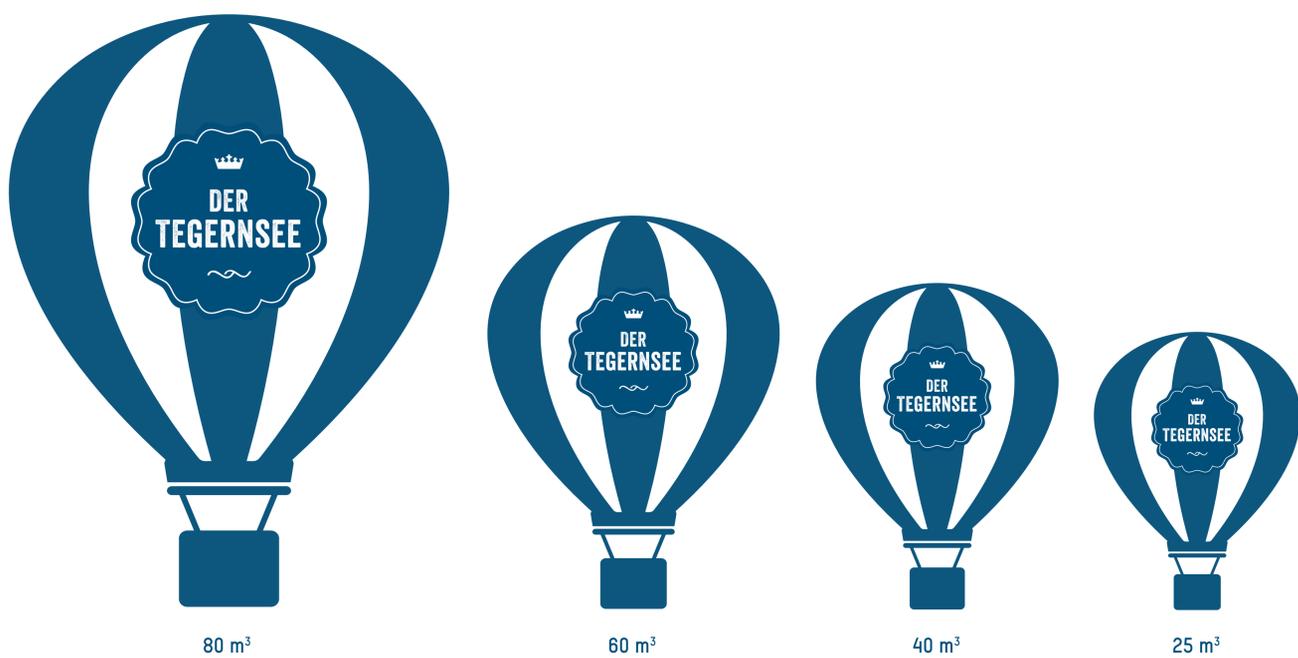
MODELL- HEISLUFTBALLONE

Modell-Heißluftballone sind naturgetreue Nachbildungen der Original Heißluftballone. Sehr beliebt sind auch kindgerechte Sonderformen.

Modell-Heißluftballone sind ca. 8 m hoch und enthalten ein Volumen von ca. 80 m³ heißer Luft. Das entspricht ungefähr einem Maßstab von 1:3 im Vergleich mit den Großballonen. Die Hülle ist aus Original Ballonseide gefertigt. Sie erfüllt die gleichen hohen Standards, die auch an die Hüllen von großen Heißluftballonen gestellt werden. Der Modell-Heißluftballon-Korb ist unterhalb der Hülle befestigt. Hier sind die Gasflaschen, der Brenner und die Fernsteuerung untergebracht.

Modell-Heißluftballone sind ferngesteuert und können keine Personen tragen. Die max. Abhebemasse beträgt 25 kg und sie können auch frei gefahren werden. Bei Wettbewerben stellen die Piloten der Modell-Heißluftballon ihr Können unter Beweis.

HIER NOCH EIN GRÖSSENVERGLEICH



20. TEGERNSEER TAL
MONTGOLFIADÉ

TEGERNSEER TAL HEISSLUFTBALLONE



2017

Anschaffung	2017
Cbm	4250
Höhe	28 m
Hersteller	Kubicek Balloons
Sponsor	Offensive Tegernseer Tal



2007

Anschaffung	2007
Cbm	6000
Höhe	31 m
Hersteller	Schroeder Fire balloons
Sponsor	Kreissparkasse Miesbach-Tegernsee



2000

Anschaffung	2000
Cbm	6000
Höhe	31 m
Hersteller	Schroeder Fire balloons
Sponsor	Kreissparkasse Miesbach-Tegernsee

RÜCKBLICK



2001



2002



2003



2004



2005



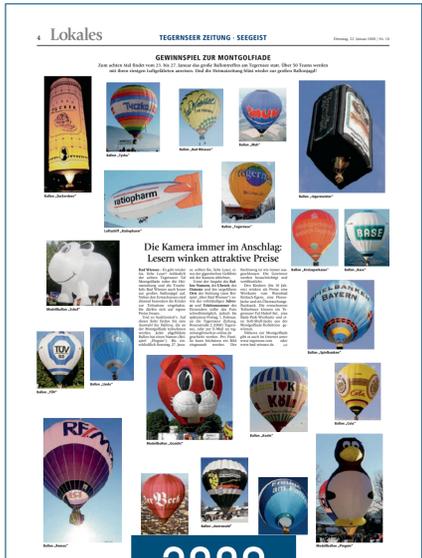
2006



2006



2007



2008



2009



2010



20. TEGERNSEER TAL MONTGOLFIAD

RÜCKBLICK



2011



2012



2013



2013



2014



2015



2016



2017



2018



2018



2019



20. TEGERNSEER TAL MONTGOLFIAD E

TEAMS 2020 HEISSLUFTBALLONE



JEAN KLEIN
D-Trierweiler



PASCAL KREINS
D-Bad Colberg



ALBERT HEER
D-Warstein



BENJAMIN EIMERS
D-Moers



FERDINAND BUSSMANN
D-Telgte



RENE KRÄMER
D-Schweich



MARTIN KROOS
D-Telgte



FELIX MORGENSTERN
D-Sulzbach



FRANK EICKMEYER
D-Münster



SWEN GAUDLITZ
D-Schleusingen



ROLF FREI
CH-Mettau



MÜLLER DUNKER
D-Reeßum



ANDREAS BAUS
D-München



BENEDICT MUNZ
D-Stuttgart



FREDERIC SASS
D-Warstein



NICHOLAS SEYFERT-JOINER
D-Breitscheid



ANDREAS GÖTSCHL
D-Kreuth



FREDERIKE BUSSMANN
D-Telgte



CHRISTIAN MORGENSTERN
D-St. Ingbert



STEPHAN A. KUHLMANN
D-Beverstedt



STEPHAN PÜTZ
D-Pronsfeld



MICHAEL UNGER
D-Kreuth



ALBRECHT MUNZ
D-Stuttgart



KARL SCHWER
D-Elchingen



ANDRE SCHÜTTE
D-Warstein



MARCUS STAUF
D-Waldbröl

TEAMS 2020

MODELL-HEISSLUFTBALLONE



BERND SCHWAB



LUKAS LEHNERER



MARTIN KAISER



JUPP HEIN



MARTIN EUTERMOSER



FYNN BROOKS



FRANZ BERGER

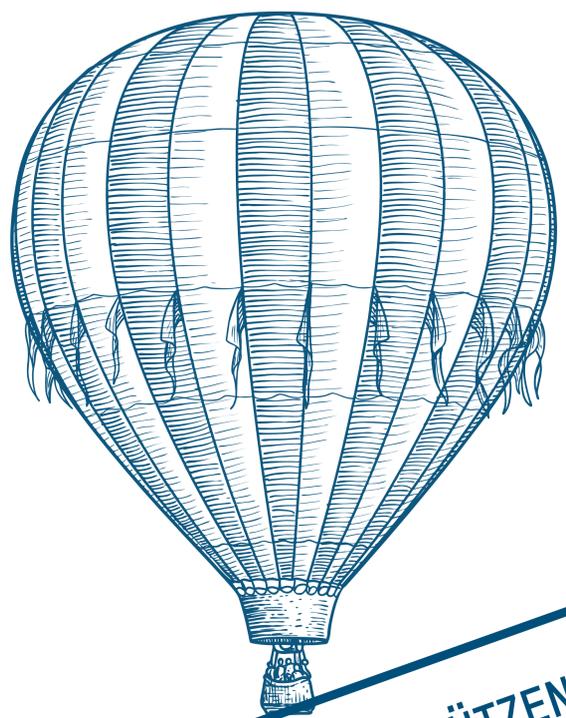


RAINER STILLER

LUFTSCHIFFE



RATIOPHARM



20. TEGERNSEER TAL MONTGOLFIADÉ

KOOPERATION



Die Tegernseer Tal Montgolfiade, das jährlich wiederkehrende Ereignis mit Heißluftballonen und Heißluftmodellballonen, findet 2020 erstmals in Kooperation mit dem Deutschen Freiballonsport-Verband e.V. (DFSV) statt. Mit etwa 1.300 Mitgliedern ist der DFSV Interessensverband der deutschen Ballonsportler und Luftfahrtunternehmen sowohl im Heißluftballon- als auch im Gasballonsektor. Die Tegernseer Tal Tourismus GmbH (TTT) fördert die Koordination und Vernetzung von Veranstaltern und geeigneten Leistungspartnern mit dem Ziel der Profilierung des Tegernseer Tals als herausragende Veranstaltungsdestination und Erhöhung der Erlebnisqualität.

Die zunächst für zwei Jahre vereinbarte Kooperation des DFSV mit der TTT hat sich zum übergeordneten Ziel gesetzt, aus den auf jeweils vorhandenen Stärken Synergieeffekte und damit für beide Seiten zusätzliche Vorteile zu gewinnen.

DIE VORTEILE

- Verbreitung des Begriffs DFSV als Dachverband für Ballonsport und Luftfahrtunternehmen mit Ballonen in der Öffentlichkeit
- Förderung des Ballonsports sowie der Nachwuchsarbeit
- Bekanntmachung und Erhöhung der Akzeptanz des Freiballons in der Öffentlichkeit
- Förderung des Bekanntheitsgrades der Tegernseer Tal Montgolfiade
- Imagesteigerung der Veranstaltung durch Kooperation mit dem Dachverband DFSV

Für die TTT bedeutet dies eine nachhaltige Platzierung der Marke DER TEGERNSEE im deutschen Sprachraum zur Erhöhung des Bekanntheitsgrades, um mehr Nachfrage durch Übernachtungsgäste zu generieren, auch und besonders in der touristisch schwachen Nebensaison. Außerdem soll die Region deutschlandweit stärker medial präsentiert und das Image der Region gestärkt werden. Der DFSV als Vertretung der Ballonsportler in Deutschland erwartet hingegen durch die Einbindung des Verbandes in die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der TTT intern die aktive Verbreitung der Region am Tegernsee als attraktive Destination für Ballonfahrten vor und in den Alpen, durchaus auch mit ausgesprochenem Urlaubscharakter. Zudem kann die Kooperation mit den Zielsetzungen als Testlauf für weitere mögliche Kooperationen mit Partnern in weiteren ballonaffinen Regionen Deutschlands und den damit aufzubauenden Netzwerken gelten.

ZUR LEBENDIGEN AUSGESTALTUNG DER KOOPERATION SIND FOLGENDE MASSNAHMEN ANGEDACHT:

- Gemeinsame Ausrichtung von Ballöner-Jugendcamps
- Ausrichtung von Qualifikations-Wettfahrten im Rahmen der Tegernseer Tal Montgolfiade
- attraktiver Rahmen für Weiterbildungs- und Schulungseinheiten (Wetter, Technik, Alpenüberquerung, Luftrecht, Sicherheit)
- Beratung/Hilfestellung zu Fragen zur Ballonveranstaltung durch den Verband
- Einbeziehung des Einzelhandels und der Gastronomie zur Steigerung der Attraktivität für die Teilnehmer

Die Kooperation ist darauf ausgerichtet, dass beide Partner ihre spezifischen Stärken einbringen und daraus gewinnbringend Mehrwert für beide Seiten im Sinne der o. g. Ziele entsteht.

